

Stellplätze in der Bauordnung – Sicht eines Bauträgers

Jörg WIPPEL

Einleitend einige Zahlen:

Österreich ist ein Autoland. „530 Pkws kommen auf 1000 Einwohner, gerechnet vom Baby bis zum Greis. Mit diesem Motorisierungsgrad übertrifft Österreich selbst die klassischen Autoländer Deutschland oder Frankreich.“¹

Und: „Die Zahl der mit Pkws gefahrenen Kilometer stieg in den vergangenen zehn Jahren um 10 Prozent auf 51 Milliarden. Niemals fuhren, parkten, stauten in Österreich mehr Autos als heute.“² Die damit auch eine gewaltige Fläche des Landes besetzen – ein Auto kostet im Durchschnitt 0,2 Hektar an Fläche für Straßen und Parkplätze.

Mit Stichtag 31. Juli 2013 zählt die Statistik Austria 4.629.991 Autos in Österreich, die im Übrigen durchschnittlich 23 Stunden am Tag gar nicht fahren, sondern stehen.

Die Kosten dieser außergewöhnlichen Autoliebe werden nach wie vor sehr selbstverständlich in Kauf genommen. Milliardensummen wurden und werden für Ausbau und Wartung des Straßennetzes investiert. Und 600 Millionen Euro musste die Republik zuletzt aufwenden, um die heimische Kyoto-Bilanz auszugleichen, welche sich zu einem großen Teil durch die Treibhausgasemissionen des Autoverkehrs in gewaltiger Schiefele befindet.³

Da die österreichische Infrastrukturpolitik sich augenscheinlich noch immer als Dienstleister von Autofahrern und Autoindustrie versteht, braucht die Verkehrs-Debatte neue Blickwinkel und Perspektiven. Es ist das Verdienst von Prof. Knoflacher, beharrlich auf den Zusammenhang von Verkehrsplanung und Siedlungsplanung hinzuweisen. Ich darf aus einem Bericht von ihm zur „zentralen Bedeutung des Wohnbaus für eine nachhaltige Stadtentwicklung“ zitieren:

„Die Wohnung ist Quelle und Ziel von mehr als 80 % aller Wege der Bevölkerung einer Stadt und daher durch die Strukturen, die sie charakterisieren, systembestimmend.“ Ein Satz, der einem Bauträger zu denken gibt. Dass der Wohnungsbau die Verkehrsmittelwahl zentral mitbestimmt, ist eine so einleuchtende wie bislang in ihrer ganzen Dimension wohl nicht erfasste These. Zu selbstverständlich und unhinterfragt ist die seit Jahrzehnten gesetzlich verankerte Vorschrift, dass zu jeder Wohnung mindestens ein Auto-Abstellplatz gehört.

Nicht nur, dass wir es uns gar nicht anders vorstellen können, wir dürfen ja gar nicht daran denken ... Ich darf Sie kurz mit der gesetzlichen Realität konfrontieren:

Die österreichischen Bauordnungen

Basierend auf der Reichsgaragenordnung vom 1. April 1939, wonach beim Bau von Wohn- und Betriebsstätten verpflichtend Einstellplätze für Kraftfahrzeuge zu schaffen sind, ist die so genannte Stellplatzverordnung bis heute Teil der Bauordnungen der österreichischen Bundesländer. Ein kurzer Überblick von Westen nach Osten: Vorarlberg: 1 Stellplatz pro Einfamilienhaus; 0,6-0,7 pro Wohnung in Mehrfamilienhaus. Tirol: keine Unterscheidung zwischen Einfamilien- und Mehrfamilienhaus: 2 Stellplätze oder Garagen je Wohnung Salzburg: 1,2 Stellplätze pro Wohnung Kärnten: Land Kärnten hat keine rechtsverbindlichen Aussagen in der Bauordnung, Definition der Stellplatzverpflichtung obliegt Gemeinden Oberösterreich: 1 Stellplatz pro Wohnung Steiermark: 1 pro Wohnung Niederösterreich: 1 pro Wohnung Burgenland: „Bei Wohngebäuden ist pro Wohneinheit mindestens eine Garage oder ein PKW-Abstellplatz vorzusehen. Davon kann abgesehen werden, wenn aus der besonderen örtlichen Gegebenheit der Liegenschaft die Errichtung unmöglich ist oder die Kosten der Herstellung unangemessen hoch erscheinen.“ Wien: 1 pro Wohnung

