

Nachhaltige Mobilität am Wohnort

**Kritische Auseinandersetzung mit den rechtlichen Grundlagen
klimafreundlicher Mobilitätsmaßnahmen im Neubau**

Seminararbeit | SE 280.A49 Nachhaltige Mobilität durch Recht | SS 2023
LV-Leitung: Oliver Peck & Lisa Gallian

Lina Martin | 01207855
Dominika Sterna | 01506284
Christiana Rath | 016171198

Inhaltsverzeichnis

Einleitung (von Lina Martin)	2
1. Öffentlich- rechtliche Bestimmungen im Bau- und Raumordnungsrecht (von Christiana Rath)	4
1.1 Stellplatzregulative der Bundesländer	4
1.2 Ausnahmen und Reduktionsmöglichkeiten von den Stellplatzbestimmungen	5
2. Privatwirtschaftliche Maßnahmen im Neubau (von Dominika Sterna)	7
2.1 Mobilitätsverträge als Teil der Vertragsraumordnung	7
2.2 Mobilitätsverträge	8
2.3 Wohnstandortbezogene Mobilitätskonzepte	9
2.4 Mobilitätsfonds	9
3. Empfehlungen (von Lina Martin)	10
3.1 Differenzierung des Stellplatzregulativs nach ÖV-Erschließungsqualität	10
3.2 Von „Kann-Bestimmungen“ zu „Soll-Bestimmungen“	12
3.3 Festlegung von Maximalzahlen	12
3.4 Berücksichtigung von Mobilitätsaspekten in der Wohnbauförderung	13
3.5 Verpflichtung zu einem Mobilitätskonzept	13
3.6 Reformation der Stellplatzregelung für Fahrräder und Transporträder	13
Fazit (von Lina Martin, Christiana Rath, Dominika Sterna)	14
Ausblick (von Lina Martin und Dominika Sterna)	15
Abbildungsverzeichnis	16
Tabellenverzeichnis	16
Quellen	16

Einleitung

(von Lina Martin)

Acht von zehn Alltagswegen beginnen oder enden zu Hause (AustriaTech, 2019). Das Wohnumfeld spielt daher eine entscheidende Rolle bei der Wahl unserer Verkehrsmittel. Die relevanten rechtlichen Vorgaben bezüglich Mobilität am Wohnstandort sind insbesondere im Raumordnungs- und im Baurecht verankert. Bei Betrachtung dieser Rechtsmaterien wird deutlich, dass Mobilität im öffentlichen Recht einseitig und auf das Auto ausgerichtet betrachtet wird. Genauer gesagt steht das Stellplatzregulativ im Fokus. In der Praxis werden die Vorgaben des öffentlichen Rechts mit dem Einsatz privatrechtlicher Mobilitätsmaßnahmen zur Förderung neuer und nachhaltiger Mobilitätsformen ergänzt.

Um das Ziel der österreichischen Bundesregierung, bis 2040 klimaneutral zu werden, zu erreichen, sind umfangreiche Anstrengungen in verschiedenen Bereichen erforderlich. Dies gilt insbesondere für den Verkehrssektor, der im Vergleich zu 1990 einen Anstieg der Treibhausgasemissionen um mehr als 50% verzeichnete, während in anderen Bereichen bereits Einsparungen erzielt wurden (vgl. Umweltbundesamt, 2021). Die Ergebnisse wissenschaftlicher Studien zeigen, dass innovative Mobilitätsmaßnahmen am Wohnstandort ein multimodales Mobilitätsverhalten, mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes und geringerer MIV-Affinität, der Bewohner:innen fördern (vgl. Selz, 2022). Es ist deutlich erkennbar, dass der gesetzliche Rahmen für eine Verkehrswende reformiert werden muss und vertraglich geregelte Instrumente weiterentwickelt werden müssen.

Doch die gesetzlichen Grundlagen benötigen nicht nur in Hinblick auf die dringend notwendige Verkehrswende eine Überarbeitung. Die Pkw-Stellplatzverpflichtung ist auch ein preissteigernder Faktor im Wohnbau, denn die Errichtung von Stellplätzen schlägt sich in den Baukosten und demnach in den Wohnkosten nieder. Laut VCÖ beträgt der Anteil einer Tiefgarage an den Gesamtkosten einer durchschnittlichen Wohnung etwa 11% (vgl. VCÖ, 2015). Auch die Wirtschaftskammer Tirol beziffert das Sparpotenzial bei Stellplätzen mit 50 bis 250 € pro Quadratmeter. Bei einer Vorschreibung von 1,75 Stellplätzen statt einem Stellplatz pro Wohneinheit erhöhen sich demnach die Mietkosten um 10%. (vgl. Rauch und Schlosser, 2014)

Forschungsfragen

Angesichts der Bedeutung rechtlicher Regelungen für Planungsentscheidungen wird in dieser Seminararbeit der Status Quo der rechtlichen Verankerung von Mobilitätsaspekten im Bereich des Wohnens untersucht und hinterfragt. Konkret wird zwei Fragen nachgegangen:

- Wie sind mobilitätsbezogene Aspekte im Bereich Wohnbau in der österreichischen Gesetzgebung verankert?
- Welche Möglichkeiten zur Veränderung der öffentlich-rechtlichen Vorgaben bezüglich Mobilitätsmaßnahmen im Neubau gibt es?

Der erste Teil dieser Seminararbeit konzentriert sich auf die relevanten Regelungen im öffentlichen Recht, während das zweite Kapitel die Anwendung privatrechtlicher Instrumente in der Praxis beleuchtet. Basierend auf den gewonnenen Erkenntnissen werden im dritten Teil der Arbeit Ideen erarbeitet, wie durch Veränderung der rechtlichen Regelungen nachhaltige Mobilität gefördert werden kann.

Methodik

Um den komplexen rechtlichen Rahmen bezüglich der Regelungen rund um Mobilitätsaspekte im Bereich Wohnen in Österreich zu erfassen und daraus Verbesserungsvorschläge ableiten zu können, fand neben der Sichtung der relevanten Gesetze und Verordnungen auch eine Auseinandersetzung mit einschlägigen Studien und weiteren relevanten Beiträgen statt. Durch einen systematischen Vergleich der Regelungssystematiken der Bundesländer konnten Unterschiede identifiziert und aufgezeigt werden. Darüber hinaus wurde ein Blick in die Schweiz geworfen, um potenzielle Ideen und Lösungsansätze für die Umsetzung in Österreich zu finden.

