



**Policy
Lab**

Mobilitätswende jetzt!

Erhebung zu Stellplatzkosten

Betriebs- und volkswirtschaftliche
Kostenkomponenten

Im Auftrag des Amtes der Tiroler Landesregierung

Wien, Mai 2025




Autor*innen

Roland Hackl | tbw research GesmbH
Julia Simhandl | tbw research GesmbH

Kontakt

UIV Urban Innovation Vienna GmbH
1040 Wien, Operngasse 17-21
+43 1 4000 842 60
policylab@urbaninnovation.at
www.urbaninnovation.at

Das Policy Lab wird gefördert aus den Mitteln des Programms „Mobilität der Zukunft“ – eine Initiative des Bundesministeriums für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI).

 Bundesministerium
Innovation, Mobilität
und Infrastruktur

 **FFG**
Forschung wirkt.

Inhalt

1	Glossar	4
2	Ausgangslage	5
3	Erkenntnisinteresse und methodisches Vorgehen	5
4	Stellplatzkosten und Folgewirkungen	7
4.1	Einflussgröße Stellplatztyp	7
4.2	Betriebswirtschaftliche Kosten- und Nutzenkomponenten	8
4.2.1	Grunderwerbskosten	8
4.2.2	Errichtungskosten.....	10
4.2.3	Laufende Kosten.....	10
4.3	Parkraumbewirtschaftung.....	11
4.4	Tool zur Stellplatzkostenabschätzung	12
4.5	Volkswirtschaftliche Effekte	13
4.5.1	Bodenversiegelung und Nutzungskonflikte	14
4.5.2	Förderung des motorisierten Individualverkehrs	14
4.5.3	Soziale Effekte	15
4.5.4	Opportunitätskosten	15
5	Stellplätze als Baustein der Nachhaltigkeitsstrategie	17
6	Quellenverzeichnis.....	19
7	Abbildungsverzeichnis	21

1 Glossar

DACH-Raum	Deutschsprachiger Raum (Deutschland, Österreich und Schweiz)
Micro-ÖV	Flexible, bedarfsorientierte Verkehrslösungen für begrenzte Gebiete
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
Rebound-Effekt	Ungewünschter negativer Effekt einer Effizienzsteigerung
Rural	Ländlich geprägte Gebiete
Sharingsysteme	Dienste zur gemeinsamen Nutzung von Fahrzeugen
Umweltverbund	Bezeichnung für Öffentlichen Verkehr und Rad- und Fußverkehr gemeinsam
Urban	Städtisch geprägte Gebiete
Use Case	Anwendungsfall

2 Ausgangslage

Im Kontext einer transformativen Mobilitätspolitik kommt dem Thema Stellplätze eine zentrale Rolle zu. Durch die kostenlose Zurverfügungstellung von PKW-Stellplätzen, wie dies im Status Quo oftmals der Fall ist, wird die Verwendung des privaten PKW als Mobilitätsmittel der Wahl forciert und Auto-zentrierte Lebensstile weiter verfestigt. Umgekehrt kann mit einer entsprechenden Reduktion des Stellplatzangebots sowie einer adäquat bepreisten Parkraumbewirtschaftung ein Modal-Shift in Richtung Umweltverbund initiiert bzw. unterstützt werden.

Neben Wirkungen auf die Mobilität im engeren Sinne tragen Stellplätze zur Bodenversiegelung bei, sie verschärfen Flächenkonflikte und verknappen Raumreserven. Zudem stellen sie eine wesentliche Kostenkomponente für Projekte in den Bereichen Wohnen oder Gewerbe dar. Anders ausgedrückt: die großzügige Widmung und Errichtung von Stellplätzen stehen im Widerspruch mit einer flächenschonenden Bau- und Raumordnung.

Da die Errichtung von Stellplätzen im Regelfall ein langfristiges Investment darstellt, welches über Jahrzehnte hinweg Ressourcen bindet, ist die Neuerrichtung von Stellplätzen im Hinblick auf das Ziel eines nachhaltigen Mobilitätssystems zu hinterfragen. Die Errichtung von PKW-Stellplätzen hat nicht nur rein mobilitätsbezogene Wirkungen, sondern vielfache Effekte an der Schnittstelle zwischen Mobilität, Raum- und Siedlungsentwicklung, Wohnbau, Wirtschaft sowie sozialer Gerechtigkeit. Notwendige Anpassungsbedarfe der bisherigen Praxis von Stellplatzerrichtung und -management sind dabei in mehrfacher Hinsicht gegeben: sie liegen im Einflussbereich verschiedener Akteur*innen, wie etwa Kommunen, Unternehmen und Bauträger*innen. Dies umfasst beispielsweise die Anpassung von Rahmenbedingungen, wie etwa eine Reform der Stellplatzregulative, als auch ein adäquates Abwägen von Kosten und Nutzen bei der Errichtung neuer Stellplätze gegenüber möglichen anderen Maßnahmen bzw. Investitionen. Die Schaffung eines entsprechenden Bewusstseins über die Kosten und Folgewirkungen von Stellplätzen bei allen relevanten Akteur*innen ist hierfür ein zentraler Ansatzpunkt.

3 Erkenntnisinteresse und methodisches Vorgehen

Übergeordnetes Ziel der vorliegenden Erhebung ist es, einen Überblick über die Kostenkomponenten von PKW-Stellplätzen in Tirol zu schaffen sowie eine Einschätzung zu den damit verbundenen Folgewirkungen zu geben, um das Thema PKW-Stellplätze in seiner Bedeutung für ein nachhaltiges Mobilitätssystem zu erörtern. Damit wird unter anderem zur Zielerreichung des Maßnahmenprogramms 2025-2027 der Tiroler Nachhaltigkeits- und Klimastrategie (insb. Maßnahmen MI.6.2 Verkehrssparende und flächenschonende Bau- und Raumordnung und MI.6.7 Förderung nachhaltiger Mobilität durch Bewusstseinsbildung und Verhaltensänderungen) beigetragen (Amt der Tiroler Landesregierung, 2025). Im Fokus liegt dabei die Identifikation und Quantifizierung von Stellplatzkosten aus betriebswirtschaftlicher Sicht. Ergänzt wird die Analyse durch qualitative Einschätzung der volkswirtschaftlichen

Kosten, Rebound-Effekte und Folgewirkungen, die mit der Errichtung von PKW-Stellplätzen verbunden sind.

Die vorliegenden Ergebnisse verfolgen dabei nicht das Ziel, Einzelfallanalysen zu ersetzen, sondern anhand von Durchschnittswerten und Spannweiten einen Gesamtüberblick über PKW-Stellplatzkosten zu vermitteln sowie diese hinsichtlich ihrer betriebs- und volkswirtschaftlichen Effekte einzuordnen. Die genauen Kosten einzelner Stellplatzerrichtungs-Projekte müssen stets im Rahmen von Einzelfallanalysen konkretisiert und an die jeweiligen Rahmenbedingungen angepasst werden.

Die in der Folge analysierten und aufgeschlüsselten betriebswirtschaftlichen Kosten sind grundsätzlich universell anwendbar. Sie gelten unabhängig von den jeweiligen Betreiber*innen- oder Eigentumsverhältnissen, sie fallen an, egal, wer sie letztlich bezahlt (direkt oder indirekt). Dies können beispielsweise Kommunen sein (im Falle von Stellplätzen im öffentlichen Raum, oder anteilig zur infrastrukturellen Erschließung privater Stellflächen), Bauträger*innen oder letztlich Bewohner*innen. Genauso sind die dargestellten Werte für den gewerblichen Bereich (Einkaufszentren, Seilbahnanlagen, Gewerbe, Betriebe usw.) gültig.

