

Mehr Lebens- statt Parkraum!

Handbuch

Entkoppelung von Wohnen
und Stellplatz als nachhaltiges
Steuerungsinstrument
am Beispiel der Stadt Salzburg

Tel. 8072
www.stadt-salzburg.at



Stadt
Planung

Mehr Lebens- statt Parkraum!

Handbuch „Entkoppelung von Wohnen und Stellplatz als nachhaltiges Steuerungsinstrument“

am Beispiel der Stadt Salzburg
Mai 2022

Bearbeitung und inhaltliche Inputs

Gerlinde Born
Nadin Brunnhofer
Michael Buttler
Bernhard Gugg
Verena Hefinger
David Knapp
Patrick Lüftenegger
Josef Reithofer
Ingeborg Straßl
Marlene Suntinger

im Auftrag von:

Magistrat der Stadt Salzburg

MA05 – Raumordnung und Baubehörde
MA06 – Bauwesen

Land Salzburg

Abteilung 10 – Planen, Bauen, Wohnen

Auftragnehmer:innen

UML – Urbanes Mobilitätslabor Salzburg
SIR – Salzburger Institut für Raumordnung und Wohnen

Grafik und Layout

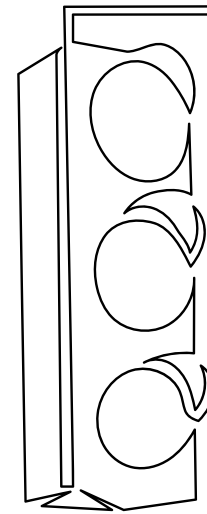
Die fliegenden Fische

Herausgeber

Stadtgemeinde Salzburg, Amt für Stadtplanung und Verkehr
Schriftenreihe zur Salzburger Stadtplanung, Heft 49
Erscheinungsjahr 2022, Erscheinungsort Salzburg



Inhalt



Ausgangslage

Kurzfassung	6
Hintergrund	8
Entkoppelung als Steuerungsinstrument	11
Fragestellungen	12
Rechtliche Rahmenbedingungen	13
Raumordnungsgesetz, Bautechnikgesetz und Wohnbauförderung	13
Aktuelles Wohnrecht mit Relevanz für die Entkoppelung	14

Strategien

Entkoppelung von Wohnung und Stellplatz	18
Rechtliche Entkoppelung	18
Räumliche Entkoppelung	19
Bauliche Entkoppelung	20
Entkoppelung in der Praxis	21
Begleitende Maßnahmen	23
Flexible Nutzung des Stellplatzschlüssels	23
Mobilitätskonzepte, Mobilitätsverträge und Mobilitätsfonds	24
Raum- und Verkehrsplanung, Parkraumbewirtschaftung	27
Stellplatzmanagement	28
Schutz von Besucher-, Kurzpark- und Lieferzonen	30
Kostenwahrheit und Kostenreduktion	32

Umsetzung

Möglichkeiten und Varianten	36
Wie bisher! – Standardlösungen mit Optimierungsmaßnahmen	36
Entkoppelt! – Flexibles Stellplatzmanagement am Wohnstandort	39
Beispiele national und international	41
Wien: Mobilitätskonzept Sonnwendviertel	41
Vauban: Autofreie Siedlung Vauban	42
Berlin: Studie zu Quartiersgaragen	43
Handlungsempfehlungen	44

Anhang

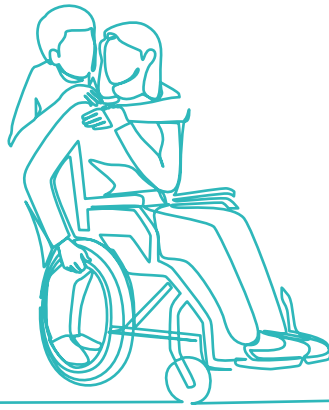
Glossar	48
Quellen	48
Abbildungen	50
Tabellen	51

| Ausgangslage





Nachhaltige Mobilität zeichnet sich durch klimaneutralen, effizienten und reduzierten Verkehr aus. Wohngebiete haben das Potenzial, Verkehrsaufkommen von vornherein zu vermeiden (Mischnutzungen, Stadt der kurzen Wege). Verkehr, der sich nicht vermeiden lässt, sollte auf den Umweltverbund verlagert werden, also auf die umweltfreundlichen Verkehrsmittel ÖPNV, Fahrrad und zu Fuß gehen. Bei einer Umorganisation des Mobilität am Wohnstandort müssen diese Angebote attraktiver werden, z. B. in dem die nächste ÖPNV-Station näher bei der Wohnung liegt als der Stellplatz für das Auto, oder hochwertige Fahrradabstell-Infrastruktur anstatt von teuren Tiefgaragen gebaut werden. Die Restrukturierung der Stellplatzorganisation am Wohnstandort hat viel Potential. Der vorliegende Leitfaden liefert hierfür Konzepte und Ideen, wie eine solche Restrukturierung aussehen kann.



Kurzfassung

Mehr Lebens- statt Parkraum!

Die Geschichte des wohnungsbezogenen Stellplatzmanagements in der Stadt- und Raumplanung ist durchwachsen. Das Paradigma der „autogerechten Stadt“ hat dem Ziel einer nachhaltigen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in der Nachkriegszeit großen Schaden zugefügt, auch in Österreich. Heutige Stellplatzregulative sind in ihrer Kernfunktion nicht mehr zeitgemäß und nehmen kaum Rücksicht auf Lebens- und Freiraumqualitäten oder die Leistbarkeit des Wohnens. Ziel des Handbuchs „Less Parking – More Space! Entkoppelung von Stellplatz und Wohnung als nachhaltiges Steuerungsinstrument“ ist es zu zeigen, welche Schritte notwendig sind, um diesen Status Quo zu brechen. Das Grundprinzip der Entkoppelung von Wohnung und Stellplatz wird hierfür als zentral erachtet. Entkoppelung kann rechtlich, räumlich und baulich erfolgen. Sind die Stellplätze nicht mehr an die Wohnung gekoppelt, ergeben sich neue Optionen:

- **Rechtliche Entkoppelung** spart den Haushalten Wohnkosten, es muss kein Stellplatz mehr gekauft oder gemietet werden.
- **Räumliche Entkoppelung** ermöglicht bessere Chancen für den öffentlichen Verkehr, weil das Auto nicht mehr die erste Wahl ist.
- **Bauliche Entkoppelung** ist die Grundlage für strategische Bündelung von Stellplätzen, z. B. in multifunktionalen Hochgaragen in kostengünstiger Leichtbauweise.

Im Kern ist die Organisation des ruhenden Verkehrs „eine zentrale Herausforderung für eine nachhaltigere Mobilität“¹, und Teil komplexer Planungsabläufe. Im Handbuch wird skizziert, wie diese am Wohnstandort aussehen könnten, wenn sich Bauträger:innen und Gemeinden bzw. Städte auf neue Wege verständigen: Mobilitätskonzepte, Mobilitätsfonds und Mobilitätsverträge sind nur ein Teil der (zukünftigen) Möglichkeiten, das Prinzip der Entkoppelung umzusetzen.

Für die Bewohner:innen ergeben sich vielfältige Vorteile: Die Wohnkosten werden reduziert, wenn kein Stellplatz gemietet werden muss. Freiraumqualitäten im Wohnumfeld werden erhöht, wenn weniger Flächen am Grundstück durch Garagen unterirdisch versiegelt werden. Mehr Flächen für Austausch und Kommunikation stehen zur Verfügung (gute Kinderspielplätze, gastronomische Flächen, Urban Gardening, Flächen für sportliche Betätigung etc), wenn die Organisation der Stellplätze bauplatzübergreifend betrachtet wird.

„Um eine umfassende Verbesserung zu erreichen, ist es wichtig, dass öffentliches Parkraum- und Stellplatzmanagement Hand in Hand gehen. Besteht die Möglichkeit, die Thematik auf Quartierebene übergreifend, d. h. sowohl im öffentlichen als auch im privaten Bereich, zu betrachten, können Maßnahmen aufeinander abgestimmt werden, und es ergeben sich weitere Synergieeffekte.“²

Klimaschutz, und –Anpassung profitieren von neuen Herangehensweisen: Die Wechselwirkungen der Mobilität und des Wohnbaus auf das Klima sind empirisch nachweisbar. Soll es gelingen, durch den Verbrauch fossiler Rohstoffe induzierten Ausstoß von Treibhausgasen an dieser Schnittstelle zu reduzieren, ist die Entkoppelung von Stellplatz und Wohnung ein wichtiger Baustein. Mittelfristig ist sie ein Tool für die Klimawandelanpassung. Das Handbuch spricht Entscheidungsträger:innen auf verschiedenen Ebenen an (Verwaltung, Politik, Bauträger:innen) und soll Grundlagen und Lösungen der Entkoppelung transportieren.



Abbildung 1: In der Stadt Freiburg wurde mit dem Quartier Vauban ein autofreier Stadtteil realisiert. Innerhalb der Baufelder durften keine privaten Stellplätze errichtet werden. Diejenigen, die ein privates Auto nutzen, mussten einen Stellplatz in einer Quartiersgarage kaufen. Diese wurde multifunktional geplant (Photovoltaik-Anlage am Dach, Möglichkeit der Erdgeschoßnutzung) und kostengünstig errichtet (Vermeidung von teurem Tiefbau, Möglichkeit zum späteren Rückbau); Quelle: triolog-freiburg

Hintergrund

Wie alte Mobilitätsstrukturen heute wirken

Seit der Reichsgaragenordnung 1939 ist es Pflicht, dass bei jedem Wohnhaus Stellplätze zur Verfügung gestellt werden. Hintergrund war das vorherrschende Planungsparadigma der „autogerechten Stadt“, das die Mobilität in Städten bis heute prägt.³ Pflichtstellplätze werden damit begründet, dass es nicht Aufgabe der öffentlichen Hand ist, die Kosten für die Schaffung dafür zu tragen. Im Gegenteil sollen sich die Bauträger:innen verantwortlich zeichnen, dass die Stellplätze für Bewohner:innen, Besucher:innen oder Kunden:innen bereitgestellt werden.

Pflichtstellplätze im Wohnbau bewirken einen Wettbewerbsvorteil für den motorisierten Individualverkehr:

Der Stellplatz vor der Haustüre bevorzugt die Nutzung des Autos. Als Reaktion auf die steigende Autonutzung werden „autogerechte“ Strukturen geschaffen. Das macht in Folge klimafreundliche Mobilitätsangebote unattraktiver, ein sich selbst verstärkender Regelkreis. Der öffentliche Raum am Zielort ist dadurch einem hohen Parkdruck ausgesetzt, obwohl am Wohnort Stellplätze geschaffen wurden.

Problematisch ist die Verpflichtung auch aufgrund ökonomischer Ungerechtigkeiten. Die Kosten werden oftmals auf alle Haushalte eines Gebäudes anteilig aufgeteilt, auch auf jene, die gar keinen Stellplatz nutzen. Es kommt zu einer Subventionierung des motorisierten Individualverkehrs durch Nutzer:innen anderer Verkehrsmittel. Außerdem werden im geförderten Wohnbau Kosten für Stellplätze durch die öffentliche Hand über die Wohnbauförderung mitgetragen.

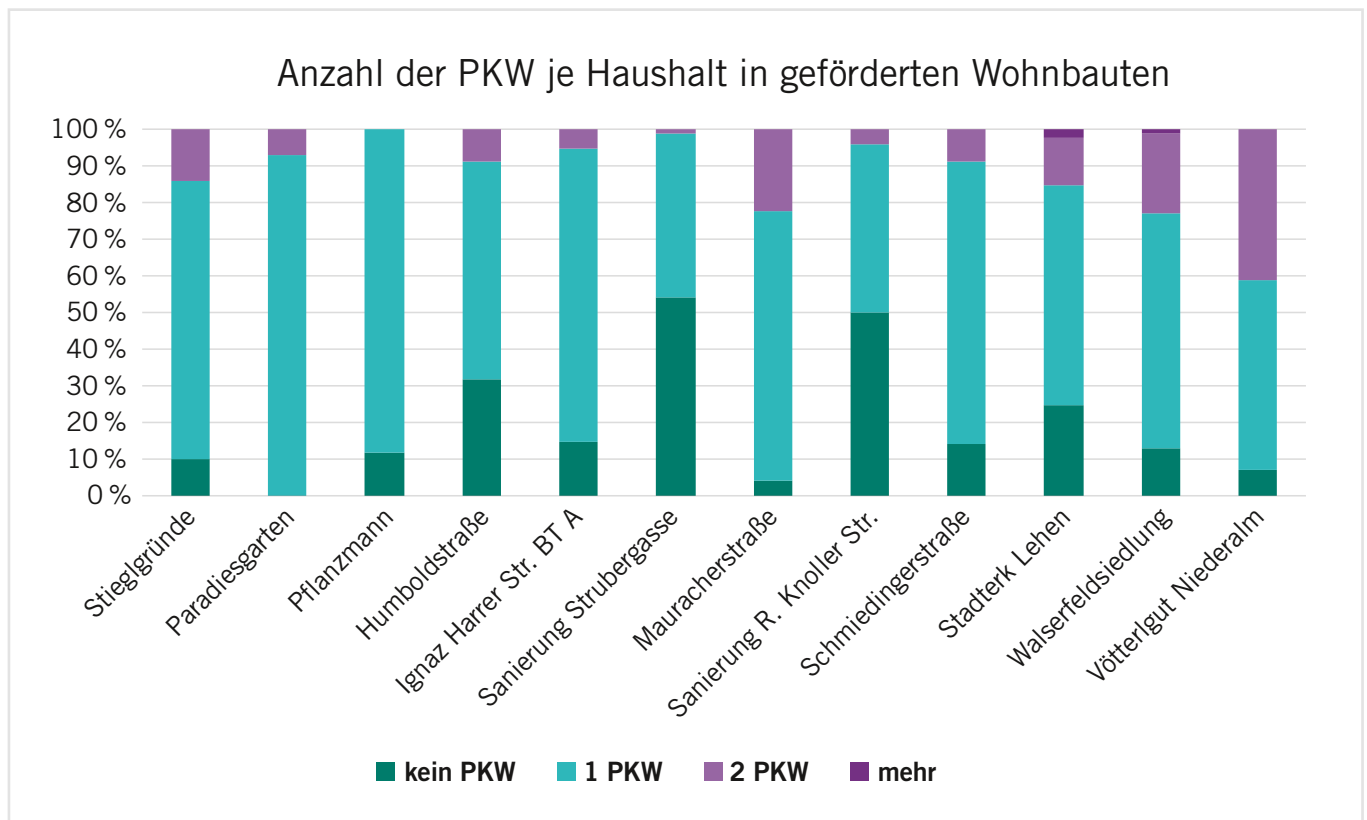


Abbildung 2: Anzahl der PKW je HH in geförderten Wohnbauten in der Stadt Salzburg; Quelle: SIR



Abbildung 3: In der Strubergassensiedlung in Lehen leben viele alte Menschen ohne Auto (siehe Abbildung 2). Im Rahmen einer der Sanierung wurden die PKW-Stellplätze an den Siedlungsrand verlegt. Parallel wurde ein Freiraumkonzept entwickelt, dass die Flächen innerhalb der Siedlung aufwertet und Barrieren reduziert; Quelle: SIR

Ausgangssituation in der Stadt Salzburg

Der Modal Split der Stadt Salzburg (Verteilung der zurückgelegten täglichen Wege) zeigt einen Anteil des motorisierten Individualverkehrs mit über 40%.⁴ Der Motorisierungsgrad (Anzahl der privaten PKW je 1000 Einwohner:innen) zeigt österreichweit seit Jahren nach oben. Zuletzt gab es bei den Landeshauptstädten lediglich in der Stadt Salzburg einen leichten Rückgang auf hohem Niveau (517 PKW je 1000 EW). Im Bundesland Salzburg gibt es derzeit 567 PKW je 1000 EW.⁵

Mit einer vom SIR durchgeführten Befragung wurden zwölf geförderte Wohnbauten in der Stadt Salzburg untersucht.⁶ Die Haushalte wurden nach der Anzahl der privaten PKWs befragt. Je nach Lage in der Stadt zeigt sich ein differenziertes Bild. In einzelnen Wohnbauten haben 40% der Haushalte zwei Autos. Durchschnittlich haben ca. 75% der Haushalte ein Auto. Es zeigt sich aber auch deutlich, dass mindestens 10%, in Wohnbauten mit integriertem Mobilitätskonzept sogar 50%, der Haushalte kein Auto haben. Das Stellplatzregulativ nimmt kaum auf diese Gruppe Rücksicht.