Forschungsstand

Der folgende Absatz gibt einen Überblick über den aktuellen Forschungsstand zum Spannungsfeld öffentlich-rechtlicher und privatrechtlichen Maßnahmen zur Förderung nachhaltiger Mobilität am Wohnstandort. Wissenschaftliche Arbeiten zu den entsprechenden hoheitlichen Vorgaben fokussieren sich aufgrund der komplexen Regelungssystematik in Österreich meist auf einzelne Bundesländer und setzen sich mit Adaptionmöglichkeiten der landesspezifischen Gesetze und Verordnungen auseinander. Bei den privatwirtschaftlichen Instrumenten handelt es sich um eine vergleichsweise neue Herangehensweise und somit ein relativ junges Forschungsfeld. Aufgrund der geringen Anzahl an Umsetzungsprojekten und der mangelnden öffentlichen Verfügbarkeit der Verträge besteht bisher nur begrenztes Wissen über die Eignung und Wirksamkeit dieser privatrechtlichen Maßnahmen. Forschungsprojekte wie das Urban MoVe widmen sich der Frage, inwieweit sich privatrechtliche Instrumente als Steuerungsinstrumente in der Mobilitätsplanung eignen und wie sie angesichts von Mobilitätsinnovationen neu entwickelt und weiterentwickelt werden können (vgl. Selz, 2022).

1. Öffentlich- rechtliche Bestimmungen im Bau- und Raumordnungsrecht

(von Christiana Rath)

In fachlichen und politischen Diskussionen bezüglich der Steuerung wohnstandortbezogener Mobilität im Neubau kommen den Regelungen für Pkw-Stellplätze eine wesentliche Bedeutung zu. Das Stellplatzregulativ, das die Verpflichtung zur Errichtung einer Mindestanzahl an Kfz-Stellplätzen für jedes Bauprojekt vorsieht, hat seine Ursprünge in der Reichsgaragenordnung von 1939. In dieser Verordnung ist explizit die „Förderung der Motorisierung“ als Ziel genannt. Bis heute wird in verschiedenen Rechtsmaterien, meist unabhängig vom tatsächlichen Bedarf, festgelegt, wie viele Stellplätze errichtet werden müssen. Die Kompetenz dafür liegt bei den einzelnen Bundesländern und teilweise auf Gemeindeebene, was zu unterschiedlichen Stellplatzregulativen in Österreich führt. Die entsprechenden Regelungen sind in den Raumordnungs- und Bau(technik)gesetzen der Länder sowie in weiteren Landesgesetzen wie dem Wiener Garagengesetz und den Verordnungen der Landesregierungen, zum Beispiel der Stellplatzverordnung in Vorarlberg, verankert. Diese komplexen und teils detaillierten Regelungen finden sich verstärkt in Bezug auf Pkw-Stellplätze. Entsprechende Vorgaben für Fahrrad-Abstellplätze sind weitaus allgemeiner und weniger präzise formuliert, wobei in den letzten Jahren von den Ländern Niederösterreich (NÖ BO) und Wien (WBO) deutlich nachgeschärft wurde. Gänzlich fehlen Regelungen für neue Formen der Mobilität wie Transporträder oder Car-Sharing. Vorgaben zu Vorkehrungen für die Installation für Ladepunkte der Elektromobilität werden demgegenüber klar definiert.

1.1 Stellplatzregulative der Bundesländer

Die heterogene Gesetzeslage zu den Stellplatzregulativen legt den Vergleich der gesetzlichen Rahmenbedingungen der Bundesländer nahe. Aktuell ist in den Bundesländern die Anzahl der zu errichtenden Pkw-Stellplätze bei Wohnbauprojekten durch die Angabe von Mindestzahlen in den jeweiligen Bauordnungen, Bautechnikgesetzen oder dem Wiener Garagengesetz geregelt. Diese liegen bei ca. einem Stellplatz pro Wohneinheit oder Wohnflächenangabe (siehe Tabelle 1). In Österreich ist das hoheitliche Festschreiben von Maximalzahlen bisher nur in den Bundesländern Tirol TBO § 8, Vorarlberg VlgB BauG §12 und Salzburg BauTG § 38 Abs 3 möglich. In den übrigen Bundesländern ist eine solche Ermächtigung der Gemeinden oder Länder nicht eindeutig verankert.

Vorarlberg

In Vorarlberg wird die Stellplatzanzahl durch die Stellplatzverordnung, in welcher die Mindestzahlen für Fahrrad-, einspurige Kfz- und mehrspurige Kfz-Stellplätze zu finden sind, bestimmt. Die Angaben für Höchstzahlen von Stellplätzen für mehrspurige Kfz, welche ebenfalls in der Stellplatzverordnung zu finden sind, sind jedoch nur für den Bereich Dornbirn gültig.

Tirol

Die Tiroler Stellplatzhöchstzahlenverordnung unterteilt die Gemeinden in unterschiedliche Kategorien, wonach ihnen in §3 die Maximalzahlen für neuerrichtende Pkw-Stellplätze zugeschrieben werden. In Vorarlberg und Tirol ist es darüber hinaus für die Gemeinde möglich, in Verordnungen Höchstzahlen für Pkw-Stellplätze bei Wohnbauvorhaben festzulegen.

	Kfz-Stellplätze		Fahrrad		für Stellplatzregulativ relevante Rechtsvorschriften
	Mindestzahl	Rechtsvorschrift	Mindestzahl	Rechtsvorschrift	
Wien	1 /100m ² Wohnfläche	§ 50 Abs 1 WGarG	1 /30m ² Wohnfläche	§ 119 Abs 5 WBO	Wiener Garagengesetz 2008 Bauordnung für Wien
Niederösterreich	1 /Wohn EH	§ 11 Abs 1 NÖ BTV	1/Wohn EH	§ 41 NÖ BTV	NÖ Raumordnungsgesetz 2014 NÖ Bauordnung 2014 NÖ Bautechnikverordnung 2014
Oberösterreich	1/Wohn EH	§ 15 Abs 2 Oö. BauTV	1 / 60m ² Wohnfläche	§ 16 Abs 2 Oö. BauTV	Oö. Raumordnungsgesetz 1994 Oö. Bautechnikgesetz 2013 Oö. Bautechnikverordnung 2013
Burgenland	1/Wohn EH	§ 40 Abs 2 Bgld. BauVO 2008	-	-	Burgenländisches Raumplanungsgesetz 2019 Burgenländisches Baugesetz 1997 Burgenländische Bauverordnung 2008
Steiermark	1/Wohn EH	§ 89 Abs 3 Stmk. BauG	1 / 50m ² Wohnfläche	§ 92 Abs 2 Stmk. BauG	Steiermärkisches Raumordnungsgesetz 2010 Steiermärkisches Baugesetz
Kärnten	variiert nach Gemeinden	§ 13 K-PStG	-	-	Kärntner Bauordnung 1996 Kärntner Parkraum- und Straßenaufsichtsgesetz
Salzburg	1,2 / Wohn EH (aufzurunden)	§ 38 BauTG	2 /Wohn EH	§ 38 BauTG	Salzburger Raumordnungsgesetz 2009 Salzburger Bautechnikgesetz 2015
Tirol	in ausreichender Anzahl und Größe	§ 8 TBO	in ausreichender Anzahl	§ 11 TBO	Bauordnung 2022, Tiroler - TBO 2022 Stellplatzhöchstzahlenverordnung 2015
Vorarlberg	1 (+0,8) /Wohn EH + (Gästezimmer)	§ 5 Abs 1 Stellplatzverordnung	3,5m ² (innen)+ 0,5 m ² (aussen) /Wohn EH	§ 3 Stellplatzverordnung	VlbG Stellplatzverordnung Raumplanungsgesetz Baugesetz

