



# UNTERSUCHUNG ZU DEN MÖGLICHKEITEN DER KOSTENREDUKTION IM WOHNBAU DURCH REDUKTION DER STELLPLATZVERPFLICHTUNG

**BERICHT**

September 2014



**Büro für Verkehrs- und Raumplanung**  
F. RAUCH

K. SCHLOSSER

**BVR**



**UNTERSUCHUNG ZU DEN MÖGLICHKEITEN DER  
KOSTENREDUKTION IM WOHNBAU  
DURCH REDUKTION  
DER STELLPLATZVERPFLICHTUNG**



**Büro für Verkehrs- und Raumplanung**

Karl-Kapferer-Straße 5 • A 6020 Innsbruck

Tel (0512) 57573710 • Fax (0512) 575737 20 • office@bvr.at • www.bvr.at

**Dipl.-Ing. Friedrich Rauch**  
Ingenieurkonsulent für Raumplanung  
und Raumordnung

**Dipl.-Ing. Klaus Schlosser**  
Zivilingenieur für Bauwesen

Bearbeitung: DI Friedrich Rauch  
DI Jan Unterberger

Innsbruck, im September 2014

## INHALTSVERZEICHNIS

1	AUFGABENSTELLUNG .....	5
2	METHODIK .....	6
3	ANALYSE .....	7
3.1	Stellplatzregelungen in Österreich, Deutschland, Schweiz und Südtirol im Vergleich .....	7
3.1.1	Allgemeines .....	7
3.1.2	Rechtsinstrumente im Überblick .....	8
3.1.3	Rechtsinstrumente im Vergleich .....	10
3.2	Internetauswertung und Literaturrecherche zum Thema „Stellplatzregelung“ in Österreich .....	12
3.2.1	Stellplatzobergrenzen der „Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen“ .....	12
3.2.2	Alternative Ansätze zum Stellplatzbedarf des ruhenden Verkehrs bei Wohnnutzungen .....	14
3.2.3	Position des VCÖ .....	16
3.3	Stellplatzverpflichtung in Tiroler Gemeinden.....	18
3.3.1	Gesetzliche Grundlage.....	18
3.3.2	Übersicht der untersuchten Gemeinden .....	19
3.3.3	Vorgesehene Mindestanzahl an Stellplätzen bei Wohnbauten .....	20
3.3.4	Stellplatzkosten .....	26
4	BEWERTUNG.....	29
5	MODIFIKATIONSVORSCHLAG .....	31
5.1	Modifikation der Stellplatzverpflichtung hinsichtlich der Festlegung von Minimal-/Maximalwerten.....	31
5.1.1	Begründung des Modifikationsvorschlages .....	31
5.1.2	Zielsetzung des Modifikationsvorschlages.....	33
5.1.3	Methodik.....	33
5.2	Ermittlung der max. vorzuschreibenden Anzahl an Stellplätzen.....	40
5.3	Begleitmaßnahmen zur Anwendung des Modifikationsvorschlages.....	42
5.4	Anwendung des Modifikationsvorschlages an den Beispielgemeinden.....	44

BVR

5.4.1	Erhebung der für die Klassifizierung benötigten Werte .....	44
5.4.2	Kategorisierung der Werte .....	45
5.4.3	Klassifizierung der Gemeinden .....	46
5.4.4	Bestimmung der Obergrenze für die max. vorzuschreibende Stellplatzanzahl .....	47
5.5	Gegenüberstellung der Ergebnisse .....	50
5.6	Kosteneinsparungspotential für den Bauträger bzw. den Eigentümer/Mieter der Wohnung bei Anwendung des Modifikationsvorschlages .....	52
5.7	Erforderlicher Stellplatzbedarf im öffentlichen Straßenraum – Stellplatzanzahl und Kosten .....	56
6	ZUSAMMENFASSUNG – SCHLUSSFOLGERUNGEN.....	58

## ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 1 Bevölkerungsdichte bezogen auf die Siedlungsfläche nach Gemeinden (Quelle: Statistik Austria) Hinweis: Flächeneinheit in Originalkarte ist falsch – in Absprache mit Statistik Austria abgeändert! .....	36
Abb. 2: Darstellung der Obergrenzen für die max. vorzuschreibende Stellplatzanzahl je Wohneinheit gem. Tab. 18.....	41

## TABELLENVERZEICHNIS

Tab. 1 Rechtsinstrumente im Überblick .....	9
Tab. 2 Rechtsinstrumente und Kompetenzenverteilung im Vergleich.....	11
Tab. 3 Anzahl der Stellplätze / Stellplätze für Pkw – Stellplatzobergrenzen / Wohnnutzungen; Quelle RVS 03.07.11 [1].....	13
Tab. 4 Organisation und Anzahl der Stellplätze für den Individualverkehr; Quelle: RVS 03.07.11 [1].....	14
Tab. 5 TBO 2011 .....	18
Tab. 6 Überblick der untersuchten Gemeinden .....	20
Tab. 7 Vorgesehene Mindestanzahl an Stellplätzen bei Wohnbauten .....	23
Tab. 8 Mindestanzahl an erforderlichen Stellplätzen gem. gemeindespezifischen Bestimmungen für das angenommene Mehrfamilienhaus in Beispiel 1 .....	25
Tab. 9 Vorgesehene Mindestanzahl an Stellplätzen (Beispiel 2) gem. gemeindespezifischen Bestimmungen .....	26
Tab. 10 Stellplatzkosten im Vergleich nach Bauträgern .....	28
Tab. 11 Vergleich Stellplatzkosten nach Gemeinden .....	30
Tab. 12 Größenkategorien der Wohnungen .....	34
Tab. 13 Kategorisierung der Gemeinde nach Bevölkerungsdichte .....	37
Tab. 14 Kategorisierung der Gemeinde nach Anzahl der Kurse in den nächstgelegenen Bezirkshauptort bzw. den nächstgelegenen Ort mit über 10.000 EW im ÖPNRV .....	37
Tab. 15 Kategorisierung der Gemeinde nach Fahrzeit in den nächstgelegenen Bezirkshauptort bzw. den nächstgelegenen Ort mit über 10.000 EW im ÖPNRV .....	37

Tab. 16 Wertevergabe an die Kategorien.....	38
Tab. 17 Kategorisierung der Lage des Planungsstandortes innerhalb der Gemeinde .	39
Tab. 18 Obergrenze für die max. vorzuschreibende Stellplatzanzahl je Wohneinheit nach Lage der Gemeinde, Lage des Bauplatzes innerhalb der Gemeinde und Erschließungsqualität im ÖPNRV .....	41
Tab. 19 erforderliche Mindestanzahl an Stellplätzen je Wohneinheit.....	42
Tab. 20 Werte der Gemeinden.....	45
Tab. 21 Kategorisierung der in Tab. 20 angeführten Werte.....	45
Tab. 22 Klassifizierung der Gemeinden .....	46
Tab. 23 Gemeindespezifischen Obergrenze für die max. vorzuschreibende Stellplatzanzahl je Wohneinheit durch die Gemeinden .....	47
Tab. 24 Gemeindespezifische Obergrenze für die max. vorzuschreibende Stellplatzanzahl für das angenommene Mehrfamilienhaus mit 10 Wohneinheiten in Beispiel 2 (zentrale Lage) .....	48
Tab. 25 Gemeindespezifische Obergrenze für die max. vorzuschreibende Stellplatzanzahl für das angenommene Wohngebäude mit 10 Wohneinheiten in Beispiel 2 (Randlage).....	49
Tab. 26 Gegenüberstellung der berechneten Obergrenzen für die max. vorzuschreibende Stellplatzanzahl mit den derzeitigen Bestimmungen für das angenommene Wohngebäude mit 10 Wohneinheiten in Beispiel 2 .....	51
Tab. 27 Kostenvergleich / Kostenreduktion durch Anwendung des Modifikationsvorschlages auf das angenommene Wohngebäude mit 10 Wohneinheiten in Beispiel 2 ohne Berücksichtigung der Reduktion der Stellplatzzahl von 15 % bei Wohngebäuden mit mehr als 5 Wohnungen.....	54
Tab. 28 Kostenvergleich / Kostenreduktion durch Anwendung des Modifikationsvorschlages auf das angenommene Wohngebäude mit 10 Wohneinheiten in Beispiel 2 mit Berücksichtigung der Reduktion der Stellplatzzahl von 15 % bei Wohngebäuden mit mehr als 5 Wohnungen .....	55
Tab. 29 Anzahl der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum und damit verbundene Gemeinkosten bei Annahme des Wohngebäudes mit 10 Wohneinheiten in Beispiel 2.....	57

## **1 AUFGABENSTELLUNG**

Die Bereitstellung von kostengünstigem Wohnraum ist in Tirol seit Jahren ein zentrales Thema der Raumordnungspolitik. Die Diskussion wird geprägt durch die hohen Grundstückspreise einerseits und die hohen Baukosten andererseits, die ihre Begründung in den hohen Anforderungen an den Wohnbau im Hinblick auf Energieeffizienz, Barrierefreiheit etc. haben. Bei den Baukosten mit von Bedeutung sind die Kosten für die Bereitstellung der erforderlichen Stellplätze. Manche Gemeinden schreiben je Wohneinheit bis zu 3 Stellplätze vor.

Die geltende Rechtslage zu den Stellplatzverordnungen der Gemeinden soll daher im Hinblick auf eine mögliche Reduktion der Stellplatzverpflichtungen evaluiert werden. Ziel ist es, fachlich begründete Höchstwerte für die Vorschreibung von Stellplatzbedarfswerten für Wohnnutzungen zu definieren und in weiterer Folge rechtlich umzusetzen, um zu einer Kostenentlastung im Wohnbau beizutragen.

## 2 METHODIK

Für die Bearbeitung der Aufgabenstellung wurde folgende Vorgangsweise vorgesehen:

- Regelung der Stellplatzverpflichtungen in den Landesgesetzen – internationaler Vergleich
- Analyse der Stellplatzverpflichtungen/-richtlinien bei Wohnbauten in 25 Tiroler Gemeinden
- Erfassung der Stellplatzkosten bei Wohnungen
- Kostenwirkungen der bestehenden Stellplatzverpflichtungen
- Vorschläge für die Festlegung von Obergrenzen für die max. vorzuschreibende Stellplatzanzahl durch die Gemeinden in Abhängigkeit von der Wohnungsgröße, dem Gebietstyp (zentrale Lage, periphere Lage, Bevölkerungsdichte ...), der Bedienungsqualität im ÖPNRV und allfällig anderer Kriterien
- Einschätzung der Auswirkungen der Vorschläge auf die Kostenbelastung im Wohnbau

### 3 ANALYSE

#### 3.1 Stellplatzregelungen in Österreich, Deutschland, Schweiz und Südtirol im Vergleich

##### 3.1.1 Allgemeines

Inhalt des vorliegenden Kapitels ist eine Gegenüberstellung der aktuellen Stellplatzverpflichtungen bzw. –richtlinien und deren gesetzlicher Grundlagen in allen Bundesländern Österreichs, ausgewählten Bundesländern Deutschlands, Kantonen der Schweiz und der Autonomen Provinz Südtirol<sup>1</sup>. Die Vergleichbarkeit des Bundeslandes Wien mit den übrigen Ländern ist aufgrund der großteils städtischen Prägung von Wien eingeschränkt.

- Tirol
- Salzburg
- Vorarlberg
- Niederösterreich
- Burgenland
- Kärnten
- Steiermark
- Oberösterreich
- Wien
- Bayern
- Baden – Württemberg
- Zürich
- Basel – Land
- Graubünden
- Südtirol

Im Zuge der Gegenüberstellung wird auf die unterschiedlichen Rechtsinstrumente, die unterschiedlichen Inhalte der Gesetzes- und Verordnungstexte und die damit verbundenen Entscheidungsspielräume auf Gemeindeebene eingegangen. Besonderes Augenmerk gilt dabei der Auswertung im Hinblick auf die Unterschiedlichkeit der Stellplatzvorgaben in Abhängigkeit der folgenden Kriterien:

---

<sup>1</sup> Im folgenden Text werden die Bundesländer Österreichs und Deutschlands, Kantone der Schweiz und die Autonome Provinz Südtirol unter dem Sammelbegriff „Länder“ geführt

- Gebäude-/ Flächennutzung
- Gebietstyp (Lage im Ortsgebiet, Baudichte)
- Erschließungs- und Bedienungsqualität

Im Hinblick auf die, in Fachkreisen diskutierte Notwendigkeit zur **Einschränkung der Zahl von Autoabstellplätzen** zur Senkung der Wohnbaupreise (insbesondere in dichter besiedelten Räumen), werden die Rechtsinstrumente außerdem auf das Vorhandensein der entsprechenden Kompetenzen auf Gemeindeebene untersucht.

### 3.1.2 Rechtsinstrumente im Überblick

Der Vergleich der Rechtsinstrumente in den verschiedenen Ländern zeigt, dass das Thema zur Errichtung von Abstellplätzen für Fahrzeuge zwar in allen Ländern in den Landesgesetzen / Verordnungen aufgegriffen, jedoch Vorgaben in höchst unterschiedlicher Genauigkeit festgelegt, und die Kompetenzen an die Gemeinden mit unterschiedlich großen Handlungsspielräumen weitergegeben werden.

In Tab. 1 sind die wesentlichen Rechtsinstrumente der Länder und die §§ bzw. Artikel, in welchen die Stellplatzverpflichtungen und die Kompetenzzuordnung an die Gemeinden geregelt sind, angeführt. Zudem sind bei jenen Ländern, welche eine Mindestzahl an Stellplätzen vorsehen, die entsprechenden Vorgaben für Wohnbauten angeführt. Dabei ist festzuhalten, dass sich die vorgeschriebene Mindestanzahl an Stellplätzen auf Landesebene zwischen 1 bis 1,3 Stellplätzen je Wohneinheit bewegt.

Land	Gesetz/Verordnung	§ oder Art.	Vorgesehene Mindestanzahl an Stellplätzen bei Wohnbauten
<u>Tirol:</u>	Tiroler Bauordnung	§ 8	-
<u>Niederösterreich:</u>	Niederösterreichische Bauordnung Niederösterreichische Bautechnikverordnung	§ 63 § 155	1 Stp. je Wohnung
<u>Burgenland:</u>	Burgenländische Bauverordnung	§ 40	1 Stp. je Wohnung
<u>Kärnten:</u>	Kärntner Bauordnung	§ 18 Abs. 5	-
<u>Steiermark:</u>	Steiermärkisches Baugesetz	§ 89	1 Stp. je Wohnung
<u>Oberösterreich:</u>	Oberösterreichisches Bautechnikgesetz Oberösterreichische Bautechnikverordnung Oberösterreichisches Raumordnungsgesetz	§ 43, § 86 § 15 § 31	1 Stp. je Wohnung
<u>Salzburg:</u>	Salzburger Raumordnungsgesetz Bautechnikgesetz	§ 50, § 53 § 39 b, § 39 c	1,2 Stp. je Wohnung
<u>Vorarlberg:</u>	Rauplanungsgesetz Baugesetz Stellplatzverordnung	§ 34 § 12 § 5	Ein- und Zweifamilienhäuser: 1 Stp. je Wohnung Mehrfamilienhäuser: 0,8 Stp. je Wohnung
<u>Wien:</u>	Wiener Bauordnung Wiener Garagengesetz	§ 5 § 48	1 Stp. je Wohnung
<u>Zürich:</u>	Planungs- und Baugesetz	§ 45, § 242	-
<u>Basel Land:</u>	Raumplanungs- und Baugesetz Verordnung zum Raumplanungs- und Baugesetz	§ 106 § 70	1 Stp. + 0,3 (für Besucher) je Wohnung
<u>Graubünden</u>	Raumplanungsgesetz für den Kanton Graubünden	Art. 22, Art. 24	-
<u>Baden – Württemberg:</u>	Landesbauordnung	§ 37, § 74	1 Stp. je Wohnung
<u>Bayern:</u>	Bayerische Bauordnung Verordnung über den Bau und Betrieb von Garagen sowie über die Zahl der notwendigen Stellplätze	Art. 47 § 20	Einfamilienhäuser: 1 Stp. je Wohnung Mehrfamilienhäuser: 1 Stp + 0,1 (für Besucher) je Wohnung
<u>Südtirol:</u>	Landesraumordnungsgesetz	Art. 123	1 Stp. je 200 m <sup>3</sup> (umbauter Raum); bis 110 m <sup>2</sup> genügen 2 Stp.

Tab. 1 Rechtsinstrumente im Überblick

### 3.1.3 Rechtsinstrumente im Vergleich

In Tab. 2 sind die wesentlichen Inhalte der in Tab. 1 angeführten Gesetzes- und Verordnungstexte der Länder, im Hinblick auf die **Stellplatzverpflichtungen** und die **Kompetenzzuordnung** an die Gemeinden, gegenübergestellt.

Ein wesentlicher Unterschied zwischen den Ländern besteht in der Inhaltsdichte bezüglich der Vorgaben zu den **mindestens** erforderlichen Stellplätzen. Während in **Tirol, Kärnten, Zürich** und **Graubünden** auf Landesebene die Anzahl der Stellplätze **nicht zahlenmäßig festgehalten** wird, sondern auf die Notwendigkeit der Errichtung einer ausreichenden Anzahl an Abstellmöglichkeiten verwiesen wird, die konkrete Regelung jedoch den Gemeinden obliegt, ist in den **übrigen Ländern** die mindestens einzuhaltende Anzahl an Stellplätzen teilweise sehr detailliert geregelt.

Das Bundesland Vorarlberg weist als einziges der untersuchten Länder auf Landesebene die Festlegung einer **maximal zulässigen Anzahl an Stellplätzen** auf. Allerdings gilt die entsprechende Verordnung derzeit nur für einen mit der Stadt Dornbirn abgestimmten Bereich. Im Zuge der Kompetenzregelung der Gemeinden wird **in 6 der insgesamt 15** untersuchten Länder den Gemeinden die Befugnis zur Festlegung einer **maximal zulässigen Anzahl** an Abstellmöglichkeiten eingeräumt.

Die Möglichkeit für Gemeinden, von der auf Landesebene vorgeschriebenen **Mindestanzahl** an Abstellplätzen abzuweichen (ausgenommen sind spezielle Einzelfälle betreffende Abweichungen) ist in allen Ländern, in welchen eine Mindestzahl an Stellplätzen auf Landesebene festgelegt ist, vorgesehen. Der Rahmen der Abweichungsmöglichkeiten weist dabei erhebliche Unterschiede auf. In Niederösterreich und Burgenland ist die Möglichkeit zur Festlegung einer höheren Anzahl an erforderlichen Stellplätzen nicht explizit angeführt, sondern über die Definition der erforderlichen Stellplatzzahlen auf Landesebene als „*Mindestangaben*“ indirekt gegeben.

In den Ländern, in welchen auf Landesebene **keine konkreten Mindestanzahlen** festgelegt sind, werden die Gemeinden zu einer entsprechenden Festlegung verpflichtet.

