

Diploma Thesis



Stationary traffic and the effects of the parking space obligation especially on housing in Vienna

Submitted in satisfaction of the requirements for the degree of
Diplom-Ingenieurin
of the TU Wien, Faculty of Architecture and Planning

DIPLOMARBEIT

Der ruhende Verkehr und die Wirkungen der Stellplatzverpflichtung im Zusammenhang mit dem Wohnbau in Wien

ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades einer Diplom-Ingenieurin
eingereicht an der Technischen Universität Wien,
Fakultät für Architektur und Raumplanung, Institut für Raumplanung

von

Andrea Schaub, BSc

Matr.Nr.: 01227383

unter der Anleitung von

Em.O.Univ.Prof. Dipl.-Ing. Dr.techn. **Hermann Knoflacher**

Fakultät für Bauingenieurwesen
Institut für Verkehrswissenschaften
Technische Universität Wien,
Karlsplatz 13, A-1040 Wien

Wien, im März 2020



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Danksagung

An dieser Stelle möchte ich mich bei all jenen bedanken, die mich während meines Studiums, insbesondere dieser Diplomarbeit, unterstützt und begleitet haben.

Besonders danke ich meinem Betreuer, Prof. Hermann Knoflacher für den Impuls zum Thema. Weitergehend hat er die Erstellung meiner Arbeit mit seiner langjährigen Erfahrung und Expertise unterstützt, war für Fragen immer verfügbar und hat mich mit Hinweisen und Denkanstößen versorgt.

Verschiedene Unternehmen und Institutionen haben Informationen mit mir geteilt. Hierzu möchte ich mich in erster Linie bei den Personen vom Fach für die Interviews und der Exploreal GmbH für die Bereitstellung von Immobilienprojektdaten bedanken. Auch die Magistrate der Stadt Wien, welche wohl eine Häufung an Anfragen im Zuge der Erstellung meiner Diplomarbeit verbuchten, sollen nicht unerwähnt bleiben.

Ein großer Dank gilt meinem Freund Daniel. Er las die Arbeit Korrektur und unterstützte mich während der Erstellung – vor allem indem er zuhörte oder mit mir bei allfälligen Denk- und Schreibblockaden einen Ausweg suchte.

Auch möchte ich speziell meinen Eltern danken, dass sie mir mein Studium ermöglicht haben, mir Freiheiten gaben, sowie für mich da sind und waren.



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Kurzfassung

Parkende Kraftfahrzeuge sind im Straßenraum allgegenwärtig. Gleichzeitig ist besonders in Städten der Nutzungsdruck auf den öffentlichen Raum hoch. Wie kommt es dazu, dass der ruhende Verkehr so viel Fläche einnehmen darf? Welche Auswirkungen hat das?

In dieser Arbeit wird diesbezüglich zuerst die Entwicklung des ruhenden Verkehrs historisch betrachtet, danach wird auf die aktuelle Lage im Sinne einer Stellplatzbilanz, sowie der Flächenverteilung auf verschiedene Nutzungen, wie Verkehrsraum, Grünraum oder bebautes Gebiet eingegangen. Die Stellplatzverpflichtung steht ebenso im Zusammenhang mit dem ruhenden Verkehr: Sie schreibt die Errichtung privater Stellplätze bei Bauvorhaben vor. Dessen indirekte Wirkungen werden mit Sekundärliteratur betrachtet, die direkte Wirkung, die Stellplatzerrichtung, wird im Bereich des Wohnbaus quantitativ und qualitativ untersucht.

Die Stadt wurde von der Motorisierung stark geprägt. Parken war beispielsweise auf der Straße nicht immer erlaubt. Die bereits erwähnte Stellplatzverpflichtung gibt es seit 1939 und sollte ursprünglich den Straßenraum von parkenden Fahrzeugen befreien. Dies gelang bisher nicht, auch da die privaten Stellplätze deutlich teurer sind als öffentliches Parken. Die Parkraumbewirtschaftung zeigte weit größere Wirkungen: Ein Umstieg auf andere Verkehrsmittel erfolgte und die Überbelegung der Stellplätze verschwand.

Bezogen auf den Nutzungsdruck des öffentlichen Raumes ist dieser in den innerstädtischen Bezirken am höchsten. Werden die vorhandenen Stellplätze den Pkw-Zahlen gegenübergestellt, dann verfügen fast alle Bezirke über ausreichend Stellplätze, teilweise sind es sogar mehr Stellplätze als Personenkraftwagen.

Eine Wirkung der Stellplatzverpflichtung ist die Förderung des motorisierten Individualverkehrs, was eigentlich nicht den Zielen der Stadt Wien entspricht. Auch führen verpflichtende Stellplätze zu mangelnder Quantität oder Qualität im Wohnbau, da das Geld in (Tief-)garagen investiert werden muss. Dies wird auch von Personen aus dem Bauträgerinnen- und Bauträgerwesen bestätigt.

Aus diesen Gründen sollte die Stellplatzverpflichtung eigentlich nicht weiter verfolgt bzw. ausreichend angepasst werden. Eine genaue Analyse der vorhandenen Stellplätze, gemeinsam mit dem Fahrzeugbestand ermöglichen eine sinnvolle kleinräumige Gliederung. Zusätzlich sollten Anreize für die Organisation in Form von Sammelgaragen gegeben werden, da diese Chancengleichheit im Verkehrssystem ermöglichen und im Falle der Realisierung als Hochgaragen bei einer zu erwartenden Änderung des Bedarfs leicht umgenutzt werden können.



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Abstract

Parked vehicles are normal on roads, while actually the streets could also be used differently. Especially in cities there are a lot of different usages, which leads to pressure on public spaces. How did it come that parking uses so much public space? And what are the impacts of this?

First, this thesis analyzes the historical development regarding parking. Then the needed and given amount of parking spaces are investigated, whilst the distribution of all the various uses, such as traffic space, green space or built-up area in Vienna is described. The *parking space obligation* (“Stellplatzverpflichtung”) is also related to the stationary traffic: it regulates the construction of private parking spaces for construction projects. Its indirect effects are considered with secondary literature, whereas the direct effect, the construction of parking spaces, is examined quantitatively and qualitatively in the area of residential construction.

Vienna was strongly shaped by motorization. For example, parking was not always allowed on the street. The parking space obligation mentioned above has been existing since 1939 and was originally intended to free the street area from parked vehicles. So far, this has not been achieved, also because private parking is significantly more expensive than public parking. The *public parking space regulation system* showed far greater effects: a switch to other modes of transport and less overuse of parking spaces took place.

The pressure of use of public space is highest in the inner-city districts. Comparing the available parking spaces with the passenger vehicle numbers, then almost all districts have sufficient parking spaces, sometimes there are even more parking spaces than registered passenger cars.

One effect of the parking space obligation is the promotion of motorized private transport, which does actually not correspond to the municipal goals regarding transportation. Obligatory parking spaces also lead to a lack of quantity or quality in residential construction, since the money has to be invested in (often underground) garages. People from the property development sector confirmed this theory.

For these reasons, the parking space obligation should not be pursued further or at least be adjusted sufficiently. A precise analysis of the existing parking spaces, together with the vehicle stock, is needed to enable a meaningful small-scale regulation. In addition, the city should give incentives for the organization in form of collective garages, because these make the needed equal opportunities in the transport system possible. If they are constructed above ground, they can also be easily reused in case of changed demand.



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Gliederung

1	Einleitung.....	1
1.1	Motivation.....	3
1.2	Vorgehensweise.....	7
1.2.1	Systemabgrenzung.....	7
1.2.2	Forschungsfragen und Methoden.....	9
1.3	Begriffsdefinitionen.....	11
2	Historischer Abriss des (ruhenden) Verkehrs in Wien.....	13
2.1	Städtebauliche und demographische Grundlagen.....	13
2.1.1	Entwicklung der Stadt Wien.....	15
2.1.2	Entwicklung in Zahlen.....	47
2.2	Rechtliche Rahmenbedingungen für den ruhenden Verkehr.....	57
2.2.1	Anfängliche Regelungen und die (Vorläufer der) Straßenverkehrsordnung.....	57
2.2.2	Bauordnung und Wiener Garagenordnung.....	73
2.2.3	Gesetze über die Wohnbauförderung.....	83
2.3	Wiener Anreize für den Zielverkehr.....	87
2.3.1	Parkraumbewirtschaftung.....	87
2.3.2	Park & Ride-Anlagen für den Verkehr aus den Bundesländern.....	93
2.4	Verkehrliche Kennzahlen.....	95
2.4.1	Kfz-Bestand.....	95
2.4.2	Motorisierungsgrad.....	101
2.4.3	Modal Split.....	107
2.4.4	Pkw-Pendelverkehr.....	109
3	Aktuelle Lage.....	113
3.1	Flächenverteilung.....	113
3.2	Stellplatzzahlen.....	117
3.2.1	Straßenraum.....	117
3.2.2	Garagen.....	121
3.2.3	Stellplatzbilanz.....	127
4	Die Stellplatzverpflichtung.....	135
4.1	Wirkungen und Einflüsse.....	135
4.1.1	Förderung des motorisierten Individualverkehrs und der Zersiedelung.....	135
4.1.2	Wirkungen im Wohnbau.....	139
4.1.3	Einflüsse: Trends in der Mobilität.....	145
4.2	Stellplatzerrichtung im Wohnbau.....	151
4.2.1	Rolle von Stellplätzen bei aktuellen Wohnbauprojekten.....	151
4.2.2	Bauträgerinnen- und Bauträger-Sicht.....	163
5	Zusammenfassung.....	173
6	Verzeichnisse.....	177
6.1	Verwendete Abkürzungen.....	177
6.2	Abbildungsverzeichnis.....	179
6.3	Tabellenverzeichnis.....	185
6.4	Literaturverzeichnis.....	187
7	Anhang.....	199



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

„First we shape the cities – then they shape us.“

Jan Gehl, Stadtplaner und Architekt



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

1 Einleitung

Der Straßenraum als öffentliches Gut steht allen zur Verfügung. Er kann beispielsweise zur Abwicklung von Wegen mit verschiedenen Fortbewegungsmitteln oder für Freizeitaktivitäten wie Spaziergänge und Straßenfeste genutzt werden. Ebenso kann die zur Verfügung stehende Fläche für das Abstellen von Fahrzeugen verwendet werden, was die anderen Nutzungen allerdings einschränkt.

Neben der Einschränkung anderer Nutzungen gibt es die stadtplanerische Erkenntnis, dass das Vorhandensein von Stellplätzen einen verstärkenden Effekt auf den motorisierten Individualverkehr hat. Das Vorhandensein von Stellplätzen steht damit im Gegensatz zu dem von der Stadt Wien genannten Ziel, bis 2030 80 Prozent der Wege im Umweltverbund, das heißt mit den öffentlichen Verkehrsmitteln, dem Fahrrad oder zu Fuß, zurückzulegen.

Dass der öffentliche Raum für das Abstellen von Fahrzeugen genutzt wird, war nicht immer so. Wie wurde dem ruhenden Verkehr so viel Platz im begrenzten öffentlichen Raum gegeben? Im Rahmen dieser Arbeit werden hierzu für die Stadt Wien die städtebauliche und verkehrliche Entwicklung, sowie gesetzliche Ge- und Verbote in Bezug auf den ruhenden Verkehr untersucht.

Darüber hinaus ist eine Betrachtung der Flächenverteilung im Stadtgebiet erforderlich, gemeinsam mit der Nachfrage nach Stellplätzen, um den Nutzungsdruck auf der Straße zu quantifizieren. Dieser ist beispielsweise auch von den vorhandenen Grünräumen oder Verkehrsflächen abhängig. Es ist bekannt, dass Wien 50 Prozent Grünfläche besitzt, jedoch wird diese Arbeit aufzeigen, dass in einzelnen Bezirken die Versorgung verbesserungswürdig ist.

Eine Möglichkeit, den öffentlichen Raum von parkenden Fahrzeugen zu befreien, ist die bereits vorhandene gesetzliche Stellplatzverpflichtung, welche die Errichtung privater Stellplätze bei Neu- und Zubauten vorschreibt. Allerdings ist nach heutigem Wissensstand der Raumplanung bekannt, dass auch diese einer Überarbeitung bedarf – es sind nicht mehr nur positive Wirkungen, welche mit dieser verbunden werden. Diese Arbeit befasst sich mit diesen Wirkungen und den bereits vorhandenen Änderungsvorschlägen. Außerdem werden anhand von konkreten Aussagen einiger Bauträgerinnen und Bauträger die praxisnahen Gedanken und Ideen diesbezüglich untersucht.

1.1 Motivation

Zentrales Thema dieser Arbeit ist der ruhende Verkehr in Wien. Maßgebend für die Auseinandersetzung mit dieser Thematik waren für die Autorin drei aktuelle Vorgänge bzw. Ziele, welche durch den ruhenden Verkehr beeinflusst werden:

1. Rückgewinnung der Straße als Lebensraum
2. Verringerung der (zukünftigen) Flächenversiegelung
3. Veränderung des Modal Splits zu Gunsten des Umweltverbunds

Rückgewinnung der Straße als Lebensraum

Die Straße wird von verschiedenen Personen für verschiedene Aktivitäten genutzt. Der Raum ist allerdings begrenzt und besonders in Städten ist der Nutzungsdruck hoch, da sich viele Personen diese Flächen teilen. Der öffentliche Raum wird zur Freizeit oder auch vom Verkehr, beispielsweise durch Gehen, Radfahren, Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel oder die Nutzung eines motorisierten Individualverkehrsmittels genutzt. Teilweise wird der öffentliche Raum für bestimmte Zeit eingeschränkt, etwa durch Veranstaltungen oder Schanigärten. Der Raum ist hierbei jedoch meist noch zugänglich und nutzbar. Anders hingegen ist es bei parkenden Kraftfahrzeugen: Diese lassen keine weitere Nutzung zu und die Dauer der Blockierung ist im Vergleich zu anderen Nutzungen, wie dem fließenden Verkehr, besonders lange (Fahrzeuge stehen durchschnittlich 23 Stunden am Tag). Abgesehen von der eingeschränkten Nutzung für andere Personen, gelten laut aktuellen wissenschaftlichen Analysen Stellplätze eher als negative und abwertende Elemente für die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums,¹ und zugeparkte Straßen können kein Gefühl der Geborgenheit vermitteln.² Um die Straße wieder vermehrt als Lebensraum für Menschen nutzen zu können, ist eine Untersuchung des ruhenden Verkehrs bedeutsam.

Verringerung der (zukünftigen) Flächenversiegelung

Durch Verbauung für Siedlungs- und Verkehrszwecke, Freizeitwecke oder Abbaufächen werden in Österreich knapp 12 ha täglich an Fläche neu in Anspruch genommen.³ Versiegelt, also wasser- und luftundurchlässig gemacht, wurden im Jahr 2018 41 Prozent

¹ vgl. Knoflacher, Hermann (2017), S. 179.

² vgl. Notz, Jos Nino (2017), S. 16.

³ Umweltbundesamt GmbH (2020).

davon.⁴ Diese versiegelten Flächen tragen dann zur Entstehung von städtischen Wärmeinseln bei, oder erschweren die Versickerung oder Speicherung von Wasser.⁵ Im Rahmen einer nachhaltigen Nutzung des Bodens strebt die europäische Kommission deshalb bis 2050 einen EU-weiten Netto-Null-Flächenverbrauch an.

Die größten Anteile der Bodenversiegelung fielen im Jahr 2018 auf den Wohnbau und Gewerbebetriebe mit 40 Prozent, sowie auf Straßen- und Parkanlagen mit 20 Prozent.⁶ Das Phänomen der Zersiedelung hat hier einen besonderen Einfluss: Die Wege verlängern sich, und die Erschließung geht mit erhöhtem Flächenverbrauch einher. Zersiedelte Orte können außerdem aufgrund unrentablem und damit fehlendem öffentlichen Angebot meist nur mit einem motorisierten Individualverkehrsmittel aufgesucht werden, welches sowohl fahrend als auch stehend besonders viel Fläche pro Person benötigt. Damit steigt die Flächeninanspruchnahme zusätzlich.

Da der fließende motorisierte Individualverkehr Stellplätze an Quelle und Ziel braucht, kann andersherum davon ausgegangen werden, dass ohne ein derartig ausreichendes Angebot die Erreichbarkeit von zersiedelten Gebieten erschwert wird. Damit verlieren diese an Attraktivität und es kann der zukünftige Flächenverbrauch und die Flächenversiegelung reduziert werden.

Veränderung des Modal Splits zu Gunsten des Umweltverbunds

Die Stadt Wien hat sich zum Ziel gesetzt, den Modal Split umweltfreundlicher zu gestalten. Konkret sollen bis 2025 80 Prozent der Wege mit dem Umweltverbund zurückgelegt werden.⁷ Bis 2030 sollen es laut Smart City Wien Rahmenstrategie 85 Prozent und 2050 deutlich mehr als 85 Prozent im Binnenverkehr sein.⁸ Mit Stand 2017 liegt der Anteil des Umweltverbunds am Modal Split bei 73 Prozent⁹. Um die Ziele zu erreichen ist bisherige Strategie der Stadt, den Umweltverbund zu fördern, Einschränkungen für den motorisierten Individualverkehr werden jedoch nicht genannt. In der Vergangenheit Wiens waren es aber auch Restriktionen, wie die Parkraumbewirtschaftung, welche einen Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel begünstigten. Die Dominanz einer Nutzung im öffentlichen

⁴ Laufer, Nora (2019).

⁵ vgl. Europäische Kommission (2012), S. 15–16.

⁶ vgl. Laufer, Nora (2019).

⁷ vgl. Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18 Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hrsg.) (2014), S. 106.

⁸ vgl. Magistrat der Stadt Wien (Hrsg.) (2014), S. 14.

⁹ Stadt Wien – <https://data.wien.gv.at> (2020).

Raum, wie jener des motorisiertem Individualverkehrs, geht zwangsläufig einher mit deren wahrgenommenem Stellenwert und bewirkt eine diesbezügliche Orientierung der Menschen.¹⁰ Der ruhende Verkehr wird deshalb in dieser Arbeit nicht nur als direkte Stellschraube für den motorisierten Individualverkehr, sondern auch als indirekter Faktor für die Nutzung des Umweltverbunds betrachtet.

Ausgehend von diesen drei aktuellen Themen ergibt sich der ruhende Verkehr als ein Faktor, der in mehreren Schlussfolgerungen eine Rolle spielt. Es erscheint daher sinnvoll, die Auswirkungen des ruhenden Verkehrs genauer zu analysieren und eventuelle Maßnahmen zur Reduktion zu verfolgen. Die Analyse soll dabei durchaus aus einer historischen Betrachtung heraus erfolgen und auch die Stellplatzverpflichtung im Wohnbau umfassen: Werden dadurch Stellplätze im öffentlichen Bereich reduziert bzw. verlagert? Geht damit vielleicht erst recht eine Förderung des motorisierten Individualverkehrs einher, die noch mehr Platz des öffentlichen Raumes fordert? In dieser Arbeit werden jene Wirkungen um aktuelle Erfahrungen aus der Praxis im Bauträgerinnen- und Bauträgerwesen ergänzt.

¹⁰ vgl. Apel, Dieter (1995), S. 107-108; Apel, Dieter (2012), S. 114, zitiert nach vgl. Notz, Jos Nino (2017), S. 17.

1.2 Vorgehensweise

1.2.1 Systemabgrenzung

Wie in der Motivation erörtert, beschäftigt sich diese Arbeit mit dem ruhenden Verkehr in Wien. Räumliche Grenze bildet die administrative Grenze Wiens. Die zeitliche Abgrenzung beginnt um 1850 und endet Anfang 2018 bzw. in besonderen Fällen auch 2019 oder 2020. Thematisch wird der Fokus zum einen auf die historische Entwicklung des Parkens in Wien, konkret die städtebauliche und verkehrliche Entwicklung, insbesondere Parken auf der Straße und die Stellplatzverpflichtung, gelegt. Zum anderen befasst sich die Arbeit mit den Zusammenhängen zwischen dem Vorhandensein von Stellplätzen allgemein, dem Bau von privaten Abstellplätzen im besonderen, und dem Wohnbau.

1.2.2 Forschungsfragen und Methoden

Die vorliegende Arbeit beschäftigt sich mit folgenden Forschungsfragen:

Wie hat sich der (ruhende) Verkehr in Wien entwickelt?

Die Betrachtung der Entwicklung ist wesentlich, um die Stadt besser zu verstehen und um herauszufinden, wie dem ruhenden Verkehr Platz eingeräumt wurde. Der ruhende Verkehr wird allerdings nicht isoliert betrachtet, ist er ein Resultat der Verkehrsmittelnutzung und des Pkw-Besitzes. Der Straßenverkehr im allgemeinen hängt wiederum stark mit dem Wohnen zusammen, denn es beginnen oder enden der Großteil aller Wege bei der Wohnung¹¹. Rechtliche Rahmenbedingungen für den ruhenden Verkehr werden in ihrer Geschichte und zum jetzigen Stand beleuchtet, sie bilden eine Grundlage für die unterschiedlichen Entwicklungen.

Für die Beantwortung dieser Frage wird vor allem Sekundärliteratur herangezogen, die Rechtsnormen werden im Original untersucht. Quantitative Bevölkerungs- und Wohnungsstatistiken untermauern die geschichtliche Analyse.

Welche Flächen beansprucht der ruhende Verkehr?

Sowohl die aktuelle Flächeninanspruchnahme des ruhenden Verkehrs, als auch das Verhältnis zu anderen Verkehrsflächen, sowie zu Freizeit- und Erholungsräumen oder dem bebauten Raum allgemein haben Einfluss auf die Lebensqualität. Die Bevölkerung, welche Kraftfahrzeuge besitzt, benötigt allerdings Stellplätze. Deshalb wird auch untersucht, wie das Stellplatzangebot zur Nachfrage der Wohnbevölkerung steht.

Hierbei werden quantitative Daten sowohl zu den Flächen, als auch den Stellplatz- und Kraftfahrzeug- bzw. Personenkraftwagenzahlen untersucht.

Worauf wirkt sich die Stellplatzverpflichtung aus und welche zukünftigen Umstände haben Einfluss auf die weitere Entwicklung?

Die Stellplatzverpflichtung wirkt direkt auf die Zahl der privaten Stellplätze bei Wohn- und Geschäftsgebäuden, und damit beispielsweise indirekt auf die Gesamtherstellungskosten und in weiterer Folge auf die Mieten. Sie kann als Möglichkeit zur Befreiung des öffentlichen Raumes von parkenden Fahrzeugen gesehen werden. Neben diesen Wirkungen haben Trends in der Mobilität wie Mobility as a Service, autonome Fahrzeuge oder auch

¹¹ vgl. UIV Urban Innovation Vienna GmbH (2019).

eine Veränderung der gesellschaftlichen Statussymbole einen Einfluss auf die (zukünftige) Notwendigkeit der Stellplatzverpflichtung.

Dieser Frage wird zu einem großen Teil mit Sekundärliteratur nachgegangen. Die Wirkungen auf den Wohnungsmarkt werden quantitativ überprüft.

Wie wirkt die Stellplatzverpflichtung im speziellen auf den Wohnbau? Wie denken Bauträgerinnen und Bauträger darüber?

Hierbei werden Wiener Wohnbauprojekte, welche zwischen 2017 und 2019 fertiggestellt wurden, quantitativ analysiert. Wo wird gebaut, wo befinden sich die meisten Stellplätze? Abschließend führen qualitative Interviews mit Expertinnen und Experten aus dem Bauwesen zu neuen Erkenntnissen im Umgang der Bauträgerinnen und Bauträger mit der Stellplatzverpflichtung.

1.3 Begriffsdefinitionen

Nachfolgend werden besondere Begriffe, welche in der Arbeit verwendet werden, genauer erläutert. Einen Sonderfall bieten die Begriffe Mobilität und Verkehr, weshalb sie abschließend genauer erläutert werden.

Car-Sharing

Autos werden gemeinsam genutzt. Es kann sich um stationäres oder free-floating (ohne fixe Stationen) Car-Sharing handeln.

Fortbewegungsmittel:

Damit sind sowohl Fahrzeuge, als auch die Mittel des Menschen selbst zur Ortsveränderung gemeint.

Gehende/Gehen

Als Gehende oder Personen, welche sich zu Fuß bewegen werden auch jene erachtet, welche sich mit Hilfsmitteln, welche durch Schrittgeschwindigkeit gekennzeichnet sind, bewegen. Dies gilt auch für die Definition der Fortbewegungsart Gehen.

Mobility as a Service

Dienstleistung, welche verschiedene Mobilitätsangebote vereint und mit one-stop-shop-Prinzip an die Kundinnen und Kunden bringt. Die Bezahlung kann pay-as-you-go basiert sein, oder auch monatliche Tarife oder Pakete anbieten.

Ride-Hailing

Das Benutzen privater Taxi-Services, populäre Anbieter sind Uber oder Lyft.

Ride-Sharing

Fortbewegungsart mit dem eigentlich motorisierten Individualverkehr, bei welcher die Wege geteilt werden. Dies wird beispielsweise durch Mitfahrbörsen oder im Rahmen von Ride-Hailing ermöglicht.

Umweltverbund

Die Zusammenfassung der Fortbewegungsarten Gehen, Fahrradfahren und Nutzung des öffentlichen Verkehrs.

Mobilität und Verkehr

Mobilität und Verkehr stellen einen Sonderfall in den Begriffsdefinitionen dar, da sie oft synonym verwendet werden, was eine genaue Abgrenzung erschwert. Zunächst wird kurz darauf eingegangen, welche Begriffsdefinitionen es bisher gab, danach werden jene für diese Arbeit erläutert.

In den 1960er-Jahren bezeichnete Mobilität noch vorwiegend die Häufigkeit von Wohnsitzwechseln im Rahmen der Bevölkerungsstatistik¹², während heutzutage darunter oft die Häufigkeit von Ortsveränderungen je Person und Zeitrahmen,¹³ also zum Beispiel die Anzahl der Wege pro Person und Tag, verstanden wird. Verkehr wurde immer schon als Beförderung oder Ortsveränderung von Personen, Gütern oder Nachrichten definiert, wobei teilweise der Fokus auf der Bewegung mittels Fahrzeugen lag.¹⁴

In dieser Arbeit werden Mobilität und Verkehr in Anlehnung an die Definitionen von Canzler und Knie (1998)¹⁵ wie folgt verwendet, wobei die heute übliche, synonyme Verwendung der Begriffe nicht ausgeschlossen werden kann:

- Mobilität ist als die Bewegung in möglichen Räumen zu verstehen, also alles was an Ortsveränderungen für Personen und Güter möglich ist.
- Verkehr bezeichnet die Ortsveränderung in konkreten Räumen, inklusive den Fortbewegungsmitteln, was ihn damit zum Mittel der Ausführung von Mobilität macht.

Besonders die für den Begriff Mobilität verwendete Definition unterscheidet sich stark von den historisch genannten, weshalb nun noch weitere Begriffe im Zusammenhang mit Mobilität erläutert werden:

- Erzwungene Mobilität bedeutet, dass ein Weg zwanghaft zurückgelegt werden muss, oft im Zusammenhang damit, dass Start oder Ziel nicht frei gewählt wurden.
- Mobilitätsangebote sind die Zusammenfassung verschiedener Fortbewegungsmittel für die Bewegung im möglichen Raum.

Der ruhende Verkehr, das zentrale Thema, umfasst in dieser Arbeit den geparkten motorisierten Individualverkehr.

¹² vgl. Duden (1966), zitiert nach Schopf, Josef Michael (2001), S. 4.

¹³ vgl. Steierwald und Kühne (1994), zitiert nach Schopf, Josef Michael (2001), S. 7.

¹⁴ vgl. Schopf, Josef Michael (2001), S. 6.

¹⁵ vgl. Canzler und Knie (1998), zitiert nach Schopf, Josef Michael (2001), S. 7.

2 Historischer Abriss des (ruhenden) Verkehrs in Wien

Der ruhende Verkehr und der fließende Verkehr hängen unmittelbar zusammen. Bei einer Ortsveränderung werden nicht nur Personen und Güter verschoben, auch das Fahrzeug fährt mit und ruht beim Individualverkehr danach wieder. Ohne fahrende Pkw werden auch keine bzw. weniger Stellplätze für diese benötigt. Ob mehr Pkw zu mehr Stellplätzen führen müssen oder die Wirkungsrichtung umgekehrt ist, ist in den historischen Entwicklungsansichten unterschiedlich. Dieses Kapitel untersucht neben dem (ruhenden und fließenden) Verkehr auch die städtebauliche Entwicklung, mitsamt den Wohnverhältnissen und Bevölkerungsveränderungen, denn

„In der Stadt [...] sind Versorgen, Verkehr und Wohnen wichtige Notwendigkeiten. Keines ist isoliert möglich, jeder ist auf den anderen und jede Institution auf die andere angewiesen.

Der Stadt eigentümlich sind daher: Zusammenfügen, Zusammenleben, Koordinieren vieler Gegebenheiten und Erfordernisse wirtschaftlicher und menschlicher Art.

Das Mittel der Koordinierung ist Organisation.“¹⁶

Wo sich die Stadt ausdehnte und welche Lebensumstände vorlagen ist von besonderer Bedeutung, da diese die Lebensqualität und Verkehrsumstände beeinflussen. Zur vertieften Verkehrsentwicklung werden gesondert die den Verkehr betreffenden rechtlichen Rahmenbedingungen untersucht, sowie verschiedene Kennzahlen über die Zeit beleuchtet.

2.1 Städtebauliche und demographische Grundlagen

Die Entwicklung Wiens ist von einem starken Bevölkerungswachstum bis zu den Weltkriegen geprägt, welches Wohnungsnot und dementsprechend Verkehr erzeugte. Das Leben während des Krieges war eher ein Ausnahmezustand, danach konnte sich die Stadt lange nicht erholen und keinen Bevölkerungszuwachs verzeichnen. Die Massenmotorisierung und später der Fall des eisernen Vorhangs änderte die Gegebenheiten und führten zu einer stetig wachsenden Stadt, welche seitdem mit neuen Herausforderungen zu kämpfen hat.

¹⁶ Kühn, Erich (1957), S. 205.

2.1.1 Entwicklung der Stadt Wien

Die historischen Ereignisse werden ab dem Wien mit den Ausmaßen des 1. Bezirks, rundherum die Vorstädte (getrennt durch den Glacis und die Stadtmauer, heute ungefähr Ring und Kai) und die Vororte (getrennt durch den Linienwall, heute ungefähr Gürtel) beleuchtet (Abbildung 1).¹⁷

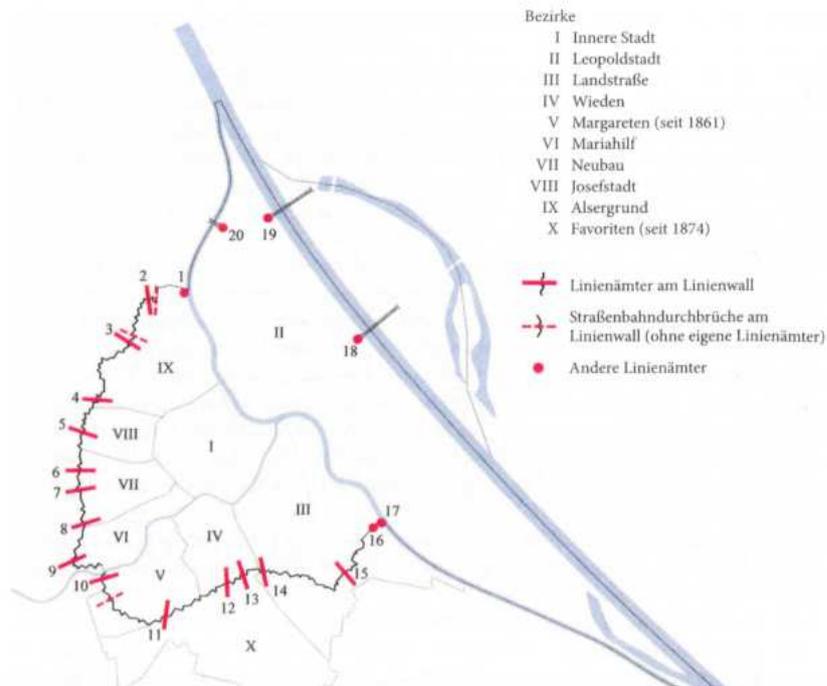


Abbildung 1: Der Linienwall um 1890. Quelle: Hauer, Friedrich und Verein für Geschichte der Stadt Wien (Hrsg.) (2014), S. 30.

Vorindustrielle Zeit bis Anfang des 20. Jahrhunderts

In der vorindustriellen Zeit existierte keine Trennung zwischen Öffentlichkeit und Privatheit: Die Straße wurde für das Leben und Arbeiten genutzt,¹⁸ in Gebäuden wurde gearbeitet und gewohnt, wobei die arbeitenden Personen dann oft auch in den zugehörigen Gebäuden wohnten.¹⁹

Im Jahr 1704 wurde zwischen den Vorstädten und Vororten ein Linienwall gebaut, welcher neben der Verteidigung eher der Einnahme von Steuern diente.²⁰ Dort wurde ab 1829²¹ auch die sogenannte ‚Verzehrungssteuer‘ erhoben, welche das Leben innerhalb des Walls vergleichsweise um etwa 10 Prozent erhöhte.²² Dies führte zu einem wesentlich

¹⁷ vgl. Kurz, Ernst (1981), S. 8.

¹⁸ vgl. Apel 1995, S. 92-93 zitiert nach Notz, Jos Nino (2017), S. 5.

¹⁹ Hösl, Wolfgang und Pirhofer, Gottfried (1988).

²⁰ vgl. Hauer, Friedrich und Verein für Geschichte der Stadt Wien (Hrsg.) (2014), S. 22.

²¹ vgl. ebenda, S. 22.

²² vgl. Hösl, Wolfgang und Pirhofer, Gottfried (1988), S. 54.

stärkeren Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum außerhalb der Vorstädte, es wurden Zinshäuser mit Klein- und Kleinstwohnungen für die Arbeiterpopulation gebaut und die Industrie siedelte sich aufgrund günstigerer Rohstoffe an.²³ Innerhalb des Walls blieben allerdings die Manufaktur-Cluster im 6. und 7. Bezirk bestehen,²⁴ und auch im Bereich der Landwirtschaft wurden in den inneren Bezirken signifikante Mengen an Obst und Gemüse angebaut.²⁵

Neben steuerlichen Unterschieden wirkte auch das Mietrecht auf eine Ansiedlung außerhalb des Linienwalls: Im 1. Bezirk musste die Miete halbjährlich voraus gezahlt werden, was sich nur die Wohlhabenden leisten konnten, während dies in den Vorstädten vierteljährlich und in den Vororten nur monatlich oder 14-tägig nötig war. Vierteljährliche Vorauszahlung war für die Kleinbürgerlichen nur mit Untervermietung möglich.²⁶

Das Bevölkerungswachstum außerhalb des Linienwalls wurde auch durch die Eisenbahnen, welche davor endeten,²⁷ gefördert. Ein Vorteil des schienengebundenen Verkehrs ist, dass Wohnen und Arbeiten nicht mehr am selben Ort stattfinden müssen.²⁸ Gleichzeitig verläuft die Stadtentwicklung linear entlang der Bahnen (Zersiedelung wurde erst durch das Automobil möglich).²⁹ Die Bahnhofvorplätze wurden zu beliebten Plätzen der Stadt. Auch die Straßen, welche von den Bahnhöfen ins Zentrum führten, wie beispielsweise die Mariahilfer Straße, entwickelten sich (vermehrt) zu Geschäftsstraßen. Generell war die Stadt sehr monozentrisch auf die Innere Stadt ausgerichtet, des Kaisers Residenz stellte das Zentrum des Kaiserreiches dar.³⁰

Die Arbeiterbevölkerung außerhalb und Arbeit innerhalb führte morgens und abends zu starken Pendlerinnen- und Pendlerströmen.³¹

Mit der industriellen Revolution wurde die Verkehrs- und Transportfunktion der Straße wichtiger, was auch mit der Trennung in Gehsteig und Fahrbahn einherging.³² Die Verkehrsmittel der damaligen Zeit waren Lohnwagen, Fiaker und Comfortables (diese

²³ vgl. ebenda, S. 55–56; vgl. Hödl, Johann (2015), S. 100.

²⁴ vgl. Hauer, Friedrich und Verein für Geschichte der Stadt Wien (Hrsg.) (2014), S. 31.

²⁵ vgl. ebenda, S. 47.

²⁶ vgl. Hösl, Wolfgang und Pirhofer, Gottfried (1988), S. 55.

²⁷ vgl. Hödl, Johann (2015), S. 101.

²⁸ vgl. Steierwald, Gerd (Hrsg.) (2005), S. 155.

²⁹ vgl. ebenda, S. 155.

³⁰ vgl. Scheuven, Rudolf u.a. (2016), S. 38–39.

³¹ vgl. Hösl, Wolfgang und Pirhofer, Gottfried (1988), S. 56.

³² vgl. Apel 1995, S. 92f zitiert nach Notz, Jos Nino (2017), S. 5.

verkehrten für Einzelfahrten zwischen der Stadt und den Vorstädten), sowie die Zeiselwägen für Gruppenfahrten außerhalb des Linienwalls.³³ Letztere hatten eigens zugewiesene Standplätze, welche von 4-22 Uhr benutzt werden konnten.³⁴ Als Massenverkehrsmittel im Stadtgebiet und den Vorstädten entwickelte sich der liniengebundene Stellwagen.³⁵

Neben all den erwähnten Verkehrsmitteln war natürlich auch das Gehen vorherrschend, sodass die Stadt Wien um 1850 rückblickend als Fußgängerinnen- und Fußgängerstadt bezeichnet wird.³⁶

Damals waren die Straßen noch ruhig, was auf die Wohnqualität und -präferenzen wirkte. Die Wohnung an der Hauptverkehrsstraße war beliebt, wohnen im Hinterhaus oder in einer Seitengasse bedeutete sozialen Abstieg. Heute ist dies kaum vorstellbar, denn durch die Einführung des motorisierten Verkehrs hat sich dies umgekehrt – an der Straße voll Lärm möchte niemand mehr wohnen, weshalb es die Bevölkerung ins Grüne zieht, was dort bei zunehmender Besiedelung auch zu mehr Verkehr und damit Lärm führt.³⁷

Als 1850 die Vorstädte eingemeindet wurden, wodurch die Hauptstadt auf eine Bevölkerung von knapp 500 000 Personen anwuchs,³⁸ änderte sich bezüglich der Lebensumstände (hohe Mieten, steuerliche Unterschiede, viel Verkehr in den Morgen- und Abendstunden), wenig. Allerdings begann mit der Eingemeindung der Bau der Ringstraße, welcher wie die Donauregulierung mit Baustart 1869/70 zusätzliche Arbeitsplätze in der Stadt erzeugte.³⁹ Die Donauregulierung schaffte auch neues Bauland, was zu einem Bauboom im 2. und 20. Bezirk führte.⁴⁰ In Währing entstand zu dieser Zeit das Cottage-Viertel, welches als großen Nachteil die fehlende öffentliche Verkehrsanbindung hatte. 1884 wurde dies durch die Pferdetramway in der Währinger Straße korrigiert.⁴¹ Die Pferdetramway war auch in Favoriten und Brigittenau maßgebend, da sich dadurch eine Verdichtung der Bebauung entwickelte.⁴² Weitere Pferde-Tramway-Linien führten radial

³³ vgl. Kurz, Ernst (1981), S. 77.

³⁴ vgl. Hödl, Johann (2015), S. 34.

³⁵ vgl. Kurz, Ernst (1981), S. 77, 79.

³⁶ vgl. Scheuven, Rudolf u.a. (2016), S. 16.

³⁷ vgl. Steierwald, Gerd (Hrsg.) (2005), S. 152, 154.

³⁸ vgl. Kurz, Ernst (1981), S. 8.

³⁹ vgl. ebenda, S. 6; vgl. Hösl, Wolfgang und Pirhofer, Gottfried (1988), S. 13.

⁴⁰ vgl. Scheuven, Rudolf u.a. (2016), S. 39.

⁴¹ vgl. Kurz, Ernst (1981), S. 83.

⁴² vgl. ebenda, S. 93.

von den Grenzen des Linienwalls zur Ringstraße, in der Inneren Stadt hingegen war kein Platz für die Gleise.⁴³ Insgesamt bewältigte dieses Verkehrsmittel 75 Prozent des Nahverkehrsaufkommens.⁴⁴

Um 1890 wurden die Vororte eingemeindet, wodurch Wien 1,4 Mio. Einwohnerinnen und Einwohner erlangte.⁴⁵ Damit wurden sowohl die Grenze als auch der Umfang der Verzehrungssteuer verändert, was die Differenzen in den Lebenshaltungskosten bezüglich Gütern ausräumte.⁴⁶ Für die Verbesserung des Straßennetzes wurde 1893 den Besitzerinnen und Besitzern von über 1250 Häusern in der Inneren Stadt, Landstraße, Wieden Mariahilf und Rudolfsheim 16-jährige Steuerbefreiung für den Umbau des Hauses zugunsten der Beseitigung von verkehrsbehindernden Straßenengen angeboten, über 750 setzten dies um.⁴⁷ Die hohen Geschoßflächenzahlen in der Stadt und damit verbundenen extrem hohen Siedlungsdichten, welche ein erhöhtes Verkehrsaufkommen erzeugten, führten zu einem dichten Straßenbahnnetz in Wien.⁴⁸ Gegen Ende des Jahrhunderts ging die Dampfstadtbahn (Abbildung 2) in Betrieb, welche in den Cottagevororten entlang des Wientals wie Hietzing, oder entlang der Vorortelinie in Lainz oder Gersthof eine siedlungsfördernde Wirkung hatte.⁴⁹ Die Vorortelinie verband nicht nur die Wohnsiedlungen, auch 30 Prozent der Industrie- und Gewerbebetriebe Wiens hatten sich dort niedergelassen.⁵⁰

Die Mietshäuser, welche aufgrund der vielen Bewohnerinnen und Bewohner gebaut wurden, sollten möglichst bald bezogen werden, auch wenn diese noch baufeucht waren. Es fanden sich sogenannte ‚Trockenwohner‘, welche diese zu günstigen Mieten bewohnten. Es handelte sich meist um sozial schwache und kinderreiche Familien, die Mietdauer betrug im Schnitt zwei Jahre – dann zogen diese in den nächsten feuchten Neubau. Die günstige Miete blieb allerdings nicht ohne Folgen: Krankheiten der Atemwege und Schwindsucht gingen mit diesen Wohnumständen einher.⁵¹

⁴³ vgl. Hödl, Johann (2015), S. 135.

⁴⁴ vgl. Kurz, Ernst (1981), S. 111.

⁴⁵ vgl. Hauer, Friedrich und Verein für Geschichte der Stadt Wien (Hrsg.) (2014), S. 32.

⁴⁶ vgl. ebenda, S. 35.

⁴⁷ vgl. Pirhofer, Gottfried und Stimmer, Kurt (2007), S. 18–19.

⁴⁸ vgl. Kurz, Ernst (1981), S. 27.

⁴⁹ vgl. ebenda, S. 111.

⁵⁰ vgl. ebenda, S. 119.

⁵¹ vgl. Bieberstein, Horst (2009), S. 42; vgl. Künzel, Helmut (2017), S. 29.

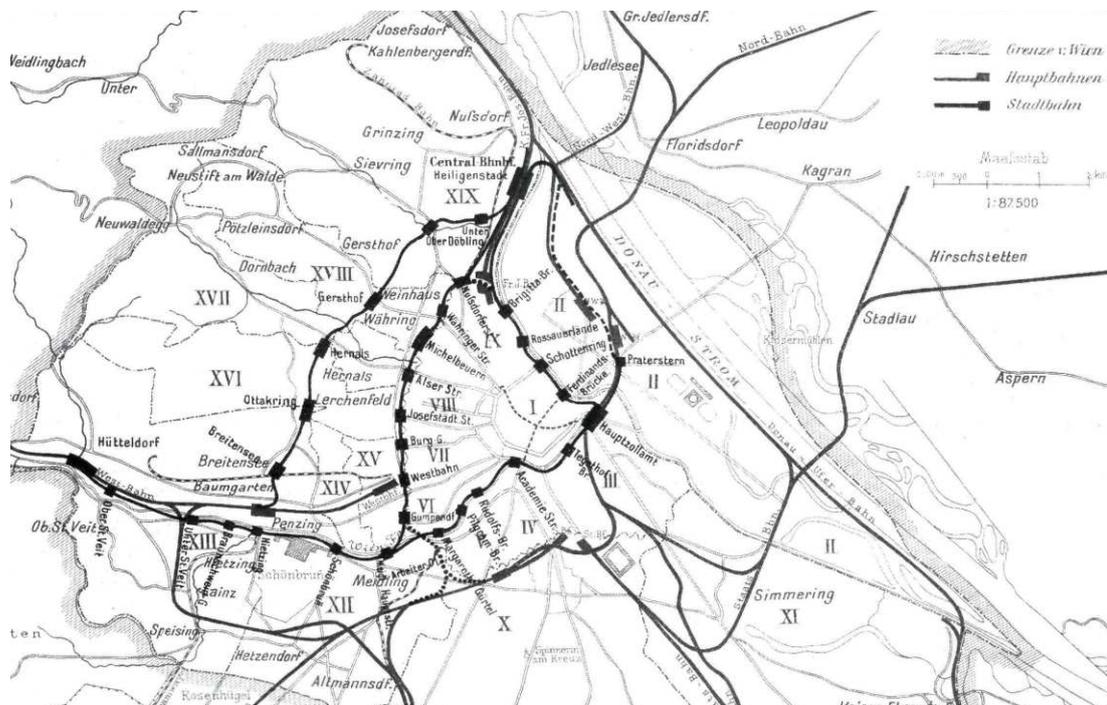


Abbildung 2: Die Wiener Dampf-Stadtbahn, Linienplan nach dem Gesetze vom 23.5.1896.
Quelle: Kurz, Ernst (1981), S. 118.

Andere Wohnumstände, welche Krankheiten begünstigten waren die hohen Bebauungsgrade. In der Spätgründerzeit betrug sie noch bis zu 85 Prozent der Grundstücksfläche, nach 1923 waren bis zu 60 Prozent möglich. Dies begünstigte durch die fehlende Begrünung und Auflockerung die Volkskrankheit Tuberkulose. Später wurden die Bebauungsgrade auf 30 bzw. 24 Prozent hinabgesetzt.⁵²

Für die Sicherstellung des notwendigen Freizeit- und Erholungsraums in Form von Grünflächen wurde 1905 die Schaffung des Wald- und Wiesengürtels beschlossen, welcher vor allem Flächen am westlichen Stadtrand umfasste.⁵³ Im selben Jahr fand auch die Eingemeindung von Floridsdorf statt (Abbildung 3).⁵⁴

Der hohe Bevölkerungsstand um 1910 führte zu einer „extremen, anhaltenden Verdichtung der Stadt, spekulativem Wohnbau und wilden Siedlungen an den Rändern“⁵⁵. Das soziale Gefälle zeigte sich vom Zentrum bis zum Stadtrand. Trotzdem war die Bevölkerung durch die radialen Straßenbahnlinien und die Stadtbahn mobil und an das Zentrum angebunden, weshalb Wien um 1910 auch als Straßenbahnstadt bezeichnet wird.⁵⁶

⁵² vgl. Marchart, Peter (1984), S. 23.

⁵³ vgl. Kurz, Ernst (1981), S. 34.

⁵⁴ vgl. ebenda, S. 173.

⁵⁵ Scheuven, Rudolf u.a. (2016), S. 43.

⁵⁶ vgl. ebenda, S. 16.

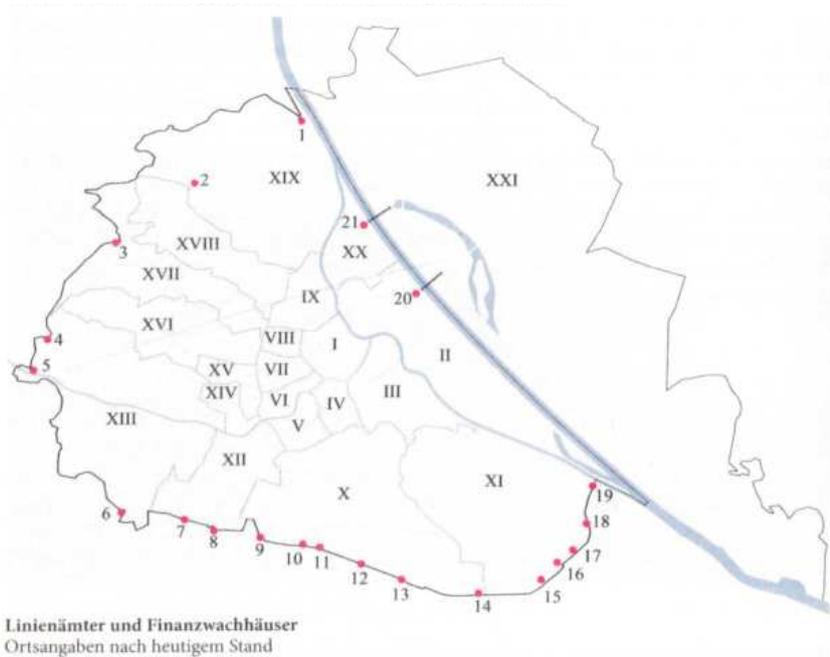


Abbildung 3: Die Grenzen Wiens um 1912, mit Floridsdorf. Quelle: Hauer, Friedrich und Verein für Geschichte der Stadt Wien (Hrsg.) (2014), S. 36.

Der Einfluss der Weltkriege

Der 1. Weltkrieg verschlimmerte die Wohnungsnot, da während diesem kaum in die Bausubstanz investiert wurde.⁵⁷ Auch die Inflation führte dazu, dass die Bautätigkeit still stand, während sich gleichzeitig die Belagszahl aufgrund von neuen Mieterschutzverordnungen verringerte.⁵⁸ Denn durch diese wurden die Mietwucher gestoppt, was die Notwendigkeit der Aufnahme von Untermietern oder Bettgehern verringerte.⁵⁹ Die durch häufige Wohnungswechsel erzwungene Mobilität ging ebenso zurück, da die Mieten nicht mehr so stark stiegen.⁶⁰

Nicht nur die Anzahl, auch die Qualität des Wohnraums in Wien war bis in die 1930er Jahre noch sehr schlecht. Viele Wohnungen in den Zinskasernen, sogenannte ‚Bassena-wohnungen‘, verfügten nicht einmal über ein WC in der Wohnung. Der kommunale Wohnbau setzte hier ein Zeichen, und hob die Standards auf ein in der Wohnung liegendes WC, Wasserentnahmestelle, sowie mindestens zwei Zimmer (eine Wohnküche und ein Zimmer).⁶¹ Die Gemeindebauten in Wien dienten allerdings nicht nur der Versorgung der

⁵⁷ vgl. Eigner, Peter u.a. (1999), S. 8.

⁵⁸ vgl. ebenda, S. 9.

⁵⁹ vgl. ebenda, S. 9; vgl. Waldert, Helmut (2011), S. 572.

⁶⁰ vgl. Hösl, Wolfgang und Pirhofer, Gottfried (1988), S. 84–85.

⁶¹ vgl. Eigner, Peter u.a. (1999), S. 11–12.

Bewohnerinnen und Bewohner, es profitierten die Menschen des ganzen Bezirkes – waren dort auch Geschäfte und Dienstleistungen vorhanden.⁶²

Bis 1934 fanden 10 Prozent des kommunalen Wohnungsbaus in Siedlungen, vorwiegend links der Donau, aber beispielsweise auch in Lainz, statt.⁶³ Der Großteil des kommunalen Wohnungsbaus war allerdings mehrgeschoßiger Blockwohnbau, häufig in Baulücken innerhalb der Stadt.⁶⁴ Die öffentliche Erreichbarkeit war wichtig – die meisten Gemeindebauten wurden im Einzugsbereich der Straßenbahnen gebaut, wie zum Beispiel der Karl Marx-Hof in Heiligenstadt.⁶⁵ Auch die günstigere Bodenerschließung war hier von Vorteil.⁶⁶ Zwischen 1932 und 1936 erfolgte auch der Bau einiger besonderer Siedlungen am Stadtrand, nämlich der “Erwerbslosensiedlungen”: Hierfür wurden die ohnehin arbeitslosen Interessenten der Wohnungen selbst zu Arbeitern, die agrarische Bewirtschaftung kleinerer Grundstücke sollte als Existenzgrundlage dienen.⁶⁷

Bezüglich Verkehr wurden in der Zwischenkriegszeit die Pferde und Pferdefuhrwerke allmählich durch Autos, Busse und andere Kraftfahrzeuge ersetzt, durch die ersten Lichtsignalanlagen oder Fußgängerinnen- und Fußgängerübergänge wurden die Städte autogerecht. Die Höchstgeschwindigkeit im Stadtgebiet betrug bis 1934 15 km/h, danach 40 km/h und 1938 bereits 50 km/h.⁶⁸

Der zweite Weltkrieg brachte in Wien die Umstellung auf Rechtsverkehr,⁶⁹ sowie neue Bezirke. Wien sollte mit 26 Bezirken die flächenmäßig größte Stadt des Reiches werden, sodass einige Umlandgemeinden wie Klosterneuburg oder Mödling eingemeindet wurden (Abbildung 4).⁷⁰ Die Grenzen Wiens wurden nach dem Krieg wieder verändert, denn sie entsprachen nicht den Wünschen der Bevölkerung oder den Bedürfnissen der Stadt. Es ergaben sich 1954 die heute noch gültigen Grenzen mit 23 Gemeindebezirken.⁷¹ Die NS-Wohnungspolitik war außerdem verantwortlich für die Umverteilung von 70 000 - 80 000

⁶² vgl. Legat, Lisbeth (2018).

⁶³ vgl. Eigner, Peter u.a. (1999), S. 14; vgl. Kurz, Ernst (1981), S. 137.

⁶⁴ vgl. Eigner, Peter u.a. (1999), S. 12.

⁶⁵ vgl. Kurz, Ernst (1981), S. 137.

⁶⁶ vgl. Eigner, Peter u.a. (1999), S. 12.

⁶⁷ vgl. ebenda, S. 14–15.

⁶⁸ vgl. Hödl, Johann (2015), S. 298–299.

⁶⁹ vgl. ebenda, S. 301.

⁷⁰ vgl. Kurz, Ernst (1981), S. 9, 13.

⁷¹ vgl. Pirhofer, Gottfried und Stimmer, Kurt (2007), S. 35.

Wohnungen, welche durch die "Arisierung" frei wurden,⁷² auch entstand in dieser Zeit die Stellplatzverpflichtung (siehe Kapitel 2.2.2).

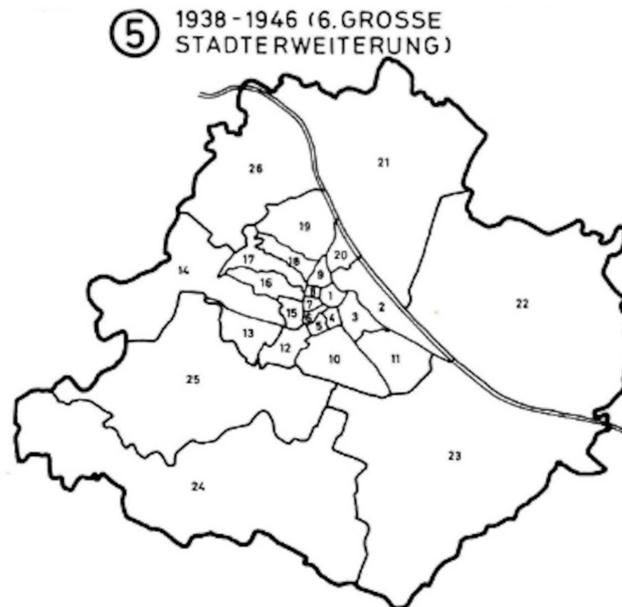


Abbildung 4: Stadterweiterung (niederösterreichische Gemeinden)
Groß-Wien 1938. Quelle: Kurz, Ernst (1981), S. 13.

Nach den Weltkriegen

Als der Krieg vorbei war, waren rund 13 Prozent des Wohnungsbestands zerstört,⁷³ zeitgleich stieg die Nachfrage durch kleinere Haushaltsgrößen oder Zuzug von beispielsweise Heimkehrern oder Emigranten, was die Wohnungsnot verschlimmerte.⁷⁴ Die Qualität der Wohnungen war ebenso schlecht, verfügten im Jahr 1939 60 Prozent der Wohnungen über kein Wasser und WC.⁷⁵ Auch die Straßen waren nach dem Krieg voll Schutt, was 1945 zu einer Aktion führte, bei welcher alle mobilen Personen zwischen 14 und 60 Jahren (ausgenommen Schwangere, KZ-Heimkehrer etc.) mit Schaufeln und Handkarren innerhalb von zwei Monaten die Straßen freimachten, was weitere Arbeiten, auch am Wohnungsbestand, ermöglichte.⁷⁶ 1947 wurde ein Gesetz veranlasst, was sich vor allem dem Wiederaufbau widmete, aber auch für Neubauten die Verpflichtung zum Bau von Stellplätzen enthielt.⁷⁷ Der Wiederaufbau der Stadt Wien bestand sowohl aus Sanierung als

⁷² vgl. Eigner, Peter u.a. (1999), S. 16.

⁷³ vgl. Marchart, Peter (1984), S. 30.

⁷⁴ vgl. Eigner, Peter u.a. (1999), S. 17.

⁷⁵ vgl. Hösl, Wolfgang und Pirhofer, Gottfried (1988), S. 135.

⁷⁶ vgl. Pirhofer, Gottfried und Stimmer, Kurt (2007), S. 27-28.

⁷⁷ Gesetz, womit die Sonderbestimmungen für den Wiederaufbau Wiens und andere, von der Bauordnung für Wien abweichende Bestimmungen erlassen werden (1947)§ 8.

auch aus Neubau. Rudolf Edlinger ging dies rückblickend nicht weit genug, er äußerte 1985 dass für ihn die Kriegszerstörung eine Chance der Verbesserung der Struktur in Wien gewesen wäre, welche jedoch aus Geld- und Wohnungsknappheit nicht genutzt wurde.⁷⁸

Zur Schaffung von Wohnraum wurden zunächst Großprojekte am Stadtrand gebaut, teils mit geringer Dichte. Aufgrund der hohen Erschließungskosten wurde allerdings der Geschoßwohnbau forciert.⁷⁹ In den 1950er Jahren wurde beispielsweise die Siedlung Eßling saniert, sowie Neubauten an der Favoritenstraße und am Matzleinsdorfer Platz realisiert.⁸⁰ Die meisten Wohnungen entstanden in den Bezirken 10, 12, 19 und 21.⁸¹ In der zweiten Hälfte der 1950er Jahre wurde vermehrt monofunktional und weniger dicht gebaut, als Pendant zu den schlechten Wohnverhältnissen in der dichten Stadt. Es entstanden getrennte Wohnsiedlungen, Arbeitszonen und Erholungsgebiete, welche durch leistungsfähige Verkehrsachsen verbunden werden sollten.⁸² Gegen Ende der 1950er war die Wohnungsnot quantitativ (aber nicht qualitativ) beseitigt.⁸³

Die verkehrliche Entwicklung von der Nachkriegszeit bis ca. 1950 verzeichnete einen Zuwachs in den Beförderungsfällen.⁸⁴ Da der öffentliche Verkehr diesem allerdings nicht mehr nachkam, wechselten viele nach 1948 auf den privaten Pkw.⁸⁵ Anfang der 50er Jahre erreichte der Individualverkehr eine beachtliche Größe, sodass der Bau einer U-Bahn im Gespräch war – dies hätte jedoch Kürzungen des Wohnbauprogramms der Stadt Wien um 2 000 Wohnungen pro Jahr zur Folge gehabt.⁸⁶ Der damalige Stadtplaner Heinrich Brunner-Lehenstein legte in den 1950er-Jahren außerdem eher einen Schwerpunkt auf den Individualverkehr,⁸⁷ was mit der erwähnten funktionalen Trennung der Bereiche Arbeiten, Wohnen und Erholung im Sinne der weniger dichten und autogerechten Stadt zusammenpasste. Die Strukturen führten wiederum gemeinsam mit der voranschreitenden Massenmotorisierung zu einem immer höheren Verkehrsaufkommen,⁸⁸ da der Mangel vor

⁷⁸ vgl. Pirhofer, Gottfried und Stimmer, Kurt (2007), S. 35–36.

⁷⁹ vgl. Eigner, Peter u.a. (1999), S. 16–17.

⁸⁰ vgl. Kurz, Ernst (1981), S. 15.

⁸¹ vgl. Eigner, Peter u.a. (1999), S. 19.

⁸² vgl. Scheuvsens, Rudolf u.a. (2016), S. 49.

⁸³ vgl. Marchart, Peter (1984), S. 33–35.

⁸⁴ vgl. Kurz, Ernst (1981), S. 51.

⁸⁵ vgl. ebenda, S. 51.

⁸⁶ vgl. ebenda, S. 153.

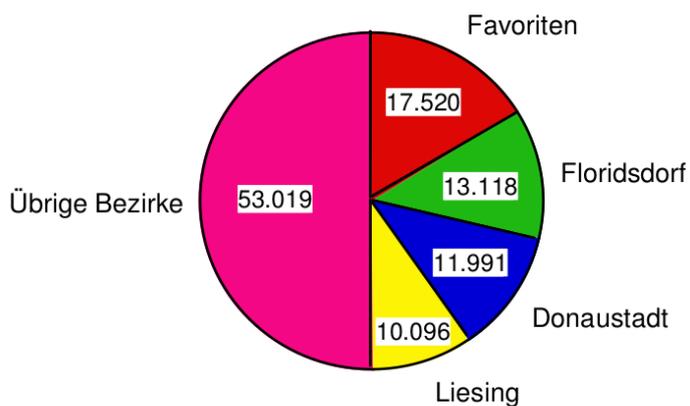
⁸⁷ vgl. Scheuvsens, Rudolf u.a. (2016), S. 49.

⁸⁸ vgl. ebenda, S. 51; vgl. Macoun, Thomas (2011), S. 555.

Ort kompensiert werden musste. 1959 wurde in Wien allerdings eine Restriktion des Individualverkehrs, nämlich eine Kurzparkzone mit gratis Parkdauer von einer Stunde in Bereichen der Inneren Stadt, eingeführt,⁸⁹ was laut Hödl den Autofahrerinnen und Autofahrern „die Lust an der ungehemmten Benützung des Autos verleiden“⁹⁰ sollte.

1960er- und 1970er-Jahre

In den 1960ern wurde aufgrund hoher Bodenpreise viel in den Außenbezirken gebaut (Abbildung 5),⁹¹ und auch Stadtplaner Rainer war gegen die Fortsetzung der Bautätigkeit im dichten Stadtgebiet und für den Ausbau im Norden und Süden Wiens.⁹² Hier entstanden beispielsweise in Stadlau oder der Leopoldau (z. B. Großfeldsiedlung⁹³) sogenannte Schlafsatelliten.⁹⁴ Da bei diesen keine Funktionsmischung vorgesehen war und die Parkplätze dominierten, wurden sie unter anderem kritisiert: „Es fehlte an ausreichenden Kindergarten- und Schulplätzen, an Möglichkeiten der Freizeitgestaltung für Kinder, Jugendliche und Erwachsene. [...] Die Grünanlagen der neuen Siedlungen durften nicht betreten werden, teilweise wurden die Anlagen von riesigen Parkplätzen dominiert.“⁹⁵ Über 10 000 von gesamt 15 000 bis 1973 erbauten Wohnungen des *BAURING-WIEN* waren verkehrstechnisch unzureichend erschlossen.⁹⁶



(Quelle: ÖSTAT Häuser- und Wohnungszählungen)

Abbildung 5: Anteil des Wohnungszuwachses von 1961 bis 1971 in den Wiener Gemeindebezirken. Quelle: Eigner, Peter u.a. (1999), S. 20.

⁸⁹ vgl. Hödl, Johann (2015), S. 342.

⁹⁰ Ebenda, S. 342.

⁹¹ vgl. Eigner, Peter u.a. (1999), S. 19.

⁹² vgl. Pirhofer, Gottfried und Stimmer, Kurt (2007), S. 47.

⁹³ Kurz, Ernst (1981), S. 27.

⁹⁴ vgl. ebenda, S. 17.

⁹⁵ Eigner, Peter u.a. (1999), S. 21.

⁹⁶ vgl. Kurz, Ernst (1981), S. 27.

In Bereichen, welche weder von der Stadtbahn noch von der Schnellbahn erschlossen wurden, beeinflusste die geringere Reisezeit des Pkws dessen Besitz.⁹⁷ Um dem entgegenzuwirken wurde die Schnellbahn ‚Meidling – Floridsdorf‘ realisiert, sodass die Voraussetzungen für ein Zentrum in Floridsdorf gegeben waren.⁹⁸ Viele Entwicklungsgebiete links der Donau lagen allerdings zu weit entfernt, weshalb Mieterinnen und Mieter in die Stadt zurückzogen oder die öffentlichen Verkehrsmittel durch ein Auto ersetzen.⁹⁹

Die damalige autogerechte Planung spiegelt sich in der Straßenplanung wider: Innerhalb des Gürtels wurde die Zweierlinie an der Oberfläche durch die unterirdische Führung der Straßenbahn für den motorisierten Individualverkehr frei, auch entlang des südlichen Gürtels wurde die Straßenbahn eine Ebene tiefer gelegt.¹⁰⁰ Generell durften Fahrzeuge auf den Gleistrassen fahren, was den öffentlichen Verkehr behinderte, und die Belegung der Fahrbahn durch parkende Fahrzeuge wurde ebenso als selbstverständlich erachtet.¹⁰¹ Von den 60er- bis in die 70er-Jahre wurden auch Autobahnen im Stadtgebiet geplant,¹⁰² ersichtlich auch am Bundesstraßengesetz 1971 (Abbildung 6). Das Gesetz sah einige Autobahnen und Schnellstraßen in Wien vor: Neben der realisierten Südosttangente (geplant von Roland Rainer, ebenso wie die Autobahn-Südeinfahrt, die Donauuferautobahn oder die beiden Westeinfahrten¹⁰³) wurde die Gürtelautobahn diskutiert. Dafür hätte allerdings die bestehende Stadtbahn verlegt werden müssen – die Stadt war der Autobahn nicht negativ gestimmt, Bürgerinitiativen verhinderten dann das Vorhaben.¹⁰⁴ Die Folge dieser Diskussionen war, dass Stadtautobahnen in Zukunft nur in Abstand zum Wohnbau oder unterirdisch diskutiert werden konnten – wobei eine Autobahn im Tunnel trotzdem zu hohen Kohlenmonoxid-Konzentrationen in der Luft führt.¹⁰⁵

In den 1970ern wurde der Fokus auf die Wohnqualität und das städtebauliche Gefüge gerichtet, beispielsweise wurde eine lineare Achsen-Zentren-Struktur in den Entwicklungs-

⁹⁷ vgl. ebenda, S. 49.

⁹⁸ vgl. ebenda, S. 49, 164.

⁹⁹ vgl. ebenda, S. 157.

¹⁰⁰ vgl. Pirhofer, Gottfried und Stimmer, Kurt (2007), S. 57.

¹⁰¹ vgl. Knoflacher, Hermann (2017), S. 38–39.

¹⁰² vgl. Buehler, Ralph u.a. (2017), S. 260.

¹⁰³ vgl. Korzendörfer, Helmut (1981), S. 30–31.

¹⁰⁴ vgl. Kurz, Ernst (1981), S. 203.

¹⁰⁵ vgl. ebenda, S. 205.



Abbildung 6: Bundesstraßennetz in Wien gemäß Bundesstraßengesetz 1971.
 Quelle: Stadt Wien – MA 18, Stadt Wien – MA 41, Freytag&Berndt (2019).

gebieten ‚Am Schöpfwerk‘ oder ‚Wiener Flur‘ aufgebaut.¹⁰⁶ „Die neuen Zielvorstellungen beinhalteten die Ergänzung der Wohnbereiche mit allen Einrichtungen des täglichen Bedarfs und mit übergeordneten infrastrukturellen Einrichtungen. Von besonderer Bedeutung für die Weiterentwicklung des sozialen Wohnbaus wurden die Kriterien Grünflächenausstattung, Schutz vor Umweltbelastungen (insbesondere Verkehrsbelastigung), ausreichende Nahversorgung und Ausstattung mit Wohnfolgeeinrichtungen.“¹⁰⁷ Zunächst entstanden Großprojekte, es folgten kleinere Bauvorhaben, da der Bedarf an Wohnungen aufgrund von Bevölkerungsschwund zurückging und die Stadt im Rahmen der Infrastruktur Investitionen tätigte.¹⁰⁸ Pirhofer und Stimmer begründeten diesen Wechsel eher mit der Enttäuschung der Großprojekte aufgrund von fehlender urbaner Atmosphäre oder dem Mangel an hochrangiger öffentlicher Anbindung.¹⁰⁹

Zunehmend wurde bewusst, dass der Altbaubestand im Zentrum vernachlässigt wurde – viele junge Familien zogen deshalb an den Stadtrand, es blieben die Substandardwohnungen für Arbeitsmigrantinnen und Arbeitsmigranten.¹¹⁰ Auch Bökemann erwähnte 1990 dass „Öffentliche Mittel [...] bis 1970 fast ausschließlich für die Produktion

¹⁰⁶ vgl. Eigner, Peter u.a. (1999), S. 21; vgl. Kurz, Ernst (1981), S. 19.

¹⁰⁷ Eigner, Peter u.a. (1999), S. 23.

¹⁰⁸ vgl. ebenda, S. 24.

¹⁰⁹ vgl. Pirhofer, Gottfried und Stimmer, Kurt (2007), S. 92.

¹¹⁰ vgl. Eigner, Peter u.a. (1999), S. 25.

zusätzlichen Wohnraums investiert“¹¹¹ wurden, anstatt auch den privaten Althausbestand zu erneuern. Seit 1974 setzt Wien auf die sogenannte ‚sanfte Stadterneuerung‘, welche durch Sanierung und Modernisierung die Wohnumstände verbessert und auch die ansässige Bevölkerung beteiligt – davor führten Abriss und Neubau zu Vertreibung und damit auch zu Protesten.¹¹² Seit den 1970er Jahren wird die Entwicklung der Gründerzeitgebiete als Lebens- und Wirtschaftsraum von der Stadt Wien forciert.¹¹³

Im Bereich der Verkehrsinfrastruktur wurde in den 1970er Jahren ein notwendiges U-Bahn-Netz (U4, U1 bis Praterstern, U2 bis Schottenring ab 1980) geschaffen.¹¹⁴ Dieses diente als Grundlage für die Entwicklungsachsen, denn die Anbindung unterentwickelter bzw. peripher gelegener Stadtbereiche sollte eine Qualitätsverbesserung schaffen – von der Stadterweiterung in Form von Schlafsatelliten wurde abgewichen.¹¹⁵ Die Strecke der künftigen U6 im Süden wurde zunächst von der Linie 64 bedient, wodurch die Wohnhausanlagen ‚Am Schöpfwerk‘ und ‚Alt Erlaa‘ an den Westbahnhof gebunden wurden¹¹⁶ – was wie oben erwähnt für Pirhofer und Stimmer etwas zu spät kam. Die Straßenbahnlinien 38, 49, 52 und 58 wurden unter anderem durch Fahrverbote des Individualverkehrs in engen Straßen beschleunigt – die Verspätungen verringerten sich von durchschnittlich 25 Minuten auf 5 Minuten.¹¹⁷

Der Einsturz der Reichsbrücke 1976 führte in den darauffolgenden Jahren zur Verdichtung der S-Bahn, sowie zur Verlängerung der Straßenbahnlinie 25 von Kagran bis Leopoldau. Der Neubau der Reichsbrücke erhielt sechs Fahrspuren, sowie eine U-Bahn-Trasse und Rad- und Gehwege.¹¹⁸

Generell wurde Wien ab 1970 trotz des U-Bahn-Baus und neuen Regelungen für die Straßenbahn durch die Massenmotorisierung zur Autostadt, wodurch die Suburbanisierung voranschritt und damit die Zahl der Pendlerinnen und Pendler stieg. Das Auto begünstigte damit auch eine weitmaschigere Versorgung, Einkaufszentren wie das Donauzentrum oder

¹¹¹ Dieter, Bökemann (1990), S. 4.

¹¹² vgl. Scheuvs, Rudolf u.a. (2016), S. 57.

¹¹³ vgl. Pirhofer, Gottfried und Stimmer, Kurt (2007), S. 185.

¹¹⁴ vgl. Kurz, Ernst (1981), S. 190.

¹¹⁵ vgl. ebenda, S. 201.

¹¹⁶ vgl. ebenda, S. 195.

¹¹⁷ vgl. ebenda, S. 177.

¹¹⁸ vgl. ebenda, S. 175–176.

die SCS eröffneten 1975 bzw. 1976.¹¹⁹ Durch den Erfolg der Einkaufszentren am Stadtrand, für welche günstige Bodenpreise und gute Straßenanbindung statt der Lage an Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs wichtig waren, entstand Leerstand im historischen dicht bebauten Stadtgebiet.¹²⁰

Das Verkehrskonzept 1970 fokussierte sich wohl auch besonders auf den Kfz-Verkehr: Straßen sollten von zu Fuß Gehenden im Idealfall unterirdisch oder über Brücken gequert werden, Gehwege dienten eigentlich nur mehr zur Erreichung der Kfz-Stellplätze.¹²¹ Zonen für den Fußverkehr wurden allerdings als Notwendigkeit für das urbane Leben erachtet,¹²² beispielsweise wurden solche im ersten Bezirk geschaffen.¹²³ Bezüglich des ruhenden Verkehrs wurden 1974 die Kurzparkzonen erstmals kostenpflichtig,¹²⁴ 1975 wurde die erste Garagenförderungsaktion beschlossen.¹²⁵ Laut Verkehrskonzept waren Garagen notwendig, da bei weiterer Kfz-Zunahme die Flächen des ruhenden Verkehrs auf der Straße für den fließenden Verkehr freigemacht werden mussten¹²⁶ – ähnliche Ansichten wie noch 1939.¹²⁷

1980er- und 1990er-Jahre

In den 1980er Jahren schritt die Suburbanisierung der 70er sowohl am Stadtrand als auch im Wiener Umland weiter voran, weshalb mit einer Zunahme des motorisierten Individualverkehrs und somit erhöhtem Flächenverbrauch gerechnet werden musste.¹²⁸ Die radial-konzentrische Struktur begünstigte das Auto, da die Maschenweite für den öffentlichen Verkehr sehr groß wurde.¹²⁹ Deshalb lag der Fokus der Stadterweiterung laut STEP 1984 auf Siedlungsachsen entlang von öffentlichen Verkehrslinien mit aufzuwertenden Zentren, welche eine urbane Atmosphäre wie im dichten Stadtgebiet bieten sollten.¹³⁰ Neben der Stadterweiterung, war wie schon im vorherigen Jahrzehnt auch die Entwicklung des bereits bebauten Gebietes wichtig – hierbei sollte die dichte Bebauung durch Verringerung der

¹¹⁹ vgl. Scheuven, Rudolf u.a. (2016), S. 17.

¹²⁰ vgl. ebenda, S. 56.

¹²¹ vgl. Engelberger, Otto (1971), S. 156–157.

¹²² vgl. ebenda, S. 145.

¹²³ vgl. Schubert, Klaus, S. 524.

¹²⁴ vgl. Rosenecker, Philipp (2008), S. 55.

¹²⁵ vgl. Käfer, Andreas und Fürst, Bernhard (2014), S. 32.

¹²⁶ vgl. Engelberger, Otto (1971), S. 145.

¹²⁷ Präambel Reichsgaragenordnung 1939, Reichsgesetzbl. I S. 219

¹²⁸ vgl. Pirhofer, Gottfried und Stimmer, Kurt (2007), S. 135.

¹²⁹ vgl. Magistrat der Stadt Wien, Geschäftsgruppe Stadtenwicklung und Stadterneuerung (Hrsg.) (1985), S. 51.

¹³⁰ vgl. Scheuven, Rudolf u.a. (2016), S. 58 STEP 1985.

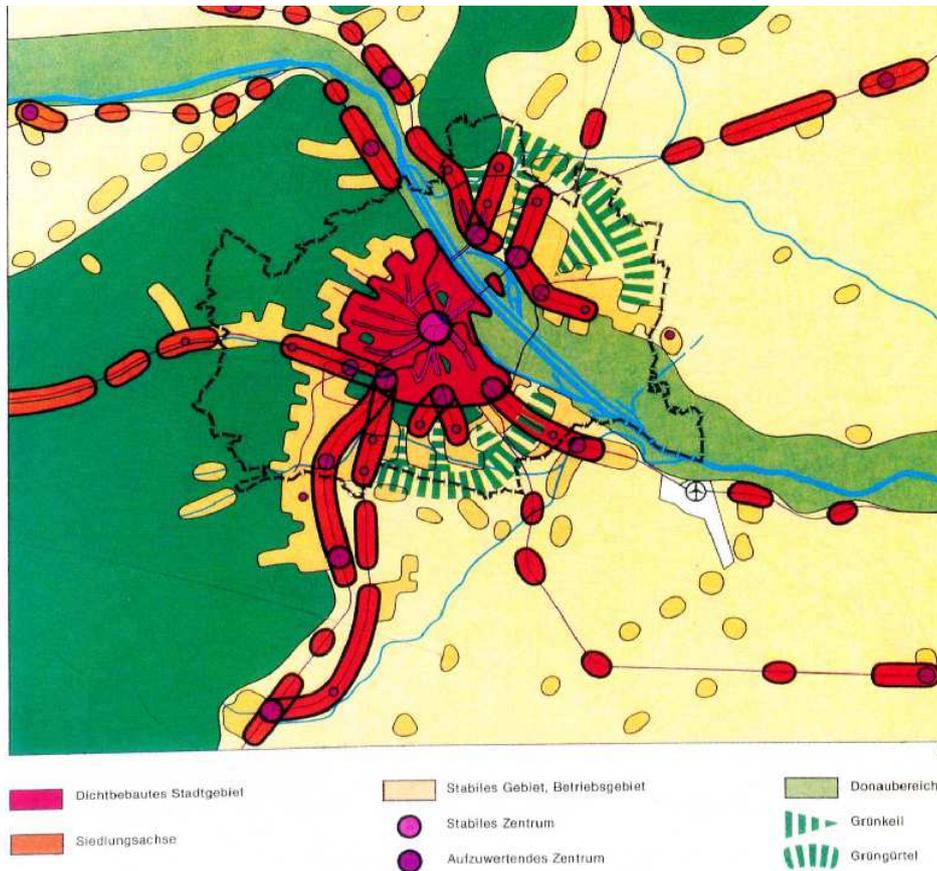


Abbildung 7: Räumliches Leitbild laut STEP 84, die Entwicklungsachsen sind klar erkennbar.
Quelle: Magistrat der Stadt Wien (Hrsg.) (1985), S. 12.

Gebäudehöhe oder des Bebauungsgrades aufgelockert und Grünraum geschaffen ebenso wie die verschiedenen Funktionen erhalten werden.¹³¹

Generell sollte die Beeinträchtigung der Lebensqualität durch den Verkehr verringert werden. Hierfür sollten die Wege kurz gehalten, sowie der Umweltverbund gefördert werden. Die Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs sollte durch Ausbau, könnte aber auch zu Lasten des Kfz-Verkehrs erfolgen. Nur der Wirtschafts- und Einkaufsverkehr, welcher als notwendig angesehen wurde, sollte im Individualverkehr gefördert werden.¹³²

Auch die Verkehrskonzeption für Wien aus 1980 erwähnte, dass der öffentliche Verkehr wieder im Vordergrund stünde, Beschleunigungsmaßnahmen und Ausbau wurden gefordert.¹³³ Trotz dieser Befürwortung wurden 11 Parkplätze für 10 Wohnungen als

¹³¹ vgl. Magistrat der Stadt Wien, Geschäftsgruppe Stadtentwicklung und Stadterneuerung (Hrsg.) (1985), S. 51.

¹³² vgl. ebenda, S. 202–203.

¹³³ vgl. Magistrat der Stadt Wien, Geschäftsgruppe Stadtplanung (Hrsg.) (1980), S. 24, 45–46.

notwendig erachtet.¹³⁴ Laut Konsulentengutachten zum Verkehrskonzept 1980 bezüglich ruhendem Verkehr war eine Verlagerung erheblicher Teile des Individualverkehrs auf den öffentlichen Verkehr unrealistisch. Außerdem schrumpfte die Bevölkerung zu dieser Zeit und es lag eine positive Korrelation zwischen der Anzahl an Stellplätzen und der Bevölkerung vor, was bedeutete, dass durch ausreichend Stellplätze die Bevölkerung blieb.¹³⁵ Deshalb wurde eine höhere Stellplatzverpflichtung, Stellplätze auf Kosten des fließenden Verkehrs, sowie auch die erweiterte Subventionierung von Garagen im Rahmen der Wohnbauförderung (um Garagen entfernt vom Wohnprojekt realisieren zu können) als Maßnahmen genannt.¹³⁶ Beim Bau von Wohngaragen sollten bereits damals die Fußwegedistanzen zu diesen gleich lang wie zur nächsten ÖV-Haltestelle sein, damit eine ausgewogene Konkurrenzsituation zwischen den Verkehrsmitteln möglich ist, was allerdings von anderen Verkehrsingenieuren als nicht zweckmäßig erachtet wurde.¹³⁷ Die Bepreisung der Stellplätze im öffentlichen Raum wurde im Konsulentengutachten ebenso vorgeschlagen.¹³⁸ In den Kernzonen war die Stellplatzerhöhung nicht möglich, weshalb von Kurz (1981) mehr Parkhäuser, steigende Gebühren fürs Parken in Richtung Zentrum, ‚road pricing‘, also Gebühren für die Nutzung bestimmter Straßen, beschränkte steuerliche Abschreibung von Pkws und der Ausbau des öffentlichen Verkehrs in Erwägung gezogen wurden.¹³⁹ Davon umgesetzt wurden bekanntlich bis heute nur der Ausbau des öffentlichen Verkehrs und die Parkhäuser. Der Stadtentwicklungsplan förderte bis zu einem gewissen Grad den MIV, wenngleich er durch andere Maßnahmen reduziert werden sollte: Für die Bewohnerinnen und Bewohner sollte zumindest der Freizeitverkehr mittels Auto durch die Anhebung der Stellplatzverpflichtung im Wohnbau erleichtert werden, während der Berufspendelverkehr mittels Beschränkungen des Stellplatzangebotes auf den öffentlichen Verkehr verlegt werden sollte.¹⁴⁰

Bezüglich des U-Bahn-Netzes kommt Kurz (1981) nach Analyse der vergangenen städtebaulichen und Verkehrsentwicklung zu dem Schluss, dass dieses „gegenüber dem

¹³⁴ vgl. ebenda, S. 40.

¹³⁵ vgl. Knoflacher, Hermann (1979), S. 56–57.

¹³⁶ vgl. ebenda, S. 1, 5, 13–14, 68.

¹³⁷ vgl. Knoflacher, Hermann (1985), S. 126–127.

¹³⁸ vgl. Knoflacher, Hermann (1979), S. 80.

¹³⁹ vgl. Kurz, Ernst (1981), S. 218.

¹⁴⁰ vgl. Magistrat der Stadt Wien, Geschäftsgruppe Stadtentwicklung und Stadterneuerung (Hrsg.) (1985), S. 206.

Ausbau des Individualverkehrsnetzes absolute Priorität [hat, Anm. der Autorin] und [...] die Umwidmung eines Teiles der Straßenbaumittel¹⁴¹ verlangt. Neben den geplanten Ausbauten der U3 und U6 sowie Verbesserungen der S-Bahn wurde allerdings auch der Bau der A22 realisiert.¹⁴²

Mit dem Fall des eisernen Vorhangs 1989 rückte Wien ins Zentrum Europas. Bevölkerungszuwachs und das stabile Wirtschaftswachstum, welches die gesellschaftlichen Trends veränderte und beispielsweise zu höherem Wohnraumbedarf und mehr Single-Haushalten führte, verursachten eine hohe Wohnungsnachfrage, was eine Herausforderung für die Stadtplanung war und nicht allein mit den im STEP 84 gesetzten Entwicklungsachsen bewältigt werden konnte.¹⁴³

Die bereits bestehenden Siedlungsgebiete sollten verstärkt und neue Entwicklungsgebiete herangezogen werden, wobei hierbei die Anbindung an leistungsfähige Verkehrsmittel, sowie die Beibehaltung der Grünraumreserven und Nähe von Arbeitsplatz und Wohnung von besonderer Bedeutung waren.¹⁴⁴ Ziel war es, die Stadtteile so zu gestalten, dass sich wie in den gewachsenen dichtbebauten Gebieten „Eigenständiges ausbreiten und wachsen kann“¹⁴⁵. Ein Beispiel für ein Entwicklungsgebiet war das 200 ha große Flugfeld Aspern, gelegen in der Achse Stadlau - Flugfeld Aspern - Eßling,¹⁴⁶ welches allerdings nicht realisiert, sondern erst 2005 wieder als Zielgebiet genannt wurde.¹⁴⁷ Weitere wichtige Achsen waren Kagran-Großfeldsiedlung, die Brünner Straße (mit Hoffnung auf die U6-Nordverlängerung, welche nicht realisiert wurde), sowie Simmering - Kaiserebersdorf, Favoriten – Rothneusiedl (hier hätte die U1 verlängert werden sollen) und die U6-Südachse ‚In der Wiesen‘.¹⁴⁸ In den Gebieten nördlich der Donau sollten auch Arbeitsplätze geschaffen werden, sodass jedem Neubaugebiet auch ein Gewerbegebiet mit öffentlicher Erreichbarkeit ausgewiesen wurde – auch um eine Stadt der kurzen Wege ohne der Notwendigkeit des Autobesitzes zu ermöglichen.¹⁴⁹

¹⁴¹ Kurz, Ernst (1981), S. 220.

¹⁴² vgl. Magistrat der Stadt Wien, Geschäftsgruppe Stadtentwicklung und Stadterneuerung (Hrsg.) (1985), S. 79, 198.

¹⁴³ vgl. Pirhofer, Gottfried und Stimmer, Kurt (2007), S. 116–117; vgl. Dvorak, Wolfgang und Magistrat der Stadt Wien (Hrsg.) (1994a), S. 17.

¹⁴⁴ vgl. Dvorak, Wolfgang und Magistrat der Stadt Wien (Hrsg.) (1994a), S. 17.

¹⁴⁵ Ebenda, S. 5.

¹⁴⁶ vgl. ebenda, S. 17–18.

¹⁴⁷ vgl. Pirhofer, Gottfried und Stimmer, Kurt (2007), S. 145–147.

¹⁴⁸ vgl. Dvorak, Wolfgang und Magistrat der Stadt Wien (Hrsg.) (1994a), S. 17–18.

¹⁴⁹ vgl. ebenda, S. 19.

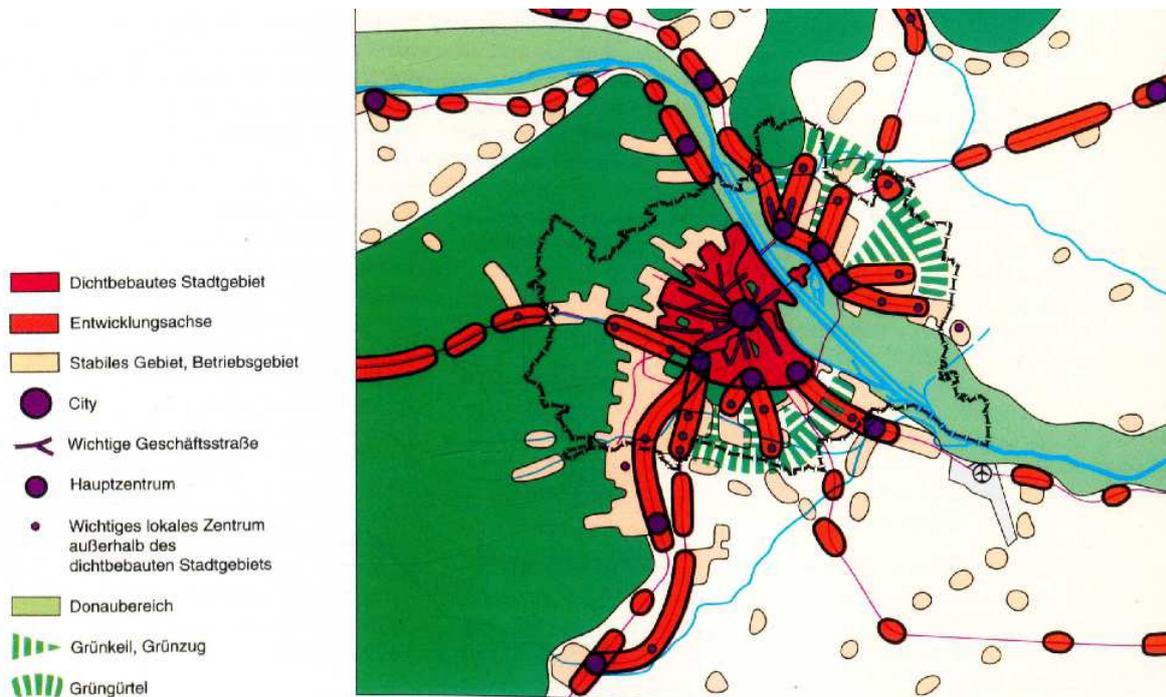


Abbildung 8: Räumliches Leitbild laut STEP 94, die Entwicklungsachsen des STEP 84 wurden erweitert.
Quelle: Magistrat der Stadt Wien, MA 18; Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hrsg.). (1994), S. 126.

Neben dieser Arbeitsplatzoffensive stieg die Nachfrage an Büroflächen in Wien, was zum Entstehen von Zentren, situiert entlang des hochrangigen Individualverkehrsnetzes oder an Knoten der U- und S-Bahn-Stationen, welche auch andere Nutzungen beinhalteten, führte. Beispielhaft sind hier die Donaucity, wobei die Entwicklungen bis zur Wagramer Straße reichen, sowie die Wienerberg City, bei welcher die Anbindung an den öffentlichen Verkehr ausbaufähig ist. Es wurde Kritik geäußert, dass in diesen Zentren eher ein Nebeneinander der Funktionen, anstatt deren Durchmischung stattfand.¹⁵⁰

Die Hälfte aller Neubauwohnungen bis 2010 sollte im dicht bebauten Gebiet realisiert werden.¹⁵¹ Hierbei waren Verkehrsbauten wie der Nordbahnhof oder die Überplattung von Wien Mitte von besonderer Bedeutung. Auch neue Verkehrserschließungen, wie die U3 nach Ottakring erlaubten dort Siedlungsentwicklung. Bei der Stadterneuerung lag ein Schwerpunkt auf der Aufwertung des Gürtelbereiches.¹⁵²

Um die Versorgung mit sozialer Infrastruktur in Stadterweiterungsgebieten und der Innenstadt sicherzustellen, wurde 1994 die Infrastrukturkommission geschaffen. Zur weiteren Qualitätsverbesserung trug ab 1995 der Grundstücksbeirat bei, welcher jedes

¹⁵⁰ vgl. Scheuven, Rudolf u.a. (2016), S. 58–59.

¹⁵¹ vgl. Pirhofer, Gottfried und Stimmer, Kurt (2007), S. 118.

¹⁵² vgl. Dvorak, Wolfgang und Magistrat der Stadt Wien (Hrsg.) (1994a), S. 41–45.

Wohnbauprojekt für das Ansuchen von Wohnbauförderung nach ökologischen, planerischen und ökonomischer Hinsicht bewertete.¹⁵³

Bezüglich der Grün- und Freiflächen wurden 1994 und 1995 Meilensteine gelegt: Das *1000 ha Programm* im Nordosten Wiens und der *Grüngürtel Wien 1995* enthielten Freiflächen, welche nicht bebaut werden dürfen und im Falle des Grüngürtels auch Maßnahmen für die Sicherung und Ausgestaltung der Flächen.¹⁵⁴

Das Verkehrskonzept, welches zeitgleich mit dem Stadtentwicklungsplan 1994 erstellt und somit auch mit diesem abgestimmt wurde, setzte durch Straßenumgestaltungen, öffentliche Erreichbarkeit des 22. Bezirkes, Beschleunigung und Erweiterung des öffentlichen Verkehrs, sowie Förderung des Radverkehrs auf den Umweltverbund.¹⁵⁵ Dem Stellplatzmangel aufgrund steigender Motorisierung sollte neben Anreizen zum Pkw-Verzicht mit einer Erhöhung der Stellplatzverpflichtung auf 1 Stellplatz/Wohneinheit (wie schon in der Verkehrskonzeption 1980 gefordert) entgegengewirkt werden, gleichzeitig sollte diese aber im dichtbebauten Gebiet geringer ausfallen und für den Zielverkehr aufgehoben werden.¹⁵⁶

Das starke Wachstum Wiens bedingte gemeinsam mit Veränderungen in der Wirtschaft, wie verschärfter Arbeitsteilung, Auslagerung oder Flexibilisierung von Arbeitszeiten, vermehrte Transporte und erzwungene Mobilität, vor allem im motorisierten Individualverkehr.¹⁵⁷ Trotz des zunehmenden motorisierten Verkehrs wurde erkannt, dass es keine autogerechte Stadt geben kann, wenngleich das Verkehrsmittel als sinnvoll und wichtig erachtet wurde.¹⁵⁸ Es sollte allerdings vernünftig eingesetzt, nicht nötige Fahrten ganz oder teilweise vermieden werden.¹⁵⁹ Für den vernünftigen Einsatz sollten neue Straßen gebaut werden, überlastete der Transit- und Schwerverkehr, welcher teilweise auf die Schiene verlagert werden sollte, bereits Straßen wie die Südost-Tangente.¹⁶⁰ Angedacht war eine Verbindung zwischen Süd- und Ostautobahn, sowie bereits damals eine Brücke oder ein Tunnel durch die Lobau und einige Umfahrungs- bzw. Erschließungsstraßen für

¹⁵³ vgl. Pirhofer, Gottfried und Stimmer, Kurt (2007), S. 124–125.

