



Donau-Universität Krems
Fakultät für Kunst, Kultur und Bau
Department für Bauen und Umwelt



Projekt InnoMOB

INNOVATIVE MOBILITÄTSKONZEPTE FÜR DEN GROSSVOLUMIGEN WOHNBAU

Nachhaltige Mobilität im ländlichen Raum als Anreiz in der NÖ
Wohnbauförderung

ENDBERICHT 2020

Langfassung

Projektkronym:	InnoMOB
Projektleitung:	Donau-Universität Krems Dipl.-Ing. Dr. techn. Daniela Trauninger
Projektpartner:	HERRY Consult GmbH Dipl.-Ing. Markus Schuster
Verfasser:	Donau-Universität Krems: Dipl.-Ing. Rudolf Passawa, MAS Dipl.-Ing. Markus Winkler HERRY Consult GmbH: Dipl.-Ing. Markus Schuster Mag. ^a Irene Steinacher
Datum:	15.09.2020

Dieses Forschungsprojekt wurde dankenswerter Weise vom Amt der NÖ Landesregierung,
Abteilung Wohnungsförderung/Wohnbauforschung, gefördert.



Inhalt

1	Ausgangslage.....	8
2	Projekthalt.....	10
2.1	Ziele	10
2.2	Methodik.....	10
2.3	Ergebnisse – Relevanz für Niederösterreich	11
3	Mobilitätskonzepte – Best Practice Beispiele	12
3.1	Kategorien alternativer Mobilitätsmodelle.....	13
3.1.1	Carsharing.....	14
3.1.2	Verleihsystem (e-)Fahrrad / (e-)Lastenfahrrad / e-Scooter	15
3.1.3	Smarte Radabstellanlage/smarter Radraum / Radservicestation.....	16
3.1.4	Mitfahrbörse.....	17
3.1.5	Mitfahrbank.....	18
3.1.6	Fahrtendienst mit e-Automobilen.....	18
3.1.7	Micro-ÖV – Gemeindebus / Anruf-Sammeltaxi (AST)	19
3.1.8	Micro-ÖV – Autonome e-Bus	15
3.1.9	Shuttle Service	16
3.1.10	Mobility Point	16
3.1.11	Servicepaket / Mobilitätsvertrag.....	18
3.2	Beispiel Mobilitätsvertrag Graz	19
3.3	Bewertung der Mobilitätsmodelle für Niederösterreich	21
4	Rechtsvorschriften und Förderungen	28
4.1	KFZ-Stellplatzverpflichtung.....	28
4.1.1	NÖ ROG 2014.....	28
4.1.2	NÖ BO 2014	28
4.1.3	NÖ BTVO 2014.....	29
4.1.4	KFZ-Stellplatzregulative in den Bundesländern und in Deutschland	29
4.1.5	Weitere Richtlinien und Empfehlungen zu KFZ-Stellplatzkriterien	30
4.1.6	Bewertung der derzeit gültigen KFZ-Stellplatzregulative.....	30
4.2	Vorschriften für E-Mobilität	31
4.2.1	Vorschriften für E-Mobilität im Baurecht.....	32
4.2.2	Elektrizitätswirtschafts- und -organisationsgesetz 2010 (EIWOG 2010).....	32
4.2.3	Wohnrechtliche Umsetzung von E-Ladestationen.....	32
4.2.4	Bewertung der Vorschriften für E-Mobilität	33
4.3	Vorschriften für Fahrradinfrastruktur	35
4.3.1	Stellplätze für Fahrräder im Baurecht	35

4.3.2	Bewertung der Vorschriften für Fahrradinfrastruktur	35
4.4	Förderungen	36
4.4.1	Bundesförderungen.....	36
4.4.2	Landesförderungen Niederösterreich	36
4.4.3	Bewertung der Förderungsmöglichkeiten.....	37
5	Befragung der Bauträger	38
5.1	Allgemeines zur Befragung der Bauträger	38
5.2	Befragung Teil A: Mobilitätsangebote bei bisherigen Wohnbauvorhaben.....	39
5.2.1	Umgesetzte nachhaltige Mobilitätslösungen.....	39
5.2.2	Hindernisse bei der Umsetzung von Mobilitätsangeboten.....	39
5.3	Befragung Teil B: Geplante Mobilitätsangebote bei künftigen Wohnbauvorhaben	41
5.3.1	Bereitschaft zur Umsetzung von nachhaltigen Mobilitätskonzepten	41
5.3.2	Mobilitätskonzepte mit der Chance auf Umsetzung.....	41
5.3.3	Förderungen zur Umsetzung von nachhaltigen Mobilitätskonzepten.....	43
5.4	Interpretation und Schlussfolgerungen	44
6	Befragung der Mobilitätsplaner	45
6.1	Wien 3420 aspern	45
6.1.1	Baurechtliche Erleichterungen – Stellplatzverpflichtung.....	45
6.1.2	Umsetzung von Mobilitätsangeboten.....	45
6.1.3	Erfolg der Mobilitätsangebote in der Seestadt Aspern.....	46
6.2	MO.Point	47
6.2.1	Baurechtliche Erleichterungen – Stellplatzverpflichtung.....	47
6.2.2	Umsetzung von Mobilitätsangeboten.....	47
6.2.3	Erfolg der Mobilitätsangebote von MO.Point	48
6.3	Feedback der Mobilitätsberater – Lessons Learned	49
6.3.1	Raumordnung und Bauordnung.....	49
6.3.2	Gemeinden	49
6.3.3	Bauträger.....	49
6.3.4	Fördergeber.....	50
7	Handlungsempfehlungen	51
7.1	Empfehlungen für die NÖ Landesgesetzgebung – Raumordnung und Baurecht.....	51
7.2	Empfehlungen für gesetzliche Erleichterungen für E-Mobilität.....	52
7.2.1	Wohnrecht.....	53
7.2.2	Genehmigungsbefreiung für E-Ladeinfrastruktur	53
7.3	Empfehlungen für gemeinnützige Bauträger und NÖ Wohnungsförderung	54
7.4	Empfehlungen und Beratungsangebot für NÖ Gemeinden	56
8	Schätzkosten von Mobilitätsmaßnahmen.....	58

9	Ausblick – Modellentwicklung und Realisierung von NÖ Pilotprojekten.....	60
9.1	Entwicklung Mobilitätskonzept.....	60
9.2	Umsetzungsbegleitung und Evaluierung.....	61
	Glossar.....	62
	Quellen und weiterführende Literatur.....	64
	Tabellenverzeichnis.....	66
	Abbildungsverzeichnis.....	67
	Anhang 1 – Mobilitätsbeispiele Österreich und Deutschland.....	68
	Anhang 2 – Rechtsgrundlagen.....	85
	Anhang 3 – Fragebögen Bauträgerbefragung.....	89

Kurzfassung

Im Zeichen des Klimawandels kommt der Reduktion des verkehrsbedingten Treibhausgasausstoßes immer mehr Bedeutung zu. Die aktuellste Auswertung im Auftrag der Europäischen Union vom Mai 2020 macht deutlich, dass 2019 in Österreich um 2,8 % mehr CO₂ emittiert wurde als 2018, während im EU-Durchschnitt ein Rückgang der Treibhausgasemissionen um 4,3 % verzeichnet werden konnte [2].