Als Grundlage für die Quantifizierung von PKW-Stellplatzkosten wurde zunächst eine Desk-Research zu Praxisbeispielen und Erhebungen, fokussiert auf den DACH-Raum,¹ durchgeführt. Auf Basis dessen wurden wesentliche Rahmenbedingungen zur systematischen Erfassung sowie weiterfolgenden Monetarisierung unterschiedlicher Stellplatz-Varianten festgelegt. Dementsprechend ergibt sich eine Differenzierung von drei Haupt-Kostenkomponenten (Grunderwerbskosten, Errichtungskosten und laufende Kosten) sowie fünf Stellplatztypen, die sich in ihrer baulichen Ausgestaltung unterscheiden.

Darüber hinaus erfolgte die Betrachtung der Stellplatzkosten in Bezug auf die räumliche Lage des Projektes in unterschiedlicher räumlicher Granularität. Dies umfasst einerseits bekannte raumstrukturelle Klassifikationen, wie bspw. die Urban-Rural-Typologie der Statistik Austria (Statistik Austria, 2023b) und andererseits eine Differenzierung nach administrativen Einheiten (Gemeinden bzw. Bezirke). Die Datenbasis wurde außerdem um weitere, Tirol-spezifische Datengrundlagen (Amt der Tiroler Landesregierung, 2019) ergänzt. Die gesammelten Datengrundlagen zu Errichtungs- und Wartungskosten wurden entsprechend des Baupreisindex (Statistik Austria, 2023c) angepasst und auf ein einheitliches Preisniveau (2023) angeglichen. Die daraus resultierenden Varianten an Stellplatz-Szenarien wurden anschließend in Form eines interaktiven Excel-Tools aufbereitet, um ad-hoc-Abschätzungen der Bandbreiten betriebswirtschaftlicher Kosten für eine Vielzahl unterschiedlicher Stellplatz-Projekte in Tirol zu ermöglichen.

In einem nächsten Schritt wurden Use Cases definiert, um die Stellplatzkosten in Form repräsentativer Anwendungsfälle quantitativ darzustellen und diese auch im Kontext ihrer volkswirtschaftlichen Bedeutung einzuordnen. Die Einschätzung hinsichtlich möglicher Rebound-Effekte und Folgewirkungen erfolgte dabei in erster Linie auf qualitativer Ebene, unter Bezugnahme auf bestehende Praxisbeispiele und vorliegende Evidenz.

¹ Bergk et al. (2022), Büro für Verkehrs- und Raumplanung (2014), Energieinstitut Vorarlberg (2019), European Commission (2020), Metron (2019), Stadtgemeinde Salzburg (2022), Statistik Austria (2023c), Zeitelhofer (2021)

4 Stellplatzkosten und Folgewirkungen

4.1 Einflussgröße Stellplatztyp

PKW-Stellplatzkosten variieren stark in Abhängigkeit der jeweiligen baulichen Ausgestaltung. Einen wesentlichen Einflussfaktor stellt daher der Stellplatztyp mit seinem spezifischen Platzbedarf sowie der baulichen Ausgestaltung dar. In der vorliegenden Betrachtung wurde eine Systematik herangezogen, die zwischen fünf Stellplatztypen unterscheidet. Diese sind in Abbildung 1 dargestellt, die jeweils relevanten Stellplatzflächen sowie zugehörigen Manövrierräumen farblich hervorgehoben (pinkfarben).

Unterschiedliche Stellplatztypen

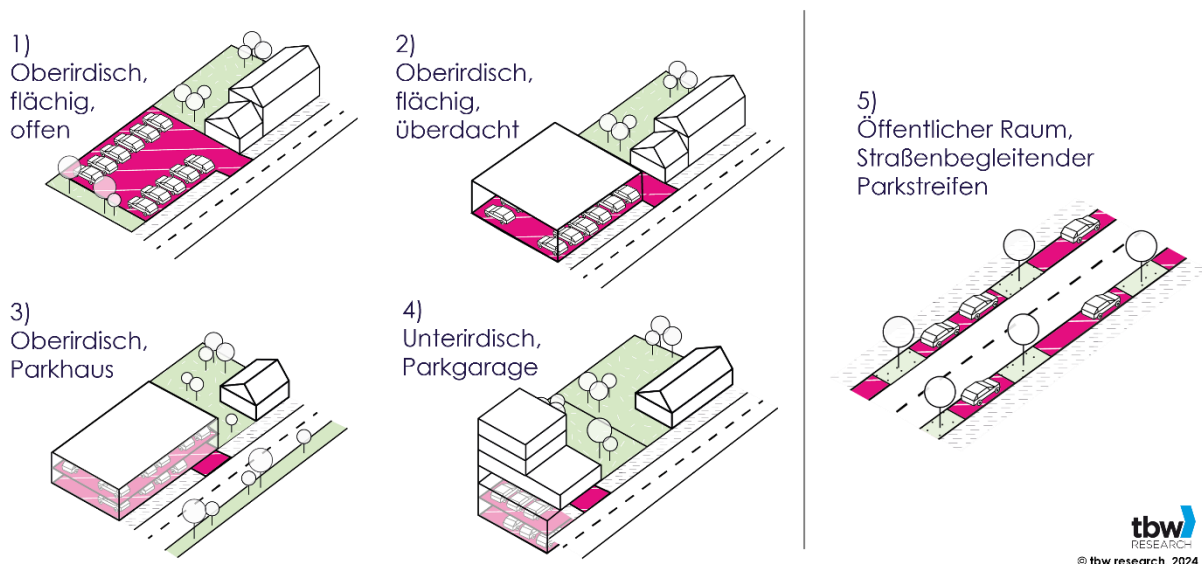


Abbildung 1: Stellplatztypen, eigene Klassifizierung (tbw research, 2024)

Ein wesentliches Unterscheidungsmerkmal der unterschiedlichen Stellplätze ist die durchschnittlich benötigte Fläche pro PKW, die als Maßzahl herangezogen wird. Hierbei ist insbesondere zwischen flächig ausgelegten und fahrbahnbegleitenden Stellplätzen zu unterscheiden. Letztere (s. Abbildung 1, Typ 5) weisen eine geringere durchschnittliche Größe je Stellplatz auf, da Zu-, Abfahrts- und Rangierflächen nicht in die durchschnittliche Stellplatzgröße miteinbezogen werden, sondern auf die Fahrbahn entfallen. Bei den übrigen vier Typen werden diese anteilig in die Stellplatzfläche einbezogen. Weiters variiert die beanspruchte Fläche je nach Aufstellungsart (Längs/Senkrecht/Schräg), wobei insbesondere in Senkrechtparkordnung ein höherer Platzbedarf je Stellplatz besteht. In der vorliegenden Betrachtung wurde für straßenbegleitende Parkstreifen eine durchschnittliche Stellplatzfläche von $12,5 \text{ m}^2$ herangezogen. Für flächige und in Gebäuden befindliche Stellplätze (s. Abbildung 1, Typ 1 – 4) wurde eine durchschnittliche Fläche von $27,5 \text{ m}^2$ je Stellplatz angenommen. Dabei ist anzumerken, dass sich diese mit zunehmender Anzahl an Stellplätzen an einem Standort reduzieren kann, da sich die notwendigen Manövrierräume anteilig auf alle Stellplätze

verteilen. Die ausgewählten Durchschnittswerte beruhen auf bestehenden Richtlinien zur Stellplatzdimensionierung. Dabei ist jedoch anzumerken, dass diese Richtlinien nicht zwingend die fortschreitende Zunahme von Fahrzeuggrößen berücksichtigen. Entsprechend stellt dieser Wert eher die Untergrenze dar und kann in Abhängigkeit des jeweiligen Fahrzeugtyps variieren, so besteht beispielsweise bei SUVs ein erhöhter Platzbedarf von ca. einem Drittel mehr als bei herkömmlichen PKW (tbw research, 2025, eigene Berechnung). Dies ist insofern relevant, als dass sich der SUV-Anteil bei österreichischen Neuwagen seit 2015 verdoppelt hat und im Jahr 2023 bei 45 % lag (VCÖ, 2024). Der gestiegene Platzbedarf führt in der Praxis immer wieder zu Konflikten, da insbesondere in Schräg- und Senkrechtparkordnung bei einer geringeren Dimensionierung der Stellplätze die Stellplatzfläche für größere Fahrzeuge nicht ausreicht und somit Teile des Fahrzeugs in angrenzende Verkehrsflächen (oftmals Fuß- oder Radwege) überragen.