Die Bauordnungen schreiben allerdings nur das Mindestmaß an Stellplätzen vor, die Gemeinden haben die Möglichkeit, nach eigenem Ermessen mehr Stellplätze vorzusehen. So sind z. B. in der Salzburger Gemeinde Adnet bis zu 4 Stellplätze pro Wohnung vorgesehen. Weil es ein wunderbares Beispiel für österreichische Verkehrsrealitäten darstellt, erlaube ich mir kurz, die Erläuterung zur Verordnung der Gemeindevertretung Adnet zu zitieren:

„In der Garagenverordnung wird die Zahl der mindestens zu schaffenden Stellplätze festgelegt. Diese Schlüsselzahl beträgt bei Wohnbauten 1,2 Stellplätze pro Wohnung. Es wurde festgestellt, dass dieser Parameter die ‚Adnetter Verhältnisse‘ nicht berücksichtigt und ein eklatanter Stellplatzmangel in vielen Bereichen gegeben ist. Demzufolge ist eine Neufestlegung der mindestens zu schaffenden Stellplätze

erforderlich, welche die Interessen des öffentlichen Verkehrs und der Ortsplanung berücksichtigt. (...) Aufgrund der vorhandenen Siedlungsstruktur in der Gemeinde Adnet liegen die Wohnsiedlungen zum Teil außerhalb der Einzugsbereiche zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs (500 m zur Bushaltestelle, 1000 m zur Bahnhofstabelle). (...) Die Gemeinde Adnet ist wegen der fehlenden Arbeitsplätze im Gemeindegebiet mit einem hohen Auspendleranteil konfrontiert. Aufgrund der ländlich strukturierten Bevölkerung weisen die Haushalte einen hohen Anteil an Personen auf. (...) Aus diesem Grund wird für bestimmte Zeiträume, z. B. in welchen Kinder mit Auto in der elterlichen Wohnung leben und womöglich beide Elternteile berufstätig sind und mit dem Auto auspendeln, die erforderliche Anzahl der Stellplätze pro Wohneinheit 2, 3 bzw. sogar 4 betragen. Dieser Entwicklung Rechnung tragend ist es erforderlich, den Stellplatzschlüssel abhängig von der Wohnungsgröße anzuheben.“⁴



Wer Adnet aus der Vogelperspektive betrachtet, kann sich des idyllischen Eindrucks kaum erwehren. Friedlich erstreckt sich die Gemeinde umgeben von viel grüner Flur im Salzburger Tennengau. Ob den rund 3400 Einwohnern bewusst ist, dass sie mit ihren geschätzt mindestens 1800 Fahrzeugen rund 300.000 gCO₂ pro gefahrenen Kilometer in die gute Landluft exportieren?

Sie werden argumentieren, dass ihnen angesichts der schlechten Erschließung durch öffentliche Verkehrsmittel keine andere Wahl bleibt.

It's the policy, stupid! Wohnbauträger und Bewohner: Oftmals beide Gefangene der Politik und des von ihr verantworteten Regelwerks.

Im Übrigen: Verstöße gegen die Stellplatzverpflichtung werden geahndet. So sind z. B. in Wien € 8.720,74 für jeden nicht errichteten Stellplatz zu bezahlen.

Im Übrigen: Stellplätze müssen errichtet werden ganz unabhängig davon, wo sich die Wohnung befindet. Selbst wenn die U-Bahn sich praktisch vor der Haustür befindet, ändert das naturgemäß nichts an der Verordnung. Beispiel: Ein Projekt der wvg an der Zwinzstraße 3 im 16. Bezirk. Hier wurden 118 Eigentumswohnungen errichtet in von öffentlichem Verkehr besterschlossener Lage: Die U-3-Station Kandlerstraße ist in wenigen Minuten zu Fuß erreichbar (siehe dazu Grafik).

