



Abhängigkeit vom Auto reduzieren, wo Mobilität beginnt

14.11.2024

Michael Schwendinger

Ausgangssituation: Wohnen und Mobilität

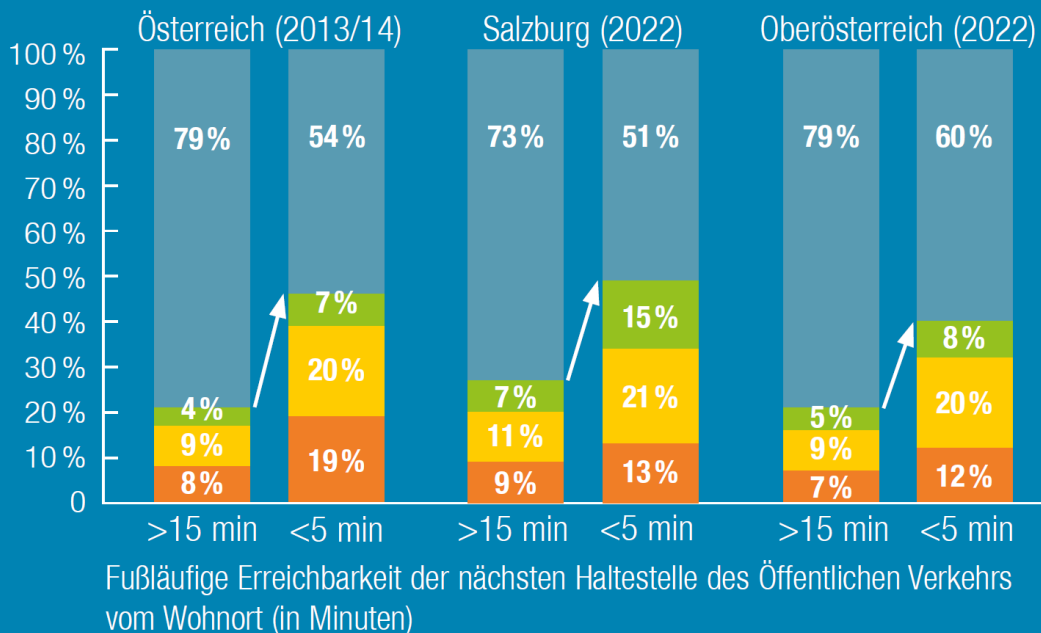
- 4 von 5 Alltagswegen beginnen/enden zu Hause
- Kein Einzelfaktor prägt unser Mobilitätsverhalten stärker als das Wohnumfeld
- Es gilt das Prinzip „Angebot schafft Nachfrage“
- Das heißt: mehr Pkw-Stellplätze → mehr Auto-Nutzung
 - Studie Schweden: Pkw-Motorisierungsgrad in Städten mit höherer Stellplatzverpflichtung höher
 - Studie Norwegen: Private Stellplätze am Wohnort verdreifachen Wahrscheinlichkeit für Pkw-Besitz
 - Beispiel Vauban (Freiburg/D): Pkw-Motorisierungsgrad halb so hoch wie Freiburger Durchschnitt

Mobilitätsangebot im Wohnumfeld beeinflusst Alltagsmobilität stark



Verkehrsmittelwahl an Werktagen

■ Öffentlicher Verkehr
 ■ Gehen
 ■ Radfahren
 ■ Auto



Alte Stellplatzverpflichtung ist nicht mehr zeitgemäß

- Die Stellplatzverpflichtung geht zurück auf die nationalsozialistische „Reichsgaragenordnung“ aus dem Jahr 1939
- Fokus auf das Auto ist bis heute geblieben – Grundgedanke: „Mobilität im Wohnbau = Auto-Stellplätze bauen“
→ ähnlich strenge und kostspielige Vorgaben für Öffi-Anbindung gibt es nicht
- Legt man die Anzahl der Privat-Pkw in Österreich auf die Haushaltsgröße um, kommt man je Wohnung etwa auf ein Auto – in Städten deutlich weniger
- Zu hohe Stellplatzvorgaben haben Folgen:
 1. Mobilität:
mehr Pkw-Stellplätze = mehr Auto-Verkehr → Infrastruktur prägt Mobilitätsverhalten auf Jahrzehnte
 2. Kosten:
Tiefgaragen verursachen hohe Baukosten und verteuern somit die Miet-/Wohnkosten

Kostenfaktor Stellplätze:

