



TECHNISCHE  
UNIVERSITÄT  
WIEN  
Vienna University of Technology

## Diplomarbeit

# Autofreies Wohnen in Innsbruck

ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades

eines Diplom-Ingenieurs

unter der Leitung von

Ao.Univ.Prof. Mag. Dr. Günter Emberger

E230 – Institut für Verkehrswissenschaften

Forschungsbereich für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik

eingereicht an der Technischen Universität Wien

Fakultät für Architektur und Raumplanung

von

Alexander Baumgartner

Matrikelnummer 0725802

Rennweg 34, 6020 Innsbruck

[baumgartner\\_alexander@hotmail.com](mailto:baumgartner_alexander@hotmail.com)

Innsbruck, am 17. Oktober 2013

## **Kurzzusammenfassung**

Seit Mitte der 1990er Jahre wurden in Mitteleuropa mehrere autofreie beziehungsweise autoarme Wohngebiete errichtet, welche sich an Haushalte ohne (eigenes) Auto richten, mit dem Ziel, für diese Vorteile zu schaffen. Die Haushalte ohne Auto sollen von den durch den Autoverkehr verursachten Externalitäten möglichst wenig beeinträchtigt werden. Sie sollten – zumindest in ihrem unmittelbaren Wohnumfeld – nicht den Emissionen des Autoverkehrs ausgesetzt sein und sich mit ihren Wohnkosten nicht an der Finanzierung einer von ihnen nicht genutzten automobilen Infrastruktur im Wohnumfeld beteiligen müssen, die im gängigen Wohnbau oft gesetzlich vorgeschrieben ist (bspw. Tiefgaragenplätze). Bei diesen Projekten werden weniger Autoabstellplätze errichtet, als dies im herkömmlichen Wohnbau üblich ist, stattdessen wird auf eine besonders Fußgänger- und Radfahrerfreundliche Ausgestaltung des Projekts geachtet (fußläufige Einkaufsmöglichkeiten, Parks, Kindergarten, Schulen, ...). Ziel ist es, ein Wohnumfeld zu schaffen, das den Bedürfnissen von autofreien Haushalten optimal entspricht.

Diese Arbeit stellt das Konzept autofreier Siedlungen vor und gibt einen Einblick in Möglichkeiten der Umsetzung, indem 10 Siedlungen, die diesem Ansatz entsprechen, vorgestellt werden.

Weiters widmet sie sich der Frage, welche Rahmenbedingungen bei der Entstehung solcher Wohnbauten erforderlich sind und ob diese Rahmenbedingungen auch in Innsbruck gegeben sind.

Aus der Untersuchung der Motorisierung der Innsbrucker Bevölkerung, ihrer Verkehrsmittelwahl und der Bedienungsqualität des öffentlichen Verkehrs lässt sich schließen, dass in Innsbruck wesentliche Rahmenbedingungen für autofreie Siedlungen gegeben sind. Auch von Seiten der Politik und von Bauträgern wurde die Errichtung von autofreien Wohnbauten in Innsbruck bereits angedacht.

Im Raum Innsbruck existieren auch – teils große – unbebaute Flächen mit einer guten Anbindung an den öffentlichen Verkehr, auf denen autofreie Projekte verwirklicht werden könnten. Zwölf solcher Flächen werden näher beschrieben, auf ihre Eignung für autofreies Wohnen hin untersucht und Überlegungen über mögliche Ausgestaltungen von autofreien Projekten auf den jeweiligen Flächen geäußert.

## **Abstract**

Several car-free or car-reduced residential areas have been built since the mid-1990s in central Europe. They address people living without an own car with the aim of creating benefits for them. Externalities caused by car traffic shall affect these households as little as possible. Within their residential environment emissions caused by car traffic shall not impair living and they should be exempted from financing a – often legally required – car-related infrastructure they don't use. Car-free or car-reduced residential areas focus a pedestrian and cycling friendly arrangement of the area (shops, parks, kindergartens, schools, etc. shall be just a few steps away) in exchange they provide less parking lots than conventional residential areas because owning an own car is not necessary for the inhabitants of such housings.

This thesis introduces the concept of car-free or car-reduced residential areas and describes ten corresponding projects.

Then the thesis analyses local conditions that support the realisation of such projects.

The main focus is on analysing the local conditions concerning car-free or car-reduced residential areas in Innsbruck.

The level of motorization in Innsbruck, the modal share and the service quality of the public transport suggest that main conditions concerning car-free or car-reduces residential areas are favourable. Policymakers and real estate developers also express interest to develop car-free or car-reduced residential areas.

In Innsbruck and surrounding municipalities there are still undeveloped areas with an excellent connection to public transport. The thesis analyses twelve of these areas with regard to their suitability towards car-free living and gives ideas of how these car-free or car-reduced residential areas could look like.

# Inhalt

Einleitung.....	10
1. Autofreies Wohnen .....	12
1.1. Was versteht man unter „autofreiem Wohnen“?.....	12
1.1.1. Verkehrsberuhigt/optisch autofrei/stellplatzfrei .....	13
1.1.2. Autoreduziert .....	17
1.1.3. Autofrei.....	17
1.2. Vor- und Nachteile autofreier Siedlungen .....	18
1.2.1. Vorteile autofreier Siedlungen .....	18
1.2.1.1. Wohnumfeldbezogene Vorteile .....	20
1.2.1.2. Stadtregionale Vorteile .....	27
1.2.2. Nachteile autofreier Siedlungen und mögliche Lösungsstrategien .....	31
1.2.2.1. Nachteile für Bewohner und Besucher .....	32
1.2.2.2. Nachteile für Gemeinden und Bauträger .....	34
1.3. Hinderungsgründe für die Verwirklichung von Projekten autofreien Wohnens .....	35
1.4. Möglichkeit der Umsetzung von autofreien Siedlungen im Bestand und im Neubau.....	36
1.4.1. Im Bestand.....	36
1.4.2. Im Neubau .....	37
1.4.3. Voraussetzungen für autofreie Siedlungen.....	39
2. Historische Entwicklung der Stellplatzverpflichtung und rechtliche Regelungsmöglichkeiten für autofreie und autoreduzierte Siedlungen.....	41
2.1. Die Entwicklung der Stellplatzverpflichtung .....	41
2.1.1. 1939.....	41
2.1.2. Nach den 2. Weltkrieg.....	41
2.1.3. Neuer Ansatz: Limitierung der Anzahl von Abstellplätzen .....	42
2.2. Derzeitige Bestimmungen zur Errichtung von Stellplätzen in Österreich .....	43
2.3. Rechtliche Ausgestaltung autofreier Projekte .....	45
2.3.1. Drei grundsätzliche Organisationsmodelle .....	45
2.3.2. Umsetzung in realisierten Projekten.....	45
2.3.3. Rechtliche Zulässigkeit der vertraglichen Autobeschränkung .....	60
3. Nutzen einer autofreien Siedlung im Raum Innsbruck .....	62
3.1. Zwei drängende Probleme in Innsbruck.....	62
3.1.1. Transitverkehr .....	62
3.1.2. Hohe Wohnungspreise .....	63
3.2. Rahmenbedingungen für autofreies Wohnen in Innsbruck.....	64

3.2.1.	Untersuchung der Voraussetzungen für autofreies Wohnen in Innsbruck .....	64
3.2.1.1.	Nahezu unverzichtbare Voraussetzungen.....	64
3.2.1.2.	Wichtige Voraussetzungen.....	69
3.2.1.3.	Sonstige begünstigende Rahmenbedingungen.....	72
3.2.1.4.	Fallspezifisch zu beachtende Voraussetzungen .....	72
4.	Analyse von potenziell geeigneten Flächen .....	74
4.1.	Beschreibung der Flächen .....	75
4.2.	Bewertung der Flächen .....	90
5.	Empfehlung für die Entwicklung einer autofreien/autoreduzierten Siedlung in Innsbruck .....	98
5.1.	Gegebene rechtliche Möglichkeiten und Anpassungsvorschläge .....	98
5.2.	Umsetzungsempfehlung für Innsbruck .....	100
5.2.1.	Beispiele für mögliche Umsetzungen autofreier Projekte in Innsbruck.....	101
5.3.	Vorschläge zur Vermarktung .....	104
	Zusammenfassung.....	107
	Quellenverzeichnis .....	110
	Anhang 1.....	122
	Anhang 2.....	123

Ich möchte mich bei allen bedanken, die mich bei der Entstehung dieser Arbeit unterstützt haben. Allen voran gilt mein Dank meinen Eltern, die mich in den Jahren meines Studiums unterstützt und mir ein – in finanzieller Hinsicht – sorgenfreies Studium ermöglicht haben.

Weiters gilt mein Dank meinen Freunden für die vielen Gespräche über das Thema dieser Arbeit, die Hinweise und Anregungen die ich durch sie bekommen habe.

In besonderer Weise danke ich Professor Emberger für die Betreuung dieser Arbeit, die Hilfe bei der Konkretisierung des Themas und die konkreten Hinweise, die zum Gelingen dieser Arbeit beigetragen haben.

Anmerkung:

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung männlicher und weiblicher Sprachformen verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichwohl für beide Geschlechter.

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Vorteile autofreier Siedlungen .....	19
Tabelle 2: Mobilitätskosten im Vergleich: Familie mit Auto/Familie ohne Auto.....	25
Tabelle 3: Zusammensetzung der Ausgaben für Carsharing und Taxifahrten. ....	26
Tabelle 4: Jahresgesamtkosten <sup>6</sup> der zehn im Mai 2013 meistverkauften Pkw in Österreich, sowie Dacia Logan bei jährlich 12.000 gefahrenen Kilometer über fünf Jahre.....	26
Tabelle 5: Nachteile bzw. Bedenken hinsichtlich autofreier Siedlungen bei Bewohnern, Nachbarschaft, Gemeinwesen und Bauträgern .....	31
Tabelle 6: Bundesländerüberblick: rechtliche Zulässigkeit von autofreien, autoreduzierten und stellplatzfreien Wohnbauten .....	44
Tabelle 7: Bern: Bandbreite möglicher Stellplätze bei Wohnnutzungen .....	49
Tabelle 8: Vergleich des Modal Split von Innsbruck mit Städten mit realisierten autofreien/autoreduzierten Projekten .....	66
Tabelle 9: Bewertung der untersuchten Flächen auf ihre Eignung für autofreie Siedlungen.....	96
Tabelle 10: Reihung der untersuchten Flächen auf ihre Eignung für autofreie Siedlungen .....	97
Tabelle 11: Überblick über die Anzahl von zu erstellenden Autoabstellplätzen in 16 Tiroler Gemeinden.....	122



## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Innsbruck Peerhofsiedlung, Überblick.....	14
Abbildung 2: Nürnberg Langwasser P, Überblick.....	15
Abbildung 3: Nürnberg Langwasser P: Erschließung.....	15
Abbildung 4: O3 in Innsbruck – noch vor Fertigstellung.....	16
Abbildung 5: Transportbezogene CO <sub>2</sub> -Emissionen, .....	28
Abbildung 6: Lodenareal in Innsbruck.....	29
Abbildung 7: Angebote für autofreie Haushalte .....	32
Abbildung 8: Amsterdam GWL Terrein, Überblick.....	38
Abbildung 9: Amsterdam GWL Terrein: Erschließung.....	39
Abbildung 10: Plan über Gebiete mit herabgesetzter Pflichtparkplatzzahl.....	47
Abbildung 11: Zürich Kalkbreite, Modellfoto .....	47
Abbildung 12: Bern Burgunderstraße .....	49
Abbildung 13: Autofreie Mustersiedlung in Wien.....	52
Abbildung 14: Vauban: Übersichtsplan .....	54
Abbildung 15: Bike City und bike & swim (noch nicht fertiggestellt) in Wien .....	55
Abbildung 16: Kabelwerk in Wien .....	57
Abbildung 17: Sargfabrik und Miss Sargfabrik in Wien .....	58
Abbildung 18: Dauphinestraße in Linz .....	59
Abbildung 19: Pkw-Bestand und Motorisierungsgrad in Innsbruck 2002 - 2012 jeweils zum Jahresende .....	63
Abbildung 20: Modal Split Innsbruck (2011).....	65
Abbildung 21: Überblick über die Lager der näher beschriebenen Flächen.....	74
Abbildung 22: Überblick über die Lage der Flächen „Gabelbergerstraße“ und „Egerdachstraße“ .....	78
Abbildung 23: Überblick über die Lage der Fläche „Anton-Eder-Straße“ .....	80
Abbildung 24: Überblick über die Lage der Flächen „Barmherzige Schwestern“ und „Matthias-Schmid- Straße“.....	83
Abbildung 25: Überblick über die Lage der Flächen am „Fürstenweg“ .....	85
Abbildung 26: Überblick über die Lage der Fläche „Campagnerreiter-Areal“ .....	86
Abbildung 27: Überblick über die Lage der Flächen „Frachtenbahnhof“, „Michael-Gaismayrstraße“ und „Lieberstraße“ .....	88
Abbildung 28: Überblick über die Lage der Fläche in „Baumkirchen“ .....	90
Abbildung 29: Überblick über die Lage möglicher autofreier/autoreduzierter Siedlungen in Innsbruck, nach Größe gereiht.....	101
Abbildung 30: Grundflächenvergleich.....	102

## Einleitung

Menschen in Städten sind von Auswirkungen des Autoverkehrs wie Stau, Lärm und Abgasen besonders betroffen. In den meisten Städten ist es für die Stadtplanung selbstverständlich, dass bei der Errichtung von Wohnbauten je Wohnung mindestens ein Autoabstellplatz für die künftigen Bewohner hergestellt werden muss. Die somit verfügbaren Parkplätze sind es jedoch, die zu den eingangs genannten Problemen im Fließverkehr führen. Mit zunehmender Parkplatzentfernung sinkt auch der Anteil der Wege, die mit dem Auto zurückgelegt werden (Knoflacher, 1995, S. 24 zitiert nach Várdal, 2011, S. 38), stadtverträgliche Fortbewegungsarten wie zu Fuß gehen, Radfahren oder der öffentliche Verkehr werden relativ attraktiver.

Seit Mitte der 1990er Jahre wurden in Mitteleuropa mehrere autofreie beziehungsweise autoarme Wohngebiete errichtet, welche sich an Haushalte ohne (eigenes) Auto richten, mit dem Ziel, für diese Vorteile zu schaffen (Dittrich et al., 1997, S. 11). Die Haushalte ohne Auto sollen von den durch den Autoverkehr verursachten Externalitäten möglichst wenig beeinträchtigt werden. Sie sollten – zumindest in ihrem unmittelbaren Wohnumfeld – nicht den Emissionen des Autoverkehrs ausgesetzt sein und sich mit ihren Wohnkosten nicht an der Finanzierung einer von ihnen nicht genutzten automobilen Infrastruktur im Wohnumfeld beteiligen müssen (Krämer-Badoni et al., 2001, S. 3). Bei diesen Projekten werden weniger Autoabstellplätze errichtet, als dies im herkömmlichen Wohnbau üblich ist, stattdessen wird auf eine besonders Fußgänger- und Radfahrerfreundliche Ausgestaltung des Projekts geachtet (fußläufige Einkaufsmöglichkeiten, Parks, Kindergarten, Schulen, ...), wodurch der Besitz eines eigenen Autos für die Bewohner in den meisten Fällen nicht mehr notwendig ist.

Dem Autor sind autofreie Projekte in Österreich, die einen wesentlichen Beitrag zu einer stadtverträglichen Mobilität leisten können, nur aus Linz und Wien bekannt.

Diese Arbeit stellt das Konzept autofreier Siedlungen vor und widmet sich der Frage, welche Rahmenbedingungen bei der Entstehung solcher Wohnbauten erforderlich sind.

In weiterer Folge wird diskutiert, in wie weit die Rahmenbedingungen für autofreie Siedlungen in Innsbruck gegeben sind.

Der Arbeit liegt die Hypothese zugrunde, dass ein Angebot von Wohnbauten, die den Mobilitätsbedürfnissen von Menschen die ohne eignes Auto leben, besonders entsprechen, auch in Innsbruck auf Nachfrage stoßen würde. Als Hinderungsgrund werden Bedenken hinsichtlich der dauerhaften Autofreiheit der Bewohner solcher Siedlungen vermutet, da man befürchtet, dass diese ihre Autos dann im öffentlichen Straßenraum abstellen.

## Aufbau der Arbeit

Das erste Kapitel behandelt zu Beginn die Entstehung der Idee autofreier Siedlungen Anfang der 1990er Jahre, gibt einen Überblick über verschiedene Arten sogenannter „autofreier Siedlungen“ (verkehrsberuhigt, optisch autofrei, stellplatzfrei/autoreduziert/autofrei) und geht dann auf Vor- und Nachteile autofreier Siedlungen und Hinderungsgründe in der Umsetzung ein, wobei untersucht wird, welche jeweils bei Bewohnern, Nachbarn, dem Gemeinwesen und bei Bauträgern zu Tragen kommen. Dann werden die beiden Möglichkeiten einer Realisierung einer autofreien Siedlung im Bestand und im Neubau diskutiert. Abschließend folgt eine Aufzählung von Voraussetzungen für autofreie Siedlungen

Das zweite Kapitel widmet sich rechtlichen Aspekten bei autofreien Siedlungen. Nach der Darstellung der Entwicklung der Stellplatzverpflichtung wird auf die derzeitigen Bestimmungen zur Erstellung von Autoabstellplätzen bei Wohnbauten in Österreich eingegangen und die Regelungen der neun Bundesländer gegenübergestellt. Danach werden rechtliche Ausgestaltungen autofreier, autoreduzierter und stellplatzfreier Siedlungen aus Deutschland, der Schweiz und Österreich exemplarisch vor dem Hintergrund der jeweils gültigen Stellplatzverpflichtungen vorgestellt. Am Ende wird die rechtliche Zulässigkeit der vertraglichen Autobeschränkung behandelt.

Das dritte Kapitel widmet sich den spezifischen Rahmenbedingungen in Innsbruck. Es legt dar, welchen Beitrag autofreie Siedlungen zur Lösung der Feinstaubbelastung und hoher Mietpreise leisten können. Weiters untersucht es die Frage, in wie weit die im ersten Kapitel vorgestellten Rahmenbedingungen für autofreie Siedlungen in Innsbruck gegeben sind.

Das vierte Kapitel unterzieht Flächen in Innsbruck einer eingehenden Analyse hinsichtlich der Eignung für autofreies Wohnen. Weiters wird eine Fläche in der näheren Umgebung von Innsbruck auf ihre Eignung für autofreies Wohnen untersucht.

Das fünfte Kapitel stellt einen Vorschlag für das weitere Vorgehen bis zur Entstehung einer autofreien Siedlung in Innsbruck dar. Es wird dargelegt, welche gesetzlichen Rahmenbedingungen geändert werden sollen, um autofreie Siedlungen zu ermöglichen und es behandelt die Frage, ob es nicht auch in den gültigen Rechtsvorschriften Möglichkeiten gäbe, autofreie Siedlungen zu bauen. Es werden auch verschiedene Modelle der Umsetzung behandelt. Schließlich werden Empfehlungen an einen möglichen Bauträger ausgesprochen, die ihm bei der Vermarktung der Immobilie nützlich sein können.

## 1. Autofreies Wohnen

### 1.1. Was versteht man unter „autofreiem Wohnen“?

Unter „autofreiem Wohnen“ lassen sich Wohnprojekte zusammenfassen, die sich an Haushalte ohne (eigenes) Auto richten, mit dem Ziel, für diese Vorteile zu schaffen (Dittrich et al., 1997, S. 11).

Ausgehend von einem wissenschaftlich begleiteten probeweisen Autoverzicht von sechs Bremer Familien im Jahr 1992, die den Autoverzicht letztlich als Gewinn an Lebensqualität beschrieben, entstand in Planungskreisen ein Interesse daran, dass Haushalte ohne Auto von den durch den Autoverkehr verursachten Externalitäten möglichst wenig beeinträchtigt werden. Sie sollten – zumindest in ihrem unmittelbaren Wohnumfeld – nicht den Emissionen des Autoverkehrs ausgesetzt sein und sich mit ihren Wohnkosten nicht an der Finanzierung einer von ihnen nicht genutzten automobilen Infrastruktur im Wohnumfeld beteiligen müssen (Krämer-Badoni et al., 2001, S. 3).

Dass die Idee des autofreien Wohnens durchaus gesellschaftliche Akzeptanz findet, wurde bei einer Repräsentativumfrage 1995 in Berlin festgestellt. 44 % der Befragten gaben an, in ein gut ausgestattetes und an den Nahverkehr angeschlossenes Neubaugebiet ziehen zu wollen, und dabei auf das eigene Auto zu verzichten, wenn dies auch die übrigen Bewohner tun (infas, 1995 zitiert nach Dittrich et al., 1997, S. 15).

Infolge dessen wurden in Deutschland, aber auch in den Niederlanden, in Österreich und der Schweiz Projekte zur Realisierung autofreier Siedlungen oder autofreier Projekte gestartet, von denen einige auch verwirklicht wurden.

Je nachdem, welche Aspekte des „Wohnens ohne eigenes Auto“ in den Vordergrund gerückt werden, findet man die Bezeichnungen „autoloses Wohnen“, das den Nichtbesitz eines eigenen Autos betont, „autofreies Wohnen“ stellt die Freiheit von Belastungen des Autoverkehrs in den Mittelpunkt und die Bezeichnung „autoreduziertes Wohnen“ verweist auf die Nutzungsmöglichkeiten nichteigener Pkw (Car-Sharing) oder auf einen überdurchschnittlich hohen Anteil autoloser Haushalte in einem Gebiet (Krämer-Badoni et al., 2001, S. 1).

Für Siedlungen, die man umgangssprachlich als „autofrei“ bezeichnet, finden sich verschiedene Einteilungen in der Literatur. Zum Beispiel die Unterteilung in „verkehrsberuhigt“, „autoarm“ und „autofrei“ (Leferink, 1995, S. 11). Der Autor hat sich an diese Bezeichnungen angelehnt, jedoch schien ihm eine andere Unterteilung schlüssiger:

- verkehrsberuhigt/optisch autofrei/Stellplatzfrei (ohne Stellplatzreduktion, i.d.R. 1 Stellplatz je Wohnung)
- autoreduziert (0,3 – 0,7 Stellplätze je Wohnung)
- autofrei (0,0 – 0,2 Stellplätze je Wohnung)

#### 1.1.1. Verkehrsberuhigt/optisch autofrei/stellplatzfrei

Diese Siedlungsgebiete sorgen durch die Verkehrsorganisation auf dem eigenen Grundstück für ein attraktiveres Wohnklima. Diese Siedlungsform fokussiert nicht bestimmte Zielgruppen, sondern ist für die breite Öffentlichkeit ausgelegt.

Bei **Verkehrsberuhigten Siedlungen** ist die Zufahrt nur für den Anwohnerverkehr möglich, bei siedlungsinternen Straßenverbindungen werden geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen gesetzt, um das Gefährdungspotenzial und Emissionen durch den Verkehr zu senken und die Aufenthaltsfunktion zu verbessern (Konrad, 2010, S. 39). Ein Beispiel für eine verkehrsberuhigte Siedlung in Innsbruck stellt die Peerhofsiedlung dar.

#### Peerhofsiedlung in Innsbruck

Die etwa 7,7 ha große Siedlung liegt im Westen Innsbrucks in Hanglage, wurde ab dem Sommer 1987 bezogen und beinhaltet 534 Wohnungen. Pro Wohnung ist ein Abstellplatz in der Tiefgarage vorgesehen. Die Tiefgarageneinfahrten befinden sich am Beginn jeder Wohnzeile, wodurch ein Großteil der Wege der Siedlung autofrei gehalten wird (Köll, 1989, S.26 f). Lediglich für die Zufahrt zum nordwestlich gelegenen Haus verläuft die Zufahrt entlang des Wohnhofs, der von den davorliegenden Wohnzeilen gebildet wird. Die Zufahrtsstraße ist als Wohnstraße ausgewiesen. In der Wohnstraße sind weiters oberirdische Stellplätze angeordnet. Die Siedlung wird vom öffentlichen Verkehr mit zwei Bushaltestellen erschlossen.



Abbildung 1: Innsbruck Peerhofsiedlung, Überblick , Quelle: [www.bing.com/maps](http://www.bing.com/maps), eigene Bearbeitung (September 2013)

Bei **optisch autofreien Siedlungen** ist die Zufahrt zu den Gebäuden mit Autos weitgehend nicht möglich. Ausnahmen bestehen für Einsatzfahrzeuge. Die Fahrzeuge der Bewohner und Besucher werden entweder auf Parkplätzen am Siedlungsrand abgestellt oder die Siedlung ist unterirdisch durch eine Tiefgarage erschlossen, in der die Abstellflächen angeordnet sind. Ein Beispiel für eine Siedlung mit Autoabstellflächen am Siedlungsrand ist die Siedlung Langwasser P in Nürnberg.

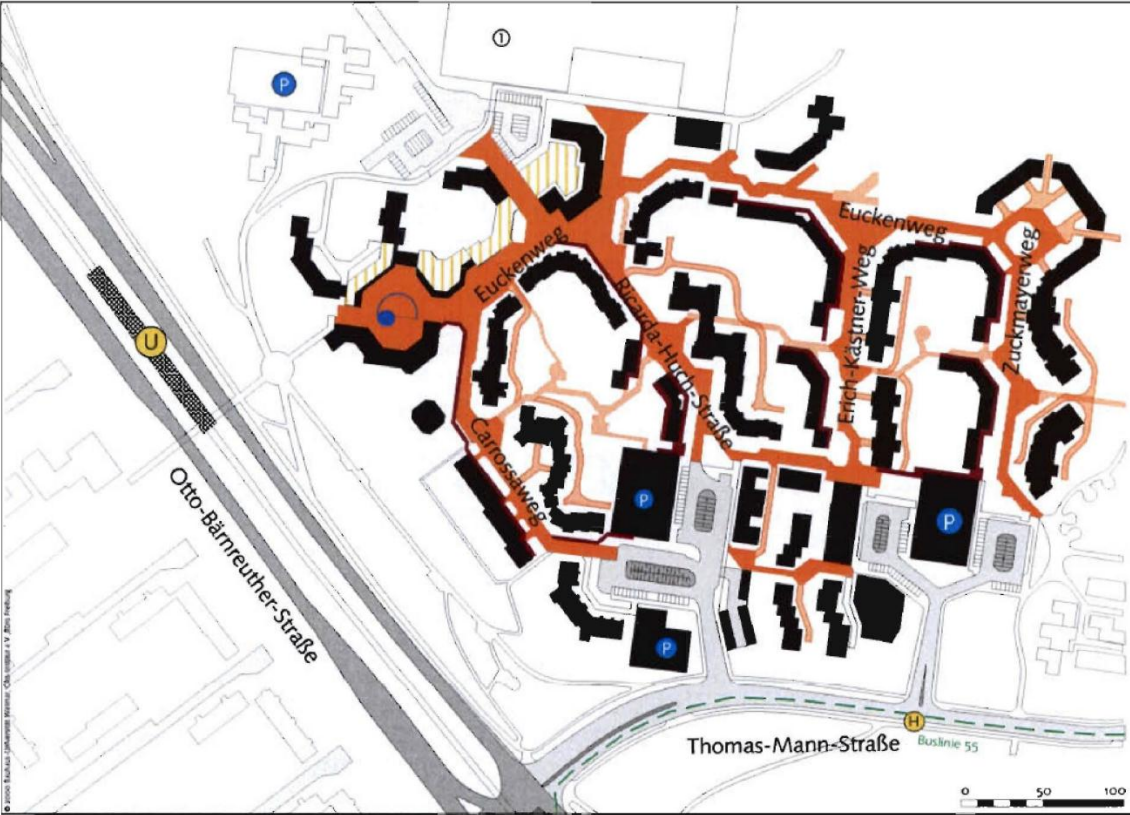
#### Langwasser P in Nürnberg

Die etwa 14,3 ha große Siedlung wurde von 1973 bis 1982 errichtet und beinhaltet 528 Wohnungen. Der Stellplatzschlüssel beträgt 1,0. Die Stellplätze sind am Rand der Siedlung sowohl in Parkhäusern wie auch im Freien angeordnet. Wer kein Auto hat muss keinen Stellplatz mieten. Die verkehrsberuhigten Wege in der Siedlung sind der Nutzung durch Fußgänger und Fahrräder vorbehalten, die Befahrung mit Arztfahrzeugen, Sanitätsfahrzeugen, Taxen, Umzugswagen und Möbeltransportern und Fahrzeugen für Handwerksbetriebe ist jedoch bei Bedarf erlaubt. Güter des täglichen Bedarfs sind im Quartier erhältlich (Christ et al., 2001, S. 43-49).





Abbildung 2: Nürnberg Langwasser P, Überblick, Quelle: Verein für innovative Kulturarbeit Nürnberg e.V., 2013. Eigene Bearbeitung.



Verkehrsbelastung    schwach    verkehrsberuhigte Zone    Ladenzone  
 mäßig    Fußgängerüberdachung    Schule  
 stark

Abbildung 3: Nürnberg Langwasser P: Erschließung, Quelle: Christ et al., 2001, S. 46



Eine Tiefgarage, welche die Siedlung unterirdisch erschließt und die Oberfläche vom Autoverkehr freihält findet sich in Innsbruck zum Beispiel beim dritten Olympisches Dorf, in der General-Eccher-Straße.

#### Drittes Olympisches Dorf, O3

Die Wohnungen der etwa 2,5 ha großen Siedlung wurden für die im Jänner 2012 stattfindenden ersten Olympischen Jugend-Winterspiele errichtet und wurden danach verkauft bzw. vermietet. Für die 444 Wohnungen stehen 509 Tiefgaragenplätze zur Verfügung (Neue Heimat Tirol, 2012). Das entspricht einem Stellplatzschlüssel von etwa 1,15. Die Tiefgarage ist einstöckig; die Parkplätze für die Wohnungen der einzelnen Häuser sind im Bereich derselben angeordnet und direkt durch das Stiegenhaus zu erreichen (Neue Heimat Tirol, 2011, S. 7). Die Einfahrt zur Tiefgarage befindet sich im Erdgeschoß eines der Häuser. Der Freiraum zwischen den Gebäuden ist Fußgängern und Radfahrern vorbehalten.

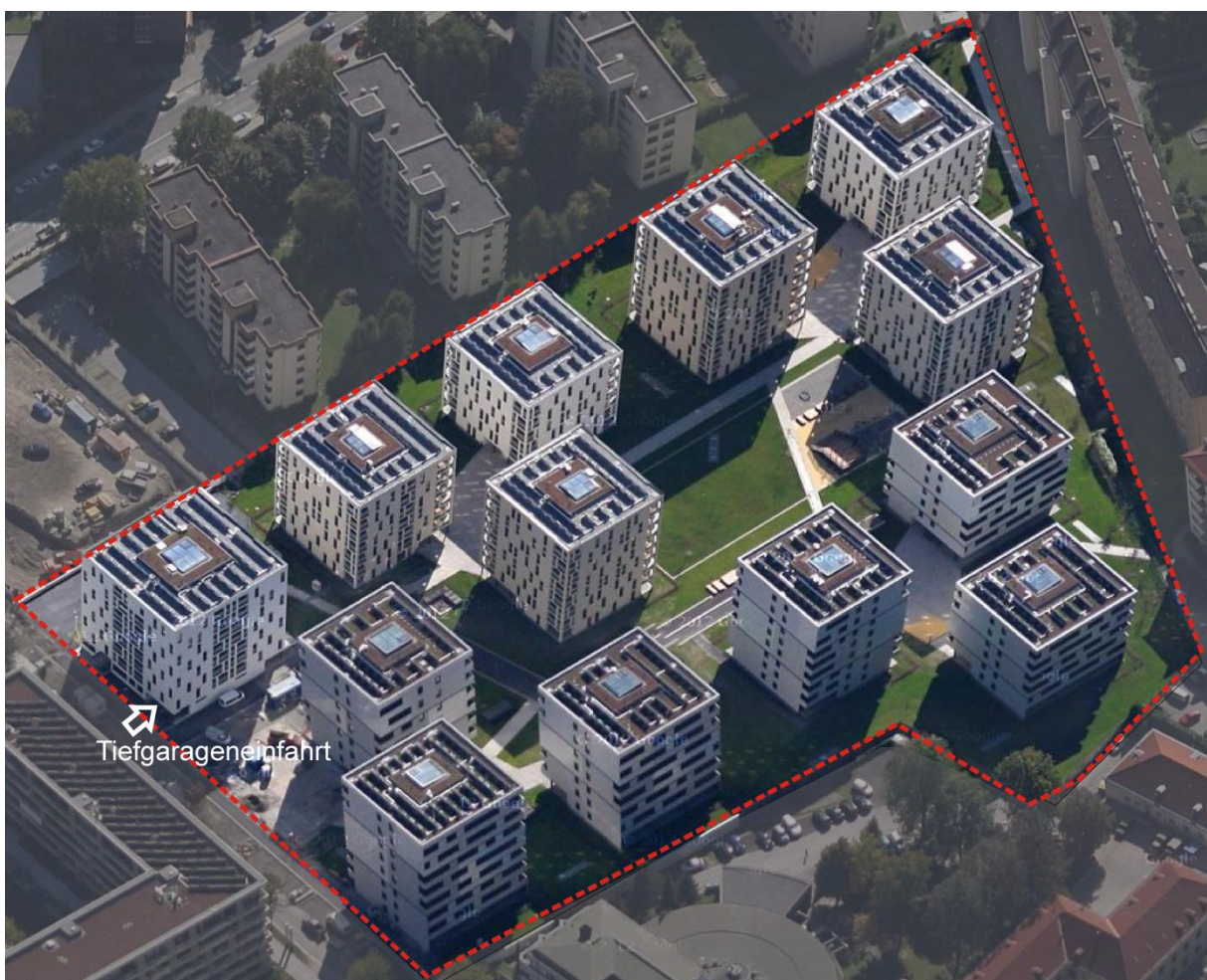


Abbildung 4: O3 in Innsbruck – noch vor Fertigstellung, Quelle: maps.google.com, eigene Bearbeitung (September 2013)



Die Bezeichnung „stellplatzfrei“ wird vom Stadtteil Vauban in Freiburg im Breisgau geprägt. Auf dem ab den 1990er Jahren bebauten ehemaligen Kasernenareal gibt es in weiten Bereichen der Siedlung keine Stellplätze, diese sind in zentralen Parkhäusern untergebracht. Für Haushalte, die autofrei leben, wurde die Stellplatzverpflichtung ausgesetzt. Stellplätze sind nur von jenen Haushalten zu bezahlen, die ein Auto besitzen (Fabian, 2007). Eine ausführlichere Beschreibung des Stadtteils Vauban findet sich in 2.3.2.1.4

#### 1.1.2. Autoreduziert

Als autoreduziert bezeichnet man Siedlungen, bei denen nicht für jede Wohnung ein Autoabstellplatz zur Verfügung steht. Häufig befinden sich die Parkplätze bei diesem Typ nicht in Tiefgaragen unter der Wohnung, sondern weiter entfernt am Siedlungsrand. Aufgrund des Zugangsweges zum Auto steigt die Attraktivität von Mobilitätsarten wie zu Fuß gehen, Radfahren oder öffentlichem Verkehr relativ zur Attraktivität eines in der Garage abgestellten Autos. Für Wien konnte beispielsweise in einer Studie (Knoflacher, 1995, S. 24 zitiert nach Várdal, 2011, S. 38) nachgewiesen werden, dass bei einer Parkplatzentfernung von 30 Meter die Hälfte der Wege mit dem Auto zurückgelegt werden bei einer Parkplatzentfernung von etwa 160 Meter nur noch 20 %.

Ein Beispiel für eine autoreduzierte Siedlung mit am Rand angeordneten Stellplätzen ist das Kabelwerk in Wien, wo für 1004 Wohnungen 750 Garagenplätze zur Verfügung stehen (Kabelwerk, 2013a). Näheres zur Siedlung Kabelwerk findet sich in 2.3.2.4.

Andere autoreduzierte Projekte sehen Stellplätze zwar im Gebäude selbst in der Tiefgarage vor, sind aber durch eine sehr fahrradfreundliche Ausstattung vor allem für Alltagsradfahrer ohne eigenes Auto attraktiv. Beispiele hierfür sind die 2008 und 2012 fertiggestellten Projekte Bike City und bike & swim in Wien, eine nähere Beschreibung dieser Projekte findet sich in 2.3.2.3.

#### 1.1.3. Autofrei

Wie schon unter 1.1 definiert, bezeichnet autofreies Wohnen ein Wohnangebot, das sich an Haushalte ohne (eigenes) Auto richtet, mit dem Ziel, für diese Vorteile zu schaffen (Dittrich et al., 1997, S. 11). Da davon ausgegangen wird, dass die Bewohner autofreier Siedlungen keine Autoabstellplätze benötigen, wird bei solchen Siedlungen häufig nur der üblicherweise für Gäste erwartete Bedarf an Autoabstellplätzen, am Rand der Siedlung oder in Tiefgaragen, errichtet. Zufahrtsmöglichkeiten für Versorgungs- Entsorgungs- und Notdienste sind gegeben.

## 1.2. Vor- und Nachteile autofreier Siedlungen

Welche Vor- und Nachteile sich bei Siedlungen ergeben, die für Bewohner ohne eigenes Auto konzipiert sind soll im Folgenden behandelt werden.

Die Vor- und Nachteile werden sowohl für Bewohner, Nachbarn das Gemeinwesen und den Bauträger herausgearbeitet.

### 1.2.1. Vorteile autofreier Siedlungen

Wie in Tabelle 1 ersichtlich, beschränken sich Vorteile autofreier Siedlungen nicht nur auf deren Bewohner, auch Nachbarn können direkt davon profitieren, wie auch das Gemeinwesen und Bauträger, die solche Projekte verwirklichen. Die folgende Einteilung der Vorteile in Wohnumfeldbezogene Vorteile und Stadtregionale Vorteile wurde von Gruber 2009 zusammengestellt (Gruber, 2009, S. 44 ff) und vom Autor erweitert und modifiziert. Es handelt sich hierbei um eine Liste „möglicher“ Vorteile. Je nach Ausführung einzelner Projekte können diese mehr oder weniger verwirklicht werden. Auch im konventionellen Siedlungsbau können aufgrund besonderer Gegebenheiten einige der angeführten Vorteile gefunden werden.

Vorteile autofreier Siedlungen für Bewohner, Nachbarschaft, Gemeinwesen und Bauträger				
	Bewohner	Nachbarn	Gemeinwesen	Bauträger
<b>Wohnumfeldbezogene Vorteile</b>				
Verringerung der innerstädtischen Emissionen				
gesünderes Mikroklima	x	x		
Reduktion des Schadstoffausstoßes im Wohnumfeld	x	x		
für MIV nicht benötigte Flächen können als Grünflächen ausgeführt werden	x	x		
Ruhe und Stille	x			
fördert Kommunikation im öffentlichen Raum	x			
schafft angenehmes Arbeitsumfeld	x			
ermöglicht unterbrechungsfreien Schlaf bei geöffnetem Fenster	x			
<b>Kinder- und Familienfreundlichkeit / Verkehrssicherheit</b>				
überdurchschnittlicher Kinderanteil	x		x	
Kinder haben mehr Freunde im Wohnumfeld	x			
Kinder in autofreien Umgebungen früher selbstständig mobil	x			
<b>geringer Motorisierungsgrad</b>				
ermöglicht Verdichtung in Gebieten mit überlastetem Straßennetz			x	x
<b>Raumgewinn durch nicht gebauten Parkraum</b>				
gesteigerte städtebauliche Entwurfsfreiheit	x	x	x	x
attraktiver öffentlicher Raum	x	x	x	
Akzeptanz von Fußwegen erhöht sich	x	x	x	
Einzugsbereich öffentlicher Verkehrsmittel erhöht sich	x	x	x	
soziale Sicherheit im Straßenraum	x	x	x	
gesteigerte Wohn- und Aufenthaltsqualität	x	x		
abgesenkter Versiegelungsgrad	x		x	
Naherholung und ökologische Ausgleichsfunktion wird ermöglicht	x	x	x	
Regenwasser, das nicht durch Ölreste, Bremsbelag, Reifenreste verschmutzt ist, kann als Brauchwasser genutzt werden	x		x	
<b>Stärkung der lokalen Wirtschaft</b>				
Einkäufe werden eher in fußläufiger Umgebung getätigt	x	x	x	
Geld, das bei Mobilitätsausgaben eingespart wird, wird eher in der Nähe ausgegeben			x	
<b>Finanzielle Vorteile</b>				
Flächensparnis	x		x	x
keine Parkraumkontrolle			x	
geringere Kanaldimensionierung (wegen Versickerung) möglich			x	x
geringerer Vandalismus	x	x	x	x
Erhöhung der Volksgesundheit	x		x	
Geringere Mobilitätsausgaben	x			
<b>Stadtregionale Vorteile</b>				
Ausweitung des Angebots auf dem Wohnungsmarkt			x	x
gesteigertes Nachfragepotenzial für den ÖV	x	x	x	
Zukunftsfähigkeit	x		x	x
Energiebilanz	x		x	
geringerer Energieverbrauch	x		x	
Bewusstseinsbildung im Verkehrsberich	x		x	
<b>Zusätzliche Bauträgerbezogene Vorteile</b>				
kein Garagenleerstand				x
Einsparung erheblicher Investitionskosten				x
Erweiterung der Angebotspalette an Wohnungen				x
Imagegewinn				x
<b>zusätzliche bewohnerbezogene Vorteile</b>				
Kostensparnis				
Kosten für PKW	x			
Kosten für Stellplätze	x			
Stärkung sozialer Kontakte in der Nähe	x	x	x	
gute Nachbarschaftliche Beziehungen, gegenseitige Hilfe	x			

Tabelle 1: Vorteile autofreier Siedlungen; Eigene Zusammenstellung nach Ausführungen von Gruber, 2009, S. 44 ff; erweitert mit Argumenten von Arquisch, 2002, S. 8 und Seeböck, 2004, S. 81.

### 1.2.1.1. Wohnumfeldbezogene Vorteile

#### 1.2.1.1.1. Verringerung der innerstädtischen Emissionen

Bei autofreien Siedlungen kommt es aufgrund der deutlich geringeren Zu- und Abfahrten mit Pkw zu einer Reduzierung von Abgas-<sup>1</sup> und Lärmemissionen<sup>2</sup> im Wohnumfeld. Flächen, die bei herkömmlichen Siedlungen für Stellplätze oder deren Zufahrten benötigt werden, können als Grünflächen ausgeführt werden, die wiederum Lärmemissionen reduzieren und CO<sub>2</sub> binden<sup>3</sup> (siehe auch 1.2.1.1.4). Dadurch ergibt sich ein gesünderes Mikroklima. Die gewonnene Ruhe fördert die Kommunikation im öffentlichen Raum, schafft ein angenehmes Arbeitsumfeld und ermöglicht in der Nacht einen unterbrechungsfreien Schlaf auch bei geöffnetem Fenster (Gruber, 2009, S. 44).

#### 1.2.1.1.2. Kinder- und Familienfreundlichkeit

Autofreie Siedlungen zeichnen sich durch eine hohe Kinderfreundlichkeit aus. Untersuchungen in realisierten autofreien Wohnsiedlungen haben auch gezeigt, dass dieses Angebot vor allem Haushalte mit (kleinen) Kindern anspricht (Arquisch, 2002, S. 8). In autofreien Siedlungen gibt es generell eine überdurchschnittlich hohe Anzahl an Haushalten mit Kindern und Jugendlichen. Beispielsweise lebten im Jahr 2000 in 61 % aller Wohnungen der autofreien Mustersiedlung in Wien Floridsdorf Personen unter 18 Jahren, in Vauban waren es 76 % (Scheurer, 2001, S. 369). Der Anteil von Haushalten mit minderjährigen Kindern betrug in diesem Jahr in Freiburg 18,2 % (Stadt Freiburg, 2013a) und 2004 in Wien 21,8 % (Statistik Austria, 2013a). Nicht nur die Anzahl der Haushalte mit Kindern und Jugendlichen ist hoch, es gibt auch viele Haushalte mit mindestens vier Personen, was auch auf eine hohe Anzahl von Kindern in den jeweiligen Haushalten hindeutet. In der autofreien Mustersiedlung in Wien Floridsdorf lebten 2001 in 20 %, in Vauban in 52 % aller Haushalte mindestens vier Personen (Scheurer, 2001, S. 369).

Die Umgebung in einem autofreien Wohnumfeld entspricht besser den Bedürfnissen von Kindern. Beispielsweise spielen Kinder in einem autofreien Wohnumfeld um 45 Prozent länger im Freien und haben mehr Spielkameradinnen und Spielkameraden im Wohnumfeld (Verhältnis 9:2), weisen mehr nachbarschaftliche Kontakte auf (Verhältnis 7:3) und haben ein stärkeres soziales Gefüge (Feste, Ausflüge; Verhältnis 7:2) (VCÖ, 2010b, S. 26). In Ihrer Entwicklung sind Kinder, die in autofreien

---

<sup>1</sup> Eine Quantifizierung der CO<sub>2</sub>-Einsparungen von autofreien Siedlungen findet sich in 1.2.1.2.3.

<sup>2</sup> Zur Lärmreduktion durch autofreie Siedlungen konnte der Autor keine weiterführenden Untersuchungen finden. Da – ausgenommen Versorgungs- Entsorgungs- und Notdienste – die Zufahrt in autofreie Siedlungen nicht möglich ist, ist mit keinen wesentlichen Lärmemissionen aus dem MIV Siedlung zu rechnen.

<sup>3</sup> In Innsbruck werden bei Wohnbauten aufgrund der hohen Bodenpreise fast ausschließlich Tiefgaragenplätze errichtet. Vorteile ergeben sich dennoch, da keine (oder weniger) Ein- und Ausfahrten sowie Zugänge vorgesehen werden müssen und Landschaftsplaner bei der Gestaltung der Freiflächen mehr Freiheiten haben als im Falle einer Tiefgaragenbegrünung.

Umgebungen in einem sicheren Umfeld ihre Umwelt erforschen können 1,5 bis 2 Jahre überbehüteten Kindern voran (Heller, 2003, S. 109). Auch für Eltern ist es beruhigend zu wissen, dass ihre Kinder in einem sicheren Umfeld unbeaufsichtigt spielen können und sie etwas Zeit für sich selbst haben.

Gutheil-Knopp-Kirchwald, die sich in ihrer Dissertation ausführlich mit Kriterien eines familiengerechten Wohnbaus auseinandergesetzt hat, führt Qualitäten wie ebenerdige Fahrrad- und Kinderwagenabstellräume, Spielplätze, fußläufige und gefahrlose Erreichbarkeit von Schulen, Kindergärten, Nahversorgung, Ärzten, Parks, „bespielbarer“ öffentlicher Raum und viele weitere Qualitäten an (Gutheil-Knopp-Kirchwald, 2010, S. 42 ff); Autoabstellplätze werden nicht genannt, auch wenn ein gängiges Klischee lautet, dass gerade Familien mit kleinen Kindern auf ein eigenes Auto angewiesen seien (Arquisch, 2002, S. 8).

#### 1.2.1.1.3. Geringerer Motorisierungsgrad

Aufgrund des geringen Motorisierungsgrads der Bewohner ist mit einer deutlich geringeren zusätzlichen Verkehrsbelastung in der Umgebung zu rechnen, weshalb autofreie Siedlungen auch in Gebieten mit einem bereits stark belasteten Straßennetz verwirklicht werden können (Seeböck, 2004, S. 81) und so innerstädtische Flächen einer Bebauung zugeführt werden können. Solche Flächen müssen aufgrund der bestehenden Belastung besonders vor den Immissionen des Straßenverkehrs geschützt werden und können nicht mit dem Vorteil einer „ruhigen Umgebung aufgrund nicht vorhandener Autos der Bewohner“ punkten.

#### 1.2.1.1.4. Raumgewinn durch nicht gebauten Parkraum

Durch den Wegfall eines Großteils der Flächen für Autoabstellplätze und Erschließungswege für den MIV ergibt sich ein Raumgewinn, der vielfältige Möglichkeiten bietet.

Am Beispiel einer Modellrechnung für eine Siedlung mit 28 Häusern und jeweils 8 Wohneinheiten wurde im Rahmen einer Diplomarbeit gezeigt, dass die jeweils notwendige Erschließungsfläche für drei Szenarien „Autobefreit“, „Tiefgarage“ und „Stellplatzanlage“ 1854 m<sup>2</sup>, 3049 m<sup>2</sup> und 3236 m<sup>2</sup> betrug (Böhme et al., 2000 zitiert nach Christ et al., 2001, S. 99).