Tabelle 1: Gegenüberstellung der Stellplatzregulative der österreichischen Bundesländer und der Verankerung in den Gesetztestexten. (eigene Darstellung, 06.2023)

Ausgleichsabgabe

Wenn die Mindestanforderungen der Stellplatzverpflichtung, ungeachtet des tatsächlichen Bedarfs, nicht erfüllt sind, ist eine Ausgleichsabgabe zu entrichten. Die Höhe der Ausgleichsabgabe richtet sich nach den gesetzlichen Bestimmungen des Bundeslandes. In Wien beläuft sie sich beispielsweise auf ca. 12.000 Euro pro nicht errichteten Stellplatz. (WKO Stellplatzverpflichtung in Wien)

Wird in Wien eine Sicherstellung der Kfz- Stellplätze in einem Umkreis von 500 m Entfernung des Bauplatzes vertraglich sichergestellt, so entfällt sowohl die Verpflichtung zur Errichtung des Stellplatzes auf dem Baugrundstück als auch die Ausgleichsabgabe gem. §51 WGarG. Dadurch wurde bereits Boden für Stellplätze verbraucht, welche für die Deckelung des tatsächlichen Bedarfs nicht notwendig waren und in weiterer Folge auch nicht genutzt wurden.

1.2 Ausnahmen und Reduktionsmöglichkeiten von den Stellplatzbestimmungen

Im Einzelfall kann es zu Ausnahmegesetzungen kommen, wodurch der Bauträger von der Errichtungspflicht der Stellplätze von der Behörde befreit werden kann. Das geschieht in dem Fall, dass eine Errichtung der Stellplätze in einem je nach Bundesland variierenden Umkreis zum Bauplatz als unmöglich oder unwirtschaftlich erachtet wird. Aber auch im Falle einer dem Bedarf entsprechender Erschließung mit den öffentlichen Verkehrsmitteln kann dies zu einer Reduktion der Stellplatzpflicht führen. In Wien kann eine Reduktion der Stellplatzpflicht um bis zu 90% erwirkt und umgesetzt werden, wenn das Stadtgebiet eine

Errichtung der Abstellflächen nicht zulässt §48 Abs 2 WGarG. Der Gemeinderat hat nach §48 Abs 3 Z 1-7 WGarG die folgenden Ziele und Gegebenheiten bei etwaigen Änderungen und Festsetzungen des Stellplatzregulativs zu beachten:

1. Erreichbarkeit des betreffenden Gebietes mit öffentlichen Verkehrsmitteln;
2. Anpassung des Angebots an Stellplätzen an die verkehrs- und umweltpolitischen Zielsetzungen;
3. Berücksichtigung vorhandener Abstellmöglichkeiten für Kraftfahrzeuge;
4. Herbeiführung, Erreichung beziehungsweise Erhaltung einer mit den Zielen und Festsetzungen des Flächenwidmungsplanes und des Bebauungsplanes entsprechenden Verwendung von öffentlichen Verkehrsflächen des Gebietes, insbesondere für soziale, stadtökologische und gesundheitliche Zwecke;
5. Herbeiführung, Erreichung beziehungsweise Erhaltung der Verwendung öffentlicher Verkehrsflächen für stadtverträgliche Verkehrsarten, insbesondere für den Fußgänger- und Fahrradverkehr und den öffentlichen Nahverkehr;
6. Erhaltung beziehungsweise Verbesserung der Qualität und Verkehrssicherheit stadtverträglicher Verkehrsarten;
7. angemessene Berücksichtigung der naturräumlichen Gegebenheiten.

Durch die Ermächtigung der Gemeinden, die Stellplatzverpflichtungen zu erhöhen oder zu reduzieren, kann diese dem tatsächlichen Bedarf angepasst werden. Andere Möglichkeiten der Reduktion der Stellplätze sind meist an die ausreichend vorhandene Mobilitätsinfrastruktur sowie die Lage des Bauvorhabens gekoppelt. Diese Reduktionsmöglichkeiten finden im Wohnbau selten Anwendung. Aufgrund der verkürzten Betrachtung von Wohnen und Mobilität in der hoheitlichen Planung werden in der Praxis zumindest vereinzelt Instrumente aus dem privaten Recht wie beispielsweise Mobilitätsverträge oder Mobilitätsfonds angewandt.

2. Privatwirtschaftliche Maßnahmen im Neubau

(von Dominika Sterna)

Kombiniert man die Bereitschaft, beim Umzug gewohntes (Mobilitäts-)verhalten neu zu denken mit der Tatsache, dass 80% aller Wege am Wohnort starten oder enden, zeichnet sich durch gutes Mobilitätsmanagement in Neubauquartieren ein enormes Potenzial auf, die neuen Bewohner:innen für neue Mobilitätsformen zu begeistern (vgl. AustriaTech, 2019).

Öffentlich-rechtliche Maßnahmen bilden mit einer Reduktion der Stellplatzverpflichtung zwar einen ersten Ansatz, um allerdings konkrete Mobilitätsmaßnahmen und Zuständigkeiten in den Wohnbau zu integrieren, zeichnet sich aktuell ein Trend zu privatwirtschaftlichen Vereinbarungen (wie z.B. der Abschluss städtebaulicher Verträge zwischen Gemeinde und Projektwerber) ab. Sie bilden eine wichtige Ergänzung zu hoheitlichen Planungsmaßnahmen und kommen in der Praxis vor einer Baulandwidmung bzw. vor der Änderung eines Bebauungsplans, der eine Verbesserung der baulichen Nutzung zulässt, zum Einsatz. Grundlage für die Beurteilung der Rechtmäßigkeit von vertraglichen Vereinbarungen bilden die in den Raumordnungsgesetzen der Länder definierten Grundsätze und Ziele (vgl. Selz, 2022).

2.1 Mobilitätsverträge als Teil der Vertragsraumordnung

Die Vertragsraumordnung bildet für Gemeinden eine Möglichkeit, den Wertgewinn, den ein privater Immobilienentwickler durch eine Umwidmung erzielt, mit (infrastrukturellen) Vorteilen für die lokale Bevölkerung und die Öffentlichkeit zu verbinden.

Die Vertragsraumordnung ist in österreichischen Gemeinden bislang allerdings noch wenig bekannt. Das bestätigt auch eine 2020 durchgeführte Erhebung des Österreichischen Städtebundes, bei der alle Gemeinden mit mehr als 9000 Einwohner:innen (n=99) zu aktuellen Klimaschutzaktivitäten befragt wurden. Von 56 Gemeinden, die daran teilgenommen haben, gaben 24 an, das Instrument gar nicht zu kennen (6) oder es nicht zu nutzen (18). Gemeinden, die angegeben haben, die Vertragsraumordnung anzuwenden, nutzen sie hauptsächlich, um Vorgaben für die Anzahl der Stellplätze zu machen oder um Maßnahmen zur Förderung nachhaltiger Mobilität zu ergreifen. Darunter fallen z.B. die Bereitstellung von Stellplätzen für Fahrräder, die Vergabe von Jahreskarten für den öffentlichen Verkehr und die Durchführung von Mobilitätsberatungen für Bewohner. Darüber hinaus wird die Vertragsraumordnung auch genutzt, um Infrastruktur für nachhaltige Mobilitätsangebote wie ÖV-Haltestellen und Sharing-Stationen zu schaffen (vgl. Grazer EnergieAgentur, 2020, zitiert nach vgl. Selz, 2022).