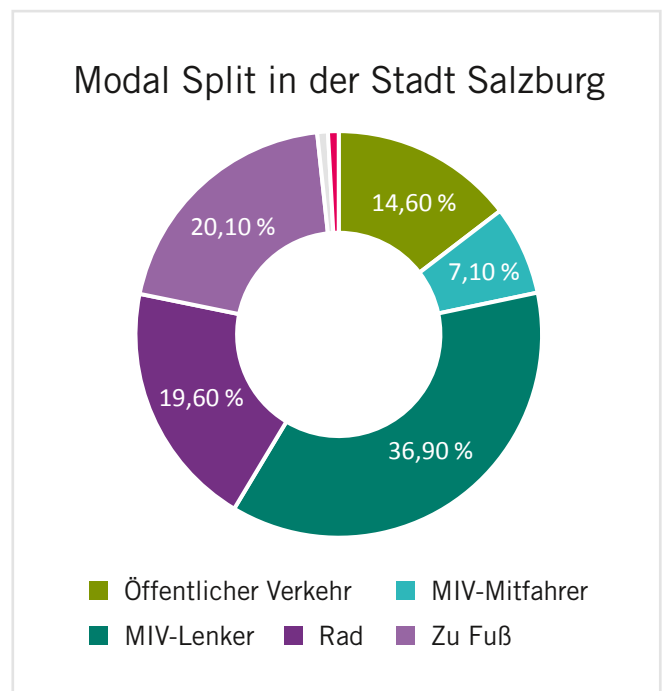


Abbildung 4: Modal Split (tägliche zurückgelegte Wege der HH) in der Stadt Salzburg; Quelle: Land Salzburg

Abbildung 5: Das Quartier des Universitätsklinikum Salzburg hat an der Oberfläche fast keine PKW-Stellplätze. Auch in vielen Wohnquartieren in Salzburg wäre dies (bauplatzübergreifend) möglich, vorausgesetzt es wird durchgehendes Stellplatzmanagement etabliert; Quelle: SALK



Entkoppelung als Steuerungsinstrument

Wie können Stellplatzvorgaben im Wohnbau so gestaltet werden, dass der öffentliche Raum vom ruhenden Verkehr entlastet wird, und ökonomische Ungerechtigkeiten gemindert werden? Wie entstehen Anreize zur Nutzung des Umweltverbundes? Wie können die Anpassung an den Klimawandel und hochwertige Freiraumplanung im Quartier unterstützt werden? Die Gesellschaft Straße-Schiene-Verkehr (FSV) beschreibt alternative Ansätze zur Planung des ruhenden Verkehrs, u. a. die Entkoppelung von Wohnung und Stellplatz:

„Die Aufgabe der Kopplung zwischen Wohnung und Stellplatz mit klarer Trennung der Kosten ermöglicht eine Flexibilisierung des Stellplatzangebotes. Getrennte Märkte sorgen dafür, dass sich Wohnen ohne eigenes Auto auch wirtschaftlich rechnet und dass Haushalte mit Auto ihre Abstellkosten voll tragen.“⁷

Die erhofften Vorteile einer Entkoppelung von Wohnung und Stellplatz sind:

- Haushalte ohne Auto müssen keine Querfinanzierung der Stellplätze mehr leisten.
- Ein flexibles Stellplatzmanagement wird dadurch überhaupt erst ermöglicht.

Begleitend zur rechtlichen bzw. ökonomischen Entkoppelung kann auch eine räumliche Entkoppelung geschehen, d.h. dass die Stellplätze gebündelt am Rande des Baufeldes errichtet werden, oder die Verpflichtung der Errichtung von Stellplätzen am Baugrund entfällt und die Stellplätze gemäß den gesetzlichen Vorgaben des Salzburger Bautechnikgesetzes⁸ im Radius von 300m nachgewiesen werden. Die Grundidee einer räumlichen Entkoppelung ist, dass der Zugangsweg zu Verkehrs-

mitteln des Umweltverbundes (Fahrrad, Öffentlicher Personen-Nahverkehr, Sharing-Angebote, Elektromobilität etc.) kürzer und attraktiver ist als zum Kfz-Stellplatz (Äquidistanz). Damit das Prinzip greift sind diese Aspekte zu beachten:

- für eine Entkoppelung benötigte flankierende Maßnahmen, insbesondere die Einführung oder die Ausweitung der städtischen Parkraumbewirtschaftung
- Notwendigkeit einer Reduktion der Abstellmöglichkeiten im umgebenden Straßenraum, um ein Ausweichen auf öffentliche Parkplätze zu verhindern
- Einbettung in ein Mobilitätskonzept, das innovative Mobilitätsangebote wie Carsharing, Bikesharing, Mobility-Points und Lastenräder umfasst
- flexible Anwendung des Stellplatzregulativs, das je nach Standort niedrigere Stellplatzschlüssel vorschreibt und somit Errichtungskosten für Stellplätze reduziert

Klimaschutz- und Anpassung, Freiraumqualitäten, Leistbarkeit

Laut dem Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus⁹ sind in Österreich private Haushalte und der Verkehr für mehr als 50 % des Energiebedarfs verantwortlich. An dieser Schnittstelle befinden sich Entkoppelungsstrategien im Wohnbau: „Dem Wohnstandort kommt eine besondere Rolle bei der Förderung von umwelt- und klimaverträglicher Mobilität zu, da acht von zehn Alltagswegen zu Hause beginnen oder enden“.¹⁰ Diese erzeugen nicht nur hohe Baukosten, sondern versiegeln in der gängigen Ausführung mit einem Tiefgeschoß bis zu 90 % der wertvollen Grundstücksfläche.¹¹ Für Bewohner:innen ergeben sich durch Reduktion der Versiegelung durch Entkoppelung und flexibler Anwendung des Stellplatzschlüssels positive Effekte, da bessere Grünflächen sowie tiefer greifende Wurzel- und Retentionsflächen mehr Begrünung, Luftzirkulation, Reduktion der Temperatur und mehr Schutz vor intensiver Sonneneinstrahlung ermöglichen. Besonders ältere Bewohner:innen profitieren besonders.

Fragestellungen

Das vorliegende Handbuch geht der Frage nach, inwiefern die Entkoppelung von Wohnung und Stellplatz als Instrument für die Stadt Salzburg zur Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens beiträgt. Behandelt werden dabei folgende Fragestellungen:

- Welche rechtlichen Vorgaben sind für eine Entkoppelung zu berücksichtigen bzw. welche rechtliche Rahmenbedingung sind relevant?
→ **Rechtliche Rahmenbedingungen**
- Welche begleitenden Maßnahmen sind notwendig, damit Entkoppelung wirkt und es zu keinen ungewünschten Nebeneffekten kommt?
→ **Begleitende Maßnahmen**
- Wie funktioniert ein Stellplatzmanagement im Zusammenhang mit Entkoppelung? Welche rechtlichen und betrieblichen Grundlagen sind dabei zu berücksichtigen?
→ **Stellplatzmanagement**
- Welchen Effekt hat die Entkoppelung auf Kostenwahrheit und Kostenreduktion im Wohnbau?
→ **Kostenwahrheit und Kostenreduktion**
- Welche Praxiserfahrung gibt es und von welchen Referenzbeispielen kann man lernen?
→ **Referenzbeispiele**
- Welche neuen Governance-Strukturen in der Verwaltung und in der Zusammenarbeit mit Bauträgern sind nötig? Welche Stakeholder müssen eingebunden werden?
→ **Handlungsempfehlungen**

Abgrenzung der Fragestellung

In der Stadt Salzburg sind die meisten Wohnbauprojekte auf einzelne Liegenschaften bezogen. Aus diesem Grund wird Entkoppelung im Kontext kleiner und mittelgroßer Liegenschaften betrachtet. Größere Stadtentwicklungsprojekte über mehrere Liegenschaften hinweg (z. B. Seestadt Aspern in Wien) sind in Salzburg nicht die Regel und werden daher auch nicht vertieft behandelt. Das Handbuch stellt eine Grundlage dar, wie eine zeitgemäße, kostensparende Anwendung des Stellplatzregulativs im Salzburger Kontext funktionieren kann.

Darauf aufbauend sollte es weitere Überlegungen geben, wie die Mobilität in zukünftigen mittelgroßen bis großen Stadtentwicklungsprojekten organisiert werden soll. Dies könnte eine eigene Analyse sein, wo und im Rahmen von welchen Projekten zukünftig Standorte für Quartiersgaragen entwickelt, betrieben und finanziert werden könnten (z. B. Studie zum Garagenprogramm der Stadt Wien 2014¹², Quartiersgaragenstudie der Stadt Berlin 2018¹³).



Rechtliche Rahmenbedingungen

Raumordnungsgesetz, Bautechnikgesetz und Wohnbauförderung

Das Salzburger Raumordnungsgesetz (ROG) schafft den überörtlichen Rahmen für neue Mobilität:

„Das Siedlungssystem soll derart entwickelt werden, dass räumliche Strukturen geschaffen werden, die eine nachhaltige und umwelt-sowie ressourcenschonende Mobilität ermöglichen.“¹⁴

Für den Wohnbau zentral sind die im ROG festgelegten Bestimmungen zu Flächenwidmungs- und Bebauungsplan. Das Bautechnikgesetz (BauTG) regelt das Stellplatzregulativ. Die Wohnbauförderung steuert über Anreize im geförderten Wohnbau Mobilitätsmaßnahmen (z. B. Mobilitätskonzepte), trägt in der aktuellen Fassung aber auch zur übermäßigen Förderung von teurem Tiefgaragenbau bei. Übersicht Regelungsmöglichkeiten:

In der Praxis haben Salzburger Gemeinden mit der Erstellung räumlicher Entwicklungskonzepte (REKs) die Möglichkeit auf wohnungsbezogene Mobilität Einfluss zu nehmen. REKs werden für lange Zeiträume erstellt, mittelfristig können im eigenen Kompetenzbereich Festlegungen im Flächenwidmungs- und Bebauungsplan getroffen werden. Kommunale Stellplatzverordnungen, die von den Gemeinden per Verordnung festgelegt werden, sind eine weitere Möglichkeit:

Ebene	Regelungsmöglichkeiten
Gemeinde	Räumliche Entwicklungskonzepte im Rahmen des Salzburger ROG
	Flächenwidmungsplanung im Rahmen des Salzburger ROG
	Bebauungsplanung (Grund- und Aufbaustufe) im Rahmen des Salzburger ROG
	Stellplatzverordnungen gemäß Slbg. Bautechnikgesetz 2015

Tabelle 2: Regelungsmöglichkeiten im Kompetenzbereich der Gemeinden; Quelle: SIR

Gesetz	Verweis	Regelungsmöglichkeiten
Salzburger Raumordnungsgesetz – ROG 2009	§51 u. §53 Abs. 2	Mögliche Inhalte des Bebauungsplans der Grund- und Aufbaustufe (Lage, Zahl und Art von Stellplätzen)
Bautechnikgesetz – BauTG 2015	§38 Abs. 1 u. 2	Vorgabe von Schlüsselzahlen laut Anlage 2
	§38 Abs. 3	Ermächtigt die Gemeinden höhere und niedrigere Werte festzulegen
	§39 Abs. 1	Vorschreibung von Garagen möglich
	§39 Abs. 2	Entfernungsvorgaben für Stellplätze
	§49	Ausnahme von der Stellplatzverpflichtung auf Antrag
Salzburger Wohnbauförderungsgesetz – S.WFG 2015	§13 Abs. 3	Förderbare Baukosten von Einstellplätzen, Garagen aufgrund behördlicher Vorschreibung sowie Mobilitätskonzepte und deren Umsetzung (z. B. Kosten für Carsharing Modelle u. ä.)
	§27 Abs. 6	Art und Höhe der Förderung für Garagen, Carports oder von integrierten Mobilitätskonzepten

Tabelle 1: Regelungsmöglichkeiten in Raumordnungsgesetz, Bautechnikgesetz und Wohnbauförderung; Quelle: SIR

Zusätzlich angewendet werden können vertragliche Regelungen (z. B. Raumordnungsverträge), wobei spezifische Mobilitätsverträge wie in der Stadt Graz¹⁵ in Salzburg noch nicht etabliert sind. Der „Maßnahmenkatalog zur Realisierung von multimodalen Mobilitätsangeboten in Wohnbauten und Stadtteilen“¹⁶ zählt diesbezüglich u. a. folgende Punkte auf, die aktuell zur Absicherung von Maßnahmen des Mobilitätsmanagements angewendet werden:

Ebene	Regelungsmöglichkeiten
Gemeinde/ Bauträger	Letters of Interest (LOIs), Willensbekundungen, Qualitätsvereinbarungen
	Zivilrechtliche Verträge, Städtebauliche Verträge, Mobilitätsverträge
	Zusätzlichen Förderschienen auf EU-, Bundes-, oder Landesebene

Tabelle 3: Regelungsmöglichkeiten zwischen Bauträger:innen und Gemeinden; Quelle: SIR

In der Wohnbaupraxis werden die Regelungsebenen meist kombiniert angewendet. Idealerweise werden Qualitätsvereinbarungen und städtebauliche Rahmenbedingungen frühzeitig im Prozess diskutiert und festgelegt. Je früher und präziser Festlegungen in Bezug auf die Mobilität stattfinden, desto besser können hoheitliche und vertragliche Regelungen unterstützt werden.