Architekten können die größere städtebauliche Entwurfsfreiheit für die Realisierung besonderer Vorzüge der Wohn- und Aufenthaltsqualität der Siedlung nutzen, da nicht auf Tiefgaragenabfahrten, beschränkte Bepflanzbarkeit der Flächen über den Tiefgaragen, etc. geachtet werden muss (Gruber, 2009, S. 45). Lediglich für periodische Ver- und Entsorgungsfahrten und Einsatzfahrzeuge muss eine Zufahrt möglich sein (Gruber, 2009, S. 40).

Dieser Raumgewinn bietet die Möglichkeit, den Freiraum attraktiver zu gestalten. Je attraktiver der öffentlicher Raum ist, umso eher wird er von Fußgängern durchschritten. Ein als angenehm empfundener öffentlicher Raum senkt auch die subjektive Wahrnehmung von Entfernungen, wodurch sich die Akzeptanz von Fußwegen erhöht. Es konnte empirisch nachgewiesen werden, dass Menschen in einer attraktiv gestalteten autofreien Umgebung bereit sind, 70 % längere Fußwege zu akzeptieren, als in einem unattraktiven autoorientierten Umfeld (Peperna, 1982, zitiert nach Knoflacher, 2007, S. 30).

Einzugsbereiche von Haltestellen des ÖV vergrößern sich durch die höhere Akzeptanz von Fußwegen und ein öffentlicher Raum der gerne genutzt wird, steigert aufgrund der Anwesenheit vieler Menschen die subjektiv wahrgenommene Sicherheit (Gruber, 2009, S. 44).

Durch einen abgesenkten Versiegelungsgrad bietet sich die Möglichkeit der Naherholung. Weiters wird die ökologische Ausgleichsfunktion des Freiraums gestärkt.

Durch eine geringe Anzahl von Fahrten motorisierter Fahrzeuge innerhalb der Siedlung (nur Ver- und Entsorgung sowie Einsatzfahrzeuge) kommt es zu einer geringeren Verschmutzung der Verkehrsflächen durch Ölreste, Bremsbelag und Reifenreste, wodurch Regenwasser am Grundstück selbst versickern oder als Brauchwasser weiterverwendet werden und sich die öffentliche Hand aufgrund einer kleineren Kanaldimensionierung Kosten sparen kann (Gruber, 2009, S. 45).

#### 1.2.1.1.5. Stärkung der lokalen Wirtschaft

Einkäufe für den täglichen Bedarf werden von Menschen ohne Auto zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln erledigt. Da diese Menschen einen geringeren Aktionsradius haben, wird durch sie die kleinteilige lokale Wirtschaft gestärkt (Gruber, 2009, S. 45). Darüber hinaus könnten sich Einzelhandelsbetriebe neu in oder in der Nähe einer autofreien Siedlung ansiedeln und so neue Arbeitsplätze geschaffen werden. Denkbar sind beispielsweise eine Trafik, ein Schuster, ein Fahrradgeschäft, ein Café, ein Bioladen oder auch ein Supermarkt.

Beispiel: Supermarkt

Entsprechend einer Studie aus dem Jahr 2009 (Stadt Innsbruck, 2009, S. 75) kommen in Innsbruck auf 1000 Einwohner 455 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche im Lebensmittelhandel. Bei einer entsprechend großen autofreien Siedlung kann das notwendige Marktpotenzial für einen fußläufig erreichbaren Supermarkt gegeben sein, wodurch dauerhaft Arbeitsplätze geschaffen werden. Die durchschnittliche Verkaufsfläche der Filialen der Tiroler Lebensmittelkette MPreis betrug im Jahr 2010 650 Quadratmeter (MPreis, 2010). In einer Filiale arbeiten etwa 20 Angestellte (MPreis, 2013b). Ein durchschnittlicher Supermarkt mit 650 Quadratmetern benötigt entsprechend der eben

genannten Kennziffern also etwa 1430 Einwohner im Einzugsbereich. Bei einer durchschnittlichen Haushaltsgröße in Innsbruck von 2,4 Personen (Land Tirol, 2012, S. 6) müssten knapp 600 Wohnungen in der autofreien Siedlung geschaffen werden.

Eine Studie aus dem Jahr 2011 (Eiberger, 2011, S. 162) stellte fest, dass Autofahrer in Deutschland in ihrem Leben durchschnittlich 332.000 Euro für ihr Auto ausgeben. Ein beachtlicher Teil der Ausgaben für Autos fließt in jene Regionen in denen das Auto produziert wird und in jene Regionen aus denen der Treibstoff kommt. In Österreich gibt es auch einen Autocluster, der ein wichtiger Arbeitgeber in einigen Regionen ist. Das Handelsbilanz-Defizit aus Kfz-bezogenen Importen und Exporten betrug 2003 für Österreich dennoch 1,09 Milliarden Euro (VCÖ, 2004, S. 18, 47). Für dasselbe Jahr wurde auch errechnet, dass je 1000 Personenkilometer im Pkw-Verkehr 102 Euro ins Ausland fließen, bei 1000 Personenkilometer im Öffentlichen Verkehr jedoch nur 16 Euro (VCÖ, 2004, S. 17). Menschen die ohne Auto leben, haben auch Ausgaben für Mobilität wie zum Beispiel Tickets für den öffentlichen Personennahverkehr, diese Ausgaben sichern jedoch eher lokale und regionale Arbeitsplätze. In den meisten Fällen ist eine Mobilität ohne Auto auch günstiger, wodurch Geld überbleibt, das wiederum in der Nähe des Wohnorts ausgegeben werden kann (siehe auch 1.2.1.1.6.).

#### 1.2.1.1.6. Finanzielle Vorteile

Bei der öffentlichen Hand

Autofreie Siedlungen bieten auch Möglichkeiten für finanzielle Einsparungen der öffentlichen Hand.

Gemeinden sparen sich die Organisation und Durchführung von Parkraumkontrollen. Es ist möglich die Kanaldimensionierung zu reduzieren, da Niederschlagswasser am eigenen Grundstück versickern kann. Ein geringerer Vandalismus aufgrund einer stärkeren Nutzung des öffentlichen Raumes spart Wiederherstellungs- und Überwachungskosten und durch die aktivere Mobilität der Bewohner und die Reduzierung von Emissionen steigt die Volksgesundheit (Gruber, J. (2009) S. 45). Die Weltgesundheitsorganisation errechnete beispielsweise für regelmäßiges Radfahren oder Zu-Fuß-Gehen von etwa 75 Minuten pro Woche ein um 50 % reduziertes vorzeitiges Sterberisiko. Hinzukommen reduzierte Fehlzeiten am Arbeitsplatz und geringere medizinische Behandlungskosten (Doll et al., 2013, S. 17).

Mögliche Kosteneinsparung bei autofreien Haushalten

Die Höhe der tatsächlichen Kosteneinsparung autofreier Haushalte im Vergleich zu Haushalten mit Autobesitz ist von vielen Faktoren abhängig und lässt sich nicht pauschal ermitteln. Um dem Leser

dieser Arbeit dennoch die Größenordnung möglicher Einsparungen aufzeigen zu können, hat sich der Autor entschieden im Folgenden Beispiele zu bringen, in welchen diese verdeutlicht werden.

In einem 2009 veröffentlichten Bericht (Brezina et al., 2009) erzählt eine Familie (zwei Erwachsene, ein Kind) aus Baden bei Wien über ihr Leben ohne Auto. Beide Elternteile sind berufstätig und pendeln nach Wien. Sie kamen 2008 auf durchschnittlich 271 Euro pro Monat an Mobilitätsausgaben. Davon 200 Euro für den ÖV und 71 Euro für die Fahrradausrüstung (7 Fahrräder, 2 Anhänger, Bekleidung). Als „Rückfallebene“ können sie auf ein Auto aus dem Familienkreis zurückgreifen. Für Ausflüge, Transporte, Taxifahrten, etc. wurden in einem Jahr vom Vater 28 und von der Mutter 29 Wege mit einem Auto (inklusive Taxifahrten) zurückgelegt, was 2,07 % bzw. 3 % aller Wege entsprach.

#### *Vergleich der Ausgaben für Mobilität in einem Jahr für eine Familie mit zwei Kindern*

Um die Kosteneinsparung durch den Autoverzicht zu illustrieren, wird hier eine Familie mit zwei Kindern angenommen. Ein Kind ist 10, das andere 8 Jahre alt. Die Familie lebt in Innsbruck. Die autobesitzende Modellfamilie besitzt ein günstiges Auto und nutzt für Familienausflüge und Urlaubsfahrten ausschließlich das Auto. Im Alltag wird das Auto nur von der Mutter verwendet. Die autofreie Modellfamilie erledigt ihre Wege vor allem mit öffentlichen Verkehrsmitteln und dem Fahrrad. Für einzelne Anlässe wird ein Car-Sharing Auto verwendet und mit dem Taxi gefahren.

#### *Familie mit Autobesitz*

Die Familie besitzt einen günstigen 7-Sitzer<sup>4</sup>, damit auch mal sperrige Güter transportiert werden können und bei einem Familienausflug zumindest ein Großelternpaar mitgenommen werden kann.

Das Auto wird von der Mutter im Alltag benutzt, sie besitzt daher keine Jahreskarte der Innsbrucker Verkehrsbetriebe. Der Vater fährt mit öffentlichen Verkehrsmitteln zur Arbeit und besitzt eine Jahreskarte für Innsbruck. Beide Kinder haben das SchulPlus-Ticket, eine Jahresnetzkarte für ganz Tirol, sie sind somit auch bei Ausflügen mit den Großeltern, welche kein Auto haben, mit den öffentlichen Verkehrsmitteln ohne zusätzliche Kosten unterwegs. Gemeinsame Fahrten der ganzen

---

<sup>4</sup> 2012 wurde von der Zeitschrift Format und dem ÖAMTC eine Übersicht über die Gesamtkosten von PKW, auf der Basis von jährlich 12.000 gefahrenen Kilometer über fünf Jahre, veröffentlicht. Darin sind 4442 in Österreich erhältliche Neuwagen aufgelistet. Der Wagen mit den günstigsten Kosten je Kilometer ist der Suzuki Alto, der bei angenommenen 12.000 Kilometern jährlich 3864 Euro Gesamtkosten verursacht. Die Modellfamilie besitzt einen Dacia Logan, einen günstigen 7-Sitzer, der jährlich Gesamtkosten in der Höhe von 4524 Euro verursacht (Format, 2013).



Familie werden mit dem Auto zurückgelegt. Es wird angenommen, dass das Familienauto im Jahr genau 12.000 zurücklegt<sup>5</sup>.

#### Familie ohne Autobesitz

Beide Elternteile besitzen eine Jahreskarte der Innsbrucker Verkehrsbetriebe. Beide Kinder haben das SchulPlus-Ticket, eine Jahresnetzkarte für ganz Tirol, sie sind somit auch bei Ausflügen mit den Großeltern, welche kein Auto haben, mit den öffentlichen Verkehrsmitteln ohne zusätzliche Kosten unterwegs. Ausflüge werden hauptsächlich in Innsbruck oder in der Umgebung mit dem Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmitteln gemacht. Im Winter nutzt die Familie den kostenlosen Skibus von Innsbruck in die umliegenden Skigebiete (Innsbruck Tourismus, 2013). Für bestimmte Anlässe (besondere Ausflüge, Transport sperriger Güter, ...) wird ein Auto ausgeborgt oder mit dem Taxi gefahren. Zum Familienurlaub fährt die Familie mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Die Eltern besitzen eine ÖBB Vorteilscard Familie und die Mutter ist Mitglied bei einem Carsharinganbieter.

Die Mobilitätskosten im Vergleich:

	Familie mit Auto	Familie ohne Auto
Kosten eigenes Auto/Carsharing, Taxi	€ 4.524,00	€ 756,50
Kosten Tiefgarage (70 Euro/Monat)	€ 840,00	€ -
Mutter ÖV-Ticket für Innsbruck	€ -	€ 452,00
Vater ÖV-Ticket für Innsbruck	€ 452,00	€ 452,00
Kind, 8 Jahre alt, Jahresticket für Tirol	€ 96,00	€ 96,00
Kind, 10 Jahre alt, Jahresticket für Tirol	€ 96,00	€ 96,00
Sommerurlaub Mallnitz (ÖBB-Ticket)	bei Auto inkludiert	€ 77,60
VC Familie	€ -	€ 19,90
weitere Fahrten mit ÖV	€ 100,00	€ 200,00
<b>Summe</b>	<b>€ 6.108,00</b>	<b>€ 2.150,00</b>
<b>Einsparung</b>		<b>€ 3.958,00</b>

**Tabelle 2: Mobilitätskosten im Vergleich: Familie mit Auto/Familie ohne Auto.**

<sup>5</sup> Da die von der Zeitschrift Format und dem ÖAMTC veröffentlichte Studie 12.000 Kilometer Fahrleistung zugrunde legt. 2008 legte ein in Tirol angemeldeter Privat-PKW durchschnittlich 13.593 Kilometer zurück (VCÖ, 2010).

Carsharing:

Die Ausgaben für Carsharing und Taxifahrten setzen sich aus folgenden Nutzungen zusammen:

Grund für Autonutzung	verwendetes Auto	Tarif	Kosten
Transport einer neuen Kinderzimmereinrichtung	Nissan Primastar	10 € / Stunde <sup>1</sup>	€ 40,00
Ausflug mit 2 Großeltern	Ford Galaxy	Tagestarif <sup>1</sup>	€ 119,00
Ausflug mit 2 Großeltern	Ford Galaxy	Tagestarif <sup>1</sup>	€ 119,00
Ausflug mit 2 Großeltern	Ford Galaxy	Tagestarif <sup>1</sup>	€ 119,00
Neue Waschmaschine	Nissan Primastar	10 € / Stunde <sup>1</sup>	€ 40,00
Besuch bei Freunden ohne ÖV-Anbindung (abholenlassen nicht möglich)	Mitsubishi Colt	Tagestarif <sup>1</sup>	€ 59,00
Besuch bei Freunden ohne ÖV-Anbindung (abholenlassen nicht möglich)	Mitsubishi Colt	Tagestarif <sup>1</sup>	€ 59,00
Besuch bei Freunden ohne ÖV-Anbindung (abholenlassen nicht möglich)	Mitsubishi Colt	Tagestarif <sup>1</sup>	€ 59,00
Ausflug in den Bregenzer Wald	Mitsubishi Colt	Tagestarif <sup>1</sup>	€ 59,00
Witterungsbedingte Taxifahrt 3 Kilometer	Taxi	Taxitarif <sup>2</sup> (gerundet)	€ 9,50
Witterungsbedingte Taxifahrt 6 Kilometer	Taxi	Taxitarif <sup>2</sup> (gerundet)	€ 15,00
Witterungsbedingte Taxifahrt 9 Kilometer	Taxi	Taxitarif <sup>2</sup> (gerundet)	€ 20,00
Mitgliedschaft bei Carsharinganbieter <sup>3</sup>			€ 39,00
	<b>Summe</b>		<b>€ 756,50</b>

<sup>1</sup> [www.carsharing.at/de/pub/Tarife/tarife.htm](http://www.carsharing.at/de/pub/Tarife/tarife.htm) (Tarif gültig ab 1. Juli 2013); <sup>2</sup> [www.taxi-innsbruck.com/de/tarife/](http://www.taxi-innsbruck.com/de/tarife/) (Stand 21.06.2013)  
<sup>3</sup> Ermäßigter Tarif da IVB-Jahreskarte vorhanden

**Tabelle 3: Zusammensetzung der Ausgaben für Carsharing und Taxifahrten.**

Fazit: Die Familie ohne Auto spart im Jahr knapp 4000 Euro an Mobilitätsausgaben im Vergleich zur Familie mit Autobesitz.

Um dem Leser ein Gefühl für die Kosten der meistverkauften Autos zu vermitteln, sind in der folgenden Tabelle die Jahreskosten<sup>6</sup> der zehn im Mai 2013 meistverkauften Pkw in Österreich (Österreichischer Wirtschaftsverlag, 2013) , sowie das Auto der Modellfamilie, der Dacia Logan aufgeführt:

Jahresgesamtkosten der im Mai 2013 meistverkauften Autos in Österreich sowie Auto der Modellfamilie	
1 VW Golf	5.856 €
2 Skoda Fabia	4.332 €
3 VW Tiguan	nicht erhoben
4 Renault Megane	6.084 €
5 VW Polo	4.392 €
6 Ford Focus	6.288 €
7 Hyundai I 20	4.356 €
8 Hyundai IX 35	nicht erhoben
9 Skoda Octavia	5.784 €
10 Nissan Qashqai	nicht erhoben
<i>Dacia Logan</i>	4.524 €

**Tabelle 4: Jahresgesamtkosten<sup>6</sup> der zehn im Mai 2013 meistverkauften Pkw in Österreich, sowie Dacia Logan bei jährlich 12.000 gefahrenen Kilometer über fünf Jahre; Quelle: Format 2013.**

<sup>6</sup> Entsprechend der in diesem Kapitel bereits zitierten Studie von Format und ÖAMTC aus 2012.

#### 1.2.1.2. Stadtregionale Vorteile

Neben Vorteilen im Umfeld der Siedlung ergeben sich auch Vorteile, welche einem größeren Umfeld zu Gute kommen.

##### 1.2.1.2.1. Ausweitung des Angebots am Wohnungsmarkt

Die Errichtung einer autofreien Siedlung führt zu einer Ausweitung des Angebots am Wohnungsmarkt (Gruber, 2009, S. 46). Dadurch wird Wohnungssuchenden eine größere Auswahl geboten. Möglicherweise können durch dieses Angebot auch neue Einwohner für eine Gemeinde gewonnen werden. Das „Halten von Familienhaushalten“ ist in zahlreichen Städten ein erklärtes Ziel (Gutheil-Knopp-Kirchwald, 2011, S. 109 und Landeshauptstadt München, 2007, S. 9). Auch Innsbruck definiert sich als familienfreundliche Stadt (Stadt Innsbruck, 2011), dennoch musste Innsbruck im Zeitraum 2001 bis 2012 sowohl relativ als auch in absoluten Zahlen einen Rückgang der Bevölkerung unter 15 Jahren verzeichnen. Von den 16 direkt an Innsbruck angrenzenden Gemeinden konnten jedoch vier (Aldrans, Ampass, Sistrans und Zirl) in diesem Zeitraum in absoluten Zahlen eine Zunahme in dieser Altersgruppe verzeichnen (Statistik Austria, 2013b). Wie schon in 1.2.1.1.2 erwähnt, sind autofreie Siedlungen für junge Familien sehr attraktiv, deshalb könnten diese auch aus familienpolitischer Sicht für Gemeinden wie Innsbruck interessant sein.

##### 1.2.1.2.2. Gesteigertes Nachfragepotenzial für den öffentlichen Verkehr

Ein gesteigertes Nachfragepotenzial für den öffentlichen Verkehr verbessert die Auslastung der Busse und Straßenbahnen und erhöht deren Rentabilität (Gruber, 2009, S. 46). Kommt es aufgrund gesteigerter Nachfrage zu Taktverdichtungen, profitieren durch das verbesserte Angebot alle Nutzer.

##### 1.2.1.2.3. Hohe Zukunftsfähigkeit und gute Energiebilanz

Autofreie Siedlungen zeichnen sich durch eine hohe Zukunftsfähigkeit und durch eine vergleichsweise gute Energiebilanz aus (Gruber, 2009, S. 46). 2004 wurden in einer Studie (Hertwich et al., 2005, S. 167 ff) die CO<sub>2</sub>- Bilanzen der Bewohner der autofreien Mustersiedlung in Wien Floridsdorf mit jener einer ähnlich strukturierten Vergleichssiedlung in Wien verglichen. Es zeigte sich, dass die Bewohner der autofreien Mustersiedlung im Vergleich mit der Referenzsiedlung in den Bereichen Verkehrswesen – ausgenommen Flugreisen – und Energienutzung etwa die Hälfte an CO<sub>2</sub>-Emissionen pro Kopf verursachten. Die Einwohner der autofreien Mustersiedlung hatten jedoch höhere Einkommen als jene in der Referenzsiedlung, und gaben somit mehr Geld in anderen Konsumkategorien aus, wodurch die CO<sub>2</sub>-Bilanz pro Kopf insgesamt nur leicht besser ausfiel. Welche Einsparungen schon bei einer „autoreduzierten Siedlung“ möglich sind, zeigt eine Studie (Mantau, 2010, S. 80) aus dem Jahr 2010 auf, bei der die Landtransportbezogenen CO<sub>2</sub>-Emissionen einer

autoreduzierten Siedlung in Köln (Stellwerk 60) mit jenen des umgebenden Bezirks (Nippes) und der Stadt verglichen wurden.

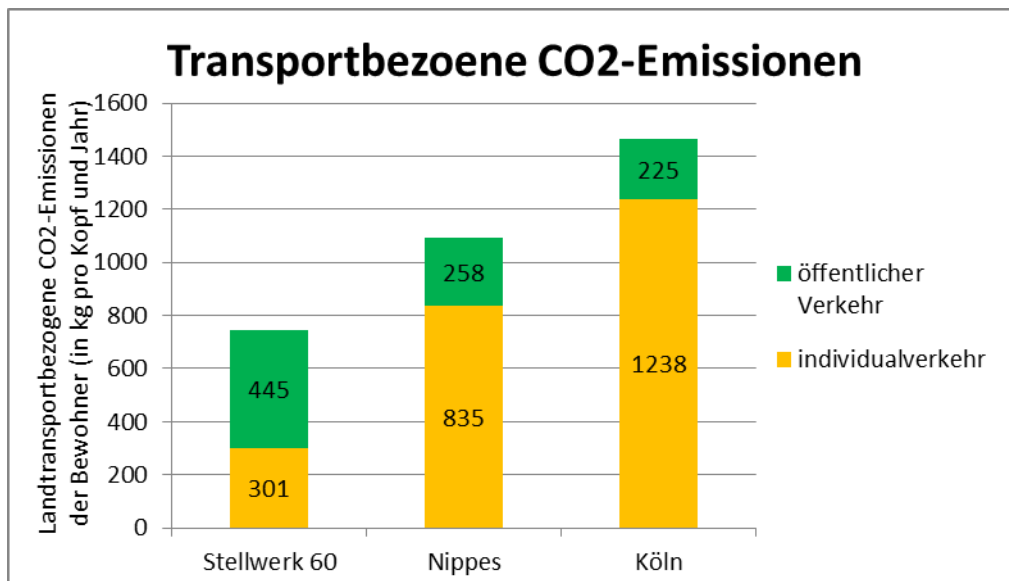


Abbildung 5: Transportbezogene CO<sub>2</sub>-Emissionen, Quelle: Mantau, 2010, S. 80

Unter Zugrundelegung dieser Werte lässt sich zeigen, dass sich durch eine autoreduzierte Siedlung mit 1000 Bewohnern (im Vergleich zur direkten Nachbarschaft) jährlich 347 Tonnen CO<sub>2</sub> einsparen lassen. Bei der Volkszählung 2001 betrug die durchschnittliche Haushaltsgröße in Innsbruck 2,4 Bewohner (Land Tirol, 2012, S. 6). 1000 Bewohner benötigen somit durchschnittlich 417 Wohnungen. Da autoreduzierte Wohngebiete für Familien mit Kindern besonders attraktiv sind, kann die Anzahl von 1000 Bewohnern bei beispielsweise vier Personen je Haushalt auch mit 250 Wohnungen erreicht werden.

#### Beispiel autofreie Siedlung

In Innsbruck wurde im Herbst 2009 auf dem Areal der ehemaligen Tiroler Lodenfabrik der zu diesem Zeitpunkt größte zertifizierte Passivhausbau Europas fertiggestellt. Dieser besteht aus drei Gebäudekomplexen, die aus zwei gegeneinander gestellten L-förmigen Baukörpern zusammengesetzt sind, welche durch ihre Verschränkung große Innenhöfe bilden. Insgesamt sind in den Bauten 354 Mietwohnungen sowie 128 Eigentumswohnungen untergebracht (Nextroom, 2009). Das Lodenareal wird hier als Referenzsiedlung herangezogen, da es sich um eine erst vor wenigen Jahren fertiggestellte Siedlung in Innsbruck mit großzügigen Freiräumen handelt, bei der sowohl Miet- als auch Eigentumswohnungen in unterschiedlichen Größen verwirklicht wurden. Das Areal der Siedlung (inklusive dem Sportplatz und der an die Bebauung angrenzenden Freiflächen) beträgt etwa 3,8 Hektar.



Abbildung 6: Lodenareal in Innsbruck, Quelle: [maps.google.com](https://maps.google.com), eigene Bearbeitung (September 2013).

Eine autofreie Siedlung gleichen Ausmaßes würde im Vergleich zur errichteten Siedlung jährlich 854,1 Tonnen CO<sub>2</sub> im Mobilitätsbereich einsparen.

Berechnung: Wenn man bei dieser Siedlung die Durchschnittsmotorisierung je Haushalt in Innsbruck von 0,76 Pkw<sup>7</sup> annimmt, gibt es in der Siedlung 366 Pkw. Die CO<sub>2</sub>-Emissionen eines durchschnittlichen 2007 zugelassenen mittleren Benzinautos betragen unter Einbeziehung der direkten Emissionen, der Kraftstoffvorkette, der Fahrzeugproduktion und der Entsorgung des Fahrzeugs 190,9 g CO<sub>2</sub>/Fzkm, (Öko-Institut, 2010, S. 14). Ein in Tirol angemeldeter Pkw legte 2008 durchschnittlich 13.593 Kilometer zurück (VCÖ, 2010). Dies ergibt je Pkw CO<sub>2</sub>-Emissionen in Höhe von 2,6 Tonnen, die bei einer autofreien Siedlung eingespart werden können. Es wird aber angenommen, dass die autofreien Bewohner nicht vollkommen autofrei leben, sondern nur 90 % der CO<sub>2</sub>-

<sup>7</sup> Dieser Wert ergibt sich aus einer nicht veröffentlichten Auswertung, die dem Autor von der Magistratsabteilung für Verkehrsplanung zur Verfügung gestellt wurde. Dabei werden jene zugelassenen PKW (Stand Jänner 2013), die natürlichen Personen am Wohnort zuzuordnen sind, den Haushalten im jeweiligen statistischen Bezirk gegenübergestellt. Die Anzahl der Haushalte wird seit der Volkszählung 2001 nicht mehr statistisch erhoben. Die Anzahl der Haushalte wurde deshalb anhand der durchschnittlichen Haushaltsgröße je statistischem Bezirk entsprechend der Volkszählung von 2001 und den Hauptwohnsitzeinwohnern (Stand Jänner 2013) näherungsweise ermittelt. Der Wert von 0,76 PKW je Haushalt für ganz Innsbruck ist mit der Einwohnerzahl der einzelnen statistischen Bezirke gewichtet.

Emissionen aus dem Autoverkehr einsparen, da sie beispielsweise auf Carsharing-Angebote zurückgreifen oder einzelne Bewohner aufgrund besonderer Umstände regelmäßig ein Auto nutzen. Weiters wird angenommen, dass die Personenkilometer, die von Bewohnern einer herkömmlichen Siedlung mit dem Auto zurückgelegt werden, jetzt mit Linienbussen zurückgelegt werden. Dies fließt folgendermaßen in die Berechnung ein: Der durchschnittliche Besetzungsgrad von Pkw in Österreich beträgt 1,17 (VCÖ, 2012), die durchschnittlichen Personenkilometer eines in Innsbruck angemeldeten Pkw betragen demnach 15.904 Pkm. Dieser Wert wird nun mit den CO<sub>2</sub>-Emissionen des Linienbusses multipliziert. Diese betragen unter Einbeziehung der direkten Emissionen, der Kraftstoffvorkette, der Fahrzeugproduktion und der Entsorgung des Fahrzeugs 86 g CO<sub>2</sub>/Pkm (VCÖ, 2011, S. 13). Wenn man die doch auftretenden CO<sub>2</sub>-Emissionen mit jenen bei einer durchschnittlichen Autonutzung vergleicht, ergibt sich die bei einer autofreien Siedlung mögliche CO<sub>2</sub>-Einsparung.

Formel:

$$[(\text{Anzahl der Wohnungen in Projekt} \times \text{Pkw je Haushalt in Innsbruck}) \times (\text{Pkw Kilometer Tirol} \times \text{Pkw CO}_2\text{-Ausstoß je Fzkm in g})] - [(\text{Anzahl der Wohnungen in Projekt} \times \text{Pkw je Haushalt in Innsbruck}) \times (\text{Pkw Kilometer Tirol} \times \text{Pkw CO}_2\text{-Ausstoß je Fzkm in g}) \times 0,1] - (\text{Besetzungsgrad} \times \text{Pkw Kilometer Tirol}) \times \text{Linienbus CO}_2\text{-Ausstoß je Pkm} = \text{CO}_2\text{-Einsparung}$$

$$\text{Angewandt auf das Lodenareal: } [(482 \times 0,76) \times (13593 \times 190,9)] - [(482 \times 0,76) \times (13593 \times 190,9) \times 0,1] - (1,17 \times 13593) \times 86 = 854140883 \text{ Gramm CO}_2$$

Bewusstseinsbildung im Verkehrsbereich

Wohnungssuchende können durch das Angebot von Wohnungen in einer autofreien Siedlung zum Überdenken ihres Mobilitätsverhaltens angeregt werden. Immerhin 24 % der Bewohner der autofreien Mustersiedlung in Wien hatten vor dem Einzug in die Siedlung einen Pkw (Moser et al., 2008, S. 20).

Durch eine möglicherweise stattfindende öffentliche Diskussion bei der Errichtung einer autofreien Siedlung werden auch Menschen, die kein persönliches Interesse am autofreien Projekt haben (und beispielsweise über die Medien von diesem erfahren) angeregt, sich über ihr Mobilitätsverhalten Gedanken zu machen. Diese Chance kann für bewusstseinsbildende Maßnahmen im Verkehrsbereich allgemein genutzt werden.

#### 1.2.1.2.4. Einsparung von Investitionskosten und Imagegewinn bei Bauträgern

Neben der bereits thematisierten Ausweitung der Angebotspalette an Wohnungen können Bauträger auch erhebliche Investitionskosten sparen und haben nicht mit leerstehenden Garagenplätzen zu



kämpfen. Darüber hinaus werfen Parkplätze in Wohnliegenschaften häufig eine zu tiefe oder negative Rendite ab (Hedinger, 2012, S. 23). In Innsbruck sind leerstehende Garagenplätze jedoch kein Problem. So wurde meint etwa die Neue Heimat Tirol, die in Innsbruck knapp 4000 Parkplätze verwaltet, dass Leerstand kein Thema sei (Gridling, G., Gespräch am 21.08.2013).

Bauträger können durch die Errichtung einer autofreien Siedlung auch ein ökologisch-innovatives Image gewinnen (Bäumer, 2010, S. 24). Im Rahmen der Initiative klima:aktiv des österreichischen Lebensministeriums werden immer wieder Unternehmen und Projekte mit innovativen Energieeffizienten Projekten ausgezeichnet und Praxisbeispiele in Publikationen vorgestellt. Im Programm „klima:aktiv mobil“ gibt es ein eigenes Beratungsprogramm für Bauträger, Immobilienentwickler und Investoren für das auch Förderungen vergeben werden. Projektpartner, die konkrete Klimaschutzprojekte in klima:aktiv Qualität umsetzen, profitieren von der professionellen Pressearbeit und die besten Partner werden bei Auszeichnungsveranstaltungen mit dem Minister vor den Vorhang geholt (Lebensministerium, 2011, S. 11; Lebensministerium, 2013).

### 1.2.2. Nachteile autofreier Siedlungen und mögliche Lösungsstrategien

Neben Vorteilen findet man in der Literatur auch Nachteile autofreier Siedlungen. Die Nachteile sollen im Folgenden beschrieben und mögliche Lösungsstrategien aufgezeigt werden.

<b>Nachteile bzw. Bedenken hinsichtlich autofreier Siedlungen bei Bewohnern, Nachbarschaft, Gemeinwesen und Bauträgern</b>				
	Bewohner	Nachbarn	Gemeinwesen	Bauträger
<b>Resultierend aus Leben ohne Auto generell</b>				
Transport von Großeinkäufen	x			
Abhängigkeit von der Wetterlage	x			
Eingeschränkter Mobilitätsradius	x			
geringere Flexibilität und Spontaneität in der Freizeitgestaltung	x			
Wege, die ohne Auto nicht zu erledigen sind	x			
<b>Resultierend aus autofreiem Umfeld</b>				
Abstellflächen für Autos von Besuchern	x	x	x	
Bewohner mit weiterem Autobesitz	x	x	x	
Klima der "Überwachung" der Autofreiheit	x			
Zufahrt zur Siedlung im Notfall	x		x	
schwierige rechtliche Durchsetzbarkeit der Autofreiheit	x		x	
Nachfragerisiko				x
geringerer Wiederverkaufswert der Wohnungen	x			x
größere Grünflächen --> mehr Pflege	x			x
Entfall von Parkraumgebühren			x	
Umplanungskosten des Straßenraums			x	
teurere Straßenraumausstattung und Gestaltung			x	

**Tabelle 5: Nachteile bzw. Bedenken hinsichtlich autofreier Siedlungen bei Bewohnern, Nachbarschaft, Gemeinwesen und Bauträgern; Quelle: Eigene Zusammenstellung mit Argumenten von Ganitta, 2011, S. 30 ff; Gruber, 2009, S. 43 f und Konrad, 2010, S. 36.**

### 1.2.2.1. Nachteile für Bewohner und Besucher

#### 1.2.2.1.1. Resultierend aus einem Leben ohne Auto

Unter Nachteilen für Bewohner werden einerseits solche genannt, die generell ein Leben ohne Auto (unabhängig vom Leben in einer autofreien Siedlung) mit sich bringt. Dazu zählen Transporte von Großeinkäufen, die Abhängigkeit von der Wetterlage, ein eingeschränkter Mobilitätsradius, geringere Flexibilität und Spontaneität in der Freizeitgestaltung und Wege, die ohne Auto nicht zu erledigen sind (Gruber, 2009, S. 43 f; Konrad, 2010, S. 36). Für viele dieser Nachteile gibt es auch in Innsbruck praktikable Lösungen – von Carsharing-Autos (carsharing.at, 2013b) über Taxidienste (Innsbrucker Funktaxi-Zentrale GmbH, 2013) bis hin zum Lieferservice einer regionalen Lebensmittelkette, die im Großraum Innsbruck bei einer Liefergebühr von 3 Euro Lebensmittel zustellt („TanteM“; MPreis, 2013a). Die Österreichischen Bundesbahnen bieten ein Gepäckservice für Koffer, Reisetaschen, Rucksäcke, Skischuhtaschen, Ski, Snowboards, Rollstühle, Kinderwagen und Buggys an. Dabei wird das Gepäck nicht nur innerhalb von Österreich, sondern auch nach Deutschland, in die Schweiz und nach Südtirol von Haus zu Haus transportiert. Innerhalb von Österreich werden darüber hinaus auch Fahrräder transportiert (ÖBB-Personenverkehr AG, 2013).



Abbildung 7: Angebote für autofreie Haushalte. Eigene Darstellung.

#### 1.2.2.1.2. Resultierend aus autofreiem Umfeld

Bei autofrei konzipierten Siedlungen werden auch mögliche Nachteile genannt, die in herkömmlichen Siedlungen keine Rolle spielen. Zum Beispiel stellt sich die Frage, wo Besucher die mit dem Auto



anreisen, dieses parken können (Gruber, 2009, S. 43). Diesem Problem wird oft dadurch begegnet, dass die in den Bauvorschriften vorgesehene Anzahl von Besucherabstellplätzen (häufig 1 je 10 Wohneinheiten) errichtet wird.

Ein weiteres Problemfeld stellen Bewohner dar, die zwar beim Einzug den Wunsch haben, dauerhaft auf den Besitz und die Nutzung eines eigenen Pkw zu verzichten, später jedoch aufgrund einer körperlichen Behinderung oder beruflicher Umstände ein Auto anschaffen ohne die autofreie Siedlung zu verlassen (Ganitta, 2011, S. 30).

Für Bewohner mit Behinderung können Abstellplätze von Beginn an errichtet werden.

Für Bewohner, die beim Einzug den Wunsch nach einem autofreien Leben hatten, jedoch aus beruflichen Gründen einen Pkw brauchen, können auch Stellplätze vorgehalten werden, wobei der Bauträger oder die Bewohnergemeinschaft in diesen Ausnahmefällen über eine zeitlich befristete Vergabe dieser Stellplätze an Bewohner entscheiden kann. Diese Vergaben sollten jedoch als Ausnahmen gesehen werden, da der Bewohner beim Einzug in eine autofreie Siedlung sich bewusst war, dass er in einen thematischen Wohnbau zieht, der für Menschen gedacht ist, die ohne Auto leben möchten. Von dieser Feststellung leitet sich ein weiterer möglicher Nachteil für Bewohner autofreier Siedlungen ab. Ausgehend von Bewohnern, die es mit der Autofreiheit sehr genau nehmen, könnte ein Klima entstehen, in dem sich Bewohner generell überwacht fühlen, ob sie sich wohl strikt genug an die Autofreiheit der Siedlung halten (Ornetzeder et al., 2008, S. 525 zitiert nach Ganitta, 2011, S. 32).

Ein weiterer genannter möglicher Nachteil stellt die eingeschränkte Zufahrt zur Siedlung im Falle eines Notfalls dar. Da jedoch Ver- und Entsorgungsdienste Zufahrt zur Siedlung haben, sind die Wege so gestaltet, dass auch Einsatzfahrzeuge in Notfall zufahren können (Gruber, 2009, S. 44). Diese Wege könnten in Ausnahmefällen wie Einzug- Auszug oder Transport von sperrigen Einrichtungsgegenständen auch von den Bewohnern benutzt werden.

#### 1.2.2.1.3. Wahrnehmung der Nachteile durch Bewohner

In Bezug auf die genannten Nachteile bleibt festzustellen, dass 49,3 % der Bewohner der autofreien Mustersiedlung in Wien bei einer Studie (Konrad, 2010, S. 81, 87) im Jahr 2010 angegeben haben, dass sich für sie keine Nachteile aus der Autofreiheit ergeben. Fast alle (95 %) gaben an, sich dort wohlfühlen und 93,3 % sind vom Konzept der autofreien Siedlung so überzeugt, dass sie es weiterempfehlen würden.

#### 1.2.2.2. Nachteile für Gemeinden und Bauträger

Gewichtigere Probleme und Nachteile autofreier Siedlungen betreffen Gemeinden und Bauträger.

An erster Stelle ist die Schwierigkeit zu nennen, autofreie Siedlungen rechtlich so zu gestalten, dass die Autofreiheit – abgesehen von vereinzelt genehmigten Ausnahmen aufgrund einer Behinderung oder beruflicher Notwendigkeiten – der Siedlung gewahrt bleibt und Bewohner und Besucher nicht öffentlichen Grund für das Abstellen ihrer Fahrzeuge beanspruchen (siehe auch 2.3.).

Der Bauträger trägt das Nachfragerisiko und muss im Fall, dass das Angebot nicht auf einen entsprechenden Markt trifft, mit leerstehenden Wohnungen kämpfen. Wie sich aber bei bestehenden autofreien Siedlungen zeigt, ist Leerstand kein Problem (Moser et al., 2008, S. 15; E-Mail vom 14. März 2013 von Sterchi, C. von NPG AG, Bauträger der Siedlung Burgunderstraße in Bern), vermutlich auch weil deren Entstehen in den meisten Fällen auf Initiativen aus der Bevölkerung zurück ging (Ganitta, 2011, S. 15).

Die beiden bisher genannten Nachteile stehen der häufigeren Realisierung autofreier Siedlungen in besonderer Weise im Wege, da Bauträger und Gemeinden den zusätzlichen Aufwand scheuen, den die Realisierung eines autofreien Projekts mit sich bringt. Es folgen noch weitere Nachteile, die sich in Literatur finden.

Ein weiterer möglicher Nachteil ist ein geringerer Wiederverkaufswert von Wohnungen ohne Parkplatz insbesondere im innerstädtischen Bereich (Ganitta, 2011, S. 30). Bei einem thematischen Wohnbau, wie autofreie Siedlungen es sind, werden anstelle von Parkplätzen andere Qualitäten realisiert, welche den nicht vorhandenen Parkplatz zumindest für die angesprochene Bevölkerung kompensieren, deshalb dürfte dieses Argument, das bei herkömmlichen Wohnungen ohne Parkplatz zutreffen mag, hier nicht gelten. Dafür spricht auch die gute Auslastung der Wohnungen in realisierten autofreien Siedlungen (Moser et al., 2008, S. 15; E-Mail vom 14. März 2013 von Sterchi, C. vom Bauträger der Siedlung Burgunderstraße in Bern).

Es wird auch der größere Grünflächenanteil als Nachteil genannt, da dieser einen höheren Pflegeaufwand bedeutet (Gruber, 2009, S. 45). Möglicherweise stellen Grünflächen für manche Bewohner aber auch ein gewünschtes Betätigungsfeld für ihre Freizeit dar, wie zum Beispiel in der autofreien Mustersiedlung in Wien, wo sich eine eigene Arbeitsgruppe aus Bewohnern um die Grünflächen kümmert (Moser et al., 2008, S. 57).

Die Tatsache, dass es aufgrund der Autolosigkeit zu einem Entfall von Parkraumgebühren kommt (Gruber, 2009, S. 45), ist ambivalent. Einerseits ist die Errichtung von Parkplätzen auf privatem Grund in Österreich seit 1939 deshalb verpflichtend, um öffentlichen Grund von abgestellten Fahrzeugen

freizuhalten (Reichsgaragenordnung 1939, Präambel), andererseits stellen Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung einen nicht unwesentlichen Posten im Budget vieler Gemeinden dar. In Innsbruck sind im Budget für 2013 beispielsweise 5,78 Mio. € an Einnahmen aus Abgaben aufgrund von Kurzparkzonen veranschlagt (Stadt Innsbruck, 2013a, S. 390), dazu kommen noch Einnahmen aufgrund von Falschparkern. Ausgaben für die Stadt Innsbruck fallen sowohl bei den gebührenfreien als auch bei den gebührenpflichtigen Kurzparkzonen an. Gebührenpflichtige Kurzparkzonen werden im Auftrag der Stadt von einem privaten Sicherheitsdienst überwacht. Gebührenfreie Kurzparkzonen werden sowohl von einem stadteigenen Sicherheitsdienst als auch von der Bundespolizei überwacht, die jedoch einen Großteil der eingehobenen Strafgebühren an die Gemeinde abzuführen hat (Joos, 2005, S. 119).

Umplanungskosten des Straßenraums und eine teurere, weil qualitätsvolle Ausstattung und Gestaltung des Straßenraums werden auch als Nachteile autofreier Siedlungen angeführt (Gruber, 2009, S. 45). Möglicherweise kommen diese Gründe zum Tragen, aber es ist sehr wahrscheinlich, dass sie von erhöhter Sicherheit im Straßenraum, geringerem Vandalismus und einer höheren Wohnzufriedenheit der Bevölkerung kompensiert werden.

### 1.3. Hinderungsgründe für die Verwirklichung von Projekten autofreien Wohnens

Wie der Autor auch in Gesprächen mit Verantwortlichen in der Stadtplanung feststellen konnte, besteht der Vorbehalt gegenüber autofreien Siedlungen vor allem darin, dass Autos von Bewohnern die sich nicht an die Autofreiheit halten, Parkplätze im öffentlichen Raum beanspruchen würden. Der Bauträger oder die Gemeinden haben keine oder nur geringe rechtliche Möglichkeiten, die Autofreiheit von Bewohnern dauerhaft zu sichern. Dieses Thema wird in Kapitel 2 näher behandelt.

Der zweite Hinderungsgrund betrifft den Bauträger, welcher in erster Linie daran interessiert ist, neu errichtete Wohnungen zu vermieten oder zu verkaufen und auch einem möglichst hohen Wiedervermietungs- oder Wiederverkaufswert seiner Wohnungen anstrebt. Gerade die Zweitvermietung oder der Verkauf einer Wohnung nach dem ersten Besitzer könnte problematisch sein, sofern sich keine Nachnutzer finden, welche die Grundideen des autofreien Wohnens mittragen möchten. Es ist aber anzunehmen, dass sich für autofreie Siedlungen, die eine große Wohnqualität bieten, auch in Zukunft Bewohner finden werden, die ohne Auto leben oder bereit sind dafür auf ein Auto zu verzichten. Ein Indikator, der in diese Richtung weist ist beispielweise das starke Interesse an Carsharing. So kann stellt in Innsbruck das Unternehmen Zipcar Austria ([carsharing.at](http://carsharing.at)) mit über 10.000 Kunden österreichweit ([carsharing.at](http://carsharing.at), 2013a) Carsharing-Autos zur Verfügung, darüber hinaus gibt es noch Plattformen, die privates Carsharing vermitteln wie [caruso.at](http://caruso.at) und [carsharing24/7](http://carsharing24/7). Auswirkungen auf den Autobesitz von Carsharing-Nutzern wurden 2011 in Deutschland in eine Studie

(Bundesverband CarSharing e.V., 2012) untersucht, an der 2851 Carsharing-Neukunden teilnahmen. Von den befragten Personen hatten unmittelbar vor dem Beitritt 43,4 % ein Auto im Haushalt, zum Zeitpunkt der Befragung waren es nur noch 19,0 %. Rund ein Drittel der Befragten gab an, sich ohne Carsharing wieder ein eigenes Auto anzuschaffen.

#### 1.4. Möglichkeit der Umsetzung von autofreien Siedlungen im Bestand und im Neubau

##### 1.4.1. Im Bestand

Als viele innenstadtnahe Bereiche der europäischen Städte gebaut wurden, spielte das Auto noch keine Rolle. Das Leben wurde hauptsächlich zu Fuß oder mit dem gerade entstehenden öffentlichen Verkehr (Straßenbahn) organisiert. Diese Strukturen wurden für einen nicht-motorisierten Lebensstil gebaut, die fußläufige Erreichbarkeit von Versorgungseinrichtungen ist meistens heute noch gegeben. Auch aktuell ist der Anteil autofreier Haushalte in innenstadtnahen Bereichen oft höher als in Randbezirken (Stadt Graz, 2009, S. 2; Stadt Wien, 2011, S. 2 f und Stadt Innsbruck, 2013d).

Von dieser Feststellung ausgehend könnte man annehmen, dass sich manche Bereiche in diesen Gebieten gut dazu eignen würden, sie in autofreie oder Stellplatzfreie Zonen umzugestalten. Ausgehend von dieser Überlegung beschrieben Oscar und Ulrike Reutter 1995 in ihrer Dissertation Strategien, wie bestehende Wohnquartiere zu autofreien Wohnquartieren werden könnten (Reutter et al., 1995).

Aufbauend auf diesen theoretischen Überlegungen wurde am Johannesplatz in Halle an der Saale versucht, ein bestehendes Wohnquartier schrittweise zu einem autofreien Quartier umzubauen. Die Ausgangsbedingungen schienen sehr gut: 40 % autofreie Haushalte, die meisten Wohngebäude gehörten einer Genossenschaft, welche die Häuser renovieren lies und die damit einverstanden war, die Wohnungen nach der Renovierung vorrangig an autofreie Haushalte zu vergeben. Tatsächlich konnten autofreie Interessenten bei der Wohnungsvergabe nicht bevorzugt werden, da es aufgrund der schwierigen Lage am Immobilienmarkt in Halle (18 % Wohnungsleerstand) insgesamt wenige Interessenten für die renovierten Wohnungen gab. Aufgrund von Widerständen durch die Bewohner wurde am Ende lediglich der Durchzugsverkehr durch die Siedlung mithilfe von Einbahnregelungen und Pollern ausgesperrt, eine 30 km/h Beschränkung eingeführt und eine Car-Sharing Station errichtet (Reutter, 2002 S. 7, 54, 65, 87).

In Berlin wurde 2007 für die Umgestaltung der Oderbergerstraße eine Umfrage durchgeführt, bei der auch der Wunsch nach der Autofreiheit der Straße abgefragt wurde. Lediglich 15,3 % der Befragten Bevölkerung wünschten sich eine autofreie Straße, aber immerhin 29,5 % der Befragten wünschten sich mehr Bäume, Sträucher und Hochbeete auf Flächen wo 2007 noch Autos abgestellt waren

(Bürgerinitiative Oderberger Straße, 2007). Dieses Ergebnis ist laut einem Mitinitiator der Umfrage ernüchternd, da die Oderbergerstraße am Prenzlauer Berg in einem Wohngebiet liegt, das als besonders umweltbewusst und offen für neue Ideen gilt (Heller, 2008).

Auch bei einer 2011 am Gethsemaneplatz in Berlin Prenzlauer Berg durchgeführten Umfrage gaben 13 % der Befragten an, alle bestehenden Parkplätze und 50 % einen Teil der bestehenden Parkplätze zugunsten eines öffentlichen Platzraumes aufgeben zu wollen (Bürgerinitiative Gethsemaneplatz, 2011).