Ein Hauptverursacher, der Sektor Verkehr, wies im Jahr 2017 Treibhausgasemissionen im Ausmaß von ca. 23,68 Mio. Tonnen CO₂-Äquivalent auf. Im Vergleich zu 2016 sind die Emissionen um 2,9 % (0,7 Mio. Tonnen CO₂-Äquivalent) gestiegen [1]. Grund für diesen deutlichen Anstieg ist der stark gestiegene fossile Kraftstoffabsatz im Zusammenhang mit einer steigenden Fahrleistung des Pkw-Verkehrs.

Der motorisierte Individualverkehr nimmt vor allem in ländlichen Regionen laufend zu, während das bestehende Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln das Mobilitätsbedürfnis insbesondere im ländlichen Raum nicht bzw. nicht zur Genüge abdecken kann.

In städtischen Bereichen gibt es erfolgreiche Angebote multimodaler Mobilität, das heißt, die Umsteigemöglichkeiten vom privaten PKW auf öffentliche Verkehrsmittel und auf gemeinschaftlich nutzbare oder nicht motorisierte Verkehrsmöglichkeiten, insbesondere für „die letzte Meile“ vom oder zum Wohnort oder Arbeitsplatz, werden laufend attraktiver.

Dem gegenüber ist im ländlichen Raum der Bedarf des eigenen PKWs unverändert hoch bzw. nimmt noch zu, weil öffentliche Verkehrsmöglichkeiten, meist aus wirtschaftlichen Gründen, fehlen.

Viele Studien empfehlen daher, bereits im Wohnbau klimaverträgliche Mobilität miteinzuplanen. Auch die vorliegende Forschungsarbeit befasst sich mit der Frage, welche Ansätze für innovative Mobilität sich im (gemeinnützigen) Wohnbau in Niederösterreich im ländlichen Bereich verwirklichen lassen.

In den Bundesländern und in Deutschland gibt es bereits eine Fülle von Beispielen alternativer Mobilitätslösungen, die sich – maßgeschneidert für den ländlichen Raum – bewährt haben.

Die Forschungsarbeit beschäftigt sich daher mit der Erhebung von Best Practice-Beispielen, mit den rechtlichen Grundlagen für die Etablierung nachhaltiger Mobilität und mit der Bereitschaft von Bauträgern zur Mitwirkung, um daraus folgend Vorschläge und Empfehlungen für die betreffenden Stakeholder – Gesetzgeber, Gemeinden, Wohnbauvereinigungen und nicht zuletzt Fördergeber – für die Umsetzung geeigneter Mobilitätsmodelle zu formulieren.

Best Practice-Beispiele

In einem ersten Schritt dokumentiert die Forschungsarbeit erfolgreiche Beispiele, die im urbanen und ländlichen Umfeld Anwendung finden. Die untersuchten Mobilitätsbeispiele werden Regionstypen und ÖV-Güteklassen zugeordnet, die Herry Consult für das Land Niederösterreich abgebildet hat. Um zu zeigen, welche nachhaltigen Maßnahmen in ländlich geprägten Regionen zielführend sind, wurden die Indikatoren Kosteneffizienz, CO₂-Emissionsreduktion und der Nutzen für Bauträger, Gemeinden und Nutzer*innen berücksichtigt.

Baurechtliche Rahmenbedingungen

Das Niederösterreichische Baurecht schreibt derzeit eine strenge, starre PKW-Stellplatzverpflichtung vor, die eine Hürde für alternative Mobilitätsansätze im Wohnbau darstellt. Die NÖ Raumordnung und die NÖ Bauordnung geben jedoch den Gemeinden einen nennenswerten Handlungsspielraum zur Flexibilisierung des Stellplatzregulativs. Insbesondere besteht das Recht, dass Bauträger und Gemeinden privatrechtliche Verträge abschließen können, die u.a. die Umsetzung alternativer, multimodaler Verkehrskonzepte und die Reduktion der Stellplatzverpflichtung ermöglichen können. In der Raumordnungsgesetzgebung werden in diesem Zusammenhang explizit Mobilitätsverträge angeführt.

Integration E-Mobilität im Wohnrecht

E-Mobilität kann Bestandteil nachhaltiger Verkehrsmöglichkeiten sein. Die Aus- und Nachrüstung von E-Ladestationen ist im rechtlichen Kernbestand des Wohnrechts geregelt, jedoch sind Präzisierungen betreffend der Befugnisse für Bauträger und Hausverwaltungen zum Betrieb der Stromtankstellen und die Abgrenzung zur Gewerbeordnung notwendig.

Bei der Frage, ob eine Erhöhung der Stromanschlussleistung notwendig wird, wenn alle KFZ-Stellplätze einer Wohnhausanlage mit E-Ladestationen (Wallboxen) ausgestattet sind, haben mehrere Feldversuche in Niederösterreich und Wien gezeigt, dass in der Regel keine (nachträgliche) Erhöhung der Stromversorgung des Wohnobjekts nötig wird, solange alle Ladestellen mit einem intelligenten Lademanagement angesteuert werden¹. Diese Erkenntnis ist für den Gesetzgeber und für interessierte Bauträger gleichermaßen von Bedeutung.

Kernaussagen aus den Bauträger-Interviews

Sieben gemeinnützige in Niederösterreich tätige Wohnbauvereinigungen und ein gewerblicher Bauträger aus Oberösterreich wurden über ihre Erfahrungen mit Mobilitätskonzepten im Zuge ihrer Projektentwicklungen befragt. Alle Bauträger zeigten sich beim Thema innovative Mobilitätsmodelle im Zuge der Planung künftiger Wohnbauprojekten engagiert.

Der Umsetzung alternativer Mobilitätsmaßnahmen stehen aus ihrer Sicht allerdings die folgenden Kritikpunkte entgegen:

- Es besteht die Notwendigkeit der Lockerung der KFZ-Stellplatzverpflichtung und der Bebauungsbestimmungen.
- Es fehlt oft die planerische und finanzielle Unterstützung der Gemeinden.
- Die NÖ Wohnbauförderung gibt noch zu wenige finanzielle Förderanreize.