¹⁵⁴ vgl. ebenda, S. 144.

¹⁵⁵ vgl. Stadtplanung Wien, Magistratsabteilung 18 (Hrsg.) (1996), S. 75–79, 97; vgl. Pirhofer, Gottfried und Stimmer, Kurt (2007), S. 125.

¹⁵⁶ vgl. Magistrat der Stadt Wien, Magistratsabteilung 18 (Hrsg.) (1994), S. 79–80.

¹⁵⁷ vgl. Pirhofer, Gottfried und Stimmer, Kurt (2007), S. 127.

¹⁵⁸ vgl. Dvorak, Wolfgang und Magistrat der Stadt Wien (Hrsg.) (1994b), S. 51.

¹⁵⁹ vgl. ebenda, S. 51–52.

¹⁶⁰ vgl. ebenda, S. 62.

bestehende Siedlungsgebiete.¹⁶¹ Durch letztere werden die Gebiete zwar bezüglich Lärm entlastet und erschlossen, es führt allerdings auch zu mehr Autoverkehr.¹⁶²

1993 wurde im ersten Bezirk Tempo 30 verordnet sowie die Parkraumbewirtschaftung eingeführt, gemeinsam mit dem sogenannten ‚Parkpickerl‘, die Ausnahmegenehmigung für Anwohnerinnen und Anwohner, sowie unter besonderen Bestimmungen auch für Beschäftigte und Betriebe (siehe hierzu Kapitel 2.3.1).¹⁶³ Dies war gemeinsam mit der guten Erschließung der Innenstadt durch die U-Bahn eine Voraussetzung für die Befreiung vieler Plätze von parkenden Kraftfahrzeugen.¹⁶⁴ Im selben Jahr wurde auch das damalige Garagenprogramm umgesetzt.¹⁶⁵ Zwischen 1995 und 1999 wurde die Parkraumbewirtschaftung in allen inneren Bezirken Wiens bzw. Teilen davon eingeführt.¹⁶⁶ Dadurch wurde bei gleichzeitiger Akzeptanz der Wiener Bevölkerung der Straßenraum entlastet, der Parksuchverkehr reduziert, sowie der öffentliche Verkehr aufgrund von gesunkenen Behinderungen verbessert.¹⁶⁷ Der motorisierte Individualverkehr stieg in den dicht bebauten Gebieten weniger stark, innerhalb des Gürtels verringerten sich die Querschnittsbelastungen sogar, während in den äußeren Bezirken und auf den Stadtautobahnen der Verkehr weiter stieg.¹⁶⁸

Um den öffentlichen Raum weiter von Parkplätzen zu befreien wurde (wie bereits in den Verkehrskonzepten 1980 und 1994 angedacht) die Stellplatzverpflichtung abgeändert: Anstatt bisher zwei Parkplätzen für drei Wohnungen war nun je ein Parkplatz pro Wohnung notwendig.¹⁶⁹ Die Verringerung für das dichtbebaute Gebiet oder die Aufhebung für den Zielverkehr wie im Verkehrskonzept 1994 beschrieben wurden nicht umgesetzt.

Im Jahr 1999 wurde das erste Klimaschutzprogramm Wiens (KliP I) beschlossen, welches sich mit der CO₂-Reduktion unter anderem in den Bereichen Wohnen und Verkehr beschäftigte. Bei letzterem, welcher für den stärksten Anstieg an CO₂-Emissionen verantwortlich ist, waren Verkehr vermeiden und verlagern sowie Effizienzsteigerung die

¹⁶¹ vgl. ebenda, S. 62–64.

¹⁶² vgl. Knoflacher, Hermann (2009), S. 97–99.

¹⁶³ vgl. Dvorak, Wolfgang und Magistrat der Stadt Wien (Hrsg.) (1994b), S. 54–55.

¹⁶⁴ vgl. Dvorak, Wolfgang und Magistrat der Stadt Wien (Hrsg.) (1994a), S. 53.

¹⁶⁵ vgl. Käfer, Andreas und Fürst, Bernhard (2014), S. 32.

¹⁶⁶ vgl. Pirhofer, Gottfried und Stimmer, Kurt (2007), S. 130.

¹⁶⁷ vgl. Stadtplanung Wien, Magistratsabteilung 18 (Hrsg.) (1996), S. 83.

¹⁶⁸ vgl. Oblak, Sigrid (2003a), S. 30.

¹⁶⁹ vgl. Dvorak, Wolfgang und Magistrat der Stadt Wien (Hrsg.) (1994b), S. 56–57.

Leitlinien. Platz für den nicht motorisierten Verkehr, Car-Sharing, Bewusstseinsbildung, der Ausbau von Fahrgemeinschaften oder eine Anhebung von Gebühren und Steuern für mehr Kostenwahrheit wurden als Maßnahmen angedacht.¹⁷⁰ Davon wurde im Planungszeitraum bis 2009 folgendes umgesetzt: Die Ziele flossen in den Masterplan Verkehr 2003 und den STEP 05 ein,¹⁷¹ Bewusstseinsbildung fand beispielsweise durch LA 21-Projekte statt.¹⁷² Fußgängerinnen- und Fußgängerzonen, Wohnstraßen, Verkehrsberuhigung sowie der Ausbau des Radwegenetzes förderten den nicht motorisierten Verkehr.¹⁷³ Eine Anhebung von Gebühren wurde 2007 für die Kurzparkzone durchgeführt¹⁷⁴ – dass 1,20€/Stunde noch entfernt von Kostenwahrheit liegen, wird in Kapitel 2.3.1 erläutert. Mäßig erreicht wurde die Anzahl der gewünschten Car-Sharing-Kundinnen und -Kunden mit 16 Prozent,¹⁷⁵ auch die etablierte Mitfahrbörse wurde wieder eingestellt (allerdings später durch eine neue ersetzt).¹⁷⁶ Die öffentliche Stellplatzreduktion bei Garagenbau fand nicht ausreichend statt, weshalb die Förderung des Umweltverbunds durch diese Maßnahme nicht garantiert werden konnte.¹⁷⁷

1999 wurde neben dem KliP 1 das Wienweite Sonderprogramm zur Garagenförderung beschlossen, welches bis 2010 galt und die Errichtung von Volksgaragen, gekennzeichnet durch eine Maximalmiete von ca. 72 € pro Monat über 10 Jahre, förderte.¹⁷⁸

Generell entwickelte sich die Planung in den 90ern von hierarchisch und final zu demokratisch und kooperativ. Die Einbindung von Betroffene in Prozesse geschah früher und ermöglichte Mitgestaltung und Mitentscheidung, projektorientierte Organisationsformen gewannen an Bedeutung.¹⁷⁹

21. Jahrhundert

Die Verkehrspolitik, welche sich an der Lebensqualität der Bewohnerinnen und Bewohner orientierte, wurde in den 2000ern fortgesetzt.¹⁸⁰ Die gemeinsame Währungsunion

¹⁷⁰ vgl. Magistrat der Stadt Wien, Magistratsabteilung 22 - Umweltschutz (Hrsg.) (1999), S. 24–27.

¹⁷¹ vgl. Jamek, Andrea und Mader, Silke (2009), S. 39.

¹⁷² vgl. ebenda, S. 57.

¹⁷³ vgl. ebenda, S. 43–44.

¹⁷⁴ vgl. ebenda, S. 63.

¹⁷⁵ vgl. ebenda, S. 54.

¹⁷⁶ vgl. ebenda, S. 58.

¹⁷⁷ vgl. ebenda, S. 44.

¹⁷⁸ vgl. Käfer, Andreas und Fürst, Bernhard (2014), S. 32.

¹⁷⁹ vgl. Pirhofer, Gottfried und Stimmer, Kurt (2007), S. 143.

¹⁸⁰ vgl. Oblak, Sigrid (2003b), S. 8.

sowie die EU-Osterweiterung brachten neue Herausforderungen wie die Zunahme des grenzüberschreitenden Verkehrs und auch der Wirtschaftsstandort Wien sollte wettbewerbsfähig bleiben.¹⁸¹ Der damalige Trend zu größeren Entfernungen zwischen Wohn-, Schul- und Freizeitstandorten suggerierte in diesem Bereich eine steigende Kraftfahrzeugnutzung, auch die Distanzen zwischen Arbeits- und Wohnort sollten weiter zunehmen.¹⁸²

Der Masterplan Verkehr Wien 2003 setzt bei diesen Gegebenheiten an und enthält unter anderem folgende Handlungsschwerpunkte:¹⁸³

- Ausbau des öffentlichen Verkehrs und die damit einhergehende Siedlungsentwicklung
- Radverkehrsförderung
- Aus- und Umgestaltung des öffentlichen Raumes
- Ausbau des Schienen- und Straßennetzes (mit Fokus auf die zentrale Lage in Europa) zur Standortverbesserung und Verkehrsberuhigung.

Die Schwerpunktsetzung der Flächenverteilung des öffentlichen Straßenraums im Masterplan Verkehr 2003 lag zuerst bei den Fußgängerinnen und Fußgängern, gefolgt vom öffentlichen Verkehr, danach dem Radverkehr und zum Schluss dem fließenden Verkehr, welcher noch vor dem ruhenden Verkehr Priorität hatte.¹⁸⁴ Als Lenkungsinstrumente wurden auch Mobilitätsverträge genannt.¹⁸⁵

Beim Ausbau des Straßennetzes entlasteten die S1 und S2 laut Evaluierung 2013 die Gemeindestraßen, insgesamt konnte kein Rückgang des Kfz-Verkehrs verzeichnet werden.¹⁸⁶ Die Stagnation der Bevölkerung im dicht bebauten Stadtgebiet und die Zunahme am Stadtrand begünstigten den Trend zur Verlängerung der Wege, wodurch ohne Ausbau des öffentlichen Verkehrs mehr Pkw-Nutzung zu befürchten war.¹⁸⁷ Gegengesteuert werden sollte mit der Bevorrangung des öffentlichen Verkehrs und beispielsweise der bereits vorhandenen Parkraumbewirtschaftung in den Zielgebieten des Arbeitsverkehrs.¹⁸⁸ Der

¹⁸¹ vgl. ebenda, S. 8; vgl. Oblak, Sigrid (2003a), S. 6.

¹⁸² vgl. Oblak, Sigrid (2003b), S. 45, 58.

¹⁸³ vgl. Oblak, Sigrid (2003a), S. 13.

¹⁸⁴ vgl. ebenda, S. 21.

¹⁸⁵ vgl. ebenda, S. 40.

¹⁸⁶ vgl. Hiess, Helmut (2013), S. 63–64.

¹⁸⁷ vgl. Oblak, Sigrid (2003b), S. 24.

¹⁸⁸ vgl. ebenda, S. 47.

Im Zusammenhang mit dem öffentlichen Verkehr stand auch die Siedlungsentwicklung: Diese wurde wie bereits in den 1990er Jahren an den Achsen des höherrangigen öffentlichen Verkehrs fortgesetzt, auch um den Suburbanisierungstendenzen entgegenzuwirken.¹⁹⁵ Es wurde damals aber auch noch mit den Ausbauten der U6-Nord und der U1 Richtung Rothneusiedl gerechnet,¹⁹⁶ welche bis heute nicht erfolgten.

Die Siedlungsentwicklung wird im STEP 05 unter anderem durch 13 Zielgebiete, welche sich durch Problemlagen oder herausragende Entwicklungspotenziale und Chancen charakterisierten, gekennzeichnet, es wurden jeweils extra Entwicklungsprogramme erstellt und umgesetzt.¹⁹⁷ Durch eine kompakte bauliche Entwicklung, Nähe zum öffentlichen Verkehr sowie Ausstattung mit Infrastrukturen sollten die Wege möglichst ohne Auto getätigt werden können.¹⁹⁸ Für die Stadtentwicklung vorrangige Gebiete waren laut STEP 05 bis 2010 die Bereiche Erdberger Mais/Aspanggründe, Prater-Messe-Stadion (entlang der neuen U2), Zentrum Kagran-Großfeldsiedlung (entlang der neuen U1), Stadlau-Mühlgrund sowie Nordbahnhof, ab 2011 waren es der Hauptbahnhof sowie die Seestadt Aspern, optional auch Rothneusiedl und Donauefeld.¹⁹⁹

Bezüglich der Betriebsstandorte war die Standortwahl branchenspezifisch verschieden: Büroflächen wurden im urbanen Gebiet bevorzugt, während Produktionsgebiete eher an den Stadtrand bzw. ins Umland fortzogen, wodurch innerstädtische Flächen frei wurden.²⁰⁰ Bei der Widmung von Betriebsgebieten sollte auf die Erreichbarkeit mittels öffentlichen Verkehr geachtet, bzw. bereits bestehende, verdichtete Standorte öffentlich angebunden werden.²⁰¹

Die Grünraumentwicklung wurde durch die Errichtung des Biosphärenparks Wiener Wald bekräftigt,²⁰² welcher 2005 das UNESCO-Prädikat erhielt.²⁰³

¹⁹⁵ vgl. Oblak, Sigrid (2003b), S. 21.

¹⁹⁶ vgl. Oblak, Sigrid (2003a), S. 49.

¹⁹⁷ vgl. Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18 Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hrsg.) (2005), S. 202.

¹⁹⁸ vgl. ebenda, S. 171.

¹⁹⁹ vgl. Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18 (Hrsg.) (2005), S. 51–53.

²⁰⁰ vgl. Oblak, Sigrid (2003b), S. 21, 45.

²⁰¹ vgl. ebenda, S. 46.

²⁰² vgl. Magistrat der Stadt Wien MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hrsg.) (2004), S. 108.

²⁰³ Biosphärenpark Wienerwald Management GmbH (2019).

13 Zielgebiete der Stadtentwicklung – Besondere Herausforderungen und Entwicklungspotenziale

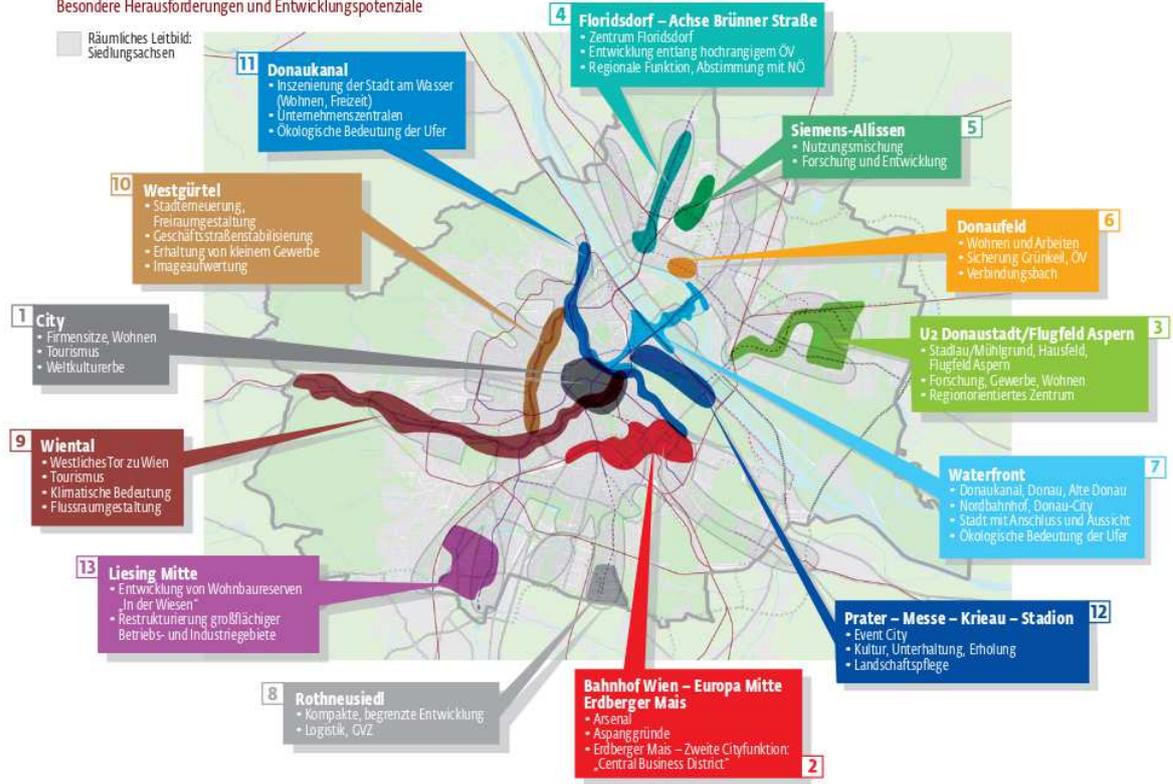


Abbildung 10: Die Zielgebiete im STEP 05. Quelle: Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18 (Hrsg.). (2005), S. 171.

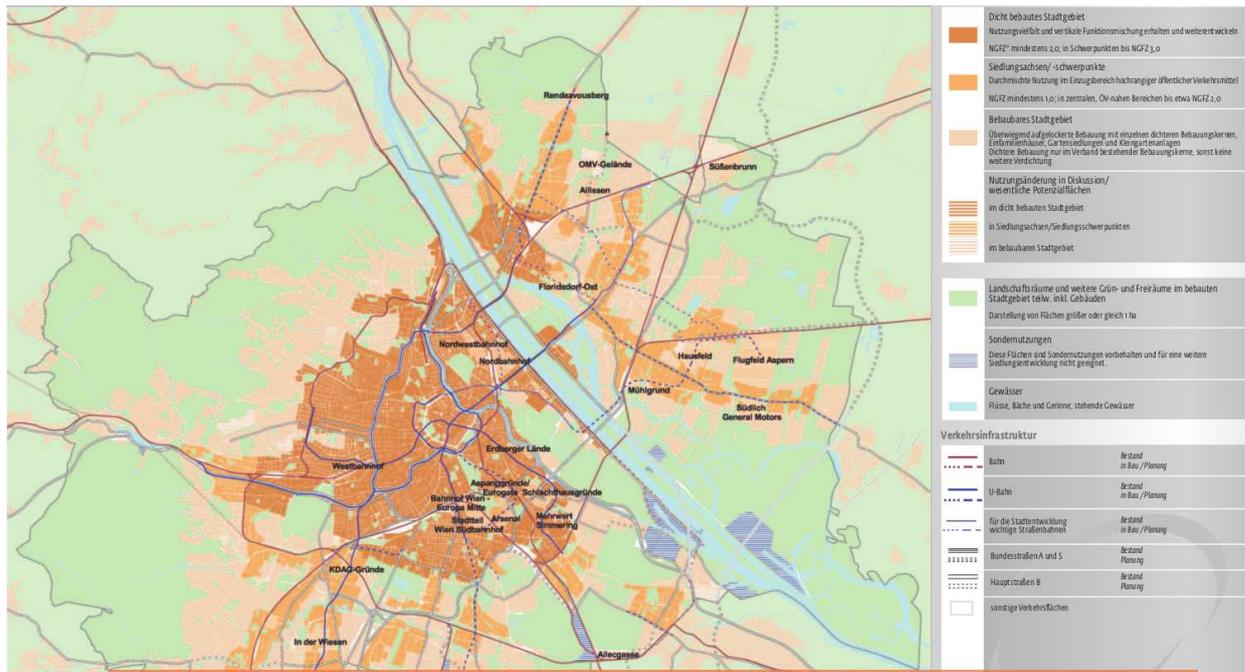


Abbildung 11: Siedlungsentwicklung im STEP 05. Quelle: Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18 (Hrsg.). (2005), S. 180-181.

Wie bereits im Masterplan Verkehr vorausgesehen, erhöhte sich durch die EU-Osterweiterung das Ost-West-Verkehrsaufkommen. Dies führte in Wien neben den bereits genannten Straßenausbauten auch zu Verbesserungen im Personen- und Güterverkehr auf der Schiene: bis 2015 wurde am Hauptbahnhof, Lainzer Tunnel, Westbahnhof, Wien Mitte und dem Wienerwaldtunnel gebaut.²⁰⁴

Im Jahr 2009 wurde das Klimaschutzprogramm Wien II als Nachfolger des 1999 entstandenen Programms verabschiedet.²⁰⁵ Auch hier waren nachhaltige Entwicklung und Mobilität, sowie Steigerung der Lebensqualität im bebauten Stadtgebiet durch weniger Flächenversiegelung oder Aufwertung von Grün- und Freiräumen das Ziel, als besonders wichtig erachtet wurden auch die Zusammenarbeit mit den benachbarten Regionen, die Parkraumpolitik und die kombinierte Mobilität.²⁰⁶ Bezüglich der Umsetzung wurde 2014 eine regionale Mobilitätsstrategie beschlossen, das ÖBB-Infrastrukturpaket enthielt den Ausbau des Marchegger Asts, welcher zur Seestadt führt, die Verbindungen zwischen Floridsdorf und Donaustadt wurden mit zwei Straßenbahnlinien gestärkt.²⁰⁷ Einige Maßnahmen betreffend Grün- und Freiräumen sind unter anderem in das Fachkonzept Grün- und Freiraum zum STEP 2025 eingeflossen.²⁰⁸ Bei der Parkraumpolitik wurde die Novelle des Garagengesetzes 2014, welche 1 Stellplatz/100 m² Wohnraum vorschreibt, angeführt.²⁰⁹ Dass mit dem Bau von Wohngaragen Stellplätze an der Oberfläche reduziert werden sollen, wie im vorherigen KliP I beschlossen, wurde nicht mehr erwähnt.

Neben dem KliP I ging auch die Periode des Sonderprogramms zur Garagenförderung zu Ende, weshalb 2010 das wienweite Sonderprogramm zur Förderung von Wohnsammelgaragen an dessen Stelle trat. Hierbei wurden sehr ähnlich Wohnsammelgaragen in der Herstellung gefördert, die gedeckelte Garagenmiete wurde etwas erhöht (76,50 €/Monat) und die Dauer der Begrenzung auf 20 Jahre ausgedehnt.²¹⁰

2012 gab es eine Neuerung im öffentlichen Verkehr, nämlich die Preisreduktion der Jahreskarte auf 365€, was zu steigenden Verkaufs- und Fahrgastzahlen führte.²¹¹ Im selben

²⁰⁴ vgl. Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18 Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hrsg.) (2010), S. 37–38.

²⁰⁵ vgl. Magistrat der Stadt Wien, MD-KLI (Hrsg.) (2010), S. 1.

²⁰⁶ vgl. ebenda, S. 93, 102, 133, 143.

²⁰⁷ vgl. Holzmann, Angela u.a. (2019), S. 93–94.

²⁰⁸ vgl. ebenda, S. 90.

²⁰⁹ vgl. ebenda, S. 125.

²¹⁰ vgl. Käfer, Andreas und Fürst, Bernhard (2014), S. 33.

²¹¹ Wiener Linien (2019).

Jahr wurde die Parkraumbewirtschaftung auf die Westbezirke erweitert und auch die Gebühr auf 2€/Stunde erhöht, ab 2016 folgten der 12., 10., 18. und 19. Bezirk.²¹²

Im Jahr 2014 wurde der Stadtentwicklungsplan 2025 beschlossen.²¹³ Wien soll weiterhin lebenswert und sozial gerecht bzw. leistbar bleiben, eine urbane Dichte, Grünräume, attraktive Erdgeschoßzonen, kurze Wege zwischen Arbeitsplatz und Wohnort, sowie die Bereitstellung leistbaren Wohnraums oder die Zugänglichkeit zu Dienstleistungen und Infrastrukturen für alle tragen dazu bei.²¹⁴

Für die wachsende Stadt Wien werden folgende Strategien genannt: Die Siedlungsentwicklung soll innerhalb des bestehenden Siedlungsgebietes und in Entwicklungsgebieten erfolgen, es wird eine polyzentrische Stadtentwicklung forciert, neue Zentren bilden beispielsweise die Seestadt Aspern oder der Hauptbahnhof, auch alte Ortskerne sollen gestärkt werden. Weiterentwickelt werden sollen monofunktionale, weniger dicht bebaute aber mit hochrangigem öffentlichen Verkehr erschlossene Gebiete. Das Grün- und Freiraumnetz soll die Wohnqualität erhalten und damit Suburbanisierung und den daraus resultierenden Verkehr der Pendlerinnen und Pendler vorbeugen. Hierfür sollen auch städtebauliche Verträge genutzt werden – faire Kostenaufteilung bei Infrastruktur, Grün- und Freiraum ist hier gefragt.²¹⁵

Das 2015 erstellte Fachkonzept Mobilität zum STEP 2025 als Nachfolger vom Masterplan Verkehr²¹⁶ sieht eine faire, ökologische, robuste, gesunde, kompakte und effiziente zukünftige Mobilität vor.²¹⁷ Das bedeutet faire Aufteilung des Straßenraums und Mobilität welche leistbar, zuverlässig und ohne Besitz möglich ist, kurze Wege, sowie den Einsatz von neuen Technologien zur Ressourcenschonung und einen hohen Anteil des Umweltverbunds, welcher auch gesund ist.²¹⁸

Im Fachkonzept Mobilität findet sich folgender Satz: „Gegenwärtig werden über 65 Prozent der Straßenfläche vom fließenden motorisierten Verkehr oder als Parkraum verwendet.“²¹⁹ Da allerdings der Umweltverbund zunimmt, ist auch eine Anpassung der

²¹² Stadtentwicklung Wien (2020a).

²¹³ vgl. Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18 Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hrsg.) (2014), S. 32.

²¹⁴ vgl. ebenda, S. 21.

²¹⁵ vgl. Magistratsabteilung 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hrsg.) (2015), S. 32–33.

²¹⁶ vgl. Homeier-Mendes, Ina u.a. (2015), S. 66.

²¹⁷ vgl. Magistratsabteilung 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hrsg.) (2015), S. 35–36.

²¹⁸ vgl. ebenda, S. 36–37.

²¹⁹ vgl. ebenda, S. 49.

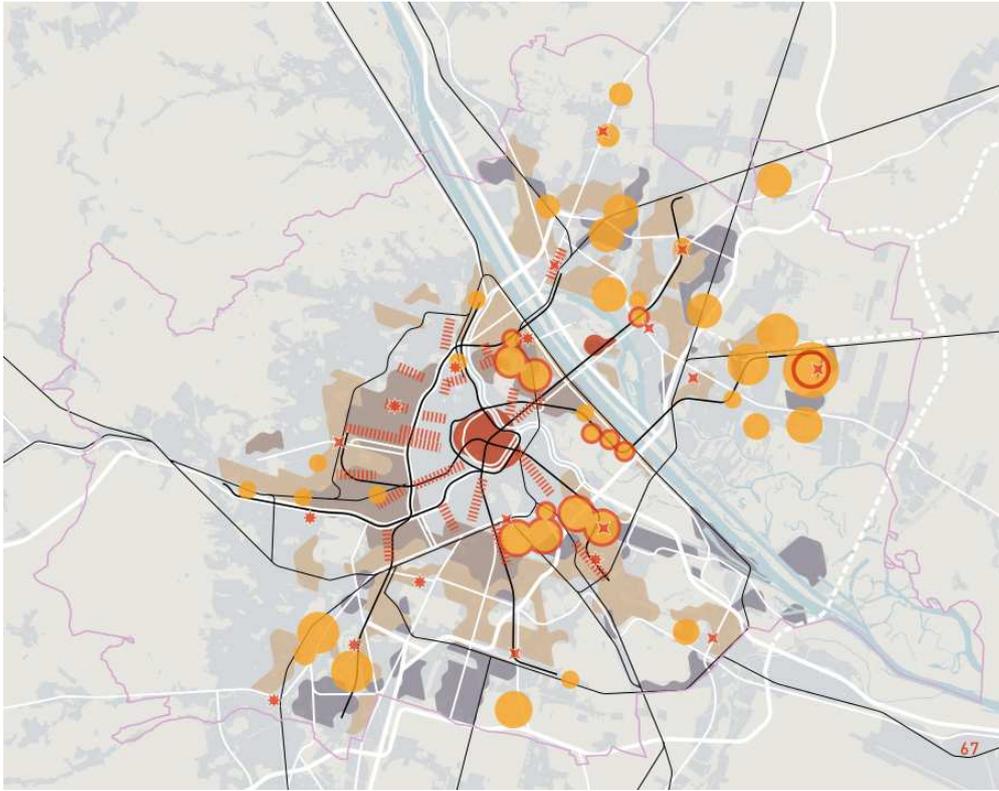


Abbildung 12: Leitbild Siedlungsentwicklung STEP 2025. Quelle: Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18 Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hrsg.). (2014), S. 67.



Abbildung 13: Leitbild Grünräume STEP 2025. Quelle: Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18 Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hrsg.). (2014), S. 123.

Flächenverteilung notwendig: Temporäre Straßenöffnungen oder auch Umnutzungen von Fahr- oder Parkstreifen sind möglich, letztere können bei abnehmenden Stellplatzbedarf oder Vorhandensein von öffentlichen Garagen verwirklicht werden.²²⁰

Mit öffentlichen Garagen beschäftigte sich im besonderen das 2014 erstellte Garagenprogramm. Neben der Rückgewinnung des öffentlichen Raums sollen durch Garagen der Parksuchverkehr reduziert und die Modal Split-Ziele eingehalten werden.²²¹ Anhand von Indikatoren wie dem derzeitigem Stellplatzangebot (privat/öffentlich in Garagen), der Bevölkerungs- und Geschoßflächendichte sowie der Grünfläche pro Einwohnerin bzw. Einwohner wurden die zukünftigen Handlungsfelder für Garagenförderung festgelegt.²²² Die Anbindung an den öffentlichen Verkehr wurde nicht beachtet, weshalb besonders förderungswürdige Gebiete im innerstädtischen Bereich liegen. Das Fachkonzept Mobilität verweist ebenso auf diese Flächen, da es dort am vordringlichsten ist. Beim Vorhandensein von öffentlichen Garagen soll laut Fachkonzept Mobilität (wie auch im Masterplan Verkehr 2003 bereits erwähnt) eine Reduktion der Oberflächenstellplätze (im Verhältnis 1:3) erfolgen, für besonders gute Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln soll eine Obergrenze für Stellplätze auf Privatgrund festgelegt werden.²²³ Die generelle Notwendigkeit von Garagen, also beispielsweise dass die dortigen Bewohnerinnen und Bewohner aufgrund hochrangiger ÖV-Anbindung keinen Pkw benötigen könnten, wird nicht angesprochen. Das Fachkonzept enthält die Aussage „Das Angebot von Verkehrsinfrastruktur beeinflusst das Mobilitätsverhalten.“²²⁴ – Stellplätze am Wohnort werden allerdings nicht als einflussreiche Infrastruktur erwähnt, der Fokus liegt auf dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs. Eine von der Wiener Stadtwerke Holding AG herausgegebene Studie zu energieeffizienter neuer Mobilität sieht den ruhenden Verkehr hingegen als wirksamste Stellgröße zur Energiereduktion im Verkehr und betont die Notwendigkeit der Aufhebung der Stellplatzverpflichtung.²²⁵

²²⁰ vgl. Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hrsg.) (2015), S. 52–55.

²²¹ vgl. Käfer, Andreas und Fürst, Bernhard (2014), S. 39.

²²² vgl. ebenda, S. 48.

²²³ vgl. Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hrsg.) (2015), S. 55–56.

²²⁴ Ebenda, S. 85.

²²⁵ vgl. Frey, Harald u.a. (2014), S. 15.

Seit 2013 sind Begegnungszonen gesetzlich verankert, sie ermöglichen eine vielfältige Nutzung bei gleichzeitiger Förderung eines rücksichtsvollen Miteinanders. Damit Fußgängerinnen und Fußgänger überall queren können, sind durchgängige Parkspuren hier nicht angebracht.²²⁶ 2013 wurde die erste Begegnungszone in der Wehrgasse geschaffen, 2015 jene der Mariahilfer Straße realisiert, danach beim Naschmarkt, 2016 in der Herrengasse, später wurde auch die Lange Gasse zur Begegnungszone.²²⁷ Weitere Projekte wie die Rotenturmstraße oder die Otto-Bauer-Gasse im Jahr 2019 folgten, auch die Neubaugasse ist geplant.²²⁸

Bei Neubaugebieten ist die öffentliche Verkehrsanbindung wie schon im STEP 2025 erwähnt essentiell, sogenannte Mobilitätsmappen sollen die Bewohnerinnen und Bewohner vom Angebot informieren.²²⁹ Ein Wohn- und Mobilitätsrechner, welcher die Bevölkerung über die wahren Kosten insbesondere vor Umzugsentscheidungen aufklären soll, ist geplant.²³⁰ Bei neuen Gebieten werden die öffentlichen Flächen für Stellplätze auf Kurzparken beschränkt, Lade- und Lieferzonen oder Flächen für Leihangebote wird es weiterhin geben.²³¹ Die Vielfalt an Mobilitätsangeboten befreit von der Notwendigkeit des Eigentums an Fahrzeugen, sodass Budgets entlastet und auch weniger Abstellplätze für selten genutzte Fahrzeuge benötigt werden.²³² Die Zusammenarbeit mit den Ländern Niederösterreich und Burgenland fand im Fachkonzept Mobilität ebenso Erwähnung: Der Bevölkerungszuwachs sowie die steigende Attraktivität der Stadtregion+ (Wien und einige Umlandgemeinden) werden Verkehr induzieren, was eine abgestimmte Verkehrspolitik und dabei besonders hochwertige Verkehrsangebote notwendig macht.²³³

Im Jahr 2016 wurde der erste Teil des langgeplanten Stadtentwicklungsgebiets Seestadt Aspern bezogen, 2013 eröffnete bereits die dort verkehrende U-Bahn-Linie.²³⁴ Die hochrangige Anbindung ermöglichte ein Stellplatzregulativ von 70 Prozent, Aspern wird als

²²⁶ vgl. Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hrsg.) (2015), S. 50–51.

²²⁷ Österreichischer Rundfunk, Stiftung öffentlichen Rechts mit Sitz in Wien (2018).

²²⁸ Gebhard, Josef u.a. (2019).

²²⁹ vgl. Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hrsg.) (2015), S. 61.

²³⁰ vgl. ebenda, S. 61–62.

²³¹ vgl. ebenda, S. 57.

²³² vgl. ebenda, S. 65.

²³³ vgl. ebenda, S. 102.

²³⁴ vgl. ebenda, S. 63.

„Stadt der kurzen Wege“ bezeichnet.²³⁵ Außerdem wird die Seestadt als Echtzeit-Forschungslabor genutzt, das *aspersn.mobil LAB* soll eine neue Mobilitäts- und Innovationskultur schaffen und unterstützen.²³⁶

Ein weiteres Stadtentwicklungsgebiet, jenes am Nordbahnhof, bekam für einen Teilbereich 2014 ein neues Leitbild: der 10 ha große Grünraum, genannt ‚Freie Mitte‘, bildet das Herzstück.²³⁷ Bis 2025 sollen am gesamten Areal 20 000 neue Personen leben.²³⁸

2017 ging die U-Bahn nach Oberlaa in Betrieb, außerdem wurde das Linienkreuz U2/U5 beschlossen. Die Verlängerung der U1 nach Rothneusiedl oder der U6 in den Norden wurden nur mehr als langfristige Optionen (sollte die Verkehrsnachfrage dort signifikant steigen) gesehen.²³⁹

Neben dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs werden laut STEP 2025 auch neue Straßen für die Erreichbarkeit der Stadterweiterungsgebiete, wie die Stadtstraße Aspern notwendig. Weitere Straßenbauprojekte sind von der Gebietsentwicklung, z.B. entlang der Felberstraße abhängig. Außerdem finanziert die Asfinag den Umfahrungsring Wien.²⁴⁰ Die damit verbundene Lobauautobahn wirkt laut einer Bewertung der TU Wien selbst in Kombination mit Maßnahmen im öffentlichen Verkehr und der Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung gegen die verkehrs- und klimapolitischen Ziele.²⁴¹

²³⁵ vgl. Homeier-Mendes, Ina u.a. (2015), S. 114.

²³⁶ Technische Universität Wien: Institute of Visual Computing and Human-Centered Technology, Multidisciplinary Design & User Research (2019).

²³⁷ vgl. Homeier-Mendes, Ina u.a. (2015), S. 118–119.

²³⁸ Stadtentwicklung Wien (2019b).

²³⁹ vgl. Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hrsg.) (2015), S. 92–93.

²⁴⁰ vgl. ebenda, S. 91.

²⁴¹ vgl. Knoflacher, Hermann u.a., S. 8–9, 36.

2.1.2 Entwicklung in Zahlen

Im vorherigen Kapitel wurde die Entwicklung Wiens im städtebaulichen Sinne begutachtet, in diesem Kapitel werden die zugrunde liegenden Zahlen erörtert. Die Grenzen Wiens haben im Laufe der Zeit verändert. Es wurde versucht möglichst Daten zum aktuellen Gebietsstand Wiens (seit 1954) zu verwenden. Überall, wo dies nicht möglich war, sind die Veränderungen der räumlichen Ausdehnung gekennzeichnet.

Die Daten wurden meist auf einer eigens definierten Ebene von Bezirksgruppen analysiert. Der Grund dafür ist die schwierige Betrachtung der einzelnen Bezirke über die Zeit und die zu pauschale Gesamtbetrachtung Wiens. Mit der gewählten Gliederung können räumliche Differenzen erkannt, und gut verglichen werden. Die Unterteilung orientiert sich an den Regionalwahlkreisen und wurde für diese Arbeit wie folgt definiert:

- Wien Innen: 1.-9. und 20. Bezirk
- Wien Nord: 10.-12. Bezirk
- Wien Nord-West: 13.-15. und 23. Bezirk
- Wien Süd: 16.-19. Bezirk
- Wien Süd-West: 21.-22. Bezirk

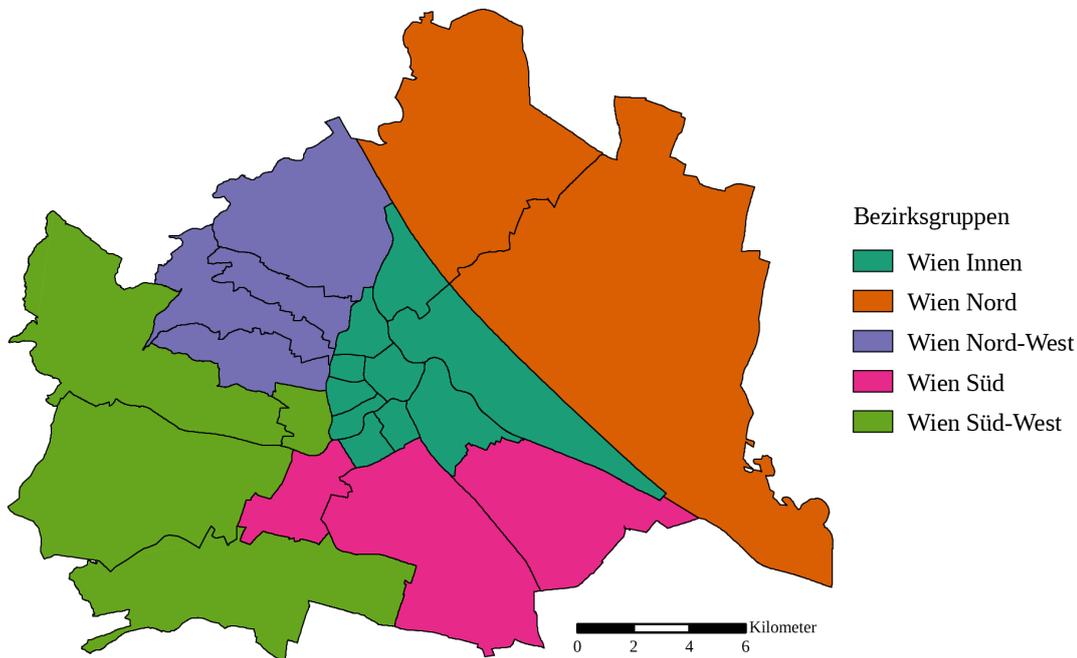


Abbildung 14: Unterteilung der Stadt Wien in Bezirksgruppen.

Quelle: Eigene Darstellung (kartographische Grundlage: Stadt Wien – <https://data.wien.gv.at>)

Bevölkerungsentwicklung

Für die Bevölkerungsentwicklung werden Zahlen der MA23 bzw. Statistik Austria herangezogen, welche sich auf den heutigen Gebietsstand beziehen. Für die Bevölkerungs-

prognose wurde die kleinräumige Bevölkerungsprognose der Stadt Wien aus dem Jahr 2018 verwendet. Diese Prognose steht als Grundlage für bedarfsgerechte Planungen zur Verfügung, und verwendet für die Annahmen vor allem die Entwicklungen seit 1961. Der Einfluss der Migration aus dem Ausland ist sehr hoch und „vor allem von wirtschaftlichen, politischen, gesellschaftlichen und umweltbedingten Faktoren“²⁴² abhängig, denn „Ereignisse wie Kriege im ehemaligen Jugoslawien Anfang der 1990er-Jahre oder die starken Fluchtbewegungen aus Syrien und Afghanistan nach Europa in den Jahren 2015 und 2016 sowie ihre Auswirkungen auf die Bevölkerungsentwicklung in Österreich und Wien waren im Vorhinein weder vorherzusehen noch zu quantifizieren.“²⁴³. In der verwendeten Prognose wurden keine Extremereignisse mit geringer Wahrscheinlichkeit und hohen Auswirkungen berücksichtigt.

Die Bevölkerung Wiens nahm bis zum Höchststand mit über 2 Mio. Personen um das Jahr 1910 stark zu (Abbildung 15), Industriearbeiter stellten hierbei zumindest bis 1890 eine große Gruppe.²⁴⁴ Das Wachstum der inneren Bezirke teilt sich in dieser Phase allerdings in einen Zuwachs der ehemaligen Vorstädte und einen Bevölkerungsschwund des 1. Bezirkes. Nach 1910 verringerte sich die Gesamtbevölkerung vor allem durch den ersten und zweiten Weltkrieg rapide, auch war Wien vor 1914 noch Residenzstadt des Kaiserreiches gewesen. Der Rückgang ist allerdings nicht in allen Bezirken zu verzeichnen. Die Bezirksgruppe Wien Nord wuchs kontinuierlich, wenn auch schwach, während die bevölkerungsreichen inneren Bezirke stark an Bevölkerung abnahmen. Dies zeugt von der seit den 1960er Jahren andauernden Suburbanisierungsphase.²⁴⁵ Die Abwanderung ist wie in Kapitel 2.1.1 erwähnt zum einen auf mangelnde Wohnqualität und zum anderen auf die steigende Motorisierung, welche entlegene Gebiete erreichbar machte, zurückzuführen. Seit den 2000ern ist allerdings in allen Bezirken ein Wachstum zu erkennen, welches sich auch in der Gesamtbevölkerung widerspiegelt – die Reurbanisierung hat begonnen.²⁴⁶ Der drastische Bevölkerungsanstieg 2015-2017 ist auf die Flüchtlingsströme und Zuzüge von Flüchtlingen aus den anderen Bundesländern zurückzuführen.²⁴⁷

²⁴² Bauer, Ramon u.a. (2018a), S. 38–40.

²⁴³ Ebenda, S. 50–51.

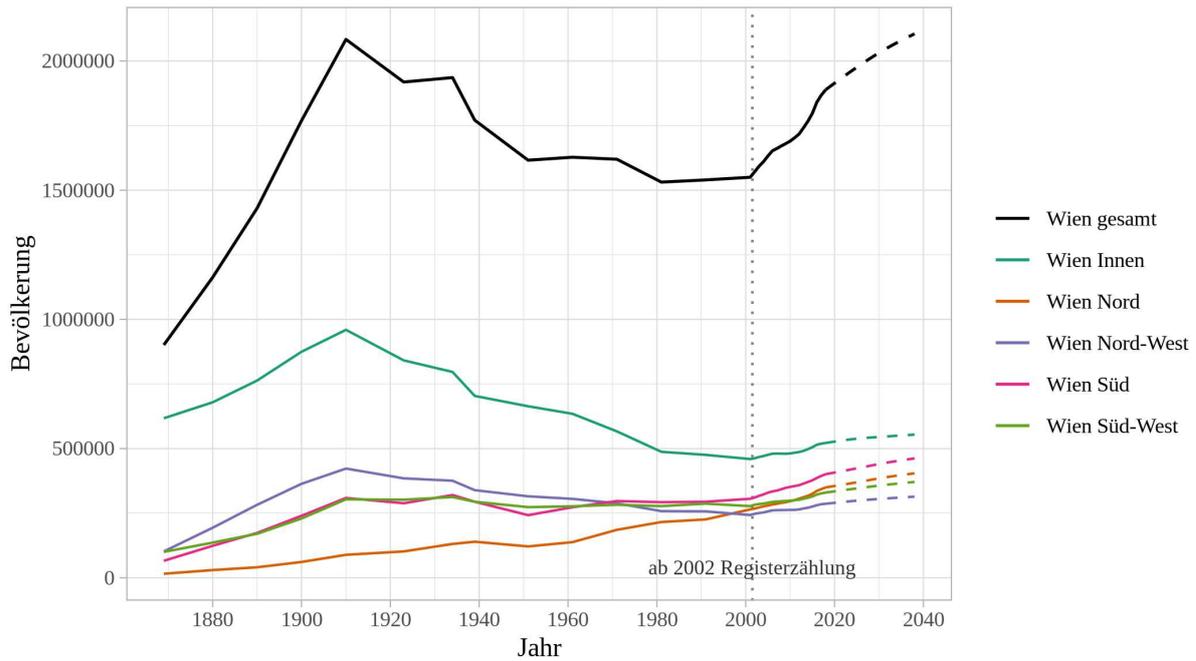
²⁴⁴ vgl. Scheuven, Rudolf u.a. (2016), S. 38.

²⁴⁵ vgl. Bauer, Ramon u.a. (2018a), S. 40.

²⁴⁶ vgl. Eder, Jakob u.a. (2018), S. 329.

²⁴⁷ vgl. Bauer, Ramon u.a. (2018a), S. 65.

Entwicklung der Wiener Bevölkerung von 1869-2018 und Prognose bis 2038



Daten: Stadt Wien – <https://data.wien.gv.at>
Datensatz der Statistik Austria, aufbereitet von der MA 23 Wien.

Abbildung 15: Bevölkerungsentwicklung der Stadt Wien gesamt und nach Bezirksgruppen.
Quelle: Eigene Darstellung.

Das prognostizierte Bevölkerungswachstum für Wien wird 2036 den bisherigen Bevölkerungshöchststand von über 2 Mio. aus dem Jahr 1910 übertreffen.²⁴⁸ Bezüglich der demographischen Verteilung wird die Bevölkerung aufgrund von geringeren Zuwanderungsgewinnen altern. Der Anteil der Bevölkerung über 60 Jahre wird stark zunehmen.²⁴⁹ Diese Gruppe ist durch einen reduzierten Aktionsradius gekennzeichnet, und wird zukünftig eine stärkere Verfügbarkeit von Führerschein und Pkw aufweisen.²⁵⁰ Die Gesamtbevölkerung der Bezirksgruppe Wien Innen wird nur geringfügig zunehmen, wobei es bei Betrachtung der einzelnen Bezirke Differenzen gibt: In der Brigittenau wird aufgrund des neuen Stadtteils am ehemaligen Nordwestbahnhofgelände die Bevölkerung stark anwachsen,²⁵¹ während in Margareten, Mariahilf und Neubau Bevölkerungsrückgänge sowie Stagnation in Wieden und Josefstadt verzeichnet werden.²⁵² Grund dafür ist unter anderem die bereits hohe Besiedlungsdichte, sodass ein Wachstum nur durch Nachver-

²⁴⁸ vgl. ebenda, S. 4.

²⁴⁹ vgl. ebenda, S. 6.

²⁵⁰ vgl. Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (Hrsg.) (2013), S. 35, 37.

²⁵¹ vgl. Bauer, Ramon u.a. (2018a), S. 130.

²⁵² vgl. ebenda, S. 7.

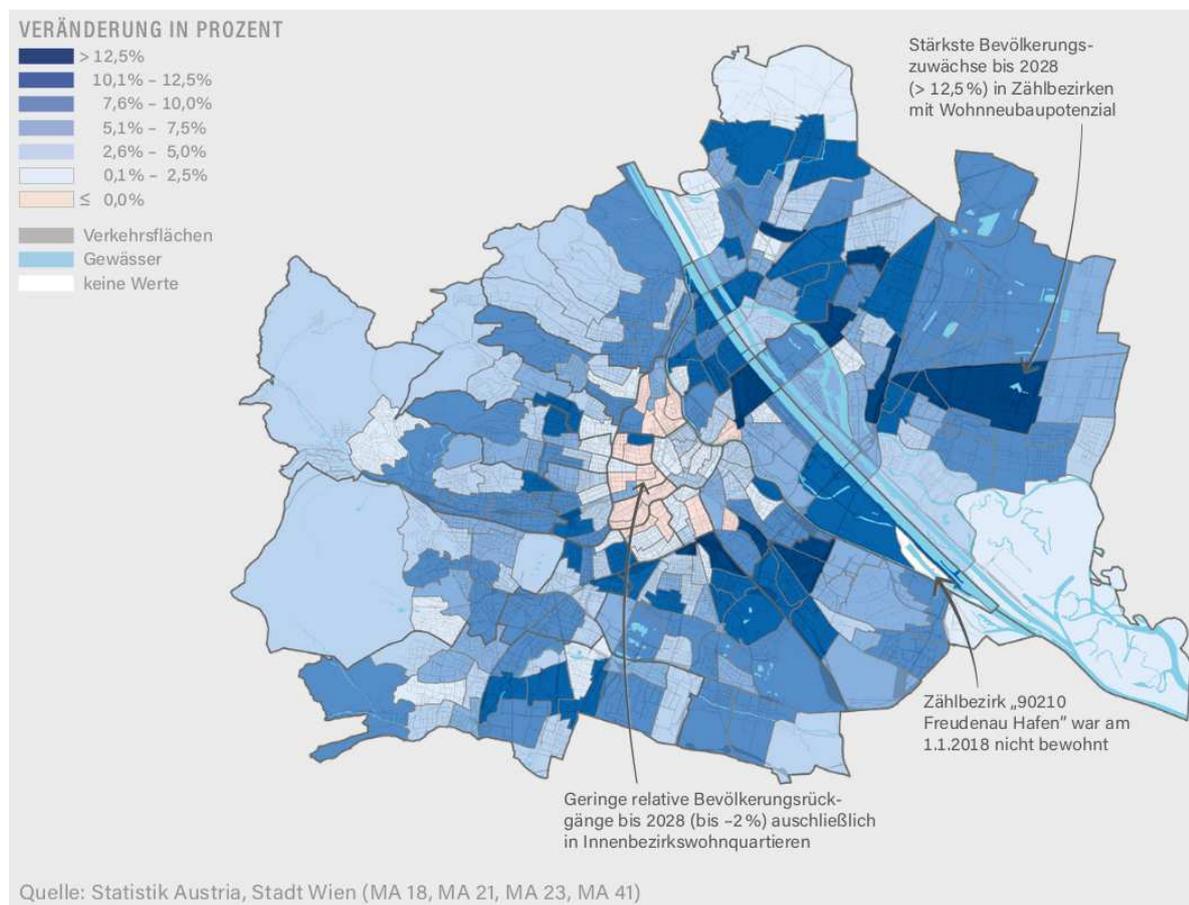


Abbildung 16: Bevölkerungsprognose der Wiener Zählbezirke von 2018-2028, Veränderung in Prozent.
 Quelle: Bauer, Ramon u.a. (2018b), S. 6.

dichtung oder Erhöhung der Belagszahl möglich ist.²⁵³ In den Bezirksgruppe Wien Nord und Wien Süd (besonders Simmering, Favoriten und Meidling), sowie dem Bezirk Penzing (Gruppe Wien Süd) ist ein überdurchschnittlicher Zuwachs prognostiziert.²⁵⁴ Dieses Wachstum wird laut Masterplan Verkehr Wien 2003, Evaluierung 2013 „zu einer Verlängerung der Wege und zur Zunahme von tangentialen Verkehrsbeziehungen führen.“²⁵⁵

Bei kleinräumiger Betrachtung auf Zählbezirksebene fällt auf, dass vor allem die neuen Wohngebiete stark an Bevölkerung zunehmen werden (Abbildung 16). Dies liegt unter anderem an einer jungen Neubaubevölkerung, welche in den nächsten Jahren die Geburtenzahl positiv beeinflusst.²⁵⁶ Familien mit Kindern besitzen tendenziell eher einen Privat-Pkw und der Besitz dessen bedingt die Nutzung für den Arbeitsweg.²⁵⁷

²⁵³ vgl. ebenda, S. 24.

²⁵⁴ vgl. ebenda, S. 7.

²⁵⁵ Hiess, Helmut (2013), S. 10.

²⁵⁶ vgl. Bauer, Ramon u.a. (2018a), S. 148.

²⁵⁷ vgl. Hartl, Gerda (2015), S. 179.

In Bezug auf die Bevölkerungsdichte hat sich diese im Laufe der Jahre besonders in der Bezirksgruppe Wien Innen stark verringert (Abbildung 17). Lebten dort 1910 noch über 200 Personen/ha, so hat sich dies mit der Bevölkerungsabnahme auf ungefähr 100 Personen/ha im Jahr 2000 reduziert. Seitdem steigt die Dichte wieder an. In Wien schwankt die Siedlungsdichte zwischen 40 und 50 Personen/ha, was weniger als die Hälfte des oben genannten Wertes ist. Dies lässt auf weniger dichten Wohnbau und bzw. oder mehr Freiflächen in anderen Teilen der Stadt schließen. Mit der steigenden Bevölkerung nehmen auch die Dichten in allen Bezirksgruppen zu, besonders stark in Wien Süd. Laut Hartl betragen die Bevölkerungsdichten am Wohnort von Pkw-Nutzerinnen und Pkw-Nutzern nur ein Viertel jener von Nutzerinnen und Nutzern des öffentlichen Verkehrs.²⁵⁸

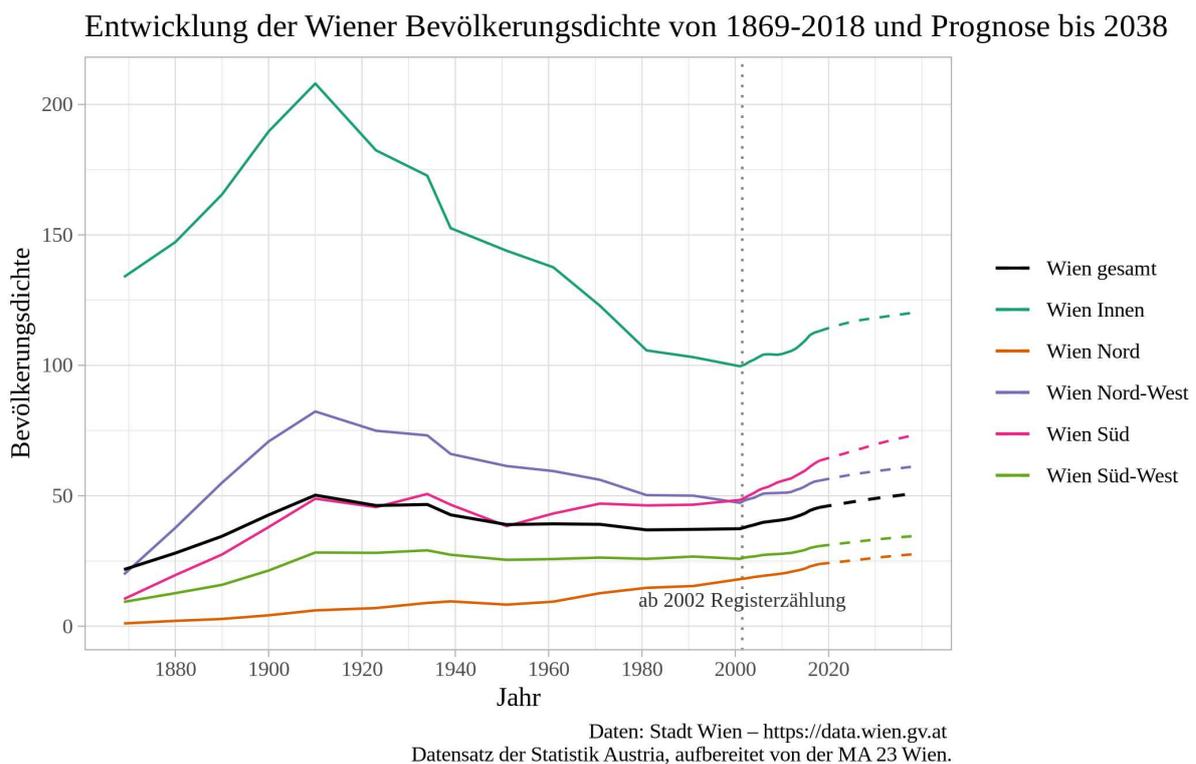


Abbildung 17: Entwicklung der Bevölkerungsdichte der Stadt Wien nach Bezirksgruppen.
 Quelle: Eigene Darstellung.

Wohnraumentwicklung

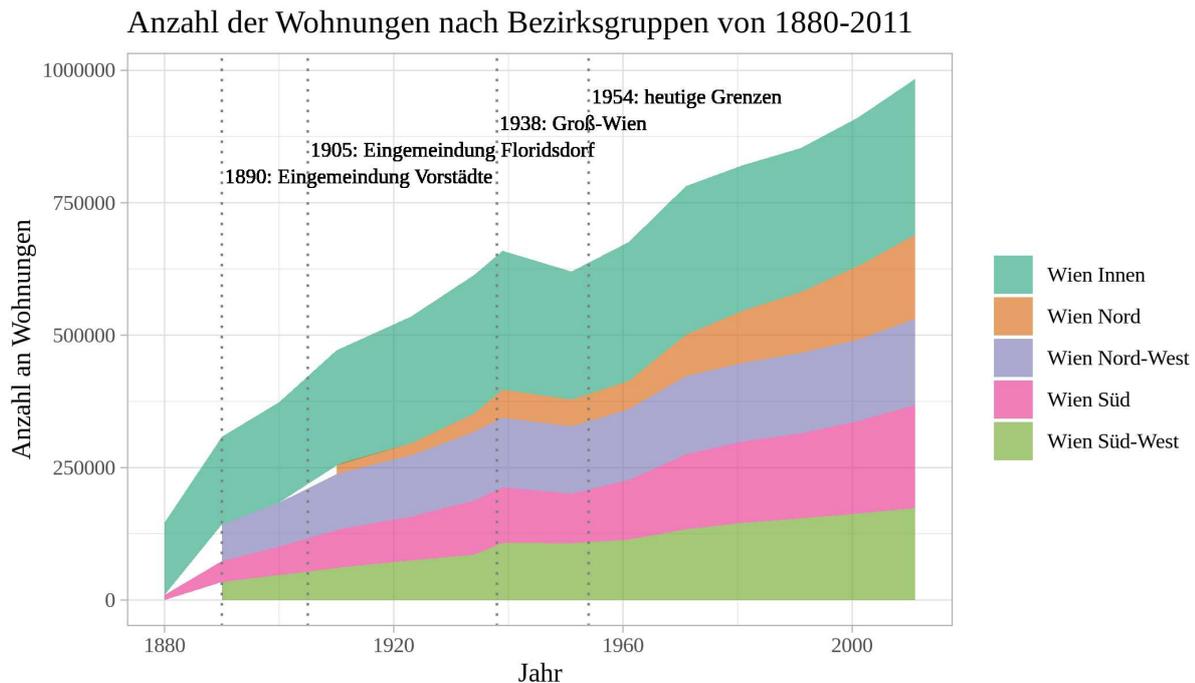
Wo sich die Bevölkerung niederlässt, hat auch mit der vorhandenen Wohnqualität zu tun, weshalb diese über die Zeit genauer betrachtet wird. Im Bezug auf die in Kapitel 2.2.2 und 4 genauer analysierte Stellplatzverpflichtung sind die Wohnungszahlen und -größen als Bezugsgröße ebenso relevant.

²⁵⁸ vgl. ebenda, S. 179.

Die Daten zu den Wohnungen wurden aus den statistischen Jahrbüchern der Stadt Wien, den offenen Daten der Stadt Wien und Daten der Statistik Austria, größtenteils veröffentlicht durch die MA23, einmal auch im Rahmen einer Diplomarbeit, zusammengetragen.

Die Zahl der Wohnungen stieg in Wien zwischen 1910 und 2011 kontinuierlich von knapp 467 000 Wohnungen auf 983 000 (Abbildung 18). Einzig um den zweiten Weltkrieg ist die Zahl der Wohnungen, abgesehen von den Zuwächsen durch Veränderungen der Grenzen, ähnlich geblieben – hier sind große Kriegsschäden und Wiederaufbau für die Stagnation des Wachstums zu nennen. Eine Verringerung der Anzahl an Wohnungen während und direkt nach dem Krieg ist aufgrund der Zeitabstände in den vorhandenen Daten nicht zu erkennen.

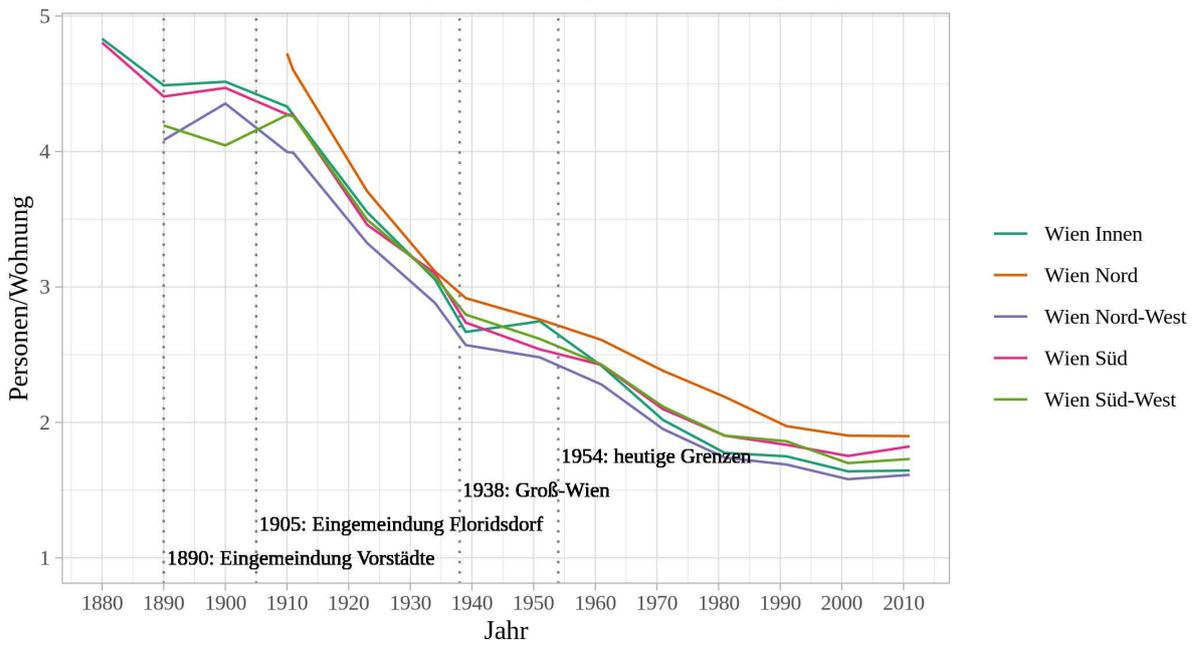
In den Bezirksgruppen Wien Nord, Wien Süd und Wien Süd-West ist ein deutlich größerer Wohnungszuwachs zu verzeichnen als in den anderen Bezirksgruppen, welcher in Wien Nord und Wien Süd auch mit dem Bevölkerungszuwachs einherging. Allgemein sank die Bevölkerung allerdings. Die steigende Anzahl an Wohnungen kann durch die sinkende Belagszahl (Abbildung 19) oder Zusammenlegungen von Wohnungen (Abbildung 20) erklärt werden. Bewohnten bis 1910 in ganz Wien noch über 4 Personen eine Wohnung, so



Daten: Statistik Austria – Gebäude- bzw. Häuser- und Wohnungszählungen 1951–2001, Registerzählung 2011 (verfügbar unter <https://www.wien.gv.at/statistik/verkehr-wohnen/tabelle/wohnungsbest-flaeche-bez-zr.html>, zuletzt geprüft am 5.3.2020), Statistische Jahrbücher der Stadt Wien.

Abbildung 18: Entwicklung der Anzahl der Wohnungen in der Stadt Wien nach Bezirksgruppen 1880-2011.
 Quelle: Eigene Darstellung.

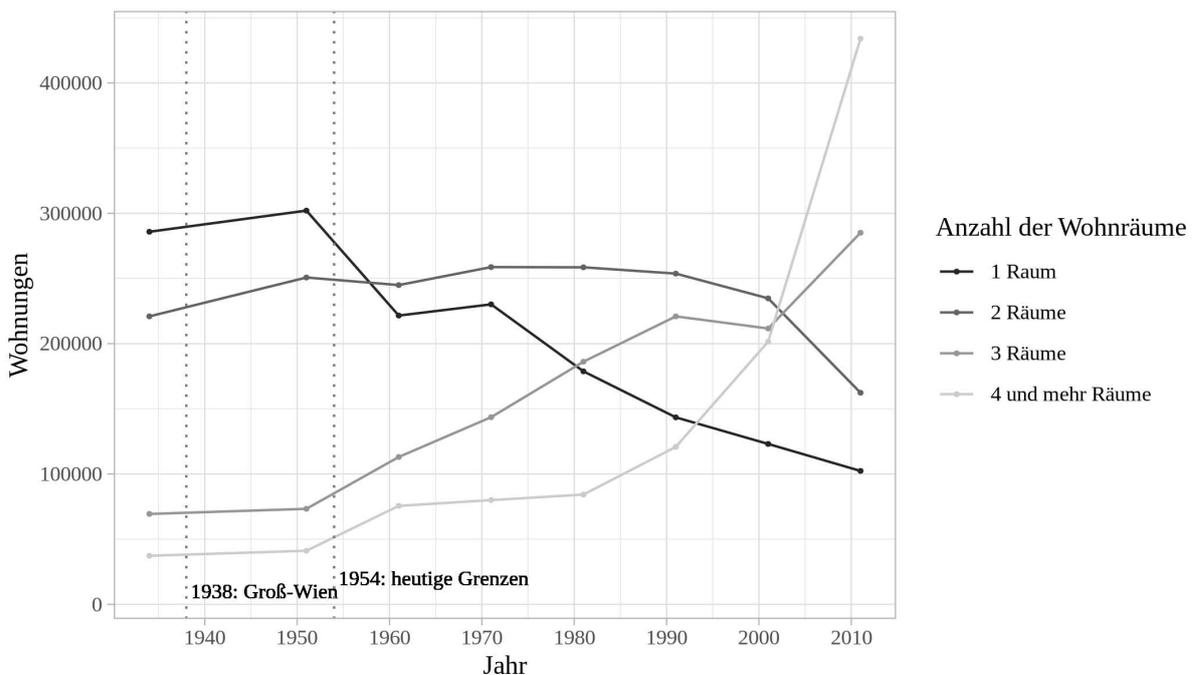
Durchschnittliche Personen pro Wohnung nach Bezirksgruppen von 1880-2011



Daten: Stadt Wien - data.gv.at, Statistik Austria – Gebäude- bzw. Häuser- und Wohnungszählungen 1951–2001, Registerzählung 2011 (verfügbar unter <https://www.wien.gv.at/statistik/verkehr-wohnen/tabellen/wohnungsbest-flaeche-bez-zr.html>, zuletzt geprüft am 5.3.2020), Statistische Jahrbücher der Stadt Wien.

Abbildung 19: Entwicklung der Belagszahlen in der Stadt Wien nach Bezirksgruppen 1880-2011.
Quelle: Eigene Darstellung.

Entwicklung der Wohnungsgröße nach der Anzahl an Wohnräumen von 1934-2011



Daten: Statistische Jahrbücher der Stadt Wien, Naschenweng, Lisa (2019), S. 137

Abbildung 20: Entwicklung der 1-, 2-, 3-, und Mehrraumwohnungen in der Stadt Wien 1934-2011.
Quelle: Eigene Darstellung.

sank dies nach den Kriegen bereits auf unter 3 Personen. Heute liegt die Belegungszahl bei unter 2 Personen pro Wohnung, wobei in den Bezirksgruppen Wien Innen und Wien Nord-West eine Wohnung weniger als 1,5 Personen beherbergt. Heute teilen sich im Gegensatz zu früher weniger Personen die Wohnung mit Nicht-Familienmitgliedern und die Haushalte umfassen meist nur ein bis zwei Generationen.²⁵⁹ Die Zusammenlegungen von Wohnungen sind an der sinkenden Zahl an Kleinwohnungen und gleichzeitig steigenden Zahl an Großwohnungen erkennbar.

Die durchschnittliche Wohnungsgröße je Wohnung und die durchschnittliche Wohnnutzfläche pro Person werden ab 1961 betrachtet, davor sind keine vergleichbaren Daten verfügbar. Die Durchschnittswerte sind je Bezirk vorhanden, diese werden in Boxplots auf Ebene der Bezirksgruppen zusammengefasst. Bei Boxplots werden die Daten je Bezirksgruppe so dargestellt, dass die Boxen (Rechtecke) vom oberen und unteren Quartil der Bezirkswerte begrenzt werden, der Querstrich stellt den Median dar. Die Linien oberhalb und unterhalb der Rechtecke, sogenannte Antennen, zeigen den Bereich der Werte innerhalb des 1,5-fachen Interquartilsabstands²⁶⁰, gemessen vom oberen bzw. unteren Quartil. Als Ausreißer, abgebildet durch Punkte, werden jene Bezirkswerte erachtet, welche außerhalb des 1,5-fachen Interquartilsabstands liegen. Die Bezirksgruppe Wien Nord stellt mit nur zwei Bezirken einen Sonderfall dar: Hier liegen am obere und untere Ende der Antennen immer die Bezirkswerte, der Median ist das arithmetische Mittel der beiden.

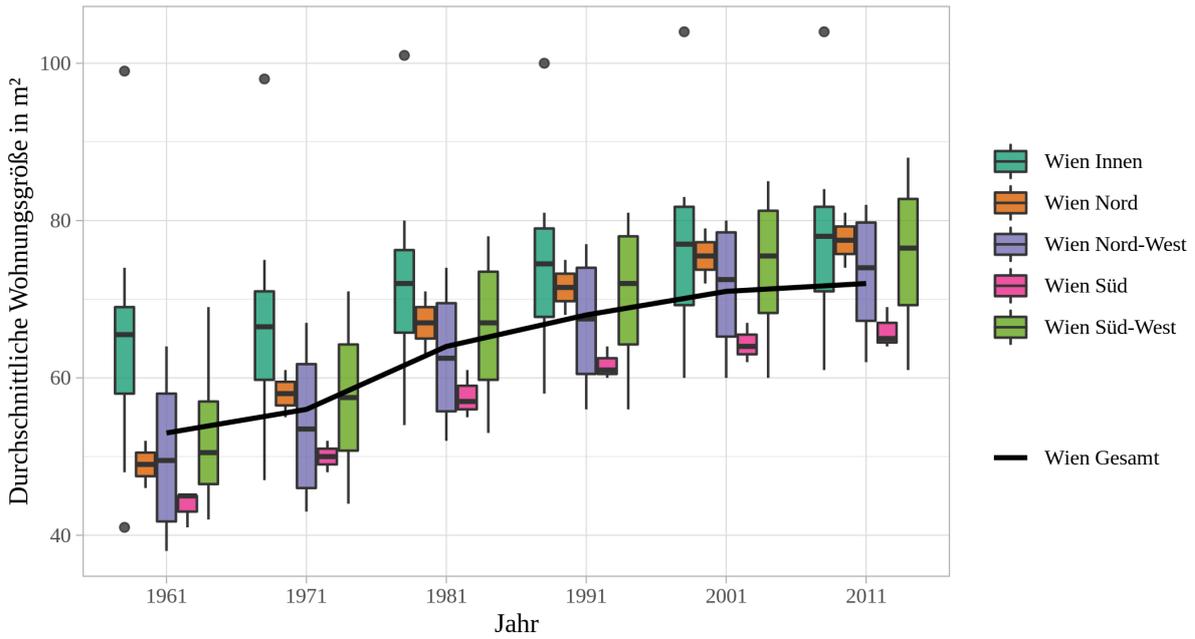
Die durchschnittliche Wohnungsgröße (Abbildung 21) hat seit den 1960er-Jahren zugenommen. Die Wohnungsgrößen der Bezirksgruppen weisen allerdings Differenzen auf: In Wien Innen beträgt bereits 1961 die durchschnittliche Wohnungsgröße je Bezirk zwischen 50 und 75 m², das ist mehr als in allen anderen Bezirksgruppen. Die Differenzen verringern sich über Zeit, Wien Innen bleibt aber über dem Durchschnitt. Der erste Bezirk sorgt für einen Ausreißer (in etwa 100 m² Wohnnutzfläche je Wohnung). In Wien Nord ist die durchschnittliche Wohnungsgröße ebenfalls höher als der Wiener Durchschnitt, was vermutlich mit dem hohen Anteil an Wohngebäuden mit einer Wohneinheit begründet werden kann.²⁶¹ In Wien Süd liegt die Wohnungsgröße deutlich unter dem Wiener Durchschnitt, hier befinden sich die kleinsten Wohnungen.

²⁵⁹ vgl. Conditt, Georg (1971), S. 9.

²⁶⁰ Interquartilsabstand: Wertebereich in dem sich die mittleren 50% der Werte befinden, also die Ausdehnung der Box

²⁶¹ vgl. Lebhart, Gustav (2015), S. 12.

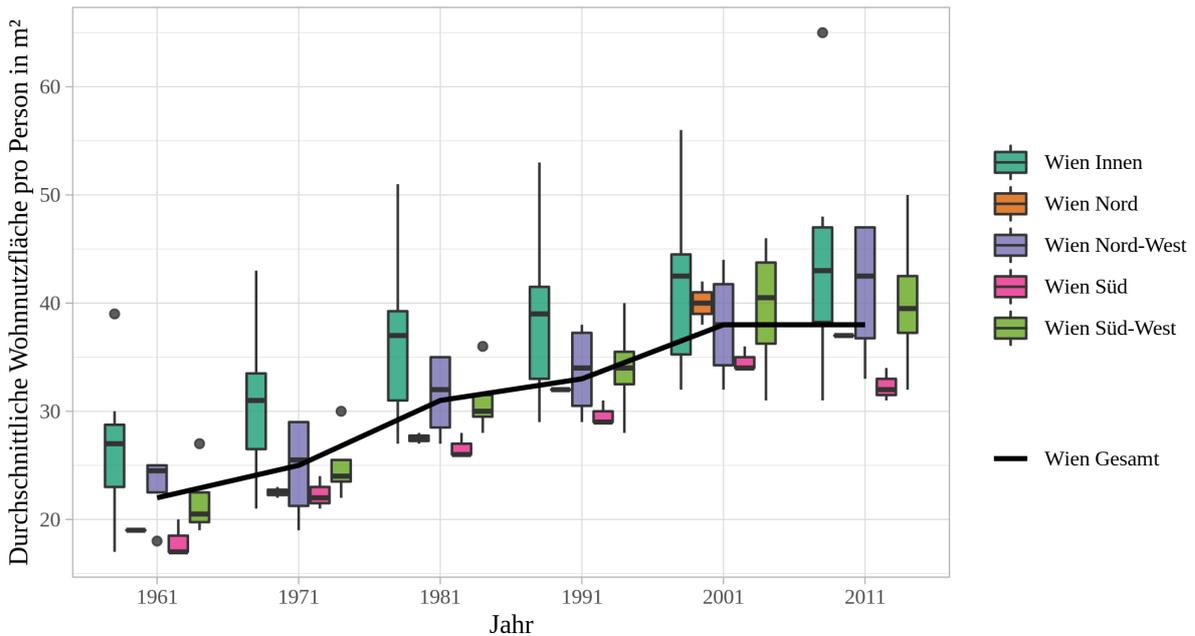
Entwicklung der Wohnungsgröße (Wohnnutzfläche) von 1961-2011



Daten: Statistik Austria – Gebäude- bzw. Häuser- und Wohnungszählungen 1981-2001, Registerzählung 2011 (verfügbar unter <https://www.wien.gv.at/statistik/verkehr-wohnen/tabellen/wohnung-flaeche-bez-zr.html>, zuletzt geprüft am 5.3.2020), Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien - Jahrgang 2002.

Abbildung 21: Entwicklung der durchschnittlichen Wohnungsgröße je Bezirk nach Bezirksgruppen 1961-2011. Quelle: Eigene Darstellung.

Entwicklung der Wohnnutzfläche pro Person von 1961-2011



Daten: Statistik Austria – Gebäude- bzw. Häuser- und Wohnungszählungen 1981-2001, Registerzählung 2011 (verfügbar unter <https://www.wien.gv.at/statistik/verkehr-wohnen/tabellen/wohnung-flaeche-bez-zr.html>, zuletzt geprüft am 5.3.2020), Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien - Jahrgang 2002.

Abbildung 22: Entwicklung der durchschnittlichen Wohnnutzfläche pro Person je Bezirk nach Bezirksgruppen 1961-2011. Quelle: Eigene Darstellung.

Wird die Wohnnutzfläche pro Person betrachtet (Abbildung 22), ist diese bei Gesamtbetrachtung kontinuierlich gestiegen. In Wien Süd ist allerdings eine Reduktion der Wohnfläche pro Person zwischen 2001 und 2011 zu verzeichnen: Die Bevölkerung stieg hier so stark, dass die steigende Wohnungsanzahl und Wohnungsgröße dem nicht nachkamen. Im Jahr 2011 betrug die durchschnittliche Wohnfläche/Person für Wien 38 m^2 (2018 lag sie laut Mikrozensus-Erhebung bei $36,3 \text{ m}^{262}$), während sie 1920 bei 9 m^2 Wohnungsfläche/Person²⁶³ lag. Wie schon bei der durchschnittlichen Wohnfläche zeigen sich Unterschiede bei den Bezirksgruppen: Während im ersten Bezirk im Jahr 2011 65 m^2 pro Person zur Verfügung stehen, sind es im 10. und 20. Bezirk jeweils nur 31 m^2 pro Einwohnerin bzw. Einwohner. Bei beengten Wohnverhältnissen (gemeinsam mit geringer (Auto-)Mobilität) sollte die Bevölkerung ausreichend nutzbare Freiflächen zur Verfügung haben.²⁶⁴ Mit dem Vorhandensein von Freiflächen beschäftigt sich Kapitel 3.1 genauer.

Die Arbeiterkammer Wien stellte 1999 fest, dass die Verfügbarkeit von Wohnraum auch eine soziale Frage ist: Die Wohnfläche/Person ist bei einkommensschwachen Haushalten gesunken, während sie sonst überall anstieg.²⁶⁵

Steigender Wohnraumbedarf, auch in der Zukunft, wird oft mit der Entwicklung der Einpersonen-Haushalte in Verbindung gebracht, denn diese Haushalte weisen einen Wohnraumbedarf von über 60 m^2 auf.²⁶⁶ War der Anteil der Einpersonen-Haushalte 1961 noch bei 27,7 Prozent, so stieg dieser bis 1991 auf 41,6 Prozent.²⁶⁷ Eine Prognose der Wirtschaftskammer Österreich prognostiziert für 2030 einen zu 2019 gleichbleibenden Anteil von 44,1 Prozent.²⁶⁸ Gleichzeitig sinkt bei kleineren Haushalten (bis zu zwei Personen) die Anzahl an Pkws seit 2008.²⁶⁹ Die Mobilität von Einpersonen-Haushalten kann allerdings bezogen auf die Anzahl der Wege erhöht sein, denn Personen, welche in Single-Haushalten leben, pflegen viele soziale Kontakte außerhalb der Wohnung oder müssen im Gegensatz zu Mehrpersonen-Haushalten ihre Erledigungen selbst durchführen und dafür vermehrt außer Haus gehen.²⁷⁰

²⁶² Statistik Austria (2020).

²⁶³ vgl. Dieter, Bökemann (1990), S. 1.

²⁶⁴ vgl. Berding, Ulrich (2008), S. 311.

²⁶⁵ vgl. Waldert, Helmut (2011), S. 574.

²⁶⁶ vgl. Gruber, Ernst u.a. (2018), S. 26.

²⁶⁷ vgl. Dvorak, Wolfgang und Magistrat der Stadt Wien (Hrsg.) (1994a), S. 13.

²⁶⁸ WKÖ - Statistik (Hrsg.) (2019).

²⁶⁹ vgl. Kanonier, Arthur und Kadi, Justin (2018), S. 70–82.

²⁷⁰ vgl. Knoflacher, Hermann (2009), S. 22.

2.2 Rechtliche Rahmenbedingungen für den ruhenden Verkehr

Die rechtlichen Rahmenbedingungen werden in etwa ab Ende des 19. Jahrhunderts betrachtet, je nach Verfügbarkeit der Gesetzestexte. Dieser Zeitraum wird als ausreichend erachtet, da zu dieser Zeit motorisierte Fahrzeuge noch eher die Ausnahme als die Regel bildeten. Es werden die den Straßenraum betreffenden Rechtsvorschriften, die Bauordnungen und die Garagenordnung, sowie die Wohnbauförderung betrachtet.

2.2.1 Anfängliche Regelungen und die (Vorläufer der) Straßenverkehrsordnung

Die Regelungen und Gesetze bezüglich Straßenverkehr werden zunächst in einer historischen Reihenfolge betrachtet. Am Ende des Kapitels sind zusätzlich die wichtigsten Änderungen und Verläufe zwischen 1929 und 1960 zur besseren Übersicht in zwei Tabellen zusammengefasst.

Noch bevor die Fuhrwerke die Straßen eroberten, waren die Menschen zu Fuß unterwegs. Auch noch Anfang des 19. Jahrhunderts waren die Fußgängerinnen und Fußgänger maßgebend für die Gestaltung des Straßenbilds.²⁷¹ Es herrschte eine Gleichberechtigung der Nutzerinnen und Nutzer des Straßenraums. Auf der Ringstraße waren beispielsweise seit Beginn (1865) Lastenfahrzeuge verboten – diese fuhren allerdings stattdessen auf der Lastenstraße/Zweierlinie.²⁷² Das Nebeneinander von Fuhrwerken und zu Fuß gehenden Personen führte zur Entstehung von Trottoirs – die Fahrbahn als Teil der Straße wurde hiermit geschaffen. § 21 Wiener Bauordnung 1868 bestimmte die verpflichtende Errichtung eines Trottoirs bei Neubauten, ein Sechstel der Straßenbreite breit. E. H. d'Avigdor bemängelte in einem Bericht allerdings das seltene Vorhandensein und die Breite von Trottoirs: „(...) in Wien besteht noch obendrein ein lebhafter Wagenverkehr. In vielen Gassen sind gar keine Trottoirs; in der Kärnthnerstraße, wo die bestrenommierten Gasthäuser sich befinden, besteht es nur aus einem engen Streifen. (...) Der Fremde jedoch, (...) muss eine gefährliche Zeit durchmachen. Er muß fortwährend vom Trottoir herunter und wieder hinaufspringen (...).“²⁷³ E. H. d'Avigdor erwähnte den

²⁷¹ vgl. Psenner, Angelika (2012), S. 19–20.

²⁷² vgl. Kurz, Ernst (1981), S. 167.

²⁷³ E. H. d'Avigdor (1871), zitiert nach Hösl, Wolfgang und Pirhofer, Gottfried (1988), S. 33.

lebhaften Wagenverkehr, welcher mit den heutigen Ausmaßen wohl kaum verglichen werden kann: Fuhrwerke in geschlossenen Ortschaften mussten laut § 11 Straßenpolizei-Grundsatzgesetz 1929, BGBl. 438/1929²⁷⁴ die Fahrgeschwindigkeit so anpassen, dass andere Straßenbenutzerinnen und -benutzer nicht mit Straßenkot bespritzt werden, für ungefederte Fuhrwerke galt sogar Schritt als Tempovorgabe. Die Vorschriften galten laut § 21 Abs 2 Z 5 Straßenpolizei-Grundsatzgesetz 1929, BGBl. 438/1929 auch für Kraftfahrzeuge. Die Fahrbahn hatte damit noch nicht die Ausmaße des heutigen Geschwindigkeitsraumes. Dies ermöglichten erst die Steigerungen der erlaubten Höchstgeschwindigkeiten: Im Jahr 1939 waren es ab Mai 60 km/h²⁷⁵, welche im Oktober desselben Jahres auf 40 km/h reduziert wurden²⁷⁶, wobei bereits 1938 eine Beschränkung der Geschwindigkeit auf unter 40 km/h für gesamte Ortschaften verboten wurde.²⁷⁷ Nach dem Krieg wurde im Straßenpolizeigesetz, BGBl. 46/1947 eine ziffernmäßige Beschränkung verboten, die Rahmenbedingungen waren ähnlich jenen des § 11 Straßenpolizei-Grundsatzgesetz 1929, BGBl. 438/1929.²⁷⁸ § 91 Abs 4 Kraftfahrverordnung 1947, BGBl. 83/1947 setzte dann wie zuvor 40 km/h fest. § 20 StVO 1960, BGBl. 159/1960 erhöhte die Geschwindigkeit im Ortsgebiet auf die heutigen 50 km/h. Die Straßen dienten somit hauptsächlich dem Vorankommen ‚des Verkehrs‘ – wobei hier wohlgerne nur der motorisierte Verkehr gemeint war, die zu Fuß gehende Person konnte aufgrund der Geschwindigkeiten nicht mehr Mittelpunkt der Straßengestaltung und Planungen sein.

Betreffend dem Parken wurde gegen Ende des 19. Jahrhunderts das Allgemeine Straßengesetz verabschiedet, welches im § 422 besagte: „wenn an einem öffentlichem Platze, an der Straße, oder vor einem Hause oder Gewölbe, zur Nachtzeit was immer für eine Gattung von Wägen (...) gelassen worden, ist der Schuldtragende wegen dieser Uebertretung um 10 bis 50 Gulden oder mit Arrest von 3 bis 14 Tagen zu bestrafen.“²⁷⁹ Für das Bundesland Niederösterreich, dem Wien bis 1921 angehörte, wurde 1868 eine Straßen-

²⁷⁴ Grundsätze der Straßenpolizei, soweit sie sich nicht auf Bundesstraßen bezieht, BGBl. 438/1929, nachfolgend ‚Straßenpolizei-Grundsatzgesetz 1929, BGBl. 438/1929‘ genannt

²⁷⁵ § 9 Abs 1 Straßenverkehrs-Ordnung, Reichsgesetzblatt 1939, Teil I, S. 874

²⁷⁶ § 9 Abs 1 Straßenverkehrs-Ordnung, Reichsgesetzblatt 1939, Teil I, S. 1988.

²⁷⁷ § 4 Abs 2 Straßenverkehrs-Ordnung, GBl. für das Land Österreich 171/1938

²⁷⁸ §§ 18 und 30 Straßenpolizeigesetz, BGBl. 1947/46

²⁷⁹ Allgemeines Straßengesetz, zitiert nach Freiherr von Hock (1897), zitiert nach Psenner, Angelika (2012), S. 20.

polizei-Ordnung²⁸⁰ erlassen. Diese schrieb nach § 17 vor, dass unbespannte Wägen auf der Straße nicht stehenbleiben dürfen (Ausnahmen gab es mit Sonderbestimmungen bei Wirtshäusern) – diese Verordnung, und der ähnliche Inhalt in der Erneuerung 1875²⁸¹, galten allerdings nicht in Wien. Gültig für Wien war 1929 das bereits im Zusammenhang mit der Geschwindigkeit erwähnte bundesweite Straßenpolizei-Grundsatzgesetz 1929, BGBl. 438/1929, welches den § 422 Allgemeines Straßengesetz mit 1. Oktober 1930 außer Kraft setzte.²⁸² Dieses Gesetz legte im § 1 zunächst Definitionen für Fuhrwerke, Kraftfahrzeuge und Straßen fest:

„§1 Im Sinne der Vorschriften der Straßenpolizei gelten:

1. als Fuhrwerke: Fahrzeuge, die für das Fortbewegen durch Menschen oder Tiere eingerichtet und nicht an Bahngleise gebunden sind, mit Ausnahme von Fahrrädern, Rollstühlen für Kranke, Kinderwagen, Schubkarren und ähnlichen Kleinfahrzeugen, die in erster Linie dazu bestimmt sind, außerhalb von Straßen verwendet zu werden;
2. als Kraftfahrzeuge: die im § 1 des Bundesgesetzes vom 20. Dezember 1929, B. G. Bl. Nr. 437 (Kraftfahrgesetz), bezeichneten Fahrzeuge; (...)
4. als Straßen: öffentliche Straßen und Wege sowie die dem öffentlichen Verkehr dienenden Privatstraßen und -wege einschließlich der in ihrem Zuge befindlichen Plätze, Brücken und Durchgänge.“²⁸³

§ 18 Straßenpolizei-Grundsatzgesetz 1929, BGBl. 438/1929 enthielt bezüglich Parken folgendes: Zum Stillstand gelangte Fuhrwerke durften den Verkehr nicht behindern, bei Dunkelheit oder starkem Nebel durften unbespannte Fuhrwerke nicht stehen bleiben. Dies galt laut § 21 Abs 2 Z 6 Straßenpolizei-Grundsatzgesetz 1929, BGBl. 438/1929 auch für Kraftfahrzeuge. Im § 47 Abs 2 Zeile 7 Straßenpolizei-Grundsatzgesetz 1929, BGBl. 438/1929 befand sich die Möglichkeit zur Kennzeichnung von Verkehrsflächen als Parkplätze: die „Kennzeichnung jener Verkehrsflächen, die ausschließlich der Aufstellung von Fuhrwerken vorbehalten sind“ erfolgt mit einem blauen Schild mit weißem „P“. 1935 wurde diese Kennzeichnung im § 41 Abs 2 Straßenpolizei-Grundsatzgesetz 1935, BGBl. 171/1935 von Fuhrwerken auf Fahrzeuge ausgedehnt. § 34 Straßenpolizei-Grundsatzgesetz 1929, BGBl. 438/1929 beschäftigte sich mit Fußgängerinnen und Fußgängern: Die eingerichteten

²⁸⁰ Straßenpolizei-Ordnung für die öffentlichen nicht ärarischen Straßen des Erzherzogthumes Oesterreich unter der Enns mit Ausschluß der Haupt- und Residenzstadt Wien, Landes-Gesetz- und Verordnungsblatt für das Erzherzogthum Oesterreich unter der Enns 15/1968

²⁸¹ Straßenpolizei-Ordnung für die öffentlichen nicht ärarischen Straßen, Landes-Gesetz- und Verordnungsblatt für das Erzherzogthum Oesterreich unter der Enns 62/1975

²⁸² Art V Straßenpolizei-Grundsatzgesetz 1929, BGBl. 438/1929

²⁸³ § 1 Straßenpolizei-Grundsatzgesetz 1929, BGBl. 438/1929

Wege waren zu benutzen, und auf „Fahrwegen haben sie (*Anmerkung: die Gehenden*) den Fahrzeugen aus dem Wege zu gehen“²⁸⁴. Der bereits bezüglich Gehwegen erwähnte Bericht von E. H. d’Avigdor verdeutlicht, wie sich die letztgenannte Vorschrift auf den Fahrzeugverkehr ausgewirkt haben könnte: „Die Wiener Kutscher fahren mit dem Hute nach rückwärts, der Pfeife im Munde, schlaffen Zügeln und im Ganzen einer vollkommenen Gleichgültigkeit gegen Fußgänger.“²⁸⁵

Das Straßenpolizei-Gesetz²⁸⁶ im Bundesland Wien aus dem Jahr 1930 regelte weitere Details, was sich schon an den erweiterten Definitionen zeigte: Neben Fuhrwerken, Kraftfahrzeugen und Straßen wurde im § 1 unter anderem folgendes definiert:

- „(2) Fahrbahn ist Teil der Straße, der für den Fahrverkehr bestimmt ist. Ein besonders angelegter Radfahr- oder Reitweg gilt nicht als Teil der Fahrbahn
- (3) Gehweg (Gehsteig) ist der Teil der Straße, der nur dem Fußgängerverkehr dient und durch Randsteine oder sonst in leicht erkennbarer Weise von der Fahrbahn getrennt ist. Gehwege sind ferner alle sonstige von vornherein nur für den Fußgängerverkehr bestimmte Wege.
- (4) Als Schutzwege gelten die in der Verlängerung der Gehwege gedachten oder durch Linien oder in anderer Weise auf der Fahrbahn gekennzeichneten Fußgängerwege über die Fahrbahn. (...)
- (6) Parkplätze sind die durch Linien oder in anderer Art gekennzeichneten Aufstellungsplätze für Fahrzeuge. (...)
- (9) Als Fahrzeuge gelten Fuhrwerke und Kraftfahrzeuge. (...)
- (16) Halten ist das Stehenlassen von Fahrzeugen bloß für die Zeit, die zum Ein- oder Aussteigen, zum Bezahlen des Fuhrlohnes, zum Auf- oder Abladen kleinerer Warenmengen oder einzelner kleinerer Warenstücke erforderlich ist.
- (17) Parken ist das Stehen- oder Wartenlassen eines Fahrzeuges für längere Zeit, als zu den im Absatz 16 bezeichneten Zwecken erforderlich ist.“²⁸⁷

Die Definition der Fahrbahn weist auf die starke Trennung zwischen dem Verkehr der Fahrzeuge bzw. Fuhrwerke und jenem der Fußgängerinnen und Fußgänger hin. Ähnlich zur Regelung aus 1929 waren bezüglich dem Verkehr der Gehenden im § 54 Straßenpolizei-Gesetz, LGBL. für Wien 35/1930 die errichteten Wege zu benutzen und dem Fahrzeugen aus dem Weg zu gehen. Zusätzlich waren das Gehen in Längsrichtung, sowie unnötiges Verweilen auf der Fahrbahn verboten, und das Überqueren sollte tunlichst an den Schutzwegen und Schutzinseln bzw. falls diese nicht vorhanden waren, über den möglichst

²⁸⁴ § 34 Abs 2 Straßenpolizei-Grundsatzgesetz 1929, BGBl. 438/1929

²⁸⁵ E. H. d’Avigdor (1871), zitiert nach Hösl, Wolfgang und Pirhofer, Gottfried (1988), S. 33.