Aktuelles Wohnrecht mit Relevanz für die Entkoppelung

Das Wohnrecht ist kein einzelnes Gesetz, sondern eine Sammelbezeichnung für alle gesetzlichen Fragen rund um das Wohnen. Für die Organisation von Stellplätzen im Wohnbau sind auf Bundesebene vor allem das Wohnungsgemeinnützigkeitsgesetz (WGG) und das Wohnungseigentumsgesetz (WEG) von Bedeutung. Im geförderten Wohnbau sind auf Landesebene die jeweiligen Wohnbauförderungsgesetze relevant:

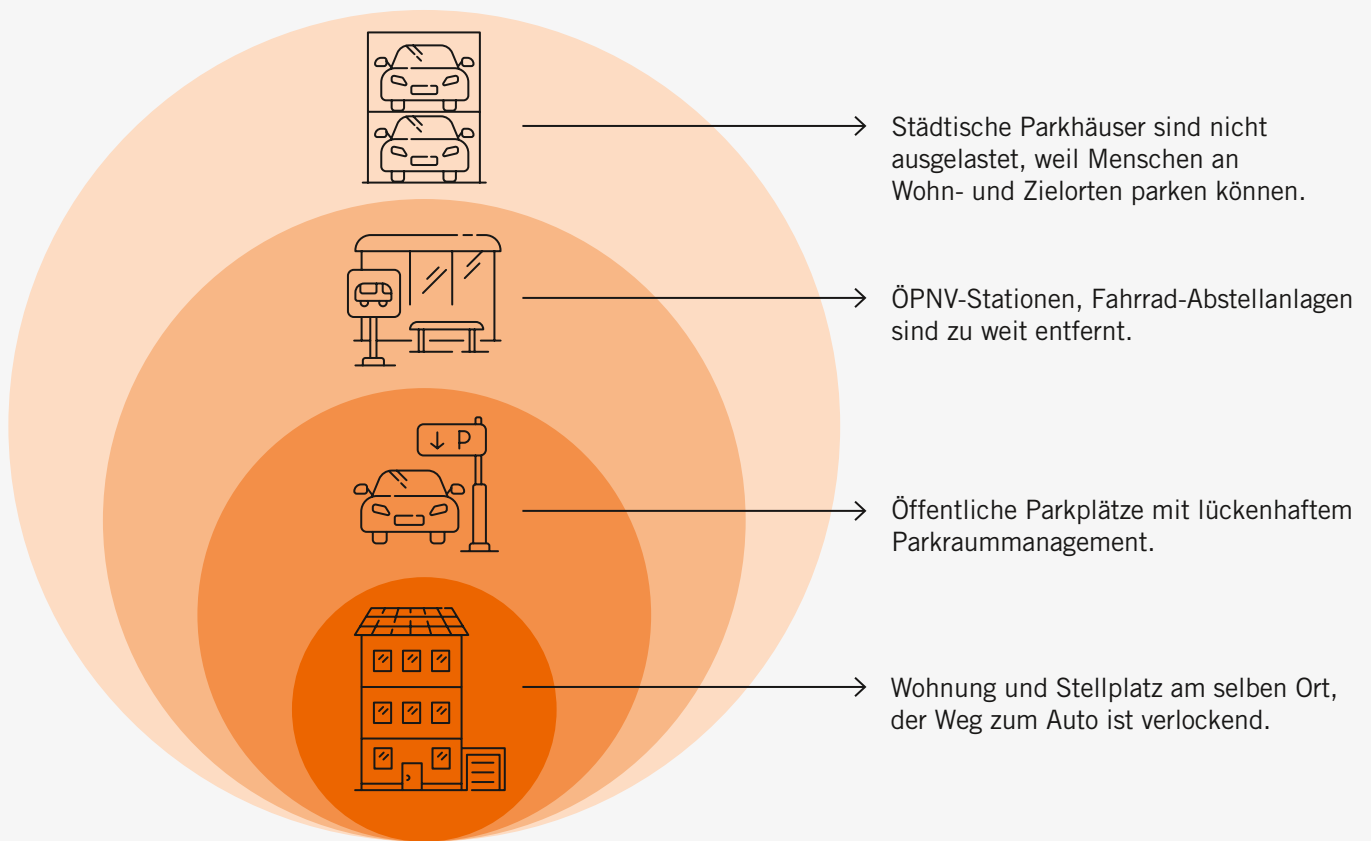
Ebene	Regelungsmöglichkeiten
Bund	Wohnungsgemeinnützigkeitsgesetz – WGG 1979 – Fassung 2021
	Wohnungseigentumsgesetz – WEG 2002 – Fassung 2021
Land	Salzburger Wohnbauförderungsgesetz – S.WFG 2015 – Fassung 2021

Tabelle 4: Gesetzliche Grundlagen des Wohnrechts mit Relevanz für die Entkoppelung; Quelle: Land Tirol

Im Wohnungseigentumsgesetz ist geregelt, dass die Stellplätze entweder als selbstständiges Wohnungseigentum begründet werden können, oder diese als allgemeine Teile der Liegenschaft gelten.¹⁷ Bereits vor der eigentlichen Begründung des Eigentums wird festgelegt, welche dieser Optionen für die Bewohner:innen gelten soll. Nicht zwingend muss eine Zuweisung der Wohnung zu einem Stellplatz geschehen.

Das Wohnungsgemeinnützigkeitsgesetz besagt, dass zum Geschäftsfeld von Bauvereinigen auch die Errichtung von Stellplätzen für Autos zählt, wenn diese überwiegend zur Befriedigung des Bedarfs der Bewohner:innen dienen. Eine andere Möglichkeit besteht im WGG durch Schaffung einer Gemeinschaftsanlage, die extern betrieben werden kann. Vorhandene Stellplätze können dadurch flexibel vermietet werden. Haushalte ohne Auto müssen keinen Stellplatz dazukaufen.¹⁸

Keine räumliche Entkoppelung (alt)



Räumliche Entkoppelung (neu)

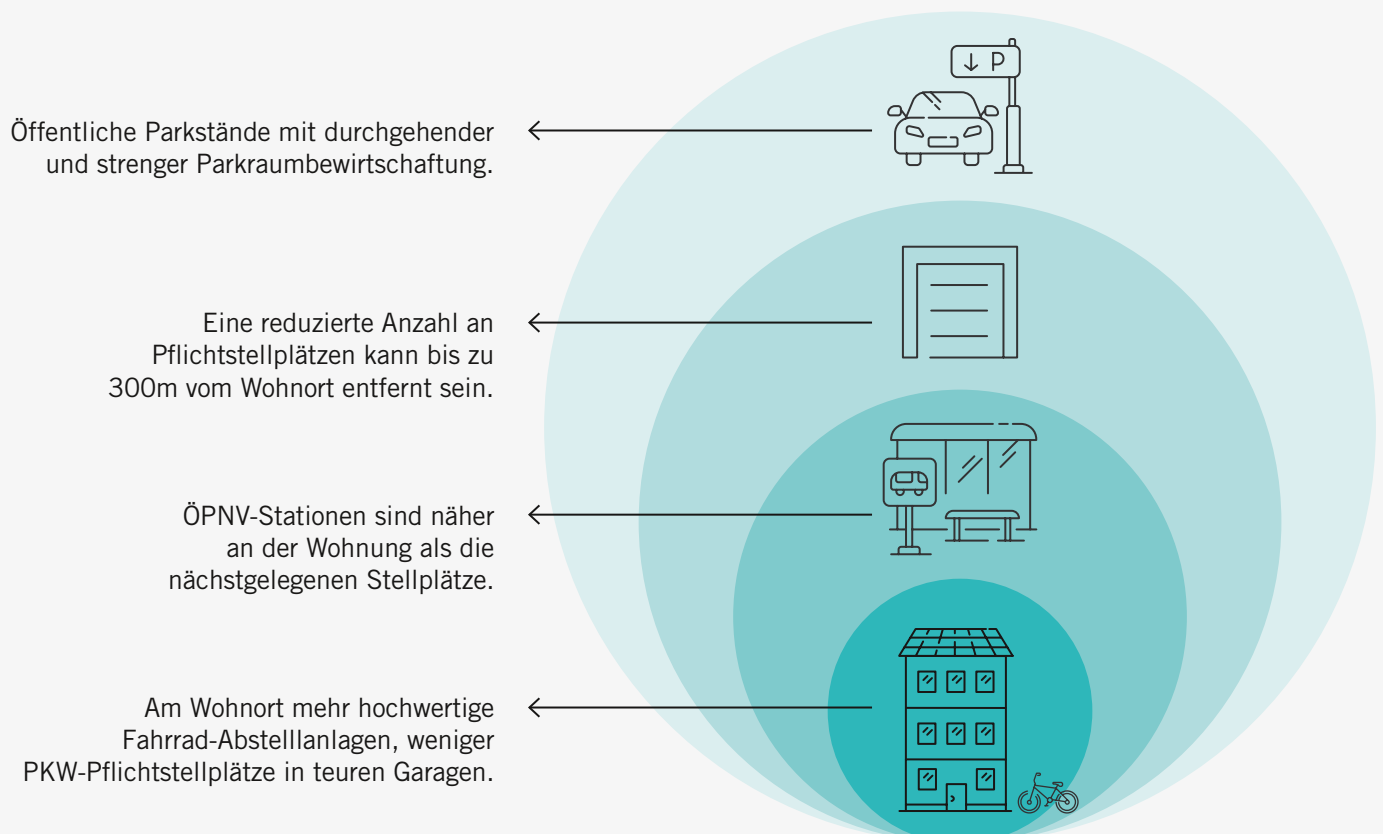


Abbildung 6: Veränderung der Entfernungen zu den Verkehrsmitteln durch räumliche Entkoppelung; Quelle: SIR

2 Strategien





In der Praxis des Wohnbaus werden immer öfter neue Modelle des Parkens angewendet. In zentralen Wohnlagen werden PKW-Stellflächen einer begrenzten Zahl an Besucher:innen, sozialen Diensten & Lieferdiensten vorbehalten. Garagen werden zwar weiterhin gebaut, aber mit geringeren Stellplatzschlüsseln (Beispiel München: Reduktion bis 0,5 STP je Wohnung möglich). Jüngere Beispiele in Wien und Berlin zeigen, dass auch die Entkoppelung der Stellplätze vom Wohnraum gelingen kann, wenn die richtigen Strategien verfolgt werden. Wichtig ist etwa die Kostenwahrheit. Stellplätze im Tiefbau sind extrem teuer. Wenn entkoppelt wird, sind multifunktionale (z. B. Mobility-Point im Erdgeschoß), rückbaubare Hochgaragen bei gleichzeitiger Stellplatz-Reduktion sinnvoll.





Abbildung 7: Ehemaliger „Autopalast“ im Stadtteil Schallmoos. Es besteht Potential der Nachverdichtung mit geförderten Wohnungen. Stellplätze müssten nicht neu errichtet werden. Das Erdgeschoß ermöglicht flexible Nutzungen. Im Wohnumfeld könnten Stellplätze weiter reduziert werden, um den öffentlichen Raum lebenswerter zu machen; Quelle: SIR

Entkoppelung von Wohnung und Stellplatz

Eine zeitgemäße Entkoppelung der Wohnung vom Stellplatz basiert auf drei Aspekten: Rechtliche, räumliche und bauliche Entkoppelung. Die drei Aspekte beeinflussen sich gegenseitig in der Planung, der Umsetzung und im Betrieb.

Folgende Vorteile ergeben sich in der Praxis:

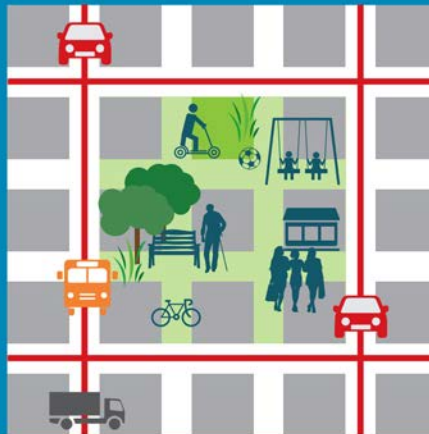
- Haushalte ohne Auto müssen keine Querfinanzierung der Stellflächen mehr leisten.
- Im Neubau ist potentiell auch eine flexibel steuerbare externe Nutzung möglich.
- Die Umsetzungswahrscheinlichkeit von günstigeren Bauformen (Hochgarage) ist höher.
- Faire Äquidistanz zu den Mobilitätsformen des Umweltverbundes wird hergestellt und etwa die Nutzung eines wohnungsnah abgestellten Fahrrades begünstigt.
- Mittel- und langfristig sind positive Umweltwirkungen durch eine Veränderung des Modal Splits hin zum Umweltverbund und eine Reduktion des Motorisierungsgrades zu erwarten.
- Im Miet- bzw. Kaufvertrag steht nur mehr die Wohnung, der Stellplatz kann als Opt-In angemietet werden. Auch ein Opt-out ist möglich, wenn ein Haushalt kein Auto mehr benötigt (erhöhte Flexibilität für Haushalte, wenn sich Lebenssituation ändert).
- Stellflächen werden nur befristet vergeben (z. B. 3 Jahre, 5 Jahre), kann ein Bedarf nach Ende der Befristung nachgewiesen werden, besteht eine Verlängerungsoption.
- Eine private Weitervergabe unter der Hand wird durch die rechtliche Entkoppelung verhindert. Durch (externe) Vergabe besteht Transparenz gegenüber allen Parteien.

Rechtliche Entkoppelung

Rechtliche Entkoppelung bedeutet, dass Stellflächen für Haushalte nur als Opt-In Option bestehen, d. h. Haushalte können ein Interesse an der Anmietung eines Stellplatzes bekunden. Wenn kein Bedarf besteht, muss kein Stellplatz gemietet werden. Dadurch entsteht für die Haushalte und für die Bauvereinigung mehr Flexibilität, die Nutzung von freien Stellplätzen kann besser gesteuert werden. Voraussetzung ist eine nachhaltige Regelung, wie die Stellplätze mittel- und langfristig betrieben werden. Dies kann durch die Bauvereinigung oder durch eine

externe Betreiberfirma geschehen, die in der Bewirtschaftung von Stellplätzen ein Geschäftsfeld sehen. Auch städtische Akteure können den operationalen Betrieb leisten (z. B. städtische Parkgaragengesellschaft), wodurch das städtische Parkraummanagement besser mit wohnungsbezogenem Stellplatzmanagement abgestimmt werden kann. Zentrale Aspekte sind:

Superblocks in Barcelona schaffen Platz für Viele



Flächen für Autos: minus 48 %

Öffentlicher Raum:

plus 25.129 Quadratmeter

Fläche der Kinderspielflächen:

plus 2.483 Quadratmeter

Sitzbereiche: plus 349

Grünflächen: von 9.722 Quadratmeter auf 18.632 Quadratmeter (plus 91 %)

Bäume: plus 176

Flächen zum Gehen: plus 80 %

Zahl der Geschäfte: von 65 auf 85 gestiegen

Abbildung 8: So genannte „Superblocks“ in Barcelona schaffen Platz; Quelle: VCO

Quelle: adfc 2020⁶ Grafik: VCO 2021

Bei Wohnbauten im Bestand wurden bis in die 70er Jahre oftmals weniger Stellplätze als Wohnungen errichtet. Heute kommt es vor, dass diese Stellplätze zu einer ungerechten Wertsteigerung bei Verkauf oder Weitervermietung der Wohnung führen. Durch Wechsel der Eigentümer ist die Rechtslage mitunter unklar. Stellplätze sind zum Beispiel gefördert oder von Eigentümergemeinschaften errichtet worden, und werden heute von einzelnen Haushalten zusammen mit der Wohnung teuer verkauft. Dies wird durch rechtliche Entkoppelung verhindert.

Räumliche Entkoppelung

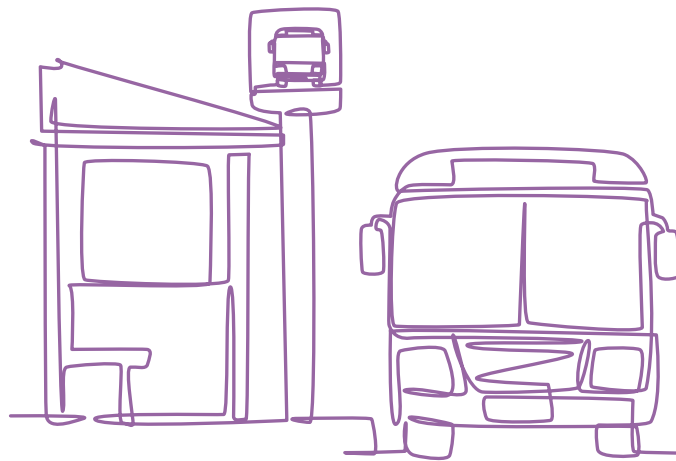
Räumliche Entkoppelung bedeutet einerseits, dass wohnungsbezogene Stellflächen nicht mehr am Bauplatz nachgewiesen werden (müssen), sondern innerhalb max. 300m hergestellt werden können. In Salzburg wird dieser Maximalabstand im Bautechnikgesetz (§39) festgelegt. Stellplätze können außerhalb vom Bauplatz hergestellt werden, wenn ...

- ... sie vom Bauplatz im Fußweg nicht weiter entfernt sind als 300m bei Kraftfahrzeug-Stellplätzen.
- ... deren Benutzbarkeit durch die ständigen Benutzer oder Besucher der späteren Anlage auf Dauer gesichert ist.