Empfehlungen

Die Auswertungen der untersuchten Themeninhalte leiten zu folgenden Empfehlungen:

Niederösterreichisches Baurecht:

- In der Vertragsraumordnung und in der Bauordnung sind erweiterte Ermächtigungsregelungen für Gemeinden zur Flexibilisierung der KFZ-Stellplatzverpflichtung und für die verstärkte Anwendung von Mobilitätsverträgen zwischen Gemeinden und Bauträgern anzustreben.
- Es soll in der Bauordnung und in der Bautechnikverordnung entweder ein grundsätzlich variabler KFZ-Stellplatzschlüssel oder eine gesetzliche Regelung für die Reduktion der erforderlichen Stellplätze enthalten sein, wenn ein vorhandenes Verkehrskonzept und/oder der Erschließungsgrad des Bebauungsgebietes mit öffentlichen Verkehrsmitteln, z.B. Regelung nach ÖV-Güteklassen, nachgewiesen wird.

Wohnrechtsgesetzgebung – E-Mobilität:

- In einem Urteil des Obersten Gerichtshofes zum Wohnungseigentumsgesetz (§16 Abs 1 WEG) wurde festgestellt, dass die „Installation einer Wallbox für einphasiges Laden eines E-Autos mit 3,7 kW“ als „privilegierte Änderung im Sinn des WEG“ gilt, und die de facto Zustimmung aller Miteigentümer nicht mehr erforderlich ist [3].
- Im Mietrecht ist die Errichtung von E-Ladestationen als „normale Ausstattung“ für die Erfüllung eines „zeitgemäßen Wohnbedürfnisses“ zu definieren. Der Vermieter wäre folglich verpflichtet, den Bewohner*innen die nötige Infrastruktur als Gemeinschaftsanlage bereit zu stellen (§ 4 Abs 1 MRG).

¹ <https://www.enu.at/feldversuch> und: [16]

NÖ Wohnungsförderung:

- Es wird empfohlen, im Rahmen einer Förderschiene „Innovative Mobilität im Wohnbau“ Vorhaben aus dem Katalog möglicher Mobilitätsmaßnahmen, die der örtlichen Verkehrssituation in der Gemeinde angepasst sind, mit Punkten für eine finanzielle Förderung zu bewerten.
- Auch Maßnahmen anderer NÖ Landesförderungen, wie z.B. die Förderung der Nahverkehrsinfrastruktur, wie Bushaltestellen u.dgl., könnten bei Realisierung durch eine Bauvereinigung in das Punktesystem aufgenommen werden.

Für Bauträger:

- Mobilitätslösungen aus dem Katalog möglicher Mobilitätsverträge sind unabhängig von den genannten und gewünschten baurechtlichen Erleichterungen realisierbar, auch ohne vertragliche Vereinbarungen mit der Gemeinde.
- Bei der Entwicklung künftiger Wohnbauvorhaben wird die professionelle Beratung durch einen Mobilitätsplaner, z.B. ein Verkehrsplanungs- und Beratungsbüro, empfohlen.

Für Gemeinden:

- Die in der Vertragsraumordnung verankerten Möglichkeiten zur Gestaltung von Kooperationen mit gemeinnützigen und gewerblichen Bauträgern sind verstärkt zu nutzen. Spielräume, die die Bauordnung hinsichtlich der Auslegung von Bauvorschriften zulässt, sollen von Gemeinden verstärkt wahrgenommen werden.
- Bei der Gestaltung der Bebauungspläne wird die professionelle Beratung durch einen Mobilitätsplaner, z.B. ein Verkehrsplanungs- und Beratungsbüro, empfohlen.

Mögliches Folgeprojekt:

Das Projektteam schlägt vor, in repräsentativen Niederösterreichischen Gemeinden anhand konkreter Wohnbauvorhaben von gemeinnützigen Wohnbauvereinigungen und mit Evaluierung der Verkehrssituation und der Verkehrswege der Bewohner*innen innovative, gesamtheitliche Mobilitätsmodelle zu entwickeln, die von diesen Bauträgern anschließend mit wissenschaftlicher Begleitung des Projektteams umgesetzt werden. Grundlage dafür sind die Auswertungen der Bauträger-Interviews im gegenständlichen Forschungsprojekt. Ebenso sollen Empfehlungen für Raumordnungsmaßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in der Gemeinde Teil des Pilotprojektes sein und mit der Gemeinde diskutiert werden.

1 Ausgangslage

Im Jahr 2017 betrug die Treibhausgas-Emissionen Österreichs 82,3 Mio. Tonnen Kohlenstoffdioxid-Äquivalent (CO₂-Äquivalent). Sie lagen damit um 3,3 % bzw. 2,7 Mio. Tonnen über dem Niveau von 2016 und um 4,6 % über dem Wert von 1990. Von 2017 auf 2018 sind die Treibhausgas-Emissionen um rd. 3,7% gesunken und lagen bei 79 Mio. Tonnen CO₂-Äquivalent [1] – in Österreich konnte somit gegenüber 1990 keine Emissionsreduktion realisiert werden. Hauptverantwortlich für den CO₂-Anstieg waren neben der erhöhten Stromerzeugung aus Erdgas und einer höheren Stahlproduktion in der Industrie vor allem der vermehrte fossile Treibstoffeinsatz (Dieselkraftstoffe) im Straßenverkehr [4].

Die aktuellste Auswertung im Auftrag der Europäischen Union vom Mai 2020 zeigt überdies eine Steigerung des CO₂-Ausstoßes in Österreich im Jahr 2019 um 2,8 % gegenüber 2018, während im EU-Durchschnitt die Treibhausgasemissionen um 4,3 % zurück gingen [2].

Neben dem Güterverkehr spielt dabei vor allem der Personenverkehr eine entscheidende Rolle. In Österreich werden knapp 60 % der Wege im Personenverkehr mit dem PKW erledigt, Tendenz steigend. Unter anderem ist die Zersiedelung für die kontinuierliche Zunahme des motorisierten Individualverkehrs (MIV) im ländlichen Raum mitverantwortlich, während der öffentliche Verkehr insbesondere im ländlichen Raum zunehmend an Bedeutung verliert [5]. Menschen, die nicht mehr oder noch nicht mit dem Auto oder mit einspurigen Fahrzeugen fahren können oder wollen (z.B. Jugendliche, ältere Personen, Menschen mit Behinderung), werden damit in ihrer Mobilität eingeschränkt bzw. sind auf Mitfahrmöglichkeiten anderer Personen angewiesen.