Diese Beispiele zeigen auch die Grenzen der Umwandlung bestehender Quartiere zu autofreien Quartieren auf, da in allen drei vorgestellten Quartieren auch Bewohner leben, die weiterhin einen Autoabstellplatz für sich oder Besuche im öffentlichen Straßenraum in Wohnungsnähe nutzen möchten.

Dem Autor ist kein nachfolgendes Projekt – abgesehen von vielen innerstädtischen Fußgängerzonen in Geschäftsstraßen – bekannt, bei dem versucht wurde im Bestand autofreies Wohnen umzusetzen. Bei Fußgängerzonen in Geschäftsstraßen steht in der Regel nicht die Verkehrsberuhigung für die Wohnbevölkerung im Vordergrund, sondern ein verbessertes Einkaufserlebnis in einem Raum mit hohen Frequenzen und hohem ökonomischem Potenzial (Dangschat, 2011, S. 4).

Es gibt jedoch auch kleine autofreie Projekte, die in bestehenden Häuserblocks oder bestehenden Siedlungen realisiert wurden. Diese Projekte sind jedoch zu klein um von einer autofreien „Siedlung“ sprechen zu können, da sie, wie das Wohnprojekt „anders wohnen e.G.“ in der Grünenstraße in Bremen mit 23 autofreien Wohnungen (Dittrich et al., 1997, S. 27), in herkömmlichen vom Autoverkehr geprägten Gebieten liegen.

Zu dieser Art von Projekten zählt auch die erste autofreie Siedlung in Österreich in der Dauphinestraße 57 in Linz bei der 1996 29 Mietwohnungen in einem ehemaligen Gemeindeamt und einem Zubau errichtet wurden und bei der sich die Mieter verpflichten kein Auto zu besitzen (Stadt Linz, 1996). Mehr zu diesem Projekt findet sich in 2.3.2.6.

#### 1.4.2. Im Neubau

Wie soeben beschrieben, verfügen innenstadtnahe Bereiche oft über gute Voraussetzungen für autofreies Leben. Dennoch wurden die bisher erfolgreich realisierten autofreien Siedlungen im Neubau errichtet und das hat gute Gründe. Der wohl wichtigste Grund ist, dass sich alle Bewohner, die in eine neu errichtete Siedlung ziehen – ob nun autofrei oder nicht – sich dafür entscheiden. Im Fall einer autofreien Siedlung bedeutet dies, dass es keine bestehenden Bewohner gibt, die erst von diesem Konzept überzeugt werden müssten. Weiters bestehen in Neubaugebieten mehr

Möglichkeiten, das Gebiet entsprechend der Bedürfnisse autofreier Haushalte zu gestalten (Heil, 2008, S. 43). Die wohl größte Schwierigkeit bei der Realisierung autofreier Siedlungen im Neubau stellt das Finden einer geeigneten Fläche dar, da eine – für den autofreien Lebensstil vorteilhafte – gute Erschließung mit öffentlichem Verkehr und mit Radwegen in der Regel in bereits verbauten Gebieten besonders gut ist. Eine Möglichkeit stellen Konversionsflächen dar; die autoreduzierte Siedlung GWL Terrein in Amsterdam ist beispielsweise innenstadtnah auf dem Gebiet eines ehemaligen Wasserwerks errichtet worden (Christ et al., 2001, S. 30).

#### GWL Terrein in Amsterdam

Die etwa 6 ha große Siedlung wurde von 1996 bis 1998 errichtet und beinhaltet 599 Wohnungen. Es wurden 135 Stellplätze errichtet, der Stellplatzschlüssel beträgt 0,22. Die Stellplätze sind am Rand der Siedlung angeordnet und wurden unter den Bewohnern ausgelost. Weiters befindet sich in unmittelbarer Nachbarschaft eine Tiefgarage mit 480 Stellplätzen, die von den Bewohnern auch verwendet wird. Das Parken in angrenzenden Wohnblöcken ist für Bewohner der Siedlung GWL Terrein nicht möglich. Es gibt keine rechtlichen Festlegungen bezüglich eines Autoverzichts, die Bewohner mussten jedoch eine Erklärung unterzeichnen, wonach sie über den umweltfreundlichen und autofreien Charakter der Siedlung und darüber informiert wurden, dass ihnen möglicherweise kein Parkplatz zur Verfügung steht. 2011 gab es etwa 250 Haushalte mit Autobesitz in der Siedlung. Die Wege im Inneren der Siedlung sind Fußgängern und Radfahrern vorbehalten (Ganitta, 2011, S. 36 ff). Im Quartier selbst gibt es einen Supermarkt, mehrere kleine Läden und Dienstleistungen (Christ et al., 2001, S. 29).



Abbildung 8: Amsterdam GWL Terrein, Überblick, Quelle: GWL Terrein, 2013.

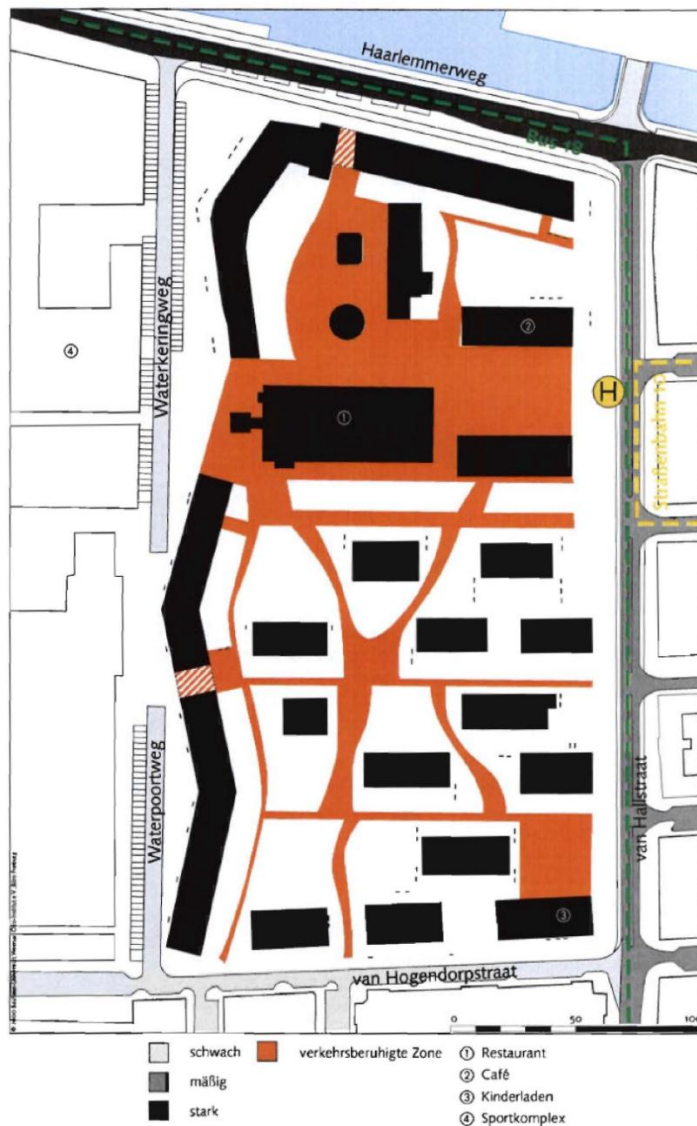


Abbildung 9: Amsterdam GWL Terrain: Erschließung, Quelle: Christ et al., 2001, S. 26

#### 1.4.3. Voraussetzungen für autofreie Siedlungen

Ob sich ein Ort für eine autofreie Siedlung eignet, hängt von vielen Rahmenbedingungen ab. Ein Planer unterteilte die Voraussetzungen bei einem Vortrag 2004 folgendermaßen (Heller, 2003, S. 110 ff): „Nahezu unverzichtbare Voraussetzungen“, „wichtige Voraussetzungen“, „sonstige begünstigende Voraussetzungen“ und „fallspezifisch zu betrachtende Voraussetzungen“:

- Nahezu unverzichtbare Voraussetzungen
  - Initiierung durch eine Person oder Gruppe, die die Idee intensiv verfolgt und ein Netzwerk von engagierten Akteuren aus allen Bereichen aufbaut
  - Nachfrage, Marktfähigkeit: Ein hoher Anteil autofreier Haushalte weist auf großes Nachfragepotenzial hin. Realisierte Projekte haben kein Problem mit der Vermarktung.

- Lage möglichst innenstadtnah, um Stadt der kurzen Wege zu ermöglichen.
- Optimale Anbindung an ÖV sowie fußgänger- und radfahrerfreundliches Umfeld
- Realisierung in Neubau ermöglicht leichtere Vermarktung an autofreie Zielgruppe und es gibt keinen Konflikt mit vorhandenen Bewohnern mit Pkw.
- Investoren für größere Projekte, kleinere Projekte können mit baulicher Selbsthilfe realisiert werden.
- Wichtige Voraussetzungen
  - Politische Beschlüsse durch möglichst allen Parteien, welche eine umweltgerechte Stadtentwicklungs- und Verkehrspolitik fördern und die Erwünschtheit autofreier Siedlungen signalisieren.
  - Kooperative Stadtverwaltung, die autofreien Projekten entgegenkommend gegenübersteht.
  - Möglichst großes Grundstück, um autofreie Wohnumfeldqualitäten erlebbarer zu machen, bei kleineren Grundstücken verbleiben aber immerhin noch kostenmäßige und infrastrukturelle Vorteile.
- Sonstige begünstigende Voraussetzungen
  - Zielgruppenadäquates Image des umgebenden Quartiers
  - Günstige Zeitfenster wie Vorhandensein gewisser Personen in Politik oder Verwaltung, knappes Wohnungsangebot erleichtert Investorensuche
  - Förderbarkeit der Projekte (partizipative Planung, ökologische Bauweise, ...)
- Fallspezifisch zu betrachtende Voraussetzungen
  - Komplementarität der Infrastruktur in der Umgebung und der autofreien Siedlung. In einer mit städtischer Infrastruktur (Einzelhandel, Dienstleistungen, Kultur, Erholung, ...) gut ausgestatteten Umgebung kann diese von den Bewohnern der autofreien Siedlung mitgenutzt werden. Defizite in der Umgebung können auf dem Siedlungsgebiet ausgeglichen werden und so für die Umgebung eine bessere Versorgung bedeuten.



## 2. Historische Entwicklung der Stellplatzverpflichtung und rechtliche Regelungsmöglichkeiten für autofreie und autoreduzierte Siedlungen

### 2.1. Die Entwicklung der Stellplatzverpflichtung

#### 2.1.1. 1939

Der Gesetzgeber sieht in Österreich seit 1939 vor, dass Autoabstellplätze auf privatem Grund geschaffen werden müssen, um den öffentlichen Straßenraum möglichst von abgestellten Fahrzeugen freizuhalten.

Die Geschichte der Stellplatzverpflichtungen geht auf die Reichsgaragenordnung vom 17. Februar 1939 zurück, die am 1. Dezember 1939 in Österreich in Kraft trat (Österreichische Nationalbibliothek, 1939).

Die Intention des Gesetzes ist in der Präambel enthalten und lautet folgendermaßen: „Die Förderung der Motorisierung ist das vom Führer und Reichskanzler gewiesene Ziel. Die Zunahme der Kraftfahrzeuge im Straßenverkehr erfordert, dass die öffentlichen Verkehrsflächen für den fließenden Verkehr frei gemacht und möglichst wenig durch ruhende Kraftfahrzeuge belastet werden. Zu diesem Zweck müssen die Kraftfahrzeuge dort, wo sie regelmäßig längere Zeit stehen, außerhalb der öffentlichen Verkehrsflächen ordnungsgemäß eingestellt werden“ (Österreichische Nationalbibliothek, 1939).

§ 2 Abs. 1 der Reichsgaragenordnung sah vor, dass bei Errichtung, Um- und Erweiterungsbauten von Wohnstätten, Betriebs- und Arbeitsstätten oder ähnlichen baulichen Anlagen, die dadurch eine erhebliche Wertsteigerung erhielten, für die vorhandenen und zu erwartenden Kraftfahrzeuge von Bewohnern, des Betriebes Einstellplätze in geeigneter Größe, Lage und Beschaffenheit samt den notwendigen Zubehöranlagen auf dem Baugrundstück oder in der Nähe zu schaffen seien.

Die Verkehrsplanung von damals war daraufhin ausgerichtet, das steigende Verkehrsaufkommen im motorisierten Individualverkehr zu befriedigen. Dessen negative Auswirkungen waren noch wenig bekannt.

#### 2.1.2. Nach den 2. Weltkrieg

Die Vorschriften der Reichsgaragenordnung wurden nach Ende des zweiten Weltkriegs in Deutschland und Österreich in die neue Gesetzgebung übernommen. In Österreich bestimmte das Rechts-Überleitungsgesetz, StGBI. Nr. 6/1945 die Weitergeltung der Reichsgaragenordnung.

In Tirol galt die Garagenordnung aus dem Jahr 1939 bis zum Inkrafttreten der ersten Tiroler Bauordnung am 1. Jänner 1975 (TBO 1975), in welche die Bestimmungen aus dem Jahr 1939 sinngemäß in § 9 aufgenommen wurden. Auch in der TBO 1975 wird, wie in allen folgenden Novellierungen derselben, weder eine mindestens zu errichtende Anzahl von Stellplätzen, wie es in manchen Bundesländern der Fall ist, noch eine maximal zu errichtende Anzahl vorgegeben. Es wird lediglich festgelegt, dass für den zu erwartenden Bedarf genügend Abstellplätze vorhanden sein müssen. Die Festlegung derselben obliegt den Gemeinden. Manche Gemeinden haben dazu Stellplatzverordnungen erlassen oder sie legen die Anzahl von zu errichtenden Stellplätzen im Rahmen der Baubewilligung fest. Im Anhang 1 findet sich ein beispielhafter Überblick über die Vorgaben für Wohnbauten aus Stellplatzverordnungen einiger Tiroler Gemeinden.

In Innsbruck erfolgt die Festlegung der für bestimmte Arten von baulichen Anlagen erforderlichen Stellplatzanzahl auf Basis einer Richtlinie (Stadt Innsbruck, 1997, online). Dies hat den Vorteil gegenüber einer Verordnung, dass trotz Einhaltung einer generellen Linie auf Sonderfälle und ortsspezifische Situationen flexibel eingegangen werden kann.

### 2.1.3. Neuer Ansatz: Limitierung der Anzahl von Abstellplätzen

Während Parkraum lange als Notwendigkeit beim Bau von Gebäuden angesehen wurde und deren Bereitstellung nach wie vor gesetzlich gefordert wird, gewinnt eine andere Sichtweise der Parkplatzbereitstellung an Aufmerksamkeit. Im Gesamtverkehrskonzept der Stadt Feldkirch aus dem Jahr 2009 findet sich zum Beispiel folgende Feststellung:

„Aus heutiger Sicht müssen die Vorgaben der Stellplatzverordnung hinterfragt werden. Basierend auf der Erkenntnis, dass die Parkplatzverfügbarkeit eine der wichtigsten Bestimmungsgrößen für die Verkehrsmittelwahl ist, setzt sich mehr und mehr die Haltung durch, dass die Parkplatzverfügbarkeit nicht unbeschränkt in die Höhe getrieben werden darf, sondern dass im Gegenteil nach Beschränkungsmöglichkeiten gesucht werden muss. Aus dieser Optik ergibt sich auch die Erkenntnis, dass die Verpflichtung zur Erstellung von Stellplätzen von der Qualität der Erschließung mit andern Verkehrsmitteln abhängig gemacht und nach oben limitiert werden sollte“ (Stadt Feldkirch, 2009, S. 16).

Der Ansatz der Limitierung von Stellplätzen, zumindest im urbanen Bereich, ist als „Stand der Technik“ auch im Arbeitspapier „Grundlagen und Motive bezüglich der Organisation und der Anzahl der Stellplätze für Fahrzeuge im Individualverkehr“ der Österreichischen Forschungsgesellschaft Straße - Schiene - Verkehr aus dem Jahr 2001 beschrieben, das die Basis für die Anwendung der in Österreich gültigen Richtlinie zur Organisation und Anzahl der Stellplätze bildet.

## 2.2. Derzeitige Bestimmungen zur Errichtung von Stellplätzen in Österreich

Im Folgenden sollen die Vorschriften zur Errichtung von Stellplätzen in Österreich (Stichtag 7. Juni 2013) dargestellt und ausgewählte, nach Meinung des Autors zukunftsweisende Regelungen zu diesem Thema vorgestellt werden.

In Österreich werden die Pkw-Abstellplätze in den Baugesetzen bzw. Bauverordnungen geregelt.

In allen Bundesländern gibt es grundsätzlich die Pflicht zur Stellplatzerstellung. Während manche Bundesländer genau vorgeben, wie viele Autoabstellplätze errichtet werden müssen, ist in anderen Bundesländern von „ausreichenden“ oder „erforderlichen“ Stellplätzen die Rede, es können somit Gemeinde- oder Projektspezifische Werte festgelegt werden. Die meisten Bundesländer halten an der Pflicht zur Stellplatzerstellung fest, jedoch öffnen die Vorschriften in Wien und Vorarlberg explizit die Türen für autoreduziertes bzw. autofreies Wohnen.

In Wien wurde 1996 anlassbezogen für die autofreie Mustersiedlung die Wiener Garagenordnung dahingehend geändert, dass im Bebauungsplan eine Reduzierung von Autoabstellplätzen auf bis zu 10 % der an sich vorgesehenen Stellplätze ermöglicht wurde. Diese Bestimmung kam seither in verschiedenen Bauprojekten, wie der autofreien Mustersiedlung in Wien Floridsdorf, bei der Bike City, beim Kabelwerk oder bei Bike & Swim zur Anwendung (Moser et al., 2008, S. 2; Stadt Wien, 2002; Lebensministerium, 2011, S. 25).

In Vorarlberg wurde 2011 das Baugesetz novelliert und die Möglichkeit geschaffen, für einzelne Landesteile eine Höchstzahl an Stellplätzen für alle oder bestimmte Arten von Bauwerken festzulegen. Damit folgt man der Einsicht, dass die verpflichtende Errichtung von Garagen und Stellplätzen zum Teil verkehrspolitisch kontraproduktive Wirkungen zeigt und einen Anreiz zur Benutzung des motorisierten Individualverkehrs bildet. Mit Inkrafttreten der neuen Stellplatzverordnung im Juni 2013 wurde für ein Gebiet im Umkreis des Bahnhofs in Dornbirn eine Höchstzahl von Stellplätzen bei Bauvorhaben verordnet. Diese Maßnahme soll auf Praktikabilität geprüft und gegebenenfalls ausgedehnt werden (E-Mail vom 18. Dezember 2012 von Missgang, S. vom Amt der Vorarlberger Landesregierung; ORF Vorarlberg, 2013; Land Vorarlberg, 2013).

In Tirol bestand ab Inkrafttreten der Tiroler Bauordnung 1998, LGBl. Nr. 15/1998, am 01.03.1998 bis zum Inkrafttreten der Novelle LGBl. Nr. 35/2005 am 01.07.2005 die gesetzliche Verordnungsermächtigung der Gemeinden, für bestimmte Gebiete die höchstzulässige Anzahl an Abstellmöglichkeiten festzulegen, wenn dies zur Durchsetzung von Maßnahmen der örtlichen Verkehrsplanung erforderlich ist. Mit der Begründung, dass diese Möglichkeit in der Praxis keine Bedeutung erlangte, wurde sie 2005 wieder aufgehoben (Tratter, 2012).

Die Tabelle 6 zeigt auf, in welchen Bundesländern zum Stichtag 7. Juni 2013 die landesweiten Vorschriften autofreie Siedlungen ermöglichten:

<b>Bundesländerüberblick: rechtliche Zulässigkeit von autofreien, autoreduzierten und stellplatzfreien Wohnbauten</b>			
<b>Bundesland</b>	<b>Autofrei (0,0 - 0,2 Stellplätze je WE)</b>	<b>Autoreduziert (0,3 - 0,7 Stellplätze je WE)</b>	<b>Stellplatzfrei, mögliche Entfernung zu den Stellplätzen</b>
<b>Burgenland</b>	NEIN	NEIN	keine Angaben
<b>Kärnten</b>	keine Angaben	keine Angaben	keine Angaben
<b>Niederösterreich</b>	NEIN	NEIN	Entfernung bis 300m
<b>Oberösterreich</b>	NEIN	NEIN	Entfernung bis 300m
<b>Salzburg</b>	NEIN	NEIN	Entfernung bis 300m
<b>Steiermark</b>	JA	JA	Entfernung bis 500m
<b>Tirol</b>	JA	JA	Entfernung bis 300m, kann überschritten werden
<b>Vorarlberg</b>	JA	JA	Entfernung bis 200m
<b>Wien</b>	JA	JA	Entfernung bis 500m

Stichtag: 07.06.2013

**Tabelle 6: Bundesländerüberblick: rechtliche Zulässigkeit von autofreien, autoreduzierten und stellplatzfreien Wohnbauten**

In allen Bundesländern ist für fast alle Gebiete eine Mindestanzahl an zu errichtenden Stellplätzen vorgesehen. Regelungen für stellplatzfreie Siedlungen, also solche bei denen die Stellplätze in einer Sammelgarage am Siedlungsrand oder in weiterer Entfernung angeordnet sind, sind auch in fast allen Bundesländern enthalten. Burgenland und Kärnten führen dies in den Landesgesetzen nicht aus, es ist jedoch nicht ausdrücklich verboten, die Stellplätze auf einem anderen als dem eigenen Grundstück zu errichten. Autoreduzierte Siedlungen sind aufgrund der derzeitigen gesetzlichen Regelungen nicht in allen Bundesländern möglich, insbesondere in jenen nicht, in denen vom Landesgesetzgeber eine Mindestanzahl von zu errichtenden Stellplätzen vorgeschrieben ist. In der Steiermark, in Tirol, Vorarlberg und Wien gibt es Möglichkeiten, autoreduzierte Siedlungen zu errichten. In Kärnten müssen die „notwendigen“ Stellplätze errichtet werden, die Konkretisierung obliegt den Gemeinden. Autofreie Siedlungen werden in Vorarlberg und Wien von der Landesgesetzgebung in bestimmten Gebieten explizit ermöglicht. In der Steiermark können Gemeinden im Bebauungsplan vom Landesgesetz abweichende Stellplatzschlüssel verordnen, somit sind autofreie Siedlungen – sofern eine Mehrheit im Gemeinderat zustimmt – möglich. In Tirol sind gemäß der Tiroler Bauordnung 2001 § 8 Abstellplätze in ausreichender Anzahl zu schaffen, die Konkretisierung obliegt den Gemeinden, welche die Zahl an zu errichtenden Stellplätzen im Baubescheid festlegen. Das Gesetz bezieht sich dabei nicht wie beispielsweise in Vorarlberg auf das Ziel „unnötigen Verkehr zu vermeiden“, sondern schreibt vor, Abstellplätze in ausreichender Anzahl zu schaffen. Somit kann dem Gesetz ein Verkehrsvermeidungsanspruch abgesprochen werden. In wie weit dennoch die Möglichkeit für autofreie oder autoreduzierte Siedlungen in Tirol besteht, muss von Juristen geklärt werden. Der Autor könnte sich vorstellen, dass autofreie Siedlungen, die den Bedarf an Besucherparkplätzen plus einige Stellplätze für Ausnahmesituationen von Bewohnern bereitstellen, möglich wären. Siedlungen ohne Autoabstellplätze sind in Tirol nicht möglich, wie der

Antrag der Tiroler Grünen vom 5. Dezember 2011 und dessen Behandlung im Landtag beweist (Tiroler Landtag, 2012).

Eine detailliertere Übersicht über die rechtlichen Bestimmungen zur Stellplatzverpflichtung findet sich in Anhang 1.

### 2.3. Rechtliche Ausgestaltung autofreier Projekte

Im Rahmen der Diskussion autofreier bzw. autoreduzierter Wohnanlagen stellt sich bald – häufig von Seiten der öffentlichen Verwaltung und von Seiten der Nachbarn – die Frage nach der rechtlichen Durchsetzbarkeit der Autofreiheit der Bewohner.

#### 2.3.1. Drei grundsätzliche Organisationsmodelle

Epp hat Ende der 1990er Jahre verschiedene Rechtsformen von bereits realisierten und in Entwicklung befindlichen Projekten autofreier Siedlungen analysiert und drei Organisationsmodelle herausgearbeitet. Er unterteilt die Projekte anhand der Herangehensweisen zu den kollidierenden Interessenslagen der Bewohner einerseits in einer autofreien Umgebung leben zu wollen und andererseits doch die Option zur nachträglichen Autoanschaffung zu haben, in die Modelle „Betreibermodell“, „selbstverwaltetes Modell“ und „kommunales Modell“ (Epp, 1999, S. 42f).

Sowohl beim Betreibermodell als auch beim selbstverwaltetem Modell ist eine nachträgliche Autoanschaffung der Bewohner – abgesehen von einzelnen Stellplätzen für definierte Ausnahmen – nicht vorgesehen. Es werden auch keine Flächen für einen nachträglichen Stellplatzbau bereitgehalten. Die beiden Modelle unterscheiden sich darin, dass beim Betreibermodell ein Projektbetreiber die autofreie Siedlung plant, baut und verwaltet, das selbstverwaltete Modell zeichnet sich dadurch aus, dass eine Gruppe von Bürgern für sich selbst ein autofreies Projekt verwirklichen möchte und sich auch im Betrieb engagiert einbringt und das Projekt selbst verwaltet (Epp, 1999, S. 42f).

Die Möglichkeit zum nachträglichen Stellplatzbau ist beim kommunalen Modell gegeben. In Vauban (siehe auch 2.3.2.1.4) in Freiburg werden autofreie Haushalte nicht an den Kosten der Autoabstellplätze beteiligt, sobald jedoch ein Auto angeschafft wird, muss ein Stellplatz erworben werden (Epp, 1999, S. 43).

#### 2.3.2. Umsetzung in realisierten Projekten

Im Folgenden sollen anhand verschiedener Beispiele Regelungsmöglichkeiten zur Autofreiheit der Bewohner aufgezeigt werden. Manche Projekte haben klar definierte Regeln, die umgesetzt werden,

andere verzichten auf solche Regeln. Im Folgenden werden Projekte mit Regeln als „Projekte mit Stellplatzpolitik“ und solche ohne Regeln als „Projekte ohne Stellplatzpolitik“ bezeichnet.

### 2.3.2.1. Projekte mit Stellplatzpolitik

#### 2.3.2.1.1. Kalkbreite, Zürich

Ein Beispiel für einen absoluten Autoverzicht der Bewohner und gewerblichen Mieter stellt das gerade in Bau befindliche Projekt Kalkbreite in Zürich dar. Dabei handelt es sich um ein von einer Genossenschaft errichtetes Projekt, welches sich den Zielen der Nachhaltigkeit verpflichtet fühlt. Realisiert werden Wohnraum für 250 Personen sowie Gewerbe- und Kulturräume mit 150 Arbeitsplätzen (Genossenschaft Kalkbreite, 2013).

Mit Rücksicht auf begrenzte Straßenkapazitäten und überhöhte Luft- und Lärmbelastungen verfolgt die Stadt Zürich eine restriktive Parkraumpolitik. Für öffentlich zugängliche Parkplätze in der Innenstadt gilt seit 1996 der sogenannte Historische Kompromiss, der besagt, dass die Anzahl von Parkplätzen stabil zu halten ist. Neue Parkplätze in Parkhäusern sind mit Straßenparkplätzen zu kompensieren, so entlastete Straßenräume werden umgestaltet und aufgewertet (Stadt Zürich, 2013).

Bezüglich der Errichtung privater Stellplätze gibt es in Zürich ein sehr differenziertes System, das hier anhand der zu erstellenden Stellplätze bei Wohnnutzungen vorgestellt werden soll. Grundsätzlich ist entsprechend der Parkplatzverordnung 2010 bei Wohnnutzungen für 120 m<sup>2</sup> jeweils ein Stellplatz zu errichten. Es sind aber weiträumige - sogenannte Reduktionsgebiete - verordnet worden, in denen weniger Stellplätze errichtet werden müssen. Diese Gebiete sind in Abbildung 10 zu erkennen. Der Minimalwert an Stellplätzen, welcher der Abbildung zu entnehmen ist, muss errichtet werden, stellt also den Pflichtbedarf dar. Der Maximalwert darf nicht überschritten werden. Für autoreduzierte Nutzungen gibt es in der Parkplatzverordnung eine Sonderregelung: „Autoarme Nutzungen können von der Nachweispflicht ganz oder teilweise befreit werden, sofern ein reduzierter Bedarf über ein Mobilitätskonzept nachgewiesen und durch ein Controlling dauerhaft sichergestellt wird. Die Grundeigentümerschaft ist verpflichtet, bei wiederholten Abweichungen von den Vorgaben des Mobilitätskonzepts, die [...] minimal erforderlichen Abstellplätze real nachzuweisen oder durch eine entsprechende Ersatzabgabe [...] abzugelten. Diese Verpflichtung ist vor Baubeginn als öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung im Grundbuch anmerken zu lassen.“ (Stadt Zürich, 2010a)

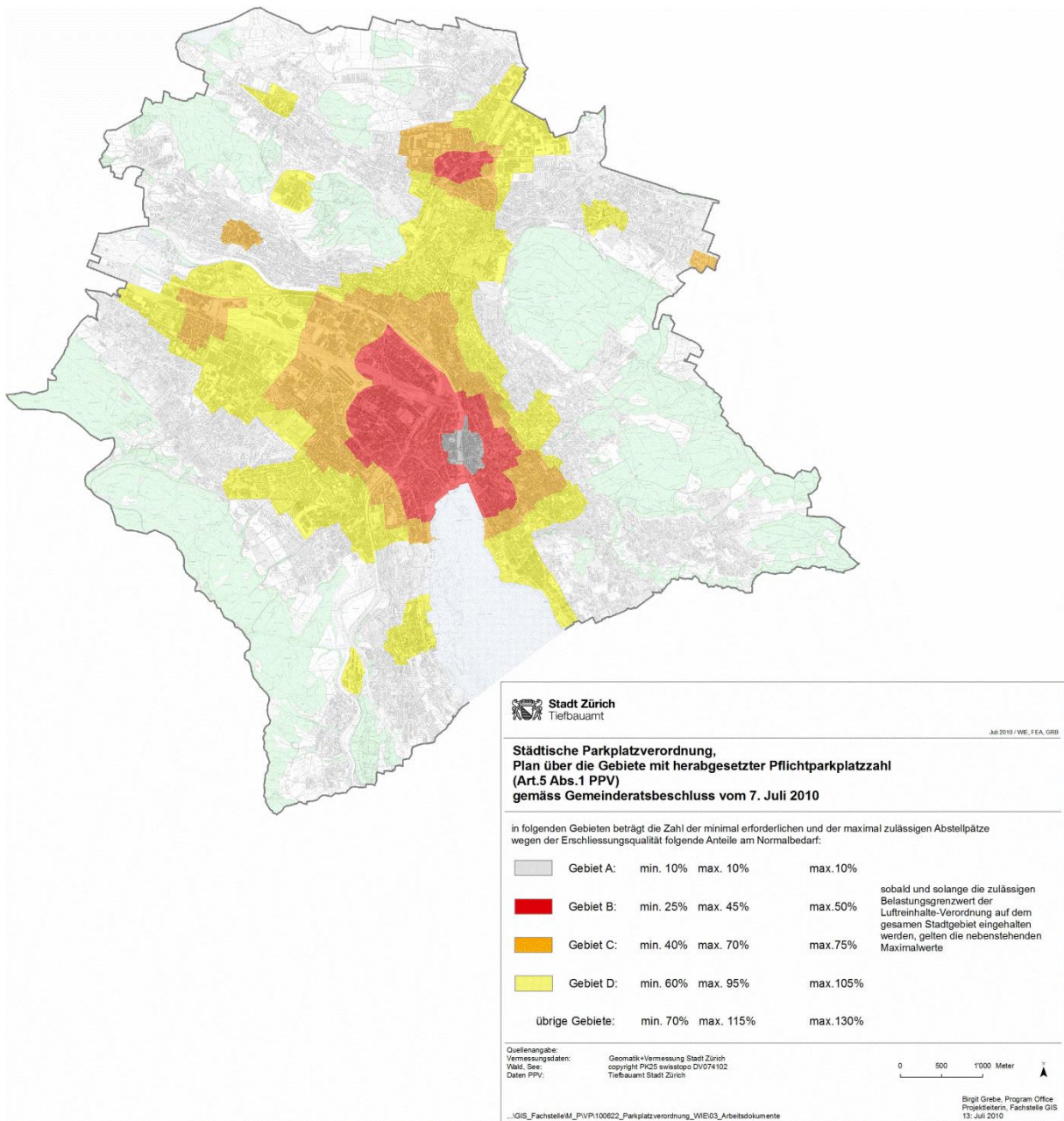


Abbildung 10: Plan über Gebiete mit herabgesetzter Pflichtparkplatzzahl; Quelle: Stadt Zürich, 2010b



Abbildung 11: Zürich Kalkbreite, Modellfoto; Quelle: Genossenschaft Kalkbreite 2011c, S. 7

Auf dem Grundstück des Projektes Kalkbreite liegt eine Abstellfläche für Straßenbahnen, welche überbaut wird. Abstellplätze lassen sich nur sehr schwierig realisieren, deshalb wird durch ein gutes Mobilitätskonzept versucht, weitgehend darauf zu verzichten.

Die Genossenschaft Kalkbreite hat ein Mobilitätskonzept ausgearbeitet, mit dem sie nachweist, einen geringeren als den Minimalbedarf an Abstellplätzen zu haben. Anstelle der im Minimum 43 erforderlichen werden 12 Abstellplätze realisiert. Zwei davon sind auf dem Areal des Projektes angeordnet und als Behindertenparkplätze ausgewiesen. Zehn Abstellplätze für Besucher und Kunden sowie für Härtefälle bei Bewohnern und beim Gewerbe werden in einer bestehenden Garage in 200 Meter Entfernung angemietet. Um diesen geringen Parkplatzbedarf auch dauerhaft sicherzustellen, müssen die Mieter zusammen mit dem Mietvertrag eine Erklärung unterzeichnen, mit der sie sich verpflichten, während der Mietdauer kein Auto zu besitzen oder dauerhaft zu nutzen. Außerdem müssen die Mieter dafür sorgen, dass sich alle im Haushalt wohnenden Personen ebenfalls an diesen Autoverzicht halten. Gleiches gilt für gewerbliche Mieter und deren Angestellten. Wenn Bewohner oder gewerbliche Mieter die Notwendigkeit eines privaten Autobesitzes plausibel nachweisen können, können sie bei der Genossenschaft ein Gesuch für einen Parkplatz stellen, dem die Genossenschaft nachkommen kann. Die Genossenschaft muss ein Controlling durchführen und dabei die Autofreiheit der Mieter als auch die Entwicklung der Parkplatzsituation periodisch dokumentieren. Sollte sich anhand dessen zeigen, dass die Nachfrage nach Abstellplätzen das vorgesehene Angebot übersteigt, so werden in einem ersten Schritt Maßnahmen zur Verringerung der Übernachfrage definiert und umgesetzt. Sollte der Mangel an Abstellplätzen weiterhin bestehen, muss die minimal erforderliche Anzahl an Anstellplätzen durch Anmietung weiterer Abstellflächen oder durch die Zahlung einer Ersatzabgabe nachgewiesen werden (Genossenschaft Kalkbreite, 2011a).

Verstößt ein Mieter gegen die Erklärung zur Autofreiheit, stellt dies ein Ausschlussgrund aus der Genossenschaft dar (Genossenschaft Kalkbreite, 2011b).

#### 2.3.2.1.2. Burgunderstraße, Bern Bümpliz

In der Burgunderstraße in Bern wurde im Jahr 2010 eine autofreie Wohnanlage fertiggestellt. Es wurden ein Altbau saniert und drei Neubauten errichtet. Die Idee für autofreies Wohnen entstand zufällig im Rahmen eines Brainstormings unter Vertretern eines der beiden Bauträger (Ganitta, 2011, S. 50). Es entstanden 82 Mietwohnungen und 14 Parkplätze für Gäste. Bewohner dürfen, sofern und solange gesundheitliche oder berufliche Gründe dies rechtfertigen, diese Parkplätze mit einer besonderen Bewilligung des Bauträgers verwenden (Verkehrsclub der Schweiz, 2009). Die Siedlung



ist gut an das Netz des öffentlichen Verkehrs angebunden; der Hauptbahnhof von Bern ist von der nahe gelegenen S-Bahnstation aus in 6 Minuten Fahrzeit zu erreichen (Ganitta, 2011, S. 51).



Abbildung 12: Bern Burgunderstraße, Quelle: Ganitta, 2011, S. 32

Bern verfolgt keine so strenge Parkraumpolitik wie Zürich, in der Innenstadt gilt aber auch hier ein sogenannter „Verkehrskompromiss“, der besagt, dass in Parkhäusern geschaffene Abstellplätze für motorisierte Fahrzeuge in gleicher Zahl oberirdisch aufzuheben sind (Stadt Bern, 2012, S. 37).

Weiters sind alle Parkplätze im öffentlichen Straßenraum bewirtschaftet und nur gegen Gebühr zu benützen (E-Mail vom 20. März 2013 von Krähenbühl, K. vom Polizeiinspektorat Bern).

Gemäß Art. 16 des Baugesetzes sind, wenn durch die Erstellung, Erweiterung, Umbau oder Zweckänderung von Bauten und Anlagen ein Parkplatzbedarf verursacht wird, auf dem Grundstück oder in seiner Nähe eine ausreichende Anzahl von Abstellplätzen für Motorfahrzeuge, Fahrräder und Motorfahrräder zu errichten.

Die mögliche Anzahl von Abstellplätzen wird durch eine Bandbreite begrenzt. Die folgende Tabelle gibt die Anzahl von möglichen Stellplätzen bei Wohnnutzungen an (Art. 51 Bauverordnung):

Anzahl Wohnungen	bis 120 m <sup>2</sup> Geschossfläche	über 120 m <sup>2</sup> Geschossfläche
1	1 bis 3 Abstellplätze	1 bis 4 Abstellplätze
2	2 bis 4 Abstellplätze	2 bis 5 Abstellplätze
3	3 bis 5 Abstellplätze	3 bis 7 Abstellplätze
4	4 bis 6 Abstellplätze	4 bis 8 Abstellplätze
5	5 bis 7 Abstellplätze	5 bis 10 Abstellplätze

ab sechs Wohnungen beträgt die Bandbreite

je Wohnung bis 120 m <sup>2</sup> Geschossfläche	0,75 bis 1,25 Abstellplätze
je Wohnung über 120 m <sup>2</sup> Geschossfläche	1 bis 2 Abstellplätze

Tabelle 7: Bern: Bandbreite möglicher Stellplätze bei Wohnnutzungen

Gemäß der damals bei der Baugenehmigung der Siedlung in der Burgunderstraße gültigen (höheren) Werten hätten 68 Abstellplätze für Motorwagen errichtet werden müssen (Verkehrsclub der

Schweiz, 2009). In Art. 54 der Bauverordnung ist geregelt, dass Abweichungen von der Bandbreite möglich sind, wenn ein Vorhaben deutlich über- oder unterdurchschnittlich ist. Es folgt eine fakultative Aufzählung von Möglichkeiten zum Beispiel in der Eignung des öffentlichen Verkehrs für seine Erschließung. Im konkreten Projekt konnten die beiden Bauwerber die Stadtverwaltung davon überzeugen, dass bei der Errichtung einer autofreien Siedlung der erwartete Parkplatzbedarf deutlich unterdurchschnittlich ist und von der Bandbreite abgewichen werden kann (Stadt Bern, 2009). Die 14 zu errichtenden Stellplätze sind für Gäste vorgesehen; bis zu drei Abstellplätze können zeitgleich auch Bewohnern zur ausschließlichen Nutzung zur Verfügung gestellt werden, sofern und solange gesundheitliche oder berufliche Gründe dies rechtfertigen. Die Erlaubnis dazu wird im Einzelfall vom Bauträger geprüft und gegebenenfalls erteilt. Dies gilt dann nicht als Verstoß gegen die Benutzungsvorschriften für Besucherparkplätze (Verkehrsclub der Schweiz, 2009). Das Abstellen von Autos von Bewohnern ist ansonsten untersagt.

Die Stadtverwaltung hält in ihren Ausführungen jedoch fest, dass „ein deutlich unterdurchschnittlicher Parkplatzbedarf [...] nur gegeben [ist] wenn die Bewohnerinnen und Bewohner der autofreien Wohnsiedlung tatsächlich auf ein Auto verzichten. [...] Verzichten die Bewohnenden hingegen nicht auf ein Auto, liegt wiederum ein größerer Parkplatzbedarf vor, und die Voraussetzungen für eine Abweichung von der gesetzlich vorgesehenen Bemessung wären nicht gegeben.“ Die Bauträger mussten deshalb nachweisen, dass sie die notwendigen Parkplätze im Falle des Scheiterns des Projekts erstellen könnten (Stadt Bern, 2009). Dies wäre unter dem Spielplatz der Siedlung möglich (E-Mail vom 14. März 2013 von Sterchi, C. vom Bauträger der Siedlung Burgunderstraße in Bern).

Die Stadt Bern erkannte, dass sie selbst nicht in der Lage ist, die Autofreiheit der Bewohner durchzusetzen. Kriterien wie die Fahrzeugimmatrikulation wären nicht geeignet, um die Autofreiheit zu prüfen. Deshalb wurde in die Baubewilligung eine Nebenbestimmung aufgenommen, die es den Bauträgern auferlegt, für die Autofreiheit zu sorgen, sie zu überwachen und durchzusetzen. „Werden der Gemeindebaupolizeibehörde Verstöße gegen die Benutzungsvorschriften gemeldet, hat die Bauherrschaft den Sachverhalt innert 30 Tagen abzuklären, zuhanden der Baupolizeibehörde einen Bericht zu verfassen und den Beweis zu führen, dass kein Verstoß vorliegt. Gelingt ihr dieser Nachweis nicht, ist dies von der Baupolizeibehörde festzustellen. Diesfalls sind die Voraussetzungen für eine Abweichung von der normalerweise notwendigen Anzahl an Parkplätzen nicht mehr gegeben, weshalb die Bauherrschaft verpflichtet ist, den rechtmäßigen Zustand durch Kündigung oder anderweitig innert 4 Monaten wieder herzustellen. Wird der rechtmäßige Zustand durch die Bauherrschaft nicht innert 4 Monaten wieder hergestellt oder häufen sich die Verstöße, hat die Baupolizeibehörde der Stadt Bern zu verfügen, dass die Bauherrschaft [...] eine genügende Anzahl

Autoabstellplätze auf eigene Kosten zu erstellen hat.“ Weiters ist der Bauträger verpflichtet, jährlich einen Bericht betreffend Einhalten der Benutzungsvorschriften der Abstellplätze zu verfassen. (Stadt Bern, 2009).

Um die möglicherweise notwendige nachträglich Errichtung der Tiefgarage unter dem Spielplatz zu gewährleisten, verlangte die Stadt Bern Sicherstellungen der Bauträger. Erstens eine Bauverbotsdienstbarkeit in der Dimension der geplanten Garage am Grundstück des Spielplatzes zu Gunsten der Stadt. Zweitens die Errichtung von Schuldbriefen, die auf den bebauten Grundstücken lasten, den die Bauträger bei der Stadt zu hinterlegen hatte. Die Schuldbriefe dienen der Sicherstellung der nachträglichen Erstellung von Abstellplätzen. Pro fehlenden Abstellplatz sind Fr. 8700 zu hinterlegen. Die Schuldbriefe sind als Faustpfand verpfändet. Sofern die Garage errichtet wird, verpflichtet sich die Stadt Bern zu Finanzierung derselben, indem sie die bei ihr hinterlegten Schuldbriefe der den Bau finanzierenden Gläubigern aushändigt oder eine Ersatzvornahme durchführt. Drittens eine Anmerkung im Grundbuch, dass zusätzliche Abstellplätze errichtet werden müssen, wenn die Voraussetzungen für das Abweichen von der normalerweise notwendigen Anzahl nicht mehr gegeben ist. Und viertens durfte der Baubeginn der Wohnhäuser erst erfolgen, nachdem die ersten drei Sicherstellungen erfolgt waren (Verkehrsclub der Schweiz, 2009).

Auf Nachfrage des Autors beim Bauträger wurde mitgeteilt, dass die Vermietung der Wohnungen durch die autofrei-Klausel nicht erheblich erschwert wurde. Weiters gab es bisher keine Beschwerden und folglich musste auch keine Mietpartei die Siedlung aufgrund der autofrei-Klausel verlassen (E-Mail vom 14. März 2013 von Sterchi, C. vom Bauträger der Siedlung Burgunderstraße in Bern).

#### 2.3.2.1.3. Autofreie Mustersiedlung, Wien

Ein weiteres Beispiel für einen absoluten Autoverzicht, stellt die autofreie Mustersiedlung in Wien dar.

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass in Wien gemäß § 50 WGarG2008, Abs 1 für jede Wohnung ein Stellplatz zu schaffen ist<sup>8</sup>. Mit einer Änderung des Wiener Garagengesetzes wurde 1996 die Möglichkeit geschaffen, durch die Verordnung eines Bebauungsplanes von der generellen Regel abzurücken und unter bestimmten Bedingungen die Zahl der zu errichtenden Stellplätze auf bis zu 10 % der Regel zu reduzieren (Stadt Wien, 1996). In diesem Fall hat der Gemeinderat gemäß § 48, Abs. 3 WGarG2008 auf folgende Gegebenheiten und Ziele Bedacht zu nehmen:

---

<sup>8</sup> Im August 2013 ging ein Gesetzesentwurf für eine Änderung der Wiener Bauordnung in Begutachtung, bei dem vorgesehen ist, dass in Zukunft nicht mehr je Wohnung sondern je 100 m<sup>2</sup> Bruttogeschossfläche ein Autoabstellplatz zu errichten ist (Stadt Wien, 2013).

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

Das erste Projekt in Wien, bei dem die Möglichkeit zur Reduzierung von Pflichtstellplätzen zur Anwendung kam, ist die autofreie Mustersiedlung in Floridsdorf.

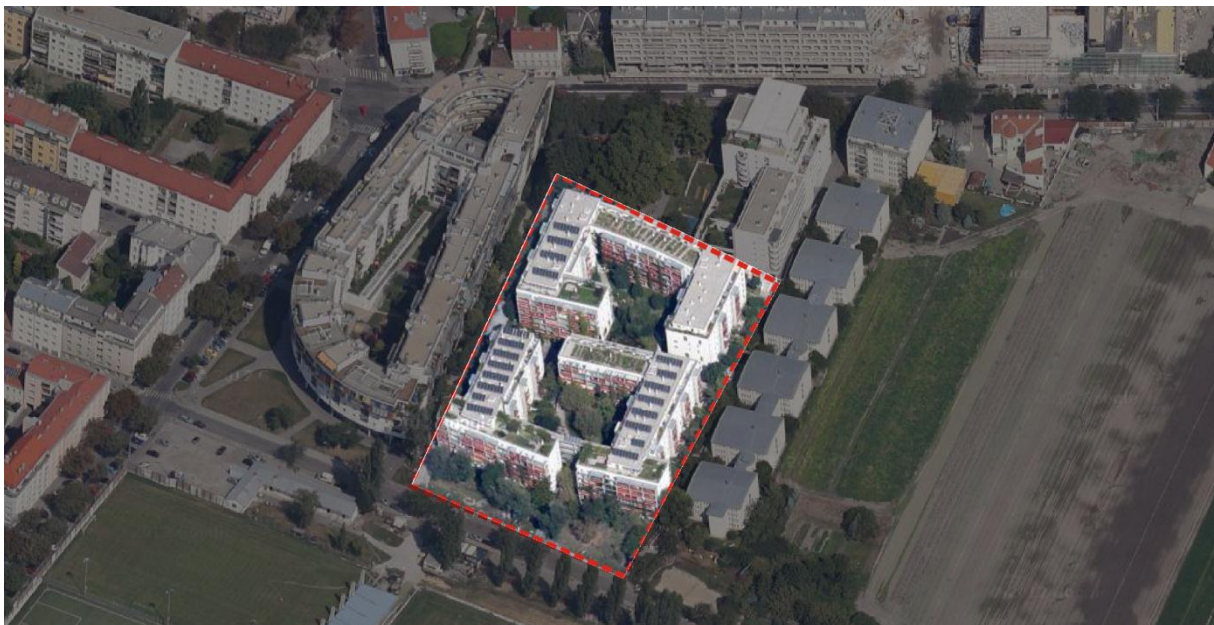


Abbildung 13: Autofreie Mustersiedlung in Wien, Quelle: [maps.google.com](https://maps.google.com), eigene Bearbeitung (September 2013)

Die Siedlung mit 244 geförderten Mietwohnungen liegt in der Nordmannstraße 25-27 im 21. Wiener Gemeindebezirk Floridsdorf und wurde 1999 fertiggestellt (Gewog, 2000, S. 3). Da das Projekt das Ideal der Autofreiheit größtmöglich umsetzen wollte, sollte nur eine geringe Anzahl von Parkplätzen und diese für Carsharingautos errichtet werden. Die Mieter mussten sich beim Einzug vertraglich auf

die Autofreiheit verpflichten. Im Gegenzug dazu wurde die Reduzierung von Pflichtstellplätzen auf 10 % erlaubt. Das eingesparte Geld wurde in großzügige Gemeinschaftseinrichtungen und einen besseren ökologischen Standard der Siedlung investiert.

