

MINISTERIUM
FÜR EIN
LEBENSWEERTES
ÖSTERREICH

klimaaktiv



mobil

bmlfuw.gv.at
klimaaktivmobil.at

UMWELTFREUNDLICHES
PARKRAUMMANAGEMENT
LEITFADEN FÜR LÄNDER,
STÄDTE, GEMEINDEN,
BETRIEBE UND BAUTRÄGER



Diese Broschüre wurde im Rahmen des klimaaktiv mobil Programms im Auftrag des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft erstellt.

IMPRESSUM



Medieninhaber und Herausgeber:
BUNDESMINISTERIUM
FÜR LAND- UND FORSTWIRTSCHAFT,
UMWELT UND WASSERWIRTSCHAFT
Stubenring 1, 1010 Wien

Autoren:
Univ. Prof. DI Dr. Josef Michael Schopf,
Univ. Ass. DI Tadej Brezina,
Technische Universität Wien, Institut für Verkehrswissenschaften,
Forschungsbereich Verkehrsplanung und Verkehrstechnik;
Gußhausstraße 30/230-1, 1040 Wien

Lektorat:
Mag.^a Michaela Ponweiser, Österreichische Energieagentur

Gestaltung und Produktion:
Grayling Austria GmbH
Graphische Gestaltung im Erdgeschoss GmbH

Coverfoto:
iStock/iñaki antoñana plaza

1. Auflage

Alle Rechte vorbehalten.

Wien, 2015

Gesamtkoordination und strategische Steuerung:
BUNDESMINISTERIUM
FÜR LAND- UND FORSTWIRTSCHAFT,
UMWELT UND WASSERWIRTSCHAFT
Abt. I/5 Mobilität, Verkehr, Lärm
DI Robert Thaler, DIⁱⁿ Petra Völkl

Dachmanagement klimaaktiv mobil:
Österreichische Energieagentur – Austrian Energy Agency
DI Willy Raimund, DIⁱⁿ Andrea Leindl, Mag.^a Nina Pickl

Abwicklungsstelle klimaaktiv mobil Förderungsprogramm:
Kommunalkredit Public Consulting
Serviceteam Verkehr und Mobilität
umwelt@kommunalkredit.at

Alle Informationen finden Sie unter
klimaaktivmobil.at

INNOVATIVES PARKRAUMMANAGEMENT ALS SCHLÜSSEL ZUR KLIMAVERTRÄGLICHEN MOBILITÄT

DER KLIMAWANDEL stellt die Welt vor große Herausforderungen, auch in Österreich sind seine Auswirkungen bereits spürbar. Gerade im Verkehrsbereich, einem der größten Verursacher von CO₂-Emissionen, gibt es noch viel zu tun.

Die Organisation des ruhenden Verkehrs ist ein Schlüssel zur Verkehrsmittelwahl und wird als solcher dennoch häufig übersehen, da vom ruhenden Verkehr keine direkten Emissionen ausgehen. Die indirekten Wirkungen sind dafür umso massiver, denn die Zugänglichkeit des jeweiligen Verkehrsmittels und die Verfügbarkeit von Abstellflächen am jeweiligen Ziel sind vielfach entscheidend für die Wahl eines bestimmten Verkehrsmittels. Und kaum ein Thema wird in der Öffentlichkeit so emotional diskutiert wie die Verfügbarkeit von öffentlichem Raum als Parkraum – zumindest dort, wo er ein knappes Gut ist.

Im Hinblick auf das dringliche Ziel, CO₂-Emissionen im Verkehr zu reduzieren, kommt daher dem Management von Parkflächen und geeigneten ordnungspolitischen Instrumenten besondere Bedeutung zu.

Der vorliegende Leitfaden bietet dazu eine fundierte Grundlage und Anregungen zur Umsetzung. Neben den gesetzlichen Rahmenbedingungen und Planungsrichtlinien werden Umsetzungsbeispiele von Stellplatzinnovationen inner- und außerhalb Österreichs präsentiert. Auf neue Herausforderungen, die sich durch aktuelle Entwicklungen im Verkehrsbereich stellen, z. B. durch Ladeinfrastruktur für Elektromobilität, wird ebenso eingegangen.

Die Beispiele im vorliegenden Leitfaden zeigen ganz klar: Der öffentliche Raum in unseren Städten und Gemeinden gewinnt durch intelligentes Parkraummanagement an (Lebens-)Wert, der Verkehr kann effizienter abgewickelt werden und gleichzeitig profitieren auch Unternehmen von innovativen Lösungen des Mobilitätsmanagements.

Ich lade Sie ein, die Beratungs- und Förderungsprogramme unseres klimaaktiv mobil Programms bei der Auswahl und Umsetzung Ihrer Maßnahmen zum umweltfreundlichen, energieeffizienten Mobilitätsmanagement zu nutzen.

Gemeinsam schaffen wir die Mobilitätswende für ein lebenswertes Österreich!



Ihr ANDRÄ RUPPRECHTER
Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft,
Umwelt und Wasserwirtschaft

INHALT

03	Vorwort
07	Klimaschutz braucht umweltfreundliches Parkraummanagement
09	Das klimaaktiv mobil Programm
10	Parkraum beeinflusst Siedlungsstruktur
11	Mobilitätsmanagement in Österreich
13	Der Stellplatz im Gesetz
14	Der Stellplatz in der Raumordnung
15	Der Autostellplatz
21	Der Fahrradstellplatz
22	E-Mobilität benötigt Garagen & Ladestationen
23	Fachleute empfehlen
26	Berechnungsbeispiele
30	Markt für Stellplätze
31	Äquidistanz und Stellplatzbewirtschaftung
34	Stellplatzinnovationen in Österreich
36	Internationale Stellplatzinnovationen
41	Umsetzungsempfehlungen
43	Vorteile einer geänderten Stellplatzpolitik
44	Stellplatzcheckliste
45	Quellen
46	Kontakte



KLIMASCHUTZ BRAUCHT UMWELTFREUNDLICHES PARKRAUMMANAGEMENT

DIE KLIMASTRATEGIE ÖSTERREICHS

Die Klimaproblematik und wachsende Verkehrsprobleme erfordern innovative Lösungsansätze zum Umwelt- und Klimaschutz. Nur mit einer umfassend koordinierten Umsetzung von Maßnahmen für eine dauerhaft verträgliche Mobilität können die umweltpolitischen Ziele erreicht werden (BMLFUW 2000). Dem trägt auch die österreichische Bundesregierung mit ihrer überarbeiteten Klimastrategie (BMLFUW 2007) in der Maßnahme V.7 Anpassung rechtlicher Rahmenbedingungen an Klimaschutzziele durch den hohen Stellenwert der Parkraumpolitik Rechnung:

- Weitere Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung und Anpassung der Tarife
- Novellierung der Stellplatzverordnungen (als erster Schritt Berücksichtigung von betrieblichem Mobilitätsmanagement)
- Einführung von Stellplatz-Obergrenzen an den Zielorten (Gewerberecht)
- Flexibilisierung der Stellplatzverpflichtung für Bauwerber/innen
- Einführung einer Parkraumbewirtschaftung auch bei privaten Verkehrserregern
- Verankerung der Umwelt- und Klimaschutzziele als Priorität im österreichischen Raumordnungskonzept (ÖRK) und in den Raumordnungsgesetzen und -plänen der Länder
- Erarbeitung und Festlegung von Kriterien für eine verkehrssparende Verkehrs- und Siedlungsplanung sowie Überprüfung der bestehenden Flächenwidmung und Bebauungsplanung.

KLIMASCHUTZGESETZ- KSG 2011

Im Herbst 2011 hat der Nationalrat das Klimaschutzgesetz verabschiedet. Dieses setzt sich die koordinierte Umsetzung wirksamer Klimaschutzmaßnahmen zum Ziel. Darin hervorgehoben sind als verkehrsrelevante Maßnahmen die Einbindung von Klimaschutz in die Raumplanung und in das Mobilitätsmanagement. Im Maßnahmenprogramm 2013/2014 ist ein Ausbau der Parkraumbewirtschaftung und eine Reform der Stellplatzverordnungen der Länder ausgewiesen.



DI Günter LIEBEL,
zuständiger Sektionschef im BMLFUW

„Die Klimastrategie und Energiestrategie Österreich weisen den Verkehr als bedeutendes Betätigungsfeld für wirksame Maßnahmen zur Reduktion von CO₂-Emissionen und Energieverbrauch aus. Das BMLFUW unterstützt daher Innovationen im Verkehrsbereich als Beitrag zur Erreichung der österreichischen Umweltziele.“

DIE ENERGIESTRATEGIE ÖSTERREICH

In der im März 2010 erschienenen Energiestrategie Österreich (BMLFUW et al. 2010) wird der Neuorganisation der Fahrzeugabstellung in den Kapiteln 6.5.2 und 6.5.5 ebenso eine wichtige Rolle eingeräumt:

- Räumliche Differenzierung von Stellplatzregulativen
- Bewirtschaftung des „ruhenden Verkehrs“
- Reform und bundesweite Harmonisierung der Stellplatzverordnungen unter Beachtung des Verursacherprinzips
- Wegfall bzw. Differenzierung der Stellplatzverpflichtung in Abhängigkeit von Erschließung durch öffentlichen Verkehr und Mobilitätsmanagementmaßnahmen
- Vorschreibung von Radabstellanlagen mit Mindeststandards
- Ausweitung von Parkraumbewirtschaftung
- Ausbau des betrieblichen und kommunalen Mobilitätsmanagements.

ZIELSETZUNG DES LEITFADENS

Die Ziele des Leitfadens sind:

- Bewusstsein bei den handelnden Akteuren schaffen.
- Möglichkeiten aufzeigen, mit denen Bauwerber/innen, Immobilienentwickler/innen und Investor/innen Kosten sparen können.
- Erfolgreiche Praxisbeispiele aus Österreich, aber auch interessante internationale Beispiele vorstellen.
- Hinweise und mögliche Ansätze für die Umsetzung von Maßnahmen des Parkraummanagements liefern.
- Handlungsoptionen für Bauwerber/innen, Immobilienentwickler/innen und Investor/innen aufzeigen.

Zu diesem Zweck sind am Ende des Leitfadens die Vorteile von innovativem Stellplatzmanagement aufgeführt, und eine Checkliste soll Hilfestellung bieten.

Der vorliegende Leitfaden richtet sich an die Bundesländer, Kommunen und Bauwerber/innen sowie Akteur/innen in der Raumplanung und Bauwirtschaft, die sich über den Status quo und die Gestaltungsmöglichkeiten bei den Stellplatzregelungen in Österreich, wie auch über innovative Vorzeigeprojekte im Ausland informieren möchten.



Bgm. Helmut MÖDLHAMMER,
Präsident des Österreichischen
Gemeindebundes

„In jeder Gemeinde, egal wie klein oder groß sie ist, sind Parkplätze ein wichtiges Thema. Umweltfreundlich zu parken heißt auch, sich zu überlegen, wie man die Wege möglichst kurz halten kann, wie man kluges Management von Parkraum zum Vorteil der Menschen einsetzt. Die Gemeinden haben hier Verantwortung. Deshalb ist dieser Leitfaden so wichtig. Er muss zur Pflichtlektüre in den Gemeindeämtern und Rathäusern werden. Je eher, desto besser.“



OSR Mag. Dr. Thomas WENINGER,
MLS, Generalsekretär Österreichischer
Städtebund

„Nirgends sind städtisches Flair und urbane Lebensqualität besser spürbar als in den intensiv genutzten öffentlichen Straßen- und Platzräumen. Durch verkehrsberuhigende Maßnahmen wie Fußgängerzonen und den Rückbau von Stellplätzen konnte die dortige Dominanz des Autos bereits zu Gunsten der Fußgänger/innen und Radfahrer/innen zurückgedrängt werden. In den „Smart Cities“ der Zukunft muss der hochwertige, innerstädtische Lebensraum noch stärker gerade diesen Gruppen gewidmet werden – allein der Platz wird knapp. Intelligentes, städtisches Stellplatzmanagement ist dabei ein wichtiges Werkzeug und ein Garant für den Erfolg. Der Österreichische Städtebund gratuliert daher zum vorliegenden Leitfaden.“

DAS KLIMAAKTIV MOBIL PROGRAMM

WIN-WIN FÜR UMWELT, WIRTSCHAFT UND GREENJOBS

Das klimaaktiv mobil Programm ist ein wichtiger Impulsgeber für klimafreundliche Mobilität und leistet wertvolle Beiträge zur Erreichung der EU-weiten und österreichischen Umwelt- und Energieziele sowie zur Umsetzung wichtiger gesetzlicher Vorgaben und strategischer Programme. Aufgrund der außerordentlich positiven Ergebnisse in der ersten Programmperiode (2007 - 2012) wird klimaaktiv mobil vom BMLFUW im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Finanzen bis 2020 fortgesetzt und laufend weiterentwickelt.

klimaaktiv mobil unterstützt mit kostenfreier Beratung und finanzieller Förderung Betriebe, Flottenbetreiber und Bauträger ebenso wie Städte, Gemeinden und Regionen, Tourismusakteure sowie Schulen und Jugendinitiativen bei der Entwicklung und Umsetzung von Mobilitätsprojekten und Verkehrsmaßnahmen zur Reduktion der CO₂-Emissionen.

Die Eckpfeiler des klimaaktiv mobil Portfolios 2020 bilden die Beratungsprogramme, das Förderungsprogramm, Bewusstseinsbildung, Partnerschaften sowie Initiativen zur Ausbildung und Zertifizierung.

Über 5.700 klimaaktiv mobil Projektpartner sparen jedes Jahr mehr als 590.000 Tonnen CO₂ ein! In den letzten Jahren konnten über das klimaaktiv mobil Förderungsprogramm sowie mit Unterstützung des Klima- und Energiefonds aus Mitteln des BMLFUW über 4.800 klimafreundliche Mobilitätsprojekte mit einem Förderbarwert von rund EUR 74,8 Mio. gefördert werden. Mit dem dadurch ausgelösten Investitionsvolumen von EUR 500 Mio. konnten etwa 5.800 green jobs geschaffen bzw. gesichert werden. Mit EUR 16,70 Mio. wurden 13.800 alternativ angetriebene Fahrzeuge, davon 11.900 E-Fahrzeuge gefördert. Mehr als 150 Radverkehrsprojekte erhielten eine Förderung von EUR 34,7 Mio. Zusätzlich wurden ca. 1.200 Sprintspartrainer/-innen ausgebildet, und 27 Fahrschulen wurden von klimaaktiv mobil zertifiziert.



© Alexander Haiden

DI Robert THALER,
Leiter der Abteilung Mobilität, Verkehr
und Lärm im BMLFUW

„Umweltgerechtes Parkraummanagement stellt einen wichtigen Beitrag unter den Klimaschutzmaßnahmen im Verkehr dar. Da Länder, Städte und Gemeinden hier wirkungsvolle Maßnahmen setzen können, unterstützen wir sie vom BMLFUW mit unserem klimaaktiv mobil Programm mit Beratung und Förderungen.“

Die fünf klimaaktiv mobil Angebote



BERATUNGSPROGRAMME

Kostenlose Unterstützung bei der Entwicklung, Umsetzung und Fördereinreichung von Klimaschutzmaßnahmen für klimafreundliche Mobilität.



FÖRDERPROGRAMME

Förderungen für Unternehmen, Gemeinden und Verbände bei Fuhrparkumstellungen, E-Mobilität, Radverkehr und Mobilitätsmanagement.



BEWUSSTSEINBILDUNGSPROGRAMME

Informationen zu den Vorteilen klimafreundlicher Mobilität: Radfahren, Öffentlicher Verkehr, Sprintspar-Trainings sowie alternative Fahrzeuge und Antriebe.



AUS- UND WEITERBILDUNG

Weiterbildungs- und Zertifizierungsmöglichkeiten: Jugendmobil-Coach, klimaaktiv mobil Fahrschule, FahrradtechnikerIn u.v.m.



AUSZEICHNUNG

Auszeichnung für Betriebe, Gemeinden und Verbände zum klimaaktiv mobil Projektpartner durch den Umweltminister.

PARKRAUM BEEINFLUSST SIEDLUNGSSTRUKTUR

DIE LÖSUNG VON Verkehrsproblemen wird meist im Fließverkehr gesucht. Dabei ist eine ausgewogene Parkraumbereitstellung eines der wirksamsten Instrumente, den Verkehr auf Ortsstrukturen abzustimmen. Die bestehende Unausgewogenheit zwischen Verkehrssystem, Siedlungsstruktur und Umweltzielen wird stark durch die vorhandenen Stellplätze mitbestimmt. Dem Stellplatzmangel im innerstädtischen Bereich steht der freie Parkraum an der Peripherie gegenüber, der Zersiedelung begünstigt. Dazu kommt die unerwünschte Wirkung auf die Standortwahl von Handel und Betrieben, wie die Entwicklung von peripheren Einkaufszentren und der damit verbundene Kaufkraftabfluss aus den Ortskernen zeigen. Leider nehmen die meisten Stellplatzvorschriften auf die Lage, die Erschließung und das Verursacherprinzip keine Rücksicht (siehe S. 19, 41 und 42).



© Christian AplKO



© Stopp der Stadtvernichtung (WKO)

Innerstädtischer Marktplatz als Parkplatz und von Parkplätzen dominierte Stadtstrukturen

Eine wirtschaftlich wie auch ökologisch nachhaltige Siedlungsstruktur ist von begrenzten Pkw-Abstellflächen und hohen Nutzungsdichten geprägt, so dass sie auch von öffentlichen Verkehrsmitteln, mit dem Rad und Fußläufig erschlossen werden kann.

Dieser Situation kann durch gezielte Maßnahmen mit einheitlichen Prinzipien (siehe S. 30 - 33, 41, 42) ent-

gengewirkt werden. Speziell der geförderte Einsatz von betrieblichem Mobilitätsmanagement sollte in die Stellplatzvorschriften Eingang finden. Betrieben, die Maßnahmen zur Verringerung des Stellplatzbedarfs setzen, soll ein Abschlag bzw. eine Befreiung von der Stellplatzverpflichtung gewährt werden, wenn das Mobilitätsmanagement dauerhaft gewährleistet ist. Dadurch entsteht ein Anreiz, dieses klimafreundliche Instrument vermehrt einzusetzen und zentralere, gut erschlossene Standorte zu wählen.



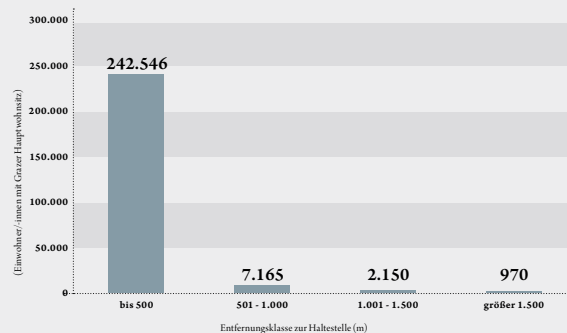
© Josef M. Schopf

Univ. Prof. Dr. Josef Michael SCHOPF, Institut für Verkehrswissenschaften, TU Wien

„Der Umgang mit abgestellten Fahrzeugen hat wesentlichen Einfluss auf die Siedlungsräume. Zum einen beanspruchen geparkte Fahrzeuge im öffentlichen Straßenraum wertvolle Flächen, zum anderen werden die Verkehrsmittelwahl und die Standortwahl der Strukturen durch die Parkraumbereitstellung massiv beeinflusst. Ein innovatives Parkraummanagement ist damit eines der wirksamsten Instrumente, den Verkehr mit siedlungspolitischen Zielen abzustimmen.“

Abb. 1: Potentiale von Haltestellen in Graz, mit steigender Entfernung zur Haltestelle sinkt die Akzeptanz des ÖPNV dramatisch. (Kroißbrunner et al. 2009).