Andererseits kann bei größeren Bauplätzen eine räumliche Entkoppelung auch direkt am Bauplatz stattfinden, indem die Stellplätze am Rand des Grundstückes situiert werden.

Die theoretische Grundlage für die räumliche Entkoppelung liefert das Prinzip der „Äquidistanz“, also der gleichen Entfernung von Mobilitätsformen des Umweltverbundes (Öffentlicher Personennahverkehr, Fahrradverkehr etc.) und dem motorisierten Individualverkehr. Der Weg von der Wohnung zum Stellplatz soll in etwa so weit sein wie die nächstgelegenen Stationen des öffentlichen Verkehrs. (Die Attraktivität der Nutzung hängt stark von der Entfernung des jeweiligen Verkehrsmittels ab). In der Praxis müssen folgende Aspekte bedacht werden:

- Die Entfernung zum Stellplatz kann bei Transporten sowie für mobilitätseingeschränkte Personen hinderlich sein. Bei Entkoppelung ist eine gute Erschließbarkeit zu Fuß und mit dem Rollstuhl zu bewerkstelligen.
- Wohnstandort- bzw. garagennahe Transportmöglichkeiten (z. B. Trolleys) reduzieren die Zufahrten für Ein- und Ausladetätigkeiten direkt bei der Wohnung.
- Es besteht die Gefahr von längeren Abstellzeiten „vor der Haustüre“ und Umgehen der Regelungen. In der Planung sind daher autofreie Zonen so zu planen, dass ausschließlich berechnete Fahrzeuge zu den Wohnungen fahren können.



Bauliche Entkoppelung

Eine bauliche Entkoppelung hat zur Grundlage, dass die Lage der Stellplätze im Wohnumfeld neu organisiert wird. Anstatt den Stellplatz direkt von der Wohnungstüre über den Lift in die Tiefgarage zu erreichen, sollte eine bauliche Entkoppelung so erfolgen, dass die Zugänge zu den Stellplätzen über den öffentlichen Freiraum erfolgen.

Aber auch architektonische Überlegungen sind wichtig. Status quo in der Planung ist die direkte Erschließung der Stellplätze über das Stiegenhaus. Somit sind alle Zugänge von der Tiefgarage in die Stiegenhäuser baurechtlich als Fluchtwege auszustatten und daher für geöffnet zu halten. Dies schränkt einen flexiblen Betrieb in Tiefgaragen ein.

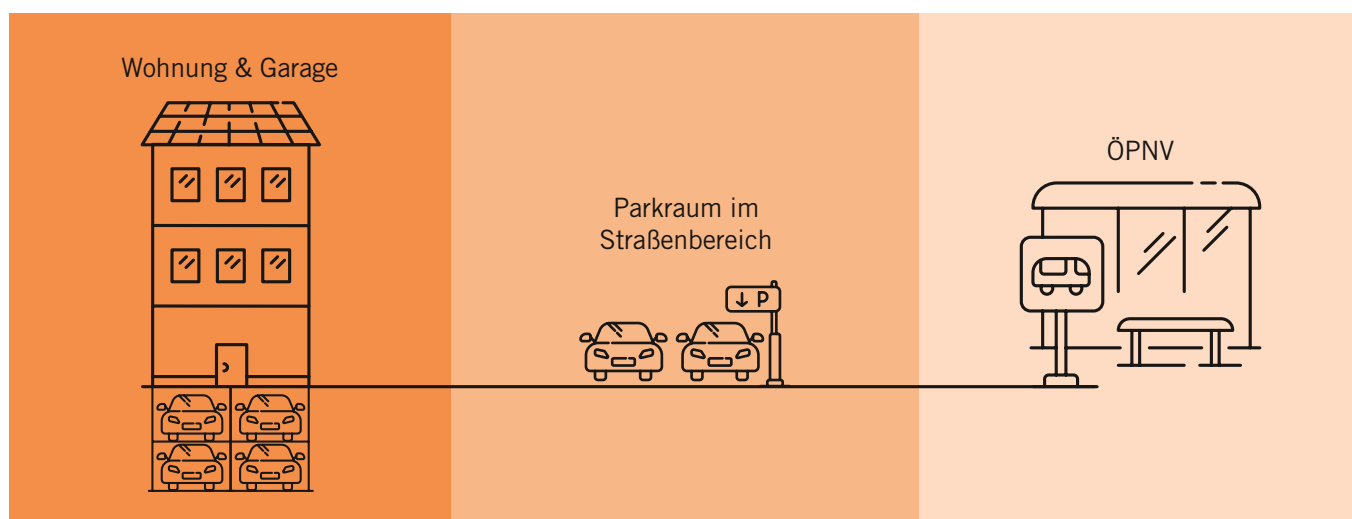
Im Alltag wird dadurch eine Nutzung der Freiräume reduziert, die Kommunikation zwischen den Bewohner:innen geht zurück. Für eine externe Nutzung von Stellplätzen im Rahmen von Quartiersentwicklungen bedeutet die bauliche Standardpraxis ein enormes

Hindernis, da Stellplätze nicht zentral und öffentlich erschließbar sind. Folgende Aspekte sind zu beachten:

- Eine hohe Qualität der Freiräume im Wohnumfeld erhöht die Aufenthaltsdauer von Bewohner:innen und führt zu mehr Austausch und Kommunikation.
- Eine zentrale Erschließung über einen baulich von den Wohnbauten getrennten Zugang (z. B. über den Straßenraum oder einen Quartiersplatz) ermöglicht eine externe Nutzung der Stellplätze. Externe Personen müssen nicht durch private Stiegenhäuser gehen.
- Der baulich getrennte Zugang sollte mit hochwertiger Infrastruktur zum Abstellen von Fahrrädern und mit Transportmöglichkeiten (z. B. Trolleys) ausgestattet werden, um eine multimodale Nutzung zu ermöglichen.

Abbildung 9: Die räumliche Entkoppelung schafft höhere Attraktivität für den ÖPNV, da am Weg zum Stellplatz aktiv und sicher der Stadtraum genutzt und besser kommuniziert werden kann;
Quelle: Frey, Knoflachner

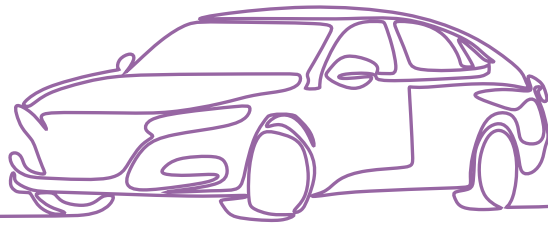
Keine räumliche Entkoppelung (alt)



Stellplätze mit Wohnhaus gekoppelt erhöhen die Motivation, sich bei allen Wegen für das Auto zu entscheiden.

Der öffentliche Straßenraum um das Wohnhaus wird hauptsächlich von Fahrzeugen belegt.

Die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs sinkt.



Entkoppelung in der Praxis

In der Praxis sind alle im Kapitel „Rechtliche Rahmenbedingungen“ beschriebenen Ebenen der Regelung relevant. Das Bautechnikgesetz nimmt eine zentrale Rolle ein: Pflicht-Stellplätze (STP) sind überlicherweise auf dem Bauplatz herzustellen. Soweit diese STP dort nicht mit allgemein wirtschaftlich vertretbarem Aufwand hergestellt werden können, kann eine alternative Situierung vorgeschlagen werden. Es gilt:

- Die STP müssen außerhalb von öffentlichen Verkehrsflächen liegen (z. B. anderes Baufeld).
- Sie dürfen vom Bauplatz im Fußweg nicht weiter entfernt sein als 300m bei Kraftfahrzeug-Stellplätzen und 100m bei Fahrradstellplätzen.
- Die Benutzbarkeit durch die Benutzer:innen oder Besucher:innen der späteren Anlage muss auf Dauer gesichert sein.

In der Salzburger Wohnbauförderung ist die Errichtung von Stellplätzen (meist im Tiefbau) oder von Mobilitätskonzepten in der Höhe von 10 Zuschlagspunkten förderbar¹⁹:

- Förderbar sind die Kosten für die Errichtung von Einstellplätzen oder Garagen für Kraftfahrzeuge, soweit sie auf Grund behördlicher Vorgaben herzustellen sind sowie die Kosten für Mobilitätskonzepte (inkl. Carsharing, Bikesharing) und deren Umsetzung.
- Ein Punkt entspricht einem nicht rückzahlbaren Zuschuss von 7,50 €/m² Nutzfläche. Art und Höhe der Förderung setzen sich aus einem Grundbetrag und Zuschlägen durch die erreichten Punkte zusammen. Punkte werden für verschiedene Themen vergeben.
- In der Praxis wird die Möglichkeit der Förderung von nachhaltigen Mobilitätskonzepten noch selten genutzt. Hier ist eine Weiterentwicklung der Wohnbauförderung notwendig.

Räumliche Entkoppelung (neu)



Die Entkoppelung von Stellplätzen und Wohnhaus beruhigt generell die Wohnsituation.

Der öffentliche Raum um das Wohnhaus wird zur freien Begegnungszone und Kommunikationsfläche.

ÖPNV und Stellplätze sind gleich gut erreichbar, die Attraktivität des ÖPNV steigt.

Abbildung 10: Berlin Friedrichstraße;
Quelle: Wikimedia, Gerd Danigl



Abbildung 11: Fiktive Überarbeitung eines standardmäßigen Architekturrenderings. Dargestellt wird, wie viel Platz die dargestellten Bäume tatsächlich bräuchten, um ihr Wurzelwerk ausbreiten zu können. Eine hohe Anzahl an STP macht dies unmöglich. In Stadt und Land Salzburg gibt es zahlreiche Beispiele für diese Art der Bodenversiegelung „von unten“. Mit einer konsequenten Anwendung von modernen Mobilitätskonzepten könnte dies verhindert werden;
Quelle: WÖHR + BAUER



Begleitende Maßnahmen

Flexible Nutzung des Stellplatzschlüssels

Das Stellplatzregulativ stellt für die Gemeinden ein potenzielles Werkzeug zur Implementierung von Mobilitätskonzepten- bzw. Maßnahmen dar. Reduziert man die Pflichtstellplätze können sich Bauträger:innen Kosten für die Errichtung sparen, im Tiefbau sind das bis zu 20.000,- Euro je Stellplatz. Anstatt die Ausgleichsabgabe von 20.000,- Euro je Stellplatz zu zahlen, werden Mobilitätskonzepte- bzw. Maßnahmen vereinbart. Vorteile ergeben sich durch folgende Punkte:

- Aktuell ist es ein wichtiger, aber selten genutzter Hebel der Gemeinden, um Mobilitätskonzepte voranzutreiben.
- Es ergibt sich eine mögliche finanzielle Grundlage für zukünftige(n) durch Bauträger:innen finanzierten Mobilitätsfonds.
- Reduzierte Stellplätze an der Oberfläche können durch Grüninseln, Bäume, Radwege oder Fußwege ersetzt werden.
- Im (geförderten) Wohnbau reduzieren sich die Kosten, Einsparungen entstehen vor allem im Tiefbau.

- Kurz-, mittel- und langfristig wird Leerstand in Garagen vermieden.
- Die Umnutzung bzw. Nachnutzung von bestehenden Stellplätzen wird möglich.
- In Neubauquartieren werden weniger Flächen versiegelt, was den Boden für tieferes Wurzelwerk erhält.

„Für Wohnbauten [...] gilt grundsätzlich eine Festlegung von 1,2 Stellplätzen je geschaffener Wohnung. § 38 Abs 3 BauTG 2015 berechtigt Gemeinden, den Schlüssel für die mindestens zu schaffenden Stellplätze durch Verordnung, allenfalls in Bebauungsplänen [...] höher oder niedriger festzulegen. Dabei sind die Interessen des öffentlichen Verkehrs, der Ortsplanung, insbesondere ein vorhandenes Verkehrskonzept, die Lage des Bebauungsgebietes in der Gemeinde und dessen Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu berücksichtigen. Unter solchen Umständen können im Bebauungsplan auch Obergrenzen [...] festgelegt werden.“²⁰

Bauträger:innen haben die Anforderungen der Baubehörde (Bebauungsplan, Stellplatzregulativ, Bauplatz-erklärung) bezüglich der Anzahl an Stellplätzen umzusetzen. Der Gestaltungsspielraum muss daher von den Gemeinden wahrgenommen werden. Bei Nachverdichtungen ist meist das Ziel den Stellplatzschlüssel zu reduzieren, wenn räumlich und baulich keine neuen STP geschaffen werden können. Bei Eigentumswohnungen werden STP (auch im geförderten Wohnbau) oftmals als Verkaufsargument gesehen und es wird daher oft von Seite der Bauträger:innen keine Reduktion angestrebt. Auch Städte haben differenzierte Anforderungen an den Stellplatzschlüssel, bei flexibler Nutzung sollten folgende Aspekte beachtet werden:

- Flexible Nutzung des Stellplatzregulativs in Kombination mit Änderungen in der Wohnbauförderung bezüglich förderbarer Kosten werden von einigen Bauträger:innen gewünscht.
- Im Gegenzug dafür sollen Bauträger:innen verpflichtend Mobilitätskonzepte vorlegen, um eine Reduktion von Stellplätzen durch nachhaltige Mobilitätsmaßnahmen ausgleichen zu können.
- Gemeinden schaffen die Rahmenbedingungen für eine Reduktion. Dazu gehören Radwegverbindungen und die Stärkung und Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs.
- Die Miete für den Stellplatz ist auch wohnbeihilfenfähig, wenn die Errichtung mit Förderungsmitteln unterstützt wurde. So ist im derzeitigen System eine externe Garage für die Bewohner:innen teurer als in der Wohnanlage, gesetzliche Anpassungen sind notwendig.

Mobilitätskonzepte, Mobilitätsverträge und Mobilitätsfonds

Mobilitätskonzepte

Ziel der Anwendung von Mobilitätskonzepten ist die möglichst „verbindliche Umsetzung“²¹ von Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau. Das Stellplatzmanagement kann und soll Teil von solchen Konzepten sein. Ein Grundsatz diesbezüglich lautet Quartiere „möglichst

autofrei an der Oberfläche“ zu entwickeln. Ein Mobilitätskonzept bezieht sich immer auf das Baufeld und geht über ein normales Verkehrskonzept (Erschließung etc.) hinaus. Das Mobilitätskonzept bildet die Schnittstelle zwischen städtischen- bzw. wohnraumbezogenen Planungen, folgendes ist wichtig:

- In der Praxis gibt es unterschiedliche Ansätze, Mobilitätskonzepte zu implementieren. Bei dem Wohnbauprojekt „Sonnengarten Limberg“ in Zell am See wurde das Mobilitätskonzept von der privaten Bauvereinigung erstellt und als Beilage im Rahmen der Bebauungsplanung verordnet. Besonders ist hier auch die enge Verknüpfung der Maßnahmen am Areal und städtischer Aktivitäten im Rahmen der Mobilitätsstrategie, so wurde parallel zu den Maßnahmen am Bauplatz eine neue Unterführung errichtet und die Gemeinde verbesserte den Takt des öffentlichen Verkehrs.
- In der Stadt Salzburg sind „weichere“ Methoden wie LOIs oder vertragliche Lösungen üblich. In Salzburg ist zu klären, in welcher Form städtebauliche Verträge Mobilitätskonzepte beinhalten können.
- Beim Projekt „Wir Inhauser“ wurde eine allgemein gültige Grundlagenstudie zum Thema „Mobility Points“ von der Stadt Salzburg beauftragt. Die Abstimmung mit dem/der Bauträger:in erfolgte auf dieser Basis in mehreren Verhandlungsschleifen.
- Bestandteile von Mobilitätskonzepten sind vielfältig. Es geht um die Analyse von Einflussfaktoren im Quartier, die Festlegung von Potenzialen und Zielen, die Entwicklung von Maßnahmensets, die Festlegung der Organisation von Aufbau und Betrieb sowie die Darstellung von Kosten und Finanzierungsoptionen.
- Ein idealtypisches Mobilitätskonzept für jeden Standort gibt es nicht, für größere Bauvorhaben sollten sie jedoch verpflichtend sein und Standardelemente enthalten. Die Umsetzung kann von Raum- oder Verkehrsplanungsbüros durchgeführt werden.
- Mobilitätskonzepte für größere Bauplätze müssen immer in Abstimmung mit einer übergeordneten Mobilitätsstrategie für den Stadtteil erstellt werden, eine enge Kooperation mit den Kommunen ist hier wichtig.

