

Leitfaden

Stellplatzverordnung

Erlassung von Gemeindeverordnungen zur Festlegung von Abstellmöglichkeiten für Kraftfahrzeuge

Projektbezogenes Mobilitätskonzept

Mögliche Reduktion der Anzahl von Stellplätzen

Amt der Tiroler Landesregierung

April 2026

Inhaltsverzeichnis

1.	Leitfaden Stellplatzverordnung.....	3
1.1.	Einleitung.....	3
1.2.	Rechtliche und fachliche Grundlagen.....	4
1.2.1	Rechtliche Grundlagen	4
1.2.2.	Fachliche Grundlagen	5
1.3.	Bautechnische Aspekte	6
1.4.	Raumordnerische Aspekte.....	6
1.5.	Bestandsanalyse	7
1.5.1.	Grundlagen der Bedarfsberechnung.....	7
1.6.	Ansätze für die Ermittlung der erforderlichen Stellplatzanzahl.....	7
1.6.1	Stellplatzbedarf gemäß RVS-Richtwerten	7
1.6.2.	Gemeindespezifische Anpassung des Stellplatzschlüssels.....	9
1.6.3.	Berücksichtigung der Stellplatzhöchstzahlenverordnung 2025.....	9
1.6.4.	Wohnbauvorhaben mit besonderen Verwendungszwecken.....	10
1.7.	Verordnungserlassung	10
1.7.1.	Allgemeines	10
1.7.2.	Verordnungserlassung.....	10
1.7.3.	Verordnungsinhalt.....	11
2.	Leitfaden: Projektbezogenes Mobilitätskonzept	12
2.1.	Stellplatzreduktion bei projektbezogenen Mobilitätskonzepten und besonderer Verwendung	12
2.1.1	Allgemeines	12
2.1.2	Inhalt eines projektbezogenen Mobilitätskonzeptes.....	13
2.1.3	Beispiele für Maßnahmen zur Reduktion des Stellplatzbedarfs.....	14
Anhang	16
Anhang 1:	Kontaktstellen	16
Anhang 2:	Begriffsbestimmungen	17
Anhang 3:	Abkürzungsverzeichnis.....	19
Anhang 4:	Literaturverzeichnis und verwendete Quellen.....	20
Anhang 5:	Muster für eine Stellplatzverordnung	21
Anhang 6:	Tabelle RVS 03.07.11	26
Anhang 7:	Rechtliche Grundlagen	27
Impressum.....	37

1. Leitfaden Stellplatzverordnung

1.1. Einleitung

In der Tiroler Nachhaltigkeits- und Klimastrategie sind die Handlungsfelder „Energie und Klimaschutz“, „Mobilität und Infrastruktur“, „Gebäude und Raumordnung“, „Wirtschaft und Regionalentwicklung“, „Klimawandelanpassung“ und „Landesverwaltung als Vorbild“ definiert.

Als konkrete Maßnahme wurde u.a. eine „Verkehrssparende und flächenschonende Bau- und Raumordnung“ identifiziert, wobei der verstärkten Nutzung der Verkehrsarten des Umweltverbundes (Fahrrad-, Fuß- und öffentlicher Verkehr) eine hohe Priorität eingeräumt wird.

Durch Stellplatzverordnungen soll grundsätzlich sichergestellt werden, dass ausreichende Parkmöglichkeiten vorhanden sind. Kommunen können damit verhindern, dass der ruhende Verkehr auf öffentliche Straßen und Plätze ausweicht und dort zu Parkdruck, Konflikten und einer Verschlechterung der Aufenthaltsqualität führt.

Das Vorhandensein von Stellplätzen für den motorisierten Individualverkehr kann jedoch auch die Motivation für den Besitz eines Fahrzeugs erhöhen und in weiterer Folge durch dessen verstärkte Nutzung das Mobilitätsverhalten beeinflussen.

Bei der Erlassung von Stellplatzverordnungen sind verschiedene Spannungsfelder zu berücksichtigen:

- Spannungsfeld zwischen flächensparender Bauweise und dem Flächenbedarf für Stellplätze.
- Die Anlage von oberirdischen Stellplätzen ist mit Versiegelung von Flächen verbunden.
- Oberirdische Stellplätze haben Einfluss auf die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum und prägen das Ortsbild in unseren Gemeinden, deshalb wird häufig die Errichtung von Tiefgaragenplätzen bevorzugt.
- Die Errichtung von Stellplätzen, insbesondere in Tiefgaragen, verursacht erhebliche Kosten. Stellplatzvorgaben haben somit direkte Auswirkungen auf die Bau- und Mietkosten und können Wohnraum verteuern, was dem Grundsatz des leistbaren Wohnens entgegensteht.
- Stellplatzvorgaben können auch einer gewünschten Verdichtung im Bestand widersprechen, da für jeden Stellplatz zusätzliche Fläche benötigt wird
- Ein wesentlicher Konflikt besteht zwischen der Förderung nachhaltiger Mobilität und der faktischen Privilegierung des Autoverkehrs.
- Besonders problematisch wird dies in gut erschlossenen Lagen mit guter ÖPNV-Anbindung, wo ein geringerer Pkw-Besitz zu erwarten wäre, aber dennoch Stellplätze vorgeschrieben werden. Dies kann zu einer "selbsterfüllenden Prophezeiung" werden, da verfügbare Stellplätze die Pkw-Nutzung fördern.

Dieser Leitfaden soll den Gemeinden eine Hilfestellung bei der Erstellung von Stellplatzverordnungen bieten und verschiedene Ansätze und Kriterien für die Festlegung der Mindestzahl von erforderlichen Stellplätzen bei Neubauten, Umbauten oder Nutzungsänderungen von Gebäuden aufzeigen; nähere Ausführungen zur Berücksichtigung von Mobilitätskonzepten in einer Verordnung finden sich im zweiten Teil des Leitfadens. Im Anhang 5 bzw. auf der Homepage des Amtes der Tiroler Landesregierung wird beispielhaft ein [Muster für eine Stellplatzverordnung](#) zur Verfügung gestellt.

Die Rahmenbedingungen beispielsweise über die Ausführung der Oberflächen werden in anderen Regelwerken abgebildet, die hier nur exemplarisch beschrieben werden. Der Hinweis auf entsprechende Grundlagen erfolgt in diesem Leitfaden hauptsächlich im Anhang 4 „Literaturverzeichnis und verwendete Quellen“ jedoch nur auszugsweise und daher ohne Anspruch auf Vollständigkeit.

1.2. Rechtliche und fachliche Grundlagen

1.2.1 Rechtliche Grundlagen

In Zusammenhang mit der Festlegung der Anzahl von geeigneten Abstellmöglichkeiten bei Neu-, Zu- und Umbauten sowie jeder sonstigen Änderung von Gebäuden und bei der Errichtung sonstiger baulichen Anlagen ist als zentrale Rechtsgrundlage die Tiroler Bauordnung 2022 (TBO 2022), LGBl. Nr. 44/2022, zuletzt geändert durch das Gesetz LGBl. Nr. 72/2025, zu nennen. In der TBO 2022 werden insbesondere normiert:

- der verpflichtende Nachweis der erforderlichen Abstellmöglichkeiten (§ 8 Abs. 1 TBO 2022).
- der verpflichtende Nachweis der erforderlichen Abstellmöglichkeiten für Menschen mit Behinderungen beim Neubau gewisser Gebäude (§ 9 Abs. 1 TBO 2022).
- die Verordnungsermächtigung (Stellplatzhöchstzahlenverordnung 2025) der Landesregierung zur Festlegung der Höchstzahlen für Gebäude die ganz oder teilweise zu Wohnzwecken genutzt werden (§ 8 Abs. 6 TBO 2022).
- die Verordnungsermächtigungen für die Gemeinden
 - die erforderlichen Abstellmöglichkeiten festzulegen (Stellplatzverordnung gem. § 8 Abs. 8 TBO 2022),
 - einen geringeren Bedarf an Abstellmöglichkeiten aufgrund eines vorgelegten Mobilitätskonzepts oder für bestimmte Arten von Wohnbauvorhaben festzulegen (§ 8 Abs. 9 TBO 2022),
 - die Errichtung der erforderlichen Abstellmöglichkeiten nur in Form von Parkdecks oder unterirdischen Garagen (§ 8 Abs. 10 TBO 2022) vorzuschreiben.

Eine weitere wesentliche Vorschrift stellt die Stellplatzhöchstzahlenverordnung 2025, LGBl. Nr. 76/2025, dar, in welcher die Landesregierung von ihrer Verordnungsermächtigung Gebrauch gemacht hat. Die von den Gemeinden vorzuschreibenden Mindeststellplatzzahlen werden durch diese Verordnung begrenzt. Sie gilt für Gebäude, die ganz oder teilweise zu Wohnzwecken genutzt werden.

Soweit die Gemeinden entsprechend den ihnen eingeräumten Verordnungsermächtigungen Verordnungen erlassen haben, sind diese ebenfalls bei der Festlegung der Anzahl von Abstellmöglichkeiten zu berücksichtigen.

Bei der Vorschreibung von Abstellmöglichkeiten sind zudem im Bauland bei den als Wohngebiet (§ 38 des TROG 2022, LGBl. Nr. 43/2022, zuletzt geändert durch das Gesetz LGBl. Nr. 72/2025) oder Vorbehaltsflächen für den geförderten Wohnbau (§ 52a TROG 2022) gewidmeten Flächen die jeweiligen besonderen Bestimmungen (Anzahl der zulässigen Stellplätze) zu berücksichtigen.

Ebenso wäre zu beachten, dass Bauwerber auf Antrag von der Pflicht zur Errichtung von Stellplätzen befreit werden können (§ 8 Abs. 11 TBO 2022), sofern die Abstellmöglichkeiten nicht oder nur mit einem wirtschaftlich nicht vertretbaren Aufwand geschaffen werden können. Die Gemeinden können, sofern sie per Verordnung eine Ausgleichsabgabe (§ 3 Tiroler Verkehrsaufschließungsabgabengesetz TVAG, LGBl. Nr. 58/2011, zuletzt geändert durch das Gesetz LGBl. Nr. 3/2024) festgelegt haben, in diesen Fällen eine entsprechende Ausgleichsabgabe beim Bauwerber einheben.

Die TBO 2022 ermöglicht im § 8 Abs. 3 den Nachweis von Stellplätzen auch außerhalb des Baugrundstückes.

Nähere Bestimmungen betreffend die Ausgestaltung und Anforderungen an Abstellmöglichkeiten, wie z.B. Größe, Anordnung (oberirdisch/unterirdisch), Ausstattung mit Infrastruktur, Belüftung, Laden von Elektrofahrzeugen, Brandschutz, Barrierefreiheit, Nutzungssicherheit, etc., sind insbesondere in der TBO 2022 und in den Technischen Bauvorschriften 2016 (TBV 2016), LGBl. Nr. 33/2016, zuletzt geändert durch die Verordnung LGBl. Nr. 102/2022, (samt den darin enthaltenen für verbindlich erklärten OIB-Richtlinien) enthalten. Darüber hinaus sind allfällige von den Gemeinden nach § 27 TBO 2022 erlassene örtliche Bauvorschriften zu berücksichtigen.

Die an die Anzahl von Stellplätzen gekoppelte Verpflichtung zur Schaffung von Infrastrukturen für Elektromobilität sowie die konkrete Anzahl und Ausgestaltung der zu schaffenden Ladepunkte, Vorverkabelungen und Leitungsinfrastrukturen ergibt sich aus der TBO 2022 und den TBV 2016. Es ist darauf hinzuweisen, dass insbesondere in Zusammenhang mit der Vorverkabelung baurechtlich nur die Leerverrohrung vorgeschrieben werden kann.

Im Hinblick darauf, dass dieser Leitfaden den Gemeinden eine Hilfestellung bei der Erstellung von Stellplatzverordnungen bieten soll, beschränken sich die weiteren Ausführungen auf die TBO 2022 und die Stellplatzhöchstzahlenverordnung 2025 und wird auf die ergänzend angeführten Rechtsgrundlagen nicht näher eingegangen.

1.2.2. Fachliche Grundlagen

Die Richtlinie und Vorschrift für den Straßenbau (RVS) Nr. 03.07.11. (Organisation und Anzahl der Stellplätze für den Individualverkehr) ist die fachliche Grundlage für die Festlegung der Anzahl von Abstellmöglichkeiten. Sie zielt sowohl darauf ab, die öffentlichen Verkehrsflächen von abgestellten Fahrzeugen frei zu halten als auch den Verkehr auf örtliche Gegebenheiten abzustimmen.