4.2 Betriebswirtschaftliche Kosten- und Nutzenkomponenten

Aus betriebswirtschaftlicher Sicht können die Kosten, welche im Kontext von PKW-Stellplätzen auftreten im Wesentlichen in drei Komponenten differenziert werden, nämlich Grunderwerbskosten, Errichtungs- und laufende Kosten. Dem gegenüber stehen gegebenenfalls Nutzen / Erträge aus der Parkraumbewirtschaftung.

4.2.1 Grunderwerbskosten

Grunderwerbskosten werden insbesondere durch die Lage des jeweiligen Grundstücks (etwa urban/suburban/peripher) und dem damit in der Regel verbundenen Nutzungsdruck bestimmt. Auch die Widmungskategorie hat erheblichen Einfluss auf die Grundstückskosten. Zusätzlich können die Quadratmeterpreise innerhalb einer Widmungskategorie (bspw. Bauland) stark variieren, je nachdem ob es sich etwa um Bauland Wohnen oder Gewerbe- und Industriegebiet handelt.

Um ein differenziertes Bild über die Grunderwerbskosten von Stellplätzen in Tirol zu erhalten, wurden als Grundlage Bodenpreise aus unterschiedlichen Quellen (Statistik Austria, 2023a; IMMOUnited GmbH, 2023; ATH Immobilien GmbH, 2023) für unterschiedliche Widmungskategorien auf Gemeindeebene recherchiert und zu annehmbaren Grundstückspreisen auf Gemeindeebene für Tiroler Gemeinden verrechnet. Dabei zeigen sich ausgeprägte Spannweiten in den Grunderwerbskosten nach Raumtyp.

Ein weiterer wichtiger Einflussfaktor in Tirol in Bezug auf anzunehmende Grunderwerbskosten ist die Intensität der touristischen Nutzung. Aus diesem Grund wurden, unter Verwendung der Raumtypisierung aus dem Raumordnungsplan „Lebensraum Tirol – Agenda 2030“ (Amt der Tiroler Landesregierung, 2019), die Grunderwerbskosten nach vier Raumtypen weiter differenziert: Verdichtungsraum, touristisch intensiv genutzter Verdichtungsraum, touristisch intensiv genutzter Raum sowie ländlicher Raum. Hier fällt auf, dass insbesondere in peripher gelegenen Gebieten eine touristische Nutzung mit höheren Quadratmeterpreisen verbunden ist.

In Bezug auf die Grunderwerbskosten zeigt sich bei der Betrachtung der durchschnittlichen Quadratmeterpreise für Bauland Wohnen in Tirol (s. Abbildung 2) einerseits ein Stadt-Land-Gefälle, andererseits erhebliche Unterschiede nach Intensität der touristischen Nutzung. Die Hotspots liegen in Kitzbühel und Innsbruck mit um die 2.000 €/m². Mit einem durchschnittlichen Quadratmeterpreis von 70 € bis 250 € in peripheren und weniger intensivtouristischen Gemeinden wird eine sehr große Spannweite deutlich, die sich in weiterer Folge auch in regional sehr unterschiedlichen Stellplatzkosten widerspiegelt. Neben der Lage ist auch die Widmungskategorie ein wichtiger Einflussfaktor in Bezug auf den Quadratmeterpreis. So ist der Quadratmeterpreis für Bauland Gewerbegebiet, insbesondere im städtischen Gebiet, um ein Vielfaches günstiger als im Fall von Bauland Wohnen. Auch die Spannweite (zwischen 90 € und 965 € pro Quadratmeter für Bauland Gewerbe- und Industriegebiet) ist deutlich geringer, wobei auch hier ein Gefälle zwischen urbanen und peripheren Gebieten zu verzeichnen ist (ATH Immobilien GmbH, 2023).

Durchschnittliche Bodenpreise Bauland Wohnen

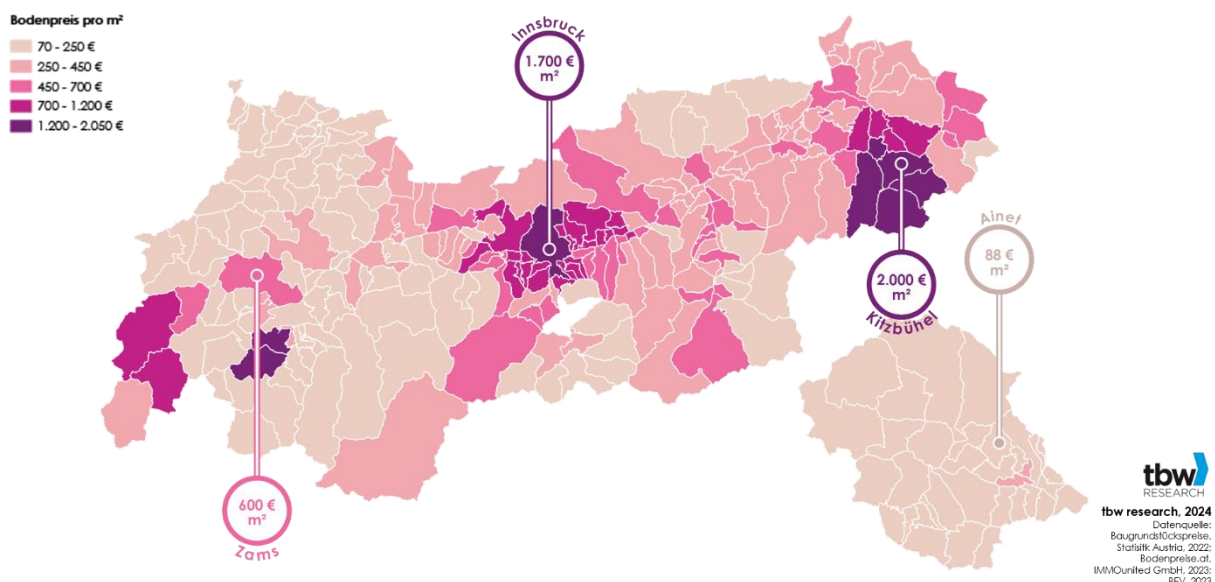


Abbildung 2: Übersicht zu Baulandpreisen in Tiroler Gemeinden, eigene Darstellung (tbw research, 2024)

Der Stellplatztyp Tiefgarage (s. Abbildung 1, Typ 4) weist in Bezug auf die Grunderwerbskosten eine Sonderstellung auf, da hier von einer Reduktion der Grunderwerbskosten durch Aufteilung auf weitere (oberirdische) Nutzungen auszugehen ist. Als Durchschnittswert wurde in dieser Studie für die Tiefgarage ein Anteil an 30 % der Grunderwerbskosten angenommen. Dies entspricht beispielsweise einer eingeschößigen Tiefgarage unter einem zweigeschößigen Wohnbau. Im Stellplatzkosten-Tool wurde eine davon abweichende Kostenaufteilung aufgrund weiterer Nutzungen ebenfalls entsprechend berücksichtigt (freies Eingabefeld).

4.2.2 Errichtungskosten

Die zweite Kostenkomponente stellen die Errichtungskosten dar. Im Durchschnitt entfallen ca. 75 % der Errichtungskosten auf Bauarbeiten und Materialkosten. Weitere Kostenpositionen sind etwa die technische Ausstattung sowie Baunebenkosten, wie Planungs- und Vermessungsarbeiten (Bergk et al., 2022). Die Errichtungskosten sind jedoch stark von dem jeweiligen Stellplatztyp und der damit verbundenen baulichen Ausgestaltung abhängig. So entstehen bei dem Bau einer Tiefgarage um ein Vielfaches höhere Kosten als bei oberirdischen, offenen Stellplätzen. Letztere weisen jedoch in der Regel auch einen höheren Flächenverbrauch auf. Die genaue Kostenzusammensetzung ist dabei stets von den lokalen Rahmenbedingungen, der Bauweise sowie dem notwendigen Materialeinsatz abhängig, wodurch die Errichtungskosten auch innerhalb einer Stellplatztyp-Kategorie stark variieren können. Für die Errichtung eines Tiefgaragen-Stellplatzes können die Errichtungskosten beispielsweise zwischen 16.000 € bis zu 70.000 € pro Stellplatz schwanken (s. Abbildung 3).