²⁸⁶ Straßenpolizei-Gesetz, LGBL. für Wien 35/1930

²⁸⁷ § 1 Straßenpolizei-Gesetz, LGBL. für Wien 35/1930

kürzesten Weg geschehen.²⁸⁸ Straßenspiele waren je nach Art bei Gefährdung des Verkehrs oder gänzlich verboten.²⁸⁹ Der zuvor erwähnte § 18 Straßenpolizei-Grundsatzgesetz 1929, BGBl. 438/1929 für zum Stillstand gelangte Fuhrwerke wurde im § 33 Abs 1 Straßenpolizei-Gesetz, LGBL. für Wien 35/1930 verschärft: Unbespannte Fuhrwerke durften in der Regel nur zum Auf- und Abladen auf der Straße belassen werden, dies galt laut § 38 Abs 2 lit f auch für Fahrzeuge – 1929 war nur das Abstellen bei Dunkelheit verboten, wobei dies vermutlich weiterhin gültig war. Auch war das Be- und Entladen nur auf der Straße erlaubt, wenn es auf dem Grundstück nicht möglich war.²⁹⁰ § 36 Straßenpolizei-Gesetz, LGBL. für Wien 35/1930 bildete einen eigenen Paragraphen bezüglich Halten und Parken von Fuhrwerken und laut § 38 Abs 2 lit g auch von Kraftfahrzeugen: Ein generelles Verbot für das Parken wurde nicht ausgesprochen, auch keine explizite Erlaubnis – der Verkehr durfte nur nicht behindert werden. Der Platz, welcher von einem abgestellten Fahrzeug eingenommen wird, wurde damals wohl nicht als Behinderung für den Verkehr der beispielsweise zu Fuß Gehenden gesehen. Verboten war laut § 36 Abs 2 Straßenpolizei-Gesetz, LGBL. für Wien 35/1930 das Halten und Parken unter anderem bei Straßenkreuzungen, im Bereich von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs oder 5 m vor und hinter Straßenecken (wobei hier Platzwagen-Standplätze erlaubt werden konnten). § 36 Abs 3 verbot das Parken bei Parkverbotszeichen, Einfahrten, Engstellen, Straßenbahngleisen oder einseitig in Einbahnen mit weniger als 7 m Breite. Laut § 36 Abs 5 und 6 sollten bei Bahnhöfen, Veranstaltungsorten und überall, wo mit viel Fuhrwerksverkehr gerechnet wird, besonders angelegte und gekennzeichnete Parkplätze benutzt werden. Dabei sollte das Parken auf verkehrsreichen Straßen nach Möglichkeit unterlassen, und besonders angelegte und gekennzeichnete Parkplätze benutzt werden²⁹¹ – direktes Verbot des Parkens auf der Straße gab es allerdings keines. Wie allerdings das zu Beginn erwähnte ausschließlich erlaubte Abstellen für Ladezwecke interpretiert wurde, ist unklar. Es kann sein, dass es sich nur auf unbespannte Fuhrwerke bezog und Fahrzeuge nicht als solche galten. Laut § 63 Abs 3 bedurfte es zur Benützung der Straße zu anderen Zwecken als des Verkehrs einer Bewilligung, auch das Straßenpolizei-Grundsatzgesetz 1929, BGBl. 438/1929 sah dies im § 40

²⁸⁸ § 54 Straßenpolizei-Gesetz, LGBL. für Wien 35/1930

²⁸⁹ § 58 Straßenpolizei-Gesetz, LGBL. für Wien 6/1936

²⁹⁰ § 17 Abs 1 Straßenpolizei-Gesetz, LGBL. für Wien 35/1930

²⁹¹ § 36 Abs 6 Straßenpolizei-Gesetz, LGBL. für Wien 35/1930

Abs 1 bereits vor. Parken und Halten waren vermutlich Teil des Verkehrs, wenngleich im § 65 Abs 1 lit c Straßenpolizei-Gesetz, LGBL. für Wien 35/1930 eine Bewilligung für „das regelmäßige Aufstellen von Fahrzeugen, auch Hand-, Sodawasser-, Würfelwagen u. dgl.“ notwendig war. Die Frage hierbei ist, ob ‚regelmäßig‘ auch andauernd bedeutete.

Das Wiener Straßenpolizeigesetz 1935, LGBL. für Wien 6/1936 welches das Straßenpolizei-Gesetz, LGBL. für Wien 35/1930 ablöste, beinhaltete in den §§ 43, 44 und 58 ähnliche Vorschriften für Gehende auf Fahrbahnen sowie Straßenspiele wie das vorangehende Gesetz. Auch die §§ 25 und 26 wurden nur geringfügig geändert: Zum Stillstand gelangte Fahrzeuge durften weiterhin den Verkehr nicht behindern, jene Regelung über unbespannte Fuhrwerke, welche nur während des Auf- und Abladens auf der Straße belassen werden durften, war allerdings nicht mehr für Kraftfahrzeuge gültig und auch die Regelung über die Verladung möglichst am Grundstück war nicht mehr vorhanden. § 25 Abs 3 Wiener Straßenpolizeigesetz 1935, LGBL. für Wien 6/1936 ermöglichte etwas allgemeiner zu § 36 Abs 6 Straßenpolizei-Gesetz, LGBL. für Wien 35/1930, dass Teile von Straßen als Parkplätze für Fahrzeuge bestimmt werden. Das Parken in den anliegenden Straßen war hierbei nur gestattet, wenn die ausgewiesenen Parkplätze besetzt waren. Dies kann als durchaus sinnvolle Maßnahme gesehen werden, dass die vorhandenen Stellplätze auch genutzt werden und nicht überall geparkt wird. Die 1930 bestimmte notwendige Bewilligung über das regelmäßige Aufstellen von Fahrzeugen²⁹² wurde im § 76 Abs 1 lit c Wiener Straßenpolizeigesetz 1935, LGBL. für Wien 6/1936 dahingehend abgeändert, dass nur mehr „für das regelmäßige, länger dauernde Aufstellen von Verkaufswagen und von Mietlastfahrzeugen sowie für das regelmäßige, länger dauernde Belassen außer Betrieb gestellter Fahrzeuge“ eine Bewilligung nötig war.

Bundesweit wurde im Jahr 1935 auch das Straßenpolizei-Grundsatzgesetz erneuert. Das Belassen von unbespannten Fuhrwerken bei Dunkelheit oder starkem Nebel, wie schon 1929 verabschiedet, galt nicht mehr für Kraftfahrzeuge,²⁹³ womit diese nachts ungehindert geparkt werden konnten.

Im Jahr 1938 wurde durch den Anschluss Österreichs an das Deutsche Reich die deutsche Straßenverkehrs-Ordnung eingeführt.²⁹⁴ In dieser hieß es in der Präambel: „Die

²⁹² § 65 Abs 1 lit c Straßenpolizei-Gesetz, LGBL. für Wien 35/1930

²⁹³ § 19 Abs 3 und § 22 Abs 1 Straßenpolizei-Grundsatzgesetz 1935, BGBl. 171/1935

²⁹⁴ Verordnung über die Einführung der Straßenverkehrs-Ordnung, GBl. für das Land Österreich 171/1938

Förderung der Motorisierung ist das vom Führer und Reichskanzler gewiesene Ziel.“ Rechtsanwalt Hermann Gülde erläuterte 1938 die Straßenverkehrs-Ordnung und meinte: „im Straßenverkehr [gehen] die Bedürfnisse des motorisierten Schnellverkehrs den Bedürfnissen der Fußgänger vor“²⁹⁵ und auch rasches Beiseitespringen konnte den Fußgängerinnen und Fußgängern zugemutet werden.²⁹⁶ Bezüglich des Parkens enthielt § 32 Straßenverkehrs-Ordnung, GBl. für das Land Österreich 171/1938 das Verbot des Belassens von unbespannten Fuhrwerken (und nur von Fuhrwerken) auf der Straße bei Dunkelheit oder starkem Nebel, ähnlich zur Vorschrift aus 1935. Ladevorgänge sollten, ähnlich zu der Vorschrift aus 1930 möglichst nicht auf der Straße vollzogen werden.²⁹⁷ Das Parken für Fahrzeuge war, wie schon zuvor, an besonderen Stellen, verboten, wobei die Halteverbote im Vergleich zu den vorherigen Rechtsvorschriften sehr gelockert wurden: Nahezu überall, wo der Verkehr nicht behindert wurde, konnte gehalten werden, einige vorherige Halte- und Parkverbote wurden damit zu Parkverboten.²⁹⁸ § 16 Abs 2 besagte: „Außer dem für das Parken in den Straßen zugelassenen Raum sind öffentliche Parkplätze nur die durch das amtliche Parkplatzschild (...) bezeichneten Flächen.“ Der ‚zugelassene Raum‘ war hierbei vermutlich jeder Raum, der nicht verboten war, zusätzlich gab es dann noch ‚öffentliche Parkplätze‘. Straßenspiele wurden laut § 43 Straßenverkehrs-Ordnung, GBl. für das Land Österreich 171/1938 gänzlich verboten (es sei denn es lag ein Verbot für den Durchgangsverkehr vor), Fußgängerinnen und Fußgänger mussten wie schon im § 54 Straßenpolizei-Gesetz 1930 die Gehwege benutzen und die Fahrbahn war auf kürzestem Wege zu queren, wobei hierbei eine genauere Erklärung dessen vorgegeben wurde.²⁹⁹ Neben der Straßenverkehrs-Ordnung wurde im Zuge des Anschlusses auch die Reichsgaragenordnung eingeführt, auf welche im Kapitel 2.2.2 näher eingegangen wird.

Nach dem Krieg wurden Ende 1946 das Straßenpolizeigesetz, BGBl. 46/1947, primär gültig auf Bundesstraßen, und im Jahr 1947 die Straßenpolizei-Ordnung, BGBl. 59/1947, gültig auf allen öffentlichen Straßen, beschlossen. Diese Rechtsvorschriften sind sehr ähnlich, nachfolgend wird die Straßenpolizei-Ordnung, BGBl. 59/1947 angeführt, denn diese ist bei den relevanten Aspekten etwas umfangreicher.

²⁹⁵ Gülde, Hermann (1938): S. 138, zitiert nach Psenner, Angelika (2012), S. 23.

²⁹⁶ vgl. ebenda, S. 23.

²⁹⁷ § 18 Straßenverkehrs-Ordnung, GBl. für das Land Österreich 171/1938

²⁹⁸ §§ 15 und 16 Straßenverkehrs-Ordnung, GBl. für das Land Österreich 171/1938

²⁹⁹ § 37 Straßenverkehrs-Ordnung, GBl. für das Land Österreich 171/1938

Im § 1 Z 1 Straßenpolizei-Ordnung, BGBl. 59/1947, erfolgte in der Definition von Straßen die Erwähnung von Menschen: „Straßen: die dem Verkehr von Menschen und Fahrzeugen in einer Ortschaft oder ihrem Verkehr von Ort zu Ort gewidmeten Flächen, einschließlich der in ihrem Zuge befindlichen Anlagen und Kunstbauten“. § 7 Straßenpolizei-Ordnung, BGBl. 59/1947, enthielt die Verpflichtung, dass jede Person auf den Straßenverkehr Rücksicht zu nehmen hatte – wird der Straßenverkehr als Verkehr aller Menschen (unerheblich ihrer Fortbewegungsmittel) gesehen, scheint dies ein Vorsatz für miteinander im Straßenverkehr zu sein, Menschen achten auf Menschen. Laut Psenner (2012) wurde in der gesamten Straßenverkehrsordnung allerdings die Bevorrechtigung des Kfz-Verkehrs beibehalten, unter anderem da die Juristen vom Nationalsozialismus im Amt geblieben waren.³⁰⁰ Bezüglich Parken beinhalteten die §§ 21 und 22 Straßenpolizei-Ordnung, BGBl. 59/1947 kaum Veränderungen zu den §§ 25 und 26 Wiener Straßenpolizeigesetz 1935, LGBL. für Wien 6/1936: Zum Stillstand gelangte Fahrzeuge durften den Verkehr nicht behindern, an Stellen mit bestimmten Eigenschaften war es verboten, Parkplätze konnten ausgewiesen werden (was mit Einschränkungen für das Parken in den anliegenden Straßen einher ging), unbespannte Fuhrwerke durften nur zum Auf- und Abladen auf der Straße belassen werden. § 10 VII Abs 1 Straßenpolizei-Ordnung, BGBl. 59/1947 bestimmte zum Verladen zusätzlich, dass dies, wie in den Rechtsvorschriften aus 1930 und 1938, möglichst am eigenen Grundstück und nicht auf der Straße zu erfolgen hatte, wobei dieser Paragraph in Wien erst 1959 gültig war.³⁰¹ Den Verkehr der Gehenden regelten §§ 75 bis 79 Straßenpolizei-Ordnung, BGBl. 59/1947, wobei die Vorschriften in den §§ 75 und 76 sehr ähnlich zu jenen aus 1930 bzw. 1935 waren. Das Spielen auf der Straße wurde im § 78 Straßenpolizei-Ordnung, BGBl. 59/1947 geregelt, wobei die Vorschriften sehr ähnlich zu jenen des § 58 Wiener Straßenpolizeigesetz 1935, LGBL. für Wien 6/1936 waren, es also mehrere Ausnahmen je nach Spiel im Vergleich zum strikten Verbot 1938 gab.

1961 trat die Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. 159/1960 in Kraft, welche die zuvor erwähnten Vorschriften aus 1947 (Straßenpolizeiordnung und Straßenpolizeigesetz) ablöste. Anstelle der „Rücksicht auf den Straßenverkehr“³⁰² trat der Vertrauensgrundsatz³⁰³, welcher anstatt der Achtsamkeit, das Vertrauen, dass sich die anderen Personen nach dem Gesetz

³⁰⁰ Psenner, Angelika (2012), S. 23.

³⁰¹ Landesgesetzblatt Wien 7/1959

³⁰² § 7 Straßenpolizei-Ordnung, BGBl. 59/1947

³⁰³ § 3 StVO 1960, BGBl. 159/1960

verhalten, und damit den Menschen, in den Vordergrund stellte. Laut Psenner war es hierbei allerdings schon zu spät: die Weichen für den Ausbau des motorisierten Individualverkehrs waren bereits gestellt.³⁰⁴

In der StVO 1960, BGBl. 159/1960 wurden mehrere Regelungen, welche das Parken betreffen, beschlossen, beispielsweise besagte § 23 Halten und Parken folgendes:

„(1) Der Lenker hat das Fahrzeug zum Halten oder Parken unter Bedachtnahme auf die beste Ausnützung des vorhandenen Platzes so aufzustellen, daß kein Straßenbenützer gefährdet und kein Lenker eines anderen Fahrzeuges am Vorbeifahren oder am Wegfahren gehindert wird.

(2) Außerhalb von Parkplätzen ist ein Fahrzeug, sofern sich aus Bodenmarkierungen (§ 9 Abs. 7) nichts anderes ergibt, zum Halten oder Parken am Rande der Fahrbahn und parallel zum Fahrbahnrand aufzustellen. Einspurige Fahrzeuge sind unter Beachtung der Bestimmungen des Abs. 1 am Fahrbahnrand schräg aufzustellen. [...]

(6) Unbespannte Fuhrwerke sowie Anhänger ohne ziehendes Fahrzeug dürfen nur während des Beladens oder Entladens auf der Fahrbahn stehen gelassen werden.“³⁰⁵

In den vorangegangenen Rechtsnormen war das Abstellen noch erlaubt, wo der Verkehr nicht behindert wurde, Absätze 1 und 2 definierten dies etwas genauer, wobei Absatz 2 zum ersten Mal das Parken am Fahrbahnrand direkt erwähnte und damit auch explizit erlaubte bzw. vorschrieb. Der oben genannte § 23 Abs 6, StVO 1960, BGBl. 159/1960 enthielt die für Fuhrwerke bekannte Regelung des Abstellens auf der Straße nur bei Ladetätigkeit. § 96 StVO 1960, BGBl. 159/1960 bestimmte, dass Standplätze für das Platzfuhrwerk (Taxi-Gewerbe) oder Ausflugswagen festgesetzt werden sollten. Um 1975 gab es betreffend dem Parken die heute nicht mehr gültige Regelung, dass „ein Auto maximal drei Tage auf demselben Platz stehen darf, ohne umgeparkt zu werden.“³⁰⁶

Neu bezüglich Parken war § 25 StVO 1960, BGBl. 159/1960, welcher sich mit der zeitlichen Beschränkung von Halten oder Parken beschäftigte, wenngleich § 46 Abs 1 Straßenpolizeigesetz 1946, BGBl. 46/1947 bereits als rechtliche Grundlage für die ersten Kurzparkzonen in Wien verwendet wurde. Die Novellen von § 25StVO 1960, BGBl. 159/1960 enthielten Rahmenbedingungen zur Überwachung und Hilfsmittel für das Kurzparken. Im Jahr 1986 wurden Ausnahmegewilligungen von Kurzparkzonen für Anwohnerinnen und

³⁰⁴ vgl. Psenner, Angelika (2012), S. 23.

³⁰⁵ § 23 StVO 1960, BGBl. 159/1960

³⁰⁶ WIPARK Garagen GmbH (2019).

Anwohner ermöglicht,³⁰⁷ was den Grundstein für die bezirksweite Parkraumbewirtschaftung legte (siehe Kapitel 2.3.1). Zunächst waren die Ausnahmegewilligungen für die Dauer von höchstens einem Jahr, ab 1994 für maximal zwei Jahre zu vergeben.³⁰⁸

§ 43 StVO 1960, BGBl. 159/1960 beinhaltete Regelungen zur Erlassung von Halte- und Parkverboten, sowie auch Ladezonen, wobei hier eine genaue Begründung für diese genannt wurde:

„(1) Wenn und insoweit es die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des sich bewegenden oder die Ordnung des ruhenden Verkehrs, die Lage, Widmung, Pflege, Reinigung oder Beschaffenheit der Straße oder die Lage, Widmung oder Beschaffenheit eines an der Straße gelegenen Gebäudes oder Gebietes erfordert, hat die Behörde durch Verordnung

a) dauernde oder vorübergehende Verkehrsverbote oder Verkehrsbeschränkungen, insbesondere die Erklärung von Straßen zu Einbahnstraßen, Maß-, Gewichts- oder Geschwindigkeitsbeschränkungen, Halte- oder Parkverbote oder Halte- oder Parkbeschränkungen, zu erlassen, [...]

c) Straßenstellen für Ladetätigkeiten durch Parkverbote freizuhalten, jedoch nur für die unbedingt notwendige Zeit und Strecke (Ladezonen), wenn ein begründetes wirtschaftliches Interesse eines oder mehrerer umliegender in Betracht kommender Unternehmungen vorliegt.“³⁰⁹

Von der Bewilligungspflicht für die Benutzung von Straßen zu anderen Zwecken als des Straßenverkehrs waren laut § 82 Abs 4 StVO 1960, BGBl. 159/1960 Instandhaltungsarbeiten wie das Reifenwechseln vor den diesbezüglichen Betriebsstätten ausgenommen – der Straßenraum wurde vermehrt den Fahrzeugen gegeben. Spiele auf der Fahrbahn waren verboten, Spiele auf den Gehsteigen und Gehwegen durften den Verkehr auf der Fahrbahn oder andere Gehende nicht behindern.³¹⁰

Die besondere Bedeutung des motorisierten Verkehrs zeigte sich neben den Halte- und Parkbestimmungen in den umfassenden Reglementierungen für den Verkehr der Gehenden: Das Queren der Fahrbahn, egal ob es sich um einen geregelten oder ungeregelten Übergang, mit oder ohne Schutzweg, handelte wurde genau vorgeschrieben, wobei die gehende Person meist auf den sonstigen Verkehr achten musste. Das innerörtliche Queren war nur an Kreuzungen, oder wenn es die Verkehrslage erlaubte, auch woanders, zulässig. Die Geschwindigkeit beim Queren war in angemessener Eile vorzusehen.³¹¹

³⁰⁷ § 43 Abs 2a und § 45 Abs 4 StVO 1960, BGBl. 105/1986

³⁰⁸ § 45 Abs 4 StVO 1960, BGBl. 105/1986 und § 45 Abs 4 StVO 1960, BGBl. 518/1994

³⁰⁹ § 43 StVO 1960, BGBl. 159/1960

³¹⁰ § 88 StVO 1960, BGBl. 159/1960

³¹¹ § 76 StVO 1960, BGBl. 159/1960

Die 3. Novelle zur StVO 1960, BGBl. 209/1969 beschäftigte sich im § 23 Abs 2 mit dem Parken am Gehsteig: „Ist auf Grund von Bodenmarkierungen das Aufstellen von Fahrzeugen auf Gehsteigen vorgesehen, so dürfen auf diesen Flächen nur Fahrzeuge [...] von nicht mehr als 2500 kg aufgestellt werden.“ Der Gehsteig als Parkfläche kam damit ins Gesetz. Gleichzeitig wurde im § 82 StVO 1960, BGBl. 209/1969 die Nutzung der Parkplätze für andere Dinge als Fahrzeuge beschränkt: für Kisten, Leitern, Bretter und Tafeln konnte keine Bewilligung erlangt werden.

Mit der 4. Novelle 1974 wurde ein kleiner Schritt zur Priorisierung des Menschen vollzogen: Im § 89 a Abs 2 StVO 1960, BGBl. 21/1974 wurde geregelt, dass Gegenstände auf der Straße, insbesondere Fahrzeuge, welche unter anderem einen „Fußgänger an der Benützung eines Gehsteiges oder Schutzweges“ hindern, entfernt werden müssen – 1987 wurde dies durch den allgemeinen Begriff ‚den Verkehr beeinträchtigt‘ ersetzt.³¹²

Die 6. Novelle im Jahr 1976 brachte Erleichterungen für gehbehinderte Menschen (mit einem Ausweis durfte in Halteverböten gehalten und Parkverböten geparkt werden,³¹³ was 2013 auf Inhaberinnen und Inhaber eines Behindertenausweises mit dem Zusatzeintrag „Unzumutbarkeit der Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel“ beschränkt wurde³¹⁴), und Zonen für Fußgängerinnen und Fußgänger konnten mit Hilfe § 76 a StVO 1960, BGBl. 412/1976 geschaffen werden.

Im Jahr 1983 wurde die Wohnstraße gesetzlich verankert, welche das Parken auf gekennzeichnete Stellen beschränkt,³¹⁵ das Halten bei Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, welches zuvor verboten war, wurde zum Aus- und Einsteigen erlaubt.³¹⁶ Ein neues Halte- und Parkverbot kam unter anderem 1989, „wenn Fußgänger, insbesondere auch Personen mit Kinderwagen oder Behinderte mit Rollstuhl, an der Benützung eines Gehsteiges, eines Gehweges oder eines Geh- und Radweges gehindert sind.“³¹⁷, was eigentlich mit einer Überprüfung der gekennzeichneten Stellen des Parkens auf Gehsteigen einhergehen hätte müssen.

Die Parkdauer wurde vom Verwaltungsgerichtshof im Zuge von temporären Halteverböten erläutert: Der VwGH brachte 2014 die Erkenntnis, dass es keine

³¹² § 89 a Abs 2 StVO 1960, BGBl. 213/1987

³¹³ § 29 b StVO 1960, BGBl. 412/1976

³¹⁴ § 29 b Abs 1 StVO 1960, BGBl. I 13/2013

³¹⁵ §§ 23 Abs 2 a und 76 b StVO 1960, BGBl. 174/1983

³¹⁶ § 24 Abs 2 a StVO 1960, BGBl. 174/1983

³¹⁷ § 24 Abs 1 lit o StVO 1960, BGBl. 562/1989

Verpflichtung gibt, den Aufstellungsort des Fahrzeuges regelmäßig zu kontrollieren - in jenem Fall, um zu prüfen, ob ein temporäres Halteverbot zwischenzeitlich erlassen wurde.³¹⁸ Die Stadt Wien weist deshalb auch darauf hin, dass bei Aufstellung von temporären Halteverbotszonen bereits dort parkende Fahrzeuge über Aufforderung der Polizei nur auf eigene Kosten abgeschleppt werden können.³¹⁹ Die Verwendung der Straße als Parkplatz ist somit, sofern nicht gegen andere Gesetze verstoßen wird, unbegrenzt.

Die Novelle 2011 brachte ein nächtliches Parkverbot für Fahrzeuge über 3,5t in Wohngebieten.³²⁰ Begegnungszonen, bereits in Kapitel 2.1.1 erwähnt, wurden 2013 möglich – ein Parken ist hier wie in Wohnstraßen nur in gekennzeichneten Bereichen erlaubt.³²¹ Parken ausschließlich für Elektrofahrzeuge wurde 2017 ermöglicht³²², wobei Elektrofahrzeuge keinen notwendigen Umstieg in der Verkehrsmittelwahl erbringen.

In den untersuchten Rechtsnormen wird oft angeführt, dass der Verkehr nicht behindert werden soll. Eine Definition, was der Verkehr ist, wird allerdings nicht gegeben. In dieser Arbeit wird unter Verkehr sowohl der ruhende, als auch der fließende Verkehr mit all den verschiedenen Zwecken und Fortbewegungsmitteln betrachtet – so manche Regelung oder der allgemeine Sprachgebrauch („Der Verkehr verursacht Lärm“, „Es gibt Stau im Verkehr“) lässt allerdings eher darauf schließen, dass ausschließlich der motorisierte Verkehr damit gemeint ist.

Zusammenfassend haben sich die Rechtsvorschriften für den Verkehr auf der Straße wie folgt entwickelt: Bezüglich Parken war dies in der Nacht lange verboten. Ab 1935 änderte sich dies, Kraftfahrzeuge wurden davon ausgenommen, während das Verbot für Fuhrwerke weiterhin bestehen blieb. Ebenso verhielt es sich mit der ausschließlichen Erlaubnis des Abstellens auf der Straße für Ladetätigkeiten. Die Forderung nach eigenen Abstellplätzen bei gewissen Örtlichkeiten, wie Bahnhöfen oder Veranstaltungsorten, gab es seit 1930, 1935 wurde diese bereits verallgemeinert, sodass Teile der Straße als Stellplätze bestimmt, und damit das Parken in den anliegenden verkehrsreichen Straßen nur erlaubt war, wenn die ausgewiesenen Parkplätze belegt waren. Dieser Ausgleich wurde 1938 nicht

³¹⁸ VwGH 31.01.2014, GZ 2013/02/0224

³¹⁹ Stadt Wien, MA 46 - Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten (2020).

³²⁰ § 24 Abs 3 lit f StVO 1960, BGBl. I 34/2011

³²¹ §§ 23 Abs 2a und 76 c StVO 1960, BGBl. I 39/2013

³²² § 54 Abs 5 lit m StVO 1960, BGBl. I 6/2017

mehr erwähnt, ebenso wurde mit der Straßenverkehrs-Ordnung, GBl. für das Land Österreich 171/1938 das Halten fast überall erlaubt, wodurch einige ehemalige Halte- und Parkverbote zu Parkverboten aufgelockert wurden. Die Rechtsnormen aus 1947 waren wieder ähnlich zu jenen vor dem 2. Weltkrieg. Die StVO 1960 deutete dann im Bereich des ruhenden Verkehrs auf die wachsende Motorisierung: Parken auf der Straße wurde explizit erwähnt, auch wenn es an bestimmten Stellen, wie in der Geschichte immer schon, verboten war. Die Regelung, dass das Parken an anliegenden verkehrsreichen Straßen nur erlaubt war, wenn ausgewiesene Parkplätze belegt waren wurde ebenso wie die Möglichkeit der Ausweisung an sich nicht mehr vorgeschrieben. Dass das Parken auf Gehsteigen, dem eigentlichen Raum für Gehende, vorgesehen werden kann, sowie das Verbot der Lagerung von Kisten oder Brettern auf Parkflächen, deuten auf die Entwicklung hin, dass der Straßenraum für Stellplätze für Kraftfahrzeuge mehr und mehr verwendet wird. Generell wurde eine Nutzung des Straßenraumes für Kraftfahrzeuge im Sinne des Abstellens seit 1935 nicht mehr restriktiert.

Einige Novellen der StVO 1960 enthielten allerdings auch Regelungen, welche vermehrt auf den Menschen (als Person ohne Fahrzeug) eingingen, wie die Möglichkeit zur Schaffung von Fußgängerinnen- und Fußgängerzonen, sowie von Wohnstraßen und Begegnungszonen.

Übersichtstabellen

Nachfolgend werden zwei Tabellen zur Übersicht der Entwicklung der Rechtsnormen angeführt. Diese wurden von der Autorin selbst erstellt und orientieren sich an den Gesetzen und Verordnungen. Die Jahreszahlen beschreiben die Jahre, in welchen die wichtigen Rechtsvorschriften kundgemacht wurden, leere Felder bedeuten, dass dieser Sachverhalt im Gesetz bzw. der Verordnung nicht angeführt wurde.

Besonders bei der letzten Rechtsvorschrift, der StVO 1960, BGBl. 159/1960 ist zu beachten, dass die Tabelle nur den Stand 1960 abdeckt. Die Veränderungen dieser letzten Rechtsnorm sind dem Textteil dieses Kapitels zu entnehmen.

Gegenstand bzw. Jahr der Betrachtung	1929	1930	1935	1938	1947	1960
Verbot des Abstellens bei Dunkelheit und Nebel (falls nicht möglich → Beleuchtung)	Gültig für: Fuhrwerke, Kfz	Keine Erwähnung, Vorschrift aus dem Jahr 1929 vermutlich noch gültig.	Gültig für: Fuhrwerke	Gültig für: Fuhrwerke	Gültig für: Fuhrwerke	
Abstellen auf der Straße nur für Ladevorgang		Gültig für: Fuhrwerke, Kfz	Gültig für: Fuhrwerke		Gültig für: Fuhrwerke	Gültig für: Fuhrwerke
Besonderheiten beim Ladevorgang		Nur auf der Straße, wenn auf Grundstück nicht möglich. Auf dem Gehweg ebenso nicht gestattet.		Nur auf der Straße, wenn sonst besondere Erschwernis.		Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs darf nicht beeinträchtigt werden.
Halten und Parken – Allgemeines	Verkehr dabei nicht behindern. Zugtiere nur ohne Aufsicht lassen, wenn keine Gefahr besteht.	Verkehr dabei nicht behindern. Parken bei Bahnhöfen und Veranstaltungsorten sollte geregelt werden. Besonders angelegte und gekennzeichnete Parkplätze sind dafür zu benützen, das Parken in den anliegenden verkehrsreichen Straßen ist dabei zu unterlassen.	Verkehr dabei nicht behindern. Parken bei Bahnhöfen und Veranstaltungsorten sollte geregelt werden. Teile von Straßen können allg. als Parkplätze bestimmt werden. In anliegenden verkehrsreichen Straßen ist das Parken dann nur gestattet, wenn diese besetzt sind.	Verkehr dabei nicht behindern. "Außer dem für das Parken in den Straßen zugelassenen Raum" (also überall, wo nicht verboten) sind öffentliche Parkplätze durch Parkplatzschild gekennzeichnet.	Ähnlich 1935.	„Kein Straßenbenützer soll gefährdet und kein Lenker eines anderen Fahrzeuges am Vorbeifahren oder am Wegfahren gehindert werden.“ Beste Ausnutzung des Platzes, Erste explizite Erwähnung von parallel Parken am Straßenrand.
Halte- und Parkverbote	Parken an bestimmten Stellen verboten	Wie 1929, wobei die bestimmten Stellen erweitert/genauer definiert wurden.	Ähnlich 1930. Zusätzlich Ausnahmebewilligung für Be- und Entladung im Halte- und Parkverbot erwähnt.	Keine direkten Halteverbote wie zuvor, dafür etwas mehr Parkverbote (da Halte- und Parkverbote nun Parkverbote).	Ähnlich 1935, damit auch wieder vermehrt Halte- und Parkverbote statt "nur" Parkverbote.	Ähnlich 1947.

Tabelle 1: Veranschaulichung der Entwicklung der Rechtsnormen bezüglich Parken.

Quelle: Eigene Darstellung. Die Autorin ist keine Rechtswissenschaftlerin, die Angaben erfolgen anhand eigener Interpretation. Verwendete Rechtsnormen: 1929 – Straßenpolizei-Grundsatzgesetz 1929, BGBl. 438/1929, 1930 – Straßenpolizei-Gesetz, LGBl. für Wien 35/1930, 1935 – Straßenpolizei-Grundsatzgesetz 1935, BGBl. 171/1935 und Wiener Straßenpolizeigesetz 1935, LGBl. für Wien 6/1936, 1938 – Straßenverkehrs-Ordnung, GBl. für das Land Österreich 171/1938, 1947 – Straßenpolizei-Ordnung, BGBl. 59/1947, 1960 – StVO 1960, BGBl. 159/1960

Gegenstand bzw. Jahr der Betrachtung	1929	1930	1935	1938	1947	1960
Gegenstände auf der Straße	Gegenstände, die den Verkehr behindern oder gefährden können, sind bei Dunkelheit und Nebel zu beleuchten.	Gegenstände, die den Verkehr behindern oder die Leichtigkeit, Sicherheit und Ordnung des Verkehrs beeinträchtigen, dürfen nicht unbefugt aufgestellt werden. Falls es doch einen Grund dazu gibt: Beleuchtung bei Dunkelheit notwendig.	Gegenstände dürfen unbefugt nicht aufgestellt werden. Falls es doch einen Grund dazu gibt: Beleuchtung bei Dunkelheit notwendig.	Ähnlich 1930.	Ähnlich 1930.	Gegenstände, die jemanden gefährden oder behindern können, müssen mit dem Gefahrenzeichen „andere Gefahr“ und bei Dunkelheit mit Lampen gekennzeichnet werden.
Verkehr der Gehenden - Allgemeines	Gehwege und Gehsteige waren zu benutzen. „Auf Fahrwegen haben sie den Fahrzeugen aus dem Wege zu gehen.“	Ähnlich 1929, Schutzwege erwähnt, falls keine vorhanden waren, war auf kürzestem Weg zu queren.	Ähnlich 1930.	Gehwege „müssen“ benutzt werden. Genaue Erklärung, wie „nicht für den Fußgänger-verkehr bestimmte Straßenteile“ zu queren sind.	Ähnlich 1935.	Gehwege und Gehsteige sind zu benutzen. Überraschend auf Fahrbahn treten ist verboten. Genaue Regelungen zum Queren von Straßen (ungeregelte oder geregelte Übergänge, mit/ohne Schutzweg). Queren in angemessener Eile. Kürzesten Weg für Querung wählen, falls kein Schutzweg vorhanden.
Spielen auf der Straße	Keine explizite Erwähnung, Nutzung der Straße nur so, dass bestimmungsge- mäßer Verkehr nicht behindert wird	Ballspiele mit Ausnahmen verboten. Rollschuhe, Knallfrösche etc. nur ohne Gefährdung des Verkehrs.	Wie 1930.	Alle Spiele verboten.	Wie 1930, wobei ohne Erwähnung der Knallfrösche.	Spiele auf der Fahrbahn verboten, außer es existiert ein Fahrverbot. Spiele auf Gehwegen und Gehsteigen erlaubt, wenn Verkehr oder Gehende nicht behindert werden.

Tabelle 2: Veranschaulichung der Entwicklung der Rechtsnormen bezüglich Gegenständen auf der Straße, Gehen und Spielen. Quelle: Eigene Darstellung. Die Autorin ist keine Rechtswissenschaftlerin, die Angaben erfolgen anhand eigener Interpretation. Verwendete Rechtsnormen: 1929 – Straßenpolizei-Grundsatzgesetz 1929, BGBl. 438/1929, 1930 – Straßenpolizei-Gesetz, LGBl. für Wien 35/1930, 1935 – Straßenpolizei-Grundsatzgesetz 1935, BGBl. 171/1935 und Wiener Straßenpolizeigesetz 1935, LGBl. für Wien 6/1936, 1938 – Straßenverkehrs-Ordnung, GBl. für das Land Österreich 171/1938, 1947 – Straßenpolizei-Ordnung, BGBl. 59/1947, 1960 – StVO 1960, BGBl. 159/1960

2.2.2 Bauordnung und Wiener Garagenordnung

Die jetzige Bauordnung enthält mit Verweis auf die Wiener Garagenordnung Vorlagen zum Bau von Stellplätzen. Wie sich diese Regelung entwickelt hat und wann zum ersten mal Stellplätze verpflichtend errichtet werden mussten, wird in diesem Kapitel erläutert.

1829 wurde die erste Bauordnung für Wien (und damals seine Vorstädte) erlassen, zuvor gab es beispielsweise Vorschriften über Mindestwohngrößen, die Wiener Feuervorschriften oder Bauverbote. Die Bauordnung enthielt Bestimmungen für vor, während und nach der Bauführung.³²³ § 9 bestimmte für Straßen, dass diese bei Abteilung unverbauter Gründe mindestens fünf Klafter (ca. 9,5 m) breit sein musste. Die nachfolgende Bauordnung 1859 veränderte die Breite auf 8 Klafter (ca. 15 m),³²⁴ was neben breiteren Straßen an sich auch mehr Belichtung für die Wohnhäuser bedeutete. Sollten beim Bau Materialien woanders als am eigenen Grund gelagert werden, so war dafür um Genehmigung anzusuchen.³²⁵ 1868 trat die dritte Bauordnung in Kraft, wobei diese sehr ähnlich zur vorherigen Bauordnung 1859 war. Die vierte Bauordnung 1883 setzte eine Straßenbreite von 16 m und in Ausnahmefällen von 12 m bzw. 10 m (bei Abstand der Baufluchten von mindestens 18 m bzw. verringerter Gebäudehöhe) fest.³²⁶ Bezüglich der Lagerung von Materialien über Nacht auf öffentlichem Grund war die Beleuchtung verpflichtend, um die Ausweisung eines Materiallagerplatzes musste wie schon seit 1859 angesucht werden.³²⁷ 1928 trat § 69 über die Aufstellung von Motoren und Maschinen in Kraft: „Die Aufstellung von Motoren und Maschinen mit motorischem Antrieb ist, wenn hiedurch die Festigkeit des Gebäudes beeinflusst wird genehmigungspflichtig, sonst anzeigepflichtig.“³²⁸ Die Unterbringung von Fahrzeugen mit Motor war somit mindestens anzeigepflichtig. In der nachfolgenden Bauordnung, LGBL für Wien 11/1930 wurde diese Anzeigepflicht verworfen, nur die Genehmigungspflicht bei Beeinflussung der Festigkeit des Gebäudes blieb erhalten.³²⁹ Der Bau und die Errichtung von

³²³ vgl. Hagen, Anna (2015), S. 7–8.

³²⁴ § 7 Bauordnung für die k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien 1859, LGVBl. für das Erzherzogthum Österreich unter der Enns 176/1859

³²⁵ § 26 Bauordnung für die k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien 1859, LGVBl. für das Erzherzogthum Österreich unter der Enns 176/1859

³²⁶ § 5 Bauordnung für die k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien 1883, LGVBl. für das Erzherzogthum Österreich unter der Enns 35/1883

³²⁷ § 35 Bauordnung für die k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien 1883, LGVBl. für das Erzherzogthum Österreich unter der Enns 35/1883

³²⁸ § 69 Bauordnung für Wien, LGBL für Wien 1/1928

³²⁹ § 109 Bauordnung für Wien, LGBL für Wien 11/1930

Einstellräumen für Kraftfahrzeuge konnte laut § 121 zusätzlich in den Ländern geregelt werden. So wurde die Garagenordnung 1931, LGBL. für Wien 50/1931 erlassen, welche im § 2 bestimmte, dass die Bauherstellung nach § 60 Bauordnung für Wien genehmigungspflichtig, und falls dies nicht der Fall war, anzeigepflichtig war.³³⁰ Zusätzlich zu den in der Bauordnung vorgeschriebenen Plänen musste bei Anlagen über 100 m² auch ein Lageplan, welcher alle Gebäude, insbesondere öffentliche, wie Krankenanstalten, Schulen, Kinos, Theater etc. im Umkreis von 100 m enthält, angefertigt werden³³¹. Ansonsten bestimmte die Garagenordnung Vorschriften für den Bau selbst, wie für den Feuerschutz, Notstiegen, Aufenthaltsräume oder Treibstofflagerungen. In der Bauordnung, LGBL. für Wien 11/1930 wurde auch die Erstellung von Flächenwidmungs- und Bebauungsplänen aus den Generalregulierungs- und Generallinienplänen festgesetzt. Hierbei wurde im § 6 angeführt, dass in Wohngebieten „die Errichtung von Einstellräumen für Kraftwagen der Bewohner des Wohngebiets und der dort Beschäftigten“ zugelassen sind – dies verursacht natürlich Gerüche und Lärm, was beispielsweise bei Geschäftshäusern untersagt war.³³² Außerdem durften laut § 123 Abs 2 und 4 BO für Wien, LGBL. für Wien 11/1930 bis zu 2 m der öffentlichen Verkehrsflächen für die Lagerung von Baustoffen verwendet werden, sofern sich das Baugrundstück an einer Verkehrsfläche befand und ein Gerüst erforderlich war – ansonsten musste um Bewilligung angesucht werden. Die Bauordnungsnovelle 1976 erwähnte die Lagerung von Baumaterial nicht mehr.³³³

Im Dezember 1939 trat die Reichsgaragenordnung 1939 in Kraft, entgegenstehende landesrechtliche Vorschriften traten außer Kraft.³³⁴ Wie schon die Straßenverkehrsordnung 1938 war auch in dieser Verordnung die „Förderung der Motorisierung“ das Ziel. Außerdem erfordert die „Zunahme der Kraftfahrzeuge im Straßenverkehr [...], daß die öffentlichen Verkehrsflächen für den fließenden Verkehr frei gemacht und möglichst wenig durch ruhende Kraftfahrzeuge belastet werden.“³³⁵ Die Verkehrsflächen waren also für den fließenden, vermutlich vorrangig motorisierten, Verkehr gedacht. Für schnelleres

³³⁰ § 2 Abs 1 und 2 Garagenverordnung, LGBL. für Wien 50/1931 und § 60 Bauordnung für Wien, LGBL. für Wien 11/1930

³³¹ § 2 Abs 3 Garagenverordnung, LGBL. für Wien 50/1931

³³² § 6 Bauordnung für Wien, LGBL. für Wien 11/1930

³³³ § 123 Bauordnung für Wien, LGBL. für Wien 18/1976

³³⁴ Kundmachung: Zweite Verordnung zur Einführung von Vorschriften auf dem Gebiet des Städtebaus und des Wohnungs- und Siedlungswesens in der Ostmark, GBl. für das Land Österreich 1447/1939

³³⁵ Präambel Reichsgaragenordnung 1939, Reichsgesetzbl. I S. 219

Vorankommen mussten Einstellplätze geschaffen werden. Zur Errichtung verpflichtete Abschnitt II § 2:

„(1) Wer Wohnstätten, Betriebs- und Arbeitsstätten oder ähnliche bauliche Anlagen errichtet oder Um- und Erweiterungsbauten ausführt, die den Wert solcher baulichen Anlagen erheblich steigern, hat für die vorhandenen und zu erwartenden Kraftfahrzeuge der Bewohner, des Betriebes und der Gefolgschaft Einstellplätze in geeigneter Größe, Lage und Beschaffenheit samt den notwendigen Zubehöranlagen auf dem Baugrundstück oder in der Nähe zu schaffen.

(2) Wenn durch die Errichtung baulicher Anlagen voraussichtlich ein erhöhter zusätzlicher Zu- und Abgangsverkehr entstehen wird, ist Einstellplatz auch für die nach Art des Betriebes gleichzeitig anwesenden Kraftfahrzeuge der Besucher und Benutzer zu schaffen, soweit es die hiernach zu erwartenden Verkehrsverhältnisse erfordern.

(3) Durch örtliche Baupolizeiverordnung oder Ortssatzung kann für das ganze Gemeindegebiet oder für Teile bestimmt werden, daß auch bei bestehenden Wohnstätten, Betriebs- und Arbeitsstätten oder ähnlichen baulichen Anlagen Einstellplatz nach Abs. 1 für die vorhandenen Kraftfahrzeuge der Bewohner, des Betriebes und der Gefolgschaft gefordert werden kann, wenn auf dem Grundstück die benötigte Fläche in geeigneter Lage und Größe vorhanden ist.“³³⁶

Die Errichtung von Stellplätzen war damit sowohl bei Neu-, Aus- und Umbau, als auch bei Bedarf in bestehenden Gebieten, wenn die Fläche vorhanden war verpflichtend – ganz gleich welche Auswirkungen dies auf den Verkehr hatte. Bei Gefährdung der Verkehrssicherheit oder erheblichen Einflüssen durch Lärm und Gerüche sollten Garagen statt Einstellplätze gebaut werden.³³⁷ Der Bedarf für Einstellplätze und Garagen konnte in den Bebauungsplänen geregelt werden.³³⁸ Auf für Stellplätze bestimmten Flächen durften keine anderen baulichen Anlagen (selbst ohne Genehmigungspflicht) errichtet werden.³³⁹ Mittel- und Großanlagen sollten von Wohngebäuden einen angemessenen Abstand haben,³⁴⁰ was die Versorgung mit Sammelgaragen nicht förderte. Das Ziel der Verordnung war die Straßen für den fließenden Verkehr freizuhalten, gleichzeitig wurde auf der Straße zu parken nicht verboten bzw. eine diesbezügliche Stellplatzreduktion gefordert. Die Förderung der Motorisierung im Sinne von ‚Freie Fahrt für freie Bürger‘ musste auch das

³³⁶ § 2 Reichsgaragenordnung 1939, Reichsgesetzbl. I S. 219

³³⁷ § 3 Reichsgaragenordnung 1939, Reichsgesetzbl. I S. 219

³³⁸ § 9 Reichsgaragenordnung 1939, Reichsgesetzbl. I S. 219

³³⁹ § 8 Reichsgaragenordnung 1939, Reichsgesetzbl. I S. 219

³⁴⁰ § 11 Abs 2 Reichsgaragenordnung 1939, Reichsgesetzbl. I S. 21

freie Parken gewährleisten – ausreichende (kostenlose) Stellplätze entwickelten sich damit zu einem Teil öffentlicher Daseinsvorsorge.³⁴¹

Nach dem Krieg traten die Bauordnung, LGBL. für Wien 11/1930 und auch die vor dem Krieg geltende Garagenordnung wieder in Kraft.³⁴² 1957 wurde das Wiener Garagengesetz kundgemacht. Dieses enthielt umfangreiche Definitionen, wie beispielsweise von Garagen (Einstellräumen), Einstellplätzen und Stellplätzen.³⁴³ Außerdem war die Errichtung oder Vergrößerung von Anlagen zum Einstellen von mehr als einem Kraftfahrzeug (wie schon ähnlich in der Garagenordnung, LGBL. für Wien 50/1931) in der Regel bewilligungspflichtig. Die Errichtung war gemäß § 5 allerdings nur zulässig, soweit dies die Verkehrsverhältnisse zuließen. Beurteilt wurde dies unter anderem durch die Größe der Anlage sowie des Tores, die Verkehrsdichte oder die Sichtbeziehungen. Der fünfte Abschnitt enthielt die Verpflichtung zur Schaffung von Einstellplätzen oder Garagen – ein Teil der Reichsgaragenordnung wurde hiermit übernommen:

„Anlässlich des Neubaus von Wohngebäuden, Industriebauten und Büro- oder Geschäftshäusern sind auf dem Bauplatz Einstellplätze mit so vielen Stellplätzen zu errichten, als dies dem voraussichtlichen Bedarf in Ansehung der örtlichen Lage, des vorgesehenen Verwendungszweckes und aller Geschoßflächen entspricht; es muß jedoch für jeden Bauplatz zumindest ein Stellplatz errichtet werden.“³⁴⁴

Diese Verpflichtung bestand auch im Falle eines Zu- oder Umbaus, um Befreiung aufgrund von nicht verändertem Bedarf konnte angesucht werden.³⁴⁵ Die genaue Anzahl der verpflichtenden Stellplätze wurde per Durchführungsverordnung geregelt.³⁴⁶ Gemäß § 36 Abs 4 Wiener Garagengesetz, LGBL. für Wien 22/1957 konnten entweder Einstellplätze oder Garagen gebaut werden, wobei letztere bei Einrichtungen besonderen Schutzes wie Schulen, Kirchen oder Krankenanstalten aufgrund von Lärm und Geruch verpflichtend waren. Mit Bewilligung der Behörde konnten laut § 37 die Einstellplätze auch ca. 300 m vom Bauplatz entfernt errichtet und vertraglich sichergestellt werden. Dies konnten gemäß § 38 auch Gemeinschaftsanlagen sein, was Sammelgaragen ermöglichte. 1975 wurde dieser Abstand

³⁴¹ vgl. Notz, Jos Nino (2017), S. 18.

³⁴² § 1 Gesetz, betreffend die Abänderung einiger Bestimmungen der Bauordnung für Wien, LGBL. für Wien, 17/1947

³⁴³ § 2 Wiener Garagengesetz, LGBL. für Wien 22/1957

³⁴⁴ § 36 Abs 1 Wiener Garagengesetz, LGBL. für Wien 22/1957

³⁴⁵ § 36 Abs 2 Wiener Garagengesetz, LGBL. für Wien 22/1957

³⁴⁶ § 36 Abs 3 Wiener Garagengesetz, LGBL. für Wien 22/1957

sogar auf 500 m erhöht.³⁴⁷ Bei Nichterfüllung der Verpflichtung war laut Wiener Garagengesetz, LGBL. für Wien 22/1957 die Baugenehmigung zu untersagen, wobei es Ausnahmen gab (zum Beispiel falls die Errichtung nach den Grundsätzen einer wirtschaftlichen Bebauung nicht oder teilweise nicht möglich war) – bei diesen musste dann eine Ausgleichsabgabe entrichtet werden, welche sich aus dem Einheitssatz und der Fläche der nicht vorgesehenen, aber gesetzlich geforderten, Stellplätze ergab und für die Errichtung oder Förderung von Garagen und Einstellplätzen verwendet wurde.³⁴⁸ Dies ist einerseits verständlich, da das Ziel war, Parkplätze abseits vom öffentlichen Raum zu schaffen. Andererseits finanzierten damit jene Menschen, welche keinen Pkw besaßen die Autostellplätze mit, welche ihnen Lärm, Staus, Abgase und damit eine Verschlechterung der Lebensqualität brachten.³⁴⁹ 1996 wurde die Zweckwidmung der Ausgleichsabgabe zumindest auf den öffentlichen Verkehr erweitert.³⁵⁰

1975 fand eine wichtige Änderung betreffend der Stellplatzverpflichtung im Garagengesetz statt.³⁵¹ Mussten bisher in der Durchführungsverordnung die notwendigen Parkplätze für Wohn-, Büro-, Geschäfts- und Industriegebäude je Geschoßfläche angegeben werden, änderte sich dies auf die Anzahl an Wohnungen oder Aufenthaltsräumen. Es änderte sich auch die Art der Beschränkung: Wurden zunächst mindestens 250 m² je Stellplatz verlangt (d.h. 1 Stellplatz (oder weniger) je 250 m²), so wurde dies auf mindestens 1 Stellplatz je beispielsweise 10 Wohneinheiten geändert, was statt einer Höchstgrenze eine Mindestanzahl im Bereich der Durchführungsverordnung bedeutete.

1996 trat die Garagengesetznovelle 1996, LGBL. für Wien 34/1996 in Kraft. Diese veränderte die §§ 36 bis 40: Die Anzahl der verpflichtenden Stellplätze war nun im Gesetz selbst und nicht mehr per Durchführungsverordnung vorgegeben. Auch wurde mit der Novelle die Möglichkeit gegeben, Unterschreitungen der Stellplatzverpflichtung um 90 Prozent im Bebauungsplan unter Bedachtnahme der öffentlichen Verkehrsmittel festzusetzen. Von diesem Recht wird allerdings bis heute nur in begründeten Einzelfällen

³⁴⁷ §§ 37 und 38 Wiener Garagengesetz, LGBL. für Wien 7/1975

³⁴⁸ §§ 41 und 42 Wiener Garagengesetz, LGBL. für Wien 22/1957

³⁴⁹ vgl. Rauh, Wolfgang u.a. (2011), S. 563.

³⁵⁰ § 41 Abs 2 Wiener Garagengesetz, LGBL. für Wien 34/1996

³⁵¹ §§ 36 Wiener Garagengesetz, LGBL. für Wien 22/1957 und §§ 36 Wiener Garagengesetz, LGBL. für Wien 7/1975

Gebrauch gemacht.³⁵² Eine angedachte Stellplatz-Höchstgrenze, deutlich unter den heute gesetzlich vorgeschriebenen Werten, bei mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut erreichbaren Betrieben wurde nicht umgesetzt.³⁵³ Die errichteten Stellplätze sollten mit der Novelle 1996 20 Jahre für die widmungsgemäße Verwendung zur Verfügung stehen, bei Gleichbleiben des Sachverhalts auch länger³⁵⁴ – dies führte vermutlich zu Leerständen bzw. förderte den Fahrzeugbesitz, da der Stellplatz ohnehin vorhanden war. Die Unwirtschaftlichkeit eines Stellplatzes, welcher die Zahlung einer Ausgleichsabgabe ermöglichte, wurde in dieser Novelle mit den mehr als doppelten Kosten der Stellplatzerrichtung im Vergleich zur Ausgleichsabgabe festgelegt.³⁵⁵

2001 wurde das Gesetz wieder etwas abgeändert: nun durften auch Anlagen für Busse für Beherbergungsbetriebe im Wohngebiet errichtet werden und bei Errichtung von Einfahrten mussten mehr Stellplätze errichtet werden, als für die Einfahrt weichen mussten.³⁵⁶ 2010 wurde dies sogar auf die dreifache Anzahl erweitert. 2004 wurden für die Stellplätze Mindestmaße vorgegeben: 2,30 m breit (3,50 m für Behindertenstellplätze), 4,80 m lang (6 m für Hintereinanderaufstellung),³⁵⁷ welche bereits 2009 wieder fallengelassen wurden.³⁵⁸

In diesem Jahr trat das neue ‚Wiener Garagengesetz 2008 – WGarG 2008‘ in Kraft, welches allerdings bezüglich der Stellplatzverpflichtung wenig änderte. Die Vorgabe, dass die Stellplätze 20 Jahre oder länger der widmungsgemäßen Verwendung zu dienen haben wurde im § 48 Abs 4 WgarG 2008, LGBL. für Wien 34/2009 ähnlich weiterverwendet:

„Pflichtstellplätze müssen ab Einlangen der Fertigstellungsanzeige des die Stellplatzverpflichtung auslösenden Bauvorhabens für die Dauer des Bestehens der Verpflichtung der widmungsgemäßen Verwendung offenstehen. Über das Bestehen der Verpflichtung hat die Behörde auf Antrag mit Feststellungsbescheid zu entscheiden.“

Die Abänderung 2010 brachte kleine Alternativen und Vergünstigungen: 10 Prozent der zu schaffenden Stellplätze konnten durch Fahrradabstellplätze kompensiert werden und die

³⁵² vgl. Magistrat der Stadt Wien, MD-KLI (Hrsg.) (2010), S. 134.

³⁵³ vgl. Dvorak, Wolfgang und Magistrat der Stadt Wien (Hrsg.) (1994b), S. 56–57.

³⁵⁴ § 36 Abs 4 Wiener Garagengesetz, LGBL. für Wien 43/1996

³⁵⁵ § 40 Abs 3 Wiener Garagengesetz, LGBL. für Wien 43/1996

³⁵⁶ §§ 4 Abs 3 und 5 Wiener Garagengesetz, LGBL. für Wien 91/2001

³⁵⁷ § 12 Abs 2 Wiener Garagengesetz, LGBL. für Wien 33/2004

³⁵⁸ Wiener Garagengesetz 2008, LGBL. für Wien 34/2009

Herstellung eines Stellplatzes galt bereits ab die Ausgleichsgabe einfach (nicht doppelt) übersteigenden Errichtungskosten als unwirtschaftlich.³⁵⁹

2014 trat die bekannte Bauordnungs- und Garagengesetznovelle in Kraft: Die verpflichtete Anzahl für Stellplätze reduzierte sich bei Wohngebäuden von 1 Stellplatz pro Wohnung auf 1 Stellplatz pro 100 m² Wohnnutzfläche, was in etwa 0,8 Stellplätzen pro Wohnung entspricht. Für Industrie, Büro, und Geschäftsgebäude wurde der Wert von 1 Stellplatz pro 80 m² auf 100 m² Aufenthaltsraum erhöht. Durch die Veränderung im Wohnbau können kleinere Wohneinheiten (für beispielsweise Single-Haushalte) eher errichtet werden.³⁶⁰ Besonders im gründerzeitlichen Gebiet und auf kleinen Parzellen können verpflichtende Stellplätze die Leistbarkeit beeinflussen bzw. die Nutzbarkeit von Erdgeschossflächen einschränken.³⁶¹ Die Novelle 2014 änderte auch die Bestimmungen zur Reduktion um bis zu 90 Prozent: Mehr als 50 Prozent waren an die Voraussetzung einer besonders guten Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln (Gehentfernung 300 m) gebunden, und eine Erhöhung auf 110 Prozent der Stellplatzverpflichtung wurde bei besonders schlechter Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln (Gehentfernung ab 500 m) möglich. Die Substitution durch Fahrradabstellplätze entfiel mit dieser Novelle, wobei für diese Verkehrsmittel bereits seit 2008 ein Fahrradabstellraum geschaffen werden musste.³⁶²

Im Jahr 2018 wurde das Abstellen von Fahrrädern auf Stellplätzen in Anlagen zum Einstellen von Kraftfahrzeugen generell erlaubt.³⁶³ Außerdem wurde das (Teil-)Erlöschen der Verpflichtung ermöglicht, sozusagen als Auflockerung von § 48 Abs 4 WgarG 2008, LGBL. für Wien 34/2009: Bei Nichtbenutzung eines Stellplatzes von mindestens 5 Jahren im Zeitraum von 10 Jahren, Nichtvorhandensein eines Stellplatzbedarfs (mittels Verkehrsgutachten nachzuweisen) und Nichtunterschreitung des erforderlichen Umfangs der Stellplatzverpflichtung (1 Stellplatz/100 m²),³⁶⁴ ist eine (Teil-)Erlöschung möglich, was für die Antragsstellenden durchaus Aufwand bedeutet und nur bei bestehenden Gebäuden angewandt werden kann. Großen Nutzen würde dies außerdem nur bei Gebäuden mit beispielsweise großen Wohnungen und einem Stellplatz je Wohnung, bringen.

³⁵⁹ §§ 50 Abs 10 und 52 Abs 3 Wiener Garagengesetz 2008, LGBL. für Wien 46/2010

³⁶⁰ vgl. Gruber, Ernst u.a. (2018), S. 70.

³⁶¹ vgl. ebenda, S. 108.

³⁶² § 119 Abs 5 Bauordnung für Wien, LGBL. für Wien 24/2008

³⁶³ § 6 Abs 4 Wiener Garagengesetz 2018, LGBL. für Wien 69/2018

³⁶⁴ § 48 Abs 4a Wiener Garagengesetz 2018, LGBL. für Wien 69/2018

Abschließend werden die geforderte Zahl an Stellplätzen im Wohnbau sowie die Höhe der Ausgleichsabgabe über Zeit beleuchtet. Die Veränderungen werden besonders im Wohnbau betrachtet, da diese für die vorliegende Arbeit besonders relevant sind und sich die anderen Bereiche einen ähnlichen Verlauf aufzeigen.

Die Entwicklung der Stellplatzverpflichtung wird in Hinblick auf die heutige Einheit, nämlich 1 Stellplatz je zu bestimmender Wohnnutzfläche, betrachtet. Hierzu wurden Umrechnungen der Stellplätze je Wohnung mit der damaligen durchschnittlichen Wohnnutzfläche durchgeführt. Die Geschoßfläche konnte nicht auf die Wohnnutzfläche umgerechnet werden, dies ist vermerkt.

Die Durchführungsverordnung von 1957 auf 1962 brachte teilweise die doppelte Verpflichtung, zuvor waren auch besonders in den Außenbezirken deutlich weniger Parkplätze zu errichten. 1975 veränderten sich die Zahlen aufgrund von der Wohnung als neue Bezugsgröße. Da die Wohnnutzfläche allerdings nicht 500 bzw. 300 m² entsprach, bedeutete dies eine starke Zunahme in den verpflichteten Stellplätzen. Es wurde jedoch weiterhin eine noch höhere Anzahl an Stellplätzen gefordert,³⁶⁵ was 1994 umgesetzt wurde. Es war nun 1 Stellplatz je Wohnung verpflichtend zu errichten. Daran lässt sich die folgende

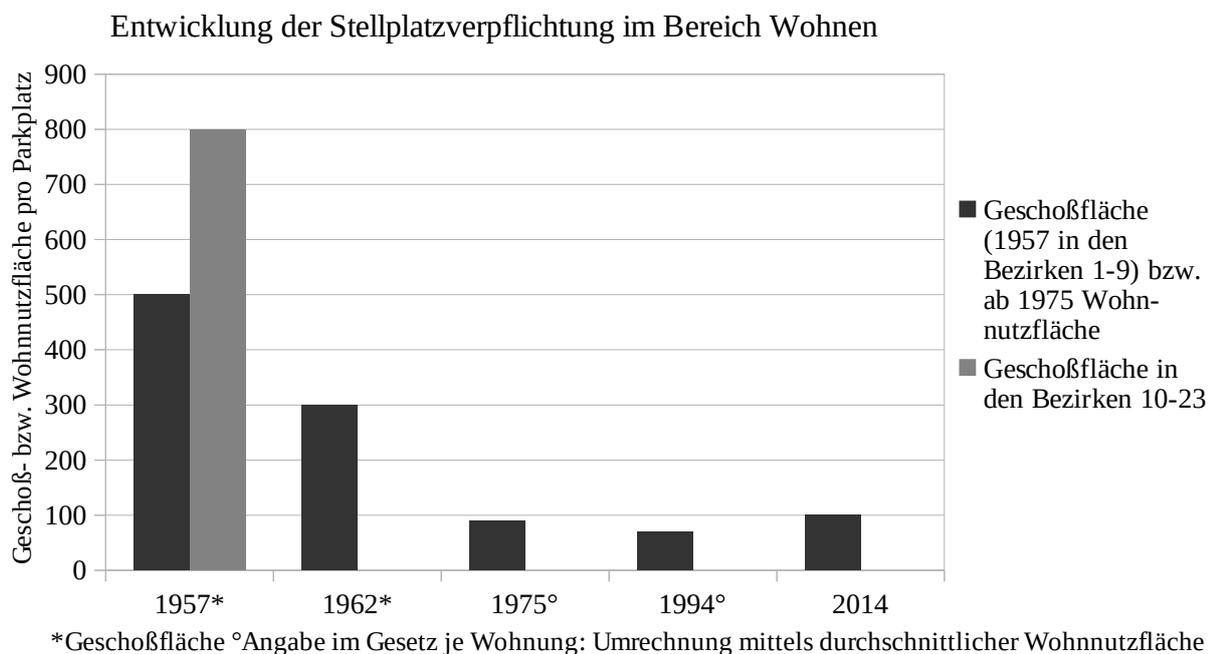


Abbildung 23: Entwicklung der Stellplatzverpflichtung im Bereich Wohnen.

Daten: § 1 Abs 1 Wiener Garagengesetz, Durchführung, LGBL. für Wien 32/1957, § 1 Abs 1 Durchführung des Wiener Garagengesetzes, LGBL. für Wien 14/1962, § 1 Abs 2 Durchführungsverordnung zum Wiener Garagengesetz, LGBL. für Wien 9/1975, § 1 Abs 2 Durchführung des Wiener Garagengesetzes, LGBL. 30/1994, § 50 Abs 1 Wiener Garagengesetz 2008, LGBL. für Wien 26/2014. Quelle: Eigene Darstellung.

³⁶⁵ vgl. Knoflacher, Hermann (1979), S. 68.

Denkweise, welche in den 1980ern noch vorherrschend war, erkennen: „Denn der Parkplatz für das Auto der Familie gehört heute zur Ausstattung einer Wohnung wie das Badezimmer oder der Balkon.“³⁶⁶ 2014 wurde nach langer Zeit die Fläche pro Stellplatz wieder erhöht, wobei die Werte noch entfernt von jenen aus den 1950er/1960er-Jahren sind.

Die Ausgleichsabgabe (Abbildung 24) wird sowohl in den damaligen Preisen, umgerechnet auf Euro, als auch inflationsbereinigt betrachtet. Die Jahre 1957 und 1962 werden nicht dargestellt, da die Einheit hier die fehlende Stellplatzfläche in m² bildete. Eine Umrechnung wurde aufgrund von mangelnder Daten zu damaligen Stellplatzgrößen nicht durchgeführt.

Seit 1975 stieg die Ausgleichsabgabe kontinuierlich. Wird die Inflation berücksichtigt, so ergibt sich ein Rückgang von 1975 auf 1994 bzw. auch mit der Einführung des Euros 2001. 1979 wurde die Ausgleichsabgabe kritisiert: Sie wäre für die Innenbezirke zu niedrig, für die Außenbezirke zu hoch.³⁶⁷

Die Kosten für einen Stellplatz betragen bei Tiefgaragen in etwa zwischen 10 000 und 15 000 €, was in etwa der heutigen Ausgleichsabgabe entspricht. Andere Quellen veranschlagen die Kosten eines Tiefgaragenstellplatzes zwischen 20 000 und 50 000 €, für

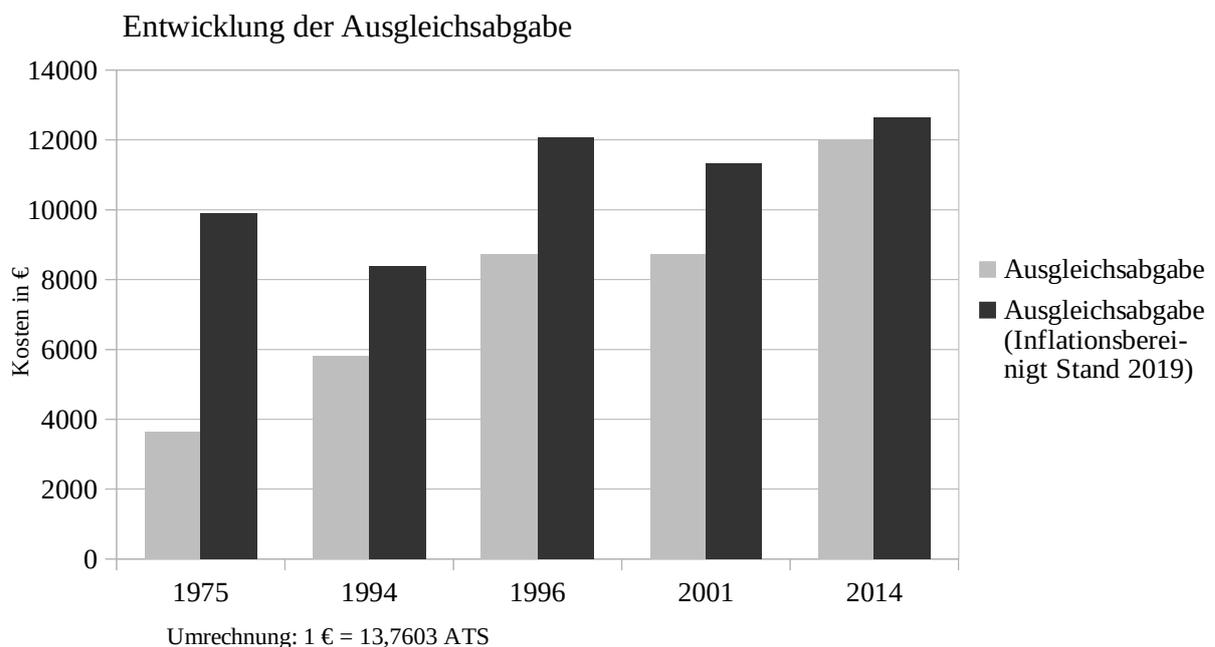


Abbildung 24: Entwicklung der Ausgleichsabgabe zur Stellplatzverpflichtung.

Daten: § 2 Durchführungsverordnung zum Wiener Garagengesetz LGBL. für Wien 9/1975, § 2 Durchführung des Wiener Garagengesetzes LGBL. für Wien 30/1994, § 1 Durchführung des Wiener Garagengesetzes LGBL. für Wien 56/1996, § 1 Durchführung des Wiener Garagengesetzes 2008, LGBL. für Wien 106/2001, § 1 Durchführung des Wiener Garagengesetzes 2008, LGBL. für Wien 26/2014. Quelle: Eigene Darstellung.

³⁶⁶ Fuhlrott, O. und Lindemann, H.-E. (1981), zitiert nach Baier, Reinhold u.a. (1984), S. 16.

³⁶⁷ vgl. Knoflacher, Hermann (1979), S. 68.

Hochgaragen 8 500 bis 20 000 €. ³⁶⁸ Bis 2010 war die Bezahlung der Ausgleichsabgabe nur möglich, wenn die Kosten für den Stellplatz doppelt so viel betragen, mittlerweile ist dies bei (einfacher) Übersteigerung der Kosten der Ausgleichsabgabe der Fall. Dies bedeutete für die Bauwirtschaft damals und heute folgendes: Ein Projekt, welches aufgrund öffentlicher Anbindung aus planerischer Sicht keine Stellplätze erfordert, muss trotzdem Stellplätze enthalten, es sei denn die Errichtung kostet mehr als 24 000 € bzw. seit 2010 mehr als 12 000 € pro Stellplatz. Es ist somit nur in diesen Fällen möglich, keine Stellplätze zu bauen und selbst dann müssen die Kosten in Höhe eines durchschnittlichen Stellplatzes bezahlt werden, ohne einen sichtbaren Mehrwert für das Projekt zu bekommen. Der Weg zur allgemeinen Verringerung der Stellplatzverpflichtung am Baugrund führt über den Bebauungsplan, was mit deutlich mehr Aufwand und damit auch Zeit und Kosten verbunden ist – von vornherein haben die Anbindung an den öffentlichen Verkehr oder auch die Anteile der zu Fuß Gehenden oder Fahrradfahrenden keinen Einfluss auf die Stellplatzverpflichtung.

³⁶⁸ vgl. Pech, Anton u.a. (2018), S. 23.

2.2.3 Gesetze über die Wohnbauförderung

Der soziale bzw. geförderte Wohnbau hat in Wien und Österreich lange Tradition. Bereits 1888/89 wurde von der Kaiser Franz Joseph-Jubiläumstiftung ein Vorgänger des sozialen Wohnbaus erbaut. Im Jahr 1892 wurde eine Steuerbefreiung von Arbeiterwohnhäusern mit gedeckeltem Mietzins beschlossen, welche 1902 erneuert wurde. 1910, im Jahr mit dem höchsten Bevölkerungsstand Wiens, wurde der bundesweite Wohnungsfürsorgefonds eingerichtet. Dieser förderte, ähnlich zu den Arbeiterwohnungen, die Errichtung von Kleinwohnungen (als solche werden Familienwohnungen bis 80 m², Ledigenheime, Schlaf- und Logierhäuser bezeichnet) von Körperschaften und gemeinnützigen Vereinigungen durch Kredithilfe in Form von Bürgschaft oder Darlehen.³⁶⁹ Maximal 90 Prozent des anrechenbaren Wertes (Grundstückswert, Wert der Teile des Hauses, welche von Kleinwohnungen beansprucht werden, im Hause befindliche Kleinbetriebsstätten) konnten gefördert werden.³⁷⁰ Es folgten weitere Wohnbauförderungen, großteils in Form von Darlehen oder Bürgschaften, auch im Zusammenhang mit Steuerbefreiung für die errichteten Gebäude mit Klein- und Mittelwohnungen. 1929 wurden im Wohnbauförderungs- und Mietengesetz Mittelwohnungen bis 130 m² definiert, was auch Einfamilienhäuser einschloss.

1968 wurde die Wohnbauförderung um die Förderung von Kfz-Abstellplätzen erweitert, indem diese in die Gesamtbaukosten mit einfließen.³⁷¹ Außerdem wurden die Gesamtbaukosten per Verordnung der Landesregierung begrenzt.³⁷² Diese Begrenzung enthielt in Wien ab 1975 auch die Erhöhung der angemessenen Gesamtbaukosten um 10 Prozent bei Garagenbau.³⁷³ Das Wohnungsgemeinnützigkeitsgesetz 1979 erwähnt im § 7 Abs 3 Z 3 WGG 1979, BGBl. 139/1979 ebenso die Errichtung von Einstellplätzen für die Benutzerinnen und Benutzer von im Gesetz erwähnten Räumlichkeiten. Das Wohnbauförderungsgesetz 1984 sah laut § 6 Abs 1 Z 3 WFG 1984, BGBl. 482/1984 in den Gesamtbaukosten auch

³⁶⁹ §§ 4 und 4 Wohnungsfürsorgefonds für Kleinwohnungen, RGL. für die im Reichsrat vertretenen Königreiche und Länder Nr. 242/1910

³⁷⁰ § 8 Wohnungsfürsorgefonds für Kleinwohnungen, RGL. für die im Reichsrat vertretenen Königreiche und Länder Nr. 242/1910

³⁷¹ § 2 Abs 1 Z 10 Wohnbauförderungsgesetz 1968, BGBl. 280/1967

³⁷² § 2 Abs 2 Wohnbauförderungsgesetz 1968, BGBl. 280/1967

³⁷³ § 1 Abs 4 lit b Verordnung über die Durchführung des Wohnbauförderungsgesetzes 1968; Neufestlegung der angemessenen Gesamtbaukosten je Quadratmeter und der normalen Ausstattung der geförderten Baulichkeiten, LGBl. für Wien 13/1975

die gesetzlich vorgeschriebenen Stellplätze vor, die Höhe der Angemessenheit der Gesamtbaukosten wurde von den Ländern festgesetzt.³⁷⁴ Für die Gewährung der Förderung waren der Preis der Baugrundstücke, die Wirtschaftlichkeit der Aufschließungskosten oder die Erschließung an Verkehrs- und Ausstattung mit Versorgungseinrichtungen zu beachten.³⁷⁵

Am 1. Juni 1989 trat das Wiener Wohnbauförderungs- und Wohnhaussanierungsgesetz 1989 in Kraft, ein Jahr später auch die Änderung, mit welcher die Hauptmietzinse für die geförderten Bauvorhaben begrenzt wurden.³⁷⁶ Die Förderung bestand und besteht heute noch aus Objekt- und Subjektförderung, wobei erstere die Errichtung und Sanierung von Wohnhäusern, also den Objekten, und letztere die Wohnbeihilfe für die Bewohnerinnen und Bewohner, die Subjekte, meint. Die Gesamtbaukosten enthielten, wie in den oben genannten Gesetzen, Stellplätze – diesmal nicht nur im gesetzlich vorgeschriebenen Ausmaß, es war nun eine Erhöhung von dieser um 50 Prozent möglich,³⁷⁷ womit eine Übererfüllung des Stellplatzregulativs gefördert wurde und immer noch wird. Bei der Gewährung der Förderung waren die Angemessenheit der Gesamtbaukosten³⁷⁸ sowie der Baugrundstückskosten und die Wirtschaftlichkeit der Aufschließungskosten relevant³⁷⁹ – die Angemessenheit bzw. Wirtschaftlichkeit wurde allerdings nur bei den Gesamtbaukosten durch Verordnung näher erläutert: Bei der notwendigen Errichtung von Garagen oder auch bei Lückenbebauung wurden höhere angemessene Gesamtbaukosten vorgesehen und bei der Förderung von Mietwohnungen sollte auch die Lage und Größe des zu fördernden Bauvorhabens berücksichtigt werden.³⁸⁰ Diese erwähnten Sonderregelungen wurden mit der Verordnung LGBL. für Wien 36/1992 wieder abgeschafft. Danach sind bis 2016 keine für diese Arbeit relevanten Änderungen in der Wohnbauförderung in Kraft getreten. In diesem Jahr wurde die Neubauverordnung 2007, welche ähnlich heute noch gültig ist, abgeändert.

³⁷⁴ § 4 Abs 1 WFG 1984, BGBl. 482/1984

³⁷⁵ § 16 WFG 1984, BGBl. 482/1984

³⁷⁶ §§ 62 bis 69, WWFSG 1989, LGBL. für Wien 5/1990

³⁷⁷ § 4 Abs 1 WWFSG 1989, LGBL. für Wien 18/1989

³⁷⁸ Gesamtbaukosten: In etwa die Errichtungskosten, die Gehsteigerherstellung und die Aufschließungskosten innerhalb der Baugrundstücke, siehe § 4 WWFSG 1989, LGBL. für Wien 18/1989 oder § 4 WWFSG 1989 in der Fassung vom 12.12.2019

³⁷⁹ § 5 WWFSG 1989, LGBL. für Wien 18/1989

³⁸⁰ § 1 Abs 2 Z 1 und 3, § 3 Abs 1 Verordnung über die angemessenen und förderbaren Gesamtbaukosten und über die Förderung der Errichtung von Wohnhäusern, Wohnungen, Heimen und Eigenheimen im Rahmen des Wiener Wohnbauförderungs- und Wohnhaussanierungsgesetzes, LGBL. für Wien 28/1989

Diese erwähnte wieder Sonderregelungen bezüglich Einstellplätzen: Falls diese nicht auf der Liegenschaft des Wohngebäudes errichtet werden, kann der Kostenbeitrag erhöht werden,³⁸¹ was Sammelgaragen bzw. Garagen entfernt vom Wohnstandort erleichterte. 2018 wurde die Angemessenheit der Grundkosten näher definiert, sie durften und dürfen nicht mehr als 188 €/m² der oberirdischen Bruttogrundfläche (BGF) bei raumbildenden Bauteilen betragen (diese Regelung gilt nicht für Eigenheime, verdichteten Flachbau und Kleingartenwohnhäuser).³⁸² Die Sanierungsverordnung 2008 fördert im Rahmen von Sockel- oder Totalsanierungen sowie Dachgeschoßaus- bzw. -zubau (in Verbindung mit thermisch-energetischer Sanierung) ebenso die Stellplatzerrichtung.³⁸³

Stellplätze werden in der Wohnbauförderung als notwendiges Gut erachtet, was sich in der Förderung widerspiegelt: Mehr als die Pflichtstellplätze können gefördert werden, die Ausgleichsabgabe hingegen gar nicht. In den letzten Jahren wurde zumindest die Förderung von Sammelgaragen ermöglicht. Die Deckelung der Bau- und Grundkosten sowie der Hauptmietzinse zwingt in preismäßig günstigen, dafür eher weniger dichten oder öffentlich schlechter erschlossenen Lagen zu bauen. Dies wird vom noch vorhandenen Wunsch vieler Personen nach dem Eigenheim im Grünen unterstützt.³⁸⁴ Diese Lagen erfordern allerdings, mit dem Pkw unterwegs zu sein,³⁸⁵ was zu mehr Verkehr, oft in den dichteren Gebieten, führt und wiederum den Wunsch nach isolierter Lage fördert.³⁸⁶ Durch die Förderung der Stellplätze wird dies zusätzlich unterstützt, anstatt beispielsweise die Wohnbauförderung mit der Lage im Stadtgebiet zu verknüpfen. Abgesehen von dieser Lage sind auch die Qualität des öffentlichen Raumes oder die Nutzungsmischung ausschlaggebend für das Verkehrsverhalten.³⁸⁷ Um qualitativen Wohnbau kümmert sich seit 1995 der *wohnfonds_wien* durch Bauträgerwettbewerbe (ab 500 geförderten Wohneinheiten) oder den Grundstücksbeirat (unter 500 geförderten Wohneinheiten) anhand des 4-Säulen-Modells, bestehend aus Ökonomie, Soziale Nachhaltigkeit, Architektur und Ökologie. Ersteres meint vor allem wieder die niedrigen Kosten, zweiteres forciert soziale Durchmi-

³⁸¹ § 1 Abs 3 Neubauverordnung 2007, LGBL. für Wien 30/2016

³⁸² § 5 Z 1 WWFSG 1989, LGBL. für Wien 69/2018

³⁸³ § 14 Abs 3 Sanierungsverordnung 2008, LGBL. für Wien 2/2009

³⁸⁴ vgl. Winkler, Angelika (Hrsg.) (2008), S. 70.

³⁸⁵ vgl. ebenda, S. 44-45.

³⁸⁶ vgl. Knierim, Bernhard (2017), S. 48.

³⁸⁷ vgl. Koch, Helmut (2015), S. 63.

schung sowie soziale Infrastruktur. Auch werden in dieser Säule ‚Alternative Stellplatz- und Mobilitätskonzepte anstelle von (Tief-)Garagen‘ im Bereich ‚Kostenreduktion durch Planung‘ erwähnt. Die Säule Architektur setzt sich mit der Stadt-, Gebäude- und Wohnungsstruktur auseinander, wobei bei der Stadtstruktur die Ein- und Anbindung an vorhandene Stadträume ein Kriterium sind. Die Ökologie setzt den Schwerpunkt auf Grün- und Freiräume sowie Energieeffizienz. Die Funktionsmischung großer Projekte findet in dieser Bewertung kaum Einfluss, was auch damit zusammenhängen mag, dass im geförderten Wohnbau Geschäftsräume auf ein Viertel der Gesamtnutzfläche begrenzt sind.³⁸⁸ Dennoch sollte es im Rahmen einer nachhaltigen Entwicklung wichtig sein, die verschiedenen Nutzungen, egal ob im Rahmen des Projektes oder im Umfeld, miteinzubeziehen – auch um Verkehr zu vermeiden. Eine ausschließliche Optimierung am Einzelobjekt sollte vermieden werden.³⁸⁹

³⁸⁸ § 1 Abs 2 lit a WWFSG 1989 in der Fassung vom 01.03.2019

³⁸⁹ vgl. Knoflacher, Hermann (1985), S. 107.

2.3 Wiener Anreize für den Zielverkehr

Als Mittel zur Eindämmung des motorisierten individuellen Zielverkehrs hat sich in Wien die Parkraumbewirtschaftung (PRB) entwickelt, welche in diesem Kapitel erläutert wird. Eine weitere Maßnahme im Bezug auf den Zielverkehr ist die Errichtung von Park-&-Ride-Anlagen, welche den Nutzerinnen und Nutzern anbietet, das Fahrzeug am Stadtrand stehen zu lassen – auch diese wird genauer untersucht.

2.3.1 Parkraumbewirtschaftung

Die Parkraumbewirtschaftung hat die Verbesserung der Flächenauslastung und die Effizienz des Wirtschafts- und Einkaufsverkehr für den MIV zum Ziel,³⁹⁰ in den 90ern wurde sie dezidiert als Maßnahme zur Beschränkung des Kfz-Berufspendelverkehrs angeführt.³⁹¹ Denn die Benutzung des Pkws hängt auch davon ab, ob ein Parkplatz beim Endpunkt vorhanden und mit welchen Kosten dieser verbunden ist.³⁹² Mittlerweile werden auch andere Ziele, wie die Aufwertung des Wohnumfeldes, die Einnahmen zur Verwendung für den öffentlichen Verkehr oder Garagenbau, mehr Platz für Fußgängerinnen und Fußgänger oder die Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs aufgrund von weniger Behinderungen durch den MIV genannt.³⁹³

Im Jahr 1959 wurden in Wien die ersten Kurzparkzonen im 1. Bezirk eingerichtet, es folgten weitere in Bereichen anderer Bezirke, 1975 wurden diese kostenpflichtig.³⁹⁴ In den 1980er Jahren war die Bewältigung des ruhenden Verkehrs immer noch Thema in der Planung, besonders im Bereich des Berufspendelverkehrs – die Akzeptanz der Parkraumbeschränkung bei der Wohnbevölkerung sollte mit Ausnahmeregelungen für ebendiese erreicht werden, welche erst durch die StVO-Novelle 1986 ermöglicht wurden.³⁹⁵ Außerdem brauchte es (laut damaliger Sicht) für den Verzicht aufs Autofahren die Möglichkeit, das Fahrzeug in der Nähe der Wohnung verbleiben zu lassen.³⁹⁶ Im Jahr 1993 wurde dann die flächendeckende Parkraumbewirtschaftung im 1. Bezirk als Pilotprojekt eingeführt.

³⁹⁰ vgl. Winkler, Angelika (Hrsg.) (2008), S. 39.

³⁹¹ vgl. Dorner, Alfred (Hrsg.) (1997), S. 6.

³⁹² vgl. Stadtentwicklung Wien (2019c).

³⁹³ vgl. Stadtentwicklung Wien (2019d).

³⁹⁴ Stadtentwicklung Wien (2020a).

³⁹⁵ vgl. Dorner, Alfred (Hrsg.) (1997), S. 5–6, 17.

³⁹⁶ vgl. Dvorak, Wolfgang und Magistrat der Stadt Wien (Hrsg.) (1994b), S. 51.

Anwohnerinnen und Anwohner konnten ein Parkpickerl um 1940 öS pro Jahr (bzw. 1320 öS pro Jahr lt. Verordnung Pauschale Entrichtung der Parkometerabgabe, LGBl. für Wien, 23/1993) beantragen, ein Zweitauto war bereits mit der Begründung, die Kinder in die Schule bzw. den Kindergarten zu bringen oder schwere Sachen einzukaufen, möglich, ebenso gab es für Betriebe und Beschäftigte unter bestimmten Bedingungen Ausnahmeregelungen.³⁹⁷ Dem 1. Bezirk folgten bis 2000 die Bezirke 2 bis 9 sowie 20. Im Jahr 2005 wurde der Stadthallenbereich im 15. Bezirk zur parkraumbewirtschafteten Zone. Zwischen 2012 und 2019 wurde die Parkraumbewirtschaftung auf Teile der Bezirke 12, 14, 16 und 17, den gesamten 15. Bezirk, sowie die Bezirke 18 und 10, Teile des 11. Bezirkes und den ganzen 19. Bezirk erweitert.³⁹⁸ Um den Anrainerinnen und Anrainern mehr Stellplätze zu bieten, gibt es seit 2012 das sogenannte ‚AnwohnerInnen-Parken‘, einen gekennzeichneten Bereich, wo parken nur mit Parkpickerl (ganztags) oder seit 2018 mit Ausnahmegenehmigung für Betriebe (von 8 bis 16 Uhr) erlaubt ist.³⁹⁹

Die Auswirkungen der Parkraumbewirtschaftung waren immens: Vor Einführung waren die Stellplätze mit 121 Prozent überlastet, danach ging die Auslastung auf 80 bis 85 Prozent zurück, was sowohl den Parksuchverkehr als auch die den ÖV behindernden abgestellten Fahrzeuge reduzierte. Auch der einströmende Verkehr nahm ab und mehr Fahrgäste benutzten den öffentlichen Verkehr.⁴⁰⁰ Die Reduktion der Falschparker wurde in einer Studie, welche die Ausweitung 2012 untersuchte, erneut bestätigt, als Folge wurden die Erhöhung der Verkehrssicherheit und Verbesserung des Verkehrsflusses angeführt.⁴⁰¹ Der Anteil der Fahrzeuge ohne Wiener Kennzeichen verringerte sich in den untersuchten Gebieten mit Parkraumbewirtschaftung in den Jahren 2011 und 2013 von 20 auf ungefähr 3 Prozent, während dieser in den Gebieten ohne PRB leicht anstieg.⁴⁰² Die Eindämmung der Pendlerinnen und Pendler aus dem Umland zeigte Wirkung. Zusätzlich ging auch die Parkraumnachfrage von Fahrzeugen mit Wiener Kennzeichen zurück. Dies zeigt insgesamt, dass der Umsteigeeffekt auf andere Verkehrsmittel größer als der Verdrängungseffekt ist.⁴⁰³

³⁹⁷ vgl. ebenda, S. 54–55.

³⁹⁸ vgl. Stadtentwicklung Wien (2020a).

³⁹⁹ vgl. Stadt Wien, MA 46 (2019); vgl. Österreichischer Rundfunk, Stiftung öffentlichen Rechts mit Sitz in Wien (2012a).

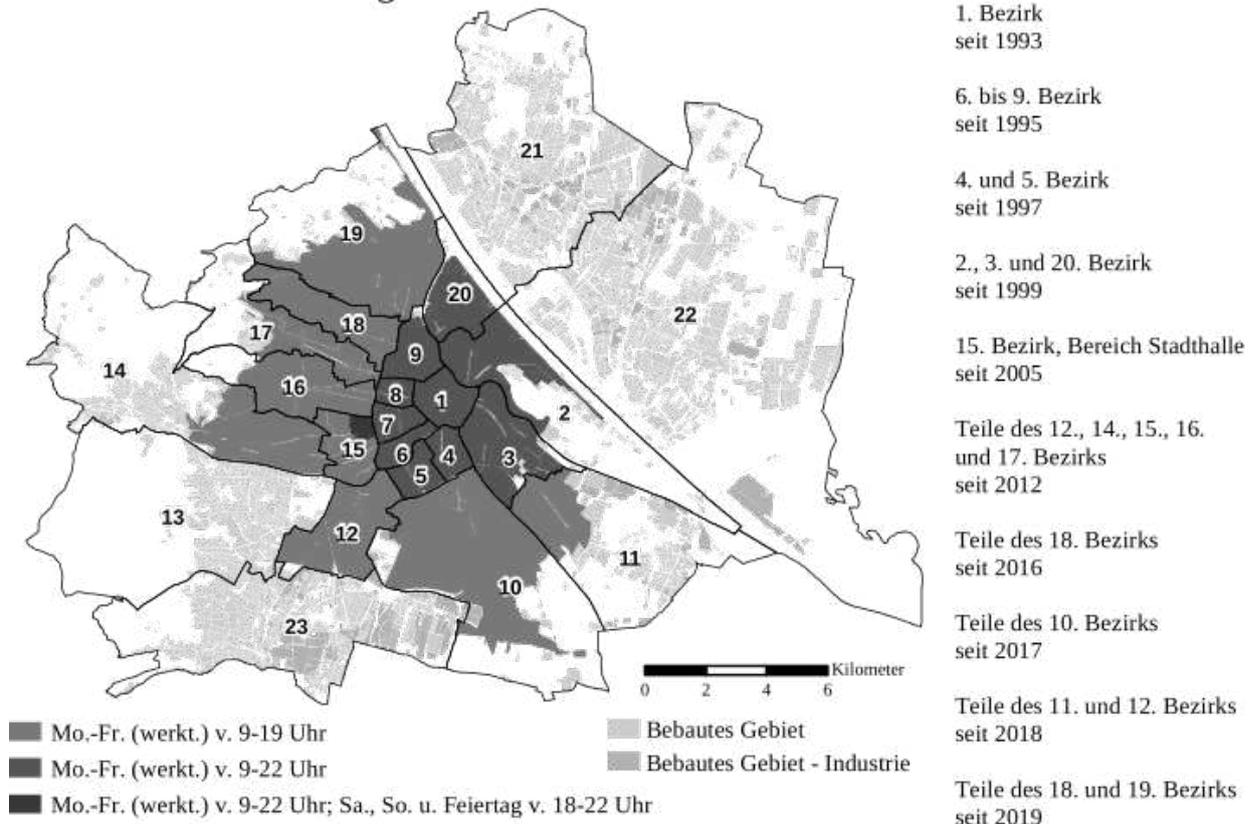
⁴⁰⁰ vgl. Dvorak, Wolfgang und Magistrat der Stadt Wien (Hrsg.) (1994b), S. 54; vgl. Stadtplanung Wien, Magistratsabteilung 18 (Hrsg.) (1996), S. 83.

⁴⁰¹ vgl. Sammer, G. u.a. (2014), S. 24.

⁴⁰² vgl. ebenda, S. 13.