In den Großstädten haben zum Teil alternative, nachhaltige Mobilitätskonzepte Verbreitung gefunden. So zeigt sich in Wien eine Reduktion des KFZ-Verkehrs zwischen 2010 und 2015 um ca. 6,3 % [5]. Neben einer veränderten Raumplanung, dem kontinuierlichen Ausbau des öffentlichen Verkehrs sowie von Rad- und Fußwegen ist der stetige Rückgang des KFZ-Verkehrs in großstädtischen Bereichen unter anderem innovativen Ansätzen wie Mobilitätsverträgen mit Baurägern und dem Ausbau von Sharing-Modellen (sowohl im Auto- als auch im Fahrrad-Bereich) zu verdanken.

Auf der anderen Seite stehen die städtischen Peripheriegebiete, ebenso wie Kleinstädte im ländlichen Raum, die nach wie vor durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) geprägt sind. Die Gründe dafür sind neben Wissensmangel und Unerfahrenheit der Akteure auch die schwierige Umsetzbarkeit alternativer Mobilitätsstrategien aufgrund zersiedelter Wohnformen. Zudem gibt es häufig Vorbehalte u.a. wegen der erwarteten hohen Umsetzungskosten, während die vielfach höheren Erschließungs- und Bereitstellungskosten der Verkehrsinfrastruktur von Streusiedlungen neben der damit einhergehenden Beeinträchtigung der Umwelt und Lebensqualität unreflektiert hingenommen werden. Hinzu kommt, dass bestehende Bauvorschriften einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung zum Teil entgegenstehen (z.B. Stellplatzverpflichtung in der NÖ Bauordnung).

Nationale Verpflichtung

Die österreichische Bundesregierung bekennt sich im aktuellen nationalen Energie- und Klimaplan (NEKP) zu den **Klimaschutzzielen von Paris**. Der „Integrierte nationale Energie- und Klimaplan für Österreich“ [7] ist ein umfassender Plan zur Erreichung der in Paris definierten Klimaziele 2030 und führt als „Wichtigste Ziele und Maßnahmen mit Einfluss auf die Zieldimensionen Dekarbonisierung“ im Sektor Verkehr die Stärkung und den Ausbau des öffentlichen Verkehrs, Angebote zum Mobilitätsmanagement, die Förderung der E-Mobilität und Schaffung zusätzlicher Anreize im Fördersystem für emissionsarme und emissionsfreie Mobilität an [6].

Diese verkehrspolitischen Vorhaben sind auch ausdrücklicher Bestandteil des Österreichischen Regierungsprogramms 2020 – 2024 [8]:

- Umweltfreundliche, leistbare Mobilität für alle in der Stadt und auf dem Land,
- Effiziente E-Mobilität jetzt: Schienen in die Zukunft und mehr Bahn, Bim & Bus,
- Radpaket und Zufußgehen – Offensive für eine aktive, sanfte Mobilität,
- Neue Mobilität – mehr als Verkehr

Das VCÖ Factsheet [9] erläutert dazu, dass Mobilitätskonzepte im Wohnbau zum Standard gemacht werden müssen, um die gesteckten Ziele zu erreichen. Statt einer PKW-Stellplatzpflicht brauche es für Wohn- und Bürogebäude Mobilitätskonzepte, die den öffentlichen Verkehr, das Radfahren und Carsharing mit einbeziehen.

Es stellt sich die Frage, welche Steuerungsmöglichkeiten zielführend sind, um eine Änderung des Mobilitätsverhaltens zu Gunsten nachhaltiger Verkehrsformen herbeizuführen, und welche rechtlichen Rahmenbedingungen dafür notwendig sind.

2 Projektinhalt

Gegenstand der vorliegenden Forschungsarbeit ist, Umsetzungsstrategien und Lösungsansätze zur Umkehrung der Verkehrsprioritäten im ländlichen Raum zu finden, die für die Schaffung zielführender rechtlicher Rahmenbedingungen und für Fördermaßnahmen aufbereitet, verglichen und einfach verständlich dargestellt werden.

2.1 Ziele

Ziel der Forschungsarbeit war die Erfassung erprobter nachhaltiger Mobilitätsformen, Mobilitätsinfrastrukturen und -angebote als Alternativen zum motorisierten Individualverkehr (MIV) im ländlichen Raum. Dabei wurde der Fokus vorrangig auf Maßnahmen gelegt, die im Zusammenhang mit dem Wohnbau stehen und geeignet sind, von Bauträgern angewandt und als Anreiz in die NÖ Wohnbauförderung aufgenommen zu werden.

Die untersuchten Modelle wurden in Abhängigkeit der örtlichen Gegebenheiten (Größe des Wohnbaus, Einwohnerzahl der Gemeinde, Zersiedelungs- bzw. Verdichtungsgrad, Rahmenbedingungen der unmittelbaren Umgebung wie z.B. Infrastruktur, öffentlicher Verkehr, Fuß- und Radwege, u.dgl.) auf ihre Umsetzbarkeit analysiert, mit dem Ziel, Handlungsempfehlungen für Gemeinden, Behörden, Fördergeber und vor allem für gemeinnützige Bauträger in Niederösterreich für die Umsetzung alternativer Mobilitätslösungen abzuleiten.

Die Ergebnisse der Evaluierungen werden für die mögliche Planung von Pilotprojekten in typischen niederösterreichischen Gemeinden im Rahmen einer späteren Nachfolgestudie bewertet.

2.2 Methodik

In einem ersten Schritt wurde erhoben, welche Mobilitätsmodelle als Alternativen zum MIV in Österreich und im benachbarten Ausland bereits Verbreitung gefunden haben, und in welchem soziologischen und rechtlichen Umfeld. Auch der Erfolg dieser Mobilitätslösungen wurde beachtet. Die aufbereiteten Beispiele wurden analysiert und die Realisierbarkeit der verschiedenen Modelle im ländlichen Raum entsprechend den jeweils zugrundeliegenden Gegebenheiten katalogisiert und bewertet.

Begleitend dazu erfolgte eine Erhebung der bestehenden raumordnungs-, bau- und wohnrechtlichen Rahmenbedingungen, sowie weiterer relevanter Grundlagen (energiewirtschaftliche Vorschriften, Umweltförderungen), um die Umsetzungsstrategien für bestimmte Mobilitätsmodelle bewerten zu können. Ferner wurden die rechtlichen Hemmnisse erfasst, die die Umsetzung erschweren oder verhindern. Ebenso wurde erhoben, welche Regelungen auf nationaler Ebene, und im Speziellen in Niederösterreich, fehlen und noch zu erarbeiten bzw. zu präzisieren sind.