Die Möglichkeit, Kriterien wie „Gebäude-/ Flächennutzung“, „Gebietstyp (Lage im Ortsgebiet, Baudichte)“ und „Erschließungs- und Bedienungsqualität im ÖPNRV“ als Einflussgrößen bei der Festlegung der Anzahl der mindestens bzw. maximal zulässigen Stellplätze zu berücksichtigen, ist in den Gesetzen der Länder nicht oder nur in spärlichem Ausmaß vorgesehen.

	Tirol	Nieder- öster- reich	Burgen- land	Kärnten	Steier- mark	Oberöster- reich	Salzburg	Vorarlberg	Wien	Zürich	Basel - Land	Grau- bünden	Baden – Würt- temberg	Bayern	Südtirol
<b>Landesebene</b>															
Die <b>Mindestzahl</b> an Abstellmöglichkeiten ist zahlenmäßig vorgegeben	nein	ja	ja	nein	ja	ja	ja	ja	ja	nein	ja	nein	ja (nur bei Wohnbauten – 1 Stp. je Wohnung)	ja	ja
Die <b>Maximalzahl</b> an Abstellmöglichkeiten ist zahlenmäßig vorgegeben	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	ja (gilt derzeit nur für Dornbirn)	nein	nein	nein (Festlegung durch Regierungsrat jedoch vorgesehen)	nein	nein	nein	nein
<b>Kompetenzen auf Gemeindeebene</b>															
<b>Befugnis</b> zur Festlegung bzw. Abänderung oder <b>Pflicht</b> zur Festlegung der <b>Mindestzahl</b> an Abstellmöglichkeiten	Befugnis	Befugnis nicht explizit festgelegt	Befugnis nicht explizit festgelegt	Pflicht	Befugnis	Befugnis (darf höher angesetzt werden)	Befugnis (ausg. Unterschreitung bei Wohnbauten)	Befugnis (bei Festlegung einer <b>min.</b> Zahl durch die Landesregierung dürfen Gemeinden die Zahlen <b>nicht höher ansetzen</b> )	Befugnis	Pflicht	Befugnis (nach Absprache mit Bau- und Umweltschutzdirektion)	Pflicht	Befugnis (ausg. Einschränkung bei Wohnbauten – Mindestzahl darf auf bis 2 erhöht werden); Pflicht bei anderen baulichen Anlagen	Befugnis	Befugnis
Die <b>Mindestanzahl</b> an Stellplätzen kann abhängig gemacht werden von:															
• Gebäude- /Flächennutzung	ja	k.A.	k.A.	ja	ja	ja	ja	k.A.	ja	ja	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	ja
• Gebietstyp (Lage im Ortsgebiet, Baudichte)	ja	k.A.	k.A.	ja	ja	ja	ja	k.A.	ja	ja	k.A.	k.A.	ja	k.A.	ja
• Erschließungs- und Bedienungsqualität im ÖPNRV	k.A.	k.A.	k.A.	ja	ja	ja	ja	k.A.	ja	ja	ja	k.A.	ja	k.A.	ja
<b>Befugnis</b> zur Festlegung/Abänderung oder <b>Pflicht</b> zur Festlegung der <b>Maximalzahl</b> an Abstellmöglichkeiten	nein	k.A.	k.A.	nein	nein	nein	Befugnis	Befugnis (bei Festlegung einer <b>max.</b> Zahl durch die Landesregierung dürfen Gemeinden die Zahlen <b>nicht höher ansetzen</b> ; Ausnahmefälle: bis max. + 50 %)	Befugnis	Befugnis	nein	k.A.	Befugnis	nein	Befugnis
Die <b>Obergrenze</b> an Stellplätzen kann abhängig gemacht werden von:															
• Gebäude- /Flächennutzung	-	k.A.	k.A.	-	-	-	ja	k.A.	ja	k.A.	-	k.A.	k.A.	-	ja
• Gebietstyp (Lage im Ortsgebiet, Baudichte)	-	k.A.	k.A.	-	-	-	ja	k.A.	ja	ja	-	k.A.	ja	-	ja
• Erschließungs- und Bedienungsqualität im ÖPNRV	-	k.A.	k.A.	-	-	-	ja	ja	ja	ja	-	k.A.	ja	-	ja

Tab. 2 Rechtsinstrumente und Kompetenzverteilung im Vergleich

k.A. ... keine dezidierte Aussage dazu im Gesetz / in der Verordnung

### 3.2 Internetauswertung und Literaturrecherche zum Thema „Stellplatzregelung“ in Österreich

Im Folgenden werden die durch die Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen vorgesehenen Handlungsspielräume für die Stellplatzregelung sowie die Position des VCÖ zur derzeitigen Rechtslage vorgestellt.

#### 3.2.1 Stellplatzobergrenzen der „Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen“

Eine ausgewogene Parkraumbereitstellung wird in der RVS 03.07.11 „Organisation und Anzahl der Stellplätze für den Individualverkehr“ als eines der wirksamsten Instrumente gesehen, den Verkehr auf Ortsstrukturen abzustimmen. Dabei ist grundsätzlich zwischen dem Parkraum für die Wohnbevölkerung und dem übrigen Parkraum zu unterscheiden.

Die **Stellplatzobergrenzen gemäß der RVS** werden von der **zugeordneten Nutzung** sowie weiteren Einflussgrößen und Randbedingungen bestimmt. Grundsätzlich hängt die **Stellplatzobergrenze**, ausgehend vom angegebenen **Grundwert**, bei **Wohnnutzungen vom Motorisierungsgrad** und bei **Betrieben und Geschäften vom Anteil der PKW Fahrten** ab (siehe Tab. 4). Die Verfasser gehen dabei von einem Motorisierungsgrad von **530 Pkw/1000 Einwohner** aus.

Bei Planungen für autofreie Siedlungen und bei guter Erschließung im Öffentlichen Verkehr kann die Anzahl der Stellplätze gegebenenfalls auf bis zu **10 % des Maximalwerts verringert werden [1]**.

**WOHNNUTZUNGEN:**

Bei **Wohnnutzungen** ist eine **Abminderung** durch Multiplikation mit dem Anteil des Pkw-Verkehrs **im Allgemeinen nicht zulässig**. Eine Anpassung an die **örtlichen Gegebenheiten** erfolgt jedenfalls über **den jeweiligen Motorisierungsgrad**. Die Unterbringung hat in der Regel in **Sammelgaragen** zu erfolgen.

Bei Planungen für **autofreie Siedlungen und bei guter Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln** sind **gesonderte Untersuchungen** durchzuführen (es gilt dieselbe Vorgehensweise wie bei den übrigen Nutzungen). Die Anzahl der Pkw-Stellplätze ist diesen Belangen anzupassen und **kann gegebenenfalls auf bis zu 10% des Maximalwertes verringert** werden. (...)

Die **Einschränkung der Anzahl der Pkw-STPL** (z.B. im Kernbereich einer Großstadt) **im Wege einer Verordnung ist zulässig**. In diesem Fall muss basierend auf einer entsprechenden Verkehrsanalyse durch flankierende Maßnahmen sichergestellt sein, dass die erforderlichen Wegeketten bis zum Zielort nicht mit dem Pkw abgewickelt werden müssen. Weiters muss durch die Verkehrsinfrastruktur **gewährleistet** sein, dass die **Pkw-Stellplätze der Bewohner** dieser Bereiche durch öffentliche Verkehrsmittel, zu Fuß oder mit dem Rad **in zumutbarer Zeit erreicht werden können**. (...)

Tab. 3 Anzahl der Stellplätze / Stellplätze für Pkw – Stellplatzobergrenzen / Wohnnutzungen; Quelle RVS 03.07.11 [1]

In Tab. 4 wird entsprechend den Nutzungen der **empfohlene Grundwert der Stellplätze bei 100% Pkw-Verkehr** angegeben. Der Richtwert für die **maximale Anzahl der PKW-Stellplätze für Betriebe und Geschäfte** errechnet sich schließlich aus der Multiplikation des **Grundwertes** mit dem **PKW-Anteil** (dieser beruht im besten Fall auf konkreten Erhebungsdaten oder wird nach vorgegebenen Rahmenwerten angenommen).

Die Anpassung der **maximalen Anzahl an PKW Stellplätzen bei Wohnbauten** erfolgt über den **Motorisierungsgrad (siehe Formel)**. Eine Abminderung aufgrund **der Lage und Versorgung im öffentlichen Verkehr** ist für Wohnnutzungen ebenfalls vorgesehen (siehe Tab. 3), allerdings faktisch beschränkt auf Anwendungsfälle in größeren Städte (autofreie Siedlungen, gute ÖPNRV-Anbindung,...). Weiters wird in der RVS ein Mindestwert von einem Stellplatz je Wohnung angegeben.

<b>Art der Nutzung</b>	<b>STPL-Grundwert (für 100% Pkw-Anteil)</b>	<b>Mindestanzahl</b>
1. Wohnbauten		
1.1 Einfamilienhäuser <sup>1</sup>	1 pro 60 m <sup>2</sup> BGF	
1.2 Wohnhäuser <sup>1</sup>	1 pro 60 bis 80 m <sup>2</sup> BGF	1 pro Wohnung
1.3 Heime (Studenten/Angestellte)	1 pro 2 Betten (ggf. Reserve für geänderte Sozialstruktur)	
1.4 Altenheime	1 pro Bett	5 pro Heim
<sup>1</sup> In der Regel gilt der 100%-Wert (vgl. Stellplatzobergrenzen/Wohnnutzung). Pkw-STPL für Gäste sind in Sammelgaragen vorzusehen (max. 10%).		
<u>Formel für Wohnnutzungen</u>	Anzahl der PKW-STPL = Grundwert x MG/530	
<u>Formel für übrige Nutzungen</u>	Anzahl der PKW-STPL = Grundwert x PKW Anteil	
<u>Industrie- und Gewerbebetriebe</u>	[...]	
[...]	[...]	

Tab. 4 Organisation und Anzahl der Stellplätze für den Individualverkehr; Quelle: RVS 03.07.11 [1]

### 3.2.2 Alternative Ansätze zum Stellplatzbedarf des ruhenden Verkehrs bei Wohnnutzungen

Generell stellen Richtwerte für die Anzahl von Stellplätzen bei Wohnnutzungen ein kontrovers diskutiertes Thema dar. Während einerseits vorgeschriebene Pflichtstellplätze als unerwünschte Verkehrserreger in sensiblen Bereichen verstanden werden, wird andererseits die Bereitstellung von Stellplätzen für Wohnnutzungen als wesentliche Voraussetzung zur Entlastung des Straßenraums vom ruhenden Verkehr und als Attraktivitätsmerkmal von Wohnungen vor allem in dicht bebauten Stadtgebieten verstanden.

Im Arbeitspapier 1 „Grundlagen und Motive bezüglich der Organisation und der Anzahl der Stellplätze für Fahrzeuge im Individualverkehr“ weist die Arbeitsgruppe Stadtverkehr der Österreichischen Forschungsgesellschaft Straße - Schiene - Verkehr (FSV) auf **alternative Ansätze zur Planung des „ruhenden Verkehrs“** hin [2]:

- **Beispiele für verminderte Stellplatzverpflichtungen:** Die gesetzliche Vorschreibung von Pflichtstellplätzen kann verkehrspolitisch **kontraproduktiv sein, wenn sie ohne Differenzierung nach Gebietstypen** (Lage im Ortsgebiet, Baudichte ...) **erfolgt**. Bereits in den siebziger Jahren sind einige europäische Städte zu **differenzierten Stellplatzverpflichtungen** übergegangen:
  - **Bern:** Festlegung einer verminderten Stellplatzverpflichtung in Abhängigkeit von der jeweiligen räumlichen Situation, speziell der Erschließungsqualität durch den ÖPNRV: In der **Altstadt Ermäßigung der Stellplatzpflicht für Wohngebäude auf 80%**, bei sonstigen Nutzungen auf 50% der üblichen vorgeschriebenen Stellplatzzahl;
  - **Zürich:** auf 40-60% der üblichen Stellplatzzahl **reduzierter Richtsatz für alle Nutzungen, Ausnahmeregelung für Wohnnutzung**, Festlegung in einem Parkraumplan;
  - **Luzern:** in der Altstadt auf ein Drittel, in der übrigen Innenstadt auf **50% verminderte Richtsätze für alle Nutzungen**;
  - **Winterthur:** in der Altstadt auf 50%, in den Kernbereichen einiger Vororte auf 75% des Normalwertes **verminderte Stellplatzvorschreibungen für alle Nutzungen**; Festlegung der Gebiete in einem Parkraumplan;
  - **Hamburg:** Die Bauordnung sieht bei bestehender oder drohender Verkehrsüberlastung der Zufahrten ausdrücklich die Untersagung der Errichtung zusätzlicher Stellplätze vor.
  - **Niederlande:** Das ABC Raumordnungsmodell stellt für **betriebliche Nutzungen** einen engen Zusammenhang zwischen Standort und Stellplatzverpflichtungen her.
- **Getrennte Märkte für Wohnung und Stellplatz:** Die Aufgabe der Kopplung zwischen Wohnung und Stellplatz mit klarer Trennung der Kosten ermöglicht eine **Flexibilisierung des Stellplatzangebotes**. Getrennte Märkte sorgen dafür, dass sich Wohnen ohne eigenes Auto auch wirtschaftlich rechnet und dass Haushalte mit Auto ihre Abstellkosten voll tragen.
- **Maßnahmen zur Verminderung des (mehrfachen) Autobesitzes: Gebührenpolitische Maßnahmen** (Straßenmauten, Kfz-Anmeldegebühren, Park-

gebühren für das Abstellen auf öffentlichem Grund) können prinzipiell zur Verminderung des Pkw-Besitzes beitragen. Ein hohes Mobilitätsniveau wird im Gegenzug durch eine Kombination von **Carsharing** und weitgehend autofreiem Wohnen gesichert.

Im Arbeitspapier der Österreichischen Forschungsgesellschaft Straße - Schiene - Verkehr (FSV) wird die **Idee einer Verkehrserregerabgabe** anstelle des Systems von Pflichtstellplätzen und Ausgleichsabgaben für nicht errichtete Pflichtstellplätze vertreten. Aufgrund der gewandelten verkehrspolitischen Zielsetzungen seien heute Auto-Abstellmöglichkeiten bei Nicht-Wohngebäuden als unerwünschte Verkehrserreger erkannt und sollten daher durch Obergrenzen für die zulässige Zahl der Stellplätze beschränkt und durch eine jährliche Verkehrserregerabgabe ökonomisch uninteressant gemacht werden [2].

Bedenken gegen eine Reduktion der Stellplatzverpflichtung für Wohnungen ergeben sich vor allem aus dem Umstand, dass die Nichterrichtung von Stellplätzen keinesfalls den Nichtbesitz eines PKW garantiert, d.h. dass der aufgrund der Mobilitätsgewohnheiten eines Haushaltes auftretende Stellplatzbedarf mangels rechtzeitig auf privaten Grundflächen bereitgestellter Stellplätze auf dem öffentlichen Grund (Straßenrandparken) gedeckt wird bzw. der Druck auf die Gemeinden, das Parken im öffentlichen Straßenraum zuzulassen, bei nicht ausreichender Stellplatzzahl auf privaten Grundflächen entsprechend steigt. Ein „PKW-Besitzverbot“, wenn am Wohnstandort kein Stellplatz nachgewiesen wird, ist rechtlich nicht umsetzbar.

### 3.2.3 Position des VCÖ

Der Verkehrsclub Österreich (VCÖ) greift in verschiedenen Factsheets die Stellplatzproblematik und die Ideen der Österreichischen Forschungsgesellschaft Straße - Schiene - Verkehr (FSV) auf.

Im Factsheet „**Mobilitätssicherung im Wohnbau statt Parkplatz-Zwang**“ (VCÖ 2013) [6] wird der Zusammenhang zwischen der Verpflichtung zur Errichtung von PKW-Stellplätzen und den hohen Wohnbaupreisen thematisiert. Der gesetzliche Zwang der Errichtung von mindestens einem Parkplatz pro Wohnung wird bei sinkender Bedeutung des Privat-PKW als nicht mehr zeitgemäß und als unnötig preissteigernder Faktor im Wohnbau erachtet. Statt der gesetzlichen Regelung einer Mindestzahl an PKW Stellplätzen fordert der VCÖ eine vermehrte Einführung von Obergrenzen, wie es in verschiedenen Städten in Deutschland und der Schweiz bereits praktiziert wird.

In der Ausgabe 2013-89 **„PKW-Stellplatzverpflichtung verteuert Wohnbau“** (VCÖ 2013) [7] wird die Notwendigkeit einer umfassenden Reform der Stellplatzverordnung betont. Die bestehende PKW-Stellplatzverpflichtung stehe im Widerspruch zu dem sich ändernden Mobilitätsverhalten der Bevölkerung (z.B.: 41 % der Haushalte in Wien leben bereits ohne eigenes Auto, österreichweit liegt dieser Wert bei 20%).

Im Factsheet **„Wie Wohnen Mobilität lenkt“** (VCÖ, 2010) [8] wird die Pkw-Stellplatzverpflichtung als kontraproduktiv bezeichnet. Das Festschreiben der Stellplätze führe dazu, dass der Weg zum Pkw näher als zur nächsten Haltestelle des öffentlichen Verkehrs sei. In den Städten Berlin und Basel gebe es keine Pflicht zur Errichtung von Stellplätzen. In Zürich sei sie stark abgemindert und könne mit geeignetem Mobilitätskonzept nochmals herabgesetzt werden. Nur durch eine Lockerung der Stellplatzverpflichtung in Österreich könnten autoreduzierte Siedlungen zukünftig verstärkt umgesetzt werden, wodurch Flächen und Kosten eingespart werden könnten.

Das Factsheet **„Parkplatz-Gesetze sind nicht mehr zeitgemäß“** (VCÖ, 2009) [9] zielt ebenfalls auf die Stellplatzproblematik ab. Es wird auf die veränderten verkehrspolitischen Rahmenbedingungen hingewiesen und die Verpflichtung zur Errichtung von komfortablen Fahrradabstellplätzen, eine Optimierung der Parkraumbewirtschaftung und die Förderung von Carsharing gefordert. Die Stellplatzpflicht bestrafe autofreies Wohnen in der Stadt, anstatt einer Mindestzahl solle eine Obergrenze für Parkplätze gesetzlich festgelegt werden.

Die beiden Factsheets **„VCÖ-Studie: So ist Verkehrskollaps in Ballungsräumen zu verhindern“** (VCÖ, 2008) [10] und **„Abgabe für Großparkplätze einführen“** (VCÖ, 2007) [11] sehen in Parkplätzen im wesentlichen Verkehrserreger und fordern eine verstärkte Parkraumbewirtschaftung bzw. die Einführung einer Parkplatzabgabe.