Entfernung Einwohner – ÖV-Haltestelle in Graz



MOBILITÄTSMANAGEMENT IN ÖSTERREICH

BETRIEBLICHES MOBILITÄTSMANAGEMENT EINE WICHTIGE MASSNAHME FÜR MEHR KLIMASCHUTZ UND EFFIZIENTEN VERKEHR

Da in Österreich derzeit bereits etwa 70 % der Arbeitspendler/innen (2001: 67,7 %) per Auto zum Arbeitsplatz unterwegs sind, bilden Arbeitsweg und Arbeitsplatz einen wesentlichen Ansatzpunkt zur Förderung umweltfreundlicher Mobilität. Als wichtiger Lösungsansatz wurde in den 1990er Jahren das Instrument des betrieblichen Mobilitätsmanagements entwickelt. Durch die rechtsverbindliche Verpflichtung der Kyoto-Ziele setzte das vom BMLFUW mit Unterstützung der WKO initiierte Modellvorhaben „Sanfte Mobilitäts-Partnerschaft“ (Schäfer-Breede 1996, BMLFUW 2000) dafür einen wesentlichen Impuls.

Die Mobilität der Angestellten und Kund/innen steht in enger Verknüpfung mit Pkw-Stellplätzen. Dabei sind konsequenterweise beide Seiten der Wege zu betrachten: Der Wohn- und der Arbeitsort, als Ausgangs- und Endpunkte des Hin- bzw. Rückweges. Das breite Spektrum an Maßnahmen des Mobilitätsmanagements, das für den Arbeitsort vorgeschlagen wird, kann nur dann optimal genutzt werden, wenn solche Maßnahmen durch die Rahmenbedingungen am Wohnort unterstützt werden. Parkplatzmanagement nimmt eine zentrale Stellung im Mobilitätsmanagement ein. Sowohl die Stellplatzerfordernisse für Betriebsstandorte als auch für Wohnnutzungen sind von Bedeutung.

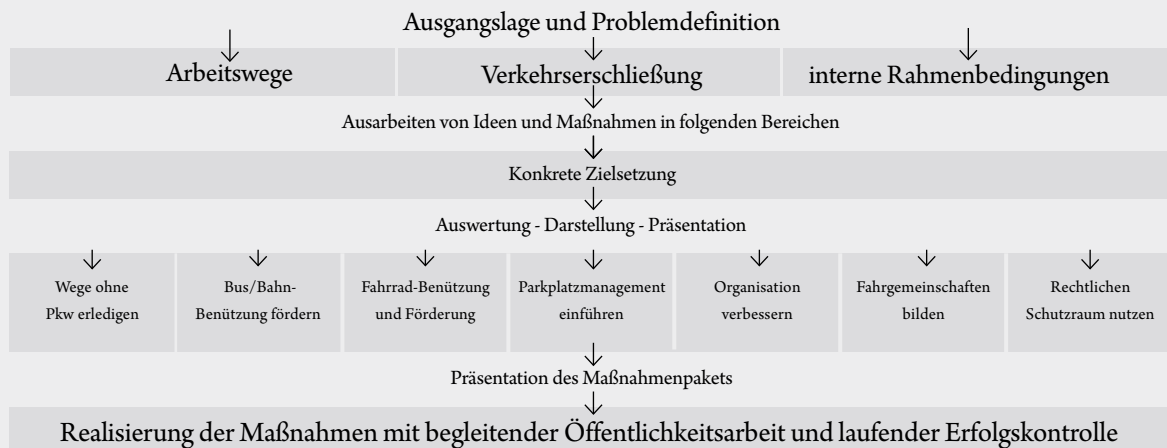
MOBILITÄTSMANAGEMENT IM PROGRAMM KLIMAAKTIV MOBIL

Das klimaaktiv mobil Programm „Mobilitätsmanagement für Betriebe, Bauträger und Flottenbetreiber“ (BMLFUW 2011) hat sich die Reduktion der CO₂-Emissionen aus dem betrieblichen Verkehr durch eine breite Implementierung von betrieblichen Verkehrsmaßnahmen zum Ziel gesetzt.

Das BMLFUW bietet aber nicht nur Betrieben sondern auch Bauträgern und Verwaltungen, Städten, Gemeinden und Regionen, Freizeit-, Tourismus und Jugendorganisationen sowie Schulen mit zielgruppenorientierten Beratungsprogrammen Unterstützung bei der Planung, Umsetzung und Bewerbung von klimafreundlichen Verkehrslösungen: Expert/innen-Teams aus ganz Österreich stehen kostenfrei zur Verfügung. Die Kontakte finden Sie auf der vorletzten Seite.

Neben der kostenlosen umfassenden Hilfestellung bei der Entwicklung und Umsetzung von Umwelt- und klimaschonenden Verkehrslösungen zur CO₂-Reduktion bietet das klimaaktiv mobil Programm attraktive finanzielle Förderungsmöglichkeiten für die Schwerpunkte „Umstellung von Fuhrparks auf alternative Antriebe und Kraftstoffe“, „Elektromobilität“, „Radverkehrsförderung“ sowie „innovatives klimaschonendes Mobilitätsmanagement“. So können kosteneffiziente Maßnahmen für umweltfreundliche Mobilität und Effizienzsteigerung im Verkehr von vielen Bereichen umgesetzt werden.

Abb. 2: Prozess des Mobilitätsmanagements; (Rauh et al. 2004).



KLIMAAKTIV MOBIL IM BMLFUW

Als erstes Ministerium in Österreich setzt das BMLFUW seit 1997 „Betriebliches Mobilitätsmanagement“ systematisch um und ist damit Vorreiter in ganz Europa. Die vielfältigen, konsequent umgesetzten Maßnahmen im BMLFUW zeigen Wirkung: Seit Beginn des Projekts stieg der Anteil der Mitarbeiter/innen, die den Arbeitsweg zumeist per Fahrrad zurücklegen von 5 % auf 11 %. Auch der ohnehin schon sehr hohe Anteil der Bus- & Bahn-Nutzer/innen konnte von 78 % auf 80 % gesteigert und auf diesem hohen Niveau stabilisiert werden. Entsprechend gering ist der Bedarf an Pkw-Abstellplätzen im BMLFUW.

Maßnahmenbeispiele aus dem BMLFUW: attraktive und sichere Radabstellmöglichkeiten, Bereitstellung von Diensträdern (auch Falträder, Elektroräder und Micro-Scooter), Self Service-Stationen für Fahrräder, Aktion „RadfahrerIn, FußgängerIn und Fahrgast des Jahres“, Spritspartrainings, klimafreundliche Dienstreiseregulation, Mobilitäts-Infotage, regelmäßige Mobilitätsinformationen (Kampagne) im Intranet, etc.

MOBILITÄTSMANAGEMENT IN DER OÖ LANDESVERWALTUNG¹

Die Ziele des im Jahr 2004 gestarteten Projekts sind: Verdopplung des Wegeanteils Radverkehr, Steigerung der Anteile der Fußgänger/innen und des öffentlichen Verkehrs um 20 % und Verringerung des Anteils an motorisiertem Individualverkehr (MIV) sowie der CO₂-Emissionen um 20 %. Die bisher erreichten Ziele: Steigerung der Fahrradkilometer von 798 (2005) auf 1.730 (2008); Steigerung der Nutzerzahl von betrieblichen ÖBB-Vorteilscards von 81 (2004) auf 102 (2008) sowie Steigerung der Teilnehmer/innen am einmonatigen Schnupperticket für den öffentlichen Verkehr von 13 (2006) auf 74 (2008). Steigerung der Anzahl der

telearbeitenden Personen von 145 (2006) auf 189 (2009). Verringerung der Privat-Pkw-Dienstreisekilometer von 6,89 (2004) auf 6,25 Mio. (2008) bei gleichzeitiger Steigerung der ökologisch upgegradeten Dienstkraftwagen-Kilometer von 7,28 auf 8,86 Mio. Kilometer.

WOHNPAK SANDGRUBENWEG, BREGENZ²

Der Wohnpark Sandgrubenweg in Bregenz ist die erste Umsetzung des nachhaltigen Wohnkonzepts „inkl. wohnen“ der Rhomberg Bau GmbH. Wesentlicher Bestandteil des ganzheitlichen Planungs-, Bau- und Nutzungskonzepts ist die Frage, wie nachhaltiges Mobilitätsverhalten durch Wohnprojektentwickler/innen gefördert werden kann. Unter anderem ist ein Car-Sharing mit vergünstigten Einstiegsangeboten für die Bewohner/innen inkludiert. Darüber hinaus werden kostenlose Einkaufsliefer-, Wäsche-Abhol- und Liefer-Services angeboten. Dieser Wohnpark ist mit einer leicht zugänglichen Fahrradstation ausgestattet.

Viele Beispiele zu innovativen, österreichischen Mobilitätsmanagementmaßnahmen in der Praxis präsentiert der klimaaktiv mobil Leitfaden Mobilitätsmanagement für Bauträger, Immobilienentwickler und Investoren. (BMLFUW 2011)



© Bruno Klomfar

Im Wohnpark Sandgrubenweg sind die Oberflächen als Wohnflächen genutzt statt als Parkplätze

¹ Projektpartner: Umweltbundesamt, AVL List GmbH Graz, Landeskrankenhaus Tulln, Medienhaus Vorarlberg und BMLFUW (Drack et al. 2010), ² inkl-wohnen.at

DER STELLPLATZ IM GESETZ

EIN HOHER MOTORISIERUNGS-GRAD und ein hoher Anteil an motorisiertem Individualverkehr verursachen viele Probleme: hauptsächlich verdrängt der große Platzverbrauch andere Nutzungen aus den Straßenräumen.



© Tadej Brezina



© Josef M. Schopf

Abgestellte Fahrzeuge und Parkdruck prägen das Straßenbild in den letzten Jahrzehnten

Die Fachmaterien Raumordnung und Bauen liegen in Österreich in der Kompetenz der Bundesländer. Daher gibt es auch für jedes Bundesland eigene Raumordnungs- und Baugesetze. In manchen Bundesländern sind Teile der Kompetenzen an die Gemeinden abgetreten. Die heutigen Stellplatzordnungen beruhen nicht auf wissenschaftlichen Überlegungen, sondern historisch auf der Reichsgaragenordnung von 1939 (Reichsarbeitsministerium 1939), die willkürlich fixiert und zur geübten Praxis in Flächenwidmung und Bebauung wurde. Deren Ziel war die Förderung der Motorisierung und nicht die Lösung heutiger Verkehrsprobleme. Deren Ziel war die Förderung der Motorisierung und nicht die Lösung heutiger Verkehrsprobleme. Dies geht klar aus der Präambel der Reichsgaragenordnung von 1939 hervor: „Die Förderung der Motorisierung ist das vom Führer und Reichskanzler gewiesene Ziel.“

§2: „Wer Wohnstätten, Betriebs- und Arbeitsstätten oder ähnliche bauliche Anlagen errichtet (...), hat für die vorhandenen und zu erwartenden Kraftfahrzeuge der Bewohner, (...) Einstellplatz in geeigneter Größe, Lage und Beschaffenheit (...) auf dem Baugrundstück oder in der Nähe zu schaffen.“

Die Raumordnungs- und Baugesetze regeln einerseits die Konkurrenzsituation zwischen den Verkehrsmitteln und andererseits die Gestaltung von langfristig wirksamen physischen Strukturen wie Gebäuden, deren Anordnung und den öffentlichen Raum. Diese Regelwerke sind zukunftsfähig zu orientieren, damit

- die Umweltqualität in den Gemeinden gesteigert und räumliche Funktionentrennung nicht fortgeschrieben wird.
- das Siedlungs- und Verkehrssystem für zukünftige Herausforderungen gerüstet ist, z.B. die bevorstehende Verknappung des Erdöls.
- die Reduktion der Emission von Luftschadstoffen und Lärm wirkungsvoll erreicht werden kann.
- die Verpflichtung zur Verbesserung der Luftqualität (z.B. Immissionsschutzgesetz Luft) erfüllt werden kann.



© Tadej Brezina

Abgestellte Fahrzeuge prägen Stadtgebiete

DER STELLPLATZ IN DER RAUMORDNUNG

AUS DEN GRUNDSÄTZEN der neuen Raumordnungsgesetze sind in Bezug auf Stellplätze primäre und sekundäre Ziele ableitbar (Tab. 1).

- Das primäre Ziel (PZ) der Raumordnung verlangt den sparsamen Umgang mit der begrenzten Ressource Boden – das wesentliche Merkmal von Stellplätzen ist der Platzverbrauch.
- Die sekundären Ziele (SZ) sind vom Platzverbrauch abgeleitet: Schutz vor Zersiedelung, Schutz des Orts- und Landschaftsbildes sowie Prävention der Belastung von Menschen.

Die Raumordnungsgesetze aller Bundesländer beinhalten Ziele, die auf eine ökologisch und finanziell nachhaltige Praxis in der Siedlungsplanung abzielen. Da aber die Raumordnungsgesetzgebung in Österreich dezentral erfolgt, sind diese Ziele nicht überall die gleichen, und verschiedene Aspekte werden mehr oder weniger hervorgehoben oder in einigen Bundesländern überhaupt nicht genannt. Trotzdem gibt es große Überdeckungsbereiche (Tab. 3).

Tab. 1: Ziele in den Raumordnungsgesetzen.

primäre Ziele	--- Sparsamer Umgang mit Grund und Boden
sekundäre Ziele	--- Vermeidung von Zersiedelung
	--- Bewahrung bzw. Verbesserung des Ortsbildes
	--- Schutz der Bevölkerung vor der Unbill von Lärmemissionen und dgl.

Tab. 2: Gesetze zur Raumordnung (Bundeskanzleramt 2010; 2011).

	Gesetz
Burgenland	RaumplanungsG 1969 idgF
Kärnten	Raumordnungsg 1969 idgF
Niederösterreich	Raumordnungsg 1976 idgF
Oberösterreich	Raumordnungsg 1994 idgF
Salzburg	Raumordnungsg 2009 idgF
Steiermark	Raumordnungsg 2010 idgF
Tirol	Raumordnungsg 2011 idgF
Vorarlberg	RaumplanungsG 1996 idgF
Wien	BauO 1929 idgF

Tab. 3: Die Ziele der Raumordnungsgesetze im regionalen Überblick.

		Bgld.	Ktn.	NÖ	OÖ	Szbg.	Stmk.	Tirol	Vbg.	Wien	Summe
PZ	Sparsamkeit Boden	●	●	●	●	●	●	●	●		8
SZ	Zersiedelung vermeiden		●		●	●	●		●		5
	Ortsbild bewahren	●		●	●	●	●	●			6
	Schutz der Bevölkerung		●	●			●	●			3

Pkw benötigen eine durchschnittliche Stellfläche zwischen 9,45 m² und 11,50 m² je Fahrzeug (FGSV 1991). Dazu kommt mindestens noch einmal so viel für die Ein- und Ausparkmanöver. Abhängig von der Stellplatzlage – im Straßenraum oder auf einem separaten Parkplatz – fällt dieser zusätzliche Platzbedarf zu Lasten der gemeinschaftlichen Straßenfläche bzw. ist er dem Nettoflächenbedarf aufzuschlagen.

Die Hauptfunktion von Fahrzeugen ist der Transport von Gütern und Personen. Das Abstellen der Fahrzeuge ist lediglich ein Nebenprodukt – mit Ausnahme der für Transporte notwendigen Be- und Entladevorgänge. Das Bereitstellen von Fahrzeugen spielt nur eine untergeordnete Rolle im Vergleich zur Gesamtbedeutung des Straßenraumes als Lebensraum. Es kommt deshalb zum Konflikt mit anderen Nutzungen des Straßenraumes wie:

- andere Verkehrsmittel
- Handel und Gastronomie (Anbieter/innen und Konsument/innen)
- Freizeit durch kleinräumige Erholungsfunktionen
- Lernen und Erfahren von Kindern und Jugendlichen.

Der Großteil der gesamten Parkplätze liegt auf öffentlichem Grund und ist dispers im Stadtgefüge verteilt – z.B. 42 % bis 66 % in unterschiedlichen Wiener Bezirken. Ein geringer Anteil findet sich in bestehenden Parkgaragen sichergestellt (Dorner et al. 1997, Herry et al. 1994, Herry et al. 1996).

Das Bereitstellen von großen Abstellflächen für Fahrzeuge im öffentlichen Raum nimmt viel Platz in Anspruch. Ein konzentriertes Abstellen in Form von platzsparenden Hoch- oder Tiefgaragen entspräche dem primären Ziel der Raumordnungsgesetze.

DER AUTOSTELLPLATZ

DIE STELLPLATZFRAGEN SIND in den Bundesländern in eigenen Gesetzen und Verordnungen geregelt (Tab. 4). In allen Bundesländern ist die verpflichtende Errichtung von Stellplätzen durch die Bauträger/innen, nicht aber durch die KFZ-Besitzer/innen, vorgesehen. Jedoch überlassen die BauO in Kärnten, Tirol und im Burgenland den Gemeinden die Kompetenz, Richtwerte für die Stellplatzvorschreibung zu erlassen (Tab. 5).



© Josef M. Schopf



© Josef M. Schopf

Tab. 4: Baugesetze (Bundeskanzleramt 2010, 2011, 2015).

	Gesetz
Burgenland	BauG 1997 idgF, BauVO 2008 idgF
Kärnten	BauO 1996 idgF, Parkraum und StraßenaufsichtsG 1996 idgF
Niederösterreich	BauO 2014, BautechnikVO 2014
Oberösterreich	BautechnikG 2013 idgF, BautechnikVO 2013 idgF
Salzburg	BautechnikG 1976 idgF
Steiermark	BauG 1995 idgF
Tirol	BauO 2011 idgF, Tiroler VerkehrsaufschließungsabgabenG 2011 idgF
Vorarlberg	BauG 2001 idgF, StellplatzVO 2013
Wien	GaragenG 2008 idgF, GaragenG DurchführungsVO 2001 idgF, BauO 1929 idgF

G...Gesetz, O...Ordnung, VO...Verordnung

Unausgewogene Parkraumpolitik.
Oben: Vor dem Ausbau des Hauses war die nun versiegelte Fläche ein vorbildlicher Grünraum – wie in den Nachbarhöfen. Nach dem Umbau mussten Pflichtstellplätze errichtet werden, die jedoch über Jahre keiner der Wohnungsmieter anmietete, weil auf der Straße gratis geparkt werden darf. **Unten:** Vor dem gegenständlichen Haus – und nicht nur dort – verkommt der Straßenraum im Gegenzug zu einer „KFZ-Halde“ – Sammelgaragen wären die adäquate Unterbringungsform.

Tab. 5: Auszugsweise Übersicht der Stellplatzanforderungen gemäß BauO (modifiziert nach Karajan 2001, Bundeskanzleramt 2010, 2011, 2015).