Der zweite Schritt war die Befragung von gemeinnützigen Bauträgern in Nieder- und Oberösterreich, sowie von Mobilitätsplanern in Wien. Es wurden sowohl die Erfahrungen und Beweggründe von jenen Bauträgern gesammelt, die bereits Mobilitätsprojekte umgesetzt haben, als auch die Vorbehalte von Bauträgern, die noch keine entsprechenden Maßnahmen in Ihren Projekten verwirklicht haben. Die befragten Mobilitätsexperten berichteten über die gewonnenen Erfahrungen von alternativen lokalen Mobilitätslösungen, die schon umgesetzt worden sind.

2.3 Ergebnisse – Relevanz für Niederösterreich

Die soziologischen, technischen und rechtlichen Grundlagenerhebungen, sowie die Ergebnisse der Bauträgerbefragungen bilden den Ausgangspunkt für Handlungsempfehlungen für die Anwendung nachhaltiger Mobilitätskonzepte, unter Bezug auf die regionalen Strukturen in Niederösterreich.

Die erarbeiteten Vorschläge für die Umsetzung innovativer Mobilitätsformen nehmen Bedacht auf typische ländliche Siedlungsformen unter dem Aspekt zunehmender Bevölkerungsabwanderung in peripheren Landesteilen. Sie berücksichtigen zugleich zeitgemäße Verkehrsinfrastrukturen und Konzepte, die andere Prioritäten wie Energiewende und Klimaschutz unterstützen und einer übergeordneten nachhaltigen Raumplanung dienen.

Weiters dienen die Ergebnisse als Grundlage für Beratungsleitfäden für interessierte Bauträger und für Gemeinden, sowie Empfehlungen, in welcher Form nachhaltige Mobilitätskonzepte in die NÖ Wohnbauförderung als Anreize für gemeinnützige Bauträger aufgenommen werden können.

Die erarbeiteten Handlungsempfehlungen sind derart aufbereitet, dass sie für eine detaillierte Planung und Umsetzung in Wohnbaupilotprojekten in ländlichen niederösterreichischen Gemeinden angewandt werden können.

3 Mobilitätskonzepte – Best Practice Beispiele

Einleitend wurden jene Mobilitätsangebote erfasst, die sich bereits bewährt haben und die Zielsetzung verfolgen, die Nutzung des eigenen PKWs weitestgehend zu substituieren. Anbieter bzw. Betreiber dieser Mobilitätsmodelle sind je nach Siedlungsstruktur und Zielgruppen gewerbliche Anbieter und Dienstleister, Gemeinden oder Privatinitiativen, z. B. Vereine, aber auch Bauträger.

Bei den Beispielen aus Österreich und Deutschland zeichnen sich zwei Kategorien ab:

- Bei den Mobilitätsvarianten wurde zwischen Modellen unterschieden, die der Allgemeinheit im betreffenden Wohnumfeld ohne Zielgruppenbeschränkung offenstehen („öffentlich“),
- und solchen, die sich für bestimmte Zielgruppen in ländlichen Bereichen eignen („privat“), also Beispiele, die gezielt von Bauträgern für die Bewohner*innen ihrer Wohnhausanlagen umsetzbar sind und von den betreffenden Gemeinden unterstützt werden können.

3.1 Kategorien alternativer Mobilitätsmodelle

Kategorie:	MIV-Ersatz:	Zielgruppe:	Betreiber:
Carsharing	konv. PKW/e-Auto	öffentlich	gewerbliche Anbieter, Verkehrsdienstleister (z.B. ÖBB)
Carsharing	konv. PKW/e-Auto	privat	Bauträger, über Internetplattform
Verleihsystem	(e-)Fahrrad/ e-Scooter	öffentlich	gewerbliche Anbieter, Autofahrer Club
Verleihsystem	(e-)Fahrrad/ e-Auto	privat	Bauträger
Carpooling/ Mitfahrbörse	Fahrgemeinschaft	privat/öffentlich	Privatinitiative, Verein, gewerbliche Anbieter, über Internetplattform
Mitfahrbank	Fahrgemeinschaft	privat/öffentlich	Privatinitiative, Dienstleistungsunternehmen über Internetplattform
Privater Fahrtendienst	e-Auto	privat	Privatinitiative, Verein
Micro-ÖV	Gemeindebus/ Rufbus/ Anruftaxi/ Autonomer e-Bus	öffentlich	gewerbliche Anbieter, Verkehrsdienstleister, Verein
Shuttle Services	Bus- oder Taxidienst	öffentlich	Verkehrsdienstleister, Verein, Gemeindenverbund
Mobility Points	Verleih e-Fahrrad, Fahrradbox / Verleih e-Auto, e-Ladestation / Anbindung Öffis	öffentlich/privat	gewerbliche Anbieter, Verkehrsdienstleister, Bauträger
Servicepaket/ Mobilitätsvertrag	Verleih Fahrrad, Servicestation, Gratisleihauto, Öffi-Jahreskarte, Info-Angebot	privat	Bauträger + Gemeinde

Der Anhang 1 – Mobilitätsbeispiele Österreich und Deutschland enthält die detaillierte Beschreibung der angeführten Verkehrsmodelle mit Darstellung der

- adressierten Zielgruppe,
- Voraussetzungen für die Nutzung des Mobilitätsangebots,
- erforderlichen Infrastruktur für den Betrieb des Mobilitätsangebots,
- möglichen Betreiber und
- der Möglichkeit der Integration im Wohnbau, sowie
- eine Auswahl angewandter Beispiele.

Nachfolgend sind die Mobilitätsbeispiele zusammengefasst und bewertet, differenziert nach öffentlichen und eingeschränkten privaten Zielgruppen.

3.1.1 Carsharing



Bildquelle: car2go

Öffentlich:

a. Konventionell:

Beschreibung: (Umfangreicher) PKW-Park mit konventionellen PKW für gemeinschaftliche Nutzung, allgemein zugänglich; stationär oder freefloating.

Eignung: Städtisch

Bewertung: Ökonomisch: Betreiber: Anschaffungskosten für PKW-Flotte hoch.

Nutzer: Kostenersparnis nur bei Ersatz des eigenen PKW.

Umwelt: CO₂-Entlastung nur bei E-Mobilen, kaum Beitrag zur Verkehrsentslastung.

Nutzen für: Bewohner*innen: ++ Kostenersparnis gg. eigenem PKW bei gelegentlichen Fahrten

Bauträger: 0 kein projektbezogener Nutzen

Gemeinde: 0 kein projektbezogener Nutzen

b. E-Carsharing:

Beschreibung: Elektro-PKW-Park für gemeinschaftliche Nutzung, allgemein zugänglich; stationär.