Abbildung 12: Mobilitätsverträge und Mobilitätsfonds sichern Mobilitätskonzepte rechtlich ab und tragen zur Finanzierung bei. In der Seestadt Aspern wurde ein eigener Mobilitätsfond gegründet, u. a. zur Finanzierung eines Bikesharing-Systems;
Quelle: Wikimedia, Christian Philipp

- Auf ein Mobilitätskonzept folgt in der Regel ein detailliertes Umsetzungs- und Betriebskonzept, in dem Maßnahmenplanungen konkretisiert werden.
- Es bestehen noch Hürden der verbindlichen Umsetzung, u. a. dürfen gemeinnützige Bauträger:innen eine Vermietung von Stellplätzen lt. WGG an Externe (nicht Bewohner:innen der eigenen Wohnanlage) per se nicht betreiben.
- Die Organisation einer bauplatzübergreifenden Koordination ist beim Thema Mobilität Neuland, bei zu schwacher Koordination besteht die Gefahr von „Insel-lösungen“. Die bauplatzübergreifende Planung sollte von der Gemeinde frühzeitig koordiniert werden.



Mobilitätsverträge

Zur verbindlichen Umsetzung von Mobilitätsmaßnahmen im Wohnquartier wurden bereits städtebauliche Verträge als möglicher Umsetzungsrahmen beschrieben. Eine Sonderform stellen so genannte Mobilitätsverträge dar. Die Stadt Graz nimmt im österreichischen Kontext hier eine Vorreiterstellung ein. Die Besonderheiten solcher Verträge sind:

- Es handelt sich um privatrechtliche Verträge zwischen Gemeinde und Bauträger.
- Die Bestandteile der Grazer Mobilitätsverträge sind weitgehend standardisiert.
- Sie sind in enger Abstimmung mit der Stadtplanung, ähnlich Mobilitätskonzepten erstellt.
- Inhalte des Vertrages und des Bebauungsplanes nehmen aufeinander Bezug.
- Zusätzliche Verträge zur Grundbuchabtretung und Infrastrukturerrichtung sind notwendig.

Mobilitätsverträge haben folgende Grundsätze²²:

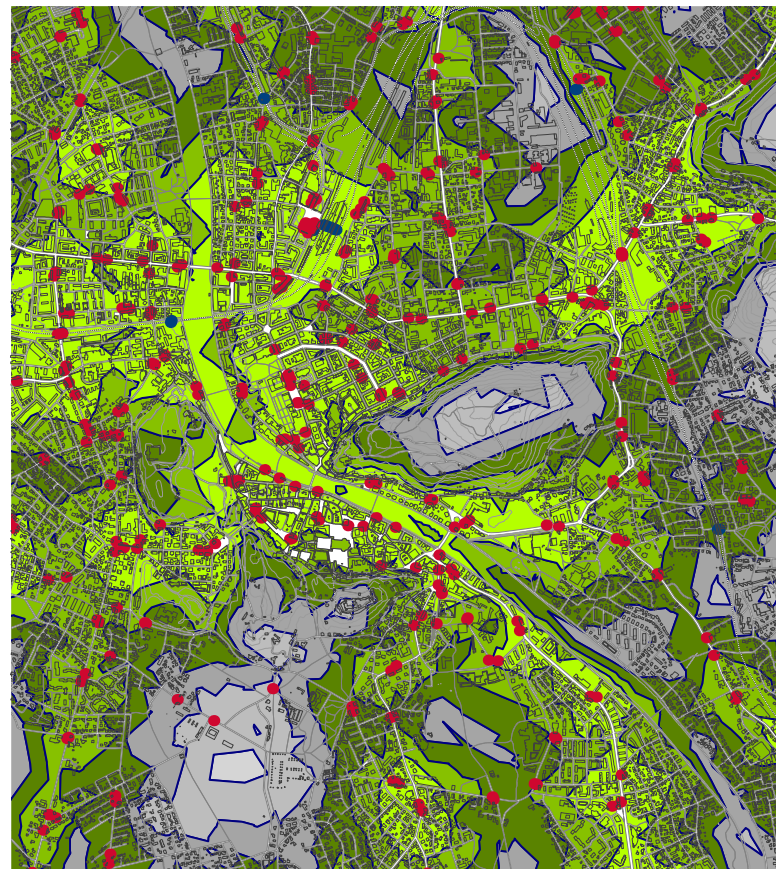
- den durch das Bauvorhaben zu erwartenden Kfz-Verkehr zu vermindern
- Änderung des Mobilitätsverhaltens zu Gunsten des Umweltverbundes
- Verminderung von Errichtungs- und Erhaltungskosten (u. a. Tiefgaragenplätze)
- erleichterte Umsetzbarkeit größerer Bauvorhaben in zentralen Lagen und Reduktion des induzierten motorisierten Individualverkehrs

Abbildung 13: Die planerische Analyse sollte bei wohnungsbezogenen Stellplatzmodellen auch die ÖPNV Güteklassen standardmäßig umfassen. Mittelfristig sollten die ÖPNV Güteklassen in den hoheitlichen und privatrechtlichen Verfahren und Modellen (z. B. städtebauliche bzw. Mobilitätsverträge) verpflichtend als anzuwendendes Kriterium verankert werden; Quelle: Stadt Salzburg, MA05

(Bauträgerfinanzierte) Mobilitätsfonds

So genannte Mobilitätsfonds sind ein Instrument, das zur Finanzierung von Inhalten der Mobilitätskonzepte bzw. der Städtebaulichen- oder Mobilitätsverträge eingesetzt werden. In der österreichischen Praxis gibt es verschiedene (mögliche) Varianten von Mobilitätsfonds:

- Mobilitätsfonds auf Quartiersebene: In der Seestadt Aspern wurde eine Variante etabliert, die 2% der Einnahmen der Sammelgaragen in den Fonds einspeist. Darüber werden laufend Mobilitätsmaßnahmen finanziert (Fahrradverleih, Zustellservice via Lastenrad, Raddepot-Boxen oder ein Fahrradreparaturservice).
- Mobilitätsfonds auf städtischer Ebene: Die Stadt Wien speist einen städtischen Fonds etwa mit Einzahlungen von Bauträger:innen. Die Grundausstattung beträgt € 1.000.000,- und wird laufend mit Beiträgen ergänzt. Die Mittel werden von der Stadt verwaltet und vergeben und haben eine lokale Zweckbindung für laufende Projekte.
- Das „Salzburger Modell“ sieht eine Drittelung der durch eine Reduktion der STP erzielte Kosteneinsparung vor, es wird bisher in einzelnen Vorhaben angewendet:
 - 1/3 bekäme der/die Bauträger:in, um günstige Mieten anbieten zu können.
 - 1/3 würde am Bauplatz für begleitende Mobilitätsmaßnahmen eingesetzt.
 - 1/3 würde zukünftig in einen Bauträger:innen-Mobilitätsfonds eingezahlt.



- A - Höchststrangige ÖV-Erschließung
- B - Hochrangige ÖV-Erschließung
- C - sehr gute ÖV-Erschließung
- D - gute ÖV-Erschließung
- E - sehr gute Basiserschließung
- F - gute Basiserschließung
- G - Basiserschließung

ÖV-Haltestellen

- Bahnhofstestellen
- Bushaltestellen

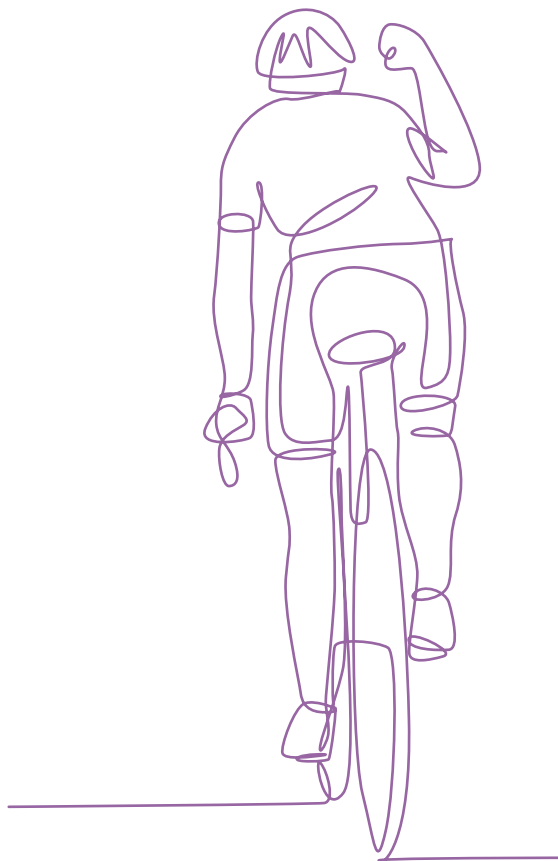
	Distanz zur Haltestelle		
Takte	≤ 300 m	301 bis 500 m	500 bis 750 m
< 5 min	A	A	B
5 ≤ x ≤ 10 min	A	B	C
10 < x < 20 min	B	C	D
20 ≤ x < 40 min	C	D	E
40 ≤ x ≤ 60 min	D	E	F

Das „Salzburger Modell“ ist ein mögliches Szenario, für zukünftige Entwicklungen müssten weitere Expertisen erstellt werden, um von der Anwendung in Einzelprojekten.

Raum- und Verkehrsplanung, Parkraumbewirtschaftung

In der Raum-, Verkehrs- und Mobilitätsplanung ist nicht nur auf den ruhenden Verkehr beim Wohnstandort zu achten. Hohen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten hat außerdem die Verfügbarkeit von Stellplätzen am Ziel, etwa am Arbeitsort. Die Wahl der Verkehrsmittel kann sich verbessern, wenn am Arbeitsort weniger Stellplätzen vorhanden ist. Wichtige Faktoren sind:

- Gleichzeitig sollte ein betriebliches Angebot an Mobilitätslösungen vorhanden sein, z. B. Firmenfahrräder, E-Carsharing, E-Bikesharing, eine Lastenfahrradflotte etc.



- Eine gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr ist wichtig. In Salzburg stehen die ÖPNV-Güteklassen als Planungsinstrument für Wohn- und Betriebsstandorte zur Verfügung.

- Die Taktung des ÖPNV (speziell auch zu den Randzeiten) und die einfache barrierefreie Erreichbarkeit der Haltestellen müssen optimiert sein, auch auch hier sind die ÖPNV- Güteklassen hilfreich.

- Nötig sind Maßnahmen der intermodalen Mobilität, z. B. intermodale Haltestellen, die mindestens über hochwertigen Radabstellplätze verfügen oder als Mobility Points ausgeführt sind.

Diese Aspekte sind Aufgabe der Gemeinden und speziell bei der Neuausweisung von Bauland oder Umwidmungen zu berücksichtigen. Ein weiterer Aspekt ist die Erreichbarkeit wichtiger Infrastruktur am Wohnort. Sind die täglichen Einkäufe, Kindergarten, Schule und Arzt auch ohne privaten PKW möglich? Eine stärkere Nutzung der ÖPNV-Güteklassen in der Planung ist zentral.

Das Fahrrad wird eine immer wichtigere Alternative: Hochwertige Fahrräder und gute wetterfeste Bekleidung fördern den Trend. Das Fahrrad wird umso mehr genutzt, je leichter es greifbar ist. Die Anforderung im Wohnbau lautet daher ebenerdige, leicht erreichbare und hochwertige Fahrradräume (mit E-Lademöglichkeiten, Spinten, etc.) zu errichten, um das Radfahren so einfach und attraktiv zu machen.

Generell sollten diese Aspekte in Kombination mit den anderen begleitenden Maßnahmen betrachtet werden (z. B. Mobilitätskonzept). Egal welche Kombination genutzt wird, das Thema Mobilität ist jedenfalls von Beginn an bei jedem Projekt mit zu planen. Ein Mobilitätskonzept ist besonders wirkungsvoll, wenn nicht nur ein Aspekt (z. B. Fahrradstellplätze) geregelt sind, sondern auch weitere bauliche und begleitende Maßnahmen.

Ein gutes Mobilitätskonzept (bzw. städtebaulicher Vertrag, Mobilitätsvertrag etc.) umfasst bauplatzbezogene Maßnahmen, schließt aber auch die übergreifenden Aktivitäten und Maßnahmen mit ein, die in enger Abstimmung mit der Gemeinde erfolgen sollten (Anbindung an den ÖPNV, Parkplätze am Zielort, Maßnahmen der intermodalen Mobilität, Radwege, etc.).

Stellplatzmanagement

Durch Stellplatzmanagement kann ein vorhandenes Stellplatzangebot effizienter genutzt und gesteuert. Dadurch wird eine höhere Auslastung des einzelnen Stellplatzes bzw. der Garage auf privatem Grund angestrebt, um damit die Wirtschaftlichkeit zu erhöhen und die Kosten zu senken (Einnahmen für Hausgemeinschaft bzw. Bauträger:in, geringer Baukosten).

Darüber hinaus kann durch Stellplatzmanagement auch das Kurzparken für Besucher:innen besser organisiert werden:

- Bei den Standardvorgaben im Wohnbau (Stellplatzvorschrift lt. Bautechnikgesetz 1:1,2) wird meist für jede Wohnung ein Stellplatz in der Tiefgarage hergestellt, die weiteren 20 % werden üblicherweise oberirdisch als „Besucher:innenstellplätze“ errichtet.
- In der Praxis werden diese Plätze aber oft für die Zweitautos der Bewohner:innen verwendet, was in kürzester Zeit zu Konflikten führt. Diese STP werden von allen Bewohner:innen finanziert und sollten daher nicht von Einzelnen dauergenutzt werden.

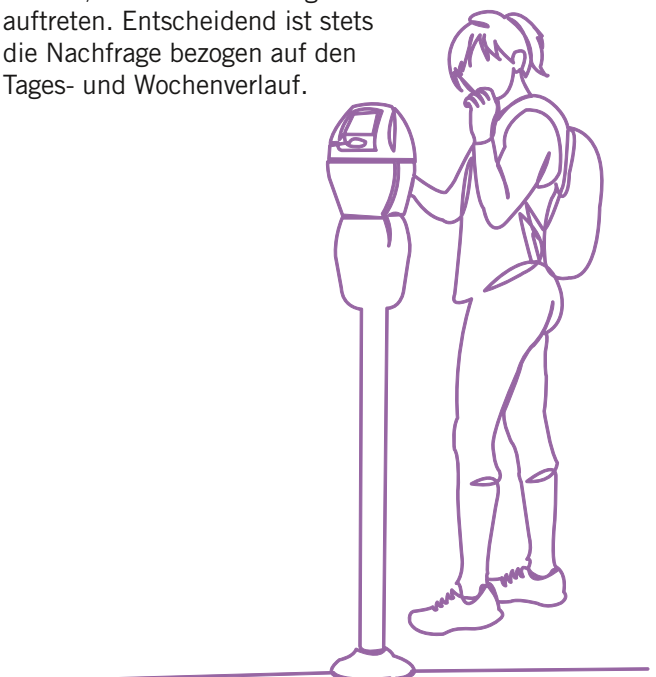
Grundvoraussetzung für ein Stellplatzmanagement ist, dass die feste Zuordnung von Stellplätzen aufgehoben wird. Das bedeutet keine fixe Zuordnung, sondern es wird eine flexible Belegung zugelassen. Je nach Rahmenbedingungen kann selbst in Garagen, die von nur einer Nutzer:innengruppe angefahren wird, bereits dieser Schritt eine erhöhte Auslastung bedeuten.²³

Die Wirksamkeit wird erhöht, wenn die Stellplätze durch unterschiedliche Nutzer:innengruppen belegt werden. Dies ist speziell für Siedlungen mit Mischnutzungen relevant (Wohnen, Arbeiten, Arzt, Kindergarten). Während bei einer einzigen Zielgruppe die Nutzung der Stellplätze zumindest annähernd in der gleichen Zeitspanne erfolgt, so kann eine andere Zielgruppe einen zeitversetzten oder gar gegenläufigen Bedarf an STP aufweisen. Dargestellt werden können Ansprüche in Tagesganglinien und bilden damit die Grundlage für ein Stellplatzmanagement.²⁴

Unterschiedliche Nutzergruppen für die Stellplätze bedeutet, dass einerseits ein professionelles Stellplatzmanagement durch einen (externen) Dienstleister notwendig ist und andererseits die Garage von vornherein so gestaltet ist, dass sie auch für externe Nutzer:innen zugänglich, einsehbar gestaltet ist und Fluchtwege auch baulich getrennt vom Wohnhaus funktionieren.