⁴⁰³ vgl. ebenda, S. 13.

Parkraumbewirtschaftung Wien



Daten: Stadt Wien - <https://data.wien.gv.at>, <https://www.wien.gv.at/verkehr/parken/entwicklung/images/lageplan.jpg>, zuletzt geprüft am 4.2.2020

Abbildung 25: Parkraumbewirtschaftung in Wien. Quelle: Eigene Darstellung.

Außerdem war der Anteil der Langzeitparkenden (über 10 Stunden) in den Gebieten mit Parkraumbewirtschaftung deutlich kleiner als bei jenen ohne die Maßnahme, weshalb in den Gebieten mit PRB die Stellplätze eher für kurzzeitige Aktivitäten genutzt werden und kaum durch Langzeitparkende blockiert werden.⁴⁰⁴ Werden die Parkberechtigungsarten in den Zonen mit PRB betrachtet, so ergibt sich in der Studie, dass 72 Prozent aller Stellplätze im gewählten Beobachtungszeitraum (vormittags zwischen 9 und 11 Uhr) von Fahrzeugen mit Parkpickerl, also Bewohnerinnen und Bewohnern, beansprucht werden.⁴⁰⁵

Neben der Begrenzung der Parkdauer waren natürlich auch die Kosten ein wesentlicher Faktor für die Auswirkungen der Parkraumbewirtschaftung. 1975 betrug die Gebühr 4 öS/ Stunde, welche bis 1986 verdreifacht wurde (Abbildung 26). 2002 wurden die Gebühren in Euro anstatt österreichischer Schilling angegeben, was inflationsbereinigt betrachtet eine starke Senkung der Gebühren verursachte. Bis 2020 haben sich die Gebühren wieder gesteigert, wobei die Änderungen 2017 und 2020 geringer ausfielen.

⁴⁰⁴ vgl. ebenda, S. 27

⁴⁰⁵ vgl. ebenda, S. 20-21.

Preisentwicklung der Parkraumbewirtschaftung von 1975 bis 2020

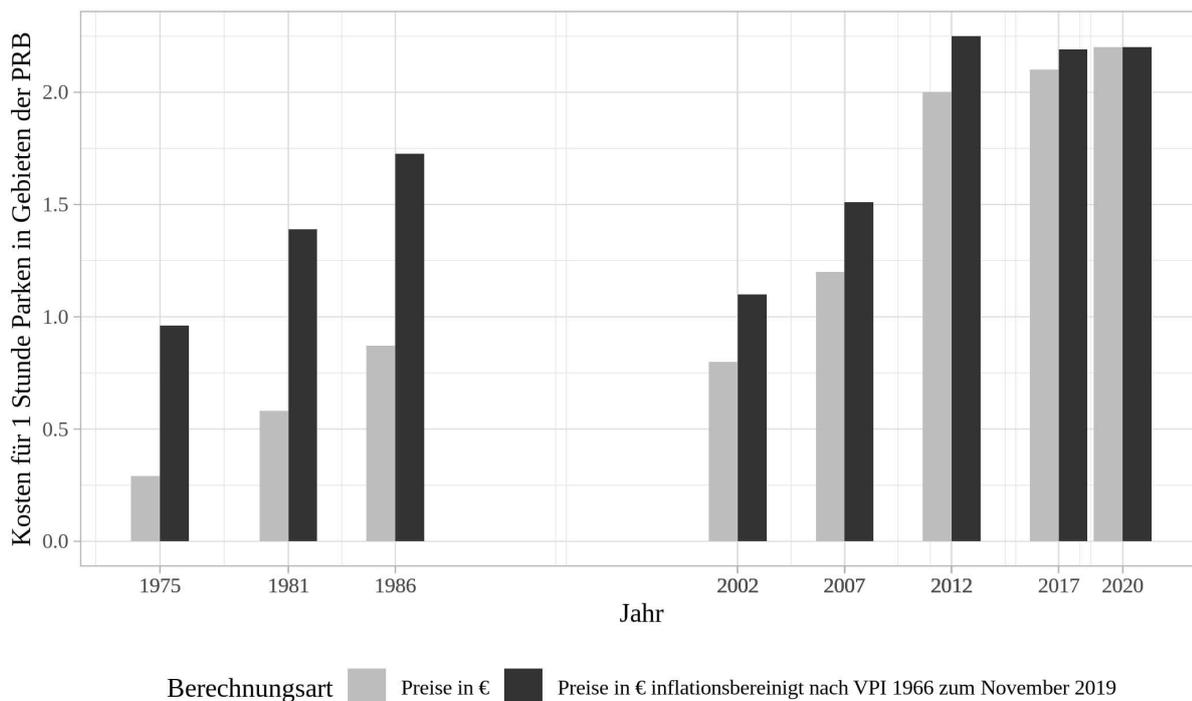


Abbildung 26: Preisentwicklung der Parkraumbewirtschaftung in Wien.

Daten: Stadtentwicklung Wien (2020), Parkometerabgabeverordnung, ABl. für Wien 48/2019, Wertsicherungsrechner der Statistik Austria. Umrechnung: 1 € = 13,7603 ATS. Quelle: Eigene Darstellung.

Die Preise der Parkraumbewirtschaftung pro Stunde wurden bereits im Auftrag der Stadt Wien untersucht (Abbildung 27): Es zeigte sich, dass die Nachfrage im 1. Bezirk stärker als jene im 6. Bezirk ist und deshalb auch höhere Preise akzeptiert werden. So könnte eine Nachfragereduktion um 50 Prozent im 1. Bezirk bei Gebühren von 3,18€ pro Stunde, im 6. Bezirk bei 2,65 € pro Stunde erfolgen. Diesbezüglich ist von den aktuellen Gebühren noch Luft nach oben.

Das Parkpickerl, welches mit der flächendeckenden Kurzparkzone 1993 eingeführt wurde, kostete umgerechnet in etwa 96€ (Abbildung 28). Dieser Wert galt für Kurzparkzonen mit einer Dauer von mindestens 10 Stunden/Tag, bei geringerem Umfang wurde der Preis aliquot berechnet. Bei der Einführung des Euros blieb der Preis gleich, was inflationsbereinigt eine Senkung der Kosten bedeutete. Von 2007 auf 2012 wurde zusätzlich eine aktive Gebührenverringerung eingeführt, anstatt 135 € wurden die Kosten auf 120 € reduziert. Dafür wurden die Abgaben für sonstige Personen um 80% sowie die Parkgebühr pro Stunde erhöht, außerdem führten in diesem Jahr einige Außenbezirke die PRB ein.

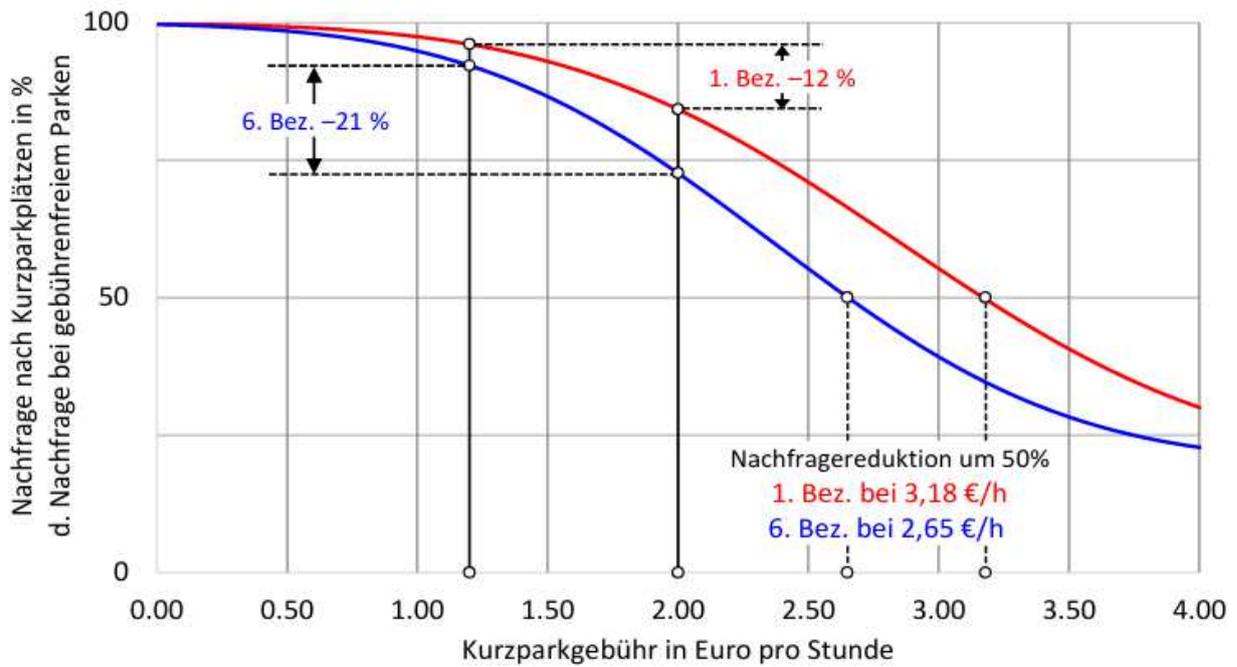
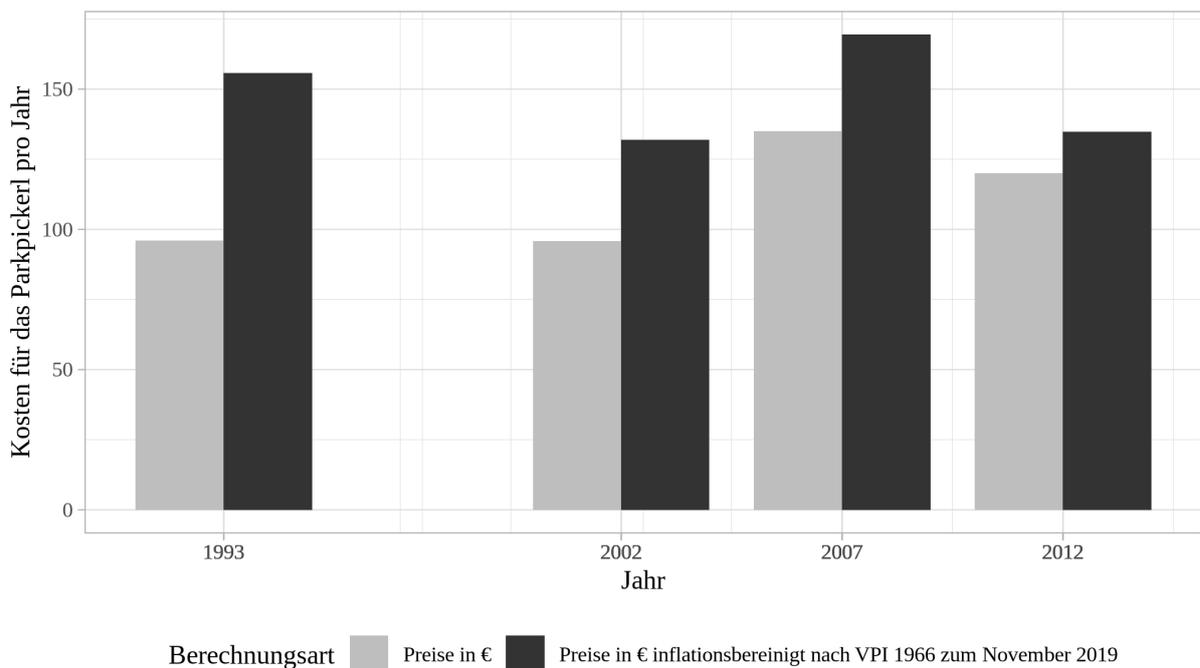


Abbildung 27: Elastizität der Stellplatznachfrage von Kurzparkern in Bezug auf die Höhe der Kurzparkgebühr im Untersuchungsgebiet und getrennt für 1. und 6. Bezirk – Sigmoide Nachfragefunktion.
Quelle: Hössinger und Uhlmann (2012), S. 21

Preisentwicklung des Parkpickerls von 1993 bis 2012



2012: Das Parkpickerl für die Bezirke 1-9, 15 und 20 kostet 120€, für die restlichen Bezirke 90€.

Abbildung 28: Preisentwicklung des Parkpickerls in Wien.

Daten: Verordnung Pauschale Entrichtung der Parkometerabgabe, LGBL. für Wien 23/1993, Verordnung Pauschale Entrichtung der Parkometerabgabe, LGBL. für Wien 17/2001, Pauschalierungsverordnung, ABl. für Wien 29/2007, Pauschalierungsverordnung, ABl. für Wien 52/2011, Wertsicherungsrechner der Statistik Austria.
Umrechnung: 1 € = 13,7603 ATS. Quelle: Eigene Darstellung.

Generell sind die angeführten Preise noch weit entfernt von Kostenwahrheit, denn 120€ pro Jahr ergeben eine Monatsmiete von gerade einmal 10€ pro Monat. Selbst ein Außenstellplatz in einem Randbezirk kostet das doppelte, Garagen sind im Median mit 98€ bepreist.⁴⁰⁶ Dies kann indirekt als Subvention des Autoverkehrs gesehen werden.⁴⁰⁷ Infolgedessen stellt sich auch die Frage, wer einen Garagenplatz benutzt, welcher in der Stellplatzverpflichtung so sehr gefordert wird, wenn zeitgleich die Oberflächenstellplätze für Bewohnerinnen und Bewohner so günstig angeboten werden. Dieser unter dem eigentlichen Wert liegende Preis zusammen mit dem Umstand, dass Parkplätze ein knappes Gut sind (denn der öffentliche Raum ist begrenzt), führt dazu, dass die Nachfrage das Angebot übersteigt,⁴⁰⁸ wie es vor Einführung der Parkraumbewirtschaftung war. Der Ansatz der PRB war und ist, das Angebot für eine bestimmte Gruppe (den Zielverkehr) einzuschränken, sodass das Angebot für den Quell- und Binnenverkehr erhöht wird. Das Angebot bleibt somit eigentlich gleich, nur die Nachfragegruppen ändern sich. Um den Effekt des zunehmenden Binnenverkehrs einzudämmen, wurde in der Studie zur Erweiterung der PRB empfohlen, die Zonen nicht zu groß zu gestalten bzw. sogar zu verkleinern.⁴⁰⁹ Die PRB in Wien hat allerdings auch gezeigt, dass Verlagerungen im Modal Split erzielt werden können, was als Grundlage verwendet werden kann, den öffentlichen Raum in Form des Parkplatzes wieder anderen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern zurückzugeben. Dabei ist allerdings darauf zu achten, dass eine Auslastung von 90 Prozent der Stellplätze situationsbedingt bereits einer Vollauslastung entsprechen (Stand 1996).⁴¹⁰ Wenn das Angebot verringert wird, sollte allerdings auch die Nachfrage über den Preis geregelt werden, um Falschparken etc. vorzubeugen. Das würde auch die Alternative der Garage attraktiver machen.

⁴⁰⁶ vgl. Schmid, Barbara und Kempfen, Tim (2019).

⁴⁰⁷ vgl. Knoflacher, Hermann (2017), S. 16.

⁴⁰⁸ vgl. Rauh, Wolfgang u.a. (2011), S. 563.

⁴⁰⁹ vgl. Sammer, G. u.a. (2014), S. 47.

⁴¹⁰ vgl. ebenda, S. 40.

2.3.2 Park & Ride-Anlagen für den Verkehr aus den Bundesländern

Der Ausbau von Park & Ride-Anlagen war besonders mit Einführung der Parkraumbewirtschaftung nötig, stieß letztere doch auf wenig Akzeptanz in den Bundesländern Niederösterreich und Burgenland aufgrund der resultierenden Einschränkung für Berufspendlerinnen und Berufspendler. Durch die geschaffenen Parkplätze am Stadtrand oder im Umland sollen die Wege auf den öffentlichen Verkehr verlagert werden.⁴¹¹

Bei der Errichtung von Park & Ride-Anlagen ist darauf zu achten, dass die Wege zum öffentlichen Verkehr, die Länge der Zufahrt von der Hauptverkehrsstraße zur Park & Ride-Anlage sowie die Fahrtdauer und die Ziele des öffentlichen Verkehrs wesentlich für den Erfolg der Garagen sind.⁴¹² Auch sind diese nicht kostendeckend zu betreiben bzw. es ist ein hoher Förderbedarf notwendig, da die Akzeptanz der Garagen auch über den niedrigen Tarif erkauft wird.⁴¹³ Die Stadt Wien fördert den Bau von Park & Ride-Garagen durch Darlehen aus den Mittel der Parkometerabgabe, Bedingung ist die Tarifbindung (im Jahr 2014 waren es 3,40 €/Tag bzw. 63,60€/Monat oder 636 €/Jahr, bzw. mit Fahrkarte der Wiener Linien monatlich 52,30 € und jährlich 523,20 €)⁴¹⁴. Die Vergünstigung durch die Fahrkarte fördert die Nutzung des öffentlichen Verkehrs. Im Vergleich zum Parkpickerl ist der Preis sehr hoch, was eine Bevorzugung der ansässigen Bevölkerung darstellt.

In Wien existierten bereits 1983 einige Park & Ride-Anlagen (Kagran, Heiligenstadt, Kaisermühlen – VIC), laut *Park and Ride-Programm für Wien* sollte die Zahl erweitert werden.⁴¹⁵ Jene Park & Ride-Anlagen, die den Pendlerinnen und Pendlern heutzutage zur Verfügung stehen, um den Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel zu ermöglichen, werden in Tabelle 3 gezeigt.

Insgesamt sind in Wien 10 800 Park & Ride-Stellplätze verfügbar, in Niederösterreich befinden sich weitere, um die Pendlerinnen und Pendlere bereits außerhalb Wiens auf die öffentlichen Verkehrsmittel zu bringen. Besonders im Zuge der U-Bahn-Verlängerungen (Ottakring, U1-Nord, U1-Süd) sind Park & Ride-Anlagen in Wien entstanden. Die Auslastung der Anlagen ist unterschiedlich: Leopoldau und Donaustadtbrücke sind weniger

⁴¹¹ Stadtplanung Wien, Magistratsabteilung 18 (Hrsg.) (1996), S. 83.

⁴¹² vgl. Pech, Anton u.a. (2018), S. 11.

⁴¹³ vgl. Käfer, Andreas und Fürst, Bernhard (2014), S. 45; vgl. Fauland, Adolf (1983), S. 10.

⁴¹⁴ vgl. Käfer, Andreas und Fürst, Bernhard (2014), S. 34.

⁴¹⁵ vgl. Fauland, Adolf (1983), S. 2, 5–7.

ausgelastet, während die Anlagen im Süden eher genutzt werden.⁴¹⁶ In Hütteldorf, sowie Spittelau und Heiligenstadt hat die Einführung des Parkpickerls in den jeweiligen Bezirken die Auslastung erhöht, wobei in Wien auch gehofft wird, dass die Pendlerinnen und Pendler vermehrt schon in Niederösterreich auf die öffentlichen Verkehrsmittel umsteigen.⁴¹⁷

Ort/Haltestelle	Anzahl der Stellplätze	Kosten pro Tag
Aderklaaer Straße U	1473	3,60 €
Bisamberg/Strebersdorf S°	18	0,00 €
Donaustadtbrücke U	593	3,60 €
Erdberg U	1 800	3,60 €
Hütteldorf S+U	1 520*	3,60 €
Leopoldau S+U	1 121	3,60 €
Liesing S	354	3,60 €
Muthgasse/Heiligenstadt U°	490	5,00 €
Neulaa U	106	3,60 €
Oberlaa U	236	3,60 €
Ottakring S+U	723	3,60 €
Perfektastraße U	750	3,60 €
Rennweg S°	184	6,00 €
Siebenhirten U	734	3,60 €
Spittelau U	698	3,60 €

° Abweichende Preise zur Förderung der Stadt Wien. Rennweg wird von der Stadt Wien im Stadtplan als P+R, aber vom Betreiber als normale Tiefgarage angeführt. Bisamberg wird vom Land NÖ finanziert.

* Angabe des Parkhausbetreibers, laut VOR sind es 1250 Parkplätze.

Tabelle 3: Park & Ride-Anlagen in Wien. Quelle: Stadt Wien – ViennaGIS (2020), Verkehrsverbund Ost-Region (2020), Wipark Garagen GmbH (2019), APCOA PARKING Austria GmbH (2020), Best in Parking – Holding AG (2020), BOE Gebäudemanagement GmbH (2020)

⁴¹⁶ Österreichischer Rundfunk, Stiftung öffentlichen Rechts mit Sitz in Wien (2012b).

⁴¹⁷ Baltaci, Köksal und Wetz, Andreas (2012); Springer, Gudrun (2019); Natmessnig, Elias und Zach, Katharina (2013).

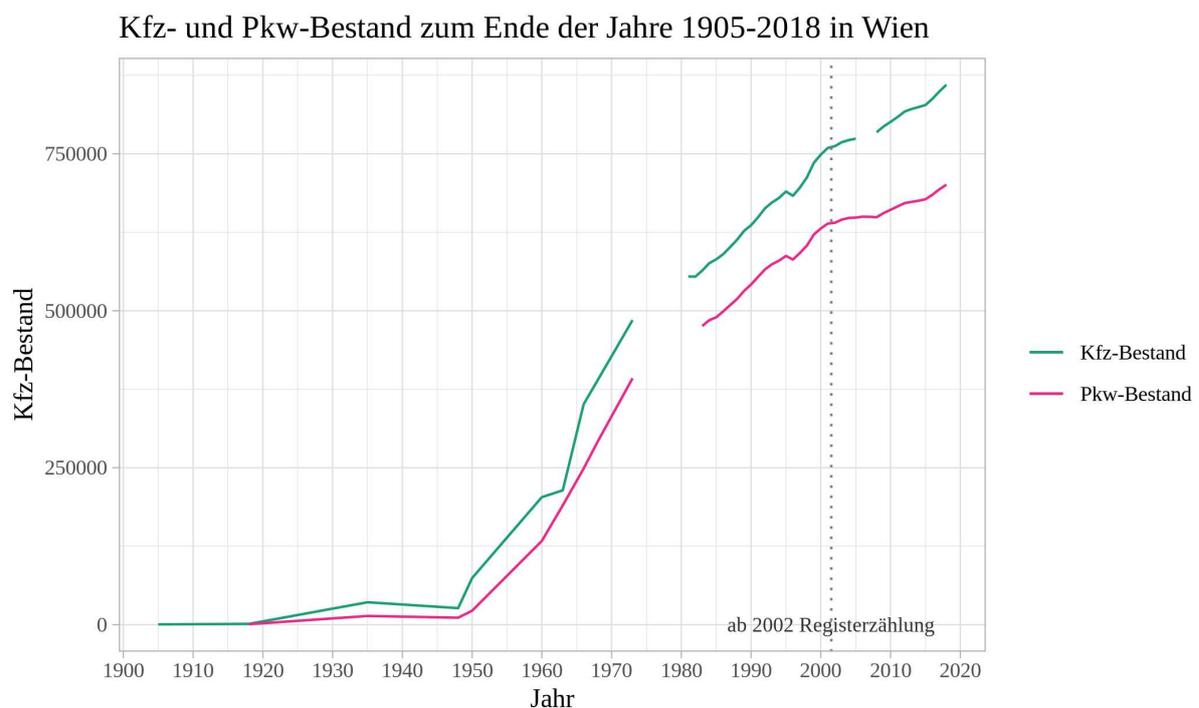
2.4 Verkehrliche Kennzahlen

Dieses Kapitel befasst sich mit verschiedenen verkehrlichen Kennzahlen und deren Entwicklung über die Zeit. Es werden der Bestand an Kraftfahrzeugen und Personenkraftwagen, der Motorisierungsgrad, der Modal Split und auch der Pendelverkehr beleuchtet.

2.4.1 Kfz-Bestand

Daten zum Kfz und Pkw-Bestand sind ab 1905 bzw. 1920 verfügbar, die Abstände sind bis 1973 unregelmäßig. Ab 1981 bzw. 1983 sind die Daten jährlich vorhanden, mit Ausnahme der Kfz in den Jahren 2006 und 2007.

In Wien gibt es heute über 800 000 Kraftfahrzeuge bzw. über 700 000 Pkw. Die Grenze der damals angenommenen Vollmotorisierung von Stadtplaner Brunner (zuständig in den 1950er Jahren), 300 000 Autos⁴¹⁸ wurde bereits in den 1970er Jahren erreicht (Abbildung 29). Der größte Anstieg der Kraftfahrzeuge und Personenkraftwagen ist zwischen 1950 und 1990 zu verzeichnen, danach flachten sie etwas ab.



Daten: Kurz, Ernst (1981), S. 51 (Datensätze bis 1973), Technische Universität Wien, Institut für Verkehrswissenschaften, Forschungsbereich Verkehrsplanung und Verkehrstechnik (Datensätze ab 1981).

Abbildung 29: Kfz- und Pkw-Bestand zum Ende der Jahre 1905-2018 in Wien. Quelle: Eigene Darstellung.

⁴¹⁸ vgl. Pirhofer, Gottfried und Stimmer, Kurt (2007), S. 40.

Für die nähere Betrachtung der Kfz- bzw. Pkw-Entwicklung wird exemplarisch die Pkw-Entwicklung untersucht, da die beiden Entwicklungen sehr ähnlich verlaufen und ungefähr 80 Prozent der Kraftfahrzeuge auf Personenkraftwagen fallen. Außerdem fehlen bei den Kraftfahrzeugen die Daten für die Jahre 2006 und 2007 und für den Wohnbau sind die Personenkraftwagen besonders relevant.

Für den Pkw-Bestand sind jährliche Daten von 1983 bis 2018 vorhanden, jeweils zum Stichtag 31. Dezember. Dieser Bestand wurde wie auch schon bei der Bevölkerungsentwicklung in Bezirksgruppen geteilt (siehe Kapitel 2.1.2).

Die meisten Personenkraftwagen befinden sich in der Bezirksgruppe Wien Innen, die wenigsten im Gebiet Wien Nord-West. In den anderen Bereichen liegt die Anzahl dazwischen, wobei die hohe Anzahl der Gruppe Wien Süd auf Favoriten zurückzuführen ist. Neben der räumlichen Verteilung ist auch die Entwicklung interessant. In den Gebieten Floridsdorf und Donaustadt ist der steilste und konstanteste Anstieg zu verzeichnen, was zum einen auf dem Bevölkerungszuwachs beruht, andererseits bedürfen die gegebenen Strukturen einen Pkw (beispielsweise ist die Siedlungsdichte hier am geringsten). In den inneren Bezirken ist im Gegensatz dazu ein Rückgang bei den Pkw (bei gleichzeitig steigender Bevölkerung) zu beobachten, was besonders bei der Entwicklung ausgehend von Basisjahr 1983 ersichtlich ist (Abbildung 31).

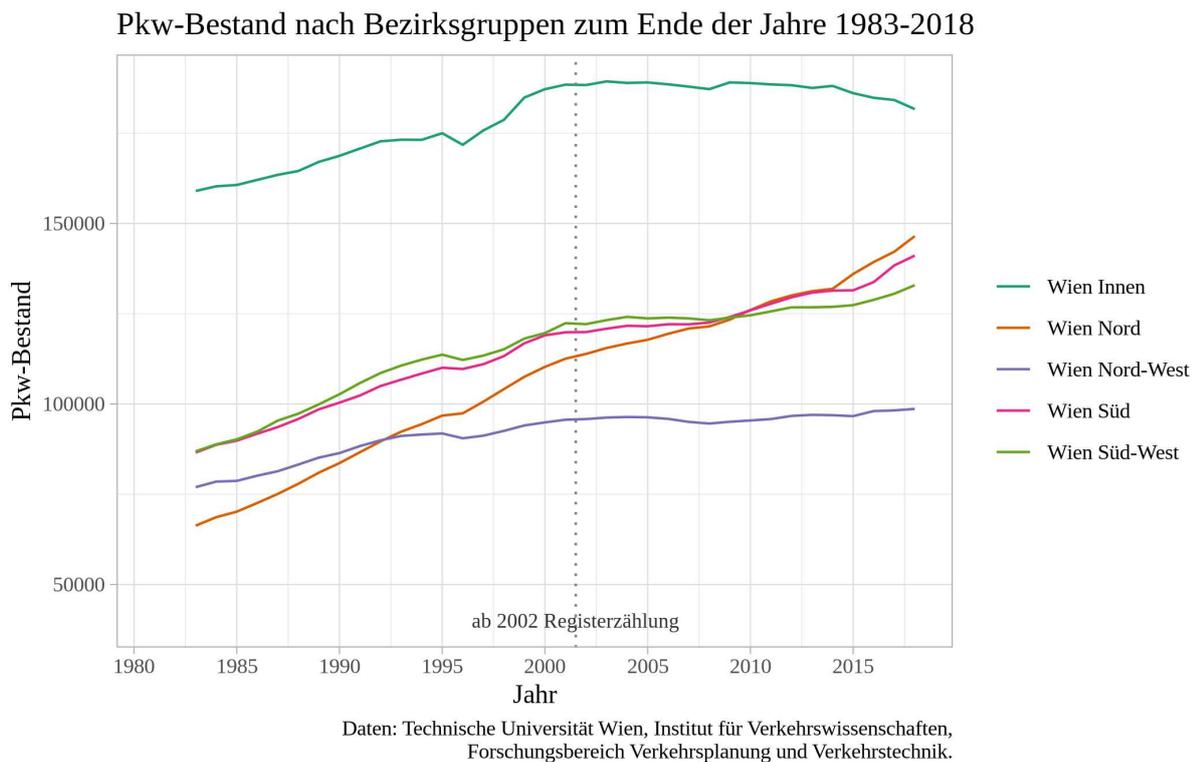


Abbildung 30: Pkw-Bestand nach Bezirksgruppen zum Ende der Jahre 1983-2018. Quelle: Eigene Darstellung.

Entwicklung des Pkw-Bestandes nach Bezirksgruppen ausgehend vom Basisjahr 1983

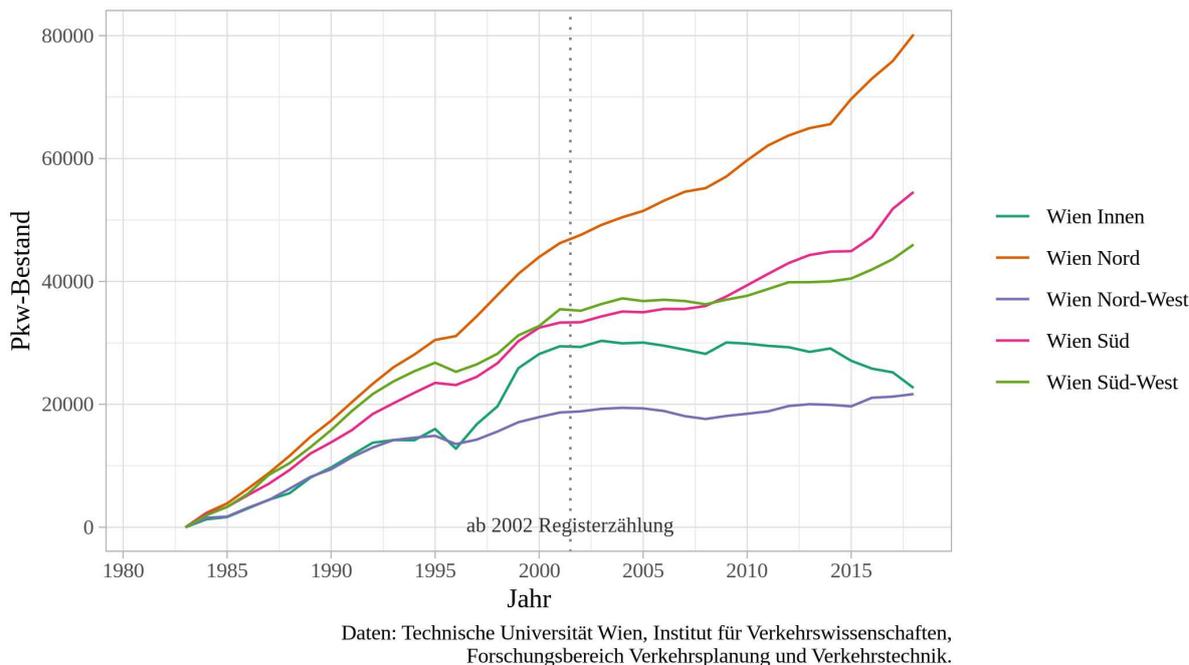


Abbildung 31: Veränderung des Pkw-Bestandes seit 1983 nach Bezirksgruppen. Quelle: Eigene Darstellung.

Diesem Rückgang ging allerdings ein starker Anstieg zwischen 1996 und 2000 voraus, welcher in Abbildung 32 auf die Bezirke verteilt veranschaulicht ist. In den Jahren, in welchen die Parkraumbewirtschaftung eingeführt wurde, stieg in den meisten betroffenen Bezirken die Zahl der Pkw – denn um das Parkpickerl zu beantragen muss ein Hauptwohnsitz und damit auch das Kfz bei diesem gemeldet werden. Außerdem ist zu erkennen, dass auf Nordseite des Donaukanals, sowie im flächenstarken 3. Bezirk die Anzahl deutlich höher ist als in den anderen Bezirken. Die Entwicklung der Pkw-Anzahl in den Bezirksgruppen Wien Süd-West und Wien Süd verlief wie bei den Bezirken über der Donau steigend. Bei ersterer Bezirksgruppe ist dies vor allem auf die starke Zunahme der Pkws in Liesing zurückzuführen.

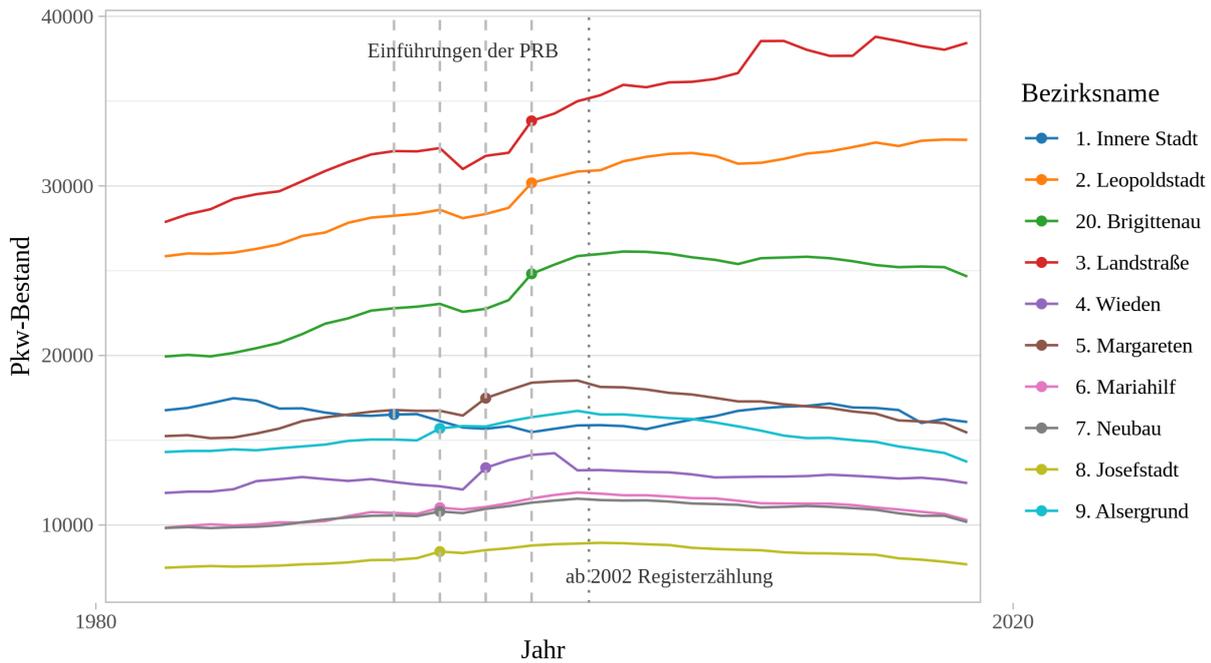
Nicht nur die Anzahl an Fahrzeugen, auch deren Abmessungen tragen zum Flächenbedarf und der Stellplatzauslastung (besonders bei Längsaufstellung) bei. Heute darf ein Kraftfahrzeug maximal 2,6 m breit und bis zu 12 m lang sein (Kraftfahrzeuge mit Gelenk oder mehreren Achsen auch länger),⁴¹⁹ was für Pkws kaum eine Einschränkung bedeutet. 1968 betrug die Maximalbreite noch 2,50 m,⁴²⁰ 1947 waren es nur 2,20 m (für bestimmte Straßen 2,30 m), bei der Länge waren es 8 m (für bestimmte Straßen 10 m).⁴²¹

⁴¹⁹ § 4 Abs 6 Kraftfahrgesetz 1967, BGBl. 267/1967 i.d.F. 23.01.2020

⁴²⁰ § 4 Abs 6 Kraftfahrgesetz 1967, BGBl. 267/1967

⁴²¹ §§ 4 und 34 Abs 2 Kraftfahrverordnung 1947, BGBl. 83/1947

Pkw-Bestand zum Ende der Jahre 1981-2018 für die Bezirke der Gruppe "Wien Innen"



Daten: Technische Universität Wien, Institut für Verkehrswissenschaften,
Forschungsbereich Verkehrsplanung und Verkehrstechnik.

Abbildung 32: Pkw-Bestand zum Ende der Jahre 1981-2018 für die Bezirke der Gruppe ‚Wien Innen‘ und Kennzeichnung der Einführung der Parkraumbewirtschaftung. Quelle: Eigene Darstellung.

In den 1970er Jahren betrug die Fahrzeugabmessungen (VW Golf, BMW 3er, Porsche 911) ungefähr 1,60-1,70 m Breite und 3,70-4,30 m Länge.⁴²² In den 2010er Jahren wuchsen diese Modelle auf etwa 1,80 m Breite und 4,30-4,70 m Länge.⁴²³

Die in Wien gültige OIB-Richtlinie 4, setzt die Mindestabmessungen bei Stellplätzen von je 2,50 m * 5,00 m bei Schräg- oder Senkrechtaufstellung (bzw. 2,30 m * 6,0 m bei Längsaufstellung) fest,⁴²⁴ 2007 waren diese Abmessungen bei Schrägaufstellung noch mit 2,30 bzw. 2,50 m * 4,80 m veranschlagt.⁴²⁵

Die erlaubten Breiten und Längen stiegen gemeinsam mit den Fahrzeugbreiten und Stellplatzabmessungen. Beim fließenden Verkehr ist dies ähnlich: der Fahrstreifen wird definiert als Fläche, „dessen Breite der für Fortbewegung einer Reihe mehrspuriger Fahrzeuge ausreicht“⁴²⁶ und auch das Projektierungshandbuch Öffentlicher Raum der Stadt Wien enthält das eigens definierte Bemessungsfahrzeug als Grundlage für die Straßen-

⁴²² Gluschitsch, Guido u.a. (2019).

⁴²³ Ebenda.

⁴²⁴ Österreichisches Institut für Bautechnik (2015).

⁴²⁵ Österreichisches Institut für Bautechnik (2007).

⁴²⁶ § 2 Abs 5 StVO 1960, i.d.F. 23.01.2020

breiten.⁴²⁷ In Bezug auf die heutige Situation sind die Stellplätze für den Großteil der Fahrzeuge ausreichend dimensioniert. Jedoch gibt es einzelne Personenkraftwagen, welche länger als 5,00 m sind und damit über die Schräg- und Senkrechtparkplätze hinausragen,⁴²⁸ was zur Beeinträchtigung der anderen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer führt. Sehr breite Fahrzeuge erschweren das Aus- und Einsteigen (auch für die benachbarten Fahrzeuge) bei Nebeneinanderaufstellung.

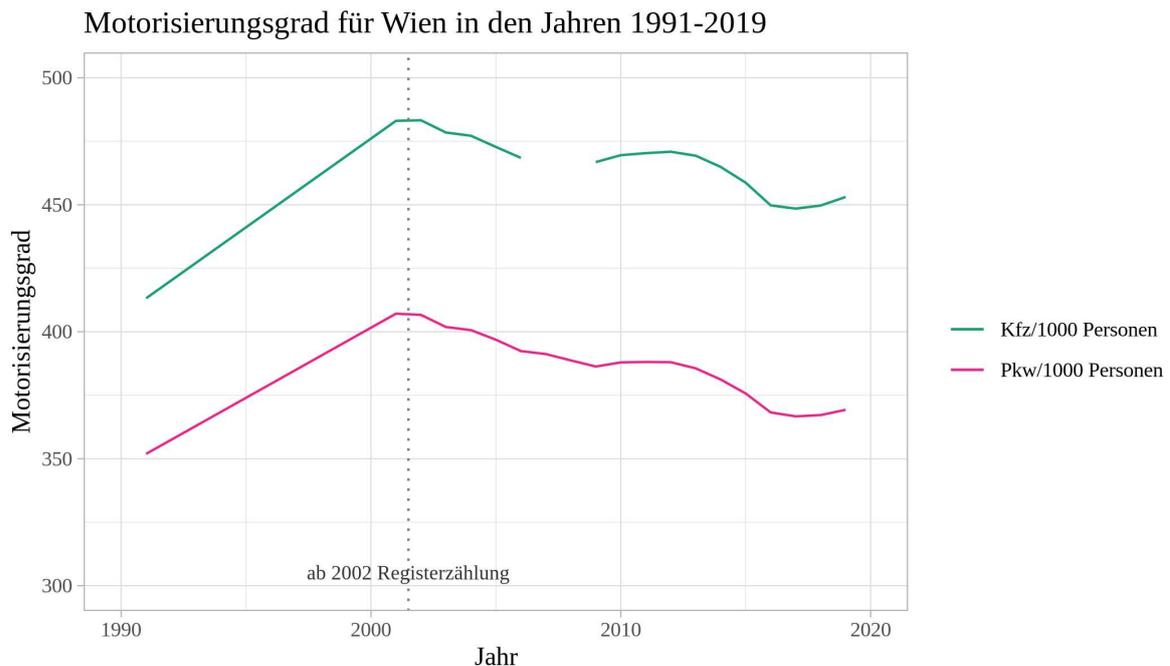
⁴²⁷ vgl. Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18 (Hrsg.) (2011), S. 4.

⁴²⁸ Gluschitsch, Guido u.a. (2019).

2.4.2 Motorisierungsgrad

Werden die Kfz-Bestände der Bevölkerung gegenübergestellt, so ergibt sich daraus der Motorisierungsgrad, welcher durch Kfz/1 000 Personen (Wohnbevölkerung) definiert wird. Im Rahmen dieser Arbeit wurden auch Pkw/1 000 Personen (Wohnbevölkerung) berechnet, wobei die Ergebnisse sehr ähnlich waren. Die vorhandenen Bevölkerungsdaten waren jeweils zu Anfang bzw. bei den Volkszählungen 1991 und 2001 ca. Mai des Jahres vorhanden, jene der Fahrzeuge zum Ende des Jahres. Für den Motorisierungsgrad des Jahres X wurde deshalb die Bevölkerung aus dem Jahr X mit der Kfz- bzw. Pkw-Anzahl des Vorjahres (X-1) berechnet, da sich der 31.12.X-1 und der 1.1.X näher sind, als der 31.12.X und der 1.1.X. Der Motorisierungsgrad ist für die Jahre 1991, 2001 und ab 2002 gegeben, da die Bevölkerungszahlen vor 2002 nur über die Volkszählungen verfügbar sind. Dies ist bei der Betrachtung des Verlaufs zwischen 1991 und 2001 zu beachten, da die lineare Steigerung darauf beruht, dass nur zwei Datensätze vorhanden sind.

Die angenommene Vollmotorisierung aus den 1950er Jahren wurde bereits genannt, im Bezug auf den Motorisierungsgrad lag sie bei 62 Pkw/1 000 Personen.⁴²⁹ 1991 waren es bereits 350 Pkw pro 1 000 Personen, Anfang der 2000er über 400 (Abbildung 33). Danach ist eine Senkung des Motorisierungsgrades zu verzeichnen, das heißt die Bevölkerung stieg



Daten: Technische Universität Wien, Institut für Verkehrswissenschaften, Forschungsbereich Verkehrsplanung und Verkehrstechnik, Stadt Wien – <https://data.wien.gv.at>
Datensatz der Statistik Austria, aufbereitet von der MA 23 Wien.

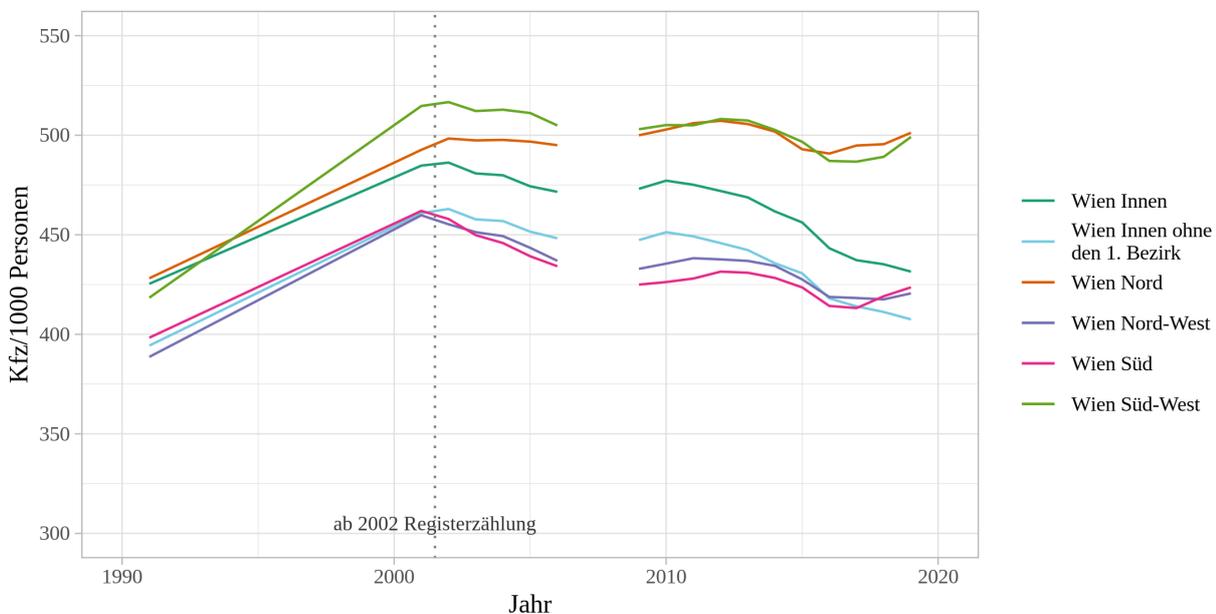
Abbildung 33: Motorisierungsgrad für Wien in den Jahren 1991-2018. Quelle: Eigene Darstellung.

⁴²⁹ vgl. Knoflacher, Hermann (2017), S. 15.

überproportional zu den Kraftfahrzeugen – ein Rückgang der Kfz an sich wurde in der Betrachtung Gesamtwiens im vorherigen Kapitel ausgeschlossen. 2019 schien der Motorisierungsgrad allerdings wieder leicht erhöht, wobei dies noch keinen Trend bedeutet.

Wird der Motorisierungsgrad für die Bezirksgruppen berechnet, so ist dieser nicht in jener Bezirksgruppe mit den meisten Kraftfahrzeugen bzw. Pkws (Bezirksgruppe Wien Innen) am höchsten – denn die Anzahl an Fahrzeugen steht auch einer hohen Bevölkerungszahl gegenüber. Wird der erste Bezirk ausgenommen, so ist der Motorisierungsgrad in Wien Innen niedrig (Abbildung 34). Hohe Bevölkerungszahlen relativieren auch die in der Bezirksgruppe Wien Süd hohe Anzahl an Kraftfahrzeugen. Die Gruppen Wien Nord und Wien Süd-West weisen einen überdurchschnittlichen Motorisierungsgrad auf, Anfang der 2000er fiel dort auf zwei Personen etwa ein Kraftfahrzeug. Bezüglich der Veränderung weisen alle Bezirksgruppen seit den 2000ern einen ähnlichen Rückgang im Motorisierungsgrad auf, was besonders in den Bezirken über der Donau bedeutet, dass die rasant steigende Zahl an Fahrzeugen mit einer noch stärkeren Bevölkerungsentwicklung einher geht, welche auch bereits in Abbildung 15 dargestellt wurde. In den letzten Jahren ist allerdings in den Bezirksgruppen Wien Süd, Wien Süd-West und Wien Nord auch ein erneuter Anstieg im Motorisierungsgrad zu verzeichnen, welcher sich 2019 auch in der Betrachtung Wiens als Ganzes niederschlug.

Motorisierungsgrad nach Bezirksgruppen (Wien Innen mit und ohne den 1. Bezirk) in den Jahren 1991-2019

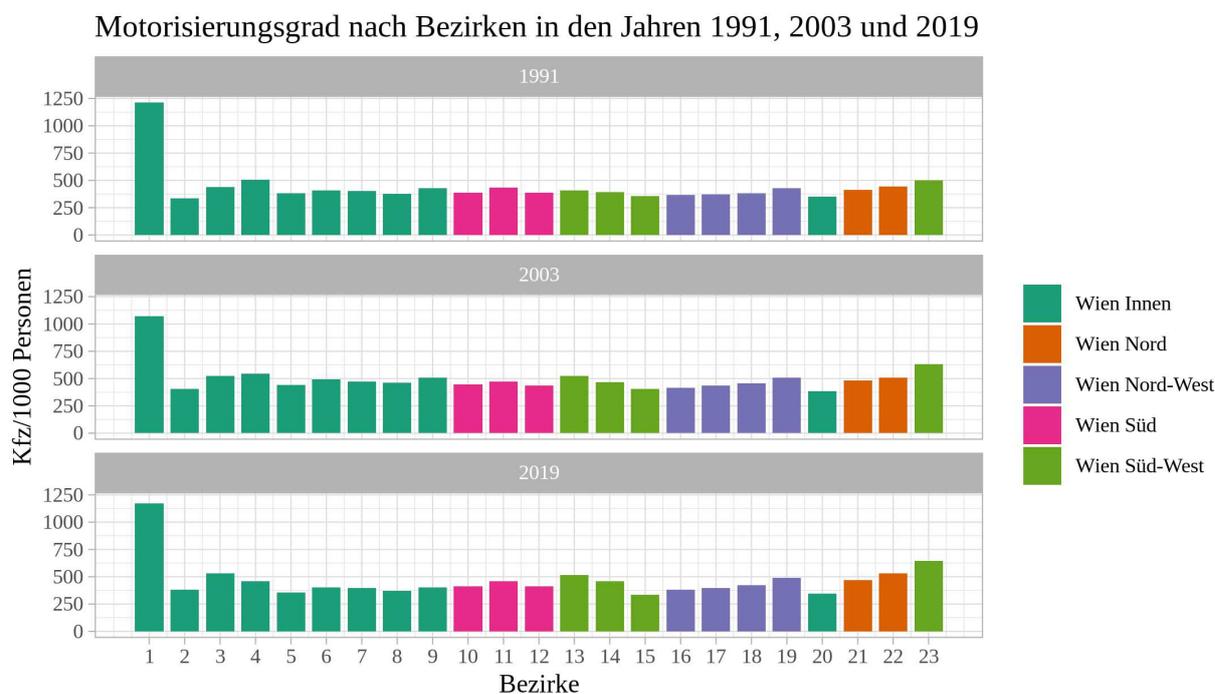


Daten: Technische Universität Wien, Institut für Verkehrswissenschaften, Forschungsbereich Verkehrsplanung und Verkehrstechnik, Stadt Wien – <https://data.wien.gv.at> Datensatz der Statistik Austria, aufbereitet von der MA 23 Wien.

Abbildung 34: Motorisierungsgrad nach Bezirksgruppen (Wien Innen mit und ohne den 1. Bezirk) in den Jahren 1991-2018. Quelle: Eigene Darstellung.

Werden die Bezirke einzeln betrachtet, so ist die Verteilung homogener als bei der Kfz- oder Pkw-Anzahl, einzig der 1. Bezirk bildet mit mehr als 1000 Kfz/1000 Personen die Ausnahme, weshalb er in Abbildung 35 für die bessere Darstellung der anderen Bezirke nicht angeführt ist. Es ist bekannt, dass der erste Bezirk so hohe Zahlen aufweist, zum einen aufgrund der hohen Zahl an Firmenfahrzeugen, da sich dort auch sehr viele Betriebe befinden, zum anderen aufgrund der geringen Wohnbevölkerung.

Zwischen 1991 und 2003 ist in fast allen Bezirken ein Zuwachs zu verzeichnen, besonders stark in den Bezirken Landstraße und Liesing, aber auch den inneren Bezirken Mariahilf und Josefstadt. Zwischen 2003 und 2018 ist der Motorisierungsgrad hingegen überall gesunken, am stärksten in Rudolfsheim-Fünfhaus sowie in den inneren Bezirken ohne Leopoldstadt, Innere Stadt und Landstraße.



Daten: Technische Universität Wien, Institut für Verkehrswissenschaften, Forschungsbereich Verkehrsplanung und Verkehrstechnik, Stadt Wien – <https://data.wien.gv.at> Datensatz der Statistik Austria, aufbereitet von der MA 23 Wien.

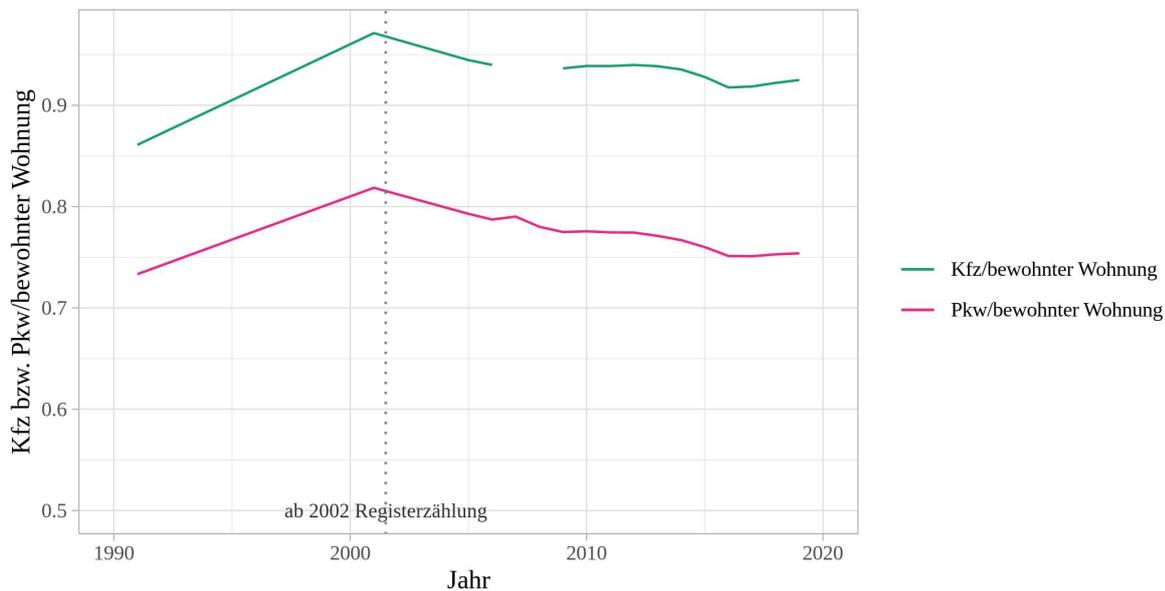
Abbildung 35: Motorisierungsgrad nach Bezirken ohne Innere Stadt in den Jahren 1991, 2003 und 2018.
Quelle: Eigene Darstellung.

Da sich diese Arbeit vor allem mit den Stellplätzen im Wohnbau beschäftigt, werden auch die Kraftfahrzeuge bzw. Personenkraftwagen pro bewohnter Wohnung analysiert. Die Wohnungszahlen allgemein waren nur basierend auf den Volkszählungen verfügbar (siehe Kapitel 2.1.2), wo sich kaum Überschneidungen mit den Kfz- bzw. Pkw-Zahlen (konsistent vorhanden ab 1981 bzw. 1983) ergaben. Deshalb wurden die bewohnten Wohnungen,

verfügbar für Wien von 1991-2019, für die Bezirke von 2005-2019 (veröffentlicht in den jeweiligen statistischen Jahrbüchern der Stadt Wien, Ausgaben 2006-2019), verwendet.

Momentan sind pro Wohnung durchschnittlich 0,75 Pkw bzw. 0,93 Kfz vorhanden, wobei für den Wohnbau die Pkws am relevantesten sind. Das heißt bei 100 Wohnungen, werden 75 Stellplätze benötigt, wobei dies einen Durchschnittswert für ganz Wien darstellt. Anfang der 2000er war dieser Wert noch höher, die Zahl der bewohnten Wohnungen stieg somit wie die Bevölkerung überproportional zur Zahl der Kraftfahrzeuge. (Abbildung 36)

Entwicklung der Fahrzeuge bzw. Personenkraftwagen pro bewohnter Wohnung 1991-2019 in Wien



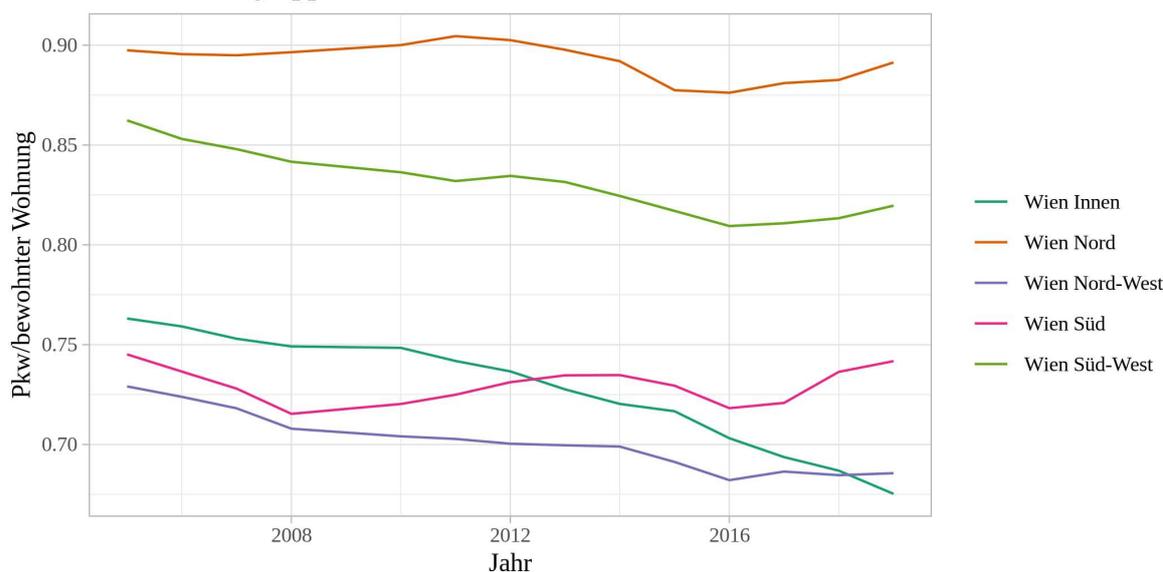
Daten: Kurz, Ernst (1981), S. 51, Technische Universität Wien, Institut für Verkehrswissenschaften, Forschungsbereich Verkehrsplanung und Verkehrstechnik, Stadt Wien – <https://data.wien.gv.at> Datensatz der Statistik Austria, aufbereitet von der MA 23 Wien.

Abbildung 36: Entwicklung der Fahrzeuge bzw. Personenkraftwagen pro bewohnter Wohnung 1991-2019 in Wien. Quelle: Eigene Darstellung.

Die bewohnten Wohnungen nach Bezirken waren wie schon erwähnt erst ab 2005 verfügbar, da davor andere, nicht vergleichbare Wohnungszahlen veröffentlicht wurden.

Bei Betrachtung der Bezirksgruppen (Abbildung 37) fällt auf, dass Wien Innen, Wien Süd und Wien Nord-West Werte zwischen 0,68 und 0,78 aufweisen, während der Wert bei den anderen Bezirksgruppen mindestens 0,8 Pkw/bewohnter Wohnung beträgt. Wien Innen zeigt den drastischsten Rückgang an Pkws pro bewohnter Wohnung, was mit dem generellen Pkw-Rückgang in dieser Gruppe erklärt werden kann. Der Pkw scheint in Wien Nord hingegen besonders zur Wohnung dazuzugehören, denn trotz Schwankungen blieben es zwischen 0,87 und 0,91 Pkw pro bewohnter Wohnung, wobei in dieser Gruppe gleichzeitig die bewohnten Wohnungen am stärksten anstiegen.

Entwicklung der Personenkraftwagen pro bewohnter Wohnung 2005-2019 nach Bezirksgruppen



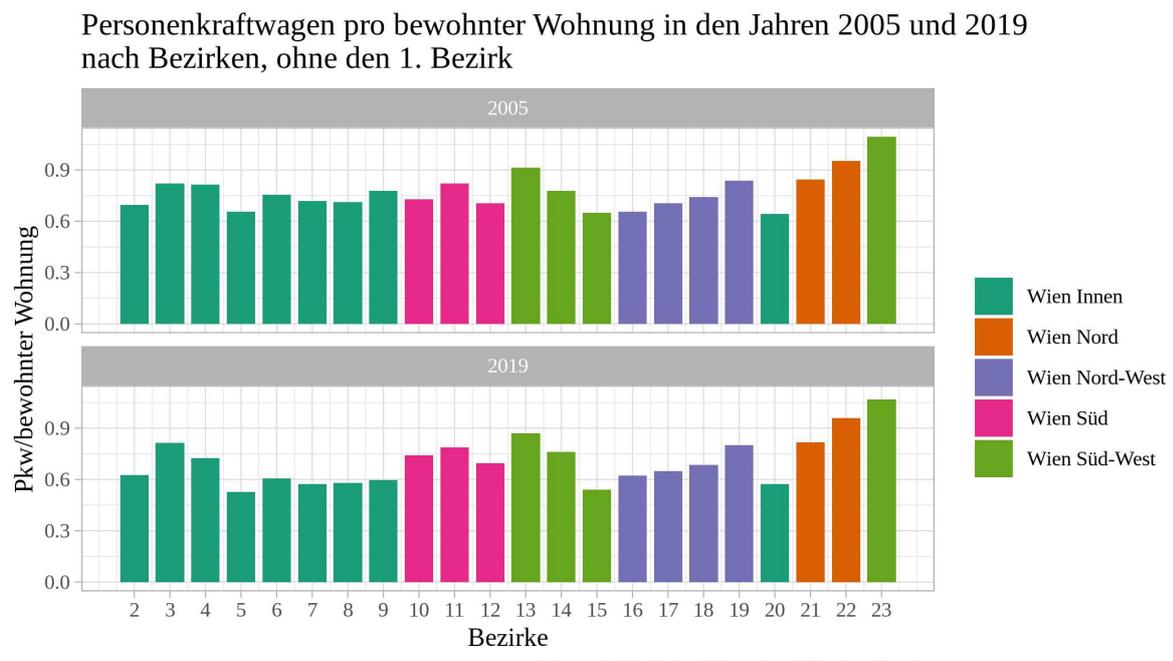
Daten: Technische Universität Wien, Institut für Verkehrswissenschaften, Forschungsbereich Verkehrsplanung und Verkehrstechnik, Stadt Wien – <https://data.wien.gv.at> Datensatz der Statistik Austria, aufbereitet von der MA 23 Wien, Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien (Ausgaben 2006 bis 2019) - Tabelle bewohnte Wohnungen.

Abbildung 37: Entwicklung der Personenkraftwagen pro bewohnter Wohnung 2005-2019 nach Bezirksgruppen. Quelle: Eigene Darstellung.

Da die einzelnen Bezirksgruppen Schwankungen aufweisen können werden die einzelnen Bezirke im Verhältnis 2005 zu 2019 dargestellt (Abbildung 38). Der 1. Bezirk wurde ausgenommen, da der Wert um einiges höher ist und damit die Unterschiede zwischen den anderen Bezirken nicht mehr zu erkennen wären.

Die Reduktion von Pkw/bewohnter Wohnung in Wien Innen trifft auf alle dargestellten Bezirke zu, wobei diese in den Bezirken 2 und 3 weit weniger stark verlief. Der nicht dargestellte 1. Bezirk weist einen Wert von 2,14 Pkw/bewohnter Wohnung für 2019 auf, welcher 2005 noch rund 2 Pkw/bewohnter Wohnung betrug und damit anstieg, was auf Bezirksgruppenebene kompensiert wurde. Würde der 1. Bezirk bei der vorherigen Betrachtung der Bezirksgruppen ausgenommen, würden sich daher für Wien Innen ohne den 1. Bezirk niedrigere Werte ergeben. In der Bezirksgruppe Wien Süd-West ist die Reduktion größtenteils auf den 15. Bezirk zurückzuführen. Die Bezirke der Bezirksgruppe Wien Nord-West weisen eine einheitliche Reduktion auf, die Pkw pro bewohnter Wohnung sind allerdings im 19. Bezirk am höchsten (und im 16. Bezirk am niedrigsten) – dies kann auf die Pkw-Zahlen zurückgeführt werden, bei welchen eine ähnliche Verteilung zu verzeichnen ist. Der 21. Bezirk der Bezirksgruppe Wien Nord weist eine Reduktion zwischen 2005 und 2019 auf, aus den Daten geht außerdem hervor dass diese harmonischer verlief als

im 22. Bezirk. Der große Bogen in der Kurve der Bezirksgruppe Wien Nord ist eher auf letzter genannten Bezirk zurückzuführen.



Daten: Technische Universität Wien, Institut für Verkehrswissenschaften, Forschungsbereich Verkehrsplanung und Verkehrstechnik, Stadt Wien – <https://data.wien.gv.at> Datensatz der Statistik Austria, aufbereitet von der MA 23 Wien, Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien (Ausgaben 2006 bis 2019) - Tabelle bewohnte Wohnungen.

Abbildung 38: Personenkraftwagen pro bewohnter Wohnung in den Jahren 2005 und 2019 nach Bezirken, ohne den 1. Bezirk. Quelle: Eigene Darstellung.

2.4.3 Modal Split

Die Entwicklung des Modal Split in Wien ist seit 1993 zugunsten des Umweltverbunds erfolgt. Der motorisierte Individualverkehr hat sich allerdings seit 2011 bei 27-29% eingependelt. Dies bedeutet bei den steigenden Bevölkerungszahlen eine Zunahme dieses Verkehrsträgers und damit eine erhöhte Belastung für die Lebensumwelt der Bewohnerinnen und Bewohner. Die Parkraumbewirtschaftung scheint zu Beginn gewirkt zu haben, was an der Verringerung des Individualverkehrs im Modal Split zwischen 1993 und 1999 erkennbar ist.

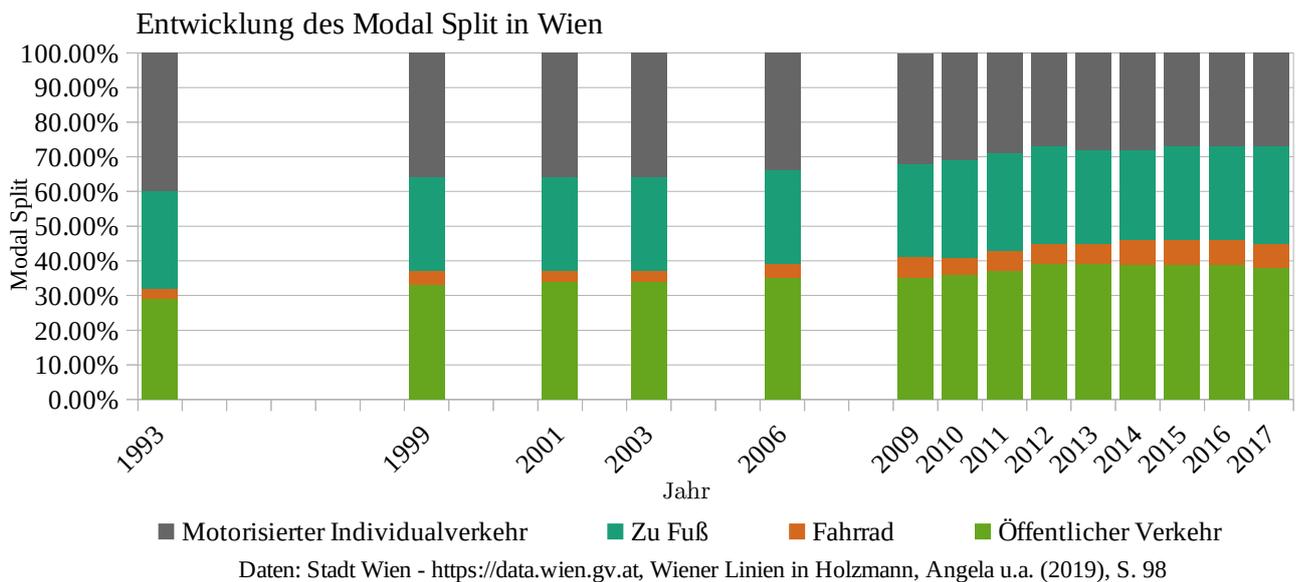
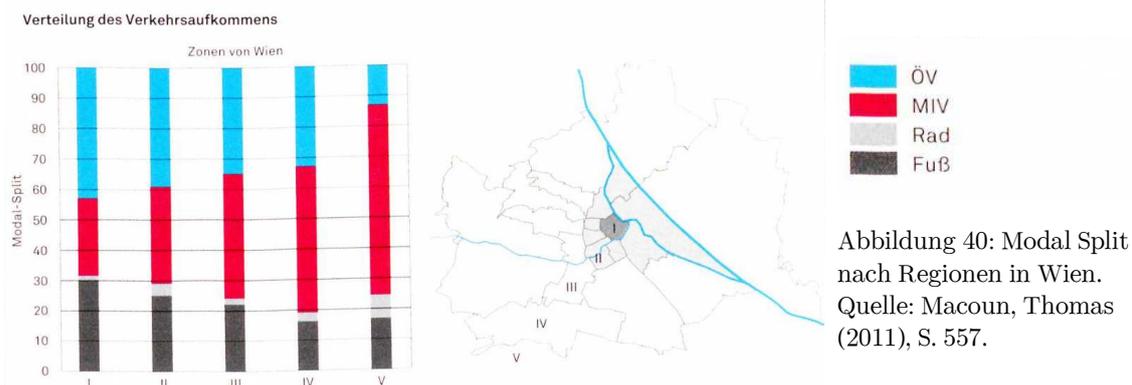


Abbildung 39: Entwicklung des Modal Split in Wien. Quelle: Eigene Darstellung.

Die regionale Verteilung des Modal Split wird in Abbildung 40 gezeigt. Es ist zu erkennen, dass der Fußgängerinnen- und Fußgängeranteil abnimmt, je dezentraler die Lage, gleichzeitig nimmt der motorisierte Individualverkehr zu. Auch der öffentliche Verkehr nimmt ab, jedoch in geringerem Ausmaß. Dies weist auf den Zusammenhang zwischen Verkehrsmittelwahl und Siedlungsdichte hin.



2.4.4 Pkw-Pendelverkehr

Der Pkw-Pendelverkehr benötigt an Quelle und Ziel Stellplätze, weshalb dieser ebenso angeschnitten wird.

Der Pendelverkehr innerhalb Wiens unabhängig vom Verkehrsmittel konzentriert sich seit 1971 stark auf den 1. Bezirk (Abbildung 41). Bis 2001 verlor dieser Bezirk etwas an Attraktivität als Arbeitsort, vor allem an den 22. und 23. Bezirk. Woher die Pendelnden kommen ist in diesen Bezirken unterschiedlich: 2001 arbeiteten knapp 40 Prozent der Quellpendelnden aus dem 1. Bezirk in diesem, was allerdings nur 3 Prozent der Beschäftigten ausmachte, während im 22. bzw. 23. Bezirk jeweils mehr als 25 Prozent der Quellpendelnden im jeweiligen Bezirk arbeiteten, welche 42 bzw. 24 Prozent der Beschäftigten bildeten.⁴³⁰ Die Bezirke 3, 9 und 10 weisen ebenso besonders hohe Attraktivität auf, unabhängig vom Betrachtungsjahr.

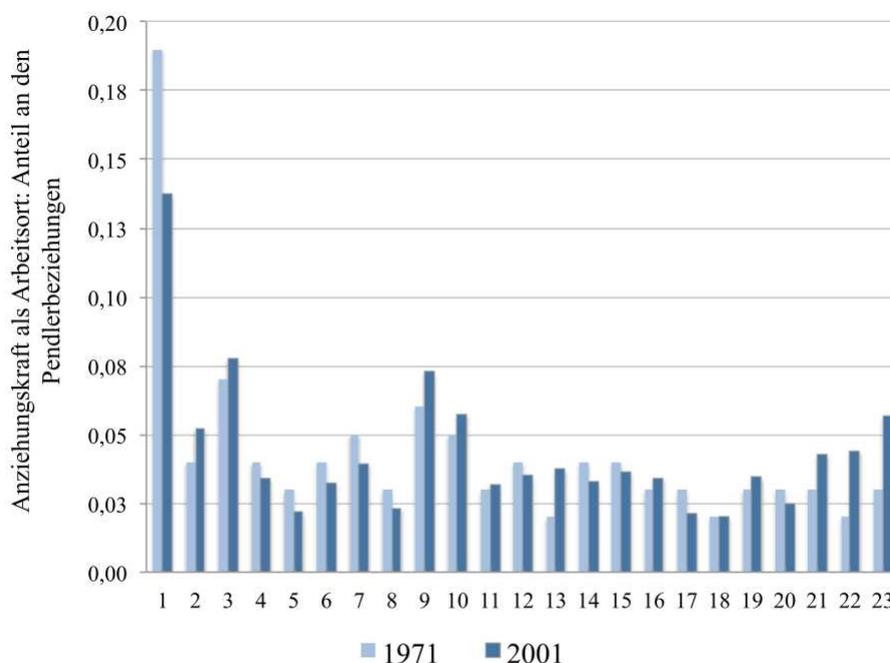


Abbildung 41: Arbeitsplatz-Schwerpunkte der Pendlerinnen- und Pendlerbeziehungen auf Bezirksebene.
Quelle: Hartl, Gerda (2015), S. 54.

Der Quellverkehr (Abbildung 42) zeigt eine homogenere Verteilung auf die Bezirke und auch die Veränderungen von 1971 bis 2001 sind weniger stark. Starke Quellbezirke sind der 2., 10, 16., 21. und 22. Bezirk. Die Bezirke 2, 10 und 22 sind somit sowohl starke Quell- als auch Zielbezirke.

⁴³⁰ vgl. Hartl, Gerda (2015), S. 53–54.

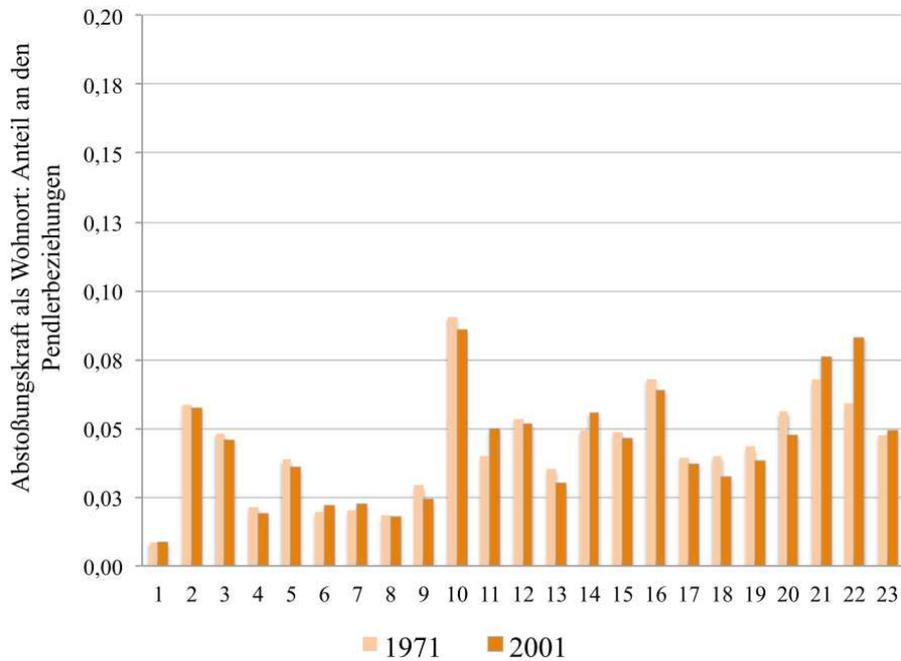


Abbildung 42: Wohnort-Schwerpunkte der Pendlerinnen- und Pendlerbeziehungen auf Bezirksebene.
Quelle: Hartl, Gerda (2015), S. 57.

Viel ziel- oder quellseitiger Pendelverkehr bedeutet nicht automatisch eine hohe Anzahl an Fahrzeugen, welche wiederum Stellplätze benötigen – hierfür ist die Verkehrsmittelwahl entscheidend. Diese hat sich seit 1971 zu Lasten des Fußverkehrs entwickelt, sowohl im Bezirksbinnenverkehr (1971: 54 Prozent Gehende, 2001: 32 Prozent Gehende) als auch im Verkehr der Auspendelnden (1971: 19 Prozent Gehende, 2001: 0 Prozent Gehende).⁴³¹

In allen Bezirken ist eine Erhöhung der Verkehrsmittelwahl zugunsten des Privat-Pkws im Quellverkehr zwischen 1971 und 2001 zu beobachten (Abbildung 43). Im Zielverkehr trifft dies auf alle äußeren Bezirke zu, die Parkraumbewirtschaftung hat den Zielverkehr mit dem Pkw eingeschränkt (Abbildung 44). Für den quellseitigen Verkehr gab es bisher keine nennenswerten Einschränkungen. Die höchsten Anteile der Pkw-Nutzenden befinden sich jeweils im 10.-11, 13.-14., 19. und 21.-23. Bezirk.

⁴³¹ vgl. ebenda, S. 55–56.

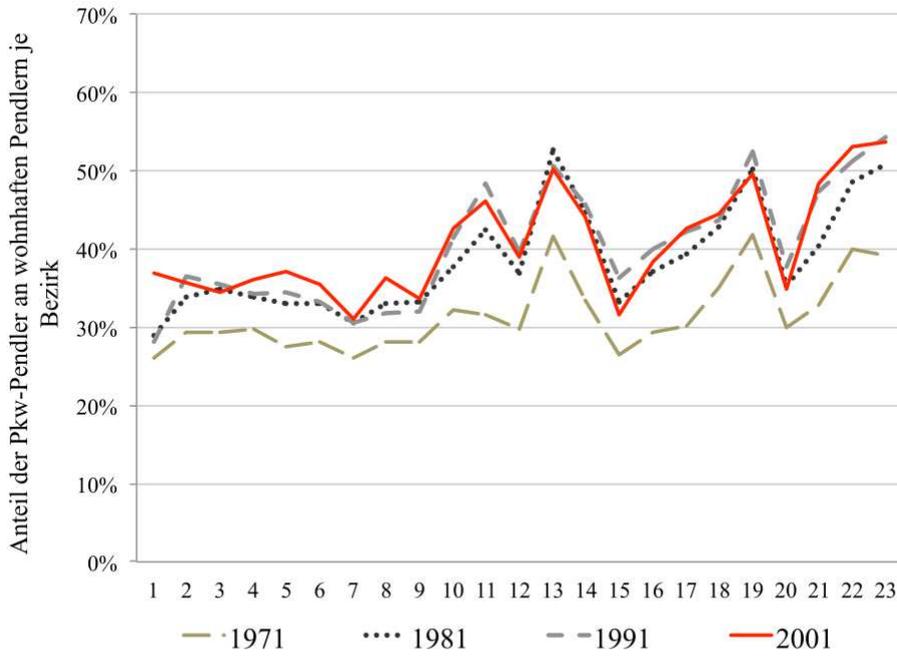


Abbildung 43: Anteil der Verkehrsmittelwahl ‚eigener Pkw‘ nach Wohnbezirken für die Volkszählungsjahre 1971 bis 2001. Quelle: Hartl, Gerda (2015), S. 57.

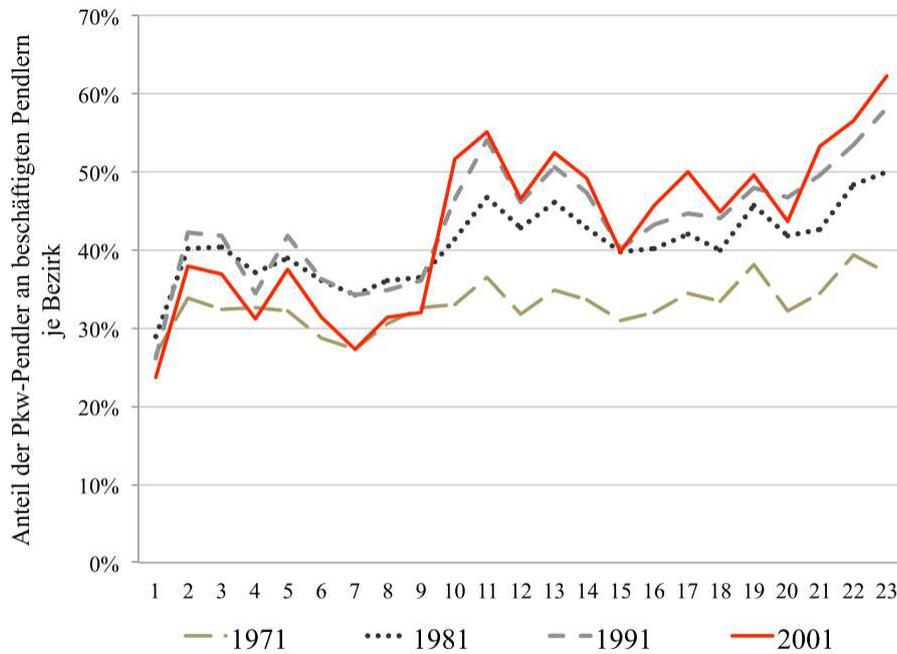


Abbildung 44: Anteil der Verkehrsmittelwahl ‚eigener Pkw‘ nach Arbeitsbezirken für die Volkszählungsjahre 1971 bis 2001. Quelle: Hartl, Gerda (2015), S. 57.

3 Aktuelle Lage

Wie viele Stellplätze gibt es in Wien? Wie sind die Verkehrs- und Erholungsflächen verteilt? Dieses Kapitel beschäftigt sich zunächst mit der allgemeinen Flächenverteilung in den Wiener Gemeindebezirken bzw. den Bezirksgruppen. Im Anschluss werden die Anzahl und der Flächenverbrauch der Stellplätze im öffentlichen Raum (vor allem in den Bezirken mit Parkraumbewirtschaftung), sowie die vorhandenen Stellplätze in Garagen analysiert und auch den Kraftfahrzeugzahlen gegenübergestellt.

3.1 Flächenverteilung

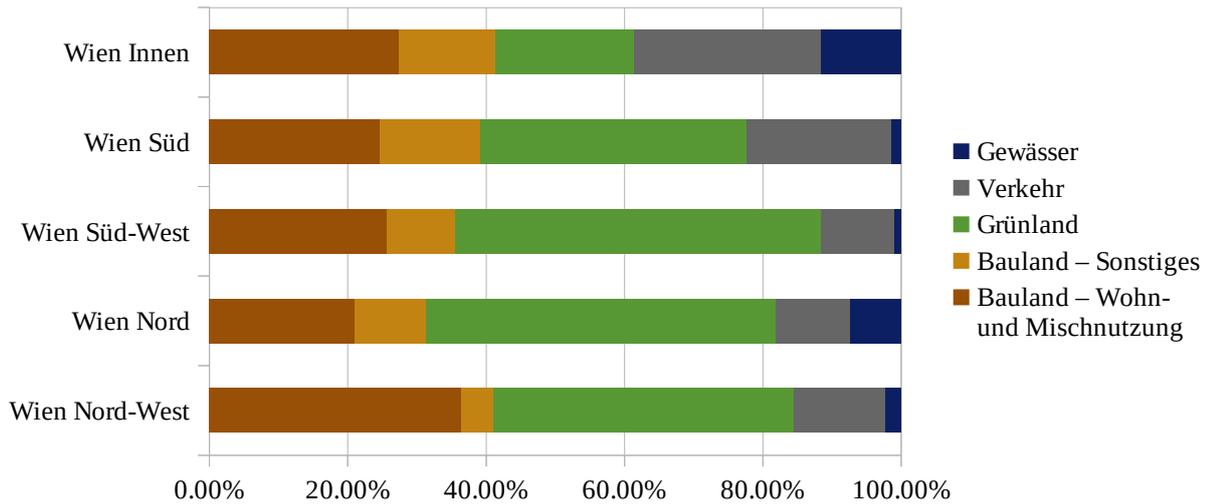
Die Flächen der Stadt Wien wurden an Hand der Flächen des Realnutzungskatasters 2016 analysiert. Abbildung 45 zeigt die Verteilung nach Bezirksgruppen, Abbildung 46 stellt diese detaillierter nach Bezirken dar.

Wird Flächenverteilung nach Bezirksgruppen betrachtet, fällt auf, dass besonders in Wien Innen sehr viel Fläche vom Verkehr beansprucht wird. Wie bereits in Kapitel 2.1.1 erwähnt werden über 65% der Straßenfläche in Wien vom fließenden motorisierten oder ruhenden Verkehr genutzt. Die Zahl der Grünräume ist im Gegensatz zur Verkehrsfläche in Wien Innen niedrig. Der Blick auf die Bezirke verrät, dass die Anteile an Grünland in den meisten inneren Bezirken unter dem Bezirksgruppenn Durchschnitt liegen, der 2. Bezirk erhöht diesen durch den Prater, bei gleichzeitiger Senkung des Baulandes. Auch die Gewässer sind naturgegeben fast ausschließlich auf die Donau und den Donaukanal der Bezirke 2 und 20 zurückzuführen. Außerhalb der inneren Bezirke ist auch in Meidling und Rudolfsheim-Fünfhaus ein sehr großer Anteil an Verkehrsflächen vorhanden, mit ebenso wenig Grünland.

Wird die Flächenverteilung mit der Bevölkerung in Verbindung gebracht, so empfiehlt die WHO mindestens 9 m² grünen Freiraum pro Person⁴³² – dieser Wert wird zwar auf Stadtebene mit 98 m² pro Person und auch auf Bezirksgruppenebene erreicht, bei Betrachtung der einzelnen Bezirke allerdings nicht überall: in einigen inneren Bezirken (4.-9. und 20. Bezirk) sowie dem 15. Bezirk liegen die Werte darunter.

⁴³² vgl. Singh, Vijai u.a. (2010), S. 5.

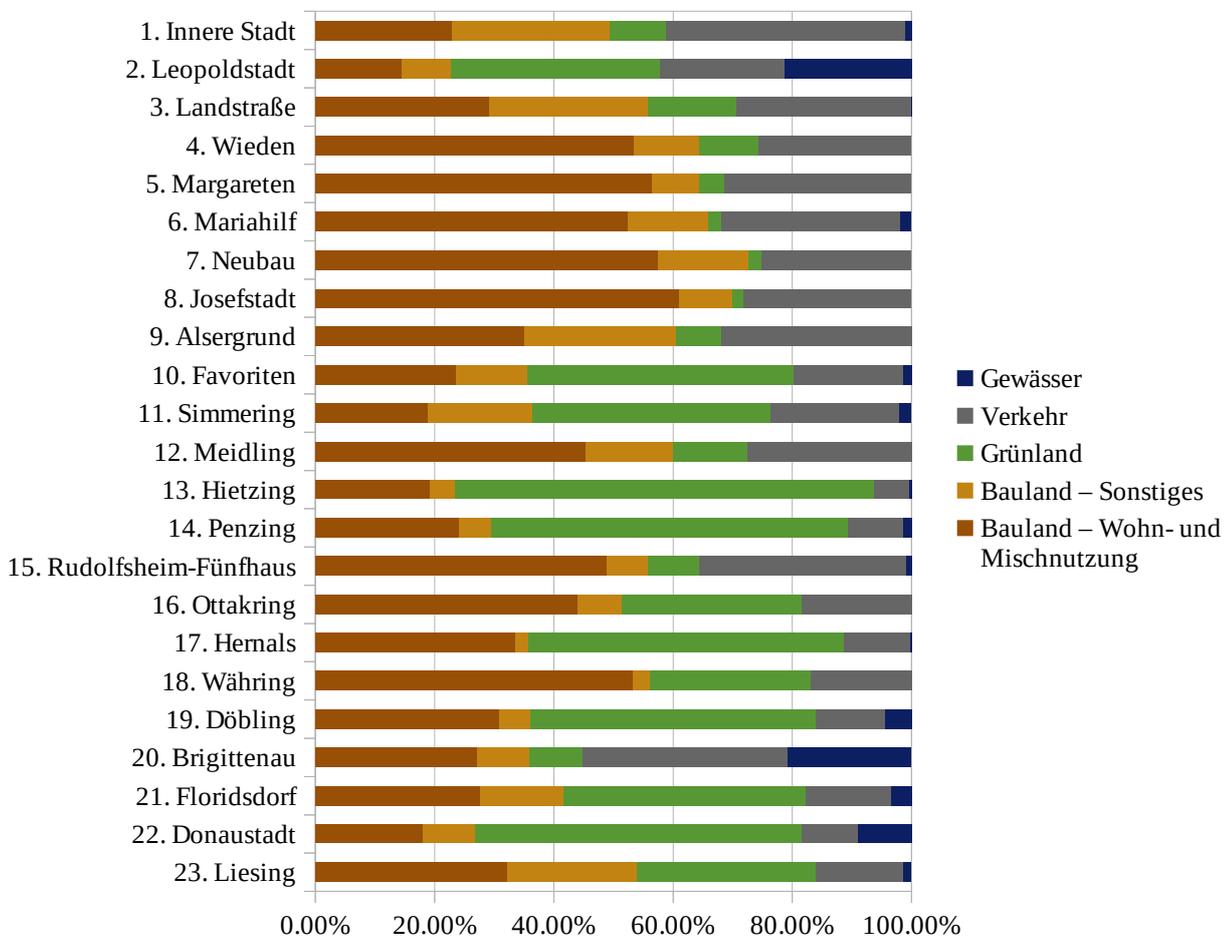
Flächenverteilung nach Bezirksgruppen in Prozent



Daten: MA 18 – Realnutzungskartierung 2016.

Abbildung 45: Flächenverteilung nach Bezirksgruppen. Quelle: Eigene Darstellung.

Flächenverteilung nach Gemeindebezirken in Prozent



Daten: MA 18 - Realnutzungskartierung 2016.

Abbildung 46: Flächenverteilung nach Gemeindebezirken. Quelle: Eigene Darstellung.

Die Bezirksgruppe Wien Innen ist jene mit der meisten Bevölkerung und der höchsten Dichte (Kapitel 2.1.2), somit stehen einem Großteil der Bewohnerinnen und Bewohner geringe Anteile an Grünraum zur Verfügung, bei gleichzeitiger Belastung mit Verkehr – sowohl durch den fließenden, als auch den ruhenden Verkehr (Abbildung 47 zeigt die Verkehrsbelastung durch den innerstädtischen Pkw-Pendelverkehr mit dem Ziel 1. Bezirk, welcher nach Abbildung 41 eine hohe Anziehungskraft besitzt). Gerade aufgrund dieser Belastung würden hier ausreichend Freiräume benötigt, besonders auch für Kinder und ältere Personen: Eine Studie mit 5-jährigen Kindern zeigte, dass diese Freiräume nutzen um soziale Kontakte zu knüpfen, was bei ständig notwendiger Begleitung (aufgrund von der Gefährdung durch die Straße) erschwert wird und auch das selbständige Tun der Kinder auf den Spielplatz und die Wohnung beschränkt.⁴³³ Ältere Personen benötigen aufgrund der geringeren Mobilität ein ansprechendes Wohnumfeld.⁴³⁴ In der Bezirksgruppen Wien Innen sind die Kfz-Zahlen sinkend und die Anbindung an die öffentlichen Verkehrsmittel ist sehr gut, weshalb hier eigentlich kein Bedarf an einem so hohen Anteil an Verkehrsflächen bzw. der Nutzung hauptsächlich für den motorisierten Verkehr besteht.