	Einfamilienhaus	Mehrfamilienhaus	Büro- und Verwaltungsräume	Läden, Geschäftshäuser	Handwerks- und Industriebetriebe
Burgenland	1 je Whg.	1 je Whg.	GK	GK	GK
Kärnten	GK	GK	GK	GK	GK
Niederösterreich	1 je Whg.	1 je Whg.	1 je 40m ² Nfl	1 je 30-50 m ² Verkaufs-Nfl ^{c)}	1 je 5 Besch.
Oberösterreich	1 je Whg.	1 je Whg.	1 je 30m ² Nfl	1 je 30m ² Nfl	1 je 60-100m ² Nfl oder 1 je 5 Besch.
Salzburg	1,2 je Whg.	1,2 je Whg.	1 je 30m ² Nfl	1 je 30–50m ² Nfl	1 je 60m ² Nfl
Steiermark	1 je Whg.	1 je Whg.	1 je 5 Besch.	1 je 50m ² Vfl	1 je 5 Besch.
Tirol	GK	GK	GK	GK	GK
Vorarlberg	1 je Whg. ^{a)}	0,6 + 0,7 je Whg. ^{b)}	„Nach dem voraussichtl. Bedarf..“	1 je 15-60m ² Vfl.	1 je 80 m ² AHR
Wien	1 je 100m ² Nfl.	1 je 100m ² Nfl.	1 je 100m ² AhR	1 je 100m ² AhR	1 je 100m ² AhR

AhR...Aufenthaltsraum, Besch...Beschäftigte, GK...Gemeindekompetenz, Nfl...Nutzfläche, Vfl...Verkaufsfläche, Whg...Wohnung
 a)...§4(2) der StellplatzVO 1976 idF 2009 sieht vor, dass für Einfamilienhäuser jeweils ein Abstellplatz (nicht überdacht) und ein Einstellplatz (überdacht) vorzusehen ist, wobei eine Garagenzufahrt in der Größe eines Abstellplatzes als Abstellplatz gilt. b)...Selbiger Absatz sieht vor, dass für Mehrfamilienhäuser 0,6 Abstellplätze und 0,7 Einstellplätze je Wohnung vorzusehen sind.
 c)...1 je 30m² Vfl für Einkaufs- und Fachmarktzentren

ZUSÄTZLICH ZUR SPEZIFISCHEN

Anzahl der Stellplätze führen die Bauvorschriften – Ausnahmen sind Burgenland und Kärnten – auch die maximalen Entfernungen, in denen erforderliche Stellplätze errichtet werden dürfen, an. Diese Entfernung darf ausgenutzt werden, falls die Errichtung am Baugrundstück zu teuer, baulich zu aufwendig oder gar nicht möglich ist (Tab. 6). Diese Entfernung sollte ausgenutzt werden, um das Fahrzeugabstellen konzentriert (Sammelgaragen), statt flächig zu organisieren.

Tab. 6: Erlaubte Maximalentfernung vom Objekt zur Abstellmöglichkeit; (Karajan 2001, Bundeskanzleramt 2010, 2011, 2015).

	Entfernung [m]	Gesetzesstelle
Burgenland	–	–
Kärnten	–	–
Niederösterreich	300	300 §63(3) BauO
Oberösterreich	300	300 §43(2) BautechnikG
Salzburg	300	§39b(7) BautechnikG
Steiermark	500	§89(5) BauG
Tirol	500	§8(2) BauO
Vorarlberg	200	§12(1) BauG
Wien	500	§51 GaragenG

Zwischen den Zielen der Raumordnungsgesetze, der Österreichischen Klimastrategie, der Energiestrategie Österreich und der zwangsweisen und bei Nichteinhaltung pönalisierten Stellplatzvorschriften der Bauordnungen besteht ein Widerspruch hinsichtlich:

- des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden
- der Vermeidung von Zersiedelung
- der Bewahrung bzw. Verbesserung des Ortsbildes, des Schutzes der Bevölkerung vor Lärmemissionen und dgl.
- der Senkung der CO₂-Emissionen und
- der Förderung von Mobilitätsmanagement.

Der Gesetzgeber zwingt damit in Form der neun Bundesländer Bauwerber/innen und Private nicht zur Lösung des durch den Bauwerber/innen induzierten Mobilitätsproblems, sondern zwingt Bauträger und Private zur Bereitstellung von Stellplätzen und schafft so einen zusätzlichen Anreiz zur Benutzung des Pkw. Bei der Organisation und Finanzierung der Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sind die Bauwerber hingegen nicht eingebunden. Auch Mindeststandards für die Erschlie-

ßung mit öffentlichem Verkehr fehlen. Mobilitätsmanagement wird derzeit auch nicht belohnt und bei der Stellplatzverpflichtung berücksichtigt. Dies steht im Widerspruch zur Österreichischen Klimastrategie 2007, umweltverträgliche Verkehrsmittel zu stärken.



© Josef M. Schopf

Radabstellplätze im öffentlichen Raum, für Leih- und normale Räder

Einzelne Bundesländer haben diese Problematik erkannt und die Regelungen modifiziert bzw. planen sie zu modifizieren. So können etwa in Wien bei guter Anbindung mit öffentlichem Verkehr Projekte nach dem Prinzip des autofreien Wohnens realisiert werden und dabei bis zu 90 % der theoretisch vorgeschriebenen Parkplätze erlassen werden.



© Josef M. Schopf

Parken in der Stadt bedarf vieler Vorschriften und Hinweise.

STELLPLATZVORSCHREIBUNG

Die Anzahl der vorgeschriebenen Stellplätze kann auf Landesebene in drei Stufen (niedrig/mittel/hoch) realisiert werden. Diese Stufen sind:

- Eine detaillierte Auflistung der Erfordernisse in Abhängigkeit von Objektparametern (z.B. Nutzflächen oder Personen) mit starker Untergliederung für verschiedenste Nutzungsarten von Objekten.
- Die einfache Angabe, dass z.B. pro Wohneinheit ein Stellplatz vorzusehen ist, der allfällige undefinierte Rest aber auf Gemeindeebene zu regeln ist.
- Ist keine Regelung vorhanden, z.B. in Tirol, so wird darauf verwiesen, dass diese Regelungen auf Gemeindeebene zu treffen sind (siehe Tab. 7).



© Josef M. Schopf

Schrägparken auf beiden Seiten: Der Straßenraum wird zum maximal ausgelasteten Autolageraum

FLEXIBILITÄT DER STELLPLATZREGELUNGEN

In jedem Bundesland ist eine gewisse Flexibilität beim Ausmaß der Stellplatzvorschreibung gegeben. Unter Flexibilität ist sowohl ein Spielraum bei der Anzahl als auch beim Erbringungszeitraum zu verstehen: z.B. die rechtlich gesicherte Möglichkeit, unter geregelten Bedingungen die vorgeschriebene Stellplatzzahl abzuändern. Im Regelfall sind es die Gemeinden, die dies entweder per Verordnung, Bebauungsplan oder separatem Gemeinderatsbeschluss regeln.

Die folgenden Übersichtstabellen vergleichen die Regelungen der Bundesländer und sind wie folgt aufgebaut: Die erste Spalte klärt mit einem Ja/Nein, ob dieser Aspekt in diesem Bundesland geregelt ist oder nicht. Die darauf folgenden Spalten gehen auf die weiteren Spezifikationen der in den Tabellen (8-10) behandelten Rubriken ein.



© Josef M. Schopf

Ein Schilderwald zur Regelung von abgestellten Autos

Tab. 7: Grundlegendes zu den Stellplatzvorschreibungen (Bundeskanzleramt 2010, 2011).

	Detaillierungsgrad Land	Detaillierungsgrad Gemeinde
Burgenland	niedrig	weiterführende Bestimmungen durch GEM-VO
Kärnten	niedrig	Baubewilligung
Niederösterreich	mittel bis hoch	BBP (höhere Werte möglich)
Oberösterreich	hoch	BBP (höhere Werte möglich)
Salzburg	hoch	Abweichende Werte (Über- oder Unterschreitung) per GEM-VO
Steiermark	mittel bis hoch	Abweichende Werte per GEM-VO
Tirol	mittel	Baubewilligung, VO
Vorarlberg	hoch	BBP oder GEM-VO nach § 34 Raumplanungsg
Wien	hoch (BBP)	-

BBP: Bebauungsplan, GEM-VO: Gemeindeverordnung, L.Reg.: Landesregierung, VO: Verordnung.

DIE STELLPLATZVORSCHREIBUNGEN DER einzelnen Bundesländer weisen also eine gewisse Flexibilität auf (siehe Tab.8), die meist auf Gemeindeebene wirksam ist.

Für die Umsetzung bedeutet das, dass dort eine Anwendung der Stellplatzverordnungen im Sinne des Prinzips der Äquidistanz schon heute möglich ist.

Tab. 8: Flexibilität der Stellplatzvorschriften bezüglich Anzahl und beteiligter Institutionen (Bundeskanzleramt 2010, 2011).

	Flexibilität	wer?	wie?	wie viel?	Gründe lt. Gesetz
Burgenland	Ja	GEM	VO / Bescheid BBH; Garagen per GEM-VO möglich	-	Belästigung & Gefährdung der Nachbarschaft; Berücksichtigung von Interessen des ÖV
Kärnten	Ja	GEM	Bescheid BBH Größe und Verwendung des Gebäudes; Mindestens 20 % der PPL sind tatsächlich zu errichten	Notwendigkeit nach Art, Lage, Größe und Verwendung des Gebäudes: Mindestens 20 % der PPL sind tatsächlich zu errichten.	ÖV
Niederösterreich	Ja	LReg & GEM	LReg: Bautechnik-VO; GEM:BBP	PPL nach Möglichkeit am Grund; BBP: Wert größer als Bautechnik möglich	VO
Oberösterreich	Ja	GEM	VO / BBP (in Einzelfällen; Stundung außerhalb des beb. Gebietes bei bes. Lage u. mögl. späterer Errichtung)	Die Behörde kann ganz od. teilweise absehen	Unwirtschaftlichkeit
Salzburg	Ja	GEM	BBP / Bescheid BBH (Garagenvorschrift möglich) Limit bei Wohnnutzung ist die Schlüsselzahl für Wohnen	Vorschrift höher/niedriger als Schlüsselzahlen möglich, jedoch unterstes zept; Einzelfall: Nachweis des geringeren Bedarfes	Berücksichtigung von: Interessen des ÖV, Ortsplanung, Lage des Gebietes: Erschließungsgrad ÖV; vorh. V-Kon-
Steiermark	Ja	GEM	VO (Garagenvorschrift möglich, falls sonst zu starke Belästigung/ Gefährdung d. Nachbarschaft), Ausnahme durch BBH möglich, wenn ÖV-Erschließung gut	-	Berücksichtigen: Interessen des ÖV, Ortsplanungen, bestehendes Verkehrskonzept
Tirol	Ja	GEM	VO, BBP (PPL zum Teil/ zur Gänze als Tiefgarage/ Parkdeck durch GEM-VO möglich)	Ganze oder teilweise Befreiung durch Behörde möglich, wenn „T“ oder „W“	Im Interesse der besten Nutzung des Baulandes, Schutz der Menschen, Vermeidung von Belästigungen
Vorarlberg	Ja	GEM	VO nach § 34 RaumplanungsG/ BBP (Gemeinschaftsanlagen möglich; Ausnahmen für größer als 200 m möglich bei „W“) max. Höchstzahl + 50 % durch VO möglich	Stellplatzverpflichtung ist aufschiebbar wenn kein Bedarf; Bei mehr PPL als Mindestmaß kann Garage verordnet werden. Werte für min/max.	Schutz des Orts- und Landschaftsbildes, Haushälterischer Umgang mit Grund und Boden
Wien	Ja	GEM	BBP (räumlich begrenzte Gebiete); Ersatz von max. 10 % der Stellplätze durch Fahrrad-/Motorradstellplätze	bis zu 90 %	GB; Erreichbarkeit mit ÖV; soz. und stadtökolog. Zwecke, gesundheitl. Rücksichten, stadtverträgliche Verkehrsarten

BBH...Baubehörde, BBP...Bebauungsplan, „GB“...Haushälterischer Umgang mit Grund und Boden, GEM...Gemeinde, LReg...Landesregierung, ÖV...Öffentlicher Verkehr, PPL...Parkplatz, „T“...technisch nicht möglich, VO...Verordnung

AUSGLEICHSABGABE UND ENT-FERNUNG

Die Ausgleichsabgabe ist eine finanzielle Vorschrift im Falle der Nichterfüllung der Stellplatzvorschrift. Nur Burgenland und Oberösterreich sehen keine Ausgleichsabgabe vor. Seitens der Landesgesetzgebung können

- Richtwerte für die Abgabenhöhe bzw.
- eine Deckelung derselben vorgegeben oder
- eine Festlegung durch die Gemeinden und Städte vorgesehen werden.

Manche Landesgesetzgeber geben eine Zweckbindung dieser Abgabe vor. Aus der Gesetzgeberperspektive scheint die Ausgleichsabgabe vordergründig sinnvoll, da sie für die ersatzweise Stellplatz-Bereitstellung bzw. für die Errichtung und den Betrieb von öffentlichem Verkehr auf öffentlichen Straßen dient. Wäre diese nicht zu leisten, müsste die Allgemeinheit die Parkplatzerstellungskosten tragen, die per Vorschrift dem Gebäude-Errichter zufallen.

Die Stellplatzvorschriften nehmen keine Rücksicht auf die gesamte verkehrliche Situation. D.h. unabhängig vom tatsächlichen Verkehrssystem (Anteile von Fußgeher/innen-, Radfahrer/innen- und öffentlichem Verkehr) wird die Errichtung von Stellplätzen vorgeschrieben.

Die Zusammenschau in den Vergleichstabellen 1 (siehe Tab. 7 bis 10) verdeutlicht, dass die bestehenden Gesetze in manchen Bundesländern doch einiges an Spielraum bieten. Der Spielraum äußert sich

- z.B. durch die Entfernung von nicht am Baugrundstück liegenden Stellplätzen
- als auch in der Auslegbarkeit mancher, nur unpräziser Formulierungen – z.B. „die Unwirtschaftlichkeit der Herstellung von Parkplätzen“ in den Ausgleichsabgabenregelungen.

Jedoch hängen die Möglichkeiten dieser Spielräume von der Auslegungspraxis auf Gemeindeebene ab.

Tab. 9: Die Ausgleichsabgabe (Bundeskanzleramt 2010, 2011).

	Abgabe	Höhe	Festlegung durch Land	Festlegung durch Gemeinde	Wofür
Burgenland	Nein	-	-	-	-
Kärnten	Ja	Ortsübliche Errichtungskosten	Ja (Fläche: 2,3x5,0m)	Ja, per VO festgelegt: BBH legt fest, wieviele zu bauen und wieviele abzugelten sind.	-
Niederösterreich	Ja	Ortsübliche Grundbeschaffungs- und Baukosten	Ja (Fläche: 25m ²)	Ja, per VO festgelegt (GR-Beschluss)	Garagen- und Parkplatzerichtung
Oberösterreich	Nein	-	-	-	-
Salzburg	Ja	Richtlinie/-wert durch Land; Preis Bauland + 150 EUR/m ² Errichtungskosten	Ja (Fläche: 25 m ² ; max = 15.000 EUR)	Ja; durch GR-Beschluss	Finanzierung öffentl. KFZ-PPL; Zuschuss zu V-Kosten
Steiermark	Ja	GEM	-	Ja	-
Tirol	Ja	Richtlinie/-wert durch Land: 20 bis 60 mal EKF (PD & PG)	Ja; EKF für jede Gemeinde per VO festgelegt	Ja	Finanzierg. v. öffentl. KFZ-PPL; Zuschuss zu V-Kosten; Verbesserung zugunsten des NMV
Vorarlberg	Ja	max. Wert durch Land, Einstellplatz = 910 EUR/m ² ; Abstellplatz = 210 EUR/m	Ja	Ja; durch GR-Beschluss	Parkplätze, ÖV-Baukosten
Wien	Ja	durch Land (Richtsatz = 8.720,74 EUR, max. Wert = 18.000 EUR)	Ja	-	Parkplätze, ÖV

BBH...Baubehörde, EKF... Erschließungskostenfaktor, GEM...Gemeinde, GR...Gemeinderat, NMV...nichtmotorisierter Verkehr, ÖV...öffentlicher Verkehr, „PD & PG“...Parkdecks und unterirdische Parkgaragen, PPL...Parkplatz,



© Josef M. Schopf



© Josef M. Schopf

Gebührenpflichtige Fahrbahn-Stellplätze und Parkgaragen.

Tab. 10: Entfernung der Stellplätze und Regelungen für Einkaufszentren (Bundeskanzleramt 2010, 2011).

	Entfernung	Wie viele Meter?	Flexibilität bei Entfernung möglich?	Gründe für Entfernung >0	Einkaufszentren
Burgenland	Nein	-	-	-	Gesonderter Passus, §14d RaumplanungsG
Kärnten	Nein	-	-	-	-
Nieder-österreich	Ja	300	Nein	Technisch nicht möglich; wirtschaftlich unzumutbar; verboten	Gesonderter Passus für Stellplatzzahl
Oberösterreich	Ja	300	Nein	-	-
Salzburg	Ja	300	Ja, bei Veranstaltungsorten für mehr als 3.000 Personen	Wirtschaftlich unzumutbar	Gesonderter Passus für Stellplatzzahl
Steiermark	Ja	500	Ja	Für Stellplätze außerhalb öffentlicher Verkehrsflächen binnen 500m Gehdistanz mit gesicherter Benutzbarkeit	-
Tirol	Ja	300	Ja	> 300m bei Baubestand in FUZO u. verkehrs-beschränkten Zonen möglich und dort wo Verkehrsberuhigung angestrebt wird, aber auch < 300m kann im BBP vorgeschrieben werden	Befreiung nicht erlaubt; nur Parkdecks bzw. Tiefgaragen erlaubt; PPL nur auf betref-fender Sonderfläche oder unmittelbarem Nachbar-grundstück. Zu beachten: Ti. Raumordnungsgesetz §114
Vorarlberg	Ja	200	Nein	Unmöglich, wirtschaftlich unzumutbar	-
Wien	Ja	500	Nein	-	-

BBP...Bebauungsplan, FUZO...Fußgängerzone, PPL...Parkplatz

DER FAHRRADSTELLPLATZ

ES IST ERFREULICH, dass in immer mehr Bundesländern Regelungen für die Errichtung von Fahrradstellplätzen vorgesehen werden. Diese sind wichtige Beiträge zur Umsetzung des Masterplan Radfahren und der Ziele der Bundesregierung, den Radverkehr in Österreich bis 2025 auf 13 Prozent zu erhöhen. Die Regelungstiefe wird unterschiedlich gehandhabt (Tab. 11). Im RVS Merkblatt 03.07.11 (FSV 2008b) wird in Abhängigkeit von der Nutzung und deren Größe eine Orientierungsgröße für die Anzahl der Radabstellplätze angegeben.



© Martin Eder

Statt eines Autos finden 9 Fahrräder Platz.