Festzuhalten ist zu diesen Reformvorschlägen betr. der Stellplatzverpflichtung, dass sie fast ausschließlich größere Städte als räumlichen Bezugsrahmen haben. Bei den genannten Beispielen aus dem Ausland handelt es fast durchwegs um Städte mit mehr als 100.000 Einwohnern.

### 3.3 Stellplatzverpflichtung in Tiroler Gemeinden

#### 3.3.1 Gesetzliche Grundlage

Die Errichtung von Abstellmöglichkeiten für Kraftfahrzeuge ist in Tirol im § 8 der Tiroler Bauordnung (TBO 2011) geregelt. Darin wird die **Errichtung einer ausreichenden Anzahl von geeigneten Abstellmöglichkeiten gefordert**. Unter Bedachtnahme auf die örtlichen Erfordernisse für bestimmte Arten von baulichen Anlagen kann die Gemeinde durch Verordnung die Anzahl der erforderlichen Abstellmöglichkeiten festlegen.

Als Baubehörde hat die Gemeinde in der Baubewilligung die Anzahl der mindestens zu schaffenden Abstellmöglichkeiten festzulegen, jedoch ist die Gemeinde **nicht dazu verpflichtet** eine, die erforderliche Stellplatzzahl regelnde Verordnung zu erlassen.

#### **TIROLER BAUORDNUNG (TBO 2011)**

##### **§ 8 Abs. 1 TBO 2011 :**

*Beim Neubau von Gebäuden und bei der Errichtung sonstiger baulicher Anlagen sind für die zu erwartenden Kraftfahrzeuge der ständigen Benützer und der Besucher der betreffenden baulichen Anlage außerhalb öffentlicher Verkehrsflächen geeignete **Abstellmöglichkeiten** (Stellplätze oder Garagen) **in ausreichender Anzahl** und Größe einschließlich der erforderlichen Zu- und Abfahrten zu schaffen. Diese Verpflichtung besteht auch bei jedem Zu- oder Umbau oder jeder sonstigen Änderung von Gebäuden, bei der Änderung des Verwendungszweckes von Gebäuden und bei der Änderung sonstiger baulicher Anlagen, soweit dadurch ein zusätzlicher Bedarf an Abstellmöglichkeiten entsteht. **Die Anzahl der mindestens zu schaffenden Abstellmöglichkeiten ist in der Baubewilligung festzulegen.** [...]*

##### **§ 8 Abs. 5 TROG 2011:**

*Die Gemeinde **kann durch Verordnung** unter Bedachtnahme auf die **örtlichen Erfordernisse für bestimmte Arten** von baulichen Anlagen die Anzahl der nach Abs. 1 erster Satz erforderlichen Abstellmöglichkeiten festlegen. Weiters kann die Gemeinde durch Verordnung festlegen, dass die nach Abs. 1 im Bauland oder für bauliche Anlagen auf Sonderflächen nach den §§ 43, 48, 48a und 50 und auf Vorbehaltsflächen nach den §§ 52 und 52a des Tiroler Raumordnungsgesetzes 2011 erforderlichen Abstellmöglichkeiten zur Gänze oder zu einem bestimmten Teil nur in Form von Parkdecks oder unterirdischen Garagen errichtet werden dürfen, wenn dies im Interesse der bestmöglichen Nutzung des Baulandes bzw. der betreffenden Sonderflächen oder Vorbehaltsflächen geboten oder zum Schutz der Gesundheit von Menschen oder zur Vermeidung unzumutbarer Belästigungen erforderlich ist. [...]*

Tab. 5 TBO 2011

### 3.3.2 Übersicht der untersuchten Gemeinden

Inhalt des vorliegenden Kapitels ist eine Gegenüberstellung der aktuellen Stellplatzverpflichtungen bzw. –empfehlungen und deren rechtlicher Grundlagen in **25 Gemeinden** des Bundeslandes Tirol. Zum Zwecke der Abbildung eines möglichst breiten Spektrums, wurde bei der Auswahl der Gemeinden auf eine gewisse Unterschiedlichkeit zwischen den Gemeinden geachtet. In Tab. 6 sind die ausgewählten Gemeinden angeführt und nach dem Vorhandensein einer, dem § 8 Abs. 5 der Tiroler Bauordnung 2011 entsprechenden Verordnung gekennzeichnet. Von den untersuchten Gemeinden weisen die Gemeinden **Innsbruck, Kufstein** und **Telfs** keine entsprechende Verordnung auf.

Aus einer Gegenüberstellung von 75 Stellplatzverordnungen des Landes Tirol <sup>2</sup> wurde weiters die **Gemeinde Stumm** ausgewählt, welche bei Anwendung der Stellplatzvorgaben für ein **Wohnhaus mit 5 Wohneinheiten zu je 65 m<sup>2</sup>** eine überdurchschnittlich hohe Anzahl an mindestens zu errichtenden Stellplätzen aufweist. Eine unterdurchschnittlich kleine Anzahl an mindestens zu errichtenden Stellplätzen weist die **Gemeinde Westendorf** auf.

Die in Tab. 6 angeführten Bestimmungen wurden entweder direkt der Stellplatzverordnung oder der Gegenüberstellung von 75 Stellplatzverordnungen des Landes Tirol <sup>2</sup> entnommen.

---

<sup>2</sup> Land Tirol: Stellplatzverordnungen in Tirol – Entwurf 26.03.2014

Gemeinde	Prägung	Verordnung
Innsbruck	Bezirkshauptorte	nein / Richtlinie
Kufstein		nein
Schwaz		ja
Lienz		ja
Imst		ja
Kitzbühel		ja
Landeck		ja
Reutte		ja
Telfs	Ort mit über 10.000 EW. (St. Johann i. T. wird aufgrund der ähnlich bedeutenden zentralörtlichen Funktion wie der Bezirkshauptort Kitzbühel trotz einer Einwohnerzahl von unter 10.000 EW in diese Kategorie aufgenommen)	nein / Richtlinie
Hall i. T.		ja
Wörgl		ja
St. Johann i. T.		ja
Wattens	Marktgemeinde mit stark industriell-gewerblicher Prägung	ja
Kundl		ja
Völs	Gemeinde mit starker Prägung durch den Einzelhandel und Gewerbe im Zentralraum um Innsbruck	ja
Rum		ja
Neustift i. St.	Tourismusgemeinde	ja
Westendorf		ja
Oetz		ja
Aldrans	Wohngemeinde im Zentralraum	ja
Oberperfuss		ja
Fliess	Peripher gelegene Gemeinde	ja
Angerberg		ja
Gerlos		ja
Stumm	Überdurchschnittlich hohe Anzahl an mindestens zu errichtende Stellplätze	ja

**Tab. 6 Überblick der untersuchten Gemeinden**

### 3.3.3 Vorgesehene Mindestanzahl an Stellplätzen bei Wohnbauten

Mit Ausnahme der Gemeinden Innsbruck, Kufstein und Telfs haben alle untersuchten Gemeinden eine, die Stellplatzanzahl regelnde Verordnung erlassen. Innsbruck bedient sich einer – nicht verordneten – Stellplatzrichtlinie. Die Stellplatzregelung der Stadtgemeinde Kufstein wurde am 24.02.2014 (Ansprechpartner: Hr. Sparber Benedikt) und der Marktgemeinde Telfs am 07.05.2014 (Ansprechpartner: Hr. Haid Kurt) telefonisch erhoben. Nach Auskunft von Herrn Haid Kurt steht der Beschluss einer Stellplatzverordnung an.

Die Regelungen der Stellplatzerrichtung unterscheiden sich teilweise maßgeblich in der festgelegten Mindestanzahl an Stellplätzen sowie in der Ausführlichkeit und Detailliertheit, in welcher die Festlegungen getroffen wurden.

In Tab. 7 sind die vorgesehenen Mindestzahlen an Stellplätzen bei Wohnbauten (ausgenommen Altenwohnanlagen, Heime etc.) in den verschiedenen Gemeinden gegenübergestellt.

<b>Vorgesehene Mindestanzahl an Stellplätzen bei Wohnbauten</b>		
Innsbruck	Einfamilienhäuser, Mehrfamilienhäuser und sonstige Gebäude mit Wohnungen, Wochenend- und Ferienhäuser, Appartements, Garconnieren:	
	- bis 130 m <sup>2</sup> WNF - über 130 m <sup>2</sup> WNF	1,1 Stp. 2,0 Stp.
Kufstein	- bis 80 m <sup>2</sup> - 80 – 100 m <sup>2</sup> - über 100 m <sup>2</sup>	1 Stp. 1,5 Stp. 2,0 Stp.
	- Einfamilienhaus - Zweifamilienhaus - Wohnung: - bis 50 m <sup>2</sup> - 50 bis 130 m <sup>2</sup> - über 130 m <sup>2</sup>	2 Stp. 3 Stp. 1 Stp. 1,5 Stp. 2 Stp.
Rundungsregel: abrunden		
Lienz	- Einfamilienhaus und Reihenhaus: - Zweifamilienhaus - Wohnungen: - bis 50 m <sup>2</sup> - 50 bis 100 m <sup>2</sup> - über 100 m <sup>2</sup> - ab 5 Wohnungen	2 Stp. 4 Stp. 1 Stp. 1,5 Stp. 2 Stp. Anzahl der notwendigen Stellplätze um 1/4 vergrößern
	Rundungsregel: abrunden	
Imst	- je Wohnung	2 Stp.
Kitzbühel	- Wohnbauten: - je 3 Betten (für Räume bis 12 m <sup>2</sup> wird 1 Bett, ansonsten 2 Betten angenommen) - Kleinwohnungen (Appartement)	1 Stp. (mindestens 1 Stp.) 1. Stp.
	- Wohnung: - bis 59,9 m <sup>2</sup> - ab 60 m <sup>2</sup> - je angefangene 5 Wohnungen zusätzlich	1,5 Stp. 2 Stp. 1 Stp.
Rundungsregel: aufrunden		
Reutte	- Einfamilienhaus - Zweifamilienhaus - Mehrfamilienwohnhäuser und sonstige Gebäude mit Wohnungen: - Wohneinheit bis 130 m <sup>2</sup> - Wohneinheit über 130 m <sup>2</sup> - je 3 Wohneinheiten - bei verdichteter Bauweise (Grundverbrauch < = 200 m <sup>2</sup> je WE)	2 Stp. 3 Stp. 1 Stp. 2 Stp. zusätzlich 2 Stp., mindestens jedoch 3 Stellplatzberechnung wie bei Mehrfamilienwohnhäusern
	Rundungsregel: allgemeine Rundungsregel	
Telfs	- Einfamilienhaus - Wohnung - bis 110 m <sup>2</sup> - über 110 m <sup>2</sup>	2 Stp. 1,5 Stp. (davon 15% sind für Besucher vorzusehen) 2 Stp. (davon 15% sind für Besucher vorzusehen)
	Rundungsregel: aufrunden	

Hall i. T.	- Einfamilienhaus + Besucher - Reihenhaus + Besucher - Wohnung: - bis 50 m <sup>2</sup> - 50 bis 120 m <sup>2</sup> - über 120 m <sup>2</sup> - je angefangene 3 Wohnungen zusätzlich	2 + 1 Stp. 1 + 1 Stp.  1 Stp. 1,5 Stp. 2 Stp. 1 Stp.
	Rundungsregel: aufrunden	
Wörgl	- Einfamilienhaus - Zweifamilienhaus - Reihenhaus - Wohnung: - bis 55 m <sup>2</sup> - bis 85 m <sup>2</sup> - über 85 m <sup>2</sup> - je angefangene 5 Wohnungen zusätzlich	3 Stp. 4 Stp. 2 Stp.  1 Stp. 1,5 Stp. 2 Stp. 2 Stp.
	Rundungsregel: abrunden	
St. Johann i. T.	- Einfamilienhaus - Wohnungen - bis 100 m <sup>2</sup> - über 100 m <sup>2</sup> - Wohnhäuser mit mehr als 3 Wohnungen	2 Stp.  1 Stp. 2 Stp. Anzahl der notwendigen Stellplätze um 1/3 vergrößern
Wattens	- Einfamilienhaus - Wohnung: - bis 50 m <sup>2</sup> - 50 bis 85 m <sup>2</sup> - 85 bis 130 m <sup>2</sup> - über 130 m <sup>2</sup> - bei 2 oder mehr Wohnungen	3 Stp.  1 Stp. 2 Stp. 2,5 Stp. 3 Stp. zusätzlich 1 Stp. für je 3 Wohnungen
Kundl	- Wohnung bis 90 m <sup>2</sup> + Besucher - Wohnung über 90 m <sup>2</sup> + Besucher - Einfamilienhaus + Besucher - Wohnhäuser mit mind. 4 Wohnungen: - Wohnung bis 90 m <sup>2</sup> - Wohnung über 90 m <sup>2</sup> - für Besucher zusätzlich	1 Stp. + 1 Stp. 2 Stp. + 1 Stp. 2 Stp. + 1 Stp.  1 Stp. 2 Stp. Anzahl der Stp. ist um 2/3 zu vergrößern
	Rundungsregel: abrunden	
Völs	- Einfamilienhaus - Zweifamilienhaus - Wohnanlagen - mit mehr als 2 Wohneinheiten	2 Stp. je Wohneinheit 2 Stp. je Wohneinheit 2 Stp. zusätzlich 0,2 Besucherplätze pro Wohneinheit ab der 3. Wohneinheit
Rum	- Wohnung bis 60 m <sup>2</sup> + Besucher - Wohnung über 60 m <sup>2</sup> + Besucher - Einfamilienhaus + Besucher	1 Stp. + 0,25 Stp. 2 Stp. + 0,25 Stp. 2 Stp. + 1 Garage
Neustift i. St.	- Wohnung bis 55 m <sup>2</sup> - Wohnung über 55 m <sup>2</sup>	1 Stp. 2 Stp.
Westendorf	- je Wohnung - je Einfamilienhaus mit nur einer Wohnung - Wohnhäuser mit mehr als 3 Wohnungen	1 Stp. min. 2 Stp. Anz. der notw. Stellplätze um 1/3 vergrößern

Oetz	<u>Mehrfamilienhäuser und sonstige Gebäude mit Wohnungen</u> - je WE bis 90 m <sup>2</sup> - ja WE über 90 m <sup>2</sup> - Besucher	1,5 Stp. 2,2 Stp. Zusätzlich min. + 20 %
	<u>Einfamilien- Wohnhäuser</u> - je Wohnhaus + Besucher - Wohnhäuser mit mehr als 3 Wohnungen	2 Stp. + 1 Stp. + 1/3 der notwendigen Stp.
Rundungsregel bei Mehrfamilienhäusern und sonstigen Gebäuden: abrunden Rundungsregel bei Einfamilien- Wohnhäusern: aufrunden		
Aldrans	- Einfamilienhaus + Besucher - Wohnung:	2 Stp. + 1 Stp.
	- bis 70 m <sup>2</sup> + Besucher - über 70 m <sup>2</sup> + Besucher	1 Stp. + 1 Stp. 2 Stp + 1 Stp.
Rundungsregel: abrunden		
Oberperfuss	Für neu zu errichtende Wohngebäude mit einer Anzahl von über 10 WE müssen Abstellmöglichkeiten für Kraftfahrzeuge in der Form von unterirdischen Garagen (TG) errichtet werden. Ab einschl. der 11. WE muss mindestens 1 Autoabstellplatz in einer unterirdischen Garage errichtet werden.	
	- Ein- Zweifamilien- und Reihenhäuser - 1 bis 10 WE + Besucher - 11 bis 30 WE + Besucher	Je 3 Stp. (davon min. 1 oberird.) Je WE 2 Stp. + 0,4 Stp. (davon min. 1 oberird.) Je WE 1,7 Stp. (für alle WE min. 1 TG) + 0,4 Stp. (min. 0,7 oberird.)
	- ab 31 WE	Je WE 1,5 Stp. (für alle WE min. 1 TG)
Rundungsregel: Bei Wohngebäuden mit mehr als 11 WE wird stets aufgerundet.		
Fliess	Wohnung:	
	- bis 50 m <sup>2</sup> - 50 bis 90 m <sup>2</sup> - über 90 m <sup>2</sup>	1 Stp. 2 Stp. 3 Stp.
Rundungsregel: allgemeine Rundungsregel		
Angerberg	- Einfamilienhaus:	
	- bis 150 m <sup>2</sup> - über 150 m <sup>2</sup>	2 Stp. 3 Stp.
	- Wohnung:	
- bis 70 m <sup>2</sup> - 70 bis 150 m <sup>2</sup> - über 150 m <sup>2</sup>	1,25 Stp. 1,85 Stp. 2,5 Stp.	
Rundungsregel: aufrunden		
Gerlos	<u>Wohnbauten:</u> je Wohnung bis 70 m <sup>2</sup> je Wohnung von 70 m <sup>2</sup> bis 120 m <sup>2</sup> je Wohnung über 120 m <sup>2</sup> je Einfamilienhaus	1 Stp. 2 Stp. 3 Stp.
	- bis 120 m <sup>2</sup> eigener Wohnfläche - über 120 m <sup>2</sup> eigener Wohnfläche Wohnhäuser mit mehr als 3 Wohnungen	2 Stp. 3 Stp. + 1/3 der notwendigen Stp.
Stumm	- Einfamilienhaus - Wohnung:	3 Stp.
	- bis 60 m <sup>2</sup> - über 60 m <sup>2</sup> - bei mehr als 3 Wohneinheiten	2 Stp. 3 Stp. + ¼ der notwendigen Stellplätze
Rundungsregel: aufrunden		

Tab. 7 Vorgesehene Mindestanzahl an Stellplätzen bei Wohnbauten

Für die Herstellung der Vergleichbarkeit der in Tab. 7 angeführten Angaben werden im Folgenden für 2 angenommene Bauprojekte die geforderten Mindestzahlen an Stellplätzen berechnet:

*Beispiel 1:*

- Mehrfamilienhaus mit 4 Wohneinheiten
- Größe der Wohnungen: je 100 m<sup>2</sup>

Für das oben angenommene Wohngebäude wurde in Spalte 2 der Tab. 8 der theoretische Wert für **eine Wohnung** (Berücksichtigung des erforderlichen Anteils an Abstellplätzen für Besucher für das angeführte Beispiel; ohne Berücksichtigung von Angaben zur Rundung) und in Spalte 3 der Wert für das gesamte Wohnhaus berechnet. In Spalte 3 wurden allfällig angeführte Rundungsregeln beachtet und in den übrigen Fällen die allgemeine Rundungsregel angewandt.