Mit Hilfe eines Schrankensystems wird die Zugangsberechtigung kontrolliert und die Auslastung erfasst. Aufbauend auf Erfahrungen der Betreiber:in sowie die Daten der Anlage wird eine bestimmte Anzahl an Berechtigungen für einzelne Nutzer:innengruppen ausgegeben, sodass es zu keinem Zeitpunkt zu einer Überbelegung kommt. Aus Investor:innensicht ist es wichtig, dass die projektierte Garage von möglichst vielen verschiedenen Nutzer:innengruppen belegt wird.

Bei der Planung werden dann die (zu errichtenden) Stellplätze überbucht, d. h. eine Überlagerung der verschiedenen Nutzungen zu unterschiedlichen Tageszeiten pro Stellplatz angenommen. Ist der Anteil von Nutzern gegenläufiger Zeitfenster sehr hoch, kann eine erhöhte Auslastung um 40 % bis 50 % bei der Planung angenommen werden, ohne dass Nutzungskonflikte auftreten. Entscheidend ist stets die Nachfrage bezogen auf den Tages- und Wochenverlauf.



Zunehmend kommen neue Technologien im Stellplatzmanagement auf den Markt:

- Der Zugang wird über Apps kontrolliert und gesteuert. Diese haben den Vorteil, dass die Nutzung für alle Seiten vereinfacht wird. Maßgeschneiderte Lösungen ermöglichen dabei eine optimale Nutzung der vorhandenen STP und die Kontrolle über Auslastung und Verteilung der STP über die eingesetzte Software durch die Auftraggeber:in.
- Mittels Zugangsmanagementsystemen können Parkplatznutzungsrechte vergeben und Nutzergruppen angelegt werden. Mit Hilfe der App ist eine dynamische Reservierung durch die Nutzer:innen sowie die Bezahlung mit Hilfe gängiger Bezahlssysteme möglich.

- Ebenso können unterschiedliche Preismodelle hinterlegt werden, um die Nachfrage und damit die Auslastung zu steuern.
- Die Zugangskontrolle kann z. B. über eine Kennzeichenerkennung, einen QR-Code oder einen RFID-Chip abgewickelt werden. Durch die Kennzeichenerkennung ist eine besonders schnelle und komfortable Authentifizierung an der Schranke möglich. Über die App kann auch die Navigation zum Stellplatz erfolgen.²⁵

Abbildung 14: Durch eine effiziente Verknüpfung von wohnungsbezogenen Stellplatzstrategien mit übergeordnetem Parkraummanagement lassen sich autofreie Stadträume schaffen, hier: Barcelona; Quelle: Florian Lorenz, smarter than car



Schutz von Besucher-, Kurzpark- und Lieferzonen

Wie im Kapitel Stellplatzmanagement beschrieben, kommt es regelmäßig zu Konflikten, wenn gesetzlich vorgeschriebene Besucher:innen-STP nach und nach von Dauerparker:innen (meist Zweitautos von Bewohner:innen) blockiert werden. Um dies zu vermeiden, braucht es eine Auswahl bzw. ein Bündel an Maßnahmen, das bei der Planung von Neubauten oder bei späteren Adaptierungen Bestandswohnungsbauten implementiert werden soll.

Keine kostenlosen Besucher:innen-STP mehr ermöglichen

- In Kombination mit Parkraumbewirtschaftung der Gemeinden können Besucher:innen zur Anreise mit Fahrrad oder ÖPNV „motiviert“ werden. Für Anreisende mit Auto soll es (moderate) monetäre Abgeltungen geben, was vor allem das Dauerparken von Fremd- bzw. Zweitautoparker:innen verhindert. Technisch können verschiedene Systeme angewendet werden (z. B. smarte Parkbügel, Schranken etc.).
- Festlegung in Mobilitätskonzepten, Mobilitätsverträgen o. ä. gilt als zentrale Notwendigkeit.



Abbildung 15: Gute Beschilderung kann Falschparken vorbeugen, auch Parkbügel sind möglich;
Quelle: Seton Sicherheit und Kennzeichnung

Beschilderung, Bodenmarkierungen, Parkbügel (nicht digital)

- Festschreibung von gut lesbarer, modern gestalteter, großer Beschilderung, dass Dauerparken verboten ist, bzw. die Stellplätze für Besucher-, Kurzpark- und Lieferzonen reserviert sind, z. B. via Mobilitätskonzept, Mobilitätsvertrag, Qualitätsvereinbarung o. ä.

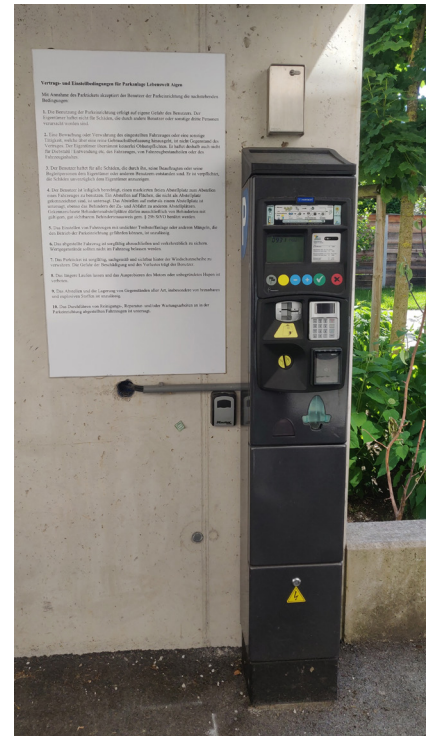
Digitale Systeme (z. B. smarte Parkbügel, smarte Parkketten etc.)

- Smarte Parkbügel lassen sich im Unterschied zu „normalen“ Parkbügel digital über eine App steuern bzw. verwalten. Außerdem kann ein Kostensystem hinterlegt werden. Vorteile ergeben sich dadurch, dass kein Schlüssel gebraucht wird, die Besucher:innen können selber über App buchen. Soziale- bzw. Lieferdienste müssten vom Kostenmodell ausgenommen werden, dafür kann mit Anbietern eine Lösung gefunden werden.
- Festlegung in Mobilitätskonzepten, Mobilitätsverträgen o. ä. gilt als zentrale Notwendigkeit.
- (Private) Anbieter sind u. a. Parklio, Book-n-Park (auch solarzellenbetriebene Variante möglich).



Abbildung 16: Smarte Parkbügel von verschiedenen aktuellen Anbietern;
Quelle: Parklio

Abbildung 17, 18: In der Olivierstraße in der Stadt Salzburg sind die Besucherstellplätze kostenpflichtig, das Bezahlen ist über ein Automatenystem möglich;
Quelle: Stadt Salzburg, MA05



Weitere Steuerungsmöglichkeiten und Beispiele

- Regelung im Mietvertrag über den Ausschluss der Verwendung für Bewohner:innen
- Schrankensysteme oder Besucher-STP in den Garagen (in Kombination mit verringertem Stellplatzschlüssel und stringenter Kontrolle)
- Besucherkarte und Parkscheibe mit Kontrolle durch privates Unternehmen bzw. Bauvereinigung, mögliches Geschäftsfeld für Hausverwaltungen
- Klare Regeln erleichtern die Administration. Das Modell der Besucher:innen-STP sieht vor, dass Besucher:innen bei den Bewohner:innen eine Karte bekommen. Dieses Modell wurde vom Bauträger Heimat Österreich in Zusammenarbeit mit einem privaten Unternehmen eingeführt. Zentrales Element ist die laufende Kontrolle, die auch an ein externes Unternehmen ausgelagert werden kann. Es gibt eine maximale Dauer von Besuchen, die 3h nicht übersteigen darf. Sollte es längere Aufenthalte geben, ist als Besucher:in eine andere Option zu wählen (z. B. Angebot an städtischen Parkgaragen etc.).

- In der Olivierstraße in der Stadt Salzburg wurde ein Schrankensystem in die Tiefgarage für einen Teil der Besucher:innen-STP installiert. Auf der Oberfläche wurde darauf geachtet, dass vorhandene STP nicht fremdgenutzt werden, etwa durch die Anordnung (STP für mobilitätseingeschränkte Personen direkt bei der Einfahrt zur Siedlung). Bei jedem STP ist ein Schild mit der Information „kostenpflichtig“ angebracht, und der Hinweis, dass bei dauerhaftem Falschparken das Fahrzeug abgeschleppt wird.



Kostenwahrheit und Kostenreduktion

Das Amt der Tiroler Landesregierung lies 2014 in einer Studie erheben, welche Errichtungs- und anteiligen Grundstückskosten im Wohnbau für Stellplätze entstehen. Zwei Bauträger gaben detaillierte Rückmeldungen auf Basis von Erfahrungen (Bauträger 1) und konkreten Kosten (Bauträger 2), die in der Tiroler Wohnbauförderung als angemessen gelten.²⁶

In einer aktuellen Studie wurden die Errichtungs- und Betriebskosten höher berechnet, u. a. da durch die gestiegenen Anforderungen an Schleppkurven und Stellplatzbreiten mehr Fläche notwendig ist. Aktuell gibt es einen Trend zu SUVs, was den erhöhten Flächenbedarf vermutlich weiter ansteigen lässt.²⁷

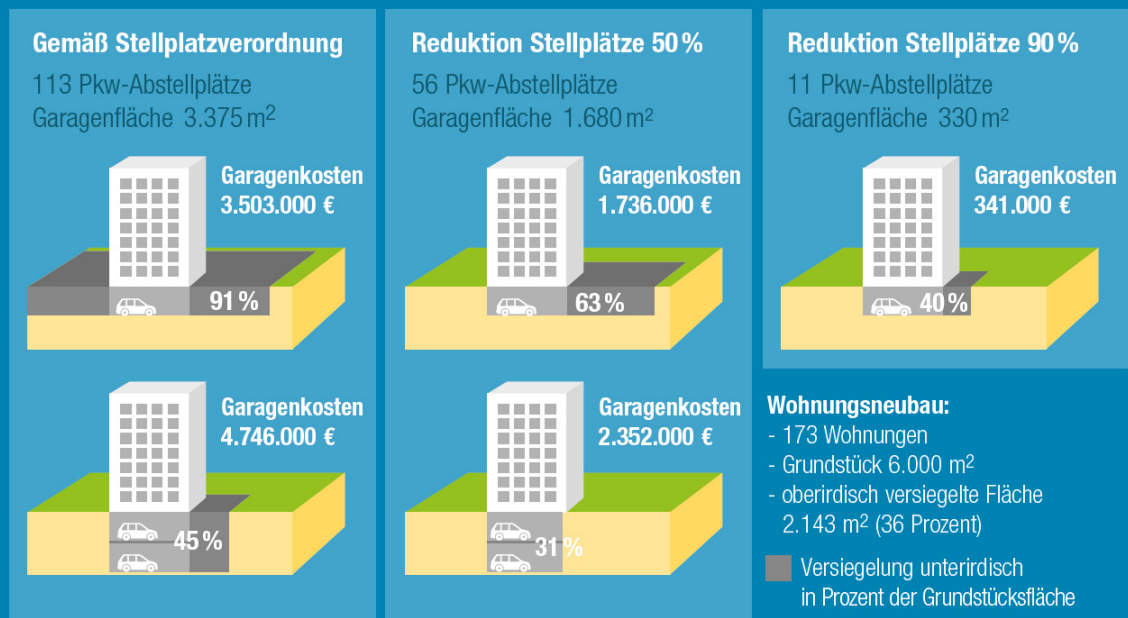
Durch diese Dynamik zählen insbesondere Tiefgaragen zum Kostentreiber im Wohnbau. Auch die Reduktion des Stellplatzschlüssels führt nicht zu einer drastischen Flächenreduktion. Seit den 2000er Jahren werden „eingesparte“ Flächen durch STP-Reduktion vom erhöhten Flächenbedarf neutralisiert. In der folgenden Tabelle werden Kosten von Parkplatz, Hochgarage und Tiefgarage gezeigt, wobei bei der Tiefgarage auch mehrgeschossige Varianten beinhaltet sind:



Tabelle 5: Kosten verschiedener Garagenformen inkl. Abschätzung anteiliger Grundstückskosten; Quelle: Land Tirol

		Bauträger:in 1	Bauträger:in 2
Errichtungskosten (Baukosten) nach Stellplatztypus [Euro / STP]	Tiefgarage	15.000–22.000	16.425
	Oberirdischer Stellplatz offen	2.000–3.000	2.000
	Oberirdischer Stellplatz Flugdach	6.000–8.000	9.125
	Oberirdischer Stellplatz Garage	15.000–18.000	–
Anteilige Grundstückskosten inkl. Fahrgassen etc. nach Typus und Lage [Euro / STP]	Tiefgarage	Zentrale/Städtische Lage	5.000
		Siedlungsrandlage/Kleinstadt	3.000
		Ländliche Gemeinden	3.000
	Oberirdischer Stellplatz	Zentrale/Städtische Lage	5.000
		Siedlungsrandlage/Kleinstadt	3.000
		Ländliche Gemeinden	3.000

Stellplatzverpflichtung macht Wohnbau teuer und versiegelt Fläche



Quelle: Mischek 2020⁶⁰ Grafik: VCO 2020

Abbildung 19: Stellplatzverpflichtung macht Wohnbau teuer;
Quelle: VCO, Michaela Mischek

Art	Errichtungskosten in € / Stellplatz	Betriebskosten in € / Stellplatz / Monat
Parkplatz	1.500–4.000	25–30
Hochgarage	8.500–20.000	30–40
Tiefgarage	20.000–50.000	30–50
	Betriebsfertig, jedoch ohne Grundstückskosten	Personal an 6 Tagen/Woche

Es bestehen durch unterschiedlich bauliche Ausführungen sowohl bei Errichtungs- als auch bei den Betriebskosten große Unterschiede. Am günstigsten sind normale Oberflächenstellplätze. Eine Hochgarage in Fertigbauweise kostet zwischen 8.500–20.000 € je Stellplatz. Eine Tiefgarage kostet zwischen 20.000–50.000 € je Stellplatz.

Tabelle 6: Kostenersparnis beim Bau von Hochgaragen,
alle möglichen Bauformen; Quelle: Pech

3 Umsetzung





Die Umsetzung von wohnungsbezogenem Stellplatzmanagement erfordert bauplatzübergreifendes, prozesshaftes Denken. Der Kernaspekt der Entkoppelung sollte als ganzheitliche planerische Aufgabe betrachtet werden und sich in bestehenden Instrumentarien der Planung wiederfinden. Auch neue Modelle (z. B. Mobilitätsfonds) sollten angewendet werden. Wichtig sind zudem Qualitätskriterien für Mobilitätskonzepte und Quartiersgaragen (z. B. Multifunktionalität, Kosteneffizienz etc.).