© Juan Merallo

Platzverbrauch von Auto und Fahrrad im direkten Vergleich

Tab. 11: Berücksichtigung von Fahrradstellplätzen (Bundeskanzleramt 2010, 2011).

	in BauO?	Anzahl
Burgenland	Nein	-
Kärnten	Nein	-
Niederösterreich	Ja (BauO §§41, 65; Bautechnik-VO §14)	Gebäude mit >4 Wohnungen müssen einen Kinderwagen- und Fahrrad-abstellraum haben.
Oberösterreich	Ja (BauTechG §44, BauTechVO §16)	Detailliert nach Nutzungen
Salzburg	Ja (Bautechnik G §25(1))	2 pro Wohnung bei mehr als 5 Wohnungen pro Gebäude.
Steiermark	Ja (BauG §92)	Detailliert nach Nutzungen
Tirol	Ja (BauO §10)	Durch GEM-VO festlegbar
Vorarlberg	Ja (BauG §13a)	Detailliert nach Nutzungen (StellplatzVO §3)
Wien	Ja (BauO §§ 119 (5), 120 (1))	Ab 2 Wohnungen ein der Wohnungsanzahl entsprechend großer Fahrrad-abstellraum; „entsprechendes Ausmaß“ für Wohn-, Büro- und Geschäftsgebäude

BBP..Bebauungsplan, GEM-VO_Gemeindeverordnung, LRReg_Landesregierung, VO_Verordnung.

E-MOBILITÄT BENÖTIGT GARAGEN & LADESTATIONEN

LADESTATIONEN FÜR ELEKTROFAHRZEUGE werden in den nächsten Jahren durch die zahlreich angekündigten Modelle mit Elektroantrieb und die Initiativen sowohl der Bundesregierung als auch der Energieversorgungsunternehmen an Bedeutung gewinnen. Die Ausstattung von Garagen mit Ladestationen erscheint technisch unproblematisch, eine quantitativ adäquate Nachrüstmöglichkeit ist zu beachten. Neben den zu klärenden wirtschaftlichen Fragen sind die in manchen Bauordnungen bestehenden sicherheitstechnischen Einschränkungen für Tief-/Garagen dem aktuellen Stand der Technik anzupassen (FSV 2010). Bislang beinhalten nur die Gesetze von Wien, Kärnten und Niederösterreich Regelungen für E-Fahrzeuge.

Alle Förderungen zum Thema

Elektromobilität finden Sie auf: e-connected.at, klimaaktivmobil.at & umweltfoerderung.at.



Ing. Christian LAUDER, Leiter der Berufsgruppe Garagen im Fachverband Garagen-Tankstellen der Wirtschaftskammer Österreich

„Um den öffentlichen Raum nicht mit (rund 23 Stunden pro Tag unbenutzten!) Pkw zu verstellen und diesen für „intelligenter“ Nutzungen frei zu machen, bieten öffentliche Garagen die nötigen Flächen. Gleichzeitig sind Garagen ein wirksames Mittel zur Verminderung des Parksuchverkehrs und dessen Schadstoffemissionen. Garagen sind deshalb ein wichtiger Bestandteil eines gezielten und umweltbewussten Parkraummanagements.“

NÖ BAUORDNUNG

Darin ist festgelegt, dass ab 01.01.2011 bewilligte, öffentliche Stellplätze (50 Stellplätze oder mehr) eine Stelle für je eine Ladestation pro zehn Stellplätzen aufweisen müssen, die bis 31.12.2015 auch auszuführen sind.

NÖ BAUTECHNIKVERORDNUNG

Die Sonderbestimmungen erlauben das Errichten von Ladestationen für elektrisch betriebene Kraftfahrzeuge nur dann in Garagen, wenn entstehende Gase und Säuredämpfe gefahrlos abgeleitet werden.

WIENER GARAGENGESETZ

Ladeplätze für elektrisch betriebene Kraftfahrzeuge in Bauwerken zum Einstellen von Kraftfahrzeugen sind baubehördlich zu bewilligen. Zum Schutz vor Gesundheitsgefährdungen dürfen Fahrzeug- und Starterbatterien nur dann geladen werden, wenn dabei eine ausreichende Lüftung sichergestellt ist.



© Tadej Brezina



© Tadej Brezina

Oben: Ladestation der Salzburg AG. Unten: E-Fahrrad-Ladestation „Tanke-E“ der Wien Energie an der TU Wien

KÄRNTNER BAUORDNUNG

Die Baubehörde wird ermächtigt, von Art, Lage, Größe und Verwendung des Gebäudes anhängig notwendige Elektrotankstellen für Kraftfahrzeuge durch Auflagen anzuordnen.

UMSETZUNGSPLAN ELEKTROMOBILITÄT

Der Umsetzungsplan „Elektromobilität in und aus Österreich“ der Bundesregierung (BMLFUW et al., 2012, S.12 - 13) sieht bei den Maßnahmen für Fahrzeugabstellanlagen und den legislativen und organisatorischen Rahmenbedingungen unter anderem vor:

- Ausarbeitung von Empfehlungen zur Adaptierung von Bauvorschriften
- Ausarbeitung von Planungsgrundlagen und Bauvorschriften für Abstellanlagen für einspurige E-Fahrzeuge
- Rechtsnormen für elektromobilitätsrelevante Ausstattungen von Flächen des ruhenden Verkehrs.

FACHLEUTE EMPFEHLEN

VERKEHRSPOLITISCHE UND -PLANNERISCHE GRUNDLAGEN

Ein Gutteil der beobachteten Verkehrsprobleme resultiert aus dem Umstand, dass die vielfältigen Aspekte des Verkehrssystems nach wie vor nicht ganzheitlich betrachtet werden. Das RVS-Merkblatt 03.07.11 „Merkblatt: Nebenanlagen – Parkplätze – Organisation und Anzahl der Stellplätze“ (FSV 2008b) ist wichtig für die Systembetrachtung abgestellter Fahrzeuge. Diese RVS ist als Grundlage für Planungen von Anlagen des ruhenden Individualverkehrs zu verstehen und anzuwenden. Sie geht davon aus, dass der Pkw-Stellplatzbedarf grundsätzlich außerhalb des öffentlichen Straßenraums abgedeckt werden sollte – vorzugsweise in Sammelgaragen für Quartiere/Grätzl. Ausnahmen wie Ladetätigkeit und Kurzzeitparken sind nutzungsabhängig nachzuweisen. Zusätzlich wird empfohlen, dass der Stellplatzbedarf immer in Zusammenhang mit dem Gesamtverkehrssystem und einer Parkraumbilanz für Ortsteile behandelt wird.

Das RVS-Merkblatt beschreibt und quantifiziert die Planung von Ordnungsstrukturen für abgestellte Fahrzeuge, um einen fairen Wettbewerb zwischen öffentlichem und Autoverkehr sicherzustellen. Das gelingt durch:

- Kosten für die Infrastruktur verringern und Gemeindebudgets entlasten
- die wirtschaftliche Grundlage des öffentlichen Verkehrs verbessern
- die Zersiedelung hemmen
- die Versorgungsstrukturen verbessern
- weniger Straßenraum im Erschließungsbereich verbrauchen und die innerörtlichen Verkehrsflächen von abgestellten Fahrzeugen befreien (ausgenommen Lieferverkehr).

Die RVS warnt vor einer simplen Normierung der Stellplatzanzahl sowohl wegen der unterschiedlichen Randbedingungen als auch wegen der zuvor genannten weit reichenden Folgen. Die konkrete Festlegung der Stellplatzanzahl erfordert sachkundiges, verantwortliches und gesamtheitliches planerisches Vorgehen. Abweichungen von den Richtlinienwerten sind in begründeten Fällen immer möglich.

Aus fachlicher Sicht sollte daher von Mindest- auf Obergrenzen für Pkw übergegangen werden.

STELLPLATZBEREICHEN FÜR PKW

Zu beachten ist, dass die Pkw-Stellplatzanzahl neben der Nutzung auch von anderen Einflussgrößen wie Lage und Erschließungsverhältnisse sowie vom vorhandenen Modal Split des betrachteten Siedlungselements bestimmt wird. Bei allen Nutzungen gelten die angegebenen Richtwerte, solange nicht durch Verkehrsanalysen entsprechende Nachweise über eine gute Erschließung durch den Umweltverbund (Fußgänger/innen, Radverkehr, Öffentlicher Verkehr) erbracht werden, so dass die Stellplatzanzahl weiter herabgesetzt werden kann (z.B. bei betrieblichem Mobilitätsmanagement).

BETRIEBE UND GESCHÄFTE

Bei Industrie-, Gewerbe-, Dienstleistungsbetrieben, Verkaufsgeschäften und Einkaufszentren errechnet sich die Stellplatzobergrenze, indem der angegebene Grundwert (Tab. 13) mit dem Anteil der Pkw-Fahrten multipliziert wird. Wenn möglich, sollen konkrete Modal Split-Werte verwendet werden, ansonsten können Werte aus den angegebenen Bereichen der Tab. 12 (Mittelwerte) herangezogen werden. Bei der Anwendung von betrieblichem Mobilitätsmanagement sind die unteren Grenzen, bei schlechter Ausstattung mit Anlagen des Umweltverbundes die oberen Grenzen anzuwenden.

WOHNNUTZUNGEN

Grundsätzlich stellt die RVS bezüglich der Anzahl der Stellplätze bei Wohnnutzungen (Tab. 13) auf einen Bezug zum Motorisierungsgrad ab. Die RVS legt einen Wert von 530 Pkw/1000 Einwohner/innen zugrunde. Abweichende Zielwerte des Motorisierungsgrades bedingen eine Inter- oder Extrapolation. Die Unterbringung sollte in der Regel in Sammelgaragen erfolgen. Bei Planungen für autofreie Siedlungen und bei guter Erschließung durch den Umweltverbund soll die Stellplatzanzahl diesen Belangen angepasst werden.



DI. in Andrea FAAST,
Wirtschaftskammer Wien

„Der gedankliche Ansatz für ein effizientes Parkraummanagement beginnt bereits weit vor dem ‚eigentlichen Standort‘.

Durch ein modernes, bedarfsorientiertes Parkleitsystem kommt es zu einer deutlichen Reduktion des innerstädtischen Verkehrs und gleichzeitig zu einer spürbaren Verbesserung der Umweltbedingungen. Schätzungen zufolge beträgt der Parkplatzsuchverkehr in den Innenstädten bis zu 40 % des gesamten Verkehrsaufkommens. Best practice Beispiele, wie etwa die Homepage parkeninwien.at mit einer „frei/besetzt“-Anzeige ergänzen Parkleitsysteme auf sinnvolle und moderne Art.

Umzusetzende Parkleitsysteme – statisch oder dynamisch – müssen auf einem ausgewogenen, den Bedürfnissen angepassten Parkraumkonzept für ein bestimmtes Zentrum, für eine Stadt, für eine Region etc. aufbauen.

Zielorientiertes Parkraummanagement verlangt auch eine nachhaltige Planung - auch der zukünftigen Verkehrsströme - und begleitende Maßnahmen an der Oberfläche, um wertvollen Raum für höherwertige Nutzungen im Sinn einer lebendigen Stadt zurückzugewinnen.“

Tab. 12: Rahmenwerte für den Pkw-Anteil am Modal Split (FSV 2008b).

Lage	Kundenintensive Dienstleistungsbetriebe und Verkaufsgeschäfte	Übrige Dienstleistungsbetriebe und Verkaufsgeschäfte sowie Industrie- und Gewerbebetriebe
Kern von Groß- oder Mittelstädten	20 bis 40 %	10 bis 30 %
Kernnahe Gebiete von Groß-/Mittelstädten; Kern von Kleinstädten oder Agglomerationsgemeinden	20 bis 60 %	30 bis 70 %
Rand von Groß- oder Mittelstädten; Wohngebiete von Kleinstädten, Agglomerationsgemeinden oder Dörfern; Industrie- und Gewerbe-zonen allgemein	50 bis 80 %	40 bis 85 %
Außerhalb des bebauten Gebietes (zu vermeiden), Einzugsgebiet kleiner bis mittlerer Orte oder hochmotorisierte Kundschaft	70 bis 90 %	60 bis 90 %

BBP..Bebauungsplan, GEM-VO..Gemeindeverordnung, LReg..Landesregierung, VO..Verordnung.

Tab. 13: Auszug aus der Tabelle der Stellplatzgrundwerte Z_0 (FSV 2008b).

Art der Nutzung	Stellplatzgrundwert Z_0 (= 100 % MIV)	Mindestanzahl
Wohnbauten		
Einfamilienhaus	1 pro 60 m ² BGF	
Wohnhaus	1 pro 60 bis 80 m ² BGF	1 pro Wohnung ^{a)}
Heime (Studenten/Angestellte)	1 pro 2 Betten (ggf. Reserve für geänderte Sozialstruktur)	
Altenheime	1 pro Bett	5 pro Heim
Industrie- und Gewerbebetriebe		
Personal	1 pro 1,25 Arbeitsplätze	1 pro Betrieb
Besucher	1 pro 6 Arbeitsplätze	1 pro Betrieb
Lagerhallen	1 pro 80 m ² Hallenfläche	
Gastbetriebe		
Restaurant	1 pro 3 Sitzplätze	
Hotel	1 pro 2 Betten	
Motel	1 pro 1,5 Betten	
Jugendherbergen	1 pro 5 Betten	

BGF..Bruttogeschosfläche, MIV..motorisierter Individualverkehr. Außer bei Autofreien Siedlungen, dort kann auf 10 % verringert werden.

a)„§4(2) der StellplatzVO 1976 idF 2009 sieht vor, dass für Einfamilienhäuser jeweils ein Abstellplatz (nicht überdacht) und ein Einstellplatz (überdacht) vorzusehen ist, wobei eine Garagenzufahrt in der Größe eines Abstellplatzes als Abstellplatz gilt.

FAHRRADSTELLPLÄTZE

Auch die Errichtung einer ausreichenden Anzahl von Fahrradstellplätzen sowohl an den Quellen als auch den Zielen des Radverkehrs ist durch die RVS vorgesehen. Den angegebenen Richtwerten (Tab. 14) liegt ein Verkehrsmittelanteil von etwa 20 % Radverkehr zugrunde.

Tab. 14: Auszug aus der Tabelle der Orientierungswerte für die Fahrradstellplatz-mindestzahl (FSV 2008b).

Art der Nutzung	Anzahl der Stellplätze
1. Wohnen	
1.1 Wohnungen allgemein	1 je 50 m ² BGF
1.2 Für Besucher von Privatwohnungen	1 je 300 m ² BGF
1.3 Heime	1 je 2 Betten
1.4 Für Besucher von Wohnheimen	1 je 5 Betten
1.5 Altenwohnheime	1 je 5 Betten
1.6 Krankenhäuser	1 je 4 Betten
2. Ausbildung	
2.1 Kindergärten, Kindertagesstätten	0,1 je Kindergartenplatz
2.2 Schulen	0,2 je Ausbildungsplatz
5.4 Besuch von Hotellerie und Gastronomie	
5.4.1 Gaststätten	1 je 8 Sitzplätze
5.4.2 Hotels und Pensionen	1 je 20 Betten
5.4.3 Jugendherbergen und Jugendgästehäuser	1 je 10 Betten

BBP_Behauungsplan, GEM-VO_Gemeindeverordnung, LReg_Landesregierung, VO_Verordnung



© Josef M. Schopf



© Tadej Brezina

Fahrradstellplätze in der Nähe von attraktiven Zielen - z.B. im Straßenraum oder auf Schulvorhöfen - stimulieren die Fahrradnutzung.

BERECHNUNGSBEISPIELE

IN VIER BERECHNUNGSBEISPIELEN wird der Vergleich der Stellplatzanzahl nach RVS 03.07.11 (FSV 2008b) mit den länderspezifischen Bauordnungserfordernissen gezogen. Veränderungen der Stellplatzanzahl gem. Berechnung nach RVS können erreicht werden durch die Standortwahl (z.B. „zentral/peripher“) und eine bessere Erreichbarkeit durch den Umweltverbund (s. Tab. 12).

BEISPIEL 1: WOHNGEBÄUDE

In einer mittelgroßen Stadt mit 20.000 Einwohner/innen soll in zentrumsnaher Lage ein Mehrfamilienhaus mit 10 Wohneinheiten (mit durchschnittlicher Größe von 80 m²) errichtet werden. Trotz vorhandenem und gut genutztem öffentlichen Verkehr beträgt der Motorisierungsgrad knapp über 500 Pkw pro 1.000 Einwohner.

Bauvorschriften

Burgenland	Abstellplätze: BauVO § 40 (1): 1 pro Whg.; FR-Stpl.: Gemeindekompetenz
Kärnten	Abstellplätze & FR-Stpl.: BauO § 18 (5): Gemeindekompetenz
Niederösterreich	Abstellplätze: BautechnikVO § 11 (1): 1 pro Whg.; FR-Stpl.: BautechnikVO § 14 (1): 1 pro Wohnung
Oberösterreich	Abstellplätze: BautechnikVO § 45 (2): 1 pro Wohneinheit; FR-Stpl.: BautechnikVO § 45a (2): 1 pro 50 m ² Nutzfläche
Salzburg	Abstellplätze: BautechnikG § 39b (2): 1,2 pro Whg.; FR-Stpl.: BautechnikG § 25 (1): 2 pro Whg.
Steiermark	Abstellplätze: BauG § 89 (3): 1 pro Whg.; FR-Stpl.: BauG § 92(2): 1 pro 50 m ² Wohnnutzfläche.
Tirol	Abstellplätze & FR-Stpl.: Gemeindekompetenz
Vorarlberg	Abstellplätze: StellplatzVO § 4 (2): 0,8 bis 1,3 pro Whg.; FR-Stpl.: noch keine VO

RICHTLINIEN UND VORSCHRIFTEN FÜR DAS STRASSENWESEN (RVS)

Die RVS sieht bei Wohnnutzung keine vom Modal Split abhängige Abänderung der Stellplatzgrundwerte vor, die für einen Motorisierungsgrad von 530 Pkw pro 1.000 EW ausgelegt sind. Jedoch muss der Korrekturfaktor für den tatsächlichen Motorisierungsgrad berücksichtigt werden. Für Wohnhäuser werden in Tab. 13 folgende Werte angegeben: 1 Stpl. pro 60 – 80 m² Bruttogeschossfläche (BGF), jedoch mindestens 1 (NFL) pro Wohnung. Üblicherweise beträgt die Nutzfläche (NFL) ca. 75 % der Bruttogeschossfläche. Die Berechnung der Obergrenze unter Berücksichtigung des Korrekturfaktors 0,94 ergibt eine Bandbreite von 13 bis 17 Abstellplätzen.

$$\text{BGF} = \frac{\text{NFL}}{0,75} = \frac{800}{0,75} = 1.067\text{m}^2$$

FAHRRADSTELLPLÄTZE

Die RVS sieht für Wohnungen 1 FR-Stpl. pro 30 m² sowie für Besucher 1 FR-Stpl. pro 200 m² Gesamtwohnfläche vor. Daraus errechnet sich die Anzahl von 31 Fahrradstellplätzen.

$$(10 \cdot 80) \left(\frac{1}{30} + \frac{1}{200} \right) = 800 - 0,0383 = 30,7$$

$$\approx 31 \text{ Fahrradstellplätze}$$

Tab. 16: Vergleich der Stellplatzzahlen nach Landesbauvorschriften und RVS für Wohnbau.