<b>Mindestanzahl an erforderlichen Stellplätzen gem. gemeindespezifischen Bestimmungen für das angenommene Mehrfamilienhaus in Beispiel 1</b>		
<b>Gemeinde</b>	<b>Vorgesehene Mindestanzahl an Stellplätzen für <u>eine</u> Wohnung (<u>ohne</u> Berücksichtigung der Rundungsregel)</b>	<b>Vorgesehene Mindestanzahl an Stellplätzen für <u>alle</u> Wohnungen (<u>mit</u> Berücksichtigung der Rundungsregel)</b>
Innsbruck	1,1	4
Kufstein	1,5	6
Schwaz	1,5	6
Lienz	1,5	6
Imst	2,0	8
Kitzbühel (3 Wohnräume mit über 12 m <sup>2</sup> )	2,0	8
Landeck	2,25	9
Reutte	1,75	7
Telfs	1,5	6
Hall i. T.	2	8
Wörgl	2,5	10
St. Johann i. T.	1,3	5
Wattens	2,75	11
Kundl	3,3	13
Völs	2,2	9
Rum	2,3	9
Neustift i. St.	2	8
Westendorf	1,3	5
Oetz	2,6	10
Aldrans	3	12
Oberperfuss	2,4	10
Fliess	3	12

Angerberg	1,85	8
Gerlos	2,7	11
Stumm	3,75	15

**Tab. 8 Mindestanzahl an erforderlichen Stellplätzen gem. gemeindespezifischen Bestimmungen für das angenommene Mehrfamilienhaus in Beispiel 1**

Erwartungsgemäß wird in der Stadt Innsbruck mit einer vergleichsweise hohen Baudichte, einer kompakten Siedlungsstruktur und einem gut ausgebauten ÖPNRV die geringste Anzahl an Stellplätzen gefordert. Ohne Rundung auf eine ganze Zahl sehen die Gemeinden Westendorf und St. Johann i. T. bei Berücksichtigung von einer Wohnung mit 1,3 Stellplätzen, abgesehen von Innsbruck, die kleinste Zahl an vorgeschriebenen Stellplätzen vor. Im Gegensatz dazu werden in Kundl 3,3 und in Stumm 3,75 Stellplätze gefordert.

*Beispiel 2:*

- Wohngebäude mit 10 Wohneinheiten:
  - 3 WE mit 50 m<sup>2</sup>
  - 4 WE mit 70 m<sup>2</sup>
  - 2 WE mit 100 m<sup>2</sup>
  - 1 WE mit 115 m<sup>2</sup>

Für das oben angenommene Wohngebäude wurde ebenfalls die geforderte Mindestzahl je Gemeinde, aufgeschlüsselt nach den Stellplätzen für Bewohner und Besucher berechnet. Die Rundung auf eine ganze Zahl wurde nicht vorgenommen.

Mindestanzahl an erforderlichen Stellplätzen gem. gemeindespezifischen Bestimmungen für das angenommene Wohngebäude in Beispiel 2											
Wohnungsgröße	Bewohner					Besucher					Gesamt
	50 m <sup>2</sup>	70 m <sup>2</sup>	100 m <sup>2</sup>	115 m <sup>2</sup>	Zwischensumme	50 m <sup>2</sup>	70 m <sup>2</sup>	100 m <sup>2</sup>	115 m <sup>2</sup>	Zwischensumme	Summe gesamt
Anzahl der Wohnungen	3	4	2	1	10	3	4	2	1	10	10
Mindestanzahl an erforderlichen Stellplätzen											
Innsbruck	3,0	4,0	2,0	1,0	10,0	0,3	0,4	0,2	0,1	1,0	11,0
Kufstein	3,0	4,0	3,0	2,0	12,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	12,0
Schwaz	3,0	6,0	3,0	1,5	13,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	13,5
Lienz	3,0	6,0	3,0	2,0	14,0	0,8	1,5	0,8	0,5	3,5	17,5
Imst	6,0	8,0	4,0	2,0	20,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	20,0
Kitzbühel	3,0	4,0	4,0	3,0	14,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	14,0
Landeck	4,5	8,0	4,0	2,0	18,5	2,0				2,0	20,5
Reutte	3,0	4,0	2,0	1,0	10,0	6,0				6,0	16,0
Telfs	3,8	5,1	2,6	1,7	13,2	0,7	0,9	0,5	0,3	2,3	15,5
Hall i. T.	3,0	6,0	3,0	1,5	13,5	4,0				4,0	17,5
Wörgl	3,0	6,0	4,0	2,0	15,0	4,0				4,0	19,0
St. Johann i. T.	3,0	4,0	2,0	2,0	11,0	1,0	1,3	0,7	0,7	3,6	14,6
Wattens	3,0	8,0	5,0	2,5	18,5	3,0				3,0	21,5
Kundl	3,0	4,0	4,0	2,0	13,0	2,0	2,7	2,7	1,3	8,7	21,7
Völs	6,0	8,0	4,0	2,0	20,0	0,6	0,8	0,4	0,2	2,0	22,0
Rum	3,0	8,0	4,0	2,0	17,0	0,8	1,0	0,5	0,3	2,5	19,5
Neustift i. St.	3,0	8,0	4,0	2,0	17,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	17,0
Westendorf	3,0	4,0	2,0	1,0	10,0	1,0	1,3	0,7	0,3	3,3	13,3
Oetz	4,5	6,0	4,4	2,2	17,1	0,9	1,2	0,9	0,4	3,4	20,5
Aldrans	3,0	4,0	4,0	2,0	13,0	3,0	4,0	2,0	1,0	10,0	23,0
Oberperfuß	6,0	8,0	4,0	2,0	20,0	1,2	1,6	0,8	0,4	4,0	24,0
Fliess	3,0	8,0	6,0	3,0	20,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	20,0
Angerberg	3,8	5,0	3,7	1,9	14,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	14,3
Gerlos	3,0	8,0	4,0	2,0	17,0	1,0	2,6	1,3	0,7	5,6	22,6
Stumm	6,0	12,0	6,0	3,0	27,0	1,5	3,0	1,5	0,8	6,8	33,8

**Tab. 9 Vorgesehene Mindestanzahl an Stellplätzen (Beispiel 2) gem. gemeindespezifischen Bestimmungen**

Im Vergleich zu den Werten aus Beispiel 1 (siehe Tab. 8) zeigen sich ein paar Veränderungen in der Reihung der Gemeinden nach der geforderten Mindestanzahl an Stellplätzen. Im Beispiel 2 werden in Kufstein mit einer Zahl von 12 am wenigsten Stellplätze (abgesehen von Innsbruck) als Mindestanforderung vorgeschrieben. In Oberperfuß werden bei fehlender Berücksichtigung der Wohnungsgröße in der Stellplatzverordnung 24 und damit doppelt so viele Stellplätze gefordert, wie dies in Kufstein der Fall ist. Am meisten Stellplätze werden in der Gemeinde Stumm mit 34 Stellplätzen gefordert.

### 3.3.4 Stellplatzkosten

Für die Abschätzung des Einsparungspotentials, welches sich durch einen nicht gebauten Stellplatz ergibt, ist die Erfassung der konkreten Kosten, welche im Zusammenhang mit der Errichtung eines Stellplatzes stehen, erforderlich. Dabei muss grundsätzlich zwischen folgenden beiden Kostenpunkten unterschieden werden.

- Reine **Errichtungskosten** (Baukosten) je Stellplatz nach Typus (Tiefgarage, oberirdischer Stellplatz, ...)
- Anteilige **Grundstückskosten** nach Lage

Zum Zwecke der Ermittlung dieser Werte wurden insgesamt 4 Wohnbauträger per Email um die Mittelung der entsprechenden Werte gebeten.

2 Wohnbauträger haben auf die Anfrage geantwortet und die in Tab. 10 dargestellten Angaben dazu gemacht.

Die Vergleichbarkeit zwischen den Werteangaben der Bauträger ist nicht zu 100 % gegeben, zumal die Angaben des Bauträgers 1 auf **Erfahrungswerten** und die Angaben des Bauträgers 2 auf den angemessenen **Baukosten der Wohnbauförderung** beruhen.

Im Zuge der Anpassung der angemessenen Gesamtbaukosten für die Berechnung der Wohnbauförderung (gültig ab 1. August 2014) wurden die Beiträge geringfügig erhöht.

		Bauträger 1	Bauträger 2	Kosten gem. Wohnbauförderung ab 01.08.2014
Errichtungskosten (Baukosten) nach Stellplatztypus [Euro / Stp]	Tiefgarage	15.000 - 22.000	16.425	16.605
	Oberird. Stellplatz offen	2.000 - 3.000	2.000	
	Oberird. Stellplatz Flugdach	6.000 - 8.000	9.125	9.225
	Oberird. Stellplatz Garage	15.000 - 18.000	-	
Anteilige Grundstückskosten inkl. Fahrgassen etc. nach Typus und Lage [Euro / Stp.]	Tiefgarage	zentrale/städtische Lage	5.000	2.070
		Siedlungsrandlage/Kleinstadt	3.000	1.150
		ländliche Gemeinden	3.000	690
	oberird. Stellplatz	zentrale/städtische Lage	5.000	2.070
		Siedlungsrandlage/Kleinstadt	3.000	1.150
		ländliche Gemeinden	3.000	690

Tab. 10 Stellplatzkosten im Vergleich nach Bauträgern

## 4 BEWERTUNG

Der Vergleich der Stellplatzforderungen in den 25 untersuchten Gemeinden zeigt, dass bei grundsätzlich ähnlich strukturierten Gemeinden teilweise stark differierende Stellplatzvorgaben erfolgen. Deutlich wird dies u.a. bei einem Vergleich der Gemeinden Westendorf, Oberperfuss und Oetz. Während in Westendorf für das in Kap. 3.3.3 dargestellte Wohngebäude mit 10 Wohnungen nur 13,3 Stellplätze – und damit wenig mehr als in Innsbruck mit 11,0 Stellplätzen – erforderlich sind, werden in Oetz für das gleiche Gebäude 20,5 Stellplätze und in Oberperfuss 24 Stellplätze als Mindestbedarf vorgeschrieben. Die höchste Anzahl an Stellplätzen wird in der Gemeinde Stumm gefordert, wo für die 10 Wohnungen 34 Stellplätze gefordert werden.

Bei angemessenen Errichtungskosten eines Stellplatzes als Flugdach von 9.225 € netto und eines Tiefgaragenplatzes von 16.605 € netto (Kosten gem. Höhe der Wohnbauförderung ab 01.08.2014) ergeben sich durch die höhere Stellplatzforderung für das gleiche Gebäude folgende Kostenunterschiede bei den Stellplätzen. Die anteiligen Grundkosten bleiben hierbei außer Acht, zumal diese große gemeinde- und lagespezifische Unterschiede aufweisen:

<b>Kosten gem. Höhe der Wohnbauförderung ab 01.08.2014 für das in Beispiel 2 angenommene Wohngebäude mit 10 Wohneinheiten</b>				
	<b>Anzahl an erforderlichen Stellplätzen</b>	<b>Kosten "Flugdach" [€]</b>	<b>Kosten "Tiefgarage" [€]</b>	<b>Index [Westendorf]</b>
Innsbruck	11	101.475	182.655	83
Kufstein	12	110.700	199.260	90
Schwaz	13,5	124.538	224.168	102
Lienz	17,5	161.438	290.588	132
Imst	20	184.500	332.100	150
Kitzbühel	14	129.150	232.470	105
Landeck	20,5	189.113	340.403	154
Reutte	16	147.600	265.680	120
Telfs	15,5	142.988	257.378	117
Hall i. T.	17,5	161.438	290.588	132
Wörgl	19	175.275	315.495	143
St. Johann i. T.	14,6	134.685	242.433	110
Wattens	21,5	198.338	357.008	162
Kundl	21,7	200.183	360.329	163
Völs	22	202.950	365.310	165
Rum	19,5	179.888	323.798	147
Neustift i. St.	17	156.825	282.285	128
<b>Westendorf</b>	<b>13,3</b>	<b>122.693</b>	<b>220.847</b>	<b>100</b>
Oetz	20,5	189.113	340.403	154
Aldrans	23	212.175	381.915	173
Oberperfuss	24	221.400	398.520	180
Fliess	20	184.500	332.100	150
Angerberg	14,3	131.918	237.452	108
Gerlos	22,6	208.485	375.273	170
Stumm	33,8	311.805	561.249	254

**Tab. 11 Vergleich Stellplatzkosten nach Gemeinden**

Die Stellplätze für das Wohngebäude mit 10 Wohnungen erfordern in Oetz Mehrkosten von 66.000 € bei einer Flugdachlösung und von 120.000 € bei einer Tiefgaragenlösung gegenüber Westendorf. In Oberperfuss erreichen die Mehrkosten 99.000 € bei der Flugdachlösung und 178.000 € bei Errichtung der Stellplätze in einer Tiefgarage. Bei 10 Wohneinheiten und der Errichtung der Stellplätze in Form von Flugdächern wird im Mittel jede Wohneinheit in Oetz mit zusätzlichen Baukosten von 6.600 € bis 12.000 € und in Oberperfuss mit zusätzlichen Baukosten von 9.900 € bis 17.800 € belastet.

In der Gemeinde Stumm liegen die Mehrkosten im Vergleich zur Gemeinde Westendorf bei 189.000 € für die Flugdachlösung und bei 340.000 € bei einer Tiefgaragenlösung.

## 5 MODIFIKATIONSVORSCHLAG

### 5.1 Modifikation der Stellplatzverpflichtung hinsichtlich der Festlegung von Minimal-/Maximalwerten

#### 5.1.1 Begründung des Modifikationsvorschlages

Die Festlegung der für Wohnnutzungen **erforderlichen** Pkw-Stellplatzanzahl erfolgt in Tirol durch die Gemeinden und ist zumeist in einer (gem. § 8 TBO 2011 vorgesehenen, jedoch nicht verpflichtenden) Verordnung geregelt. Die Möglichkeit zur Orientierung der Anzahl an erforderlichen Abstellplätzen an den „*örtlichen Erfordernissen*“ ist dabei in der TBO 2011 nur spärlich ausgeführt und sieht keine konkreten Abstufungen innerhalb einer Gemeinde bzw. in Abhängigkeit von der raumstrukturellen Lage der Gemeinde bzw. der Bedienungsqualität im ÖPNRV vor. Eine **Differenzierung der Mindeststellplatzzahlen in Abhängigkeit von der Lage im Dorf-/Stadtgebiet und der Erschließungsqualität mit öffentlichen Verkehrsmitteln** ist dabei auf Gemeindeebene im Allgemeinen nicht vorzufinden.

Mit Tirol räumen 9 der insgesamt 15 untersuchten Länder den Gemeinden **keine** Möglichkeit zur Festlegung einer **maximal zulässigen Anzahl an Stellplätzen** ein (siehe Tab. 2).

Im Gegensatz zu den Stellplatzverpflichtungen auf Gemeindeebene und den Inhalten des § 8 TBO 2011 sehen die **Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen** (FSV 2008) grundsätzlich **nicht Minimal-, sondern Maximalvorschriften** für Stellplätze und eine **Differenzierung** der Stellplatzzahlen nach folgenden Kriterien vor (vgl. Kap. 3.2.1).

- Erschließung im ÖPNRV
- Lage des Planungsgebiets
- Motorisierungsgrad (gilt nur für Wohnnutzungen)
- Anteil des PKW Verkehrs am Gesamtverkehr (gilt nicht für Wohnnutzungen)

Eine Differenzierung nach den ersten beiden Kriterien ist faktisch jedoch auf Anwendungsfälle in größeren Städten (gute ÖPNRV-Anbindung, zentrale Lage ...) begrenzt.

Die Experten der Österreichischen Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr halten im Arbeitspapier 1 fest, dass die **gesetzliche Vorschrift**

**von Pflichtstellplätzen verkehrspolitisch kontraproduktiv sein kann, wenn sie ohne Differenzierung nach Gebietstypen** erfolgt. Insbesondere wäre es unzweckmäßig, für Büroarbeitsplätze in einem mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut erschlossenen zentralen Stadtgebiet dieselbe Anzahl an Pkw-Stellplätzen vorzuschreiben wie für Arbeitsplätze in einem Großhandelsbetrieb am Stadtrand. Für die Österreichische Forschungsgesellschaft Straße - Schiene - Verkehr gilt diese Differenzierung auch für Wohngebäude, wenn auch nur in abgeschwächter Form. Eine größere Verbreitung von autofreien Wohnformen würde dazu größere Handlungsspielräume eröffnen (vgl. FSV 2001, 17).

**Zusammenfassend lässt sich somit festhalten**, dass die Möglichkeiten zur Steuerung des ruhenden Verkehrs durch Stellplatzvorgaben gem. RVS nicht zur Gänze ausgeschöpft werden und sich die Vorgaben im Allgemeinen auf die Festlegung von Mindeststellplatzzahlen beschränken.

Im Anbetracht des vorgesehenen Handlungsspielräume in den Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (vgl. Kap. 3.2.1), der weitreichenden Kompetenzen zur Festlegung von Stellplatzzahlen in einigen der untersuchten Länder (Festlegung einer Obergrenze an Stellplätzen, Differenzierung nach Gebietstyp, ÖPNRV-Infrastruktur ...), der Beiträge der Stellplatzkosten an den Wohnkosten und des zunehmend wachsenden Druckes an einer Reform der bestehenden Stellplatzregelungen aus verschiedenen Interessensvertretungen (vgl. Kap. 3.2) wird eine Überarbeitung der derzeitigen Bestimmungen durchaus für sinnvoll erachtet und im Zuge dessen **Modifikationen vorgeschlagen** (vgl. folgendes Kapitel).

### 5.1.2 Zielsetzung des Modifikationsvorschlages

Hauptziel des vorliegenden Modifikationsvorschlages ist die **Kostenreduktion beim Neubau von Wohnbauprojekten** durch die **Festlegung einer Obergrenze an vorzuschreibenden Stellplätzen** durch die Gemeinden. Dabei soll mithilfe eines, den **Gemeinden übergeordneten** Beurteilungsrahmens **verhindert werden**, dass Gemeinden die mindestens erforderliche Anzahl an PKW Stellplätzen **unnötig hoch** ansetzen und damit dazu beitragen, die **Wohnungskosten zu erhöhen**.

Das Instrument zielt dabei **nicht auf die Festlegung einer maximal zulässigen Obergrenze** an Stellplätzen ab, sondern soll die Bauträger und in weiterer Folge die Wohnungseigentümer bzw. -mieter gewissermaßen vor der Verpflichtung zur Errichtung einer nicht gerechtfertigten hohen Anzahl an Stellplätzen und den entsprechenden Kosten schützen. Die freiwillige Errichtung zusätzlicher Stellplätze bleibt davon unberührt.

### 5.1.3 Methodik

Für die Festlegung der maximal vorzuschreibenden Stellplatzanzahl werden folgende Kriterien herangezogen:

- Größe der Wohneinheit;
- Klassifizierung der Gemeinde:
  - Bevölkerungsdichte bezogen auf die Siedlungsfläche auf Gemeindeebene
  - Anzahl der Kurse pro Tag in den nächstgelegenen Bezirkshauptort bzw. Ort mit über 10.000 EW<sup>3</sup> im ÖPNRV
  - Fahrzeit in den nächstgelegenen Bezirkshauptort bzw. Ort mit über 10.000 EW<sup>3</sup> mit dem ÖPNRV
- Lage des Planungsstandortes innerhalb der Gemeinde (zentral / peripher)
- Anzahl der Wohnungen im geplanten Gebäude

---

<sup>3</sup> vgl. Tab. 6 und die darin angeführte Sonderregelung für St. Johann i. T.