2.2 Mobilitätsverträge

Wie an der in Kapitel 3.1. beschriebenen Umfrage des Städtebundes sichtbar, kommt das Instrument der städtebaulichen Verträge in der Praxis größtenteils im Mobilitätsbereich zum Einsatz. Da es sich bei der Vertragsraumordnung allerdings um ein relativ junges Instrument handelt, bietet der österreichische Rechtsrahmen bislang noch keine gesetzlich festgelegte Definition des Begriffs "Mobilitätsvertrag" (vgl. Selz, 2022). Es gibt somit keine konkreten Vorgaben, ab wann ein städtebaulicher Vertrag als Mobilitätsvertrag gilt, das liegt, wie so oft in der österreichischen Raumplanung, allein im Ermessen der Gemeinde. Bezüglich inhaltlicher Bestimmungen von Mobilitätsverträgen oder konkreten Maßnahmenkatalogen, wird man aktuell auf Ebene der Raumordnungsgesetze auch nicht fündig. Fest steht lediglich, dass sie rechtlich in den Handlungsspielraum privatwirtschaftlicher Maßnahmen von Gemeinden eingeordnet werden können (vgl. Selz, 2022).

Bereits abgeschlossene städtebauliche Verträge (somit auch Mobilitätsverträge) sind in Österreich aktuell nur einem kleinen Kreis direkt beteiligter Behörden und Projektwerber zugänglich - im Gegensatz zu Deutschland, wo privatwirtschaftliche Verträge zwischen Gemeinden und Bauträgern im Sinne einer transparenten Verwaltung veröffentlicht werden (vgl. Selz, 2022).

Das erschwert in der Praxis die stärkere Umsetzung eines Instruments, welches Gemeinden dazu ermächtigt, von sich aus aktiv im Bereich des nachhaltigen Mobilitätsmanagements tätig zu werden und beispielsweise Kosten für infrastrukturelle Maßnahmen auf Bauträger zu übertragen.

Als Vorreiter in diesem Bereich hat sich österreichweit in den vergangenen Jahren die Stadt Graz positioniert und in einer nicht- rechtsverbindlichen Leitlinie beabsichtigte Inhalte von Mobilitätsverträgen aufgelistet. Dazu zählen:

- PKW-Stellplatzlimit;
- optimale und ausreichende Radabstellplätze;
- Bereitstellung von (e-) Car-Sharing;
- Bei Erstbezug: Bereitstellung von ÖV-Jahreskarten;
- Kostenlose Bereitstellung von öffentlichen Fuß- und Radwegdurchquerungen des Geländes;
- Bereitstellung von Lademöglichkeiten für E-Fahrzeuge;
- Errichtung von Paketboxen;
- Organisation von Fahrradservicetagen in der Siedlung, sowie Einrichtung von Fahrradserviceschränken;
- Mobilitätsberatung, Dialogmarketing, Bereitstellung von Info-Paketen;
- Elektronische Anzeigen bei den Hausausgängen für ÖV-Abfahrtszeiten der nächstgelegenen
- Haltestelle(n);
- Evaluierungsbericht nach Umsetzung (zweijährlich): Umsetzung der Vorgaben, Fahrtanzahl (Stadt Graz, 2020)

2.3 Wohnstandortbezogene Mobilitätskonzepte

Fachliche und argumentative Grundlage für Mobilitätsverträge bilden Mobilitätskonzepte, die sich räumlich auf einen Baublock oder einen ganzen Stadtteil beziehen können. Bei einem Mobilitätskonzept werden Rahmenbedingungen und Qualitäten (wie z.B. das Radwegenetz oder der vorhandene ÖPNV) analysiert und darauf aufbauend an den Standort angepasste Maßnahmenpakete konzipiert. Es ist rechtlich nicht verbindlich, wird allerdings von Expert:innen der Verkehrs- und Mobilitätsplanung erstellt und stellt die inhaltliche Grundlage für rechtlich verbindliche Mobilitätsmaßnahmen.

2.4 Mobilitätsfonds

Um die konkreten Maßnahmen, die in Mobilitätskonzepten ausgearbeitet und durch Mobilitätsverträge verbindlich gemacht werden, auch umsetzen zu können, braucht es Rahmenbedingungen für die Finanzierung jener – zum Beispiel durch einen Mobilitätsfonds (vgl. raum & kommunikation, 2014).

Darunter versteht man eine Art Sondervermögen, das von Kooperationspartner:innen gegründet wird, um nachhaltige Mobilitätsangebote langfristig, großräumig und integriert zu fördern. In der Regel schließen sich dabei mehrere Bauträgerunternehmen von Neubauquartieren zusammen, um Inhalte eines zuvor erstellten, detaillierten Mobilitätskonzeptes (finanziell) umzusetzen. Sie speisen den Fonds durch einmalige bzw. laufende Zahlungen (vgl. Selz, 2022).

Wie in Abb. 1 ersichtlich, erfordert ein solcher Fonds den Aufbau einer Geschäftsstelle zur Verwaltung des Fonds sowie einen Fachbeirat, welcher eingereichte Projekte überprüft und Mittel freigibt (vgl. Selz, 2022).

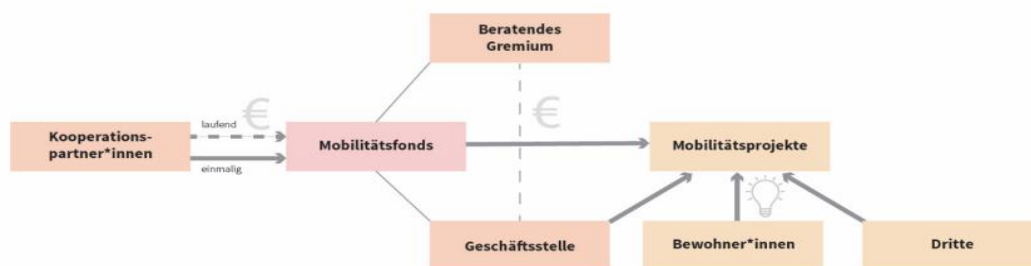


Abb. 1: Schematischer Aufbau von Mobilitätsfonds (vgl. Selz, 2022)

Es gibt zwei Arten von Mobilitätsfonds: den kommunalen und privaten. Bei einem privaten Mobilitätsfonds kommen die Kooperationspartner:innen aus der Privatwirtschaft, als Schlüsselfaktor gilt hierbei ein (langfristiges) Stellplatzmanagement und ein (autoreduziertes) Mobilitätskonzept. Anwendungsbeispiel hierfür ist das Stadtentwicklungsgebiet Seestadt Aspern (vgl. Selz, 2022).