Zusammensetzung der Kosten eines Stellplatzes

Schwankungsbreiten Errichtungs- und Laufende Kosten pro Stellplatz, Betrachtungszeitraum: 20 Jahre

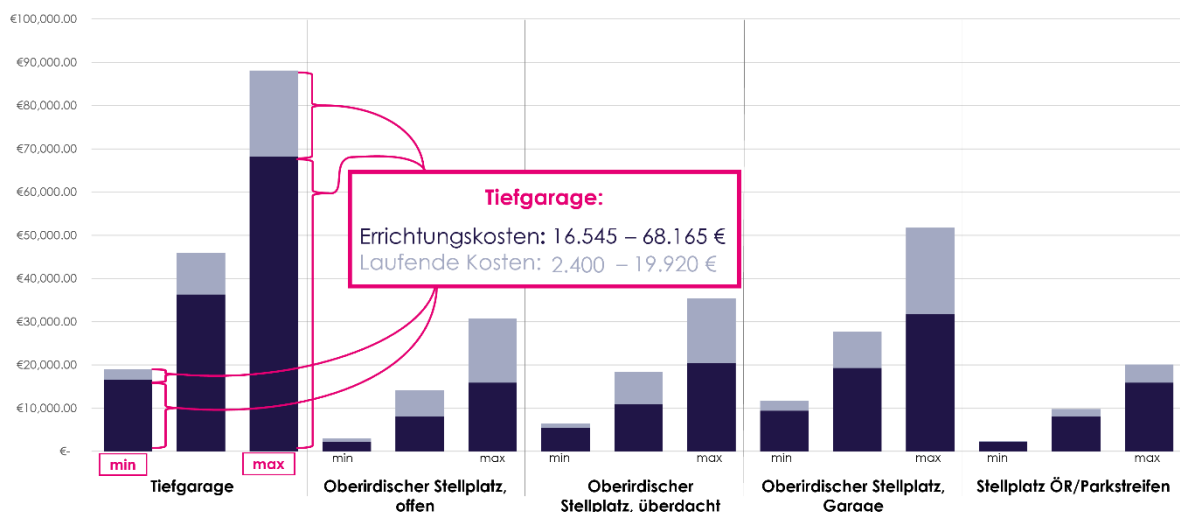


Abbildung 3: Übersicht zu Errichtungskosten und laufenden Kosten (Datenquellen: Bergk et al., 2022; Büro für Verkehrs- und Raumplanung, 2014; Energieinstitut Vorarlberg, 2019; European Commission, 2020; Metron 2019; Stadtgemeinde Salzburg, 2022; Statistik Austria, 2023c; Zeitelhofer, 2021), eigene Berechnungen und Darstellung (tbw research, 2024)

4.2.3 Laufende Kosten

Die dritte Kostenkomponente stellen die laufenden Kosten dar. Da PKW-Stellplätze meist mehrere Jahrzehnte bestehen – in den vorliegenden Berechnungen wurde eine Betriebsdauer von 20 Jahren angenommen – entstehen hier ebenfalls substanzielle Kosten. Bei einer differenzierteren Betrachtung der laufenden Kosten wird offensichtlich, dass im Durchschnitt ein Großteil der laufenden Aufwände auf Überwachungstätigkeiten und Sicherheitsbelange entfällt. Nur rund 10 % der laufenden Kosten entfallen auf Wartungsarbeiten im engeren

Sinne (Bergk et al., 2022). Auch hier bestehen jedoch zum Teil sehr große Unterschiede in Abhängigkeit des jeweiligen Stellplatztyps, etwa durch den Betrieb und Personalbedarf sowie etwaige notwendige technische Infrastruktur. Dementsprechend sind insbesondere bei oberirdischen Stellplätzen große Spannweiten zu konstatieren, je nachdem in welchem Ausmaß Kosten für Tätigkeiten der Überwachung und Sicherheitsbelange entstehen. Doch auch für andere Stellplatztypen variieren die laufenden Kosten, in Abhängigkeit des Betriebs, zum Teil sehr stark. Für den Betrieb eines Tiefgaragen-Stellplatzes, kumuliert über einen Zeitraum von zwanzig Jahren, können die laufenden Kosten etwa zwischen 2.400 € und 20.000 € variieren (s. Abbildung 3).

4.3 Parkraumbewirtschaftung

Ein wichtiger Faktor im Kontext von Stellplatzkosten ist die Parkraumbewirtschaftung. Sie hat sowohl betriebswirtschaftliche Relevanz als auch große Bedeutung als verkehrspolitisches Steuerungsinstrument. Potenzielle Erträge aus der Parkraumbewirtschaftung bilden eine betriebswirtschaftliche Nutzenkomponente im Sinne einer möglichen Refinanzierung der Errichtung und des Betriebs der Stellplätze. Zum anderen zeigen vielfältige nationale und internationale Beispiele auf unterschiedlichen föderalen Ebenen, dass Umfang und Bepreisung der Parkraumbewirtschaftung ein wirksames Steuerungsinstrument, insbesondere aus Sicht der öffentlichen Hand, sein können.

Betrachtet man zunächst die betriebswirtschaftliche Seite der Parkraumbewirtschaftung, so zeigt sich, dass diese sehr unterschiedlich ausfallen kann. Die Bewirtschaftung von Stellflächen ist immer im Zusammenhang mit dem jeweiligen Stellplatztyp und der damit verbundenen Art und Weise der Parkraumbewirtschaftung bzw. der Überwachung und Kontrolle zu betrachten. Wie bereits bei der Betrachtung der laufenden Kosten eines Stellplatzes angeführt, entstehen durch Parkraumbewirtschaftung zunächst also Kosten auf Seite der den Stellplatz errichtenden Person. Im Kontext von privat-betriebenen Parkanlagen spiegeln sich diese im Regelfall in hohen Tarifen wider.

Für Stellplätze im öffentlichen Raum liegen die reinen Personalkosten, welche für die Überwachung im Rahmen der Parkraumbewirtschaftung anfallen, zwischen 12 € und 45 € pro Monat pro Stellplatz. Die genauen Kosten sind dabei insbesondere von der Überwachungsichte bzw. dem notwendigen Personalschlüssel beeinflusst (Bergk et al., 2022). Das entspricht einem Anteil von ca. 15 % bis 20 % an den Gesamtkosten. Die reinen Personalkosten sind somit in den meisten Fällen durch Parkgebühren refinanzierbar, anhängig von der Auslastung der Parkplätze. Bei sehr hoher Auslastung und hohen Parkgebühren und Einnahmen aus Bußgeldern, bei gleichzeitig geringen Kosten ist es möglich, dass auch die Gesamtkosten durch Einnahmen abgedeckt werden können.

Aus verkehrspolitischer Sicht sind die weitaus wichtigeren Effekte der Parkraumbewirtschaftung allerdings struktureller Natur, nämlich die Änderung des Mobilitätsverhaltens und die Umgestaltung des Mobilitätssystems insgesamt. Zahlreiche nationale und internationale Beispiele belegen, dass mit Einführung der Parkraumbewirtschaftung, die Motorisierungsrate, sowie die PKW-Nutzung sinkt und eine Verkehrsverlagerung in Richtung Umweltverbund folgt. Dadurch steigt auch die Verfügbarkeit

der bestehenden Stellplätze für Anwohner*innen, Besucher*innen oder Kund*innen, der Parkplatzsuchverkehr wird reduziert. Gesamtsystemisch betrachtet sinkt der Flächenbedarf für ruhenden Verkehr, da in Summe weniger Stellplätze benötigt werden. Zentraler Punkt kommt hier der Tarifgestaltung zu. Es ist notwendig, Stellplatzflächen im Rahmen der Parkraumbewirtschaftung so zu bepreisen, dass der gewünschte Lenkungseffekt entsteht. Allenfalls lassen sich mit den Einnahmen aus der Bewirtschaftung die tatsächlichen Kosten (teilweise) decken.