Eignung: Städtisch bis ländlich

Bewertung: Ökonomisch: Betreiber: Anschaffungskosten und laufende Kosten für PKW-Flotte hoch; Teil der Anschaffungskosten durch klimaaktiv mobil-Förderung (E-Fahrzeug und Ladeinfrastruktur) sowie Teil der laufenden Kosten über Mitgliedsbeitrag und km-Geld sowie Gemeindezuschüsse abgedeckt.

Nutzer: Kostenersparnis nur bei Ersatz des eigenen PKW

Umwelt: CO₂-Entlastung durch E-PKW; weniger Flächeninanspruchnahme durch weniger Stellplätze

Nutzen für: Bewohner*innen: ++ Kostenersparnis gg. eigenem PKW, v.a. Zweit-Pkw-Reduktion

Bauträger: 0 kein projektbezogener Nutzen

Gemeinde: + Imagegewinn

Privat:	Beschreibung: (Begrenzter) PKW-Park zur Nutzung für eine bestimmte Zielgruppe (z.B. Bewohner*innen einer Wohnhausanlage, Verein, u.dgl.), maßgeschneidertes Angebot.	
Eignung:	Städtisch, ländlich	
Bewertung:	Ökonomisch:	Betreiber: Anschaffungskosten für PKW-Flotte hoch, Einstell-/Garagenplätze sind vorzusehen. Nutzer: Kostenersparnis nur bei Ersatz des eigenen PKW.
	Umwelt:	CO ₂ -Entlastung nur bei e-Mobilen, kaum Beitrag zur Verkehrsentlastung
Nutzen für:	Bewohner*innen:	++ Kostenersparnis gg. eigenem PKW; v.a. als Ersatz für Zweit-PKW
	Bauträger:	++ ev. Kostenersparnis durch Stellplatzreduktion, zusätzliche Erleichterungen mit Umweltförderung (e-Mobilität) und mit Mobilitätsverträgen möglich
	Gemeinde:	+ Umweltförderung möglich, Imagegewinn

3.1.2 Verleihsystem (e-)Fahrrad / (e-)Lastenfahrrad / e-Scooter



Bildquelle: Tink

Öffentlich:

Beschreibung:	Fahrräder und Scooter stehen der Allgemeinheit zur Verfügung. Lastenfahrrad: flexible Transportmöglichkeiten auch sperriger Güter.	
Eignung:	Städtisch, ländlich	
Bewertung:	Ökonomisch:	Betreiber: geringe Anschaffungskosten, Fahrrad-/Scooter-Depot / Standplätze erforderlich; bei e-Bikes höhere Investitionen für Fahrräder und Ladeinfrastruktur erforderlich. Nutzer: Kostenersparnis bei Gelegenheitsnutzung
	Umwelt:	CO ₂ -Entlastung bei Ersatz des eigenen PKW für kurze Wege, somit auch (geringe) Verkehrsentlastung
Nutzen für:	Bewohner*innen:	++ Kostenersparnis gg. eigener PKW-Nutzung
	Bauträger:	0 kein projektbezogener Nutzen
	Gemeinde:	+ Radwegeinfrastruktur wird vermehrt genutzt

Privat: Beschreibung: Fahrräder und Scooter stehen einer bestimmten Zielgruppe zur Verfügung (z.B. Bewohner*innen einer Wohnhausanlage, Verein, u.dgl.), maßgeschneidertes Angebot. Lastenfahrrad: flexible Transportmöglichkeiten auch sperriger Güter.

Eignung: Städtisch, ländlich

Bewertung: Ökonomisch: Betreiber: geringe Anschaffungskosten, Fahrrad-/Scooter-Depot erforderlich; bei e-Bikes höhere Investitionen für Fahrräder und Ladeinfrastruktur erforderlich

Nutzer: Kostenersparnis bei Gelegenheitsnutzung

Umwelt: CO₂-Entlastung bei Ersatz des eigenen PKW für kurze Wege, somit auch (geringe) Verkehrsentslastung

Nutzen für: Bewohner*innen: ++ Kostenersparnis gg. eigener PKW-Nutzung

Bauträger: ++ ev. Kostenersparnis durch Stellplatzreduktion, zusätzliche Erleichterungen mit Umweltförderung (e-Mobilität) und mit Mobilitätsverträgen möglich

Gemeinde: + Umweltförderung möglich, Imagegewinn

3.1.3 Smarte Radabstellanlage/smarter Radraum / Radservicestation



Bildquelle: zukunft-mobilitaet.net

Privat: Beschreibung: Eine smarte Radabstellanlage/Radraum im Wohnbau bietet den Bewohner*innen einer Wohnhausanlage eine sichere und geschützte Abstellung des Fahrrades und eBikes, eScooter etc. Weiters kann eine Radservicestation integriert werden.

Eignung: Städtisch, ländlich

Bewertung: Ökonomisch: Betreiber: Wallbox für e-Bikes und geringe Kosten für Radservicestation

Nutzer: Kostenersparnis durch Sicherheit (Diebstahlschutz)

Umwelt: durch gute Zugänglichkeit und Ausstattung wird Attraktivität des Radfahrens unter den Bewohner*innen gefördert.

Nutzen für: Bewohner*innen: ++ Sicheres Abstellen und Laden, Platz für Radservice

Bauträger: ++ ev. zusätzliche Erleichterungen mit Umweltförderung (e-Ladeinfrastruktur) und mit Mobilitätsverträgen möglich

Gemeinde: + Maßnahme zur Attraktivierung des Radfahrens

3.1.4 Mitfahrbörse



Bildquelle: BlaBlaCar

Öffentlich:

Beschreibung: Gemeinschaftsnutzung privater KFZs, PKW-Eigner bietet Mitfahrgelegenheit an, allgemein zugänglich, zentrale Vermittlung über Webplattform.

Eignung: (Städtisch), ländlich

Bewertung: Ökonomisch: Betreiber: zentrale Verwaltung, nur minimale Infrastruktur erforderlich (Webplattform)

Nutzer: keine oder sehr geringe (Mitglieds-)Kosten

Umwelt: CO₂- und Verkehrsentslastung durch Bildung einer Fahrgemeinschaft

Nutzen für: Bewohner*innen: ++ flexible Mobilität möglich, Kostenersparnis
Bauträger: 0 kein projektbezogener Nutzen
Gemeinde: + Stärkung der Gemeinde-Identität, Imagegewinn

Privat: **Beschreibung:** Gemeinschaftsnutzung privater KFZs innerhalb einer bestimmten Zielgruppe (z.B. Bewohner*innen einer Wohnhausanlage, Verein, u.dgl.), KFZ-Eigner bietet Mitfahrgelegenheit an, Vermittlung über Webplattform.