Bei einem kommunalen (oder städtischen) Mobilitätsfonds ist die Stadtverwaltung als Verwaltungsstelle und Kooperationspartnerin eingebunden. Dadurch erlangt die öffentliche Hand ein stärkeres Mitspracherecht bezüglich der Umsetzung klimaschonender Mobilitätsmaßnahmen. Anwendungsbeispiel hierfür ist das Stadtentwicklungsgebiet Sonnwendviertel Ost (vgl. Selz, 2022).

3. Empfehlungen

(von Lina Martin)

Die aktuellen rechtlichen Vorgaben bezüglich Mobilität am Wohnstandort sind stark auf das Stellplatzregulativ fokussiert und erfüllen aus mehreren Gründen nicht mehr die heutigen Anforderungen. (1) Die Verpflichtung zur Errichtung von Stellplätzen führt zu einer Verteuerung der Wohnkosten. Eine Studie der Wirtschaftskammer Tirol zeigt, dass Einsparungen von bis zu 250 € pro Quadratmeter möglich wären (vgl. Rauch und Schlosser, 2014). (2) Österreich hat sich das Ziel gesetzt, bis 2040 klimaneutral zu werden. Um dieses Ziel zu erreichen, müssen die rechtlichen Rahmenbedingungen die Umsetzung unterstützen. (3) Das Stellplatzregulativ steht im Widerspruch zum sich verändernden Mobilitätsverhalten der Bevölkerung. Bereits 47% der Haushalte in Wien leben autofrei, und auch in weniger urbanen Bundesländern nimmt dieser Trend zu. Zum Beispiel lebten im Jahr 2020 rund 21% der Haushalte in Tirol und 19% der Haushalte in Vorarlberg ohne eigenes Auto. (vgl. VCÖ, 2021)

Eine Aufhebung des Stellplatzregulativs könnte allerdings unerwünschte Rebound-Effekte auslösen, beispielsweise wenn parkende Autos vermehrt den öffentlichen Raum beanspruchen, weil nicht ausreichend private Stellplätze verfügbar sind. Eine Abschaffung der Stellplatzverpflichtung ist erst dann sinnvoll, wenn ergänzende Maßnahmen umgesetzt werden. Dazu zählen unter anderem ein flächendeckendes Parkraummanagement, der Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes sowie die Schaffung und Etablierung von Sharing-Angeboten. Erst wenn diese Maßnahmen umgesetzt sind, ist eine Abschaffung der Stellplatzverpflichtung sinnvoll.

Eine umgehende Überarbeitung des Stellplatzregulativs sowie anderer rechtlicher Grundlagen ist jedoch dringend erforderlich. Im Folgenden werden einige Vorschläge erläutert, wie rechtliche Vorgaben die Verlagerung hin zu nachhaltigen Mobilitätsformen unterstützen können.

3.1 Differenzierung des Stellplatzregulativs nach ÖV-Erschließungsqualität

Abhängig von der Lage einer Liegenschaft und der Qualität der Erschließung durch den öffentlichen Verkehr haben Menschen unterschiedliche Abhängigkeiten von einem privaten Pkw, um ihren individuellen Mobilitätsbedarf zu decken. Eine räumliche Differenzierung der gesetzlichen Vorgaben für Stellplätze ist daher sinnvoll. In allen Bundesländern gibt es bereits rechtliche Bestimmungen, die eine Erhöhung oder Reduzierung der erforderlichen Stellplatzanzahl ermöglichen. Diese kann entweder von den Behörden durch Festlegungen im Bebauungsplan (wie beispielsweise in Wien), durch Verordnung (wie in Vorarlberg) im Rahmen städtebaulicher Verträge oder auf Antrag der Projektentwickler:innen für Vorhaben mit einer besonders guten Anbindung an den öffentlichen Verkehr erfolgen. Die derzeitigen gesetzlichen Regelungen führen bei den Behörden zu erheblichem administrativen Aufwand für die Einzelfallprüfung. Daher erscheint es vernünftig, eine allgemeine Differenzierung des Stellplatzregulativs basierend auf der Lage und der Qualität der öffentlichen Verkehrsanbindung zu implementieren. Das Züricher Modell bietet dabei für Österreich einen möglichen Ansatzpunkt für eine solche Regelung.

Das Stellplatzregulativ in Zürich

In Zürich ist die erforderliche Anzahl an Stellplätzen u.a. abhängig von der Erschließungsqualität durch den öffentlichen Verkehr. Zusätzlich spielen Faktoren wie die Art der Nutzung des Grundstücks, die zentrale Lage, die Einhaltung der Grenzwerte der Luftreinhalteverordnung und die Anforderungen des Ortsbildschutzes eine Rolle bei der Festlegung der minimal erforderlichen und maximal zulässigen Anzahl von Stellplätzen. Das gesamte Stadtgebiet ist in sechs Zonen eingeteilt, für die jeweils ein Abschlagsfaktor vom "Normalbedarf" festgelegt wurde. Die Zuordnung der einzelnen Grundstücke zu den verschiedenen Zonen ist in einem Plan im Maßstab 1:5.000 festgelegt.

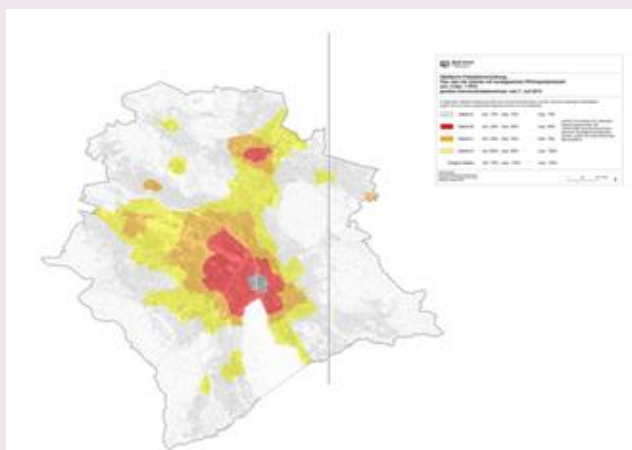


Abb. 2: Plandarstellung der Stellplatzverordnung in Zürich

Der Normalbedarf ist in Art. 4 der Parkplatzverordnung mit einem Stellplatz pro 120 Quadratmeter Wohnfläche definiert. Am höchsten ist der Abschlagsfaktor gem. Art. 5 der Parkplatzverordnung in der Altstadt, wo nur noch 10% des Normalbedarfs als Verpflichtung gelten. In den Randlagen der Stadt liegen die Abschlagswerte bei 70 bis 115 %.