Insgesamt betrachtet kommt der Parkraumbewirtschaftung und auch der Tarifwahl eine wichtige Bedeutung im Kontext von Stellplatzkosten, sowohl aus betriebswirtschaftlicher als auch volkswirtschaftlicher Sicht, zu. Das Hauptmotiv für eine Parkraumbewirtschaftung, insbesondere aus Sicht von Kommunen, sollte jedoch nicht die mögliche Einnahmequelle sein, sondern vielmehr die positiven systemischen Effekte (Reduktion der PKW-Nutzung, Reduktion des Motorisierungsgrades, die effiziente Nutzung der Ressource Stellplatz, freiwerdende Flächen, die Steigerung der Aufenthalts- und Lebensqualität, sowie eine Modal-Split-Verlagerung), die damit forciert werden können.

4.4 Tool zur Stellplatzkostenabschätzung

Die vorliegenden Ergebnisse wurden in einem Tool zur Stellplatzkostenabschätzung gebündelt und für ad-hoc Berechnungen interaktiv verfügbar gemacht. Das Werkzeug ermöglicht es, durch die Auswahl und Anpassung der zentralen Parameter eine differenzierte Kostenschätzung für unterschiedliche Stellplatzprojekte in Tirol rasch und ohne lange Vorbereitung durchzuführen. Ziel ist es für unterschiedliche Anwendungsfälle und unterschiedliche Akteur*innen eine erste grobe Einschätzung der mit der Errichtung und dem Betrieb von Stellplätzen verbundenen Kosten auf einen Blick zu ermöglichen. Auf Basis dieser Werte können Entscheidungen für oder gegen die Errichtung von Stellplätzen wirksam unterstützt werden. Darauf aufbauend kann noch eine genauere Kostenanalyse für das konkrete Projekt durchgeführt werden.

Abbildung 4 zeigt das Interface des Tools, welches sich nach den zuvor genannten Kostenkomponenten und deren Einflussfaktoren gliedert. Zunächst ist die Auswahl der räumlichen Einflussfaktoren Raumtyp und Widmungskategorie vorzunehmen. Hier kann eine Berechnung sowohl auf administrativer Ebene (Gemeinde) als auch für Raumtypen aggregiert, bspw. der Raumtypisierung aus dem Raumordnungsplan „Lebensraum Tirol – Agenda 2030“ (Amt der Tiroler Landesregierung, 2019), erfolgen. Weiters können Spezifika zum gewünschten Stellplatztyp eingegeben werden, welche entsprechend der in der Studie erarbeiteten Struktur gewählt werden können.

Um die Handhabung des Tools zu erleichtern, wurden für Parameter, für welche anzunehmen ist, dass sie nicht stark in Abhängigkeit der jeweiligen Projektspezifika variieren, allgemein plausible Standardwerte als Default hinterlegt. Die Annahmen basieren dabei auf den konsolidierten Recherche-Ergebnissen. Dies umfasst beispielsweise die Betriebsdauer des Stellplatzprojektes (hier beträgt die Annahme 20 Jahre, gemäß der technischen bzw. wirtschaftlichen Lebensdauer), oder die durchschnittliche Stellplatzgröße sowie Anzahl an Stellplätzen je Etage (für die Stellplatztypen Tiefgarage und oberirdischer Stellplatz, Garage).

Berechnung Stellplatzkosten

* Notwendige Eingabe-Felder

Input Parameter	
Raumtyp *	Bitte aus Dropdown-Liste wählen: lmst
Widmungskategorie *	Bitte aus Dropdown-Liste wählen: Bauland, Wohnen
Anzahl Stellplätze *	Bitte Anzahl angeben: 30
Stellplatztyp *	Bitte aus Dropdown-Liste wählen: Tiefgarage
Stp./Etage (bei Hoch-/Tiefgarage)	75
Anteil der auf die Stellplatzerrichtung entfallenden Grunderwerbskosten (Tiefgarage) *	Bitte Faktor (%) angeben: 30 %
Grunderwerb nötig *	Bitte aus Dropdown-Liste wählen: ja
Analysezeitraum (Jahre)	20

Kostenkomponenten (Größenordnung) *

Grunderwerbskosten	76,230.00 €
Errichtungskosten	1,089,190.44 €
Laufende Kosten	289,800.00 €
Gesamtkosten	1,455,220.44 €

* Die angegebenen Kosten stellen nur eine Grobschätzung dar, die genauen Kosten sind im Einzelfall zu prüfen/anzupassen

Flächenverbrauch (m²)	825.00
---	---------------

Durchschnittliche Stellplatzgröße (m ²)	
Durchschnittliche Fläche/Stp. ohne Einbezug von Zu-/Abfahrten, Rangierflächen:	12.5 m ²
Durchschnittliche Fläche/Stp. unter Einbezug von Zu-/Abfahrten, Rangierflächen:	27.5 m ²

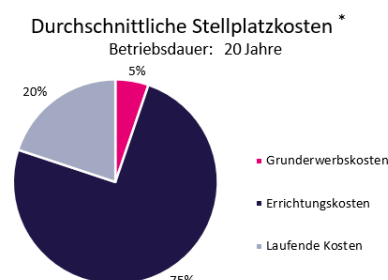


Abbildung 4: Interface Stellplatzkostentool (tbw research, 2024)

Nach erfolgter Festlegung der Einflussgrößen liefert das Tool eine Abschätzung zu den erwartbaren Grunderwerbskosten, Errichtungskosten sowie laufenden Kosten über den gewählten Betrachtungszeitraum (Standardwert: 20 Jahre). Darüber hinaus erfolgt auch eine Abschätzung des anzunehmenden Flächenverbrauchs des Projektes. Diese Kenngröße ist dabei nicht nur aus betriebswirtschaftlicher Sicht relevant, sondern im Kontext negativer externer Effekte von Stellplätzen, wie etwa der Bodenversiegelung oder durch Flächenkonkurrenz bedingte Nutzungskonflikte mit anderen Verkehrsmodi oder Flächennutzungen, von Relevanz.

4.5 Volkswirtschaftliche Effekte

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass die Errichtung von PKW-Stellplätzen eine ganze Kaskade von volkswirtschaftlichen Folgewirkungen und versteckten Kosten nach sich zieht, die bei der Entscheidung ob bzw. in welchem Ausmaß Stellplätze errichtet werden, oftmals ungenügend betrachtet wird.

Stellplätze triggern die Nutzung des PKW als Mobilitätsmittel der Wahl. So zeigen beispielsweise Evidenzen aus Österreich Unterwegs (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, 2016), dass die Parkplatzverfügbarkeit am Arbeitsort die Wahrscheinlichkeit verdoppelt, für den Berufsweg den PKW zu wählen. Vor allem im urbanen Bereich (u.a. auch in Innsbruck) gibt es in den letzten Jahren Erfolge bei der Reduktion des Motorisierungsgrades. Auch die Einführung der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung in Wien hat den Stadtgrenzen-überschreitenden motorisierten Individualverkehr spürbar reduziert (Magistrat der Stadt Wien, Amt der NÖ Landesregierung, 2022). Ebenso hat die Reduktion des Stellplatzangebots im öffentlichen Raum zu einem Rückgang des Motorisierungsgrades in vielen österreichischen Städten beigetragen (VCÖ, 2016; Kalasek et al., 2023). Außerhalb der großen Städte besteht diesbezüglich allerdings noch

Handlungsbedarf, hier steigt der Motorisierungsgrad – wenn auch moderat – an (Statistik Austria, 2024).