Die Bestimmung der max. vorzuschreibenden Anzahl an Stellplätzen erfolgt unter Berücksichtigung aller oben angeführten Punkte.

**a) Größe der Wohneinheit:**

Die Berücksichtigung der Wohnungsgröße beruht auf der Annahme, dass mit steigender **Wohnungsgröße** eine größere **Anzahl** an darin wohnenden **Personen** bzw. größere **finanzielle Mittel** des entsprechenden Haushaltes verbunden sind. Mit steigender Anzahl an Personen sowie mit steigenden finanziellen Mitteln (gesamter Haushalt) geht in der Regel eine steigende Anzahl an PKW und damit ein **steigender Stellplatzbedarf** einher.

Ausschlaggebend bei der Feststellung der Größe ist die **Nutzfläche**. Dabei sind bei **Wohnungen folgende 4 Größenkategorien** vorgesehen:

Kategorie	Wohnungsgröße
1	bis 55 m <sup>2</sup>
2	56 bis 80 m <sup>2</sup>
3	81 bis 110 m <sup>2</sup>
4	größer als 110 m <sup>2</sup>

Tab. 12 Größenkategorien der Wohnungen

**b) Zur Klassifizierung der Gemeinde:**

Die Klassifizierung der Gemeinde erfolgt unter Berücksichtigung der „**Bevölkerung bezogen auf die Siedlungsfläche**“ [EW/Fläche in km<sup>2</sup>], „**die Anzahl der Kurse pro Tag in den nächstgelegenen Bezirkshauptort im ÖPNRV (an Werktagen) bzw. den nächstgelegenen Ort mit über 10.000 EW**“<sup>4</sup> und „**die Fahrzeit mit dem ÖPNRV in den nächsten Bezirkshauptort bzw. den nächsten Ort mit über 10.000 EW**“<sup>4</sup>. Bei der Auswahl des Bezirkshauptortes oder des nächstgelegenen Ortes mit über 10.000 EW<sup>4</sup> wird der **nächstgelegene Ort** gewählt.

Mit dem Kriterium „**Bevölkerung bezogen auf die Siedlungsfläche**“ wird über die Siedlungsdichte im jeweiligen Gemeindegebiet das **Erfordernis eines PKW** für die Mobilität **innerhalb** der Gemeinde abgebildet.

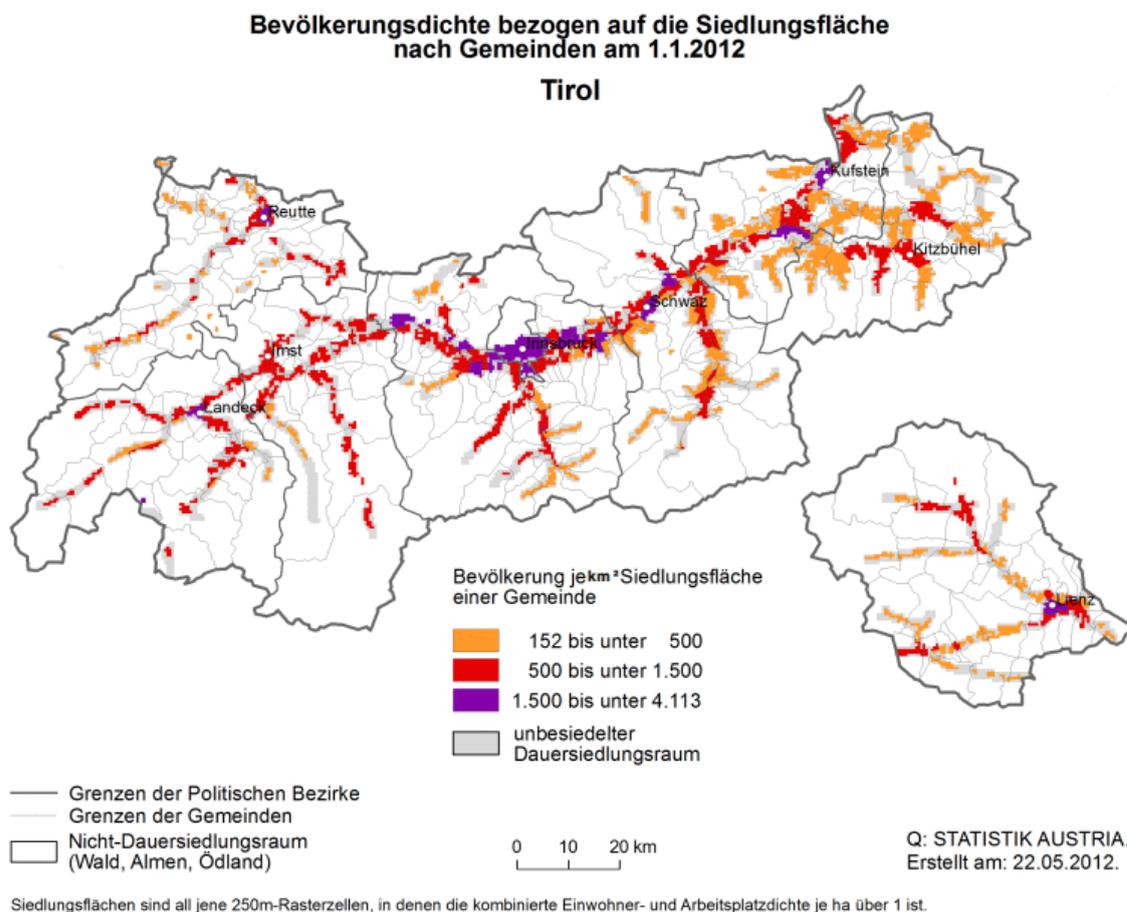
<sup>4</sup> vgl. Tab. 6 und die darin angeführte Sonderregelung für St. Johann i. T.

Über die Kriterien „**Anzahl der Kurse pro Tag**“ und die entsprechende „**Fahrzeit in den nächstgelegenen Bezirkshauptort im ÖPNRV**“ (an Werktagen) bzw. den nächstgelegenen Ort mit über 10.000 EW <sup>4</sup>“ wird das **Erfordernis eines PKW** für die Erreichbarkeit von wichtigen zentralörtlichen Einrichtungen **außerhalb** der Wohngemeinde berücksichtigt.

Bei steigender **Siedlungsdichte** (kurze Wege) und bei steigendem **Angebot im ÖPNRV** (viele Kurse, geringe Fahrzeit) wird eine geringere Notwendigkeit eines PKW unterstellt, woraus sich ein sinkender Bedarf an Stellplätzen ergibt.

Die **Bevölkerung bezogen auf die Siedlungsfläche** bezieht sich auf Daten der Statistik Austria (Datenstand 2012). Die Siedlungsfläche definiert sich im Gegensatz zum Dauersiedlungsraum (alle Flächen außer Wald, Ödland und Almen) nach dem Vorhandensein einer Minstdichte von Einwohnern- oder Arbeitsplätzen.

In Abb. 1 definiert sich eine Siedlungsflächeneinheit über eine Rasterzelle mit 250 m Seitenlänge, in welcher die kombinierte Einwohner- und Arbeitsplatzdichte ja ha über 1 ist.



**Abb. 1 Bevölkerungsdichte bezogen auf die Siedlungsfläche nach Gemeinden (Quelle: Statistik Austria) Hinweis: Flächeneinheit in Originalkarte ist falsch – in Absprache mit Statistik Austria abgeändert!**

Die **Anzahl der Kurse pro Tag in den nächstgelegenen Bezirkshauptort bzw. den nächsten Ort mit über 10.000 EW<sup>5</sup> im ÖPNRV (an Werktagen)** wurde durch Eingabe des jeweiligen Ortsnamens (ohne Berücksichtigung von bestimmten Haltestellen) in die online Tarif & Fahrplanauskunft des VVT ermittelt. Verbindungen mit identischer Abfahrtszeit (Direktverbindung, Umsteigeverbindung) wurden dabei nur einfach gezählt und Verbindungen mit unverhältnismäßig langen Fahrzeiten im Vergleich zu den anderen Verbindungen nicht berücksichtigt.

<sup>5</sup> vgl. Tab. 6 und die darin angeführte Sonderregelung für St. Johann i. T.

Als **Fahrzeit im ÖPNRV** wird die Regelfahrzeit der meisten in der Fahrplanauskunft des VVT ausgewiesenen Kurse berücksichtigt. Einzelne schnellere Kurse (Eilkurse) und Kurse mit längerer Fahrzeit bleiben dabei unberücksichtigt.

Die **Anzahl der Kurse** sowie die **Fahrzeiten** wurden dem online Fahrplan des VVT entnommen (Stand: März bis Mai 2014).

**Kategorisierung der Gemeinde nach Bevölkerungsdichte bezogen auf die Siedlungsfläche nach Gemeinden 1.1.2012 (Quelle: Statistik Austria)**

Kategorie	Bevölkerung je km <sup>2</sup> Siedlungsfläche einer Gemeinde
A	mehr als 1.001
B	501 bis 1.000
C	bis 500

**Tab. 13 Kategorisierung der Gemeinde nach Bevölkerungsdichte**

Siedlungsflächen sind all jene 250m-Rasterzellen, in denen die kombinierte Einwohner- und Arbeitsplatzdichte je ha über 1 ist

**Kategorisierung der Gemeinde nach der Erschließungsqualität im ÖPNRV (Werktage Montag bis Freitag)**

Kategorie	Anzahl der Kurse in den nächstgelegenen Bezirkshauptort bzw. den nächstgelegenen Ort mit über 10.000 EW <sup>5</sup> im ÖPNRV
A	mehr als 30
B	11 bis 30
C	bis 10

**Tab. 14 Kategorisierung der Gemeinde nach Anzahl der Kurse in den nächstgelegenen Bezirkshauptort bzw. den nächstgelegenen Ort mit über 10.000 EW im ÖPNRV**

Kategorie	geringste (gängige) Fahrzeit in den nächstgelegenen Bezirkshauptort bzw. den nächstgelegenen Ort mit über 10.000 EW <sup>5</sup> im ÖPNRV (Minuten) ÖPNRV
A	bis 15
B	16 – 25
C	mehr als 25

**Tab. 15 Kategorisierung der Gemeinde nach Fahrzeit in den nächstgelegenen Bezirkshauptort bzw. den nächstgelegenen Ort mit über 10.000 EW im ÖPNRV**

Die Verknüpfung der oben genannten Faktoren zu einem Wert erfolgt über die Vergabe eines Wertes an die Kategorien und folgenden Berechnungsschritten:

Kategorie	Wert
A	1
B	2
C	3

Tab. 16 Wertevergabe an die Kategorien

Schritt 1:

Kategorisierung der Gemeinde gem. Tab. 13 und Vergabe des entsprechenden Wertes gem. Tab. 16 (A-1, B-2, C-3).

Schritt 2:

Kategorisierung der Gemeinde gem. Tab. 14 (Anzahl der Kurse) und Tab. 15 (Fahrzeit), Vergabe der entsprechenden Werte gem. Tab. 16 (A-1, B-2, C-3) und Bilden des Mittelwertes. **WICHTIG:** die Bezirkshauptorte und die Orte mit über 10.000 EW<sup>6</sup> fallen bei der Zuteilung in Tab. 14 und Tab. 15 automatisch in die Kategorie A.

$$\frac{\text{Wert aus Tab. 14} + \text{Wert aus Tab. 15}}{2}$$

Schritt 3:

Bilden des Mittelwertes aus den Ergebnissen von Schritt 1 und 2.

$$\frac{\text{Wert aus Schritt 1} + \text{Wert aus Schritt 2}}{2}$$

Ergebnis:

Ergebnis der Klassifizierungsmethodik ist ein Wert zwischen 1 – 3 bei Berücksichtigung **einer Dezimalstelle** und bei Anwendung der allgemeinen Rundungsregel. Anhand dieses Wertes erfolgt eine Zuteilung der Gemeinde in der **ersten Spalte der Tab. 18. Die Gemeinde wird der Klasse I, II, oder III (städtisch – ländlich) zugeordnet.**

<sup>6</sup> vgl. Tab. 6 und die darin angeführte Sonderregelung für St. Johann i. T.

### **c) Zur Lage des Planungsstandortes innerhalb der Gemeinde:**

Je nach Lage des Planungsstandortes innerhalb der Gemeinde wird eine weitere Kategorisierung vorgenommen. Dabei wird zwischen den Lagen gem. (zentrale Lage – Randlage) unterschieden.

<b>Kategorie</b>	<b>Beschreibung</b>
A (zentrale Lage)	Lage innerhalb des Siedlungskörpers des Hauptsiedlungsgebiets. Der Ortskern ist innerhalb von 15 - 20 Minuten fußläufig erreichbar. Als „Ortskern“ werden das Dorfzentrum als auch ggf. weitere Verdichtungsbereiche bezeichnet, welche mit Einrichtungen von zentralörtlicher Wichtigkeit ausgestattet sind (Nahversorger, Schule, Kindergarten, ...).
B (Randlage)	Lage außerhalb des Siedlungskörpers des Hauptsiedlungsgebiets. Alle Bereiche, welche nicht in Kategorie „A“ fallen.

**Tab. 17 Kategorisierung der Lage des Planungsstandortes innerhalb der Gemeinde**

Die Annahme des Schwellenwertes der fußläufigen Erreichbarkeit des Ortskerns innerhalb von 15-20 Minuten beruht auf dem Vergleich mit dem annehmbaren fußläufigen Einzugsbereich einer S-Bahnhaltestelle. Gem. verschiedenen Quellen ist ein Einzugsbereich von 1.000 m bei S-Bahnhaltestellen durchaus vertretbar [3] [4] [5]. Unter Berücksichtigung von allfälligen Steigungen, welche auf dem Weg überwunden werden müssen, wird eine durchschnittliche Gehgeschwindigkeit von 3 km/h angenommen, woraus sich bei einer Strecke von 1.000 m eine Gehzeit von 20 Minuten errechnet.

### **d) Anzahl der Wohnungen im geplanten Gebäude**

Die je Wohnung angesetzten Stellplatzbedarfswerte beziehen sich jeweils auf eine einzelne Wohnung und berücksichtigen keinen Spitzenbedarf, aber doch den zu erwartenden Bedarf in Abhängigkeit von der Wohnungsgröße und der regionalen und örtlichen Lage der Wohnung. Tatsächlich hängt der Stellplatzbedarf auch von den individuellen Präferenzen der Haushaltsmitglieder, der konkreten Phase, in der sich ein Haushalt befindet (Haushaltsgründung – Haushalt mit kleinen Kindern – Haushalt mit bereits volljährigen Kindern – Haushalt, bei dem die Kinder bereits den elterlichen Haushalt verlassen haben) ab. Insbesondere erfolgt in Regelfall mit dem Auszug der Kinder aus dem elterlichen Haushalt kein Umzug der Eltern in eine kleinere Wohneinheit, sondern die Eltern bleiben in der (für einen Zweipersonenhaushalt) großen Wohnung, bzw. auch Einzelpersonen bleiben in der für mehr Haushaltsmitglieder ausgelegten großen Wohnung. Entsprechend diesen unterschiedlichen Stadien eines

Haushaltes ist auch der auf die Wohnung bezogene Stellplatzbedarf keine statische Größe, sondern verändert sich mit der Anzahl und dem Alter der Haushaltsmitglieder.

In Gebäuden mit mehreren Wohnungen ist es daher grundsätzlich anzustreben und zweckmäßig, dass die für alle Haushalte bereitgestellten Stellplätze im Zeitablauf der „Alterung“ eines Hauses (und damit der Veränderung von Alter und Anzahl der Personen im Haushalt) von unterschiedlichen Haushalten genutzt werden bzw. werden können. Bei Gebäuden mit nur wenigen Wohnungen ist dies kaum von Bedeutung, bei Gebäuden mit mehreren Wohnungen ergibt sich durch die Nutzung einzelner Stellplätze durch unterschiedliche Haushalte im Zeitverlauf jedoch eine Reduktion des Gesamtstellplatzbedarfes.

Es wird daher für gerechtfertigt erachtet, **bei Gebäuden mit einer größeren Zahl von Wohnungen die Zahl der maximal nachzuweisenden Stellplätze nach Durchführung der Ermittlung um 15 % zu reduzieren**. Dabei wird vorgeschlagen, diese Reduktion bei Wohnanlagen gem. § 2 Abs. 5 der Tiroler Bauordnung 2011, d.h. bei Gebäuden mit mehr als 5 Wohnungen durchzuführen. Daraus ergibt sich auch ein gewisser Anreiz zur Errichtung von Wohngebäuden mit mehr als 5 Wohnungen (d.h. verdichteten Bauformen) und ein gewisser Ausgleich zu sonstigen - sachlich durchaus begründeten - Erschwernissen, die für solche Wohngebäude gelten (z.B. Nachweis eines eigenen Kinder-spielplatzes bei Wohnanlagen).

## **5.2 Ermittlung der max. vorzuschreibenden Anzahl an Stellplätzen**

Es erfolgt eine Differenzierung der Obergrenze für die max. vorzuschreibende Stellplatzanzahl für die 4 Kategorien von Wohnungsgrößen gem. Tab. 18.

**Ab einer Anzahl von mehr als 5 Wohnungen** wird die berechnete Obergrenze an möglich vorzuschreibenden Stellplätzen nach Summenbildung um **15%** reduziert.

Obergrenze für die max. vorzuschreibende Stellplatzanzahl je Wohneinheit *					
Klassifizierung der Gemeinde	Lage des Planungsstandortes innerhalb der Gemeinde	Wohneinheit bis 55 m <sup>2</sup>	Wohneinheit 56 bis 80 m <sup>2</sup>	Wohneinheit 81 bis 110 m <sup>2</sup>	Wohneinheit größer als 110 m <sup>2</sup>
1 – 1,7 (I)	A	1,0	1,5	1,7	1,8
	B	1,2	1,8	2,0	2,2
1,7 < 2,3 (II)	A	1,4	2,1	2,4	2,5
	B	1,6	2,4	2,8	3,0
2,3 – 3 (III)	A	1,8	2,7	3,0	3,2
	B	2,0	3,0	3,3	3,5
Klassifizierung erfolgt nach Anwendung der allgemeinen Rundungsregel auf den Wert aus Schritt 3		Die tatsächliche Obergrenze für die max. vorzuschreibende Stellplatzanzahl ergibt sich nach Summenbildung der Stellplatzzahl für alle Wohneinheiten und nach Anwendung der allgemeinen Rundungsregel.  * Ab einer Anzahl von mehr als 5 Wohnungen wird die berechnete Obergrenze an maximal vorzuschreibenden Stellplätzen nach Summenbildung um 15% reduziert.			