Zahl der minimal erforderlichen und der maximal zulässigen privaten Stellplätze für Personenwagen in Zürich in Prozent des Normalbedarfs gem. Art. 5 der Parkplatzverordnung		
Kategorie	Minimal in %	Maximal in %
Gebiet A (Altstadt)	10	10
Gebiet B (City)	25	45
Gebiet C (citynahe Gebiete sowie die Zentren Oerlikon, Altstetten und Höngg)	40	70
Gebiet D (Gürtelgebiete sowie Altstetten, Oerlikon, Seebach, Stettbach und die Zentren Wollishofen, Affoltern und Schwamendingen)	60	95
Übriges Gebiet	70	115

Tabelle 2: Zahl der minimal erforderlichen und der maximal zulässigen privaten Stellplätze für Personenwagen in Zürich in Prozent des Normalbedarfs gem. Art. 5 der Parkplatzverordnung

Eine räumliche Differenzierung des Stellplatzregulativs in Österreich könnte auf Grundlage der ÖV-Güteklassen erfolgen. Diese Güteklassen liefern einheitliche Informationen über die Qualität der öffentlichen Verkehrsanbindung in ganz Österreich und sind in Rasterzellen von 100 Metern verfügbar (ÖROK 2022). Als Äquivalent zum „Normalbedarf“ in Zürich könnte die Vorgabe gem. §50 Abs 1 des Wiener Garagengesetzes herangezogen werden, die einen Stellplatz pro 100 Quadratmeter vorsieht.

3.2 Von „Kann-Bestimmungen“ zu „Soll-Bestimmungen“

Wie bereits beschrieben, existieren in allen Bundesländern gesetzliche Regelungen, die eine Anpassung der erforderlichen Stellplätze ermöglichen, sei es eine Reduktion oder Erhöhung. Die von Gesetzes wegen eingeräumten Möglichkeiten werden allerdings nicht immer genutzt. Es ist daher angebracht, die entsprechenden Bestimmungen in den Gesetzen und Verordnungen von einer optionalen Formulierung („Kann-Formulierung“) in eine verbindliche Vorgabe („Soll-Bestimmung“) zu ändern.

Eine solche „Kann-Bestimmung“ findet sich beispielsweise im Wiener Garagengesetz, das unter bestimmten Voraussetzungen, wie beispielsweise einer guten Anbindung an den öffentlichen Verkehr, eine Reduktion der vorgeschriebenen Stellplatzanzahl ermöglicht. Gemäß §48 Abs 2 WGarG ist es möglich im Bebauungsplan für räumlich begrenzte Teile des Stadtgebietes besondere Anforderungen über das zulässige Ausmaß der Herstellung von Stellplätzen festzulegen und dabei den Umfang der Stellplatzverpflichtung gemäß §50 Abs 1 WGarG bis zu 90% verringern.

Diese Möglichkeit wird jedoch nicht immer in Anspruch genommen. Zum Beispiel wurde im Bebauungsplan für die Dresdner Straße 68 & 68A der im Jahr 2018 kundgemacht wurde, keine Reduktion der vorgeschriebenen Stellplätze gemäß dem Wiener Garagengesetz festgelegt (MA 21, 15.12. 2017). In unmittelbarer Nähe, in der Dresdner Straße 117, wurde hingegen im selben Jahr im Bebauungsplan festgelegt, dass mindestens 70% und höchstens 80% der Stellplätze gemäß dem Wiener Garagengesetz errichtet werden müssen (MA 21, 24.05.2018).

3.3 Festlegung von Maximalzahlen

Eine naheliegende Möglichkeit zur Reform des Stellplatzregulativs besteht darin, einen Paradigmenwechsel bei der Formulierung der erforderlichen Stellplatzanzahl zu vollziehen. Derzeit werden die Vorgaben für Stellplätze in den relevanten Gesetzen und Verordnungen größtenteils als Mindestanforderungen formuliert. Es wäre jedoch im Sinne einer notwendigen Mobilitätswende sinnvoll, das Stellplatzregulativ mit Höchstangaben zu versehen – ähnlich wie es bereits in Zürich praktiziert wird. In Österreich ist Vorarlberg eines jener Bundesländer, in dem gemäß §12 Abs 2 und Abs 8 des VlgB BauG explizit verankert ist, dass in der Stellplatzverordnung sowohl Mindest- als auch Höchstwerte für die erforderliche Anzahl an Stellplätzen angegeben werden können. Die von der Vorarlberger Landesregierung erlassene Stellplatzverordnung enthält in §5 Absatz 2 Höchstwerte für Pkw-Stellplätze, allerdings gilt dieser Paragraph nur für den Bereich Dornbirn. Die Mindestanzahlen gemäß §5 Abs 1 gelten hingegen für das gesamte Landesgebiet. In diesem Beispiel zeigt sich erneut die fehlende Wirksamkeit von „Kann-Bestimmungen“. Zudem haben die Gemeinden gemäß §34 des VlbG RPG die Möglichkeit, durch Verordnung für das Gemeindegebiet oder bestimmte Teilbereiche sowohl Mindest- als auch Höchstzahlen für Stellplätze festzulegen, wobei diese Festlegungen nicht höher sein dürfen als diejenigen in §5 Abs 1 und Abs 2 der Stellplatzverordnung. Auch im Bebauungsplan können gem. §28 Abs 3 VlbG RPG Mindest- und Höchstzahlen festgeschrieben werden.

3.4 Berücksichtigung von Mobilitätsaspekten in der Wohnbauförderung

Bei den Wohnbau-Förderkriterien sind klimarelevante Energieeffizienzfaktoren und ökologische Mindestkriterien mittlerweile Standard bei der Berechnung der Wohnbau-Förderhöhe. Hingegen werden raumplanerische und verkehrsrelevante Aspekte selten berücksichtigt und falls doch, dann werden diese gering gewichtet. Laut VCÖ werden Mobilitätsaspekte nur in drei Bundesländern (Steiermark, Tirol und Salzburg) und die Lage nur in vier Bundesländern (Niederösterreich, Steiermark, Burgenland und Tirol) als Förderkriterien einbezogen. (vgl. VCÖ, 2015) Es ist dringend erforderlich, raum- und verkehrsplanerische Aspekte, wie zum Beispiel die Anbindung an den öffentlichen Verkehr, stärker in die Vergabe von Mitteln durch die Wohnbauförderung einzubeziehen und ihnen ein angemessenes Gewicht beizumessen. Eine entsprechende Berücksichtigung und Gewichtung von Mobilitätsaspekten in der Wohnbauförderung würde bei der Vergabe von Geldern bei Sanierungen auch im Bestand wirksam werden.

3.5 Verpflichtung zu einem Mobilitätskonzept

Eine Möglichkeit, einen ganzheitlichen Blick auf Mobilität in den gesetzlichen Regelungen zu verankern, der über die alleinige Fokussierung auf Pkw-Stellplätze hinausgeht, besteht in der gesetzlichen Verankerung von Mobilitätskonzepten. Beispielsweise könnte eine Verpflichtung für die Erstellung eines Mobilitätskonzeptes bei Antrag auf eine Stellplatzreduktion verankert werden. Wenn mittels eines Mobilitätskonzeptes ein (dauerhaft) reduzierter Bedarf nachgewiesen werden kann, entfällt die Verpflichtung der Herstellung von Stellplätzen ganz oder teilweise. Bei einer solchen Regelung sollten als Grundlage Mindestinhalte dieser Mobilitätskonzepte - bundesweit einheitlich - gesetzlich definiert werden. Eine Verpflichtung zum Abschluss von Mobilitätsverträge ist aufgrund des Koppelungsverbot von privatrechtlichen und hoheitlichen Akten kaum umsetzbar.