Stellplätze stellen eine Infrastruktur dar, die in der Regel mehrere Jahrzehnte besteht und damit auch generationenübergreifend wirkt. Entscheidungen zur Errichtung von Stellplätzen müssen vor diesem Hintergrund im Sinne der gewünschten Entwicklung abgewogen und gut überlegt getroffen werden.

4.5.1 Bodenversiegelung und Nutzungskonflikte

Österreich ist europaweit führend bei der Flächenversiegelung pro Kopf. Aufgrund des begrenzten Dauersiedlungsraumes, insbesondere in Gebieten wie Tirol, sind dementsprechend flächenintensive Nutzungen, wie das Schaffen von Raum zum Abstellen von PKW, zu hinterfragen und auf das Erfordernis zu prüfen. Oftmals steht die Errichtung bzw. der Erhalt von Stellplätzen in Konflikt mit anderen Nutzungen. Gerade im öffentlichen Raum weisen alternative Nutzungen, wie etwa Begrünungsmaßnahmen oder Maßnahmen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität, aus einer gesellschaftlichen Perspektive deutlich mehr positive Wirkungen auf. In jüngster Zeit werden auch die negativen Folgen der Bodenversiegelung in Österreich immer deutlicher sichtbar: Starkregenereignisse und andere Wetterphänomene nehmen deutlich zu, Hochwasser und Überschwemmungen sind die Folge. Dies hat einen hohen gesellschaftlichen Preis, etwa indem Kosten für die Instandsetzung von Infrastrukturen und Gebäuden oder entgangenen Nutzen und ausgedehnte Ausfallzeiten entstehen. Längerfristig können sich immer wiederkehrende Extremereignisse auch dahingehend manifestieren, dass der Siedlungsraum de facto verkleinert wird, wenn die kontinuierliche Reparatur oder Neuerrichtung von Infrastrukturen wirtschaftlich nicht mehr vertretbar ist. Ebenso ist davon auszugehen, dass die höhere Wahrscheinlichkeit von Schäden die Preise für Versicherungsleistungen immer weiter in die Höhe treibt. Grundsätzlich trägt jede versiegelte Fläche zur Risikoerhöhung bei Starkregenereignissen bei. Mit jeder Entsiegelung wird ein Beitrag zur Resilienz bei Naturgefahren geleistet. Demnach gilt es Siedlungsflächen und Infrastrukturen generell resilienter gegenüber derartigen Ereignissen und Bedrohungen zu machen.

4.5.2 Förderung des motorisierten Individualverkehrs

Für einen Großteil der Haushalte in Österreich spielt der PKW bei der Bewältigung des Alltags eine zentrale Rolle. Viele der Alltagswege werden mit dem PKW zurückgelegt, obwohl dieser oftmals nicht die einzige Option darstellt. Dieses Mobilitätsverhalten verursacht hohe Kosten für den einzelnen Haushalt, aber auch für die Gesellschaft insgesamt. Durch die fortwährende Zurverfügungstellung von Flächen als PKW-Stellplätze, noch dazu meist gratis, werden ebendiese autozentrierten Lebensstile und Konsummuster verfestigt. Ziel der Raumordnung ist es, kompakte Siedlungsstrukturen zu schaffen, welche ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten ermöglichen. Disperse Siedlungsstrukturen führen zu einer Fortschreibung der Autoabhängigkeit und weiterer Zersiedelung. Die Förderung kompakter Strukturen wird durch den hohen Flächenbedarf für den ruhenden MIV zusätzlich erschwert. Ein Teufelskreis zwischen Zersiedelung und Autoabhängigkeit ist die Folge.

4.5.3 Soziale Effekte

Die Errichtung von Stellplätzen ist mit einer Vielzahl an sozialen Folgewirkungen verbunden. Insbesondere im Wohnbau sind Stellplatzkosten in den letzten Jahren immer mehr zum Thema geworden. Die Leistbarkeit von Wohnraum im mehrgeschossigen Wohnbau leidet unter der Verpflichtung, unverhältnismäßig viele Stellplätze – etwa aufgrund veralteter Stellplatzrichtlinien – zu errichten. Da insbesondere Tiefgaragen-Stellplätze mit sehr hohen Errichtungskosten und laufenden Kosten verbunden sind, gleichzeitig jedoch in Bezug auf den Flächenbedarf die nachhaltigste Variante darstellen, entstehen erhöhte Kosten für Bauträger*innen, die sich in weiterer Folge in hohen Wohnkosten für Mieter*innen oder Wohnungseigentümer*innen niederschlagen. Dies ist insbesondere ungerecht gegenüber Haushalten mit geringer Zahlungsfähigkeit, die sich keinen (eigenen) PKW leisten können oder wollen (Lebensstile). Neuere Ansätze im Kontext von Stellplatzverordnungen adressieren dieses Problem durch die Berücksichtigung von Mobilitätsmaßnahmen wie beispielsweise Mobilitätsverträge, Sharing-Systeme oder ÖV-Anbindung zur Reduktion des zu errichtenden Stellplatzangebots. Dazu gibt es bereits erfolgreiche Beispiele aus unterschiedlichen Raumtypen (ländliche Gebiete, Städte, Stadtumland) (Stadtgemeinde Zell am See, 2017; Landeshauptstadt St. Pölten, 2024). Auch die Tiroler Bauordnung ermöglicht seit März 2025 die Berücksichtigung von Mobilitätskonzepten zur Reduktion von Stellplätzen.

4.5.4 Opportunitätskosten

Insbesondere aus Sicht der öffentlichen Hand ist die Errichtung von Stellplätzen stets auch im Zusammenspiel mit anderen möglichen bzw. notwendigen Investitionen zu diskutieren. Um diese In-Relation-Setzung zu verdeutlichen, wurde der Use Cases eines öffentlichen, straßenbegleitenden Parkstreifens mit zwei Alternativ-Cases verglichen (s. Tabelle 1). Um die Vergleichbarkeit zu gewährleisten, wurden die Kosten aller drei Projekte für einen Betrachtungszeitraum von 20 Jahren berechnet.

Es ist anzumerken, dass hier nicht der Anspruch besteht, die Bedeutung von Stellplätzen mit Baumpflanzungen oder der Errichtung eines Spielplatzes aufzuwiegen. Ziel dieser Gegenüberstellung ist das exemplarische Aufzeigen von Perspektiven bzw. ein In-Relation-Setzen möglicher notwendiger Investitionen mit denen Kommunen konfrontiert sind, um eine diesbezügliche Awareness zu schaffen bzw. zu steigern.

	Öffentlicher Parkstreifen	Alternative: Baumpflanzung	Alternative: Spielplatz
Beschreibung	Eine Kommune in suburbanem Gebiet möchte angrenzend an eine bestehende Straße einen Parkstreifen errichten.	Was würde es für die Kommune kosten, anstatt der 10 Stellplätze eine Baumreihe zu pflanzen?	Was würde es die Kommune kosten, eine Grünfläche als Spielplatz zu gestalten?
Anzahl	10	5	1
Flächenverbrauch	125 m ²	25 m ²	1.746 m ²
Gesamtkosten	100.003 €	105.423 €	183.345 €

Tabelle 1: Gegenüberstellung Stellplatzkosten und Alternativprojekte (Datenquellen: Stellplatzkosten-Tool; Lokale Agenda 21 – Agenda Währing, 2019; Playground + Landscape Verlag GmbH, 2016; Rettensteiner & Körndl; Stadt Tuttlingen, 2009), eigene Auswertung (tbw research, 2024)

So zeigt sich beispielsweise, dass für eine vergleichbare Investitionssumme anstatt zehn Stellplätzen fünf Bäume gepflanzt werden könnten. Dabei ist auch die Pflege der Bäume über den betreffenden Zeitraum berücksichtigt. Baumpflanzungen und generell grüne Infrastruktur weisen nicht nur einen geringeren Flächenverbrauch als Stellplätze auf, sondern bringen im Gegensatz zu Stellplätzen auch positive Effekte mit sich, einerseits (mikro-)klimatisch und andererseits in Bezug auf die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum.