Bei der Ermittlung des Bedarfs an Stellplätzen für Wohngebäude ist die Parkraumbilanz (Verhältnis von vorhandenen PKW-Stellplätzen zur Anzahl der gemeldeten PKW in einer Gemeinde) von Orts- und Stadtteilen sowie das

Gesamtverkehrssystem (Erreichbarkeit für den Fußverkehr, Radverkehr und öffentlichen Verkehr) zu berücksichtigen. Nach Möglichkeit soll eine Mehrfachnutzung von Stellplätzen rechtlich ermöglicht werden. In jedem Fall sollen Abstellmöglichkeiten in Sammelgaragen untergebracht werden, das sind Garagen und Abstellplätze die gemeinschaftlich von Nutzern mehrerer Gebäude genutzt werden. Die Sammelgaragen sollen so angeordnet werden, dass der Weg zum öffentlichen Verkehrsmittel keinesfalls länger ist, als zum Stellplatz für das Kraftfahrzeug. Dies dient dazu, die Chancengleichheit zwischen diesen Verkehrsmitteln zu wahren.

Die RVS enthält Tabellen mit Richtwerten für die Ermittlung der Anzahl erforderlicher Abstellanlagen für verschiedene Nutzungsarten, von Wohnbauten, über Dienstleistungsbetriebe bis hin zu Sportanlagen. Die Werte in den Tabellen sind entsprechend des tatsächlichen Motorisierungsgrads und des PKW-Anteils anzupassen.

Die aktuell (Februar 2026) gültige RVS 03.07.11. wurde zuletzt im Jahr 2008 veröffentlicht. Derzeit ist eine Überarbeitung der Richtlinie kurz vor Fertigstellung.

1.3. Bautechnische Aspekte

Die bautechnischen Anforderungen an Stellplätze werden durch die nach § 38 TBV 2016 für verbindlich erklärten OIB-Richtlinien geregelt. Aus bautechnischer Sicht haben sich die Regelungen zur Größe von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge sowie die Anforderungen an Garagen, überdachte Stellplätze und Parkdecks bewährt. Diese Regelungen sind in den harmonisierten Richtlinien des Österreichischen Instituts für Bautechnik (OIB) verankert und beinhalten folgende Anforderungen:

OIB-Richtlinie 2.2 (Ausgabe April 2019): Anforderungen an den Brandschutz bei Garagen, überdachten Stellplätzen und Parkdecks.

OIB-Richtlinie 3 (Ausgabe April 2019): Anforderungen an die Lüftung von Garagen.

OIB-Richtlinie 4 (Ausgabe April 2019): Anforderungen an die Größe von Stellplätzen (Senkrecht-, Schräg- oder Längsaufstellung), an die Erschließung von Stellplätzen sowie an Rampen und Fahrverbindungen.

1.4. Raumordnerische Aspekte

Die „bestimmungsgemäße und sparsame Verwendung von Bauland“ ist ein wesentliches Ziel der örtlichen Raumordnung. Verkehrsflächen und Parkplätze stellen in der Regel lediglich dienende Nutzungen dar und entsprechen nicht der primär angestrebten Verwendung. Flächen und finanzielle Mittel, die für ihre Realisierung aufgewendet werden, stehen somit häufig nicht für die eigentliche Zweckbestimmung zur Verfügung.

1.5. Bestandsanalyse

1.5.1. Grundlagen der Bedarfsberechnung

Zur Abschätzung des Stellplatzbedarfs wurden Auswertungen des Pkw-Bestands in Tirol im Zeitraum 2013 bis 2024 herangezogen. Diese Daten ermöglichen eine Betrachtung der langfristigen Entwicklung des Motorisierungsgrades und liefern Hinweise auf Trends in der Fahrzeugnutzung.

Ergänzend wurde der Pkw-Bestand in Relation zur Wohnbevölkerung gesetzt, um Kennzahlen wie „Pkw je 1.000 Einwohner“ zu ermitteln. Für das Jahr 2024 zeigt sich dabei mit Werten von unter 415 bis über 796 Pkw je 1.000 Einwohner eine deutliche Spannweite. Der ungewichtete Durchschnitt über alle Tiroler Gemeinden beträgt rund 592 Pkw je 1.000 Einwohner. Zusätzlich liegen Daten zur Wohnungs- und Gebäudestruktur vor, differenziert nach Wohnungsgrößen. Durch die Verknüpfung von Kraftfahrzeug-Bestand, Wohnungsgrößen und Wohnnutzfläche lassen sich Kennwerte wie „Pkw pro Quadratmeter Wohnnutzfläche“ oder „Pkw pro Wohneinheit“ ableiten. Diese Kennzahlen können zur Plausibilisierung von Stellplatzansätzen herangezogen werden. Wichtig dabei ist, bei der Interpretation auch soziodemografische Faktoren und die Entwicklung der Mobilität (wie der Rückgang der Motorisierung in städtischen Räumen oder steigende Zweitwagennutzung im ländlichen Raum) zu berücksichtigen.

Der Motorisierungsgrad der Tiroler Gemeinden wird jährlich aktualisiert und auf der Homepage der Landesstatistik zur Verfügung gestellt.

<https://statistik.tirol.gv.at/homepage/kfz/index.html>

1.6. Ansätze für die Ermittlung der erforderlichen Stellplatzanzahl

Die Ermittlung der erforderlichen Stellplatzanzahl soll in einem mehrstufigen, nachvollziehbaren Verfahren erfolgen. Eine rein lineare Fortschreibung erscheint aufgrund des Mobilitätswandels (zunehmende Bedeutung von Sharing-Modellen, ÖPNV, aktiver Mobilität) nicht zielführend.

1.6.1 Stellplatzbedarf gemäß RVS-Richtwerten

Die Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) geben Orientierungswerte vor, die als Planungsgrundlage dienen. Siehe hierzu insbesondere Kapitel 6 der RVS 03.07.11 – Organisation und Anzahl der Stellplätze für den Individualverkehr (Ausgabe Mai 2008).

Darin werden Kenngrößen für unterschiedliche Nutzungen angegeben, die je nach Nutzungsart und Lage differenziert anzuwenden und mit lokalen Mobilitätskennwerten zu kombinieren sind.

a) Wohnnutzungen:

Die Anzahl der erforderlichen Pkw-Stellplätze ergibt sich aus dem Grundwert, multipliziert mit dem Motorisierungsgrad dividiert durch 530 (durchschnittlicher Motorisierungsgrad in Österreich lt. RVS).

$$\text{Anzahl der Pkw-STPL} = \frac{\text{Grundwert} \times \text{Motorisierungsgrad}}{530}$$

Der aktuelle Motorisierungsgrad für Tirol wird laufend auf der Homepage der Landesstatistik veröffentlicht (vgl. Kap. 1.5):

Für Wohngebäude kann als Grundwert folgendes gem. RVS angesetzt werden:

- Einfamilienhaus: 1 Stellplatz je 60 m² Nutzfläche,
- mehrgeschossiges Wohnhaus: 1 Stellplatz je 60–80 m², mindestens jedoch 1 Stellplatz pro Wohneinheit.
- Reihenhausanlage: Stellplätze sind vorzugsweise flächensparend und RVS-konform in einer Sammelgarage unterzubringen.

Ergänzend ist zu berücksichtigen, dass in gut mit öffentlichem Verkehr erschlossenen Lagen sowie bei Vorhandensein von Sharing-Angeboten und hochwertiger Fuß- und Radinfrastruktur eine Reduktion der nach RVS abgeleiteten Richtwerte fachlich begründbar sein kann.

b) Übrige Nutzungen (z. B. Büro, Handel):

Für Nicht-Wohnnutzungen ist gemäß RVS 03.07.11 der Stellplatzbedarf aus nutzungsspezifischen Grundwerten abzuleiten, die mit dem jeweiligen Pkw-Anteil am gesamten Verkehrsaufkommen (Summe aller Wege bzw. Fahrten mit Pkw, öffentlichem Verkehr, zu Fuß und mit dem Fahrrad) zu multiplizieren sind. maßgebend sind dabei insbesondere Beschäftigtenzahl, Kunden- bzw. Besucheraufkommen sowie die verkehrliche Anbindung und der zu erwartende Modal Split unter Berücksichtigung des Angebots an öffentlichem Verkehr sowie der Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr.

$$\text{Anzahl der Pkw-STPL} = \text{Grundwert} \times \text{Pkw-Anteil}$$

Eine Tabelle mit den zugehörigen Grundwerten aus der RVS 03.07.11 findet man im Anhang 6.

Für Einkaufszentren und vergleichbare großflächige Einzelhandelsbetriebe ist ergänzend die RVS 02.01.13 – Verkehrserschließung von Einkaufszentren und Multifunktionalen Zentren heranzuziehen. Diese enthält spezifische Bemessungsansätze für Verkehrsaufkommen und Stellplatzbedarf in Abhängigkeit von Verkaufsfläche, Einzugsgebiet, Spitzenstundenbelastung und Modal Split und bildet die fachliche Grundlage für die Dimensionierung von Kunden-, Mitarbeiter- und Lieferstellplätzen.

1.6.2. Gemeindespezifische Anpassung des Stellplatzschlüssels

Der Stellplatzschlüssel ist differenziert und ortsbezogen abzuleiten. Es empfiehlt sich, folgende Faktoren einzubeziehen:

- Regionale Unterschiede in der Motorisierung (ausgedrückt in Pkw/1.000 Einwohner)
- Entwicklungstrends (z. B. Sättigung der Pkw-Dichte in urbanen Räumen)
- Haushaltsstrukturen (Anteil von Mehrpersonenhaushalten, Altersstruktur)
- Wohnnutzflächenstruktur (Kleinwohnungen versus größere Wohneinheiten)
- Infrastrukturangebote wie ÖPNV, Carsharing-Modelle, Fuß- und Radweginfrastruktur sowie E-Mobilitätsangebote
- Zu erwartendes Besucheraufkommen unter Berücksichtigung der o.a. Infrastrukturangebote
- Erreichbarkeit von Versorgungseinrichtungen wie Geschäfte, Schulen & Kindergärten, Freizeiteinrichtungen...

Gemeinden können mit ihren Stellplatzverordnungen insbesondere durch deren regelmäßige Evaluation auf Mobilitätstrends (wie z.B. zunehmende Sharing-Nutzung oder künftig autonome Fahrzeuge, etc.) und den sonstigen Gemeindebedarf reagieren.

1.6.3. Berücksichtigung der Stellplatzhöchstzahlenverordnung 2025

In der Stellplatzhöchstzahlenverordnung 2025 sind Höchstgrenzen für Wohnbauvorhaben festgelegt, die nicht überschritten werden dürfen. Für die Zwecke dieser Verordnung werden die Gemeinden hinsichtlich ihres gesamten Gemeindegebiets, allenfalls differenziert nach Teilen des Gemeindegebiets in drei Kategorien unterteilt:

Gemeinden der Kategorie I:

Wohngebäude bzw. Wohneinheiten	bis 60 m ² Wohnnutzfläche	61 bis 80 m ² Wohnnutzfläche	81 bis 110 m ² Wohnnutzfläche	mehr als 110 m ² Wohnnutzfläche
Hauptsiedlungsgebiet	max. 1,0	max. 1,5	max. 1,7	max. 2,1
Übriges Siedlungsgebiet	max. 1,2	max. 1,8	max. 2,0	max. 2,3

Gemeinden der Kategorie II:

Wohngebäude bzw. Wohneinheiten	bis 60 m ² Wohnnutzfläche	61 bis 80 m ² Wohnnutzfläche	81 bis 110 m ² Wohnnutzfläche	mehr als 110 m ² Wohnnutzfläche
Hauptsiedlungsgebiet	max. 1,4	max. 2,1	max. 2,4	max. 2,5
Übriges Siedlungsgebiet	max. 1,6	max. 2,4	max. 2,8	max. 3,0

Gemeinden der Kategorie III:

Wohngebäude bzw. Wohneinheiten	bis 60 m ² Wohnnutzfläche	61 bis 80 m ² Wohnnutzfläche	81 bis 110 m ² Wohnnutzfläche	mehr als 110 m ² Wohnnutzfläche
Hauptsiedlungsgebiet	max. 1,8	max. 2,7	max. 3,0	max. 3,2
Übriges Siedlungsgebiet	max. 2,0	max. 3,0	max. 3,3	max. 3,5

1.6.4. Wohnbauvorhaben mit besonderen Verwendungszwecken

Es gibt bestimmte Arten von Wohnbauvorhaben, bei denen aufgrund ihres besonderen Verwendungszwecks von vornherein feststeht, dass ein geringerer als ansonsten üblicher Stellplatzbedarf besteht. In § 8 Abs. 9 lit b der TBO 2022 werden als Beispiele betreute Wohnformen, Schülerheime oder Einrichtungen zur Betreuung von hilfs-, betreuungs- oder pflegebedürftigen Personen angeführt.

