



Bräuhausgasse 7-9  
1050 Wien  
T: (01) 893 26 97  
F: (01) 893 24 31  
E: [vcoe@vcoe.at](mailto:vcoe@vcoe.at)  
[www.vcoe.at](http://www.vcoe.at)

An:

Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und  
Wasserwirtschaft  
Abteilung V/4  
Stubenbastei 5  
1010 Wien

Wien, am 10. Juli 2008

## VCÖ-Stellungnahme

im Begutachtungsverfahren zum Entwurf

**über eine Vereinbarung zwischen Bund und Länder gemäß Art. 15a  
B-VG über Maßnahmen im Gebäudesektor zum Zweck der  
Reduktion des Ausstoßes an Treibhausgasen**

(Zutreffendes ist angekreuzt)

- Zu dem zur Begutachtung vorgelegten Entwurf  
gibt der VCÖ die beiliegende Stellungnahme ab
- Es ist dem VCÖ in der zur Verfügung gestellten  
Zeit leider nicht möglich, eine Stellungnahme abzugeben
- Der zur Begutachtung vorgelegte Entwurf ist inhaltlich nicht  
Schwerpunkt der VCÖ - Tätigkeit. Daher wird keine  
Stellungnahme abgegeben
- Der VCÖ bewertet den Entwurf/die Novelle positiv

Mit freundlichen Grüßen

DI Martin Blum

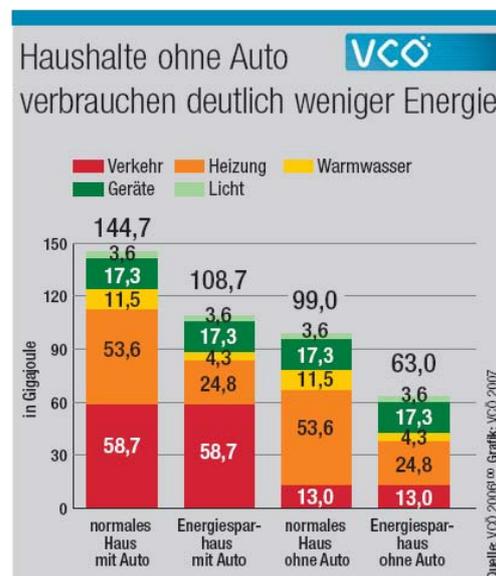
VCÖ-Verkehrspolitik

VCÖ Stellungnahme zum  
Entwurf über eine Vereinbarung von  
Bund und Ländern gemäß Art. 15a  
B-VG über Maßnahmen im  
Gebäudesektor zum Zweck der  
Reduktion des Ausstoßes an  
Treibhausgasen

Wien, am 10. 7. 2008

### Wohnbauförderung an Verkehrsaufwand koppeln

Die Bundesländer geben für den Bau von Eigenheimen jährlich rund 503 Millionen Euro an Wohnbauförderung aus. Das entspricht einem Viertel der gesamten Wohnbauförderung. Der Anteil der geförderten Einfamilienhäuser gegenüber dem geförderten Geschößwohnbau hat sich in den letzten zehn Jahren stetig erhöht. Die Förderkriterien orientieren sich meist nicht daran, wie stark konzentriert eine Bebauung stattfindet. Wohnbauförderungen der Länder nehmen Rücksicht auf eine energiesparende Bauweise. Was unberücksichtigt bleibt, ist die Förderung dichter Bauweisen. Diese haben generell einen günstigeren Heiz-Energieverbrauch und verursachen außerdem weniger Flächenverbrauch und Verkehr. Flächensparende Bauten sind also nicht nur energetisch besser, sondern sind auch „Verkehrsparthäuser“. Die Bebauungsdichte muss daher als Förderkriterium miteinbezogen werden. Eigenheimförderung in der derzeit üblichen Form ist eine Förderung der flächenextensiven Bebauung.