Im Mietvertrag ist geregelt, wie bei geänderten Lebensumständen von Mietern umgegangen werden soll, sollten sich die Lebensumstände gravierend ändern und die Anschaffung bzw. ständige Benützung eines eigenen Kfz objektiv gerechtfertigt sein (z.B. bei Eintreten einer dauerhaften Körperbehinderung). Der Mieter ist in diesem Fall verpflichtet, nicht nur diese geänderten Umstände bzw. die objektive Notwendigkeit dieser Kfz-Anschaffung dem Vermieter prompt nachzuweisen, sondern auch das dauerhafte Vorhandensein eines Ein- oder Abstellplatzes für dieses Kfz im Umkreis von maximal ca. 500 m zum gegenständlichen Mietobjekt. Sofern der Mieter letzteren Nachweis nicht liefern sollte, ist die Vermieterin berechtigt, ihm selbst einen derartigen Ein- bzw. Abstellplatz beizustellen bzw. zuzuweisen, wobei dieser Ein- oder Abstellplatz sodann als zwingendes Zubehör zur vertragsgegenständlichen Wohnung gilt und sich die Wohnungsmiete ab diesem Zeitpunkt um den jeweils ortsüblichen Mietzins für diesen Zubehörs-Stellplatz erhöht (Gewog, 2000, S. 13).

Laut einer anonymen Befragung aus dem Jahr 2008 liegt der Anteil der autobesitzenden Haushalte bei 3 % (Moser et al., 2008, S. 21).

#### 2.3.2.1.4. Vauban, Freiburg im Breisgau

Der Stadtteil Vauban in Freiburg ist ein Beispiel für eine Regelung mit nachträglichem Stellplatzerwerb.

1992 wurde in Freiburg im Breisgau ein ca. 38 ha großes Kasernenareal frei. Es sollte auf dieser Fläche ein neuer Stadtteil entstehen, der dem Grundprinzip der nachhaltigen Stadtentwicklung entspricht (Fabian, 2008, S. 1). Beim Stadtteil Vauban handelt es sich nicht um einen autofreien, sondern um einen autoreduzierten und teilweise stellplatzfreien Stadtteil. Im Bebauungsplan wurden sowohl Grundstücke festgelegt, auf denen private Stellplätze in Tiefgaragen möglich sind, als auch Grundstücke, auf denen keine privaten Stellplätze errichtet werden dürfen. Haushalte dieser Grundstücke müssen – sofern sie ein Auto besitzen – einen Stellplatz in einer der beiden Quartiersgaragen nachweisen, also kaufen. Im Zuge des Beteiligungsprozesses, welcher der Entwicklung des Stadtteils vorausging, entstand der Wunsch für Haushalte, welche kein eigenes Kfz besitzen, die Stellplatznachweispflicht auszusetzen und so Wohnen ohne Auto und ohne nachzuweisenden Stellplatz zu ermöglichen. Rechtlich wurde die Stellplatznachweispflicht für autofreie Haushalte ausgesetzt. Die autofreien Haushalte führen ihren Stellplatznachweis über einen eigens gegründeten „Autofrei-Verein“, der gegenüber der Baurechtsbehörde Bauherrenfunktion übernimmt und gewährleistet, dass für alle autofrei gemeldeten Haushalte (auf einem für diesen

Zweck erworbenen Grundstück) Stellplätze bei späterem Bedarf in ausreichender Zahl hergestellt werden können. Für die Mitgliedschaft von autofrei gemeldeten Haushalten in diesem Verein ist eine einmalige Zahlung von ca. 3500 Euro zu leisten. Mit diesem Betrag wurde ein Grundstück erworben, auf dem der Stellplatznachweis für Vereinsmitglieder geführt wird. Auf diesem Grundstück lastet eine Baulast, welche die Voraussetzung für die Baurechtsbehörde zur Erteilung der Baugenehmigung war. Die Stellplatznachweispflicht bleibt solange ausgesetzt, wie der Autofrei-Zustand nachgewiesen wird. Der Verein kontrolliert dies durch eine jährlich zu leistende Autofrei-Erklärung (Fabian, 2007). Der Verein kümmert sich auch darum, dass ehemals autofreien Haushalten, die sich ein Auto anschaffen ein Stellplatz zur Verfügung steht. Dies gelingt vorerst auf freien Plätzen in den beiden Quartiersgaragen und privaten Tiefgaragen (Vauban Actuel, 2012, S. 6).



Abbildung 14: Vauban: Übersichtsplan, Quelle: Lutz, E., 2013

Ende Jänner 2009 titelte die Badische Zeitung „Parktürme als Horrorvision“ und berichtete von Herausforderungen, denen sich der Autofrei-Verein konfrontiert sieht, da immer mehr ehemals autofreie Haushalte ein Auto erwerben und die freien Stellplätze in schon gebauten Garagen rar werden. Damals gab es jeweils etwa 430 autofreie und autobesitzende Haushalte. Wenn der Autofrei-Verein einem Mitgliedshaushalt, der ein Auto erwirbt, keinen Stellplatz auf bestehenden Stellflächen mehr anbieten kann, muss die Vorbehaltsfläche dafür verwendet werden. Zunächst wird ebenerdig ein Parkplatz für bis zu 80 Fahrzeuge angelegt, die Parktürme wären dann erst die nächste Ausbaustufe (Badische Zeitung, 2009). Auf Nachfrage des Autors beim Autofrei-Verein wurde mitgeteilt, dass nach wie vor freie Garagenplätze vorhanden seien, wodurch die Vorbehaltsfläche noch weiterhin besteht. Auch hätten sich nicht nur ehemals autofreie Haushalte ein Auto angeschafft und dadurch einen zusätzlichen Stellplatz beansprucht, es gäbe auch ehemals autobesitzende



Haushalte, die dieses abgeschafft hätten, wodurch Parkplätze frei wurden (E-Mail vom 7. März 2013 von Linck, H. vom Verein für autofreies Wohnen e.V.).

### 2.3.2.2. Projekte ohne Stellplatzpolitik

Beispiele ohne Regelungen hinsichtlich des Autobesitzes der Bewohner sind beispielsweise die Wiener Projekte Bike City, bike & swim, Kabelwerk und Sargfabrik.

### 2.3.2.3. Bike City und bike & swim, Wien

Das 2008 fertiggestellte Projekt Bike City und das 2012 fertiggestellte Projekt bike & swim beinhalten geförderte Mietwohnungen und liegen im 2. Wiener Gemeindebezirk in der Vorgartenstraße. Beide wurden von der Gemeinnützige Siedlungs- u BauAG errichtet und haben eine gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr und zu Naherholungsräumen wie dem Prater oder der Donauinsel. Beide Projekte verstehen sich als Themenwohnbau für Radfahrer, jedoch nicht als autofrei. Die Bike City stellt für 99 Wohnungen 56 Autostellplätze zur Verfügung (Schmauß, 2008a) und bike & swim für 231 Wohnungen 104 Autoabstellplätze (Der Standard, 2012). Dies entspricht einem Stellplatzschlüssel von 0,6 bzw. 0,4 (gerundet).

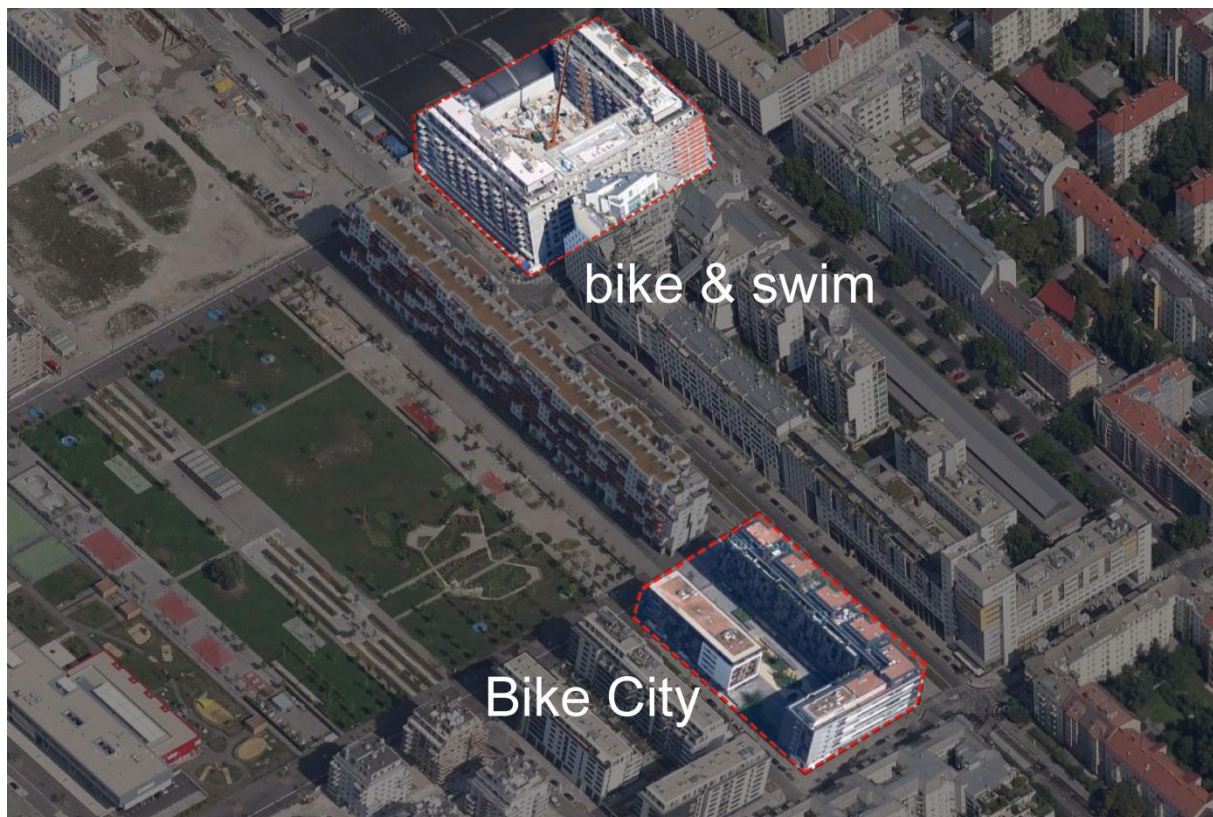


Abbildung 15: Bike City und bike & swim (noch nicht fertiggestellt) in Wien, Quelle: maps.google.com, eigene Bearbeitung (September 2013)

Es wird offenbar angenommen, dass die Themenwohnbauten aufgrund des angesprochenen Interessentenkreises einen geringen Stellplatzbedarf auslösen, wodurch auf eine weitergehende Verpflichtung verzichtet wurde. Auf Nachfrage des Autors beim Wohnbauträger GESIBA wurde mitgeteilt, dass „alle bzw. fast alle Parkplätze vermietet“ sind (E-Mail vom 13. März 2013 von Trolop, S. von der Gemeinnützigen Siedlungs- und Bauaktiengesellschaft).

#### 2.3.2.4. Kabelwerk, Wien

Im Wiener Bezirk Meidling wurde 1997 in Folge einer Betriebsschließung eine etwa 8 Hektar große Fläche frei, die für Wohnbauten genutzt werden sollte. Die ersten Wohnungen wurden 2006 bezogen (Schmauß, 2008b). Es entstand ein sehr gut mit öffentlichem Verkehr erschlossener Stadtteil mit geförderten Mietwohnungen, Eigentumswohnungen, Appartements für temporäres Wohnen, eine Frauenwohngemeinschaft, eine Apotheke, eine Bank, ein Lebensmittelmarkt, gastronomische Betriebe, etc. Für die 1004 Wohneinheiten und sonstigen Nutzungen stehen insgesamt 750 Garagenplätze zur Verfügung (Kabelwerk, 2013a). Auf Nachfrage des Autors wurde von der Hausverwaltung mitgeteilt, dass die zwei Tiefgaragen mit 99 und 250 Autoabstellplätzen voll ausgelastet seien, nur in der Garage mit 304 Stellplätzen seien rund 20 % noch frei. Zusätzlich gibt es 69 Besucherstellplätze (E-Mail vom 8. März 2013 von Taschach, C. von der Kabelwerk Bauträger GmbH; Kabelwerk, 2013b).





Abbildung 16: Kabelwerk in Wien, Quelle: [maps.google.com](https://maps.google.com), eigene Bearbeitung (September 2013)

#### 2.3.2.5. Sargfabrik, Wien

Ein hinsichtlich des Umgangs mit Stellplätzen erwähnenswertes Beispiel stellt die Sargfabrik und die Miss Sargfabrik in Wien dar. Die beiden Projekte liegen im 14. Wiener Gemeindebezirk, die ÖPNV-Anbindung kann als hervorragend gewertet werden (Christ et al., 2001, S. 67). Mitte der 1980er Jahre tat sich eine engagierte Gruppe von Menschen zusammen, die einen Wohnungsverband verwirklichen wollten, der gemeinschaftlich verschiedene Lebensmodelle und kulturelle Möglichkeiten beherbergt und gründeten zu diesem Zweck den Verein für Integrative Lebensgestaltung – VIL. Die Sargfabrik (73 Wohneinheiten) wurde 1996, die Miss Sargfabrik (39 Wohneinheiten) 2000 bezogen (Verein für integrative Lebensgestaltung, 2013). Das besondere bei diesen beiden Projekten ist, dass sie als Wohnheime ausgewiesen wurden, wodurch die Verpflichtung zur Erstellung von Autoabstellplätzen teilweise umgangen wurde. Bei Wohnheimen ist in Wien nur für jede zehnte Wohneinheit ein Stellplatz zu errichten. Die vorgesehenen Stellplätze sind im Innenhof angelegt, die Bewohner haben jedoch die Übereinkunft getroffen, dass sie nicht als solche genutzt werden, sie dienen als Kinderspielplatz (Christ et al., 2001, S. 69). Die beiden Projekte definieren sich nicht als „autofrei“ (Falter, 2006). Die Bewohner stellen ihre Autos im umliegenden

Straßenraum ab (Christ et al., 2001, S. 69). Bei einer Haushaltsbefragung der Bewohner hinsichtlich ihrer Mobilitätsgewohnheiten gaben von 33 antwortenden Haushalten 21 an, ein Auto zu besitzen (Christ et al., 2001, S. 90). Dieses Projekt ist hinsichtlich des Umgangs mit Autostellplätzen nicht vorbildlich. Durch die Einsparung von Kosten für den Bau einer Tiefgarage wurden Gemeinschaftseinrichtungen finanziert, jedoch auf Kosten der umliegenden Bevölkerung. Anstatt den Stellplatzbedarf auf privatem Grund zu decken, wird öffentlicher Grund beansprucht.



Abbildung 17: Sargfabrik und Miss Sargfabrik in Wien, Quelle: maps.google.com, eigene Bearbeitung (September 2013)

#### 2.3.2.6. Dauphinestraße, Linz

Die GWG Linz errichtete 1997 in der Dauphinestraße in Linz 29 Mietwohnungen, bei denen sich die Mieter vertraglich zur Autofreiheit verpflichten mussten. Bei diesem Projekt wurde das ehemalige Kleinmünchner Gemeindeamt revitalisiert, durch einen Zubau erweitert und auf dem Grundstück noch drei Neubauwohnblöcke errichtet (Stadt Linz, 1996). Es wurden weder am Grundstück selbst noch in der Umgebung Stellplätze geschaffen. Laut Auskunft des Bauträgers (Zellnig, C. von der Gemeinnützigen Wohnungsgesellschaft der Stadt Linz GmbH, Telefonat vom 21. März 2013) muss sichergestellt sein, dass auf dem Grundstück selbst keine Autos abgestellt werden. Ob Mieter ein Auto besitzen oder nicht, wird nicht kontrolliert. Der Bauträger geht davon aus, dass viele Mieter ein Auto besitzen und dieses in der Umgebung abstellen.





Abbildung 18: Dauphinestraße in Linz, Quelle: [maps.google.com](https://maps.google.com), eigene Bearbeitung (September 2013)

#### 2.3.2.7. Waagner-Biró-Straße, Alte Poststraße, Graz

In Graz sind gerade zwei Wohnbauprojekte in Umsetzung begriffen, bei denen die Stadt mit den Bauherren einen Mobilitätsvertrag abgeschlossen hat.

Es handelt sich dabei einerseits um die Errichtung von etwa 500 Wohnungen im Bereich Waagner-Biró-Straße, Alte Poststraße, die 2013 begonnen und 2015 bezogen werden sollen, andererseits um die GreenCityGraz im Bereich Straßgangerstraße, Ankerstraße. Bei beiden Projekten möchte die Stadt zwar auf den Baugrundstücken Wohnraum entwickeln, andererseits aufgrund bereits angespannter Verhältnisse auf umliegenden Straßen den durch die Bebauung induzierten motorisierten Individualverkehr möglichst in Grenzen zu halten.

Im Folgenden wird das Projekt Bereich Waagner- Biró-Straße, Alte Poststraße näher beschrieben:

Die zu bebauende Fläche beträgt knapp 5 Hektar und wird von den beiden Gesellschaften ENW Gemeinnützige Wohnungsgesellschaft m.b.H und ÖWG Wohnbau entwickelt (Stadt Graz, 2013). Im Bebauungsplan für dieses Grundstück wurde vorgegeben, dass pro Wohneinheit max. 1 Stellplatz in einer Tiefgarage vorzusehen ist (Stadt Graz, 2012). Auf Nachfrage des Autors wurde vom Bauträger ENW Gemeinnützige Wohnungsgesellschaft m.b.H mitgeteilt, dass laut Mobilitätsvertrag ein

Stellplatzschlüssel von 1:1 vorgegeben wurde (Bernhofer, J. von der ENW Gemeinnützige Wohnungsgesellschaft m.b.H, Telefonat vom 3. April 2013).

Die meisten Bauvorhaben in Graz werden als normales Bauvorhaben abgewickelt. Dabei kommt das Steiermärkische Baugesetz zur Anwendung. Darin ist in § 89 vorgeschrieben, dass bei Wohnbauten je Wohneinheit mindestens ein Autoabstellplatz zu errichten ist. Dieser Paragraph regelt auch, dass Gemeinden berechtigt sind, durch Verordnung von diesen Werten abzuweichen.

Bei größeren Bauvorhaben ergibt sich in Graz häufig die Notwendigkeit eines Bebauungsplanes. Dieser wird vom Gemeinderat als Verordnung beschlossen, weshalb im Zuge des Bebauungsplanes die Möglichkeit besteht, eine von § 89 (3) abweichende Stellplatzanzahl festzulegen. Die Stellplatzanzahl wird dann entsprechend einer Formel, welche unter anderem die Erschließung mit öffentlichem Personennahverkehr, mit Lebensmittelmärkten und mit Kinderbetreuungseinrichtungen berücksichtigt, ermittelt. Bei Vorlage eines Mobilitätsmanagementkonzeptes ist eine Reduktion des Stellplatzschlüssels möglich. Die Umsetzung der verkehrsreduzierenden Maßnahmen wird durch einen Mobilitätsvertrag zwischen den Grundstückbesitzern und der Stadt Graz sichergestellt (E-Mail vom 15. Jänner 2013 von Thaller, M. von der Abteilung für Verkehrsplanung der Stadt Graz).

### 2.3.3. Rechtliche Zulässigkeit der vertraglichen Autobeschränkung

In mehreren Gesprächen mit Akteuren der Stadtplanung und Wohnbauträger hat der Autor die Meinung gehört, dass eine vertragliche Autobeschränkung in Österreich rechtlich nicht möglich sei.

Tatsächlich sind die bisher umgesetzten Projekte autofreien Wohnens ohne Ungereimtheiten verlaufen, die vor Gericht zu klären gewesen wären. Es gibt somit in Österreich keine Judikatur zu diesem Thema. Auch aus anderen Ländern ist dem Autor keine Gerichtsentscheidung zur Unzulässigkeit von Autoverzichtserklärungen bei Projekten autofreien Wohnens bekannt.

Das Haustierverbot in Mietwohnungen ist eine Regelung, die einer vertraglichen Autobeschränkung nahe kommt. Der Oberste Gerichtshof beschäftigte sich 2010 mit mehreren Vertragsklauseln in Mietverträgen, die seiner Meinung nach für Mieter gröblich benachteiligend seien. Generelle Haustierverbote hat der OGH mit seiner Entscheidung (BKA, 2010) aufgehoben. „Artgerecht in Behältnissen gehaltene wohnungsübliche Kleintiere“ wie Ziervögle, Zierfische, Hamster, Schildkröten, etc. müssen in jedem Fall erlaubt bleiben, „bei anderen Tieren kann dem Vermieter ein schützenswertes Interesse an einer Beschränkung nicht abgesprochen werden.“

Vermieter können also das Halten von Hunden, Katzen und anderen größeren Tieren untersagen, sofern sie es sachlich rechtfertigen können.

Bei einem thematischen Wohnbau, der sich an Haushalte ohne eigenes Auto richtet, um für diese Zielgruppe spezielle Vorteile des autofreien Lebens besonders spürbar zu machen, könnte eine Beschränkung des Autobesitzes für Bewohner sachlich gerechtfertigt sein, da die Vorteile bei der nachträglichen Autoanschaffung der Bewohner verlorengehen.

Nach derzeitiger Rechtslage dürfte Autobesitz – auch in einer autofreien Siedlung – jedenfalls kein Kündigungsgrund sein.

Bei der autofreien Mustersiedlung in Wien (siehe 2.3.2.1.3) müssen sich die Mieter verpflichten, kein eigenes Kraftfahrzeug zu besitzen, Ausnahmen sind vorgesehen, wenn sich die Lebensumstände gravierend ändern und die Benützung eines eigenen Kfz objektiv gerechtfertigt ist (z.B. bei Eintreten einer dauerhaften Behinderung) (Gewog, 2000, S. 13). In einem Artikel der Tageszeitung „Die Presse“ vom 3. April 2013 meint der Bauträger, dass ein Mieter, der sich dennoch ein Auto anschafft, nicht aus seiner Wohnung ausziehen muss (Die Presse, 2013).

Christian Epp hat sich in seiner Dissertation ausführlich mit den rechtlichen Möglichkeiten der Beschränkung des Autobesitzes in autofreien Siedlungen in Deutschland auseinandergesetzt (Epp, 1999).

### 3. Nutzen einer autofreien Siedlung im Raum Innsbruck

#### 3.1. Zwei drängende Probleme in Innsbruck

Zwei Themen, welche die öffentliche und politische Diskussion in Innsbruck seit mehreren Jahren prägen sind der Transitverkehr durch Tirol mit den daraus entstehenden Emissionen (Lärm und Abgase) sowie die hohen Wohnungspreise im Raum Innsbruck.

Im Folgenden möchte der Autor näher auf diese beiden Herausforderungen eingehen und aufzeigen, in welcher Weise eine autofreie Siedlung zur Verminderung dieser Probleme beitragen kann.

##### 3.1.1. Transitverkehr

Im Großraum Innsbruck kommt es wegen der geografischen Rahmenbedingungen immer wieder zu Beeinträchtigungen der Luftqualität. Hauptgründe dafür sind die Emissionen entlang der Verkehrsachsen sowie im Winter durch Heizungen, verbunden mit der Tallage des Siedlungsraums, wo bei Inversionslagen der Luftaustausch nur langsam erfolgt (Stadt Innsbruck, 2013b).

Das Inntal ist seit vielen Jahren als Luftsanierungsgebiet ausgewiesen. Dies bedeutet, dass Feinstaub-Grenzwerte zu häufig überschritten wurden und in diesem Gebiet deshalb Maßnahmen zur Schadstoffreduktion umgesetzt werden müssen (Land Tirol, 2013).

Die topographische Lage von Innsbruck ermöglicht lokal große Verbesserungen zu erreichen. Aufgrund des Alpenhauptkamms werden kaum Emissionen von anderen Gebieten übertragen, der vorhandene Feinstaub ist somit lokalen Ursprungs (Umweltbundesamt, 2006a, S. 41). Die Herkunft des Feinstaubes (P10) an einem Wintertag wurde in einer Studie des Umweltbundesamtes (Umweltbundesamt, 2006b, S. 64f) für das Inntal folgendermaßen aufgeteilt:

- 35 % der Emissionen aus dem Straßenverkehr (Motoren + Abriebe + Straßenstaub-Wiederaufwirbelung),
- 25 % aus dem Hausbrand,
- 10 % aus Gewerbe und Industrie (gefasste Quellen),
- 13 % Bauwirtschaft und
- 16 % aus dem Rohstoffabbau.

Von den Abgasemissionen des Straßenverkehrs entfallen 63 % auf Pkw, 37 % auf LKW und von diesen wiederum etwa zwei Drittel auf den Transitgüterverkehr.

Bei den Emissionen aus dem Hausbrand ist davon auszugehen, dass sie aufgrund von thermischer Sanierung, Erneuerung der Wärmeversorgung (Umstellung von Einzelofenheizungen auf Zentral- und Fernwärmeheizungen) tendenziell im Rückgang begriffen sind. So hat die Anzahl von

Einzelofenheizungen in Tirol zwischen den Wintern 2003/2004 und 2009/2010 von 49.140 auf 38.200 abgenommen (Statistik Austria, 2011).

Bezüglich der Emissionen aus dem Straßenverkehr muss angemerkt werden, dass ältere Autos zwar durch moderne Autos, die weniger Schadstoffemissionen freisetzen, ersetzt werden, jedoch nimmt die Motorisierung in Tirol und auch in Innsbruck<sup>9</sup>, über die letzten Jahre betrachtet, zu (eigene Auswertung nach Stadt Innsbruck, 2013e und Stadt Innsbruck, 2013f).

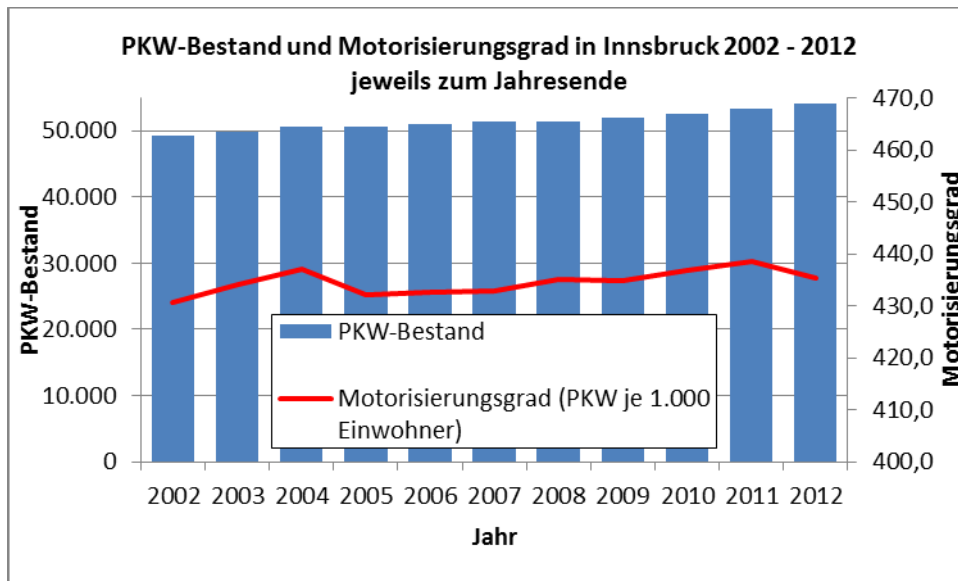


Abbildung 19: Pkw-Bestand und Motorisierungsgrad in Innsbruck 2002 - 2012 jeweils zum Jahresende, Quelle: Eigene Auswertung nach Stadt Innsbruck, 2013e und Stadt Innsbruck, 2013f.

Autofreie Siedlungen können dazu beitragen den Autoverkehr zu verringern, großräumig vermutlich jedoch nur in geringem Ausmaß. Jedenfalls kann die öffentliche Diskussion bei der Entwicklung einer autofreien Siedlung zur Bewusstseinsbildung genutzt werden, um die Bevölkerung über ihren hausgemachten Anteil an der Feinstaubbelastung zu sensibilisieren.

### 3.1.2. Hohe Wohnpreise

Im ersten Quartal 2013 lag der durchschnittliche Quadratmetermietpreis für eine Wohnung in Innsbruck bei 10,58 Euro, in Innsbruck-Land bei 9,01 Euro. Somit ist Innsbruck jener Bezirk in Österreich mit den höchsten Mietpreisen. Lediglich in den Wiener Stadtbezirken Döbling und Innere Stadt gibt es noch höhere Mietpreise (Raiffeisen Wohn-Portal, 2013).

Im März 2013 fand im Innsbrucker Rathaus eine Enquete zum Thema „Wohnen und Wohnbau in Innsbruck 2013 – 2025“ statt. Angesichts der hohen Mietpreise in Innsbruck wurde auch darüber

<sup>9</sup> Der Motorisierungsgrad in Innsbruck hat von 2002 bis 2012 von 430,5 auf 435,4 zugenommen. In den Jahren 2005, 2009 und 2012 nahm der Motorisierungsgrad im Vergleich zum Vorjahr ab, im Jahr 2005 konnte einmalig ein Rückgang der gemeldeten PKW verzeichnet werden. Im gesamten Zeitraum nahm die Anzahl gemeldeter PKW jedoch um 4822 PKW zu.

gesprächen, wie die Mieten gesenkt werden könnten. Wie sich den Protokollen der Enquete entnehmen lässt, wurde autoreduziertes und autofreies Wohnen mehrfach angesprochen, kostet doch die Errichtung eines Tiefgaragenplatzes rund 20.000 Euro, Kosten die vom Vermieter an die Mieter weitergegeben werden (Stadt Innsbruck, 2013c). Im Gegensatz zu anderen Preistreibern am Wohnungsmarkt wie hohen Grundstückspreisen aufgrund des begrenzten Siedlungsraums, stellen Tiefgaragenplätze eine Stellschraube dar, die kostengünstigeres Bauen ermöglichen würde.

Autofreie Siedlungen können nicht nur einen Beitrag zur Reduzierung der Feinstaubbelastung, sondern auch zu günstigerem Wohnraum leisten.

### 3.2. Rahmenbedingungen für autofreies Wohnen in Innsbruck

Im Abschnitt 1.4.3 wurden allgemein Voraussetzungen für autofreie Siedlungen aufgezählt. Auch wenn jede autofreie Siedlung ihre spezifische Entstehungsgeschichte hat, manche dieser Voraussetzungen mehr, andere weniger oder gar nicht gegeben sind, sind sie zur Einschätzung der Umsetzbarkeit nützlich. Deshalb sollen die Rahmenbedingungen in Innsbruck im Folgenden entsprechend dieser Kriterien untersucht werden.

#### 3.2.1. Untersuchung der Voraussetzungen für autofreies Wohnen in Innsbruck

##### 3.2.1.1. Nahezu unverzichtbare Voraussetzungen

*Initiierung durch eine Person oder Gruppe, die die Idee intensiv verfolgt und ein Netzwerk von engagierten Akteuren aus allen Bereichen aufbaut; Investoren*

Dem Autor ist in Innsbruck keine Gruppe von Bürgern bekannt, die sich für die Realisierung autofreier Siedlungen einsetzt. Es gibt jedoch unter einigen Bauträgern den Wunsch nach autofreien Wohnungen im Neubau (Stadt Innsbruck, 2013c). Auch die autofreie Siedlung in Bern Bümpliz (siehe 2.3.2.1.2) entstand auf Initiative eines Bauträgers (Ganitta, 2011, S. 50), die Bewohner wurden durch Zielgruppenspezifisches Marketing gefunden. Mit Bauträgern, die an der Realisierung einer autofreien Siedlung interessiert sind, wären auch Investoren für die Finanzierung gefunden.



*Nachfrage, Marktfähigkeit: Ein hoher Anteil autofreier Haushalte weist auf großes Nachfragepotenzial hin.*

Wenn man den Modal Split betrachtet, erkennt man, dass zwei Drittel aller Wege im Umweltverbund zurückgelegt werden, mehr als die Hälfte aller Wege sogar nicht motorisiert zu Fuß oder mit dem Fahrrad.

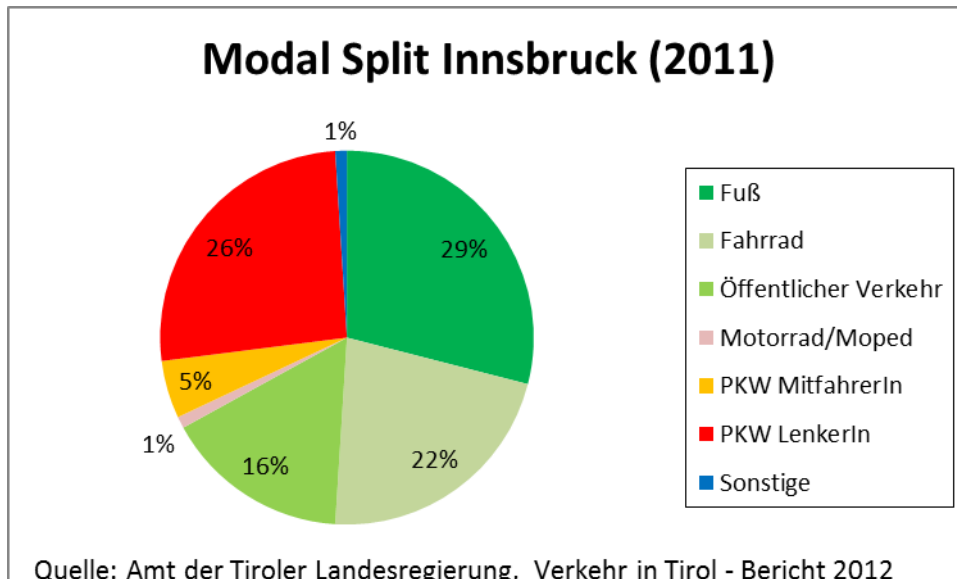


Abbildung 20: Modal Split Innsbruck (2011), Quelle: Amt der Tiroler Landesregierung, 2012, S. 14.

Mit einem Radverkehrsanteil am Modal Split von 22 % hat Innsbruck den höchsten Radverkehrsanteil in Österreich<sup>10</sup> (Amt der Tiroler Landesregierung, 2012, S. 14), es gibt einen dichten öffentlichen Verkehr und viele Naherholungsgebiete sind einfach im Umweltverbund zu erreichen. Diese Rahmenbedingungen führen schon heute dazu, dass viele Bewohner ohne Auto leben. So hat Innsbruck nach Wien den zweitgeringsten Motorisierungsgrad in Österreich. Auf 1000 Einwohner kommen 446,7 angemeldete Pkw (Statistik Austria, 2012a). Entsprechend einer Auswertung<sup>11</sup> der Stadt Innsbruck vom Jänner 2013 kommen auf einen Haushalt durchschnittlich 0,76 angemeldete Pkw. Im Gebiet mit dem niedrigsten Autobesitz kommen statistisch 0,51 Pkw (Innenstadtnähe), in jenem mit dem höchsten 1,28 Pkw auf einen Haushalt (Ortsteil Vill im Mittelgebirge).

<sup>10</sup> Bei der Mobilitätsenerhebung 2011 ergab sich für Innsbruck ein Radverkehrsanteil am Modal Split von 22 %. Bei einer früheren Untersuchung 2002 lag der Anteil bei 13 %. Thomas Neyer beschäftigte sich im Rahmen seiner Diplomarbeit mit den Ursachen des starken Anstiegs des Radverkehrsanteils in Innsbruck. Bei einem am 7. Juni 2013 gehaltenen Vortrag an der Universität Innsbruck führte er den Anstieg auf Lückenschlüsse im Radwegenetz, mehr Abstellanlagen, methodische Unterschiede in der Erhebung und deutlich besseres Wetter im Erhebungszeitraum 2011 zu 2002 zurück. Er schloss mit der Feststellung, dass die Werte von 2002 etwas zu niedrig und jene von 2011 etwas zu hoch sein dürften.

<sup>11</sup> Siehe Fußnote 7.

Wie die folgende Tabelle zeigt, ist der Anteil des Umweltverbunds am Modal Split nur in wenigen Städten mit realisierten autofreien oder autoreduzierten Projekten höher als in Innsbruck:

**Vergleich des Modal Split von Innsbruck mit Städten mit realisierten autofreien/autoreduzierten Projekten**

Stadt, Datenerhebung	zu Fuß	Fahrrad	ÖV	Umweltverbund	MIV	Autofreies / autoreduziertes Projekt
Bern, 2010	39	11	28	78	22	Burgunderstraße
Amsterdam, 2012 (?)	24	30	18	72	28	GWL-Terrein
Wien, 2012	28	6	37	71	29	Autofreie Mustersiedlung
Freiburg, 1999	23	27	18	68	32	Vauban
Winterthur, 2010	36	19	13	68	30	Giesserei
Innsbruck, 2011	29	22	16	67	33	
Tübingen, 2007	21	20	24	65	35	Französisches Viertel
Münster, 2007	16	38	10	64	36	Gartensiedlung Weißenburg
München, 2008	28	14	21	63	37	Messestadt Riem, Kolumbusplatz
Zürich, 2010	25	32	6	63	36	Kalkbreite
Bremen, 2008	21	25	14	60	40	Grünenstraße
Hamburg, 2008	28	12	18	58	42	Saarlandstraße; Klimaschutzsiedlung
Kassel, 2008	29	7	22	58	42	Unterneustadt / Messeplatz
Köln, 2006	24	12	21	57	43	Stellwerk 60
Linz, 2012 (?)	22	5	24	51	49	Dauphinestraße

**Tabelle 8: Vergleich des Modal Split von Innsbruck mit Städten mit realisierten autofreien/autoreduzierten Projekten;** Quelle: Amt der Tiroler Landesregierung, 2012, S. 14; Basel Stadt et al., 2012, S. 6; City of Amsterdam, 2012, S. 6; Hamburger Sparkasse AG, 2010, S. 9; Infas, 2011, S. 7; IVAS, 2008, S. 8; Landeshauptstadt München, 2008, S. 22; Linz AG, 2012, S. 37; Stadt Freiburg, 2013b; Stadt Münster, 2007, S. 7; Stadt Wien, 2012; TU Dresden, 2009, S. 35.

Ein weiterer Aspekt, welcher sich positiv auf autofreie Siedlungen in Innsbruck auswirken könnte ist der hohe Anteil an Studenten an der Wohnbevölkerung. Viele Studenten sind einen autofreien Lebensstil gewohnt und in ihrer Geisteshaltung offen für Neues. Es ist anzunehmen, dass viele von ihnen für ein dauerhaftes Leben ohne eignes Auto bereit wären, sofern die Rahmenbedingungen stimmen.

Innsbruck kann durch autofreie Siedlungen auch ein attraktives Wohnangebot für junge Familien in einer autofreien Umgebung bieten. Derzeit erfahren einige der Innsbrucker Umlandgemeinden ein positiveres Wanderungssaldo (bezogen auf die Wohnbevölkerung) als Innsbruck (Statistik Austria, 2012b, S. 16) da sie mit Wohnen im Grünen locken. Für die tägliche Fahrt zum Arbeitsplatz, der häufig in Innsbruck liegt, sind diese Menschen in Folge auf ein motorisiertes Verkehrsmittel angewiesen, da der Niveauunterschied von Innsbruck zu den höher gelegenen Wohngemeinden im Mittelgebirge mit einem Fahrrad nur schwer zu bewältigen ist.

Die Voraussetzung einer guten Anbindung an den öffentlichen Verkehr ist im gesamten Dauersiedlungsraum von Innsbruck gegeben. Werktags verkehren die Linien des städtischen öffentlichen Verkehrs untertags zumindest im 15-Minutentakt, in der Schwachlastzeit und am Wochenende zumindest im 30-Minutentakt.

Weiters gibt es in Innsbruck auch Carsharing-Möglichkeiten (zum Beispiel von carsharing.at, carsharing.at, 2013b), ein Radverleihsystem mit 300 Rädern und 25 Standorten startet im November 2013 (Nextbike, 2013) und im Großraum Innsbruck gibt es ein Lieferservice einer regionalen Lebensmittelkette, die bei einer Liefergebühr von 3 Euro Lebensmittel zustellt (MPPreis, 2013a).

Abgeleitet vom Mobilitätsverhalten der Innsbrucker Bevölkerung und der Angebote die ein Leben ohne eigenes Auto begünstigen, deutet somit vieles darauf hin, dass die Marktfähigkeit für autofreies Wohnen gegeben ist.

*Lage möglichst innenstadtnah; Optimale Anbindung an ÖV sowie fußgänger- und radfahrerfreundliches Umfeld; Realisierung in Neubau<sup>12</sup>*

In Innenstadtnaher Lage (1 km Radius um die Maria-Theresien- Straße) gibt es derzeit keine größeren unbebauten Flächen, auf denen eine autofreie Siedlung größeren Maßstabs verwirklicht werden könnte. Kleinere Projekte im Rahmen der Nachverdichtung dieses gut erschlossenen Gebietes sind dennoch denkbar.

In Frage kommen beispielsweise die teils überbaute, großteils aber als Parkplatz genützte, etwa 0,7 Hektar große Fläche in der Michael-Gaismayr-Straße zwischen Tempelstraße und Leopoldstraße oder die etwa 1700 m<sup>2</sup> große, als Parkplatz genutzte Fläche in der Lieberstraße zwischen Maximilianstraße und Müllerstraße. Beide Flächen liegen sowohl in einer fußläufigen Entfernung zur Innenstadt als auch zum Hauptbahnhof und sind mit öffentlichen Verkehrsmitteln bestens erschlossen.

Östlich der Westbahn gibt es große Baulandreserven bzw. Konversionsflächen – teilweise mit bereits bestehender guter Anbindung an den öffentlichen Verkehr und fußgänger- und radfahrerfreundlichem Umfeld – auf denen sich autofreie Siedlungen größeren Maßstabs realisieren ließen.

Zu nennen sind die beiden landwirtschaftlich genutzten Flächen östlich und westlich der Gabelsbergerstraße, die durch 2 Radrouten erschlossen sind und bei der in den nächsten Jahren auch die gerade in Planung befindliche Straßenbahnlinie O vorbeiführen wird (IVB, 2013a).

---

<sup>12</sup> Der Autor orientierte sich bei der Suche nach potenziell geeigneten Flächen einerseits am Örtlichen Raumordnungskonzept 2002 (Stadt Innsbruck, 2002), indem er als „besondere städtebauliche Entwicklungs- und Umstrukturierungsgebiete“ ausgewiesene Flächen an erster Stelle in Betracht zog (die Flächen in der Anton-Eder-Straße und in der Egerdachstraße, die Flächen im Bereich Fürstenweg und Tiergartenstraße, jene in der Gabelsbergerstraße, die Fläche des Hauptfrachtenbahnhofs sowie die Fläche in der Michael-Gaismayr-Straße). Weiters untersuchte er Flächen, deren Umnutzung zur Zeit der Entstehung der Arbeit in Diskussion waren (Campagnerreiter-Areal und die Fläche in der Matthias-Schmid-Straße) und zwei weitere Flächen, die ihm aufgrund der Lage (Lieberstraße) oder Größe (Grünfläche neben dem Sanatorium Kettenbrücke) für eine autofreie Siedlung interessant schienen.

Eine weitere, infrastrukturell sehr gut erschlossene Fläche, die sich für eine kleine autofreie Siedlung gut eignen würde ist die landwirtschaftlich genutzte Fläche in der Anton-Eder-Straße zwischen Hörmannstraße und Anzengruberstraße.

Die derzeit als Lagerplatz genutzte Fläche zwischen Egerdachstraße und Pestalozzistraße ist ebenfalls an das Radroutennetz angeschlossen. In den nächsten Jahren wird einen Häuserblock entfernt die Straßenbahnlinie O vorbeiführen (IVB, 2013a) somit bietet sie auch gute Voraussetzungen als Entwicklungsgebiet einer kleineren autofreien Siedlung.

Relativ innenstadtnah gibt es im Saggen zwei Flächen: die landwirtschaftlich genutzte Fläche zwischen dem Sanatorium Kettenbrücke, dem Inn und der Bahn sowie südlich der Bahn das Grundstück auf welchem derzeit das ehemalige Redaktionsgebäude der Tiroler Tageszeitung sowie eine Druckerei stehen.

Im Bereich Fürstenweg und Tiergartenstraße gibt es größere landwirtschaftlich genutzte Flächen, bei denen jedoch aufgrund des naheliegenden Flughafens mit besonderen Emissionen durch den Flugverkehr zu rechnen ist.

Weiters die Fläche des ÖBB-Hauptfrachtenbahnhofs, östlich des Hauptbahnhofs. Die etwa 7,5 Hektar große Fläche verfügt über eine sehr gute fußläufige Erschließung durch den öffentlichen Verkehr (Bahnhof, Stadt- und Regionalbuslinien), im Zuge der Entwicklung dieser Konversionsfläche kann sie eine gute Anbindung an das Radwegenetz erhalten und schon jetzt verfügt sie über eine sehr gute Nahversorgung (2 Einkaufszentren in unmittelbarer Nachbarschaft, ein weiteres in Planung).

Das sogenannte Campagnerreiter-Areal zwischen Langer Weg und Radetzkystraße ist eine Konversionsfläche, für die zur Zeit der Entstehung dieser Diplomarbeit gerade ein städtebaulicher Entwurf im Entstehen ist. Diese Fläche wird zwar in wenigen Jahren über eine Straßenbahnbindung aufgrund des Baus der Linie O verfügen (IVB, 2013a), liegt aber mehr als 2 km Luftlinie von der Maria-Theresien-Straße entfernt und ist von drei stark befahrenen Straßen umgeben.

Weiters könnten autofreie Projekte auch auf Flächen errichtet werden, die durch Abriss bestehender Bebauung frei werden. So wurde beispielsweise 2012 ein Häuserblock mit 138 Wohnungen, die im Eigentum der Immobiliengesellschaft der Stadt Innsbruck standen, abgerissen, da die Bausubstanz des Gebäudes nicht mehr zeitgemäß war. Auf dieser Fläche entsteht eine neue Wohnhausanlage desselben Bauträgers (Innsbruck Informiert, 2012a).

Eine weitere Möglichkeit wäre die Realisierung einer autofreien Siedlung nicht in Innsbruck selbst, sondern in einer der mit der S-Bahn gut erreichbaren Gemeinden innerhalb einer Entfernung von 15

Kilometern zu Innsbruck. Dadurch könnten möglicherweise Grundstückskosten gespart werden, die Gemeinden können von den in unter 1.2 beschriebenen kleinregionalen Vorteilen autofreier Siedlungen profitieren und den Bewohnern wird ein Leben ohne eigenes Auto in einem ländlich geprägten Umfeld ermöglicht.

Voraussetzungen für eine autofreie Siedlung in einer Umlandgemeinde Innsbrucks sind eine möglichst bereits bestehende gute fußläufige Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs (falls diese nicht gegeben ist, kann sie im Zuge der Realisierung der autofreien Siedlung errichtet werden) sowie eine sehr gute Erreichbarkeit des regionalen Zentrums Innsbrucks sowohl mit öffentlichem Verkehr (S-Bahn) als auch mit dem Fahrrad. Bezüglich letzterem ist zu erwähnen, dass durch die weitere Verbreitung von Pedelecs die Distanzen, die im Alltagspendelverkehr mit Fahrrädern zurückgelegt werden, steigen. Im Umkreis vieler europäischer Städte sind derzeit Radschnellwege im Entstehen<sup>13</sup>. Darunter versteht man direkt geführte, qualitativ hochwertige Verbindungen zwischen Wohn- und Gewerbegebieten, den Stadtzentren und Umlandgemeinden. Sie ermöglichen eine gleich bleibende Fahrgeschwindigkeit durch Kreuzungsfreiheit (Unter- und Überführungen), Geradlinigkeit bzw. große Kurvenradien, gute Oberflächenbeschaffenheit und besondere Radwegbreiten zum Überholen und Nebeneinanderfahren (Deutsches Institut für Urbanistik, 2010). In den Niederlanden, wo mehrere Radschnellwege realisiert wurden bzw. in Planung sind, sollen diese Wege Pendler, die weniger als 15 km zurücklegen, dazu bewegen vom Auto auf das Fahrrad oder Pedelec umzusteigen (GoPedelec, 2012, S. 59). Mit einem Pedelec, welches den Radfahrenden bei Geschwindigkeiten bis 25 km/h unterstützt, können 15 Kilometer bei durchschnittlich 25 km/h in 36 Minuten zurückgelegt werden.