Für derartige Nutzungen kann eine Gemeinde in einer Verordnung eine entsprechend geringere Anzahl an verpflichtend zu schaffenden Abstellmöglichkeiten vorsehen.

1.7. Verordnungserlassung

1.7.1. Allgemeines

Eine Verordnung ist eine von einer Verwaltungsbehörde erlassene generelle (dh. an eine Vielzahl von Personen gerichtete), abstrakte (dh. eine Vielzahl von Sachverhalten umfassende) und verbindliche (dh. einzuhaltende) Rechtsnorm. Eine Verordnung darf nur im Rahmen der jeweiligen Zuständigkeit der Verwaltungsbehörde und aufgrund der Gesetze erlassen werden.

Eine Verordnung einer Gemeinde regelt (allgemeine) Angelegenheiten innerhalb des eigenen Wirkungsbereichs der Gemeinde und dient dazu, das örtliche Gemeinschaftsleben zu ordnen oder Missstände zu beseitigen. Es handelt sich um eine von der Gemeinde erlassene Rechtsnorm, mit der spezifische Regeln und Bestimmungen für ihr Gemeindegebiet erlassen werden.

In Tirol haben Verordnungen der Tiroler Gemeindeordnung 2001 (TGO), LGBl. Nr. 36/2001, zuletzt geändert durch das Gesetz LGBl. Nr. 35/2025, zu entsprechen und unterliegen grundsätzlich der aufsichtsbehördlichen Kontrolle der Tiroler Landesregierung.

1.7.2. Verordnungserlassung

Im Rahmen der entsprechenden gesetzlichen Ermächtigung (im Zusammenhang mit den Abstellmöglichkeiten vgl. § 8 Abs. 8 bis 10 TBO 2022) können Gemeinden Verordnungen erlassen (bzw. haben diese im Fall des § 71 Abs. 13 TBO 2022

anzupassen). Dies erfolgt dadurch, dass der gesamte Verordnungstext vom Gemeinderat der Gemeinde (nach entsprechender Beratung und auf Basis ausreichender Unterlagen) beschlossen wird.

Nach der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofs dürfen Verordnungen nur auf Basis einer ausreichenden fachlichen Grundlage erlassen werden. In Bezug auf Stellplatzverordnungen stellt dieser Leitfaden eine generalisierte Fachgrundlage dar. Wird von dieser abgewichen, so ist für eine entsprechende fachliche Grundlage (z. B. durch Einholung eines Gutachtens) Sorge zu tragen.

Verordnungen von Gemeindeorganen sind nach der Beschlussfassung durch den Gemeinderat (sofern nicht ein weiteres Verfahren vorgesehen ist) in der Regel entsprechend § 60 TGO elektronisch (im Rechtsinformationssystem (RIS)) im Verordnungsblatt der Gemeinde zu kundzumachen. Die Rechtskraft der kundgemachten Verordnung tritt entsprechend dem geregelten Inkrafttreten (und unabhängig von der aufsichtsbehördlichen Prüfung nach § 122 TGO) ein.

1.7.3. Verordnungsinhalt

Essentielle Bestandteile einer Verordnung sind:

- der Verordnungstitel: in dem kurz und prägnant der Inhalt wiedergegeben und die Normenkategorie, das erlassende Organ, das Datum und der Gegenstand angeführt wird,
- die Promulgationsklausel, in der die gesetzliche Grundlage angeführt wird
- der sachgerecht gegliederte Regelungsinhalt
- Regelungen zum Inkrafttreten (und allenfalls Außerkrafttreten)
- Fertigungsklausel für das verordnungserlassende Organ (Gemeinderat)
- allenfalls: Hinweis auf Anlage(n).

Zu beachten ist, dass nur konkrete normative Anordnungen (und nicht auch Hinweise oder Wiederholungen des Gesetzestextes) Inhalt einer Verordnung sind.

2. Leitfaden: Projektbezogenes Mobilitätskonzept

2.1. Stellplatzreduktion bei projektbezogenen Mobilitätskonzepten und besonderer Verwendung

2.1.1 Allgemeines

Mit der Novelle der TBO 2022 zu LGBl. Nr. 7/2025, die im März 2025 in Kraft trat, wurden erstmals Regelungen zu projektbezogenen Mobilitätskonzepten in die TBO aufgenommen.

Dadurch besteht nun die Möglichkeit, Mobilitätskonzepte im Rahmen der Baubewilligung zu berücksichtigen, was zu einer Reduktion der Mindestanzahl an Stellplätzen führen kann. Gleichzeitig wurden die Gemeinden ermächtigt, mittels Verordnung nähere Bestimmungen darüber zu erlassen, in welchem Umfang solche Konzepte einbezogen werden dürfen.

Auch bei Vorliegen eines Mobilitätskonzepts sind Stellplätze zu errichten, um dem unumgänglich notwendigen motorisierten Individualverkehr Rechnung zu tragen, unter Berücksichtigung auch der Kraftfahrzeuge von Besucher*innen, Mitarbeiter*innen, Lieferanten und dergleichen.

Von projektbezogenen Mobilitätskonzepten werden Vorteile für die Allgemeinheit erwartet, etwa ein geringeres, durch das Bauvorhaben induziertes Verkehrsaufkommen im motorisierten Individualverkehr, eine Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsmittel sowie der Erhalt oder die Verbesserung der Wohnqualität im Umfeld.

Für den Bauwerber ergeben sich Vorteile wie ein reduzierter Verkehrsflächenbedarf und geringere Baukosten.

Die TBO 2022 stellt sicher, dass das Mobilitätskonzept Bestandteil des Baubescheids wird, bei Bedarf geändert oder aufgehoben und dessen Umsetzung auch sanktioniert werden kann. Nähere Bestimmungen finden sich im §34 TBO 2022.

Als Beispiel für eine geänderte Voraussetzung sei hier auf eine Änderung des Verwendungszwecks von Gebäuden oder Gebäudeteilen verwiesen, die eine Vorschreibung zusätzlich erforderlicher Stellplätze nach sich ziehen kann, wie dies in allen Fällen von Änderungen des Verwendungszwecks auch ohne Mobilitätskonzept der Fall ist. Ist das Mobilitätskonzept aufgrund wesentlich veränderter Rahmenbedingungen nicht mehr erforderlich, kann der Inhaber der Baubewilligung dessen Aufhebung beantragen. In diesem Fall ist das Konzept mit schriftlichem Bescheid aufzuheben.

Bei der Ausarbeitung der gesetzlichen Bestimmungen lag der Fokus insbesondere auf betrieblichen Bauvorhaben. Die Anwendung im Wohnbau ist jedoch ebenfalls möglich.

Projektbezogene Mobilitätskonzepte können nicht nur im Neubau Anwendung finden: Sofern eine Verringerung der bisher vorgeschriebenen Abstellmöglichkeiten erreicht wird, kann ein Mobilitätskonzept auch für bestehende bauliche Anlagen vorgelegt werden.

2.1.2 Inhalt eines projektbezogenen Mobilitätskonzeptes

Ein projektbezogenes Mobilitätskonzept ist ein fachlich fundiertes Gutachten zum Stellplatzbedarf eines Bauvorhabens, in dem verkehrsreduzierende Maßnahmen berücksichtigt werden.

Der folgende Aufbau wird empfohlen:

1. Ermittlung des erwarteten Verkehrsaufkommens und Kraftfahrzeug-Stellplatzbedarfs am Standort:
Grundlage sind die geplante Nutzung, die örtlichen Gegebenheiten sowie die Erschließungsqualität durch den Umweltverbund– jedoch ohne Berücksichtigung verkehrsreduzierender Maßnahmen (siehe Punkt 2).
 - Bei Nicht-Wohngebäuden ist der tatsächlich zu erwartende Stellplatzbedarf für Mitarbeiter*innen, Kunden, Lieferanten, usw. zu ermitteln. Maßgeblich ist der größtmögliche gleichzeitige Bedarf.
 - Bei Wohngebäuden bildet der angenommene Pkw-Besitz der künftigen Bewohner sowie deren Besucher die Bemessungsgrundlage.
 - Bei der Beurteilung der Erschließungsqualität können die ÖV-Güteklassen als einheitliches und objektiviertes Hilfsmittel herangezogen werden. Sie sind jedoch nicht als alleiniges oder starres Bemessungskriterium für den Stellplatzbedarf zu verstehen, sondern sind in eine gesamthafte Betrachtung der standortbezogenen Rahmenbedingungen einzubetten.
2. Darstellung verkehrsreduzierender Maßnahmen:
Es sind alle geplanten Maßnahmen zur Reduktion des Stellplatzbedarfs detailliert zu beschreiben. Alle Annahmen und Berechnungen müssen nachvollziehbar dokumentiert werden.
Beispielhafte Maßnahmen für Wohn- und Nicht-Wohngebäude finden sich am Ende dieses Kapitels.
3. Berechnung des modifizierten Verkehrsaufkommens und Stellplatzbedarfs:
In diesem Schritt erfolgt die Ermittlung des verringerten Verkehrsaufkommens und Stellplatzbedarfs unter Berücksichtigung der unter Punkt 2 dargestellten Maßnahmen.

Begrenzung der Stellplatzreduktion und Evaluierung von Mobilitätskonzepten

Um einer übermäßigen Reduktion der Stellplatzverpflichtung entgegenzuwirken, kann eine Begrenzung der maximal möglichen Reduktion in der Stellplatzverordnung der Gemeinde vorgesehen werden. Dadurch könnte verhindert werden, dass durch eine Vielzahl einzelner Maßnahmen die Anzahl der erforderlichen Stellplätze übermäßig klein gerechnet wird. Basierend auf gängigen Referenzwerten für Stellplatzreduktionen bei Vorliegen qualifizierter Mobilitätskonzepte kann eine Reduktion um bis zu 30 % fachlich vertretbar sein. Somit wären zumindest 70 % der regulär vorgesehenen Stellplätze verpflichtend zu errichten.

Zur Sicherstellung der im Bescheid vorgeschriebenen Umsetzung sowie der dauerhaften Wirksamkeit der Maßnahmen kann im Baubescheid eine regelmäßige Evaluierung des Mobilitätskonzepts vorgeschrieben werden. Die dabei gesammelten Erfahrungen können in die Weiterentwicklung des projektbezogenen Mobilitätskonzepts einfließen.

2.1.3 Beispiele für Maßnahmen zur Reduktion des Stellplatzbedarfs

bei Nicht-Wohngebäuden:

- Maßnahmen für den Fußverkehr
 - Wegegestaltung und Infrastruktur; Wegebreite, Barrierefreiheit
 - Direkte, intuitive Verbindungen zwischen Hauseingängen, Fahrradabstellanlagen und öffentlichen Verkehrsmitteln
 - verkehrsberuhigte und sichere Bereiche im Umfeld
 - Integration von Grünflächen und Sitzmöglichkeiten entlang der Gehwege sowie attraktive Plätze mit Verweilcharakter fördern soziale Interaktion und das Zufußgehen für kurze Wege (Aufenthaltsqualität)
 - kurze Fußwege zum Gemeindewegenetz und zu Nahversorgungseinrichtungen, Schulen, Kindergärten, ÖPNV-Haltestellen, etc.
 - Ein engmaschiges Fußwegenetz mit durchlässigen Blockstrukturen vermeidet Umwege
 - Sicherstellung zuverlässiger Winterdienst und die regelmäßige Instandhaltung der Fußwege

- Maßnahmen für den Radverkehr
 - Angebot eines Jobrades
 - Überdachte und gut erreichbare Radabstellplätze
 - Fahrradabstellplätze näher am Eingang als Pkw-Stellplätze
 - Ladeinfrastruktur für E-Bikes
 - Umkleidemöglichkeiten, Duschen und Spinde zur Erleichterung der Anreise mit Fahrrad
 - Kostenlose Fahrradservice (z.B. jährlich)
 - Betriebseigene Radwerkstatt für Mitarbeiter

- Förderung der Nutzung des öffentlichen Verkehrs
 - Angebot eines Jobtickets
 - Arbeitszeitmodelle mit ÖV-kompatibler Gleitzeit bzw. Anpassung an Fahrpläne
 - Echtzeit-ÖV-Abfahrtsanzeige im Eingangsbereich (z. B. via Monitor)
 - „Garantierte Heimfahrt“: bei außergewöhnlich spätem Diensten: (z. B. durch Taxigutschein, Firmenwagen oder Carsharing mit klaren Kriterien oder Kontingent pro Mitarbeiter)

- Kraftfahrzeug-bezogene Maßnahmen
 - Einführung einer Parkraumbewirtschaftung auf dem Betriebsgelände
 - Ausschluss der Nutzung des Privatautos für Dienstreisen
 - Reservierung eingangsnaher Stellplätze für Fahrgemeinschaften