Möglichkeiten und Varianten

Im Kapitel „Entkoppelung in der Praxis“ wird beschrieben, welche Möglichkeiten es derzeit gibt, und was bei einer Umsetzung zu beachten ist. Anhand von Szenarien, Referenzbeispielen und nationalen sowie internationalen Beispielen werden folgende mögliche Szenarien gezeigt. Zu beachten ist, dass es sich hierbei nicht um exklusive Szenarien handelt, sondern Mischformen möglich sind. Die dargestellten Szenarien bilden ein Gerüst an Möglichkeiten des wohnungsbezogenen Stellplatzmanagements. Welche Anwendungen im konkreten Fall zum Tragen kommen, hängt vom jeweiligen Kontext und den Rahmenbedingungen ab.



Wie bisher! – Standardlösungen mit Optimierungsmaßnahmen

Bei bisherigen Standardlösungen im Bestand braucht es meist einen Anstoß, dies kann eine Sanierung, eine Förderung oder eine motivierte Hausverwaltung sein. Im Neubau sollten bereits die beiden anderen Szenarien zum Einsatz kommen. Wenn nicht möglich, besteht zumindest Optimierungspotential:

- Bewirtschaftung der Stellplätze für Besucher:innen einführen
- Neuorganisation der Innenbereiche am Baufeld, Stellplätze an den Rand
- Flächenvorsorge für zukünftige Carsharing- und Bikesharing Angebote
- im Neubau Bodenversiegelung durch Tiefgaragenbau reduzieren
- Zugänglichkeit baulich trennen, damit später von außen zugänglich
- rechtliche Entkoppelung als Mindestvoraussetzung bei Neubauten

Referenzbeispiel: Mischnutzung im Zentrum Herrnau

Im Salzburger Stadtteil Herrnau wurde mit dem „Zentrum Herrnau“ eine Mischnutzung aus Wohnen, Arbeiten und Gewerbe umgesetzt. Bei der Entwicklung wurde auf die Trennung der STP vom Wohnen geachtet. Es besteht die Möglichkeit für Eigentümer:innen oder Mieter:innen sich bei Bezug einen STP zu sichern. Ein separater Vertrag zum Wohnen wird aufgesetzt. Durch Angebote vor Ort (Einzelhandel, Restaurant) wird die Autonutzung reduziert.

Abbildung 20, 21, 22: Mischnutzung Wohnen und Gewerbe im „Zentrum Herrnau“; Quelle: Stadt Salzburg







Entkoppelt! – Flexibles Stellplatzmanagement am Wohnstandort

Durch die rechtliche und räumliche Entkoppelung entsteht neuer planerischer Spielraum:

- mögliche Kosteneinsparung durch Kombination mit flexiblem Stellplatzschlüssel
- flächensparende Anordnung der Oberflächenstellplätze am Rand des Grundstückes
- reduzierte Mietpreise durch eingesparte Baukosten im geförderten Wohnbau
- Wahlfreiheit für Haushalte, auch wenn sich die Zusammensetzung des HH ändert
- Planung und Umsetzung von Freiräumen hoher Qualität aufgrund geringer Versiegelung
- Anwendung von bauträgerfinanzieren Mobilitätsfonds zur Maßnahmenfinanzierung
- flächendeckende Anwendung von integrierten innovativen Mobilitätskonzepten

Referenzbeispiel: Umfassende Sanierung Strubergasse

In der Strubergasse konnte der Freiraum des Quartiers erheblich aufgewertet werden. Der Grund war die Kombination aus Sanierung und Neubau im Quartier. Die Neubauten wurden mit größeren TG errichtet, sodass Bewohner:innen der alten Häuser die Möglichkeit haben, einen TG-STP oder einen Oberflächen-STP am Rand der Siedlung zu mieten. Die Besucher:innen-STP wurden an den Rand des Gebietes gelegt. Der Stellplatzschlüssel beträgt effektiv 0,67 statt 1,2 STP / HH. Die Neugestaltung des gesamten Freiraumes brachte die Möglichkeit für eine Neuordnung des ruhenden Verkehrs und einer Aufwertung des Rad- und Fußverkehrs.

Abbildung 23, 24, 25, 26: Umfassende Sanierung Strubergasse;
Quelle: Stadt Salzburg





Abbildung 27, 28: Durch Entkoppelung und Reduktion der Stellplätze konnte in Aigen eine große Fahrradgarage statt neuen PKW-Stellpätzen errichtet werden; Quelle: Heimat Österreich

Referenzbeispiel: Umfassende Sanierung Friedrich-Inhauser-Straße

Das vom Klima- und Energiefonds geförderte Sanierungsprojekt „Wir InHAUser“ in der Stadt Salzburg wird vom gemeinnützigen Bauträger Heimat Österreich mit einem Mobilitätskonzept ausgestattet. Die Zahl der Pflichtstellplätze wurde trotz Nachverdichtung beibehalten, wodurch der Stellplatzschlüssel von 1,2 auf 0,8 sank. Die Ersparnis von 20.000.– Euro je Stellplatz wurde in Mobilitätsmaßnahmen wie einen Mobility Point investiert. Die bestehenden TG-STP werden von den Wohnungen rechtlich entkoppelt. Es werden bei der Vergabe bewusst Personen angesprochen, die die Mobilitätsangebote nutzen möchten. Durch die rechtliche Entkoppelung kann zukünftig eine externe Nutzung stattfinden, wenn Stellplätze frei werden.



Beispiele national und international

Wien: Mobilitätskonzept Sonnwendviertel

Das Mobilitätskonzept für das Wiener Quartier „Leben am Helmut-Zilk-Park“ legt eine absolute Obergrenze für Stellplätze fest und definiert den Stellplatzschlüssel mit 0,5 Pflicht-STP / Haushalt. Des Weiteren wird eine Entkoppelung der Stellplätze vorgegeben. Zentrale, kostengünstig errichtete Sammelgaragen bündeln die Stellflächen. Für jedes Baufeld wurde bereits vor

Errichtung auf Basis der jeweiligen Brutto-Geschoß-Fläche die genaue Anzahl an zugewiesenen Stellplätzen berechnet. Ein genaues Anforderungsprofil wurde erstellt. Dieses umfasst u. a. Kriterien für die Nutzung der Erdgeschoßzonen der Hochgaragen. Diese dürfen nicht als STP verwendet werden, sondern müssen als Gewerbeflächen oder als Standorte für „Mobility Points“ genutzt werden.

Abbildung 29: Durch das integrierte Mobilitätskonzept konnte im Sonnwendviertel ein hochwertiger Freiraum autofrei gehalten werden. Gepflanzte Bäume können über die Jahre tief wurzeln und besser wachsen, weil es keine unterirdische Versiegelung durch Tiefgaragen gibt;
Quelle: Hertha Hurnaus



Vauban: Autofreie Siedlung Vauban

Vauban ist wohl eine der bekanntesten deutschen Wohnsiedlungen, die im Rahmen von Diskussionen zum autofreien Wohnen genannt wird. Dabei handelt es sich eigentlich nicht um eine autofreie Siedlung. Es ist ein autoarmer Stadtteil, da hier gute Bedingungen für ein Wohnen ohne Auto gegeben sind: gute Fahrrad- und Fuß-Infrastruktur, Stadtbahnerschließung, großes Car-Sharing-Angebot, gutes Angebot an Geschäften, Schule, Kindergärten, Ärzten und vielem mehr.

„Mit unter 200 Pkw pro 1.000 Einwohner:innen weist der Stadtteil Vauban eine deutlich geringere Dichte an Autos als benachbarte Quartiere in Freiburg oder den meisten anderen Regionen in Deutschland auf. Aber nicht nur die Dichte an Autos ist geringer: Große Teile Vaubans sind auch verkehrsberuhigt. Die restlichen Straßen sind als Tempo-30-Zone ausgewiesen. Innerhalb der Wohnstraßen in Vauban existieren keine öffentlichen oder nicht-öffentlichen Parkplätze. Nur in den Erschließungsstraßen gibt es gebührenpflichtige Stellplätze.“³¹



Abbildung 30, 31: Stellplatzfreie Siedlung Vauban; Stellplätze sind entkoppelt und am Quartiersrand gebündelt, dadurch entstehen hohe Freiraumqualitäten für die Bewohner:innen; Quelle Bild oben: Wikimedia, Andrew Glaser, Quelle Bild unten: Wikimedia, Payton Chung



Abbildung 32: Seestadt Aspern;
Quelle: Daniel Hawelka



Abbildung 33: Modell einer multifunktionalen Quartiersgarage mit Freizeitflächen am Dach sowie gewerblichen Erdgeschoßzonen; Quelle: Christian Fürthner

Berlin: Studie zu Quartiersgaragen

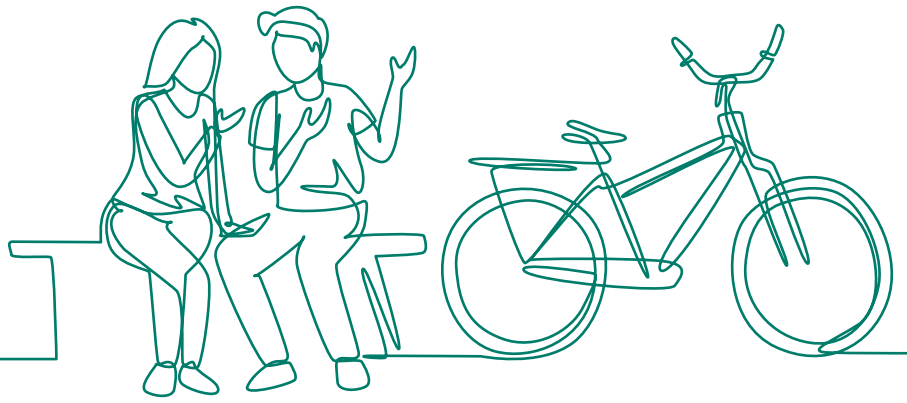
Ein aktuell relevanter städtebaulicher Trend sind so genannte Quartiers-, Sammel- oder Poolgaragen. In einer großen Studie zu diesen Garagenformen hat die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen Grundlagen zu diesem Thema geschaffen.²⁹ Eine Sammelgarage ist eine zentrale Garage (Hoch- oder Tiefgarage) für mehrere Wohnbauten, durch die Stellplätze direkt bei den Wohnhäusern ersetzt werden. Weitere zentrale Aspekte von solchen Garagen:

- Chancengleichheit in der Verkehrsmittelwahl durch räumliche Entkoppelung
- attraktive öffentliche und autoreduzierte Räume bei Reduktion im öffentlichen Raum
- Belebung des öffentlichen Raums, da erster Weg mit Fuß oder Rad stattfindet

Eine besondere Variante von Quartiers- Sammel- bzw. Poolgaragen sind Hochgaragen, diese bringen folgende Vorteile³³:

- Kostenersparnis im Vergleich zu Tiefbauweise (z. B. durch Fertigteilbauweise)
- Steuerung der Stellplatzverfügbarkeit durch optionalen Rückbau oder Erweiterung
- Möglichkeiten komplementärer Nutzungen (Mobilitätsstationen, Dachnutzung)

Mit der Beauftragung der Quartiersgaragen-Studie in Berlin ist es gelungen, Grundlagen für zukünftige Entwicklungen zu schaffen. Unter anderen werden in einem detaillierten Flussdiagramm Einflussgrößen, Arbeitsschritte und Modifikationen aus stadt- und verkehrsplanerischer Sicht skizziert, die bei Entwicklungen im Quartierskontext wichtig sind.



Handlungsempfehlungen

Im Status quo des Wohnbaus und der Quartiersentwicklung in Salzburg sind neue Modelle des Stellplatzmanagements noch selten. Daher sollte an mehreren Stellschrauben gedreht werden, um die Umsetzung der beschriebenen Varianten in Zukunft zu ermöglichen:

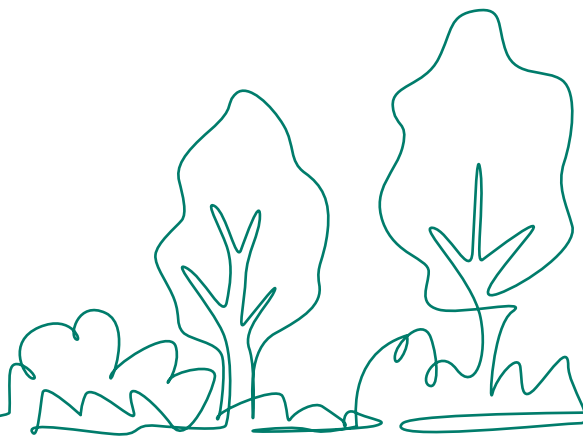
Allgemeine Prinzipien:

- Um flexible Nutzung zu gewährleisten und Kosten zu senken, ist eine flächendeckende Anwendung der rechtlichen Entkoppelung von Stellplätzen von der Wohnung nötig.
- Für die Anwendung der beschriebenen Szenarien müssen kritische Größen und Einzugsbereiche festgelegt werden. Gemeinden sollten mehr als nur Stellplatzvorgaben machen, sondern integrierte Mobilitätskonzepte forcieren.
- Bei Neuwidmungen soll es eine Vorgabe zur Erstellung von Mobilitätskonzepten geben. Kleinere Bauprojekte (einzelne Baufelder) haben diesbezüglich weniger Spielraum, Möglichkeiten für Maßnahmen des Mobilitätsmanagements bestehen trotzdem (hochwertige Fahrradabstellplätze etc.).
- Eine Bauträger:innen- bzw. Gemeindeberatung für komplexe planerische Abläufe und die Umsetzung von nachhaltigen Szenarien soll etabliert werden. Vor allem kleinere Gemeinden wissen oft nicht über die aktuellen gesetzlichen Möglichkeiten Bescheid.
- Als grundlegendes Prinzip in Verkehrskonzepten von Gemeinden gilt die Prüfung von „Superblock“-Konzepten (generelle Autofreiheit innerhalb von Stadtteilen oder Wohnquartieren).
- Um komplementäre Maßnahmen zur Stellplatzreduktion finanzieren zu können, sollen bestehende Förderschienen der EU, des Bundes oder anderen in Anspruch genommen bzw. Fördermodelle für innovative Einführung von Fördermodellen für innovative Lösungen (Mobilitätsfonds etc.) eingeführt werden.

- Die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung reduziert Dauerparken im öffentlichen Raum und bewirkt Verlagerungstendenzen in bestehende Garagen.
- Die planerische Notwendigkeit für flexibles Stellplatzmanagement soll frühzeitig kommuniziert werden. Dies kann bereits in Qualitätsvereinbarungen, städtebaulichen Rahmenbedingungen und in Vorgaben für Mobilitätskonzepte festgelegt werden.
- Es ist rechtlich möglich, die Obergrenzen für Stellplätze zu verordnen, dies soll genutzt werden.