Lage	Pkw-Stellplätze		Fahrradstellplätze	
	Bauvorschrift	RVS	Bauvorschrift	RVS
Burgenland	10		0 (GK)	
Kärnten	0 (GK)		0 (GK)	
NÖ	10		10	
OÖ	10	13-17	16	31
Salzburg	12		20	
Steiermark	10		16	
Tirol	0 (GK)		0 (GK)	
Vorarlberg	8-3		0	

GK...Gemeindekompetenz

BEISPIEL 2: GASTRONOMIE IN KLEINSTADT

Im Kernbereich einer Kleinstadt mit 5.000 Einwohner/innen soll ein Lokal für das Gastgewerbe mit 60 Verabreichungsplätzen und vier gleichzeitig anwesenden Bediensteten eingerichtet werden. Aus dem Verkehrskonzept der Stadt geht hervor, dass der Kernbereich zu 40 % mit dem privaten Pkw, zu 10 % mit dem öffentlichen Verkehr, zu 20 % mit dem Rad und zu 30 % zu Fuß erreicht wird. Aufgrund der Art und Bedeutung des Lokals sowie fehlender Konkurrenz wird angenommen, dass 50 % der Lokalbesucher/innen bislang nicht den Kernbereich der Stadt besucht hätten und jetzt wegen des Lokals zur Fußgängerzone reisen. Der Stellplatzbedarf vor Errichtung des Lokals ist durch bestehende Pkw-Stellplätze gedeckt.

Bauvorschriften

Burgenland	Abstellplätze & FR-Stpl.: Gemeindekompetenz
Kärnten	Abstellplätze & FR-Stpl.: BauO § 18 (5): Gemeindekompetenz
Niederösterreich	Abstellplätze: BautechnikVO § 11 (1): 1 Abstellplatz pro 10 Sitzplätze; FR-Stpl. BautechnikVO § 14 (1): 1 pro 20 Sitzplätze, 1 pro 20 Arbeitsplätze
Oberösterreich	Abstellplätze: BautechnikVO § 45 (2): 1 pro 10 m ² Nutzfläche oder 5 Besucherplätze; FR-Stpl.: BautechnikVO § 45a (2): 1 pro 50 Besucherplätze
Salzburg	Abstellplätze: BautechnikG § 39b (2): 1 pro 10 m ² Nutzfläche; FR-Stpl.: keine Angaben
Steiermark	Abstellplätze: BauG § 89 (3): 1 pro 10 Besucher; FR-Stpl.: BauG §92(2): 1 pro 50 Besucher
Tirol	Abstellplätze & FR-Stpl.: Gemeindekompetenz
Vorarlberg	Abstellplätze: StellplatzVO § 4 (2): 1 pro 5 – 8 Sitzplätze; FR-Stpl.: noch keine VO

RICHTLINIEN UND VORSCHRIFTEN FÜR DAS STRASSENWESEN (RVS)

Der Pkw-Stellplatzbedarf ergibt sich aus dem Stellplatzgrundwert Z₀ in Tab. 13. Aufgrund der Annahme, dass 50 % der Gäste nur zum Lokalbesuch anreisen, während 50 % anderen Erledigungen nachgehen, müssen nur 4 Stellplätze neu geschaffen werden.

$$Z_0 = 60 : 3 \cdot \frac{40}{100} = 8 \text{ Abstellplätze}$$

$$Z_1 = Z_0 \cdot \frac{50}{100} = 4 \text{ Abstellplätze}$$

FAHRRADSTELLPLÄTZE

Gemäß Tab. 14 ist je 8 Sitzplätze ein Fahrradstellplatz vorzusehen. Hier ergibt das aufgerundet 8 Fahrradstellplätze:

$$\frac{60}{8} = 7,5 \approx 8 \text{ Fahrradstellplätze}$$

Tab. 15: Vergleich der Stellplatzzahlen nach Landesbauvorschriften und RVS für Gastronomie.

Lage	Pkw-Stellplätze		Fahrradstellplätze	
	Bauvorschrift	RVS	Bauvorschrift	RVS
Burgenland	0 (GK)		0 (GK)	
Kärnten	0 (GK)		0 (GK)	
NÖ	6		3 + 1	
OÖ	12	4	1	8
Salzburg	15		0	
Steiermark	6		1	
Tirol	0 (GK)		0 (GK)	
Vorarlberg	8 – 12		0	

GK...Gemeindekompetenz

BEISPIEL 3: SCHULKOMPLEX

An einem gemeinsamen Standort sollen eine Volks- und Mittelschule (Unterstufe und Oberstufe) erbaut werden. Die Volksschule hat 4 * 2 Klassen, die Unterstufe 4 * 2 Klassen und die Oberstufe ebenfalls 4 * 2 Klassen. Die Klassenschüler/innenhöchstzahl ist 25. Zudem gibt es Lehrkräfte im Ausmaß von 40 Vollzeitäquivalenten. Die Schule ist im inneren Randgebiet einer Mittelstadt gelegen und hat einen guten Anschluss an den öffentlichen Verkehr, aus dem sich folgender Modal Split der Schulanreise für Lehrer/innen und Schüler/innen ergibt: 30 % Autoverkehr, 35 % öffentlicher Verkehr und 35 % Zufußgehen und Radfahren. Die Klassen sind jeweils 100 m² groß, dazu kommen noch 50 % an Aufenthalts- und Sonderunterrichtsräumen.

Bauvorschriften

Burgenland	Abstellplätze & FR-Stpl.: Gemeindekompetenz
Kärnten	Abstellplätze & FR-Stpl.: BauO § 18 (5): Gemeindekompetenz
Niederösterreich	Abstellplätze BautechnikVO § 11 (1): 1 pro 5 Lehrer bzw. 5 Schüler U18; FR-Stpl. BautechnikVO § 14 (1): 1 pro 5 Schüler/innen über 10 Jahren
Oberösterreich	Abstellplätze: BautechnikVO § 45 (2): 1 pro Pflichtschulklasse, 2 pro Mittelschulklasse; FR-Stpl.: BautechnikVO § 45a (2): 1 pro 5 Ausbildungsplätze ab 5. Schulstufe
Salzburg	Abstellplätze BautechnikG § 39b (2): 1 pro Klasse der Unterstufe + 1 Stpl; 2 pro Klasse der Oberstufe; FR-Stpl.: keine Angaben.
Steiermark	Abstellplätze: BauG § 89 (3): 1 pro 20 Schüler; FR-Stpl.: BauG § 92 (2): 1 pro 5 Schüler
Tirol	Abstellplätze & FR-Stpl.: Gemeindekompetenz
Vorarlberg	Abstellplätze: StellplatzVO § 4 (2): nach dem voraussichtlichen Bedarf; FR-Stpl.: noch keine VO
Wien	Abstellplätze: GaragenG § 50 (2): 1 pro 100 m ² Aufenthaltsraum; FR-Stpl.: keine Angaben.

RICHTLINIEN UND VORSCHRIFTEN FÜR DAS STRASSENWESEN (RVS)

Der Stellplatzgrundwert lt. RVS beträgt bei 530 Pkw pro 1.000 EW und 100 % Pkw Modal Split: 1 Stellplatz pro Klasse sowie 1 Stellplatz pro 4 Schüler über 18 Jahren. Da der reale Modal Split jedoch nur 50 % Pkw-Verkehr aufweist, wird der Stellplatzgrundwert Z₀ mit dem Modal Split normiert. Der Stellplatzbedarf Z₁ ergibt dann aufgerundet 11 Abstellplätze.

$$Z_0 = 4 \cdot 2 \cdot 3 + \frac{4 \cdot 25}{4} = 36,5 \text{ Abstellplätze}$$

Klassen Schüler ü. 18

$$Z_2 = Z_0 \cdot 0,3 = 36,5 \cdot 0,3 = 11 \text{ Abstellplätze}$$

ModalSplit

FAHRRADSTELLPLÄTZE

Die RVS gibt für die Ausbildungskategorie Schulen 0,2 Fahrradstellplätze pro Ausbildungsplatz an. Für alle Schulen ergeben sich nun aus der Klassen- und Schülerzahl 120 Fahrradstellplätze:

$$3 \cdot 4 \cdot 3 \cdot 25 \cdot 0,2 = 120 \text{ Fahrradstellplätze}$$

Tab. 17: Vergleich der Stellplatzzahlen nach Bauvorschriften und RVS für Schulen.

Lage	Pkw-Stellplätze		Fahrradstellplätze	
	Bauvorschrift	RVS	Bauvorschrift	RVS
Burgenland	0 (GK)		0 (GK)	
Kärnten	0 (GK)		0 (GK)	
NÖ	18		80	
OÖ	40		200	
Salzburg	25	11	0	120
Steiermark	30		120	
Tirol	0 (GK)		0	
Vorarlberg	n. Bedarf		0	
Wien	36		0	

GK...Gemeindekompetenz

BEISPIEL 4: PRODUKTIONSBETRIEB

Ein metallverarbeitender, mittelgroßer Betrieb mit 80 Bediensteten, 450 m² Verwaltungsflächen und 3.500 m² Produktions- und Lagerflächen ist in einem Industriegebiet in Randlage einer Mittel- bzw. Großstadt angesiedelt. Der Lagerflächenanteil macht ca. 50 % aus. Der Betriebseingang liegt 250 m von der nächsten Bushaltestelle entfernt. Dort verkehren Linienbusse aus der Stadt und in die Stadt retour mit einem viertelstündigen Intervall rund um Arbeitsbeginn und Arbeitsende. Ca. 17 % der Bediensteten kommen daher mit dem Bus. Zusätzlich reisen 8 % der Bediensteten mit dem Fahrrad an oder nutzen Fahrgemeinschaften, sodass sich ein Pkw-Anteil von 75 % ergibt.

Bauvorschriften

Burgenland	Abstellplätze & FR-Stpl.: Gemeindekompetenz
Kärnten	Abstellplätze & FR-Stpl.: BauO § 18 (5): Gemeindekompetenz
Niederösterreich	Abstellplätze: BautechnikVO § 11 (1): 1 pro 5 Arbeitsplätzen; FR-Stpl. BautechnikVO § 14 (1): 1 pro 20 Arbeitsplätzen
Oberösterreich	Abstellplätze: BautechnikVO § 45 (2): 1 pro 60 m ² Nutzfläche oder 5 Beschäftigten; FR-Stpl.: BautechnikVO §45a(2): 1 pro 20 Arbeitsplätzen
Salzburg	Abstellplätze: BautechnikG § 39b (2): 1 pro 60 m ² Nutzfläche; FR-Stpl.: keine Angaben
Steiermark	Abstellplätze: BauG § 89 (3): 1 pro 5 Arbeitsplätzen; FR-Stpl.: keine Angaben.
Tirol	Abstellplätze & FR-Stpl.: Gemeindekompetenz
Vorarlberg	Abstellplätze: StellplatzVO § 4 (2): nach dem voraussichtlichen Bedarf; FR-Stpl.: noch keine VO
Wien	Abstellplätze: GaragenG § 50 (2) 1 pro 100 m ² Aufenthaltsraum; FR-Stpl.: Pkw Keine Angaben

RICHTLINIEN UND VORSCHRIFTEN FÜR DAS STRASSENWESEN (RVS)

Der Stellplatzgrundwert Z₀ lt. Tab. 13 ergibt sich aus den 80 Bediensteten und den Besucher/innenparkplätzen zu 77 Abstellplätzen. Der Grundwert wird mit dem Betriebs-Modal-Split multipliziert und ergibt so 57 Abstellplätze. Durch betriebliches Mobilitätsmanagement gelingt es, den Pkw-Anteil auf 60 % zu senken. Damit kann die Zahl der Stellplätze von 57 auf 46 gesenkt werden:

$$Z_0 = \frac{80}{1,25} + \frac{80}{6} = 77 \text{ Abstellplätze}$$

$$Z_1 = Z_0 \cdot 0,75 = 57 \text{ Abstellplätze}$$

FAHRRADSTELLPLÄTZE

Die RVS sieht für Produktionsbetriebe bei 20 % Fahrradanteil 0,3 Fahrradstellplätze pro Arbeitsplatz vor. Daher muss die Anzahl an Stellplätzen für die 8 % Fahrradanteil berechnet werden.

$$80 \cdot 0,3 \cdot 8/20 = 10 \text{ Fahrradstellplätze}$$

Tab. 18: Vergleich der Stellplatzzahlen nach Bauvorschriften und RVS für Betriebe.

Lage	Pkw-Stellplätze		Fahrradstellplätze		
	Bauvorschrift	RVS	Bauvorschrift	RVS	RVS Mindestwert
Burgenland	0 (GK)		0 (GK)		
Kärnten	0 (GK)		0 (GK)		
NÖ	16		4		
OÖ	16 oder 66		4		
Salzburg	66	1	0	10	1
Steiermark	16		0		
Tirol	0 (GK)		0 (GK)		
Vorarlberg	n. Bedarf		0		
Wien	5		0		

GK...Gemeindekompetenz

MARKT FÜR STELLPLÄTZE

ALTERNATIVE FORMEN DER STELLPLATZVERPFLICHTUNG

„Autofreies Wohnen und flexible Formen von Sammelgaragen bilden eine sinnvolle Symbiose. Wohnen mit reduzierter Stellplatzverpflichtung ist verbunden mit einer spürbaren Verbesserung der Wohnqualität und des städtebaulichen Ambientes (z.B. Sammelgaragen in Randlage und Zufahrtsbeschränkungen). Durch autofreies Wohnen ergibt sich zusätzlich eine volle und dauerhafte Kostenersparnis, auch für den Bauwerber“ (Topp 1998).

Aber Lebensumstände und Lebenseinstellungen können sich ändern. Menschen, die zunächst ohne eigenes Auto gut leben können, möchten sich möglicherweise nicht auf Dauer festlegen. Daneben bleibt die Sorge um die Marktfähigkeit der Wohnung oder des Hauses ohne Parkplatz bei eventuellem Verkauf.

Ein flexibles Stellplatzangebot in Sammelgaragen kann hier helfen. Zum einen rechtlich, da es kein individuelles Eigentum an Stellplätzen gibt und zum anderen konzeptionell-technisch durch Nutzungsflexibilität und die Um- und Abbaumöglichkeit von Stellplätzen. Die Entscheidung für oder gegen das Mieten eines Stellplatzes ist jederzeit möglich, womit die Festlegung auf den Autobesitz gelockert wird. Außerdem wird ein Teil der Fixkosten der Autohaltung in variable Kosten übergeführt und damit werden die Kosten Monat für Monat sichtbar.

Im Quartier Vauban (Freiburg im Breisgau, Deutschland) wurde mithilfe von Sammelgaragen ein Stadtteil von höchster Wohnqualität geschaffen.

„SAMMELGARAGEN“:

Literatur, für die richtige Planung und Umsetzung von Sammelgaragen:

- A. Pech, K. Jens, G. Warmuth, J. Zeininger (2006): Parkhäuser - Garagen. Grundlagen, Planung, Betrieb. Springer Vienna.
- RVS 03.07.31 „Vorplanung zu Garagenstandorten“
- RVS 03.07.32 „Entwurfsgrundlagen für Garagen“
- RVS.03.07.33 „Technische Garagenausstattung“

GRUNDPRINZIPIEN DER FLEXIBILISIERUNG DER STELLPLATZNACHFRAGE:

- Keine Koppelung von Wohnung und Stellplatz mit klarer Trennung der Kosten
- Kein Eigentum an Stellplätzen
- Kostendeckende Mieten für Stellplätze
- Abkehr vom „zugeteilten“ Stellplatz
- Parkraumbewirtschaftung im öffentlichen Straßenraum
- Gliederung des Stellplatzangebots in Sockel- und Zusatzangebot
- Anpassung des Angebots an wechselnde Nachfrage durch Nach- bzw. Abbau von Stellplätzen

GETRENNTE MÄRKTE FÜR WOHNUNGEN UND STELLPLÄTZE

Getrennte Märkte sorgen dafür, dass sich Wohnen ohne eigenes Auto auch wirtschaftlich rechnet und Haushalte mit Auto ihre Abstellkosten voll tragen. Eine Stellplatzgesellschaft vermietet die Stellplätze in ganz unterschiedlicher Anordnung und Beziehung zur Bebauung an Bewohner/innen, Beschäftigte, Besucher/innen und Car-Sharing-Firmen. Die aktuelle Stellplatznachfrage sollte dabei nicht zementiert werden (Tab. 19).

Tab. 19: Stufen einer modular flexiblen Stellplatzvorschreibung für Wohnnutzung zwischen 0,20 und 0,80 Pkw-Stellplätzen pro Wohnung (Topp 1998).

Kategorie	Stellplätze pro Wohnung	Ausführung
CarSharing nach Bedarf	dauerhaft	
Sockelangebot „autoarm“	0,20	dauerhaft
Zusatzangebot „standard“	+ 0,30 = 0,50	zum Teil rückbaubar, umnutzbar
Kompromissangebot	+ 0,15 = 0,65	rückbaubar, umnutzbar
Spitzenangebot „gemäßigtes Maximum“	+ 0,15 = 0,80	nachrüstbar

ÄQUIDISTANZ UND STELLPLATZ- BEWIRTSCHAFTUNG

GRUNDLAGEN DER PARKRAUM- PLANUNG

In Übereinstimmung mit Vorgaben der österreichischen Verkehrsplanungs- und Raumordnungspolitik ist eine gleichwertige Behandlung der verschiedenen Verkehrsträger nach marktwirtschaftlichen Grundsätzen anzustreben. Zu bemängeln ist:

- dass in der Realität Autoverkehr und öffentlicher Verkehr sowie Raum- und Verkehrsplanung unabhängig voneinander optimiert werden, ohne die Wirkungen auf das Gesamtsystem zu berücksichtigen.
- dass den daraus folgenden Verkehrs- und Strukturproblemen meist mit Errichtung zusätzlicher Infrastruktur begegnet wird.

ÄQUIDISTANZ:

Darunter versteht man das Organisationsprinzip der im Durchschnitt gleichen Entfernung zum abgestellten Auto (in einer Sammelgarage) und zur Haltestelle des öffentlichen Verkehrs. Die Äquidistanz eröffnet dem öffentlichen Verkehr bessere Chancen.

Der Parkplatz entspricht in seiner Funktion der Haltestelle im öffentlichen Verkehr, was jedoch in den Bauordnungen nicht zum Ausdruck kommt.

Aufgrund der vom Auto ausgeübten Wirkungsmechanismen auf das Verhalten der Menschen kann nur eine physische Strukturänderung Chancengleichheit und eine faire Wahlmöglichkeit herbeiführen: Der Fußweg zum geparkten Auto an sämtlichen Ziel- und Quellpunkten muss im Schnitt zumindest gleich lang sein wie zur Haltestelle des öffentlichen Verkehrs.

VORTEIL DER STELLPLATZBEWIRTSCHAFTUNG

Parkraum zu bewirtschaften bedeutet, die öffentlich (und auch privat) zugänglichen Pkw-Stellplätze unter Einbeziehung von Benützungsgebühren zu organisieren. Parkraumbewirtschaftung wird in Städten und Gemeinden eingeführt:

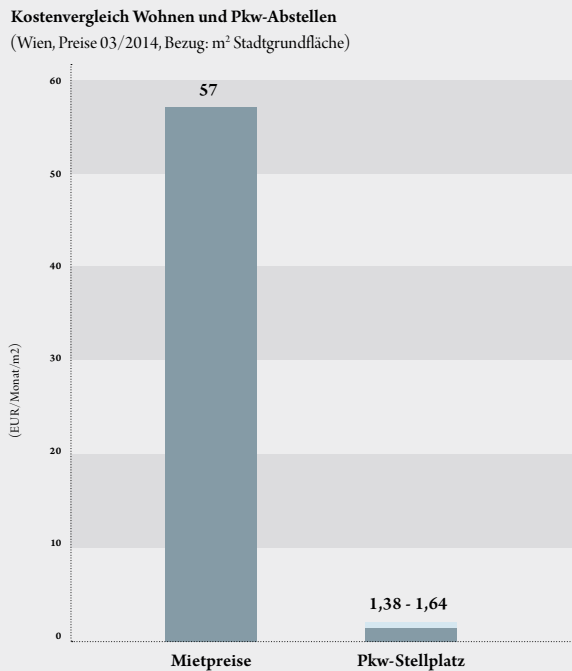
- zur Steuerung des Verhältnisses von Angebot und Nachfrage bei den Stellplätzen
- zur Erhöhung der Fluktuation und Verringerung von Dauerparken
- zur Steuerung des Autoverkehrsaufkommens im Binnen- und Zielverkehr
- zur relativen Attraktivierung der anderen Verkehrsmittel
- zur (Teil-)Abgeltung der Kosten der Bereitstellung für den öffentlichen Raum.