International gibt es bereits Beispiele für eine solche Verpflichtung. In Art 8 der Verordnung über Fahrzeugabstellplätze der Stadt Winterthur ist beispielsweise festgelegt, dass mit einem Mobilitätskonzept nachgewiesen werden muss, dass die geplanten Stellplätze des Projekts dem erwarteten Bedarf genügen. Um sicherzustellen, dass die Qualität der Mobilitätskonzepte gewährleistet ist, werden in der Verordnung auch Mindestinhalte festgelegt.

3.6 Reformation der Stellplatzregelung für Fahrräder und Transporträder

Im Vergleich zu den gesetzlichen Vorgaben für Pkw-Stellplätze sind in den Bauordnungen die Bestimmungen für Fahrrad-Abstellplätze nur spärlich vorhanden. Mittlerweile gibt es nur mehr in den Bauordnungen von Burgenland und Kärnten keine Festlegung zur Mindestanzahl von Fahrradabstellplätzen. Was die Qualität der Fahrrad-Abstellplätze betrifft, wird, wenn Angaben zu Fahrradabstellplätzen gemacht werden, auf eine gute Zugänglichkeit hingewiesen. Eine dringende Überarbeitung der Bauordnungen in Bezug auf Fahrrad-Abstellanlagen ist daher besonders in Burgenland und Kärnten erforderlich.

Fazit

(von Lina Martin, Christiana Rath, Dominika Sterna)

Eine Novellierung des Rechtsrahmens bezüglich Mobilität am Wohnort und eine Weiterentwicklung der privatrechtlichen Instrumente ist angesichts der Klimakrise und der steigenden Wohnkosten dringend erforderlich. Die aktuelle Gesetzeslage in Österreich behandelt das Thema Mobilitätsmaßnahmen im Neubau maßgeblich durch die Angabe von Mindestzahlen der zu errichtenden Pkw-Stellplätze. Das Stellplatzregulativ, in seinem Ursprung zur Sicherung des motorisierten Individualverkehrs, ist als veraltet zu werten und führt heute zu Kosten und Bodeninanspruchnahmen für eine Nutzung, die in vielen Fällen nicht dem Bedarf entspricht und in Widerspruch mit den klimapolitischen Zielen steht.

Bei der Schaffung von neuem Wohnraum werden langfristig Strukturen geschaffen, die das Mobilitätsverhalten von den Bewohner:innen jahrzehntelang prägen. Rechtliche Vorgaben prägen den Handlungsrahmen von Planer:innen und können progressive Prozesse und Projekte fördern oder hemmen.

Der bestehende öffentlich-rechtlichen Rahmen könnte beispielsweise mit der Angabe von Maximalangaben anstatt Mindestangaben im Stellplatzregulativ oder durch systematische Differenzierung der Vorgaben nach der ÖV-Erschließungsqualität adaptiert werden. Ebenfalls sollten Bestimmungen zu Radabstellplätzen präzisiert und neuen Mobilitätsformen gesetzlich verankert werden.

Mit Instrumenten der Vertragsraumordnung können Gemeinden ihren Handlungsspielraum bezüglich der Umsetzung nachhaltiger Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau erweitern und so freiwillig über die defizitären verpflichtenden öffentlich-rechtlichen Bestimmungen hinaus handeln. Dies obliegt aktuell allerdings noch dem politischen Wohlwollen, dem Engagement und dem Wissen der Gemeindebediensteten. Die Instrumente der Vertragsraumordnung können jedoch allgemeingültige gesetzliche Regelungen nicht ersetzen.

Ausblick

(von Lina Martin und Dominika Sterna)

Das komplexe Thema "Rechtsrahmen der Verankerung mobilitätsbezogener Maßnahmen im Neubau" ergibt weitere spannende Fragestellungen, deren Beantwortung den Rahmen dieser Seminararbeit sprengen würde. Folgende spannende Themenpunkte sind bei der Erarbeitung dieser Seminararbeit aufgetaucht und würden eine tiefergehende Betrachtung erfordern:

- Privatrechtliche Instrumente wurden bisher vorwiegend im Kontext größerer Städte betrachtet. Es bleibt die Frage offen, ob und inwieweit diese Instrumente auch auf kleinere oder mittlere Gemeinden übertragbar sind.
- Bei der Vertragsraumordnung handelt es sich um ein relativ neues hoheitliches Handlungsfeld. Eine Evaluierung der bisher erfolgten Vereinbarungen (z.B. Mobilitätsvertrag, Mobilitätsfonds...) hinsichtlich Wirkung, Übertragbarkeit und Umsetzbarkeit ist notwendig, um herauszuarbeiten, welche Inhalte zur Förderung nachhaltiger Mobilität im Wohnbau am besten geeignet sind, um folglich gesetzlich verankert zu werden.
- Diese Arbeit fokussiert sich auf die rechtlichen Bestimmungen im Neubau. Im Umgang mit dem Bestand gibt es großen Handlungs- und Forschungsbedarf.

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Schematischer Aufbau von Mobilitätsfonds (Selz, 2022)

Abb. 2: Plandarstellung der Stellplatzverordnung in Zürich (Parkplatzverordnung der Stadt Zürich)

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Gegenüberstellung der Stellplatzregulative der österreichischen Bundesländer und der Verankerung in den Gesetztestexten. (eigene Darstellung, 06.2023)

Tabelle 2: Zahl der minimal erforderlichen und der maximal zulässigen privaten Stellplätze für Personenwagen in Zürich in Prozent des Normalbedarfs gem. Art. 5 der Parkplatzverordnung (Art. 5 der Parkplatzverordnung der Stadt Zürich)

Quellen

Austria Tech (2019): Mobilität & Wohnen – Neue Herausforderungen und Chancen für Wohnbauträger, Mobilitätsanbieter und EntscheidungsträgerInnen. Wien

Berger, M. (2023): Mobilität und Mobilitätsmanagement [Vorlesungsfolien]. TUWEL. Online unter: <https://tuwel.tuwien.ac.at/course/view.php?id=53560>. [abgerufen am 22.05.2023]

Österreichische Raumordnungskonferenz (ÖROK) (2022): Die österreichweiten ÖV-Güteklassen. Rahmen, Struktur & Beispiele. online unter: https://www.oerok.gv.at/fileadmin/user_upload/O__ROK-Broschuere_Heft_10_O__V-Gu__teklassen.pdf. [abgerufen am 03.06.2023]

Parkplatzverordnung der Stadt Zürich: Verordnung über private Fahrzeugabstellplätze (Parkplatzverordnung) Gemeinderatsbeschluss vom 11. Dezember 1996 mit Änderungen bis 16. Dezember 2015

Parkplatzverordnung der Stadt Winterthur: Verordnung über Fahrzeugabstellplätze (Parkplatzverordnung, PPVO) vom 16. September 2019 (Stand 1. September 2020)

Rauch, F. und Schlosser, K. (2014): Untersuchung zu den Möglichkeiten der Kostenreduktion im Wohnbau durch Reduktion der Stellplatzverpflichtung. Innsbruck

raum & kommunikation GmbH (2014): Mobilitätskonzept Hauptbahnhof Wien - Planungsgebiet „Leben am Helmut-Zilk-Park“. Wien