Tab. 18 Obergrenze für die max. vorzuschreibende Stellplatzanzahl je Wohneinheit nach Lage der Gemeinde, Lage des Bauplatzes innerhalb der Gemeinde und Erschließungsqualität im ÖPNRV

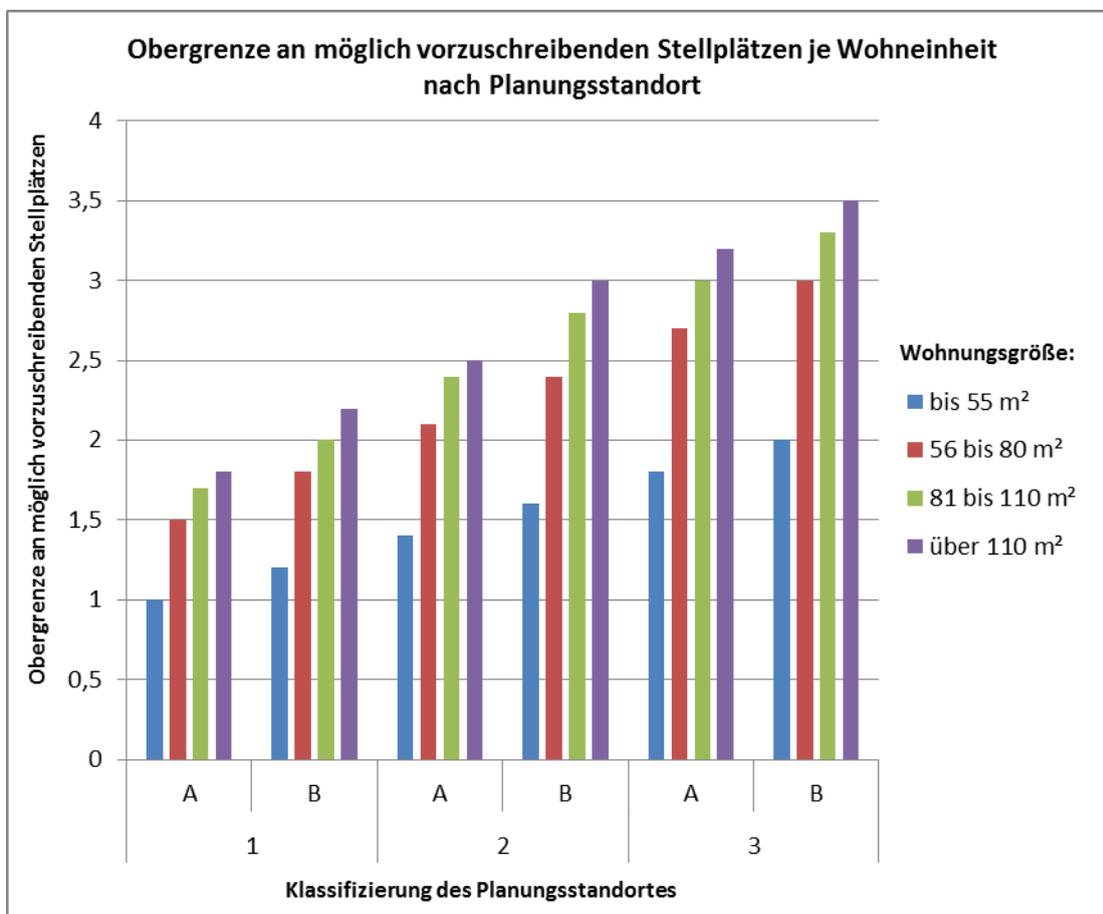


Abb. 2: Darstellung der Obergrenzen für die max. vorzuschreibende Stellplatzanzahl je Wohneinheit gem. Tab. 18

In Tab. 19 ist die Mindestanzahl an Stellplätzen, welche für die Sicherstellung einer zeitgemäßen Bewältigung der Mobilität im MIV in Abhängigkeit der oben beschriebenen Kriterien erforderlich ist, angeführt. Die Werte der ersten Zeile (zentrale Lage in dichter Siedlungsstruktur und gute ÖPNRV Erschließungsqualität) orientieren sich dabei am Modifikationsvorschlag der Stellplatzregelung in Innsbruck aus dem Bericht „Analyse des Stellplatzbedarfes von Wohngebäuden“ (S. 53).

Erforderliche Mindestanzahl an Stellplätzen je Wohneinheit					
Klassifizierung der Gemeinde	Lage des Planungsstandortes innerhalb der Gemeinde	Wohneinheit bis 55 m <sup>2</sup>	Wohneinheit 56 bis 80 m <sup>2</sup>	Wohneinheit 81 bis 110 m <sup>2</sup>	Wohneinheit größer als 110 m <sup>2</sup>
1 – 1,7 (I)	A	0,8	1,1	1,1	2,0
	B	1,0	1,2	1,6	2,0
1,7 < 2,3 (II)	A	1,0	1,4	1,8	2,2
	B	1,0	1,6	2,0	2,4
2,3 – 3 (III)	A	1,0	1,7	2,2	2,6
	B	1,0	1,8	2,4	2,8
Klassifizierung erfolgt nach Anwendung der allgemeinen Rundungsregel auf den Wert aus Schritt 3		Die tatsächliche Obergrenze für die vorzuschreibende Stellplatzanzahl ergibt sich nach Summenbildung der Stellplatzzahl für alle Wohneinheiten und nach Anwendung der allgemeinen Rundungsregel			

Tab. 19 erforderliche Mindestanzahl an Stellplätzen je Wohneinheit

### 5.3 Begleitmaßnahmen zur Anwendung des Modifikationsvorschlages

Der Vorschlag zur Festlegung einer nicht zu überschreitenden Obergrenze für Stellplätze im Wohnbau berücksichtigt zwar einen gewissen Besucherverkehr, aber nicht – meist zeitlich begrenzte - Höchstbedarfswerte, die in einem Siedlungsgebiet auftreten können. Dies betrifft insbesondere den Stellplatzbedarf von Haushalten, in denen die heranwachsenden Kinder das Alter des Führerscheinenerwerbs und des PKW-Besitzes erreichen, sie aber noch im elterlichen Haushalt wohnen. Temporär kann daher durchaus ein Haushalt mit 2 Eltern und 2 Kindern über 4 PKW verfügen. Im Regelfall werden die jungen Erwachsenen nach wenigen Jahren aus dem elterlichen Haushalt ausziehen oder evtl. eine eigene Wohnung auf dem elterlichen Grundstück beziehen, für die aber gemäß den baurechtlichen Bestimmungen ohnehin der Bauwerber die erforderlichen Stellplätze nach weisen muss.

Zur Abdeckung derartiger temporärer Bedarfe wird es für erforderlich erachtet, in bescheidenem Umfang bei Neuerschließungen von Siedlungsgebieten **Stellplätze im öffentlichen Straßenraum** zu schaffen, die auch bei stärkeren Besucherverkehr (z.B. Familienfest o.ä.) oder bei einer Veranstaltung dienlich sind. Bei Neuerschließungen von Siedlungsgebieten werden insbesondere im ländlichen Raum vielfach keinerlei Flächen für den ruhenden Verkehr im öffentlichen Straßenraum vorgesehen, da die Grundeigentümer nur die unbedingt notwendigen Flächen als Verkehrsflächen abtreten wollen und auch das Interesse der Gemeinden, zusätzliche Flächen für den ruhenden Verkehr abzulösen, gering ist.

Mit der Bereitstellung eines gewissen Stellplatzangebots im öffentlichen Straßenraum können fallweise auftretende Spitzen in der Stellplatznachfrage abgedeckt werden. Diese Stellplätze können von verschiedenen Interessenten und Nutzergruppen genutzt werden, während die Stellplätze auf privaten Flächen nur den jeweiligen Grundeigentümern bzw. deren Angehörigen, deren Besuchern etc. zur Verfügung stehen und daher bei der Abdeckung eines temporären Bedarfes auf jedem Grundstück mehr Stellplätze erforderlich sind als eigentlich notwendig oder zweckmäßig. Hinzuweisen ist auch auf den Umstand, dass Stellplätze für Besucher in privaten Tiefgaragen (bei Wohnanlagen) für die Besucher häufig nicht zugänglich sind (Einfahrt in die Tiefgarage erfordert Schlüsselbedienung oder eigene Karte etc.).

Vorteil eines Stellplatzangebotes auf öffentlichen Grundflächen ist auch, dass dessen Nutzung von der Gemeinde direkt mittels Parkzeitregelungen etc. beeinflussbar ist, während das Stellplatzangebot auf privaten Flächen der Einflussmöglichkeit der Gemeinde fast völlig entzogen ist.

Die erforderliche Anzahl an Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum und die damit in Verbindung stehenden Kosten für die Gemeinde werden im Kap. 5.7 behandelt.

Ein weiterer wichtiger Punkt im Rahmen des Modifikationsvorschlages ist das Einräumen der Möglichkeit für die Gemeinden, die Errichtung von Stellplätzen in gewissen Bereichen untersagen zu können. Dies trifft insbesondere auf zentrale Bereiche zu, in welchen aufgrund der gegebenen Verkehrssituation (Fußgängerzone, verkehrsberuhigte Zone, beschränkte Zufahrtsmöglichkeiten ...) die Errichtung von Stellplätzen für die bestehenden bzw. angestrebten Nutzungen wenig zweckmäßig oder gar hinderlich sein kann.

## 5.4 Anwendung des Modifikationsvorschlages an den Beispielgemeinden

Im Folgenden wird die vorgehend beschriebene Regelung auf die 25 Beispielgemeinden angewendet und damit die entsprechende Obergrenze für die max. vorzuschreibende Stellplatzanzahl für das in Beispiel 2 angenommene Wohngebäude mit 10 Wohneinheiten je Gemeinde berechnet. Anschließend werden diese Werte mit den derzeit gültigen Bestimmungen der Gemeinden verglichen.

- Angenommenes Wohngebäude mit 10 Wohneinheiten (Beispiel 2)
  - 3 WE mit 50 m<sup>2</sup>
  - 4 WE mit 70 m<sup>2</sup>
  - 2 WE mit 100 m<sup>2</sup>
  - 1 WE mit 115 m<sup>2</sup>

### 5.4.1 Erhebung der für die Klassifizierung benötigten Werte

In Tab. 20 sind die für die Klassifizierung der Gemeinden benötigten Werte dargestellt.

Gemeinde	Bevölkerungsdichte je km <sup>2</sup> Siedlungsfläche	Anzahl Kurse in den nächsten Bezirkshauptort bzw. den nächsten Ort mit über 10.000 EW <sup>7</sup> im ÖPNRV	Fahrzeit in den nächsten Bezirkshauptort bzw. den nächsten Ort mit über 10.000 EW <sup>7</sup> im ÖPNRV [Minuten]	berücksichtigte ÖPNRV - Verbindung [nach ...]
Innsbruck	4.055	-	-	-
Kufstein	2.457	-	-	-
Schwaz	2.016	-	-	-
Lienz	1.753	-	-	-
Imst	1.356	-	-	-
Kitzbühel	669	-	-	-
Landeck	1.967	-	-	-
Reutte	1.502	-	-	-
Telfs	2.058	-	-	-
Hall i. T.	2.562	-	-	-
Wörgl	1.886	-	-	-
St. Johann i. T.	737	-	-	-
Wattens	2.225	67	7	Hall i. T.
Kundl	808	40	5	Wörgl
Völs	2.525	88	8	Innsbruck
Rum (Dorfplatz)	3.509	145	10	Innsbruck
Neustift i. St.	802	31	48	Innsbruck
Westendorf	371	44	19	Wörgl
Oetz	737	14	28	Imst

<sup>7</sup> vgl. Tab. 6 und die darin angeführte Sonderregelung für St. Johann i. T.

Aldrans	823	56	14	Innsbruck
Oberperfuss	824	26	26	Innsbruck
Fliess	516	6	15	Landeck
Angerberg	338	16	11	Wörgl
Gerlos	356	6	110	Wörgl
Stumm	674	29	52	Wörgl

**Tab. 20 Werte der Gemeinden**

#### 5.4.2 Kategorisierung der Werte

In Tab. 21 erfolgt eine Kategorisierung der oben stehenden Werte gem. Tab. 13, Tab. 14 und Tab. 15.

<b>Kategorisierung der in Tab. 20 angeführten Werte</b>			
<b>Gemeinde</b>	<b>Bevölkerungs- dichte je km<sup>2</sup> Siedlungsfläche</b>	<b>Anzahl Kurse in die nächste Bezirkshauptstadt im ÖPNRV</b>	<b>Fahrzeit in die nächste Be- zirkshauptstadt im ÖPNRV [Minuten]</b>
Innsbruck	A	A	A
Kufstein	A	A	A
Schwaz	A	A	A
Lienz	A	A	A
Imst	A	A	A
Kitzbühel	B	A	A
Landeck	A	A	A
Reutte	A	A	A
Telfs	A	A	A
Hall i. T.	A	A	A
Wörgl	A	A	A
St. Johann i. T.	B	A	A
Wattens	A	A	A
Kundl	B	A	A
Völs	A	A	A
Rum	A	A	A
Neustift i. St.	B	A	C
Westendorf	C	A	B
Oetz	B	B	C
Aldrans	B	A	A
Oberperfuss	B	B	C
Fliess	B	C	A
Angerberg	C	B	A
Gerlos	C	C	C
Stumm	B	B	C

**Tab. 21 Kategorisierung der in Tab. 20 angeführten Werte**

### 5.4.3 Klassifizierung der Gemeinden

Gemäß den beschriebenen Berechnungsschritten im Kap. 5.1.3 erfolgt eine Zusammenfassung der in Tab. 21 dargestellten Kategorien. Ergebnis ist die Klassifizierung der Gemeinden durch Zuteilung einer der Klassen I, II oder III (städtisch – ländlich).

<b>Klassifizierung der Gemeinden</b>			
<b>Gemeinde</b>	<b>Klassifizierung der Gemeinden (nicht gerundet)</b>	<b>Klassifizierung der Gemeinden (gerundet)</b>	<b>Zuteilung einer Klasse</b>
Innsbruck	1	1	I
Kufstein	1	1	I
Schwaz	1	1	I
Lienz	1	1	I
Imst	1	1	I
Kitzbühel	1,5	1,5	I
Landeck	1	1	I
Reutte	1	1	I
Telfs	1	1	I
Hall i. T.	1	1	I
Wörgl	1	1	I
St. Johann i. T.	1,5	1,5	I
Wattens	1	1	I
Kundl	1,5	1,5	I
Völs	1	1	I
Rum	1	1	I
Neustift i. St.	2	2	II
Westendorf	2,25	2,3	III
Oetz	2,25	2,3	III
Aldrans	1,5	1,5	I
Oberperfuss	2,25	2,3	III
Fliess	2	2	II
Angerberg	2,25	2,3	III
Gerlos	3	3	III
Stumm	2,25	2,3	III

**Tab. 22 Klassifizierung der Gemeinden**

#### 5.4.4 Bestimmung der Obergrenze für die max. vorzuschreibende Stellplatzanzahl

Gem. der Klassifizierung der Gemeinden aus Tab. 22 wird in Tab. 23 die Obergrenze für die max. vorzuschreibende Stellplatzanzahl je Wohneinheit angeführt (Werte entstammen der Tab. 18). **Welcher der beiden Werte zur Anwendung kommt, ist abhängig von der Lage des Planungsstandortes innerhalb des Gemeindegebiets in zentraler Lage oder in Randlage.**

<b>Obergrenze für die max. vorzuschreibende Stellplatzanzahl je Wohneinheit*</b>					
<b>Gemeinde</b>	<b>Zuteilung einer Klasse</b>	<b>Wohneinheit bis 55 m<sup>2</sup></b>	<b>Wohneinheit 56 bis 80 m<sup>2</sup></b>	<b>Wohneinheit 81 bis 110 m<sup>2</sup></b>	<b>Wohneinheit größer als 110 m<sup>2</sup></b>
Innsbruck	I	1 – 1,2	1,5 – 1,8	1,7 - 2	1,8 – 2,2
Kufstein	I	1 – 1,2	1,5 – 1,8	1,7 - 2	1,8 – 2,2
Schwaz	I	1 – 1,2	1,5 – 1,8	1,7 - 2	1,8 – 2,2
Lienz	I	1 – 1,2	1,5 – 1,8	1,7 - 2	1,8 – 2,2
Imst	I	1 – 1,2	1,5 – 1,8	1,7 - 2	1,8 – 2,2
Kitzbühel	I	1 – 1,2	1,5 – 1,8	1,7 - 2	1,8 – 2,2
Landeck	I	1 – 1,2	1,5 – 1,8	1,7 - 2	1,8 – 2,2
Reutte	I	1 – 1,2	1,5 – 1,8	1,7 - 2	1,8 – 2,2
Telfs	I	1 – 1,2	1,5 – 1,8	1,7 - 2	1,8 – 2,2
Hall i. T.	I	1 – 1,2	1,5 – 1,8	1,7 - 2	1,8 – 2,2
Wörgl	I	1 – 1,2	1,5 – 1,8	1,7 - 2	1,8 – 2,2
St. Johann i. T.	I	1 – 1,2	1,5 – 1,8	1,7 - 2	1,8 – 2,2
Wattens	I	1 – 1,2	1,5 – 1,8	1,7 - 2	1,8 – 2,2
Kundl	I	1 – 1,2	1,5 – 1,8	1,7 - 2	1,8 – 2,2
Völs	I	1 – 1,2	1,5 – 1,8	1,7 - 2	1,8 – 2,2
Rum	I	1 – 1,2	1,5 – 1,8	1,7 - 2	1,8 – 2,2
Neustift i. St.	II	1,4 – 1,6	2,1 – 2,4	2,4 – 2,8	2,5 – 3,0
Westendorf	III	1,8 - 2	2,7 - 3	3,0 – 3,3	3,2 – 3,5
Oetz	III	1,8 - 2	2,7 - 3	3,0 – 3,3	3,2 – 3,5
Aldrans	I	1 – 1,2	1,5 – 1,8	1,7 - 2	1,8 – 2,2
Oberperfuss	III	1,8 - 2	2,7 - 3	3,0 – 3,3	3,2 – 3,5
Fliess	II	1,4 – 1,6	2,1 – 2,4	2,4 – 2,8	2,5 – 3,0
Angerberg	III	1,8 - 2	2,7 - 3	3,0 – 3,3	3,2 – 3,5
Gerlos	III	1,8 - 2	2,7 - 3	3,0 – 3,3	3,2 – 3,5
Stumm	III	1,8 - 2	2,7 - 3	3,0 – 3,3	3,2 – 3,5

\* Ab einer Anzahl von mehr als 5 Wohnungen wird die berechnete Obergrenze an möglich vorzuschreibenden Stellplätzen nach Summenbildung um 15% reduziert.