Aufgrund der eben genannten Rahmenbedingungen eignen sich insbesondere die bahnhofsnahe Bereiche der Gemeinden Baumkirchen, Kematen in Tirol und Völs gut für die Realisierung einer autofreien Siedlung, da diese Gemeinden ohne nennenswerte Höhenunterschiede von Innsbruck aus erreichbar sind, tagsüber zumindest über eine halbstündliche S-Bahnverbindung nach Innsbruck verfügen, in den Nächten vor Samstagen, Sonn- und Feiertagen vom Nachtbus bedient werden und sie direkt am bzw. in der Nähe des Inntalradweges liegen.

#### 3.2.1.2. Wichtige Voraussetzungen

*Politische Beschlüsse, welche eine umweltgerechte Stadtentwicklungs- und Verkehrspolitik fördern und die Erwünschtheit autofreier Siedlungen signalisieren; Kooperative Stadtverwaltung; möglichst großes Grundstück*

---

<sup>13</sup> Beispielsweise in der Provinz Antwerpen, in Kopenhagen und in London (Deutsches Institut für Urbanistik, 2010)

Auf Landesebene besteht seit Mai 2013 eine Koalition zwischen ÖVP und Grüne. Besonders Vertreter der SPÖ und der Grünen haben sich in der Vergangenheit positiv zu Überlegungen hinsichtlich der Entwicklung autofreier Siedlungen geäußert. Von der Grünen Partei wurde im Dezember 2011 ein Antrag im Landtag eingebracht, der sich damit befasste, die Realisierung autofreier Siedlungen rechtlich zu ermöglichen. Der Antrag wurde in der Landtagssitzung im Oktober 2012 abgewiesen (Tiroler Landtag, 2012). Im Jänner 2013 sprach sich der zu diesem Zeitpunkt für Wohnbau zuständige Landesrat Thomas Pupp (SPÖ) dafür aus, in zentrumsnahen Bereichen mit guter Anbindung an den öffentlichen Verkehr auf Autoabstellplätze zugunsten günstigerer Mieten zu verzichten (ORF Tirol, 2013a). Im aktuellen Arbeitsübereinkommen der Koalition von ÖVP und Grünen vom Mai 2013 vereinbarten die Koalitionspartner „eine Evaluierung der Stellplatzverordnungen der Gemeinden mit dem Tiroler Gemeindeverband durchzuführen, mit dem Ziel einen bedarfsorientierten und raumsparenden Regelungsrahmen (bis hin zur Entwicklung autofreier Siedlungen) zu erarbeiten“ (Amt der Tiroler Landesregierung, 2013, S. 25). Somit bleibt hinsichtlich der politischen Unterstützung autofreier Siedlungen zusammenzufassen, dass es auf Landesebene von der ÖVP, der SPÖ und den Grünen Willensbekundungen gibt, autofreie Siedlungen für Tirol zumindest zu diskutieren.

Aufgrund der politischen Rahmenbedingungen scheint eine Änderung der Tiroler Bauordnung, welche die Errichtung autofreier Siedlungen erleichtern könnte durchaus möglich.

Die Innsbrucker Stadtregierung setzt sich seit den Wahlen im April 2012 aus den Parteien „Für Innsbruck“, „SPÖ“ und „Grüne“ zusammen. Aus den Protokollen des Gemeinderats geht hervor, dass autofreies Wohnen in dieser Regierungsperiode noch nicht diskutiert wurde<sup>14</sup>. In einer Sitzung im März 2012 meinte eine Abgeordnete der SPÖ beziehend auf die Mietpreise in Innsbruck, dass sie sich ein Wohnungsprojekt mit einem niedrigerem Stellplatzschlüssel für Menschen ohne Auto vorstellen könnte (Gemeinderat Innsbruck, 2012, S. 230) und eine Abgeordnete der Grünen Partei regte im Mai 2011 an, auf dem Campagnerreiterareal, einer Konversionsfläche, für die eine städtebauliche Studie präsentiert wurde, einen Teil als autofreie Siedlung zu errichten (Gemeinderat Innsbruck, 2011, S. 367).

Der Ansatz Siedlungen zu entwickeln, die von Menschen bewohnt werden, die auf ein eigenes Auto verzichten, überschneidet sich auch mit strategischen Programmen auf Bundes-, Landes und Gemeindeebene.

---

<sup>14</sup> Zumindest bis inklusive der Sitzung vom Februar 2013, da die Wortprotokolle der nachfolgenden Sitzungen zum Zeitpunkt der Fertigstellung dieser Arbeit noch nicht veröffentlicht waren.

Auf Bundesebene konnte der Autor Überschneidungen mit dem ÖREK 2011 in der 3. Säule – Klimawandel, Anpassung und Ressourceneffizienz feststellen (ÖROK, 2011, S. 73, 75):

„Energieeffizienz durch raumplanerische Maßnahmen steigern“ lautet ein Aufgabenbereich, in dem darauf hingewiesen wird, dass der Siedlungsstruktur, der Mobilitätsnachfrage und dem entsprechenden Angebot bei der Erreichung der Energie- und Klimaziele entscheidende Bedeutung zukommt. Dazu sollen bei der Errichtung von Gebäuden schon von Beginn des Planungsprozesses an neben der Haustechnik auch die Siedlungsstruktur und die Anbindung an den öffentlichen Verkehr mitberücksichtigt werden. Autofreie Siedlungen entsprechen diesen Vorstellungen, da bei ihrer Realisierung die Berücksichtigung der Siedlungsstruktur und die Anbindung an den öffentlichen Verkehr notwendig sind. Weiters ist anzunehmen, dass autofreie Siedlungen auch bei der Veranschaulichung des Energieverbrauchs wie dies beispielweise durch den Energieausweis für Siedlungen (Emrich Consulting ZT-GmbH, 2009) geschieht, besser als Vergleichssiedlungen abschneiden werden. Dazu siehe auch 1.2.1.2.3.

Mit den Zielen des Handlungsfeldes „Nachhaltige Mobilität“ sind weitgehende Überschneidungen mit dem Nutzen von autofreien Siedlungen feststellen. Das ÖREK 2011 empfiehlt die Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs in Richtung des Umweltverbundes, eine Entwicklung, die durch autofreie Siedlungen direkt unterstützt wird.

In Tirol wurde in den Jahren 2004 bis 2007 in einem breit angelegten Beteiligungsprozess der Raumordnungsplan „Zukunftsraum Tirol – Strategien zur Landesentwicklung“ erarbeitet und 2007 von der Landesregierung beschlossen. 2010 erfolgte eine Evaluierung und 2011 wurde der fortgeschriebene Bericht unter dem Titel „Zukunftsraum Tirol\_2011“ von der Landesregierung beschlossen (Land Tirol, 2011, S. 8).

Im Endbericht des Ausarbeitungs- und Beteiligungsprozesses ist dokumentiert, dass in den Arbeitsgruppen die Maßnahme der Errichtung autofreier Siedlungen empfohlen wurde (Land Tirol, 2007, S. 81). In den beschlossenen Raumordnungsplänen von 2007 und 2011 werden autofreie Siedlungen nicht ausdrücklich erwähnt. Es sind jedoch Überschneidungen mit den Maßnahmen „Forcieren des Rad- und Fußverkehrs im Alltag“ und „Attraktive Siedlungsentwicklung“ festzustellen (Land Tirol, 2011, S. 96, 104).

2002 wurde für Innsbruck ein Raumordnungskonzept erstellt. Autofreies Wohnen wird auch darin nicht ausdrücklich erwähnt, jedoch werden von autofreien Siedlungen die beiden erstgenannten verkehrsplanerischen Ziele (§ 12 Z. 1 Abs. a, b) unterstützt: Die Förderung und Attraktivierung des Fußgängerverkehrs, des Radverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs bei gleichzeitiger Eindämmung des motorisierten Individualverkehrs auf das für die Stadt verträgliche und unverzichtbare Ausmaß.

Für Innsbruck und den Zentralraum Tirols ist zur Zeit der Entstehung dieser Arbeit ein Mobilitätskonzept mit dem Titel „Innsbruck Mobil 21“ in Ausarbeitung, welches den Zielen Gesundheit, Klimaschutz, Energieeffizienz und Lebensraumqualität im 21. Jahrhundert gerecht werden soll. Es sollen darin Maßnahmen erarbeitet werden, die zu einem Ausbau des Umweltverbundes, zu einer Verringerung des MIV und somit zur Reduktion der Lärm- und Luftschadstoffemissionen und zur Gewährleistung der möglichst ungehinderten Entwicklung des ÖPNV beitragen sollen (Land Tirol, 2013b, S. 26). Auch wenn dem Autor nicht bekannt ist, ob autofreie Siedlungen explizit in die Maßnahmen aufgenommen werden, sie sind jedenfalls geeignet zur Erreichung der genannten Ziele beizutragen.

Bei Gesprächen mit Vertretern der für Parkraumbewirtschaftung und Verkehrsplanung zuständigen Magistratsabteilungen konnte der Autor ein vorhandenes Interesse an autofreien Siedlungen feststellen, jedoch auch eine große Skepsis an der rechtlichen Durchsetzbarkeit des Autoverzichts der Bewohner.

Bezüglich des Kriteriums eines möglichst großen Grundstücks sei auf die Ausführungen zu geeigneten Flächen und auf die vertiefte Untersuchung der Flächen in Kapitel 4 und 0 verwiesen.

#### 3.2.1.3. Sonstige begünstigende Rahmenbedingungen

*Günstige Zeitfenster wie Vorhandensein gewisser Personen in Politik oder Verwaltung, knappes Wohnungsangebot erleichtert Investorensuche; Förderbarkeit der Projekte (partizipative Planung, ökologische Bauweise, ...); Zielgruppenadäquates Image des umgebenden Quartiers*

Weitere begünstigende Voraussetzungen wie günstige Zeitfenster durch das Vorhandensein gewisser Personen in Politik und Verwaltung sind gegeben, es sei hier auf die Ausführungen zu den politischen Gegebenheiten in diesem Kapitel verwiesen. In Innsbruck ist das Wohnungsangebot insgesamt knapp, es ist unwahrscheinlich, dass die Wohnungen bei zielgruppenspezifischem Marketing nicht auf Nachfrage stoßen.

Im Rahmen der Realisierung einer autofreien Siedlung könnten auch innovative Planung-, Mobilitäts- und Energiekonzepte erprobt und dadurch Forschungsgelder lukriert werden.

Für das zielgruppenadäquate Image des umgebenden Quartiers sei auf die Ausführungen in Kapitel 0 verwiesen; es gibt sowohl Flächen, welche eher für Singles und andere welche eher für Familien attraktiv sind.

#### 3.2.1.4. Fallspezifisch zu beachtende Voraussetzungen

*Komplementarität der Infrastruktur in der Umgebung und der autofreien Siedlung*

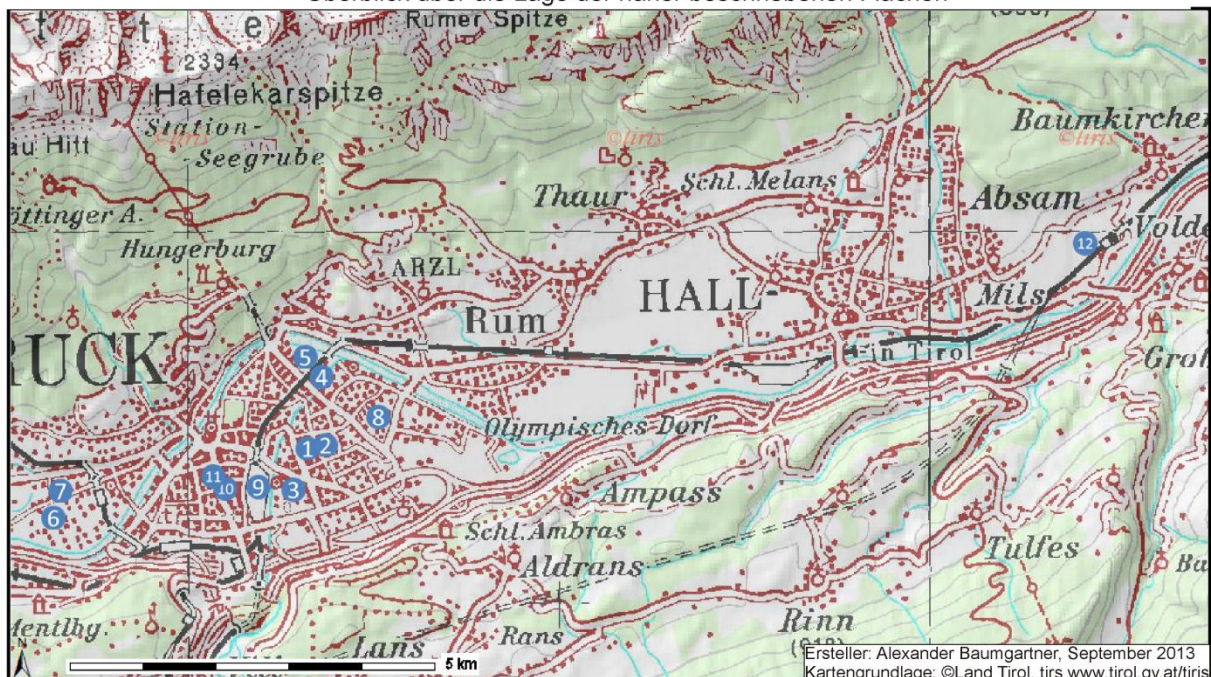


Bezüglich der Versorgungssituation einer autofreien Siedlung mit städtischer Infrastruktur (Einzelhandel, Dienstleistungen, Kultur, Erholung, ...) sind bei den einzelnen vorgeschlagenen Standorten große Unterschiede gegeben. Sofern die Infrastruktur in der Umgebung nicht ausreichend gegeben ist, könnte sie am Gelände der Siedlung errichtet werden und so auch für die Nachbarschaft eine bessere Versorgung gewährleisten.

#### 4. Analyse von potenziell geeigneten Flächen

Der Autor orientierte sich bei der Suche nach potenziell geeigneten Flächen einerseits am Örtlichen Raumordnungskonzept 2002 (Stadt Innsbruck, 2002), indem er als „besondere städtebauliche Entwicklungs- und Umstrukturierungsgebiete“ ausgewiesene Flächen an erster Stelle in Betracht zog (die Flächen in der Anton-Eder-Straße und in der Egerdachstraße, die Flächen im Bereich Fürstenweg und Tiergartenstraße, jene in der Gabelsbergerstraße, die Fläche des Hauptfrachtenbahnhofs sowie die Fläche in der Michael-Gaismayr-Straße). Weiters untersuchte er Flächen, deren Umnutzung zur Zeit der Entstehung der Arbeit in Diskussion waren (Campagnerreiter-Areal und die Fläche in der Matthias-Schmid-Straße) und zwei weitere Flächen, die ihm aufgrund der Lage (Lieberstraße) oder Größe (Grünfläche neben dem Sanatorium Kettenbrücke) für eine autofreie Siedlung interessant schienen.

Überblick über die Lage der näher beschriebenen Flächen



- |                            |                          |                        |
|----------------------------|--------------------------|------------------------|
| 1 Gabelsbergerstraße       | 2 Egerdachstraße         | 3 Anton-Eder-Straße    |
| 4 Matthias-Schmid-Straße   | 5 Barmherzige Schwestern | 6 Fürstenweg Süd       |
| 7 Fürstenweg Nord          | 8 Campagnerreiter-Areal  | 9 Hauptfrachtenbahnhof |
| 10 Michael-Gaismayr-Straße | 11 Lieberstraße          | 12 Baumkirchen         |

Abbildung 21: Überblick über die Lage der näher beschriebenen Flächen.

In diesem Abschnitt erfolgt eine Beschreibung der zwölf ausgewählten Flächen hinsichtlich ihrer Erschließung und Qualitäten. Am Ende dieses Kapitels findet sich eine Flächenbewertungsmatrix, mithilfe derer versucht wurde die vorgestellten Flächen in ihrer Eignung für autofreie Siedlungen zu bewerten und zu reihen.

Den Beschreibungen der Flächen wird auch eine mögliche CO<sub>2</sub>-Einsparung vorangestellt, die sich bei Wohnungsdichten ergeben würden, wie sie in Innsbruck in den letzten Jahren erstellt wurden.

Bei den Flächen ab 3 Hektar (Hauptfrachtenbahnhof, Gabelsbergerstraße, Campagnerreiter-Areal, Barmherzige Schwestern, Fürstenweg Süd und Baumkirchen) wurde als Referenz für die Wohnungsdichte die Siedlung Lodenareal (siehe 1.2.1.2.3) herangezogen, die neben der Wohnbebauung auch großzügige Freiflächen aufweist, da anzunehmen ist, dass bei größeren Flächen neben der eigentlichen Wohnbebauung auch großzügige Freiflächen entstehen werden. Das Lodenareal hat eine Fläche von etwa 3,8 Hektar.

Bei den Flächen unter 3 Hektar (Egerdachstraße, Michael-Gaismayr-Straße, Anton-Eder-Straße, Lieberstraße und Fürstenweg Nord) wurde als Referenz für die Wohnungsdichte die Siedlung O3 (siehe 1.1.1) herangezogen, deren Grundfläche mit etwa 2,5 Hektar deutlich kleiner ist, als die des Lodenareals und die im Verhältnis über weniger eigene Freiflächen verfügt.

Das CO<sub>2</sub>-Einsparungspotenzial wurde anhand der in 1.2.1.2.3 vorgestellten Formel berechnet.

Die Reisezeiten von den Flächen zum Rathaus mit öffentlichen Verkehrsmitteln wurden mit der Online-Fahrplanauskunft der Innsbrucker Verkehrsbetriebe ermittelt, für die Gehzeiten wurde [maps.google.com](https://maps.google.com) herangezogen.

In der Beschreibung wird auch der Ausbau des Straßenbahnnetzes in Innsbruck erwähnt, durch den mehrere der untersuchten Flächen eine bessere Anbindung an den öffentlichen Verkehr erhalten. Bei dem Ausbauprojekt handelt es sich um den Ersatz der stark frequentierten Buslinie O, die den Osten mit dem Westen Innsbrucks verbindet, durch eine Straßenbahn. In weiterer Folge ist auch die Verlängerung dieser Strecke in umliegende Gemeinden geplant. Die Arbeiten zum Straßenbahnausbau sollen 2018 abgeschlossen sein (IVB, 2013a).

#### 4.1. Beschreibung der Flächen

##### *Gabelsbergerstraße*

CO<sub>2</sub>-Einsparungspotenzial bei Realisierung einer autofreien Siedlung: 809 Tonnen pro Jahr,  
Referenzsiedlung: Lodenareal

Entlang der Gabelsbergerstraße – zwischen Amthorstraße und Egerdachstraße – befinden sich auf beiden Seiten Bauernhöfe mit landwirtschaftlich genutzten Grünflächen, insgesamt etwa 3,6 Hektar. Die Stadt Innsbruck weist die beiden Flächen im örtlichen Raumordnungskonzept von 2002 als besondere städtebauliche Entwicklungs- und Umstrukturierungsgebiete aus.

Südwestlich der Flächen, in der Deferegggenstraße, Pradlerstraße, Gumpstraße und Amraserstraße befinden sich sehr viele Geschäfte und Arztpraxen, die fußläufig innerhalb von 500 Metern erreicht werden können.

Auch die Versorgung mit Einrichtungen zur Kinderbetreuung, mit Volks- und Mittelschulen ist ausgezeichnet, es befinden sich sogar zwei Museen in der Nähe.

Gelegenheiten für Erholung und Freizeit sind fußläufig erreichbar, wie zum Beispiel der Stadtpark, die Sillpromenade, ein Fußball- und Basketballplatz oder ein Hallenbad. Das örtliche Raumordnungskonzept aus dem Jahr 2002 sieht darüber hinaus vor, auf der Fläche auch eine öffentliche Grünanlage zu schaffen.

Die Anbindung an den öffentlichen Verkehr kann schon jetzt als sehr gut bezeichnet werden, die Haltestelle einer Buslinie befindet sich in unmittelbarer Nähe zur östlichen Fläche und eine Haltestelle der Straßenbahnlinie 3 ist etwa 240 Meter von der westlichen Fläche entfernt. In Zukunft wird sich die Anbindung an den öffentlichen Verkehr noch deutlich verbessern, die geplante Straßenbahn ins Olympische Dorf wird in unmittelbarer Nähe zur östlichen Fläche vorbeiführen (IVB, 2013a). Auch in der Nacht gibt es unmittelbar an der östlichen Fläche eine Haltestelle der Nachtbuslinie N3. Derzeit erreicht man das Rathaus in der Maria-Theresien-Straße mit öffentlichen Verkehrsmitteln (inklusive Fußwege) in 18 Minuten, zu Fuß ist man 20 Minuten unterwegs.

Auch die Anbindung für Radfahrer ist sehr gut entlang von zwei Grundstückskanten verlaufen Radrouten.

Mit der Pembaurstraße im Osten befindet sich eine der bedeutenderen Straßenzüge Innsbruck in unmittelbarer Nachbarschaft zu den beiden Flächen. In wenigen Jahren wird auch eine Straßenbahn entlang dieser Straße führen (IVB, 2013a). Die dadurch entstehenden Lärmemissionen und Erschütterungen müssen im Fall einer Bebauung klug abgefedert werden.

Diese Flächen haben ein großes Potenzial für die Stadtentwicklung. Sofern die bestehenden Bauernhäuser und der vorhandene Baumbestand in einem Wohnprojekt eingebaut werden können, können bestehende Qualitäten des Gebietes auch in Zukunft erhalten bleiben.

### *Egerdachstraße*

CO<sub>2</sub>-Einsparungspotenzial bei Realisierung einer autofreien Siedlung: 408 Tonnen pro Jahr,  
Referenzsiedlung: O3

Entlang der Egerdachstraße liegt zwischen der Pestalozzistraße und der Kravogelstraße ein 1,3 Hektar großes Grundstück, welches teilweise als Lagerfläche und teilweise von einer Dachdeckerei genutzt

wird. Dass sich für diese Fläche in urbaner Lage adäquatere Nutzungsmöglichkeiten vorhanden sind, ist auch aus der Ausweisung des Gebietes als besondere städtebauliches Entwicklungs- und Umstrukturierungsgebiet im örtlichen Raumordnungskonzept 2002 zu erkennen.

Das Grundstück bietet aufgrund der weiteren Entfernung zur Defereggenstraße und Praderstraße im Vergleich zu den beiden zuvor beschriebenen Flächen deutlich weniger Gelegenheiten in fußläufiger Entfernung, wobei diese dennoch als sehr gut betrachtet werden können.

In 500 Metern Gehdistanz befinden sich beispielsweise zwei Supermärkte sowie über 20 weitere Geschäfte des kurz- mittel- und langfristigen Bedarfs, weiters Gastronomiebetriebe, Friseure, Trafiken, Postdienststellen und eine Bankfiliale. Weiters befinden sich auch mehrere Arztpraxen in fußläufiger Entfernung.

Auch mehrere Kinderbetreuungseinrichtungen, zwei Volksschulen, zwei Neue Mittelschulen, ein Gymnasium sowie eine Schule eines privaten Trägers befinden sich in unweit der Fläche.

In unmittelbarer Nähe der Fläche befinden sich zwei Fußballplätze, weitere Sportplätze, ein Hundespielplatz, sowie ein Museum liegen nicht weit entfernt.

Die Erschließung der Fläche mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist gut, in einer Gehdistanz von 500 Metern finden sich Haltestellen von insgesamt sechs Buslinien, darunter auch die Linie O, welche Werktags in einem 5-Minuten-Intervall verkehrt. Mit der Umstellung der Buslinie O auf Straßenbahnbetrieb (IVB, 2013a) werden auch Straßenbahnhaltestellen innerhalb von 300 Metern Fußwegdistanz erreichbar sein. In der Nacht ist das Grundstück über eine nahe gelegene Haltestelle der Nachtbuslinie N3 erreichbar. Das Rathaus in der Maria-Theresien-Straße erreicht man mit öffentlichen Verkehrsmitteln (inklusive Fußwege) in 18 Minuten, zu Fuß ist man 21 Minuten unterwegs.

Die Erschließung des Grundstücks für den Radverkehr ist mit Radrouten in vier Richtungen auch sehr gut.

Die erwarteten Lärmemissionen aus dem Verkehr sind bei diesem Grundstück so gering wie vermutlich bei keinem anderen der hier vorgestellten. Die Fläche liegt einen Häuserblock von der Pembaurstraße zurückversetzt, zu allen Seiten hin finden sich Wohnnutzungen, im Osten könnte es aufgrund des nahegelegenen Fußballplatzes zu leichten Beeinträchtigungen kommen.

Der bestehende Baumbestand im nordöstlichen Teil der Fläche könnte künftigen Bewohnern als Naherholungsoase zur Verfügung stehen.



Überblick über die Lage der Flächen „Gabelbergerstraße“ und „Egerdachstraße“

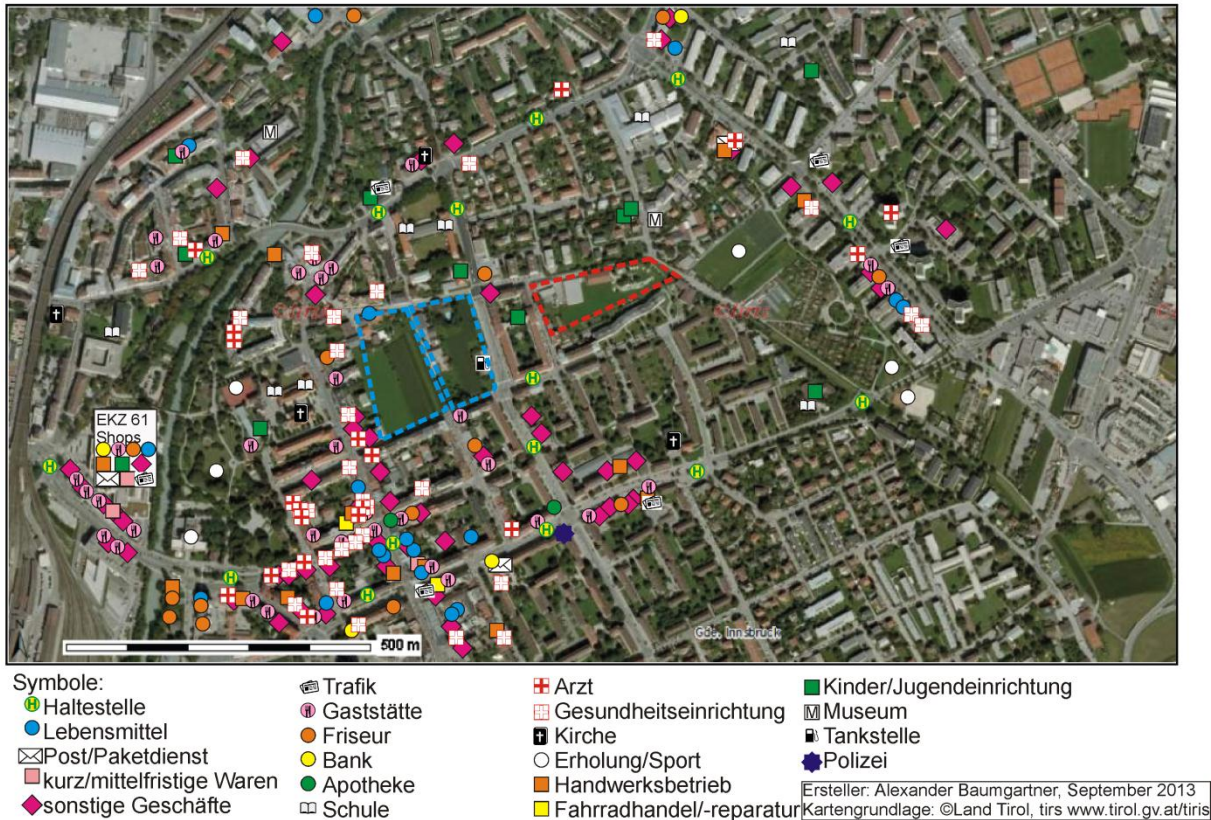


Abbildung 22: Überblick über die Lage der Flächen „Gabelbergerstraße“ und „Egerdachstraße“, eigene Erhebung der Versorgungssituation im September 2013.

### Anton-Eder-Straße

CO<sub>2</sub>-Einsparungspotenzial bei Realisierung einer autofreien Siedlung: 345 Tonnen pro Jahr,  
Referenzsiedlung: O3

Entlang der Anton-Eder-Straße – zwischen Hörmannstraße und Anzengruberstraße – liegt eine etwa 1,1 Hektar große landwirtschaftlich genutzte Grünfläche. Entsprechend des örtlichen Raumordnungskonzepts aus dem Jahr 2002 hatte die Stadt damals geplant, diese Fläche für eine Volksschule sowie ein Hort zu sichern. Ein Hort wurde mittlerweile etwa 250 Meter weiter südlich errichtet, für eine Volksschule gäbe es vermutlich nach wie vor Bedarf. Je nach Größe der möglicherweise darauf entstehenden Bildungseinrichtungen könnte auch noch Platz für eine Wohnnutzung bleiben.

Nördlich und westlich der Fläche finden sich in der Defereggengasse, Pradlerstraße, Gumpstraße und Amraserstraße viele Geschäfte des kurz-, mittel- und langfristigen Bedarfs sowie Arztpraxen und andere Einrichtungen, die leicht zu Fuß erreicht werden können. Darüber hinaus gibt es in etwa 470 Meter Entfernung ein Einkaufszentrum mit über 60 Geschäften und Gastronomiebetrieben.

Kinderbetreuungseinrichtungen und Schulen erreicht man auch leicht zu Fuß.

Die größte innerstädtische Sportanlage liegt mit dem Tivoli Freibad direkt südlich der Fläche, auch andere Einrichtungen für Erholung und Sport wie der Stadtpark, ein Hallenbad, ein Fitnesscenter oder Spielplätze sind fußläufig leicht erreichbar.

Mit Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel ist die Fläche auch sehr gut versorgt. Eine Straßenbahnlinie sowie fünf Buslinien halten in fußläufiger Entfernung. In der Nacht wird die Fläche von den Linien N1 und N7 bedient. Das Rathaus in der Maria-Theresien-Straße erreicht man mit öffentlichen Verkehrsmitteln (inklusive Fußwege) in 14 Minuten, zu Fuß ist man 16 Minuten unterwegs.

Die Infrastruktur für Radfahrer ist durch die Nähe zu mehreren Radrouten auch sehr gut.

Lärmemissionen aus dem Verkehr sind insbesondere im nordöstlichen Teil des Grundstücks aufgrund der Nähe zur Amraser Straße zu erwarten, die in ein paar Jahren auch von der Straßenbahnlinie 3 durchfahren wird. Weiters befindet sich östlich des Grundstücks die Anton-Eder-Straße, die eine wichtige Verbindung von der Innenstadt zum Südring darstellt, wodurch Lärmemissionen zu erwarten sind.

Der bestehende Baumbestand im Osten und Westen des Grundstücks könnte im Falle einer Bebauung erhalten bleiben und dem Projekt so einen Rahmen verleihen.

## Überblick über die Lage der Fläche „Anton-Eder-Straße“

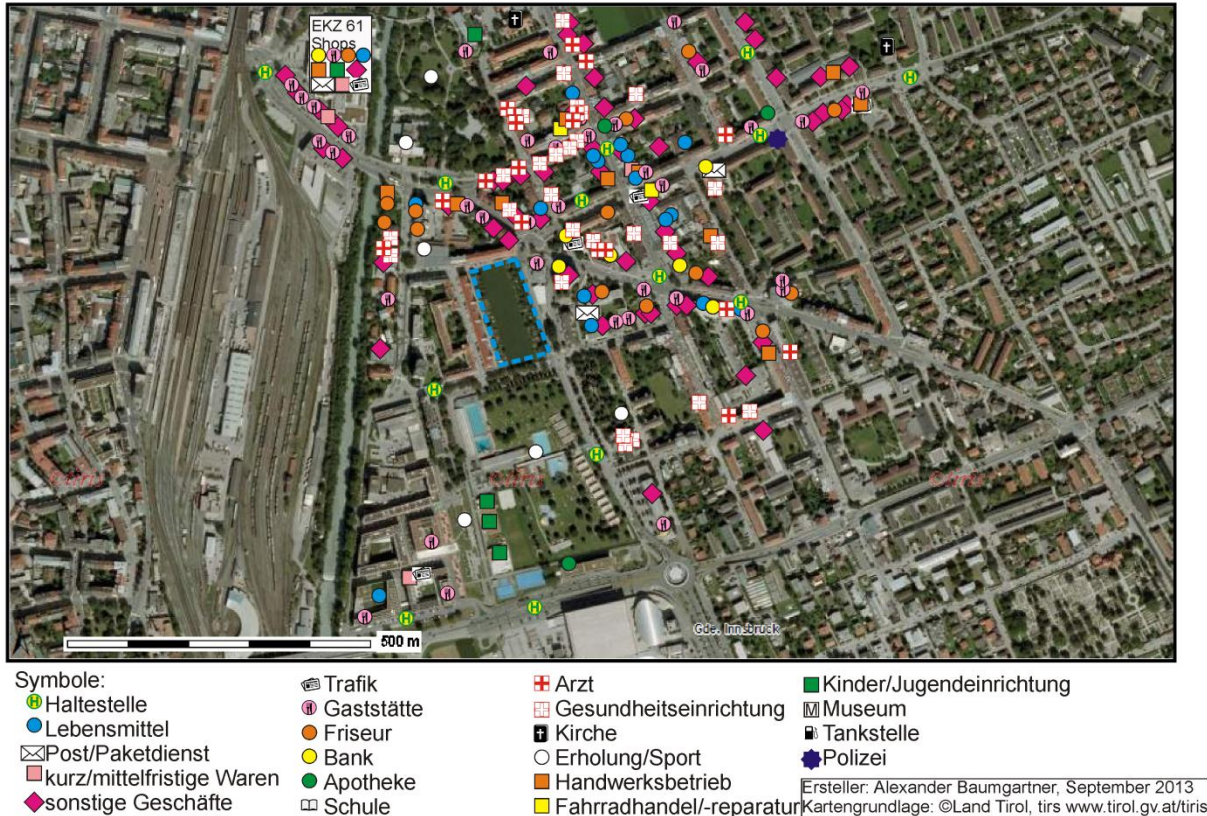


Abbildung 23: Überblick über die Lage der Fläche „Anton-Eder-Straße“, eigene Erhebung der Versorgungssituation im September 2013.

### Matthias-Schmid-Straße

CO<sub>2</sub>-Einsparungspotenzial: 503 Tonnen pro Jahr, Referenzsiedlung: O3

Nördlich der Schachthofgasse liegt zwischen den Viaduktbögen der Westbahn und der Matthias-Schmid-Straße eine etwa 1,6 Hektar große Fläche, auf welcher sich das ehemalige Redaktionsgebäude der Tiroler Tageszeitung befindet und auf welchem eine noch in Betrieb befindliche Druckerei liegt. Zur Zeit der Entstehung dieser Arbeit ist eine Umnutzung der Fläche angedacht (Stadt Innsbruck, 2012, S. 488). Sofern sich auch die Druckerei zu einer Absiedlung entschließt, eröffnet sich auf dieser Fläche die Möglichkeit, sie einer neuen Nutzung zuzuführen.

In unmittelbarer Nachbarschaft des Grundstücks befindet sich ein großer Supermarkt, in den Geschäftsflächen unter den Viaduktbögen finden sich mehrere Gastronomiebetriebe und viele Handwerkliche Betriebe mit einem Schwerpunkt auf Kfz-Reparaturen. Es gibt auch ein Geschäft für Fahrradzubehör, eine Apotheke, drei Trafiken, und weitere kleinere Geschäfte in der Nähe. Die hohe Anzahl an Ärzten und Gesundheitsrelevanten Einrichtungen in der Nähe ist auch ein Vorteil dieser Fläche.



Es gibt mehrere Kinderbetreuungseinrichtungen, die in einer Fußwegentfernung von 500 Metern zu finden sind, die nächstgelegene Schule liegt jedoch etwa 700 Meter entfernt.

Erholungssuchende können sich an der neu gestalteten Sillmündung ausspannen, einen der drei kleineren Parks besuchen oder sich in der Trendsporthalle austoben. Das Plätschern der nahegelegenen Sill wirkt auch noch im Siedlungsbereich beruhigend.

Die Anbindung des Grundstücks an den öffentlichen Verkehr sollte im Falle der Realisierung einer Wohnbebauung, insbesondere einer autofreien Siedlung verbessert werden. Die nächstgelegene Bushaltestelle liegt zwar nur etwa 90 Meter entfernt, die Busse der Linie H halten dort jedoch nur zwei Mal pro Stunde. In der Erzherzog Eugen Straße, einen Häuserblock südlich der Fläche verkehrt auch die Buslinie T, eine Tangentiallinie, die vom Saggen über den Südring zur Uni und weiter nach Völs fährt. Eine Haltestelle dieser Linie ist etwa 150 Meter entfernt. Wie auch die Linie H ist die Linie T im für dieses Areal relevanten Abschnitt nur in einem 30-Minuten-Intervall unterwegs. Die nächste Haltestelle der Straßenbahnlinie 1, die werktags in einem 10-Minuten-Intervall verkehrt ist knapp 500 Meter entfernt, in etwa gleicher Entfernung verkehrt die Buslinie O werktags im 5-Minuten-Intervall und wird in den nächsten Jahren durch eine Straßenbahn ersetzt (IVB, 2013a). Die Nachtbusse der Linie N2 haben ihre Haltestelle in etwa 400 Meter Entfernung zum Grundstück. Das Rathaus in der Maria-Theresien-Straße erreicht man derzeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln (inklusive Fußwege) in 17 Minuten, zu Fuß ist man 24 Minuten unterwegs.

Die Anbindung der Fläche für den Radverkehr ist gut, es führen zwar direkt am Grundstück weder Radwege noch Radrouten vorbei, jedoch liegen Radwege und Radrouten sehr nahe und können vom Areal aus schnell erreicht werden.

Lärmemissionen sind vom südlich gelegenen Fluss Sill zu erwarten, für viele Menschen wirkt das Rauschen eines Baches jedoch beruhigend, weshalb dies kein negativer Aspekt ist. Nördlich der Fläche verläuft auf den Viaduktbögen die Westbahn. Durch Lärmschutzwände werden Lärmemissionen jedoch stark abgedämpft, weiters verkehren in diesem Abschnitt in erster Linie Personenzüge, ein Großteil der lauten Güterzüge, die über den Brenner fahren, nützen die Umfahrung Innsbruck und sind somit auch diesem Streckenabschnitt nicht unterwegs.

### *Barmherzige Schwestern*

CO<sub>2</sub>-Einsparungspotenzial: 1485 Tonnen pro Jahr, Referenzsiedlung: Lodenareal

Südöstlich des Sanatoriums der Barmherzigen Schwestern befindet sich zwischen Inn, der Wohnbebauung im Süden und der Eisenbahn eine etwa 6,6 Hektar große, landwirtschaftlich genutzte Fläche. Im Gegensatz zu den anderen hier vorgestellten Innsbrucker Flächen ist diese Fläche im

örtlichen Raumordnungskonzept aus dem Jahr 2002 als landwirtschaftliche Freihaltefläche ausgewiesen. Aufgrund ihrer Lage und Größe könnte sie auch als Fläche zur künftigen Stadtentwicklung in Frage kommen.

Südlich des Areals, im so genannten „Block-Saggen“, befinden sich nicht nur zwei Supermärkte, sondern auch Bäckereien, ein Friseur, eine Trafik, zwei Banken, mehrere gastronomische Betriebe und im Bereich der Viaduktbögen Handwerksbetriebe in weniger als 500 Metern Entfernung. Auch an die 20 Ärzte sind fußläufig erreichbar.

Mehrere Kinderbetreuungseinrichtungen befinden sich in der Nähe, auch Schulen sind fußläufig erreichbar.

Aufgrund der Größe des Areals ist anzunehmen, dass im Falle einer Bebauung auch Erholungsflächen darauf realisiert werden, in der Umgebung gibt es darüber hinaus den Erholungsraum bei der Sillmündung sowie drei kleinere Parkanlagen.

Das Areal wird derzeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln nicht direkt bedient, im Fall einer Bebauung wäre etwa die Verlängerung der Linie H ins Projektgebiet anzudenken, die jetzt beim Wohnheim Saggen, etwa 300 Meter vom Areal entfernt, ihre Endstation hat, wie auch eine Verdichtung des Taktes auf ein zumindest 15-Minuten-Intervall. Die nächstgelegene Haltestelle der Straßenbahnlinie 1, die ins Stadtzentrum führt, ist etwas mehr als 200 Meter vom Areal entfernt, auch die Linie T, die in die südlichen Stadtteile führt, fährt entlang der Erzherzog Eugen Straße hält jedoch in Richtung Süden nur an der vom Areal etwa 630 Meter entfernten Haltestelle Sebastian-Scheel-Straße. Auch in den Nächten ist die Anbindung an den öffentlichen Verkehr ausbaufähig, die nächstgelegene Haltestelle der Nachtbusse ist 700 Meter vom Grundstück entfernt. Insgesamt wäre eine Verbesserung der Anbindung an den öffentlichen Verkehr bei jeder Art von Bebauung auf dem Areal wünschenswert. Das Rathaus in der Maria-Theresien-Straße erreicht man derzeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln (inklusive Fußwege) in 20 Minuten, zu Fuß ist man 27 Minuten unterwegs.

Die Anbindung an das Radwegenetz ist im nordöstlichen Teil des Areals bereits gegeben, das örtliche Raumordnungskonzept aus dem Jahr 2002 sieht eine Weiterführung des Radweges entlang des Inns vor. Derzeit ist der Innradweg zwischen dem Bereich des Rundgemäldes und den Viaduktbögen unterbrochen. Bei einer Lückenschließung wäre die Fläche optimal an das Radwegenetz eingebunden.

Lärmemissionen sind von der jenseits des Inns verlaufenden Haller Straße zu erwarten, wie auch von der Westbahn im Osten. Insbesondere stellt die jenseits des Inns gelegene Eisenbahnbrücke über die Hallerstraße beim Überfahren durch Züge eine Lärmquelle dar.

Überblick über die Lage der Flächen „Barmherzige Schwestern“ und „Matthias-Schmid-Straße“

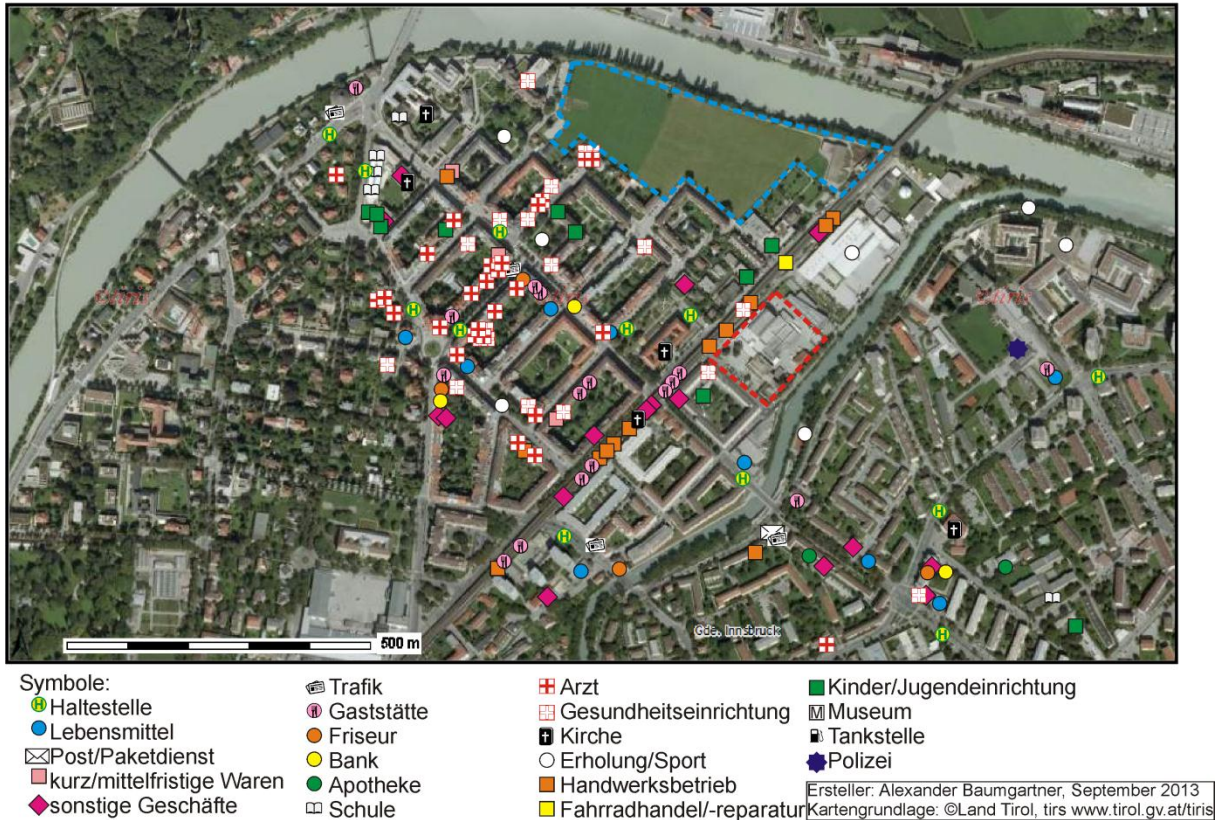


Abbildung 24: Überblick über die Lage der Flächen „Barmherzige Schwestern“ und „Matthias-Schmid-Straße“, eigene Erhebung der Versorgungssituation im September 2013.

### Fürstenweg

CO<sub>2</sub>-Einsparungspotenzial:

Fürstenweg Süd: 809 Tonnen pro Jahr, Referenzsiedlung: Lodenareal

Fürstenweg Nord: 251 Tonnen pro Jahr, Referenzsiedlung: O3

Zwischen Fürstenweg und Tiergartenstraße befindet sich im Stadtteil Höttinger Au eine etwa 9 Hektar große, überwiegend landwirtschaftlich genutzte Fläche, auf welcher sich auch landwirtschaftliche Gebäude und ein Hotel befinden. Nördlich des Fürstenweges liegt eine etwa 0,8 Hektar große landwirtschaftliche Fläche, die von einer Straße geteilt wird. Beide Flächen sind im örtlichen Raumentwicklungskonzept aus dem Jahr 2002 als besondere städtebauliche Entwicklungs- und umstrukturierungsgebiete ausgewiesen.

Innerhalb von 300 Metern Fußwegdistanz befinden sich zwei Supermärkte, eine Apotheke, eine Drogerie und eine Bankfiliale. Weiters gibt es mehrere Gaststätten, mehrere kleinere Geschäfte und Handwerksbetriebe, zwei Friseure, ein Fahrradreparaturgeschäft und auch vier Ärzte in fußläufiger Entfernung.

In einer Entfernung von weniger als 200 Metern befinden sich ein Kindergarten, eine Volksschule, ein Schülerhort und ein Mädchengymnasium. Ein koedukatives Gymnasium liegt etwa 700 Meter entfernt.

Für die Naherholung stehen in der Umgebung mehrere Spielplätze zur Verfügung. Im örtlichen Entwicklungskonzept aus dem Jahr 2002 ist die Schaffung einer öffentlichen Parkanlage mit Spielplätzen auf der zwischen Fürstenweg und Tiergartenweg befindlichen Fläche vorgesehen.

Die Anbindung an den öffentlichen Verkehr erfolgt durch die Buslinien F, R, und T, welche werktags in einem 15- (F und T) bzw. 7,5-Minuten-Intervall (R) verkehren. Mit den Linien F und R gelangt man ins Stadtzentrum, mit der Tangentiallinie T gelangt man sowohl weiter nach Westen bis nach Völs als auch über den Südring in den Osten der Stadt. Etwa 400 Meter nördlich der Flächen entsteht eine Haltestelle der gerade in Bau befindlichen Straßenbahnlinie O, welche in Zukunft ebenfalls ins Stadtzentrum fahren wird (IVB, 2013a). Auch in der Nacht ist das Areal durch die Nachtbuslinie N 3 mit öffentlichem Verkehr versorgt. Das Rathaus in der Maria-Theresien-Straße erreicht man mit öffentlichen Verkehrsmitteln (inklusive Fußwege) in 13 Minuten, zu Fuß ist man 31 Minuten unterwegs.

Die Flächen sind nicht an das Radwegenetz angeschlossen. Man erreicht jedoch sowohl nach Norden, Osten und Süden in weniger als 450 Metern Entfernung Radwege.

Zu Lärmbeeinträchtigungen kommt es vor allem durch landende und startende Flugzeuge am nahe gelegenen Flughafen.