- Informations- und Motivationsmaßnahmen
 - Welcome Package für neue Mitarbeiter mit Informationen zur umweltfreundlichen Anreise
 - Betrieblicher Mobilitätskoordinator („Kümmerer“)

- Thematisierung nachhaltiger Anreiseformen bereits im Bewerbungsgespräch
- Erstellung von Anreiseplänen für Mitarbeitende (z. B. Karten mit Pendeloptionen)
- Anreizsysteme (z. B. Prämie für Anreise mit Rad, ÖV, zu Fuß oder in Fahrgemeinschaft, dokumentiert beim Einstempeln)

bei Wohngebäuden:

- Maßnahmen für den Fußverkehr
 - Wegeggestaltung und Infrastruktur; Wegebreite, Barrierefreiheit
 - Direkte, intuitive Verbindungen zwischen Hauseingängen, Fahrradabstellanlagen und öffentlichen Verkehrsmitteln
 - verkehrsberuhigte und sichere Bereiche im Wohnumfeld
 - Integration von Grünflächen und Sitzmöglichkeiten entlang der Gehwege sowie attraktive Plätze mit Verweilcharakter fördern soziale Interaktion und das Zufußgehen für kurze Wege (Aufenthaltsqualität)
 - kurze Fußwege zum Gemeindewegenetz und zu Nahversorgungseinrichtungen, Schulen, Kindergärten, ÖPNV-Haltestellen, etc.
 - Ein engmaschiges Fußwegenetz mit durchlässigen Blockstrukturen vermeidet Umwege
 - Sicherstellung zuverlässiger Winterdienst und die regelmäßige Instandhaltung der Fußwege

- Maßnahmen für den Radverkehr
 - Überdachte, sichere, großzügige und gut erreichbare Fahrradabstellanlagen für Alltagsräder, Lastenräder und Anhänger – für Bewohner und Besucher im unmittelbaren Nahbereich zum Hauseingang
 - Ladeinfrastruktur für E-Bikes, Fahrradreparaturraum mit Grundausstattung

- Stellplatzbezogene Maßnahmen
 - Pkw-Stellplatz wird unabhängig von der Wohnung vermietet (nicht automatisch mitverkauft)
 - Anordnung der Pkw-Stellplätze in Quartiersgaragen

- Informations- und Sharing-Angebote
 - Kommunikation des Mobilitätskonzepts beim Wohnbau-Marketing
 - Bereitstellung von Sharing-Angeboten (z.B. Lastenräder, Fahrradanhänger, Carsharing)
 - Echtzeit-ÖV-Abfahrtsanzeige im Eingangsbereich (z. B. via Monitor)
 - Angebot eines kostenlosen ÖV-Tickets beispielsweise für ein Jahr ab Einzug

Anhang

Anhang 1: Kontaktstellen

Abt. Mobilitätsplanung

Herrengasse 3

6020 Innsbruck

+43 512 508 4081

mobilitaetsplanung@tirol.gv.at

<https://www.tirol.gv.at/verkehr/mobilitaetsplanung/>

Abt. Bau und Raumordnungsrecht

Heiliggeiststraße 7

6020 Innsbruck

+43 512 508 2712

baurecht@tirol.gv.at

<https://www.tirol.gv.at/bau-raumordnungsrecht>

Abt. Raumordnung und Statistik

Heiliggeiststraße 7

6020 Innsbruck

+43 512 508 3632

raumordnung.statistik@tirol.gv.at

<https://www.tirol.gv.at/raumordnung-statistik>

Abt. Zentrale Baudienste

Herrengasse 3

6020 Innsbruck

+43 512 508 4008

baudienste@tirol.gv.at

<https://www.tirol.gv.at/baudienste>

Anhang 2: Begriffsbestimmungen

(1) Stellplatzhöchstzahlenverordnung 2025

Diese Verordnung regelt die Höchstzahlen der nach § 8 der TBO 2022 für Gebäude, die ganz oder teilweise Wohnzwecken dienen (Wohnbauvorhaben) bzw. für die darin enthaltenen Wohneinheiten, zu schaffenden Abstellmöglichkeiten für Kraftfahrzeuge.

(2) Ausgleichsabgabe

Es handelt sich dabei um eine bescheidmäßig vorgeschriebene Abgabe auf Basis einer Gemeinde-Verordnung nach § 3 TAVG zum Ausgleich für Stellplätze für Kraftfahrzeuge, welche aufgrund einer Befreiung nach § 8 Abs. 11 TBO 2022 nicht errichtet wurden.

(3) Motorisierungsgrad

Der Motorisierungsgrad gibt das Verhältnis von Kraftfahrzeugen (meist PKW) zur Anzahl der Einwohner in einem bestimmten Gebiet (z.B. Gemeinde) an, oft ausgedrückt als Anzahl der Fahrzeuge pro 1.000 Einwohner.

(4) Hauptsiedlungsgebiet

Hauptsiedlungsgebiet sind jene Teile des Siedlungsgebietes, von denen aus, der Ortskern fußläufig innerhalb von 15 bis 20 Minuten erreichbar ist. Zum Ortskern gehören jene Teile des Siedlungsgebietes, die eine verdichtete Bebauung aufweisen und in denen sich die der zentralörtlichen Bedeutung der jeweiligen Gemeinde entsprechenden Einrichtungen befinden.

(5) Übriges Siedlungsgebiet

Übriges Siedlungsgebiet umfasst jene Teile des Siedlungsgebietes, die nicht dem Hauptsiedlungsgebietes zuzuordnen sind.

(6) Wohnnutzfläche

Als Wohnnutzfläche für die Berechnung der Anzahl der vorzusehenden Stellplätze gilt die gesamte Bodenfläche einer Wohnung abzüglich der Wandstärken und der im Verlauf der Wände befindlichen Durchbrechungen und Ausnehmungen. Weiters sind bei der Berechnung der Nutzfläche die Keller- und Dachbodenräume, soweit sie nach ihrer baulichen Ausgestaltung nicht für Wohnzwecke geeignet sind, sowie Treppen, offene Balkone, Loggien und Terrassen nicht zu berücksichtigen.

(7) Projektbezogenes Mobilitätskonzept

Ein projektbezogenes Mobilitätskonzept ist ein fachliches Gutachten zum Stellplatzbedarf eines Bauvorhabens, in dem Stellplatz reduzierende Maßnahmen berücksichtigt werden.

(8) Erschließungsqualität

Die "Erschließungsqualität" bezieht sich auf die Qualität der Anbindung eines Standorts oder Gebietes an verschiedene Verkehrsträger. Dies umfasst sowohl den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) als auch den Individualverkehr (z.B. Straßennetz, Radwege) und den Fußverkehr.

(9) ÖV-Güteklassen

sind ein österreichweit einheitliches Modell zur räumlichen Darstellung der Erschließungsqualität von Standorten und Gebieten durch öffentliche Verkehrsmittel. Seit der Erarbeitung im Rahmen der ÖREK-Partnerschaft "Plattform Raumordnung & Verkehr" im Jahr 2016 können die ÖV-Güteklassen als Analyse-, Beurteilungs-, Planungs- und Evaluierungsinstrument herangezogen werden. Die Daten sind frei zugänglich und werden jährlich aktualisiert.

(10) Car-Sharing-Modell

Car-Sharing-Modell ist ein Konzept mit organisierter gemeinschaftlicher Nutzung von Fahrzeugen.

(11) kaufmännisches Runden

Kaufmännisches Runden ist ein Standardverfahren zur Auf- oder Abrundung von Zahlen, bei dem die Ziffer 5 an der ersten wegfallenden Dezimalstelle entscheidet: Ist diese Ziffer 0, 1, 2, 3 oder 4, wird abgerundet; ist sie 5, 6, 7, 8 oder 9, wird aufgerundet.

(12) Stellplatzbilanz

ist das Verhältnis von vorhandenen PKW-Stellplätzen zur Anzahl der gemeldeten PKW in einer Gemeinde

Anhang 3: Abkürzungsverzeichnis

- (1) OIB-Richtlinie: Richtlinie des Österreichisches Institut für Bautechnik
- (2) RVS: Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau
- (3) ÖPNV: Öffentlicher Personennahverkehr
- (4) TBO 2022: Tiroler Bauordnung 2022
- (5) TROG 2022: Tiroler Raumordnungsgesetz 2022
- (6) TGO 2001: Tiroler Gemeindeordnung 2001
- (7) TVAG: Tiroler Verkehrsaufschließungs- und Ausgleichabgabengesetz
- (8) ÖV: Öffentlicher Verkehr
- (9) Pkw: Personenkraftwagen

Anhang 4: Literaturverzeichnis und verwendete Quellen

- [1] Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK, Einfluss von Mobilitätskonzepten auf das Mobilitätsverhalten und das Verkehrsaufkommen, 2025 <https://www.mobilityplatform.ch/de/fb1790.html> (05.12.2025)

- [2] Handbuch: Entkoppelung von Wohnen und Stellplatz als nachhaltiges Steuerungsinstrument am Beispiel der Stadt Salzburg, 2022 https://www.stadt-salzburg.at/fileadmin/user_upload/04013/handbuch_entkopplung_wohnen_stellplatz_heft_49_2022_web-version_26.6.2023.pdf (05.12.2025)

- [3] Stadt Graz: Betriebliches Mobilitätsmanagement, 2019 https://www.graz.at/cms/dokumente/10186590_7760288/897852e1/BMM_Leitfaden_2019_Internet.pdf (05.12.2025)

- [4] Zukunftsnetz Mobilität NRW: Kommunale Stellplatzsatzungen, Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW, 3. Auflage, Januar 2023 <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/media/2023/2/7/9dbb59f051aeb86cb27d01ff47d6ab7e/znm-nrw-leitfaden-stellplatzsatzung-2023.pdf> (05.12.2025)

- [5] Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau (RVS) 03.07.11 Organisation und Anzahl der Stellplätze für den Individualverkehr

Anhang 5: Muster für eine Stellplatzverordnung

Das folgende Muster für eine Stellplatzverordnung dient als Hilfestellung und steht unter folgendem Link als Download bereit:

[Musterverordnung Garagen und Stellplaetze Tirol April 2026.docx](#)

Verordnungsblatt für die Gemeinde **XXX**

Jahrgang **XXXX**

Kundgemacht am **XX. XX XXX**

[Nr. ohne Jahreszahl]. Verordnung des Gemeinderates der Gemeinde **XXX** vom **Tag. Monat. Jahr** über erforderliche Mindestanzahl von Stellplätzen (Garagen- und Stellplatzverordnung).

Aufgrund des § 8 Abs. 8, 9 und 10 der Tiroler Bauordnung **2022, LGBl. Nr. 44/2022**, zuletzt geändert durch das Gesetz **LGBl. Nr. 72/2025**, wird verordnet:

§ 1

Allgemeines

(1) Beim Neubau von Gebäuden und der Errichtung von sonstigen baulichen Anlagen in der Gemeinde **XXX** sind für die zu erwartenden Kraftfahrzeuge der ständigen Benutzer und der Besucher der betreffenden Anlage geeignete Abstellmöglichkeiten in ausreichender Anzahl und Größe (einschließlich der erforderlichen Zu- und Abfahrten) zu schaffen. Dies gilt auch für Zu- und Umbauten bzw. bei jeder Änderung von Gebäuden, des Verwendungszweckes von Gebäuden, soweit dadurch ein zusätzlicher Bedarf an Abstellmöglichkeiten entsteht. Durch die gegenständliche Verordnung wird die Mindestanzahl der zu errichtenden Stellplätze festgelegt.

(2) Stellplätze jeder abgeschlossenen Wohneinheit der baulichen Anlage sind so zu errichten, dass diese unabhängig von ihrer Belegung jederzeit benützt werden können.

§ 2

Definitionen

(1) Hauptsiedlungsgebiet sind jene Teile des Siedlungsgebietes, von denen aus der Ortskern fußläufig innerhalb von 15 bis 20 Minuten erreichbar ist. Zum Ortskern gehören jene Teile des Siedlungsgebietes, die eine verdichtete Bebauung aufweisen und in denen sich die der zentralörtlichen Bedeutung der jeweiligen Gemeinde entsprechenden Einrichtungen befinden. Das zentral gelegene Siedlungsgebiet von **XXX** ist dementsprechend dem Hauptsiedlungsgebiet zuzuordnen. **ODER** Hauptsiedlungsgebiet sind die in der Anlage **XXX** zu dieser Verordnung **XXX** markierten Flächen.

(2) Übriges Gebiet sind alle Gebiete der Gemeinde **XXX**, die nicht dem Hauptsiedlungsgebiet zuzuordnen sind.