Dennoch: Selbstverständlich mussten 118 Stellplätze zu den 118 Wohnungen errichtet werden. Die Eigentümer mussten für ihre Garage rund € 15.000 bezahlen zusätzlich zum Preis für die Wohnung, der je nach Größe bei uns zwischen 200.000 und 300.000 Euro liegt. Das ist nicht kein Geld. Und wir haben Kunden, die kein Auto haben und eigentlich auch kein Auto wollen.

Es darf die Frage gestellt werden, inwiefern die Bauordnungen dem realen Bedarf überhaupt noch entsprechen:

Realer Bedarf, Beispiel Wien

Den realen Bedarf an Stellplätzen in Wien soll folgendes Beispiel illustrieren: Unlängst haben sich sechs gemeinnützige Wohnbaugesellschaften in Wien zusammengeschlossen und eine Parkplatzbörse im Internet gegründet. Warum? Sie bieten dort ihre insgesamt 9500 leerstehenden Garagenplätze an, die den Bewohnern zu teuer sind ... Ich darf Prof. Herbert Ludl, Vorstand der Sozialbau AG, zitieren: „Wir wollen die Garagen voll bekommen und die Betriebskosten senken, daher werden die Garagenplätze nun auch Nicht-Hausbewohnern angeboten.“



Wiener Bauordnung neu

Die Stadt Wien reagiert. Für 2014 ist eine Bauordnungs-Novelle vorgesehen, wonach 1 Stellplatz erst ab 100 m² Nutzfläche anfällt. Das ist ein Schritt in die richtige Richtung, der meinem Dafürhalten nach allerdings auch etwas größer hätte ausfallen dürfen. Wer selbstverständlich entlastet wird, ist der gemeinnützige Sektor, wo kleinere Wohnungen gebaut werden. Hier wird diese Novelle tatsächlich ihre Wirksamkeit entfalten können. Uns, der wvg, als privaten Bauträger, wird das neue Gesetz leider kaum nützen, da ein Großteil der von uns errichteten Wohnungen größer als 100 qm ist.

Aus meiner persönlichen Erfahrung und durch den Kontakt mit unseren Kundinnen und Kunden glaube ich zu wissen, dass ein Schlüssel von 1:0,5, also 50 Stellplätze pro 100 Wohnungen, absolut ausreichend wäre.⁵

Noch einmal zu den Kosten: In Zeiten steigender Wohn- und Baukosten muss jede Ausgabe gut überlegt werden. Jüngste Studien⁶ kommen zum Ergebnis, dass die Stellplatzverpflichtung rund 55 Euro Mehrkosten pro Quadratmeter verursacht. Oder anders ausgedrückt: Die Errichtungskosten pro Stellplatz betragen zwischen € 12.000 und € 18.000⁷.

Zu den hohen finanziellen und ökologischen Kosten der Stellplatzverordnung muss hinzugedacht werden, dass immer mehr Haushalte in Ballungsräumen (insbesondere Haushalte unter 40) zunehmend auf den Unterhalt von Pkws verzichten. So geht beispielsweise in Wien seit 2005 der Autobesitz leicht zurück. Bezogen auf die Käuferinnen und Käufer unserer Wohnungen: Ohne den Druck, zur Wohnung auch die Garage dazukaufen zu müssen, würden sich unsere Kunden bis zu 10 % der Kosten sparen. Das ist viel Geld und hat für die Menschen mehr Relevanz, als der Gesetzgeber sich offenbar vorstellen kann.

Zusammenfassend:

Die Stellplatzverpflichtung ist nicht nur einer der Kostentreiber im Wohnbau, sie macht es auch sehr schwer, sozial und ökologisch verantwortungsvoll Wohngebäude zu errichten. Weiters stellt sich die Frage, inwiefern die Stellplatzverpflichtung den Bedürfnissen der BewohnerInnen überhaupt noch gerecht wird angesichts der Tatsache, dass immer mehr (junge) Haushalte aus Kostengründen, aber zunehmend auch aus ideologischen Gründen auf den Unterhalt eines Pkw verzichten.