Als zweiter Alternativ-Case wurden die durchschnittlichen Kosten sowie der Flächenbedarf für die Errichtung eines Spielplatzes, auf Basis der Recherche von relevanten Praxisbeispielen (Stadt Tuttlingen, 2009; Playground + Landscape Verlag GmbH), berechnet. Dieser kostet in der Errichtung und Wartung (für einen Betrachtungszeitraum von 20 Jahren) zwar knapp doppelt so viel wie zehn Stellplätze, die Errichtung eines Spielplatzes generiert jedoch ebenfalls positive Effekten für die anwohnende Bevölkerung.

5 Stellplätze als Baustein der Nachhaltigkeitsstrategie

Die großzügige Bereitstellung von PKW-Stellplätzen ist mit den Zielen einer nachhaltigen Raum- und Mobilitätspolitik nicht vereinbar: die Errichtung neuer Stellplätze löst im Regelfall keine Mobilitätsprobleme, sondern verstetigt sie. Dies trifft insbesondere dann zu, wenn das Stellplatzangebot für Szenarien einer maximalen Auslastung dimensioniert wird und nicht als notwendiges Minimum für den tatsächlichen Bedarf. Insbesondere in einer mittel- und langfristigen Perspektive kommt daher dem adäquaten Umgang mit Stellplätzen (Regulierung, Neuerrichtung sowie Rückbau eines bestehenden Überangebots) eine wichtige Rolle im Kontext einer nachhaltigen Entwicklung des Mobilitätssystems zu.

Die Errichtung von PKW-Stellplätzen hat weitreichende volkswirtschaftliche Effekte, die oft nicht ausreichend berücksichtigt werden. Stellplätze begünstigen die Nutzung des Autos und verstärken damit autozentrierte Mobilitätsmuster. Studien zeigen, dass eine hohe Parkplatzverfügbarkeit am Arbeitsort die Wahrscheinlichkeit der Autonutzung erhöht, während eine Reduktion des Stellplatzangebots in Kombination mit einer guten Erreichbarkeit im öffentlichen Verkehr sowie im Rad- und Fußverkehr den motorisierten Individualverkehr verringern kann. Da Stellplätze langfristige Infrastruktur darstellen, müssen Entscheidungen zur Errichtung im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung unter Berücksichtigung dieser Wirkungen getroffen, und gegenüber alternativen Investitionen abgewogen werden, beispielsweise mittels umfassender Kosten-Nutzen-Analysen.

Eine weitere Herausforderung im Kontext von Nachhaltigkeit stellt die Bodenversiegelung dar. Österreich verzeichnet eine der höchsten Flächenversiegelungen pro Kopf in Europa, was in Konflikt zu alternativen Nutzungen wie grüner Infrastruktur steht. Versiegelte Flächen verschärfen zudem die Folgen extremer Wetterereignisse wie Hochwasser und Überschwemmungen, was langfristig zu hohen wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Kosten führt. Eine resiliente Siedlungsentwicklung sollte daher maßvolle Verdichtung auf der einen und Entsiegelung und Renaturierung auf der anderen Seite in den Fokus rücken.

Soziale Aspekte spielen ebenfalls eine Rolle. Hohe Stellplatzverpflichtungen im Wohnbau treiben die Bau- und Mietkosten in die Höhe, da insbesondere Tiefgaragen mit hohen Errichtungs- und Wartungskosten verbunden sind. Dies verteuert den Wohnraum und wirkt sich insbesondere nachteilig auf die Leistbarkeit für Haushalte mit geringerer Zahlungsfähigkeit aus. Neuere Zugänge im Kontext mit Stellplatzverordnungen berücksichtigen Mobilitätsmaßnahmen wie beispielsweise Mobilitätsverträge, Sharing-Systeme oder eine gute ÖV-Anbindung zur Reduktion des zu errichtenden Stellplatzangebots.

Schließlich sollten im Zusammenhang mit ökonomischer Nachhaltigkeit die Opportunitätskosten von Stellplätzen betrachtet werden. Ziel ist es, die Praxis der Stellplatzpolitik kritisch zu hinterfragen und Kommunen für nachhaltige Alternativen zu sensibilisieren. Eine Gegenüberstellung von Investitionskosten zeigt, dass für die Errichtung von zehn Stellplätzen alternativ beispielsweise ein Spielplatz geschaffen werden könnte. Solche alternativen Nutzungen bieten nicht nur ökologische und klimatische Vorteile, sondern steigern auch die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. Auch in Bezug auf Flächennutzung gibt es attraktive Alternativen, wie beispielsweise die Erweiterung von Gastgärten auf

straßenbegleitende Parkstreifen (Steigerung der Aufenthaltsqualität). In Zeiten knapper kommunaler Budgets können durch die bedarfsgerechte Dimensionierung des Stellplatzangebots somit wertvolle Mittel für andere Aufgaben der Gemeinde verfügbar gemacht werden.

6 Quellenverzeichnis

Amt der Tiroler Landesregierung, Abt. Raumordnung und Statistik (2019): Lebensraum Tirol. Agenda 2030. Online verfügbar unter:

https://www.tirol.gv.at/fileadmin/themen/landesentwicklung/raumordnung/zukunftsraum/20190618LebensraumTirol_web.pdf, abgerufen am 29.3.2024

Amt der Tiroler Landesregierung (2025): Leben mit Zukunft. Tiroler Nachhaltigkeits- und Klimastrategie. Maßnahmenprogramm 2025-2027. Online verfügbar unter:

<https://www.tirol.gv.at/fileadmin/themen/landesentwicklung/raumordnung/Nachhaltigkeit/Nachhaltigkeits- und Klimakoordination/Publikationen/2. Massnahmenprogramm Tiroler Nachhaltigkeits- und Klimastrategie.pdf>, abgerufen am 28.3.2024

ATH Immobilien GmbH (2023): Immobilienmarkt. Grundstückspreise von Gewerbegrund in Tirol.

Online verfügbar unter: <https://www.ath-immobilien.com/grundstueckspreise-von-gewerbegrund-in-tirol/>, abgerufen am 17.11.2023

Bergk et al. (2022): Kosten von Parkraum. Ad-hoc-Beratung für das Verkehrsministerium Baden-Württemberg. Online verfügbar unter: https://www.klimaschutz-bewegt.de/wp-content/uploads/01_Kosten_Parkraum_ifeu.pdf, abgerufen am 22.1.2024

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (2016): Österreich unterwegs.

Ergebnisbericht zur österreichweiten Mobilitätsbefragung „Österreich unterwegs 2013/2014“. Online verfügbar unter:

https://www.bmk.gv.at/themen/verkehrsplanung/statistik/oesterreich_unterwegs/berichte.html, abgerufen am 13.2.2024

Büro für Verkehrs- und Raumplanung (2014): Untersuchung zu den Möglichkeiten der

Kostenreduktion im Wohnbau durch Reduktion der Stellplatzverpflichtung. Online verfügbar unter:

<https://www.tirol.gv.at/fileadmin/themen/bauen-wohnen/bodenfonds/downloads/Stellplatzstudie.pdf>, abgerufen am 22.1.2024

Energieinstitut Vorarlberg (2019): Betriebliches Mobilitätsmanagement. Für Mitarbeitende im Unternehmen - Zahlen, Daten, Fakten. Online verfügbar unter:

https://www.energieinstitut.at/media/bmm_factsheet_zahlen-daten-fakten.pdf, abgerufen am 22.1.2024

European Commission, Directorate-General for Mobility and Transport, Essen, H., Fiorello, D., El

Beyrouthy, K. et al. (2020): Handbook on the external costs of transport – Version 2019 – 1.1,