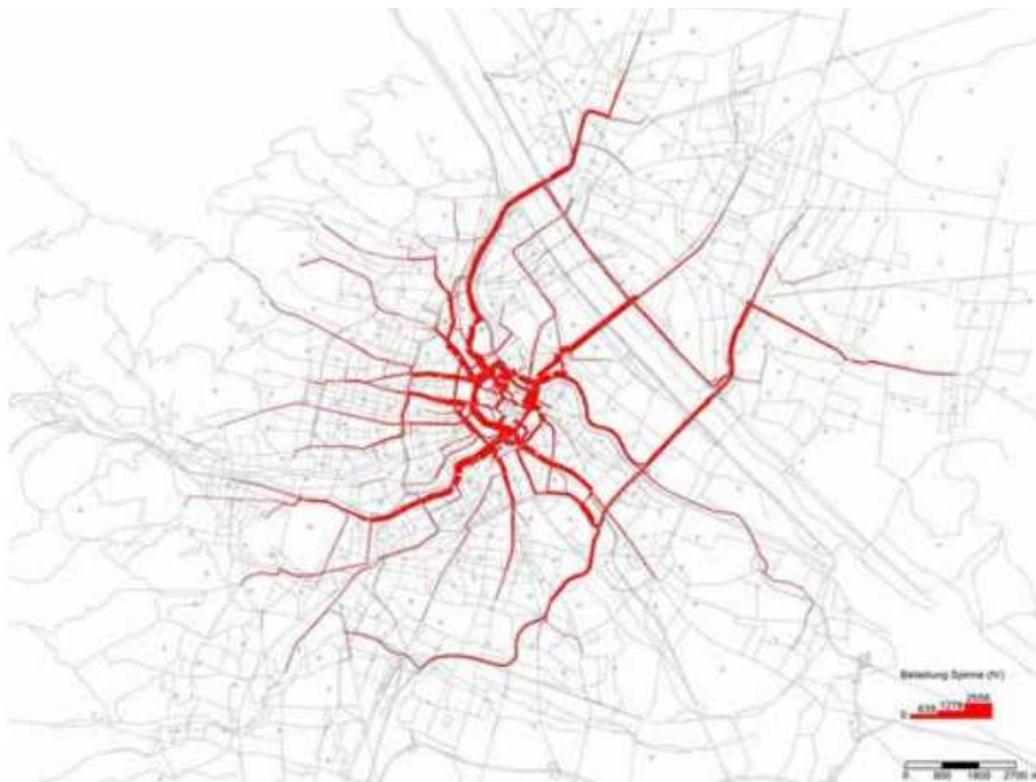
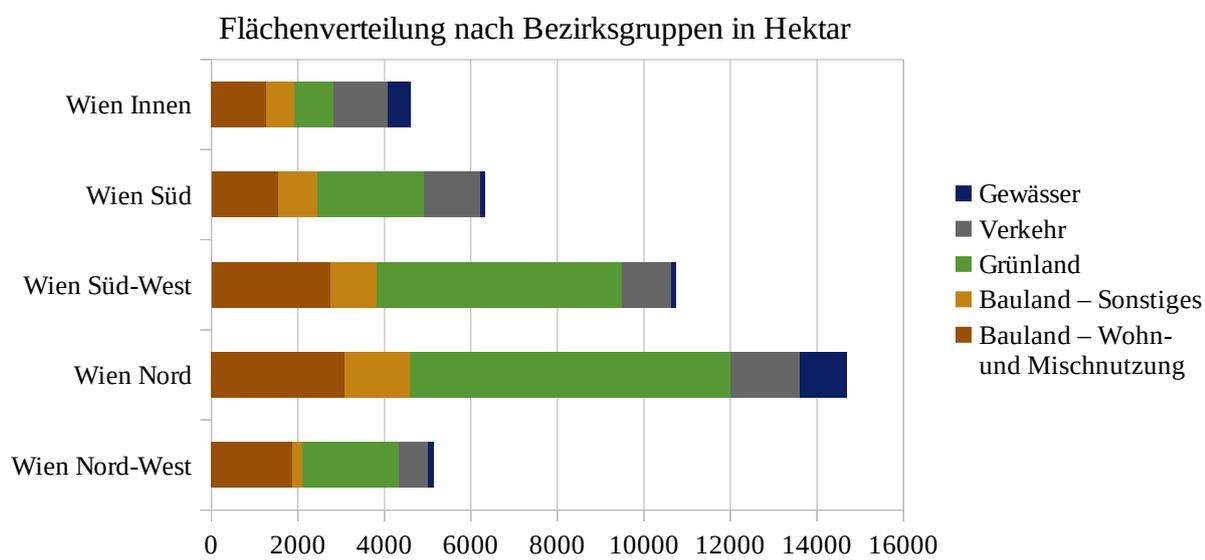


Abbildung 47: Verkehrsströme der Pkw-Binnenpendlerinnen und Binnenpendler 2001 mit Ziel 1. Bezirk (Berechnung auf Basis von Statistik Austria und Verkehrsmodell Wien 2001).
Quelle: Hartl, Gerda (2015), S. 98.

⁴³³ vgl. Hüttenmoser und Degen-Zimmermann 1995 in Daschütz, Petra (2006), S. 39.

⁴³⁴ vgl. Schmitt, Gisela u.a. (2014), S. 29.

Bei Betrachtung der absoluten Flächen (Abbildung 48) wird das Ausmaß der Verkehrsfläche von Wien Innen nur von der weitaus größeren Bezirksgruppe Wien Nord sowie der ebenfalls größeren Bezirksgruppe Wien Süd übertroffen. Die größeren verfügbaren Flächen ermöglichen allerdings auch viel Grünland, welches unter anderem durch den Schutz vom 1905 beschlossenen *Grüngürtel Wien* erhalten blieb. Die Ausdehnung des Siedlungsgebiets war damals dort noch nicht so weit vorangeschritten, sodass ein Schutz der Grünflächen möglich war.



Daten: MA 18 – Realnutzungskartierung 2016.

Abbildung 48: Flächenverteilung nach Gemeindebezirken. Quelle: Eigene Darstellung.

3.2 Stellplatzzahlen

Dieses Kapitel beschreibt, welche Stellplätze im öffentlichen und privaten Raum vorhanden sind und stellt diese den Bevölkerungs- sowie den Fahrzeugzahlen gegenüber. Die Stellplatzzahlen beruhen zum Großteil auf einer Auskunft der Stadt Wien, welche der Autorin im März 2019 erteilt wurde.⁴³⁵ Für die Stellplätze in gewerblichen Garagen wurden zusätzlich Daten des ÖAMTC⁴³⁶ analysiert, welche auch in der Verkehrsauskunft Österreich verwendet werden. Die privaten Stellplätze wurden durch Anfragen an Wohnungsverwaltungen ergänzt.

3.2.1 Straßenraum

Stellplätze im Straßenraum befinden sich in fast jeder Straße, denn § 24 StVO 1960, Fassung vom 4.2.2020, welcher dem vor über 100 Jahren beschlossenen § 36 Straßenpolizeigesetz 1930, LGBL. für Wien 35/1930 sehr ähnlich ist, gibt nur bestimmte Beschränkungen bezüglich Halten und bzw. oder Parken vor, was das Abstellen eines Pkws fast überall ermöglicht.

Für die Ermittlung der Stellplatzzahl im Straßenraum müssten die Stellplätze gezählt oder die Flächen vermessen und hochgerechnet werden, was den Rahmen dieser Arbeit überschritten hätte. Außerdem variiert das Angebot an Stellplätzen aufgrund von aufgestellten temporären Halte- oder Parkverboten. Auch die Stadt Wien bestätigt in der schriftlichen Anfrage, dass eine „flächendeckende Abschätzung der Abstellmöglichkeiten im Straßenraum [...] äußerst aufwändig und teuer“ ist und die Zahl der Stellplätze ohnehin nur abgeschätzt werden kann. Laut einem Werkstattbericht der Stadt Wien können diese auf in etwa 400 000 im gesamten Stadtgebiet beziffert werden.⁴³⁷ In den Bezirken mit Parkraumbewirtschaftung sowie dem 13. Bezirk sind aufgrund von Vorher-Nachher-Untersuchungen Stellplatzzahlen vorhanden (je nach Bezirk in Form von Hochrechnungen von Stichproben oder Vollerhebungen), welche im Zuge der schriftlichen Auskunft der Stadt Wien vom März 2019 übermittelt wurden und nun näher betrachtet werden.

Für die Bezirksgruppe Wien Innen werden die Zahlen der Vollerhebung der Polizei 2016-2018 verwendet. Die Daten der Bezirke 10-19 beruhen auf der Modellrechnung von Sammer

⁴³⁵ Riedel, Roman (2019).

⁴³⁶ Beigl, Helmut (2020).

⁴³⁷ vgl. Winkler, Angelika (Hrsg.) (2008), S. 38.

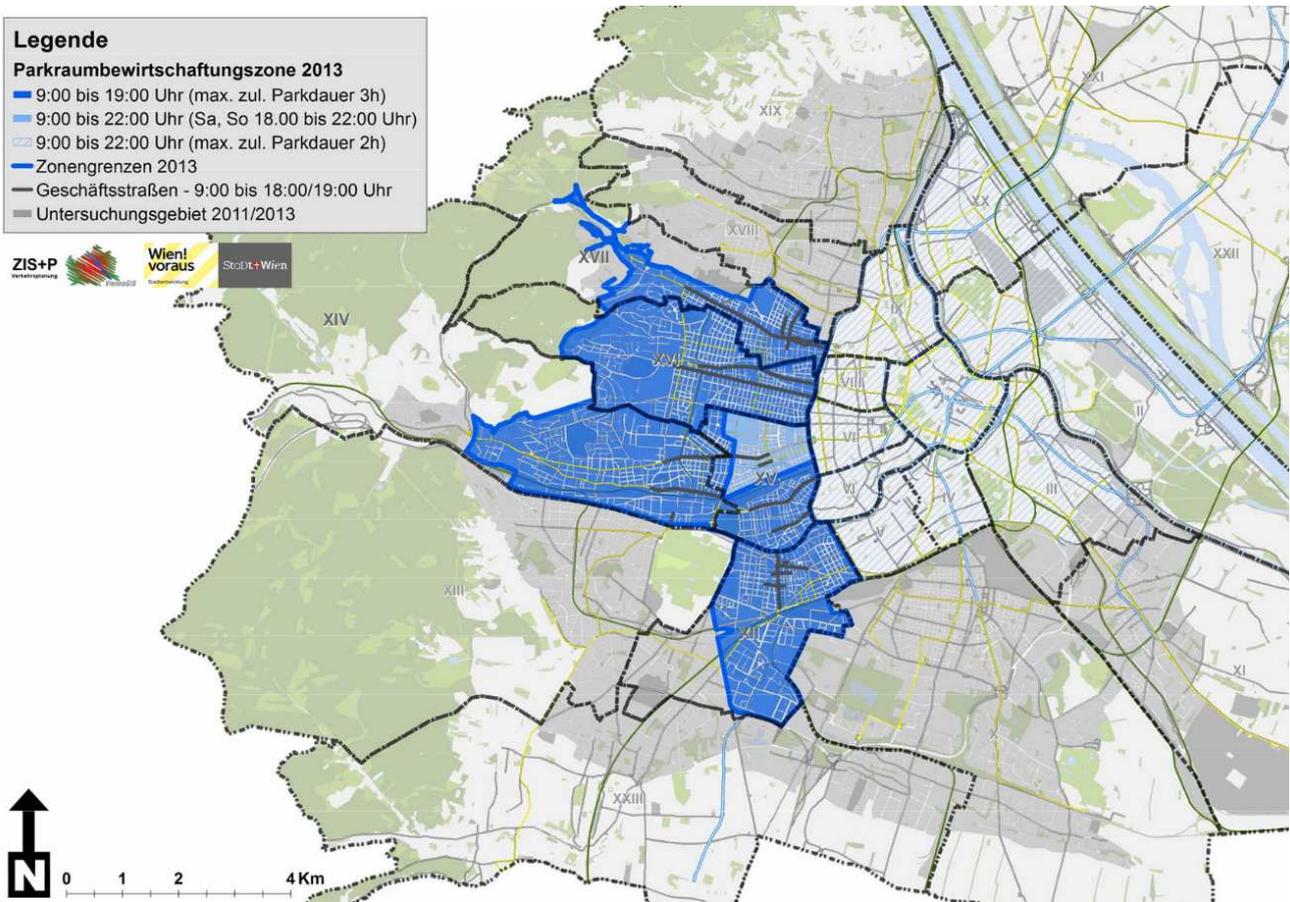
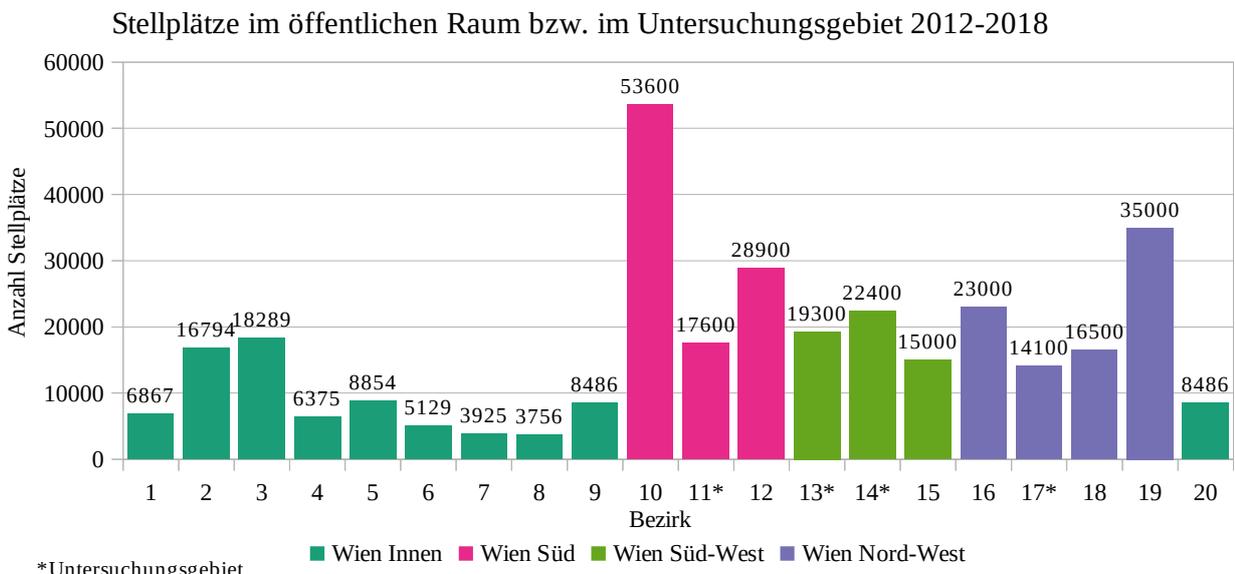


Abbildung 49: Untersuchungsgebiet Sammer und Partner. Quelle: Sammer, G. u.a. (2014), S. 4.



*Untersuchungsgebiet

Daten: Wien Innen - Erhebung der Polizei 2016-2018, sonstige Bezirke - Modellrechnung Sammer und Partner 2012-2016

Abbildung 50: Anzahl der Stellplätze im öffentlichen Raum bzw. im Untersuchungsgebiet nach Gemeindebezirken. Quelle: Eigene Darstellung.

und Partner 2012 bis 2016, wobei beachtet werden muss, dass sich die Stellplätze für die Bezirke 11, 13, 14 und 17 nur auf das Untersuchungsgebiet der Studie (Abbildung 49) beziehen – im 17. Bezirk scheint dieses allerdings den Großteil der Fläche abzudecken.⁴³⁸

Die meisten Stellplätze (Abbildung 50) sind im 10. Bezirk vorhanden, dies ist allerdings von den vorhandenen auch der größte. Daten zu den Bezirken 21-23 liegen nicht vor, vermutlich gibt es in diesen Bezirken ebenso viele Stellplätze, aufgrund der vielen Verkehrsflächen und schwächeren Reglementierung des Straßenraums. Insgesamt befinden sich in den Bezirken 1-20 (teilweise nur im Untersuchungsgebiet) über 330 000 Stellplätze im öffentlichen Raum, wobei über 270 000 Stellplätze in Bezirke mit Parkraumbewirtschaftung fallen (im 19. Bezirk war zum Zeitpunkt der Modellrechnung noch keine Parkraumbewirtschaftung vorhanden). Nach Auskunft der Stadt Wien fielen im Dezember 2018 rund 300 000 Stellplätze in die flächendeckende Parkraumbewirtschaftung, welchen mit Stand Mai 2018 216 559 Ausnahmen (Parkpickerl) für Bewohnerinnen und Bewohner gegenüberstanden – das sind 72 Prozent.⁴³⁹

Im April 2019 wurde eine genaue Stellplatzstudie für den 7. Bezirk veröffentlicht, welche von einer höheren Anzahl an Stellplätzen ausgeht, wobei auch zwischen uneingeschränkten und eingeschränkten Stellplätzen (Ladezonen, Parkplätze für Anrainerinnen und Anrainer) unterschieden wurde. Diesbezüglich ergab sich von 2012 bis 2019 eine deutliche Abnahme der uneingeschränkten Stellplätze zugunsten der eingeschränkten Stellplätze.⁴⁴⁰

Die Zahl der Stellplätze hängt auch von der verfügbaren Fläche ab, weshalb in den Abbildungen 51 und 52 die Stellplatzfläche pro Bezirksfläche bzw. pro Verkehrsfläche dargestellt werden. Hierfür wurde eine Stellplatzfläche von 13 m² angenommen, welche eine Annäherung an den Flächenverbrauch für einen Parkplatz in Längsaufstellung (6 m * 2,3 m) bzw. in Schräg- oder Queraufstellung (5 m * 2,5 m) darstellt. Bezüglich der Bezirke 11, 13, 14 und 17 ist anzumerken, dass sich die Zahl der Stellplätze nur auf das Untersuchungsgebiet bezieht, für dieses allerdings keine Flächendaten vorhanden waren, weshalb der gesamte Bezirk als Referenz verwendet wurde. Diese Werte sind somit mit Vorsicht zu genießen und wurden zur größenmäßigen Orientierung mit dargestellt.

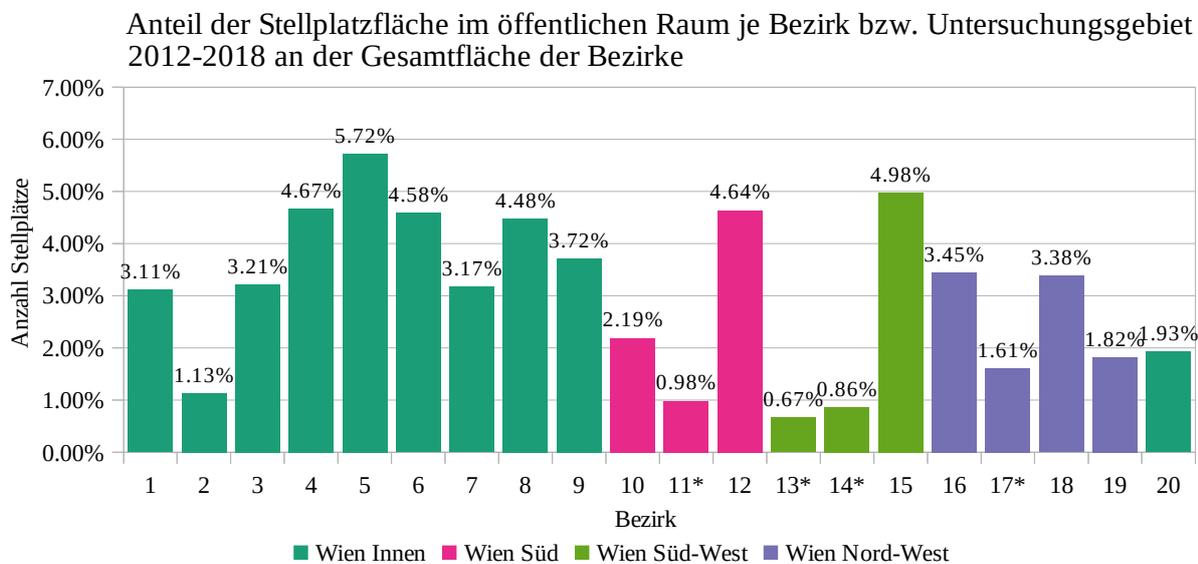
Der Anteil der Stellplatzflächen an den Bezirksflächen ist wie der Verkehrsflächenanteil in den inneren Bezirken eher hoch, im 10. Bezirk wird die hohe Anzahl an Stellplätzen durch

⁴³⁸ Riedel, Roman (2019).

⁴³⁹ Ebenda.

⁴⁴⁰ vgl. Molitor, Romain u.a. (2019), S. 51.

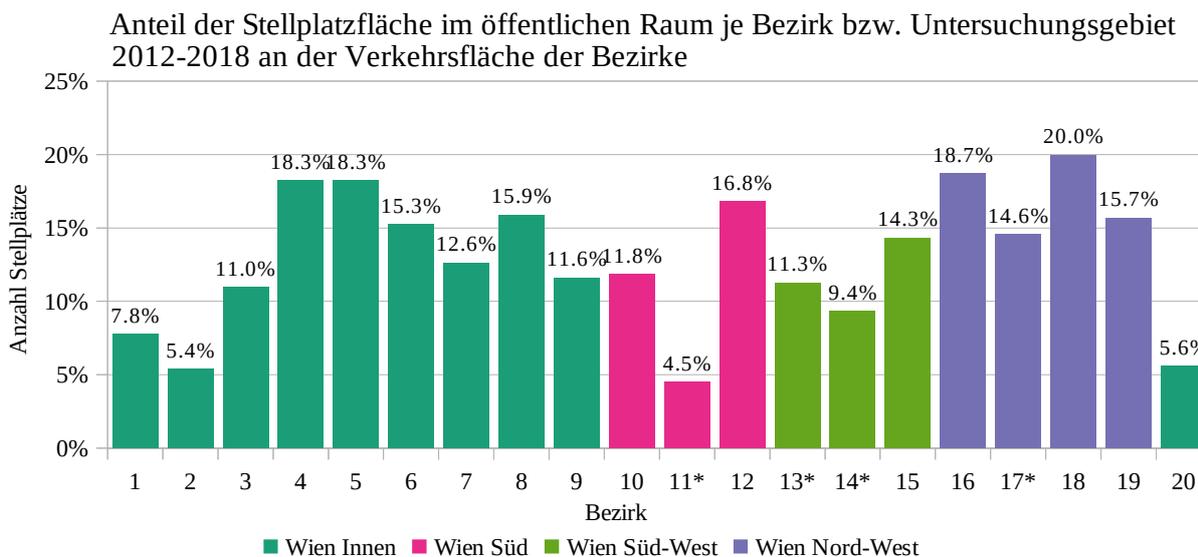
die Fläche relativiert. Besonders niedrige Anteile an der Gesamtfläche sind in Bezirken mit viel Grünraum (z.B. Prater, Wienerwald, Laaer Berg) vorhanden. Bezüglich der Verteilung des Straßenraums (Abbildung 52) nimmt der ruhende Verkehr in einigen Bezirken zwischen 15 und 20 Prozent ein. Einzig in den Bezirken 1, 2 und 20 wird die Verkehrsfläche zu weniger als einem Zehntel vom ruhenden Verkehr beansprucht.



*Stellplätze im Untersuchungsgebiet

Daten: Wien Innen - Erhebung der Polizei 2016-2018, sonstige Bezirke - Modellrechnung Sammer und Partner 2012-2016

Abbildung 51: Anteil der Stellplatzfläche im öffentlichen Raum bzw. im Untersuchungsgebiet an der Gesamtfläche nach Gemeindebezirken. Quelle: Eigene Darstellung.



*Stellplätze im Untersuchungsgebiet

Daten: Wien Innen - Erhebung der Polizei 2016-2018, sonstige Bezirke - Modellrechnung Sammer und Partner 2012-2016

Abbildung 52: Anteil der Stellplatzfläche im öffentlichen Raum bzw. im Untersuchungsgebiet an der Verkehrsfläche nach Gemeindebezirken. Quelle: Eigene Darstellung.

3.2.2 Garagen

Dieses Kapitel befasst sich mit gewerblichen und privaten Garagen bzw. Stellplätzen, wobei private Abstellanlagen auch öffentlich zugänglich sein können (zum Beispiel bei Vermietung von Stellplätzen im Wohnbau).

Laut Anfrage bei der Stadt Wien gibt es in Wien 270 gewerbliche Parkhäuser und Garagen mit je über 50 Stellplätzen, welche insgesamt rund 90 000 Stellplätze enthalten (Stand 2014). Die Geodaten der Stadt Wien (beruhend auf der WKO) beinhalten etwas über 300 Garagen (Abbildung 54), der Datensatz des ÖAMTC 298 gewerbliche Garagen mit über 95 000 Stellplätzen. Da sich Zahlen der Stadt Wien und des ÖAMTC teilweise unterscheiden, was vermutlich an der Erhebungsart (alle Garagen vs. alle mit mehr als 50 Stellplätzen) sowie dem Erhebungszeitraum und der Vollständigkeit der Daten liegt, werden diese unter der Annahme, dass Garagenplätze zwischen 2014 und 2020 nicht reduziert wurden, zusammengefügt: Es wird je Bezirk die jeweils höhere Anzahl an Garagenstellplätzen verwendet, für die Bezirke 21-23 sind nur Daten des ÖAMTC vorhanden.

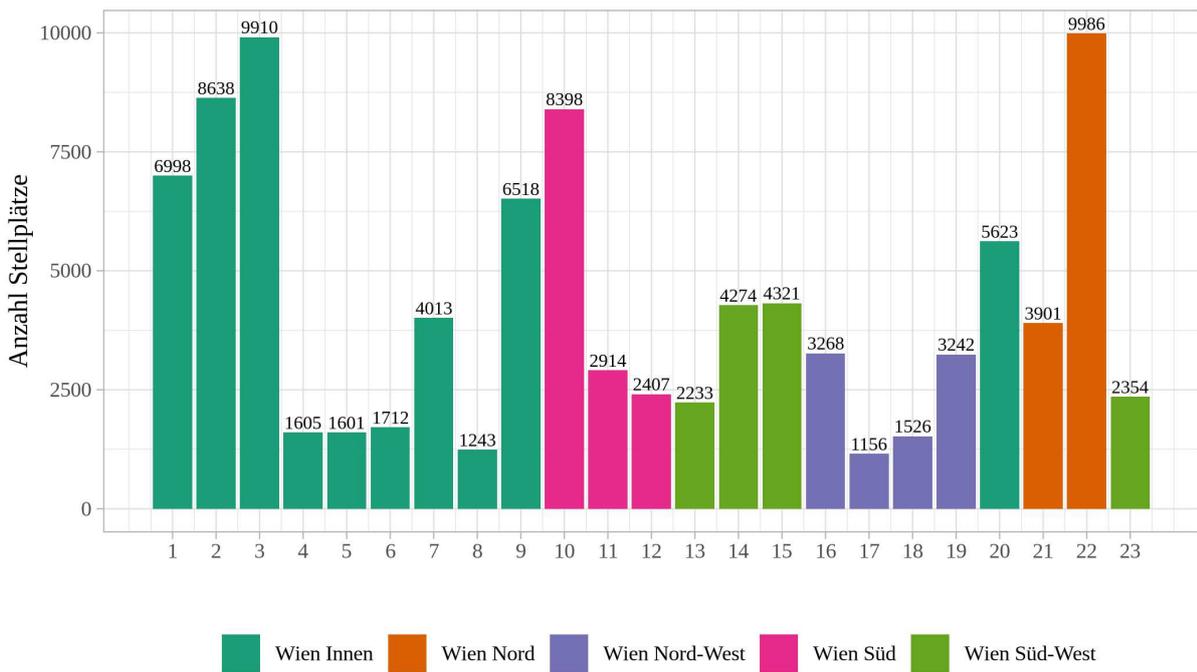
Gewerbliche Garagen richten sich sowohl an Kundinnen und Kunden in Form von Kurzparken (stündlicher, täglicher Tarif) als auch an die Wohn- und Arbeitsbevölkerung in Form von Dauerparken (monatlich, jährlich). Die meisten Garagenplätze befinden sich im 3. und 22. Bezirk (Abbildung 53), die Garagen sind im 22. Bezirk häufig bei U-Bahn-Stationen situiert (Abbildung 54). Rund 1200 Stellplätze befinden sich in der Seestadt Aspern, mehr als 2800 beim Donauzentrum, wobei letztere nicht für Dauerparken zur Verfügung stehen. In den dicht bebauten Gebieten ist die Kundinnen- und Kundenfrequenz erhöht, weshalb dort viele Garagen angesiedelt sind. In den Bezirken 1-3 befinden sich diesbezüglich sehr viele Garagenplätze, einige sind auch im 10. Bezirk – diese Bezirke weisen (ebenso wie die Donaustadt) auch besonders viele Beschäftigte (jeweils über 60 000 Personen) auf.⁴⁴¹

Der Bestand an Pkw-Abstellplätzen in Wohn- und Betriebsgebäuden wurde generell zuletzt bei der Häuser- und Wohnungszählung 1981 gemessen, hierbei befanden sich in Wien 206 107 Stellplätze. Laut Anfrage der Stadt Wien wurden die Stellplätze im privaten Raum (zusätzlich) vor der Einführung der PRB und nur für die inneren Bezirke erhoben, weshalb die Erhebung vor 2000 geschah. Die mangelnde Aktualität der Daten wird durch die aktuelle Parkraumstudie im 7. Bezirk verdeutlicht: knapp 6 600 vs. 4 500 Stellplätze.⁴⁴²

⁴⁴¹ Stadt Wien, MA 23 (2020).

⁴⁴² vgl. Molitor, Romain u.a. (2019), S. 51.

Stellplätze in gewerblichen Garagen nach Bezirken

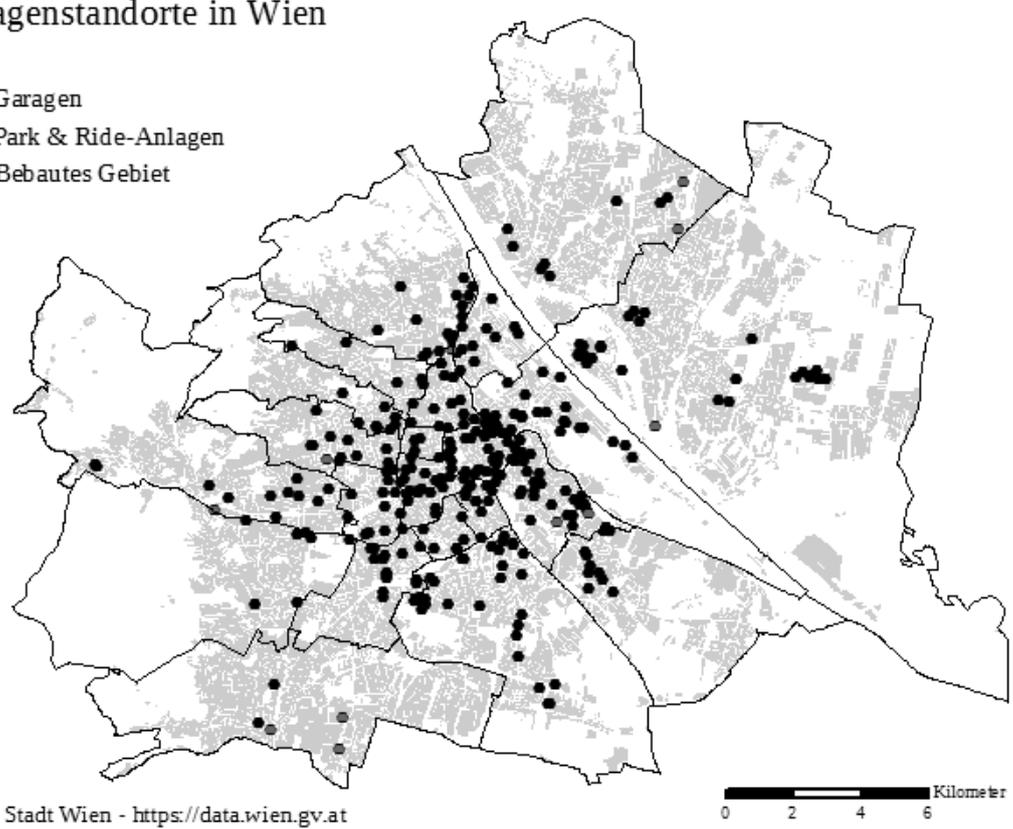


Daten: Beigl, Helmut (2020), Riedel, Roman (2019).

Abbildung 53: Anteil der Stellplatzfläche im öffentlichen Raum bzw. im Untersuchungsgebiet an der Verkehrsfläche nach Gemeindebezirken. Quelle: Eigene Darstellung.

Garagenstandorte in Wien

- Garagen
- Park & Ride-Anlagen
- Bebautes Gebiet



Daten: Stadt Wien - <https://data.wien.gv.at>

Abbildung 54: Garagenstandorte in Wien. Quelle: Eigene Darstellung.

Laut einer Studie der Stadt Wien gibt es auf dem privaten Markt in etwa 17 000 permanent ungenutzte Stellplätze, was von zwei Wiener Unternehmen verringert werden soll: zum einen werden von *PAYUCA* Parkplätze in privaten Wohngebäuden zum Kurzparken öffentlich zugänglich gemacht, zum anderen können private Stellplätze über die Plattform *My next Garage* zum Dauerparken angeboten werden.⁴⁴³ In Wohngaragen werden Stellplätze unter anderem bereits über die *Stadt Wien – Wiener Wohnen* oder die *GESIBA* (Gemeinnützige Siedlungs- und Bau AG, zum Großteil im Eigentum der Stadt Wien) angeboten und vergeben. Diese Stellplätze richten sich vor allem an die Wohn- und Arbeitsbevölkerung (laut Wiener Wohnen können die Stellplätze neben den Bewohnerinnen und Bewohnern auch an Anrainerinnen und Anrainer vergeben werden), Kurzparken ist in diesen Garagen nicht möglich. Zum Stand 02/2020 sind bei Wiener Wohnen 100, bei GESIBA 57 Garagen gelistet. Es handelt sich hierbei um jene Garagen, welche zu dem Zeitpunkt online verfügbar⁴⁴⁴ waren. Die Stellplatzzahlen von Wiener Wohnen wurden per E-Mail-Anfrage übermittelt,⁴⁴⁵ in Wien werden über 46 000 Stellplätze im Wohnbau von Wiener Wohnen vergeben.

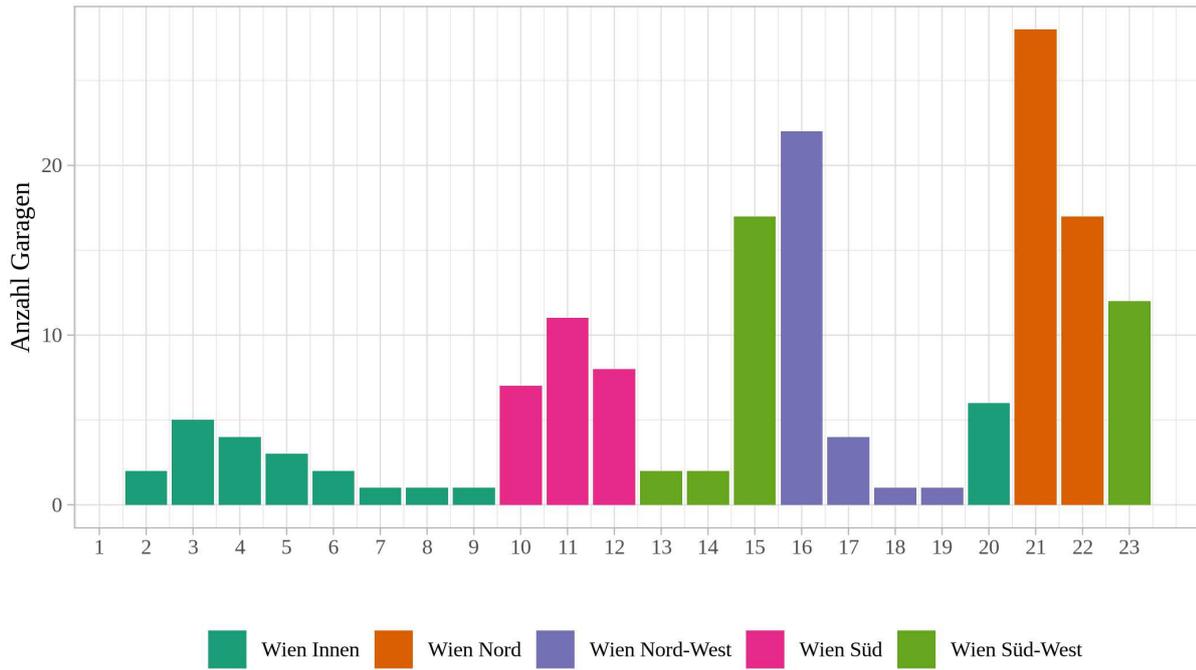
Die meisten Garagen befinden sich in äußeren Bezirken, vor allem über der Donau sowie im 15. und 16. Bezirk (Abbildung 55). Die Garagen im 15. und 16. Bezirk, welche überwiegend von Wiener Wohnen angeboten werden, enthalten allerdings im Vergleich zu den anderen Bezirken wenige Stellplätze (Abbildung 56). Ansonsten ist auch bei den Stellplätzen ersichtlich, dass sich einige im 10. - 12. sowie 21.-23. Bezirk befinden, wobei im 10. Bezirk mit einer noch höheren Anzahl zu rechnen ist, da die Zahl an Garagen in diesem Bezirk überwiegend von GESIBA stammt.

⁴⁴³ Redl, Bernadette (2018).

⁴⁴⁴ Online verfügbar bei GESIBA unter <https://www.gesiba.at/en/-/freie-garage>, bei Wiener Wohnen unter <https://www.wienerwohnen.at/interessentin/garagenplaetze/garagensuche.html>.

⁴⁴⁵ Rumpl, Waltraud (2020).

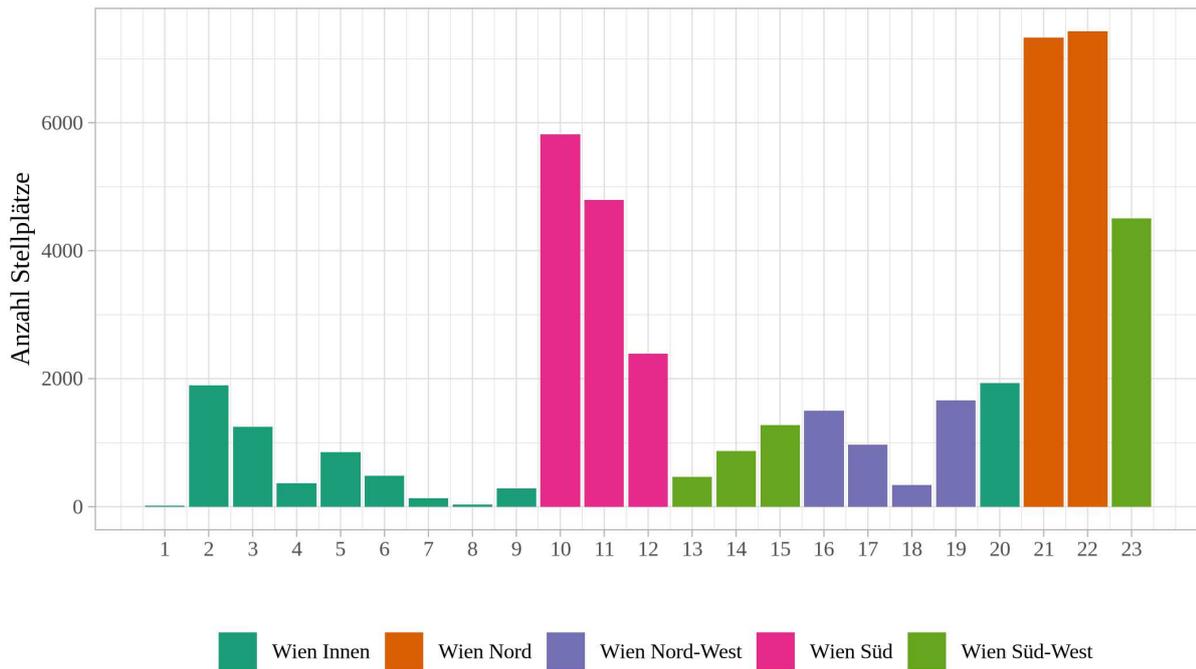
Garagen im Wohnbau angeboten von Wiener Wohnen und GESIBA nach Bezirken



Daten: Wiener Wohnen, GESIBA.

Abbildung 55: Garagen im Wohnbau (Wiener Wohnen und Gesiba) nach Gemeindebezirken.
Quelle: Eigene Darstellung.

Stellplätze im Wohnbau angeboten von Wiener Wohnen nach Bezirken



Daten: Wiener Wohnen.

Abbildung 56: Stellplätze in Wohngaragen von Wiener Wohnen nach Gemeindebezirken.
Quelle: Eigene Darstellung.

Generell kann davon ausgegangen werden, dass die Anzahl an Wohngaragen in den gründerzeitlich bebauten Gebieten unter jener der Neubaugebiete liegt, was auf die Stellplatzverpflichtung zurückzuführen ist.⁴⁴⁶ Abbildung 57 zeigt diesbezüglich die Verteilung der Bauten bis 1960. Das Garagenprogramm der Stadt Wien 2014 empfiehlt aufgrund der anzunehmenden geringeren Anzahl eine vermehrte Förderung in diesen Gebieten. Dass in dieses Programm die Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln nicht miteinbezogen wurde, wurde bereits in Kapitel 2.1.1 erwähnt.

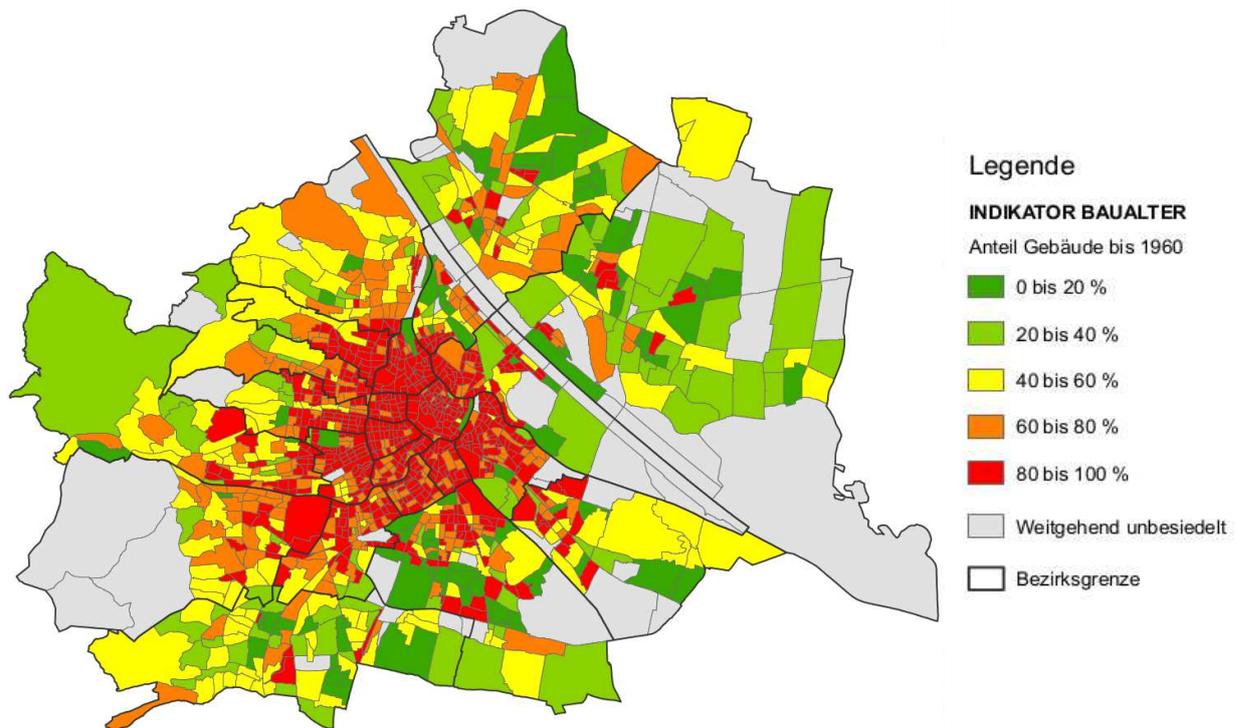


Abbildung 57: Baualter bis 1960 nach Zählgebieten in Wien.
Quelle: vgl. vgl. Käfer, Andreas und Fürst, Bernhard (2014), S. 52.

⁴⁴⁶ vgl. Käfer, Andreas und Fürst, Bernhard (2014), S. 48.

3.2.3 Stellplatzbilanz

Die ermittelten Stellplatzzahlen werden in diesem Kapitel der Bevölkerungszahl (Stichtag 01.01.2018) und der Anzahl an Kraftfahrzeugen bzw. Personenkraftwagen (Stichtag 31.12.2018) auf Bezirksebene gegenübergestellt. Für eine Zusammenfassung auf Ebene der Bezirksgruppen sind die Daten zu variabel (verschiedene Erhebungszeiträume und -arten). Für die Analyse werden die Stellplätze im öffentlichen Raum und jene der gewerblichen Garagen verwendet, in den inneren Bezirken auch die privaten Stellplätze (für die äußeren Bezirke sind diese nicht verfügbar). Zusätzlich fließen auch die Stellplätze von Wiener Wohnen in die Berechnungen mit ein, wobei nicht sichergestellt werden kann, ob es Überschneidungen zu den privaten Stellplätzen gibt. Die Informationen über die privaten Stellplätze sind über 20 Jahre alt, weshalb Veränderungen möglich sind. Die Stellplätze im öffentlichen Raum können aufgrund von verschiedenen Quellen und Erhebungsmethoden (teilweise beziehen sie sich nur auf ein Untersuchungsgebiet (Bezirke 11, 13, 14, 17)) ebenso Schwankungen unterliegen. Für die Bezirke 21-23 waren keine Daten zu öffentlichen Stellplätzen vorhanden, weshalb diese geschätzt wurden: Diesbezüglich wurden die vollständigen Außenbezirke ausgewählt (Bezirke 10, 12, 15, 16, 18 und 19) und eine durchschnittliche Stellplatzzahl pro Verkehrsfläche berechnet, welche für eine Hochrechnung für die Bezirke 21-23 verwendet wurde. Es kann des weiteren angenommen werden, dass in diesen Bezirken Stellplätze vorhanden sind, da zum einen die Straßen weniger eng und die Dichten im Gegensatz zu Gründerzeitvierteln geringer sind, was Stellplätze im öffentlichen Raum ermöglicht. Zum anderen sollten ausreichend private Stellplätze verfügbar sein, da die Gebiete neuer sind und deshalb Stellplätze aufgrund der gesetzlichen Verpflichtung realisiert wurden (Kapitel 3.2.2).

Bei Betrachtung der Stellplätze pro wohnhafter Person (Abbildung 58) ist diese Zahl im 1. Bezirk am höchsten. Hier ist auch der Motorisierungsgrad (Kapitel 2.4.2) sehr hoch, da die Wohnbevölkerung eher niedrig ist. In den meisten anderen Bezirken liegen die Zahlen unter 0,4 Stellplätzen pro wohnhafter Person, die Bezirke 9, 19 und 21-23 weisen einen Wert von über 0,5 bis zu knapp 0,7 auf. Werden die Stellplätze pro wohnhafter Person im historischen Kontext betrachtet, so ergibt sich dass die tagsüber unbeschränkten Stellplätze und Kurzparkstellplätze je wohnhafter Person 1964 0,099 und 1974 0,135 pro wohnhafter Person

betrogen.⁴⁴⁷ Da die Bevölkerung gestiegen ist, kann sich der heute höhere Wert nur auf deutlich mehr Stellplätze begründen. Der Idealwert betrug damals mindestens 0,33 Stellplätze pro wohnhafter Person (unter der Annahme, dass die Wohnbevölkerung sinkt, wenn den Bewohnerinnen und Bewohnern keine Stellplätze zur Verfügung stehen),⁴⁴⁸ welcher bei Betrachtung aller Stellplätze von den meisten Bezirken erreicht wurde. Dass ein Zuviel an Verkehrsfläche keine positiven Auswirkungen auf die Lebensqualität hat, wurde allerdings ebenso erwähnt.⁴⁴⁹

Stellplätze im öffentlichen Raum, in gewerblichen Garagen sowie privat (Bezirke 1-9 und 20) und von Wiener Wohnen je Wohnbevölkerung

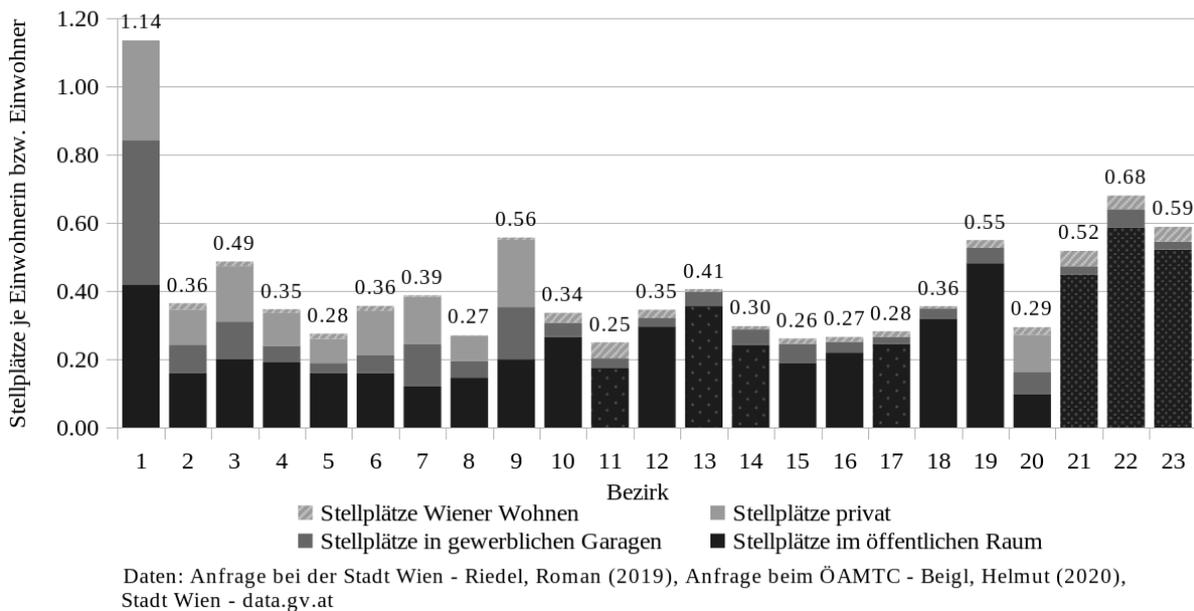


Abbildung 58: Stellplätze/Bevölkerung nach Bezirken. Die öffentlichen Stellplätze der Bezirke 11, 13, 14 und 17 beziehen sich auf das Untersuchungsgebiet. Die öffentlichen Stellplätze der Bezirke 21-23 wurden geschätzt. Es kann zwischen den Stellplätzen Wiener Wohnen und den privaten Stellplätzen Überschneidungen geben.
Quelle: Eigene Darstellung.

Da die Stellplätze nicht von den Bewohnerinnen und Bewohnern, sondern von den ihnen zugehörigen Fahrzeugen besetzt werden, werden auch die Kfz- und Pkw-Zahlen den Stellplätzen gegenübergestellt (Abbildungen 59 und 60).

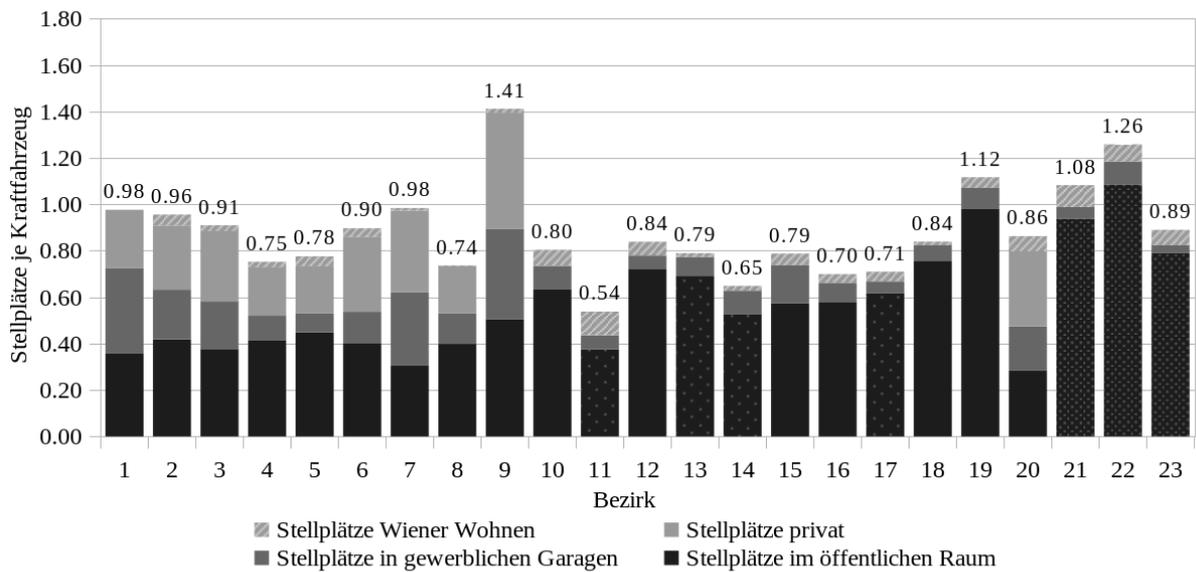
Vor allem im 9., 19. 21. und 22. Bezirk gibt es ausreichend Parkfläche für die gemeldeten Kfz. In den Bezirken 1-3, 6 und 7 steht für mindestens 90 Prozent aller gemeldeten Fahrzeuge ein Stellplatz mit den vorhandenen Stellplatzdaten zur Verfügung.

⁴⁴⁷ vgl. Knoflacher, Hermann (1979), S. 15.

⁴⁴⁸ vgl. ebenda, S. 24.

⁴⁴⁹ vgl. ebenda, S. 22.

Stellplätze im öffentlichen Raum, in gewerblichen Garagen sowie privat (Bezirke 1-9 und 20) und von Wiener Wohnen je Kraftfahrzeug



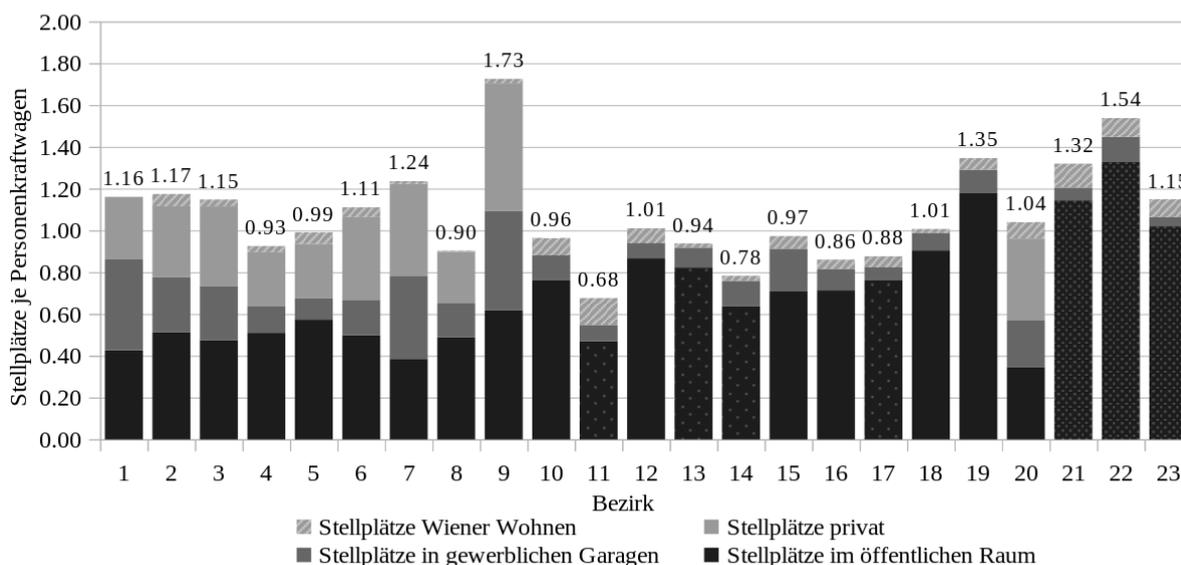
Daten: Anfrage bei der Stadt Wien - Riedel, Roman (2019), Anfrage beim ÖAMTC - Beigl, Helmut (2020), Technische Universität Wien, Institut für Verkehrswissenschaften, Forschungsbereich Verkehrsplanung und Verkehrstechnik

Abbildung 59: Stellplätze/Kfz nach Bezirken. Die öffentlichen Stellplätze der Bezirke 11, 13, 14 und 17 beziehen sich auf das Untersuchungsgebiet. Die öffentlichen Stellplätze der Bezirke 21-23 wurden geschätzt. Es kann zwischen den Stellplätzen Wiener Wohnen und den privaten Stellplätzen Überschneidungen geben.

Quelle: Eigene Darstellung.

Bei Untersuchung der Stellplätze pro Pkw (Abbildung 60) zeigt sich, dass der Bedarf an Parkflächen in den meisten Bezirken gedeckt ist. Generell sind die Werte der inneren Bezirke sowie in den Bezirken 21-23 höher, was zum einen auf das Vorhandensein der privaten Stellplätze, zum anderen auf die hohen (selbst geschätzten) Zahlen an öffentlichen Stellplätzen in den Bezirken 21-23 zurückzuführen ist. Gerade der 11. Bezirk scheint ein Parkraumdefizit für die gemeldeten Fahrzeuge aufzuweisen, wobei hier die Stellplätze im öffentlichen Raum sehr gering sind. Dies ist darauf zurückzuführen, dass sich die öffentlichen Stellplätze im 11., 13., 14. und 17. Bezirk nicht auf die gesamte Bezirksfläche beziehen (wobei es im 17. annähernd so ist), sondern nur auf ein Untersuchungsgebiet (Kapitel 3.2.1). Es ist anzunehmen, dass in den äußeren Bezirken ebenso eine Vielzahl von privaten Stellplätzen verfügbar ist, wie in den inneren Bezirken. Zum einen aufgrund der bereits vielfach erwähnten Neubaugebiet-Stellplatzverpflichtung-Relation, zum anderen, da sich die vorhandenen privaten Garagenplätze nur auf jene, welche von Wiener Wohnen angeboten werden, beziehen. Sämtliche privaten Stellplätze von anderen Anbieterinnen und Anbietern oder jene, welche im Eigentum liegen (und nicht vermietet werden) oder bereits vermietet sind, sind nicht erfasst.

Stellplätze im öffentlichen Raum, in gewerblichen Garagen sowie privat (Bezirke 1-9 und 20) und von Wiener Wohnen je Personenkraftwagen



Daten: Anfrage bei der Stadt Wien - Riedel, Roman (2019), Anfrage beim ÖAMTC - Beigl, Helmut (2020), Technische Universität Wien, Institut für Verkehrswissenschaften, Forschungsbereich Verkehrsplanung und Verkehrstechnik

Abbildung 60: Stellplätze/Pkw nach Bezirken. Die öffentlichen Stellplätze der Bezirke 11, 13, 14 und 17 beziehen sich auf das Untersuchungsgebiet. Die öffentlichen Stellplätze der Bezirke 21-23 wurden geschätzt. Es kann zwischen den Stellplätzen Wiener Wohnen und den privaten Stellplätzen Überschneidungen geben. Quelle: Eigene Darstellung.

Weiters entspricht die Zahl der gemeldeten Fahrzeuge nicht unbedingt dem Parkraumbedarf, da beispielsweise größere Firmen die Fahrzeuge am Hauptstandort melden, allerdings in ganz Wien unterwegs sind.⁴⁵⁰ Gleichzeitig ist der Parkraumbedarf nicht nur durch die lokale Bevölkerung, sondern auch durch Einpendelnde gegeben. Es ist jedoch anzunehmen, dass der Großteil der Stellplätze von der Wohnbevölkerung bzw. ansässigen Unternehmen nachgefragt wird,⁴⁵¹ was auch in Kapitel 2.3.1 im Zusammenhang mit dem Parkpickerl bereits erwähnt wurde.

Neben den Indikatoren Stellplätze pro Fahrzeug bzw. pro Personenkraftwagen, welche behilflich sind, das Angebot und die Nachfrage abzuwiegen, prüft diese Arbeit auch einen Zusammenhang zwischen der Stellplatzzahl und der Anzahl an Kfz bzw. Pkw. Hierbei werden nur die Stellplätze im öffentlichen Raum und jene in gewerblichen Garagen verwendet, da die Daten zu privaten Stellplätzen nicht für alle Bezirke vorhanden sind. Auch die Stellplätze von Wiener Wohnen werden nicht miteinbezogen, da diese nur eine Teilmenge der verfügbaren Stellplätze in Wohngaragen abbilden. Räumlich gesehen

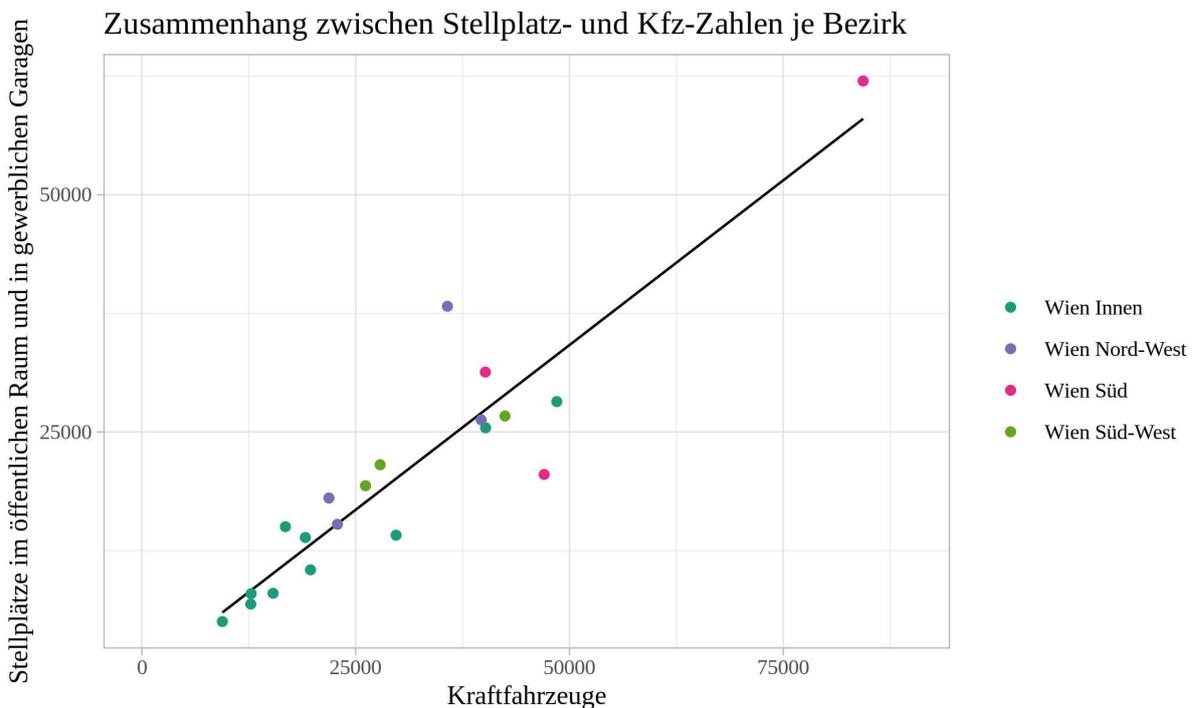
⁴⁵⁰ vgl. Molitor, Romain u.a. (2019), S. 52.

⁴⁵¹ vgl. ebenda, S. 52.

werden die Bezirke 1-20 betrachtet, da die Stellplätze im öffentlichen Raum der Bezirke 21-23 nur geschätzt wurden.

Die Analyse weist einen Zusammenhang zwischen der Anzahl an Stellplätzen und der Anzahl an Kfz bzw. Pkw auf (Abbildungen 61 und 62). Die Stärke des Zusammenhangs wird durch den Korrelationskoeffizient berechnet. Jener nach Pearson, welcher eine Normalverteilung voraussetzt, die im vorliegenden Fall jedoch nicht unbedingt gegeben ist, beträgt 0,92 (bei Pkw 0,93), jener nach Spearman 0,90 (bei Pkw 0,90), was einen starken positiven Zusammenhang darstellt. Das heißt, dass eine hohe Anzahl an Kraftfahrzeugen mit einer hohen Anzahl an Stellplätzen einhergeht.

Kausalität kann hierzu allerdings keine abgeleitet werden. Eine Wiener Studie⁴⁵² untersuchte ebenso den Zusammenhang zwischen Stellplätzen und Kraftfahrzeugen und kam bezüglich der Korrelation auf ein ähnliches Ergebnis, sowohl in einer Längs- als auch einer Querschnittsanalyse.⁴⁵³ Zusätzlich wurde herausgefunden, dass die Wege mit dem öffentlichen Verkehr einen negativen Zusammenhang mit der Anzahl an Stellplätzen aufweisen.⁴⁵⁴ Ein Causal-Loop-Diagramm stellt in der Studie den qualitativen



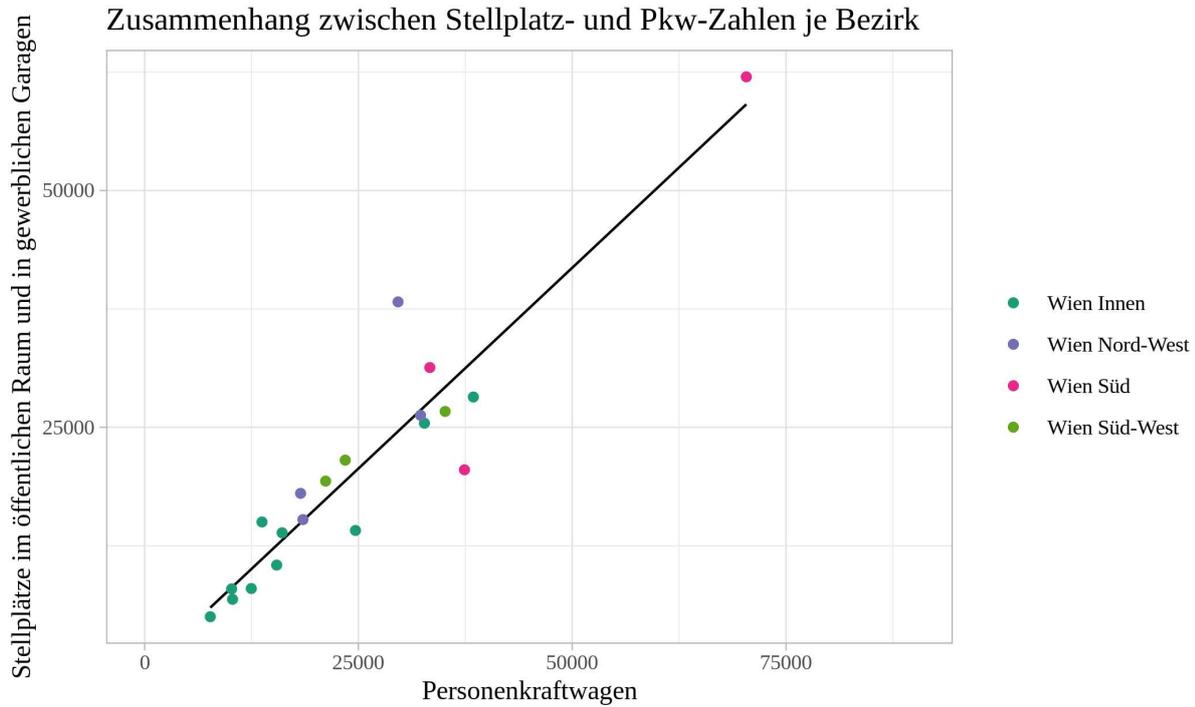
Daten: Beigl, Helmut (2020), Riedel, Roman (2019), Technische Universität Wien, Institut für Verkehrswissenschaften, Forschungsbereich Verkehrsplanung und Verkehrstechnik.

Abbildung 61: Zusammenhang zwischen den Stellplatzzahlen und Kraftfahrzeugen der Bezirke 1-20.
Quelle: Eigene Darstellung.

⁴⁵² Pfaffenbichler, Paul und Schopf, Josef Michael (2011)

⁴⁵³ vgl. Pfaffenbichler, Paul und Schopf, Josef Michael (2011), S. 89–91.

⁴⁵⁴ vgl. ebenda, S. 92.



Daten: Beigl, Helmut (2020), Riedel, Roman (2019), Technische Universität Wien, Institut für Verkehrswissenschaften, Forschungsbereich Verkehrsplanung und Verkehrstechnik.

Abbildung 62: Zusammenhang zwischen den Stellplatzzahlen und Personenkraftwagen der Bezirke 1-20.
Quelle: Eigene Darstellung.

Zusammenhang zwischen dem Stellplatzangebot und dem Mobilitätsverhalten dar. Mit diesem kann davon ausgegangen werden, dass der Zusammenhang kausal ist.⁴⁵⁵

Das Causal-Loop-Diagramm (Abbildung 63) zeigt, dass „die übliche Praxis der Erhöhung des Stellplatzangebots als Reaktion auf eine Steigerung der Nachfrage zu keiner dauerhaften Entspannung der Parkraumauslastung führt.“⁴⁵⁶ Auch Notz (2017) führt an, dass es in Deutschland gängige Praxis ist, die Angebotsbemessung an dem Parkraumbedarf, welcher von der aktuellen Parkraumnachfrage abgeleitet wird, zu orientieren.⁴⁵⁷ Pfaffenbichler und Schopf (2011) folgern weiters: „Wird die Option einer Verringerung bzw. Beschränkung der Stellplatzanzahl als eine mögliche Maßnahme der Parkraumpolitik akzeptiert, dann kann die Stellplatzanzahl als Stellschraube zur Erreichung der gewünschten verkehrspolitischen Ziele eingesetzt werden.“⁴⁵⁸ Das heißt eine Verringerung der Stellplatzzahl kann zu einer Veränderung der Verkehrsmittelwahl zu Gunsten des Umweltverbunds führen.

⁴⁵⁵ vgl. ebenda, S. 94.

⁴⁵⁶ Ebenda, S. 86.

⁴⁵⁷ vgl. Notz, Jos Nino (2017), S. 19.

⁴⁵⁸ Pfaffenbichler, Paul und Schopf, Josef Michael (2011), S. 86.

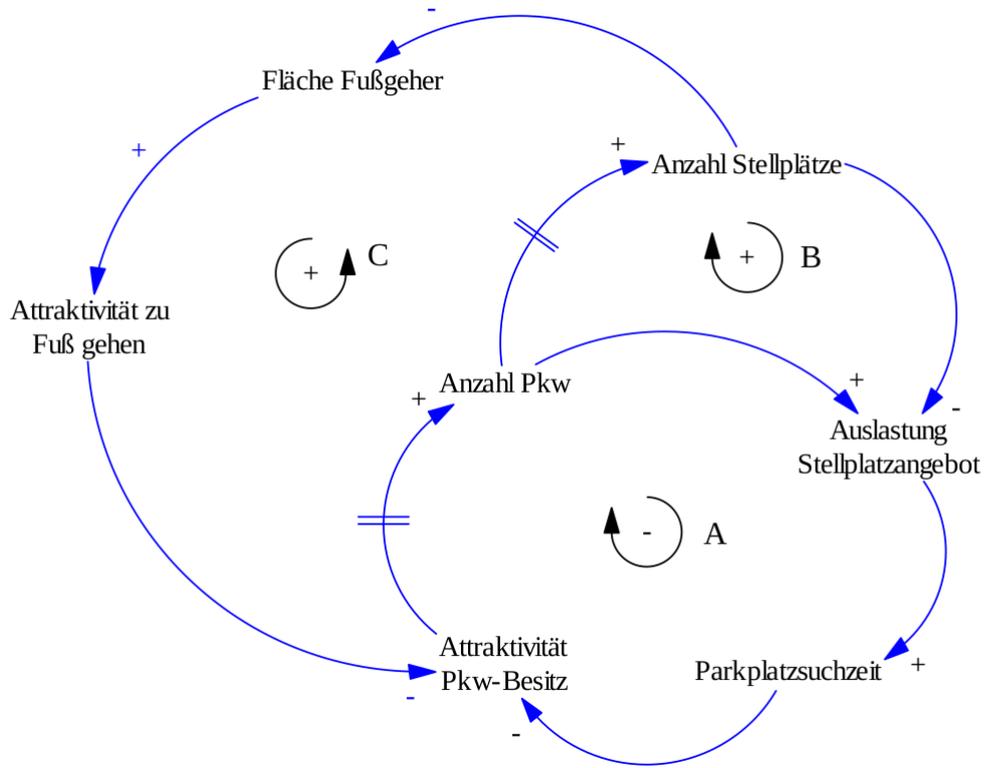


Abbildung 63: Causal-Loop-Diagramm zum Zusammenhang zwischen Stellplatzangebot und Mobilitätsverhalten. Quelle: Pfaffenbichler, Paul und Schopf, Josef Michael (2011), S. 85.

4 Die Stellplatzverpflichtung

In den vorangehenden Kapiteln wurde auf die Entwicklung des ruhenden Verkehrs und auch der Stellplatzverpflichtung eingegangen. Dieses Kapitel beschäftigt sich mit den Auswirkungen der Stellplatzverpflichtung, sowohl auf das Mobilitätsverhalten, als auch auf den Wohnungsmarkt, sowie den zukünftigen Gegebenheiten, welche das Ausmaß der Stellplatzverpflichtung beeinflussen können. Ebenso wird die Ansicht zu und der Umgang mit der Stellplatzverpflichtung von Bauträgerinnen und Bauträgern untersucht.

4.1 Wirkungen und Einflüsse

4.1.1 Förderung des motorisierten Individualverkehrs und der Zersiedelung

Das Ziel der Stellplatzverpflichtung (und der damals eingeführten Straßenverkehrsordnung) war die Motorisierung der Bevölkerung und auch das Freimachen der Straßen für den fließenden Verkehr. Seit den 80er-Jahren werden Parkgaragen als Möglichkeit zur Rückgewinnung von Wohnqualität und innerstädtischem Freiraum gesehen.⁴⁵⁹ Allerdings ist schon seit 1989 klar, dass „die Bereitstellung immer neuer Parkierungsflächen vermehrtes Verkehrsaufkommen begünstigt.“⁴⁶⁰ Denn der Stellplatz am Wohnort stellt zum einen einen Anreiz zum Besitz eines Fahrzeuges dar,⁴⁶¹ zum anderen zwingt das Vorhandensein eines Fahrzeuges am Wohnort auch zur Benutzung von diesem: Der kurze Fußweg zum Garagenstellplatz ist attraktiver als jener längere Weg zum öffentlich Verkehr was die Nutzung des privaten Fahrzeuges immens begünstigt (Abbildung 64). Es ist bequem das eigene Kraftfahrzeug zu benutzen, und Bequemlichkeit ist ein wichtiger Faktor für die Verkehrsmittelwahl (selbst wenn Bequemlichkeit psychologisch betrachtet von sehr vielen verschiedenen Faktoren abhängig und stets subjektiv ist).⁴⁶² Jede Person, die ein Auto besitzt, bekommt mit der Stellplatzverpflichtung die eigene ‚Haltestelle‘ direkt vor die Türe gesetzt.⁴⁶³ Es besteht damit keine Chancengleichheit in der Verkehrsmittelwahl, diese

⁴⁵⁹ vgl. Kleinmanns, Joachim (2011), S. 91.

⁴⁶⁰ Hagen-Hodgson, Petra (1989), S. 120 in ebenda, S. 88.

⁴⁶¹ vgl. Knierim, Bernhard (2017), S. 38; vgl. Schopf, Josef Michael und Brezina, Tadej (2015), S. 16.

⁴⁶² vgl. Klühspies, Johannes (1999), S. 41.

⁴⁶³ vgl. Knoflacher, Hermann (2017), S. 38.

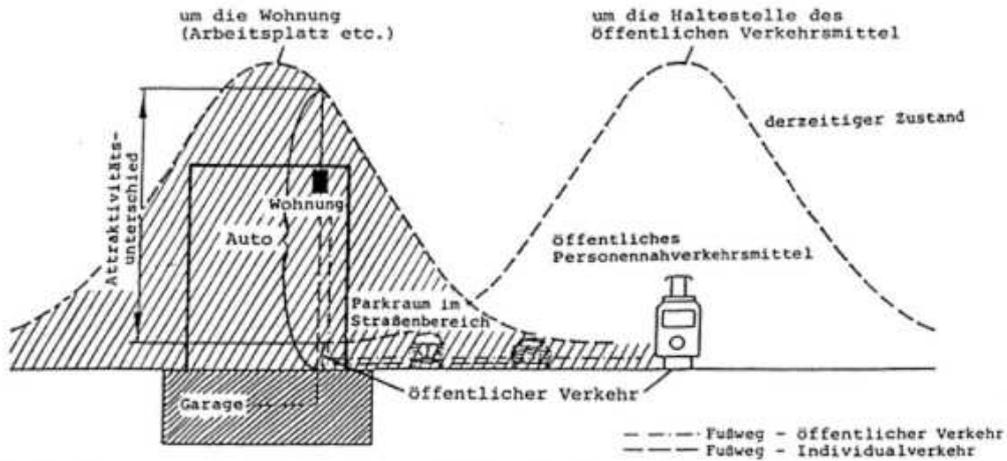


Abb. 35: Einzeloptimierung am Objekt (aus KNOFLACHER, H., 1981a)

Die heutige Siedlungs- und Verkehrsform zwingt den Menschen zur Benutzung des Autos. Es befindet sich im extrem attraktiven Bereich zu seiner Wohnung und zu seinem Arbeitsplatz, meist mit Attraktivitäten von 100%. Der öffentliche Verkehr liegt fernab, meist in einer „Fußgängerwüste“. Der Mensch hat unter diesen Bedingungen kaum eine Chance, dem Auto zu entgehen.

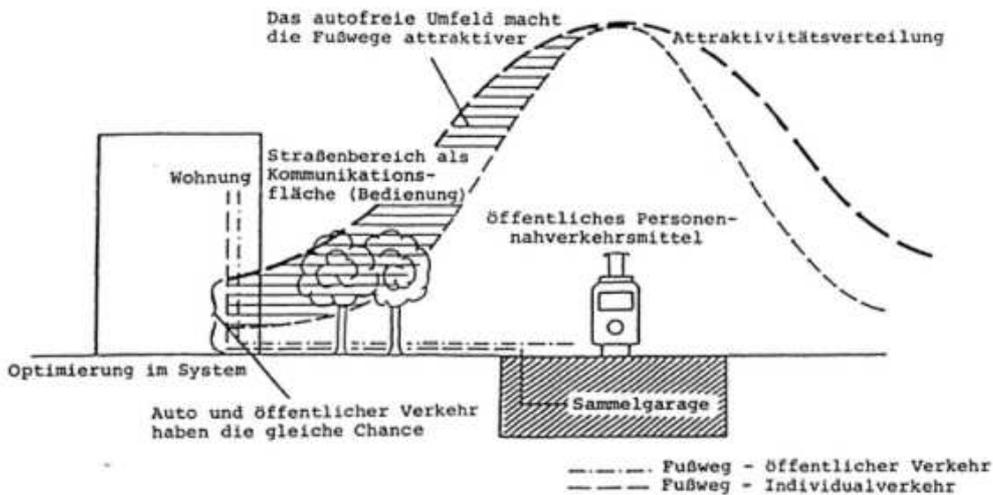


Abb. 36: Optimierung im System (aus KNOFLACHER, H., 1981a)

Die Mindestforderung, um den Menschen Chancengleichheit bei der Wahl von Auto und öffentlichem Verkehr zu gewährleisten, besteht darin, beide in gleicher Entfernung zu allen Aktivitäten des Menschen wie Wohnen, Arbeiten und Freizeit unterzubringen. Praktisch bedeutet dies autofreie Siedlungen und Sammelgaragen, zumindest genauso weit entfernt wie die Haltestelle des öffentlichen Verkehrs. Man beachte, dies ist die Mindestforderung, wenn man den Menschen als reales Wesen betrachten will, und nicht als planerische oder verkehrspolitische Fiktion.

Abbildung 64: Attraktivitätsverteilung bei Garagen am Wohnort und Garagen in Äquidistanz zum öffentlichen Verkehr. Quelle: Knoflacher, Hermann (1996), S. 145.

könnte nur durch mindestens Äquidistanz zwischen den geparkten Fahrzeugen und dem öffentlichen Verkehr hergestellt werden, was wiederum durch Sammelgaragen, welche sich in Entfernung zum Wohnort befinden, am einfachsten zu organisieren ist.⁴⁶⁴ Dieser Vorschlag findet sich auch im Merkblatt der *Österreichischen Forschungsgesellschaft*

⁴⁶⁴ vgl. Knoflacher, Hermann (1996), S. 144.

Straße – Schiene – Verkehr zum Thema *Organisation und Anzahl der Stellplätze für den Individualverkehr*.⁴⁶⁵ Sammelgaragen sind in Wien teilweise vorhanden (zum Beispiel in der Seestadt Aspern oder am Hauptbahnhof). Realisiert werden kann die Stellplatzverpflichtung in dieser Form seit § 37 Wiener Garagengesetz, LGBL. für Wien 22/1957 (Kapitel 2.2.2). Besondere Anreize dazu gibt es allerdings kaum – das bis 2010 gültige Programm für Wohnsammelgaragen richtete sich an bestehende Gebäude, nicht an Neubauten, für Neubauten gibt es wie in Kapitel 2.2.3 genannt seit 2016 die Erhöhung des Kostenbeitrags der Wohnbauförderung bei Stellplatzerrichtung außerhalb der Liegenschaft.

Die Bauwerberinnen und Bauwerber sowie Private werden durch die Stellplatzverpflichtung dazu angehalten, bei ihren Projekten die Nutzung des motorisierten Individualverkehrs, statt des Umweltverbunds zu fördern – in das Angebot des öffentlichen Verkehrs werden sie vergleichsweise nicht mit eingebunden (beispielsweise durch die Organisation und Finanzierung von Haltestellen).⁴⁶⁶ Außerdem wird eine schlechte bzw. nicht vorhandene öffentliche Anbindung nicht direkt durch Gesetze bestraft, die Abwesenheit von Stellplätzen hingegen schon.

Durch das Vorhandensein von Stellplätzen bei den Wohnungen verlieren nahegelegene Arbeitsplätze oder Erholungsflächen an Bedeutung, da ohnehin alles mit dem Fahrzeug erreichbar ist, was weiter den motorisierten Individualverkehr fördert.⁴⁶⁷ Stellplätze am Zielort werden ebenso notwendig und erhöhen den Flächenverbrauch erneut, auch Kanonier und Kadi (2018) sehen die Stellplatzverpflichtung als einen Verursacher des Flächenverbrauchs.⁴⁶⁸ Das Wohnumfeld und der öffentliche Raum werden durch die Stellplätze und den dadurch erzeugten fließenden Verkehr zur Fahrbahn degradiert und stellen eine Barriere für den Umweltverbund dar.⁴⁶⁹ Knoflacher fasste 2003 zusammen:

“Die heutige Struktur, in der die Fahrzeuge unmittelbar den Aktivitäten der Menschen zugeordnet sind, verhindert nicht nur eine nachhaltige Verkehrsentwicklung, sondern zerstört auch die lokale Wirtschaft und menschengerechte Siedlungen.”⁴⁷⁰

⁴⁶⁵ RVS 03.07.11, 2008, S. 2 zitiert nach Koch, Helmut (2015), S. 58.

⁴⁶⁶ vgl. Pfaffenbichler, Paul und Schopf, Josef Michael (2011), S. 30; vgl. Schopf, Josef Michael und Brezina, Tadej (2015), S. 16.

⁴⁶⁷ vgl. Knoflacher, Hermann (2006), S. 397.

⁴⁶⁸ vgl. ebenda, S. 397; vgl. Kanonier, Arthur und Kadi, Justin (2018), S. 73.

⁴⁶⁹ vgl. Knoflacher, Hermann (2016), S. 81.

⁴⁷⁰ Knoflacher, Hermann (2003), S. 7.

Durch die Trennung vom Stellplatz und dem Wohnort würden die Gebiete hingegen durchmischter, da sich die Wege aufgrund langsamerer Verkehrsmittel, wie Gehen, Radfahren oder den öffentlichen Verkehr, verkürzen.⁴⁷¹ Denn es ist nachgewiesen, dass es keine Zeiteinsparung im Verkehrssystem gibt, weshalb eine Änderung der Reisegeschwindigkeit nur mit einer dementsprechenden Verlängerung oder Verkürzung der Wege einhergehen kann.⁴⁷² Durch die langsameren Verkehrsmittel wie Gehen, Radfahren oder auch den öffentlichen Personennahverkehr, müssen Wohnen, Betriebe und Geschäfte wie eingangs erwähnt wieder näher zusammenrücken um die kurzen Wege zu gewährleisten. Die Durchmischung bringt besonders für ältere Menschen ohne eigenen Pkw einen Vorteil, da gerade diese durch Wohnen und Versorgungseinrichtungen in Fußwegdistanz auch zum Angebot kommen und dadurch selbständig am Ortsleben teilhaben können.⁴⁷³

Neben den sichtbaren Gegebenheiten hat der motorisierte Individualverkehr auch Einfluss auf Nicht-Sichtbares, wie die Gesundheit: Zum einen durch Lärm, was am ehesten bemerkt wird und deshalb vermutlich auch als das wesentlichste Umweltproblem betrachtet wird.⁴⁷⁴ Beispielsweise fühlen sich in Wien mehr als die Hälfte der Wohnbevölkerung von Lärm belästigt oder belastet.⁴⁷⁵ Zum anderen verursacht der motorisierte Verkehr Abgase und Feinstäube, welche eine viel größere Gesundheitsgefährdung mit sich bringen als Lärm.⁴⁷⁶ Da viele Luftschadstoffe allerdings vom Menschen nicht unmittelbar wahrgenommen werden können, kommt es zu einer Unterbewertung des Gefährdungspotentials. So auch bei Stickstoffdioxid: Am höchsten ist die Konzentration bei Fahrten mit dem Pkw oder beim Verweilen in engen, stark befahrenen Straßen.⁴⁷⁷ Letzteres ist vermutlich für einen Großteil der Menschen unattraktiv, auch aufgrund des Lärms, während bei ersterem das Ausmaß der Gesundheitsgefährdung eher unterschätzt wird.

⁴⁷¹ vgl. Knoflacher, Hermann und Frey, Harald (2013), S. 283.

⁴⁷² ebenda, S. 283.

⁴⁷³ vgl. Geschäftsstelle der Österreichischen Raumordnungskonferenz (ÖROK) (2017), S. 9.

⁴⁷⁴ Macoun, Thomas (2011), S. 556.

⁴⁷⁵ Pfefferkorn, Wolfgang und Leitgeb-Zach, Marianne (2011), S. 569.

⁴⁷⁶ Macoun, Thomas (2011), S. 556.

⁴⁷⁷ ebenda, S. 556.

4.1.2 Wirkungen im Wohnbau

Bereits in den 1970er-Jahren wurde erkannt, dass „eine fehlerhafte Lage überhaupt nicht oder nur mit unverhältnismäßig großen Kosten wieder gut zu machen“⁴⁷⁸ ist – dabei ist mit Lage sowohl die Lage im Stadtgebiet, als auch die Ausstattung im Quartier oder die Lage am Grundstück gemeint. Auch Knoflacher und Frey kommen zu dem Schluss, dass sich vermeintlich günstige Grundstücke, welche hauptsächlich mit motorisiertem Individualverkehr erreicht werden können, letztlich für die dort Wohnenden als teuer erweisen – einerseits durch die Kosten der Stellplätze an sich, andererseits durch die Wertminderung aufgrund der Schädigung von Lärm, Geruch und Abgasen vom Autoverkehr.⁴⁷⁹ Hier sei noch einmal erwähnt, dass in der Wohnbauförderung (Kapitel 2.2.3) die Grundkosten limitiert sind, was eher günstige Lagen mit den dargestellten Auswirkungen fördert, anstatt die Grundkosten standortabhängig zu gestalten und dementsprechend weniger MIV-fördernd aufzutreten.

Im geförderten Wohnbau werden neben den Wohngebäuden auch die Stellplätze gefördert (bis zu 150 Prozent der gesetzlich geforderten Anzahl). Da das Geld aus dem Fördertopf damit ebenso für Stellplätze (bis zu 50 000€ pro Tiefgaragenstellplatz) verwendet wird, geht dies zu Lasten der Anzahl an geförderten Wohnungen – und weniger Wohnungen bei gleicher Nachfrage führen wiederum zu höheren Preisen.⁴⁸⁰ Dies gilt allerdings nicht nur im geförderten Wohnbau: Generell muss durch die Stellplatzverpflichtung Geld in Garagen gesteckt werden, anstatt es in echten Wohnraum zu investieren. Die Wohnbauförderung unterstützt dies noch zusätzlich durch Fördergelder. Die Wohnungspreise erhöhen sich aufgrund des Stellplatzzwangs um bis zu 20 Prozent und mehr,⁴⁸¹ bzw. betragen die Kosten für die Stellplätze 25-33 Prozent der Mieten.⁴⁸²

Dieser Kostenunterschied zwischen Wohnungen mit Stellplätzen und Wohnungen ohne Stellplätzen wird in diesem Kapitel genauer analysiert. Hierfür werden Daten von Wohnbauprojekten mit mehr als vier Wohneinheiten in Wien verwendet, welche zwischen 2017 und 2019 fertiggestellt wurden. Es werden sowohl Miet- als auch Kaufobjekte untersucht, die Zusammenfassung erfolgt auf Bezirksebene und ob bei den Projekten

⁴⁷⁸ Conditt, Georg (1971), S. 15.

⁴⁷⁹ vgl. Knoflacher, Hermann und Frey, Harald (2013), S. 283.

⁴⁸⁰ vgl. ebenda, S. 283.

⁴⁸¹ vgl. Knoflacher, Hermann (2014), S. 62.

⁴⁸² vgl. Knoflacher, Hermann (2016), S. 82.

Stellplätze errichtet wurden oder nicht. Die Bezirke grenzen die Lage der Projekte ein, da diese den Preis stark beeinflusst, die Lage innerhalb der Bezirke kann nicht betrachtet werden. Diese Angaben zum Vorhandensein von Stellplätzen beruhen auf Informationen, welche in der Regel von Bauträgerinnen und Bauträgern, teilweise auch von Maklerinnen und Maklern oder anderen Stellen veröffentlicht wurden. Ob für die Nicht-Errichtung eine Ausgleichsabgabe gezahlt wurde oder andere Umstände wie die Nicht-Veröffentlichung vorlagen, ist in den Daten nicht ersichtlich. Hierzu kann somit keine Aussage getroffen werden. Auch wurden die Daten generalisiert, sodass bei Vorhandensein von Stellplätzen beim Projekt nicht unterschieden wird ob dem Wohnobjekt selbst ein Stellplatz zugewiesen ist. Bei der Betrachtung der Kaufverträge gibt es allerdings zwei Fälle, sofern ein Stellplatz im Zuge eines Wohnungskaufs erworben wurde: Wurden die Extrakosten für diesen beziffert, so ist er nicht im Kaufpreis der Wohnung und damit im m^2 -Preis enthalten. War der Stellplatz im Gesamtpreis inkludiert, ohne gesonderte Bepreisung, so wurde dies nicht berücksichtigt. Betrachtet wird für den möglichen Kostenunterschied der Median der m^2 -Preise. Der Median wird von Extremwerten, welche am Immobilienmarkt vorkommen, weniger stark beeinflusst als beispielsweise das arithmetische Mittel.

Die Preisunterschiede werden für alle Bezirke mit Ausnahme des 1. Bezirks untersucht. Dieser wird ausgeklammert, da er am Wohnungsmarkt eine Sonderstellung einnimmt (höhere Preise, andere Nachfrage(-gruppen), Luxuswohnbau).

Die Betrachtung der Kaufpreise laut Kaufverträgen (Abbildung 65) zeigt, dass in einigen Bezirken der durchschnittliche Kaufpreis pro m^2 (Median) für Wohnungen, bei welchen im Zuge des Wohnbauprojekts Stellplätze errichtet wurden, höher ist (Bezirke 3, 5, 16, 18, 19, 20, 23). Dies ist allerdings nicht in allen so: In einigen Bezirken ist der Preis sehr ähnlich (Bezirke 2, 9, 11, 14, 15, 17, 22), in ein paar Bezirken zeigt sich sogar ein höherer Preis für jene Wohnungen, bei denen keine Stellplätze errichtet wurden (Bezirke 10, 12, 21). In einigen Bezirken ist jedoch die Fallzahl gering (Bezirke 4, 6, 13) und für den 7. und 8. Bezirk gibt es keine Vergleichswerte.