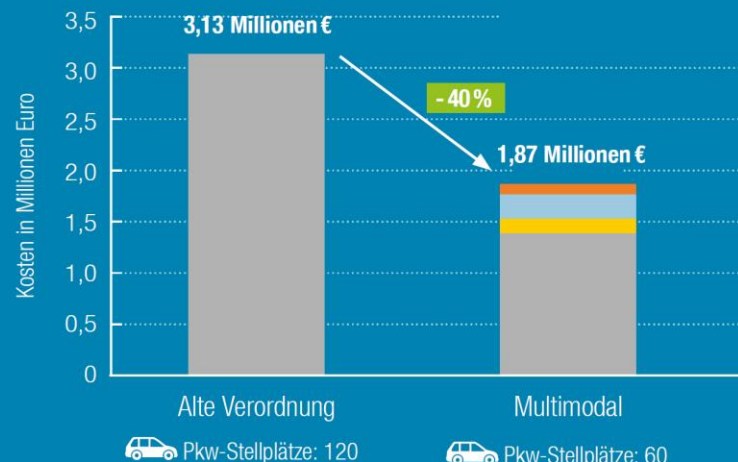
- Pkw-Stellplätze verursachen ca. 10-15 % der gesamten Baukosten
- Kosten je Tiefgaragen-Stellplatz: 20.000–30.000 €
- Kosten professionell betriebenes Carsharing-Fahrzeug: 800–1.600 € / Monat
- Kosten Fahrrad-Stellplatz: 500–1.000 €

Mobilitätskosten im Wohnbau reduzieren

Beispielrechnung für 60 Wohneinheiten

basierend auf reformierter Mobilitätsverordnung der Marktgemeinde Feldkirchen bei Graz

■ Tiefgarage Pkw ■ Fahrrad-Stellplätze ■ Carsharing* ■ Bikesharing*



* Sharing-Angebot inklusive 10 Jahre Betriebskosten

- 🚗 Pkw-Stellplätze: 60
- 🚲 Fahrrad-Stellplätze: 180
- 🚗 Carsharing-Fahrzeuge: 1
- 🚲 Sharing-Transporträder: 2
- 🚲 Bikesharing-Fahrzeuge: 6

Stellplatzverpflichtung als kontraproduktive Subvention

- Hohe Mindestvorgaben führen zu Überangebot Pkw-Stellplätzen
 - London: Stellplatzvorgaben in mehreren Bezirken reduziert → 40 % weniger Stellplätze gebaut
 - Buffalo (NY/USA): Stellplatzverpflichtung 2017 abgeschafft → 47 % weniger Stellplätze gebaut
- Zu hohe Pkw-Stellplatzvorgaben wirken als kontraproduktive Subvention
→ Wifo-Studie: im Wohnbau pro Jahr im Schnitt zwischen 300-600 Millionen €
- Zahlreiche Städte/Regionen haben Stellplatzvorgaben in den letzten Jahren abgeschafft: Basel, Hamburg, Berlin, Niedersachsen, mehrere US-Städte
In Neuseeland seit 2020: keine Mindestvorgaben mehr für Städte ab 10.000 EW
- Zahlreiche Beispiele in Österreich, wo Stellplatzverpflichtung reformiert wurde:
Wien, St. Pölten, Wiener Neustadt, Feldkirchen bei Graz, Zell am See, etc.

Fazit und Empfehlungen

- Wohnumfeld als entscheidenden Hebel für Alltagsmobilität verstehen
- Ansatz „Mobilität im Wohnbau = Pkw-Stellplätze bauen“ ist nicht mehr zeitgemäß
- Hohe Stellplatzverpflichtung prägt Mobilitätsverhalten und verursacht hohe Kosten
- Stellplatzverpflichtung umfassend reformieren:
 - Lage und Angebot des Öffentlichen Verkehrs (zb. ÖV-Güteklassen) standardmäßig für Stellplatzvorgaben berücksichtigen
 - Pkw-Stellplatzvorgaben wegen Zunahmen an Ein-Personen-Haushalten an Wohnfläche (statt Wohneinheiten) orientieren
 - Möglichkeiten und Anreize schaffen, durch umfassende Mobilitätsangebote (Anbindung Öffentlicher Verkehr, Sharing-Fahrzeuge, Geh-/Radinfrastruktur, etc.) Pkw-Stellplatzvorgaben zu reduzieren
 - Verpflichtung zur Ausarbeitung eines Mobilitätskonzepts für große Wohnbauprojekte – auf dessen Basis Anzahl zu errichtender Pkw-Stellplätze festgelegt werden kann

Vielen Dank für die Aufmerksamkeit!



Kontakt:

Michael Schwendinger (michael.schwendinger@vcoe.at)

www.vcoe.at

Stellplatzverpflichtung auch im Gewerbe überdenken

- Beispiel Vorgaben aus Oberösterreich:
 - 4 Pkw-Stellplätze je Tennisplatz
 - 10 Pkw-Stellplätze für religiöse Bauwerke
 - 10 Pkw-Stellplätze und 1 Fahrrad-Stellplatz je 50 Kino-Sitzplätze
- Beispiel Raumordnungsgesetz für Supermärkte im Burgenland:
 - Neubau/Erweiterung nur noch in Ortskernlage
 - Je 5 Pkw-Stellplätze ist ein Baum zu pflanzen
 - Anbindung an Rad-/Fußverkehrsnetz
 - Maximal 1 Pkw-Stellplatz je 30 m² Verkaufsfläche (10 % davon mit E-Ladestellen auszurüsten)
 - Minimum 2 überdachte Fahrrad-Stellplätze je 50 m² Verkaufsfläche
 - Stellplätze in Abstimmung mit Standortgemeinde auch außerhalb der Geschäftszeiten nutzbar machen
 - Nachnutzungskonzept bzw. Entsiegelung inklusive Bankgarantie zur Finanzierung