Ein positives Beispiel ist das Salzburger Wohnbauförderungsgesetz, das diesen Umstand berücksichtigt. Die Fördersätze liegen in Salzburg bei verdichteten Bauformen höher als bei frei stehenden Eigenheimen und es werden auch nur bei entsprechender Dichte zinsfreie Darlehen gewährt. Außerdem gibt es einen maximalen förderungswürdigen Grundstücksbedarf, der bei Kauf 350 und bei Errichtung 400 Quadratmeter nicht übersteigen darf. Die Lage zu Haltestellen des Öffentlichen Verkehrs ist allerdings nach wie vor nirgendwo

in Österreich ausschlaggebend für die Förderwürdigkeit eines Neubaus. Um die Abhängigkeit vom Pkw niedrig zu halten ist es erforderlich, Siedlungen so zu entwickeln, dass die täglichen Wege auch ohne Pkw zurückgelegt werden können. Dazu braucht es eine enge Koppelung der Siedlungsentwicklung an den Öffentlichen Verkehr. Von Wohngebieten müssen Haltestellen des Öffentlichen Verkehrs mit ausreichender Bedienungsqualität (Intervalle, Wochenend- und Ganzjahresbetrieb) zu Fuß erreichbar sein. Als Größenordnung kann eine Entfernung von etwa 500 Metern bei Bushaltestellen und rund 1.000 Metern bei Bahnhaltstellen angenommen werden.

Der VCO empfiehlt, dass verkehrs- und flächenverbrauchsminimierende Bebauung unter „Mindestanforderungen für Zwecke der Förderung im Wohnungsneubau“ fällt.

### **Stellplatzverpflichtung fördert Autoverkehr**

Die heute in Österreich selbstverständlich erscheinende Koppelung von Wohnen und Fahrzeug nahm ihren Ausgang in der Gesetzgebung der 1930er-Jahre. Das erklärte Ziel war es damals, die Motorisierung zu fördern. Dazu musste die finanzielle Hürde beim Kauf eines Autos so niedrig wie möglich gehalten werden. Gleichzeitig wurden die Kosten für die Unterbringung von Autos durch die Pflicht, beim Bau von Wohnungen auch Parkplätze zu errichten, pauschal auf die Wohnungskosten übergewälzt. Außerdem wurde in vielen Staaten das dauernde und weitgehend kostenlose Abstellen von Autos im öffentlichen Straßenraum gestattet.

Alle Bundesländer verpflichten bis heute in Ihren Bauordnungen zur Errichtung von Autoabstellplätzen.

In einigen Bundesländern ist auch die Wohnbauförderung an die Errichtung von Parkplätzen gekoppelt. Wird dieser Verpflichtung nicht nachgekommen, ist eine Ausgleichsabgabe an die Gemeinde zu entrichten. Somit wird eine Strafabgabe eingefordert, wenn keine Pkw-Abstellplätze errichtet werden. In Wien beträgt die Ausgleichsabgabe derzeit mehr als 8.700 Euro pro nicht errichtetem Stellplatz.

Die Stellplatzverpflichtung ist ein Beispiel, wie Kosten des Verkehrs externalisiert werden. Die Kosten werden vom Gebrauch des Verkehrsmittels entkoppelt und mit einer mit dem Verkehr nicht in Zusammenhang stehenden Aktivität – dem Wohnen – gekoppelt. Die Stellplatzverpflichtung verteuert den Wohnbau, wodurch Wohnungen teurer werden – unabhängig davon, ob die Stellplätze benutzt werden oder nicht.

Für eine nachhaltige Entwicklung in der Mobilität ist es unumgänglich, die Verpflichtung, Autoabstellplätze bereitzustellen aus den Bauordnungen zu streichen. Strafgebühren für jene, die den gesetzlichen Zwang nicht erfüllen, sind kontraproduktiv.

Viele europäische Städte, wie München und Berlin, haben die gesetzliche Verpflichtung, Parkplätze zur Verfügung zu stellen, aufgehoben. Im Gegensatz dazu ist eine Stellplatzobergrenze einzuführen.

Die Koppelung der Wohnbauförderung an die Errichtung von Parkplätzen soll aufgehoben werden. Weiters ist es wichtig sich bei der Bauordnung für eine Aufhebung der Stellplatzverpflichtung einzusetzen.