Für die Analyse der Kaufpreise liegen neben den Kaufverträgen auch Angebotspreise vor (Abbildung 66), welche wie das Vorhandensein von Stellplätzen auf veröffentlichten Informationen von den Bauträgerinnen und Bauträgern, teilweise auch von Maklerinnen und Maklern oder anderen Stellen beruht. Bei diesem Datenbestand liegen neben den Bezirken 4, 6, 7, 8 und 13 auch im 5. Bezirk wenige (bzw. gar keine) Objekte vor, weshalb

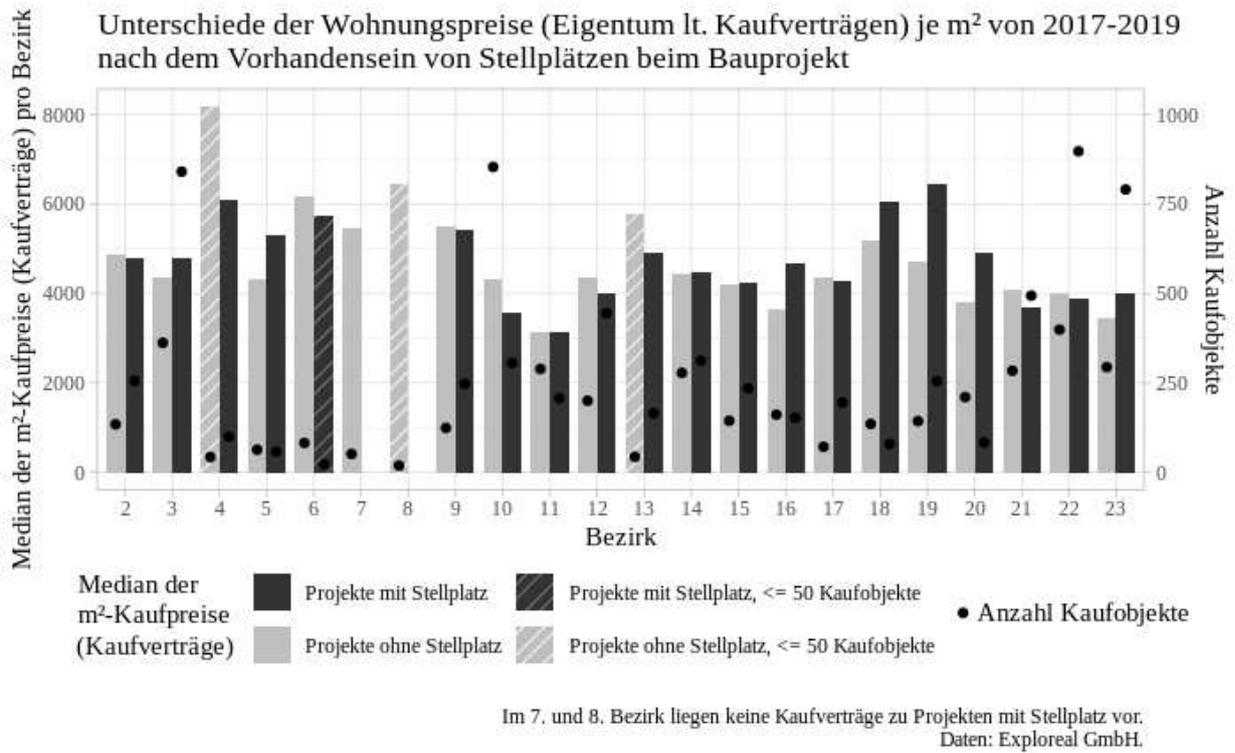


Abbildung 65: Unterschiede der Wohnungspreise (Eigentum laut Kaufverträgen) je m² von 2017-2019.
 Quelle: Eigene Darstellung.

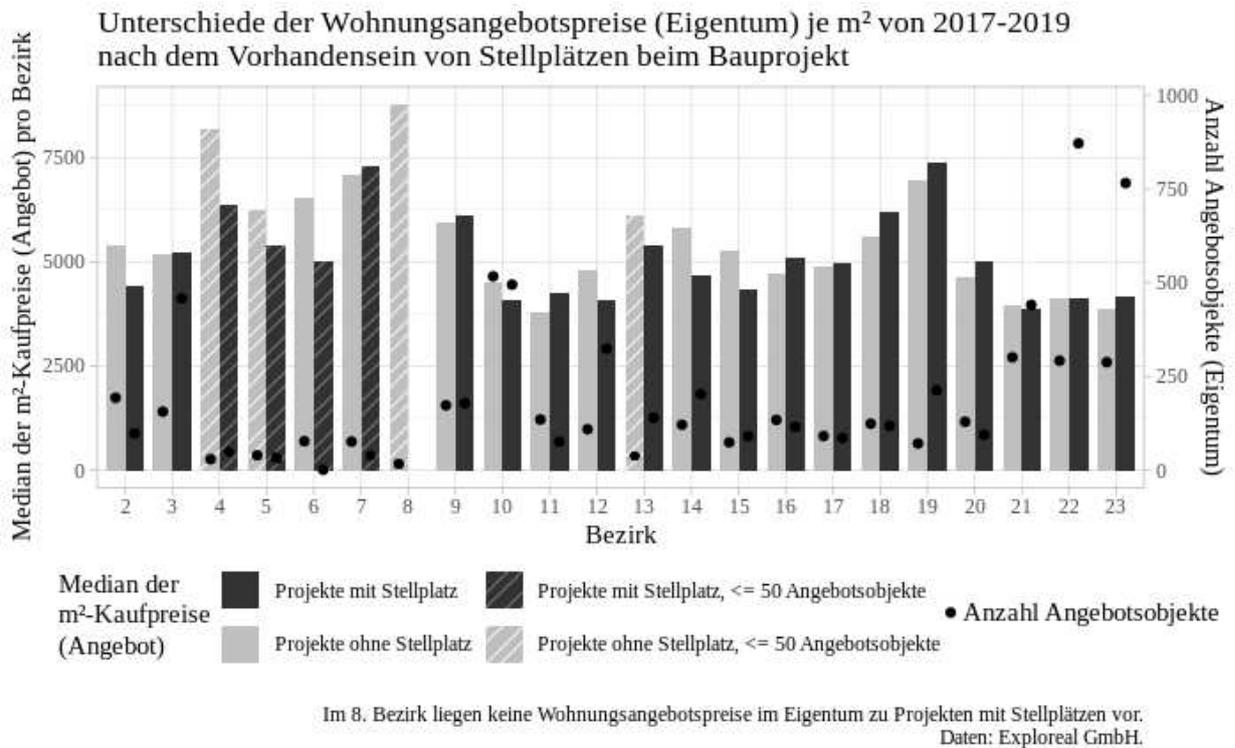
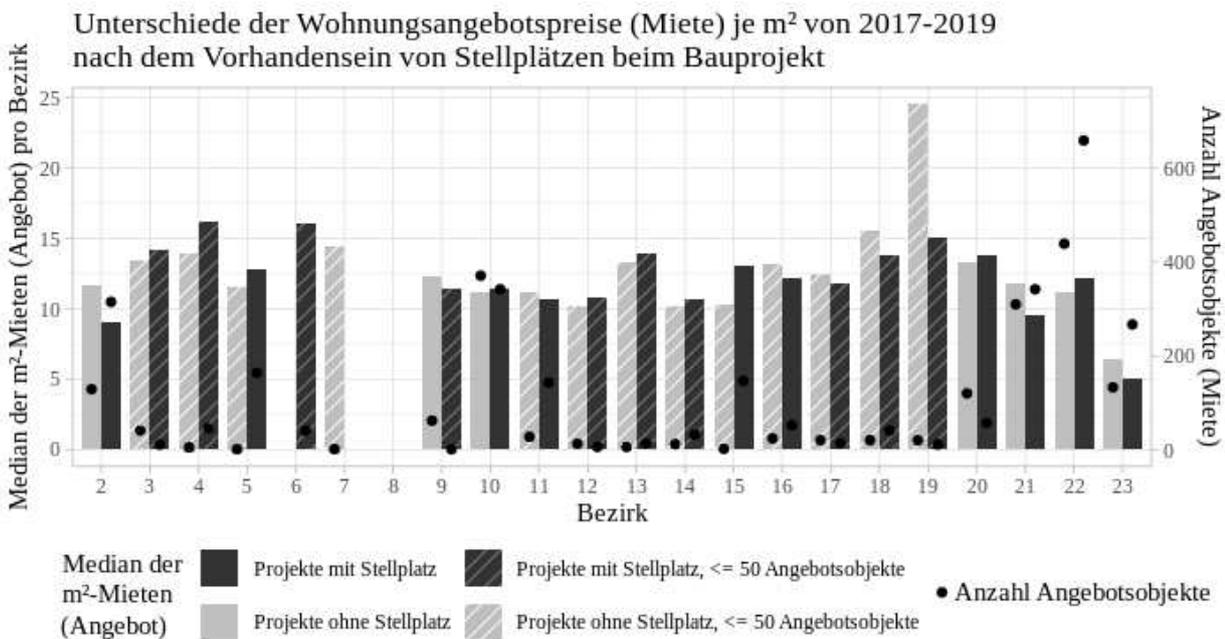


Abbildung 66: Unterschiede der Wohnungsangebotspreise (Eigentum) je m² von 2017-2019.
 Quelle: Eigene Darstellung.

diese als eher nicht repräsentativ zu erachten sind. Höhere Preise für Wohnungen mit Stellplatzerrichtung beim Wohnprojekt gibt es in diesem Datensatz bei Betrachtung der Angebotsobjekte im Eigentum in den Bezirken 9, 11, 16 bis 20 und 23, wobei die Unterschiede überwiegend marginal sind. Wohnungen ohne Stellplatzrealisierung beim Wohnprojekt sind im 2., 10., 12., 14.-15. und 21. Bezirk im Schnitt teurer je m², diese wiesen beim m²-Preis laut Kaufverträgen teils ebenso hohe, teils auch kaum unterschiedliche Werte zu den Wohnungen mit Stellplatzerrichtung auf.

Zusätzlich zu den Kaufpreisen werden auch die Mietpreise (Abbildung 67) analysiert. Hierfür ist die Datenverfügbarkeit allerdings noch niedriger, was geringe Aussagekraft in vielen Bezirken bedeutet. Sie werden der Vollständigkeit halber angeführt. Die Mietpreise beziehen sich wie die soeben genannten Kaufpreise auf die Angebotsobjekte. Im 2., 10. sowie 20.-23. Bezirk befinden sich ausreichend Angebotsobjekte. Hierbei zeigt sich wie bei den Angebotsobjekten im Eigentum, dass im 2. Bezirk Wohnen ohne Stellplatz hochpreisiger ist. Dies trifft für die Miete auch im 21. und 23. Bezirk zu. Im 20. und 22. Bezirk sind Wohnungen, bei welchen Stellplätze errichtet werden hingegen teurer.

Werden die Ergebnisse der durchschnittlichen m²-Preise laut Kaufverträgen, angebotenen Eigentumswohnungen und angebotenen Mietwohnungen miteinander



Im 6. Bezirk liegen keine Mieten zu Projekten ohne Stellplätzen, im 7. Bezirk zu Projekten mit Stellplätzen, im 8. Bezirk weder zu Projekten mit noch ohne Stellplätze vor.
 Daten: Exploreal GmbH.

Abbildung 67: Unterschiede der Wohnungsangebotspreise (Miete) je m² von 2017-2019.
 Quelle: Eigene Darstellung.

verglichen, so lässt sich mit den vorhandenen Daten kein Ergebnis ableiten, da diese zu sehr schwanken. Ein paar Bezirke weisen allerdings in allen drei Kategorien ähnliche Ergebnisse auf:

- Bezirke 20, 22, (3, 16, 18, 19 bei Betrachtung der Kaufpreise, bei den Mietpreisen liegen zu wenige Angebotsobjekte vor): Wohnungen, bei welchen Stellplätzen errichtet werden, sind im Bezirk teurer als jene ohne Stellplätze.
- Bezirke 2, 21, (10 und 12 bei Betrachtung der Kaufpreise, bei den Mietpreisen liegen zu wenige Angebotsobjekte bzw. kaum Unterschied vor): Wohnungen, bei welchen Stellplätzen errichtet werden, sind im Bezirk günstiger als jene ohne Stellplätze.

Es sind somit zwar mehr Bezirke, welche für günstigeren Wohnraum bei Nicht-Vorhandensein von Stellplätzen sprechen, allerdings gibt es auch einige Bezirke welche dies widerlegen. Alle anderen Bezirke weisen in den drei Kategorien keine Gemeinsamkeiten auf, beispielsweise deuten die Mietpreise im 23. Bezirk auf günstigeren Wohnraum ohne Pkw-Stellplätze hin, während die Kaufpreise gegenteiliges besagen. Mit den vorhandenen Daten konnte somit nicht belegt werden, dass der Wohnraum bei Vorhandensein von Stellplätzen teurer ist, als jener ohne. Eine mögliche Begründung für den nicht-sichtbaren Zusammenhang ist das Vorhandensein anderer den Preis beeinflussenden Faktoren wie die innere Lage, die Ausstattung, das Image oder das Wohnumfeld, welche aufgrund der vorhandenen Daten nicht betrachtet werden konnten. Eine weitere Möglichkeit ist, dass bei einigen Projekten Stellplätze errichtet wurden, diese Information aber nicht verfügbar gemacht wurde – was die Wohnungen fälschlicherweise in die Kategorie ohne Stellplätze bringt.

4.1.3 Einflüsse: Trends in der Mobilität

Die Voraussetzung für die Notwendigkeit von Stellplätzen ist das Vorhandensein von diesbezüglichen Fahrzeugen.

Im Jahr 2015 wurde von der Stadt Wien eine Studie in Auftrag gegeben, welche den Rückgang der Autonutzung in der Wiener Bevölkerung, besonders bei den unter 35-jährigen Personen, untersuchte, und sich speziell damit beschäftigte, ob es sich dabei um einen Wertewandel weg vom Auto, hin zum öffentlichen Verkehr handelte. Dieser Wertewandel konnte nicht bestätigt werden:

„Das Autos [sic] bleibt in der Wertewelt vieler WienerInnen und Wiener weiterhin wichtig, ein deutlicher Wertewandel in der Wiener Bevölkerung kann nicht nachgewiesen werden. Das Image des Autos als praktisches, flexibles und individuelles Verkehrsmittel ist weiterhin stark, unabhängig von Verkehrsverhalten und Alter. Für AutofahrerInnen ist es ein wichtiger Teil ihres Lebensstils und seine Nutzung für berufliche oder private Wege oftmals alltägliche Routine. Für junge Autoaffine ist das Auto aber noch etwas weniger stark in den Alltag integriert als für ältere.“⁴⁸³

Die verringerte Autonutzung hat vermutlich eher demografische und ökonomische Gründe (Zuzug von den unter 35-Jährigen, welche eher weniger bereits ein Auto besitzen, Leistbarkeit des Fahrzeugs). Gleichzeitig ist die Gruppe der unter 35-Jährigen eine wichtige Zielgruppe für die Beeinflussung der zukünftigen Verkehrssituation, da diese wie erwähnt noch kein Auto besitzen, jedoch der Wunsch groß ist – deshalb sollen für diese Gruppe der Verzicht aufs Auto und die Nutzung des öffentlichen Verkehrs erleichtert werden. Generell sollen Car-Sharing, öffentlicher Verkehr und Barrierefreiheit ausgebaut werden.⁴⁸⁴

Auch wenn in Wien der Wertewandel weg vom Auto, hin zum ÖV nicht bestätigt werden konnte, so gehen europäische Studien davon aus, dass in den jüngeren Generationen der Anschluss an soziale Netzwerke den Traum vom Autobesitz älterer Generationen ersetzt hat.⁴⁸⁵

Weitere europäische Trends sind Veränderungen bei der Arbeit (Telearbeit und Teilzeitbeschäftigung), welche zu weniger Arbeitswegen führen (wobei eine Verlagerung der Wege auf andere Zwecke möglich ist), oder neue Modelle, welche den Fahrzeugbesitz in Frage stellen, allen voran Car-Sharing und Ride-Sharing.⁴⁸⁶ Denn eine Nutzung von 10-30

⁴⁸³ Ringler, Paul und Hoser, Bernhard (2016), S. 7.

⁴⁸⁴ vgl. Ringler, Paul und Hoser, Bernhard (2016), S. 5–8.

⁴⁸⁵ vgl. L'Hostis, Alain u.a. (2019), S. 38, 43.

⁴⁸⁶ vgl. ebenda, S. 35,37, 41.

Personen pro Fahrzeug reduziert den Verkehr und der öffentliche Raum kann wieder Lebensraum ohne Autos werden.⁴⁸⁷ Michael Ortgiese, Professor für Verkehrswesen an der Fachhochschule Potsdam, meint ebenso, dass neue Mobilitätsformen die Abhängigkeit vom Auto reduzieren können. Als solche werden von ihm Bike- und Car-Sharing, auch integriert mit dem öffentlichen Personennahverkehr als Mobility as a Service, sowie automatisierte Fahrzeuge des Individual- und öffentlichen Verkehrs genannt,⁴⁸⁸ wobei bei letzteren auch die negativen Effekte, wie geringer Besetzungsgrad und potenzielle Leerfahrten berücksichtigt werden müssen.⁴⁸⁹ Allerdings ist „trotz des zu beobachtenden Booms beim Car-Sharing in Großstädten [...] unklar, ob Sharing-Modelle in der nächsten Dekade flächendeckend wirklich eine quantitative Relevanz erreichen und ob dies den ÖPNV stützt oder eher kannibalisiert.“⁴⁹⁰

Das erwähnte Mobility as a Service (abgekürzt MaaS) versteht sich als Dienstleistung, welche verschiedene Mobilitätsangebote (öffentlicher Verkehr, Sharing-Anbieter (Car-Sharing, Ride-Sharing, Bike-Sharing), teilweise auch Taxis/Ride-Hailing (private Taxi-Services wie Uber oder Lyft)) im one-stop-shop-Prinzip inklusive Bezahlung anbietet.⁴⁹¹ Aufgrund der Flexibilität und Kostenstruktur kann die Kombination der Mobilitätsangebote als Alternative zum privaten Fahrzeugbesitz gesehen werden.⁴⁹² Obwohl sich Mobility as a Service nicht als Konkurrenz zum öffentlichen Verkehr versteht, besteht die Möglichkeit, dass durch das verbesserte Angebot anderer Services der öffentliche Verkehr auf diese Mobilitätsangebote verlagert wird.⁴⁹³ Eine US-Studie untersuchte den Zusammenhang zwischen Ride-Hailing und öffentlichen Verkehr:⁴⁹⁴ Als ein einziger Ride-Hailing-Service angeboten wurde, vermehrten sich die Fahrten im öffentlichen Verkehr, was auf die bessere Überbrückung der letzten Meile oder von Tagesrandzeiten durch den Service zurückzuführen ist und Ride-Hailing somit als Ergänzung zum ÖV verwendet wird. Mit dem Aufkommen eines weiteren Ride-Hailing-Services wurde der Anstieg der Fahrten

⁴⁸⁷ vgl. Knoflacher, Hermann (2012).

⁴⁸⁸ vgl. Ortgiese, Michael u.a. (2018), S. 308–311.

⁴⁸⁹ vgl. ebenda, S. 310.

⁴⁹⁰ Eisenkopf, Alexander in: Ebenda, S. 323.

⁴⁹¹ vgl. Lund, Emma u.a. (2017), S. 9; vgl. Kostiaainen, Juho und Tuominen, Anu (2019), S. 240.

⁴⁹² vgl. Kostiaainen, Juho und Tuominen, Anu (2019), S. 241–242; vgl. UITP (2011), S. 5; vgl. Lund, Emma u.a. (2017), S. 9; vgl. Holmberg, Per-Erik u.a. (2016), S. 8.

⁴⁹³ vgl. Kostiaainen, Juho und Tuominen, Anu (2019), S. 249; vgl. Holmberg, Per-Erik u.a. (2016), S. 8; vgl. Rayle, Lisa u.a. (2016), S. 176.

⁴⁹⁴ vgl. Sadowsky, Nicole und Nelson, Erik (2017), S. 10.

im öffentlichen Verkehr reduziert, was vermuten lässt, dass die Preise des Ride-Hailings aufgrund der Konkurrenz gesunken sind und der Service damit als Alternative zum öffentlichen Verkehr dient.

In Wien existiert diesbezüglich die sogenannte WienMobil-App, welche ÖV, Sharing-Systeme und Taxis (sowie bei der Routenplanung auch das Fahrrad, das Gehen oder den Pkw) kombiniert, und damit nahe an Mobility as a Service liegt – das one-stop-shop-Prinzip wird jedoch etwas eingeschränkt erfüllt: Die Bezahlung erfolgt einheitlich über die App, allerdings muss beispielsweise für Car-Sharing ein separates Benutzerkonto beim jeweiligen Unternehmen vorhanden sein.⁴⁹⁵

Ortgiese erwähnt zur möglichen Autoreduktion neben Sharing-Konzepten und Mobility as a Service auch automatisiertes Fahren. Aufgrund dessen, dass Fahrzeuge keine menschliche Steuerung mehr benötigen, können diese im Fall der privaten Nutzung selbst geeignete Stellen zum Parken aufsuchen, oder im Fall der gemeinsamen Nutzung die nächste Person abholen, was die Zahl und die Örtlichkeit der notwendigen Stellplätze beeinflusst.⁴⁹⁶ Bei letzterer Form ist noch zwischen on-demand-Services (ähnlich zu Taxis) und pooled-mobility-Fleets (ähnlich zum öffentlichen Verkehr) zu unterscheiden.⁴⁹⁷ Wie schon bei Mobility as a Service ist auch hier fraglich, ob das Angebot des automatisierten Fahrens mit einer Umverteilung der Wege vom Umweltverbund einhergeht.⁴⁹⁸ Dies würde einen Anstieg der Personenkilometer mit sich bringen, beispielsweise aufgrund von längeren Wegen, da die Zeit produktiv verwendet werden kann, oder den bereits erwähnten Leerfahrten, unter anderem um Parkmöglichkeiten zu finden oder Parkgebühren durch Fahren gänzlich zu vermeiden.⁴⁹⁹ Dies hat wiederum Auswirkungen auf die Strukturen einer Stadt: Zersiedelung (aufgrund längerer aber produktiv verwendbarer Wege) oder Verdichtung (aufgrund dessen, dass das Auto zum Parkplatz am Stadtrand geschickt werden kann), auf alle Fälle mehr motorisierter Verkehr bzw. Stau werden gefördert.⁵⁰⁰

⁴⁹⁵ WIENER LINIEN GmbH & Co KG (2020); WIENER LINIEN GmbH & Co KG (2017).

⁴⁹⁶ vgl. Hoadley, Suzanne (2018), S. 5; vgl. Meyer, Gereon und Beiker, Sven (Hrsg.) (2019), S. 247.

⁴⁹⁷ vgl. Zmud, Johanna u.a. (2019), S. 60–61.

⁴⁹⁸ vgl. Hoadley, Suzanne (2018), S. 4; vgl. Riggs, William u.a. (2019), S. 223; vgl. Ortgiese, Michael u.a. (2018), S. 323.

⁴⁹⁹ vgl. Hoadley, Suzanne (2018), S. 4, 6; vgl. Riggs, William u.a. (2019), S. 223.

⁵⁰⁰ vgl. Zmud, Johanna u.a. (2019), S. 56–57; vgl. Riggs, William u.a. (2019), S. 223; vgl. Hoadley, Suzanne (2018), S. 4.

Allerdings ist auch eine Reduktion der Pkws möglich, wie schon bei MaaS, wenn es als Ergänzung zum *high capacity transport*, also U-Bahn, Straßenbahn und Zug entwickelt bzw. für die erste/letzte Meile verwendet wird.⁵⁰¹ Hierbei kann der urbane Raum an Attraktivität gewinnen, zum einen, da Stellplatzflächen einer neuen Nutzung zugeführt werden, wodurch die Wohnungspreise sinken.⁵⁰² Zum anderen können dort die Vorteile der Mobility-on-Demand-Services genutzt werden, die Notwendigkeit eines eigenen Autos mit den damit verbundenen zeitlichen und monetären Ressourcen entfällt.⁵⁰³

Wann automatisierte Fahrzeuge (abseits von Pilotprojekten) auf die Straße kommen, ist schwierig vorherzusagen, mit Vollautomatisierung ist erst in einigen Jahrzehnten zu rechnen.⁵⁰⁴ First/Last-Mile-Lösungen sind bisher näher am Markt, da sich diese auf ein bestimmtes Gebiet begrenzen, was die Implementierung erleichtert.⁵⁰⁵

Die genannten Möglichkeiten brachten einen Einblick in die Verwendung und Auswirkungen von automatisierten Fahren. Diese sind allerdings nicht nur von der Technik abhängig, auch die Politik kann durch Gesetze und Rahmenbedingungen die Entwicklung lenken (beispielsweise ist der Preis von automatisiertem Ride-Hailing relevant für die Nutzung⁵⁰⁶ oder Leerfahrten können limitiert werden⁵⁰⁷), weshalb eine bereits heutige Auseinandersetzung essentiell für die Erlangung der Vorteile des automatisierten Fahrens, und damit einer nachhaltigen Stadtentwicklung, ist.⁵⁰⁸ Bieten automatisierte geteilte Fahrzeuge eine Alternative zum eigenen Pkw, so verringert sich die Notwendigkeit von Stellplätzen.

Die bisher genannten Trends zeigen Möglichkeiten, wie sich der Besitz von motorisierten Fahrzeugen verringern kann. Zusätzlich wird in dieser Arbeit auch der ‚Trend‘ Universal Design (oft auch als Design for all bezeichnet) angeführt: Universal Design schafft laut Architekt Ronald Mace Produkte und Umgebungen, welche von allen Personen ohne

⁵⁰¹ vgl. Hoadley, Suzanne (2018), S. 4; vgl. Riggs, William u.a. (2019), S. 223.

⁵⁰² Zmud, Johanna u.a. (2019), S. 57–58.

⁵⁰³ vgl. ebenda, S. 57.

⁵⁰⁴ vgl. ebenda, S. 66; vgl. Hoadley, Suzanne (2018), S. 13.

⁵⁰⁵ vgl. Hoadley, Suzanne (2018), S. 11.

⁵⁰⁶ vgl. ebenda, S. 5.

⁵⁰⁷ vgl. Zmud, Johanna u.a. (2019), S. 58.

⁵⁰⁸ vgl. Hoadley, Suzanne (2018), S. 5, 14; vgl. Riggs, William u.a. (2019), S. 230; vgl. Meyer, Gereon und Beiker, Sven (Hrsg.) (2019), S. 248.

Anpassung oder spezielles Design genutzt werden können.⁵⁰⁹ In Bezug auf Mobilität beschreibt es Jørgen Aarhaug vom Institute of Transport Economics in Norwegen wie folgt:

„The concept of universal design (UD), when used in the context of transport, is a way of thinking about these issues mostly as an alternative and complement to ‘accessibility’. Here, the difference can be interpreted as accessibility with a focus on solutions created for individuals with impairments, while universal design is a focus on providing a solution by which impairments become irrelevant; in other words, that the main solution is usable by as many people as possible.“⁵¹⁰

Die oben genannten Trends von Mobility as a Service oder automatisierten Sharing-Fahrzeugen tragen zu mehr Universal Design im Transportsektor bei.⁵¹¹ Die Nutzung von Pkws hingegen ist exklusiv und nicht geteilt, was einige Bevölkerungsteile ausschließt und somit nicht als Universal Design bezeichnet werden kann.⁵¹² Dass Pkws sozial selektiv sind wurde schon in den 1980ern im Stadtentwicklungsplan hervorgehoben: „Nur ein Teil der Bevölkerung hat guten Zugang zum Autoverkehr (man denke an Jugendliche, alte Menschen, Hausfrauen, einkommensschwache Gruppen)“⁵¹³. Der Pkw als Fahrzeug sollte deshalb nicht (in Form von Stellplätzen) gefördert bzw. vorgeschrieben werden.

⁵⁰⁹ Mace, Ronald (1997), zitiert nach Aarhaug, Jørgen (2019), S. 76.

⁵¹⁰ Aarhaug, Jørgen (2019), S. 75–76.

⁵¹¹ vgl. ebenda, S. 84.

⁵¹² vgl. ebenda, S. 78.

⁵¹³ Magistrat der Stadt Wien, Geschäftsgruppe Stadtentwicklung und Stadterneuerung (Hrsg.) (1985), S. 13.

4.2 Stellplatzerrichtung im Wohnbau

Das vorherige Kapitel beschäftigte sich mit den Wirkungen der Stellplatzverpflichtung. Als Ergänzung zu diesen wissenschaftlichen Erkenntnissen wird in diesem Kapitel die praktische Anwendung der Stellplatzverpflichtung in Wien untersucht, welche in der Raumplanung bisher wenig bis gar nicht erforscht ist.

Hierfür werden einerseits aktuelle Bauvorhaben quantitativ analysiert um eine Übersicht über die Stellplätze im Wohnbau zu schaffen. Es wird beschrieben, wie viele Projekte mit und ohne Stellplätze errichtet, und wie viele Stellplätze im Vergleich zu Wohnungen im Wohnbau gebaut, sowie welche Kosten dafür verlangt werden.

Außerdem wird der Umgang von Bauträgerinnen und Bauträgern mit der Stellplatzverpflichtung untersucht, wobei auch die Auswirkungen, wie der Leerstand von Garagen, betrachtet werden. Dazu wurden qualitative Interviews mit Personen aus der Branche durchgeführt.

4.2.1 Rolle von Stellplätzen bei aktuellen Wohnbauprojekten

Es werden wie schon in Kapitel 4.1.2 Bauvorhaben im Wohnbau mit in der Regel mehr als 4 Wohneinheiten (Wohnungen, Doppelhaushälften, Reihenhäuser und Einfamilienhäuser – nachfolgend als Wohnungen bezeichnet), welche zwischen 2017 und 2019 fertiggestellt wurden, herangezogen und im Bezug auf das Vorhandensein von Stellplätzen analysiert. Ebenso werden die Zahlen der Stellplätze jenen der Wohnungen gegenübergestellt.

Anzahl der Projekte mit und ohne Stellplätze

Insgesamt liegen Daten von über 700 Wohnprojekten vor, bei welchen mehr als 33 000 Wohnungen und ungefähr 13 000 Stellplätze errichtet wurden. Von den über 700 Projekten sind etwa 48 Prozent mit Stellplätzen und 52 Prozent ohne realisiert worden. Projekte mit Stellplätzen befinden sich eher in den Bezirken 10, 21 und 22, in den Bezirken innerhalb des Gürtels befinden sich kaum solche Projekte (Abbildung 68). Projekte ohne Stellplätze werden hingegen auch im innerstädtischen Bereich realisiert, überwiegend im 2., 3. und 9. Bezirk. Aufgrund der verfügbaren Flächen werden im 10., 21. und 22. Bezirk nicht nur viele Projekte mit Stellplätzen sondern auch ohne errichtet. Der 14. und 16. Bezirk zeigen ein höheres Angebot an Projekten ohne Stellplätzen während dies im 19. und 23. Bezirk umgekehrt ist.

Anzahl der Wohnprojekte mit bzw. ohne Stellplätze je Bezirk

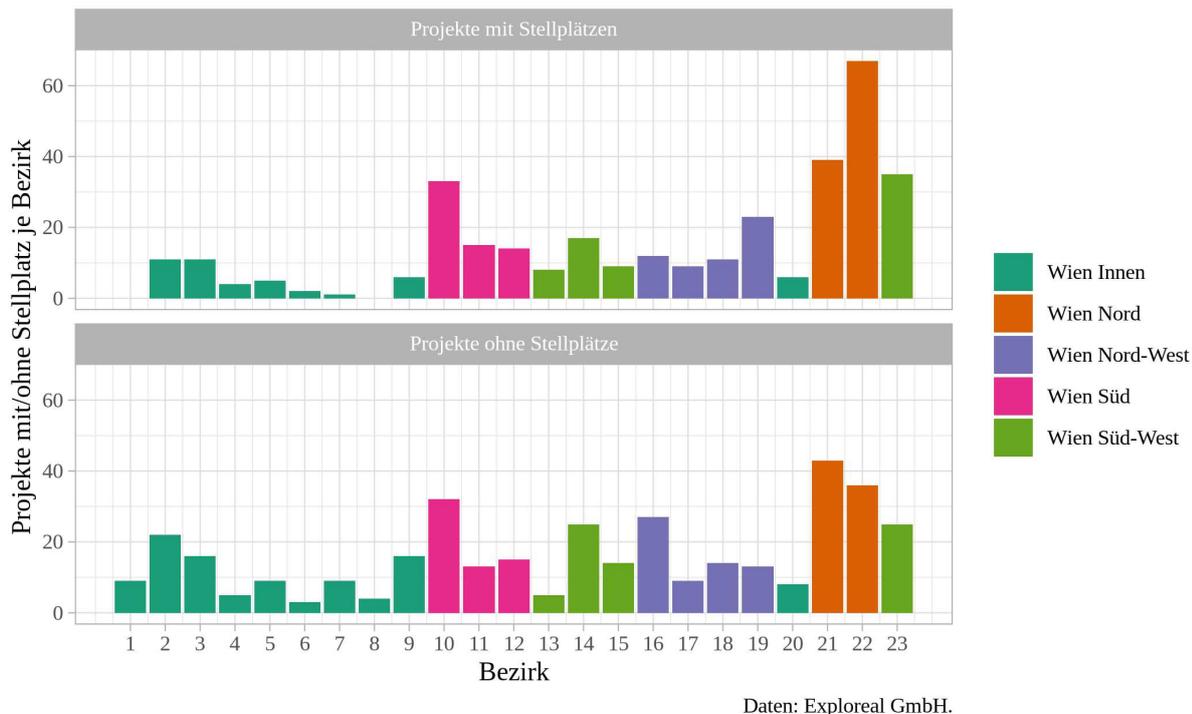
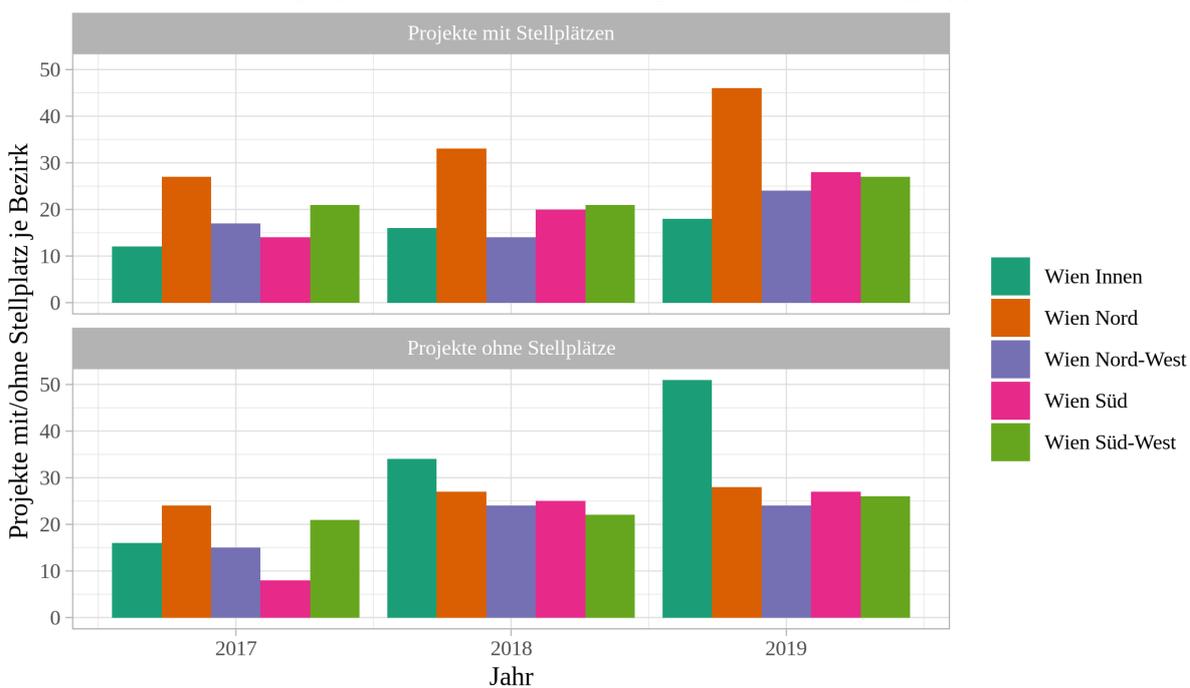


Abbildung 68: Anzahl der Wohnprojekte mit bzw. ohne Stellplätze je Bezirk 2017-2019.
 Quelle: Eigene Darstellung.

Die Betrachtung der Bezirksgruppen (Abbildung 69) zeigt sowohl die Summe der Projekte als auch die Entwicklung dieser über die Jahre 2017-2019. In allen Bezirksgruppen wurden 2019 mehr Projekte fertiggestellt als 2017, wobei dies in geringem Maße auch an der Vollständigkeit der Daten liegt. Der Zuwachs in der Bezirksgruppe Wien Innen bei den Projekten ohne Stellplätze oder in der Bezirksgruppe Wien Nord bei Projekten mit Stellplätzen ist allerdings unverkennbar. Diese zwei Bezirksgruppen weisen auch einen deutlichen Überhang an Projekten mit bzw. ohne Stellplätze auf, was bei den Bezirksgruppen Wien Nord-West, Wien Süd und Wien Süd-West nicht der Fall ist. In der Bezirksgruppe Wien Nord-West gleichen sich die konträren Bezirke 16 und 19 aus, in der Bezirksgruppe Wien Süd-West sind es vermutlich die Bezirke 14 und 23.

Im Kapitel 2.2.3 wurde bereits die Wohnbauförderung erläutert. Nun wird auch untersucht, ob im geförderten Wohnbau Unterschiede zur Häufigkeit von Projekten mit bzw. ohne Stellplatz im Gegensatz zum nicht geförderten Wohnbau vorliegen. Geförderter Wohnbau wird im vorhandenen Datensatz über die Projekte definiert. Wird im Zuge eines Projektes eine geförderte Wohnung realisiert, so ist das Projekt gefördert und alle Objekte, egal ob gefördert oder freifinanziert, werden als gefördert bewertet (wobei Mischformen

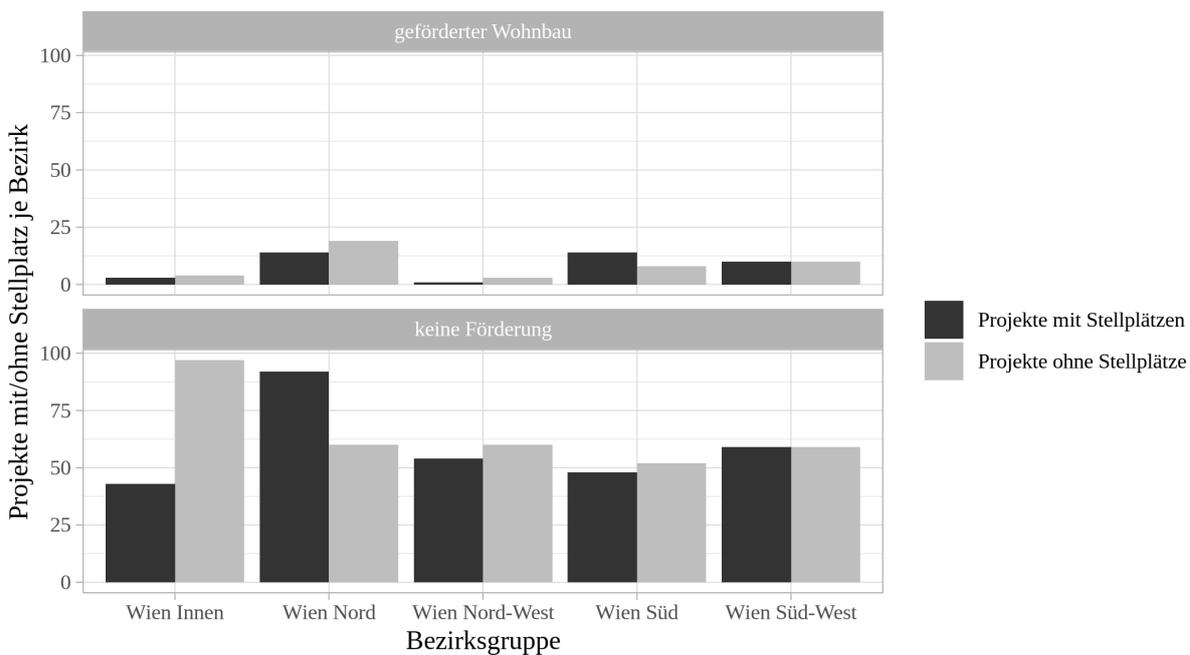
Anzahl der Wohnprojekte mit bzw. ohne Stellplätze nach Bezirksgruppe und Jahr



Daten: Exploreal GmbH.

Abbildung 69: Anzahl der Wohnprojekte mit bzw. ohne Stellplätze nach Bezirksgruppe und Jahr. Quelle: Eigene Darstellung.

Anzahl der Wohnprojekte im geförderten oder nicht geförderten Wohnbau mit bzw. ohne Stellplätze je Bezirksgruppe



Daten: Exploreal GmbH.

Abbildung 70: Anzahl der Wohnprojekte im geförderten oder nicht geförderten Wohnbau mit bzw. ohne Stellplätze je Bezirksgruppe 2017-2019. Quelle: Eigene Darstellung.

nicht die Regel sind). Es gelten damit 12 Prozent der Projekte als gefördert und 88 Prozent als nicht gefördert. Projekte im geförderten Wohnbau befinden sich vor allem in den Bezirksgruppen Wien Nord und Wien Süd (Abbildung 70). Diese zeigen allerdings bei Unterscheidung nach Projekten mit oder ohne Stellplätze eine andere Aufteilung: In Wien Nord werden mehr Projekte ohne Stellplätze als mit Stellplätzen im geförderten Wohnbau errichtet, in Wien Süd sind es weniger. Wird für die Bezirksgruppe Wien Nord der geförderte Wohnbau mit jenem ohne Förderung verglichen, so zeigt sich hier ein konträres Bild, denn ohne Förderung werden mehr Projekte mit Stellplätzen errichtet. In Wien Innen ist wie in der bisherigen Analyse ein Überhang an Projekten ohne Stellplätze erkennbar, wobei es kaum geförderte Projekte gibt.

Verhältnis zwischen Stellplätzen und Wohnungen

In Bezug auf die Stellplatzverpflichtung ist nicht nur interessant, wie viele Projekte Stellplätze aufweisen, sondern auch wie viele Stellplätze je Wohnung errichtet werden. Für die Berechnungen wurden einerseits alle Wohnungen und andererseits nur jene Wohnungen der Projekte mit Stellplatz herangezogen. Voraussetzung war das Vorhanden sein von Stellplatz- und Wohnungszahlen, wodurch ein paar Projekte, aus der vorangegangenen Projektanalyse nicht in die Berechnung mit einfließen. Es verbleiben rund 660 Projekte, wovon ca. 300 Stellplätze aufweisen. Der Wert Stellplätze pro Wohnung ergibt sich für die Bezirke, Bezirksgruppen oder Stadtebene aus dem arithmetischen Mittel der jeweiligen Projektwerte, da ansonsten besonders große Projekte (Projekte mit überdurchschnittlich vielen Wohnungen oder Stellplätzen) das Verhältnis dominieren würden.

Für Wien ergibt sich bei Betrachtung der Projekte mit Stellplatz ein durchschnittlicher Wert von 0,78 Stellplätzen pro Wohnung, werden auch Wohnprojekte ohne Stellplätze miteinbezogen so sinkt dieser auf 0,36. Eine etwas komplexere Analyse zeigt Abbildung 71, in welcher die Stellplatzzahlen den jeweiligen Wohnungszahlen je Projekt gegenübergestellt werden. Hierbei ergibt sich ein Wert von 0,66 Stellplätzen pro Wohnung, bzw. 2 Stellplätzen je 3 Wohnungen, was jenem der Garagenordnung 1975 entspricht. Auf die m^2 umgelegt wurde allerdings bereits gezeigt, dass dies sehr ähnlich zur heutigen Verpflichtung ist (Kapitel 2.2.2). In der Abbildung sind auch die Schwankungen dieses Werts ersichtlich, es gibt viele Projekte mit 0,5-1 Stellplatz pro Wohnung. Als Ausreißer werden die Projekte mit 4-5 Stellplätzen pro Wohnung erachtet. Diese sind in Wien Nord und Wien Nord-West

Projekte mit Stellplätzen:
Zusammenhang zwischen Stellplatz- und Wohnungszahlen nach Bezirksgruppen

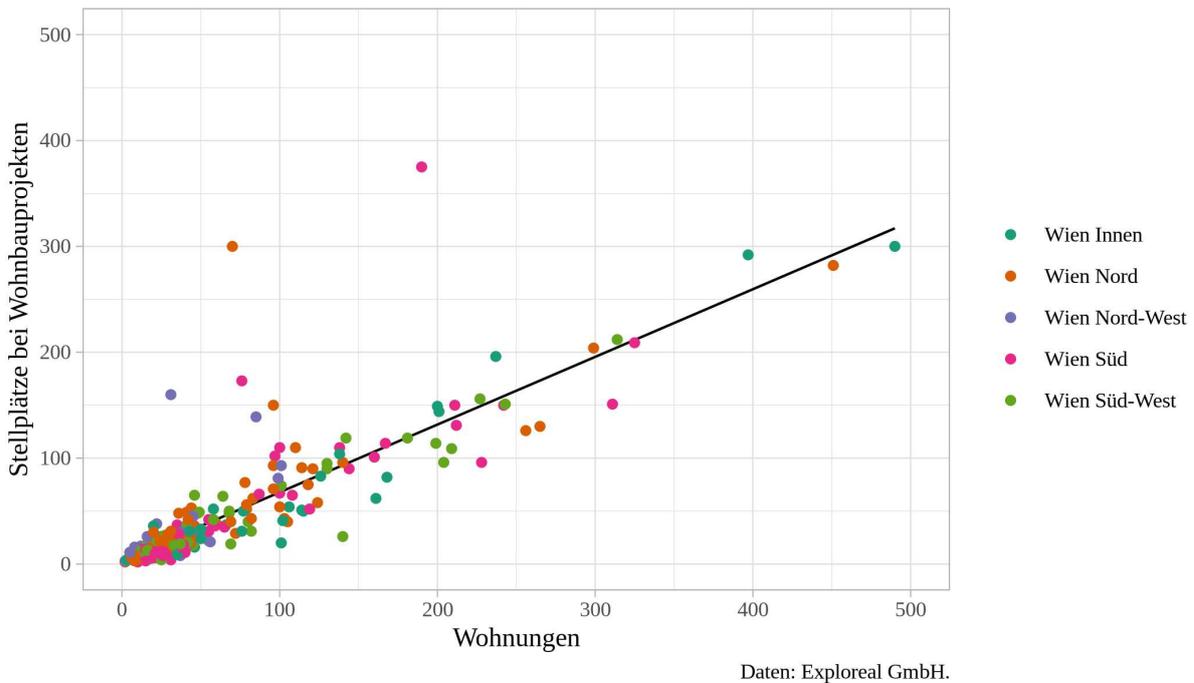


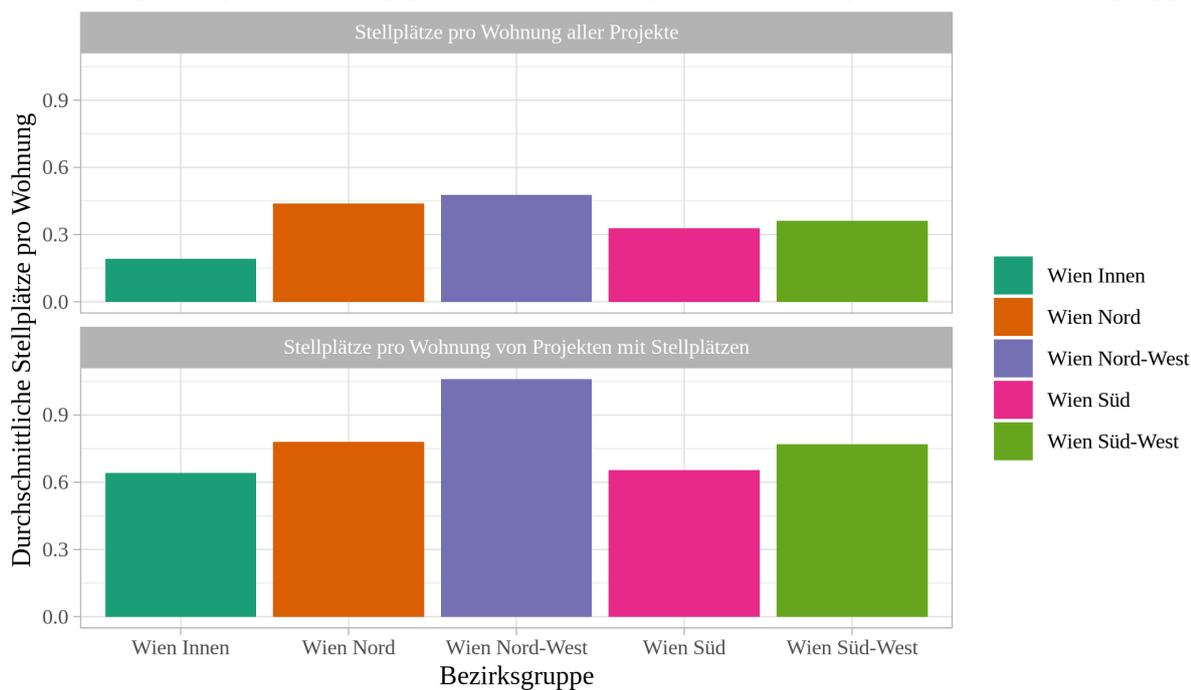
Abbildung 71: Projekte mit Stellplätzen: Zusammenhang zwischen Wohnungen und Stellplätzen je Projekt nach Bezirksgruppe. Quelle: Eigene Darstellung.

vorhanden und auf ein Projekt in der Seestadt mit Sammelgaragen für die umgebenden Bauten und ein Projekt mit Supermarkt und damit Stellplätzen für die Kundschaft zurückzuführen. In der Abbildung ersichtlich ist ebenso ein Projekt in Wien Süd, welches über sehr viele Stellplätze je Wohnung verfügt. Hier ist ebenfalls ein Supermarkt vorhanden.

Da die Verpflichtung seit 2014 1 Stellplatz je 100 m^2 Wohnnutzfläche veranschlagt, bedeutet dies unter der Annahme, dass die Projekte mit Stellplatz die volle Verpflichtung erfüllen, dass die Wohnungen bei den jeweiligen Projekten zwischen 50 und 100 m^2 Wohnnutzfläche aufweisen, was ein plausibler Wert ist.

Werden die Stellplätze pro Wohnung auf Bezirksgruppenebene aggregiert (Abbildung 72), so ergeben sich deutliche Unterschiede. Zum einen natürlich je nachdem, ob alle Wohnprojekte, oder nur jene mit Stellplatz betrachtet werden. Zum anderen innerhalb Wiens: Die meisten Stellplätze pro Wohnung werden in der Bezirksgruppe Nord-West errichtet. Dies ist ein wenig überraschend, da die Zahl der Pkw pro bewohnter Wohnung in dieser Gruppe sinkt und auch die Absolutzahlen der Kfz und Pkw in dieser Bezirksgruppe vergleichsweise schwach ansteigen (Kapitel 2.4.1 und 2.4.2). Die Bezirksgruppe weist

Stellplätze pro Wohnung gesamt und bei Projekten mit Stellplätzen nach Bezirksgruppen



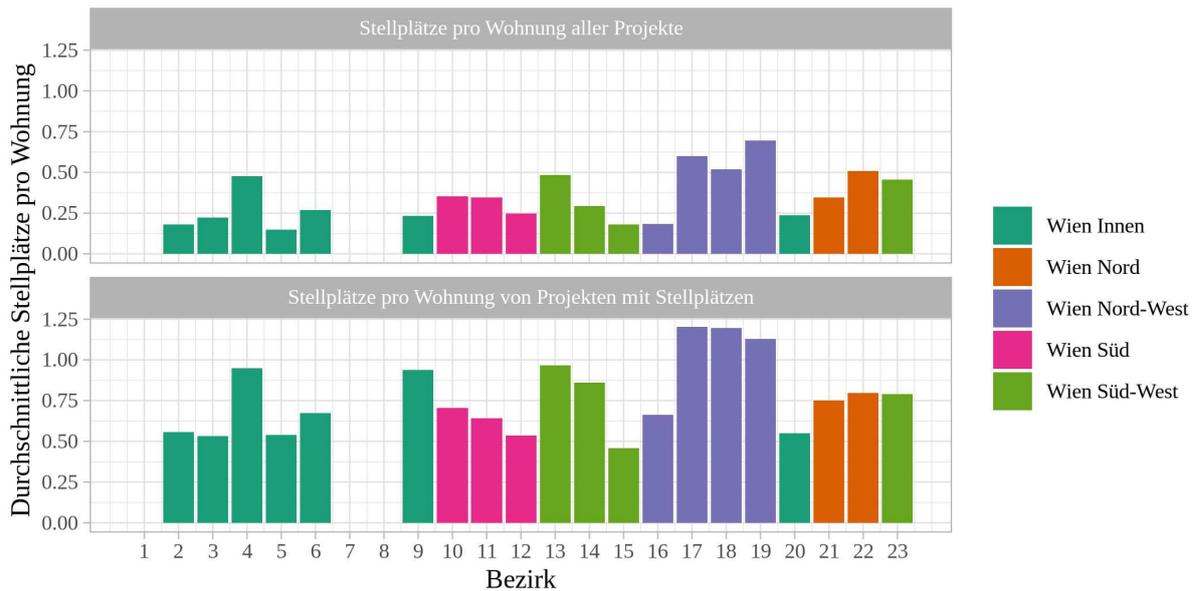
Daten: Exploreal GmbH.

Abbildung 72: Projekte mit Stellplätzen: Zusammenhang zwischen Wohnungen und Stellplätzen je Projekt nach Bezirksgruppe. Quelle: Eigene Darstellung.

außerdem keine besonders niedrige Bevölkerungsdichte (Kapitel 2.1.2) auf und es sind in den meisten Bezirken der Gruppe genügend Stellplätze (Kapitel 3.2.3) vorhanden. Einzig die Zahl der gewerblichen Garagen könnte höher sein. Wird diese Bezirksgruppe in die einzelnen Bezirke aufgespalten (Abbildung 73), so ist erkennbar, dass in den Bezirken 17-19 die besonders hohen Zahlen erreicht werden. Allerdings wird der Wert des 17. Bezirks durch das bereits erwähnte Projekt mit Supermarkt (mit mehr als 5 Stellplätzen pro Wohneinheit) erhöht. Da die verpflichtenden Stellplätze wie bereits erwähnt von den m^2 und nicht der Zahl der Wohnungen abhängig sind, kann daraus geschlossen werden, dass in diesen Bezirken die Wohnungen überdurchschnittlich groß sind.

Die Bezirksgruppe Wien Nord weist den zweithöchsten Wert an Stellplätzen pro Wohnung auf, was bei der durch starke Pkw-Nutzung gekennzeichneten Bezirksgruppe (siehe Kapitel 2.4.1 und 2.4.2) zu erwarten war. Werden Stellplätze errichtet, so sind es im Schnitt 0,8 Stellplätze pro Wohnung, auf alle Wohnungen ergibt dies durchschnittlich 0,45 Stellplätze pro Wohnung. Werden die Bezirke betrachtet, so wird dieser Wert von einigen anderen Bezirken übertroffen: Zum einen von jenen der Bezirksgruppe Wien-Süd (mit

Stellplätze pro Wohnung gesamt und bei Projekten mit Stellplätzen nach Bezirken



Eingeschränkte Datenqualität der Stellplätze pro Wohnung aller Projekte (< 10 Projekte): Bezirke 4, 6.
 Eingeschränkte Datenqualität der Stellplätze pro Wohnung von Projekten mit Stellplätzen (< 10 Projekte): Bezirke 2, 4, 5, 6, 9, 13, 15, 17, 20.

Daten: Exploreal GmbH.

Abbildung 73: Projekte mit Stellplätzen: Zusammenhang zwischen Wohnungen und Stellplätzen je Projekt nach Bezirksgruppe. Quelle: Eigene Darstellung.

Ausnahme des 16. Bezirks), zum anderen auch vom 4., 9. und 13. Bezirk (wobei hier die durchschnittlichen Stellplätze pro Wohnung auf je weniger als 10 Projekten beruhen).

Die Bezirksgruppen Wien Innen und Wien Süd weisen bei Projekten mit Stellplatzerichtung Durchschnittswerte von 0,6 Stellplätzen pro Wohnungen auf. Bei Betrachtung aller Projekte unterscheidet sich der Wert, was daran liegt, dass in den inneren Bezirken mehr Projekte ohne Stellplätze realisiert wurden (in den Bezirken 1, 7 und 8 gab es generell nur Projekte ohne Stellplätze). Bei Betrachtung der Bezirke fällt auf, dass diese sehr divers sind: in den Bezirken 4 und 9 werden bei Wohnbauprojekten mit Stellplätzen weitaus mehr Stellplätze realisiert als in anderen Bezirken der Gruppe, wobei dieser Durchschnitt wie bereits erwähnt auf wenigen Projekten beruht.

In Wien Süd-West zeigt sich im Wohnbau ein ähnliches Bild wie beim Motorisierungsgrad oder den Pkw pro bewohnter Wohnung: im 15. Bezirk sind die wenigsten Stellplätze je Wohnung vorhanden, wobei der 23. Bezirk diesbezüglich weniger Stellplätze als erwartet aufweist. In Wien Süd ist besonders der 10. Bezirk interessant: Dort werden viele Projekte mit Stellplätzen realisiert, die Zahl der Stellplätze pro Wohnung ist allerdings nicht besonders hoch, obwohl die Verkehrsmittelwahl sowohl im Quell- als auch im

Zielverkehr eher auf den eigenen Pkw fällt als in anderen Bezirken. Allerdings ist der Motorisierungsgrad in diesem Bezirk gesunken. Dies, zusammen mit der besseren Erreichbarkeit hochrangiger öffentlicher Verkehrsmittel durch die U1-Verlängerung nach Oberlaa im Jahr 2017, stellt eine Begründung für das geringere Ausmaß an Pkw-Stellplätzen bei den Wohnungen dar.

Der räumlichen Verteilung folgt nun eine Untersuchung der Unterschiede im geförderten und nicht geförderten Wohnbau, wie auch schon bei den Projektzahlen. Bei Betrachtung der einzelnen Projekte zeigt sich, dass sich im geförderten Wohnbau schließen lässt: Je kleiner die Anzahl an Wohneinheiten bei Projekten mit Stellplätzen, desto mehr Stellplätze werden pro Wohnung errichtet (Abbildung 74).

Insgesamt sind nur 80 der ungefähr 660 Projekte gefördert, weshalb die Untersuchung nur auf Stadtebene und Bezirksgruppenebene erfolgt. In Wien ergibt sich ein durchschnittlicher Wert von 0,8 Stellplätzen pro Wohnung im geförderten und 0,78 Stellplätzen pro Wohnung im nicht geförderten Wohnbau bei Betrachtung der Projekte mit Stellplätzen. Alle Projekte in Wien weisen im geförderten Wohnbau durchschnittlich 0,37 Stellplätze pro Wohnung, und im nicht geförderten Wohnbau 0,36 Stellplätze pro Wohnung

Projekte mit und ohne Stellplätze: Zusammenhang zwischen Stellplatz- und Wohnungszahlen im geförderten und nicht geförderten Wohnbau

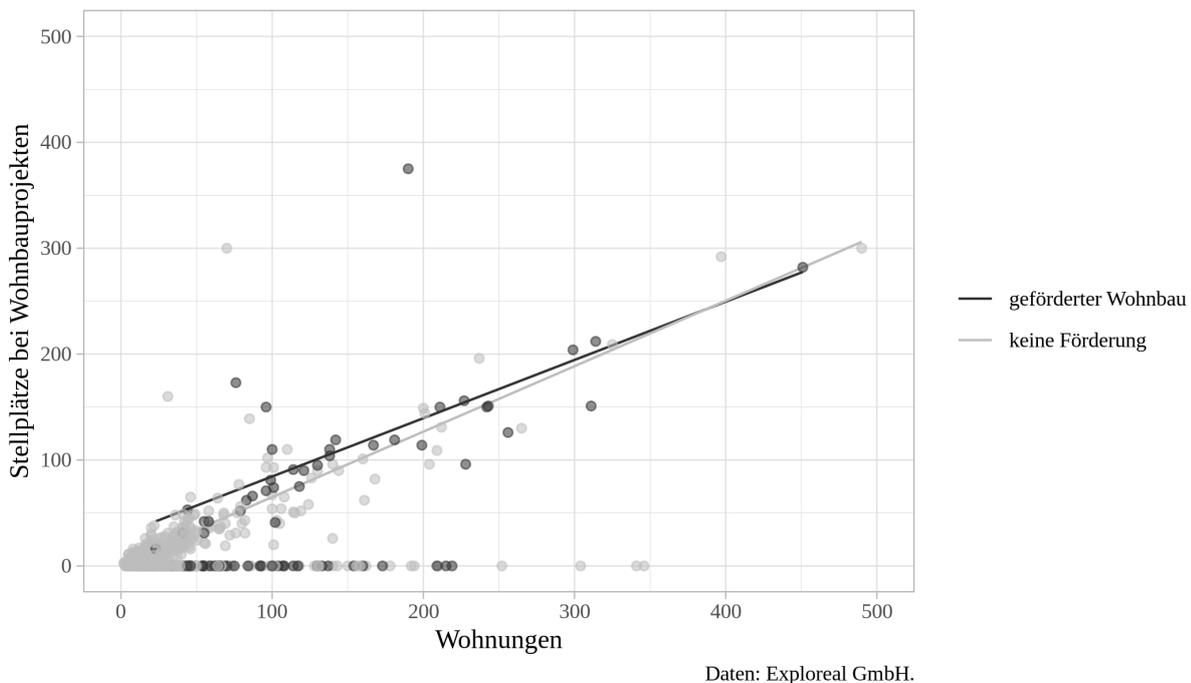


Abbildung 74: Projekte mit und ohne Stellplätze: Zusammenhang zwischen Stellplatz- und Wohnungszahlen im geförderten und nicht geförderten Wohnbau. Quelle: Eigene Darstellung.

auf. Die Stellplätze pro Wohnung im geförderten Wohnbau sind damit leicht erhöht, was durchaus an der Wohnbauförderung liegen kann, welche die Stellplätze fördert.

Werden die Bezirksgruppen betrachtet (Abbildung 75), so ergeben sich unterschiedliche Bilder: In der Bezirksgruppe Wien Süd werden im geförderten Wohnbau 0,9 Stellplätze pro Wohnung errichtet, während es im nicht geförderten Wohnbau nur 0,6 sind (jeweils bei Projekten mit Stellplätzen). In Wien Nord-West zeigt sich das Gegenteil, wobei hier beachtet werden muss, dass diese Bezirksgruppe die höchsten Stellplatzzahlen pro Wohnung aufweist und weniger als 10 geförderte Wohnprojekte vorliegen.

Die Zahl der vorhandenen geförderten Wohnprojekte ist wie bereits erwähnt in der Bezirksgruppe Wien Innen gering. Wien Nord weist bei Projekten mit Stellplätzen einen leicht erhöhten Wert im geförderten Wohnbau im Gegensatz zum nicht geförderten auf. Gleichzeitig gibt es sehr viele Wohnbauprojekte ohne Stellplätze, das Verhältnis kehrt sich bei Betrachtung aller Projekte um.

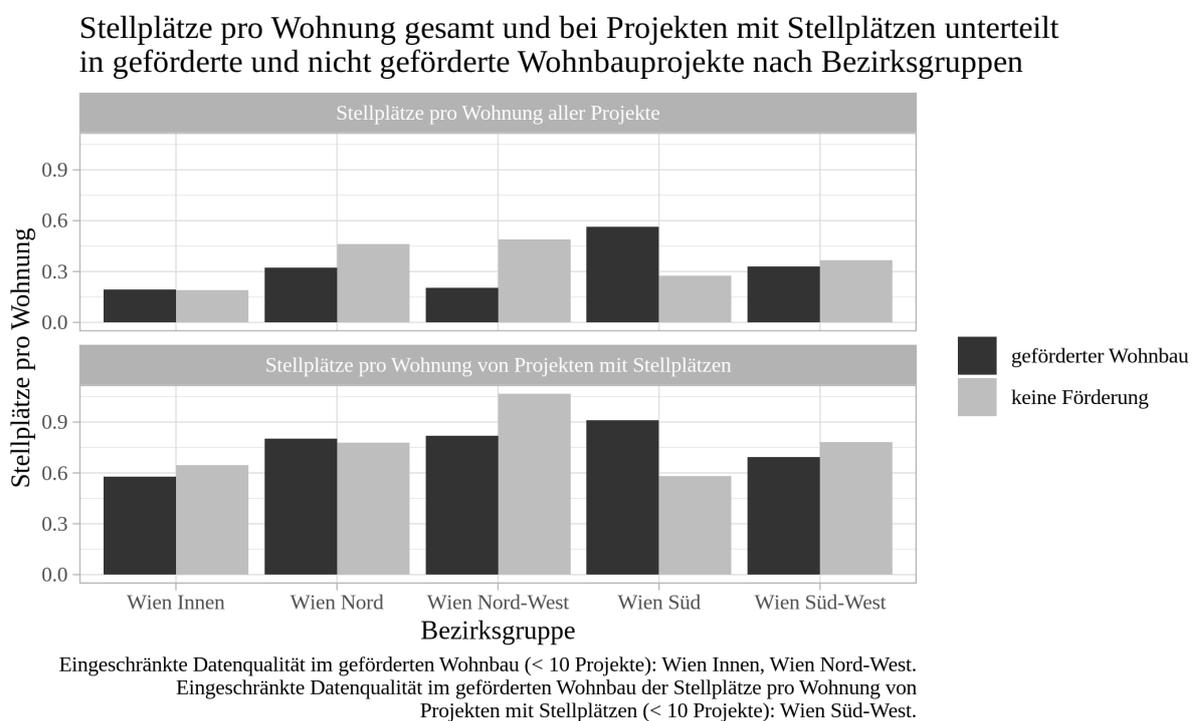


Abbildung 75: Projekte mit Stellplätzen: Zusammenhang zwischen Wohnungen und Stellplätzen je Projekt nach Bezirksgruppe. Quelle: Eigene Darstellung.

Stellplatzpreise

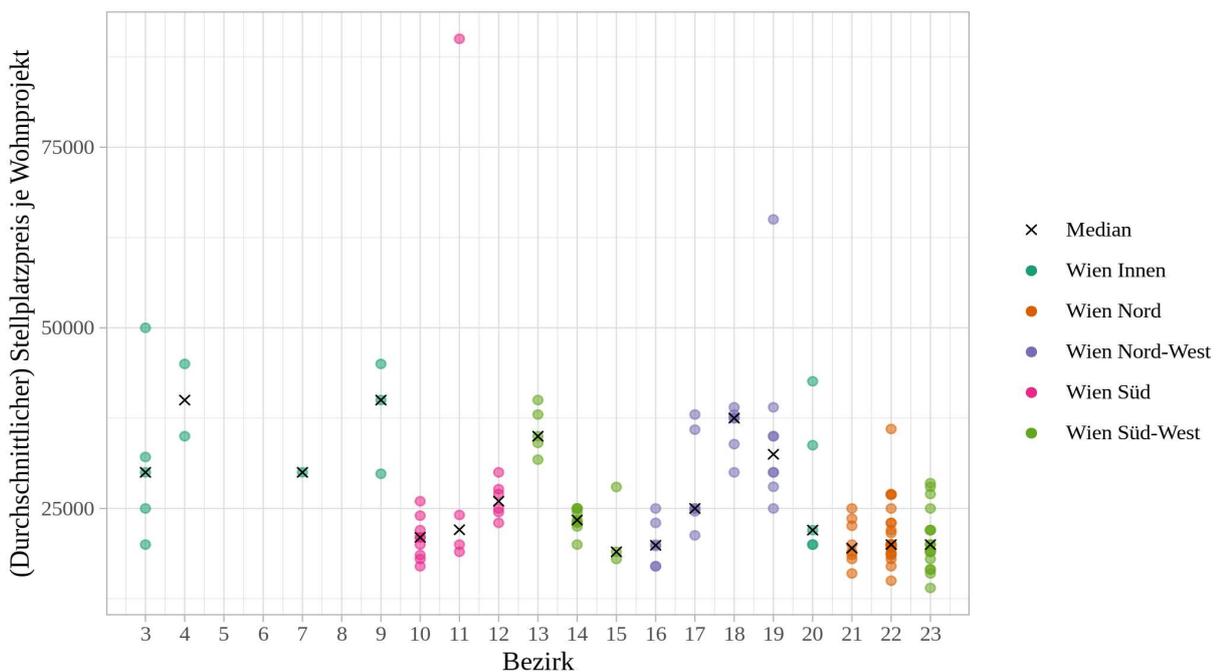
Abschließend werden die Preise analysiert, unter welchen die Stellplätze angeboten werden. Hierbei handelt es sich um die Angebotspreise, welche auf Veröffentlichungen von

Bauträgerinnen und Bauträgern, Maklerinnen und Maklern oder anderen Quellen beruhen. Die tatsächlichen Kaufpreise können je nach Nachfrage höher oder niedriger ausfallen.

Es sind Preisdaten für die Bezirke 3, 4, 7 und 9 bis 23 vorhanden (Abbildung 76). In vielen Bezirken befindet sich der durchschnittliche Stellplatzpreis (Median) zwischen 15 000 und etwas über 25 000 €. Dies liegt deutlich über der Ausgleichsabgabe von 12 000€ (näheres zur Ausgleichsabgabe siehe Kapitel 2.2.2). Mehr wird für Stellplätze im Schnitt im 4., 9., 13., 18. und 19. Bezirk verlangt, wobei die Bezirke 3, 17 und 20 auch große Spannweiten aufweisen. Stellplatzpreise bis 50 000€ kommen häufig vor, über 50 000€ sind laut den vorhandenen Daten eher unüblich.

Werden die Stellplätze pro Wohnung hinzugezogen, so ist erkennbar, dass in jenen Bezirken mit hohen Stellplatzpreisen auch mehr Stellplätze pro Wohnung realisiert werden. Das Angebot an privaten Stellplätzen scheint dort nicht den Preis zu reduzieren, allerdings sind dies auch generell hochpreisige Bezirke. Es wird vermutet, dass entweder die hohen Grundstückspreise die hohen Stellplatzpreise verursachen, unabhängig vom Stellplatzangebot oder dass der Pkw eine Notwendigkeit in diesen Bezirken darstellt und bisher für die vorhandenen Fahrzeuge eine Unterversorgung vorliegt. Diese Unterversorgung konnte in den bisherigen Analysen nicht bestätigt werden, im 9. und 19. Bezirk gibt es mehr als 1 Stellplatz pro Kfz, wobei es in Döbling aufgrund der fehlenden Vollständigkeit der Daten

Stellplatzpreise der Wohnprojekte nach Bezirken 2017-2019



Daten: Exploreal GmbH.

Abbildung 76: Stellplatzpreise der Wohnprojekte nach Bezirken 2017-2019. Quelle: Eigene Darstellung.

in privaten Garagen noch mehr sind. Auch die Abhängigkeit vom Pkw als Argument für mehr Stellplätze wurde bisher eher widerlegt: Im 4. und 9. Bezirk sinkt die Anzahl an Personenkraftwagen und in keinen der genannten hochpreisigen Bezirken steigt sie so stark wie in den Bezirken der Gruppe Wien Nord. Vorstellbar ist, dass beispielsweise im 9. Bezirk viele und hochpreisige Stellplätze errichtet werden, da die Kosten für Liegenschaftserwerb zwar hoch, eine Vermietbarkeit aufgrund des Zielverkehrs allerdings gewährleistet ist.

4.2.2 Bauträgerinnen- und Bauträger-Sicht

Die im vorangegangenen Kapitel dargestellten Gemeinsamkeiten und Unterschiede der Bauvorhaben gaben einen Einblick in den Stellplatzbau bei Wohnbauprojekten. Welche Überlegungen Bauträgerinnen und Bauträger allerdings bei der Entscheidung für die Anzahl der Stellplätze tätigen, können die Zahlen nicht belegen. Ebenso kann nicht eruiert werden, ob die Bauträgerinnen und Bauträger mit der derzeitigen Stellplatzverpflichtung zufrieden sind.

Deshalb wurden im Rahmen dieser Arbeit Interviews geführt. Diese Interviews ergänzen den Inhalt durch einen Einblick in die Praxis und dienen dazu herauszufinden, wie im Bauträgerinnen- und Bauträgerwesen mit der Stellplatzverpflichtung umgegangen wird. Insbesondere wird untersucht aus welchen Gründen Stellplätze gebaut werden bzw. welche Rolle die Stellplatzverpflichtung dabei spielt. Das primäre Erkenntnisinteresse war die Beschreibung des Umgangs mit der Stellplatzverpflichtung, wobei auch das Verstehen, warum in manchen Bezirken eher Stellplätze errichtet werden als in anderen, von Bedeutung war.

Für die Interviews wurde festgesetzt, dass nur Bauträgerinnen und Bauträger, welche in Wien tätig sind, in Frage kommen. Diese sollten im Bereich der Stellplatzerrichtung genügend Erfahrung mitbringen, weshalb die Unternehmen dafür eine gewisse Anzahl an Wohnungen bauen bzw. bereits gebaut haben sollten – beispielsweise waren Betriebe mit weniger als 50 errichteten Wohnungen pro Jahr oder insgesamt weniger als 200 Wohnungen nicht interessant. Diese Arbeit beschäftigt sich auch mit der Wohnbauförderung, weshalb es zusätzlich wichtig war, ein gemeinnütziges Wohnbauunternehmen zu befragen. Die zu interviewenden Person sollte im Hinblick auf die Fragen über ausreichend Expertise verfügen, weshalb vorwiegend Projektentwicklerinnen und Projektentwickler die Zielgruppe bildeten. Insgesamt wurden fünf Personen aus fünf Unternehmen ausgewählt, wovon sich vier für ein Interview bereit erklärten, davon eine Person aus einem gemeinnützigem Wohnbauunternehmen.

Bei den Interviews handelte es sich um qualitative Leitfaden-Interviews, wobei die Art der Befragung auch als Expertinnen- und Experteninterview betrachtet werden kann, da das Fachwissen der Personen aus dem jeweiligen Unternehmen und nicht die persönliche Meinung im Mittelpunkt der Befragung stand.

Der Leitfaden und auch die qualitative Analyse der Interviews orientierten sich an folgenden Analysedimensionen im Bezug auf die Frage nach dem Umgang mit der Stellplatzverpflichtung:

- Entscheidungskriterien für die Stellplatzerrichtung:
 - (Rechtliche) Rahmenbedingungen (z.B. Stellplatzverpflichtung, öffentliche Verkehrsanbindung, Nachfrage)
 - Rechtliche Besonderheiten (z.B. Stellplatzregulativ, Sammelgaragen)
 - Ablösezahlungen
- Verwertung von Stellplätzen
 - Gemeinsamkeiten bzw. Unterschiede bei den Projekten
- Zukunft der Stellplatzverpflichtung
 - Wünsche zu den Rahmenbedingungen bzw. der Stellplatzverpflichtung

Die Interviews fanden im März 2020 statt. Für die qualitative Analyse wurden die Interviews transkribiert, danach paraphrasiert und Kategorien gebildet. Die Kategorien orientierten sich an den oben genannten Analysedimensionen. Anhand der Kategorien wurde das Material kodiert.

Ergebnisse der Interviews

Zunächst werden die einzelnen Interviews interpretiert, während danach die Interviews in Verbindung zueinander gebracht werden. Es ist zu beachten, dass die Analyse der Interviews ausschließlich von der Autorin durchgeführt wurde.

Zur besseren Verständlichkeit der Interviews werden noch einmal die rechtlichen Möglichkeiten im Rahmen der Bauordnung und des Garagengesetzes beschrieben:

Die *Stellplatzverpflichtung* schreibt seit der Novelle 2014 mindestens einen Stellplatz je 100 m² Wohnnutzfläche vor, davor war es 1 Stellplatz je Wohnung. Das *Stellplatzregulativ* ist ein Instrument, welches eine Reduktion oder Erhöhung der Anzahl zu errichtender Stellplätze über den Bebauungsplan unter bestimmten Voraussetzungen ermöglicht. Die *Ausgleichsabgabe* ist jene Zahlung, welche für unwirtschaftliche Stellplätze als Gegenleistung bei Nicht-Errichtung gezahlt werden muss. Unwirtschaftlich bedeutet laut Gesetz eine Kostenübersteigerung der Ablöse (Stand März 2020: 12 000€). Die Ausgleichsabgabe wird auch als Ablöse bezeichnet. Durch *vertragliche Sicherstellung* von Stellplätzen in der Nähe der Liegenschaft kann die Stellplatzverpflichtung ebenso erfüllt werden.

Einzelinterview 1

Die Stellplatzerrichtung wird im ersten Interview rein wirtschaftlich gesehen. Zunächst wird dafür die rechtliche Grundlage, also das Garagengesetz hergenommen, danach wird die Anzahl so weit wie möglich reduziert. Die jetzige Regelung mit 1 Stellplatz je 100m² Nutzfläche wird immer noch als zu viel erachtet. Es wird damit durchschnittlich ein halber Stellplatz je Wohnung errichtet, wobei dies auch lageabhängig, besonders in Bezug zur ÖV-Anbindung, entschieden wird. Die Reduktion wirkt sich auch auf die Verwertung aus, diese ist gut – wobei Investoren gerne noch weniger Stellplätze hätten.

Die vertragliche Sicherstellung oder gesetzliche Ablöse werden als Instrumente zur Reduktion verwendet. Erstere funktioniert gut, besonders bei größeren Projekten mit mehreren Bauplätzen. Die Ablöse gestaltet sich manchmal schwierig, da der Bezirk dieser (in der Praxis) zustimmen muss. Die Kosten von 12 000€ werden laut der Person vom Fach bei einem 2. Tiefgeschoß auf jeden Fall überstiegen.

In der Errichtung werden Sammelgaragen als gutes Instrument erachtet, es werden dafür allerdings Anreize von der Stadtplanung benötigt.

Die Verwertung von Stellplätzen hängt mit der Lage und der Zielgruppe zusammen: Viele Käuferinnen und Käufer einzelner Wohneinheiten haben wenig Erfahrung vom Immobilienmarkt, entstammen der Autofahrergeneration, oder kommen teilweise aus den Bundesländern, was mit vermehrtem Stellplatzkauf einhergeht. Junge Menschen haben hingegen oft eher kein Kfz, was die Stellplatzdiskussion obsolet macht. Im Mietbereich ist bekannt, dass die Garagen eher leer stehen.

Wünschen würde sich die befragte Person mehr Möglichkeiten bzw. Argumente für eine Stellplatzreduktion, beispielsweise aufgrund der Zielgruppe oder des Standorts – allerdings nicht über die Widmung, da dies sehr zeitintensiv und eher bei neu gewidmeten Gebieten üblich ist. Außerdem sollte sich die Politik entscheiden, ob Stellplätze auf der Straße oder in Garagen verfolgt werden sollen, denn das günstigere Parken auf der Straße ist eine Konkurrenz. Vor allem auch bezüglich leistbarem Wohnen wäre es wichtig, die Ressourcen nicht in die Erde zu bauen, sondern Wohnraum zu schaffen.

Einzelinterview 2

Im nächsten befragten Unternehmen bietet die Stellplatzverpflichtung ebenso die erste Grundlage bei der Frage nach der Anzahl zu errichtender Stellplätze. Zusätzlich wird die

Lage beachtet und demnach ein Mobilitätskonzept oder ein Stellplatzregulativ geprüft, denn die Stellplatzverpflichtung fordert zu viel. Die maximale Zahl der Stellplätze ist außerdem durch die Liegenschaft selbst beschränkt, denn ein zweites Tiefgeschoß wird nicht errichtet. Ob es sich um ein Projekt zur Miete oder Eigennutzung handelt ist ebenso relevant, denn bei ersterem ist die Stellplatznachfrage noch niedriger. Die Abänderung der Stellplatzverpflichtung 2014 ergab schon Besserungen: Sie wurden flexibler in der Wohnungszahl, da früher (unabhängig von der Nachfrage) teils größere Wohnungen errichtet wurden, um einige Stellplätze zu sparen.

Bezüglich Stellplatzregulativ ist dieses manchmal von vornherein an Bedingungen geknüpft oder die Einreichung soll ein Mobilitätskonzept enthalten. Grundsätzlich ist es ein gutes Instrument. Manche Bezirke sind allerdings strikt gegen eine solche Regulierung, teils aufgrund der Stellplätze an sich, oder aufgrund dessen, dass eher die Ablöse gezahlt werden soll.

Abgelöst werden in diesem Unternehmen in etwa 10 Prozent der Stellplätze, die Ablöse zu bekommen, gestaltet sich jedoch schwierig.

Von einer vertraglichen Sicherstellung von Stellplätzen wurde in diesem Unternehmen noch nicht Gebrauch gemacht, da es im privaten Bereich schwierig ist, freie Stellplätze zu finden und es im Eigentum außerdem eine Belastung im Grundbuch darstellt. In der Nähe von Einkaufszentren oder öffentlichen Garagen gestaltet sich das einfacher.

Mit Sammelgaragen hat das Unternehmen bereits Erfahrung gemacht, diese waren eine Vorgabe. Für 80 Prozent des Wohnbaus wären diese laut Einschätzung geeignet. Im hochpreisigen Segment allerdings eher nicht, wobei hier auch bei verpflichtender Sammelgarage die Bereitschaft zur Zahlung für den Stellplatz direkt bei der Wohnung wäre. Auch für Geschäftslokale in den Erdgeschoßzonen werden ausreichend Stellplätze direkt vor Ort als notwendig erachtet.

Bezüglich des Leerstands wird angegeben, dass ein Drittel der Stellplätze nicht verwertet wird. Die Nachfrage wird laufend weniger, da viele kein Auto mehr besitzen. Bei hohem Preisniveau ist das Auto und damit der Stellplatz allerdings nach wie vor ein Muss.

Erstrebenswert wäre eine zonale Regelung der Stellplatzverpflichtung. Bei guter öffentlicher Anbindung eine geringere Vorgabe, in Gegenden, wo die Personen mehr Autos haben auch eine höhere bzw. wieder die 1 zu 1 Verpflichtung. Betrifft es Wohnen und Gewerbe, so sind für das Gewerbe mehr Stellplätze nötig. Obergrenzen statt der

bestehenden Untergrenzen wären eine gute Idee, denn die Bauträgerinnen und Bauträger wissen, wo und wie die Nachfrage ist. Wichtig ist ebenso die Überlegung, wie mit den Garagen in Zukunft umgegangen wird, wo sie doch wahrscheinlich nur leere Hallen sein werden.

Einzelinterview 3

Das dritte Unternehmen gibt ebenso das Garagengesetz als Grundlage für die Stellplatzerichtung an und meint, dass die neue Version eher der Realität, also der Nachfrage entspricht, als die vorherige Regelung. Bei einzelnen Projekten wäre allerdings nach wie vor 1 Stellplatz je Wohnung wünschenswert, doch wird dies aufgrund von möglichen Verzögerungen im Verfahren bisher eher nicht geplant. Vertragliche Sicherstellungen, Mobilitätskonzepte oder Ablösen werden verwendet, falls die Stellplätze unwirtschaftlich sind, also beispielsweise im 2. Tiefgeschoß. Ein 1. Tiefgeschoß wird aufgrund von Technik und Einlagerungsräumen sowieso gebaut, weshalb dann der Rest mit Stellplätzen aufgefüllt wird. Die erwähnten Mobilitätskonzepte können sowohl über das Stellplatzregulativ als auch an sich als Vereinbarung für weniger Stellplätze verwendet werden.

Die Verwertung der Stellplätze ist geteilt: Bei manchen Projekten ist es schwierig, bei anderen werden mehr Stellplätze nachgefragt. Investoren kaufen beispielsweise nicht für jede Wohnung einen Stellplatz, besonders bei den jetzigen kleinen Wohnungen hat die voraussichtlich mietende Person kein Auto. Innerstädtisch funktioniert die Verwertung zumindest in der Drittvermarktung. Je mehr Grünruhelage das Projekt bietet, desto mehr Stellplätze werden nachgefragt. Zur Nachfrage wird außerdem angemerkt, dass das Parken mit Parkpickerl günstiger ist und somit in Konkurrenz steht. Der Nachteil, dass der Stellplatz weiter weg ist, ist bei nicht täglicher Nutzung des Fahrzeuges nicht relevant.

Wünschenswert wären kleinräumige Gliederungen der Stellplatzverpflichtung, hierfür wurde die Größe der Plandokumente als gut angesehen. Ein Vorschlag war, diese Dokumente bei ihrer nächsten Änderung auch bezüglich Stellplatzverpflichtung anzupassen und dies stückchenweise zu einer Abstufung im Stadtgebiet zu führen. Die Ablöse könnte durchaus geringer ausfallen, dann würden vermutlich in gewissen Lagen weniger Stellplätze gebaut.

Einzelinterview 4

Das letzte Unternehmen ist gemeinnützig. Auch bei diesem wird die Bauordnung als erstes Kriterium für die Anzahl der Stellplätze genannt, wobei sie gerne weniger bauen würden. Durch die Novelle 2014 entlastete sich das etwas, und aufgrund der kleineren Wohnungen wird nun ein halber Stellplatz pro Wohnung errichtet. Bezüglich der Standortentscheidung an sich, ist auch die öffentliche Verkehrsanbindung wichtig. Mit Stellplatzregulativen hatten sie schon zu tun, wobei hier die Aufgeschlossenheit der Stadtplanung der Verweigerung der Bezirke gegenübersteht. Außerdem gibt es Voraussetzungen für die Regulative, wie die öffentliche Infrastruktur oder ein Mobilitätskonzept im Rahmen von städtebaulichen Verträgen. Das Geld wird damit in alternative Mobilität statt Stellplätze investiert.

Sammelgaragen finden vor allem bei der Quartiersentwicklung Anwendung, ein Bauunternehmen würde ansonsten bei einem gewidmeten Grundstück keine Garagen, sondern Wohnbau errichten. Generell ist das Konzept gut durchdacht.

Die vertragliche Sicherstellung von Stellplätzen findet für ein paar Stellplätze statt, wobei überschüssige Stellplätze im Wohnbau eher nicht vorhanden sind. Dies kostet zwischen 4 000 und 9 000 €. Die Ablöse wird von der interviewten Person nicht als Möglichkeit gesehen, da der Nachweis der Unwirtschaftlichkeit sehr schwierig ist.

Leerstand gibt es vor allem in den Bezirken über der Donau, da hier im öffentlichen Raum genügend Stellplätze zur Verfügung stehen. Wichtig ist hierbei, dass durch die Garagen im Tiefgeschoß Qualität im oberen Bereich reduziert werden muss, denn die Tiefgarage ist das teuerste Bauteil. Steht diese dann leer, so bringt das zusätzliche Schwierigkeiten. Die Nachfrage ist im Hochpreissegment höher, während direkt an der U-Bahn eher wenige Stellplätze gefordert werden.

Die Notwendigkeit der Stellplatzverpflichtung ist nicht nachvollziehbar, denn eigentlich kennen die Bauträgerinnen und Bauträger den Markt am besten und es sollte ihrem Einschätzungsvermögen vertraut werden. Obergrenzen werden als obsolet betrachtet, da das Unternehmen diese ohnehin nicht ausschöpfen würde. Es wäre erforderlich circa ein Drittel weniger Stellplätze zu errichten, wobei gar keine auch fahrlässig wären. Angesprochen auf die Wohnaufförderung ist bei Garagen durch die Förderung kein Vorteil zu sehen.

Betrachtung aller Interviews

Werden alle Interviews gemeinsam betrachtet, so ist die Stellplatzverpflichtung das erste, was bezüglich der Stellplatzerrichtung relevant ist. Das zeigt, wie mächtig dieses Instrument ist und dass sich die Bauträgerinnen und Bauträger daran orientieren. Gleichzeitig wird von vielen berichtet, dass das Gesetz zu viele Stellplätze vorschreibt oder zumindest die Gliederung (eine Vorschrift für ganz Wien) zu groß ist.

Ablösen, welche in Kapitel 2.2.2 erwähnt wurden scheinen schwierig zu bekommen zu sein – denn die Unwirtschaftlichkeit mit 12 000€ anzugeben scheint nicht ausreichend. Stattdessen setzt sich der Bezirk oft durch und verlangt die Errichtung. Als unwirtschaftlich wird seitens der Bauträgerinnen und Bauträger in jedem Fall die Errichtung eines 2. Tiefgeschoßes erachtet. Dies liegt an der generellen Nicht-Machbarkeit oder daran, dass die Errichtungskosten hierbei den Erlös der Stellplätze übersteigen.

Bezüglich der rechtlichen Besonderheiten wird vom Stellplatzregulativ unterschiedlich viel Gebrauch gemacht, oft in neu gewidmeten Gebieten. Die vertragliche Sicherstellung von Stellplätzen wird eher für kleinere Lösungen verwendet, wobei auch das Angebot gering ist. Sammelgaragen werden als vernünftig bezeichnet, und wie das Stellplatzregulativ eher in neu gewidmeten bzw. Entwicklungsgebieten errichtet. Es braucht hierfür jedoch einen Anreiz, denn ein freies Grundstück wird eher für den Wohnbau als den Garagenbau verwendet.

Bisher in dieser Arbeit nicht erwähnt wurden Mobilitätskonzepte. Diese wurden in allen Interviews genannt, teilweise in Verbindung mit Stellplatzregulativen, aber auch bei Ablösen oder anderen Themen. Das Instrument, sofern es als solches bezeichnet werden kann, scheint durchaus akzeptiert zu sein, denn es wurden keine negativen Erfahrungen diesbezüglich erwähnt.

Die Stellplatznachfrage ist laut den Personen vom Fach aufgrund von vermehrten Car-Sharing-Angeboten oder der Personengruppe der unter 30-Jährigen, welche immer weniger ein Auto besitzt, gesunken. Da diese Gruppe oft genannt wurde, bildet sie vermutlich eine wichtige Zielgruppe.

Die Verwertung bei den Garagen ist unterschiedlich: Teilweise sind sie kaum Schwierigkeiten vorhanden, da versucht wurde, so wenig Stellplätze wie möglich zu errichten. Eine der befragten Personen vom Fach nennt aber auch genügend Nachfrage, sodass sogar mehr Stellplatzerrichtungen möglich wären. Teilweise werden Leerstände

genannt, weil die Nachfrage nicht mehr so stark ist. Interessant ist der genannte Leerstand eines Unternehmens in Transdanubien: Aufgrund der steigenden Anzahl an Pkw (siehe Kapitel 2.4.1) ist dies eher verwunderlich. Es wurde damit begründet, dass dort ausreichend Stellplätze im öffentlichen Raum vorhanden seien, was den Annahmen der Stellplatzbilanz in Kapitel 3.2.3 entspricht. Die Problematik der Konkurrenz der Stellplätze im öffentlichen Raum wurde auch von anderen befragten Personen erwähnt. Zwei der befragten Personen erwähnten zusätzlich, dass es sinnvoller wäre, das Geld bei der Errichtung in die Wohnqualität und nicht in Form von Tiefgeschoßen in die Erde fließen zu lassen.

Die Wünsche der Personen vom Fach sind unterschiedlich, wobei alle Änderungswünsche haben. Kleinere Lösungen, entweder vorgegeben oder in Form von mehr Argumentationsmöglichkeiten für die Entscheidung, werden von den meisten Personen angestrebt. Hierzu wird auch die Aussage von Bauträgerinnen- und Bauträgersprecher Hans Jörg Ulreich angeführt, welcher folgende Regelung empfiehlt: „Basel erlaubt den Bauträgern [...], die ja den Markt am besten kennen, so viele Garagenplätze zu bauen, wie sie glauben zu benötigen – aber maximal einen pro Wohnung“⁵¹⁴

Was in dieser Arbeit nicht thematisiert wurde, allerdings in den Interviews öfters angemerkt, ist die Nach- und Alternativnutzung von Tiefgaragen. Es benötigt hierfür Konzepte. Hochgaragen, wie sie in Sammelgaragen errichtet werden bieten diesbezüglich Vorteile.

Übereinstimmungen in Theorie und Praxis

Werden die Wirkungen der Stellplatzverpflichtung mit den Erfahrungen aus der Praxis verbunden, so ergibt sich folgendes:

Die Stellplatzverpflichtung muss geändert werden, denn auch Bauträgerinnen und Bauträger haben berichtet, dass die Nachfrage nach Stellplätzen sinkt. Außerdem verursachen Stellplätze Kosten, was zu Lasten der Qualitäten im Wohnbau führt – wie von einigen Personen vom Fach bestätigt. Bei den Wirkungen wurde erläutert, dass die Förderung des motorisierten Individualverkehrs in Form von Stellplätzen bei der Wohnung durch Chancengleichheit im Verkehrssystem verhindert werden kann. Chancengleichheit bedeutet, dass die Distanz zur Garage gleich weit wie zur nächsten Haltestelle sein muss, was in Form von Sammelgaragen organisiert werden kann. Diese Sammelgaragen finden bei den Personen vom Fach keine Widerstände, zumindest für neu gewidmete Gebiete. Neben

⁵¹⁴ Putschögl, Martin (2018).

der Erfüllung der Äquidistanz bieten Sammelgaragen auch einen anderen Vorteil: Oft in Form von Hochgaragen errichtet, ist Nachnutzung einfacher und bietet mehr Möglichkeiten im Vergleich zu Tiefgaragen. Im hochpreisigen Segment würden diese allerdings nicht gut ankommen.

5 Zusammenfassung

In dieser Arbeit wurde beginnend mit der Entwicklung des Verkehrs in Wien untersucht, wie der ruhende Verkehr Platz eingenommen hat, welchen Platz er momentan bekommt, welcher benötigt wird und welchen anderen Nutzungen des öffentlichen Raumes der ruhende Verkehr im Weg steht. Außerdem wurde die Stellplatzverpflichtung im Bezug auf das Wohnen genauer analysiert und um Erfahrungen aus der Praxis von Bauträgerinnen und Bauträgern erweitert. Abschließend werden die wichtigsten Ergebnisse noch einmal anhand der Forschungsfragen zusammengefasst.