Eignung: (Städtisch), ländlich

Bewertung: Ökonomisch: Betreiber: zentrale Verwaltung, nur minimale Infrastruktur erforderlich (Webplattform)

Nutzer: keine oder sehr geringe (Vereins-)Kosten

Umwelt: CO₂- und Verkehrsentslastung durch Bildung einer Fahrgemeinschaft, höherer Pkw-Besetzungsgrad

Nutzen für: Bewohner*innen: ++ flexible Mobilität möglich, Kostenersparnis.
Bauträger: 0 kein projektbezogener Nutzen
Gemeinde: ++ Stärkung der Gemeinde-Identität, Imagegewinn

3.1.5 Mitfahrbank



Bildquelle: Henrik Wengert

Öffentlich und privat:

Beschreibung: PKW-Eigner bietet spontane Mitfahrgelegenheit an, allgemein zugänglich, keine Administration notwendig.

Eignung: Ländlich

Bewertung: Ökonomisch: Betreiber (Verein, Privatinitiative, Gemeinde, auch Bauträger als Bereitsteller der Infrastruktur): nur minimale Infrastruktur erforderlich („Haltestellenbanker!“)

Nutzer: keine Kosten

Umwelt: CO₂- und Verkehrsentslastung durch Bildung einer Fahrgemeinschaft. Vor allem wirksam bei zielgerichtetem Pendlerverkehr (Auspendlergemeinden).

Nutzen für: Bewohner*innen: ++ flexible Mobilität möglich, Kostenersparnis

Bauträger: 0 kein projektbezogener Nutzen

Gemeinde: ++ Stärkung der Gemeinde-Identität, Imagegewinn

3.1.6 Fahrtendienst mit e-Automobilen



Bildquelle: www.elektromobil-pressbaum.at

Privat: **Beschreibung:** Fahrtendienst auf Vereinsbasis (Fahrer*in und Nutzer*innen), flexible Mobilität für Vereinsmitglieder, zentrale Administration z.B. über Webplattform oder Telefon.

Eignung: (Städtisch), ländlich

Bewertung: Ökonomisch: Betreiber: Anschaffungskosten für e-PKWs überschaubar, da kein großer Fuhrpark notwendig, Stellplätze und e-Lade-

infrastruktur erforderlich. (Teilweise) Finanzierung über Mitgliedsbeiträge und Förderung durch die Gemeinde.

Nutzer: Mitgliedsbeitrag, Kostenersparnis durch Wegfall des eigenen PKW.

Umwelt: Der Fahrdienst mit e-Mobilen trägt weniger zur Verkehrs-, wohl aber zur CO₂-Entlastung bei.

Nutzen für: Bewohner*innen: ++ flexible Mobilität möglich, Kostenersparnis. Vor allem für mobilitätseingeschränkte Personen.

Bauträger: 0 kein projektbezogener Nutzen

Gemeinde: ++ Stärkung der Gemeinde-Identität, Imagegewinn; vor allem für vom Linienverkehr entlegene Gemeinden und Verbinden von entlegenen Ortsteilen.

3.1.7 Micro-ÖV – Gemeindebus / Anruf-Sammeltaxi (AST)



Bildquelle: www.wirin.de



Bildquelle: Wiener Linien

Öffentlich:

Beschreibung: flexibler Gemeinschaftsfahrdienst mit Kleinbus oder PKW durch Verkehrsdienstleister oder Verein, kein fixer Fahrplan, mit oder ohne festgelegter Fahrtroute, bzw. Zubringerdienst zu öffentlichen Verkehrsmitteln. Anmeldung per Telefon oder Webplattform.

Eignung: Städtisch, ländlich

Bewertung: Ökonomisch: Betreiber: hohe Anschaffungs- und laufende Kosten, meist mit Gemeindemittelbeteiligung; vor allem für mobilitätseingeschränkte Personen.

Nutzer: Mitgliedbeitrag (bei Verein), Kostenersparnis gg. eigener PKW-Nutzung

Umwelt:	CO ₂ - und Verkehrsentslastung durch Bildung von Fahrgemeinschaften, wenn die entsprechende Nachfrage zur Substituierung des MIV vorhanden ist.
Nutzen für:	Bewohner*innen: + flexible Mobilität möglich, Kostenersparnis.
	Bauträger: + (als Administrator) ev. Förderungen (im Rahmen von Mobilitätsverträgen) möglich, Beitrag zur Gemeinschaftsbildung.
	Gemeinde: ++ Entlastung des MIV, Werbeeffect; für vom Linienverkehr entlegene Gemeinden/Ortsteil; ältere Bewohner*innen können länger in der Gemeinde verbleiben.

3.1.8 Micro-ÖV – Autonomer e-Bus



Bildquelle: Wiener Linien

Öffentlich:

Beschreibung:	Betrieb durch Verkehrsdienstleister mit fixer Fahrtroute ohne Fahrplan, geeignet als Zubringerdienst zu Nahversorgungseinrichtungen und zu Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel. Derzeit nur Testbetrieb möglich.
Eignung:	Städtisch
Bewertung:	Ökonomisch: Betreiber: hohe Anschaffungs- und laufende Kosten. Nutzer: Kostenersparnis bei Ersatz des eigenen PKW.
	Umwelt: CO ₂ -Entlastung und Verkehrsentslastung bei Ersatz des eigenen PKW für kurze Wege.
Nutzen für:	Bewohner*innen: ++ flexible Mobilität möglich, Kostenersparnis.
	Bauträger: 0 kein projektbezogener Nutzen
	Gemeinde: ++ Entlastung des MIV, Imagegewinn

3.1.9 Shuttle Service



Bildquelle: Lars Brüggemann

Öffentlich:

Beschreibung: Betrieb durch Verkehrsdienstleister als schneller Zubringerdienst zu einem Knotenpunkt des öffentlichen Verkehrs oder zu regionalen oder überregionalen Zentren. Die Routenwahl berücksichtigt die Bildung von Fahrgemeinschaften.

Eignung: Städtisch, (ländlich)

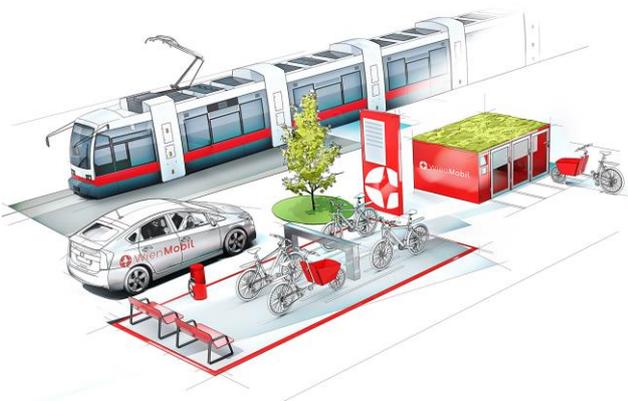
Bewertung: Ökonomisch: Betreiber: hohe Anschaffungs- und laufende Kosten, nur rentabel bei hohen Fahrgastzahlen (z.B. städtische Bereiche oder bei Gemeinden-Verbund im ländlichen Bereich).