Grundlagen schaffen:

- Grundlagen für belastbare Zahlen bezüglich der Auslastung von Garagen und STP in Wohnbauten müssen geschaffen werden, dazu zählen Vorgaben von regelmäßigen Erhebungen z. B. über Mobilitätskonzepte, Mobilitätsverträge oder städtebauliche Verträge.
- Schaffung von Grundlagen bezüglich Nutzungsmöglichkeiten von bestehenden Garagen sowie potenziellen Standorten zukünftiger Sammel- bzw. Quartiersgaragen (Bestandserhebung, Standortanalyse, Auslastungserhebung etc.). Es sollten nur Garagen gebaut werden, die auch tatsächlich benötigt werden.
- Qualitätskriterien für Quartiersgaragen (niedrige Baukosten, Möglichkeit des Rückbaus, Multifunktionalität, Stellplatzreduktion etc.) müssen definiert werden.
- Qualitätskriterien für Mobilitätspunkte sind zu formulieren, zum Beispiel:
 - Entkoppelung der Stellplätze von den Wohnungen
 - Frühzeitige Einbindung in Gesamtprozess
 - Aufgreifen von bauplatzübergreifenden Fragestellungen
 - Ausbau und Bündelung von Angeboten des Umweltverbundes



- Reduktion von Stellplätzen, Obergrenzen prüfen
- Erschließung und Stellplätze für Liefer- und Sozialdienste freihalten
- Hochwertige Freiräume durch Reduktion von Stellplätzen
- Hochwertige Fahrrad-Abstellinfrastruktur
- Multimodales Angebot forcieren (Carsharing, Bikesharing, Lastenrad etc.)
- Kostengünstige, rückbaubare, multifunktionale Quartiersgaragen
- Nutzungsmischung zur Reduktion der täglichen Wege
- Marketingstrategie für neue Mobilitätsangebote
- Monitoring und Evaluation der Mobilitätsmaßnahmen

Prozessqualität stärken:

- Städte und Gemeinden können und sollten differenzierte bereichsbezogene Verordnungen zu STP erlassen. In der Stadt Salzburg geschieht dies bereits, indem mit dem REK 2007 vier Zonen (A-D) für Reduktionen des STP-Schlüssels definiert wurden. Allerdings handelt es sich dabei um mögliche Reduktionen. In St. Pölten wurde 2019 eine Verordnung erlassen, die nach Kernzonen und äußeren Zonen differenziert (insgesamt 4 Zonen), was in der Praxis eine Reduktion und eine obere Grenze bedeutet.
- Die Ausarbeitung von städtebaulichen Leitlinien von Gemeinden und Bauträger:innen soll kooperativ erfolgen und kein reines Delegieren von Aufgaben an die Entwickler:innen darstellen. Eine frühzeitige Betrachtung der Stadtteil- bzw. Quartiersebene ist dazu notwendig.
- Kritischen Größen und Einzugsbereichen für die Anwendung der beschriebenen Szenarien sind festzulegen, insbesondere bei Bündelung von Stellplätzen, da Planung, Errichtung und Betrieb sich erst ab einer kritischen Größe rechnen.



Anhang

Glossar

HH	Haushalte
STP	Stellplätze
BT	Bauträger:in
WBF	Wohnbauförderung
WGG	Wohnungsgemeinnützigkeitsgesetz
WEG	Wohnungseigentumsgesetz
REK	Räumliches Entwicklungskonzept

Quellen

- ¹ Stattbau München (2022): Wohnen und Mobilität, URL: <https://www.stattbau-muenchen.de/themenfelder/mobilitaet.html>
- ² Stattbau München (2022): Wohnen und Mobilität, URL: <https://www.stattbau-muenchen.de/themenfelder/mobilitaet.html>
- ³ Stadt Krems (2018): Studie über das „Stellplatzregulativ in Niederösterreich“, URL: <https://www.krems2030.at/stellplatzregulativ/>
- ⁴ Land Salzburg (2015): Präsentation „Dialogforum Salzburg Mobil 2025“, URL: https://www.salzburg.gv.at/verkehr/Documents/pdf-salzburgmobil2025_vorschau_dialogforum1.pdf
- ⁵ VCÖ (2020): Presseaussendung über aktuelle Verkehrsstatistiken, URL: <https://www.vcoe.at/presse/presseaussendungen/detail/in-oesterreich-ist-seit-2010-die-anzahl-der-autos-mehr-gestiegen-als-einwohnerzahl>
- ⁶ Salzburger Institut für Raumordnung und Wohnen (2016): Wunsch & Wirklichkeit, URL: <https://www.salzburg.gv.at/bauenwohnen/Documents/Endbericht%20Wunsch%20und%20Wirklichkeit.pdf>
- ⁷ FSV (2001): Richtlinien und Verkehrsvorschriften für das Verkehrswesen, URL: <http://www.fsv.at/cms/default.aspx?ID=1c62a98a-4df1-440d-966f-576616ac2a2f>
- ⁸ Rechtsinformationssystem des Bundes (2021): Bautechnikgesetz 2015, URL: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=LrSbg&Gesetzesnummer=20001000>
- ⁹ BMNT (2018): Energie in Österreich 2018: Zahlen, Daten, Fakten, URL: <https://www.bmk.gv.at/themen/energie/publikationen/zahlen.html>
- ¹⁰ VCÖ (2020): Mobilitätsfaktoren und Siedlungsentwicklung, URL: <https://www.vcoe.at/>
- ¹¹ Michaela Mischek-Lainer (2020): Zur Baukostensteigerung im Wiener Wohnbau und dem Zusammenhang mit Dichte, Stellplatzverpflichtung und Klimakrise
- ¹² Stadt Wien (2014): Garagenförderung in Wien. Garagenprogramm 2014. URL: <https://www.wien.gv.at/verkehr/parken/garagen/strategie/>
- ¹³ Stadt Berlin (2018): Studie „Quartiersgaragen in Berlin“, URL: <https://www.stadtentwicklung.berlin.de/wohnen/wohnungsbau/de/quartiersgaragen/index.shtml>
- ¹⁴ Rechtsinformationssystem (2021): Salzburger Raumordnungsgesetz 2019, URL: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=LrSbg&Gesetzesnummer=20000615>
- ¹⁵ Stadt Graz (2020): Mobilitätsverträge in Graz, URL: <https://www.graz.at/cms/beitrag/10265468/7760054/>
- ¹⁶ Stadt Salzburg (2019): Leitfaden Mobility Points, URL: <https://www.stadt-salzburg.at/smartcity/smart-mobilitaet/mobility-points/>

- ¹⁷ Rechtsinformationssystem des Bundes (2021): Wohnungseigentumsgesetz 2002, URL: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=20001921>
- ¹⁸ Rechtsinformationssystem (2021): Wohnungsgemeinnützigkeitsgesetz 1979, URL: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011509>
- ¹⁹ Rechtsinformationssystem des Bundes (2021): Salzburger Wohnbauförderungsgesetz 2015, URL: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=LrSbg&Gesetzesnummer=20000941>
- ²⁰ Rechtsinformationssystem des Bundes (2021): Salzburger Bautechnikgesetz 2015, URL: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=LrSbg&Gesetzesnummer=20001000>
- ²¹ Gerald Franz (2019): Leitfaden Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau, URL: <https://www.urbaninnovation.at/de/Leitfaden-Mobilitaetsmassnahmen-im-Wohnbau>
- ²² Stadt Graz (2019): Mobilitätsverträge in der Stadt Graz, URL: <https://www.graz.at/cms/beitrag/10265468/7760054/>
- ²³ Stattdbau München (2022): Wohnen und Mobilität, URL: <https://www.stattbau-muenchen.de/themenfelder/mobilitaet.html>
- ²⁴ Stattdbau München (2022): Wohnen und Mobilität, URL: <https://www.stattbau-muenchen.de/themenfelder/mobilitaet.html>
- ²⁵ Stattdbau München (2020): Garagen- und Stellplatzmanagement im Quartier, URL: <https://www.stattbau-muenchen.de/home.html>
- ²⁶ Land Tirol (2014): Untersuchung zu den Möglichkeiten der Kostenreduktion im Wohnbau durch Reduktion der Stellplatzverpflichtung, URL: <https://www.tirol.gv.at/fileadmin/themen/bauen-wohnen/bodenfonds/downloads/Stellplatzstudie.pdf>
- ²⁷ Michaela Mischek-Lainer (2020): Zur Baukostensteigerung im Wiener Wohnbau und dem Zusammenhang mit Dichte, Stellplatzverpflichtung und Klimakrise
- ²⁸ VCD (2021): Ein Stadtteil mit wenig Autos und viel Leben, URL: <https://www.vcd.org/themen/wohnen-und-mobilitaet/beispiele/freiburg-vauban/>
- ²⁹ Stadt Berlin (2018): Studie „Quartiersgaragen in Berlin“, URL: <https://www.stadtentwicklung.berlin.de/wohnen/wohnungsbau/de/quartiersgaragen/index.shtml>

Abbildungen

Abbildung Titelseite und Rückseite:

Entwurf für eine Straßenraumgestaltung in Nonntal,
Quelle: 3:0 Landschaftsarchitektur | cuulbox

Abbildung 1: Solargarage Vauban;

Quelle: triolog – kommunikation mit energie, 2022

Abbildung 2: Anzahl der PKW je HH in geförderten Wohnbauten in der Stadt Salzburg;

Quelle: SIR, 2021

Abbildung 3: Strubergassensiedlung;

Quelle: SIR, 2022

Abbildung 4: Modal Split (tägliche zurückgelegte Wege der HH) in der Stadt Salzburg;

Quelle: Land Salzburg, 2012

Abbildung 5: Universitätsklinikum;

Quelle: SALK, 2022

Abbildung 6: Räumliche Entkoppelung;

Quelle: SIR, 2022

Abbildung 7: Ehemaliger „Autopalast“ im Stadtteil Schallmoos;

Quelle: SIR, 2022

Abbildung 8: „Superblocks“ in Barcelona;

Quelle: VCÖ, 2021

Abbildung 9: Prinzip der Entkoppelung;

Quelle: Frey, Knoflacher, 2015

Abbildung 10: Berlin Friedrichstraße;

Quelle: Wikimedia, Gerd Danigl, 2021

Abbildung 11: Versiegelung „von unten“;

Quelle: WÖHRL + BAUER, 2022

Abbildung 12: Bikesharing-System in der Seestadt Aspern;

Quelle: Wikimedia, Christian Philipp, 2022

Abbildung 13: ÖPNV – Güteklassen in der Stadt Salzburg; Quelle: Stadt Salzburg, MA05, 2022

Abbildung 14: Städtischer Freiraum in Barcelona;

Quelle: Florian Lorenz, smarter than car, 2017

Abbildung 15: Schild „Nur für Besucher“;

Quelle: Seton Sicherheit und Kennzeichnung, 2020

Abbildung 16: Smarte Parkbügel;

Quelle: Parklio, 2020

Abbildung 17, 18: Stellplatzmanagement Olivierstraße;

Quelle: Stadt Salzburg, MA05, 2022

Abbildung 19: Stellplatzverpflichtung macht Wohnbau teuer; Quelle: VCÖ, Michaela Mischek, 2020

Abbildung 20, 21, 22: Mischnutzung Wohnen und Gewerbe im „Zentrum Herrnau“;

Quelle: Stadt Salzburg, 2021

Abbildung 23, 24, 25, 26: Umfassende Sanierung Strubergasse; Quelle: Stadt Salzburg, 2021

Abbildung 27, 28: Durch Entkoppelung und Reduktion der Stellplätze konnte in Aigen eine große Fahrradgarage statt neuen PKW-Stellplätzen errichtet werden; Quelle: Heimat Österreich, 2019

Abbildung 29: Sonnwendviertel Wien;

Quelle: Hertha Hurnaus, 2022

Abbildung 30: Stellplatzfreie Siedlung Vauban;

Quelle: Wikimedia, Andrew Glaser, 2007;

Abbildung 31: Stellplatzfreie Siedlung Vauban;

Quelle: Wikimedia, Payton Chung, 2011

Abbildung 32: Seestadt Aspern;

Quelle: Daniel Hawelka, 2022

Abbildung 33: Multifunktionale Quartiersgarage in der Seestadt Aspern; Quelle: Christian Fürthner, 2022

Tabellen

Tabelle 1: Regelungsmöglichkeiten in Raumordnungsgesetz, Bautechnikgesetz und Wohnbauförderung;
Quelle: SIR, 2020

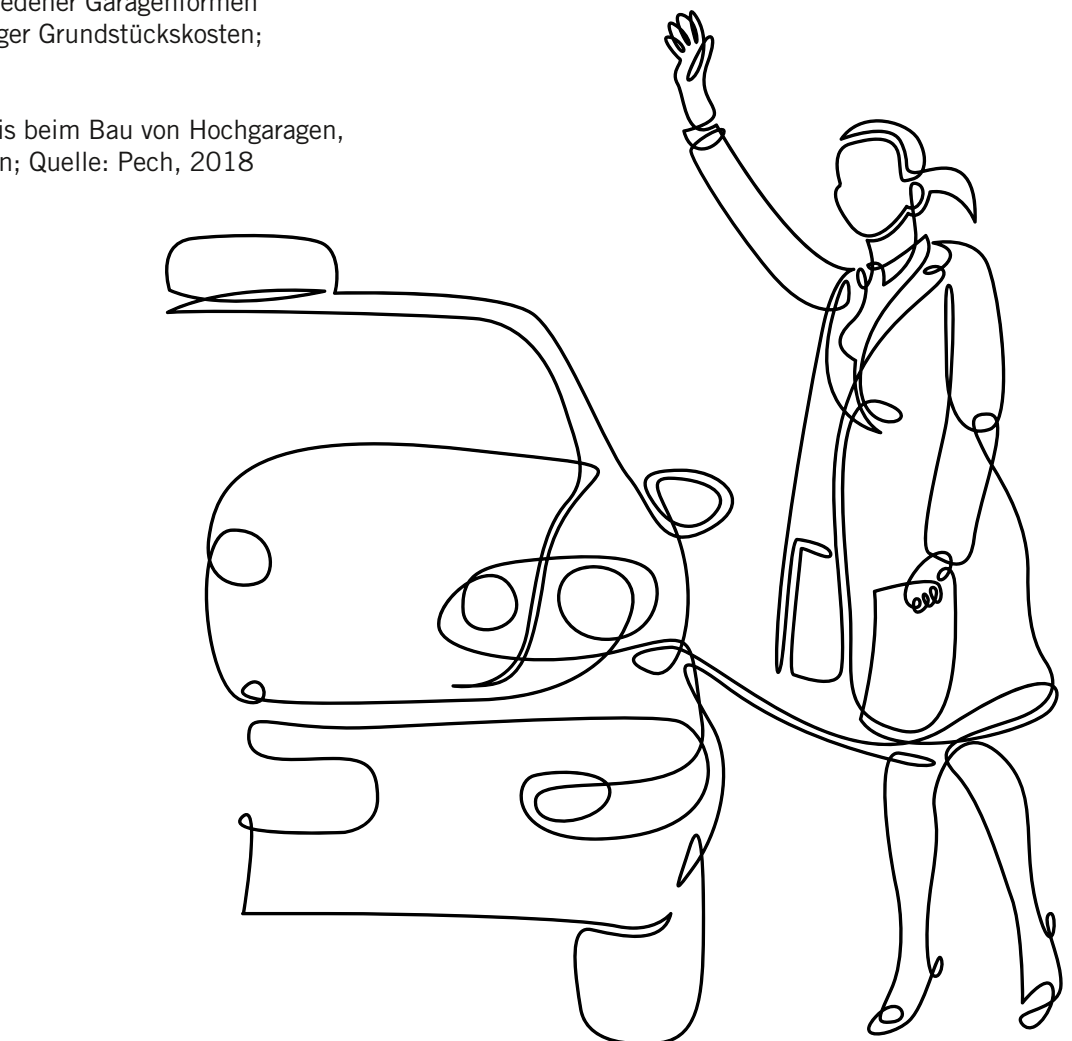
Tabelle 2: Regelungsmöglichkeiten im Kompetenzbereich der Gemeinden; Quelle: SIR, 2020

Tabelle 3: Regelungsmöglichkeiten zwischen Bauträger:innen und Gemeinden; Quelle: SIR, 2020

Tabelle 4: Gesetzliche Grundlagen des Wohnrechts mit Relevanz für die Entkoppelung; Quelle: SIR, 2020

Tabelle 5: Kosten verschiedener Garagenformen inkl. Abschätzung anteiliger Grundstückskosten;
Quelle: Land Tirol, 2014

Tabelle 6: Kostenersparnis beim Bau von Hochgaragen, alle möglichen Bauformen; Quelle: Pech, 2018





STADT : SALZBURG