Wie hat sich der (ruhende) Verkehr in Wien entwickelt?

Die Betrachtung der Stadtentwicklung zeigt, dass Wien bis 1910 von einem Bevölkerungszuwachs, danach von einem Bevölkerungsschwund geprägt war, wobei aufgrund von sinkenden Belagszahlen durchgehend neuer Wohnraum geschaffen werden musste. Periphere Lagen waren zunächst aufgrund der mangelnden Erreichbarkeit unattraktiv, was sich mit der aufkommenden Motorisierung änderte. Vor allem in den 60er-Jahren wurden Schlafsatelliten errichtet. Diese Suburbanisierung wurde auch durch die Vernachlässigung der Wohnqualität im Stadtzentrum begünstigt. Es folgte ein rasanter Anstieg der Kraftfahrzeuge, welcher auch von der Stellplatzverpflichtung gefördert wurde und wird: Seit 1939 müssen Stellplätze im Wohnbau errichtet werden. Dieses Gesetz hatte ursprünglich die Förderung der Motorisierung zum Ziel, durch Verlagerung der Stellplätze vom öffentlichen in den privaten Raum. Bis in die 90er-Jahre wurde das Ausmaß der Verpflichtung erhöht, obwohl die Belastung durch den MIV schon ab den 1980ern bekannt war. Der Straßenraum konnte für den fließenden Verkehr nicht von stehenden Fahrzeugen befreit werden. Seit 1993 beschränkt die Parkraumbewirtschaftung in Teilen des Stadtgebietes den öffentlichen Raum für den ruhenden motorisierten Zielverkehr. Das Parken auf der Straße war und ist hingegen für die Wohnbevölkerung weiterhin möglich und günstig, was in Konkurrenz zu den verpflichtenden Garagen steht.

Welche Flächen beansprucht der ruhende Verkehr?

Bei Gegenüberstellung der Personenkraftwagen mit den vorhandenen Stellplätzen im öffentlichen Raum und Garagen ergab sich, dass es in fast allen Bezirken ausreichend oder sogar mehr Stellplätze als notwendig für die vorhandenen Pkws gibt, besonders da nicht

alle privaten Garagenstellplätze erfasst wurden. Hierzu wäre es sinnvoll, die Stellplätze in den Garagen in Wien zu erheben, was über den Rahmen dieser Arbeit hinaus gegangen wäre. Die Flächenverteilung zeigte, dass besonders die Bevölkerung der inneren Bezirke entlang des Gürtels mit wenig Grünfläche und viel Verkehrsfläche konfrontiert ist. Diese Bevölkerung benötigt allerdings ebenso Freiräume, weshalb es hier besonders dringend ist, den Menschen mehr Raum zu geben. Dies ist durch eine Reduktion der Flächen für den ruhenden Verkehr möglich, nimmt dieser in den meisten Bezirken 10 bis 20 Prozent der Verkehrsfläche ein.

Worauf wirkt sich die Stellplatzverpflichtung aus und welche zukünftigen Umstände haben Einfluss auf die weitere Entwicklung?

Die Stellplatzverpflichtung wird als Förderung des motorisierten Individualverkehrs erachtet, da ein Stellplatz bei der Wohnung und den Zielpunkten den Autobesitz und damit auch die Verwendung des Fahrzeuges fördert. Dies verursacht Abgase und Lärm, welche sowohl gesundheitsschädlich sind, als auch wertmindernd auf den Wohnraum wirken. Die Stellplätze werden zusätzlich von der Wohnbauförderung subventioniert, was aufgrund des gemeinsamen Fördertopfes zu weniger Wohnungen führt. Diese Wirkungen, gemeinsam mit verschiedenen Trends (wie erweiterte Mobilitätsangebote oder der Wichtigkeit von Universal Design), welche eine Autoreduktion ermöglichen oder forcieren, stellen die verpflichtende Errichtung von Stellplätzen deutlich in Frage.

Wie wirkt die Stellplatzverpflichtung im speziellen auf den Wohnbau? Wie denken Bauträgerinnen und Bauträger darüber?

Die Stellplatzverpflichtung wirkt direkt auf die Anzahl an Stellplätzen im Wohnbau. Wird ganz Wien betrachtet, so werden bei grundsätzlicher Stellplatzerrichtung aktuell ungefähr 2 Stellplätze je 3 Wohnungen errichtet. Erfahrungen von Expertinnen und Experten aus dem Bauträgerinnen- und Bauträgerwesen zeigen, dass die Stellplatzverpflichtung als erstes Instrument zur Berechnung der notwendigen Stellplätze betrachtet wird. Ein Großteil empfindet die vorgeschriebene Menge als zu viel, denn Nachfrage sei zumeist nicht gegeben und wird laufend weniger. Dies zeigt deutlich, wie wichtig eine Abänderung der Stellplatzverpflichtung ist. Die Personen vom Fach erwähnen Mobilitätskonzepte, das Stellplatzregulativ, die vertraglichen Sicherstellung oder Ausgleichszahlungen um die Zahl der vorgeschriebenen Stellplätze zu verringern. Wünschenswert wären kleinräumige

Gliederungen oder mehr Argumentationen in Bezug auf die Stellplatzzahl – Stellplatzregulative oder Mobilitätskonzepte reichen aller Voraussicht nach nicht aus, was eine weitere Untersuchung dieser Instrumente in Aussicht stellt. Eine weitere Erkenntnis der Befragung war, dass auch einige Bauträgerinnen und Bauträger sich dazu bekennen, dass es wichtiger wäre Wohnraum zu schaffen, statt das Geld in das teuerste Bauteil, die Tiefgarage, zu stecken – welche teilweise ohnehin leer stehen, da die günstigen Stellplätze im Straßenraum in Konkurrenz dazu stehen. Diesbezüglich ist eine klare Linie der Stadt wichtig.

Schlussfolgerungen und weitere Fragen

Der ruhende Verkehr kann im öffentlichen Raum oder in Garagen organisiert werden. Keines der beiden, bringt bei den jetzigen Vorgaben nur Vorteile:

- Würden alle Stellplätze von der Straße in Garagen beim Wohnhaus wandern, würde trotzdem die Motorisierung gefördert. Das Verkehrsmittel wäre weiterhin am attraktivsten, es würde nur teurer, was Aufregung hervorrufen könnte – wir wären wieder bei ‚Freie Fahrt für freie Bürger muss auch das freie Parken gewährleisten‘.
- Würden hingegen keine Stellplätze mehr realisiert, würde auf der Straße geparkt und damit der Straßenraum für Menschen wieder unattraktiv. Eventuell wäre der Raum auch, wie es in der Geschichte schon einmal vorkam, überlastet. Auch Bauträgerinnen und Bauträger halten es für unverantwortlich keine Stellplätze mehr zu errichten.

Deshalb erscheint es als sinnvoll, jene Stellplätze privat zu errichten, welche für den aktuellen Fahrzeugbestand notwendig sind, bei gleichzeitiger Reduktion der Parkplätze im öffentlichen Raum. Für die Berechnung der zukünftig notwendigen Stellplätze sollten nicht nur die Nachfrage, sondern auch die Trends in der Mobilität und Zielsetzungen der Stadt berücksichtigt werden.

In der Analyse dieser Arbeit stellte sich heraus, dass die vorhandenen privaten Stellplätze nicht gänzlich erfasst werden konnten, was es erschwerte eine Aussage darüber zu treffen, wie viele Stellplätze für den aktuellen Bestand noch notwendig sind. Eine Erhebung ist daher essenziell. Da die Garagen auch vom Zielverkehr genutzt werden, sollte auch dieser in einer vertiefenden Analyse berücksichtigt werden.

Es ist allerdings bekannt, dass das Vorhandensein und die Notwendigkeit von Garagen regional differiert, weshalb nicht überall die gleiche Verpflichtung notwendig ist. Deshalb

wäre, wie auch von den Bauträgerinnen und Bauträgern gewünscht, eine kleinräumige Gliederung anzudenken. Diesbezüglich gibt es eigentlich schon das Stellplatzregulativ. Wie dieses gehandhabt wird oder was das Instrument benötigt, um regionale Lösungen der Stellplatzverpflichtung zu schaffen, wäre weitergehend zu erforschen. Da sich die Gegebenheiten, also verfügbare Stellplätze und der Fahrzeugbestand im Laufe der Zeit verändern werden, ist eine regelmäßige Überarbeitung der Vorgaben seitens der Stadtplanung wichtig.

Um das motorisierte individuelle Verkehrsmittel nicht attraktiver zu gestalten als den Umweltverbund, ist bei den Garagen auf eine entsprechende Gehentfernung zu achten. Dies kann durch die Organisation in Sammelgaragen erfolgen, was bei Errichtung als Hochgaragen auch eine Nachnutzung bei Nachfragerückgang gut ermöglicht. Diese sollten in Neubaugebieten vorgeschrieben, in bestehenden Strukturen sollten Anreize dafür geschaffen werden.

Die genannten Möglichkeiten bilden jene ab, welche aus dieser Arbeit bei Betrachtung der Stadt Wien entstanden sind. Es gibt natürlich noch eine Vielzahl an anderen Optionen. Diese werden beispielsweise im Leitfaden zum umweltfreundlichen Parkraummanagement von Schopf und Brezina (2015)⁵¹⁵ näher erläutert.

⁵¹⁵ Schopf, Josef Michael und Brezina, Tadej (2015): Umweltfreundliches Parkraummanagement. Leitfaden für Länder, Städte, Gemeinden, Betriebe und Bauträger, Wien, Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, 2015.

6 Verzeichnisse

6.1 Verwendete Abkürzungen

MaaS	Mobility as a Service
Kfz	Kraftfahrzeug
MIV	motorisierter Individualverkehr
ÖV	öffentlicher Verkehr
Pkw	Personenkraftwagen
PRB	Parkraumbewirtschaftung

Inflationsbereinigt: Zur Verdeutlichung der Preisentwicklung wurden die Preise der Vergangenheit mit dem Rechner der Statistik Austria (verfügbar unter <https://www.statistik.at/Indexrechner/Controller>) auf aktuellen Stand gebracht. Indexreihe war der Verbraucherpreisindex 1966, Vergleichsmonat und -jahr der November 2019.

6.2 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Der Linienwall um 1890. Quelle: Hauer, Friedrich und Verein für Geschichte der Stadt Wien (Hrsg.) (2014), S. 30.....	15
Abbildung 2: Die Wiener Dampf-Stadtbahn, Linienplan nach dem Gesetze vom 23.5.1896. Quelle: Kurz, Ernst (1981), S. 118.....	19
Abbildung 3: Die Grenzen Wiens um 1912, mit Floridsdorf. Quelle: Hauer, Friedrich und Verein für Geschichte der Stadt Wien (Hrsg.) (2014), S. 36.....	20
Abbildung 4: Stadterweiterung (niederösterreichische Gemeinden) Groß-Wien 1938. Quelle: Kurz, Ernst (1981), S. 13.....	22
Abbildung 5: Anteil des Wohnungszuwachses von 1961 bis 1971 in den Wiener Gemeindebezirken. Quelle: Eigner, Peter u.a. (1999), S. 20.....	24
Abbildung 6: Bundesstraßennetz in Wien gemäß Bundesstraßengesetz 1971. Quelle: Stadt Wien – MA 18, Stadt Wien – MA 41, Freytag&Berndt (2019).....	26
Abbildung 7: Räumliches Leitbild laut STEP 84, die Entwicklungsachsen sind klar erkennbar. Quelle: Magistrat der Stadt Wien (Hrsg.) (1985), S. 12.....	29
Abbildung 8: Räumliches Leitbild laut STEP 94, die Entwicklungsachsen des STEP 84 wurden erweitert. Quelle: Magistrat der Stadt Wien, MA 18; Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hrsg.). (1994), S. 126.....	32
Abbildung 9: Straßenbauprogramm laut Masterplan Verkehr 2003. Quelle: Oblak, Sigrid (2003b), S. 112.....	37
Abbildung 10: Die Zielgebiete im STEP 05. Quelle: Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18 (Hrsg.). (2005), S. 171.....	39
Abbildung 11: Siedlungsentwicklung im STEP 05. Quelle: Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18 (Hrsg.). (2005), S. 180-181.....	39
Abbildung 12: Leitbild Siedlungsentwicklung STEP 2025. Quelle: Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18 Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hrsg.). (2014), S. 67.....	42
Abbildung 13: Leitbild Grünräume STEP 2025. Quelle: Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18 Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hrsg.). (2014), S. 123.....	42
Abbildung 14: Unterteilung der Stadt Wien in Bezirksgruppen. Quelle: Eigene Darstellung (kartographische Grundlage: Stadt Wien – https://data.wien.gv.at).....	47
Abbildung 15: Bevölkerungsentwicklung der Stadt Wien gesamt und nach Bezirksgruppen. Quelle: Eigene Darstellung.....	49
Abbildung 16: Bevölkerungsprognose der Wiener Zählbezirke von 2018-2028, Veränderung in Prozent. Quelle: Bauer, Ramon u.a. (2018b), S. 6.....	50
Abbildung 17: Entwicklung der Bevölkerungsdichte der Stadt Wien nach Bezirksgruppen. Quelle: Eigene Darstellung.....	51
Abbildung 18: Entwicklung der Anzahl der Wohnungen in der Stadt Wien nach Bezirksgruppen 1880-2011. Quelle: Eigene Darstellung.....	52
Abbildung 19: Entwicklung der Belagszahlen in der Stadt Wien nach Bezirksgruppen 1880-2011. Quelle: Eigene Darstellung.....	53

Abbildung 20: Entwicklung der 1-, 2-, 3-, und Mehrraumwohnungen in der Stadt Wien 1934-2011. Quelle: Eigene Darstellung.....	53
Abbildung 21: Entwicklung der durchschnittlichen Wohnungsgröße je Bezirk nach Bezirksgruppen 1961-2011. Quelle: Eigene Darstellung.....	55
Abbildung 22: Entwicklung der durchschnittlichen Wohnnutzfläche pro Person je Bezirk nach Bezirksgruppen 1961-2011. Quelle: Eigene Darstellung.....	55
Abbildung 23: Entwicklung der Stellplatzverpflichtung im Bereich Wohnen. Daten: § 1 Abs 1 Wiener Garagengesetz, Durchführung, LGBL. für Wien 32/1957, § 1 Abs 1 Durchführung des Wiener Garagengesetzes, LGBL. für Wien 14/1962, § 1 Abs 2 Durchführungsverordnung zum Wiener Garagengesetz, LGBL. für Wien 9/1975, § 1 Abs 2 Durchführung des Wiener Garagengesetzes, LGBL. 30/1994, § 50 Abs 1 Wiener Garagengesetz 2008, LGBL. für Wien 26/2014. Quelle: Eigene Darstellung.....	80
Abbildung 24: Entwicklung der Ausgleichsabgabe zur Stellplatzverpflichtung. Daten: § 2 Durchführungsverordnung zum Wiener Garagengesetz LGBL. für Wien 9/1975, § 2 Durchführung des Wiener Garagengesetzes LGBL. für Wien 30/1994, § 1 Durchführung des Wiener Garagengesetzes LGBL. für Wien 56/1996, § 1 Durchführung des Wiener Garagengesetzes 2008, LGBL. für Wien 106/2001, § 1 Durchführung des Wiener Garagengesetzes 2008, LGBL. für Wien 26/2014. Quelle: Eigene Darstellung.....	81
Abbildung 25: Parkraumbewirtschaftung in Wien. Quelle: Eigene Darstellung.....	89
Abbildung 26: Preisentwicklung der Parkraumbewirtschaftung in Wien. Daten: Stadtentwicklung Wien (2020), Parkometerabgabeverordnung, ABl. für Wien 48/2019, Wertsicherungsrechner der Statistik Austria. Umrechnung: 1 € = 13,7603 ATS. Quelle: Eigene Darstellung.....	90
Abbildung 27: Elastizität der Stellplatznachfrage von Kurzparkern in Bezug auf die Höhe der Kurzparkgebühr im Untersuchungsgebiet und getrennt für 1. und 6. Bezirk – Sigmoidale Nachfragefunktion. Quelle: Hössinger und Uhlmann (2012), S. 21.....	91
Abbildung 28: Preisentwicklung des Parkpickerls in Wien. Daten: Verordnung Pauschale Entrichtung der Parkometerabgabe, LGBL. für Wien 23/1993, Verordnung Pauschale Entrichtung der Parkometerabgabe, LGBL. für Wien 17/2001, Pauschalierungsverordnung, ABl. für Wien 29/2007, Pauschalierungsverordnung, ABl. für Wien 52/2011, Wertsicherungsrechner der Statistik Austria. Umrechnung: 1 € = 13,7603 ATS. Quelle: Eigene Darstellung.....	91
Abbildung 29: Kfz- und Pkw-Bestand zum Ende der Jahre 1905-2018 in Wien. Quelle: Eigene Darstellung.....	95
Abbildung 30: Pkw-Bestand nach Bezirksgruppen zum Ende der Jahre 1983-2018. Quelle: Eigene Darstellung.....	96
Abbildung 31: Veränderung des Pkw-Bestandes seit 1983 nach Bezirksgruppen. Quelle: Eigene Darstellung.....	97
Abbildung 32: Pkw-Bestand zum Ende der Jahre 1981-2018 für die Bezirke der Gruppe ‚Wien Innen‘ und Kennzeichnung der Einführung der Parkraumbewirtschaftung. Quelle: Eigene Darstellung.....	98

Abbildung 33: Motorisierungsgrad für Wien in den Jahren 1991-2018. Quelle: Eigene Darstellung.....	101
Abbildung 34: Motorisierungsgrad nach Bezirksgruppen (Wien Innen mit und ohne den 1. Bezirk) in den Jahren 1991-2018. Quelle: Eigene Darstellung.....	102
Abbildung 35: Motorisierungsgrad nach Bezirken ohne Innere Stadt in den Jahren 1991, 2003 und 2018. Quelle: Eigene Darstellung.....	103
Abbildung 36: Entwicklung der Fahrzeuge bzw. Personenkraftwagen pro bewohnter Wohnung 1991-2019 in Wien. Quelle: Eigene Darstellung.....	104
Abbildung 37: Entwicklung der Personenkraftwagen pro bewohnter Wohnung 2005-2019 nach Bezirksgruppen. Quelle: Eigene Darstellung.....	105
Abbildung 38: Personenkraftwagen pro bewohnter Wohnung in den Jahren 2005 und 2019 nach Bezirken, ohne den 1. Bezirk. Quelle: Eigene Darstellung.....	106
Abbildung 39: Entwicklung des Modal Split in Wien. Quelle: Eigene Darstellung.....	107
Abbildung 40: Modal Split nach Regionen in Wien. Quelle: Macoun, Thomas (2011), S. 557.	107
Abbildung 41: Arbeitsplatz-Schwerpunkte der Pendlerinnen- und Pendlerbeziehungen auf Bezirksebene. Quelle: Hartl, Gerda (2015), S. 54.....	109
Abbildung 42: Wohnort-Schwerpunkte der Pendlerinnen- und Pendlerbeziehungen auf Bezirksebene. Quelle: Hartl, Gerda (2015), S. 57.....	110
Abbildung 43: Anteil der Verkehrsmittelwahl ‚eigener Pkw‘ nach Wohnbezirken für die Volkszählungsjahre 1971 bis 2001. Quelle: Hartl, Gerda (2015), S. 57.....	111
Abbildung 44: Anteil der Verkehrsmittelwahl ‚eigener Pkw‘ nach Arbeitsbezirken für die Volkszählungsjahre 1971 bis 2001. Quelle: Hartl, Gerda (2015), S. 57.....	111
Abbildung 45: Flächenverteilung nach Bezirksgruppen. Quelle: Eigene Darstellung.....	114
Abbildung 46: Flächenverteilung nach Gemeindebezirken. Quelle: Eigene Darstellung.....	114
Abbildung 47: Verkehrsströme der Pkw-Binnenpendlerinnen und Binnenpendler 2001 mit Ziel 1. Bezirk (Berechnung auf Basis von Statistik Austria und Verkehrsmodell Wien 2001). Quelle: Hartl, Gerda (2015), S. 98.....	115
Abbildung 48: Flächenverteilung nach Gemeindebezirken. Quelle: Eigene Darstellung.....	116
Abbildung 49: Untersuchungsgebiet Sammer und Partner. Quelle: Sammer, G. u.a. (2014), S. 4.....	118
Abbildung 50: Anzahl der Stellplätze im öffentlichen Raum bzw. im Untersuchungsgebiet nach Gemeindebezirken. Quelle: Eigene Darstellung.....	118
Abbildung 51: Anteil der Stellplatzfläche im öffentlichen Raum bzw. im Untersuchungsgebiet an der Gesamtfläche nach Gemeindebezirken. Quelle: Eigene Darstellung.....	120
Abbildung 52: Anteil der Stellplatzfläche im öffentlichen Raum bzw. im Untersuchungsgebiet an der Verkehrsfläche nach Gemeindebezirken. Quelle: Eigene Darstellung.....	120

Abbildung 53: Anteil der Stellplatzfläche im öffentlichen Raum bzw. im Untersuchungsgebiet an der Verkehrsfläche nach Gemeindebezirken. Quelle: Eigene Darstellung.....	122
Abbildung 54: Garagenstandorte in Wien. Quelle: Eigene Darstellung.....	122
Abbildung 55: Garagen im Wohnbau (Wiener Wohnen und Gesiba) nach Gemeindebezirken. Quelle: Eigene Darstellung.....	124
Abbildung 56: Stellplätze in Wohngaragen von Wiener Wohnen nach Gemeindebezirken. Quelle: Eigene Darstellung.....	124
Abbildung 57: Baualter bis 1960 nach Zählgebieten in Wien. Quelle: vgl. vgl. Käfer, Andreas und Fürst, Bernhard (2014), S. 52.....	125
Abbildung 58: Stellplätze/Bevölkerung nach Bezirken. Die öffentlichen Stellplätze der Bezirke 11, 13, 14 und 17 beziehen sich auf das Untersuchungsgebiet. Die öffentlichen Stellplätze der Bezirke 21-23 wurden geschätzt. Es kann zwischen den Stellplätzen Wiener Wohnen und den privaten Stellplätzen Überschneidungen geben. Quelle: Eigene Darstellung.....	128
Abbildung 59: Stellplätze/Kfz nach Bezirken. Die öffentlichen Stellplätze der Bezirke 11, 13, 14 und 17 beziehen sich auf das Untersuchungsgebiet. Die öffentlichen Stellplätze der Bezirke 21-23 wurden geschätzt. Es kann zwischen den Stellplätzen Wiener Wohnen und den privaten Stellplätzen Überschneidungen geben. Quelle: Eigene Darstellung.....	129
Abbildung 60: Stellplätze/Pkw nach Bezirken. Die öffentlichen Stellplätze der Bezirke 11, 13, 14 und 17 beziehen sich auf das Untersuchungsgebiet. Die öffentlichen Stellplätze der Bezirke 21-23 wurden geschätzt. Es kann zwischen den Stellplätzen Wiener Wohnen und den privaten Stellplätzen Überschneidungen geben. Quelle: Eigene Darstellung.....	130
Abbildung 61: Zusammenhang zwischen den Stellplatzzahlen und Kraftfahrzeugen der Bezirke 1-20. Quelle: Eigene Darstellung.....	131
Abbildung 62: Zusammenhang zwischen den Stellplatzzahlen und Personenkraftwagen der Bezirke 1-20. Quelle: Eigene Darstellung.....	132
Abbildung 63: Causal-Loop-Diagramm zum Zusammenhang zwischen Stellplatzangebot und Mobilitätsverhalten. Quelle: Pfaffenbichler, Paul und Schopf, Josef Michael (2011), S. 85.....	133
Abbildung 64: Attraktivitätsverteilung bei Garagen am Wohnort und Garagen in Äquidistanz zum öffentlichen Verkehr. Quelle: Knoflacher, Hermann (1996), S. 145.....	136
Abbildung 65: Unterschiede der Wohnungspreise (Eigentum laut Kaufverträgen) je m ² von 2017-2019. Quelle: Eigene Darstellung.....	141
Abbildung 66: Unterschiede der Wohnungsangebotspreise (Eigentum) je m ² von 2017-2019. Quelle: Eigene Darstellung.....	141
Abbildung 67: Unterschiede der Wohnungsangebotspreise (Miete) je m ² von 2017-2019. Quelle: Eigene Darstellung.....	142
Abbildung 68: Anzahl der Wohnprojekte mit bzw. ohne Stellplätze je Bezirk 2017-2019. Quelle: Eigene Darstellung.....	152

Abbildung 69: Anzahl der Wohnprojekte mit bzw. ohne Stellplätze nach Bezirksgruppe und Jahr. Quelle: Eigene Darstellung.....	153
Abbildung 70: Anzahl der Wohnprojekte im geförderten oder nicht geförderten Wohnbau mit bzw. ohne Stellplätze je Bezirksgruppe 2017-2019. Quelle: Eigene Darstellung.....	153
Abbildung 71: Projekte mit Stellplätzen: Zusammenhang zwischen Wohnungen und Stellplätzen je Projekt nach Bezirksgruppe. Quelle: Eigene Darstellung.....	155
Abbildung 72: Projekte mit Stellplätzen: Zusammenhang zwischen Wohnungen und Stellplätzen je Projekt nach Bezirksgruppe. Quelle: Eigene Darstellung.....	156
Abbildung 73: Projekte mit Stellplätzen: Zusammenhang zwischen Wohnungen und Stellplätzen je Projekt nach Bezirksgruppe. Quelle: Eigene Darstellung.....	157
Abbildung 74: Projekte mit und ohne Stellplätze: Zusammenhang zwischen Stellplatz- und Wohnungszahlen im geförderten und nicht geförderten Wohnbau. Quelle: Eigene Darstellung.....	158
Abbildung 75: Projekte mit Stellplätzen: Zusammenhang zwischen Wohnungen und Stellplätzen je Projekt nach Bezirksgruppe. Quelle: Eigene Darstellung.....	159
Abbildung 76: Stellplatzpreise der Wohnprojekte nach Bezirken 2017-2019. Quelle: Eigene Darstellung.....	160

6.3 Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Veranschaulichung der Entwicklung der Rechtsnormen bezüglich Parken. Quelle: Eigene Darstellung. Die Autorin ist keine Rechtswissenschaftlerin, die Angaben erfolgen anhand eigener Interpretation. Verwendete Rechtsnormen: 1929 – Straßenpolizei-Grundsatzgesetz 1929, BGBl. 438/1929, 1930 – Straßenpolizei-Gesetz, LGBL. für Wien 35/1930, 1935 – Straßenpolizei-Grundsatzgesetz 1935, BGBl. 171/1935 und Wiener Straßenpolizeigesetz 1935, LGBL. für Wien 6/1936, 1938 – Straßenverkehrs-Ordnung, GBl. für das Land Österreich 171/1938, 1947 – Straßenpolizei-Ordnung, BGBl. 59/1947, 1960 – StVO 1960, BGBl. 159/1960.....	70
Tabelle 2: Veranschaulichung der Entwicklung der Rechtsnormen bezüglich Gegenständen auf der Straße, Gehen und Spielen. Quelle: Eigene Darstellung. Die Autorin ist keine Rechtswissenschaftlerin, die Angaben erfolgen anhand eigener Interpretation. Verwendete Rechtsnormen: 1929 – Straßenpolizei-Grundsatzgesetz 1929, BGBl. 438/1929, 1930 – Straßenpolizei-Gesetz, LGBL. für Wien 35/1930, 1935 – Straßenpolizei-Grundsatzgesetz 1935, BGBl. 171/1935 und Wiener Straßenpolizeigesetz 1935, LGBL. für Wien 6/1936, 1938 – Straßenverkehrs-Ordnung, GBl. für das Land Österreich 171/1938, 1947 – Straßenpolizei-Ordnung, BGBl. 59/1947, 1960 – StVO 1960, BGBl. 159/1960.....	71
Tabelle 3: Park & Ride-Anlagen in Wien. Quelle: Stadt Wien – ViennaGIS (2020), Verkehrsverbund Ost-Region (2020), Wipark Garagen GmbH (2019), APCOA PARKING Austria GmbH (2020), Best in Parking – Holding AG (2020) , BOE Gebäudemanagement GmbH (2020).....	94

6.4 Literaturverzeichnis

- Aarhaug, Jørgen (2019): *Universal Design as a Way of Thinking About Mobility Towards User-Centric Transport in Europe: Challenges, Solutions and Collaborations*, 2019, abgerufen am 18.02.2020, <http://proxy.uqar.ca/login?url=https://doi.org/10.1007/978-3-319-99756-8>, ISBN: 978-3-319-99756-8.
- APCOA PARKING Austria GmbH (2020): *Park & Ride Muthgasse*, abgerufen am 14.01.2020, <https://www.apcoa.at/parken/wien/parkplatz-p-r-muthgasse-wien-apcoa-1/>.
- Baier, Reinhold, Moritz, Albert und Schäfer, Karl-Heinz (1984): *Parken in der Stadt*, Aachen, 1984.
- Baltaci, Köksal und Wetz, Andreas (2012): *Parkpickerl neu: Teuer, aber wirksam* In: *Die Presse*, 02.10.2012, abgerufen am 14.01.2020, <https://www.diepresse.com/1296284/parkpickerl-neu-teuer-aber-wirksam>.
- Bauer, Ramon, Aberer, Carmen, Fendt, Christian, Haydn, Gerlinde, Remmel, Wolfgang, Seibold, Eva und Trautinger, Franz (2018a): *Kleinräumige Bevölkerungsprognose Wien 2018*. Statistik Journal Wien 1/2018, Wien, Magistrat der Stadt Wien (MA 23), 2018.
- Bauer, Ramon, Aberer, Carmen, Fendt, Christian, Haydn, Gerlinde, Remmel, Wolfgang, Seibold, Eva und Trautinger, Franz (2018b): *Bevölkerungsprognose 2018. Zusammenfassung*, Wien, Magistrat der Stadt Wien (MA 23 - Wirtschaft, Arbeit und Statistik), 2018.
- Beigl, Helmut (2020): *Garagendaten für Diplomarbeit*, 2020.
- Berding, Ulrich (2008): *Wohnwünsche von Migranten. Überlegungen zu spezifischen Anforderungen an Wohnung und Wohnumfeld* In: *vhw Forum Wohnungseigentum*, Ausgabe 6/2008, 12.2008, S. 309–312.
- Best in Parking – Holding AG (2020): *Garagen Standorte*, abgerufen am 14.01.2020, <http://www.bestinparking.at/garagen-standorte>.
- Bieberstein, Horst (2009): *Schimmelpilz in Wohnräumen - was tun?*, 4. Aufl, Radebeul, Bieberstein, 2009, ISBN: 978-3-927656-12-3.
- Biosphärenpark Wienerwald Management GmbH (2019): *Der Biosphärenpark Wienerwald ist...*, abgerufen am 21.10.2019, <https://www.bpww.at/de/themenseiten/region>.
- BOE GEBÄUDEMANAGEMENT GmbH (2020): *Garagen*, abgerufen am 14.01.2020, <http://www.boe-parking.at/boe/de/garagen>.
- Buehler, Ralph, Pucher, John und Altshuler, Alan (2017): *Vienna's path to sustainable transport* In: *International Journal of Sustainable Transportation*, Band 11, Ausgabe 4, 21.04.2017, S. 257–271, DOI: 10.1080/15568318.2016.1251997.

- Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (Hrsg.) (2013): *Mobilität im Alter. Ein Handbuch für PlanerInnen, EntscheidungsträgerInnen und InteressensvertreterInnen*, Wien, 2013.
- Conditt, Georg (1971): *Stadtplanung Wien 1963-1969.*, Wien, Jugend u. Volk in Komm., 1971, ISBN: 978-3-7141-6462-6.
- Daschütz, Petra (2006): *Flächenbedarf, Freizeitmobilität und Aktionsraum von Kindern und Jugendlichen in der Stadt*, Wien, Technische Universität Wien, 2006.
- Dieter, Bökemann (1990): *SANSTRAT - WIEN. Strukturanalyse zur Stadterneuerungspolitik*, Wien, Magistrat der Stadt Wien, 1990.
- Dorner, Alfred (Hrsg.) (1997): *Werkstattbericht Parkraumbewirtschaftung in Wien*, Wien, Stadtplanung Wien, Magistratsabt. 18, 1997, ISBN: 978-3-901210-84-6.
- Dvorak, Wolfgang und Magistrat der Stadt Wien (Hrsg.) (1994a): *Wien ins 21. Jahrhundert: Stadtplanung für eine ökologische und soziale Gründerzeit, 9000*, Wien, Stadtplanung, 1994, ISBN: 978-3-901210-43-3.
- Dvorak, Wolfgang und Magistrat der Stadt Wien (Hrsg.) (1994b): *Wien - verkehrt?! Verkehrspolitik für ein Wien auf dem Weg ins 21. Jahrhundert*, Wien, Magistrat, Stadtplanung, 1994, ISBN: 978-3-901210-49-5.
- Eder, Jakob, Gruber, Elisabeth, Görgl, Peter und Hemetsberger, Markus (2018): *Wie Wien wächst: Monitoring aktueller Trends hinsichtlich Bevölkerungs- und Siedlungsentwicklung in der Stadtregion Wien* *In: Raumforschung und Raumordnung*, Band 76, Ausgabe 4, 31.08.2018, S. 327–343, DOI: 10.1007/s13147-018-0546-z.
- Eigner, Peter, Matis, Herbert und Resch, Andreas (1999): *Sozialer Wohnbau in Wien. Eine historische Bestandsaufnahme*, Verein für Geschichte der Stadt Wien, 1999, abgerufen am 19.03.2019, http://www.demokratiezentrum.org/fileadmin/media/pdf/matis_wohnbau.pdf.
- Engelberger, Otto (1971): *Verkehrskonzept für Wien.*, Wien, Jugend u. Volk in Komm., 1971, ISBN: 978-3-7141-6454-1.
- Europäische Kommission (2012): *Leitlinien für bewährte Praktiken zur Begrenzung, Milderung und Kompensierung der Bodenversiegelung*, Luxembourg, Amt für Veröff. der Europäischen Union, 2012, ISBN: 978-92-79-26208-1.
- Fauland, Adolf (1983): *PARK AND RIDE-PROGRAMM FÜR WIEN. Kurz- und mittelfristige Ausbaumaßnahmen*, 2. Auflage, Wien, Magistrat der Stadt Wien, 1983.
- Frey, Harald, Schopf, Josef Michael, Winder, Manuela und Zeschmar-Lahl, Barbara (2014): *Energieeffiziente neue Mobilität in Wien. Zusammenfassung der Studie des Instituts für Verkehrswissenschaften, Verkehrsplanung und Verkehrstechnik*, Technische Universität Wien, Wien, 2014.
- Gebhard, Josef, Rachbauer, Stefanie und Solomon, Katrin (2019): *Spaltpilz Begegnungszone: Warum sie aufregt und was sie leistet* *In: Kurier*, 25.06.2019, abgerufen am 25.10.2019,

<https://kurier.at/chronik/wien/spaltpilz-begegnungszone-warum-sie-aufregt-und-was-sie-leistet/400532641>.

- Geschäftsstelle der Österreichischen Raumordnungskonferenz (ÖROK) (2017): Flächensparen, Flächenmanagement & aktive Bodenpolitik. Ausgangslage, Empfehlungen & Beispiele, Wien, 2017.
- Gesetz, womit die Sonderbestimmungen für den Wiederaufbau Wiens und andere, von der Bauordnung für Wien abweichende Bestimmungen erlassen werden (1947): kundgemacht im L.Gb. Nr. xx, 1947.
- Gluschitsch, Guido, Kienzl, Sebastian und Yeoh, Daniela (2019): Warum die Autos immer größer werden *In: STANDARD online*, 12.08.2019, abgerufen am 23.01.2020, <https://www.derstandard.at/story/2000107244187/warum-die-autos-immer-groesser-werden>.
- Gruber, Ernst, Gutmann, Raimund, Huber, Margarete und Oberhuemer, Lukas (2018): Leistbaren Wohnraum schaffen - Stadt weiter bauen. Potenziale der Nachverdichtung in einer wachsenden Stadt: Herausforderungen und Bausteine einer sozialverträglichen Umwelt, Wien, AK Wien, 2018.
- Hagen, Anna (2015): Wiener Bauordnungen und Planungsinstrumente im 19. Jahrhundert, Wien, Zentrum für Umweltgeschichte, 2015.
- Hartl, Gerda (2015): CO₂-Reduktionspotential im innerstädtischen Berufspendlerverkehr Wiens des Jahres 2001 unter Beachtung empirischer Wirkungszusammenhänge von Raum und Verkehr, Wien, Technische Universität Wien, 2015.
- Hauer, Friedrich und Verein für Geschichte der Stadt Wien (Hrsg.) (2014): Die Versorgung Wiens 1829 – 1913: neue Forschungsergebnisse auf Grundlage der Wiener Verzehrungssteuer, Innsbruck Wien Bozen, StudienVerlag, 2014, ISBN: 978-3-7065-5407-7.
- Hiess, Helmut (2013): Masterplan Verkehr Wien 2003 Evaluierung 2013, 2013, ISBN: 978-3-902576-74-3.
- Hoadley, Suzanne (2018): Road Vehicle Automation. And Cities And Regions., Polis, 2018.
- Hödl, Johann (2015): Vom Sesselträger zum Silberpfeil, Wien, Wiener Linien, 2015, ISBN: 978-3-99036-011-8.
- Holmberg, Per-Erik, Collado, Magda, Sarasini, Steven und Williander, Mats (2016): MOBILITY AS A SERVICE- MAAS. Describing the framework, Viktoria Swedish ICT, 2016.
- Holzmann, Angela, Knaus, Karina und Siebenhofer, Matthäus (2019): Fortschrittsbericht über die Umsetzung des Klimaschutzprogramms (KliP) der Stadt Wien, Wien, Österreichische Energieagentur - Austrian Energy Agency GmbH, 2019, abgerufen am 28.10.2019, <https://www.wien.gv.at/umwelt/klimaschutz/pdf/klip-bericht-evaluierung-2018.pdf>.

- Homeier-Mendes, Ina, Hlava, Pia und Arzberger, Katja (2015): Perspektiven einer smarten Stadtentwicklung: Smart City Wien, Wien, Magistratsabt. 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung, 2015, ISBN: 978-3-902576-98-9.
- Hösl, Wolfgang und Pirhofer, Gottfried (1988): Wohnen in Wien 1848-1938: Studien zur Konstitution des Massenwohnens, Wien, F. Deuticke, 1988, ISBN: 978-3-7005-4599-6.
- Jamek, Andrea und Mader, Silke (2009): Evaluierung der Umsetzung des Klimaschutzprogramms (KliP) der Stadt Wien, Wien, Österreichische Energieagentur - Austrian Energy Agency, 2009.
- Käfer, Andreas und Fürst, Bernhard (2014): Garagenförderung in Wien. Garagenprogramm 2014. Endbericht, Wien, Magistrat der Stadt Wien, MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung, 2014.
- Kanonier, Arthur und Kadi, Justin (2018): Studie über das „Stellplatzregulativ in Niederösterreich“. Studie im Auftrag der niederösterreichischen Gemeinden Amstetten, Hollabrunn, Krems, Mödling, Schwechat, St. Pölten und Tulln, Wien, 2018.
- Kleinmanns, Joachim (2011): Parkhäuser: Architekturgeschichte einer ungeliebten Notwendigkeit, Marburg, Jonas Verlag für Kunst, 2011, ISBN: 978-3-89445-447-0.
- Klühspies, Johannes (1999): Stadt - Mobilität - Psyche: mit gefühlsbetonten Verkehrskonzepten die Zukunft urbaner Mobilität gestalten?, Basel, Birkhäuser, 1999, ISBN: 978-3-7643-6037-5.
- Knierim, Bernhard (2017): Ohne Auto leben: Handbuch für den Verkehrsalltag, 2., unveränderte Auflage, Wien, Promedia, 2017, ISBN: 978-3-85371-413-3.
- Knoflacher, Hermann (1979): Generelle Verkehrskonzeption Wien. Ruhender Verkehr *Verkehrskonzeption für Wien. Teil C. Konsulentengutachten. Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs, Ruhender Verkehr*, Wien, 1979.
- Knoflacher, Hermann (1985): Katalysatoren für Nichtmotorisierte, Wien, H. Knoflacher, 1985, ISBN: 978-3-900657-00-0.
- Knoflacher, Hermann (1996): Zur Harmonie von Stadt und Verkehr: Freiheit vom Zwang zum Autofahren, 2., verb.erw. Aufl, Wien, Böhlau, 1996, ISBN: 978-3-205-98586-0.
- Knoflacher, Hermann (2003): Verkehr der Zukunft/Zukunft des Verkehrs *In: Oekobiotikum*, Reihe 14. Jg, Ausgabe 4, 2003, S. 4-9.
- Knoflacher, Hermann (2006): A new way to organize parking:the key to a successful sustainable transport system for the future *In: Environment & Urbanization*, Ausgabe Volume 18, Issue 2, 10.2006, S. 387-400.
- Knoflacher, Hermann (2009): Stehzeuge - Fahrzeuge: der Stau ist kein Verkehrsproblem, 2., unveränd. Aufl, Wien, Böhlau, 2009, ISBN: 978-3-205-78398-5.
- Knoflacher, Hermann (2012): Stadtentwicklung und Verkehrsplanung - Chancen und Risiken in der Zukunft, in: Stanek, Gabriele (Hrsg.): *Elektromobilität 2012: Erfolgreiche Lösungen für Smart Companies und Smart Cities*, Wien, 2012, S. 35-38, ISBN: 978-3-902900-12-8.

- Knoflacher, Hermann (2014): Wohnbau als Teil eines Systems, in: Wippel, Jörg (Hrsg.): *Wohnbaukultur in Österreich: Geschichte und Perspektiven*, Innsbruck, 2014, ISBN: 978-3-7065-5341-4.
- Knoflacher, Hermann (2016): Emanzipation im Straßenverkehr, in: Kaltenegger, Armin (Hrsg.): *Unterwegs in die Zukunft: Visionen zum Straßenverkehr*, Wien, 2016, S. 77–84, ISBN: 978-3-214-01335-6.
- Knoflacher, Hermann (2017): Verkehr ist kein Schicksal. Der öffentliche Verkehr in Wien. Vom Störfaktor zum Rückgrat nachhaltiger Mobilität, Wien, echomedia buchverlag ges.m.b.h., 2017, ISBN: 978-3-903113-35-0.
- Knoflacher, Hermann und Frey, Harald (2013): Leistbare Wohnungen durch eine zukunftsgerechte Verkehrsinfrastruktur *In: Infrastruktur Recht. Energie, Verkehr, Abfall, Wasser*, Reihe 10. Jahrgang, Ausgabe 11, 11.11.2013, S. 282–285.
- Knoflacher, Hermann, Frey, Harald, Ripka, Igor und Leth, Ulrich Auswirkungen der Lobauautobahn auf die Stadt Wien, Wien.
- Koch, Helmut (2015): Chancengleichheit in der Praxis - Wohin mit den vielen Autos?, in: Zukal, Heinrich J (Hrsg.): *Der Lehrer Knoflacher und die nächste Generation: Prof. Hermann Knoflacher zum 75. Geburtstag: Festschrift: Seminar, am 24. September 2015, TU Wien, Karlsplatz 13, Kuppelsaal*, Wien, 2015, S. 53–64.
- Korzendörfer, Helmut (1981): Stadtplanung vor dem Hintergrund der Stadtentwicklung 1945–1981, in: Geschäftsgruppe Stadtplanung, Magistratsabteilung 18 - Stadtstrukturplanung (Hrsg.): *Wien 2000. Der Stadtentwicklungsplan für Wien. Die städtebauliche Entwicklung Wiens von 1945-1981*, Wien, 1981, S. 23–35.
- Kostiainen, Juho und Tuominen, Anu (2019): Mobility as a Service—Stakeholders’ Challenges and Potential Implications *Towards User-Centric Transport in Europe: Challenges, Solutions and Collaborations*, 2019, abgerufen am 13.02.2020, <http://proxy.uqar.ca/login?url=https://doi.org/10.1007/978-3-319-99756-8>, ISBN: 978-3-319-99756-8.
- Kühn, Erich (1957): *Medizin im Städtebau*, München, 1957.
- Künzel, Helmut (2017): *Wohnhygiene und Wärmedämmung: die Geschichte unserer Wohnkultur*, Stuttgart, Fraunhofer IRB Verlag, 2017, ISBN: 978-3-8167-9784-5.
- Kurz, Ernst (1981): *Die Städtebauliche Entwicklung der Stadt Wien in Beziehung zum Verkehr*, Wien, Magistrat der Stadt Wien, 1981.
- Laufer, Nora (2019): Zu viel Beton *In: Der Standard Kompakt*, 09.10.2019, S. 14.
- Lebhart, Gustav (2015): *Wien im Querschnitt der Zeit. Ergebnisse aus der Registerzählung 2011, Teil 1: Gebäude- und Wohnungszählung*, Wien, 2015, ISBN: 978-3-901945-18-2.
- Legat, Lisbeth (2018): Baugeschichte Karl Marx Hof: Das grüne Erbe des Roten Wien *In: Die Presse*, 30.03.2018, abgerufen am 04.10.2019, <https://www.diepresse.com/5398184/baugeschichte-karl-marx-hof-das-grune-erbe-des-roten-wien>.

- L'Hostis, Alain, Chalkia, Eleni, de la Cruz, M. Teresa, Müller, Beate und Keseru, Imre (2019): *Societal Trends Influencing Mobility and Logistics in Europe: A Comprehensive Analysis Towards User-Centric Transport in Europe: Challenges, Solutions and Collaborations*, 2019, abgerufen am 10.02.2020, <http://proxy.uqar.ca/login?url=https://doi.org/10.1007/978-3-319-99756-8>, ISBN: 978-3-319-99756-8.
- Lund, Emma, Kerttu, Johan und Koglin, Till (2017): *Drivers and Barriers for Integrated Mobility Services. A review of research*, K2 Working Papers, 2017, abgerufen am 12.03.2019, www.k2centrum.se/sites/default/files/drivers_and_barriers_for_integrated_mobility_services_k2_working_paper_2017_3.pdf.
- Macoun, Thomas (2011): *Mobilität, Stadthabitate und Humanökologie. Ökosystem Wien: die Naturgeschichte einer Stadt*, Wien, 2011, S. 555–561, ISBN: 978-3-205-77420-4.
- Magistrat der Stadt Wien (Hrsg.) (2014): *Smart City Wien. Rahmenstrategie | Überblick*, 2014.
- Magistrat der Stadt Wien, Geschäftsgruppe Stadtentwicklung und Stadterneuerung (Hrsg.) (1985): *Stadtentwicklungsplan Wien*, Wien, Magistrat der Stadt Wien, 1985.
- Magistrat der Stadt Wien, Geschäftsgruppe Stadtplanung (Hrsg.) (1980): *Verkehrskonzeption für Wien. Teil A und B*, Wien, Magistrat der Stadt Wien, 1980.
- Magistrat der Stadt Wien MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hrsg.) (2004): *Strategieplan Wien [im erweiterten Europa]*, Wien, Magistrat der Stadt Wien, Magistratsabt. 18, 2004, ISBN: 978-3-902015-75-4.
- Magistrat der Stadt Wien, Magistratsabteilung 18 (Hrsg.) (1994): *Verkehrskonzept Wien, generelles Massnahmenprogramm*, Wien, Magistrat der Stadt Wien, Magistratsabt. 18, 1994, ISBN: 978-3-901210-41-5.
- Magistrat der Stadt Wien, Magistratsabteilung 22 - Umweltschutz (Hrsg.) (1999): *Klimaschutzprogramm Wien*, 1999, abgerufen am 26.10.2019, <https://www.wien.gv.at/umwelt/klimaschutz/publikationen/index.html#klimaschutzprogramm>.
- Magistrat der Stadt Wien, MD-KLI (Hrsg.) (2010): *Klimaschutzprogramm der Stadt Wien. Fortschreibung 2010-2020*, Wien, 2010.
- Magistratsabteilung 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hrsg.) (2015): *Fachkonzept Mobilität: miteinander mobil*, Wien, Magistratsabteilung 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung, 2015, ISBN: 978-3-902576-97-2.
- Marchart, Peter (1984): *Wohnbau in Wien. 1923-1983*, Wien, Compress Verlag, 1984.
- Meyer, Gereon und Beiker, Sven (Hrsg.) (2019): *Making Automation Work for Cities: Impacts and Policy Responses Road Vehicle Automation 5*, Cham, 2019, abgerufen am 14.02.2020, <http://link.springer.com/10.1007/978-3-319-94896-6>, ISBN: 978-3-319-94895-9, DOI: 10.1007/978-3-319-94896-6.

- Molitor, Romain, Reisinger, Andrea, Krack, Paul und Hirsch, Thomas (2019): Parkraumbilanz Wien-Neubau, Wien, Bezirksvorstehung Wien 7 und MA 28, 2019, abgerufen am 05.02.2020, <https://www.wien.gv.at/bezirke/neubau/pdf/parkraumbilanz.pdf>.
- Naschenweng, Lisa (2019): Zusammenhang zwischen Wohnen und Verkehr in den letzten 100 Jahren in Wien, Wien, Technische Universität Wien, 2019.
- Natmessnig, Elias und Zach, Katharina (2013): Pendler sollen draußen bleiben *In: Kurier*, 23.09.2013, abgerufen am 14.01.2020, <https://kurier.at/chronik/niederoesterreich/park-ride-pendler-sollen-draussen-bleiben/27.873.931>.
- Notz, Jos Nino (2017): Die Privatisierung öffentlichen Raums durch parkende Kfz. Von der Tragödie einer Allmende - über Ursache, Wirkung und Legitimation einer gemeinwohlschädigenden Regulierungspraxis. IVP-Discussion Paper, 1/2017, Berlin, Technische Universität Berlin, Fakultät Verkehrs und Maschinensysteme, Institut für Land- und Seeverkehr, Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung, 2017.
- Oblak, Sigrid (2003a): Masterplan Verkehr Wien 2003: Kurzfassung, Stadtentwicklung Wien, Magistratsabt. 18, 2003.
- Oblak, Sigrid (2003b): Masterplan Verkehr Wien 2003, Wien, Stadtentwicklung Wien, Magistratsabt. 18, 2003, ISBN: 978-3-902015-54-9.
- Ortgiese, Michael, Holz-Rau, Christian, Reichert, Alexander, Lindloff, Kirstin, Gies, Jürgen, Eisenkopf, Alexander und Knieps, Günter (2018): Ein intelligentes städtisches Verkehrssystem – Utopie und Machbarkeit *In: Wirtschaftsdienst*, Band 98, Ausgabe 5, 05.2018, S. 307–325, DOI: 10.1007/s10273-018-2293-8.
- Österreichischer Rundfunk, Stiftung öffentlichen Rechts mit Sitz in Wien (2012a): Anrainer bekommen Parkplätze *In: wien.orf.at*, 25.06.2012, abgerufen am 20.12.2019, <https://wien.orf.at/v2/news/stories/2538576/>.
- Österreichischer Rundfunk, Stiftung öffentlichen Rechts mit Sitz in Wien (2012b): „Park & Ride“: Schlechte Auslastung *In: wien.orf.at*, 31.07.2012, abgerufen am 14.01.2020, <https://wien.orf.at/v2/news/stories/2543556/>.
- Österreichischer Rundfunk, Stiftung öffentlichen Rechts mit Sitz in Wien (2018): Wien bekommt neue Begegnungszonen *In: wien.orf.at*, 26.03.2018, abgerufen am 25.10.2019, <https://wien.orf.at/v2/news/stories/2903021/>.
- Österreichisches Institut für Bautechnik (2007): ÖIB-Richtlinie 4. Nutzungssicherheit und Barrierefreiheit, 2007, abgerufen am 23.01.2020, https://www.oib.or.at/sites/default/files/r14_250407.pdf.
- Österreichisches Institut für Bautechnik (2015): ÖIB-Richtlinie 4. Nutzungssicherheit und Barrierefreiheit, 2015, abgerufen am 23.01.2020, https://www.oib.or.at/sites/default/files/richtlinie_4_26.03.15_0.pdf.
- Pech, Anton, Warmuth, Günter, Jens, Klaus und Zeininger, Johannes (2018): Parkhäuser - Garagen, Dritte, erweiterte Auflage, Basel, Birkhäuser, 2018, ISBN: 978-3-0356-1692-7.

- Pfaffenbichler, Paul und Schopf, Josef Michael (2011): Einfluss der Parkraumorganisation und der Anzahl der Stellplätze auf die Nutzung des motorisierten Individualverkehrs und die Erreichung verkehrs-, umwelt- und siedlungspolitischer Ziele (PAN), Wien, Österreichische Energieagentur - Austrian Energy Agency, 2011.
- Pfefferkorn, Wolfgang und Leitgeb-Zach, Marianne (2011): SYLIE - ein Pilot-Projekt zur Lärminderung *Ökosystem Wien: die Naturgeschichte einer Stadt*, Wien, 2011, S. 569–570, ISBN: 978-3-205-77420-4.
- Pirhofer, Gottfried und Stimmer, Kurt (2007): Pläne für Wien. Theorie und Praxis der Wiener Stadtplanung von 1945 bis 2005, Wien, Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18, 2007.
- Psenner, Angelika (2012): Das Wiener Gründerzeit-Parterre - eine analytische Bestandsaufnahme, Städtebau TU Wien, 2012.
- Putschögl, Martin (2018): Wiener Bauordnung: Stellplätze nach Schweizer Art *In: STANDARD online*, 25.05.2018, abgerufen am 13.01.2020, <https://www.derstandard.at/story/2000080348444/wiener-bauordnung-stellplaetze-nach-schweizer-art>.
- Rauh, Wolfgang, Ehrendorfer, Friedrich und Berger, Roland (2011): Wie die „falsche“ Ökonomie den Verkehr erregt. *Ökosystem Wien: die Naturgeschichte einer Stadt*, Wien, 2011, S. 562–565, ISBN: 978-3-205-77420-4.
- Rayle, Lisa, Dai, Danielle, Chan, Nelson, Cervero, Robert und Shaheen, Susan (2016): Just a better taxi? A survey-based comparison of taxis, transit, and ridesourcing services in San Francisco *In: Transport Policy*, Band 45, 01.2016, S. 168–178, DOI: 10.1016/j.tranpol.2015.10.004.
- Redl, Bernadette (2018): Leere Parkplätze: Garage leer, Auto her *In: STANDARD online*, 25.08.2018, abgerufen am 04.02.2020, <https://www.derstandard.at/story/2000080340168/leere-parkplaetze-garage-leer-auto-her>.
- Riedel, Roman (2019): E-Mail-Anfrage über Stellplatzdaten bei der MA 18 - M/241681/19, 2019.
- Riggs, William, Larco, Nico, Tierney, Gerry, Ruhl, Melissa, Karlin-Resnick, Josh und Rodier, Caroline (2019): Autonomous Vehicles and the Built Environment: Exploring the Impacts on Different Urban Contexts, in: Meyer, Gereon und Beiker, Sven (Hrsg.): *Road Vehicle Automation 5*, Cham, 2019, abgerufen am 14.02.2020, <http://link.springer.com/10.1007/978-3-319-94896-6>, ISBN: 978-3-319-94895-9, DOI: 10.1007/978-3-319-94896-6.
- Ringler, Paul und Hoser, Bernhard (2016): Stellenwert von PKW in der Wiener Wohnbevölkerung, Wien, SORA Institute for Social Research and Consulting, Wien, 2016, abgerufen am 10.02.2020, <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008484.pdf>.

- Rosenecker, Philipp (2008): Parkdruck in Wien: Lösungsansätze im Bereich der Parkraumbewirtschaftung- und Steuerung, Wien, Österreichischer Kunst- u. Kulturverlag, 2008, ISBN: 978-3-85437-289-9.
- Rumpl, Waltraud (2020): (Garagen)Stellplätze im Wohnbau - Diplomarbeit: Daten Wiener Wohnen, 2020.
- Sadowsky, Nicole und Nelson, Erik (2017): The Impact of Ride-Hailing Services on Public Transportation Use: A Discontinuity Regression Analysis, Economics Department Working Paper Series,13, 2017.
- Sammer, G., Röschel, G., Gruber, C. und Sammer, G. (2014): Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung in Wien. Evaluierung der Auswirkung der Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung auf die Parkraumnachfrage, Wien, 2014, abgerufen am 19.12.2019, <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008368.pdf>.
- Scheuven, Rudolf, Groh, Stefan, Söpper, Katharina und Mittringer, Kurt (2016): Wien: polyzentral: Forschungsstudie zur Zentrenentwicklung Wiens, Wien, Stadtentwicklung Wien, MA 18, 2016, ISBN: 978-3-903003-13-2.
- Schmid, Barbara und Kempen, Tim (2019): Luxusgut Stellplatz: In Österreichs Großstädten werden knapp 100 Euro Miete fällig In: *APA-OTS Originaltext-Service GmbH*, 06.06.2019, https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20190606_OT0134.
- Schmitt, Gisela, Sommer, Ulrike und Wiechert, Carolin (2014): Wohnungsnahe Freiräume - Nutzerbezogene Raumqualitäten, Aachen, RWTH Aachen _ Fakultät für Architektur _ Prof. Klaus Selle, 2014.
- Schopf, Josef Michael (2001): Mobilität & Verkehr - Begriffe im Wandel, in: Forum Wissenschaft & Umwelt (Hrsg.): *Wissenschaft und Umwelt Interdisziplinär*, 2001, S. 3-11.
- Schopf, Josef Michael und Brezina, Tadej (2015): Umweltfreundliches Parkraummanagement. Leitfaden für Länder, Städte, Gemeinden, Betriebe und Bauträger, Wien, Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, 2015.
- Schubert, Klaus Wien., in: Friedrichs, Jürgen (Hrsg.): *Stadtentwicklungen in West- und Osteuropa*, S. 347-574.
- Singh, Vijai, Pandey, Deep und Chaudhry, Pradeep (2010): Urban Forests and Open Green Spaces: Lessons for Jaipur, Rajasthan, India In: *Rspcb*, Band 1, 2010.
- Springer, Gudrun (2019): Volle Park-and-ride-Plätze frustrieren Wien-Pendler In: *STANDARD online*, 20.07.2019, abgerufen am 14.01.2020, <https://www.derstandard.at/story/2000106482985/volle-park-and-ride-plaetze-frustrieren-wien-pendler>.
- Stadt Wien – <https://data.wien.gv.at> (2020): Verkehrsmittelwahl Wien, abgerufen am 27.01.2020, <https://www.data.gv.at/katalog/dataset/7d610a57-2105-4dd7-9bc8-c4101ef42539>.

- Stadt Wien - MA 18, Stadt Wien - MA 41 und Freytag&Berndt (2019): Bundesstraßennetz in Wien gemäß Bundesstraßengesetz 1971, abgerufen am 08.11.2019, <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/strassen/bundesstrassen/bundesstrassen-1971.html>.
- Stadt Wien - ViennaGIS (2020): ViennaGIS, abgerufen am 14.01.2020, www.wien.gv.at/viennagis/.
- Stadt Wien, MA 23 (2020): Erwerbstätige am Arbeitsort Wien nach Bezirken 2016, abgerufen am 04.02.2020, <https://www.wien.gv.at/statistik/arbeitsmarkt/tabellen/bezirk-erwerbstaetige-aest-2012.html>.
- Stadt Wien, MA 46 (2019): AnwohnerInnen-Parken, abgerufen am 20.12.2019, <https://www.wien.gv.at/verkehr/parken/kurzparkzonen/anrainerparken/>.
- Stadt Wien, MA 46 - Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten (2020): Kurzfristige Halteverbotszone - Bewilligung, abgerufen am 14.01.2020, <https://www.wien.gv.at/amtshelfer/verkehr/organisation/verkehrsflaeche/kurzfristigehalteverbotszone.html>.
- Stadtentwicklung Wien (2020a): Geschichtliche Entwicklung der Parkraumbewirtschaftung, abgerufen am 11.01.2020, <https://www.wien.gv.at/verkehr/parken/entwicklung/geschichte.html>.
- Stadtentwicklung Wien (2019b): Stadtentwicklungsgebiet Nordbahnhof, abgerufen am 26.10.2019, <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/nordbahnhof/>.
- Stadtentwicklung Wien (2019c): Ausgangslage der Parkraumbewirtschaftung, abgerufen am 17.12.2019, <https://www.wien.gv.at/verkehr/parken/entwicklung/grundlagen.html>.
- Stadtentwicklung Wien (2019d): Ziele der Parkraumbewirtschaftung, abgerufen am 17.12.2019, <https://www.wien.gv.at/verkehr/parken/entwicklung/ziele.html>.
- Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18 (Hrsg.) (2005): Step 05 - Stadtentwicklung Wien 2005: Kurzfassung, Wien, Stadtentwicklung Wien, 2005, ISBN: 978-3-902015-86-0.
- Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18 (Hrsg.) (2011): MIV. *Projektierungshandbuch Öffentlicher Raum*, Wien, 2011, abgerufen am 23.01.2020, <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008199.pdf>.
- Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hrsg.) (2015): Fachkonzept Mobilität: miteinander mobil, Wien, Magistratsabteilung 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung, 2015, ISBN: 978-3-902576-97-2.
- Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18 Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hrsg.) (2005): STEP 05 Stadtentwicklung Wien 2005, Wien, Stadtentwicklung Wien, 2005, ISBN: 978-3-902015-85-3.
- Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18 Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hrsg.) (2010): STEP 05 Fortschrittsbericht 2010, Wien, Stadtentwicklung Wien, 2010, ISBN: 978-3-902576-33-0.

- Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18 Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hrsg.) (2014): STEP 2025: Stadtentwicklungsplan Wien. Mut zur Stadt, Nachdruck, Wien, Magistratsabteilung 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung, 2014, <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008379a.pdf>, ISBN: 978-3-902576-89-7.
- Stadtplanung Wien, Magistratsabteilung 18 (Hrsg.) (1996): Bericht zur Erfolgskontrolle des Wiener Verkehrskonzeptes: Step-Bericht 1996; Wiener Verkehrskonzept, Wien, Magistrat der Stadt Wien, Magistratsabt. 18, 1996, ISBN: 978-3-901210-77-8.
- Statistik Austria (2020): Wohnungsgröße von Hauptwohnsitzwohnungen nach Bundesland (Zeitreihe), abgerufen am 05.03.2020, https://www.statistik.at/web_de/statistiken/menschen_und_gesellschaft/wohnen/wohnsituation/081235.html.
- Steierwald, Gerd (Hrsg.) (2005): Stadtverkehrsplanung: Grundlagen, Methoden, Ziele, 2., neu bearb. und erw. Aufl, Berlin, Springer, 2005, ISBN: 978-3-540-40588-7.
- Technische Universität Wien: Institute of Visual Computing and Human-Centered Technology, Multidisciplinary Design & User Research (2019): Das aspern.mobil LAB, abgerufen am 26.10.2019, <https://www.mobillab.wien/>.
- UITP (2011): Zum echten Mobilitätsanbieter werden. Kombinierte Mobilität: der ÖPNV in Synergie mit anderen Verkehrsmitteln wie Car-Sharing, Taxi, Fahrrad ..., Brüssel, UITP, 2011.
- UIV Urban Innovation Vienna GmbH (2019): Urban MoVe. Privatrechtliche Verträge als innovative stadt- und mobilitätsplanerische Planungs- und Steuerungsinstrumente, 2019, abgerufen am 05.11.2019, <https://www.urbaninnovation.at/de/Projects/Urban-MoVe>.
- Umweltbundesamt GmbH (2020): Flächeninanspruchnahme, abgerufen am 10.03.2020, https://www.umweltbundesamt.at/umweltsituation/raumordnung/rp_flaecheninanspruchnahme/.
- Verkehrsverbund Ost-Region (2020): Park/Bike+Ride, abgerufen am 14.01.2020, <https://www.vor.at/mobil/parkbike-ride/>.
- Waldert, Helmut (2011): Wenn der Markt „wohnt“. *Ökosystem Wien: die Naturgeschichte einer Stadt*, Wien, 2011, S. 571–577, ISBN: 978-3-205-77420-4.
- Wiener Linien (2019): Preisänderungen ab 1.1.2018: 365-Euro-Jahreskarte bleibt, abgerufen am 22.10.2019, <https://www.wienerlinien.at/eportal3/ep/bvContentView.do?contentType=1001&contentId=4200330&programId=74577&channelId=-47186>.
- WIENER LINIEN GmbH & Co KG (2017): WienMobil: Mit neuer Wiener-Linien-App die Stadt im Griff *In: APA-OTS Originaltext-Service GmbH*, 08.06.2017, abgerufen am 13.02.2020, https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20170608_OTSS0065/wienmobil-mit-neuer-wiener-linien-app-die-stadt-im-griff.

- WIENER LINIEN GmbH & Co KG (2020): WienMobil: mit einer App die Stadt im Griff, abgerufen am 13.02.2020, <https://www.wienerlinien.at/eportal3/ep/channelView.do/pageTypeId/66526/channelId/-3600060>.
- Winkler, Angelika (Hrsg.) (2008): 60 Minuten unterwegs in Wien: Gegenwart und Zukunft der Mobilität; anlässlich der Ausstellung in der Wiener Planungswerkstatt 22. Jänner bis 18. April 2008, Wien, MA18, Stadtentwicklung und Stadtplanung, 2008, ISBN: 978-3-902576-08-8.
- WIPARK Garagen GmbH (2019): Geschichte des Parkens, 2019, abgerufen am 14.01.2020, <https://www.wipark.at/eportal3/ep/channelView.do/pageTypeId/86852/channelId/-58092>.
- Wipark Garagen GmbH (2019): Rund ums Parken. Standorte, 2019, abgerufen am 14.01.2020, <https://www.wipark.at/eportal3/ep/contentView.do/pageTypeId/86850/programId/87043/contentTypeId/1001/channelId/-56777/contentId/81469>.
- WKÖ - Statistik (Hrsg.) (2019): Privathaushalte - Prognose bis 2060, 2019, abgerufen am 07.11.2019, <http://wko.at/statistik/bundesland/PrivathaushPrognose.pdf>.
- Zmud, Johanna, Dias, Felipe, Lavieri, Patricia, Bhat, Chandra, Pendyala, Ram, Shiftan, Yoram, Outwater, Maren und Lenz, Barbara (2019): Research to Examine Behavioral Responses to Automated Vehicles, in: Meyer, Gereon und Beiker, Sven (Hrsg.): *Road Vehicle Automation 5*, 2019, abgerufen am 13.02.2020, <https://link.springer.com/book/10.1007/978-3-319-94896-6>, ISBN: 978-3-319-94896-6.

7 Anhang

Interview-Leitfaden

Interview-Leitfaden zum Umgang mit der Stellplatzverpflichtung im Baurägerinnen- und Baurägerwesen

Allgemeines Erzählen Sie etwas über aktuelle Bauvorhaben Ihres Unternehmens.

Relevante Entscheidungskriterien Beschreiben Sie, wie Ihr Unternehmen entscheidet, wie viele zur Stellplatzerrichtung Stellplätze errichtet werden sollen.

Realisierung der Stellplatzverpflichtung 2014 wurde das Wiener Garagengesetz geändert, es sind nun nur mehr 1 Parkplatz pro 100 m² Wohnfläche erforderlich. Wie haben sich ihre Planungen dadurch verändert? Wie hat sich die Nachfrage verändert?

Drei Besonderheiten bei der Realisierung:

Reduktion um 90% über den Bebauungsplan

Errichtung von (Sammel-)Garagen in 500 m Umkreis

Nutzung vorhandener Stellplätze in 500 m Umkreis

Haben Sie mit einer dieser Besonderheiten bereits zu tun gehabt? Wann wäre dies attraktiv?

„Nicht-Realisierung“ der Stellplatzverpflichtung Parkplätze werden in der Stellplatzverpflichtung gefordert, bei Unwirtschaftlichkeit (Kosten von über 12 000€ pro Stellplatz) ist in Wien eine Ablöse möglich. Wie denken Sie über diese

Ablöse? Haben Sie schon einmal von ihr Gebrauch gemacht? Gibt es Gemeinsamkeiten bei den Projekten?

Mögliche Veränderungen der Stellplatzverpflichtung Welche Änderungen der Stellplatzverpflichtung könnten Sie sich vorstellen?

Realisierte Stellplätze Wie ist bei Ihnen die Verwertung von Stellplätzen im Wohnbau?

Realisierte Bauvorhaben in Zahlen Seit wann ist Ihr Unternehmen im Wohnbau in Wien tätig? Wie viele Gebäude und Wohnungen im Wohnbau haben Sie in den letzten 5 Jahren in etwa in Wien realisiert? Sind Sie in weiteren Städten oder Ländern tätig?

Interviewtranskripte

Zur besseren Lesbarkeit der Interviews wurden die Passagen der Interviewerin *kursiv* dargestellt. Einwürfe während des eigentlichen Redeflusses wurden mit eckigen Klammern [] gekennzeichnet. Pausen werden in runden Klammern mit Punkt/en (.) dargestellt, wobei ein Punkt in etwa eine Sekunde Pause bedeutet.

Interview 1, durchgeführt am 9.3.2020

So (.) Zum Anfang mal (.) Was haben Sie gerade für aktuelle Bauvorhaben in Ihrem Unternehmen?

Also wir errichten generell nur Wohnbauprojekte, also reine Wohnbauprojekte. Wir errichten hauptsächlich für 2 Zielgruppen. Entweder für den Enduser, also für Einzelpersonen, Private, oder eben auch (.) wir verkaufen auch ganze Objekte an Investoren, also Versicherungen, Banken, größere Fonds und so weiter. Also das sind einmal 2 verschiedene Zugänge. Das eine ist dann im Endeffekt ein Eigentumsobjekt und im 2. Fall wirds dann ein Mietobjekt [mhm], also in der Benützung ist es dann eigentlich ein Mietobjekt. Und es hält sich so die Waage, wobei momentan die Tendenz fast eher mehr in die Investorenrichtung geht [mhm] weil einfach der Markt so stark ist, dass Investoren ihr Geld investieren müssen. Deshalb gibt es wahrscheinlich am Markt generell ein bissl einen Wandel geben, dass die Situation zwischen Mieten und Eigentum kippt. Weil zu dem bis jetzt sehr geförderten Mietobjekten einfach jetzt das frei finanzierte Mietobjekt dazukommt, was gerade in der Parkplatzsituation einen ziemlichen Unterschied macht. Ja, wir haben derzeit 2 Projekte in Errichtung. Die Größenordnungen sind so, das eine hat 113 Wohnungen hat 155, und das nächste in der Pipeline wird dann 217 haben [mhm], also generell eher größere Anlage [Ja.] (..) Was kann man dazu sonst sagen... Also ganz allgemein vom Produkt her eigentlich kein hochpreisiges, sondern ein Mittelschichtprodukt, also eher leistbar unter Anführungszeichen, wenn man bei freifinanziert von leistbar reden kann [Ja.]. Ja. Das ist sonst so im Allgemeinen unsere Ausgangssituation. [mhm] In der Pipeline in Zukunft haben wir auch relativ große Flächen in den Stadtentwicklungsgebieten, wo wir aber eigentlich erst mit der Entwicklungsthemen uns befinden, also da wird sich noch entscheiden, wo die Reise weitergeht. Da wird sich vielleicht auch noch was verändern [Ja.] oder ändern müssen.

Ok, wenn Sie jetzt ein Projekt hernehmen, können Sie mir beschreiben, wie Sie bestimmen wie viele Stellplätze dort errichtet werden?

Also die Errichtung der Stellplätze ist eine rein wirtschaftliche Entscheidung (.) Im Prinzip ist die erste Größe einmal "was müssen wir aufgrund des Regulativs errichten" und dann gibt es eigentlich in die Richtung zu versuchen die Stellplätze zu reduzieren, vor allem weil sich gezeigt hat, in den letzten Projekten, dass aufgrund der eingeschränkten Flächenverfügbarkeit die Gebäude eigentlich zu wenig Fläche haben um die Stellplätze jetzt wirtschaftlich zu errichten. Weil sobald ein zweites Tiefgeschoss zu errichten ist, einfach der Kosten-Nutzen-Faktor nicht mehr da ist. Wir haben jetzt zwei Projekte wo wir Garagenplätze im Wasser errichten müssen mit zwei Tiefgeschossen, wo das eigentlich eine sehr wirtschaftliche Geschichte ist. Vor allem wenn man daran denkt, dass eigentlich (.) Ich glaube nicht, dass es heutzutage noch diese Maß an Stellplätzen braucht. Weil wenn man sich die Jungen anschaut, dann gibt es viele, die nichtmal mehr einen Führerschein haben. Es hängt die Anzahl der wirklich erforderlichen davon ab, was wirklich das Zielpublikum eigentlich ist, für die Liegenschaft. Weil je jünger das Publikum ist, je weniger relevant ist eigentlich die Stellplatzdiskussion [mhm] Und die Hauptentscheidung, oder das Hauptproblem, das ich dabei dann stellt, ist dass man eigentlich dann oft damit konfrontiert wird, dass die Entscheidungsträger, vor allem auf Bezirksebene, eigentlich noch Old-School sind und die wollen Stellplätze, komme was da wolle. Da ist man verpflichtet ein zweites Untergeschoss zu bauen, obwohl das eigentlich für niemanden Sinn macht. Aber um das kommen wir nicht herum. Und wenn man sich anschaut, ein bisschen die Projekte der letzten Jahre, dann haben wir bei einem Projekt es geschafft, da haben wir das zweite Tiefgeschoss wegbekommen und haben relativ viel abgelöst von den Stellplätzen (.) Beim zweiten war es so, dass die Platzverhältnisse einfach ganz klar gesagt haben, dass die engen Platzverhältnisse das nicht hergeben. Da war aber die Anzahl, der abzulösenden Stellplätze war 3 Stück, also das hat da niemanden groß gekümmert. (.) Und bei den aktuell laufenden wär sie bei zwei Projekten wünschenswert gewesen, das zweite Tiefgeschoss zu entfernen, aber da hat der Bezirk sich dagegen ausgesprochen. Und bei einem Projekt haben wir sogar die lustige Situation gehabt, dass die MA20 uns empfohlen hätte, die Stellplätze zu reduzieren, auch die MA21 hätte es sich gewünscht, aber sie haben dann selber im Gespräch gesagt "es ist eigentlich sinnlos, dass sie sich das wünschen, weil sie wissen, dass der Bezirksvorsteher von dem Bezirk dem niemals zustimmen wird". Und damit ist die Diskussion eigentlich gleich wieder im Keim erstickt. [Ja.] Da kann man nur hoffen dass nebenbei auch da noch ein Generationswechsel stattfindet, weil das macht es eigentlich nur (.) [Ok, das heißt der Bezirksvorsteher bestimmt auch viel wie die

Widmung...?] Naja die Widmung würde es, wie soll ich sagen, naja in dem neuen Widmungsgebieten da kann sich die 21er noch eher durchsetzen, aber wenn es darum geht in den gewidmeten Bereichen eine Ausnahme zu bekommen oder die Stellplätze abzulösen, dann muss da der Bezirk zustimmen, und wenn man die Zustimmung vom Bezirk nicht bekommt, dann darf man sie ja nichtmal ablösen. Also das ist ja eigentlich ein Problem, weil eigentlich könnte man es ja vielleicht ein bissl dahingehend entschärfen, dass man sagt, "ok, entweder ich baue sie oder ich zahle", aber dass dann noch jemand entscheidet, ob ich zahlen darf ist eigentlich eine Hürde, die da noch zusätzlich etwas auslöst. Ich weiß nicht, ob das die Intention des Gesetzes war.

Weil wir gerade über die Ablöse gesprochen haben, wie ist es so bei Ihnen, der Nachweis der Unwirtschaftlichkeit? Der Nachweis der Unwirtschaftlichkeit... Naja, die Kosten werden, wenn es Richtung 2. Tiefgeschoss mit Wasser und sonstiges geht, dann sind einfach die Richtungskosten recht schnell nachgewiesen, dass die mehr sind als die 12 oder 18 Tausend, die da als Grenzwert definiert sind. In dem anderen Projekt, wo es flächenmäßig einfach keinen Sinn gemacht hätte, wegen 3 Stellplätzen ein 2. Geschoß bzw die Nachbarliegenschaft, das war irgendwie so versetzt. Jetzt hat man die Garage hier errichtet und für das zweite Gebäude hätte es einfach keinen Sinn gemacht eine zusätzliche Garage zu errichten, das war relativ schnell nachweisbar, dass das keinen Sinn macht und dass es keine Möglichkeit gibt, in der bestehenden Garage noch die 3 zusätzlichen Stellplätze zu errichten. Das war vom Nachweis her in dem Fall jetzt nicht schwierig. Wie gesagt, bei dem letzten sind wir dann eigentlich generell gescheitert, dass der Bezirk gesagt hat "da könnt ihr nachweisen, was ihr wollt, aber wir wollen, dass ihr die baut".

Ok, dann kommen wir nochmal zurück zur Stellplatzverpflichtung an sich. Da hat sich ja 2014 das Gesetz geändert, dass statt 1 Stellplatz pro Wohnung nur mehr 1 Stellplatz pro 100 m² Wohnnutzfläche gebaut werden muss. Wie sehr haben sich Ihre Planungen dadurch verändert?

Die Planungen haben sich dadurch eigentlich nicht wirklich verändert, weil eigentlich hat es sich nur Gott sei Dank so entwickelt, weil dadurch dass die Wohnungen immer kleiner geworden sind, wir einfach die Voraussetzung, dass man pro Wohnung einen Stellplatz errichten muss, hätte eigentlich dann das Verhältnis noch mehr beeinflusst als es vorher war. Weil einfach die Tendenz zu kleineren Wohnungen ist. Und mit der Tendenz zu kleineren Wohnungen in Summe errichte ich da dann gar nicht mal so viel weniger Stellplätze. Also die hundert sind immer noch zu viel oft. Und von dem was dann rauskommt. Wenn man sich anschaut, wie viele Leute das nutzen, also im Vertrieb, wenn man die Frage der Verwertung mit rein nimmt. Im Eigentumsobjekt gilt das noch annähernd, wobei das noch sehr lageabhängig ist. Wenn die Lage einfach gut ist, dann interessiert das niemanden oder wenn es draußen genug Stellplätze gibt, ist es generell schwieriger. Im Eigentum gibt es halt, (.) aber das ist auch der Zielgruppe der Käufer geschuldet, weil die die jetzt das Geld haben um sich die Wohnungen zu kaufen die sind die die noch eine volle Autofahrergeneration sind, die kaufen dann vielleicht auch den Stellplatz. Aber gerade wenn sie die Wohnung nicht selber nutzen und sie vermieten, ob sie ihn dann noch anbringen, das ist eigentlich das, was die Erfahrung noch nicht gezeigt hat. Und im Mietbereich weiß man ja eigentlich schon jetzt, dass die Garagen leer stehen. Wobei wenn man die Garagen voll bekommen wollte, dann müsste man ja eigentlich nur die Möglichkeit zum günstig Parken auf der Straße einstellen [Ja.] dann wären die Garagen schnell voll. [Ja.] Also ich denke da könnte man sich von der Politik mal entscheiden, was man will. [Mhm.] Also ich wäre ja sehr dafür den öffentlichen Raum für das Parken zu beschränken, aber das ist, weil ich halt selber nicht autofahre, oder nicht mehr autofahre, weil ich selber kein Freund von dieser Autogesellschaft bin. Aber ich finde die Selbstverständlichkeit, mit der der öffentliche Raum da benutzt wird, steht eigentlich nicht im Verhältnis zu der Verpflichtung, dass man dann teuer Geld in die Erde graben um Stellplätze zu errichten, die dann eigentlich nicht genutzt werden, weil es genug Alternative gibt, die dann günstiger ist. Also entweder man muss das eine beschränken oder das andere aufgeben. Die Kombination finde ich ist nicht die richtige, wie es jetzt ist, von den Verhältniszahlen. Ich denke gerade in der Diskussion um leistbares Wohnen wäre es vielleicht besser das Geld nicht in die Erde zu buddeln, sondern wirklich Wohnraum zu schaffen. [Ja.]

Nagut, dann noch weiter zur Stellplatzverpflichtung. Sie haben ja erwähnt, dass Sie statt Stellplätze zu errichten, dass es bei Ihnen eher darauf hinausläuft Ablöse zu zahlen.

Genau also wir haben alle Varianten, also was da aufgezählt ist {Anmerkung: die interviewte Person hat den Leitfaden vorab zugeschickt bekommen} Wir haben Stellplätze nicht errichtet und abgelöst, wir haben Stellplätze woanders also quasi in diese 500m Umkreisregelung in Anspruch genommen. Wir haben auch die Situation, dass wir uns gegenseitig helfen, also bei einem großem Projekt, beim letzten, haben wir 3 Bauplätze wo jeder Bauplatz für sich jetzt nicht echt die Stellplätze selber errichtet hat, sondern wo man sich gegenseitig die Stellplätze ausgeholfen hat. In einem aktuellen Projekt habe ich die Situation, dass wir 5 Bauplätze haben, wo 2 Bestandsbauplätze dabei sind, die keine Stellplätze haben, wo wir quasi die Stellplätze miterrichten und deshalb sogar freiwillige Stellplätze haben in Summe, weil wir eigentlich die für den Nachbarn noch miterrichten. Aber der Versuch ist halt immer, und was wir dort haben, dass wir dann zusätzlich die freiwilligen haben, weil wenn wir dann das Untergeschoss halt, und wenn wir es schon bauen, haben wir es halt voll gemacht. [Ja.] Aber man versucht halt schon irgendwo das im Zusammenspiel mit den anderen und der Umgebung irgendwie zu schaffen.

[Ja.] Also was wir hier in unserem Unternehmen noch nicht hatten ist diese Reduktion, wobei in meiner alten Firma haben das schon gehabt, dass man sagt man reduziert aufgrund der Lage im Bebauungsplan. Aber ich glaube da wird sich sowieso in den zukünftigen Projekten die noch stärker aus der Widmung kommen und nicht irgendwelchen Gegebenheiten der Bebauung geschuldet sind wird sich da glaube ich noch mehr ergeben oder ergeben müssen, weil die ganzen Entwicklungsgebiete werden hoffentlich doch mehr darauf setzen, dass man halt doch Alternativen anbieten kann. Also wir haben in dem einen Projekt jetzt auch ein Mobilitätskonzept angeboten und trotzdem müssen wir Stellplätze bauen. [Ok. Die volle Anzahl?] Ja, aber das ist eben weil es vom Bezirk keine andere Option zur Verfügung gestellt wird. Ich meine dort, dort ergibt es sich wieder dahingehend positiv, dass es im Erdgeschoss einen Handel, also ein Laden, ein Supermarkt untergebracht wird und der ein freudiger Abnehmer für die Stellplätze ist. Also das ergibt sich dann zumindest in der Nutzung halbwegs sinnvoll, dass nicht das alles leersteht, aber generell wäre es sicher leichter gewesen das auf ein Untergeschoß zu reduzieren, aber das (.) hat nicht sein sollen.

Ja. Wenn Sie sozusagen Stellplätze bei einem Nachbarbauplatz dort anmieten, weil Ihnen ein paar Stellplätze fehlen, stehen die dann Ihren Bewohnern zur Verfügung?

Normalerweise nicht, nein. Die ewige Diskussion, wie hat das eigentlich zu sein... Es darf sein, es darf nicht sein (lacht). Also wir haben uns zwar gegenseitig die Verpflichtung abgelöst, aber nutzen tut jeder das, was er hat. Wobei ich auch da wieder sehe, wenn es jetzt in der Vermietung geht, dann später, wird es kein Problem sein, dass wenn die Garage leer steht, dass der Nachbar sich einen Stellplatz mietet. In Eigentum ist es halt schwierig, weil ich dann Eigentum am fremden Grund... Das wird gerade dann in der Investorenlösung zum Beispiel schwierig, weil die gründen ja kein Wohnungseigentum. Damit hätte ich dann irgendwie so, müsste ich dann irgendwie über so Fruchtgenussrechte oder sowas regeln und das will eigentlich niemand haben, das ist eine Belastung im Grundbuch, die eigentlich nur den Wert mindert. Vor allem weil wir ja der Meinung sind, weil die Erfahrung zeigt, dass diese Stellplätze oft sowieso zu viele sind. Ist eigentlich die Nutzung auf Fremden gar nicht notwendig, weil meistens hab ich eh immer noch genug selber.

Ja. Wie ist die Regelung, wenn Sie Sammelgaragen machen?

Wir haben keine Sammelgaragen gehabt bisher. [Ok]

Nagut, dann kommen wir gleich zum nächsten Punkt, den Änderungen, die Sie sich vorstellen könnten.

Naja, ich habe eh schon gesagt, also ich glaube, dass man durchaus nachweisen könnte, dass die Zielgruppe dem Standort vielleicht nicht mehr diesen Vorgaben entspricht, die da (.) Dass man doch da argumentativ stärker diese Stellplatzverpflichtung reduzieren kann und sagt, "ok, das Produkt gibt es nicht her. Die Zielgruppe hat einfach altersmäßig kein Interesse." Und eben dieses Spiel zwischen den frei verfügbaren Stellplätzen im öffentlichen Raum und dem... Wenn ich sage "ok, es gibt draußen so viel Fläche", die Leute stehen dann eh draußen. Dass man sagt, man errichtet die Stellplätze nur, wenn der öffentliche Raum dann dafür grün wird. Also dass man da dann einfach ein bisschen Spielraum hat, das zu argumentieren. Dass das eben der Bezirk entscheidet ist halt, zumindest in der derzeitigen Situation, sehr einseitig, weil ich glaube auch, dass die Stadt nicht immer – also wenn man jetzt von der Flächenwidmung ausgeht, oder von der MA21 oder auch der MA20, die sich für Energiesparen und sonstiges einsetzt – dass die alle daran scheitern, oder oft scheitern, dass die Bezirke da zu stark sind und da noch zu historisch denken. Und diese Veränderung die die Stadt sichtlich durchmacht, was den Individualverkehr betrifft, einfach negiert. Die Altersgruppe noch nicht in die Position vorgerückt ist, wo sie das vielleicht anders sehen würden/könnten. Und da kann man sicher etwas verbessern.

Wie würden Sie zu Obergrenzen in der Stellplatzverpflichtung stehen?

Obergrenzen, dass man nicht mehr errichten darf, als...? [Genau.]

Das ist jetzt die Frage ob ich als Person antworte, oder als Firma. Also ich bin ja generell dafür, dass man so wenig Stellplätze wie möglich errichtet, weil es eigentlich in der Stadt nicht notwendig ist, dass alle mit dem Auto fahren. Sollen die fahren, die es wirklich brauchen, aber nicht bei dem ausgebauten öffentlichen Verkehrsnetz, das wir in Wien haben ist es eigentlich nicht erforderlich, dass alle mit dem Auto fahren und ich glaube die Stadt würde unglaublich an Qualität gewinnen, wenn man diese viele Fläche, die einfach durch das Abstellen der Fahrzeuge verbraucht wird, anders nutzt. Ich glaube wir könnten die Stadt schon ein bisschen lebenswerter machen, wenn die Autos verschwinden würden. Sogar wenn man sagt "ok, da muss man wieder ein bisschen mehr Garagen bauen", aber vielleicht sind die Garagen dann sinnvoller. Generell glaube ich, dass es insgesamt weniger Autos brauchen würde, als wir jetzt haben. Also ich würde da eher auf diese Shared-Geschichten gehen, dass man das so sinnvoll macht, dass mehrere Leute einen Nutzen haben, als nur einer mit seinem einzelnen Fahrzeug. [Ja.]

Wie glauben Sie würden Sammelgaragen generell als Status quo sozusagen am Markt ankommen, oder auch im Bauträgerwesen?

Dass man sagt, es gibt die Garagen für jede... Also sie wie es am Hauptbahnhof gemacht wird. Was ich gut finde am Hauptbahnhof ist zumindest, dass sie Hochgaragen sind, weil wenn man sie einmal nicht mehr braucht könnte man sie umnützen und für was anderes verwenden. Der Kostenfaktor ist sicher ein anderer, aber das wird halt im innerstädtischen bebauten Bereich nicht der Fall sein. Weil man nie die Fläche in dem Sinn herschenken. Der (unverständlich)Park ist etwas anderes, aber generell ist die Idee keine verkehrte zu sagen "wir schauen einmal wie sich das entwickelt". Es hat da nicht jeder seine Räume im Keller. Ich finde es bräuchte auch viel mehr Konzepte noch, was macht man dann vor allem mit diesen ganzen Flächen, weil aus der derzeitigen Gesetzeslage darf ich ja diese Flächen nicht wahnsinnig viel verwenden, und ich darf sie ja nicht als Stauraum verwenden, weil dann würde der Brandschutz die Krise bekommen. Also es bräuchte da vielleicht auch einfach den Plan B, wenn diese Stellplätze nicht gebraucht werden. Aber generell so, dass man sagt man bündelt das irgendwo macht sicher Sinn, wenn das nur nicht dazu führt, dass man dann überall diese hässlichen Teile stehen hat. Aber prinzipiell ist alles was man gemeinsam macht und mehr Nutzer mehr Nutzen haben sicher die bessere Lösung, als immer die Einzellösungen, wo jeder sein Süppchen... Aber das ist halt in unserer Individualistengesellschaft mit unseren doch etwas komplizierten Regeln der Gesetzgebung, wo wir ja es schon nicht schaffen uns bei anderen Dingen zusammenzuschließen, ist das eine Herausforderung, das in die Richtung zu bringen, dass man mehr gemeinsames schafft. Ich glaube da muss schon die Stadtplanung ihre Entscheidungen treffen, sonst wird das nicht passieren, dass jemand sagt "Ich baue die Garagen, dann könnt ihr alle zu mir kommen." (lacht) Das wird keiner machen, außer es gibt einen Anreiz dafür. Das kann nur gesteuert werden von der Stadtplanung in dem Sinn.

Gut, wir haben es jetzt eh schon ein paar Mal gestreift: Die Verwertung von Stellplätzen. Wie ist die bei Ihnen, gibt es da Lageunterschiede?

Also die Stellplatzverwertung ist, dadurch dass wir eben versuchen nicht zu viele zu bauen, ist es bis jetzt ganz gut gelaufen mit der Verwertung. Wobei man sagen muss wir haben, also in den fertig gestellten Objekten ist ein Projekt ganz an einen Investor gegangen, das heißt wie der dann seine Verwertung schafft ist für uns jetzt nicht mehr relevant, der hat einfach die ganze Garage gekauft. Ob der im Mietobjekt dann Leerstände hat oder nicht, das habe ich jetzt nicht recherchiert, also kann ich jetzt nicht eindeutig sagen. In Oberlaa ist es so, dass drei Bauplätze sind, wo eben drei unterschiedliche Produkte abgebildet worden sind, da gibt es einen Teil, einen sehr großen, also sagen wir Drittel, Drittel ungefähr. Ein Drittel sind Eigennutzer, da gibt es eigentlich noch relativ viele die einen Stellplatz dazugekauft haben. Dann gibt es ein Drittel das wieder als Paket an den Investor verkauft worden ist, wo quasi jeder Stellplatz mitverkauft worden ist. Also wie die in der Vermietung damit laufen, das ist wieder Sache des Betreibers, die wir nicht wissen. Und im dritten Teil sind im Prinzip Anleger, das heißt Einzelpersonen, die halt eine oder fünf Wohnungen kaufen, das heißt nicht das ganze, sondern so kleinere Pakete, mit dem klaren Ziel, das zu vermieten. Und da ist es dann glaube ich einfach so eine Geschichte, dass halt derzeit sehr viele Leute in Wohnungen investieren, die eigentlich nicht so recht Erfahrung haben. Da ist es dann wieder eine Entscheidung des Alters, ob sie einen Stellplatz dazukaufen oder nicht. Und wie sie damit fahren, wird man erst sehen. Also für uns in dem Sinn haben wir jetzt die Stellplätze relativ flächendeckend verkauft. Die paar, die jetzt noch sind, da gibt es ein paar Eigennutzer, gerade in dem Standort, die sich vielleicht sogar noch für einen zweiten interessieren. Das liegt aber daran, dass relativ viele aus den Bundesländern dort wohnen, die doch dann aus der Stadt wieder raus müssen. Das ist lagespezifisch. Bei den anderen wird man es sehen. Die Investorenrückmeldung ist eigentlich immer, dass sie lieber weniger Stellplätze hätten, was einfach die Erfahrung generell zeigt und da liegt es wahrscheinlich dann wirklich daran, wie viele Stellplätze verfügbar sind im Umfeld. Und solange man auf der Straße stehen kann wird jeder das Parkpickerl nehmen, weil es eben günstiger ist, als die Garage. (.) [Ja.] So quasi mehr als für jede zweite Wohnung einen Stellplatz, würde ich meinen, ist dann schon schwierig. [Mhm.] Aber man darf das nicht generalisieren, weil der Standort an der U-Bahn wird eine ganz andere Situation auslösen, als das Entwicklungsgebiet am Stadtrand, wo halt einfach nichts ist, wo man von der U-Bahn noch mit dem Bus fährt und dann werden die Leute einfach noch nicht so schnell ihr Auto aufgeben. [Mhm.] Weil je zentraler und je näher an irgendeinem potenten Verkehrsmittel wie Schnellbahn, U-Bahn, da wird das Auto immer mehr an Bedeutung verlieren. (.) Im Speckgürtel ist es wieder anders, weil ich mein dort fahren halt alle irgendwie, dort fahren sie raus und rein (lacht). Also ich glaube man sollte sich da wirklich darauf konzentrieren, dass man schaut, was der Standort für Bedürfnisse hat. Dass man da nicht aufgrund irgendeiner Regel, die halt irgendein, ein Teiler ist, dann mit Stellplätzen konfrontiert ist, die dann eigentlich keiner braucht. Und wie da die Rahmenbedingungen... Wir haben jetzt in dem einen Projekt ein bisschen Probleme mit der Wasserhaltung in der Baustelle und eigentlich müsste das genug Grund sein zu sagen, "Wir haben es probiert, aber es ist nicht." Aber man ist dann nicht sicher, ob es durch geht oder das nicht so viel Verzögerung wieder bringt, weil ja auch die Verfahren wieder so lange dauern. Da wäre eine Unwirtschaftlichkeit relativ schnell nachweisbar, aber das ist eigentlich schon viel zu spät. (.) Also ich bin gespannt, was die Zukunft für Veränderungen bringen wird von den Stellplatzgeschichten. Weil wenn man schaut, es nutzen ja doch schon viel mehr Leute die ganzen Car-Sharing-Angebote in Wien und wenn man schaut wer mit dem Car2Go fährt, dann ist das doch die 20 Jährigen, die gar nicht mehr.. Also die es sich entweder sowieso nicht leisten können oder auch gar nicht das Interesse haben, dass sie das anschaffen. Damit ist die Stellplatzthematik für die eigentlich kein Thema.