PARKRAUMPLANUNG

Ein technisches System wie der KFZ-Verkehr benötigt eine entsprechende Organisation. Parkraumplanung ist demnach keine individuelle Angelegenheit, sondern eine Aufgabe der Gemeinschaft in Übereinstimmung mit den raumplanerischen Zielen. Die Vorsorge und Planung aller Parkplätze hat daher durch eine Organisation zu erfolgen, die genauso wie der öffentliche Verkehr bei den Haltestellen dafür sorgt, dass die Parkplätze entsprechend geplant, gebaut und bewirtschaftet werden. Private Betreiber/innen derartiger Organisationen sind möglich.

Als Grundlage für eine sachgerechte Parkraumplanung erscheint die Einführung eines Stellplatzkatasters zweckmäßig. Dieser stellt die Grundlage für die Erfassung der Stellplätze auf öffentlichem (Straßen und Sammelgaragen) und privatem Grund und die Maßnahmensteuerung in der Parkraumbewirtschaftung dar. Darüber hinaus stellt er eine notwendige Basis für eine Einführung des Fahrzeughalter-Stellplatznachweis-Prinzips gemäß dem „Japan Garage-Law“ dar.

Abb. 3: Kostenvergleich Wohnen (Miete) und Pkw-Abstellen für Wien je Quadratmeter Grundfläche; Mietpreise lt. immopreise.at (Zugriff: Oktober 2010)



Dass die Stellplatzgebühren nur einen Teil des Marktwertes des öffentlichen Raumes abdecken, zeigt die folgende Abschätzung basierend auf Wohnungsmietkosten (ajouriert nach Knoflacher 1993, S. 121):

Für Wien lagen die monatlichen Mietpreise im September 2010 im Durchschnitt bei ca. 13 EUR/m². Bei einer angenommenen durchschnittlichen Verbauung von 4 Stockwerken kommt man auf 52 EUR/m². Ein Pkw-Stellplatz macht ca. 10 m² aus. So ergäbe das einen Marktwert für den Stellplatz von 520 EUR /Monat bzw. 6.240 EUR /Jahr. Die heutige Parkometerabgabe („Bewohner-Parkpickerl“) von 180 EUR macht lediglich 3 % des Marktwertes aus.

KÜNFTIGE FINANZIERUNGSSYSTEME

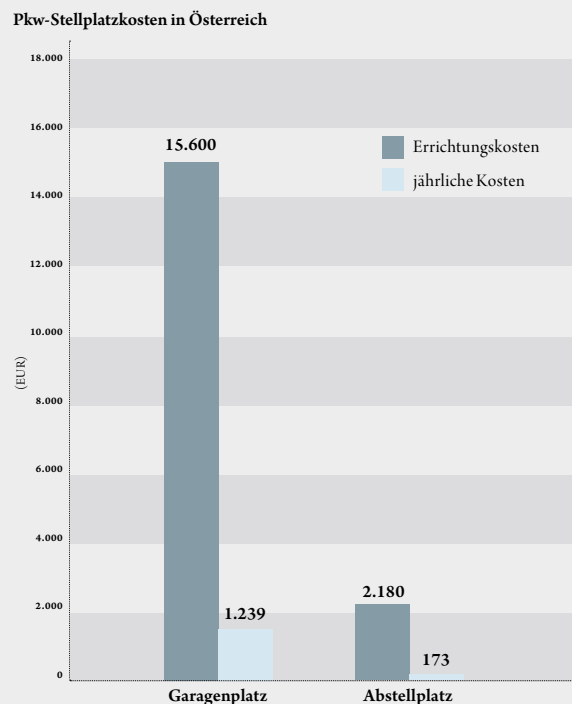
Das derzeitige Finanzierungssystem ist für die nachhaltige Entwicklung kontraproduktiv, da eine Ausgleichsabgabe von denjenigen eingehoben wird, die ihre Parkplätze nicht auf eigenem Grund errichten. Damit sind die Prinzipien der Marktwirtschaft im Verkehrssystem außer Kraft gesetzt, und es werden Verkehrs-, Umwelt- und Wirtschaftsprobleme erzeugt, die die Gesellschaft belasten.

Die Ausgleichsabgabe für nicht errichtete Parkplätze sollte daher durch eine Verkehrserregerabgabe ersetzt werden.

Wer in Sammelgaragen parkt, sollte geringere Abgaben leisten als jemand, der höhere Kosten verursacht, wenn er unmittelbar zu Hause parkt. Die Abgabenhöhe sollte sich nach den jeweiligen lokalen Verhältnissen richten, z.B. nach dem derzeitigen bzw. geplanten Angebot des öffentlichen Verkehrs, und kann nach der Zugangsweite gestaffelt werden. Für die Übergangsphase sollte zumindest die heutige Wettbewerbsverzerrung, die zwischen den peripheren Einkaufszentren und den zentralen innerstädtischen Geschäften besteht, durch eine Erschließungsgebühr für Einkaufszentren aufgehoben werden.

Erst mit der Einführung eines flächendeckenden Parkraummanagements ist eine wesentliche Lücke der städtischen Ressourcenverwaltung geschlossen.

Abb. 4: Pkw-Stellplatzkosten in Österreich; (Rauh et al. 2004)



Der jeweiligen Gemeinde wird damit eine finanzielle Planungssicherheit auch für den ÖPNV gegeben, und ihr wird auch die Hoheit über die wesentlichste Stellgröße der Raum- und Siedlungsentwicklung übertragen. Im Gegenzug wird im Bereich von Handel und Gewerbe Chancengleichheit hergestellt und das hohe Potential der Einkaufszentren mit nahezu unbegrenztem Stellplatzangebot ebenfalls einer marktwirtschaftlichen Bewertung zugeführt.

FORMEN DER PARKRAUMBEWIRTSCHAFTUNG

Die wesentlichen Unterscheidungsmerkmale von Parkraumbewirtschaftung sind:

- Geltungsdauer, an welchen Tagen in der Woche und an welchen Stunden an diesen Tagen
- Tariffhöhen und -modelle mit räumlicher und zeitlicher Tarifabstufung zur Steuerung
- Benutzer/innen: Bewohner/innen (Park- oder Quartierpickerl) vs. quartierfremde Personen
- Art der Kontrollen.

Gebühren können im Regelfall in folgender Form erhoben werden:

- Kurze Haltedauer: Zwischen 10 und 30 Minuten sind oft kostenfrei.
- Parkuhren: Diese sind stellplatzbezogen und werden mit Münzen oder Jetons freigeschaltet. Mittlerweile ein wenig veraltetes, weil auch sehr wartungsintensives System.
- Parkscheine im Vorverkauf und/oder an Automaten: Diese werden an zentralen Vorverkaufsstellen oder an Parkscheinautomaten für vordefinierte Gültigkeitsdauern erstanden und hinter der Windschutzscheibe des Fahrzeugs angebracht.
- Bargeldlose Abwicklung über Mobiltelefonie: Ermöglicht eine zeitschärfere Abrechnung und mehr Flexibilität.



© Tadej Brezina



© Tadej Brezina

Wird Parkraumbewirtschaftung ohne entsprechender Straßenraumgestaltung eingeführt, besteht die Gefahr, dass schwächere Verkehrsteilnehmer benachteiligt werden.

STELLPLATZINNOVATIONEN IN ÖSTERREICH

IN GRAZ WURDE in innovativer Kooperation mit dem klimaaktiv mobil-Programm des BMLFUWs die Erarbeitung einer flexibleren Stellplatzverordnung begonnen.

GRAZ

Der § 89 (4) Stmk. BauG 2001 idGF. erlaubt es Gemeinden, eine von den Vorgaben durch das BauG abweichende Stellplatzanzahl zu verordnen. Als erste Information für

Planer/innen und Bauherr/innen hat die Stadt Graz die Broschüre „Leitfaden Mobilität für Bauvorhaben“ (Reiter 2009) herausgegeben, in der Grundlagen einer fußgängerfreundlichen Stadtplanung, das Organisationsprinzip der Äquidistanz, das Wesen guter Radabstellplanung und Möglichkeiten beim Mobilitätsmanagement nähergebracht werden. Darin sind auch die Werte der Pkw-Stellplätze gemäß RVS 03.07.11 berechnet und für Radstellplätze übernommen worden (siehe Tab. 20).

Tab. 20: Auszug aus den Stellplatzgrundwerten gemäß RVS 03.07.11, für Graz räumlich differenziert berechnet; (Reiter 2009).

Richtwerte für die Anzahl der zu errichtenden Stellplätze für Graz				
	Kernbereich	Kernnaher Bereich	Randgebiet	Pkw-Stellplatzanzahl pro
1. Wohnbauten		1,00		70 – 90 m ² BGF
2. Industrie- und Gewerbebetriebe				
Personal	0,12	0,24	0,36	Arbeitsplatz
Besucher/innen	0,03	0,05	0,08	Arbeitsplatz
3. Dienstleistungsbetriebe				
Personal	0,12	0,24	0,36	Arbeitsplatz
Besucher/innen-Gruppe „intensiv“	0,08	0,15	0,25	Arbeitsplatz
Besucher/innen-Gruppe „nicht intensiv“	0,06	0,12	0,18	Arbeitsplatz
4. Verkaufsgeschäfte				
Personal	0,38	0,75	1,13	100 m ² VFL
Kund/innen-Gruppe „intensiv“	1,50	3,00	5,00	100 m ² VFL
Kund/innen-Gruppe „nicht intensiv“	0,60	1,20	1,80	100 m ² VFL
5. Gastbetriebe				
Restaurants	0,05	0,10	0,15	Sitzplatz
6. Veranstaltungsstätten				
Theater, Konzertsäle, Kinos, Stadien	0,05	0,10	0,15	Sitzplatz
7. Öffentliche Bauten				
Kindergärten, Horte, Schulen	0,15	0,30	0,45	Gruppenraum/Klasse
Akutkrankenanstalten	0,08	0,15	0,23	Bett

BGF...Bruttogeschossfläche, VFL...Verkaufsfläche

BISHER GESETZTE MASSNAHMEN SIND (KROISSENBRUNNER 2011):

- Da die Werte des BauG Mindestwerte sind, wurden in Abhängigkeit von der konkreten Lage und Ausstattung bereits in mehreren Bebauungsplänen Obergrenzen verordnet.
- Für das Entwicklungsgebiet um das Landeskrankenhaus ist in Zusammenarbeit mit den anderen Hauptakteuren (Land Steiermark, Landeskrankenhaus und MedUni Graz) ein reichhaltiges Paket an Maßnahmen vorgesehen, z.B. Straßenbahnverlängerung, Einschränkung der KFZ-Fahrten und Stellplätze. Die Investitionen in diese Lenkungsmaßnahmen geschehen auf Basis eines privatrechtlichen Mobilitätsvertrags, der ein Monitoring der Entwicklung sowie eine Pönale bei Nichteinhaltung beinhaltet.
- Bis dato sind bereits fünf Mobilitätsverträge von der Stadt Graz mit Wohnbauwerbern für die Errichtung von rd. 500 Wohnungen in der Waagner-Biro- Straße abgeschlossen (Stellplatzlimitierung, Mobilitätsmanagement) worden.
- Der Rahmenplan „Reininghaus6“ sieht für alle Ausbaustufen folgende Maßnahmen vor: u.a. Mobilitätsverträge, Stellplatzobergrenzen, Sammelgaragen und Mobilitätsmanagement.

WIEN

Neuerungen durch die Novellierung des Wiener Garagensgesetzes vom 24.09.2010:

- Erhöhte Flexibilität bei der Erfüllung der Stellplatzverpflichtung: zehn Prozent der vorgeschriebenen Pkw-Stellplätze können durch Fahrrad- (je sechs für einen Pkw) oder Motorradstellplätze (je drei für einen Pkw) ersetzt werden.
- Auf Pkw-Stellplätzen dürfen auch Fahrräder und einspurige KFZ abgestellt werden.
- Ein nachträglicher Einbau von Ladeplätzen für Elektrofahrzeuge ist bereits in der Planungsphase vorzusehen.
- Das Verhältnis von Wirtschaftlichkeit der Stellplatzerrichtung und Ausgleichsabgabe wird auf 1:1 gesetzt: Diese kann künftig dann entrichtet werden, wenn die Kosten für die Stellplatzerrichtung, die Höhe der Abgabe – 8.720,65 EUR/Stellplatz – übersteigen.
- Die Beschränkung von Stellplätzen soll unter Bezugnahme auf umwelt- und verkehrspolitische Maßnahmen (Masterplan Verkehr oder KliP7) erfolgen.



DI Martin KROISSENBRUNNER,
Abteilungsleiter Verkehrsplanung der
Stadt Graz

„Aktives Parkraummanagement stellt im Kontext mit Maßnahmen zur Verbesserung der „sanften Mobilität“ ein immer wichtigeres Steuerungsinstrument dar. Bei guter Nahversorgung und guten Zugangsmöglichkeiten zu den Mobilitätsangeboten des Umweltverbundes sinkt der Motorisierungsgrad in der Stadt nachweislich und damit auch das Ausmaß an erforderlichen Kfz-Stellplätzen. Davon profitieren alle.“

INTERNATIONALE STELLPLATZINNOVATIONEN

BEI DEN RECHTLICHEN Rahmenbedingungen des Parkraummanagements werden in verschiedenen Ländern unterschiedliche Strategien verfolgt bzw. unterschiedliche Instrumentarien eingesetzt.

JAPAN – VORREITER BEIM FAIREN PARKEN

Während man in Europa in erster Linie versucht, die Nachfrage an Stellplätzen zu decken, geht man in Japan einen anderen Weg. In Japan steht die mögliche Einflussnahme auf privaten Parkraum im Vordergrund (Nakamura et al. 2005). Eine große Rolle spielen in Japan Stellplatzvorschriften für Geschäfts- und Bürogebäude, für öffentliche und private Mehrfamilienhäuser sowie für den Liefer- und Ladeverkehr. Verschiedene Gesetze und Richtlinien regeln die Stellplatzschaffung und definieren Instrumente für die Parkraumbewirtschaftung – auch Vermarktungskonzepte haben einen hohen Stellenwert. Stellplatzeinschränkungen und -ablösen fanden bislang keine Anwendung. Die Stadt Nagoya z.B. plant die Staffelung der Stellplatzanzahl nach der Entfernung zur nächstgelegenen Bahnstation (Parking Place Law) sowie den Einsatz privater Firmen für die Parkkontrolle (Road Traffic Law).

Das „Garage Law“ (1962) – ein „lokales Gesetz“, das jede Stadt anpassen kann – besagt, dass beim Kauf eines Pkw ein Stellplatzplan für diesen der Polizei vorzulegen ist. Der Stellplatz muss sich auf dem eigenen Grundstück oder in einem bestimmten Umkreis (z.B. 2 km in Nagoya) von der Wohnstätte befinden und darf nicht im öffentlichen Straßenraum liegen.

Nach Prüfung der Unterlagen vergibt die Polizei eine Plakette, die am Fahrzeug angebracht werden muss. Bei Zweifeln an der Existenz des Stellplatzes kann die Polizei ein Komitee mit der Überprüfung beauftragen. Zuwiderhandlung wird mit einem Fahrverbot des betreffenden Fahrzeugs sowie mit Bußgeld bestraft. In einigen Städten waren bislang so genannte leichte Fahrzeuge ausgenommen. Die Verwendung von öffentlichem Straßenraum als Dauerstellplatz ist untersagt. Selbst wenn kein Schild das Parken verbietet, ist es untersagt, ein Fahrzeug mehr als zwölf Stunden (tagsüber) bzw. acht Stunden (nachts) abzustellen. Zuwiderhandlungen werden ebenfalls mit Bußgeld geahndet.

Ist ein vergleichbares Gesetz auf Österreich übertragbar? Da in Österreich das Bewohnerparken in innenstadtnahen Altbaugebieten primär im öffentlichen Straßenraum stattfindet, wird dieser von den Einwohnern häufig als „Besitzstand“ betrachtet, wobei vorhandene private Stellplätze zum Teil nicht genutzt werden. Bei einer Übertragung des „Garage Law“ auf Österreich ergäben sich folgende Vor- und Nachteile (Nakamura et al. 2005):

VORTEILE

Die Städte und Gemeinden geben die Verantwortung an die Pkw-Käufer/innen ab, die sich um einen Stellplatz außerhalb des Straßenraums kümmern.

- Im Straßenraum könnten daher Freiflächen höherwertig (Kund/innen, Besucher/innen, Kinder) genutzt werden.
- Der Anteil der Straßenraumdauerparker würde verringert und privat ungenutzter Parkraum mobilisiert werden.

NACHTEILE

- Möglicherweise steht zu wenig privater bzw. anmietbarer Parkraum zur Verfügung, vor allem in innenstadtnahen Altbaugebieten.
- Verstärkte Kontrollen wären nötig, um die Einhaltung zu gewährleisten.



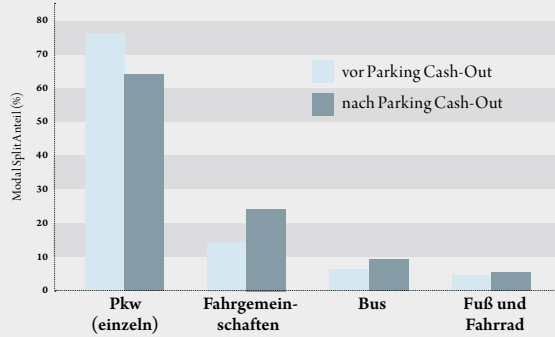
Japan, kein Parken auf öffentlichem Straßengrund.

„PARKING CASH-OUT ” IN KALIFORNIEN

Betriebe, die Firmenparkplätze gratis oder nicht kostendeckend zur Verfügung stellen, müssen jenen Beschäftigten, die ohne Auto zur Arbeit kommen, diese nicht beanspruchte "Stellplatzförderung" auszahlen (VCÖ 2006).

Abb. 5: Nutzung von Verkehrsmitteln vor und nach Einführung des Parking Cash-Out (Mobilitätsverbund Move Bremen 1998).

Kalifornien: Verkehrsmittelnutzung und „Parking Cash Out“



AUSTRALIEN

Für Großparkplätze in Sydney gilt, dass Einkaufszentren außerhalb der Städte für ihre Parkplätze zahlen. Dies beendet den Wettbewerbsvorteil gegenüber den kostenpflichtigen Kurzparkzonen in den Städten (VCÖ 2006).



© Richard Choy

Parkhaus in Sydney

EUROPÄISCHE STELLPLATZPOLITIK

Eine Pflichtstellplatzvorschreibung ist in der Regel verkehrspolitisch kontraproduktiv, wenn sie ohne Unterscheidung von Gebietstypen erfolgt. Es ist nicht zweckmäßig, für z.B. Büroarbeitsplätze in einem mit öffentlichem Verkehr gut erschlossenen, zentralen Stadtgebiet dieselbe Anzahl an Pkw-Stellplätzen vorzuschreiben wie für Arbeitsplätze in einem Großhandelsbetrieb am Stadtrand. Diese Differenzierung gilt auch für Wohngebäude, z.B. für autofreies Wohnen. Bereits ab den 1970er Jahren sind einige europäische Länder und Städte zu differenzierten Stellplatzverpflichtungen übergegangen (FSV 2008a, Sammer et al. 2005).