Publications Office, 2020. Online verfügbar unter: <https://data.europa.eu/doi/10.2832/51388>, abgerufen am 17.11.2023

IMMOUnited GmbH (2023): Bodenpreise.at. Durchschnittliche Bau- und Grünlandpreise auf Basis von

Kaufverträgen im Zeitraum 2009-2022. Online verfügbar unter: <https://www.bodenpreise.at/>, abgerufen am 17.11.2023

Landeshauptstadt St. Pölten (2024): Neue Stellplatzverordnung für leistbares Wohnen. Online

verfügbar unter: <https://www.st-poelten.at/news/6654-neue-stellplatzverordnung-fuer-leistbares-wohnen-4526>, abgerufen am 31.3.2024

Lokale Agenda 21 – Agenda Währing (2019): Wie hoch sind die Kosten für einen Baum. Online

verfügbar unter: <https://www.la21wien.at/blog-detail-la21/id-6-wie-hoch-sind-die-kosten-fuer-einen-baum-in-der->

[gasse.html#:~:text=Eine%20Nachpflanzung%20in%20eine%20geeignete,%2D%20und%20%E2%82%A2.500%2C%2D.,](#) abgerufen am 13.2.2024

Magistrat der Stadt Wien, MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung; Amt der NÖ Landesregierung, RU7 Raumordnung und Gesamtverkehrsangelegenheit (2022): Kordonenerhebung Wien 2022. Online verfügbar unter:

https://www.vor.at/fileadmin/CONTENT/Downloads/KordonenerhebungWien_2022_barr..pdf, abgerufen am 13.2.2024

Kalasek, R.; Pühringer, F.; Soteropoulos, A. (2023): Blog: Maps and Minds. Transformation der Parkplatzflächen in Wien: Ein Zeitvergleich. Der Standard, 29. November 2023. Online verfügbar unter: <https://www.derstandard.at/story/3000000196374/transformation-der-parkplatzflaechen-in-wien-ein-zeitvergleich>, abgerufen am 13.2.2024

Metron (2019): Kostenfaktor Parkplätze in gemeinnützigen Wohnbauten. Bundesamt für Wohnungswesen, Grenchen. Online verfügbar unter: https://www.bwo.admin.ch/dam/bwo/de/dokumente/02_Wie_wir_wohnen/25_Wohnen_und_Wohnumfeld/253_Wohnforschung_BWO/Kostenfaktor_Parkpl%C3%A4tze_Bericht_DE.pdf.download.pdf/Kostenfaktor_Parkpl%C3%A4tze_Bericht_DE.pdf, abgerufen am 22.1.2024

Playground + Landscape Verlag GmbH (2016): Spielplatzprüfung: kostenintensive und überzogene Anforderungen?. In: Playground@Landscape. Internationales Fachmagazin für Spiel-, Sport- und Freizeitanlagen, Ausgabe 1/2016. Online verfügbar unter: <https://playground-landscape.com/de/article/1754-spielplatzpruefung-kostenintensive-und-ueberzogene-anforderungen.html>, abgerufen am 13.2.2024

Rettensteiner & Körndl: Freiraumplanerische Standards für die Baulandgestaltung. Freiraumplanerische Standards – Straßenbäume. Online verfügbar unter: https://www.graz.at/cms/dokumente/10080561_7759256/9c5c4fa2/07_FRP_STand_strassenbaeume.pdf, abgerufen am 13.2.2024

Stadtgemeinde Zell am See (2017): Mobilitätskonzept „Sonnengarten Limberg“ – Zell am See. Online verfügbar unter: https://smartcities.at/wp-content/uploads/sites/3/Mobilitaetskonzept_Limberg_3.pdf, abgerufen am 31.3.2025

Statistik Austria (2023a): Immobiliendurchschnittspreise. Durchschnittliche Baulandpreise im Zeitraum 2018-2022. Online verfügbar unter: <https://www.statistik.at/statistiken/volkswirtschaft-und-oeffentliche-finanzen/preise-und-preisindizes/immobilien-durchschnittspreise>, abgerufen am 17.11.2023

Statistik Austria (2023b): STATatlas. Gliederungen nach städtischen und ländlichen Gebieten. Urban-Rural-Typologie. Online verfügbar unter: https://www.statistik.at/atlas/?mapid=topo_stadt_land, abgerufen am 17.11.2023

Statistik Austria (2023c): STATcube. Baupreisindex für den Tiefbau. Online verfügbar unter: <https://www.statistik.at/statistiken/industrie-bau-handel-und-dienstleistungen/konjunktur/baupreisindex>, abgerufen am 17.11.2023

Statistik Austria (2024): STATcube. Kfz-Bestand. Online verfügbar unter: <https://www.statistik.at/statistiken/tourismus-und-verkehr/fahrzeuge/kfz-bestand>, abgerufen am 17.4.2025

Stadtgemeinde Salzburg, Amt für Stadtplanung und Verkehr (2022): Mehr Lebens- statt Parkraum!. Handbuch Entkoppelung von Wohnen und Stellplatz als nachhaltiges Steuerungsinstrument am Beispiel der Stadt Salzburg. Schriftenreihe zur Salzburger Stadtplanung, Heft 49, Salzburg. Online

verfügbar unter: https://www.stadt-salzburg.at/fileadmin/user_upload/04013/handbuch_entkopplung_wohnen_stellplatz_heft_49_2022_web-version_26.6.2023.pdf, abgerufen am 22.1.2024

Stadt Tuttlingen. Fachbereich Planung und Bauservice Abteilung Umwelt und Grünplanung (2009): Spielplätze in Tuttlingen. Zwischenbericht 2009. Online verfügbar unter: <https://www.tuttlingen.de/ceasy/resource/?id=937>, abgerufen am 17.11.2023

VCÖ - Mobilität mit Zukunft (2016): VCÖ-Factsheet: Mit Parkplatzmanagement Verkehr nachhaltig steuern. Factsheet 11/2016. Online verfügbar unter: <https://vcoe.at/index.php/publikationen/vcoe-factsheets/detail/vcoe-factsheet-mit-parkplatzmanagement-verkehr-nachhaltig-steuern>, abgerufen am 13.2.2024

VCÖ - Mobilität mit Zukunft (2024): Im Vorjahr wurden so viele SUV wie noch nie neuzugelassen - bereits fast jeder zweite Neuwagen ist ein SUV. Online verfügbar unter: <https://vcoe.at/presse/presseaussendungen/detail/vcoe-im-vorjahr-wurden-so-viele-suv-wie-noch-nie-neuzugelassen-bereits-fast-jeder-zweite-neuwagen-ist-ein-suv>, abgerufen am 13.2.2024

Zeitelhofer, Christian H. (2021): Raumressource Parkplatz. Über Auswirkungen und Umgangsmöglichkeiten mit Parkplätzen im Straßenraum. Diplomarbeit Technische Universität Wien. Online verfügbar unter: https://web.archive.org/web/20210507014043id_/https://repositum.tuwien.at/bitstream/20.500.12708/17468/1/Zeitelhofer%20Christian%20-%202021%20-%20Raumressource%20Parkplatz%20UEber%20Auswirkungen%20und...pdf, abgerufen am 22.1.2024

7 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Stellplatztypen, eigene Klassifizierung (tbw research, 2024)	7
Abbildung 2: Übersicht zu Baulandpreisen in Tiroler Gemeinden, eigene Darstellung (tbw research, 2024).....	9
Abbildung 3: Übersicht zu Errichtungskosten und laufenden Kosten (Datenquellen: Bergk et al., 2022; Büro für Verkehrs- und Raumplanung, 2014; Energieinstitut Vorarlberg, 2019; European Commission, 2020; Metron 2019; Stadtgemeinde Salzburg, 2022; Statistik Austria, 2023c; Zeitelhofer, 2021), eigene Berechnungen und Darstellung (tbw research, 2024).....	10
Abbildung 4: Interface Stellplatzkostentool (tbw research, 2024)	13