## Überblick über die Lage der Flächen am „Fürstenweg“

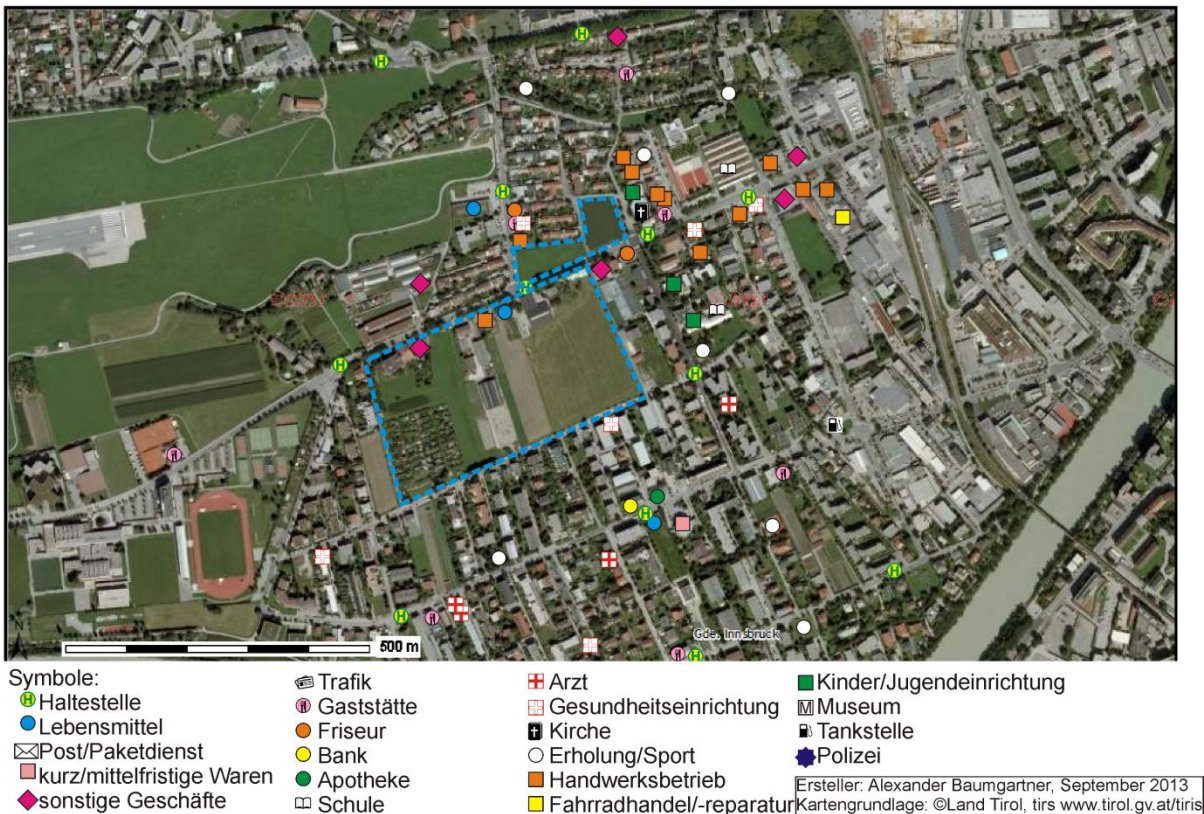


Abbildung 25: Überblick über die Lage der Flächen am „Fürstenweg“, eigene Erhebung der Versorgungssituation im September 2013.

### Campagnerreiter-Areal

CO<sub>2</sub>-Einsparung bei Realisierung einer autofreien Siedlung: 3376 Tonnen pro Jahr, Referenzsiedlung: Lodenareal

Zwischen Reichenauer Straße, Langer Weg und Radetzkystraße befindet sich ein eine etwa 10,5 Hektar große Fläche, auf der sich derzeit ein mehrere Sportplätze, Gastronomiebetriebe, ein Autohaus und andere Einrichtungen befinden. Die Stadt Innsbruck möchte diese Fläche städtebaulich neu entwickeln und hat dazu Studien in Auftrag gegeben (Gemeinderat Innsbruck, 2011, S. 367).

In fußläufiger Entfernung der Fläche befinden sich zwei kleinere Einkaufszentren und mehrere Supermärkte. Die Versorgung mit Einrichtungen zur Kinderbetreuung, mit Volks- und Mittelschulen ist ausgezeichnet, diese befinden sich direkt angrenzend an das Areal.

Im Zuge der künftigen Entwicklung der Fläche ist vorgesehen, dass auch die bestehenden Sporteinrichtungen auf dem Areal Platz finden (Gemeinderat Innsbruck, 2011, S. 367. Aufgrund dessen kann die Versorgung mit Sportmöglichkeiten als hervorragend bezeichnet werden.

Die Anbindung an den öffentlichen Verkehr erfolgt derzeit mit den Buslinien O und R, welche derzeit werktags alle 5 bzw. 7,5 Minuten verkehren. In den nächsten Jahren wird die Buslinie O durch eine

Straßenbahn ersetzt (IVB, 2013a), wodurch die Qualität des öffentlichen Verkehrs für dieses Gebiet steigt. Auch in der Nacht wird das Areal durch die Nachtbuslinien N2 und N3 bedient. Das Rathaus in der Maria-Theresien-Straße erreicht man mit öffentlichen Verkehrsmitteln (inklusive Fußwege) in 19 Minuten, zu Fuß ist man 35 Minuten unterwegs.

Auch die Anbindung für Radfahrer ist sehr gut, nördlich des Areals verläuft eine Radroute direkt ins Stadtzentrum.

Durch die Lage an zwei bedeutenden Straßenzügen – der Reichenauer Straße und dem Langen Weg – ist mit hohen Lärmemissionen zu rechnen, die im Falle einer Wohnbebauung eine Herausforderung darstellen können.

Überblick über die Lage der Fläche „Campagnerreiter-Areal“

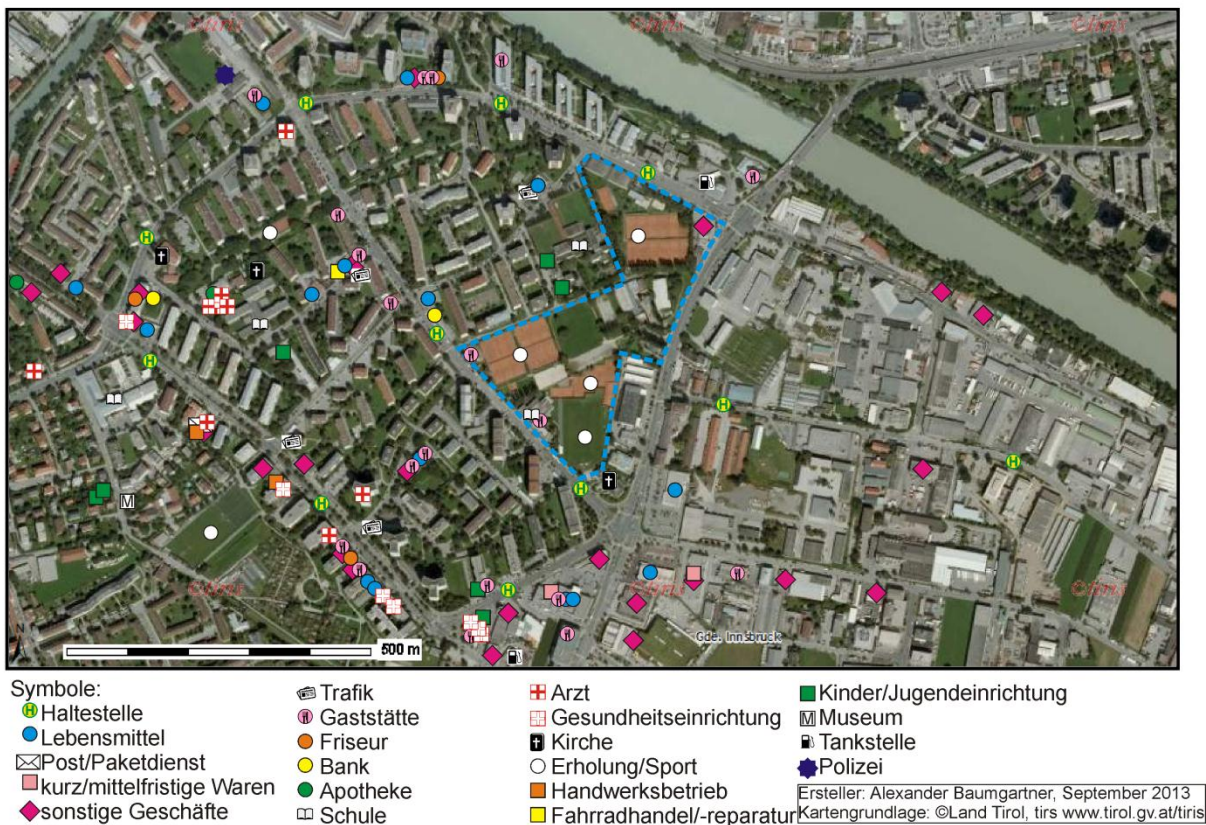


Abbildung 26: Überblick über die Lage der Fläche „Campagnerreiter-Areal“, eigene Erhebung der Versorgungssituation im September 2013.

### Hauptfrachtenbahnhof

CO2-Einsparung bei Realisierung einer autofreien Siedlung: 3376 Tonnen pro Jahr, Referenzsiedlung: Lodenareal

Östlich an den Hauptbahnhof angrenzend befindet sich der Hauptfrachtenbahnhof Innsbruck. Die etwa 10,5 Hektar große Fläche wird nach wie vor als Frachtenbahnhof genutzt, aufgrund der innenstadtnahen Lage und der optimalen Anbindung an den öffentlichen Verkehr (Hauptbahnhof

Innsbruck ist zentraler Umsteigeknoten zu vielen Linien des Innsbrucker Stadtverkehrs) am Hauptbahnhof stellt sie eine für die Stadtentwicklung interessante Fläche dar. Die Stadt Innsbruck weist die Fläche des Hauptfrachtenbahnhofs im örtlichen Raumordnungskonzept von 2002 auch als besondere städtebauliche Entwicklungs- und Umstrukturierungsgebiet aus.

Durch den südlichen Personentunnel des Hauptbahnhofs ist die Innsbrucker Innenstadt mit vielen Geschäften und Arbeitsplätzen nur etwa 150 Meter entfernt. In nördlicher Richtung erreicht man fußläufig das Einkaufszentrum Sillpark mit 61 Geschäften.

Als eine von wenigen Flächen liegt im 500-Meter-Einzugsbereich keine Volksschule. Gelegenheiten für Erholung und Freizeit befinden sich mit dem Stadtpark knapp mehr als 500 Meter entfernt.

Im Falle einer Wohnbebauung würden jedoch die Lärmemissionen aufgrund des unmittelbar angrenzenden Bahnhofs eine Herausforderung darstellen. Bewohner von Wohnungen jenseits des Bahnhofs sind derzeit teils mit massiven Lärmbelastigungen auch in den Nachtstunden betroffen (ORF Tirol, 2013b).

#### *Michael-Gaismayr-Straße*

CO<sub>2</sub>-Einsparung bei Realisierung einer autofreien Siedlung: 219 Tonnen pro Jahr, Referenzsiedlung: O3

In der Michael-Gaismayr-Straße zwischen Tempelstraße und Leopoldstraße befindet sich eine etwa 0,7 Hektar große Fläche, die teils überbaut ist, großteils aber als Parkplatz genützt wird. Die Stadt Innsbruck weist diese Fläche im örtlichen Raumordnungskonzept von 2002 als besondere städtebauliche Entwicklungs- und Umstrukturierungsgebiet aus. Aufgrund der zentralen Lage dieser Fläche – sowohl die Fußgängerzone Maria-Theresien-Straße als auch der Hauptbahnhof sind knapp 500 Meter entfernt – ist die Versorgung mit städtischer Infrastruktur fußläufig hervorragend. Auch eine Volksschule befindet sich direkt angrenzend an die Fläche.

#### *Lieberstraße*

CO<sub>2</sub>-Einsparung bei Realisierung einer autofreien Siedlung: 52 Tonnen pro Jahr, Referenzsiedlung: O3

In der Lieberstraße befindet sich zwischen Maximilianstraße und Müllerstraße eine etwa 1700 m<sup>2</sup> große, als Parkplatz genützte Fläche. Die Versorgung mit städtischer Infrastruktur ist auch bei dieser Fläche in fußläufiger Entfernung hervorragend, die Fußgängerzone in der Maria-Theresien-Straße ist weniger als 500 Meter, der Hauptbahnhof etwas mehr als 500 Meter entfernt.



Überblick über die Lage der Flächen „Frachtenbahnhof“, „Michael-Gaismayrstraße“ und „Lieberstraße“

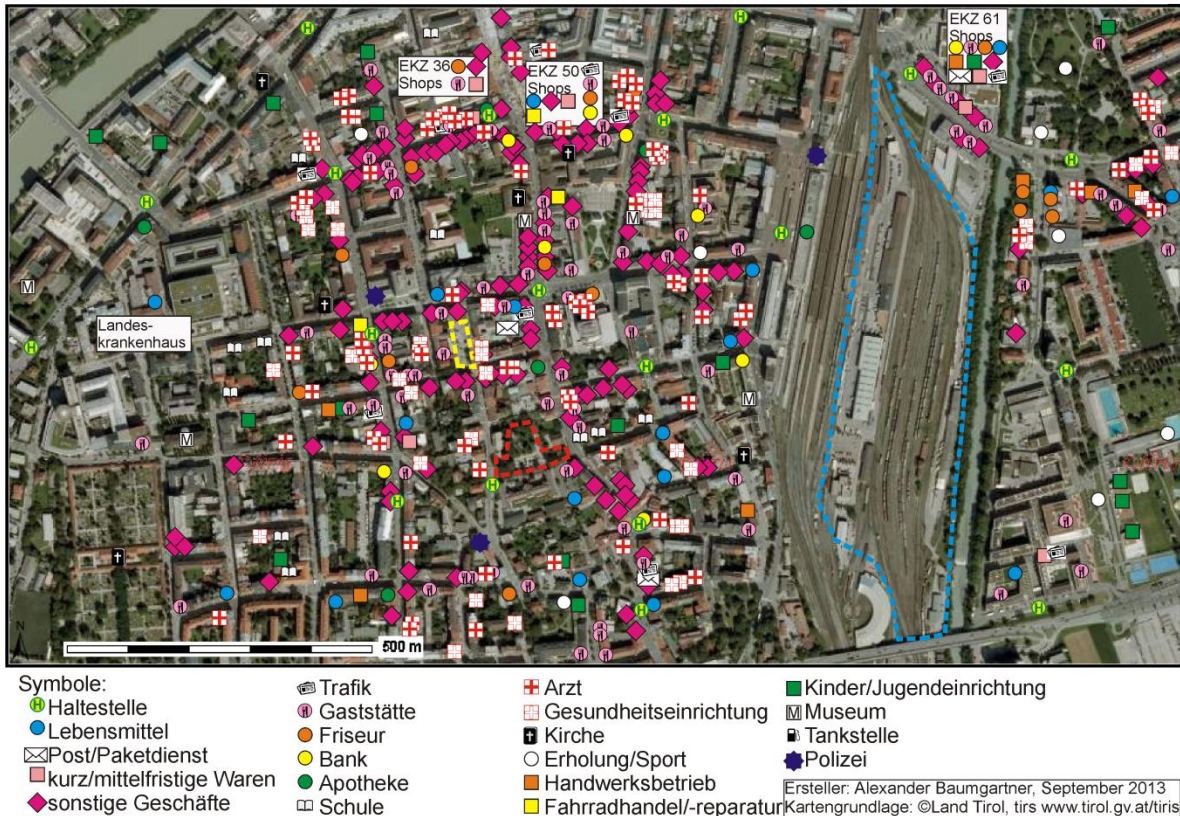


Abbildung 27: Überblick über die Lage der Flächen „Frachtenbahnhof“, „Michael-Gaismayrstraße“ und „Lieberstraße“, eigene Erhebung der Versorgungssituation im September 2013.

### Baumkirchen

CO<sub>2</sub>-Einsparung bei Realisierung einer autofreien Siedlung: 3151 Tonnen pro Jahr, Referenzsiedlung: Lodenareal

Im Zuge dieser Arbeit wollte der Autor auch eine Fläche in der Umgebung von Innsbruck auf ihre Eignung für autofreies Wohnen untersuchen. Es handelt sich dabei um eine etwa 14 Hektar große landwirtschaftlich genutzte Fläche nördlich der Westbahn in der Gemeinde Baumkirchen. Der Autor wurde auf diese Fläche aufmerksam, da sie weniger als 15 Kilometer von Innsbruck entfernt und direkt an einer S-Bahnstation liegt. Sie liegt somit in einer Entfernung, die zum Pendeln nach Innsbruck mit dem Fahrrad bzw. Pedelec noch attraktiv ist. Weiters ist die Fläche durch die S-Bahnstation sehr gut an den öffentlichen Verkehr angeschlossen.

Auf einer Anhöhe befindet sich in etwa 700 Meter Gehdistanz das Gemeindeamt, ein Gasthaus, ein Café und eine Bäckerei. Die Bäckerei fungiert auch als Postpartner und bietet eine Auswahl an Lebensmitteln des täglichen Bedarfs. Darüber hinaus befinden sich noch ein Tapezierer und mehrere Bauernhöfe mit Direktvermarktung im Ort.



Im Ort selbst befinden sich ein Kindergarten und eine Volksschule. Die nächstgelegene Hauptschule liegt 2,2 Kilometer entfernt in Volders und das nächstgelegene Gymnasium liegt 2,4 Kilometer entfernt, ebenfalls in Volders.

Baumkirchen bietet eine ländliche Umgebung mit vielen naturnahen Erholungsmöglichkeiten für die Freizeit. Einerseits laden die nahegelegenen Berge zu längeren und kürzeren Spaziergängen und Mountainbike Ausflügen ein, die Wege entlang des Inns eignen sich gut zum Joggen und Radfahren. In unmittelbarer Nähe des Areals befindet sich auch ein Fußballplatz, weiters entsteht derzeit zwischen Bahntrasse und Inn die „Innaufweitung Baumkirchen“ mit Inseln, Auwaldzonen, Ruhigwasserflächen, Mulden und Geländeanhebungen als Ausgleichsmaßnahme für die Grundinanspruchnahme bei der Errichtung der Unterinntalbahn (ÖBB Infrastruktur AG, 2013).

Die Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln erfolgt von ungefähr 5 Uhr 45 bis etwa 23 Uhr 45 mit zwei S-Bahnlinien, die deren überlagerte Fahrpläne annähernd einen Halbstundentakt ergeben. Weiters gibt es vereinzelte Buskurse, die dem Schülertransport zur Hauptschule und einem Gymnasium dienen. An Wochenenden ist Baumkirchen aus Richtung Innsbruck mit einem Nachtbus erreichbar. Untertags erreicht man das Rathaus in Innsbruck in der Maria-Theresien-Straße mit der S-Bahn (inklusive Fußwege) in 34 Minuten.

Der Inntalradweg verläuft gleich jenseits des Inns und wird über eine Fußgänger- und Radfahrerbrücke erreicht. Die Verbindung von Baumkirchen nach Innsbruck ist sehr radfahrerfreundlich. Lediglich bei der Fußgängerbrücke und bei einem mit Umlaufgittern gesichertem Bahnübergang in Hall muss kurz von Fahrrad abgestiegen werden. Auf dem Weg bis zur Maria-Theresien-Straße in Innsbruck muss lediglich eine ampelgeregelte Kreuzung überquert werden. Bei einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 23 km/h erreicht man das Stadtzentrum von Innsbruck in 40 Minuten.

Beeinträchtigungen durch Lärmemissionen gibt es nur aus einer Richtung durch die Eisenbahn, den Inn und die jenseits des Inns gelegene Autobahn.

Dem Autor ist bewusst, dass die Entwicklung einer Siedlung mit – je nach Größe der Siedlung – weit über tausend Bewohnern für die Gemeinde Baumkirchen mit knapp über 1000 Einwohnern in jeder Hinsicht eine große Veränderung bedeuten würde. Es sollte hier nur die Möglichkeit der Errichtung einer autofreien Siedlung außerhalb Innsbrucks behandelt werden.

Überblick über die Lage der Fläche in „Baumkirchen“

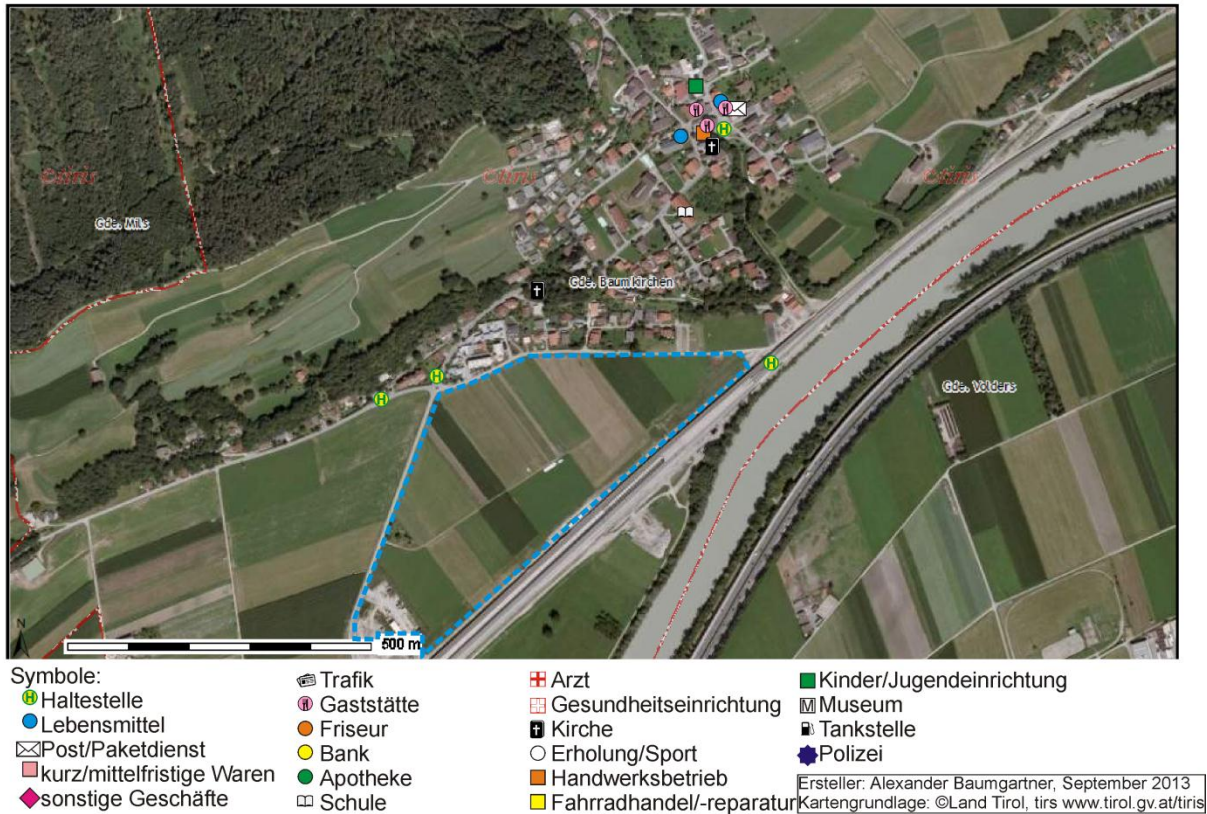


Abbildung 28: Überblick über die Lage der Fläche in „Baumkirchen“, eigene Erhebung der Versorgungssituation im September 2013.

#### 4.2. Bewertung der Flächen

Es folgt nun die Bewertung der beschriebenen Flächen auf ihre Eignung für autofreie Projekte.

Dazu wurden Kriterien bestimmt, die für die Realisierung autofreier Siedlungen eine besondere Rolle spielen. Durch eine Gewichtung dieser Kriterien können in Frage kommende Flächen bewertet und entsprechend der in Summe sich ergebenden Punktezahl gereiht werden. Der Autor orientierte sich bei der Erstellung der Bewertungsmatrix an Bewertungsblättern anhand derer schon in deutschen Städten Flächen auf ihre Eignung für autofreies Wohnen bewertet wurden (Club der autofreien, 2013).

## *Beschreibung der Kriterien*

### *1. Anzahl der Wohneinheiten*

Bei einer großen autofreien Siedlung kommen für die Bewohner mehr Vorteile des gemeinschaftlichen autofreien Wohnens (siehe 1.2.1) zum Tragen, als bei kleinen Projekten. Weiters fließt durch dieses Kriterium auch die mögliche CO<sub>2</sub>-Einsparung, die von der künftigen Bewohneranzahl abhängig ist, in die Bewertungsmatrix ein. Zur Abschätzung der möglichen Anzahl von Wohnungen wurden je nach Größe der untersuchten Flächen das O3 oder das Lodenareal in Innsbruck herangezogen.

Bei Flächen unter 3 Hektar wurde als Referenz für die Wohnungsdichte die 2012 fertiggestellte Siedlung O3 (siehe 1.1.1) herangezogen, wo auf einer Grundfläche von etwa 2,5 Hektar 444 Wohnungen verwirklicht wurden. Bei den Flächen ab 3 Hektar wurde als Referenz für die Wohnungsdichte der 2009 fertiggestellten Siedlung Lodenareal (siehe 1.2.1.2.3) herangezogen, die neben der Wohnbebauung auch großzügige Freiflächen aufweist, da anzunehmen ist, dass bei größeren Flächen neben der eigentlichen Wohnbebauung auch großzügige Freiflächen entstehen werden. Beim Lodenareal wurden auf einer Fläche von etwa 3,8 Hektar 482 Wohnungen errichtet.

Es wurde keine negative Bewertung vorgesehen, da sowohl kleine als auch große autofreie Projekte eine Nachfrage befriedigen und einen Beitrag zur CO<sub>2</sub>-Einsparung leisten können.

Flächen mit einer erwarteten Anzahl von weniger als 200 Wohnungen wurden mit null Punkten bewertet, da kleine autofreie Projekte zwar manche der Vorteile autofreien Wohnens, beispielsweise Kosteneinsparung durch nicht gebauten Parkraum, verwirklichen können, andere, die Wohnqualität betreffende Vorteile nur ansatzweise zur Geltung bringen können.

Flächen mit einer erwarteten Anzahl von 201 bis 500 Wohnungen wurden mit zwei Punkten bewertet, da in dieser Siedlungsgröße viele Vorteile des gemeinschaftlichen Wohnens ohne eigenes Auto verwirklicht werden können.

Flächen mit einer erwarteten Anzahl von mehr als 500 Wohnungen wurden mit vier Punkten bewertet, da sich aufgrund der Größe der Siedlung Vorteile ergeben, die nicht nur für die Bewohner erlebbar sind, sondern sich auch für die Nachbarschaft und das Gemeinwesen Vorteile ausstrahlen können. Zu nennen sind beispielsweise eine deutliche CO<sub>2</sub>-Reduktion im Vergleich zu herkömmlichen Siedlungen, neu entstehende Arbeitsplätze in der Nahversorgung, Auswirkungen auf die Auslastung des öffentlichen Verkehrs, etc.

## 2. Erschließung

Bei diesen für Menschen, die ohne eigenes Auto leben, so wichtigen Kriterien wurde die Versorgung mit öffentlichem Verkehr, die Anbindung an das Radverkehrsnetz und die Gehzeit zum Stadtzentrum bewertet.

Die Entfernung der nächstgelegenen Haltestelle wurde besonders hoch gewichtet. Vier Punkte werden vergeben, wenn die nächstgelegene Haltestelle maximal 50 Meter von der Grundstücksgrenze entfernt liegt. In diesen Fällen ist die Haltestelle in weniger als einer Gehminute ab der Grundstücksgrenze erreichbar.

Bei Haltestellenentfernungen von 50 bis 150 Metern werden zwei Punkte vergeben. Die Haltestelle ist weniger als zweieinhalb Gehminuten entfernt.

Mit 0 Punkten wird eine Haltestellenentfernung von 151 bis 300 Metern bewertet. Die Haltestelle ist in somit in weniger als viereinhalb Gehminuten erreichbar, was für eine autofreie Siedlung als gerade noch akzeptabel angesehen wird.

Bei Haltestellenentfernungen von 300 bis 500 Metern sind mehr als viereinhalb Gehminuten ab der Grundstücksgrenze zurückzulegen, eine Entfernung, die bei einer autofreien Siedlung nicht vorkommen sollte. Deshalb wird dies mit minus einem Punkt bewertet, stellt für sich allein genommen aber noch keinen Ausschlussgrund dar. Zum Vergleich: Autofahrer sind eher bereit 12 Minuten lang einen Parkplatz zu suchen, als 300 Meter Fußweg zu akzeptieren (Macoun, 1984, S. 111).

Eine Haltestellenentfernung von mehr als 500 Metern entspricht einer Entfernung von mindestens sieben Gehminuten. Dies ist bei einer autofreien Siedlung nicht mehr zu akzeptieren und qualifiziert eine Fläche als ungeeignet für eine autofreie Siedlung.

Weiters floss die Bedienungsqualität der Haltestellen in den Hauptverkehrszeiten (Frühspitze) in die Bewertung ein. Da sich in einer Gehdistanz von 500 Metern mehrere Haltestellen befinden können, wird hier jene Haltestelle mit der stärksten Bedienung herangezogen, auch wenn diese möglicherweise nicht die nächstgelegene ist. Es werden auch nicht nur die Abfahrtszeiten einer Linie betrachtet, sondern die Abfahrtszeiten aller Linien in dieselbe Richtung.

Zwei Punkte werden für einen 5-Minuten-Intervall vergeben, ein Punkt für eine Bedienung in einem 6- bis 10-Minuten-Intervall und null Punkte für eine Bedienung in einem 11- bis 15-Minuten-Intervall. Ein 16- bis 30-Minuten-Intervall stellt zwar eine Grundversorgung mit öffentlichem Verkehr dar, jedoch nicht in einer Qualität, wie sie für Menschen, die einen autofreien Lebensstil pflegen, attraktiv

ist, deshalb wird dies mit minus einem Punkt bewertet. Flächen, die bei keiner Haltestelle in 500 Metern Gehdistanz eine zumindest halbstündliche Bedienung vorweisen können, scheiden als Eignungsfläche für autofreie Siedlungen aus.

Weiters wurde die Reisezeit ins Stadtzentrum (Rathaus, Maria-Theresien-Straße 18) bewertet. Flächen, von denen aus das Rathaus innerhalb von 15 Minuten Reisezeit, inklusive Zugangszeiten zu den Haltestellen, erreichbar sind, wurden mit 2 Punkten bewertet, jene mit einer längeren Reisezeit mit null Punkten.

Hinsichtlich des Radverkehrs wurde die Anbindung von Flächen an das Radwegenetz mit zwei Punkten bewertet, dazu wurde die Plandarstellung am Liniennetzplan der Innsbrucker Verkehrsbetriebe herangezogen, auf denen auch Radrouten eingezeichnet sind (IVB, 2013b). Flächen, die nicht an diesem Netz liegen, wurden mit null Punkten bewertet.

Die Gehzeit ins Stadtzentrum (Rathaus, Maria-Theresien-Straße 18) wurde mittels des Routenplaners auf [maps.google.at](https://maps.google.at) berechnet. Die Möglichkeit das Stadtzentrum bequem zu Fuß, ohne Zuhilfenahme eines Fahrrades oder des öffentlichen Verkehrs zu erreichen stellt eine besondere Qualität für künftige Bewohner dar, deshalb wurde dieses Kriterium im Verhältnis zu anderen Kriterien hoch gewichtet. Beträgt die Gehzeit maximal 10 Minuten, werden entsprechende Flächen mit vier Punkten bewertet. Flächen mit einer Gehzeit von 11 bis 20 Minuten werden mit zwei Punkten bewertet, da anzunehmen ist, dass Wege ins Stadtzentrum bei dieser Entfernung zumindest gelegentlich auch zu Fuß zurückgelegt werden. Es wird angenommen, dass bei einer Gehzeit ins Stadtzentrum von mehr als 20 Minuten kein besonderes Qualitätsmerkmal mehr vorliegt, deshalb werden diese Flächen mit null Punkten bewertet.

### 3. *Infrastruktur*

Im Bereich der Infrastruktur wurde die Anzahl der Nahversorgungsreinrichtungen (jene Geschäfte, die Lebensmittel verkaufen) bewertet.

Gibt es in einer Wegentfernung von 500 Metern keine entsprechenden Geschäfte, bedeutet dies, dass Lebensmittel nicht in fußläufiger Entfernung erworben werden können. Da jedoch die Versorgung mit öffentlichen Verkehrsmitteln innerhalb von 500 Metern durch die Bewertungsmatrix sichergestellt ist (eine Entfernung von mehr als 500 Metern stellt einen Ausschlussgrund dar), können Einkäufe zumindest zu Fuß und mit öffentlichen Verkehrsmitteln getätigt werden, weshalb dies keinen Ausschlussgrund darstellt und die Bewertung mit minus eins erfolgt.

Eine Nahversorgungseinrichtung in 500 Metern Gehdistanz wirkt sich mit null Punkten neutral auf die Bewertung der Fläche aus, zwei Einrichtungen werden mit einem und mehr als zwei Einrichtungen mit zwei Punkten bewertet.

Weiters wird die Anzahl von Dienstleistungseinrichtungen (Schuster, Friseur, Schlüsseldienst, ...) in 500 Metern Wegdistanz bewertet. Keine Dienstleistungseinrichtungen werden mit null Punkten, eine bis fünf Einrichtungen mit einem Punkt, fünf bis zehn mit zwei Punkten und mehr als zehn mit drei Punkten bewertet.

Für junge Familien spielt die fußläufige Erreichbarkeit von Volksschulen eine wichtige Rolle, deshalb wurde dieses Kriterium in die Bewertungsmatrix aufgenommen. Da angenommen wird, dass Kindergartenkinder auf dem Weg von und zum Kindergarten auf jeden Fall begleitet werden und Kinder sich erst ab dem Volksschulalter unbegleitete Wege erledigen, wird eine vorhandene Volksschule in 500 Metern Wegentfernung mit zwei Punkten bewertet. Befindet sich keine Volksschule in entsprechender Nähe, besteht zumindest das Angebot, mit öffentlichen Verkehrsmitteln den Schulstandort zu erreichen, weshalb solche Flächen mit null Punkten bewertet werden.

Die Einbindung in die vorhandene Siedlungsstruktur ist ein Kriterium, durch welches bewertet werden kann, ob ein neues Siedlungsgebiet neu erschlossen werden muss oder ob an bestehende Infrastruktur beispielsweise im Bereich Elektrizität, Trinkwasserversorgung und Kanal angeschlossen werden kann. Da dieses Kriterium in erster Linie für die Gemeinde aus Sicht der Versorgung mit technischer Infrastruktur von Relevanz ist, wird die Einbindung in vorhandene Siedlungsstruktur mit einem Punkt bewertet, eine Fläche abseits vorhandener Siedlungsstruktur mit null Punkten.

Das Kriterium betreffend Erholungsflächen zeigt an, ob wohnungsnah Naherholung möglich ist. Ist dies in einer Entfernung von weniger als 300 Metern möglich, bzw. auf der Fläche selbst realisierbar, wird die Fläche bei diesem Kriterium mit zwei Punkten bewertet. Fehlende Naherholung wirkt sich in der Bewertung mit minus einem Punkt aus.

#### *4. Lärm*

Autofreie Siedlungen können sich aufgrund des nicht vorhandenen Kfz-Verkehrs innerhalb der Siedlung durch besonders ruhige Zonen auszeichnen. Dringen Lärmemissionen von der Umgebung auf die Siedlung ein, muss dieser Lärm soweit wie möglich abgeschirmt werden, was jedoch nicht immer möglich ist. Besteht eine Lärmbelastung von drei oder vier Himmelsrichtungen, fließt dies mit minus einem Punkt in die Bewertung ein. Eine Lärmbelastung von einer oder zwei Himmelsrichtungen wird mit null Punkten und keine Lärmbelastungen mit zwei Punkten bewertet.

#### 5. *Motorisierung*

Dieses Kriterium bewertet die Anzahl zugelassener Pkw im entsprechenden statistischen Bezirk in Innsbruck (siehe Fußnote 7). Ein bestehender hoher Anteil autofreier Haushalte kann auf eine besonders gute Eignung des Gebiets für autofreies Wohnen hinweisen. Deshalb werden Gebiete mit durchschnittlich maximal 0,67 Pkw je Haushalt mit zwei Punkten, Gebiete mit 0,68 bis 0,76 Pkw je Haushalt mit einem und Gebiete mit 0,77 bis 0,85 Pkw je Haushalt mit null Punkten bewertet. Die Wertebereiche von 0,59 Pkw je Haushalt (Gebiet rund um die Michael-Gaismayr-Straße) und 0,85 Pkw je Haushalt (Campagnerreiter-Areal) wurden dazu in drei gleich große Gruppen geteilt.

#### 6. *Derzeitige Bewohner*

Dieses Kriterium soll der Abschätzung der Realisierbarkeit von Projekten auf den einzelnen Flächen dienen. Bestehende Bewohner auf einer Fläche könnten einen Hinderungsgrund für eine zeitnahe Nutzungsänderung bedeuten, deshalb wurden Flächen mit Bewohnern mit minus einem Punkt und Flächen ohne Bewohner mit null Punkten bewertet.



Flächenbewertung		Referenzsiedlung für Anzahl der möglichen Wohnungen														
		Lodenareal	O3	Gabelbergerstraße	Haupttrachtenbahnhof	Michael-Gaismayr-Straße	Anton-Eder-Straße	Campagnerreiter-Areal	Egedachstraße	Fürstenweg-süd	Leberstraße	Barnherzige-Schwester	Fürstenweg-nord	Matthias-Schmid-Straße	Baumkirchen	
			x	x		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	
		<b>Bewertung</b>														
1. Anzahl der Wohneinheiten	> 500 WE	4		4			4		4		4		4		4	
	200 - 500 WE	2	2					2					2		2	
	< 200 WE	0		0	0					0		0				
2. Erschließung	<b>Öffentlicher Verkehr</b>															
	Haltestellenentfernung (nächstgelegene Haltestelle)	< 50 Meter	4	4				4		4				4		
		51 - 150 Meter	2		2	2	2		2		2			2	2	
		151 - 250 Meter	0										0			
		251 - 500 Meter	-1													
		> 501 Meter	ungeeignet													
	Bedienungsqualität in Hauptverkehrszeiten (Haltestelle in 500 m Gehdistanz mit dichtestem Intervall)	5-Minuten-Intervall	2	2	2	2	2	2	2	2		2	2	2		
		6 bis 10-Minuten-Intervall	1								1					1
		11 bis 15-Minuten-Intervall	0													
		16 bis 30-Minuten-Intervall	-1													-1
		mehr als 30-Minuten-Intervall	ungeeignet													
	Reisezeit ins Stadtzentrum (Rathaus)	bis 15 Minuten	2	2	2	2	2			2	2		2		2	
		ab 16 Minuten	0						0	0		0		0	0	0
	<b>Radverkehr</b>															
	Anbindung an Radwegenetz	ja	2	2	2	2	2	2	2	2		2		2	2	2
nein		0								0	0		0			
<b>Fußgänger</b>																
Gehzeit ins Stadtzentrum (Rathaus)	bis 10 Minuten	4			4						4					
	11 bis 20 Minuten	2	2	2		2										
	ab 21 Minuten	0						0	0	0		0	0	0	0	
3. Infrastruktur	Anzahl Nahversorgungseinrichtungen in 500 Meter Gehdistanz	0	-1												-1	
		1	0													
		2	1													
		> 2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
	Anzahl Dienstleistungen in 500 Meter Gehdistanz	0	0													0
		1 bis 5	1													
		5 bis 10	2													
		> 10	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
	Volksschule innerhalb 500 Meter Gehdistanz	ja	2	2		2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
		nein	0		0										0	0
	Einbindung in vorhandene Siedlungsstruktur	ja	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
		nein	0													0
Erholungsflächen (Park, Sportflächen, ...) auf der Fläche realisierbar oder < 300 Meter erreichbar	ja	2	2	2		2	2	2	2		2	2	2	2	2	
	nein	-1			-1						-1					
4. Lärm	von 3 oder 4 Himmelsrichtungen	-1						-1		-1			-1			
	von 1 oder 2 Himmelsrichtungen	0	0	0		0					0	0		0	0	
	nein	2			2				2							
5. Motorisierung	zugelassene PKW je HH im statistischen Bezirk (nur Innsbruck)	0,59 - 0,67	2		2	2	2				2	2			-	
		0,68 - 0,76	1		1					1	1			1	1	-
		0,77 - 0,85	0						0							-
6. derzeitige Bewohner	derzeit Bewohner vorhanden	ja	-1	-1	-1	-1		-1	-1		-1					
		nein	0		0			0			0		0	0	0	
		<b>Summe:</b>	<b>24</b>	<b>24</b>	<b>22</b>	<b>21</b>	<b>21</b>	<b>20</b>	<b>20</b>	<b>19</b>	<b>19</b>	<b>18</b>	<b>16</b>	<b>8</b>		

Tabelle 9: Bewertung der untersuchten Flächen auf ihre Eignung für autofreie Siedlungen, Eigene Erstellung.

Aufgrund der durchgeführten Bewertung ergibt sich folgende Reihung der Flächen hinsichtlich ihrer Eignung für autofreie Siedlungen:

<b>Fläche</b>	<b>erreichte Punktezahl</b>
Gabelsbergerstraße	24
Hauptfrachtenbahnhof	24
Michael-Gaismayr-Straße	22
Anton-Eder-Straße	21
Campagnerreiter-Areal	21
Egerdachstraße	20
Fürstenweg süd	20
Lieberstraße	19
Barmherzige Schwestern	19
Fürstenweg nord	18
Matthias-Schmid-Straße	16
Baumkirchen	8

**Tabelle 10: Reihung der untersuchten Flächen auf ihre Eignung für autofreie Siedlungen**

Es muss angemerkt werden, dass bei der Bewertung des öffentlichen Verkehrs, des Radverkehrs, der Nahversorgungseinrichtungen, Dienstleistungseinrichtungen und Volksschulen der derzeitige Zustand bewertet wurde, der sich durch eine erhöhte Nachfrage bei Realisierung von Wohnungen vermutlich ändern wird.

## 5. Empfehlung für die Entwicklung einer autofreien/autoreduzierten Siedlung in Innsbruck

### 5.1. Gegebene rechtliche Möglichkeiten und Anpassungsvorschläge

Autofreie Wohnprojekte sind in der Tiroler Bauordnung nicht vorgesehen, aber auch nicht dezidiert ausgeschlossen. Die Bauordnung verpflichtet die Gemeinden dafür zu sorgen, dass für die zu erwarteten Kraftfahrzeuge der ständigen Benutzer und der Besucher Stellplätze in ausreichender Anzahl zur Verfügung stehen. Diese ausreichende Anzahl wird von der Baubehörde festgelegt und in der Baubewilligung festgeschrieben. Eine Reduktion von Stellplätzen bei einem autofreien Wohnprojekt kann somit von der Baubehörde festgelegt werden, sofern diese von einem tatsächlich geringeren Stellplatzbedarf ausgeht. Es muss also sichergestellt sein, dass Bewohner und Besucher, die einen Stellplatz benötigen, auch einen zur Verfügung haben und nicht den öffentlichen Raum als Parkplatz beanspruchen.

Um dies zu erreichen scheinen verschiedene Wege möglich.

#### *Autoreduzierte Siedlung*

Einerseits könnte eine Autoreduktion in einer neuen Siedlung allein dadurch erreicht werden, dass zwar Parkplätze geschaffen werden, diese jedoch in einiger Entfernung zur Wohnung, wodurch das Autofahren im Vergleich zu anderen Fortbewegungsarten an Attraktivität verliert. Die Parkplätze sollen keinesfalls einzelnen Wohnungen zugehörig sein, sondern wer einen Parkplatz benötigt, soll einen mieten können, auch Siedlungsfremde Personen sollen die Möglichkeit haben, leerstehende Stellplätze zu mieten. Die Entfernung zwischen Grundstück und Abstellplatz darf in Tirol gemäß Tiroler Bauordnung 2011 § 8 bis zu 300 Meter betragen, auch weitere Entfernungen sind gegebenenfalls möglich. Es ist anzunehmen, dass sich in einer solchen Siedlung aufgrund der Entfernung zwischen Parkplatz und der Wohnung eher autofreie Haushalte ansiedeln und so auch ohne rechtliche Regelungen zur Autofreiheit von Bewohnern eine autoreduzierte Siedlung realisiert werden kann. Weiters gibt es für die Bewohner keinen Anreiz einen bereits vorhandenen (weil im Wohnungspreis inkludierten) Stellplatz auch zu nutzen, Kosten für den Stellplatz fallen nur bei tatsächlichem Bedarf an. Es würde sich bei dieser Variante zwar um keine autofreie Siedlung, sondern um eine autoreduzierte Siedlung handeln, dennoch könnte in einem ersten Pilotprojekt die Umsetzbarkeit der Autoreduktion auch in Hinblick auf eine tatsächlich autofreie Siedlung getestet werden. Bekannte Realisierte Projekte dieses Typs sind beispielsweise das Kabelwerk in Wien oder die stellplatzfreien Gebiete im Freiburger Stadtteil Vauban.

### *Autofreie Siedlung*

Eine rechtliche Sicherstellung der Autofreiheit von Bewohnern ist nicht einfach zu lösen, da Autobesitz auch in einer autofreien Siedlung kein Kündigungsgrund ist. Tatsächlich funktionieren realisierte autofreie Siedlungen in der Regel sehr gut. Dennoch ist es wichtig, die Autofreiheit bzw. die Nicht-Überschreitung des vorhandenen Parkplatzangebots auch rechtlich abzusichern.

Dazu könnten einerseits Privatpersonen, die ein Projekt autofreien Wohnens verwirklichen möchten, einen Verein mit Vereinszweck „Schaffung von Wohnraum für autofreie Vereinsmitglieder“ gründen und die Baubehörde von der zu erreichenden Stellplatzreduktion überzeugen. Dieser Verein errichtet dann ein autofreies Wohnprojekt und betreibt es als Wohnheim. Wohnberechtigt sind ausschließlich Vereinsmitglieder, welche ohne eigenes Auto leben möchten. Einige wenige Parkplätze könnten für Besucher und Härtefälle vorgesehen werden. Es muss jedoch angemerkt werden, dass Vereinsmitglieder in der Vollversammlung eines Vereins sowohl den Vereinszweck als auch die Statuten ändern können. Um eine von der Gebietskörperschaft nicht erwünschte Änderung der Statuten (insbesondere die Abkehr von der Autofreiheit des Wohnprojekts) zu verhindern, könnte die Gebietskörperschaft (hier die Stadt Innsbruck) Mitglied des Vereins sein. Das Projekt Sargfabrik in Wien (welches sich nicht als autofrei bezeichnet) ist beispielsweise in Vereinsform organisiert (jedoch ohne die Stadt Wien als Vereinsmitglied).

Eine weitere Möglichkeit wäre die Errichtung eines autofreien Projekts mit Mietwohnungen durch eine stadteneigene Immobiliengesellschaft. Die Mietverträge könnten befristet abgeschlossen werden und bei jeder Vertragsverlängerung müssten die Mieter eine Erklärung unterschreiben, dass sie kein eigenes Auto besitzen. Bei dieser Variante könnte die Stadt durch die Immobiliengesellschaft jederzeit auf das Projekt Einfluss nehmen.

Nach derzeitiger Rechtslage dürfte eine Durchsetzung des Autoverzichts in Mietverträgen in Österreich nicht zulässig sein, jedoch gibt es dazu bislang keine Judikatur (siehe auch 2.3.3).

### *Flankierende Maßnahmen*

Wenn ein Bewohner einer autofreien Siedlung dennoch ein Auto erwirbt, muss sichergestellt sein, dass es für ihn nicht attraktiv ist, dieses im öffentlichen Raum abzustellen. Einerseits könnte bei einer größeren Siedlung auf öffentliche Dauerparkplätze verzichtet werden und somit nur in weiterer Entfernung gelegene öffentliche Dauerparkplätze zur Verfügung stehen.

In Innsbruck können Bewohner, die in Gebieten wohnen in denen Kurzparkzonen verordnet sind, eine Dauerparkkarte beantragen, sofern sie für ihr Auto über keinen privaten Parkplatz verfügen und diesen auch nicht in der eigenen Wohnanlage mieten können (Stadt Innsbruck, 2013g). Die

Dauerparkkarte gilt dann in der umliegenden Kurzparkzone. Damit ein Bewohner einer autofreien Siedlung nicht auf diese Möglichkeit zurückgreifen kann, könnten Bewohner autofreier Siedlungen durch eine Änderung der Verordnung betreffend Anwohner- und Firmenparkkarten von der Antragsstellung per Gemeinderatsbeschluss ausgeschlossen werden. Das Auto kann dann immer noch auf privat zu mietenden Abstellflächen abgestellt oder in Kurzparkzonen geparkt werden, wobei letzteres nur kurzzeitig möglich sowie verhältnismäßig teuer ist.