NIEDERLANDE

Das niederländische ABC-Raumordnungsmodell stellt für betriebliche Nutzungen einen engen Zusammenhang zwischen Standort und Stellplatzverpflichtungen her:

- **A-Standorte:** in der Regel nahe des Stadtzentrums gelegen; gute Erreichbarkeit im öffentlichen Verkehr, aber erschwerte Zufahrt mit dem Pkw. Hier sollen sich Betriebe mit vielen Arbeitnehmer/innen und starkem Besucher/innen- bzw. Kund/innenverkehr ansiedeln (z.B. Behörden): Stellplatzbegrenzung auf 10 (in dicht besiedelten Ballungsräumen) und 20 (im übrigen Land) Pkw-Stellplätze je 100 Mitarbeiter/innen.
- **B-Standorte:** sowohl mit öffentlichem Verkehr als auch mit Pkw gut erreichbar: mit 20 (dicht) bzw. 40 (Rest) Pkw-Stellplätzen je 100 Mitarbeiter/innen festgelegt.
- **C-Standorte:** derzeit nur mit dem Pkw gut erreichbar: Betriebe ansiedeln, die mit KFZ im Wirtschaftsverkehr gut erreichbar sein müssen.

Ziel der niederländischen Raumordnungspolitik ist es, künftig die Bildung von C-Standorten zu verhindern und bestehende C- in B-Standorte umzuwandeln. Dies soll durch deren Anschluss an den öffentlichen Verkehr und eine Verminderung der Dauerparkplätze in diesen Gebieten geschehen. Weiters soll der Motorisierte Individualverkehr (MIV), insbesondere in Städten, eingedämmt werden. Das ABC-Modell ist durch gesetzlich festgelegte Verfahren in rechtlich verbindliche, regionale und lokale Pläne umzusetzen (Niederländisches Ministerium für Wohnungswesen 1991).

SCHWEIZ

- Stellplatzregelung Bern: Festlegung einer verminderten Stellplatzverpflichtung in Abhängigkeit von der jeweiligen räumlichen Situation und der Erschließungsqualität durch den öffentlichen Verkehr. In der Altstadt Reduktion für Wohngebäude auf 80 %, bei sonstigen Nutzungen auf 50 % der üblichen vorgeschriebenen Stellplatzzahl (Großer Rat Kanton Bern 1997).
- Garantiertes öffentliches Verkehr im Kanton Bern: Das Berner Baugesetz (Großer Rat Kanton Bern 1997) schreibt vor, dass ländliche Gebiete alle 30 Minuten mittels öffentlichem Verkehr erreichbar sein müssen und Einkaufszentren nur dann errichtet werden dürfen, wenn die nächstgelegene Haltestelle nicht weiter als 300 m entfernt ist. Damit wird Einkaufszentren auf der „grünen Wiese“ ein wirksamer Riegel vorgeschoben (VCÖ 2006).
- Verdichteter Siedlungsbau im Zürcher Umland: Werden Betriebe und Wohnsiedlungen mehr als 200 m von der nächsten Haltestelle entfernt gebaut, muss die Gemeinde eine entsprechende Erschließung mit öffentlichem Verkehr auf eigene Kosten herstellen (VCÖ 2006).
- Auch das Umweltschutzgesetz (USG) in der Schweiz sieht als Maßnahme der Luftreinhalteverordnung und der Lärmschutzverordnung eine Parkplatzbewirtschaftungspflicht im Sinne einer Verkehrserregerabgabe vor (VCÖ 2006).
- Beispiel Einkaufszentrum Bern Brünnen/Westside: Der Kanton Bern hat zur Luftreinhaltung Größen für Verkehrsaufwände [Personenkilometer] abgeleitet. Diese verfügbaren Kontingente werden in der Agglomeration aufgeteilt und mit Reserven und Kontrollmechanismen versehen (Hoesli et al. 2007). Innerhalb des Berner regionalen Gemeindebundes werden verkehrsintensiven Vorhaben (größer 2.000 Fahrten pro Tag) Fahraufwandskontingente für den Pkw-Verkehr zugeteilt. In der Region besteht die kommunale Selbstverpflichtung, keine verkehrsintensiven Vorhaben von regionaler Bedeutung zu planen und zu bewilligen, die mehr Pkw-Fahraufwand als zugewiesen verursachen würden. Dem Entwicklungsschwerpunkt Brünnen mit seinem Einkaufszentrum Westside sind beispielsweise 57.000 Pkw-km pro Tag zugewiesen (Verein Region Bern 2004).

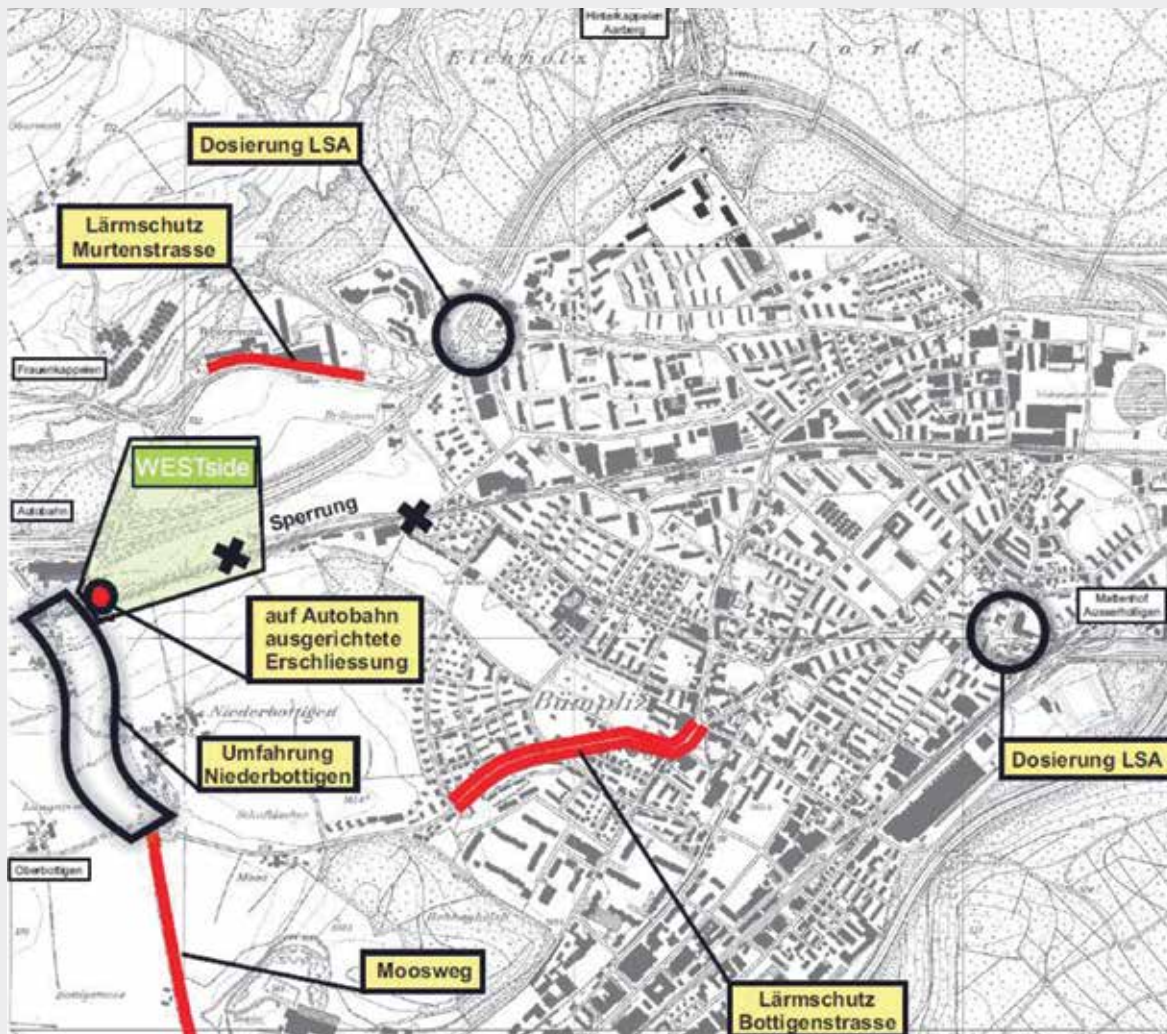
Die Maßnahmen sind:

- Öffentliche Elektroladestationen für insgesamt acht E-Bikes und vier E-Scooter sowie drei Ladestationen für sechs E-Autos
- E-Bike-Tower mit 20 E-Bike-Stellplätzen
- Car Sharing „Mobility“
- Reduzierte Stellplatzanzahl – 1.400 bewirtschaftete Parkplätze³
- Direkter Schnellbahnanschluss und die Straßenbahn-Verlängerung „Tram Bern West“
- Autoverkehrsmanagement-Anlage für den ganzen Stadtteil Brünnen mit Pfortneranlagen⁴
- Beschränkung der Fahrten des motorisierten Individualverkehrs auf 6.000 pro Tag.



© Lisa Anderluh

Oben: Bern Westside;
Unten: Flankierende Maßnahmen (bruennen.ch)



³ bruennen.ch, westside.ch, ⁴ Auch Dosieranlagen genannt. Intelligente Ampelsysteme, die die Zufahrt so steuern, dass der angepeilte Wert nicht überschritten wird.

**AUTOREDUZIERTES QUARTIER
VAUBAN – MEHR LEBENSQUALITÄT
DURCH WENIGER STELLPLÄTZE**

Auf der Fläche einer ehemaligen Kaserne im Süden von Freiburg (Breisgau, D) konnte ab Mitte der 1990er Jahre eine autoreduzierte Wohnbebauung umgesetzt werden; 2006 wurde dann die Stadtbahn dorthin verlängert. Wesentlicher Bestandteil des Konzepts ist ein ausgeklügeltes Parkraumkonzept, das eine Verringerung der Stellplatzanzahl konform mit der Landesbauordnung ermöglicht (Fabian 2009).

Im Bebauungsplan ist festgelegt, auf welchen Grundstücken Stellplätze errichtet werden dürfen und wo nicht. Im Kern-Wohngebiet sind keine privaten Stellplätze zugelassen, ebenso wie die Wohnstraßen keine öffentlichen Stellplätze aufweisen. Im Misch- und Gewerbegebiet sind private Stellplätze in Tiefgaragen möglich, in einem dezierten Mischgebiet sind Stellplätze auch auf Gewerbeflächen erlaubt. An den Gebietsrändern wurden zwei Sammelgaragen mit in Summe 470 Stellplätzen errichtet. Für Besucher/innen sind 200 öffentliche Stellplätze (ca. 10 % der Wohnungen) vorgesehen. Alle Haushalte sind Mitglieder des Autofrei-Vereins, der den Behörden gegenüber als Bauherr/in auftritt. Dieser

stellt sicher, dass für alle autofreien Haushalte bei späterem Bedarf Stellplatzflächen vorgehalten werden. Der Verein hat mit den Mitgliedsbeiträgen ein Grundstück in der Nähe erworben und mit einer Baulast versehen. Die Stellplatznachweispflicht ist solange ausgesetzt, solange jährlich eine Autofrei-Erklärung abgegeben wird.

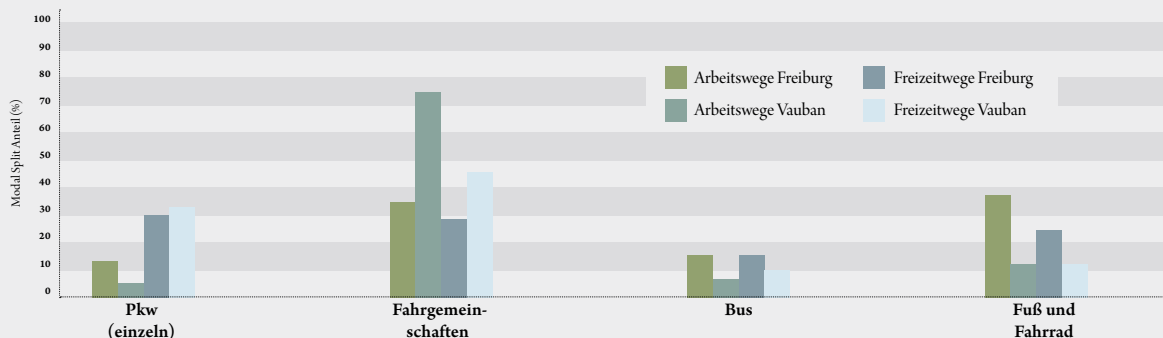
Die autoarme Besiedelung schlägt sich auch in verkehrstechnischen Parametern nieder. Hat die Stadt Freiburg einen Motorisierungsgrad von ca. 370 Pkw pro 1.000 Einwohner/innen, so liegt er im Quartier Vauban bei 160. Der verringerte Autobesitz und die gesteigerte Bedeutung der anderen Verkehrsmittel schlagen sich auch in einem geänderten Verkehrsverhalten nieder (Abb. 6).



© Josef M. Schopf

Eine alternative Nutzung von Abstellplätzen verdeutlicht den großen Platzbedarf für das Parken im öffentlichen Raum.

Abb. 6: Modal Split nach Wegezweck von Vauban und Freiburg im Vergleich (Fabian 2009).



UMSETZUNGSEMPFEHLUNGEN

AUF GRUNDLAGE DER bisher dargelegten Zusammenhänge könnte eine weitestgehende Harmonisierung der Gesetzeslage angedacht werden. Fachlich zuständig sind die Bundesländer, weil Raumplanung und Baurecht im Bundes-Verfassungsgesetz (Art. 15 (1) B-VG 1930 idGF.) nicht taxativ angeführt sind.

GEMEINDEN KÖNNEN SPIELRÄUME NUTZEN

Die zuständigen Gemeindevertreter/innen können im bestehenden Rahmen der Landesgesetze und Gemeinderegelungen agieren und diesen entsprechend den Raumordnungszielen und in Hinblick auf betriebliches Mobilitätsmanagement ausnutzen.

Durch Fachschulungen kann das Wesen, der Zweck und der Hintergrund der Regelungen an die Referent/innen der Baubehörden herangetragen werden.

Vorteil: Förderung von betrieblichem Mobilitätsmanagement.

Nachteil: Der hohe Komplexitätsgrad – jede Gemeinde agiert wieder in ihrem Wirkungsbereich eigenständig – sowie die hohe Abhängigkeit von den vielen beteiligten Einzelpersonen und deren Auslegung des rechtlichen Rahmens.

GEMEINDEN KÖNNEN IHRE REGELUNGEN IM EIGENEN, VORGEgebenEN RAHMEN ÄNDERN

Wenn die Landtage die Landesgesetze belassen, können die Gemeinden innerhalb der jetzt bestehenden Gesetze im Rahmen ihrer Kompetenzen ihre Regelungen ändern. Es können entsprechende Gemeinde-VO erwirkt werden, z.B. dort, wo die Stellplatzanzahl gemäß Landes-Raumordnungsgesetz per Gemeinde-VO für Wohn- oder Gewerbenutzung festzulegen ist. So kann statt der jetzigen rigiden Form eine sinnvolle und flexible Anwendung von Errichtungsvorschriften für Stellplätze bezüglich Mobilitätsmanagement ermöglicht werden.

Vorteil: Rasche Möglichkeit der Berücksichtigung von betrieblichem Mobilitätsmanagement. Durch evaluierte Anwendung dieses Instruments können weniger Stellplätze vorgeschrieben werden. Diese Vorgangsweise könnte sich rasch durchsetzen, da zwischen den Gemeinden ein Wettbewerb entstehen würde.

Nachteil: Die große Anzahl der Gemeinden macht es schwer, großräumig ein einheitliches Niveau zu erreichen und die vorgegebenen Spielräume im Sinne der verkehrsplanerischen Ziele auszunutzen, da manche Bundesländer nur sehr geringen Spielraum für eigene Gemeinderegelungen vorgeben.

LÄNDER KÖNNEN RAHMEN ÄNDERN

Die Landesgesetze können entsprechend geändert und harmonisiert werden, so dass dadurch möglicherweise bedingte Migrationsströmungen (z.B.: Betriebsumsiedlungen und Abwanderungen zur Ausnutzung von gesetzlichen Vorteilen, vor allem in Grenzgebieten) vermieden werden können. Diese Änderungen der Landesgesetze würden auch zu entsprechenden Änderungen der Gemeinderegelungen führen.

Vorteil: Das Szenario sollte grundsätzlich angestrebt werden, weil damit grundlegende und tiefgreifende Änderungen möglich sind.

Nachteil: Die Harmonisierung von neun Ländergesetzen könnte sich in der Praxis als schwer erweisen, wäre aber aus Sicht der Gemeinden anzustreben.

In Bezug auf die Sachebene ist es wichtig, zwischen den übergeordneten Raumordnungsgesetzen und den Bauordnungen Widerspruchsfreiheit herzustellen. Im konkreten Fall bedeutet dies, dass:

1. Prinzipien der Marktwirtschaft und Fairness eingeführt werden sollen (FSV 2008b), z.B. durch eine weitgehende Parkraumbewirtschaftung
2. Stellplatzobergrenzen eingeführt werden sollen (Sammer et al. 2005)
3. Maßnahmen zur Minderung der Stellplatznachfrage notwendig sind, z.B. durch betriebliches Mobilitätsmanagement
4. statt einer Ausgleichsabgabe eine Nutznießerabgabe – auch Verkehrserregerabgabe genannt – eingeführt werden soll (Sammer et al.2005)
5. getrennte Märkte für Wohnungen und Stellplätze eingeführt werden sollen

6. Standortkataster für Sammelgaragen notwendig sind
7. das Prinzip der Äquidistanz in den Gesetzen verankert werden soll.

ABGABEN UND STELLPLATZ-OBERGRENZEN

Pkw-Stellplätze bei Gebäuden ohne Wohnnutzung sind unerwünschte Verkehrserreger, sie müssen deshalb durch die Einführung von Obergrenzen eingeschränkt werden. Eine jährliche Verkehrserregerabgabe pro Stellplatz bietet den passenden ökonomischen Anreiz, Lagen mit niedrigeren Stellplatz-Vorschreibungen zu wählen. Dazu kommt der Anreiz, Maßnahmen zu ihrer Vermeidung zu setzen: z.B. Verringerung der Stellplätze durch betriebliches Mobilitätsmanagement oder durch Umnutzung in Anwohner-Dauerstellplätze.

Die Einführung der Verkehrserregerabgabe in das Rechtssystem wird empfohlen! Durch Straßenraumorganisation und -bewirtschaftung muss verhindert werden, dass die nicht errichteten Abstellplätze durch „wildes“ Parken kompensiert werden. Wenn die Parkraumbewirtschaftung und -überwachung fehlt und gleichzeitig die adäquate Stellplatzobergrenze nicht erbracht werden kann, so müsste für die nicht errichteten Stellplätze weiterhin eine Ausgleichsabgabe geleistet werden, die in den Umweltverbund zu investieren wäre. Diese Situation sollte allerdings die Ausnahme bleiben.