(3) Als Wohnnutzfläche nach § 3 Abs. 2 gilt die gesamte Bodenfläche einer Wohnung abzüglich der Wandstärken und der im Verlauf der Wände befindlichen Durchbrechungen und Ausnehmungen. Bei der Berechnung der Wohnnutzfläche sind nicht zu berücksichtigen:

- a) Keller- und Dachbodenräume, soweit sie nach ihrer baulichen Ausgestaltung nicht für Wohnzwecke geeignet sind, sowie
- b) Treppen, offene Balkone, Loggien und Terrassen.

Gegebenenfalls ist die Wohnnutzfläche nach kaufmännischen Regeln zu runden.

(4) Beherbergungsbetriebe sind jegliche Art von Vermietungen an ständig wechselnde Gäste, wie insbesondere Hotels, Pensionen, Ferienapartements als auch Privatzimmervermietungen.

(5) Gastronomiebetriebe umfassen die Verabreichung von Speisen und Getränken in öffentlich zugänglicher Art und Weise wie insbesondere in Form von Restaurants, Cafés, Gaststätten oder Tanz- und Nachtlokalen.

(6) Handelsbetriebe sind Verkaufsstätten mit einer Kundenfläche von mehr als 300 m³.

(7) Dienstleistungsbetriebe umfassen insbesondere Verwaltungs- und Praxisräumlichkeiten, Büros, Abfertigungs- und Beratungsräume.

(8) Soweit in der Verordnung von „Stellplätzen“ die Rede ist, handelt es sich um KFZ-Stellplätze, die sowohl ober- als auch unterirdisch angelegt werden können, soweit in § 5 nicht anders festgelegt.

(9) Car-Sharing-Modell ist die organisierte, gemeinsame Nutzung von mehrspurigen Kraftfahrzeugen durch einen unbestimmt großen Personenkreis.

§ 3

Anzahl von Stellplätzen

(1) In dieser Bestimmung wird die Anzahl von Stellplätzen festgelegt, die bei der Errichtung baulicher Anlagen gemäß § 1 zu errichten sind. Diese Werte dienen als Richtwerte für Hauptsiedlungsgebiete und übrige Gebiete.

(2) Wohngebäude und Wohnanlagen:

Die Anzahl an Stellplätzen pro Wohneinheit richtet sich nach der Wohnnutzfläche:

Wohngebäude bzw. Wohneinheiten	bis 60 m ² Wohnnutzfläche	61 bis 80 m ² Wohnnutzfläche	81 bis 110 m ² Wohnnutzfläche	mehr als 110 m ² Wohnnutzfläche
Hauptsiedlungsgebiet	X,X	X,X	X,X	X,X
Übriges Gebiet	X,X	X,X	X,X	X,X

Hinweis zu den Höchstgrenzen lt. Stellplatzhöchstzahlenverordnung des Landes:

im Hauptsiedlungsgebiet

- bis 60 m²: Kat. I / II / III = max. 1,0 / 1,4 / 1,8
- 61 bis 80 m²: Kat. I / II / III = max. 1,5 / 2,1 / 2,7
- 81 bis 110 m²: Kat. I / II / III = max. 1,7 / 2,4 / 3,0
- über 110 m²: Kat. I / II / III = max. 2,1 / 2,5 / 3,2

im übrigen Gebiet

- bis 60 m²: Kat. I / II / III = max. 1,2 / 1,6 / 2,0
- 61 bis 80 m²: Kat. I / II / III = max. 1,8 / 2,4 / 3,0
- 81 bis 110 m²: Kat. I / II / III = max. 2,0 / 2,8 / 3,3
- über 110 m²: Kat. I / II / III = max. 2,3 / 3,0 / 3,5

(3) Beherbergungsbetriebe

	Hotels und Pensionen	Ferienwohnungen	Bei angeschlossenem Gastronomiebetrieb zusätzlich
Hauptsiedlungsgebiet	X Stellplatz je X Fremdenzimmer oder je X Betten (mindestens X pro Betrieb)	X Stellplatz je Wohneinheit oder je X Betten.	X Stellplatz je XX Sitzplätze im Restaurant
Übriges Gebiet	X Stellplatz je X Fremdenzimmer oder je X Betten (mindestens X pro Betrieb)	X Stellplatz je Wohneinheit oder je X Betten.	X Stellplatz je XX Sitzplätze im Restaurant

(4) Gastronomiebetriebe und Veranstaltungsräume:

	Restaurationen	Veranstaltungsräume (Säle u. dgl.)
Hauptsiedlungsgebiet	☒ Stellplatz je ☒ Sitzplätze	☒ Stellplatz je ☒ Sitzplätze
Übriges Gebiet	☒ Stellplatz je ☒ Sitzplätze	☒ Stellplatz je ☒ Sitzplätze

Zusätzlich können Stellplätze für das Personal erforderlich sein.

(5) Verkaufsstätten

	Verkaufsstätten (Geschäfte, Läden, u dgl.)	Handelsbetriebe*)	Einkaufszentren gemäß § 49 TROG 2022*)
Hauptsiedlungsgebiet	☒ Stellplatz je ☒ m ² Kundenfläche (mindestens ☒ Stellplätze je Geschäft)	☒ Stellplatz je ☒ m ² Kundenfläche (mindestens ☒ Stellplätze je Geschäft)	☒ Stellplatz je ☒ m ² Kundenfläche (mindestens ☒ Stellplätze je Geschäft).
Übriges Gebiet	☒ Stellplatz je ☒ m ² Kundenfläche (mindestens ☒ Stellplätze je Geschäft)	☒ Stellplatz je ☒ m ² Kundenfläche (mindestens ☒ Stellplätze je Geschäft)	☒ Stellplatz je ☒ m ² Kundenfläche (mindestens ☒ Stellplätze je Geschäft)

*) Die Höchstgrenzen nach § 8 Abs. 7 TBO sind hier einzuhalten.

(6) Gewerbe- und Industriebetriebe (Produktions- und Lagerstätten)

Hauptsiedlungsgebiet	☒ Stellplatz je ☒ m ² Betriebsfläche oder je ☒ Vollzeitmitarbeiter (mindestens ☒ je Betrieb).
Übriges Gebiet	☒ Stellplatz je ☒ m ² Betriebsfläche oder je ☒ Vollzeitmitarbeiter (mindestens ☒ je Betrieb).

(7) Dienstleistungsbetriebe

	Arztpraxen, Therapiezentren	Büro- und Verwaltungsgebäude, Schalter-, Abfertigungs- und Beratungsgebäude	Sonstige Dienstleistungsbetriebe (Werkstätten, Labore, etc)
Hauptsiedlungsgebiet	☒ Stellplatz pro ☒ m ² Nutzfläche der Praxis (mindestens ☒ je Praxis)	☒ Stellplatz pro ☒ m ² Nutzfläche (mindestens ☒ je Betrieb). In Ausnahmefällen kann ein Carsharing-Fahrzeug einen Stellplatz ersetzen.	☒ Stellplatz je ☒ m ² Betriebsfläche oder je ☒ Vollzeitmitarbeiter
Übriges Gebiet	☒ Stellplatz pro ☒ m ² Nutzfläche der Praxis (mindestens ☒ je Praxis)	☒ Stellplatz pro ☒ m ² Nutzfläche (mindestens ☒ je Betrieb). In Ausnahmefällen kann ein Carsharing-Fahrzeug einen Stellplatz ersetzen.	☒ Stellplatz je ☒ m ² Betriebsfläche oder je ☒ Vollzeitmitarbeiter

(8) Betreuungseinrichtungen, Krankenhäuser

	Krankenhäuser, Kuranstalten, Sanatorien, udgl.	Wohn- und Pflegeheime	Sonstige Betreuungseinrichtungen (betreute Wohnformen, Arbeitsstätten für Menschen mit Behinderungen, u. dgl.)
Hauptsiedlungsgebiet	X Stellplatz je XX Betten	X Stellplatz je XX Betten	X Stellplatz je XX m ² Betriebs- oder Wohnnutzfläche oder je X Vollzeitmitarbeiter
Übriges Gebiet	X Stellplatz je XX Betten	X Stellplatz je XX Betten	X Stellplatz je XX m ² Betriebs- oder Wohnnutzfläche oder je X Vollzeitmitarbeiter

(9) Kinderbetreuungseinrichtungen und Schulen

	Kinderbetreuungseinrichtungen (Kinderkrippen, Kindergärten, Hort u dgl)	Pflichtschulen	Sonstige Schulen, Erwachsenenbildungseinrichtungen
Hauptsiedlungsgebiet	X Stellplatz je Gruppenraum	X Stellplatz je XX Klassenraum	X Stellplatz je Klassenraum
Übriges Gebiet	X Stellplatz je Gruppenraum	X Stellplatz je XX Klassenraum	X Stellplatz je Klassenraum

(10) Sport- und Freizeitanlagen

	Indoor-Anlagen (Hallen, Fitnessstudios u dgl.)	Outdoor-Anlagen (Sport- oder Tennisplätze u. dgl.)
Hauptsiedlungsgebiet	X Stellplatz je XX Besucher oder X Stellplatz je XX m ² Nutzfläche	X Stellplatz je XX Besucher
Übriges Gebiet	X Stellplatz je XX Besucher oder X Stellplatz je XX m ² Nutzfläche	X Stellplatz je XX Besucher

(11) Sonstige Bauliche Anlagen

	xxx	xxxx
Hauptsiedlungsgebiet	X Stellplatz je XX	X Stellplatz je XX
Übriges Gebiet	X Stellplatz je XX	X Stellplatz je XX

§ 4

Vorgaben für die Berechnung der Stellplatzanzahl

(1) Die erforderliche Anzahl an Stellplätzen nach § 3 dieser Stellplatzverordnung sind bei ihrer Berechnung auf ganze Zahlen kaufmännisch zu runden.

(2) Bei Wohnanlagen im Sinn des § 2 Abs. 5 der Tiroler Bauordnung 2022 darf die Anzahl an Abstellmöglichkeiten der Kraftfahrzeuge die nach § 3 Abs. 2 vorgegebene Anzahl nicht überschreiten. Gleichzeitig darf die erforderliche Anzahl an Abstellmöglichkeiten für Kraftfahrzeuge der ständigen Benutzer 85 v.H. der nach § 3 Abs 2 vorgegebenen Anzahl nicht überschreiten.

(3) Die Anzahl der vollzeitäquivalenten Mitarbeiter nach § 3 Abs. 6 und 8 ist immer auf ganze Zahlen aufzurunden.

§ 5

Vorgaben für die Errichtung von Stellplätzen

(1) Die nach § 3 dieser Verordnung notwendigen Abstellmöglichkeiten im Bauland, mit Ausnahme der Schutzzone, und für baulichen Anlagen auf Sonderflächen nach den §§ 43, 47a, 48 und 50 und auf Vorbehaltsflächen nach den §§ 52 und 52a des Tiroler Raumordnungsgesetzes 2022, LGBl. Nr. 43/2022, zuletzt geändert durch das Gesetz LGBl. Nr. 72/2025, dürfen bei Wohngebäuden ab 10 Wohneinheiten sowie bei allen übrigen Gebäuden und baulichen Anlagen, sofern gemäß § 2 mehr als 40 Abstellmöglichkeiten erforderliche sind, nur in Form von Parkdecks oder unterirdischen Garagen errichtet werden.

(2) Bei Einkaufszentren nach § 49 des Tiroler Raumordnungsgesetzes 2022 und bei Handelsbetrieben nach § 48a des Tiroler Raumordnungsgesetzes 2022 dürfen zusätzlich zu den nach § 3 Abs. 4 erforderlichen Abstellmöglichkeiten weitere Abstellmöglichkeiten, die nicht in Form von Parkdecks oder unterirdischen Garagen errichtet werden, nur in dem Ausmaß geschaffen werden, als die nach § 3 Abs. 4 erforderlichen Abstellmöglichkeiten die höchstzulässige Anzahl von Abstellmöglichkeiten nicht erreicht.

§ 6

Projektbezogene Mobilitätskonzepte

(1) Gemäß § 8 Abs. 9 der Tiroler Bauordnung 2022 kann die Anzahl von Stellplätzen durch die Vorlage eines projektbezogenen Mobilitätskonzepts reduziert werden. Ein solches Mobilitätskonzept hat darzulegen, auf welche Weise die verkehrlichen Auswirkungen des Bauvorhabens unter Berücksichtigung der Mobilitätsbedürfnisse der künftigen Nutzerinnen und Nutzer gedeckt werden können.

(2) Im Mobilitätskonzept können zusätzlich insbesondere folgende Maßnahmen zur Reduktion der erforderlichen Stellplätze berücksichtigt werden:

- a. Einrichtung von Car-Sharing-Modellen mit gesicherter langfristiger Verfügbarkeit,
- b. attraktive Anbindung an den öffentlichen Verkehr sowie
- c. direkte Anbindungen und Durchbindungen für Fuß- oder Radverkehr sowie Maßnahmen zur Förderung aktiver Mobilität.