Schopf, J., M.; Brezina, T. (2015): Umweltfreundliches Parkraummanagement. Leitfaden für Länder, Städte, Gemeinden, Betriebe und Bauträger. Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, Wien. online unter: http://www.ivv.tuwien.ac.at/uploads/media/Umweltfreundliches_Parkraummanagement.pdf. [abgerufen am 01.06.2023]

Reichsarbeitsministerium: Verordnung über Garagen und Einstellplätze (Reichsgaragenordnung). Berlin: Reichsarbeitsministerium 1939

Selz, E., Platzer, M., Kammerhofer, A., Berger, M., Kanonier, A., Weninger, K., Degros, A., Malderle, M., Monsberger, M., Baumgartner, B., Franz, G. (2022): Spannungsfeld privatrechtlicher und öffentlicher Instrumente zur Steuerung der wohnstandortbezogenen Mobilität. Berichte aus

Energie- und Umweltforschung des Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK). Wien

Stadt Graz | Verkehrsplanung (2020): Mobilitätsstrategie der Stadt Graz. Verkehrspolitische Leitlinie 2020, Graz. online unter:

https://www.graz.at/cms/dokumente/10321432_7765198/69f8300f/04_Verkehrspol_Leitlinie_einzelseiten_klein_neu.pdf. [abgerufen am 05.15.2023]

Umweltbundesamt (2021): Treibhausgas-Bilanz 2019 nach Sektoren. Online unter:

<https://www.umweltbundesamt.at/news210119/sectoren>. [aufgerufen am 18.05.2023]

VCÖ (2015): Wohnbau, Wohnumfeld und Mobilität, Schriftenreihe „Mobilität mit Zukunft“. Wien

VCÖ (2021): Bereits über 900.000 autofreie Haushalte in Österreich - fast die Hälfte in Wien. online unter: <https://vcoe.at/presse/presseaussendungen/detail/vcoe-bereits-ueber-900-000-autofreie-haushalte-in-oesterreich-fast-die-haelfte-in-wien>. [28.05.2023]

WKO: Stellplatzverpflichtung in Wien, Online unter: <https://www.wko.at/service/w/verkehrsbetriebsstandort/Stellplatzverpflichtung-in-Wien.html> (Stand 04.06.2023)

Verwendete Rechtsvorschriften:

Kärnten

Kärntner Bauordnung 1996 (K-BO 1996); LGBl.Nr. 62/1996 i.d.F. LGBl.Nr. 77/2022

Kärntner Parkraum- und Straßenaufsichtsgesetz (K-PSSt); LGBl.Nr. 55/1996 i.d.F. LGBl.Nr. 29/2020

Steiermark

Steiermärkisches Raumordnungsgesetz 2010(StROG); LGBl. Nr. 49/2010 i.d.F. LGBl. Nr. 84/2022 (XVIII. GPStLT RV EZ 2367/1 AB EZ 2367/2)

Steiermärkisches Baugesetz (Stmk. BauG); LGBl. Nr. 59/1995 i.d.F. LGBl. Nr. 108/2022 (XVIII. GPStLT IA EZ 2688/1 AB EZ 2688/4)

Burgenland

Burgenländisches Raumplanungsgesetz 2019(Bgld. RPG 2019); LGBl. Nr. 49/2019 i.d.F. LGBl. Nr. 34/2023 (XXII. Gp. RV 1758AB 1788)

Burgenländisches Baugesetz 1997(Bgld. BauG); LGBl. Nr. 10/1998 i.d.F. LGBl. Nr. 42/2022 (XXII. Gp. IA 1322AB 1337) [CELEX Nr. 32018L2001, 32019L0944]

Burgenländische Bauverordnung 2008(Bgld. BauVO 2008); LGBl.Nr. 63/2008 i.d.F. LGBl. Nr. 89/2022 [CELEX Nr. 32018L0844]

Wien

Wiener Garagengesetz 2008 (WGarG 2008); LGBl. Nr. 34/2009 i.d.F. LGBl. Nr. 61/2020, CELEX-Nr. 32018L0844

Bauordnung für Wien (BO für Wien); LGBl. Nr. 11/1930 i.d.F. LGBl. Nr. 70/2021, CELEX-Nr.: 32012L0018

Verordnung des Magistrat der Stadt Wien, MA 21 Stadtteilplanung und Flächenwidmung von 15. Dezember 2017 über die Festsetzung des Plandokument 8189, Pr. Zl. 2770/2017-GSK

Verordnung des Magistrat der Stadt Wien, MA 21 Stadtteilplanung und Flächenwidmung von 24. Mai 2018 über die Festsetzung des Plandokument 8112, Pr. Zl. 940222-2017-GSK

Niederösterreich

NÖ Raumordnungsgesetz 2014 (NÖ ROG 2014), LGBl. Nr. 3/201 i.d.F. LGBl. Nr. 99/2022

NÖ Bauordnung 2014 (NÖ BO 2014); LGBl. Nr. 1/2015 i.d.F. LGBl. Nr. 20/2022

NÖ Bautechnikverordnung 2014 (NÖ BTV 2014); LGBl. Nr. 4/2015 i.d.F. LGBl. Nr. 3/2023, CELEX-Nr.: 32018L0844

Oberösterreich

Oö. Raumordnungsgesetz 1994 (Oö. ROG 1994); LGBl.Nr. 114/1993 i.d.F. LGBl.Nr. 111/2022 (GP XXIX RV 290/2022 AB 338/2022 LT 11)

Oö. Bautechnikgesetz 2013 (Oö. BauTG 2013); LGBl.Nr. 35/2013 i.d.F. LGBl.Nr. 111/2022 (GP XXIX RV 290/2022 AB 338/2022 LT 11)

Oö. Bautechnikverordnung 2013(Oö. BauTV 2013); LGBl.Nr. 36/2013 i.d.F. LGBl.Nr. 96/2022 (RL (EU) 2018/844 vom 30. Mai 2018, ABl. Nr. L 156 vom 19.6.2018, S 75 [CELEX-Nr. 32018L0844])

Salzburg

Salzburger Raumordnungsgesetz 2009 (ROG 2009); LGBl Nr. 30/2009 i.d.F. LGBl Nr 103/2022
Salzburger Bautechnikgesetz 2015 (BauTG 2015); LGBl Nr 1/2016 i.d.F. LGBl Nr 62/2021 (Blg LT 16. GP: RV 487, AB 534, jeweils 4. Sess)

Tirol

Bauordnung 2022, Tiroler (TBO 2022); LGBl.Nr. 44/2022 i.d.F. LGBl.Nr. 62/2022

Stellplatzhöchstzahlenverordnung 2015; LGBl. Nr. 99/2015 i.d.F. LGBl. Nr. 83/2015

Vorarlberg

Stellplatzverordnung; LGBl.Nr. 24/2013 i.d.F. LGBl.Nr. 29/2011

Raumplanungsgesetz (RPG); LGBl.Nr. 39/1996 i.d.F. LGBl.Nr. 4/2022

Baugesetz (BauG); LGBl.Nr. 52/2001 i.d.F. LGBl.Nr. 85/2022