Bei einem bewirtschafteten und überwachten Umfeld muss der Nutzungsbetreiber selbst abschätzen, inwieweit er die lagegerechte Obergrenze ausnutzt oder aber auf die Erreichbarkeit durch den Umweltverbund, auf benachbarte öffentliche Garagen oder Mobilitätsmanagement setzt. Neben der Verkehrserregerabgabe ist keine Ausgleichsabgabe vorzuschreiben.

OPTIMALE LÖSUNGEN FÜR ABGESTELLTE FAHRZEUGE

Eine umfassende Lösung unter Berücksichtigung des Verursacherprinzips benötigt folgende Komponenten:

- **konsequentes Bewirtschaften der beschränkten Stellplatzanzahl im öffentlichen Straßenraum. Getrennte Märkte für Wohnungen und Stellplätze.**
- **Bei der Anmeldung eines Pkw wäre ein Garagenstellplatz außerhalb des öffentlichen Straßenraumes nachzuweisen (s. Beispiel Japan), der zumindest 300 m von der Wohnung entfernt ist (Äquidistanz zum öffentlichen Verkehr).**
- **Die Standorte für Sammelgaragen sollten vorausschauend gewidmet und bedarfsgerecht gebaut werden. Die Garagendichte für eine Gemeinde sichert in Abstimmung mit der „Haltestellenanzahl“ des öffentlichen Verkehrs die Chancengleichheit der Zugangswege zwischen den motorisierten Verkehrsarten.**
- **In Abhängigkeit von der Lage, der Erschließung durch den Umweltverbund und der Durchführung von betrieblichem Mobilitätsmanagement wäre eine Stellplatzobergrenze vorzuschreiben. Für die errichteten Stellplätze innerhalb dieser Obergrenze ist jährlich eine Verkehrserregerabgabe zu entrichten. Damit entsteht ein Anreiz, nicht Pkw-abhängige Standorte zu wählen. Bei der Höhe der Verkehrserregerabgabe ist zu beachten, dass die Verhältnismäßigkeit gewahrt bleibt.**

VORTEILE EINER GEÄNDERTEN STELLPLATZPOLITIK

FÜR DIE LÄNDER UND GEMEINDEN

- Mit der Einführung von flächendeckendem Parkraummanagement würde eine wesentliche Lücke der kommunalen Ressourcenverwaltung geschlossen werden.
- Die Gemeinden würden durch geringere Beitragszahlungen für den öffentlichen Verkehr entlastet werden, da dieser durch die zunehmende Zahl der Kunden finanziell leistungsfähiger wird. Der öffentliche Verkehr benötigt weniger Subventionen.
- Teilweise Entlastung von den hohen Erhaltungs- und Betriebskosten für das Straßennetz durch Sammelgaragen und schmalere Erschließungsstraßen.
- Mittelfristige Reduktion der Kosten für die übrige Infrastruktur durch kompaktere Siedlungen.
- Entlastung von sozialen Abgaben, da soziale Netzwerke tragfähiger werden und damit wieder informelle Sozialleistungen entstehen können.
- Stärkung der lokalen Wirtschaft und Kaufkraft durch Schaffung lokaler Wirtschaftskreisläufe.
- Erschließung neuer Mittel, die zweckgebunden für umweltfreundliche Mobilitätsmaßnahmen verwendet werden können.

FÜR DIE BÜRGER/INNEN UND BAUWERBER/INNEN

- Sichereres Umfeld, da im verbauten Gebiet wesentliche Teile der Straßenräume autofrei werden.
- Verbesserte Umweltqualität, da ein Großteil der Lebensräume von Autoabgasen und Lärm entlastet wird.
- Rückkehr von Arbeitsplätzen und Beschäftigungsmöglichkeiten in die Wohnumgebung (Durchmischung).
- Hohe soziale Integrationsfähigkeit der Gesellschaft und der Generationen untereinander, da diesen wieder vermehrt der Straßenraum als Kommunikationsraum zur Verfügung steht.
- Vielfalt zahlreicher (aber kleinerer) lokaler Einkaufsmöglichkeiten.
- Erreichung der Klimaziele mit positiven Wirkungen für die Gesellschaft.
- Verbesserte Lebensqualität durch eine teilweise Rückeroberung/Umverteilung des öffentlichen Raums zu Gunsten von nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmern.

FÜR DIE WIRTSCHAFT

- Für Handel und Gewerbe wird wieder Chancengleichheit hergestellt, da das hohe Potential der Einkaufszentren mit nahezu unbegrenztem Stellplatzangebot ebenfalls einer marktwirtschaftlichen Bewertung zugeführt wird.
- Gut organisierte Gemeinden mit funktionierendem öffentlichen Verkehr, kurzen Wegen und günstigen Sammelgaragen sind für Gewerbe und Handel attraktiv und bringen für die Menschen ein lebenswertes Umfeld, in dem eine faire Wahlmöglichkeit zwischen den Verkehrsträgern besteht (ÖVG 2005).
- Stärkung der lokalen Wirtschaft und Unterstützung lokaler Wirtschaftskreisläufe.
- Positive Beschäftigungseffekte, geringerer Ressourcenverbrauch, geringerer Aufwand für die motorisierte Mobilität.

STELLPLATZCHECKLISTE

JEDER DIESER DREI tangierten Gruppen soll eine Checkliste beim Auffinden von Spielräumen und Verbesserungsmöglichkeiten behilflich sein.

Von der Stellplatzverpflichtungsthematik sind drei wesentliche Gruppen betroffen: Bauwerber/innen und Investor/innen; Städte und Gemeinden sowie Bundesländer.

CHECKLISTE FÜR BUNDESLÄNDER

- Welche Ziele verfolgt das Raumordnungsgesetz und wird die Stellplatzregelung diesen Zielen gerecht?
- Welchen Detaillierungsgrad, welche Regelungstiefe sehen die Landesgesetze/-verordnungen vor?
- Ermöglicht das Landesgesetz die Anwendung aktueller Richtlinien (Bsp. RVS)?
- Sind im Zusammenhang mit Stellplätzen Abgaben vorgesehen und in welcher Höhe?
- Ermöglicht das Landesgesetz eine Verkehrserregerabgabe?
- Sind Spielräume bezüglich der räumlichen Lage der Stellplätze vorgesehen?
- Sind die Werte der Stellplatzvorschreibung Ober- oder Untergrenzen?
- Sind Instrumente der Flexibilisierung der Stellplatzanzahl in Abhängigkeit von Fahrzeugbesitz, Modal Split und Lage vorgesehen?
- Wie können Flexibilisierungsinstrumente in die Landesgesetze/-verordnungen eingebaut werden?
- Sieht das Landesgesetz eine Vorschreibung von Fahrradstellplätzen vor?
- Ist ein Abtausch Pkw-Stellplätze gegen Fahrradstellplätze möglich?
- Sieht das Landesgesetz bei ÖV-Haltestellen eine Mindestversorgung mit Fahrradstellplätzen vor?
- Sieht das Landesgesetz eine verpflichtende Aus-/Nachrüstung mit Ladestellen für E-Autos vor?

CHECKLISTE FÜR STÄDTE UND GEMEINDEN

- Welche verkehrspolitischen Ziele verfolgt die Stadt/Gemeinde?
- Welche Ziele verfolgt das Landesraumordnungsgesetz?
- In welchem Sinne ist die Stellplatzverpflichtung gemäß den Raumordnungszielen auszulegen?
- Welchen Spielraum bei der Anzahl der Pkw-Stellplätze bietet das Landesgesetz?
- Welchen Spielraum bei der Entfernung vom Objekt bietet das Landesgesetz?
- Sieht das Landesgesetz Radstellplätze vor?
- Ist ein Abtausch Pkw-Stellplätze gegen Fahrradstellplätze möglich?
- Ermöglicht das Landesgesetz die Anwendung aktueller Richtlinien (Bsp. RVS)?
- Ermöglicht das Landesgesetz eine Verkehrserregerabgabe?
- Sieht das Landesgesetz eine Vorschreibung von Fahrradstellplätzen vor?
- Sieht das Landesgesetz bei ÖV-Haltestellen eine Mindestversorgung mit Fahrradstellplätzen vor?
- Welchen Spielraum bei der Aus-/Nachrüstung mit Ladestellen für E-Autos sieht das Landesgesetz vor?

CHECKLISTE FÜR BAUWERBER/INNEN UND INVESTOR/INNEN

- Welche Anzahl an Pkw-Stellplätzen sieht die Bauordnung vor?
- Welche Anzahl an Radstellplätzen sieht die Bauordnung vor?
- Ist eine Ausgleichsabgabe pro Stellplatz vorgesehen und wie hoch ist diese?
- Welchen Spielraum bei der räumlichen Positionierung der Stellplätze (Entfernung zum Gebäude) gibt es?
- Ist die Anmietung von Stellplätzen in Garagen möglich?
- Ist durch die Wahl der Lage eine Reduktion der Stellplatzanzahl möglich?
- Welche Möglichkeiten der Stellplatzreduktion bietet das Mobilitätsmanagement?
- Können die vorgeschriebenen Pkw-Stellplätze zum Teil durch Radabstellplätze abgetauscht werden?
- Schreibt die BauO die Errichtung von Radabstellplätzen – in welcher Qualität – vor?
- Sieht das Landesgesetz bei ÖV-Haltestellen eine Mindestversorgung mit Fahrradstellplätzen vor?
- Bei welchen Bauvorhaben und in welchem Ausmaß ist im Landesgesetz eine Aus-/Nachrüstung mit Ladestellen für E-Autos vorgesehen?

QUELLEN

- Reichsarbeitsministerium (1939) Verordnung über Garagen und Einstellplätze (Reichsgaragenordnung).
- Großer Rat Kanton Bern (1997) Bern Baugesetz (BauG) Fassung vom 18. 6. 1997, Änderungen bis inklusive 25. März 2002.
- BMLFUW (2007) Anpassung der Klimastrategie Österreichs zur Erreichung des Kyoto-Ziels 2008 -2012, Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, Wien.
- BMLFUW und BMWFJ (2010) Energie Strategie Österreich - Maßnahmenvorschläge, Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft; Bundesministerium für Wirtschaft, Familie und Jugend, Wien.
- BMLFUW, BMVIT und BMWFJ (2012); Umsetzungsplan: Elektromobilität in und aus Österreich - Der gemeinsame Weg!; Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie; Bundesministerium für Wirtschaft, Familie und Jugend, Wien.
- Bundeskanzleramt (2010) Landesrecht im Rechtsinformationssystem - Bundeskanzleramt, Österreich, Vol. 2010 Wien.
- Bundeskanzleramt (2011) Landesrecht im Rechtsinformationssystem - Bundeskanzleramt, Österreich, Vol. 2011 Wien.
- Dorner, Alfred; Herry, Max und Schuster, Markus (1997) Werkstattbericht - Parkraumbewirtschaftung in Wien, In: Werkstattberichte, MA 18, Wien.
- Drack, Andreas und Peyrl, Reingard (2010) Betriebliches Mobilitätsmanagement in der öö. Landesverwaltung, Oö. Akademie für Umwelt und Natur, Linz, pp. 33.
- Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (Hrsg.) (2009) Emmerling, Bettina; Krutak, Robin; Pfaffenbichler, Paul Christian; Pickl, Nina und Zopf-Renner, Christine: Umweltfreundliche Flotten unterwegs – Leitfaden für betriebliche und kommunale Fuhrparkbetreiber, Wien, pp. 32.
- Fabian, Thomas (2009) Quartier Vauban, Freiburg – Autoreduziertes Verkehrskonzept, In: Innovatives Parkraummanagement - Chance für Wirtschaft & Umwelt, Bundesministerium für Land und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, Bregenz.
- FGSV (1991) Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 91), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln.
- FSV (2008a) RVS 02.04.12: Betriebliches Mobilitätsmanagement; Merkblatt, Österreichische Forschungsgesellschaft Straße, Schiene, Verkehr, Wien.
- FSV (2008b) RVS 03.07.11 Merkblatt: Nebenanlagen - Parkplätze - Organisation und Anzahl der Stellplätze, In: RVS - Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau; Österreichische Forschungsgemeinschaft Straße und Verkehr; Arbeitsgruppe „Stadtverkehr“; „Arbeitsausschuss“, „Verkehrsplanung und Raumnutzung im städtischen Bereich“, Wien.
- FSV (2010) RVS 02.07.31: Vorplanung zu Garagenstandorten, Österreichische Forschungsgesellschaft Straße, Schiene, Verkehr, Wien.
- Herry, Max; Bergmann, Claudia; Brychta, Brigitte; Augeneder, Astrid und Kovacic, Dieter (1994) Parkraumuntersuchung für die Randbereiche zum Gürtel im 12. und 15. bis 19. Bezirk - Bericht, i.A. der MA18, Wien.
- Herry, Max und Kunisch, Peter (1996) Parkraumbewirtschaftung in den Bezirken 6 - 9, In: Stadtprofil; Wirtschaftskammer Wien, Wien.
- Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (Hrsg.) (2000), Herry, Max; Schuster, Markus und Thaler, Robert: Betriebliches Mobilitätsmanagement - Erfolgreiche Wege für Umwelt und Wirtschaft, Wien.
- Hoesli, Bruno; Vonrufs, Thomas; Buhl, Thomas; Widmer, Paul und Briner, Hans (2007) Fahrten- und Fahrleistungsmodelle, Bundesamt für Straßen, ASTRA, Bern, pp. 66.
- Karajan, Jürgen (2001) Wirkung und Festlegung von Stellplatzvorschriften für Wohnnutzungen, In: Institut für Straßenbau und Verkehrsplanung; Universität Innsbruck, Innsbruck.
- Knoflacher, Hermann (1993) Zur Harmonie von Stadt und Verkehr. Freiheit vom Zwang zum Autofahren.
- Kroißenbrunner, Martin (2011) Mobility Management in Graz, In: CIVITAS Workshop on Soft Mobility, Graz.
- Kroißenbrunner, Martin; Urban, Barbara; Hochkofler, Michael; Garcia Fernandez, Javier; Michou, Dimitra und Thaller, Mark (2009) Stellplatzrichtlinie Graz - Einflußgrößen auf den Stellplatzbedarf bei Gebäuden mit Wohnnutzung, In: Stellplatzabgabe - Stellplatzmanagement, Graz.
- Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (Hrsg.) (2012) Krutak, Robin; Pickl, Nina; Zopf-Renner, Christine; Pötscher, Friedrich; Sator, Wolf und Harjung, Hans (2012) Klimafreundlich elektrisch unterwegs – Leitfaden für Fuhrparkbetreiber, Wien, pp. 48.
- Mobilitätsverbund Move Bremen (1998) Rahmenbedingungen für eine umweltorientierte Mobilität im Berufsverkehr in ausgewählten Ländern.
- Nakamura, H.; Schäfer, P. und Trieb, A. (2005) Parkraumbewirtschaftung - Was macht Japan anders?, Internationales Verkehrswesen, 57, 10/2005, 434-437.
- Niederländisches Ministerium für Wohnungswesen (1991) The right business in the right place.
- ÖVG (2005) Merkblatt „Chancengleichheit der Verkehrsträger“, ÖVG, Wien.
- Rauh, Wolfgang und Bleckmann, Christian (2004) Mobilitätsmanagement - Nutzen für alle, Verkehrsclub Österreich (VCO), Wien.
- Reiter, Karl (2009) Leitfaden Mobilität für Bauvorhaben, Stadt Graz, Graz.
- Sammer, Gerd; Weber, Gerlind; Bittner, Ludwig; Stöglehner, Gernot; Stark, Juliane und Klementsitz, Roman (2005) IN-STELLA - Instrumente zur Steuerung des Stellplatzangebotes für den Zielverkehr, Teil 1: Analyse nationaler und internationaler Umsetzungsbeispiele, Universität für Bodenkultur, Department für Raum, Landschaft und Infrastruktur, Wien, pp. 76.
- Schäfer-Breede, K. (1996) Mobilitätsmanagement in Betrieb und Verwaltung, Verkehrsclub Deutschland (VCD), Bonn.
- Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (Hrsg.) (2011) Schuster, Markus; Herry, Max; Tinnauer, Christian; Koblmüller, Manfred; Neugebauer, Wolfgang; Auer, Monika und Gitau Baumgarten, Daniel: Mobilitätsmanagement für Bauwerber, Immobilienentwickler und Investoren - Leitfaden, Wien, pp. 54.
- Topp, Hartmut H. (1998) Getrennte Märkte für Wohnung und Stellplatz, Internationales Verkehrswesen, 50, 7+8/1998, 322-324.

KONTAKTE

GESAMTKOORDINATION UND STRATEGISCHE STEUERUNG

BUNDESMINISTERIUM
FÜR LAND- UND FORSTWIRTSCHAFT,
UMWELT UND WASSERWIRTSCHAFT
Abt. I/5 Mobilität, Verkehr, Lärm
DI Robert Thaler, DIⁱⁿ Petra Völkl
Tel.: +43 (0)1 / 512 22-1219
petra.voelkl@bmlfuw.gv.at
bmlfuw.gv.at

DACHMANAGEMENT KLIMAAKTIV MOBIL

Österreichische Energieagentur – Austrian Energy Agency
DI Willy Raimund
klimaaktivmobil@energyagency.at
klimaaktivmobil.at

ABWICKLUNGSSTELLE

klimaaktiv mobil Förderungsprogramm
Kommunalkredit Public Consulting
Serviceteam Verkehr und Mobilität
umwelt@kommunalkredit.at

KONTAKT ZU DEN KLIMAAKTIV MOBIL BERATUNGSPROGRAMMEN

Mobilitätsmanagement für Betriebe,
Bauträger und Flottenbetreiber
DI Markus Schuster, Bettina Pöllinger, MA MSc,
Herry Consult
office@mobilitaetsmanagement.at

Innovative klimafreundliche Mobilität
für Regionen, Städte und Gemeinden
DI Helmut Koch,
DIⁱⁿ (FH) Marion Hiptmair, komobile Gmunden GmbH
mobilitaetsmanagement@komobile.at

Mobilitätsmanagement für Tourismus,
Freizeit und Jugend
DI Dr. Romain Molitor, DI David Knapp, MA,
DIⁱⁿ Christine Zehetgruber, komobile w7 GmbH
freizeit.mobil@komobile.at

Mobilitätsmanagement für Kinder,
Eltern und Schulen
Mag.^a Martina Daim, Klimabündnis Österreich
office@klimabuendnis.at

Spritspar-Initiative
Mag. Robin Krutak, Österreichische Energieagentur
spritsparen@energyagency.at

BUNDESMINISTERIUM
FÜR LAND- UND FORSTWIRTSCHAFT,
UMWELT UND WASSERWIRTSCHAFT
Abt. I/5 Mobilität, Verkehr, Lärm
DI Martin Eder
martin.eder@bmlfuw.gv.at



FÜR EIN LEBENSWERTES ÖSTERREICH.

UNSER ZIEL ist ein lebenswertes Österreich in einem starken Europa: mit reiner Luft, sauberem Wasser, einer vielfältigen Natur sowie sicheren, qualitativ hochwertigen und leistbaren Lebensmitteln.

Dafür schaffen wir die bestmöglichen Voraussetzungen.

WIR ARBEITEN für sichere Lebensgrundlagen, eine nachhaltige Lebensart und verlässlichen Lebensschutz.



BUNDESMINISTERIUM
FÜR LAND- UND FORSTWIRTSCHAFT,
UMWELT UND WASSERWIRTSCHAFT



**MINISTERIUM
FÜR EIN
LEBENSWERTES
ÖSTERREICH**