(3) Durch Vorlage eines Mobilitätskonzeptes kann die Anzahl der erforderlichen Stellplätze auf max. **XX** v.H. der erforderlichen Anzahl nach § 3 Abs. 2 reduziert werden.

§ 7

Inkrafttreten, Außerkrafttreten

Diese Verordnung tritt am **XXX** ODER mit Ablauf des Tages der Kundmachung in Kraft. Gleichzeitig tritt die Verordnung vom **XX.XX.XXXX** außer Kraft.

Die Bürgermeisterin/Der Bürgermeister:

[Name]

oder

Der/Die BürgermeisterIn-StellvertreterIn:

[Name]

oder

Für die Bürgermeisterin/Für den Bürgermeister:

[Name des vom/von der Bürgermeister/Bürgermeisterin ermächtigten Organwalters]

Anlage XXX

Anhang 6: Tabelle RVS 03.07.11

Art der Nutzung	STPL-Grundwert (für 100 % Pkw-Anteil)	Mindestanzahl
Industrie- und Gewerbebetriebe		
Personal	1 pro 1,25 Arbeitsplätze	1 pro Betrieb
Besucher	1 pro 6 Arbeitsplätze	1 pro Betrieb
Lagerhallen	1 pro 80 m ² Hallenfläche	
Dienstleistungsbetriebe		
Personal	1 pro 1,25 Arbeitsplätze	1 pro Betrieb
Besucher Gruppe "intensiv"	1 pro 2 Arbeitsplätze	1 pro Betrieb
Besucher Gruppe "nicht intensiv"	1 pro 2,5 Arbeitsplätze	1 pro Betrieb
Verkaufsgeschäfte		
Personal	1 pro 40 m ² Verkaufsfläche	1 pro Betrieb
Kunden Gruppe "intensiv"	1 pro 10 m ² Verkaufsfläche	
Kunden Gruppe "nicht intensiv"	1 pro 25 m ² Verkaufsfläche	
Einkaufszentren	Berechnung gemäß RVS 02.01.13, Punkt 7.	
Gastbetriebe		
Restaurants	1 pro 3 Sitzplätze	
Hotels	1 pro 2 Betten	
Motels	1 pro 1,5 Betten	
Jugendherbergen	1 pro 5 Betten	
Veranstaltungsstätten		
Theater, Konzerte, Kinos, Versammlungsräume	1 pro 3 Sitzplätze	
Diskotheken	1 pro 2 Sitzplätze oder pro 2 m ² Tanzfläche	
Öffentliche Bauten		
Kindergärten, Horte	1 pro Gruppenraum	
Schulen (primar/sekundar)	1 pro Klasse und zusätzlich 1 pro 4 Schüler über 18 Jahre	
Universitäten/Hochschulen	nach Konzept	
Krankenanstalten		
Akutkrankenanstalten	1 pro 2 Betten	
Langzeitkrankenanstalten, Pflegeheime und Kuranstalten	1 pro 4 Betten	
Sportanlagen		
Kunsteisbahnen, Schwimmbäder	1 pro 2 Zuschauerplätze oder 1 pro 3 Besucher	
Thermen	1 pro 3 Besucher	
Tennisanlagen	4 pro Tennisplatz	
Reitsportanlagen	1 pro 2 Pferdeboxen und zusätzlich pro 2 Zuschauerplätze	
Turnhallen, Fitnesscenter, Indooranlagen	1 pro 4 Garderobemöglichkeiten	
Golfanlagen	80 bei 9-Loch, 160 bei 18-Loch – Golfplatz	
Kegelbahnen	4 pro Bahn	
Stadien	1 pro 3 Zuschauerplätze	
Bus- und Bahnstationen (empfohlene Werte)		
Bahnhöfe	1 Kurzparkplatz pro 200 Einwohner des Einzugsgebietes bzw. nach Berechnung	
Park and Ride – Anlagen	gesonderte Berechnung	
Aufstiegshilfen (Seilbahnen)	1 pro 2,5 Benutzer	
Sonderbauten		
Kasernen, Ausstellungs-, Messegebäude, Märkte usw.	gesonderte Berechnungen	
Kirchen (Bethäuser, Tempel usw.)	1 pro 5 Sitzplätze (angepasst an Kirchenbesuch)	
Friedhöfe	1 pro 1000 m ²	10 pro Friedhof

Anhang 7: Rechtliche Grundlagen

Tiroler Bauordnung 2022 (TBO 2022)

LGBl- Nr. 44/2022, zuletzt geändert durch das Gesetz LGBl. Nr. 72/2025.

Die Regelungen zu Kraftfahrzeug-Stellplätzen sind in der TBO 2022 in § 8 verankert. Sie legen die Anforderungen an die Errichtung, Anzahl und Gestaltung von Abstellmöglichkeiten für Kraftfahrzeuge fest. In Zusammenhang mit der Erlassung von Stellplatzverordnungen ist insbesondere auf die in § 8 Abs. 8, 9 und 10 enthaltenen Ermächtigungen für die Gemeinden hingewiesen werden. Ebenfalls darf auf die in § 71 TBO 2022 enthaltenen Übergangsbestimmungen in Zusammenhang im Fall von Änderungen der von der Landesregierung mittels Verordnung festgelegten Höchstzahlen hingewiesen werden. Nachstehend werden die relevanten Rechtsgrundlagen auszugsweise im Wortlaut wiedergegeben:

§ 8

Abstellmöglichkeiten für Kraftfahrzeuge

(1) 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 geeignete Abstellmöglichkeiten in ausreichender Anzahl und Größe einschließlich der erforderlichen Zu- und Abfahrten nachzuweisen. 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 nachzuweisenden Abstellmöglichkeiten ist in der Baubewilligung festzulegen und darf die höchstzulässige Anzahl von Abstellmöglichkeiten nach Abs. 7 oder die in einer Verordnung nach Abs. 6 festgelegten Höchstzahlen nicht überschreiten. Wird ein Mobilitätskonzept vorgelegt, so ist dieses bei der Festlegung der mindestens nachzuweisenden Abstellmöglichkeiten zu berücksichtigen; dabei kann für den im Hinblick auf den unumgänglich notwendigen Individualverkehr unter Berücksichtigung auch der Kraftfahrzeuge der Besucher, Mitarbeiter, Lieferanten und dergleichen, eine entsprechend geringere Anzahl an Abstellmöglichkeiten festgelegt werden.

(2) Die nach Abs. 1 für Einkaufszentren nach § 49 des Tiroler Raumordnungsgesetzes 2022 und die für Handelsbetriebe nach § 48a des Tiroler Raumordnungsgesetzes 2022 erforderlichen Abstellmöglichkeiten dürfen nur in Form von Parkdecks oder unterirdischen Garagen errichtet werden. Dies gilt nicht für den Abbruch und den Wiederaufbau von Handelsbetrieben, sofern mit dem Neubau den Anforderungen nach § 48a Abs. 4 des Tiroler Raumordnungsgesetzes 2022 entsprochen wird. Weiters gilt dies nicht für die Erweiterung von Handelsbetrieben, die am 31. Dezember 2019 nach den raumordnungsrechtlichen Vorschriften rechtmäßig bestanden haben, bis zum Ausmaß der Kundenfläche entsprechend der Anlage zu den §§ 8, 48a und 49 des Tiroler Raumordnungsgesetzes 2022 und für die Erweiterung von Einkaufszentren im Rahmen des § 120 Abs. 3, 4 und 5 des Tiroler Raumordnungsgesetzes 2022.

(3) Die nach Abs. 1 erforderlichen Abstellmöglichkeiten dürfen von der betreffenden baulichen Anlage höchstens 300 m, gemessen nach der kürzesten Wegverbindung, entfernt sein. Diese Entfernung kann überschritten werden, wenn

- a) aufgrund des Baubestandes oder aufgrund von Verkehrsbeschränkungen, wie insbesondere durch Fußgängerzonen, die Abstellmöglichkeiten nur in entsprechend größerer Entfernung nachgewiesen werden können oder
- b) dies im Interesse der angestrebten Verkehrsberuhigung in bestimmten Gebieten zweckmäßig ist.

In der Baubewilligung kann eine geringere als die im ersten Satz bestimmte Entfernung festgelegt werden, wenn dies aufgrund des Verwendungszweckes der betreffenden baulichen Anlage oder der örtlichen Verhältnisse geboten ist, sofern nicht einer der in den lit. a und b genannten Gründe dem entgegensteht. Die nach Abs. 1 für Einkaufszentren außerhalb von Kernzonen nach § 8 Abs. 3 des Tiroler Raumordnungsgesetzes 2022 erforderlichen Abstellmöglichkeiten dürfen nur auf der betreffenden Sonderfläche oder auf den, an diese unmittelbar angrenzenden Grundstücken geschaffen werden.

(4) Soweit die nach Abs. 1 erforderlichen Abstellmöglichkeiten nicht bereits bestehen oder Gegenstand eines Bauverfahrens sind, hat der Bauwerber glaubhaft zu machen, dass diese spätestens bis zum voraussichtlichen Zeitpunkt der Vollendung der betreffenden baulichen Anlage nachgewiesen werden können.

(5) Fällt eine nach Abs. 1 erforderliche Abstellmöglichkeit nachträglich weg, so hat die Behörde dem Eigentümer der baulichen Anlage aufzutragen, innerhalb einer angemessenen Frist eine neue Abstellmöglichkeit nachzuweisen oder – außer in den Fällen des Abs. 11 dritter Satz – um eine Befreiung nach Abs. 11 erster Satz anzusuchen. Wird diesem Auftrag nicht entsprochen oder die Befreiung rechtskräftig versagt, so hat die Behörde die weitere Benützung der baulichen Anlage zu untersagen.

(6) Die Landesregierung kann durch Verordnung in Bezug auf Gebäude, die ganz oder teilweise zu Wohnzwecken genutzt werden, die Höchstzahlen der nach Abs. 1 für das Gebäude bzw. die darin befindlichen Wohneinheiten nachzuweisenden Abstellmöglichkeiten festlegen. Diese Höchstzahlen sind für alle Gemeinden nach Kategorien, jeweils einheitlich für das gesamte Gemeindegebiet oder ausnahmsweise für Teile des Gemeindegebietes unterschiedlich, gestaffelt nach der Größe der Gebäude bzw. Wohneinheiten festzulegen. Dabei kann zwischen dem Hauptsiedlungsgebiet und dem übrigen Siedlungsgebiet der Gemeinde differenziert werden. Bei der Festlegung der Kategorien und Höchstzahlen ist insbesondere auf die Größe und die zentralörtliche Bedeutung der jeweiligen Gemeinde, die Qualität der Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr, die Bevölkerungsdichte bezogen auf den Siedlungsraum und weiters auf räumliche Verflechtungen zwischen Gemeinden oder Teilen von Gemeinden Bedacht zu nehmen.

(7) Bei Einkaufszentren nach § 49 des Tiroler Raumordnungsgesetzes 2022 und bei Handelsbetrieben nach § 48a des Tiroler Raumordnungsgesetzes 2022 dürfen zusätzlich zu den nach Abs. 1 erforderlichen Abstellmöglichkeiten weitere Abstellmöglichkeiten, die nicht in Form von Parkdecks oder unterirdischen Garagen errichtet werden, nur in dem Ausmaß geschaffen werden, als die nach Abs. 1 erforderlichen Abstellmöglichkeiten die höchstzulässige Anzahl von Abstellmöglichkeiten nicht erreicht. Die höchstzulässige Anzahl von Abstellmöglichkeiten bei solchen Einkaufszentren und Handelsbetrieben ergibt sich, indem je angefangener 15 m² rechtmäßig bestehender Kundenfläche eine Abstellmöglichkeit angesetzt wird.

(8) Die Gemeinde kann durch Verordnung unter Bedachtnahme auf die örtlichen Erfordernisse für bestimmte Arten von baulichen Anlagen die Anzahl der nach Abs. 1

erforderlichen Abstellmöglichkeiten festlegen. Diese Festlegung hat zumindest größere funktional zusammenhängende Gebiete der Gemeinde zu umfassen. Dabei dürfen weder die höchstzulässige Anzahl von Abstellmöglichkeiten bei Einkaufszentren und Handelsbetrieben nach Abs. 7 noch die in einer Verordnung nach Abs. 6 festgelegten Höchstzahlen überschritten werden.