Alternative Car-Sharing – Konzept der wvg

Die wvg möchte sich ihrer gesellschaftlichen und umweltpolitischen Verantwortung stellen und arbeitet derzeit an einem Car-Sharing-Konzept für ihre Häuser. Der Grundgedanke besteht im Wesentlichen darin, dass das Delta zwischen den Errichtungskosten eines einzelnen Garagenplatzes im ersten Tiefgeschoß (die etwa € 15.000 betragen) und den Anschaffungskosten eines neuen, möglichst spritsparenden Kleinwagens (die zwischen € 15.000 und € 25.000,- betragen) klein genug ist, um mit viel Hirnschmalz und Engagement überbrückbar zu erscheinen.

Würden bei einer neuen Wohnhausanlage mit 100 Wohnungen nur 50 Garagenplätze errichtet und 25 Autos (zum einen Kleinwagen für kürzere Wege, zum anderen Fahrzeuge für längere Wege, Urlaub etc.) ohne Zusatzkosten der Wohnhausanlage quasi geschenkt, weil die anderen 50 gesetzlich vorgeschriebenen Garagenplätze nicht errichtet werden müssen, hätte dies zur Folge, dass

- Die Versiegelungsfläche des Grundes um 50 Stellplätze kleiner würde
- Das Angebot für den ruhenden Verkehr, das ja bekanntlich per se verkehrs- bzw. anschaffungsauslösend ist, um 50 % reduziert würde
- Die Abhängigkeit vom eigenen Auto zumindest für 25 Haushalte nicht mehr gegeben wäre.

An Kosten würden entstehen:

- Anschaffungskosten der Autos
- Betriebskosten derselben (soweit sie nicht den tatsächlich gefahrenen km angelastet werden können)
- Die Kosten der notwendigen technischen Systeme zur Errichtung und Betreuung des (ab-)gesonderten Parkraumes für die Poolautos, sofern diese erforderlich sind.

Als grundsätzlich mögliche Finanzierungsquellen können ins Auge gefasst bzw. herangezogen werden:

- Baukostensparnis durch Nichterrichtung von 50 % der Pflichtstellplätze bzw. in jenem Umfang, als die gesetzlich erforderliche Anzahl im Einzelfall tatsächlich unterschritten wird.
- Stellplatz-Ersatzabgabe in jenem Umfang, als sie wegen Unterschreitung der gesetzlichen Anzahl vorgeschrieben wird und durch die Öffentliche Hand dem innovativen Projektinhalt zur Verfügung gestellt werden sollte.

Die Anzahl der Reduktion von gesetzlich vorgeschriebenen Autoabstellplätzen ergibt sich projektabhängig nach der Nähe der jeweiligen Liegenschaft zur bestehenden Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs. Je zentraler, je „innerstädtischer“ die Lage einer Liegenschaft ist, desto größer könnte der Entfall von Stellplätzen sein – theoretisch sogar bis 100 % - ohne die Verwertbarkeit der Wohnungen grundsätzlich zu gefährden. Sollte die Einsparung an Baukosten größer sein als der notwendige Aufwand für die angebotenen alternativen Mobilitätsmittel, könnten die Wohnungsverkaufspreise sogar um diese Differenz gesenkt werden.

Alternative Mobilitätsmittel können sein:

- mehrjährige, zeitlich begrenzte Jahresnetzkarten des öffentlichen Verkehrsnetzes für die in die neue Wohnung einziehende Personenzahl und/oder
- eine Anzahl von Pool-Autos, die im Eigentum der Wohnhausanlage steht und/oder
- eine vermehrte Anzahl von (Elektro-)Fahrrädern, die zur Verfügung gestellt werden.

Diese alternativen Mobilitätsmittel sollen vorrangig jenen Haushalten zur Verfügung stehen, die selbst über keinen Privat-PKW verfügen.