Sie haben sozusagen angesprochen, dass es sinnvoll wäre, das standortabhängig zu machen und sozusagen der Standort und die Zielgruppe bestimmt, wie viele Stellplätze errichtet werden sollen.

Das es zumindestens ein Argumentationspotential hat um dem Regulativ quasi etwas gegenzustellen.

Soll das von den Bauträgerinnen und Bauträgern argumentiert werden, oder gibt es auch die Möglichkeit, dass die Stadt das bestimmt?

Naja, die Stadt hat eh auch alle Möglichkeiten, die könnte ja jetzt auch bei jeder Widmung sagen "ja, da braucht es weniger Stellplätze". Also ich denke dass sie da viel mehr Macht hätte, wenn sie das konsistent verfolgen würden. Weil anscheinend auch da ein paar, die das gerne haben würden, und dann gibt es halt genug, die noch der Autofahrergeneration entstammen und die nicht wollen – da sind mehr auf der Bezirksebene zum Beispiel. Ich finde es ja interessant die Diskussion, wenn dann die Vertreter von der Stadtplanung sagen, sie wollen es reduzieren und im gleichen Satz eben sagen, sie können es nicht reduzieren, weil ihre Kollegen dem nicht zustimmen. Also man hätte da schon mehr Möglichkeiten. Aber wenn es das schon nicht ist, dann wäre es wünschenswert, dass man zumindest ein paar mehr Argumente dafür aufbringen kann, außer dass es unwirtschaftlich ist, weil es muss ja auch nicht unbedingt unwirtschaftlich sein in der Errichtung, aber langfristig wenn man den Lebenszyklus betrachtet ist es vielleicht total unwirtschaftlich und überhaupt nicht zukunftsweisend, ja. [Ja.] Wenn sie es uns nicht vorschreiben dann hätte ich zumindest gerne ein paar mehr Argumente um im Zweifelsfall dem etwas entgegenzustellen, die man jetzt ja nicht hat. [Ja.]

Es gibt diese Argumentation ja schon ein bisschen ähnlich über den Bebauungsplan.

Ja, aber eben, das trifft halt zu wenige Projekte, dass man halt (.) Ich sage ja, in Widmungsthemen wird das mehr und mehr kommen jetzt, aber es gibt zwar eh immer weniger gewidmete Liegenschaften, aber es gibt aber trotzdem immer wieder irgendwas, wo was abgerissen und neu gebaut, und trotzdem interessiert dann die Änderung eigentlich niemanden. Das was da in der Stadtplanung drinnen ist, ist oft dann auch nicht mehr sinnvoll. Also ich habe jetzt ein Projekt, da ist die Widmung abgestellt auf den Bestand. Der Bestand ist lange leer gestanden und jetzt war eigentlich das Ziel im Rahmen der bestehenden Widmungen sinnvolle Aufwertungen zu machen und auf halben Weg hat dann die Stadt ihre Meinung geändert und ja. Also sie wissen eigentlich nicht so recht, wie sie damit umgehen, dass sie die bestehende Widmung eigentlich nicht haben wollen, aber sie zu ändern ist auch nicht so leicht und zeitintensiv und jetzt macht man halt irgendsoeinen seltsamen Kompromiss da rein, der dann sicher für alle nicht die beste Lösung ist, aber ja. [Mhm.] Zeitlich ist es dann vielleicht trotzdem immer noch besser, als zu sagen, ja man wird dann auf der Widmungsagenda halt irgendwo ganz hinten angereiht, weil das halt in der Prioritätsliste nicht vorkommt. Und die Überlastung ist da glaube ich einfach momentan auch ein Riesenthema, dass es einfach zu viele Baustellen sind, in der Stadtplanung [Ja.], dass zeitlich einfach (.) die Dinge viel zu lange dauern.

Dann noch [die Hardfacts {Anmerkung: die interviewte Person bekam den Leitfaden vorab zugeschickt}] genau, ja.

Also wir sind hier als {Unternehmen in Wien, Anmerkung: anonymisiert}, sind wir seit 4 Jahren tätig und wir haben aktuell 487 Gebäude errichtet, also schon fertig übergeben. [Wohnungen?] Nur Wohnungen, ja, also 487 Wohnungen und dazu haben wir 258 Stellplätze errichtet. [Also ca die Hälfte.] Ja, in dieser Relation ungefähr, 1:2. Und ich habe es mir angeschaut für die, die quasi gerade aktuell im nächsten Schritt kommen, die sind ungefähr gleich viele. Wir haben 485 Wohnungen die gerade in Bearbeitung sind, und die haben in Summe 268 Stellplätze. Also auch da ist das Verhältnis annähernd gleich. Es ist ein bisschen höher, aber wie gesagt, da haben wir ein paar, die wir gerne reduziert hätten, die aber nicht reduziert werden konnten. Ja und derzeit sind wir nur in Wien tätig. Es ist nicht ausgeschlossen, dass wir auch im Rest von Österreich Projekte machen in Zukunft. Und was die Länder betrifft: Also wir sind die Tochter von einem deutschen Konzern eigentlich, und es gibt weitere Unternehmen in Deutschland die dann lokal in Deutschland in verschiedenen Regionen arbeiten, [Mhm.] mit denen wir aber jetzt auf Projektebene nichts zu tun haben. [Ja.] Die kümmern sich dann quasi um die Entwicklungen in ihren Regionen. [Ja. (.) Sind dann auch andere nationale Regelungen.] Genau, also das ist in dem Sinn jetzt nicht, hat hier mit den Regulationen nichts zu tun. Wobei ja Österreich auch sehr interessant ist. So ein kleines Land und so viele verschiedene Regulative. Da kann man ja eh schon mit unseren 100 m² in Wien ganz froh sein, weil in Niederösterreich ist es ja zum Teil wirklich wild. Aber gut, da ist dann auch wieder die Infrastruktur nicht so ausgeprägt, da braucht es vielleicht auch mehr, aber wahrscheinlich auch nicht in dem Maß immer, wie es sich irgendwer irgendwann mal gewünscht hat.

Haben Sie noch irgendwelche Ergänzungen?

Nein, nicht das ich wüsste. Wie gesagt, ich werde das mit Interesse beobachten, was in Zukunft kommt. Persönlich hoffen, dass der Fokus auf die Fahrzeuge zurückgeht.

Gut, dann dankeschön.
Interview 2, durchgeführt am 10.3.2020

Genau (..) mal zum Anfang können Sie etwas über aktuelle Bauvorhaben bei Ihrem Unternehmen erzählen.
In Bezug auf die Stellplätze oder nur allgemein?

Generell, was Sie gerade zu tun haben.

Aktuell, wir haben im Bau gerade 3 Projekte, das sind reine Wohnbauprojekte in Wien und in der Projektentwicklung in den verschiedenen Stadien in Wien und im Wiener Umland beschäftigen wir uns auf der einen Seite mit dem klassischen Wohnbau in Miete oder in Eigentum, aber auch mit Stadtentwicklungsgebieten, das heißt im 22. Bezirk zum Beispiel eine relativ große Liegenschaft, die unter dem Titel „Die produktive Stadt“ fällt, das ist dann 50% Wohnen, 50% Gewerbe, da sind die Anforderungen wieder ganz anders. Und das ist ein anderer Themenbereich. Im Wiener Umland, Speckgürtelgemeinden, halbe Stunde entfernt von Wien, auch da gibt es viele (..) Konflikte oder auch Synergien, [Mhm.] die das, unser Bauträgertum sehr spannend machen. [Ja.] Immer abwechslungsreich. [Ja.]

Ok. Wenn Sie sich jetzt ein Projekt vorstellen, können Sie mir da beschreiben, wie Sie entscheiden, wie viele Stellplätze benötigt werden, oder wie viele Sie errichten wollen?

(..) Also die allererste Grundlage bietet natürlich die gesetzliche, also das heißt, wir schauen uns an, wenn wir in Wien sind, gibt es gesetzlich die 1 zu 100 Regelung und dann (..) wo die Liegenschaft sich befindet, wenn sich die wirklich in U-Bahn-Nähe befindet oder sehr gut öffentlich erreichbar ist, geht man natürlich schnell einmal den Weg und schaut sich an, ob eine, ein Mobilitätskonzept, ein Stellplatzregulativ möglich ist, weil unserer Erfahrung nach, wenn wir rein nur Wohnbau bauen, dann ist die Anfrage (..) oder die Nachfrage nach Stellplätzen sehr gering, selbst mit der neuen Regelung. Also wir bleiben im Schnitt auf 1/3 der Stellplätze sitzen.

Ok. Mit Stellplatzregulativ meinen Sie über die Bebauungspläne?

Genau, über die Bebauungsbestimmungen oder die Bebauungspläne gibt es die Möglichkeit, dass die MA 21 ein Stellplatzregulativ sozusagen vorgibt, [Mhm.] das ist bei einem Projekt, haben wir das, das ist glaube ich 0,7. [Mhm.] Dann ist es kein Thema. [Ja.] Manchmal werden wir ersucht, dass wir ein Mobilitätskonzept dazu, oder für die Einreichung dazu einrichten, manchmal ist von der Stadt das Stellplatzregulativ von vornherein zuerkannt, wo es dann bestimmte Verpflichtungen gibt, (..) wenn wir ein Stellplatzregulativ bekommen, **dann es dann bestimmt**, also im 3. Bezirk ist es so, dass wir die Erdgeschoßzone, die Verkaufsflächen, zu einem sehr günstigen Mietzins vergeben müssen, [Mhm.] dafür weniger Stellplätze errichten. [Ja, ok.] Also das ist so ein Abtauschen. [Ja.] Manche Bezirke sind strikt gegen ein Stellplatzregulativ. [Mhm.] Und sprechen sich dezidiert dagegen aus, obwohl es Mobilitätskonzepte gibt, die eindeutig was anderes sprechen, bedarf es der Zustimmung vom Bezirk auch und die sprechen sich dagegen aus. Das ist die Erfahrung aus den vergangenen Projekten. [Mhm.]

(..) Gibt es Gemeinsamkeiten bei den Bezirken, die sich dagegen aussprechen?

Gemeinsamkeiten, inwiefern?

(..) Jetzt nicht parteilich, das kann ich mir vorstellen, aber standortbezogen?

(..) Standortbezogen, nein. Also es gibt unterschiedliche Gründe, warum die einzelnen Bezirksvertretungen das ablehnen, oder zustimmen, [Mhm.] aber (..) manchmal geht es um die Stellplätze selber, und manchmal geht es nur um die finanzielle Ausgleichszahlung. [Ok.] Also, sehr wohl mit dem Wissen dahinter, (..) ich beharre auf die 1 zu 100, stehe mir aber zu, dass nur 50% errichtet werden, weil ich dann, (..) weil sie dann pro Stellplatz die 12000 Euro (..) bekommen. [Ok.] Also das ist von manchen Bezirken sehr wohl auch der Grund.

Mhm, ok. (..) Sie haben ja erwähnt, dass sozusagen 1 zu 100 [Mhm.] gerade die aktuelle Regelung ist, vor 2014 war es ja noch 1 Stellplatz pro Wohnung, [Genau] haben sich dadurch Ihre Planungen irgendwie verändert?

Natürlich, also die Garagen sind schon wesentlich kleiner geworden, also wesentlich, (...) gerade dem Trend folgend, dass jetzt seit 2000 (...) 10, 12 der Fokus mehr liegt auf den kleinen Wohnungen, das hätte natürlich dieser Schlüssel noch einmal verstärkt, so sind früher auch mehr größere Wohnungen geplant worden und aufgrund (...) also ein kleiner Nebeneffekt, nicht nur der Markt, ja, sondern auch die Nachfrage nach den kleinen Wohnungen, aber dass wir natürlich auch weniger Stellplätze bauen. [Mhm.] Also früher hat man dann schon geschaut, mache ich vielleicht den ein oder anderen, die ein oder andere Wohnung doch größer, weil sich der eine Stellplatz vielleicht nicht mehr auf der Liegenschaft ausgeht und so bin ich flexibel in der Wohngestaltung [Mhm.] weil einfach nur die Gesamtnutzfläche zählt [Ja.] Also ich kann Wohnungen mehr dem Markt orientieren, früher war ich ein bisschen mehr gefesselt in dem Konstrukt: wie viel Stellplätze gehen sich wirtschaftlich auf der Liegenschaft aus, und dann habe ich geschaut wie viele Wohnungen kann ich da machen. [Ja.]

Ok, und hat sich die Nachfrage auch geändert?

Ja sie wird laufend immer weniger. Also, sie war 2014 oder 2012 schon sehr, sind wir auf einen, sag ich mal 50 Prozent, also gerade innerstädtisch sind 50 Prozent der Garagen (..) leer gestanden, also 50 Prozent der Flächen sind leer gestanden der Stellplätze. Jetzt sind es, sagen wir einmal, ja 30 Prozent. Aber nach wie vor (..) haben wir einen Leerstand. [Mhm.]

Gut, dann haben wir eh auch schon über das Stellplatzregulativ gesprochen, (..) es gibt ja auch noch die Möglichkeit, dass man Stellplätze im Umkreis entweder anmietet [Mhm.] oder generell als Sammelgaragen [Mhm.] errichtet. Haben Sie damit schon einmal Erfahrungen gemacht?

Wir haben ein Projekt am Hauptbahnhof, wo wir (.) gar kein Garage gebaut haben, sondern da war es eine Vorgabe, dass wir die Gesamtgarage nutzen müssen. Funktioniert sehr gut. Also das geht halt leider nur bei großen Stadtentwicklungsgebieten, wo das auch vorgesehen ist, eine Sammelgarage zu errichten, dann, und für jeden Bauträger dann auch die Plätze da sind. Da war das ganze Konzept so aufgebaut, dass es (.) für alle Liegenschaften, für alle Nutzflächen sich ausgeht und ist ein sehr gutes Konzept, zumal mit diesem System, dass es ja quasi eine Leichtbaugarage ist, kann ich ja, relativ einfach reagieren, wenn in 20 Jahren die Nachfrage eine andere ist. Dann kann ich das relativ einfach umgestalten [Ja.] So bauen wir jetzt Stellplätze in der Tiefgarage, die dann wahrscheinlich irgendwann leere Hallen sein werden. [Ja.] Ja und ansonsten, (..) Stellplätze auf anderen Liegenschaften, also dieser 500m Radius gestaltet sich sehr schwer, also gerade privat, wenn es irgendwo ein Einkaufscenter ist, oder eine Garage, dann funktioniert das, aber auf sonstigen Liegenschaften, das will sich natürlich wenige Bauträger oder Liegenschaftseigentümer (..) wollen sich da eine Verpflichtung kaufen, weil dann ihre Liegenschaft für die nächsten Jahre immer diese Verpflichtung der anderen Stellplätze hat. [Mhm.] Und wenn die sich in absehbarer Zeit überlegen, dass sie da doch irgendetwas ändern, zubauen wollen, sind natürlich diese Pläne gestoppt, dadurch [Mhm, ok.]

Ich habe auch schon davon gehört, dass diese Stellplätze angemietet/angekauft werden aber im Endeffekt nicht für die BewohnerInnen nutzbar sind? Können Sie da etwas dazu sagen oder (.)?

Wir haben, (.) also (.) die Erfahrung noch nicht gemacht. Aber auch nicht, weil wir bis jetzt privat das nicht gemacht haben, sondern wenn nur wenn bei irgendwelchen öffentlichen Garagen sozusagen das möglich war und sonst nicht. Weil wir aber auch keine, also in unseren Projekten keine Stellplätze zur Verfügung hatten. [Mhm.] Also wir sind dann immer den Weg gegangen, dass wir Ablöseleistung an den Bezirk [Ja.] getätigt haben.

Ok, ja. Dann kommen wir auch gleich zur Ablöse: Haben die, was für Gemeinsamkeiten haben die Projekte, wo sie überlegen Ablöse zu zahlen?

(..) Welche Gemeinsamkeiten (...) also hauptsächlich ergibt es zum einen die Liegenschaft selber wie viel Stellplätze sind wirtschaftlich leicht zu errichten, das heißt wir machen nur 1 Tiefgeschoß und gehen auf keinen Fall in die zweite Tiefgeschoßebene, weil dann ist es wirtschaftlich nicht tragbar. (..) Das andere ist, wir schauen uns eben an, wie viele Wohnungen, wie viele Stellplätze können wir errichten und was macht Sinn auch von der Verwertungssicht und vom Markt her, wie viele wir selber errichten wollen und ob wir dann den ein oder anderen ablösen. [Mhm.] Das kommt aufs Projekt drauf an, [Ja.] es gibt Projekte, wo wir (...) ich sage einmal wahrscheinlich im Schnitt versuchen wir doch 90 Prozent der Stellplätze zu errichten, und 10 Prozent circa abzulösen. Es gibt aber Bezirke wo dieser Nachweis sehr schwer zu erbringen ist, also da braucht man wirklich ein sehr umfangreiches Konvolut und eine Stellungnahme und ein wirtschaftliches, eine wirtschaftliche Berechnung, warum das dann nicht geht. Bei anderen geht es wieder relativ einfach und wenn auch die Liegenschaft den Platz gar nicht (..) hergibt, dann ist es eh nicht möglich. Dann sind wir auch auf, schon auf 80 Prozent circa hinunter, ein bisschen über 80 Prozent [Ja.] hinunter gegangen.

Ja. Die Regelung ist ja meines Wissens nach, dass Unwirtschaftlichkeit bedeutet, dass der Stellplatz mehr als die Ablöse kostet in der Errichtung.

Genau, aber das ist sowieso immer. [Ok.] Also es gibt keine Tiefgarage mittlerweile die, wenn der Stellplatz nur 12000 Euro kostet. (...) Weil ich ja anteilig natürlich die ganzen Verkehrswege, Erschließungswege und dergleichen, Abfahrtsrampe dazurechnen muss, also wir sind weit über die 12000 Euro.

Ok, und warum gestaltet es sich dann trotzdem schwierig, dass man Ablöse zahlen kann?

(.....) Weil (.) verschiedene Interessenvertretungen verschiedene Interessen haben [Ja.], entsprechend [Mhm.] darauf so reagieren, ja.

Gut, dann (...) kommen wir sozusagen zur Zukunft, welche Änderungen könnten Sie sich in den ganzen Rahmenbedingungen vorstellen, was wäre sinnvoll?

Naja, sinnvoll. Ich glaube es wäre sinnvoll, oder eine Möglichkeit wäre, dass man zum Beispiel sich die Stadt Wien (...) also die Landkarte ansieht und dann vielleicht auch Zonen herausnimmt, wo man sagt, da ist automatisch, weil eine wirklich sehr gute öffentliche Anbindung, da ist automatisch eine Stellplatzverpflichtung von nur 0,5. Und

dann gibt es die Randbereiche, wo ich durchaus verstehe, wenn die, im 11. Bezirk oder im 21. und 22. Bezirk, wo einfach tendenziell Menschen mehr Autos haben, dass dort auch die Verpflichtung auch bei 1 zu 1 bleibt. [Mhm.] Dann ist es auch ein Unterschied, ist es Wohnen oder Gewerbe, beim Gewerbe werden immer mehr Stellplätze erforderlich sein, weil ich sonst einfach den Gewerbebetrieb ja nicht aufrecht erhalten muss. Ist es reines Wohnen, und die Entwicklung geht ja dem, dass immer weniger ein Auto besitzen, (..) dass es immer weniger wird. Die andere Frage ist, wenn ich dann mehr auf dieses Car-Sharing-System, das ja trotzdem benutzt wird, dann wird es vielleicht den ein oder anderen Stellplatz oder Parkmöglichkeit im halb-öffentlichen Raum geben müssen. Also da wird es sicher eine Verschiebung geben, da muss man, (..) [Mhm.] sich wirklich konkret einen Plan überlegen, wie entwickelt sich die Stadt in den nächsten 20 Jahren, in den nächsten 50 Jahren. [Ja.] Es wird jetzt nochmal die nächste 10 Jahre so bleiben, aber in 50 Jahren (..) wird es komplett anders schauen, ausschauen [Ja.] Dann halt auch die Überlegung, wie geht man jetzt mit diesen oder in 20 Jahren mit diesen vielen Garagen um, die man jetzt noch nach wie vor baut. (..) Weil diese öffentliche Zugänglichkeit dann für (.) Car-Sharing und, und, und autonom fahrenden Autos, die dann da irgendwo hinein parken, keine Ahnung (lacht). [Ist noch unklar, ja.] Wird eine spannende Herausforderung, wie ich diese zwei verschiedenen Bereiche da trenne. Weil so wie jetzt ein Großteil der Anlagen aufgebaut ist, ist das (.) nur mit sehr viel Aufwand möglich.

Ja, ok. Konkrete Änderungen, ich würde jetzt ein paar Vorschläge, [Mhm.] vielleicht können Sie da dann etwas dazu sagen.

Mhm.

Ab und an werden ja auch Obergrenzen statt Mindestgrenzen bei der Stellplatzverpflichtung gefordert, wie stehen Sie zu Obergrenzen, (..) also nur maximal 1 Stellplatz [Aso.] pro 100 m² darf maximal gebaut werden alles darunter ist Sache der Bauträgerinnen und Bauträger.

Ist ja, eine sehr gute. Weil ich glaube sehr wohl, dass die Bauträger wissen, wie der Markt ist und dem Markt gerecht bauen und (.) sie werden, wenn eine große Nachfrage ist, werden sie genug Stellplätze bauen. [Mhm.] Und wenn in Gebieten keine Nachfrage ist oder für bestimmte Asset-Klassen, dann ist es nicht machbar. [Ja.] Also ein sehr guter Ansatz.

Mhm. Und noch zu Sammelgaragen, das haben wir ja schon angesprochen, [Mhm.] wie glauben Sie würde das bei der Nachfrage oder auch bei den Bauträgerinnen und Bauträgern ankommen, wenn sozusagen Sammelgaragen der „status quo“ wären und jede Abweichung von Sammelgaragen wäre sozusagen anzuschauen, unter Anführungsstrichen?

(.) Ich glaube, dass es für einen Großteil der Projekte gut funktioniert, es gibt sicher (...) manche besonderen Liegenschaftskonzepte oder im sehr hochpreisigen Segment, wo der Stellplatz im eigenen Haus, den ich mit dem Lift erreichen muss, einfach ein absolutes Muss ist. Da ist man aber, glaube ich, auch gerne bereit, dass man da das zusätzlich finanziert. [Mhm.] Aber ich würde sagen für 80 Prozent im klassischen Wohnbau ist es kein Thema. [Ok.] Gehts darum, wenn ich irgendwelche Geschäftslokale im Erdgeschoß habe, um auch diesen Stadtteil oder das Grätzl zu beleben, (..) wird es auch den ein oder anderen Stellplatz, Lagerzone sondergleichen, auf der Liegenschaft [Ja.] bedürfen, weil sonst funktioniert einfach das Leben, die geschäftliche [Mhm.] das wirtschaftliche Bleiben [Ja.] nicht, aber ich glaube, dass zukünftig, wenn eine Hochgarage so weit entfernt zum Gehen ist, wie die nächste Bushaltestelle oder Straßenbahnstation und nicht wenig, also nicht weiter weg, also ich glaube diese 500m ist ein guter Radius.

Mhm, ok. (...) In meinen Analysen, die ich bisher durchgeführt habe, hat sich bisher gezeigt, dass gerade im 19. Bezirk relativ viele Stellplätze gebaut werden im Gegensatz zu den anderen, [Mhm.] können Sie mir da irgendwie einen Markteinblick geben oder haben Sie Projekte zufällig im 19.?

Wir haben keine Projekte im 19., ich kann nur sagen aus meiner persönlichen Erfahrung erstens ist der 19. nicht gut öffentlich erschlossen. Dann ist eine hügel, es ist natürlich eine Hanglage, das mit dem Fahrrad schwieriger zu erreichen ist, das ist sicher jetzt wahrscheinlich mit zunehmenden mehr E-Bikes ein bisschen einfacher, aber wenn ich mein E-Bike, das 3000 Euro kostet, nicht sicher in der Stadt irgendwo abstellen kann, dann ist auch das uninteressant. Also da muss es, wird es irgendwelche Ideen geben müssen, dass man das forciert. Dann ist natürlich eben wie gesagt das Preisniveau und die Kunden, die Eigentümer, die wirklich viel Geld für eine Liegenschaft, oder für eine Wohnung, für ein Baugrundstück, dergleichen ausgeben, für die ist das Auto ein absolutes Muss und da muss das Auto (.) in der Wohnung, also in der Tiefgarage stehen, oder vor der Haustüre stehen und da wird das Konzept Sammelgaragen nicht funktionieren, wenn ich meinen großen SUV [Mhm.] vor der Tür stehen haben möchte. [Ok.] Also das sind die zwei Komponenten.

Ja, danke. Und dann noch zu den Stellplätzen, die Sie jetzt sozusagen errichtet haben. [Mhm.] Sie haben gesagt, dass ein Drittel circa leer steht [Mhm.] Gibt es da Unterschiede, nach Lage, nach Art des Projekts, oder ?

Also das sind jetzt reine Wohnbauprojekte [Mhm.] (..) und (.....) ja im Prinzip, sie sind (..) halb, also sie sind jetzt nicht, also die Liegenschaften sind jetzt nicht direkt am, (..) wobei die eine ist sogar direkt von der U-Bahn-Station,

also sie sind relativ gut öffentlich erreichbar, (.) aber einfach, es ist die Nachfrage nicht da. Es sind, es werden ja Wohnungen teils in Eigennutzung, teils als Vermietung benutzt, [Mhm.] (...) es haben viele einfach kein Auto mehr, [Ja.] werden die Stellplätze nicht benötigt. [Ja.]

Wissen Sie ob es da Unterschiede gibt, je nachdem ob es Eigennutzung oder Vermietung ist?

(...) Tendenziell ist natürlich bei vermieteten Objekten der Stellplatz noch weniger ein (..) in der Nachfrage als bei Eigennutzern. Bei den Eigennutzern ist es sehr oft, wenn ich die Wohnung gekauft habe, kaufe ich, und es gibt genügend Stellplätze, dann nehme ich noch einen Stellplatz dazu. (..) Bei Mietobjekten ist es zunehmend noch weniger. [Mhm.] Also das ist schon ein ausschlaggebendes Kriterium, dass ich, wenn ich in der Entwicklung bin und sage, mache ich ein Mietobjekt oder ein Eigentumsobjekt, ist die Quote, die bei Eigentum ist, ein bisschen höher als [Mhm.] bei Mietobjekten. Aber trotzdem nicht die 1 zu 100. Leider nicht.

Ja, ok. Gut dann noch abschließend ein paar Hard Facts sozusagen: Seit wann ist Ihr Unternehmen im Wohnbau circa in Wien tätig und wie viele Wohnungen haben Sie da errichtet oder wie viele Wohnungen errichten Sie im Schnitt pro Jahr?

Also die 6b47 Gruppe ist seit 2009 in Wien tätig. Wir errichten im Schnitt, oder sagen wir, wir haben in der Entwicklung im Schnitt 200 bis 300 Wohnungen pro Jahr, [Mhm.] das sind aber vom Ankaufprozess, von der Planung bis über den Bau sozusagen, da ist diese Spanne 2 bis 300 Wohnungen pro Jahr, [Mhm.] plus minus Schwankung.

Ok, und sind Sie noch, also Sie haben gesagt Sie sind auch im Wiener Umland tätig, [Mhm.] gibt es da auch Unterschiede im Umgang mit den Stellplätzen?

Ja, also Niederösterreich hat ja, quasi etwas erschwert, in der Bauordnung eine Stellplatzverpflichtung abgebildet. Jede Gemeinde hat aber das Recht diese Stellplatzverpflichtung abzuändern, ihre eigenen Vorgaben. Tendenziell wünschen sich die Gemeinden nach wie vor noch mehr. Da ist dann oft die Verpflichtung 1 zu 2, also pro Wohnung 2 Stellplätze. [Mhm.] Manche gehen schon ein bisschen retour und sagen, wenn das innerstädtisch, also Bezirksstädte sind, dann, dann habe ich innerstädtisch eine Verpflichtung nur von 1 zu 1,2 oder 1, also 1 zu 1 Wohnung pro Stellplatz. [Mhm.] Aus meiner Erfahrung heraus ist, ist jetzt Niederösterreich noch nicht so weit, dass diese Änderung in den nächsten 20-30 Jahren sind, dass auch am Land weniger, gerade in den Ballungsräumen auch in den Städten weniger Autos oder weniger Nachfrage für Autos sein wird. Die sind da noch ein bisschen konservativ und fordern nach wie vor noch immer 1-2 Autos pro Wohnung. [Mhm.] Und (..) sehen jetzt dieses Mobilitätskonzept mit verschiedenen Alternativen noch nicht so. [Ja.] Da wird es sicher noch 10 Jahre dauern, bis das auch nach Niederösterreich überschwappt, und in die anderen Bund, nicht nur nach Niederösterreich, in die anderen Bundesländer.

Ok, das heißt dort wird sozusagen auch nachgefragt, dass pro Wohnung mindestens 1 Stellplatz dabei sein [Genau] sollte.

Also einer muss auf jeden Fall dabei sein, eben manchmal sind es 1,5 bis 2 Stellplätze, es gibt auch manchmal Gemeinden, die 2,5 Stellplätze fordern. (..) Ist natürlich schon, auf der einen Seite klagen viele Gemeinden, dass sie eine riesige Verkehrsbelastung haben, und immer mehr Stauunkte sich Richtung Wien bewegen sozusagen, aber auf der anderen Seite (.) wenn ich keine Nachfrage, oder wenn ich die Möglichkeit den zukünftigen Eigentümern, Mietern gar nicht biete, Stellplätze oder ihr Auto irgendwo abzustellen, müssen sie sich sowieso überlegen öffentlich, oder zumindest auf ein Auto zu verzichten. Und dieser Umkehrgedanke oder dieser Umkehrschluss ist noch nicht in vielen Köpfen [Mhm.] angekommen. Wie gesagt, da wird es noch einige Jahre dauern, bis das [Ja.] ankommt, und sich auch dieses Mobilitätsverhalten am Land ändern wird. [Mhm.]

Ja, dann danke mal von meiner Seite, habe Sie noch irgendetwas zu ergänzen oder irgendetwas, was Ihnen noch eingefallen ist?

Betrifft das jetzt nur, also die Untersuchung ist nur Wien oder generell (..) Wien plus Speckgürtel oder?

Es ist nur Wien, [Ok.] aber natürlich wenn es grobe Unterschiede gibt, oder irgendetwas Besonderes ist es natürlich auch wert das aus dem Umland zu erfahren, genau.

Ja also, (...) ich glaube auch, dass man, gerade, wenn es um diese Sammelgaragen geht und Stadtentwicklungsgebiete und auch diesen Verkehr, der aus dem Umland kommt. Also man kann ja gerade bei, wenn es jetzt rein um Wohnbau und, und Sammelgaragen und um Umland geht kann man natürlich relativ einfach mit einem vernünftigen Konzept die Pendler und das Wohnen zusammen geben, an diesen Hot-Spot-Punkten. Weil ich ja, wenn ich wohne brauche ich den Stellplatz am Abend, wenn ich pendle brauche ich den Stellplatz untertags. [Mhm.] Also da würde es schon auch Synergien geben, dass ich so Park-&-Ride-Anlagen (..) doppelt nutzen kann, und wenn die an vernünftigen Stellen stehen, zwischen einem Wohnbau und einer Stadteinfahrt oder einem Punkt, wo ich gut in ein öffentliches Verkehrsmittel einsteigen kann, (..) [Mhm.] Zum Beispiel auch eine Idee, dass man das ein bisschen entlastet. [Ja.](..) Und ja, und dann hoffe ich, dass wirklich dieser Mobilitätsgedanke ins Umland, und ob diese große Belastung des, weil ich heute auch im Stau gestanden bin (lacht). (..) Dass die öffentlichen Anbindungen einfach (..) sukzessive besser ausgebaut werden [Mhm.] ich glaube, wenn man das schafft, eine

Reduzierung. Und dann natürlich, wie geht man dann mit den vielen Stellplätzen im öffentlichen Raum um, [Ja.] das wird dann auch noch eine spannende Aufgabe, (unverständlich), ja.

Gut, dann Dankeschön.

Interview 3, durchgeführt am 12.3.2020 (Telefonisch durchgeführt, da persönlich nicht möglich)

Zu Beginn mal, können Sie einfach etwas über aktuelle Bauvorhaben in Ihrem Unternehmen erzählen?

Ja, wir haben aktuell 4 Projekte im Vertrieb und im Bau, eines im 6., eines im 19., eines im 21. (.) und eines im 14., die vermarkten wir selbst. (.) Wir entwickeln nebenbei noch mit Fremdvermarktung eines im, da muss ich kurz überlegen, eines im 22., eines im 3., eines im (.) 16. [Mhm.] und haben jetzt zwei weitere quasi in der unmittelbaren Vorbereitung, das ist einmal im 13. und noch einmal im 21. (...) [Ok.] Reicht das so? [Ja, das passt.]

Wenn Sie jetzt an ein Projekt denken, können Sie mir da beschreiben, was Sie beachten in der Anzahl der Stellplätze oder in der Entscheidung wie viele Stellplätze Sie errichten werden?

(.) Grundsätzlich einmal ist man gesetzlich eh ein wenig gebunden, durch das Garagengesetz. (.) Sollten (..), also in gewissen Lagen, sage ich einmal, sollten jetzt gerade, wenn es irgendwo eigennutzerlastig ist, 18, 19, (.) hochpreisiger, würde es mich manchmal auch gar nicht stören, wenn man quasi freiwillig die Möglichkeit hätte mehr Stellplätze zu schaffen. Ich glaube, dass das auch in manchen Gegenden, sage ich mal, politisch und auch von den Anrainern her gewünscht wäre. (.) Grundsätzlich machen wir immer nur die Pflichtstellplätze, also wir verkneifen uns eigentlich in der Bewilligungsverfahren im Grunde immer die freiwilligen Stellplätze, weil es einfach im Prozess der Projektentwicklung Angriffspunkte für die Anrainer liefert, die das dann einfach aufgrund der freiwilligen Stellplätze aus unserer Sicht unnötig verzögern könnten. Insofern schauen wir, dass wir die gesetzliche Verpflichtung erfüllen. (...) Wenn es in manchen Projekten einfach baulich nicht geht oder wirtschaftlich nicht sinnvoll ist, ja, Stichwort zweites Tiefgeschoß Grundwasser, dann halt ein paar weniger. Und dann versuchen wir uns halt mit Sicherstellungen oder Ablösen weiterzuhelfen. Oder jetzt, wenn es die Möglichkeit gibt, mit Mobilitätskonzepten, ja, wo es die Möglichkeit gibt.

Mhm. Bei Mobilitätskonzepten, meinen Sie da auch sozusagen über das Stellplatzregulativ, über die Widmung oder ist das (.)?

Das wäre eine Möglichkeit, dass es die, das hebt ja dann quasi im Endeffekt nur die ansonsten gültige Regelung aus. Wenn es ein Stellplatzregulativ gibt, ist es in den Bereichen, wo ich es bis jetzt kennengelernt habe, im Grunde eigentlich eine sinnvolle, eine sinnvolle Regelung gewesen, weil es meistens dann in größeren, oft neueren Widmungsgebieten ist, wo einfach sonst viel zu viele Stellplätze gebaut würden und diese auch leer stehen würden, aus meiner Sicht. Also Stellplatzregulativ ist grundsätzlich da, wo es angewandt wird immer positiv. Mobilitätskonzept habe ich eher gemeint, dass man schaut (..) es ist halt oft meistens ein bisschen mit Fingerspitzengefühl verbunden, dass man sagt, ok man bietet E-Carsharing an oder man bietet Elektrotankstellen an, und kommt, oder mehr Fahrradstellplätze, was auch immer. Man versucht sich so ein bisschen und die ein oder andere Ablöse 'zu drücken' unter Anführungszeichen.

Mhm. (..) Ok, dann gab es ja 2014 die Änderung in der gesetzlichen Verpflichtung bezüglich Garagengesetz dass ja nur mehr ein Stellplatz pro 100m² Nutzfläche [Ja.] errichtet werden. [Ja.] Haben sich dadurch Ihre Planungen verändert oder wie haben sie sich verändert?

Die Planungen haben sich insofern, also wir haben vorher versucht, die Verpflichtung zu erfüllen, mit oftmals der Thematik, dass in gewissen Lagen einfach die Stellplätze nicht zur Gänze verkaufbar waren. Weil einfach die Kunden gerade im Anlagebereich, vielleicht die als Investment gekauft haben, nicht für jede Wohnung einen Stellplatz wollten. Weil wer braucht für eine, ich sage jetzt mal als Beispiel, eine 40m² 2-Zimmer-Wohnung (.) ein, der potenzielle Mieter hat einfach kein Auto. [Mhm.] Dann sind wir halt dann, wir haben es versucht über, wenn es innerstädtisch war, wo viel, viel Altbau drum herum war ohne Garagen, ist das meistens in der Drittvermarktung, also Drittverkauf, Drittvermietung einigermaßen noch zum heben gewesen, ja. Aber die neue Regelung, dass ich nur pro 100 machen muss, ist, bin ich eigentlich recht froh, ja. Das entspricht eher, eher der, der Realität, ja. Obwohl wie eingangs gesagt, es gibt sicher einzelne Projekte, wo ich über 1 Stellplatz pro Wohnung auch nicht böse wäre. (..) Aber wie gesagt, es ist halt dann meistens im Bewilligungsverfahren schwierig umzusetzen.

Ja. (..) Haben Sie durch die neue Regelung auch eine Nachfrageänderung mitbekommen?

(...) Ehrlich, nicht wirklich nein, nicht wirklich. Also jetzt ganz, global ist es überhaupt schwer zu beantworten. Also wie gesagt, ich habe Projekte, da könnte ich den Verkauf der Wohnungen handhaben ohne einen einzigen Stellplatz, das wäre kein Problem. (.) Ich habe Projekte, da könnte ich aber genauso gut 2,5 Parkplätze pro Wohnung verkaufen, hätte ich auch kein Problem. Aber es ist halt immer sehr projektspezifisch.

Mhm. (.) Können Sie da irgendwelche Gemeinsamkeiten in den Projekten erkennen?

Ja natürlich. Also wie gesagt, je, ich sage einmal, (...) je anlage- oder investmentlastiger man das Projekt gestaltet, desto weniger Bedarf an Stellplätzen gibt es seitens der Käufer und auch der Mieter. Je eigennutzerlastiger, grünruhelagiger, desto mehr Nachfrage gibt es seitens der Käufer für Parkplätze. Das kann ich schon, also das ist eine Gemeinsamkeit, die gibt es auf alle Fälle.

(...) Ok. (.) Dann haben wir jetzt sozusagen besprochen, was das Garagengesetz vorgibt, wir haben schon auch kurz angerissen eben das Stellplatzregulativ. Es gibt dann ja auch noch die Möglichkeit eben die Stellplätze, die vorhanden sind in 500m Entfernung, zu nutzen, [Genau.] also vertraglich sicherzustellen, oder generell auch Sammelgaragen zu bauen. Haben Sie damit schon Erfahrungen gemacht?

Konzernweit, ja, (.) wir betreiben einige Sammelgaragen, gebaut jetzt als Developer nein, noch keine. (.) Aber das wäre so eine, das wäre so ein, (..) ich sage einmal Tool mit dem man (.) einfach, ich glaube, in großen Neubaugebieten sicher sehr, sehr geschickt fährt. Weil, gerade im leistbaren, oder gef, sogar im geförderten Bereich wird einfach die Anzahl der privaten Autos, die geparkt werden wollen, die ist zurückgegangen und die noch wird weiter zurückgehen. Also wenn ich mir jetzt gerade unsere Mieter anschau, da hat gerade in der jüngeren Generation, de facto kaum noch wer ein eigenes Auto, ja. (...) Beziehungsweise es ist ihm lieber, in einem Parkpickerlbezirk, er stellt es auf der Straße ab, weil es ja dann trotzdem noch günstiger ist und er fährt es eh nicht jeden Tag. Bevor er sich um, weiß ich nicht, 120, 150 Euro im Monat einen Parkplatz leistet, ja, das Geld gibt er lieber anderweitig aus, [Ja.] meine Erfahrung ja. [Ja.] Also ja, Sammelgaragen sicher ein absolut legitimes Tool für (.) die Zeiten, in denen wir sind.

Mhm. (.) Ok danke, und dann noch zur Ablöse, (.) [Ja.] was können Sie da dazu sagen, wie denken Sie über die Ablöse, was gibt es da? [die gesetzliche Ablöse?] Ja.

(..) Puh, (lacht). (.) Ich muss jetzt fairerweise sagen, wir haben es im großen Ausmaß durch die, durch die 14er Gesetzesänderung jetzt eigentlich kaum mehr nennenswert in Projekten drinnen. Also wenn ich jetzt in einem Projekt, weiß ich nicht, 2-3 Ablösen habe, mit 12000 Euro jeweils, ja gut. (.) Wenn wir wirklich keine Garage gefunden haben zum sicherstellen, dann nehmen wir die auch in Kauf, ja. Es ist wirtschaftlich trotzdem im Regelfall noch gescheiter, man hat ein paar Ablösen mehr, als dass man sich unterhält, ob man ein zweites Tiefgeschoß (..) entwickelt und baut, ja. Weil einfach da die Baukosten einfach dann überproportional ansteigen. Also im Regelfall ja. (.) Natürlich ich hätte nichts dagegen wenn es 5000 Euro wären, ich könnte mir vorstellen, dass auch dadurch die (.) Anzahl der gebauten Parkplätze halt rasant nach unten gehen würde. Dafür wenn man sagt, wenn es die Hälfte kosten täte, täte ich mir in einigen Lagen schon gut überlegen, wie viele Stellplätze ich wirklich errichte, ja. Ist immer die Frage auch, wie man es dann vielleicht in Zukunft koppelt, ist die Frage. Wirtschaftlich sinnvoll ist, die Nachweisbarkeit dessen ist halt schwierig, das kann man schon, sag ich mal, ein bisschen beeinflussen. (...) Aber grundsätzlich das Konstrukt der Stellplatzablöse finde ich in Ordnung, ja.

Mhm. (.) Aber wirtschaftlich sinnvoll ist ja laut Gesetz sozusagen dass, dass die Ablöse die, dass die Stellplatzkosten die Ablöse übersteigt.

Na ja gut, das trifft auf jeden Parkplatz zu. Also auf jeden unterirdischen zumindest, auf jeden oberirdischen könnte man diskutieren. Unterirdisch kostet jeder Parkplatz mehr wie 12000 Euro, also ich kenne keinen. (.) [Ja.]

Was sind dann die Überlegungen, dass man nicht noch mehr ablöst?

(..) Ja irgendwo kommt, kommt dann, kommt dann quasi der Break-Even, wo einfach der Erlös aus dem Parkplatz, (..) sag ich einmal das ist ein, weil irgendein Tiefgeschoß muss ich ja im Regelfall immer bauen, weil ich brauche Technik, ich, (.) man muss nicht mehr, aber wir bauen trotzdem immer noch einige Einlagerungsräume. Also einen gewissen Tiefbau habe ich ja sowieso, und im Regelfall ist es dann nicht wahnsinnig entscheidend, ob ich, jetzt vereinfacht formuliert, ein ganzes Grundstück ausgrabe und ausbetonierte oder nur die Hälfte, weil es einfach statisch einfach oft einfacher ist auch, ja. (.) Insofern ergeben sich für eine gewisse Anzahl von (.) sage ich jetzt mehr oder weniger sprungfixe Kosten, die hätte ich so oder so, ob ich jetzt die Stellplätze mache oder nicht. Dann nehme ich aber natürlich, wenn die Kosten plus minus sprungfix sind, den Erlös aus den Stellplätzen mit, bevor ich jetzt keine Stellplätze bau, mutwillig, mehr oder weniger, und die Ablöse dafür zahlen muss. [Mhm.]

Also einziges, was mir beim, das sage ich bei solchen Themen eigentlich nicht oft, aber was ich mir beim Thema Stellplätze schon wünschen würde, wäre einfach vielleicht eine kleingliedrigere (.) regionale (.) Möglichkeiten. Was ich vorher gesagt habe, also ich brauche die, vereinfacht formuliert, bei unserem Projekt im 16., haben wir 96 Stellplätze, ich könnte mit 46 genauso gut leben, ja. Ganz ehrlich, wäre wirtschaftlich für mich gescheiter, (.) und von der Vermarktung her wäre es komplett egal, die werden, da werden einfach vielleicht in solchen Projekten, nicht immer alle vermietet sein, ja. [Mhm.] Dagegen hätte ich vielleicht in einem Projekt wieder, ich weiß nicht, 19., na da hätte ich kein Problem, wenn ich 2 Parkplätze pro Auto hätte ich glaube das würden auch (..), das würden auch viele der Anrainer begrüßen, weil, wenn wir uns ehrlich sind, in der Preisklasse, in den

Wohnungsgrößen, wie man halt im, sag ich einmal „Luxus“ unter anführungszeichen -segment produziert werden, da gehst du halt fast davon aus, dass der Durchschnittskäufer 1,5 Autos hat. (.) Also, die Regelung gibt es ja in Niederösterreich. Also Niederösterreich ist es ja wie gesagt ja, (.) ist es ja quasi Gemeindegeld, wo wie viel Stellplatzverpflichtung man hat, gibt es, und nicht einmal, nicht einmal in der Gemeinde, ist es überall 50, also in den Umlandgemeinden, Gegenden, da haben sie für jede Wohnung einen, dann gibt es für jede Wohnung 2, dann gibt es für jede Wohnung 1,5. Also da gibt es die, die, die vielfältigsten Lösungen, ja, ich glaube das wäre in Wien vielleicht (.) andenkbar, ja, grundsätzlich. (..) Dass man die Parkplätze dort baut, wo es die Leute auch parken wollen und nicht einfach über einen Kamm schert, (.)ja. Aber über das Stellplatzregulativ könnte es man ja lösen, das Stellplatzregulativ könnte ja auch sagen, (.) baue nicht für jeden 2.. Stellplatz, sondern baue für jeden, für jede 50 m², man könnte es ja in beide Richtungen auslegen, ja. (.) [Mhm.] Das könnte durchaus öfter mal Anwendung finden. (...) ja?

Ok, das heißt sozusagen eine, eine größere räumliche [Ich sag einmal Grätzellösung nennen wir es einmal so.]

Ok, die halt dann halt nicht extra über die Widmung anzusehen wäre?

Ja genau, nicht quasi. Ja doch, warum sollte man es nicht über Plandokumente machen, die Plandokumentgrößen sind einigermaßen schlüssig, also als man kann es durchaus über die Plandokumente regeln lassen. Sagen wir im Plandokument gibt es eine Stellplatzverpflichtung von 50, was auch immer, halt marktkonform, da kann man sich ja glaub ich auch als, Gemeinde Feedback von der Wirtschaft holen. [Ja.] Auch Feedback von den Anrainern holen. (.) Und im Plandokument irgendwo anders gibt es halt eine Stellplatzverpflichtung von für alle 200 m² zum Beispiel, weil man eh merkt, ok, es ist ausreichend Platz auf der Straße, (.) den man eh nicht anders nutzen kann. Das ist eine Gegend mit, sage ich mal, weiß ich nicht, sagen wir, geringerem, geringem Durchschnittseinkommen, was vielleicht ein Indiz wäre für weniger Autos, jetzt nur mal aus dem Bauch heraus. [Ja.] Das wäre mal, wie man es eventuell bei einer Novelle präzisieren und verbessern könnte auch, ja. [Ja.]

Das heißt sozusagen, dass man aber den gesamten Bebauungsplan mal durchgeht und irgendwie schaut.

Na ja man kann es ja, man kann es ja stückweise machen. Ich sage, jedes Jahr werden in Wien, ich habe keine Ahnung, 10 Plandokumente aktualisiert, das ist eine Schätzung, vielleicht auch, ich glaub ein paar mehr, und bei der Gelegenheit kann man ja das Stellplatzthema gleich anpacken und muss nicht eine Großkampfkation daraus machen und das über gleich für alle Plandokumente in Wien machen. Die Möglichkeit der Plandokumente, einer Adaptierung gibt es eh jedes Jahr, ja und, sage ich mal, alle 10 Jahre spätestens werden Plandokumente auch überarbeitet. Dann wäre es quasi ohne extra Aufwand zu bewerkstelligen, wäre ausreichend, ja. [Ja.] (...) Ja?

Ok ja. Dann noch (.) wie ist die Verwertung von Stellplätzen bei Ihnen im Wohnbau?

(..) Auch wieder zweiteilig zu beantworten, also ich habe sicher Projekte, wo ich mir mit der Verwertung der Stellplätze schwerer, bzw. die Stellplätze unter den Käufern im Haus nicht los bringe, haben wir (.) regelmäßig, ja, also nicht bei jedem Projekt, aber schon oft, ja. [Mhm.] Und ich habe durchaus auch Projekte, ja, wie gesagt, kleinere Projekte, (..) wo man größere Wohnungen produziert, ja, das ist sage ich mal der einzige Nachteil an der 100 m²-Regelung, ja. (.) Wenn ich Wohnungen produziere die um die 100m² sind, wo ich gerne 2 Stellplätze hätte, ja, kriege ich das halt auch nicht mehr unter. Also da haben wir auch Projekte, wo ich mehr Stellplätze hätte verkaufen können. (.) Aber so. [Mhm.] Ja.

Gesetzlich ist ja eigentlich nur eine Mindestgrenze. Wo sehen Sie Schwierigkeiten, dass Sie sozusagen 2 Stellplätze pro 100m² zu errichten?

(..) Offene (unverständlich) in der eigenen Feigheit oft ein bisschen, in den, in der Bewilligung, wenn man sagt, man will wenig, gerade in den exponierten Lagen, wo man vielleicht oft mit Anrainer, Anrainergegenwind rechnen muss, ja. Möglichst wenig Angriffsfläche liefern, sage ich mal, ja, und freiwillige Stellplätze sind eben so ein Angriffspunkt. Jetzt könnte ich sagen, ok, ich kann es einmal probieren, schauen was heraus kommt. Wenn ich sehr viel Gegenwind aus der Richtung verspüre, sage ich ok, Plan B, ja, zweiter, zweiter Garagenplan aus der Lade heraus und wir machen nur eins, nur einen pro 100, ja. [Ok, ja.] Es könnte schon, man könnte es öfter mal probieren, wir tun es halt einfach, wir sind halt, sage ich mal, ein bisschen konservativ gestrickt was (unverständlich)Verfahren betrifft, und wollen einfach mit so wenig Ausnahmen wie irgend möglich an die Sache herangehen. [Ja.] (..)

Aber (..) ja, ob es funktionieren wird, kann ich Ihnen ehrlicherweise gar nicht sagen, wir machen es (.)[Ja.] de facto nie. [Mhm.] Aber natürlich die Möglichkeit gäbe es ja, also Ausnahmegenehmigungen für andere Sachen (..) erlauben wir uns schon öfter einmal, also ich glaube ein Drittel der Überschreitungen früher einmal, oder ich weiß nicht, Höhenabwicklungen oder solche Geschichten, sind ja im Endeffekt ja auch von der Bauordnung so, nicht 1 zu 1 gedeckt, aber gegen die Praxis, ja, es wäre wahrscheinlich auch einmal anzudenken, mal in gewissen Lagen man sagt, probieren wir mal, machen wir halt 1,5 pro 100, probieren wir es einmal [Mhm.]. Scheitert eher glaube ich an der eigenen Courage oft, (...) [Ja.] Ja, dass man es einfach gar nicht probiert. [Mhm.]

Und gibt es bei der Verwertung von Stellplätzen Unterschiede in Miete oder Eigentum, oder in der Lage oder in der öffentlichen Anbindung?

(..) Das, also das ganz sicher, also das korreliert ganz bestimmt, je besser die öffentliche Anbindung, desto weniger Bedarf sowohl im Eigentum als auch in der Miete für Stellplätze. Was wir schon beobachten, also gerade bei unserem, sage ich mal, Lieblingsprodukt, kleinere Wohnungen, Anlagefokus, dann schlussendlich viele Mieter als Nutzer im Haus, ja. (.) Ist die Verwertung der Parkplätze innerhalb der Nutzer des Hauses oftmals schon eine Herausforderung, sage ich mal. (.) [Mhm.] Eben aus vorher angesprochenen Punkt, die haben einfach kein Auto. (.) So schlichtweg, ja. [Ja.] Also Mieter, die bei uns einziehen, die unter 30 sind, da traue ich mich jetzt wetten, da hat so gut wie keiner ein Auto, ja. [Ja.] Oder kein, keiner ein eigenes Auto, das muss ich jetzt mal sagen. Also Auto benutzen schon, aber halt kein eigenes. Die haben halt dann eine ShareNow-Karte, oder ich weiß nicht mehr, eine vom Mitbewerb, ja, teilen sich im Bekanntenkreis eines, wie auch immer, ja. Die Möglichkeiten hat es so vor, weiß ich nicht, wie ich nach Wien gekommen bin, vor 15 Jahren nicht gegeben, natürlich habe ich ein eigenes Auto gehabt, ja. [Ja.] Ich habe es auch in einer Garage untergestellt, weil es einfach kein, kein Parkpickerl noch gegeben hat und die (.) wo ich gewohnt habe, und einfach die Parkplatzzuche einfach ein Fiasko war. [Ja.] Jetzt sage ich, ok, es gibt in vielen Bereichen Parkpickerl, es ist, sage ich mal, einigermaßen erschwinglich, weiß ich nicht, aktuell kostet es 50 Cent am Tag oder was, ja. (.) Ist deutlich billiger als ein fixer Stellplatz, wenn ich es nicht jeden Tag brauche, mein Auto, ist es mir auch, sage ich einmal, relativ egal, wenn ich einmal, wenn ich einmal um den Block gehen muss bis ich bei meinem Auto bin, ja. Und das zweite, es gibt halt ShareNow, und wie sie alle sonst noch heißen, (.) und sonstige (..) Mobilitäts, Mobilitätsmittel und jetzt ist es noch einmal besser geworden in den letzten 10 Jahren. Ich glaube es gibt einfach viele junge Menschen, die absolut kein Bedürfnis mehr für ein Auto, ja. Also ich würde mir, wenn ich jetzt nochmal nach Wien kommen würde, und jetzt nochmal, weiß ich nicht, Anfang 20 wäre, mir mit Sicherheit kein Auto mehr leisten, (.) ein Auto kaufen. (.) [Ja.] Sicher nicht, ja. (.) [Ja.] (.) Einfach die Kosten im Jahr, weiß ich nicht, ein günstiges Auto, Versicherung, Tanken, was weiß ich, ohne Anschaffungskosten sind Sie ganz schnell bei 2000 Euro im Jahr, da haben Sie jetzt noch nicht viel ausgegeben fürs Auto im Jahr, (.) kann man anderweitig auch einsetzen, sage ich einmal. [Ja. (..) und]

Ja und die Entwicklung, die wird sich auch noch verstärken, glaube ich. [Mhm.] Also es wird weniger, weniger private Autos geben, es wird mehr, mehr, mehr Share-Möglichkeiten, die Frage ist, ob dadurch wieder vielleicht ein gewisser Stellplatzbedarf entsteht, ja, kann schon sein. (.) Die Möglichkeit sehe ich schon, [Ja.] ok es gibt einfach die Anzahl der Autos, (.) die Anzahl der gefahrenen Kilometer quasi mit dem Auto steigt, aber die Anzahl der Autos sinken, weil es halt irgendwelche Autos sind, die einem halt nicht gehören. Aber (.) ja. (...) Könnte noch eine Möglichkeit sein.

Ja. Dann wollte ich noch fragen, weil Sie ja bei {Ihrem Unternehmen, Anmerkung: anonymisiert} sind, das ist ja auch mit {einem Garagenunternehmen, Anmerkung: anonymisiert} sozusagen irgendwie [ist die Schwester genau], genau ja. Wissen Sie da irgendwas drüber, weil die sind ja sozusagen nur im Garagengeschäft, wie da die Stellplätze in der Auslastung sind, ob das ankommt und ja?

Traue ich mich jetzt, eine verbindliche Aussage, ich kriege [Ja, klar.] mit, ja, also im Regelfall sind alle Garagen die wir betreiben gut bis sehr gut ausgelastet. Ich sage es mal einfach (.) so global. Es gibt natürlich welche, die sind besser, gerade die innerstädtischen sind sicher, Kärntner Straße, Operngarage oder was, ja die ist natürlich hervorragend ausgelastet, manche anderen die sind halt nur (.) mittelmäßig. Aber über den Schnitt, glaube ich, würde das auch, würden das auch die Kollegen so unterschreiben, dass es gut bis sehr gut ausgelastet ist, ja.

(.) Und wie sehr, wenn Sie sozusagen, Sie haben ja jetzt gesagt, Sie haben zum Beispiel ein Wohnprojekt im 6. Bezirk [Ja.] oder im 3. Bezirk. Wenn Sie da die Garagen haben, werden die sozusagen hauptsächlich an Ihre Mieter und Eigentümer?

Ja, in den Lagen schon, ja. [Ok. (..)]

Also ich würde es, (..) also (.) ich weiß nicht, worauf Sie anspielen, aber ob man die Garagen quasi zu öffentlichen Zwecken frei gibt oder, wohin, wohin geht die Frage?

Ja, also (.) Beispielsweise, weil ich mir halt denke, dadurch dass halt auch.

Das ist. Ja natürlich wäre es eine Möglichkeit zu sagen, ja ok, man entwickelt ein Garagenkonzept, dass es die Schwester quasi betreibt, und von mir aus behält es sich in Eigentum, und hat nur Mietplätze. (.) Was insofern dagegen spricht, ist, dass die (.) Garagen, die wir entwickeln im Regelfall einfach für einen kommerziellen Betreiber in dem Sinne einfach zu klein sind, ja. Weil was hat eine Garage bei uns, was, 80, 100 Plätze, das ist für eine gewerblich genutzte Garage eine Micky-Mouse-Garage. [Ja.] Das ergibt sich einfach, (.) oder hat sich bis jetzt so nicht ergeben. [Ja, klar.] (.) Ja. [Mhm.] Also wir haben, wir hatten schon wieder ab und an Mal ein Wohnprojekt am Tisch, das waren dann meistens irgendwelche Refurbishments von alten Büros oder so, ja. In, (.) sage ich mal, urbanen Lagen halt, wenn im 12. oder wo. Da haben wir es angedacht, weil die bestehende Garage einfach schon mehr oder weniger öffentlich war und für das Verkaufen der Wohnung brauche ich wahrscheinlich gar keine Plätze im Eigentum sondern komme mit Mietplätzen aus (.) und ja, die Projekte haben wir halt dann aus welchen

Gründen auch immer halt nicht verwirklicht oder nicht gekauft. Also angedacht haben wir es schon, ab und an, aber (.) aber auch nicht jede Woche.

Mhm, ja. (..) Ja. Dann noch abschließend sozusagen, seit wann ist Ihr Unternehmen ca. im Wohnbau tätig?

(...) Das ist jetzt eine schwierige Frage, (.) (lacht) (..) na ja was sage ich da jetzt, gescheiterweise, also das Unternehmen gibt es seit 2011 in der Form, in der Konstellation, das Überunternehmen hat aber auch davor schon Wohnbauobjekte, Wohnbauprojekte besessen, ja. (..) (klingelndes Hintergrundgeräusch) Also zumindest die letzten, ich sage, 20 Jahre, sage ich jetzt einmal (.) pauschal. (klingelndes Hintergrundgeräusch)

Und wie viele Gebäude und Wohnungen (..) (weiterhin klingelndes Hintergrundgeräusch) werden ca. im Jahr sozusagen errichtet?

(weiterhin klingelndes Hintergrundgeräusch) (...) (unverständlich) Gebäude momentan, (..) na ja zwischen (.) 5 und 10 Gebäude, oder 5 und 8 Gebäuden werden sein, (..) zwischen 2 und 400 Wohnungen, je nachdem was wir halt im Jahr da, oder ja eben 3 Jahre davor an Projekten eingekauft haben, also ganz konkret zu beantworten ein bisschen schwierig, ja. [*Ja also es geht ja circa*] Aber momentan im Schnitt sind es, 5, 5, 6, 7 Projekte, die wir am Laufen haben, (.) mit unterschiedlichen Größen, ja. Also heuer ein bisschen mehr, nächstes Jahr sind die Projekte einfach ein bisschen kleiner, ein bisschen weniger, ja. [*Mhm.*]

Und sind Sie auch noch außerhalb von Wien tätig?

(.) Stand heute noch nicht, ist die direkte Antwort. Aber wir prüfen immer wieder und, und sind auch (.) absolut interessiert, dass wir außerhalb von Wien was, was verwirklichen, ja.

Ja. (..) Ok, dann [Ja.] glaube ich, das war alles. [Sie haben mir damit geholfen.] Dankeschön dass wir das so durchführen konnten. [Super, danke noch einmal für das Entgegenkommen.]

Interview 4, durchgeführt am 5.3.3030 (mit einer Person aus dem gemeinnützigen Bauträgerwesen)

So (.) zu Beginn vielleicht einfach mal erzählen (.), was für aktuelle Wohnbauprojekte Sie gerade bei Ihrem Unternehmen haben.

Jede Menge, ich fang jetzt nicht an, da brauchen wir zu lange. Also wir haben sehr große Stadterweiterungsgebiete, die wir im Moment entwickeln, Stichwort Rothneusiedl zum Beispiel, das ist noch ziemlich am Anfang, Stichwort Oberes Hausfeld, dort entstehen 10, 12000 Wohnungen und 14, 15 Bauträgern gemeinsam in einer Kooperation einen ganzen Stadtteil entwickeln, wo natürlich auch der Verkehr ein Riesenthema ist. Wie führt man den Verkehr ab? Wo wird der ruhende Verkehr sich befinden und vor allem die öffentliche Anbindung ist auch ein großes Thema.

Wir bauen auch in Baulücken natürlich, also Einzelprojekte, aber im wesentlichen, unser Fokus liegt auf Quartiersentwicklung, Stadterweiterungsgebiete, Kooperation mit anderen Bauträgern, das ist unsere größte Herausforderung.

Ok. Und bei jetzt einem speziellen Bauprojekt, könnten Sie mir da beschreiben was Sie beachten, wenn Sie überlegen wie viele Stellplätze dort gebaut werden sollen?

Grundsätzlich gibt es eine Bauordnung, ja, wie Sie wissen und wenn ich mir überlege, wie viele ich bauen würde, wären es wesentlich weniger, wie die die ich bauen muss. Wenn Sie die Bauordnung alt, ich glaub, die haben sie reformiert, ich glaub 19 (.), na 2013/14. Früher war ja die Stellplatzverpflichtung die in der Bauordnung und im Garagengesetz festgeschrieben ist pro Wohneinheit 1 Stellplatz zu errichten, da sind wir im übrigen noch heilig gegenüber den anderen Bundesländern, also die Niederösterreicher haben 1 zu 2. (.) Haben sie verändert in der Hinsicht dass wir jetzt pro 100 m² Nettowohnnutzfläche einen Stellplatz errichten müssen, das erleichtert die Sache schon einmal ungemein. Weil wir sehr kleine Wohnungen bauen, also bei 100 m² behaupte ich jetzt sind 2 Wohneinheiten in der Errichtung. Da wird jetzt quasi für jede zweite Wohneinheit statistisch ein Stellplatz errichtet. Und würde wenn es nach mir ginge, würde ich es mir aussuchen können, noch weniger errichten.

Ok.

Beachten, ja, wir schauen dass wir sie in Tiefgaragen organisieren, weil Stellplätze an der Oberfläche a) städtebaulich uninteressant sind und auch ästhetisch nicht besonders den Ansprüchen Genüge tun, die wir anliegen an die Bauprojekte. Die Breiten der Stellplätze dimensionieren wir meistens auf das Mindestmaß, das die Wiener Bauordnung und das Wiener Garagengesetz vorsieht. Wenn wir mit Gewerbeflächen agieren, was wir im Erdgeschoß oft haben, Stichwort Supermärkte, die haben halt den Anspruch auch breitere Stellplätze also komfortablere Stellplatzdimensionen, das erfüllen wir nur dann, wenn wir dazu aufgefordert werden und nicht

freiwillig. Also wir versuchen möglichst Stellplätze an Anzahl möglichst viel Stellplätze mit der geringsten verbauten Kubatur zu realisieren.

Ok. Sie haben gerade die Änderung 2014 angesprochen, [Ob es 14 war] es war 14, das habe ich ja schon gut genug recherchiert. Ihre Planungen haben sich dadurch verändert, habe ich das so richtig ?

Die Garagen sind kleiner geworden, ich meine man darf ja nicht vergessen, dass teuerste Bauteil des Bauwerks ist die Tiefgarage. [Mhm.] Also der Untergrund, den auszuheben, mit Kontaminierung zu dealen, also die Abtragungselemente, das möglicherweise Grundwasser, das man berücksichtigen muss, ist irrsinnig kostenintensiv und ich habe um leistbares Wohnen zu generieren, das ist unser Auftrag, wir sind ein gemeinnütziger Bauträger, ein gewisses Budget zur Verfügung und je mehr ich im Untergrund verbuddel, desto weniger Qualitäten kann ich oben liefern, ja, das ist einfach Tatsache. Dann hat sich die Planung dahingehend verändert, dass wir die Kubaturen der Garagen, der Tiefgaragen, minimieren auf das Mindestmaß an von der Bauordnung vorgesehenen Stellplatzanzahl.

Mhm. Ok. Das heißt sozusagen, dass Sie jetzt eigentlich unter Anführungsstrichen „weniger Garagen bauen als noch vor 2014“? [(unverständliches Ja)] Hat sich die Nachfrage denken Sie dadurch verändert?

Ich habe jetzt die aktuellen Leerstandszahlen nicht im Kopf, aber ich behaupte, dass wir vor allem in Transdanubien noch immer sehr hohe Leerstände in den Garagen haben, obwohl die Stellplatzverpflichtung schon reduziert wurde. Solange im öffentlichen Raum genügend Stellplätze zur Verfügung stehen, ist unsere Garage mit Leerstand belastet, muss man auch dezidiert sagen. Also ich bin ein Verfechter vom Parkpickerl, also das ist ja nicht einzusehen, dass der öffentliche Raum für Autos gratis zur Verfügung steht, also nicht nur zum fahren, sondern zum parken. [Ja.]

Und die Tendenz geht schon dahingehend, vor allem in der jüngeren Generation, für die wir ja auch bauen, im Sinne von Jungfamilien, dass die gar kein Auto mehr besitzen, ja. Also im städtischen Ballungsraum gibt es den Bedarf an einem eigenen Auto nicht mehr in der Form, wie es früher der Fall war. Da reagiert das Gesetz und der Gesetzgeber etwas träge auf die neue Situation. *Mhm.* Weil ich mein die Free-Floater, Car2Go und whatever kommen sehr gut an, Car-Sharing-Modelle sprießen aus dem Boden, dass man ein eigenes Auto besitzt, dass ohnehin 80 Prozent der Zeit steht, ja das ist nicht mehr state-of-the-art für die jüngere Generation. Natürlich verstehen wir, dass am Wochenende ein Auto gut ist, ja, und der Car-Sharer, der in der Nähe ist halt genau dann die Autos sehr überbeansprucht nicht zur Verfügung hat, verstehen wir auch, aber im wesentlichen, die Investition eines Autos ist für jeden nicht mehr alle das Ziel. Darum stehen unsere Stellplätze zu einem gewissen Teil auch leer. Und das wollen wir eigentlich nicht, weil sozusagen viel Geld verbauen im Untergrund und dann einen Leerstand zu haben, trifft uns doppelt, ja. Qualität muss ich oben reduzieren, weil ich das in der Tiefgarage verbaue, dann habe ich einen Leerstand und habe keinen Benefit davon, keinen ökonomischen, bringt für den Bauträger nur Schwierigkeiten.

Ok, ja. Es gibt ja auch noch andere Möglichkeiten dass ein Stellplatz pro 100m² nicht gebaut werden muss, zum einen ja über die Bauordnung, dort kann ja laut Bebauungsplan festgesetzt werden, dass eine 90 prozentige Reduktion der Stellplatzverpflichtung

Ja und mehr. Also (.) per se gibt es das nicht. Per se gibt es das Gesetz und das schreibt vor, wie viele Stellplätze ich zu errichten habe. Es gibt sozusagen Abweichungen, die das Gesetz sozusagen wo der Bebauungsplan die Bestimmungen des Gesetzes über, also overruled. Da gibt es Stellplatzregulative, also Stellplatzregulativ, so heißt das Instrument, von 90 Prozent, 70 Prozent, 50 Prozent, da haben wir schon alle möglichen Facetten gehabt. Es ist aber immer ein Kampf, ich sage einmal die Stadtplanung ist da sehr aufgeschlossen in diese Richtung, weil die wissen nicht nur um unsere Nöte sondern dass sich auch das Mobilitätsverhalten verändert. Wo wir immer das Problem haben, ist dass es bei uns, sozusagen um politische Entscheidungsträger betrifft, Stichwort Bezirksvorsteher, weil jeder Mensch Autofahrer ist, irgendwann einmal, ja, und jeder Mensch einmal Parkplatz sucht und jeder Mensch vielleicht einmal nicht ganz erfreut ist, wenn er keinen Parkplatz findet. Und darum, also behaupte ich, dass die Verhinderer des Stellplatzregulativs immer die Bezirke und die politischen Entscheidungsträger in den Bezirken sind. Irgend(unverständlich) ist jeder Autofahrer Wähler, und jeder Wähler, der sich ärgert, der keinen Parkplatz findet, hat ein, hat ein politisches Gewicht.

Ja. Ok. (..) Ja das würde ich jetzt mal, ich würde jetzt mal den Bebauungsplan, was man dort machen kann, als Besonderheit sozusagen abstempeln, der Stellplatzverpflichtung [Als Möglichkeit der Stadtplanung vom Gesetz abzuweichen, ja.] Ja, genau. [Unter gewissen Voraussetzungen.] Ja.

Standort muss sich eignen, sprich hochrangige öffentliche Infrastruktur sollte in der Nähe sein, und man muss, das ist im städtebaulichen Vertragswesen jetzt neu geregelt, nicht geregelt, sondern aus unserer Erfahrung ist es so, dass man Begleitmaßnahmen setzen muss, die Mobilitäts, ein Mobilitätskonzept, dass sozusagen alternative Mobilität gewährleistet. Dass wir sagen, ich brauche das Auto nicht mehr, weil ich habe 1, 2, 3, 4. [Mhm.] Von Car-Sharing-Modellen bis zu Jahreskarten, die vom Bauträger kommen, bis zu Mobilitätsberatungen (.) situationen, Mobility-Points, die wir bauen, also da gibt es Begleitmaßnahmen, man darf sich nicht vorstellen, dass jetzt wenn

ich weniger Stellplätze baue, dass sich der Bauträger ein Geld gespart, sondern ich investiere das Geld in alternative Mobilität, die mir über den städtebaulichen Vertrag vorgeschrieben wird.

Ja. Wie sehr ist der öffentliche Verkehr bei Ihnen ein Entscheidungsgrund wo bauen, (.) oder bauen Sie nur, wo es eine gute Anbindung gibt?

Das wäre schön, schaffen wir nicht, (.) aber es ist ein wesentliches Entscheidungskriterium, ganz wesentliches Entscheidungskriterium, wo die öffentliche Anbindung, die nächste öffentliche Anbindung ist. Also entlang von U-Bahn-Achsen ist großartig, ja, Straßenbahn/Bus ist, nicht mehr so großartig, aber trotzdem brauchbar und es gibt auch Gegenden wo man kaum oder nur sehr dürftige öffentliche Anbindung hat und auch da realisieren wir Projekte. Aber die Entscheidungsfindung oder die Standortbewertung, spielt sich zu einem hohen Anteil an die, über die öffentliche Anbindung aus, also Anbindung an den öffentlichen Verkehr.

Mhm, ok. Sie haben erwähnt, dass Stellplätze besonders in Tiefgaragen besonders teuer sind, also dass halt eine also teurer als jetzt an der Oberfläche (.) das Pendant dazu ist der Gratis-Stellplatz im öffentlichen Gut, ja.

Genau, ja. Es gibt ja auch die Möglichkeit einer Ablösezahlung, wie sehen Sie diese Ablöse?

Möglichkeit, würde ich jetzt nicht sagen. Ich muss nachweisen, dass es unwirtschaftlich ist, einen Stellplatz zu errichten. Und das ist mitunter mit der heutigen, mit den heutigen bautechnischen Möglichkeiten, der Nachweis ist sehr schwer zu führen. Also wenn das Grundstück extrem klein ist und ich müsste um die Stellplatzverpflichtung zu realisieren, ich sage jetzt eine Hausnummer, eine dreigeschoßige Tiefgarage errichten und ich habe einen Hauptsammelkanal zum Beispiel unter der Liegenschaft (.), aber nicht einmal das, glaube ich, schaffen wir, dass wir Infrastruktur verlegen müssen. Wenn ich nachweisen kann, dass es extrem unwirtschaftlich ist, gibt es die Möglichkeit, einen Stellplatz abzulösen von der Bauordnung her, ich kann mir es nicht aussuchen. Also ich kann nicht zur Behörde gehen, und sagen ich baue jetzt keine Stellplätze und zahle euch, ich weiß nicht was der Satz ist, ich glaube 9000 irgendwas Euro, also [12000€ sind es, ja.] oder 12000 Euro, ja wo es wesentlich günstiger wäre sozusagen die 12000 Euro zu zahlen, wie einen Stellplatz zu realisieren, der kostet mich gesamt von den Stellplatzkosten, sage ich einmal bis zu 20000 Euro, ja. Ich kann es mir nicht aussuchen, ich muss nachweisen, dass es unwirtschaftlich ist. Und das ist oft sehr schwer zu führen der Nachweis. Also in einer normalen eingeschossigen Tiefgarage, die durchaus auch Kosten verursacht [Mhm] die namhaft sind, gelingt es mir nicht die Behörde davon zu überzeugen, dass es unwirtschaftlich ist.

Ok, wobei ‚unwirtschaftlich‘ ist ja eigentlich im Gesetz so definiert, dass es mehr als 12000 Euro pro Stellplatz sind.

Das ist mir neu. Weil das ist es jedenfalls, das ist jedenfalls so. Also mehr wie 12000 Euro kostet jeder Stellplatz in einer Tiefgarage, [Ja] jeder. [Ja, ok.]

Weil so wie ich das Gesetz gelesen habe, steht drinnen, dass eben wenn es unwirtschaftlich ist, einen Stellplatz zu bauen, ist die Ablöse zu zahlen und dann in einem weiteren Absatz steht, dass ‚Unwirtschaftlichkeit‘ bedeutet, dass es mehr als die Ablösezahlung kostet.

Also dann würde man jeden Stellplatz ablösen können. [Ja (.) ok] Wenn es so steht, wird es so nicht gehandhabt, das gebe ich Ihnen so mit. Es kostet jeder Stellplatz in der Tiefgarage wesentlich mehr wie 12000 Euro.

Mhm, ok. Also es ist sozusagen einfach schwierig, die Stadt davon zu überzeugen, dass wirklich

Ja genau. Ich meine, ich sage eine Grundgesamtheit an Stellplätzen ist schon vernünftig, ja. Es gibt Menschen, die haben Autos, und bevor die Autos im öffentlichen Gut herumstehen, und wenn Sie heute durch die Straßen gehen, und wenn Sie das Geschehen seit 1900 analysieren, dann gehen Sie heute mit offenen Augen durch die Straße, unser Stadtbild als Fußgänger ist geprägt von einer Blechlawine rechts und links, ja. Und bevor ich die Autos auf der Straße stehen habe, ist es mir lieber in der Tiefgarage. Aber ich brauche an Menge nicht mehr die, sozusagen die Anzahl, die wir früher gebraucht hätten, wo jeder einfach noch ein Auto als Statussymbol besessen hat, das gibt es nicht mehr, also ja. Ich bräuchte im Moment, sagen wir einmal, ein Drittel weniger Stellplätze in der Errichtung, wie ich sie bauen muss. [Mhm.] Aber gar keine zu bauen würde ich auch als sehr fahrlässig empfinden. (..) Noch einmal Ablöse ist jetzt nicht etwas, was ich mir aussuchen kann, sondern ein Prozedere, wo ich die Unwirtschaftlichkeit nachweisen muss, die ist jedenfalls über 12000 Euro.

Ok. (..) Weil wir jetzt viel über die Stellplatzverpflichtung gesprochen haben, gibt es Änderungen, die sie sich vorstellen könnten?

Ich verstehe nicht, warum man es überhaupt verpflichtet. Also wenn man dem Einschätzungsvermögen eines Bauträgers und eines Projektentwicklers nicht, nicht, nicht, nicht sozusagen Gehör schenkt, ich bräuchte kein Gesetz. Also wenn ich als Projektentwickler am Markt vorbei bauen würde, dann würde es uns nicht geben, ja. Also dann wären wir im, vom Business-Case falsch, ja. Und wenn ich jetzt ein Haus baue, und einschätze, da gibt es keine U-Bahn, und ich brauche so und so viele Stellplätze ist das meine Einschätzung, die ich durchaus sehr

zielorientiert treffen kann, aber es gibt ein Gesetz, dass mich in jeder Lage verpflichtet Stellplätze zu bauen und das ist für mich nicht ganz verständlich. Also wieso ich das reglementieren muss, verstehe ich nicht ganz. Ich würde es eigentlich freilassen, also ich würde es offen lassen und sagen, der Projektentwickler in seiner Verantwortung auch eine marktkonforme Immobilie zu generieren, der hat eine sehr gute Einschätzung wie viele Stellplätze es da braucht, an diesem Standort oder nicht. [Ok.] Und die Gefahr, dass man dann gar keine Stellplätze mehr baut, sehe ich nicht, also [Mhm.] jetzt wenn man im Hochpreiseigentumssegment, da hat man ein Auto, wenn man ein bisschen mehr Budget zur Verfügung hat, (unverständlich) als freie Finanzspitze, wäre es, wäre es absurd für eine Wohnung keinen Stellplatz zu errichten, sondern ich würde es ja trotzdem machen, aber für Lagen an der U-Bahn würde ich keine Stellplätze bauen. [Mhm.] Oder sehr wenig Stellplätze bauen. [Ja.] Könnte ich das viel besser einschätzen, wie der Gesetzgeber da das mit der Gießkanne über das Stadtgebiet jemals einschätzen wird. [Ja.]

Ok. (.) Ihr Unternehmen ist ja ein gemeinnütziger Bauträger, [Ja.] das heißt wahrscheinlich werden Sie auch Mittel der Wohnbauförderung beziehen. [Ja, meistens.] Genau. Wie sehr spielt das eine Rolle, dass auch ja Garagen gefördert werden im Rahmen der Wohnbauförderung?

(...) Also speziell auf Garagen hinunter gebrochen, also ein gefördertes, also die Wohnbauförderung stützt Projekte mit finanziellen Mitteln, ob es jetzt Garagen speziell einen Vorteil daraus haben, wage ich jetzt zu bezweifeln. Also ein Teil dieses Landesdarlehens, also des Förderbudgets, lastet natürlich auch auf den Stellplätzen und reglementiert dafür dass wir öffentliche Mittel verwendet natürlich auch das Mietniveau. [Mhm.] Das ist für ein gesamtes Projekt gut, für die Garagen im speziellen (.) kann ich jetzt keinen Vorteil ableiten. Natürlich, das gesamte Haus hat eine ganz andere Struktur, die Garagen genauso wie die Wohnungen, ja (.) und zu einem Haus gehört eine Garage (unverständlich) und darum wird die Garage auch in der Wohnbauförderung mit gefördert und das ist ok so.

Ok. (..) Sie haben bisher hauptsächlich Tiefgaragen am eigenen Grundstück angesprochen, [Mhm.] es gibt ja auch die Möglichkeit, Garagen bis zu 500m Umkreis zu errichten oder auch Stellplätze dort, die bereits vorhanden sind, vertraglich sicherzustellen. Haben Sie damit schon einmal Erfahrungen gemacht?

Ja schon, also dass wir im Umkreis von 500m eine Garage errichten, das wage ich jetzt einmal zu bezweifeln (lacht). Weil wenn es eine Liegenschaft gibt, die Baulandeignung hat, bauen wir ein Wohnhaus und keine Garage. Aber es gibt immer wieder die Situation, dass wir aus der Konfiguration der Garage, weiß ich nicht, 5-6 Stellplätze zu wenig errichten können, können ist jetzt vielleicht nicht richtig, aber wo es sehr unwirtschaftlich wäre, die zu errichten, und wir freie Kontingente im Umkreis von 500m finden, im Bestandsanlagen, [Mhm.] und die wir uns dann sicherstellen. Es ist auch mit einer Ausgleichsabgabe verbunden, einer privatrechtlich vereinbarten Ausgleichsabgabe, die bewegt sich zwischen 4 und 9000 Euro, die man zahlt für die baurechtliche Sicherstellung. Die baurechtliche Sicherstellung tut nur dem gesetzlichen Anspruch genüge, und hat aber keinen Effekt auf den Mieter. Also die Garagen sind dann meist auch nicht, stehen nicht zur Verfügung, die kann man nicht mieten oder nicht kaufen, sondern die sind nur baurechtlich sichergestellt. Aber ich kann die Stellplatzverpflichtung der Wiener Bauordnung erfüllen dadurch. (.) Machen wir immer wieder, meistens ist es so, dass im Umkreis von 500m keine Anlage zur Verfügung steht, die überschüssige Stellplätze hat. [Mhm.] Es sind oft Gewerbeimmobilien, die über(unverständlich) viele Stellplätze haben, komischerweise, Fachmärkte, die halt Stellplatzverpflichtung haben, weiß ich nicht, von 10 Stellplätze auslösen, aber 50 Stellplätze haben. Die bieten dann oft an, die sozusagen baurechtlich sicherzustellen, aber Wohnhausanlagen bauen meistens das Minimum an, auf, also (unverständlich), an geforderten Stellplätzen und haben keine überschüssigen.

Ok. Das heißt, mit Sammelgaragen an sich, wenn Sie sagen sie haben mit großen Wohnbauprojekten, auch mit anderen Bauträgern gemeinsam zu tun, haben Sie jetzt noch nicht wirklich,

Doch, das machen wir, das machen wir schon. [Ok.] Also vor allem in Neubaugebieten wo wir großflächig Quartiersentwicklung betreiben, gibt es natürlich zentrale Standorte für Garagen, Hochgaragen jetzt im oberen Hausfeld, wo wir uns dann gegenseitig in dieser Hochgarage die Stellplatzverpflichtung sicherstellen. Also, das gibts. [Ja, mhm.] Klar, da baut nicht jeder seine Garage, das geht mich nichts an, sondern da gibt es zentrale Spots, die auch sozusagen von der Anbindung her Sinn machen und nicht unbedingt den Verkehr ins Gebiet hineinziehen und an diesen Spots die sozusagen eher am Rand dieser Entwicklungsgebiete liegen, baust du eine Garage mit mehreren Hundert Stellplätzen und stellst die umliegenden Wohngebäude sozusagen baurechtlich auf die sichere Seite. (..) Das passt schon so, finde ich.

Mhm. (..) Glauben Sie würde das auch so funktionieren, wenn es keine Stellplatzverpflichtung geben würde?

Ich denke ja. Also ich denke, dass man grundsätzlich in der Verantwortung eines Entwicklers auch die Bedürfnisse abdecken muss, und ein Bedürfnis ist Verkehr, und ein Bedürfnis ist motorisierter Individualverkehr, und irgendwo müssen die Autos stehen, ja. Und ob es die Menge, die die Bauordnung vorschreibt, (.) Sinn macht, das stelle ich in Frage. Ich denke dass auch ohne Stellplatzverpflichtung Stellplätze errichtet werden würden, auch zentrale Stellplätze errichtet werden würden [Mhm.] Aber halt wahrscheinlich nicht in diesem Ausmaß.

Ok. (... ..) Gut dann noch zum Abschluss, Sie haben ja schon ein bisschen angesprochen, dass manche Garagen leer stehen, (..) wie ist so ein Überblick über die Verwertung von Garagen? (..) Also gibt es vielleicht auch räumliche Differenzen innerhalb von Wien?

Natürlich. Also die innerstädtischen Bezirke sind bevorzugt, nachdem wir, also haben weniger Leerstandsproblem. Nachdem wir im geförderten Wohnbau meistens nicht innerstädtisch, und das heißt innerhalb des Gürtels, Anlagen errichten, sondern eher außerhalb, und eher über der Donau, 22., 21. Bezirk, dort der Stellplatz, das Stellplatzangebot im öffentlichen Raum noch sehr, sehr groß ist und auch keine Abgaben im Sinne eines Parkpickerls zu bezahlen sind, haben wir in Transdanubien, also jenseits der Donau, die höchsten Leerstandsquoten in den Stellplätzen wie im Vergleich zu innerstädtisch, wo du wahrscheinlich kein Leerstandsproblem haben wirst. Aber dort zahlst du auch, weiß ich nicht, 150-200 Euro für den Stellplatz, 6. Bezirk beispielsweise, das ist dann durchaus auch ein Wirtschaftsfaktor. *[Ja.]* Wir haben, ich habe jetzt die aktuellen Zahlen nicht im Kopf, aber wir haben, in Transdanubien bis zu einem Drittel Leerstandsquoten in unseren Garagen.

Ok, ja. (...) Gut, dann noch abschließend eine Frage, und zwar seit wann ist Ihr Unternehmen im Wohnbau in Wien?

Wir haben unser 70 Jahre Jubiläum, also seit 70 Jahren, wir kommen aus der christlichen Wohnbauhilfe, also aus dem dringenden Bedarf der Nachkriegsgeneration und haben uns dann als gemeinnütziger Bauträger immer für leistbares Wohnen engagiert, machen wir nach wie vor. Die Zeiten ändern sich im Sinne von Grundstückspreise steigen, und der geförderte Wohnbau, der ja sozusagen von der Grundstückspreissituation ja limitiert ist, ist nicht überall möglich, also wir bauen jetzt überwiegend Mischprojekte, wo wir gewisse Preissituationen abfedern können, aber wir bemühen uns doch *[Mhm.]* auch immer gefördert zu bauen und wenn auch freifinanziert, sind wir ja gemeinnützig trotzdem, also Kostendeckungsprinzip, sprich die Leistbarkeit von unseren Anlagen ist immer gewährleistet

Ok, sind die, also bauen Sie eher in Miete oder in Eigentum?

Eigentlich beides, wobei Miete schon überwiegt. *[Ok.]* Die geförderte Miete ist unser Kernkompetenz, wenn wir freifinanziert bauen, bauen wir meistens freifinanziertes Eigentum, aber auch freifinanzierte Miete gibt es bei uns, gefördertes Eigentum bauen wir kaum mehr. (..) Aber Miete ist unser Standardprodukt. *[Mhm.]* Also wir halten die Immobilien auch, wir sind Immobiliendienstleister der nicht nur Bauträger ist, sondern auch Verwalter, also wir decken die gesamte Lebenszykluskette ab, und wir halten die Immobilien in Bestand, und wir haben ein Haus, das wir bauen, und vermieten auch sozusagen in der Verwaltung, bis zur, bis zum technischen Lebensende.

Ok. (...) Dann noch eine, ungefähr, statistische Frage. In den letzten 5 Jahren, wie viele Wohnbauprojekte und Wohnungen hatten Sie circa. [Puh.] Also in welchem Rahmen [in den letzten 5 Jahren?!] oder auch in den letzten 2 Jahren, je nachdem, wie es Ihnen leichter geht, einfach nur um einzuschätzen, was für ein Bauvolumen.

Also wir bauen im Jahr, zirka (..) 500 Wohnungen, sage ich jetzt einmal vorsichtig, ja. *[Mhm]* Es ist natürlich auch einer gewissen Voluntivität unterworfen, weil es gibt sozusagen Stoßzeiten, wo wir viele Projekte in der Fertigstellung haben *[Ja.]* und dann gibt es halt Peaks oder Spitzen, ja, dann gibt es halt Jahre, wo wir ein bisschen weniger übergeben, aber so circa 500 Wohnungen pro Jahr ist so der Maßstab, denn wir reduzieren.

Mhm, ok. Und sind Sie noch in anderen Städten oder Ländern abseits von Wien tätig?

Ja, also der Konzern ist in jedem Bundesland vertreten, entweder mit eigenen, außer in Vorarlberg. Entweder mit eigenen Tochtergesellschaften, wie in Kärnten oder in Salzburg oder in Graz und in, wo wir keine eigenen Tochterunternehmungen haben wie zum Beispiel Eisenstadt, betreuen wir von Wien aus. *[Ok.]* Also wir sind in ganz Österreich unterwegs, wir haben in Bratislava eine Firma gehabt, die haben wir jetzt wieder sozusagen nach Wien zurückgeholt weil das Projekt realisiert wurde und in Budapest hatten wir eine Tochterfirma, die glaube ich, haben wir auch aufgelöst. Also wir sind jetzt ausschließlich in Österreich tätig.

Mhm. (...) Gibt es da, oder wissen Sie ob es da irgendwelche Differenzen gibt in der Stellplatzerrichtung?

Ja, gesetzliche Unterschiede *[Mhm.]* gibt es jedenfalls, und das Problem des Stellplatzleerstandes haben wir in allen städtischen Agglomerationen, muss ich sagen. *[Mhm.]* Also in allen Ballungsräumen gibt es dasselbe Thema, ja. (..) Die 1 zu 2 Verpflichtung mag zwar, wenn man sich auf der Welt umschaute, Sinn machen, wenn man sagt, na jede Familie hat 2 Autos, na, das ist in Städten nicht mehr so, ja. Und ich glaube, dass man da schon ein bisschen auch, wie soll ich sagen, gesellschaftspolitisch beeinflussend auftreten könnte als Gesetzgeber, weil dass jede Familie 2 Autos im Eigentum in einer Garage stehen hat sollte ja gar nicht so sein. Aus klimapolitischen Zielsetzungen heraus. Wenn ich die Möglichkeit schaffe, habe ich es, wenn ich die Möglichkeit nicht habe, muss ich mir was überlegen. Da könnte man durchaus ein bisschen mehr, an der Schraube könnte man durchaus ein bisschen mehr drehen.

Ok. (.) Ja dann Dankeschön, also ich glaube, ich habe alle meine Fragen gestellt. [Jetzt haben wir nicht einmal eine halbe Stunde gebraucht] Ja, haben Sie noch etwas zu ergänzen, möchten Sie noch irgendetwas (.)?

Nein, also die Stellplatzverpflichtung die es gibt, ist gesetzlich vorgegeben, die ist jetzt nicht dementsprechend wie wir es uns wünschen würden, kann ich mir jetzt im Moment nicht aussuchen, *[Mhm.]* also der Appell an die Gesetzgeber wäre, warum muss ich es reglementieren, also ich als verantwortungsvoller Bauträger würde die Anzahl der Stellplätze durchaus richtig einschätzen können, solange es reglementiert ist, machen wir das, was das Gesetz von uns verlangt, möglicherweise wird man auch aus klimapolitischen Zielsetzungen auch da in eine andere Richtung gehen in Zukunft.

Ok, ja. (..) Es gibt ja eben in anderen Städten auch Obergrenzen, (..) wie würden Sie zu einer Obergrenze bei der Stellplatzverpflichtung stehen?

Nachdem wir ein Problem mit der Untergrenze haben, würde mir eine Obergrenze jetzt nicht so wehtun, ja. Also ich würde die Obergrenze gar nicht ausschöpfen wollen. *[Mhm.]* Also Obergrenzen würde ich, verstehe ich auch bis zu einem gewissen Grad, aber ich hab (unverständlich) das Problem, dass wir zu viele Stellplätze errichten müssen, darum wäre eine Obergrenze für mich irrelevant, weil ich es nicht beanspruchen würde.

Gut, dann Dankeschön, dass Sie sich die Zeit genommen haben.

Bitte sehr, viel Erfolg für Ihre Diplomarbeit.