**Tab. 23 Gemeindefpezifischen Obergrenze für die max. vorzuschreibende Stellplatzanzahl je Wohneinheit durch die Gemeinden**

Im Folgenden werden die in Tab. 23 ermittelten Werte auf das im Kapitel 3.3.3 angenommene Wohngebäude angewendet. Die Berechnung erfolgt dabei unter Anwendung beider Werte (in Abhängigkeit der Lage des Planungsstandortes in **zentraler Lage** oder **Randlage**).

*Beispiel 2:*

- Wohngebäude mit 10 Wohneinheiten:
  - 3 WE mit 50 m<sup>2</sup>
  - 4 WE mit 70 m<sup>2</sup>
  - 2 WE mit 100 m<sup>2</sup>
  - 1 WE mit 115 m<sup>2</sup>

In Tab. 24 ist die Obergrenze für die max. vorzuschreibende Stellplatzanzahl für das oben beschriebene Wohngebäude in jeweils **zentraler Lage** dargestellt.

<b>Obergrenze für die max. vorzuschreibende Stellplatzanzahl für das angenommene Wohngebäude mit 10 Wohneinheiten in Beispiel 2 (zentrale Lage)</b>							
<b>Gemeinde</b>	<b>Klasse der Gemeinde</b>	<b>3 Wohneinheiten je 50 m<sup>2</sup></b>	<b>4 Wohneinheiten je 70 m<sup>2</sup></b>	<b>2 Wohneinheiten je 100 m<sup>2</sup></b>	<b>1 Wohneinheit mit 115 m<sup>2</sup></b>	<b>Stellplatzzahl ohne zu berücksichtigende Reduktion</b>	<b>Stellplatzzahl mit Reduktion von 15% bei Wohngebäuden mit mehr als 5 Wohnungen</b>
Innsbruck	I	3,0	6,0	3,4	1,8	14,2	12,1
Kufstein	I	3,0	6,0	3,4	1,8	14,2	12,1
Schwaz	I	3,0	6,0	3,4	1,8	14,2	12,1
Lienz	I	3,0	6,0	3,4	1,8	14,2	12,1
Imst	I	3,0	6,0	3,4	1,8	14,2	12,1
Kitzbühel	I	3,0	6,0	3,4	1,8	14,2	12,1
Landeck	I	3,0	6,0	3,4	1,8	14,2	12,1
Reutte	I	3,0	6,0	3,4	1,8	14,2	12,1
Telfs	I	3,0	6,0	3,4	1,8	14,2	12,1
Hall i. T.	I	3,0	6,0	3,4	1,8	14,2	12,1
Wörgl	I	3,0	6,0	3,4	1,8	14,2	12,1
St. Johann i. T.	I	3,0	6,0	3,4	1,8	14,2	12,1
Wattens	I	3,0	6,0	3,4	1,8	14,2	12,1
Kundl	I	3,0	6,0	3,4	1,8	14,2	12,1
Völs	I	3,0	6,0	3,4	1,8	14,2	12,1
Rum	I	3,0	6,0	3,4	1,8	14,2	12,1
Neustift i. St.	II	4,2	8,4	4,8	2,5	19,9	16,9
Westendorf	III	5,4	10,8	6,0	3,2	25,4	21,6
Oetz	III	5,4	10,8	6,0	3,2	25,4	21,6
Aldrans	I	3,0	6,0	3,4	1,8	14,2	12,1
Oberperfuss	III	5,4	10,8	6,0	3,2	25,4	21,6
Fliess	II	4,2	8,4	4,8	2,5	19,9	16,9
Angerberg	III	5,4	10,8	6,0	3,2	25,4	21,6
Gerlos	III	5,4	10,8	6,0	3,2	25,4	21,6
Stumm	III	5,4	10,8	6,0	3,2	25,4	21,6

**Tab. 24** Gemeindespezifische Obergrenze für die max. vorzuschreibende Stellplatzanzahl für das angenommene Mehrfamilienhaus mit 10 Wohneinheiten in Beispiel 2 (zentrale Lage)

In Tab. 25 ist die Obergrenze für die max. vorzuschreibende Stellplatzanzahl für das in einer **Randlage** gelegene, oben beschriebene Wohngebäude angeführt.

<b>Obergrenze für die max. vorzuschreibende Stellplatzanzahl für das angenommene Wohngebäude mit 10 Wohneinheiten in Beispiel 2 (Randlage)</b>							
<b>Gemeinde</b>	<b>Klasse der Gemeinde</b>	<b>3 Wohneinheiten je 50 m<sup>2</sup></b>	<b>4 Wohneinheiten je 70 m<sup>2</sup></b>	<b>2 Wohneinheiten je 100 m<sup>2</sup></b>	<b>1 Wohneinheit mit 115 m<sup>2</sup></b>	<b>Stellplatzzahl ohne zu berücksichtigende Reduktion</b>	<b>Stellplatzzahl mit Reduktion von 15% bei Wohngebäuden mit mehr als 5 Wohnungen</b>
Innsbruck	I	3,6	7,2	4,0	2,2	17,0	14,5
Kufstein	I	3,6	7,2	4,0	2,2	17,0	14,5
Schwaz	I	3,6	7,2	4,0	2,2	17,0	14,5
Lienz	I	3,6	7,2	4,0	2,2	17,0	14,5
Imst	I	3,6	7,2	4,0	2,2	17,0	14,5
Kitzbühel	I	3,6	7,2	4,0	2,2	17,0	14,5
Landeck	I	3,6	7,2	4,0	2,2	17,0	14,5
Reutte	I	3,6	7,2	4,0	2,2	17,0	14,5
Telfs	I	3,6	7,2	4,0	2,2	17,0	14,5
Hall i. T.	I	3,6	7,2	4,0	2,2	17,0	14,5
Wörgl	I	3,6	7,2	4,0	2,2	17,0	14,5
St. Johann i. T.	I	3,6	7,2	4,0	2,2	17,0	14,5
Wattens	I	3,6	7,2	4,0	2,2	17,0	14,5
Kundl	I	3,6	7,2	4,0	2,2	17,0	14,5
Völs	I	3,6	7,2	4,0	2,2	17,0	14,5
Rum	I	3,6	7,2	4,0	2,2	17,0	14,5
Neustift i. St.	II	4,8	9,6	5,6	3,0	23,0	19,6
Westendorf	III	6,0	12,0	6,6	3,5	28,1	23,9
Oetz	III	6,0	12,0	6,6	3,5	28,1	23,9
Aldrans	I	3,6	7,2	4,0	2,2	17,0	14,5
Oberperfuss	III	6,0	12,0	6,6	3,5	28,1	23,9
Fliess	II	4,8	9,6	5,6	3,0	23,0	19,6
Angerberg	III	6,0	12,0	6,6	3,5	28,1	23,9
Gerlos	III	6,0	12,0	6,6	3,5	28,1	23,9
Stumm	III	6,0	12,0	6,6	3,5	28,1	23,9

**Tab. 25** Gemeindespezifische Obergrenze für die max. vorzuschreibende Stellplatzanzahl für das angenommene Wohngebäude mit 10 Wohneinheiten in Beispiel 2 (Randlage)

## 5.5 Gegenüberstellung der Ergebnisse

In Tab. 26 sind die derzeit gem. Stellplatzverordnung/Stellplatzrichtlinie vorgeschriebenen Mindestanzahlen an zu errichtenden Stellplätzen den maximal zulässig vorzuschreibenden Anzahlen an Stellplätzen (gem. Modifikationsvorschlag) des in Beispiel 2 (vgl. Kap. 3.3.3) angenommenen Wohngebäudes mit 10 Wohneinheiten gegenübergestellt. Zur Veranschaulichung des Effekts einer **Reduktion der vorzuschreibenden Stellplatzzahl von 15% bei Wohnanlagen (Wohngebäude mit mehr als 5 Wohnungen)** werden die Werte **mit und ohne** Reduktionsfaktor in die Gegenüberstellung aufgenommen.

Es zeigt sich, dass für einen Standort in zentraler Lage, **20** der 25 untersuchten **Gemeinden** mit den derzeit vorgeschriebenen Stellplatzzahlen, **über** den, gem. dem Modifikationsvorschlag berechneten Werten (**bei Berücksichtigung der Reduktion von 15%**) liegen und diese Gemeinden daher von einer Einschränkung in der vorzuschreibenden Anzahl an Stellplätzen betroffen wären.

In insgesamt **16 Gemeinden** gilt dasselbe für einen Standort in **Randlage** (siehe Tab. 26).

In den Gemeinden Schwaz, Kitzbühel, Neustift i. St. und Gerlos befindet sich der gem. der Stellplatzverordnung vorgesehene Wert **zwischen** dem, in Abhängigkeit der Lage festgelegten Werten gem. dem Modifikationsvorschlag (unter Berücksichtigung der Reduktion von 15% bei Wohngebäuden mit mehr als 5 Wohnungen).

Von besonders starken Einschränkungen wären die Gemeinden Wattens, Kundl, Völs, Aldrans und Stumm betroffen. Die größte Einschränkung von 12 Stellplätzen (34 auf 22 Stellplätze) wurde für die Gemeinde Stumm in zentraler Lage berechnet.

<b>Gegenüberstellung der berechneten Obergrenzen für die max. vorzuschreibende Stellplatzanzahl mit den derzeitigen Bestimmungen für das angenommene Wohngebäude mit 10 Wohneinheiten in Beispiel 2</b>					
Gemeinde	Vorgeschriebene Anzahl an Stellplätzen gem. bestehender Verordnung / Richtlinie	Obergrenze für die max. vorzuschreibende Stellplatzanzahl in <u>zentraler Lage</u>		Obergrenze für die max. vorzuschreibende Stellplatzanzahl in <u>Randlage</u>	
		Ohne Berücksichtigung der Reduktion von 15% bei Wohnanlagen	Mit Berücksichtigung der Reduktion von 15% bei Wohnanlagen	Ohne Berücksichtigung der Reduktion von 15% bei Wohnanlagen	Mit Berücksichtigung der Reduktion von 15% bei Wohnanlagen
Innsbruck	11,0	14,2	12,1	17,0	14,5
Kufstein	12,0	14,2	12,1	17,0	14,5
Schwaz	13,5	14,2	12,1	17,0	14,5
Lienz	17,5	14,2	12,1	17,0	14,5
Imst	20,0	14,2	12,1	17,0	14,5
Kitzbühel	14,0	14,2	12,1	17,0	14,5
Landeck	20,5	14,2	12,1	17,0	14,5
Reutte	16,0	14,2	12,1	17,0	14,5
Telfs	15,5	14,2	12,1	17,0	14,5
Hall i. T.	17,5	14,2	12,1	17,0	14,5
Wörgl	19,0	14,2	12,1	17,0	14,5
St. Johann i. T.	14,6	14,2	12,1	17,0	14,5
Wattens	21,5	14,2	12,1	17,0	14,5
Kundl	21,7	14,2	12,1	17,0	14,5
Völs	22,0	14,2	12,1	17,0	14,5
Rum	19,5	14,2	12,1	17,0	14,5
Neustift i. St.	17,0	19,9	16,9	23,0	19,6
Westendorf	13,3	25,4	21,6	28,1	23,9
Oetz	20,5	25,4	21,6	28,1	23,9
Aldrans	23,0	14,2	12,1	17,0	14,5
Oberperfuss	24,0	25,4	21,6	28,1	23,9
Fliess	20,0	19,9	16,9	23,0	19,6
Angerberg	14,3	25,4	21,6	28,1	23,9
Gerlos	22,6	25,4	21,6	28,1	23,9
Stumm	33,8	25,4	21,6	28,1	23,9

**Tab. 26** Gegenüberstellung der berechneten Obergrenzen für die max. vorzuschreibende Stellplatzanzahl mit den derzeitigen Bestimmungen für das angenommene Wohngebäude mit 10 Wohneinheiten in Beispiel 2

... keine Einschränkung
... Einschränkung

## 5.6 Kosteneinsparungspotential für den Bauträger bzw. den Eigentümer/Mieter der Wohnung bei Anwendung des Modifikationsvorschlages

In Tab. 27 und Tab. 28 wurden die **Kosten** für die Errichtung der erforderlichen Stellplätze nach den **bestehenden Bestimmungen** den **Kosten** für die Errichtung der erforderlichen Stellplätze bei **Anwendung des Modifikationsvorschlages** unter Anwendung des in Kap. 3.3.3 beschriebenen Beispiels 2 (Wohngebäude mit 10 Wohneinheiten) gegenübergestellt. Dabei wurde den Berechnungen in Tab. 27 die berechnete Stellplatzzahl ohne die vorgesehene Reduktion von 15% und in Tab. 28 die um 15% reduzierte Stellplatzzahl für Wohngebäude mit mehr als 5 Wohnungen zugrunde gelegt.

Als Kosten für Stellplatzerrichtungskosten wurden die, ab dem 1. August 2014 gültigen Beiträge der Wohnbauförderung angenommen (vgl. Kap. 3.3.4):

Stellplatzkosten:

- Kosten je Stellplatz bei Typus „Flugdach“: 9.225 [€]
- Kosten je Stellplatz bei Typus „Tiefgarage“: 16.605 [€]

Unter allen untersuchten Gemeinden weist die Gemeinde Westendorf mit 13,3 Stellplätzen – abgesehen von Innsbruck und Kufstein – die geringste Anzahl an erforderlichen Stellplätzen und mit einer Summe von 123.000 € (Flugdach) bzw. 221.000 € (Tiefgarage) die geringsten Kosten für die Bereitstellung der erforderlichen Anzahl an Stellplätzen auf. In der Gemeinde Stumm werden rund 20 Stellplätze mehr gefordert, was im Vergleich zu Westendorf einem Kostenmehraufwand von 154 % entspricht (Flugdach 312.000 €; Tiefgarage: 561.000 €).

Unter Anwendung des Modifikationsvorschlages **ohne Berücksichtigung der Reduktion der Stellplatzzahl von 15%** (siehe Tab. 27) könnten in der Gemeinde Aldrans aufgrund der großen Differenz zwischen der derzeit vorgesehenen Anzahl an Stellplätzen und der, gem. dem Modifikationsvorschlag vorgesehenen Anzahl an Stellplätzen bei der Errichtung der Stellplätze in zentraler Lage (Stellplatztypus „Tiefgarage“) insgesamt 146.000 € eingespart werden. Dies stellt das höchste absolute Einsparungspotential aller untersuchten Gemeinden dar und entspricht einem prozentuellen Kostenreduktionspotential von 38%.

Bei **Berücksichtigung der Reduktion der Stellplatzzahl von 15%** (siehe Tab. 28) ergibt sich ein maximales Kostenreduktionspotential von rund 203.000 €, welches sich für den Stellplatztypus „Tiefgarage“ in der Gemeinde Stumm errechnet. Das höchste relative Reduktionspotential errechnet sich auch in Tab. 28 für die Gemeinde Aldrans.

Für Gemeinden, welche durch die Anwendung des Modifikationsvorschlages der Stellplatzbestimmungen nicht eingeschränkt werden, wurde die Kostendifferenz nicht berechnet.

Kostenvergleich / Kostenreduktion durch Anwendung des Modifikationsvorschlages auf das angenommene Wohngebäude mit 10 Wohneinheiten in Beispiel 2 ohne Berücksichtigung der Reduktion der Stellplatzzahl von 15% bei Wohngebäuden mit mehr als 5 Wohnungen																		
	Kosten gem. Beiträgen aus den Bestimmungen der Wohnbauförderung ab dem 01.08.2014				Kosten gem. Modifikationsvorschlag "zentrale Lage"			Kosten gem. Modifikationsvorschlag "Randlage"			Reduktionspotential der Kosten "Flugdach" in zentraler Lage		Reduktionspotential der Kosten "Flugdach" in Randlage		Reduktionspotential der Kosten "Tiefgarage" in zentraler Lage		Reduktionspotential der Kosten "Tiefgarage" in Randlage	
	Anzahl an erforderlichen Stellplätzen	Kosten "Flugdach" [€]	Kosten "Tiefgarage" [€]	Index [Westendorf]	Anzahl an erforderlichen Stellplätzen	Kosten "Flugdach" [€]	Kosten "Tiefgarage" [€]	Anzahl an erforderlichen Stellplätzen	Kosten "Flugdach" [€]	Kosten "Tiefgarage" [€]	absolut [€]	in %	absolut [€]	in %	absolut [€]	in %	absolut [€]	in %
Innsbruck	11	101.475	182.655	83	14,2	130.995	235.791	17,0	156.825	282.285	-	-	-	-	-	-	-	-
Kufstein	12	110.700	199.260	90	14,2	130.995	235.791	17,0	156.825	282.285	-	-	-	-	-	-	-	-
Schwaz	13,5	124.538	224.168	102	14,2	130.995	235.791	17,0	156.825	282.285	-	-	-	-	-	-	-	-
Lienz	17,5	161.438	290.588	132	14,2	130.995	235.791	17,0	156.825	282.285	-30.443	-19	-4.613	-3	-54.797	-19	-8.303	-3
Imst	20	184.500	332.100	150	14,2	130.995	235.791	17,0	156.825	282.285	-53.505	-29	-27.675	-15	-96.309	-29	-49.815	-15
Kitzbühel	14	129.150	232.470	105	14,2	130.995	235.791	17,0	156.825	282.285	-	-	-	-	-	-	-	-
Landeck	20,5	189.113	340.403	154	14,2	130.995	235.791	17,0	156.825	282.285	-58.118	-31	-32.288	-17	-104.612	-31	-58.118	-17
Reutte	16	147.600	265.680	120	14,2	130.995	235.791	17,0	156.825	282.285	-16.605	-11	-	-	-29.889	-11	-	-
Telfs	15,5	142.988	257.378	117	14,2	130.995	235.791	17,0	156.825	282.285	-11.993	-8	-	-	-21.587	-8	-	-
Hall i. T.	17,5	161.438	290.588	132	14,2	130.995	235.791	17,0	156.825	282.285	-30.443	-19	-4.613	-3	-54.797	-19	-8.303	-3
Wörgl	19	175.275	315.495	143	14,2	130.995	235.791	17,0	156.825	282.285	-44.280	-25	-18.450	-11	-79.704	-25	-33.210	-11
St. Johann i. T.	14,6	134.685	242.433	110	14,2	130.995	235.791	17,0	156.825	282.285	-3.690	-3	-	-	-6.642	-3	-	-
Wattens	21,5	198.338	357.008	162	14,2	130.995	235.791	17,0	156.825	282.285	-67.343	-34	-41.513	-21	-121.217	-34	-74.723	-21
Kundl	21,7	200.183	360.329	163	14,2	130.995	235.791	17,0	156.825	282.285	-69.188	-35	-43.358	-22	-124.538	-35	-78.044	-22
Völs	22	202.950	365.310	165	14,2	130.995	235.791	17,0	156.825	282.285	-71.955	-35	-46.125	-23	-129.519	-35	-83.025	-23
Rum	19,5	179.888	323.798	147	14,2	130.995	235.791	17,0	156.825	282.285	-48.893	-27	-23.063	-13	-88.007	-27	-41.513	-13
Neustift i. St.	17	156.825	282.285	128	19,9	183.578	330.440	23,0	212.175	381.915	-	-	-	-	-	-	-	-
Westendorf	13,3	122.693	220.847	100	25,4	234.315	421.767	28,1	259.223	466.601	-	-	-	-	-	-	-	-
Oetz	20,5	189.113	340.403	154	25,4	234.315	421.767	28,1	259.223	466.601	-	-	-	-	-	-	-	-
Aldrans	23	212.175	381.915	173	14,2	130.995	235.791	17,0	156.825	282.285	-81.180	-38	-55.350	-26	-146.124	-38	-99.630	-26
Oberperfuß	24	221.400	398.520	180	25,4	234.315	421.767	28,1	259.223	466.601	-	-	-	-	-	-	-	-
Fliess	20	184.500	332.100	150	19,9	183.578	330.440	23,0	212.175	381.915	-923	-1	-	-	-1.661	-1	-	-
Angerberg	14,3	131.918	237.452	108	25,4	234.315	421.767	28,1	259.223	466.601	-	-	-	-	-	-	-	-
Gerlos	22,6	208.485	375.273	170	25,4	234.315	421.767	28,1	259.223	466.601	-	-	-	-	-	-	-	-
Stumm	33,8	311.805	561.249	254	25,4	234.315	421.767	28,1	259.223	466.601	-77.490	-25	-52.583	-17	-139.482	-25	-94.649	-17

Tab. 27 Kostenvergleich / Kostenreduktion durch Anwendung des Modifikationsvorschlages auf das angenommene Wohngebäude mit 10 Wohneinheiten in Beispiel 2 ohne Berücksichtigung der Reduktion der Stellplatzzahl von 15 % bei Wohngebäuden mit mehr als 5 Wohnungen.