(9) Besteht für bestimmte Arten von

- c) baulichen Anlagen, aufgrund eines vorgelegten Mobilitätskonzepts oder
- d) Wohnbauvorhaben, aufgrund ihres besonderen Verwendungszwecks, wie insbesondere betreute Wohnformen, Schülerheime oder Einrichtungen zur Betreuung von hilfs-, betreuungs- oder pflegebedürftigen Personen,

ein geringerer Bedarf an Abstellmöglichkeiten, so kann die Gemeinde durch Verordnung festlegen, dass Abstellmöglichkeiten nur in einer entsprechend geringeren Anzahl nachgewiesen werden müssen. In diesen Fällen ist jedoch der im Hinblick auf den unumgänglich notwendigen Individualverkehr unter Berücksichtigung auch der Kraftfahrzeuge der Besucher, Betreuungspersonen, Lieferanten und dergleichen dennoch bestehende Bedarf an Abstellmöglichkeiten zu berücksichtigen.

(10) Weiters kann die Gemeinde durch Verordnung festlegen, dass die nach Abs. 1 im Bauland oder für bauliche Anlagen auf Sonderflächen nach den §§ 43, 47a, 48 und 50 und auf Vorbehaltsflächen nach den §§ 52 und 52a des Tiroler Raumordnungsgesetzes 2022 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. Eine solche Festlegung kann unter diesen Voraussetzungen auch für bestimmte Teile des Baulandes, für bestimmte Sonderflächen oder Vorbehaltsflächen oder allgemein für Gebäude oder sonstige bauliche Anlagen, für die mindestens eine bestimmte Anzahl an Abstellmöglichkeiten nachzuweisen ist, getroffen werden.

(11) Die Behörde hat den Bauwerber bzw. den Eigentümer der baulichen Anlage auf dessen Antrag von der Verpflichtung nach Abs. 1 oder 5 ganz oder teilweise zu befreien, wenn die entsprechenden Abstellmöglichkeiten nicht oder nur mit einem wirtschaftlich nicht vertretbaren Aufwand nachgewiesen werden können. Dabei ist festzulegen, für welche Anzahl von Abstellmöglichkeiten die Befreiung erteilt wird. Bei Abstellmöglichkeiten für Einkaufszentren ist außer in Kernzonen eine Befreiung nicht zulässig.

§ 9

Abstellmöglichkeiten für Kraftfahrzeuge von Menschen mit einer Behinderung

(1) im Neubau von Wohnanlagen, öffentlichen Gebäuden, Krankenhäusern, Alten- und Pflegeheimen, Einkaufszentren, Handelsbetrieben und sonstigen Gebäuden, die regelmäßig auch von Menschen mit einer Behinderung aufgesucht werden, sind beim betreffenden Gebäude Abstellmöglichkeiten für Kraftfahrzeuge von Menschen mit einer Behinderung in einer dem jeweiligen Verwendungszweck des Gebäudes angemessenen Anzahl nachzuweisen. Diese Verpflichtung besteht auch, wenn solche Gebäude durch die Änderung des Verwendungszweckes von bisher anderweitig

verwendeten Gebäuden geschaffen werden. Diese Verpflichtung besteht weiters bei jedem Zu- oder Umbau oder jeder sonstigen Änderung solcher Gebäude und bei der Änderung des Verwendungszweckes solcher Gebäude, soweit dadurch ein zusätzlicher Bedarf an solchen Abstellmöglichkeiten entsteht. Die Anzahl der mindestens nachzuweisenden Abstellmöglichkeiten ist in der Baubewilligung festzulegen. Diese ist auf die Anzahl der nach § 8 nachzuweisenden Abstellmöglichkeiten anzurechnen.

(2) Die Abstellmöglichkeiten nach Abs. 1 müssen so angeordnet und ausgestaltet sein, dass sie von Menschen mit einer Behinderung ohne besondere Erschwernisse benützt werden können.

(3) Fällt eine Abstellmöglichkeit nach Abs. 1 nachträglich weg, so hat die Behörde dem Eigentümer des Gebäudes aufzutragen, innerhalb einer angemessenen Frist eine neue solche Abstellmöglichkeit nachzuweisen. Wird diesem Auftrag nicht entsprochen, so hat die Behörde die weitere Benützung des Gebäudes zu untersagen.

(4) Die Verpflichtung zum Nachweis von Abstellmöglichkeiten nach Abs. 1 entfällt, wenn diese aufgrund des Baubestandes oder der Festlegungen in einem Bebauungsplan nicht oder nur mit einem wirtschaftlich nicht vertretbaren Aufwand nachgewiesen werden können oder wenn aufgrund von Verkehrsbeschränkungen, insbesondere durch Fußgängerzonen, ein Zufahren zum betreffenden Gebäude mit Kraftfahrzeugen nicht möglich ist.

§ 71

Übergangsbestimmungen [...]

(13) Widerspricht eine bereits in Geltung stehende Verordnung der Gemeinde nach § 8 Abs. 8 ganz oder teilweise den in § 8 Abs. 7 oder den in einer Verordnung der Landesregierung nach § 8 Abs. 6 erstmals festgelegten oder in weiterer Folge geänderten Höchstzahlen, so hat die Gemeinde diese innerhalb eines Jahres ab dem Inkrafttreten der (geänderten) Verordnung der Landesregierung in dem zur Beseitigung dieses Widerspruches erforderlichen Umfang zu ändern. Kommt die Gemeinde dieser Verpflichtung nicht innerhalb dieser Frist nach, so hat die Landesregierung durch Verordnung die betreffende Verordnung der Gemeinde insoweit aufzuheben, als sie ihrer Verordnung widerspricht.

(14) Ist in einer Baubewilligung eine größere Anzahl an zu schaffenden Abstellmöglichkeiten festgelegt, als dies nunmehr aufgrund einer Verordnung der Landesregierung nach § 8 Abs. 6 zulässig wäre, so hat die Behörde auf Antrag des Eigentümers des betreffenden Gebäudes die Anzahl der erforderlichen Abstellmöglichkeiten mit schriftlichem Bescheid so festzulegen, dass diese die in der Verordnung der Landesregierung festgelegte Höchstzahl nicht überschreitet. Wurde für Abstellmöglichkeiten, die diese Höchstzahl überschreiten, eine Befreiung nach diesem Gesetz erteilt, so gilt eine in diesem Umfang nach dem 2. Abschnitt des Tiroler Verkehrsaufschließungs- und Ausgleichsabgabengesetzes 2011, LGBl. Nr. 58/2011, in der jeweils geltenden Fassung vorgeschriebene Ausgleichsabgabe als in Ansehung jener Abstellmöglichkeiten entrichtet, für die im Zusammenhang mit einem neuerlichen Bauvorhaben auf dem der seinerzeit erteilten Befreiung entsprechenden Bauplatz wiederum eine Befreiung erteilt wird. Dies gilt auch für Baubewilligungen, Befreiungen oder Abgabenvorschreibungen aufgrund früherer landesgesetzlicher Vorschriften.

(15) Zum Zeitpunkt des Inkrafttretens einer Änderung der Verordnung der Landesregierung nach § 8 Abs. 6 bereits anhängige Bauverfahren sind nach der vor dem Zeitpunkt des Inkrafttretens der Änderung geltenden Rechtslage fortzuführen, sofern die Änderung der Verordnung die Vorschreibung einer größeren Anzahl von Stellplätzen im Bauverfahren zur Folge haben würde.

[...]

Stellplatzhöchstzahlenverordnung 2025

LGBI. Nr. 76/2025

Die Stellplatzhöchstzahlenverordnung legt fest, wie viele Abstellmöglichkeiten bei Wohnbauten durch die Baubehörden maximal vorgeschrieben werden können – eine Maßnahme, die dazu beiträgt, Baukosten zu senken und bezahlbares Wohnen zu fördern. Zur Bestimmung dieser Höchstzahlen werden Gemeinden hinsichtlich ihres gesamten Gemeindegebiets, allenfalls differenziert nach Teilen des Gemeindegebiets in unterschiedliche Kategorien eingeteilt. Dadurch sollen nicht nur Kosten gesenkt, sondern auch der motorisierte Verkehr, die Flächenversiegelung und die Luftverschmutzung reduziert werden. Die Möglichkeit des Bauwerbers im Rahmen des Verfahrens freiwillig mehr Abstellmöglichkeiten zu schaffen, wird durch die Stellplatzhöchstzahlenverordnung 2025 nicht berührt. Nachstehend wird die Stellplatzverordnung 2025 im Wortlaut wiedergegeben:

§ 1

Geltungsbereich

(1) Diese Verordnung regelt die Höchstzahlen der nach § 8 der Tiroler Bauordnung 2022, LGBI. Nr. 44/2022, in der jeweils geltenden Fassung, für Gebäude, die ganz oder teilweise Wohnzwecken dienen (Wohnbauvorhaben), bzw. für die darin enthaltenen Wohneinheiten zu schaffenden Abstellmöglichkeiten für Kraftfahrzeuge.

(2) Die in der Baubewilligung nach § 8 Abs. 1 dritter Satz der Tiroler Bauordnung 2022 festzulegende Mindestanzahl an Abstellmöglichkeiten für Kraftfahrzeuge darf bei Wohnbauvorhaben die nach dieser Verordnung festgelegten Höchstzahlen nicht überschreiten.

(3) Weiters dürfen in Verordnungen der Gemeinden über die Anzahl der erforderlichen Abstellmöglichkeiten nach § 8 Abs. 8 der Tiroler Bauordnung 2022 für Wohnbauvorhaben die nach dieser Verordnung festgelegten Höchstzahlen nicht überschritten werden.

§ 2

Kategorisierung der Gemeinden

(1) Für Zwecke dieser Verordnung werden die Gemeinden hinsichtlich ihres gesamten Gemeindegebiets, allenfalls differenziert nach Teilen des Gemeindegebiets, entsprechend der Anlage in Kategorien eingeteilt (Kategorien I, II und III).

(2) Entsprechend der Lage der Bauplätze innerhalb der Gemeinde wird zwischen dem Hauptsiedlungsgebiet und dem übrigen Siedlungsgebiet unterschieden.

(3) Hauptsiedlungsgebiete sind jene Teile des Siedlungsgebietes, von denen aus der Ortskern fußläufig innerhalb von 15 bis 20 Minuten erreichbar ist. Zum Ortskern gehören jene Teile des Siedlungsgebietes, die eine verdichtete Bebauung aufweisen und in denen sich die der zentralörtlichen Bedeutung der jeweiligen Gemeinde entsprechenden Einrichtungen befinden.

§ 3

Höchstzahlen

(1) Abhängig von der Lage von Wohnbauvorhaben im Hauptsiedlungsgebiet oder im übrigen Siedlungsgebiet der Gemeinde und der Größe der Wohngebäude bzw.

Wohneinheiten dürfen im Rahmen des § 1 Abs. 2 und 3 folgende Höchstzahlen an Abstellmöglichkeiten für Kraftfahrzeuge nicht überschritten werden:

a) Gemeinden der Kategorie I:

Wohngebäude bzw. Wohneinheiten	bis 60 m ² Wohnnutzfläche	61 bis 80 m ² Wohnnutzfläche	81 bis 110 m ² Wohnnutzfläche	mehr als 110 m ² Wohnnutzfläche
Hauptsiedlungsgebiet	1,0	1,5	1,7	2,1
Übriges Siedlungsgebiet	1,2	1,8	2,0	2,3

b) Gemeinden der Kategorie II:

Wohngebäude bzw. Wohneinheiten	bis 60 m ² Wohnnutzfläche	61 bis 80 m ² Wohnnutzfläche	81 bis 110 m ² Wohnnutzfläche	mehr als 110 m ² Wohnnutzfläche
Hauptsiedlungsgebiet	1,4	2,1	2,4	2,5
Übriges Siedlungsgebiet	1,6	2,4	2,8	3,0

c) Gemeinden der Kategorie III:

Wohngebäude bzw. Wohneinheiten	bis 60 m ² Wohnnutzfläche	61 bis 80 m ² Wohnnutzfläche	81 bis 110 m ² Wohnnutzfläche	mehr als 110 m ² Wohnnutzfläche
Hauptsiedlungsgebiet	1,8	2,7	3,0	3,2
Übriges Siedlungsgebiet	2,0	3,0	3,3	3,5

(2) Als Wohnnutzfläche nach Abs. 1 gilt die gesamte Bodenfläche einer Wohnung abzüglich der Wandstärken und der im Verlauf der Wände befindlichen Durchbrechungen und Ausnehmungen. Bei der Berechnung der Wohnnutzfläche sind nicht zu berücksichtigen:

- a) Keller- und Dachbodenräume, soweit sie nach ihrer baulichen Ausgestaltung nicht für Wohnzwecke geeignet sind, sowie
- b) Treppen, offene Balkone, Loggien und Terrassen.

Gegebenenfalls ist die Wohnnutzfläche nach kaufmännischen Regeln zu runden.

(3) Die Höchstzahlen nach Abs. 1 sind nach kaufmännischen Regeln auf ganze Zahlen zu runden.