Dieser Ansatz könnte auch, abgesehen von speziellen autofreien bzw. autoreduzierten Projekten, bei Dachgeschoßausbauten zur Anwendung kommen. Sofern ein Dachgeschoßausbau rechtlich zulässig ist, könnte der Ausbau auch ohne (oft schwierig zu errichtende) zusätzliche Parkplätze erfolgen, wenn sichergestellt ist, dass zukünftige Bewohner des ausgebauten Dachgeschoßes keinen Anspruch auf eine Dauerparkkarte haben. Auf diese Weise könnte die Nachverdichtung in Innsbruck erleichtert werden.

#### *Mietrechtsgesetz: Anpassungsvorschlag*

Die Berücksichtigung thematischer Wohnbauten im Mietrechtsgesetz würde zu einer klaren Erleichterung der Errichtung thematischer Wohnbauten, wie autofreie Siedlungen solche sind, beitragen. Es sollte – sofern dies verfassungsmäßig zulässig ist – eine Bestimmung eingeführt werden, wonach Menschen, die in einem thematischen Wohnbau wohnen, dessen Ziele aber nicht (mehr) unterstützen, gekündigt werden können. Der Besitz eines Autos ist derzeit in Österreich kein Kündigungsgrund, auch nicht in einer autofreien Siedlung (siehe auch 2.3.3).

#### 5.2. Umsetzungsempfehlung für Innsbruck

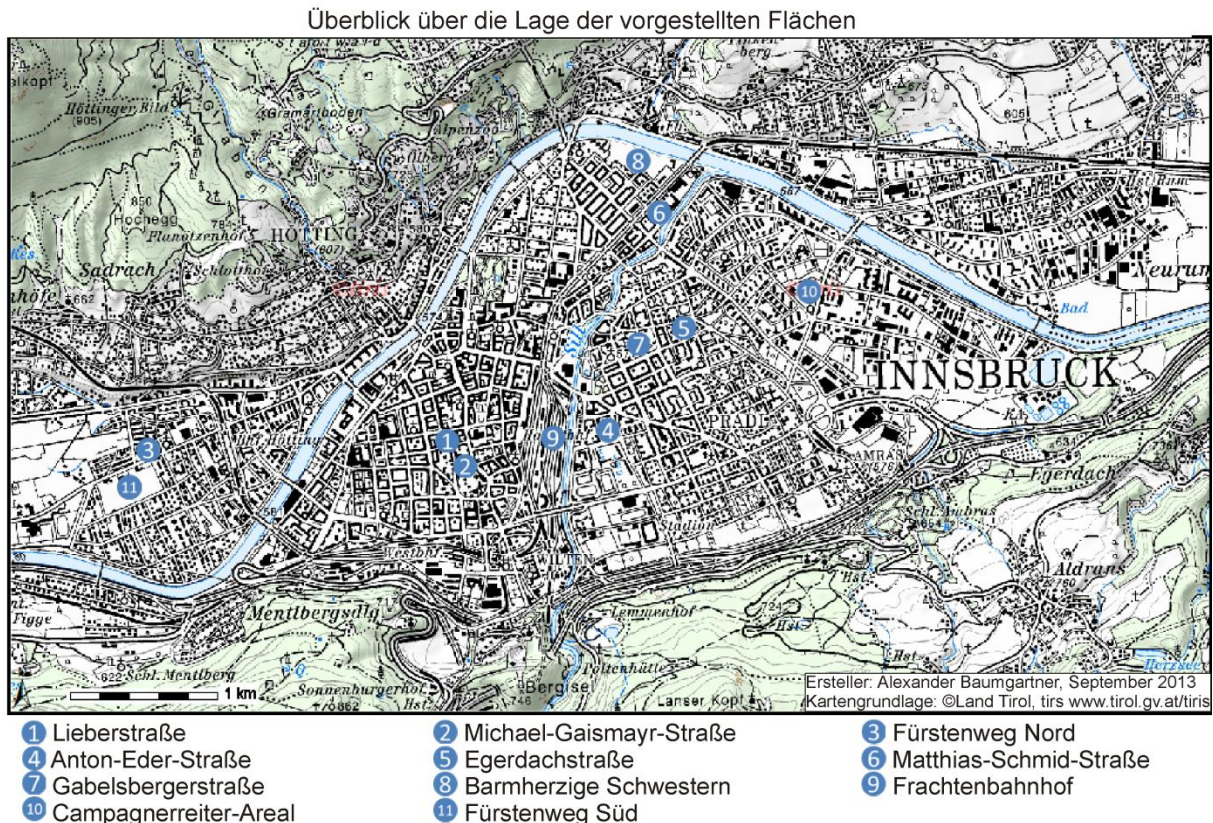
Der Autor empfiehlt in den nächsten Jahren auch in Innsbruck ein Wohnangebot zu schaffen, welches die Vorteile des Wohnens ohne eigenes Auto durch geringere Wohnungskosten, eine hohe Wohnqualität und Ausrichtung auf nicht motorisiertes Mobilitätsverhalten greifbar macht. Auf einer möglichst innenstadtnahen Fläche könnte in einem ersten Schritt eine autoreduzierte Siedlung errichtet werden. Um einen möglichst großen Anteil autofreier Haushalte für das Projekt zu gewinnen, sollte neben einer attraktiven Lage im Stadtraum auch die Siedlungsstruktur auf ein Leben ohne eigenes Auto abgestimmt sein. Erfahrungen aus realisierten Projekten können helfen Fehler wie eine zu geringe Anzahl an Radabstellplätzen zu vermeiden und die andernorts bereits umgesetzten Qualitäten weiter zu entwickeln.

Vermutlich ließen sich im Rahmen einer autoreduzierten Pilot-Siedlung Erfahrungen für die weitere Entwicklung autofreier Wohnbauten in Innsbruck sammeln.

Weiters empfiehlt der Autor kleinere selbst organisierte Projekte autofreien Wohnens, die von den zukünftigen Bewohnern initiiert werden, zuzulassen und auf ihre Praxistauglichkeit zu testen.

### 5.2.1. Beispiele für mögliche Umsetzungen autofreier Projekte in Innsbruck

Um dem Leser einen Eindruck zu vermitteln, welche Art von autofreien Projekten in Innsbruck möglich wären, sollen hier Beispiele für mögliche Ausgestaltungen autofreier bzw. autoreduzierter Siedlungen gegeben werden.



**Abbildung 29: Überblick über die Lage möglicher autofreier/autoreduzierter Siedlungen in Innsbruck, nach Größe gereiht.**

Auf der Fläche in der **Lieberstraße** würde sich eine Fünf- bis Sechsgeschossige Wohnbebauung gut in das Straßenbild einfügen. Aufgrund der Lage ist die Fläche vor allem für Singles mit Arbeitsort im Stadtzentrum interessant, welche auch die Nähe zum Hauptbahnhof zu schätzen wissen. Auch für Studenten eignet sich die Fläche aufgrund der Nähe zur Universität sehr gut. Die Fläche wird derzeit als Parkplatz genutzt, sofern die Nachfrage nach Parkplätzen gegeben ist und die Errichtung einer Tiefgarage betriebswirtschaftlich betrachtet sinnvoll erscheint, könnte eine vom Wohnbereich unabhängige Tiefgarage errichtet werden, deren Vermietungseinnahmen dann dem autofreien Wohnbau zufließen könnten. Um die Trennung zwischen Wohngebäude und Tiefgarage auch baulich zum Ausdruck zu bringen, sollte es beispielsweise kein durchgehendes Stiegenhaus vom Wohngebäude in die Tiefgarage geben. Die Tiefgaragenplätze sollen auch nicht im Wohnungspreis

der einzelnen Wohnungen enthalten sein, sondern wenn ein Bewohner des Hauses einen Tiefgaragenplatz mieten möchte, sollte es ihm zum regulären Marktpreis möglich sein.

Die Fläche in der **Michael-Gaismayr-Straße** ist ruhiger gelegen als jene in der Lieberstraße und der bestehende Baumbestand lädt dazu ein, in eine zukünftige Entwicklung integriert zu werden. Eine Drei- bis Viergeschossige Bebauung, welche sich in den Baumbestand organisch integriert, mit Freiflächen im Hof und auf den Dächern könnte der ideale Wohnraum für junge urbane Familien sein. Entlang der Michael-Gaismayr-Straße könnte eine kleine Tiefgarage angelegt werden, in der Carsharing Autos und Autos von Besuchern Platz finden könnten.

Aufgrund der sehr guten fußläufigen Versorgung mit Schulen eignen sich die beiden **Flächen nördlich des Fürstenweges** besonders für junge Familien. Eine Dreigeschossige Bebauung mit großzügigen Spielflächen würde sich gut in die Umgebung integrieren. Aufgrund der Lage in einem eher autoorientierten Umfeld würde sich diese Fläche gut als Standort einer autoreduzierten Siedlung eignen. Die Parkplätze könnten auf der großen südlich des Fürstenwegs gelegenen Fläche in einer Sammelgarage untergebracht werden.

Die Fläche in der **Anton-Eder-Straße** ist aufgrund ihrer Lage für viele Bewohnergruppen interessant und eignet sich aufgrund der Anbindung an den öffentlichen Verkehr und die gute Ausstattung mit Nahversorgungseinrichtungen für eine autofreie Siedlung. Es könnten drei bis vier fünfgeschossige Stadtvillen errichtet

werden, wobei die südlicheren aufgrund der etwas ruhigeren Lage und der Nähe zum Freizeitzentrum Tivoli eher Wohnraum junge Familien anbieten könnten und die nördlichen eher Wohnraum für Ein- bis Zweipersonenhaushalte. Besucherstellplätze könnten in einer Tiefgarage unter einer der Stadtvillen untergebracht werden.

#### **Grundflächenvergleich:**

#### **Vergleich der hier vorgestellten Flächen mit der Grundfläche von realisierten autofreien und autoreduzierten Projekten:**

(ungefähre Grundstücksfläche)

Blau: Flächen in Innsbruck und Umgebung

Grün: in dieser Arbeit vorgestellte Projekte

Schwarz: sonstige autofreie oder autoreduzierte Projekte

Lieberstraße, Innsbruck: 0,17 ha

Dauphinestraße, Linz: 0,27 ha (autofrei)

Bike City, Wien: 0,48 ha (autoreduziert)

Kalkreite, Wien: 0,5 ha (autofrei)

Bike & Swim, Wien: 0,51 ha (autoreduziert)

Michael-Gaismayr-Straße, Innsbruck: 0,7 ha

Fürstenweg nördlicher Bereich: 0,8 ha

Burgunderstraße, Bern: 1 ha (autofrei)

Autofreie Mustersiedlung, Wien: 1,06 ha (autofrei)

Klimaschutzsiedlung, Hamburg: 1,1 ha (autofrei)

Anton-Eder-Straße, Innsbruck: 1,1 ha

Egerdachstraße, Innsbruck: 1,3 ha

Matthias-Schmid-Straße, Innsbruck: 1,6 ha

Sihlbogen, Zürich: 2,5 ha (autoreduziert)

Gabelsbergerstraße, Innsbruck: 3,6 ha

Stellwerk 60, Köln: 5 ha (autoreduziert)

GWL-Terrein, Amsterdam: 5,3 ha (autoreduziert)

Barmherzige Schwestern, Innsbruck: 6,6 ha

ÖBB-Hauptfrachtenbahnhof, Innsbruck: 7,5 ha

Kabelwerk, Wien: 8 ha (autoreduziert)

Campagnerreiter-Areal, Innsbruck: 8,5 ha

Abbildung 30: Grundflächenvergleich



Auf der Fläche in der **Egerdachstraße** kann mit einer viergeschossigen Bebauung ein ruhiges Wohnquartier für junge Familien errichtet werden. Die Nähe zu Volks und Hauptschulen, zu einem Gymnasium und zu Sportflächen macht das Grundstück für diese Bevölkerungsgruppe besonders attraktiv. Um den ruhigen Charakter zu erhalten, sollte die Wohnbebauung autofrei oder autoreduziert errichtet werden. Parkplätze könnten bei der Entwicklung der Fläche zwischen der Pembaurstraße und der Gabelsbergerstraße in einer Gemeinschaftsgarage in 100 bis 200 Metern Entfernung untergebracht werden. Da in der Pembaurstraße in den nächsten Jahren eine Straßenbahnstrecke errichtet (IVB, 2013a) wird und die Entfernung von der Wohnung zur Haltestelle der Straßenbahn kürzer sein wird als jene zur Sammelgarage, ist auch dem Prinzip der Äquidistanz genüge getan, welches besagt, dass die Entfernung von der Wohnung bis zur Haltestelle des öffentlichen Verkehrs mindestens gleich weit sein soll wie jene zum Autoabstellplatz. Dadurch soll über den Zugangsweg Chancengleichheit zwischen den Verkehrsmitteln erreicht werden (Knoflacher, 1980, S. 176 - 178 zitiert nach Emberger et al., 2004, S. 2). Weiters könnte eine Sammelgarage auch unter der Sportfläche der Mittelschule in der Pembaurstraße errichtet werden.

Die Fläche in der **Matthias-Schmid-Straße** bevorzugt aufgrund ihrer Lage keine besondere Bevölkerungsgruppe. Für eine autofreie Siedlung ist die Lage nicht ideal. Es könnte auf dieser Fläche neben einer Wohnbebauung auch eine Sammelgarage errichtet werden, um zusätzlich zu den Autos der Bewohner auch jene der Bewohner des angrenzenden Wohnblocks darin unterzubringen. Ein Mehrwert ergäbe sich sowohl für die Bewohner der neuen Wohnbebauung als auch für jene des bestehenden Blocks aus einer möglicherweise attraktiveren Straßengestaltung infolge weniger parkender Autos.

Die beiden Flächen entlang der **Gabelsbergerstraße** eignen sich sehr gut für eine autoreduzierte Siedlung mit Bewohnern unterschiedlicher Bevölkerungsgruppen. Die bestehenden Bauernhäuser sollten in die neue Bebauung organisch eingefügt werden, um den ländlichen Charakter dieser Gebäude für die Zukunft zu erhalten. Parkplätze sollten in einer großen Tiefgarage untergebracht werden. Die Errichtung einer Sammelgarage für dieses Gebiet und die umliegende bestehende Bebauung wird empfohlen, da der Straßenraum südlich des Areals durch abgestellte Autos dominiert wird und durch eine Verlegung von Parkplätzen vom Straßenrum in die Sammelgarage der Straßenraum lebenswerter gemacht werden könnte.

Auch das Areal der **Barmherzigen Schwestern** eignet sich sehr gut für eine autoreduzierte Siedlung. Auf dem weitläufigen Areal könnte sowohl Wohnraum für ältere Bevölkerungsgruppen geschaffen werden, das aufgrund der sehr guten ärztlichen Versorgung in der Umgebung für sie besonders attraktiv ist, wie auch Wohnraum für junge Familien, aufgrund der guten Ausstattung mit Schulen. Wie bei den Flächen entlang der Gabelsbergerstraße kann auch hier eine Sammelgarage für die

Bewohner der zukünftigen Siedlung errichtet werden, die auch den bestehenden Bewohnern des angrenzenden Häuserblocks zu Gute kommt und bei einer Reduktion der Dauerstellplätze im Straßenraum eine Aufwertung desselben ermöglicht.

Das **ÖBB-Hauptfrachtenbahnhof**-Gelände eignet sich aufgrund seiner Größe, der Nähe zum Hauptbahnhof und zum Stadtzentrum als Fläche zur Errichtung einer großen autoreduzierten Wohnsiedlung mit Gewerbeflächen im Süden. Es könnte ein urbaner Stadtbereich ähnlich dem Wiener Kabelwerk entstehen. Um den innenstadtnäheren nördlichen Bereich vom Autoverkehr frei zu halten und die Kreuzung in der Amraser Straße nicht stärker zu belasten, könnte eine Brücke zum Areal nördlich der Olympiabrücke errichtet werden. Diese Verknüpfung wäre auch für den Fuß- und Radverkehr von Bedeutung und böte die Chance im südlichen Bereich eine Sammelgarage anzulegen und die restlichen Flächen vom Autoverkehr frei zu halten. Diese Brücke käme auch den bereits bestehenden Gewerbebetrieben im Süden des Areals zu Gute.

Auf dem **Campagnerreiter-Areal** sollen in den nächsten Jahren neben anderen Nutzungen auch Wohnbauten entstehen. Aufgrund der Größe des Areals eignet sich die Fläche gut für eine autoreduzierte Siedlung mit Autoabstellmöglichkeiten in einer Sammelgarage.

Das **Areal südlich des Fürstenweges** eignet sich gut für eine 4 bis 5 geschossige Bebauung im Rahmen einer autoreduzierten Siedlung mit einer Sammelgarage am Fürstenweg. Die Sammelgarage soll sowohl den Bewohnern dieser Fläche wie auch des noch zu entwickelnden Grundstücks nördlich des Fürstenwegs zur Verfügung stehen. Aufgrund der sehr guten Versorgung mit Kinderbetreuungseinrichtungen und Schulen könnte eine an Familien orientierte Quartiersentwicklung im Vordergrund stehen. Eventuell ließe sich auch ein für diesen Stadtteil noch fehlendes Seniorenheim hier verwirklichen

Auf der bahnhofsnahen Fläche in **Baumkirchen** könnte in einem ersten Schritt eine kleine, etwa 1 Hektar große autofreie Siedlung, ähnlich der Klimaschutzsiedlung in Hamburg errichtet werden. Dort leben etwa 160 Menschen in einer zweistöckigen Wohnbebauung autofrei (Klimaschutzsiedlung, 2013). Sollte das autofreie Projekt in Baumkirchen gelingen, könnte es im Laufe der Jahre wachsen und durch Geschäfte für die Nahversorgung ergänzt werden. Für den Fall, dass sich die Bewohner nach einer gewissen Zeit doch entscheiden ein Auto zu kaufen, könnte ähnlich wie in Vauban eine Fläche freigehalten werden, auf welcher nachträglich Abstellplätze gebaut werden können.

### 5.3. Vorschläge zur Vermarktung

Für die Vermarktung einer autofreien bzw. autoreduzierten Siedlung wird ein professionelles Marketing empfohlen, das auf andernorts gemachten Erfahrungen aufbauen kann. Der Autor ist kein

Marketingspezialist, er möchte hier jedoch Anregungen geben, die für die Vermarktung nützlich sein könnten.

Insbesondere sollte der Begriff „autofrei“ vermieden werden, da er den Verzichtaspekt in den Vordergrund rückt. Eine Marktuntersuchung, die 2007 in Bern durchgeführt wurde, ergab, dass bei den an einer autofreien Siedlung interessierten Personen weder der Umweltschutzgedanke noch die Autofreiheit im Vordergrund standen, sondern mehr Grün, weniger Lärm und weniger Abgase (Stadt Bern, 2007, S. 11). In Anbetracht der in Innsbruck herrschenden Wohnungsknappheit kann davon ausgegangen werden, dass sich für alle Wohnungen Mieter finden werden. Der Erfolg oder Misserfolg eines ersten Projekts autofreien oder autoreduzierten Wohnen in Innsbruck wird darüber entscheiden, ob in weiterer Folge andere Projekte folgen werden. Deshalb sollte versucht werden durch eine entsprechende Öffentlichkeitsarbeit nicht nur die Bewohner der Umgebung des Projektgebiets über das Projekt zu informieren, sondern auch Bewohner zu finden, welche die Idee des Lebens ohne eigenes Auto mittragen und so zum Gelingen des Projekts beitragen.

Neben den klassischen Informationsplattformen für Wohnprojekte wie Zeitungsinserate, Homepages, etc. könnte auch in den Fahrzeugen der Innsbrucker Verkehrsbetriebe geworben werden, von denen der Themenbereich Wohnen und Mobilität auch schon ins Spiel gebracht wurde (Innsbruck informiert, 2012b). In Tirol aktive Fahrradverbände könnten mit der Bitte kontaktiert werden, das geplante Wohnprojekt unter den Mitgliedern und Freunden der Vereine bekannt zu machen.

Möglicherweise könnte das Projekt von den Medien positiv aufgenommen werden, da es spezielle Förderungen erhält oder sich Amtsträger positiv dazu äußern; eine Vereinnahmung des Projekts durch eine politische Partei ist jedenfalls zu vermeiden.

Bei Vermarktung eines autofreien Projekts könnte man sich beispielsweise von den gerade fertiggestellten oder in Bau befindlichen Projekten in der Schweiz inspirieren lassen:

- Sihlbogen, Zürich, 220 Wohnungen und Gewerbeflächen, Fertigstellung: 2013 (Baugenossenschaft Zurlinden, 2013)
- Giesserei , Winterthur, 155 Wohnungen und Gewerbeflächen, Fertigstellung 2013 (Gesewo , 2013)
- Hunzikerareal, Zürich, 403 Wohnungen und Gewerbeflächen, Fertigstellung: 2014 (Baugenossenschaft mehr als wohnen, 2013)
- Autofreie Siedlung Oberfeld, Ostermundigen, 100 Wohnungen und Gewerbeflächen, Fertigstellung 2014 (Wohnbaugenossenschaft Oberfeld, 2013)

- Kalkbreite, Zürich, Wohnraum für 250 Personen und Gewerbeflächen, Fertigstellung 2014  
(Genossenschaft Kalkbreite, 2013)

## Zusammenfassung

Seit Mitte der 1990er Jahre wurden in einigen Städten Deutschlands, Österreichs und der Schweiz autofreie Siedlungen und Wohngebäude für Menschen errichtet, die freiwillig ohne eigenes Auto leben und deshalb keine Infrastruktur für abgestellte Autos, wie beispielsweise einen Parkplatz benötigen. Ähnliche Projekte bezeichnen sich als autoreduziert, sie sind aufgrund ihrer Lage im Stadtraum und die Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln besonders für Haushalte ohne eigenes Auto interessant, weshalb nicht für jede Wohnung ein eigener Parkplatz vorgesehen wird.

Für die Mobilität der Bewohner autofreier und autoreduzierter Wohnbauten sind Qualitäten wie eine gute Nahversorgung oder eine gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr und das Radwegenetz von Bedeutung.

Vorteile derartiger Projekte liegen in Kosteneinsparungen aufgrund nicht gebauten Parkraums, was insbesondere den Bewohnern durch niedrigere Mieten bzw. einen günstigeren Kaufpreis zu Gute kommt. Die Bewohner ersparen sich durch die nicht-Notwendigkeit des Besitzes eines eigenen Autos laufende Ausgaben. So wurde in einem Beispiel eine jährliche Kosteneinsparung von knapp 4.000 Euro für eine vierköpfige Familie errechnet. Die Umgebung in einem autofreien Wohnumfeld entspricht besser den Bedürfnissen von Kindern. Beispielsweise spielen Kinder in einem autofreien Wohnumfeld um 45 Prozent länger im Freien und haben mehr Spielkameradinnen und Spielkameraden im Wohnumfeld, weisen mehr nachbarschaftliche Kontakte auf und haben ein stärkeres soziales Gefüge. Weiters profitieren auch das Umfeld und die Gemeinden von den Effekten eines autofreien Lebensstils wie geringerer Autoverkehr, geringere Schadstoff- und Lärmemissionen und Stärkung der lokalen Wirtschaft, da Einkäufe häufiger in der Nähe der Wohnung getätigt werden. Bauträger können sich erhebliche Investitionskosten sparen, haben nicht mit einem Garagenleerstand zu kämpfen und können ein umweltbewusstes Image gewinnen.

Auch wenn sowohl Bauträger als auch Behörden die Vorteile autofreier und autoreduzierter Wohnbauten schätzen wurden bisher wenige realisiert.

Dieser Arbeit liegt die Hypothese zugrunde, dass ein Wohnungsangebot welches speziell auf die Bedürfnisse autofreier Haushalte zugeschnitten ist (autofreie Siedlungen) in Innsbruck auf Nachfrage stoßen würde. Als Hinderungsgrund wurden Bedenken hinsichtlich der dauerhaften Autofreiheit der Bewohner solcher Siedlungen vermutet, da die Befürchtung besteht, dass diese ihre Autos dann im öffentlichen Straßenraum abstellen würden.

Diese Hypothese kann bestätigt werden.

In der Realität funktionieren die bisher verwirklichten Projekte gut, dennoch muss über rechtliche Möglichkeiten zur Durchsetzung einer tatsächlichen Autoreduktion nachgedacht werden. Dazu gehen die realisierten Projekte verschiedene Wege: bei manchen Projekten muss ein Bewohner, der sich ein Auto anschafft, seine Wohnung aufgeben (wobei Ausnahmen für Härtefälle vorgesehen sind), bei anderen Projekten müssen Parkplätze nachträglich errichtet werden, sobald eine bestimmte Anzahl von Autos in der autofreien Siedlung überschritten wird, oder andere Projekte versuchen durch die Anordnung von mietbaren Parkplätzen in Sammelgaragen am Rand der Siedlung und eine sehr gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr den Motorisierungsgrad gering zu halten. Eine rechtliche Durchsetzbarkeit der Autofreiheit im Sinne, dass ein Mieter, der nach Einzug in ein autofreies Projekt ein Auto anschafft, seine Wohnung verlassen muss ist in Österreich nicht möglich, da Autobesitz auch in autofreien Projekten keinen Kündigungsgrund darstellt.

Rahmenbedingungen wie ein bereits hoher Anteil autofreier Haushalte (24 %), ein hoher Anteil des Umweltverbands am Modal-Split (67 %), ein dichter öffentlicher Verkehr sowie eine gute Erreichbarkeit vieler Naherholungsgebiete mit dem Umweltverbund sprechen dafür, dass autoreduzierte bzw. auch autofreie Wohnprojekte in Innsbruck Erfolg haben könnten. Innsbruck ist auch mit Angeboten für autofreie Haushalte gut versorgt, so gibt es ein Unternehmen, das Carsharing-Fahrzeuge in Innsbruck anbietet sowie zwei Plattformen, auf denen privates Carsharing vermittelt wird, eine regionale Lebensmittelkette liefert auch kleine Einkäufe bis vor die Haustüre und schwere Koffer kann man mit dem Gepäckservice der Österreichischen Bundesbahnen vom Wohnort abholen und am Urlaubsort zustellen lassen. Eine Marktuntersuchung, die 2007 in Bern durchgeführt wurde, ergab, dass bei den an einer autofreien Siedlung interessierten Personen weder der Umweltschutzgedanke noch die Autofreiheit im Vordergrund standen, sondern mehr Grün, weniger Lärm und weniger Abgase (Stadt Bern, 2007, S. 11).

Aufgrund der innenstadtnahen Lager vieler bestehender Wohnbauten gab es Mitte der 1990er-Jahre in Deutschland Bestrebungen, solche in autofreie Quartiere umzubauen, was jedoch an bestehenden Bewohnern scheiterte. Erfolgreich umgesetzte autofreie Projekte sind bislang nur im Neubau realisiert worden.

Es gibt in Innsbruck auch noch unbebaute Flächen mit guter Nahversorgung, Anbindung an den öffentlichen Verkehr und an Radwege, auf denen autofreie oder autoarme Projekte verwirklicht werden könnten. In dieser Arbeit werden zwölf entsprechende Flächen einer Bewertung unterzogen. Weiters ist eine Umsetzung auch durch Abriss von nicht mehr zeitgemäßen Gebäuden in attraktiven Lagen und Neubau als autofreie Siedlung sowie durch Nachverdichtung in Baulücken oder großen Innenhöfen möglich.

Gemäß der Tiroler Bauordnung muss jede Gemeinde selbst festlegen wie viele Autoabstellplätze je Wohnung zu errichten sind, es müssen jedoch für den zu erwartenden Bedarf genügend Abstellplätze vorhanden sein. In Innsbruck schreibt die Gemeinde derzeit bei Gebäuden mit Wohnnutzungen in der Regel 1,1 Stellplätze je Wohnung vor. Diesen Wert bei einem autofreien oder autoreduzierten Projekt niedriger festzulegen, liegt im Ermessen des Stadtmagistrats Innsbruck. Einige der vorgestellten Flächen in Innsbruck befinden sich in Gebieten, die von stark verparkten Straßenräumen geprägt sind. Im Zuge der Realisierung einer autoreduzierten oder autofreien Siedlung könnten Stellplätze für die Bewohner der umliegenden Häuserblocks in Sammelgaragen untergebracht werden. Infolge dessen könnte man den Straßenraum durch den Rückbau von Parkplätzen städtebaulich aufzuwerten. Durch diese Maßnahme könnte auch Umfeld direkt von der autofreien Siedlung profitieren.

Der Autor empfiehlt in den nächsten Jahren in Innsbruck ein Wohnangebot zu schaffen, welches die Vorteile des Wohnens ohne eigenes Auto durch geringere Wohnungskosten, eine hohe Wohnqualität und Ausrichtung auf nicht motorisierte Mobilitätsarten greifbar macht. Auf einer möglichst innenstadtnahen Fläche soll in einem ersten Schritt eine autoreduzierte Siedlung errichtet werden. Um einen möglichst großen Anteil autofreier Haushalte für das Projekt zu gewinnen, sollte neben einer attraktiven Lage im Stadtraum auch die Ausstattung der Siedlung (bspw. Anzahl von Fahrradabstellplätzen) auf ein Leben ohne eigenes Auto abgestimmt sein.

Im Rahmen einer solchen autoreduzierten Pilot-Siedlung können Erfahrungen für die weitere Entwicklung autofreier Wohnbauten in Innsbruck gesammelt werden.

Weiteren Forschungsbedarf sieht der Autor darin, wie – entsprechend der österreichischen Rechtsordnung – Mieter zu einer Autofreiheit in einer autofreien Siedlung verpflichtet werden können und welche Möglichkeiten gefunden werden können, Parkplätze für die Bewohner autofreier Siedlungen im Falle des Scheiterns der Autofreiheit zur Verfügung zu stellen (beispielsweise durch die nachträgliche Errichtung von Tiefgaragen auf dem eigenen Grundstück, in nahegelegenen Parkgaragen, etc.).

## Quellenverzeichnis

- Amt der Tiroler Landesregierung (2012), Verkehr in Tirol – Bericht 2011, S. 9, <http://www.tirol.gv.at/themen/verkehr/verkehrsplanung/publikationen/> (September 2012).
- Amt der Tiroler Landesregierung (2013), Arbeitsübereinkommen für Tirol 2013 – 2018, S. 25, <http://www.tirol.gv.at/fileadmin/www.tirol.gv.at/regierung/downloads/koalitionsuebereinkommen-2013.pdf> (Mai 2013).
- Arquisch, A. (2002), Autofreies Wohnen: Auch in der Schweiz?, TEAMverkehr, Magazin 2002, Cham, S. 7, 8, <http://www.teamverkehr.ch/downloads/team6.pdf> (Mai 2013).
- Badische Zeitung (2009), Hohe Parktürme als Horrorvision, <http://www.badische-zeitung.de/freiburg-sued/hohe-parktuerme-als-horrorvision--10989182.html> (April 2013).
- Basel Stadt et al. (2012), Städtevergleich Mobilität - Vergleichende Betrachtung der Städte Basel, Bern, Luzern, St. Gallen Winterthur und Zürich, S. 6, [http://bau.winterthur.ch/fileadmin/user\\_upload/AmtfuerStaedtebau/Dateien/Verkehr\\_Mobilitaet/Verkehrsdaten/Verkehrsreport\\_St%C3%A4dtenetzwerk/Staedtevergleich\\_Mobilitaet.pdf](http://bau.winterthur.ch/fileadmin/user_upload/AmtfuerStaedtebau/Dateien/Verkehr_Mobilitaet/Verkehrsdaten/Verkehrsreport_St%C3%A4dtenetzwerk/Staedtevergleich_Mobilitaet.pdf) (Oktober 2013).
- Baugenossenschaft mehr als wohnen (2013), Hunzikerareal , <http://www.hunzikerareal.ch/home.html> (Oktober 2013).
- Baugenossenschaft Zurlinden (2013), Der Sihlbogen 2000W, <http://www.bgzurlinden.ch/projekte/index.php?id=4> (Oktober 2013).
- Bäumer, D. (2010), Mobilität trifft Wohnen – eine aussichtsreiche Begegnung! Ziele, Hintergründe und Beispiele wohnstandortbezogener Mobilitätsmaßnahmen, Präsentation in Wien am 13.10.2010, S. 24, [www.bmvit.gv.at/innovation/mobilitaet/downloads/baumer.pdf](http://www.bmvit.gv.at/innovation/mobilitaet/downloads/baumer.pdf) (Mai 2013).
- BKA (2010), OGH 22.12.2010, 2Ob73/10i, [https://www.ris.bka.gv.at/Dokumente/Justiz/JJT\\_20101222\\_OGH002\\_00200B00073\\_10I0000\\_000/JJT\\_20101222\\_OGH002\\_00200B00073\\_10I0000\\_000.pdf](https://www.ris.bka.gv.at/Dokumente/Justiz/JJT_20101222_OGH002_00200B00073_10I0000_000/JJT_20101222_OGH002_00200B00073_10I0000_000.pdf) (Juni 2013).
- Brezina T. et al. 2009, Bringt Familienleben ohne Auto weniger Lebensqualität?, in: Fahrradzukunft, 8 (2009), S. 3 - 10.
- Bundesverband CarSharing e.V. (2012), Umfrage des Bundesverbands CarSharing: Neukunden schaffen eigenes Auto ab, <http://www.carsharing.de/presse/pressemitteilungen/umfrage-des-bundesverbands-carsharing-neukunden-schaffen-eigenes-auto-ab> (September 2013).
- Bürgerinitiative Gethsemaneplatz (2011), Meinungsumfrage Gethsemaneplatz: Zusammenfassung der Ergebnisse, <http://gethsemaneplatz.de/Umfrageergebnisse.pdf> (Mai 2013).
- Bürgerinitiative Oderberger Straße (2007), Ergebnis der Bewohnerumfrage zur Neugestaltung der Oderbergerstraße, [http://www.oderberger.org/pub/umfrage\\_gesamtergebnis.pdf](http://www.oderberger.org/pub/umfrage_gesamtergebnis.pdf) (Mai 2013).



carsharing.at (2013a), Unwiderlegbarer Umweltbeitrag - Das neue Mobilitätsverhalten mit Carsharing,  
[http://www.carsharing.at/files/pdf2/CarSharing\\_unterstuetzt\\_das\\_neue\\_Mobilitaetsverhalten.pdf](http://www.carsharing.at/files/pdf2/CarSharing_unterstuetzt_das_neue_Mobilitaetsverhalten.pdf)  
(September 2013).

Carsharing.at (2013b), Standplätze und Fahrzeuge,  
[http://www.carsharing.at/files/pdf2/Standplatzliste\\_Uebersicht\\_04-09-2013.pdf](http://www.carsharing.at/files/pdf2/Standplatzliste_Uebersicht_04-09-2013.pdf) (September 2013).

Christ, W. et al. (2001), Christ, W., Loose, W., Städtebauliche und ökologische Qualitäten autofreier und autoarmer Stadtquartiere, Bauhaus-Universität Weimar und Öko-Institut e.V., Freiburg, S. 30, 67, 69, 90, 99.

City of Amsterdam (2012), Traffic planning in Amsterdam shared spaces Shared mobility, S. 6,  
[http://www.impacts.org/euroconference/Paris2012/presentations/8\\_Amsterdam.pdf](http://www.impacts.org/euroconference/Paris2012/presentations/8_Amsterdam.pdf) (Oktober 2013).

Club der autofreien (2013), Autoarme Stadtquartiere – Kriterienlisten zur Standortwahl,  
<http://www.clubderautofreien.ch/media/dokumente/literatur/spezial-autofrei-wohnen/ils-kriterien.pdf> (Oktober 2013).

Dangschat, J. (2011), Partizipation, Integration und öffentlicher Raum, S. 4, [http://www.netzwerk-buergerbeteiligung.de/fileadmin/Inhalte/PDF-Dokumente/newsletter\\_beitraege/beitrag\\_dangschat\\_111212.pdf](http://www.netzwerk-buergerbeteiligung.de/fileadmin/Inhalte/PDF-Dokumente/newsletter_beitraege/beitrag_dangschat_111212.pdf) (Mai 2013).

Der Standard (2012), "Rad-Stadt" mit "Bassena"-Schwimmbad,  
<http://derstandard.at/1339638375030/Themen-Wohnbau-Rad-Stadt-mit-Bassena-Schwimmbad>  
(April 2013).

Deutsches Institut für Urbanistik (2010), Radschnellwege, in: Forschung Radverkehr international I-4/2010, [http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/transferstelle/downloads/for\\_i-04\\_radschnellwege.pdf](http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/transferstelle/downloads/for_i-04_radschnellwege.pdf) (Juni 2013).

Die Presse (2013), Höhere Mieten für Besserverdiener – geht das?,  
<http://diepresse.com/home/meingeld/verbraucher/1383035/Hoehere-Mieten-fuer-Besserverdiener-geht-das> (April 2013).

Dittrich, A. et al. (1997) Autofreie Stadtquartiere – Anforderungen, Projekte, Erfahrungen, in: Planung und Realisierung autoarmer Stadtquartiere: Anforderungen – Konzepte – Chancen der Umsetzung, Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen, Dortmund, S. 11, 15, 27.

Doll, C. et al. (2013), Wirtschaftliche Aspekte nichttechnischer Maßnahmen zur Emissionsminderung im Verkehr, S. 17, <http://www.uba.de/uba-info-medien/4440.html> (März 2013).

Eiberger, M. (2011), Autofahren in Deutschland 2011, Motor Presse Stuttgart, S. 162.

Emberger, G. et al. (2004), Die Bewertung der Nachhaltigkeit innovativer städtebaulicher Maßnahmen mit dem Simulationsmodell MARS, S. 2,  
<http://www.ivv.tuwien.ac.at/fileadmin/mediapool->

[verkehrsplanung/Diverse/Forschung/MARS/Dokumente/CORP2004\\_Pfaffenbichler.pdf](#) (Oktober 2013).

Emrich Consulting ZT-GmbH (2009), Energieausweis für Siedlungen, Bedienungsanleitung, <http://www.energieausweis-siedlungen.at/wp-content/uploads/2009/04/bedienungsanleitung-energieausweis-fur-siedlungen.pdf> (Juni 2013).

Epp, C. (1999) Rechtsformen autofreien Wohnens: Privatrechtlich und öffentlich-rechtliche Instrumente der Autobeschränkung in Neubaugebieten, Nomos, Baden-Baden, S. 42, 43.

Fabian, T. (2007) Neuer Stadtteil Vauban – Umsetzung eines autoreduzierten Konzepts für 5.000 Einwohner, <http://www.clubderautofreien.ch/media/dokumente/tagungen-workshops/aw090703-vortrag-fabian07.pdf> (April 2013).

Fabian, T. (2008) Das Quartier Vauban in Freiburg – ein Beispiel nachhaltiger Siedlungsentwicklung, S. 1, <http://www.clubderautofreien.ch/media/dokumente/tagungen-workshops/aw090703-artikel-fabian08.pdf> (April 2013).

Falter (2006), Falter Stadtzeitung Wien, Steiermark, Beilage zu Falter 39/06.

Format (2013), Geldschlucker Automobil – So viel kostet Ihr Auto wirklich, <http://www.format.at/articles/1314/699/356120/geldschlucker-automobil-so-ihr-auto> (Juni 2013).

Ganitta, U. (2011), Gemeinschaftliches Wohnen ohne eigenes Auto Haushaltsbefragung der ersten autofreien Siedlung in Bern, Diplomarbeit, ETH Zürich, S. 15, 30, 32, 50, 51.

Gemeinderat Innsbruck (2011), Protokoll der 8. Geschäftssitzung des Gemeinderates der Landeshauptstadt Innsbruck am 19. Mai 2011, S. 367, <http://www.innsbruck.gv.at/data.cfm?vpath=redaktion/politik/dokumente35/gr-protokolle/20116/110519-gr-protokoll&download=yes> (Mai 2013).

Gemeinderat Innsbruck (2012), Protokoll der 3. allgemeinen Sitzung des Gemeinderates der Landeshauptstadt Innsbruck am 29. März 2012, S. 230, <http://www.innsbruck.gv.at/data.cfm?vpath=redaktion/politik/dokumente35/gr-protokolle/20126/2012-03-29-gr-protokoll&download=yes> (Mai 2013).

Genossenschaft Kalkbreite (2011a), Mobilitätskonzept für die Überbauung Kalkbreite.

Genossenschaft Kalkbreite (2011b), Anhang A2 zum Mobilitätskonzept für die Wohn- und Gewerbeüberbauung Kalkbreite, Verpflichtungserklärung der Wohnungsmieter zum Autoverzicht.

Genossenschaft Kalkbreite (2011c), Projektdokumentation 2011, S. 7, [http://www.kalkbreite.net/projekt/bauprojekt/20110417\\_Kalkbreite\\_Doku2011\\_web.pdf](http://www.kalkbreite.net/projekt/bauprojekt/20110417_Kalkbreite_Doku2011_web.pdf) (September 2013).

Genossenschaft Kalkbreite (2013), <http://www.kalkbreite.net/> (April 2013).

Gesewo (2013), Giesserei, das Mehrgenerationenhaus, [http://www.gesewo.ch/seiten/haeuser/mehrgenerationen/beschreibung\\_mehr.html](http://www.gesewo.ch/seiten/haeuser/mehrgenerationen/beschreibung_mehr.html) (Oktober 2013).

- Gewog (2000), Modellprojekt autofreie Mustersiedlung, S. 3, 13.
- GoPedelec (2012), Highways für Fahrradfahrer, S. 59, [www.gopedelec.eu/handbookDE](http://www.gopedelec.eu/handbookDE) (Juni 2013).
- Gruber, J. (2009), Verkehrskonzept\_15: Zeitlich gestaffelte Umsetzung des Äquidistanzmodells am Beispiel Wien 15, Diplomarbeit, TU Wien, S. 40, 43-46.
- Gutheil-Knopp-Kirchwald, G. (2010), Familiengerechte Wohnungspolitik in urbanen Raum: Modellgestützte Evaluierung und Politikvorschläge für die Stadtregionen Wien und München, Dissertation, TU Wien, S. 42ff.
- Gutheil-Knopp-Kirchwald, G. (2011), Familiengerechte Wohnungspolitik in urbanen Raum in: Frey, O. et al., Positionen zur Urbanistik 2: Gesellschaft, Governance, Gestaltung, S. 109.
- GWL Terrein (2013), GWL terrain: an urban eco area, <http://www.gwl-terrein.nl/?english> (September 2013).
- Hamburger Sparkasse AG (2010), Haspa-Hamburg Studie - L(i)ebenswertes Hamburg, S. 9, [http://www.hwwi.org/fileadmin/hwwi/Publikationen/Partnerpublikationen/Haspa/HASPA\\_Liebenswertes\\_HH.pdf](http://www.hwwi.org/fileadmin/hwwi/Publikationen/Partnerpublikationen/Haspa/HASPA_Liebenswertes_HH.pdf) (Oktober 2013).
- Hedinger, D. (2012), Wohnen und Mobilität: Die Bedeutung der Mobilität beim Wohnungsbau, Präsentation bei der Tagung „Wohnen und Mobilität: Mobilitätsplanung bei Wohnsiedlungen – Ansätze für die 2000 Watt-Gesellschaft“ am 4.10.2012, HSR Hochschule für Technik Rapperswil, S. 23 [http://www.irap.hsr.ch/Wohnen-und-Mobilitaet.10501.0.html?&no\\_cache=1&cid=36064&did=17678&sechash=f87b21d2](http://www.irap.hsr.ch/Wohnen-und-Mobilitaet.10501.0.html?&no_cache=1&cid=36064&did=17678&sechash=f87b21d2) (Mai 2013).
- Heil, V. (2008), Autofreie Wohnquartiere: Empirische Bestandsanalyse und Zukunftschancen, Diplomarbeit, Universität Trier, S. 43.
- Heller, M. (2003), Autofrei wohnen, in: Auf dem Weg zur nachhaltigen Stadt: Schlussfolgerungen aus dem Werk Victor Gruens und aktuelle Strategien zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung, Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18, S. 109-112.
- Heller, M. (2008), Autofreie Umgestaltung: Einige bittere Einsichten in: Carfree Times Nr. 49, Februar 2008, [www.carfree.com/de/i049\\_de.html](http://www.carfree.com/de/i049_de.html) (Mai 2013).
- Hertwich, E. et al. (2005), The Environmental Benefit of Car-free Housing: A Case in Vienna, in: Proceedings: Sustainable Consumption: The Contribution of Research, Program for industriell økologi Rapport nr: 1/2005, Norwegian University of Science and Technology, S. 167-169.
- Infas (2011), Mobilität im Großraum Hamburg, S. 7, [http://www.epomm.eu/tems/pdf/MiD\\_HH.pdf](http://www.epomm.eu/tems/pdf/MiD_HH.pdf) (Oktober 2013).
- Innsbrucker Funktaxi-Zentrale GmbH (2013), Taxi 5311 Innsbruck, [http://www.taxi-innsbruck.com/de/ueber\\_uns/](http://www.taxi-innsbruck.com/de/ueber_uns/) (Oktober 2013).
- Innsbruck Informiert (2012a), Wohnanlage Sillblock: Der Abriss hat begonnen, <http://www.innsbruck-informiert.at/aktuelles-detail,pid,20,bid,1281006769,eid,1354807000.html> (Juni 2013).

Innsbruck informiert (2012b), Schon beim Hausbau an Öffi-Anbindung denken: Veranstaltung „Mobilität trifft Wohnen“ der Innsbrucker Verkehrsbetriebe, <http://www.innsbruckinformiert.at/aktuelles-print,pid,20,bid,1281006769,eid,1348565477.html> (September 2013).

Innsbruck Tourismus (2013), Gratis Skibus, <http://www.innsbruck.info/erleben/winterurlaub/gratis-skibus.html> (Juni 2013).

IVAS (2008), Stadtverkehr Tübingen - Haushaltsbefragung 2007 zum Mobilitätsverhalten der Tübinger Einwohner, S. 8, [http://www.svtue.de/fileadmin/user\\_upload/pdf/Aktuell/SVT-Mobilitaetssteckbrief-07.pdf](http://www.svtue.de/fileadmin/user_upload/pdf/Aktuell/SVT-Mobilitaetssteckbrief-07.pdf) (Oktober 2013).

IVB (2013a), Innsbrucker Verkehrsbetriebe, Eine gute Verbindung. Die Tram/Regionalbahn, <http://www.ivb.at/de/aktuelles/bauprojekte/tramregionalbahn/projektbeschreibung.html> (Oktober 2013).

IVB (2013b), Innsbrucker Verkehrsbetriebe, Liniennetzplan 2013, [http://www.ivb.at/fileadmin/download/unternehmen/downloads/IVB\\_Liniennetzplan\\_web\\_2013\\_to\\_pografisch.pdf](http://www.ivb.at/fileadmin/download/unternehmen/downloads/IVB_Liniennetzplan_web_2013_to_pografisch.pdf) (Oktober 2013).

Joos, T. (2005), Verkehrslenkungsmaßnahmen in alpinen Agglomerationen: Das Beispiel Innsbruck, Diplomarbeit, Leopold-Franzens-Universität Innsbruck, S. 119.

Kabelwerk (2013a), Kabelwerk Bauträger GmbH, Lage & Infrastruktur, <http://www.kabelwerk.at/info/lage> (April 2013).

Kabelwerk (2013b), Kabelwerk Bauträger GmbH, Garage, <http://www.kabelwerk.at/objekte/garage> (April 2013).

Klimaschutzsiedlung (2013), Willkommen bei der Klimaschutzsiedlung Hamburg, <http://www.autofreieswohnen.de/kornweg/index.html> (Oktober 2013).

Knoflacher, H. (2007), Grundlagen der Verkehrs- und Siedlungsplanung: Verkehrsplanung: Bd 1, Böhlau, Wien, S. 30.

Konrad, C. (2010), Analytische Betrachtung von autofreien Räumen hinsichtlich Lebensqualität und Verkehrssicherheit, Diplomarbeit, TU Wien, S. 36, 39, 81, 87.

Krämer-Badoni, T. et al. (2001), Autolose Mobilität: Teil 2 Wohnprojekt Kolombusplatz, München, Forschungsverbund „Ökologisch verträgliche Mobilität“, Wuppertal, S. 1, 3.

Köll, H. (1989), Untersuchung über das Verkehrsverhalten der Bewohner eines städtischen Wohngebietes dargestellt am Beispiel der Peerhofsiedlung in Innsbruck, S.26 f.

Land Tirol (2007), ZukunftsRaum Tirol – Endbericht des Ausarbeitungsprozesses, S. 81 [http://www.tirol.gv.at/fileadmin/www.tirol.gv.at/raumordnung/zukunftsraum/downloads/BAB\\_070\\_129\\_n.pdf](http://www.tirol.gv.at/fileadmin/www.tirol.gv.at/raumordnung/zukunftsraum/downloads/BAB_070_129_n.pdf) (Juni 2013).