Kostenvergleich / Kostenreduktion durch Anwendung des Modifikationsvorschlages auf das angenommene Wohngebäude mit 10 Wohneinheiten in Beispiel 2 mit Berücksichtigung der Reduktion der Stellplatzzahl von 15% bei Wohngebäuden mit mehr als 5 Wohnungen																			
Kosten gem. Beiträgen aus den Bestimmungen der Wohnbauförderung ab dem 01.08.2014					Kosten gem. Modifikationsvorschlag "zentrale Lage"			Kosten gem. Modifikationsvorschlag "Randlage"			Reduktionspotential der Kosten "Flugdach" in zentraler Lage		Reduktionspotential der Kosten "Flugdach" in Randlage		Reduktionspotential der Kosten "Tiefgarage" in zentraler Lage		Reduktionspotential der Kosten "Tiefgarage" in Randlage		
	Anzahl an erforderlichen Stellplätzen	Kosten "Flugdach" [€]	Kosten "Tiefgarage" [€]	Index [Westendorf]	Anzahl an erforderlichen Stellplätzen	Kosten "Flugdach" [€]	Kosten "Tiefgarage" [€]	Anzahl an erforderlichen Stellplätzen	Kosten "Flugdach" [€]	Kosten "Tiefgarage" [€]	absolut [€]	in %	absolut [€]	in %	absolut [€]	in %	absolut [€]	in %	
Innsbruck	11	101.475	182.655	83	12,1	111.346	200.422	14,5	133.301	239.942	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Kufstein	12	110.700	199.260	90	12,1	111.346	200.422	14,5	133.301	239.942	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Schwaz	13,5	124.538	224.168	102	12,1	111.346	200.422	14,5	133.301	239.942	-13.192	-11	-	-	-23.745	-11	-	-	-
Lienz	17,5	161.438	290.588	132	12,1	111.346	200.422	14,5	133.301	239.942	-50.092	-31	-28.136	-17	-90.165	-31	-50.645	-17	-
Imst	20	184.500	332.100	150	12,1	111.346	200.422	14,5	133.301	239.942	-73.154	-40	-51.199	-28	-131.678	-40	-92.158	-28	-
Kitzbüchel	14	129.150	232.470	105	12,1	111.346	200.422	14,5	133.301	239.942	-17.804	-14	-	-	-32.048	-14	-	-	-
Landeck	20,5	189.113	340.403	154	12,1	111.346	200.422	14,5	133.301	239.942	-77.767	-41	-55.811	-30	-139.980	-41	-100.460	-30	-
Reutte	16	147.600	265.680	120	12,1	111.346	200.422	14,5	133.301	239.942	-36.254	-25	-14.299	-10	-65.258	-25	-25.738	-10	-
Telfs	15,5	142.988	257.378	117	12,1	111.346	200.422	14,5	133.301	239.942	-31.642	-22	-9.686	-7	-56.955	-22	-17.435	-7	-
Hall i. T.	17,5	161.438	290.588	132	12,1	111.346	200.422	14,5	133.301	239.942	-50.092	-31	-28.136	-17	-90.165	-31	-50.645	-17	-
Wörgl	19	175.275	315.495	143	12,1	111.346	200.422	14,5	133.301	239.942	-63.929	-36	-41.974	-24	-115.073	-36	-75.553	-24	-
St. Johann i. T.	14,6	134.685	242.433	110	12,1	111.346	200.422	14,5	133.301	239.942	-23.339	-17	-1.384	-1	-42.011	-17	-2.491	-1	-
Wattens	21,5	198.338	357.008	162	12,1	111.346	200.422	14,5	133.301	239.942	-86.992	-44	-65.036	-33	-156.585	-44	-117.065	-33	-
Kundl	21,7	200.183	360.329	163	12,1	111.346	200.422	14,5	133.301	239.942	-88.837	-44	-66.881	-33	-159.906	-44	-120.386	-33	-
Völs	22	202.950	365.310	165	12,1	111.346	200.422	14,5	133.301	239.942	-91.604	-45	-69.649	-34	-164.888	-45	-125.368	-34	-
Rum	19,5	179.888	323.798	147	12,1	111.346	200.422	14,5	133.301	239.942	-68.542	-38	-46.586	-26	-123.375	-38	-83.855	-26	-
Neustift i. St.	17	156.825	282.285	128	16,9	156.041	280.874	19,6	180.349	324.628	-784	-1	-	-	-1.411	0	-	-	-
Westendorf	13,3	122.693	220.847	100	21,6	199.168	358.502	23,9	220.339	396.610	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Oetz	20,5	189.113	340.403	154	21,6	199.168	358.502	23,9	220.339	396.610	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aldrans	23	212.175	381.915	173	12,1	111.346	200.422	14,5	133.301	239.942	-100.829	-48	-78.874	-37	-181.493	-48	-141.973	-37	-
Oberperfuß	24	221.400	398.520	180	21,6	199.168	358.502	23,9	220.339	396.610	-22.232	-10	-1.061	0	-40.018	-10	-1.910	0	-
Fliess	20	184.500	332.100	150	16,9	156.041	280.874	19,6	180.349	324.628	-28.459	-15	-4.151	-2	-51.226	-15	-7.472	-2	-
Angerberg	14,3	131.918	237.452	108	21,6	199.168	358.502	23,9	220.339	396.610	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gerlos	22,6	208.485	375.273	170	21,6	199.168	358.502	23,9	220.339	396.610	-9.317	-4	-	-	-16.771	-4	-	-	-
Stumm	33,8	311.805	561.249	254	21,6	199.168	358.502	23,9	220.339	396.610	-112.637	-36	-91.466	-29	-202.747	-36	-164.639	-29	-

Tab. 28 Kostenvergleich / Kostenreduktion durch Anwendung des Modifikationsvorschlages auf das angenommene Wohngebäude mit 10 Wohneinheiten in Beispiel 2 mit Berücksichtigung der Reduktion der Stellplatzzahl von 15 % bei Wohngebäuden mit mehr als 5 Wohnungen

## 5.7 Erforderlicher Stellplatzbedarf im öffentlichen Straßenraum – Stellplatzanzahl und Kosten

Zur Bewältigung von temporären Engpässen im Stellplatzangebot durch im Haushalt der Eltern lebende Kinder mit eigenem Pkw oder durch Spitzenzeiten im Besucherverkehr u.ä., soll im Bereich von neu zu erschließenden Siedlungsbereichen bzw. von bereits gewidmeten und erschlossenen, jedoch noch nicht bebauten Flächen, zusätzlich zu den erforderlichen Stellplätzen im privaten Grundstücksbereich eine gewisse Anzahl an Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum zur Verfügung gestellt werden.

Für die Ermittlung der erforderlichen **Stellplatzanzahl** werden folgende Berechnungen in Abhängigkeit der Lage des Planungsstandortes in **zentraler Lage** oder **Randlage** (vgl. Kap. ) angesetzt:

- **10 %** der zu erwartenden Anzahl an **Haushalten** im neuen Siedlungsbereich (**zentrale Lage**)
- **20 %** der zu erwartenden Anzahl an **Haushalten** im neuen Siedlungsbereich (**Randlage**)

Die mit der Errichtung der Stellplätze verbundenen **Kosten** müssten mit kommunalen Haushaltsgeldern bezahlt werden. Die Berechnung der Kostenhöhe beruht dabei auf folgenden Annahmen:

- |  |                 |                   |
|--|-----------------|-------------------|
| • durchschnittlich erforderliche Fläche für einen Stellplatz (inkl. anteilige Fahrgassen und sonstige erforderliche Flächen) |                 | 15 m <sup>2</sup> |
| • Errichtungskosten je m <sup>2</sup>  |                 | 120 €             |
| • Grundkosten je m <sup>2</sup>  | (zentrale Lage) | 150 €             |
|  | (Randlage)      | 50 €              |

Die Anordnung der Stellplätze hat dabei in der Regel nach § 8 der TBO 2011 zu erfolgen, wonach die *Abstellmöglichkeiten von der betreffenden baulichen Anlage höchstens 300m, gemessen nach der kürzesten Wegverbindung, entfernt sein darf.*

Unter Anwendung der oben genannten Berechnungsgrundlagen auf das Wohngebäude mit 10 Wohneinheiten aus Beispiel 2 (vgl. Kap.3.3.3) errechnen sich folgender Stellplatzbedarf und damit in Verbindung stehende Kosten für die Gemeinde:

<b>Gemeindekosten unter Annahme des Wohngebäudes mit 10 Wohneinheiten in Beispiel 2</b>		
	<b>Zentrale Lage</b>	<b>Randlage</b>
<b>Anzahl an erforderlichen Stellplätzen</b>	1	2
<b>Kosten:</b>		
- <b>Errichtungskosten:</b>	15 * 120 € = 1.800 €	30 * 120 € = 3.600 €
- <b>Grundkosten:</b>	15 * 150 € = 2.250 €	30 * 50 € = 1.500 €
<b>Gesamtkosten:</b>	<b>4.050 €</b>	<b>5.100 €</b>

**Tab. 29 Anzahl der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum und damit verbundene Gemeindekosten bei Annahme des Wohngebäudes mit 10 Wohneinheiten in Beispiel 2**

Für das angenommene Wohngebäude mit 10 Wohneinheiten errechnen sich ein Bedarf von 1 bzw. 2 Stellplätzen und Gemeindekosten zwischen 4.050 € (zentrale Lage) und 5.100 € (Randlage).

Zur Gewinnung der für die Stellplatzerrichtung erforderlichen Flächen müssen diese im Zuge der Erschließung und der Baulandwidmung des geplanten Siedlungsbereichs von den betroffenen Grundeigentümern an die Gemeinde abgetreten werden.

Durch die Anordnung von allgemein nutzbaren Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum für Besucher wäre eine bessere Zugänglichkeit der ansonsten häufig in den Tiefgaragen (meist versperrte Garagenzufahrt) angeordneten Besucherstellplätze gegeben.

## 6 ZUSAMMENFASSUNG – SCHLUSSFOLGERUNGEN

Die Bereitstellung von kostengünstigem Wohnraum ist in Tirol seit Jahren ein zentrales Thema der Raumordnungspolitik. Die Diskussion wird geprägt durch die hohen Grundstückspreise einerseits und die hohen Baukosten andererseits. Bei den Baukosten mit von Bedeutung sind die Kosten für die Bereitstellung der erforderlichen PKW-Stellplätze. Gem. der Tiroler Bauordnung obliegt die Festlegung der erforderlichen Anzahl an Stellplätzen den Gemeinden. In manchen Gemeinden werden in den dafür beschlossenen Verordnungen / Richtlinien bis zu 3 Stellplätze je Wohneinheit zuzüglich Abstellplätze für Besucher als Mindestanzahl vorgeschrieben.

Im Sinne der Kostenreduktion im Wohnungsbau wurde die derzeit geltende Rechtslage zur Stellplatzverpflichtung im Hinblick auf eine mögliche Reduktion der Stellplatzverpflichtung evaluiert und ein Modifikationsvorschlag ausgearbeitet, der die Festlegung eines Maximalwertes von vorzuschreibenden Stellplätzen durch die Gemeinden vorsieht.

Als Grundlage für die Bestimmung dieses Maximalwertes wurden folgende Kriterien zu Hilfe gezogen:

- Größe der Wohneinheit
- Klassifizierung der Gemeinde:
  - Bevölkerungsdichte bezogen auf die Siedlungsfläche auf Gemeindeebene
  - Anzahl der Kurse pro Tag in den nächstgelegene Bezirkshauptort bzw. Bezirksgemeinde mit über 10.000 EW<sup>8</sup> im ÖPNRV
  - Fahrzeit in die nächstgelegene Bezirkshauptstadt mit dem ÖPNRV
- Lage des Planungsstandortes innerhalb der Gemeinde
- Anzahl der Wohnungen im Wohngebäude

Unter Anwendung des in Kapitel 5.1.3 beschriebenen Berechnungsschlüssels kann jede Gemeinde einer Kategorie zugeordnet werden und dadurch der durch die Gemeinde mögliche, vorzuschreibende Maximalwert bestimmt werden.

Es hat sich gezeigt, dass die teilweise massiven Unterschiede in den Stellplatzfestlegungen in grundsätzlich ähnlich strukturierten Gemeinden durch die An-

---

<sup>8</sup> vgl. Tab. 6 und die darin angeführte Sonderregelung für St. Johann i. T.

wendung des Modifikationsvorschlages in vielen Fällen angeglichen bzw. die Obergrenze für die max. vorzuschreibende Stellplatzanzahl nach unten korrigiert werden konnte. Für ein Wohngebäude mit 10 Wohneinheiten ergeben sich potentielle Kostenreduktionen für den Bauträger und damit entsprechende Einsparungen für die Wohnungseigentümer/-mieter von bis zu **146.000 Euro ohne Reduktion der Stellplatzzahl** bei Wohngebäuden mit mehr als 5 Wohnungen und von **203.000 Euro bei Berücksichtigung der Reduktion**.

Die Festlegung von Obergrenzen für die maximal vorzuschreibende Stellplatzanzahl bedeutet, dass zeitlich befristet auftretende Bedarfsspitzen nicht immer außerhalb des öffentlichen Straßenraumes abgedeckt werden können. Zur Berücksichtigung derartiger Spitzen (wenn z.B. die bereits volljährigen Kinder noch im elterlichen Haushalt wohnen aber bereits selbst einen PKW haben) erfordert die Bereitstellung eines beschränkten Stellplatzangebotes im öffentlichen Straßenraum, insbesondere bei der Erschließung neuer Siedlungsgebiete bzw. bei deren wesentlicher baulicher Verdichtung. Die Abdeckung derartiger Bedarfsspitzen auf privaten Grundflächen ist insofern ineffizient, als diese Stellplätze jeweils nur einem sehr begrenzten Nutzerkreis zur Verfügung stehen (Eigentümer bzw. Mieter oder Besucher der jeweiligen Wohnanlage), während öffentliche Stellplätze von verschiedenen Interessenten genutzt werden können und die Nutzung dieser Stellplätze im direkten Einflussbereich der Gemeinde liegt (zeitliche Begrenzung der Parkdauer, Gebührenpflicht). Es wird daher empfohlen, je nach Lage eines Siedlungsgebietes im Siedlungsverband öffentliche Stellplätze im Umfang von 10 bis 20 % der Zahl der Haushalte des jeweiligen Gebietes bereitzustellen.

Abschließend ist darauf hinzuweisen, dass die vorgeschlagenen Maximalgrenzen lediglich die Stellplatzvorschreibungen der Gemeinden betreffen. Die Möglichkeit zur Errichtung von zusätzlichen Stellplätzen über die Vorschreibung der Gemeinde bleibt dem Bauwerber unbenommen.

## QUELLENVERZEICHNIS

- [1] Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) 03.07.11: Organisation und Anzahl der Stellplätze für den Individualverkehr; Ausgabe 1. Mai 2008
- [2] Österreichische Forschungsgemeinschaft Straße und Verkehr, Arbeitsgruppe Stadtverkehr: Grundlagen und Motive bezüglich der Organisation und der Anzahl der Stellplätze für Fahrzeuge im Individualverkehr, Arbeitspapier Nr. 1; Ausgabe Jänner 2001
- [3] ÖROK, Schriftenreihe Nr. 75; Erreichbarkeitsverhältnisse in Österreich; Wien 1989, S. 15-16, S. 27
- [4] Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen, ÖPNV und Siedlungsentwicklung – Planungshilfe für die kommunale Begleitplanung, Köln 1999; S. 17, S. 30 ff
- [5] Cerwenka P, Hauger G., Hörl B., Klamer M.; Grundlagen der Verkehrsplanung; IVS, TU-Wien 2003; Blatt 6-95, Blatt 6-81, Blatt 6-112
- [6] VCÖ; Mobilitätssicherung im Wohnbau statt Parkplatz-Zwang; Factsheet; 2013
- [7] VCÖ; PKW-Stellplatzverpflichtung verteuert Wohnbau; Wien 2013
- [8] VCÖ; Wie Wohnen Mobilität lenkt; Schriftenreihe „Mobilität mit Zukunft“ 4/2010; 2010
- [9] VCÖ; Parkplatz-Gesetze sind nicht mehr zeitgemäß; Factsheet; 2009
- [10] VCÖ; VCÖ-Studie: So ist Verkehrskollaps in Ballungsräumen zu verhindern; Factsheet 2008
- [11] VCÖ; Abgabe für Großparkplätze einführen; Factsheet 2007

## **DATENVERFÜGBARKEIT**

Für die Berechnung der Obergrenze für die max. vorzuschreibende Stellplatzanzahl sind folgende Daten erforderlich:

- Fahrplan des Verkehrsverbundes Tirol (VVT)
  - Anzahl der Kurse
  - Fahrzeit
- Gemeindespezifische Bevölkerungsdichteangaben (ÖSTAT)
  - Bevölkerungsdichte je km<sup>2</sup> Siedlungsfläche

Die Fahrplandaten sind beim VVT bzw. beim Sachgebiet Verkehrsplanung des Amtes der Tiroler Landesregierung verfügbar.

Die Daten zur Bevölkerungsdichte liegen beim ÖSTAT für Raster mit 125 m bzw. 250 m Seitenlänge vor, ihre Bereitstellung ist kostenpflichtig.