(4) Bei Wohnanlagen im Sinn des § 2 Abs. 5 der Tiroler Bauordnung 2022 darf die Höchstzahl an Abstellmöglichkeiten für Kraftfahrzeuge insgesamt die jeweilige Höchstzahl nach Abs. 1 nicht überschreiten, wobei zusätzlich die Höchstzahl an Abstellmöglichkeiten für Kraftfahrzeuge der ständigen Benutzer 85 v.H. der jeweiligen Höchstzahl nach Abs. 1 nicht überschreiten darf.

§ 4

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt mit 1. Dezember 2025 in Kraft. Gleichzeitig tritt die Stellplatzhöchstzahlenverordnung 2015, LGBl. Nr. 99/2015, außer Kraft.

Anlage zu § 2

a) Gemeinden der Kategorie I:

Innsbruck

Bezirk Imst: Arzl im Pitztal, Haiming (*Ötztal-Bahnhof*), Imst, Mils bei Imst, Mötztal, Silz (*ohne Kühtal*)

Bezirk Innsbruck-Land: Absam, Aldrans (*ohne Asten, Wiesenhof*), Axams (*ohne Kristen, Omes, Zifres*), Baumkirchen, Birgitz, Flauring (*Flauring-Bahnhof*), Fritzens, Fulpmes, Götzens (*ohne Neugötzens*), Hall in Tirol, Hatting (*ohne Hattingerberg*), Inzing (*ohne Inzingerberg*), Kematen in Tirol (*ohne Afling*), Kolsass, Matri am Brenner (*ohne Altstadt, Mühlbachl, Pfons*), Mieders, Mils, Natters, Oberhofen im Inntal, Polling in Tirol (*ohne Pollingberg*), Rinn, Rum, Seefeld in Tirol, Sistrans, Telfs (*ohne Bairbach, Buchen, Mösern, Platten*), Thaur, Tulfes, Volders (*ohne Großvolderberg*), Völs, Wattens (*ohne Vögelsberg*), Zirl

Bezirk Kitzbühel: Aurach bei Kitzbühel (*Unteraurach*), Kirchberg in Tirol (*ohne Aschau, Sonnberg, Spertental ab Skirast*), Kitzbühel, St. Johann in Tirol (*ohne Hinterkaiser, Winkl*)

Bezirk Kufstein: Bad Häring, Brixlegg (*ohne Zimmermoos*), Kirchbichl, Kufstein, Kundl (*ohne Liesfeld, Saulueg*), Langkampfen (*ohne Niederbreitenbach*), Münster, Niederndorf, Radfeld, Rattenberg, Wörgl (*ohne Hennersberg*)

Bezirk Landeck: Grins, Landeck (*ohne Bruggen*), Pians, Prutz, Schönwies (*ohne Starkenbach*), Serfaus (*Schöneegg, Tschuppach, Untertöses*), Strengen, Zams (*ohne Zammerberg*)

Bezirk Lienz: Dölsach, Lienz, Nußdorf-Debant, Oberlienz (*ohne Glanz*)

Bezirk Reutte: Breitenwang, Lechaschau, Reutte

Bezirk Schwaz: Bruck am Ziller (*Imming*), Buch in Tirol (*St. Margarethen*), Fügen, Jenbach (*ohne Fischl, Kasbach*), Schwaz, Stans, Terfens (*ohne Eggen, Mairbach, Schlögelsbach, Umlberg*), Uderns, Vomp (*ohne Hinterriss, Vomperberg*);

b) Gemeinden der Kategorie II:

Bezirk Imst: Haiming (*Ambach, Brunau, Haiming, Schlierenzau*), Imsterberg (*Imsterau*), Jerzens, Karres, Karrösten, Längenfeld (*ohne Burgstein, Gries, Lehn, Lehner Au, Oberried, Unterried*), Mieming, Nassereith, Obsteig, Ötz (*ohne Piburg*), Rietz, Roppen, Sautens, Sölden (*ohne Ventertal*), Stams, Tarrenz, Umhausen (*ohne Köfels, Niederthai*), Wenns

Bezirk Innsbruck-Land: Aldrans (*Asten, Wiesenhof*), Ampass, Axams (*Omes, Zifres*), Ellbögen, Flauring (*Ort*), Gnadenwald, Götzens (*Neugötzens*), Gries am Brenner (*ohne Nösslach, Vinaders*), Grinzens, Kematen in Tirol (*Afling*), Kolsassberg, Lans, Matri am Brenner (*Altstadt, Mühlbachl, Pfons*), Mutters (*ohne Gärberbach*), Navis (*St. Kathrein-Außerweg, Mühlen*), Neustift im Stubaital, Oberperfuss, Patsch, Pettnau, Pfaffenhofen, Polling in Tirol (*Pollingberg*), Ranggen (*ohne Itzlranggen*), Reith bei Seefeld, Scharnitz (*ohne Gießenbach*), Schönberg im Stubaital, Sellrain (*ohne Gasse, St. Quirin, Tanneben*), Steinach am Brenner, Telfes im Stubai, Telfs (*Bairbach, Buchen, Mösern, Platten*), Trins, Unterperfuss, Vals (*St. Jodok*), Wildermieming

Bezirk Kitzbühel: Aurach bei Kitzbühel (*Kochau, Oberaurach*), Brixen im Thale, Fieberbrunn, Going am Wilden Kaiser, Hochfilzen, Hopfgarten im Brixental (*KG Hopfgarten-Markt, Elsbethen und Haslau*), Itter, Jochberg, Kirchberg in Tirol (*Aschau, Sonnberg, Spertental ab Skirast*), Kirchdorf in Tirol, Oberndorf in Tirol, St. Jakob in Haus, St. Johann in Tirol (*Hinterkaiser, Winkl*), Waidring (*ohne Strub*), Westendorf

Bezirk Kufstein: Angath, Angerberg, Breitenbach am Inn (*ohne Grub, Oberangerberg, Schönau*), Ebbs (*ohne KG Buchberg*), Ellmau, Erl (*ohne Erlerberg*), Kramsach (*ohne Hagau*), Kundl (*Liesfeld, Saulueg*), Langkampfen (*Niederbreitenbach*), Mariastein, Schwoich, Söll, Thiersee (*Schmiedtal, Vorderthiersee*), Wildschönau (*Niederau*), Wörgl (*Hennersberg*)

Bezirk Landeck: Faggen, Fiss, Fließ (*ohne Piller*), Flirsch, Galtür, Ischgl, Kappl (*Glitterberg, Lahngang*), Kauns, Ladis, Landeck (*Bruggen*), Nauders, Pettneu am Arlberg, Pfunds, Ried im Oberinntal, Schönwies (*Starkenbach*), See, Serfaus (*ohne Schönegg, Tschuppach, Untertösens*), St. Anton am Arlberg, Stanz bei Landeck, Tobadill, Tösens

Bezirk Lienz: Abfaltersbach, Ainet (*ohne Alkus, Gwabl*), Amlach, Anras (*Margarethenbrücke, Mittewald*), Assling (*Mittewald, Thal*), Gaimberg, Heinfels (*ohne Tessenberg*), Kals am Großglockner (*Ober- und Unterpeischlach*), Lavant, Leisach, Matrei in Osttirol (*KG Matrei-Markt i.O., Huben, Moos, Seblas*), Nikolsdorf, Oberlienz (*Glanz*), Prägraten am Großvenediger, St. Johann im Walde (*ohne Oberleibnig*), Sillian, Strassen (*ohne Fronstadl, Hintenburg*), Thurn, Tristach

Bezirk Reutte: Bichlbach, Ehenbichl, Ehrwald, Heiterwang, Höfen, Lermoos, Musau, Pflach, Pinswang, Stanzach, Vils, Wängle, Weißenbach am Lech

Bezirk Schwaz: Aschau im Zillertal (*ohne Distelberg, Tiefenbach*), Bruck am Ziller (*ohne Imming*), Buch in Tirol (*ohne St. Margarethen*), Eben am Achensee, Hippach (*Hippach-Dorf*), Jenbach (*Fischl, Kasbach*), Kaltenbach, Mayrhofen (*ohne Ginzling*), Pill (*ohne Hochpillberg, Niederberg, Pillberg*), Ramsau im Zillertal, Ried im Zillertal, Rohrberg (*Rohr*), Schlitters, Schwendau, Strass im Zillertal, Stumm, Vomp (*Vomperberg*), Weer, Weerberg (*ohne Hausstatt, Innerweerberg*), Wiesing, Zell am Ziller;

c) Gemeinden der Kategorie III:

Bezirk Imst: Haiming (*Haimingerberg, Ochsen Garten*), Imsterberg (*ohne Imsterau*), Längenfeld (*Burgstein, Gries, Lehn, Lehner Au, Oberried, Unterried*), Ötz (*Piburg*), St. Leonhard im Pitztal, Silz (*Kühtai*), Sölden (*Ventertal*), Umhausen (*Köfels, Niederthai*)

Bezirk Innsbruck-Land: Axams (*Kristen*), Flauring (*Flauringberg*), Gries am Brenner (*Nösslach, Vinaders*), Gries im Sellrain, Gschnitz, Hatting (*Hattingerberg*), Inzing (*Inzingerberg*), Leutasch, Mutters (*Gärberbach*), Navis (*ohne St. Kathrein-Außerweg, Mühlen*), Obernberg am Brenner, Ranggen (*Itzlranggen*), St. Sigmund im Sellrain, Scharnitz (*Gießenbach*), Schmirn, Sellrain (*Gasse, St. Quirin, Tanneben*), Vals (*ohne St. Jodok*), Volders (*Großvolderberg*), Wattenberg, Wattens (*Vögelsberg*)

Bezirk Kitzbühel: Hopfgarten im Brixental (*Glanterberg, Grafenweg, Hacha, Kelchsau, Penningberg, Salvenberg*), Kössen, Reith bei Kitzbühel, Schwendt, St. Ulrich am Pillersee, Waidring (*Strub*)

Bezirk Kufstein: Alpbach, Brandenburg, Breitenbach am Inn (*Grub, Oberangerberg, Schönau*), Brixlegg (*Zimmermoos*), Ebbs (*KG Buchberg*), Erl (*Erlerberg*), Kramsach (*Hagau*), Niederndorferberg, Reith im Alpbachtal, Rettenschöss, Scheffau am Wilden Kaiser, Thiersee (*Hinterthiersee, Landl, Mitterland, Riedenberg*), Walchsee, Wildschönau (*Auffach, Oberau, Thierbach*)

Bezirk Landeck: Fendels, Fließ (*Piller*), Kappl (*ohne Glitterberg, Lahngang*), Kaunerberg, Kaunertal, Spiss, Zams (*Zammerberg*)

Bezirk Lienz: Ainet (*Alkus, Gwabl*), Anras (*ohne Margarethenbrücke, Mittewald*), Assling (*ohne Mittewald, Thal*), Außervillgraten, Heinfels (*Tessenberg*), Hopfgarten in Deferegggen, Innervillgraten, Iselsberg-Stronach, Kals am Großglockner (*ohne Ober-*

und Unterpeischlach), Kartitsch, Matri in Osttirol (*KG Matri i.O.-Land ohne Huben, Moos, Seblas*), Obertilliach, Schlaiten, St. Jakob in Deferegggen, St. Johann im Walde (*Oberleibnig*), St. Veit in Deferegggen, Strassen (*Fronstadi, Hintenburg*), Untertilliach, Virgen

Bezirk Reutte: Bach, Berwang, Biberwier, Elbigenalp, Elmen, Forchach, Gramais, Grän, Häselgehr, Hinterhornbach, Holzgau, Jungholz, Kaisers, Namlos, Nesselwängle, Pfafflar, Schattwald, Steeg, Tannheim, Vorderhornbach, Zöblen

Bezirk Schwaz: Achenkirch, Aschau im Zillertal (*Distelberg, Tiefenbach*), Brandberg, Finkenberg, Fügenberg, Gallzein, Gerlos, Gerlosberg, Hainzenberg, Hart im Zillertal, Hippach (*ohne Hippach-Dorf*), Mayrhofen (*Ginzling*), Pill (*Hochpillberg, Niederberg, Pillberg*), Rohrberg (*ohne Rohr*), Steinberg am Rofan, Stummerberg, Terfens (*Eggen, Mairbach, Schlögelsbach, Umlberg*), Tux, Vomp (*Hinterriss*), Weerberg (*Hausstatt, Innerweerberg*), Zellberg.

Impressum

Amt der Tiroler Landesregierung

Abteilung Mobilitätsplanung,
Abteilung Bau und Raumordnungsrecht,
Abteilung Raumordnung und Statistik,
Abteilung Zentrale Baudienste

6020 Innsbruck

+43 512 508 4081

mobilitaetsplanung@tirol.gv.at

www.tirol.gv.at/mobilitaetsplanung

Herausgegeben: April 2026