Positive Folgen

Was passiert also, wenn wir die Stellplätze reduzieren und alternative Mobilitätsmittel anbieten:

- Die Baukosten verringern sich.
- Die BewohnerInnen sparen sich hohe Garagenpreise und hohe Kfz-Fixkosten
- Der Wohnbau kann damit einen Beitrag zu nachhaltiger Stadtverkehrspolitik leisten.
- Bauplätze können besser genutzt, auf Teile der Erschließungsfahrbahnen kann verzichtet werden.
- Geschlossene Bebauung kann wieder attraktiv und durchgängig gemacht werden.

Wie Prof. Knoflacher nicht müde wird zu erklären: Je Auto-bestimmter ein Wohnumfeld ist, desto geringer ist die Akzeptanz, Wege zu Fuß oder per Rad zurückzulegen. „Österreichweit werden 58 % der täglichen Wege mit dem Auto zurückgelegt. Die meisten Fahrten wären vermeidbar. Jede zweite ist kürzer als fünf Kilometer.“⁸ In der Gemeinde Adnet wird bereits eine Entfernung von 500 m zur Bushaltestelle als unzumutbar empfunden, wie das oben genannte Beispiel gezeigt hat. In einem autofreien Umfeld dagegen werden weit längere Fußwege akzeptiert als entlang von autobesetzten und befahrenen Straßen.

Resümee

Bauträger (private wie gemeinnützige) sind durchaus gewillt, beim Verkehrskonzept ihrer Wohnbauten neue Wege zu gehen und sich ihrer gesellschaftlichen Verantwortung zu stellen. Ohne weitere politische Unterstützung geht das aber natürlich nicht. Die Stellplatzverordnung muss in den Bauordnungen aller Bundesländer überdacht werden und den Gemeinden müssen die Folgen ausufernder Vorschriften bewusst werden. Dass autofreies Wohnen nur dann nachgefragt und in der Praxis erfolgreich sein kann, wenn auch das öffentliche Verkehrskonzept leistungsfähig und attraktiv ist, versteht sich von selbst. Siedlungsplanung und Verkehrsplanung müssen gemeinsam neu aufgestellt werden. Wir Bauträger sind zum Dialog bereit.

1 Eva Linsinger und Edith Meinhart: Gefährlicher Wahnsinn Auto, in: Profil, 20/2012

2 Ebda.

3 Kurier, 18.1.2013: Kyoto-Ziel: 68,8 Millionen Tonnen Treibhausgase dürfen freigesetzt werden. Österreich: produziert 82,8 Millionen Tonnen. „Die Differenz hat Österreich einmal mehr mittels der flexiblen Instrumente‘ ausgeglichen. Darunter versteht man den Ankauf von Emissionszertifikaten (vulgo Verschmutzungsrechten) oder Öko-Investitionen im Ausland, die man auf die heimische Bilanz anrechnen darf. Für die Jahre 2008 bis 2012 wendete Österreich dafür laut Umweltbundesamt 600 Millionen Euro auf und schaffte so die Kyoto-Bilanz. Größtes Sorgenkind ist nach wie vor der Verkehr.“

4 Gemeinde Adnet, Verordnung, angeschlagen am 30.7.2004⁵, abgenommen am 17.8.2004

5 Eventuell Hinweis auf frühere Wiener Garagengesetze, wo ein noch kleinerer Schlüssel galt. Bsp: Wiener Garagengesetz von 1957 (also aus der Zeit, wo der private PKW-Besitz zu boomen begann): „Die Anzahl der Stellplätze, die anlässlich eines Neubaus zu errichten sind, beträgt für Wohngebäude in den Bezirken I bis IX je volle 500 qm Geschoßfläche ... 1 Stellplatz, in den übrigen Bezirken je volle 800 qm Geschoßfläche ... 1 Stellplatz.“

6 Erhebung von BAU!Massiv! und dem Institut für Immobilien, Bauen und Wohnen, 2013

7 Vgl.: Wilhelm Zechner: Kostentreiber im geförderten Wohnbau. Qualitäten, Normen, Ökologisierung, Referat im Rahmen des vwbw-Symposiums „Luxus Wohnen“, April 2013

8 Gefährlicher Wahnsinn Auto, in: Profil 20/2012