- Land Tirol (2011), Raumordnungsplan ZukunftsRaum Tirol\_2011, S. 8, 96, 104,  
[http://www.tirol.gv.at/fileadmin/www.tirol.gv.at/raumordnung/zukunftsraum/downloads/ROPlan\\_ZukunftsRaum\\_110927\\_web.pdf](http://www.tirol.gv.at/fileadmin/www.tirol.gv.at/raumordnung/zukunftsraum/downloads/ROPlan_ZukunftsRaum_110927_web.pdf) (Juni 2013).
- Land Tirol (2012), Nuts 3 Region Innsbruck – Regionsprofil, Statistik 2012, S. 6,  
[http://www.tirol.gv.at/fileadmin/www.tirol.gv.at/themen/zahlen-und-fakten/statistik/downloads/Regionsprofile/Stat\\_profile/nuts3/Nuts\\_Innsbruck.pdf](http://www.tirol.gv.at/fileadmin/www.tirol.gv.at/themen/zahlen-und-fakten/statistik/downloads/Regionsprofile/Stat_profile/nuts3/Nuts_Innsbruck.pdf) (Juni 2013).
- Land Tirol (2013), Rechtlicher Hintergrund IG-L,  
<http://www.tirol.gv.at/themen/umwelt/luft/nachtfahrverbot/nachtfahrverbot-recht/> (Mai 2013).
- Land Tirol (2013b), Umgebungslärm-Aktionsplan Österreich 2013, Teil 8 und Teil 8B,  
Hauptverkehrsstraßen im Bundesland Tirol, Straßen im Ballungsraum Innsbruck, Entwurf für die  
Einbindung der Öffentlichkeit, S. 26  
[http://www.laerminfo.at/dms/laerminfo/massnahmen/aktionsplaene/ap\\_2013/Aktionsplan\\_2013\\_Teil\\_8\\_8B-ENTWURF-Tirol\\_Stra-en/Aktionsplan\\_2013\\_Teil\\_8\\_8B-ENTWURF-Tirol\\_Stra%C3%9Fen.pdf](http://www.laerminfo.at/dms/laerminfo/massnahmen/aktionsplaene/ap_2013/Aktionsplan_2013_Teil_8_8B-ENTWURF-Tirol_Stra-en/Aktionsplan_2013_Teil_8_8B-ENTWURF-Tirol_Stra%C3%9Fen.pdf)  
(Juni 2013).
- Land Vorarlberg (2013), Stellplatzverordnung, <http://voris.vorarlberg.at/VorisDownload/9/9100-6.pdf> (August 2013).
- Landeshauptstadt München (2007), Leitlinie Kinder- und Familienpolitik, S. 9,  
[http://www.muenchen.de/media/lhm/de/rubriken/Rathaus/soz/aktuell/familie/dat/leitlinie\\_familie\\_langfassung\\_pdf.pdf](http://www.muenchen.de/media/lhm/de/rubriken/Rathaus/soz/aktuell/familie/dat/leitlinie_familie_langfassung_pdf.pdf) (April 2013).
- Landeshauptstadt München (2008), Mobilität in Deutschland - Alltagsverkehr in München, im  
Münchner Umland und im MVV-Verbundraum, S. 22, [http://www.mvv-muenchen.de/fileadmin/media/download/downloadbereich/Publikationen/documents/INFAS\\_Kurzbericht\\_MiD\\_20101124.pdf](http://www.mvv-muenchen.de/fileadmin/media/download/downloadbereich/Publikationen/documents/INFAS_Kurzbericht_MiD_20101124.pdf) (Oktober 2013).
- Lebensministerium (2011), Mobilitätsmanagement für Bauträger, Immobilienentwickler und  
Investoren – Leitfaden, S. 11, 25,  
[http://www.mobilitaetsmanagement.at/index.php?option=com\\_docman&task=doc\\_download&gid=201&Itemid=119](http://www.mobilitaetsmanagement.at/index.php?option=com_docman&task=doc_download&gid=201&Itemid=119) (Juni 2013).
- Lebensministerium (2013), klima:aktiv Projektpartner,  
<http://www.klimaaktiv.at/partner/projektpartner.html> (Juni 2013).
- Leferink, R. (1995), Verkehrsberuhigte Stadtquartiere – Neue Perspektive für städtisches Wohnen, in:  
Autoarme Stadtquartiere, Rundbrief Nr.4, S. 11.
- Leferink, R. (1997), Autofreies Wohnen – Perspektiven und Projekte in den Niederlanden, in: Planung  
und Realisierung autoarmer Stadtquartiere: Anforderungen – Konzepte – Chancen der Umsetzung,  
Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen, Dortmund, S.  
95.
- Linz AG (2012), Geschäftsbericht der Linz AG 2012, S. 37,  
[http://www.linzag.at/cms/media/de/linzagwebsite/dokumente/infomaterial\\_1/linzag\\_1/geschftsberichte\\_1/gb\\_2012.pdf](http://www.linzag.at/cms/media/de/linzagwebsite/dokumente/infomaterial_1/linzag_1/geschftsberichte_1/gb_2012.pdf) (Oktober 2013).

- Lutz, E. (2013), Verkehrskonzept Vauban, [http://www.vauban-im-bild.de/infos\\_vauban/verkehrskonzept.php](http://www.vauban-im-bild.de/infos_vauban/verkehrskonzept.php) (September 2013).
- Macoun, T (1984), Zugangszeiten zu Parkplätzen, S. 111.
- Mantau, F. (2010), Transport-related CO2 emissions, S. 80 in: Foletta, N. et al. 2011, Europe's Vibrant New Low Car(bon) Communities, [http://www.itdp.org/documents/092611\\_ITDP\\_NED\\_Desktop\\_Print.pdf](http://www.itdp.org/documents/092611_ITDP_NED_Desktop_Print.pdf) (Juni 2013).
- Moser, P. et al. (2008), Autofreies Wohnen - Evaluierung der Mustersiedlung in Wien Floridsdorf, S. 2, 15, 21, 57.
- MPreis (2010), 33. Geburtstag – Mpreis einst & heute, [http://www.mpreis.at/uploads/tx\\_usrmbpressdb/MPREIS\\_Jubilaem33Jahre\\_6020Stadtmagazin\\_10\\_9\\_07.pdf](http://www.mpreis.at/uploads/tx_usrmbpressdb/MPREIS_Jubilaem33Jahre_6020Stadtmagazin_10_9_07.pdf) (Juni 2013).
- MPreis (2013a), Erster Online-Supermarkt in Tirol - www.tanteM.at: NEU: bequem online Einkaufen mit „Tante M“, <http://www.mpreis.at/unternehmen/presse/aussendungen/online-shop-tante-m/index.htm> (April 2013).
- MPreis (2013b), Berufsbild Filialleitung, [http://www.mpreis.at/fileadmin/user\\_upload\\_mpreis/karriere/karrieremoeglichkeiten/Berufsbild\\_Filialleitung.pdf](http://www.mpreis.at/fileadmin/user_upload_mpreis/karriere/karrieremoeglichkeiten/Berufsbild_Filialleitung.pdf) (Juni 2013).
- Neue Heimat Tirol (2011), Innsbruck – General-Eccher-Straße Olympisches Dorf 3/Haus K, S. 7, [http://www.neueheimattiro.at/material/assets/pdf/Prospekt\\_Haus%20K\\_subjektgef%C3%B6rdert\\_29.03.2011.pdf](http://www.neueheimattiro.at/material/assets/pdf/Prospekt_Haus%20K_subjektgef%C3%B6rdert_29.03.2011.pdf) (Oktober 2013).
- Neue Heimat Tirol (2012), Innsbruck - "O3", <http://www.neueheimattiro.at/extras/projekte/details/106/innsbruck+o3.aspx> (September 2013).
- Nextbike (2013), nextbike gewinnt Ausschreibung, <http://unternehmen.nextbike.de/news/offentliches-fahrradverleihsystem-in-innsbruck-ab-november> (September 2013).
- Nextroom (2009), Passivhaus-Wohnanlage Lodenareal, <http://www.nextroom.at/building.php?id=33153> (September 2013).
- ÖBB Infrastruktur AG (2013), Neue Unterinntalbahnhof – Ökologische Ausgleichsfläche „Innaufweitung Baumkirchen“, Informationstafel am Projektgelände in Baumkirchen, fotografiert am 17.08.2013.
- ÖBB-Personenverkehr AG (2013), Haus-Haus-Gepäck PLUS, [http://www.oebb.at/de/Reiseplanung/Gepaeck/Haus-Haus-Gepaeck\\_PLUS/index.jsp](http://www.oebb.at/de/Reiseplanung/Gepaeck/Haus-Haus-Gepaeck_PLUS/index.jsp) (Oktober 2013).
- Öko-Institut (2010), CO2-Einsparpotenziale für Verbraucher, S. 14, <http://www.verbraucherfuersklima.de/cps/rde/xbcr/projektlima/CO2-Einsparpotenziale-Oeko-Institut.pdf> (September 2013).
- ORF Tirol (2013a), Tirol Heute vom 10. Jänner 2013, Interview mit Landesrat Thomas Pupp.

ORF Tirol (2013b), Tirol Heute vom 2. April 2013, Bericht über Lärmbelästigung von Bewohnern Bahnhofsnahe Gebiete aufgrund des Hauptbahnhofs Innsbruck.

ORF Vorarlberg (2013), Dornbirn will Kfz-Stellplätze begrenzen, <http://vorarlberg.orf.at/news/stories/2575494/> (April 2013).

ÖROK (2011), Geschäftsstelle der Österreichischen Raumordnungskonferenz (ÖROK), Österreichisches Raumentwicklungskonzept ÖREK 2011, S. 73, 75, [http://www.oerok.gv.at/fileadmin/Bilder/2.Reiter-Raum u. Region/1.OEREK/OEREK\\_2011/Dokumente\\_OEREK\\_2011/OEREK\\_2011\\_DE\\_Downloadversion.pdf](http://www.oerok.gv.at/fileadmin/Bilder/2.Reiter-Raum_u_Region/1.OEREK/OEREK_2011/Dokumente_OEREK_2011/OEREK_2011_DE_Downloadversion.pdf) (Juni 2013).

Österreichische Nationalbibliothek (1939), Gesetzblatt für das Land Österreich 1939/271, Kundmachung: Zweite Verordnung zur Einführung von Vorschriften auf dem Gebiet des Städtebaus und des Wohnungs- und Siedlungswesens in der Ostmark, <http://alex.onb.ac.at/cgi-content/alex?aid=glo&datum=1939&size=45&page=5261> (Juni 2013).

Österreichischer Wirtschaftsverlag (2013), Aktuelle Zulassungsstatistik, <http://www.automotive.co.at/ireds-2013.html> (Juni 2013).

Raiffeisen Wohn-Portal (2013), Übersicht zu Mietwohnungen, <http://wohnen.raiffeisen.at/Pages/Portal.aspx?tab=2> (Mai 2013).

Reichsgaragenordnung 1939, Verordnung über Garagen und Einstellplätze (Reichsgaragenordnung – RgaO - ) vom 17. Februar 1939.

Reutter, O. et al. (1995), Autofreies Leben in der Stadt, Dortmunder Vertrieb für Bau- und Planungsliteratur, Dortmund.

Reutter, O. (2002), Modellvorhaben autoarmes Wohnen im Bestand am Johannesplatz in Halle, S. 7, 54, 65, 87 [http://www.umweltdaten.de/verkehr/downloads/mobil/TB\\_17.pdf](http://www.umweltdaten.de/verkehr/downloads/mobil/TB_17.pdf) (Mai 2013).

Scheurer, J. (2001), Urban Ecology, Innovations in Housing Policy and the Future of Citadacities: Towards Sustainability in Neighbourhood Communities, PhD-Thesis, Murdoch University, Perth, S. 369, (<http://www.istp.murdoch.edu.au/ISTP/publications/jscheurer/urbanecology/>) (Mai 2013).

Schmauß, A. (2008a), Vienna Bike City Vorgartenstraße, Vienna, Austria, [http://www.add-home.eu/docs/FGM\\_Vienna\\_BikeCity\\_ADDHOME.pdf](http://www.add-home.eu/docs/FGM_Vienna_BikeCity_ADDHOME.pdf) (April 2013).

Schmauß, A. (2008b), Kabelwerk car free urban planning, Vienna, Austria, [http://www.add-home.eu/docs/FGM\\_Vienna\\_Kabelwerk\\_ADDHOME.pdf](http://www.add-home.eu/docs/FGM_Vienna_Kabelwerk_ADDHOME.pdf) (April 2013).

Seeböck, H. (2004), Autofreies Wohnen: Entwicklungen im städtischen Bereich, Diplomarbeit Johannes Kepler Universität Linz, S. 81.

Stadt Bern (2007), Marktstudie für Nachhaltiges Wohnen im Raum Bern – Energiesparend, ökologisch, autofrei – das neue Wohnerlebnis in der Schweiz –Bericht, S. 11, [http://www.bern.ch/stadtverwaltung/fpi/lgv/downloads/marktstudie\\_nachhaltiges\\_wohnenbericht.pdf/at\\_download/file](http://www.bern.ch/stadtverwaltung/fpi/lgv/downloads/marktstudie_nachhaltiges_wohnenbericht.pdf/at_download/file) (Dezember 2012).



Stadt Bern (2009), Regierungsstatthalteramt Bern, Gesamtbauentscheid, [http://www.verkehrsclub.ch/fileadmin/user\\_upload/RG\\_Bern/Autofreies\\_Wohnen/Burgunder\\_Bewilligung.pdf](http://www.verkehrsclub.ch/fileadmin/user_upload/RG_Bern/Autofreies_Wohnen/Burgunder_Bewilligung.pdf) (April 2013).

Stadt Bern (2012), Verkehrsbericht Stadt Bern, S. 37, [http://www.bern.ch/leben\\_in\\_bern/wohnen/planen/verkehrskonzepte/verkehrsbericht/7138\\_online\\_verkehrsbericht\\_bzi\\_220612\\_komp.pdf](http://www.bern.ch/leben_in_bern/wohnen/planen/verkehrskonzepte/verkehrsbericht/7138_online_verkehrsbericht_bzi_220612_komp.pdf) (April 2013).

Stadt Feldkirch (2009), Gesamtverkehrskonzept Feldkirch , S. 16, <http://feldkirch.at/rathaus/stadtplanung/gesamtverkehrskonzept-feldkirch/Kapitel-0-4-Bericht.pdf/download> (April 2013).

Stadt Freiburg (2013a), Indikatoren Haushaltsgröße, -struktur, Sozialraumanalyse, Stadt insgesamt <http://fritz.freiburg.de/scripts/fritz/fritz-view.exe?aw=Bevoelkerung/Indikatoren%20HHstruktur%20Stadt%20insg> (April 2013).

Stadt Freiburg (2013b), Die Freiburger Verkehrskonzeption, <http://www.freiburg.de/pb/,Lde/231648.html> (Oktober 2013).

Stadt Graz (2009), Stellplatzrichtlinie Graz: Einflussgrößen auf den Stellplatzbedarf bei Gebäuden mit Wohnnutzung, Handout zum Workshop „Stellplatzabgabe – Stellplatzmanagement“ am 07.10.2009, unveröffentlicht, S. 2.

Stadt Graz (2012), Bericht an den Gemeinderat, [http://www.graz.at/cms/dokumente/10189633\\_410977/43be2aa1/top16\\_beb04\\_15\\_aktual.pdf](http://www.graz.at/cms/dokumente/10189633_410977/43be2aa1/top16_beb04_15_aktual.pdf) (April 2013).

Stadt Graz (2013), Mobilitätsvertrag ENW-ÖWG, [www.graz.at/cms/beitrag/10191880/4439131/](http://www.graz.at/cms/beitrag/10191880/4439131/) (April 2013).

Stadt Innsbruck (1997), Bemessungsansätze für die Stellplatzverpflichtung lt. § 8 TBO, [http://www.innsbruck.gv.at/data.cfm?vpath=redaktion/ma\\_iii/verkehrsplanung\\_umwelt/dokumente/vpu\\_stellplatzrichtlinie](http://www.innsbruck.gv.at/data.cfm?vpath=redaktion/ma_iii/verkehrsplanung_umwelt/dokumente/vpu_stellplatzrichtlinie) (April 2013).

Stadt Innsbruck (2002), Stadtplanung, <http://www.innsbruck.gv.at/page.cfm?vpath=wohnen/planen-einreichen/stadtplanung> (September 2013).

Stadt Innsbruck (2009), Der Raum Innsbruck, Rum und Völs als Standort für den Einzelhandel, S. 75, [http://www.tirol.gv.at/fileadmin/www.tirol.gv.at/raumordnung/downloads/Fachliche\\_Grundlagen/ehstudie\\_ibk\\_2009.pdf](http://www.tirol.gv.at/fileadmin/www.tirol.gv.at/raumordnung/downloads/Fachliche_Grundlagen/ehstudie_ibk_2009.pdf) (September 2013).

Stadt Innsbruck (2011), Innsbrucker Familienbericht 2011: Sehr gutes Zeugnis und ein Auftrag für die Zukunft, <http://www.innsbruckinformiert.at/aktuelles-detail,pid,20,bid,1281006769,eid,1319796694.html> (Mai 2013).

Stadt Innsbruck (2012), 9. Sondersitzung des Gemeinderates der Landeshauptstadt Innsbruck am 12. September 2012, S. 488, <http://www.innsbruck.gv.at/data.cfm?vpath=redaktion/politik/dokumente35/gr-protokolle/20126/2012-09-12-gr-protokoll&download=yes> (Oktober, 2013).

Stadt Innsbruck (2013a), Voranschlag der Landeshauptstadt Innsbruck für das Rechnungsjahr 2013, S. 390,

[http://www.innsbruck.gv.at/data.cfm?vpath=redaktion/ma\\_iv/finanzverwaltung\\_und\\_wirtschaft/dokumente26/voranschlag-2013](http://www.innsbruck.gv.at/data.cfm?vpath=redaktion/ma_iv/finanzverwaltung_und_wirtschaft/dokumente26/voranschlag-2013) (Mai 2013).

Stadt Innsbruck (2013b), Immissionsschutzgesetz Luft,

<http://www.innsbruck.gv.at/page.cfm?vpath=umwelt--verkehr/umwelt--natureschutz/immissionsschutz> (Jänner 2013).

Stadt Innsbruck (2013c), Enquete: "Wohnbau und Wohnen in Innsbruck 2013 - 2025",

<http://www.innsbruck.gv.at/page.cfm?vpath=buergerrinnen--politik/gemeinderat/gemeinderatliche-enqueten> (Mai 2013).

Stadt Innsbruck (2013d), Personenkraftwagen nach statistischen Stadtteilen,

[http://www.innsbruck.gv.at/data.cfm?vpath=redaktion/ma\\_i/allgemeine\\_servicedienste/statistik/dokumente38/verkehr4/Pkw-statbezpdf](http://www.innsbruck.gv.at/data.cfm?vpath=redaktion/ma_i/allgemeine_servicedienste/statistik/dokumente38/verkehr4/Pkw-statbezpdf) (Juni 2013).

Stadt Innsbruck (2013e), Kraftfahrzeugbestand nach Kategorien,

[http://www.innsbruck.gv.at/data.cfm?vpath=redaktion/ma\\_i/allgemeine\\_servicedienste/statistik/dokumente38/verkehr4/kraftfahrzeugbestandpdf](http://www.innsbruck.gv.at/data.cfm?vpath=redaktion/ma_i/allgemeine_servicedienste/statistik/dokumente38/verkehr4/kraftfahrzeugbestandpdf) (Juni 2013).

Stadt Innsbruck (2013f), Hauptwohnsitzbevölkerung seit 1994,

[http://www.innsbruck.gv.at/data.cfm?vpath=redaktion/ma\\_i/allgemeine\\_servicedienste/statistik/dokumente38/bevoelkerung/bevoelkerungsstand/hauptwohnsitzbevoelkerung-ab-1994pdf](http://www.innsbruck.gv.at/data.cfm?vpath=redaktion/ma_i/allgemeine_servicedienste/statistik/dokumente38/bevoelkerung/bevoelkerungsstand/hauptwohnsitzbevoelkerung-ab-1994pdf) (Juni 2013).

Stadt Innsbruck (2013g), Dauerparken in Innsbruck,

<http://www.innsbruck.gv.at/page.cfm?vpath=wohnen/uebersiedeln--parken/2> (Oktober 2013).

Stadt Linz (1996), Zügiger Baufortschritt beim GWG-Wohnbauprojekt Dauphinestraße 56,

<http://www.linz.at/presse/archiv/medis/43156.htm> (April 2013).

Stadt Münster (2007), Verkehrsverhalten und Verkehrsmittelwahl der Münsteraner - Ergebnisse einer Hausbefragung im November 2007, S. 7,

[http://www.muenster.de/stadt/stadtplanung/pdf/verkehrsverhalten\\_befragung2007%281%29.pdf](http://www.muenster.de/stadt/stadtplanung/pdf/verkehrsverhalten_befragung2007%281%29.pdf) (Oktober 2013).

Stadt Wien (1996), Landesgesetzblatt für Wien 1996/43, Wiener Garagengesetz und Bauordnung für Wien; Änderung (Garagengesetznovelle 1996),

<http://www.wien.gv.at/recht/landesrecht-wien/landesgesetzblatt/jahrgang/1996/pdf/lg1996043.pdf> (Juni 2013).

Stadt Wien (2002), Festsetzung des Flächenwidmungsplanes und des Bebauungsplanes,

<http://www.wien.gv.at/flaechenwidmung/public/besBestText.aspx?PNR=7337> (Juni 2013).

Stadt Wien (2011), Kleinräumige Analyse der Kfz-Statistik, S. 2f,

[www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008179.pdf](http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008179.pdf) (Mai 2013).

Stadt Wien (2012), Vassilakou: Öffis in Wien legen zu,

<http://www.wien.gv.at/rk/msg/2012/02/15007.html> (Oktober 2013).

Stadt Wien (2013), Richtungsweisende Verbesserungen durch die Bauordnungs-Novelle, <http://www.wien.gv.at/bauen-wohnen/bauen/bauordnungs-novelle.html> (September 2013).

Stadt Zürich (2010a), Protokollauszug vom 7. Juli 2010, 12. Ratssitzung, Teilrevision der städtischen Parkplatzverordnung, [http://www.stadt-zuerich.ch/content/dam/stzh/ted/Deutsch/taz/Mobilitaet/Publikationen\\_und\\_Broschueren/Parkierung/PPV\\_2010\\_Rgebiete.pdf](http://www.stadt-zuerich.ch/content/dam/stzh/ted/Deutsch/taz/Mobilitaet/Publikationen_und_Broschueren/Parkierung/PPV_2010_Rgebiete.pdf) (April 2013).

Stadt Zürich (2010b), Plan der Reduktionsgebiete, [http://www.stadt-zuerich.ch/content/dam/stzh/ted/Deutsch/taz/Mobilitaet/Grafik\\_und\\_Foto/Autoverkehr\\_und\\_Parkierung/Parkierung/100713\\_A4\\_Parkplatzverordnung2010.jpg](http://www.stadt-zuerich.ch/content/dam/stzh/ted/Deutsch/taz/Mobilitaet/Grafik_und_Foto/Autoverkehr_und_Parkierung/Parkierung/100713_A4_Parkplatzverordnung2010.jpg) (April 2013).

Stadt Zürich (2013), Parkierung, [www.stadt-zuerich.ch/wirtschaftlichkeit-parkplaetze](http://www.stadt-zuerich.ch/wirtschaftlichkeit-parkplaetze) (April 2013).

Statistik Austria (2011), Heizungsstatistik, [http://www.statistik-austria.at/web\\_de/static/heizungen\\_2003\\_bis\\_2010\\_nach\\_bundeslaendern\\_verwendetem\\_energietaeagern\\_und\\_022721.pdf](http://www.statistik-austria.at/web_de/static/heizungen_2003_bis_2010_nach_bundeslaendern_verwendetem_energietaeagern_und_022721.pdf) (April 2013).

Statistik Austria (2012a), Kfz-Bestand, [https://www.statistik.at/web\\_de/static/kfz-bestand\\_2012\\_070180.pdf](https://www.statistik.at/web_de/static/kfz-bestand_2012_070180.pdf) (Mai 2013).

Statistik Austria (2012b), Wanderungsstatistik 2011, S. 16, [http://www.statistik.at/dynamic/wcmsprod/idcplg?IdcService=GET\\_NATIVE\\_FILE&dID=130904&dDocName=068189](http://www.statistik.at/dynamic/wcmsprod/idcplg?IdcService=GET_NATIVE_FILE&dID=130904&dDocName=068189) (Juni 2013).

Statistik Austria (2013a), STATcube — Statistische Datenbank von Statistik Austria , eigene Berechnung (Haushalte Wien 2004: StatCube: Statistiken – Bevölkerung – Haushalte, Familien, Lebensformen – Privathaushalte (Mikrozensus-Arbeitskräfteerhebung), Abfragekriterien: Zeit: 2004, Bundesland: Wien; Haushalte mit Kindern unter 18 Jahren: StatCube: Statistiken - Bevölkerung – Haushalte, Familien, Lebensformen – (Mikrozensus-Arbeitskräfteerhebung), Abfragekriterien: Zeit: 2004, Anzahl der Kinder in der Familie – Anzahl der Kinder unter 18 Jahren - mindestens 1 Kind unter 18 Jahren, Bundesland: Wien).

Statistik Austria (2013b), Ein Blick auf die Gemeinde, <http://www.statistik.at/blickgem/index.jsp> (Juni 2013).

Tiroler Landtag (2012), Sitzungsbericht des Tiroler Landtages -1 XV. Gesetzgebungsperiode, 34. Sitzung am 5. Oktober 2012.

Tratter, J. (2012), Tiroler Landtag, Stellungnahme vom 27.06.2013 zum Antrag der Abg. Willi u.a. betreffend "rechtliche Möglichkeiten für autofreie Siedlungen schaffen".

TU Dresden (2009), Sonderauswertung zur Verkehrserhebung 'Mobilität in Städten - SrV 2008' - Städtevergleich, S. 35, [http://daten.clearingstelle-verkehr.de/224/2/Staedtevergleich\\_SrV2008.pdf](http://daten.clearingstelle-verkehr.de/224/2/Staedtevergleich_SrV2008.pdf) (Oktober 2013).

Umweltbundesamt (2006a), Herkunftsanalyse der PM10-Belastung in Österreich - Ferntransport und regionale Beiträge, S. 41.

- Umweltbundesamt (2006b), Schwebestaub in Österreich – Fachgrundlagen für eine kohärente österreichische Strategie zur Verminderung der Schwebestaubbelastung, S. 64f.
- Várdal, A. (2011), Wechselwirkung von Siedlungsstruktur und Mobilitätsverhalten – Eine Analyse des Zusammenhanges zwischen kompakten Siedlungsstrukturen und Energieverbrauch für Mobilität, S. 38.
- Vauban Actuel (2012), Vauban Actuel – Das Stadtteilmagazin 2/2012, S. 6, <http://www.vauban.de/vauban-actuel/vauban-actuel-2-2012.pdf> (April 2013).
- VCÖ (2004), Wissenschaft & Verkehr 3/2004, Wirtschaftsfaktor öffentlicher Verkehr, S. 17, 18, 47.
- VCÖ (2010), Österreichs Autos fahren im Schnitt 13.500 Kilometer pro Jahr, <http://www.vcoe.at/de/presse/aussendungen-archiv/details/items/2010-26?print=true> (Juni 2013).
- VCÖ (2010b), Mobilität mit Zukunft 4/2010, Die Schnittstelle von Wohnen und Mobilität aktivieren, S. 26.
- VCÖ (2011), Mobilität mit Zukunft 1/2011, Gesamtbilanz Verkehr – Rohstoffe, Fahrzeuge, Infrastruktur, S.13.
- VCÖ (2012), VCÖ: Zahl der neuen E-Autos hat sich fast versechsfacht – aber Marktanteil sehr gering - 12.01.2012, <http://www.vcoe.at/de/presse/aussendungen-archiv/details/items/Ausgabe2012-08> (September 2013).
- Verein für innovative Kulturarbeit Nürnberg e.V. (2013), Das heutige Langwasser entsteht, <http://www.zeitklick-langwasser.de/index.php?id=16> (September 2013).
- Verein für integrative Lebensgestaltung (2013), Das Projekt, <http://www.sargfabrik.at/docs/verein/projekt.htm> (April 2013).
- Verkehrsclub der Schweiz (2009), Vereinbarung über die Vermeidung von Parkplatzbedarf für die Wohnsiedlung Burgunderstraße, [http://www.verkehrsclub.ch/fileadmin/user\\_upload/RG\\_Bern/Autofreies\\_Wohnen/Burgunder\\_Vereinbarung\\_autofrei\\_Stadt.pdf](http://www.verkehrsclub.ch/fileadmin/user_upload/RG_Bern/Autofreies_Wohnen/Burgunder_Vereinbarung_autofrei_Stadt.pdf) (April 2013).
- Wohnbaugenossenschaft Oberfeld (2013), Willkommen bei der autofreien Siedlung Oberfeld, <http://wohnenimoberfeld.ch/web/> (Oktober 2013).

## Anhang 1

### Überblick über die Vorgaben für Wohnbauten aus Stellplatzverordnungen Tiroler Gemeinden

Die folgende Tabelle soll einen exemplarischen Überblick über die Bandbreiten von zu errichtenden Autoabstellplätzen für Wohnbauten in Tiroler Gemeinden bieten. Dazu wurden je Bezirk zwei Gemeinden ausgewählt, deren Stellplatzverordnung am 6. Oktober 2013 im Internet abrufbar war.

Bezirk	Gemeinde	Anzahl zu errichtender Stellplätze bei		Quelle
		Wohnung (inkl. Besucherparkplätze)	Einfamilienhaus (inkl. Besucherparkplätze)	
Imst	Nassereith	1 bis 1,3	2	<a href="http://www.nassereith.at/gemeindeamt/download/GaragenStellplatzverordnung.pdf">http://www.nassereith.at/gemeindeamt/download/GaragenStellplatzverordnung.pdf</a>
Imst	Ötz	1,7 bis 2,4	3	<a href="http://www.oetz.tirol.gv.at/gemeindeamt/download/222350752_1.pdf">http://www.oetz.tirol.gv.at/gemeindeamt/download/222350752_1.pdf</a>
Innsbruck-Land	Aldrans	2 bis 3	3	<a href="http://www.aldrans.at/uploads/media/Stellplatzverordnung.pdf">http://www.aldrans.at/uploads/media/Stellplatzverordnung.pdf</a>
Innsbruck-Land	Rum	2,25	3	<a href="http://www.rum.tirol.gv.at/gemeindeamt/download/03vogs.pdf">http://www.rum.tirol.gv.at/gemeindeamt/download/03vogs.pdf</a>
Kitzbüchel	Fieberbrunn	2 bis 3	3	<a href="http://www.fieberbrunn.tirol.gv.at/gemeindeamt/download/StellplatzGaragenVO.pdf">http://www.fieberbrunn.tirol.gv.at/gemeindeamt/download/StellplatzGaragenVO.pdf</a>
Kitzbüchel	Hopfgarten im Brixental	1 bis 3	1 bis 3	<a href="http://www.hopfgarten.tirol.gv.at/gemeindeamt/download/219702300_1.pdf">http://www.hopfgarten.tirol.gv.at/gemeindeamt/download/219702300_1.pdf</a>
Kufstein	Brixlegg	1 bis 1,3	2	<a href="http://www.brixlegg.tirol.gv.at/gemeindeamt/html/Garagen-StellplatzVO.pdf">http://www.brixlegg.tirol.gv.at/gemeindeamt/html/Garagen-StellplatzVO.pdf</a>
Kufstein	Kundl	1,5 bis 3,6	3	<a href="http://www.vivomondo.com/de/content/download/52776/645200/file/Stellplatzverordnung%20Marktgemeinde%20Kundl_2005.pdf">http://www.vivomondo.com/de/content/download/52776/645200/file/Stellplatzverordnung%20Marktgemeinde%20Kundl_2005.pdf</a>
Landeck	Landeck	1,7 bis 2,4	1,7 bis 2,4	<a href="http://www.landeck.tirol.gv.at/system/web/default.aspx?detailonr=219755773">http://www.landeck.tirol.gv.at/system/web/default.aspx?detailonr=219755773</a>
Landeck	St. Anton	1 bis 3,6	3	<a href="http://www.st-anton.at/uploads/media/Stellplatzverordnung.pdf">http://www.st-anton.at/uploads/media/Stellplatzverordnung.pdf</a>
Lienz	Lienz	1 bis 2,4	2	<a href="http://www.stadt-lienz.at/system/web/GetDocument.ashx?fileid=227939">www.stadt-lienz.at/system/web/GetDocument.ashx?fileid=227939</a>
Lienz	Sillian	1,5-1,8	1,5-1,8	<a href="http://www.marktgemeinde-sillian.at/dokumente/gebuehren/stellplatz_u_garagenverordnung_ab2007.pdf">http://www.marktgemeinde-sillian.at/dokumente/gebuehren/stellplatz_u_garagenverordnung_ab2007.pdf</a>
Reutte	Ehrwald	2	2	<a href="http://ehrwald.tirol.gv.at/attachments/078_STP_VO.pdf">http://ehrwald.tirol.gv.at/attachments/078_STP_VO.pdf</a>
Reutte	Reutte	1 bis 2	2	<a href="http://www.reutte.at/system/web/GetDocument.ashx?fileid=83234">www.reutte.at/system/web/GetDocument.ashx?fileid=83234</a>
Schwaz	Gerlos	1 bis 3	2 bis 3	<a href="http://www.gerlos.tirol.gv.at/gemeindeamt/download/stellplatzverordnung-neu.pdf">http://www.gerlos.tirol.gv.at/gemeindeamt/download/stellplatzverordnung-neu.pdf</a>
Schwaz	Schwendau	1,5 bis 2,5	2	<a href="http://www.schwendau.at/index.php?option=com_content&amp;view=article&amp;id=219:garagen-und-stellplatzverordnung&amp;catid=1:allgemein&amp;Itemid=61">http://www.schwendau.at/index.php?option=com_content&amp;view=article&amp;id=219:garagen-und-stellplatzverordnung&amp;catid=1:allgemein&amp;Itemid=61</a>

Überblick über die Anzahl von zu erstellenden Autoabstellplätzen in 16 Tiroler Gemeinden (Abruf der Internetseiten: 06.10.2013).

**Tabelle 11: Überblick über die Anzahl von zu erstellenden Autoabstellplätzen in 16 Tiroler Gemeinden.**

## Anhang 2

Überblick über die Bestimmungen zu Pflichtstellplätzen bei Wohngebäuden in Österreich

Stichtag 07. Juni 2013:

### **Bundesland: Burgenland**

**Rechtsquelle:** § 40 Burgenländische Bauverordnung 2008

**Regelungen zur Herstellung von Pkw-Stellplätzen:** Der Landesgesetzgeber definiert eine Mindestzahl an Pkw-Stellplätzen. Bei Wohngebäuden ist pro Wohneinheit mindestens eine Garage oder ein Pkw-Abstellplatz vorzusehen.

**Regelungen zur Entfernung der Stellplätze vom Bauplatz:** Hierzu existieren keine Regelungen.

**Möglichkeiten zur Stellplatzreduktion:** Von der Verpflichtung zur Errichtung von mindestens einer Garage oder einem Pkw-Abstellplatz je Wohneinheit kann abgesehen werden, wenn aus der besonderen örtlichen Gegebenheit der Liegenschaft die Errichtung unmöglich ist oder die Kosten der Herstellung unangemessen hoch erscheinen. Es gibt keine Regelungen bezüglich Ausgleichsabgaben.

### **Bundesland: Kärnten**

**Rechtsquelle:** § 18 Abs. 5 Kärntner Bauordnung 1996, § 13f Kärntner Parkraum- und Straßenaufsichtsgesetz

**Regelungen zur Herstellung von Pkw-Stellplätzen:** Der Landesgesetzgeber verpflichtet die Baubehörden, die nach Art, Lage, Größe und Verwendung des Gebäudes notwendigen Garagen und Stellplätze durch Auflagen anzuordnen. Deren Lage und Ausführung habe sich nach den örtlichen Erfordernissen zu richten.

**Regelungen zur Entfernung der Stellplätze vom Bauplatz:** Hierzu gibt es keine Vorgaben durch den Landesgesetzgeber.

**Möglichkeiten zur Stellplatzreduktion:** Die Gemeinden sind ermächtigt, als Ersatz für Stellplätze, die nicht errichtet werden können, je Stellplatz eine Ausgleichsabgabe bis zur Höhe jener Kosten zu erheben, die die Errichtung eines ortsüblichen Stellplatzes durchschnittlich kostet.

## **Bundesland: Niederösterreich**

**Rechtsquelle:** § 41, § 63 NÖ Bauordnung 1996; § 155 NÖ Bautechnikverordnung 1997

**Regelungen zur Herstellung von Pkw-Stellplätzen:** Der Landesgesetzgeber schreibt die Errichtung mindestens eines Autoabstellplatzes je Wohnung vor.

**Regelungen zur Entfernung der Stellplätze vom Bauplatz:** Grundsätzlich müssen die vorgeschriebenen Stellplätze auf dem Grundstück errichtet werden, nur wenn dies technisch nicht möglich, wirtschaftlich unzumutbar oder aufgrund des Bebauungsplanes verboten ist, dürfen sie auf einem anderen Grundstück errichtet werden, welches in einer Wegentfernung von bis zu 300 Meter liegen muss.

**Möglichkeiten zur Stellplatzreduktion:** Ist es weder auf dem Grundstück selbst, noch innerhalb einer Wegentfernung von 300 Metern möglich, die vorgeschriebenen Stellplätze zu errichten, muss eine Ausgleichsabgabe für die erforderlichen aber nicht herstellbaren Stellplätze gezahlt werden. Die Höhe der Stellplatz-Ausgleichsabgabe ist vom Gemeinderat mit einer Verordnung tarifmäßig auf Grund der durchschnittlichen Grundbeschaffungs- und Baukosten für einen Abstellplatz von 30 m<sup>2</sup> Nutzfläche festzusetzen.

## **Bundesland: Oberösterreich**

**Rechtsquelle:** § 45f Oö. Bautechnikverordnung; § 8 Oö. Bautechnikgesetz

**Regelungen zur Herstellung von Pkw-Stellplätzen:** Der Landesgesetzgeber schreibt die Errichtung mindestens eines Autoabstellplatzes je Wohnung vor.

**Regelungen zur Entfernung der Stellplätze vom Bauplatz:** Grundsätzlich müssen die vorgeschriebenen Stellplätze auf dem Grundstück errichtet werden, ist dies jedoch nicht möglich können sie auf einem anderen Grundstück errichtet werden, welches in einer Wegentfernung von bis zu 300 Meter liegen muss.

**Möglichkeiten zur Stellplatzreduktion:** Von der Verpflichtung zur die Errichtung von Stellplätzen ist im Einzelfall ganz oder Teilweise abzusehen, wenn die Errichtung unmöglich ist oder unwirtschaftlich wäre. Es gibt keine Regelungen bezüglich Ausgleichsabgaben.



## **Bundesland: Salzburg**

**Rechtsquelle:** § 39b Bautechnikgesetz

**Regelungen zur Herstellung von Pkw-Stellplätzen:** Der Landesgesetzgeber schreibt die Errichtung von mindestens 1,2 Autoabstellplätzen je Wohnung vor.

**Regelungen zur Entfernung der Stellplätze vom Bauplatz:** Grundsätzlich müssen die vorgeschriebenen Stellplätze auf dem Grundstück errichtet werden, ist dies jedoch nicht möglich können sie auf einem anderen Grundstück errichtet werden, welches in einer Wegentfernung von bis zu 300 Meter liegen muss. Lediglich die vorgeschriebenen Stellplätze für behinderte Menschen müssen auf dem Bauplatz errichtet werden.

**Möglichkeiten zur Stellplatzreduktion:** Die Gemeinde ist ermächtigt, für jeden sich aus der Mindestzahl ergebenden Stellplatz, der nicht hergestellt wird, eine Ausgleichsabgabe zu erheben. Die Ausgleichsabgabe soll sich an den erwarteten Kosten der Errichtung eines Stellplatzes orientieren und darf 15.000 Euro nicht überschreiten. Sofern der Bauwerber nachweisen kann, dass nach den tatsächlichen Umständen des Einzelfalls kein oder ein geringerer Bedarf nach Stellplätzen besteht, kann die Baubehörde einen niedrigeren Stellplatzschlüssel zulassen.

## **Bundesland: Steiermark**

**Rechtsquelle:** § 89 Steiermärkisches Baugesetz

**Regelungen zur Herstellung von Pkw-Stellplätzen:** Der Landesgesetzgeber schreibt die Errichtung einer ausreichenden Zahl an Autoabstellplätzen vor und definiert dies mit 1 Stellplatz je Wohneinheit. Gemeinden können jedoch Ausnahmen zulassen oder eigene Verordnungen erlassen.

**Regelungen zur Entfernung der Stellplätze vom Bauplatz:** Die Stellplätze können sowohl auf dem eigenen Grundstück als auch auf einem anderen Grundstück errichtet werden, welches in einer Wegentfernung von bis zu 500 Meter liegen muss.

**Möglichkeiten zur Stellplatzreduktion:** Es sind keine Möglichkeiten der Stellplatzreduktion vorgesehen, da Gemeinden die Anzahl der zu errichtenden Stellplätze selbst - auch mit Hinblick auf die Erschließung des Grundstücks mit öffentlichem Verkehr - festlegen können. Es existiert auch keine Ausgleichsabgabe. Lediglich im Fall, dass der Bauwerber auf seinem Grundstück keine Stellplätze realisieren und auch in einer Wegeentfernung von 500 Meter die vorgeschriebene Anzahl an Stellplätzen nicht nachweisen kann, kann der Bauwerber mit Zustimmung der Gemeinde die

Verpflichtung zur Errichtung der Stellplätze dadurch erfüllen, dass er die Kosten von Abstellflächen oder Garagen, die von der Gemeinde unter Einräumung eines seinem Bedürfnis entsprechenden Nutzungsrechtes hergestellt werden, in ortsüblicher Höhe trägt.

#### **Bundesland: Tirol**

**Rechtsquelle:** § 8 Tiroler Bauordnung 2011; §§ 3 - 6 Tiroler Verkehrsaufschließungsabgabengesetz 2011

**Regelungen zur Herstellung von Pkw-Stellplätzen:** Der Landesgesetzgeber verpflichtet die Gemeinden Abstellanlagen in ausreichender Anzahl und Größe in der Baubewilligung festzulegen.

**Regelungen zur Entfernung der Stellplätze vom Bauplatz:** Die Stellplätze können sowohl auf dem eigenen Grundstück als auch auf einem anderen Grundstück errichtet werden, welches in einer Wegentfernung von bis zu 300 Meter liegen muss. Diese Entfernung kann jedoch überschritten werden, wenn Abstellmöglichkeiten nur in größerer Entfernung geschaffen werden können oder dies im Interesse der angestrebten Verkehrsberuhigung in bestimmten Gebieten zweckmäßig ist.

**Möglichkeiten zur Stellplatzreduktion:** Können die vorgeschriebenen Stellplätze nicht, oder nur mit einem wirtschaftlich nicht vertretbaren Aufwand hergestellt werden, hat die Behörde den Bauwerber von der Verpflichtung zur Errichtung der Stellplätze ganz oder teilweise zu befreien. Für jede Abstellmöglichkeit, für die eine Befreiung erteilt wird, können Gemeinden eine Ausgleichsabgabe erheben. Diese beträgt das Zwanzigfache (bei Parkdecks oder unterirdischen Garagen das Sechzigfache) des Erschließungskostenfaktors. Dieser setzt sich aus den Kosten zur Herstellung von einem Quadratmeter staubfreier Fahrbahnfläche mittlerer Befestigung im ebenen Gelände mit Oberflächenentwässerung im landesweiten Durchschnitt und 10% des ortsüblichen Durchschnittspreises für einen Quadratmeter bebaubaren Grundes in der jeweiligen Gemeinde zusammen.

#### **Bundesland: Vorarlberg**

**Rechtsquelle:** § 12f Baugesetz; § 4 Verordnung der Landesregierung über das Mindestausmaß und die erforderliche Zahl sowie die bautechnischen Erfordernisse von Garagen und Abstellplätzen

**Regelungen zur Herstellung von Pkw-Stellplätzen:** Der Landesgesetzgeber schreibt die Errichtung der erforderlichen Stellplätze vor und definiert diese in der Stellplatzverordnung. Für Ein- und

Zweifamilienhäuser ist dies ein Stellplatz je Wohnung. Bei Mehrfamilienhäusern sind je Wohnung mindestens 0,8 Stellplätze zu errichten. Gemeinden können eine niedrigere Zahl an Mindeststellplätzen festlegen. Darüber hinaus kann die Landesregierung zur Vermeidung unnötigen motorisierten Individualverkehrs für einzelne Landesteile eine Höchstzahl an Stellplätzen festlegen. Gemeinden steht es in diesem Fall frei, sich an die Höchstzahlen der Landesregierung zu halten oder eigene - niedrigere - Höchstzahlen festzulegen.

**Regelungen zur Entfernung der Stellplätze vom Bauplatz:** Die Stellplätze können sowohl auf dem eigenen Grundstück als auch auf einem anderen Grundstück errichtet werden, welches in einer Entfernung von bis zu 200 Meter liegen muss. Gemeinden können durch Verordnung festlegen, dass Einstell- oder Abstellplätze nur in Form von Gemeinschaftsanlagen errichtet werden dürfen, wenn dies aus Gründen des Verkehrs, des Schutzes des Orts- und Landschaftsbildes oder des haushälterischen Umgangs mit Grund und Boden erforderlich ist.

**Möglichkeiten zur Stellplatzreduktion:** In Gebieten, in denen eine Mindestzahl an Stellplätzen zu errichten ist, kann die Behörde Ausnahmen von der Errichtung der Stellplätze gewähren, wenn diese auf dem Baugrundstück oder im Umkreis von 200 m unmöglich oder nur mit wirtschaftlich unvertretbarem Aufwand hergestellt werden könnten. In diesen Fällen kann die Gemeinde eine Ausgleichsabgabe für jeden fehlenden Stellplatz vorschreiben. Die Höhe der Ausgleichsabgabe ist von der Gemeinde selbst festzulegen, darf aber die Summe folgender Beträge nicht überschreiten: Ortsüblicher Durchschnittspreis für Baugrundstücke pro m<sup>2</sup> und 650 Euro pro m<sup>2</sup> bei fehlender Einstellplatzfläche und 150 Euro pro m<sup>2</sup> bei fehlender Abstellplatzfläche. Die Behörde kann die Verpflichtung zur Schaffung von Stellplätzen gegen jederzeitigen Widerruf ganz oder teilweise aufschieben, wenn zurzeit kein entsprechender Bedarf an Stellplätzen besteht und die spätere Errichtung rechtlich und tatsächlich gesichert ist. In Gebieten, in denen eine Stellplatzhöchstzahl verordnet wurde, dürfen nicht mehr Stellplätze als vorgesehen errichtet werden. Eine entsprechende Regelung galt zum Zeitpunkt der Erstellung dieser Arbeit in Dornbirn rund um den Bahnhof, dort dürfen nicht mehr als 1,3 Stellplätze je Wohnung errichtet werden.

**Bundesland: Wien**

**Rechtsquelle:** §§ 48, 50, 51, 52, 54 Wiener Garagengesetz 2008

**Regelungen zur Herstellung von Pkw-Stellplätzen:** Für jede Wohnung ist ein Stellplatz zu errichten.

Regelungen zur Entfernung der Stellplätze vom Bauplatz: Die Stellplätze können sowohl auf dem eigenen Grundstück als auch auf einem anderen Grundstück errichtet werden, welches im Umkreis von circa 500 Meter liegen muss.

**Möglichkeiten zur Stellplatzreduktion:** Die Stellplatzverpflichtung kann auch durch Entrichtung einer Ausgleichsabgabe erfüllt werden. Diese richtet sich nach den durchschnittlichen Kosten des Grunderwerbes und der Errichtung eines Stellplatzes, aber höchstens 18.000 Euro je Stellplatz. Weiters können bis zu 10% der zu schaffenden Stellplätze durch Abstellplätze für Fahrräder (1:6) bzw. für einspurige Kraftfahrzeuge (1:3) ersetzt werden. Für räumlich begrenzte Teile des Stadtgebietes können im Bebauungsplan besondere Anordnungen über das zulässige Ausmaß der Herstellung von Stellplätzen festgelegt und der Umfang der Stellplatzverpflichtung um bis zu 90 % verringert sowie die Art, in der die Stellplatzverpflichtung zu erfüllen ist, festgelegt werden.