Nutzer: Kostenersparnis bei Ersatz des eigenen PKW und bei Wegfall von Parkgebühren am Zielort.

Umwelt: CO₂-Entlastung und Verkehrsentslastung bei Ersatz des eigenen PKW.

Nutzen für:	Bewohner*innen:	+	rasche Verbindung zu zentralen Zielen, Kostenersparnis.
	Bauträger:	0	kein projektbezogener Nutzen
	Gemeinde:	0	kein projektbezogener Nutzen

3.1.10 Mobility Point



Bildquelle: Smarter Together

Öffentlich:

Beschreibung: Gesamtpaket von Mobilitätsdienstleistungen, bietet die Kombination öffentlicher Verkehrsmittel mit Mobilität und Infrastrukturen für die „letzte Meile“ (z.B.

Fahrradverleih, versperrbare Fahrradboxen, u.dgl.) und für die fallweise Nutzung individueller Verkehrsmittel (Carsharing) an.

Allgemein zugänglich. Entwickelt und eingerichtet von der Stadtverwaltung / Gemeinde im öffentlichen Raum, betrieben in Partnerschaft mit Mobilitäts- und Verkehrsdienstleistern. Die Mobilitätsangebote können dem örtlichen Bedarf angepasst werden, vielfältige Betreibermodelle möglich.

Eignung: Städtisch, (ländlich)

Bewertung: Ökonomisch: Betreiber: Evaluierung des voraussichtlichen Bedarfs wichtig, um Kosten abschätzen zu können.

Nutzer: Kostenersparnis bei Ersatz des eigenen PKW.

Umwelt: Bei guter Anpassung an den Bedarf ist ein hoher Beitrag zur Verkehrsentslastung möglich.

Nutzen für: Bewohner*innen: ++ Kostenersparnis gg. eigenem PKW.

Bauträger: 0 kein projektbezogener Nutzen

Gemeinde: ++ Entlastung des MIV, Umweltförderungen möglich, Werbeeffekt.



Bildquelle: www.mopoint.at

Privat: Beschreibung: Gesamtpaket von Mobilitätsdienstleistungen, bietet die Kombination von Verkehrsmitteln und Infrastrukturen für kurze Wege (z.B. Fahrradverleih, versperrbare Fahrradboxen) und von individuellen Verkehrsmitteln (Carsharing) an. Besonders hoher Nutzen, wenn Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel gegeben oder möglich ist.

Das Angebot kann sowohl für die Öffentlichkeit zugänglich, als auch an bestimmte Zielgruppen gerichtet sein (z.B. Bewohner*innen der Wohnhausanlage(n) des Bauträgers, Vereinsmitglieder). Eingerichtet von Bauträgern oder auch von der Gemeinde, betrieben in Partnerschaft mit Mobilitäts- und Verkehrsdienstleistern. Die Mobilitätsangebote können dem örtlichen Bedarf angepasst werden, vielfältige Betreibermodelle möglich.

Eignung: Städtisch, ländlich

Bewertung: Ökonomisch: Betreiber: Anschaffungskosten für Carsharing-Automobile und Fahrräder. Einstell-/ Garagenplätze sowie Infrastruktureinrichtungen sind vorzusehen, wie versperrbare Fahrradboxen, e-Ladestationen für e-Automobile und e-Bikes, u.dgl.

Nutzer: Kostenersparnis bei Ersatz des eigenen PKW; trägt die Kosten für das Dienstleistungsangebot in den Mietkosten mit.

	Umwelt:	CO ₂ -Entlastung durch Entlastung des MIV, vor allem mit E-Mobilen, Beitrag zur Verkehrsentlastung
Nutzen für:	Bewohner*innen: ++	Kostensparnis gg. eigenem PKW
	Bauträger:	++ Kostensparnis durch Stellplatzreduktion, zusätzliche Erleichterungen mit Umweltförderung (e-Mobilität) und mit Mobilitätsverträgen möglich.
	Gemeinde:	++ Umweltförderung möglich, Verkehrsentlastung, Imagegewinn

3.1.11 Servicepaket / Mobilitätsvertrag



Bildquelle: VCÖ

Privat: Beschreibung: Gesamtpaket von Mobilitätsdienstleistungen über den Inhalt von „Mobility Points“ hinaus, gezielt abgestimmt auf die Bewohner*innen der betreffenden Wohnhausanlage(n) und der näheren Umgebung sowie auf die Gegebenheiten der Siedlungsstrukturen vor Ort.

Bietet die Kombination alternativer Verkehrsmittel für kurze Wege und für bedarfsgerechte individuelle Verkehrsmittel an, samt den dafür notwendigen Infrastrukturen (insbes. Stellplätze für Carsharing- und (e-) Fahrzeuge samt e-Ladeeinrichtungen, umfassende Fahrradinfrastruktur und -Serviceeinrichtungen, Bereitstellung öffentlich nutzbarer Fuß- und Radwegdurchquerungen, u.dgl.) ergänzt mit zusätzlichen Informations- und Serviceangeboten zu Verkehrs-möglichkeiten im Siedlungsgebiet.

Besonders hoher Nutzen, wenn Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel gegeben oder möglich ist.

Zielgruppen sind sowohl die Allgemeinheit als auch die Bewohner*innen der Wohnhausanlage(n) des Bauträgers. Einzurichten von Bauträgern in Abstimmung mit der Gemeinde (Mobilitätsvertrag), betrieben in Partnerschaft mit Mobilitäts- und Verkehrsdienstleistern und/oder weiteren Partnern aus der Wirtschaft.

Die Mobilitätsangebote können dem örtlichen Bedarf angepasst werden, vielfältige Betreibermodelle möglich. Siehe Beispiel Graz im nachfolgenden Kapitel 3.2

Eignung: Städtisch, ländlich

Bewertung: Ökonomisch: Betreiber: Anschaffungskosten für Carsharing-Automobile und Fahrräder. Einstell-/ Garagenplätze sowie Infrastruktureinrichtungen sind vorzusehen, wie versperrbare Fahrradboxen, e-Ladestationen für e-Automobile und e-Fahrräder, u.dgl. Zu

		berücksichtigen ist der Platzbedarf für die zusätzlichen Dienstleistungseinrichtungen.
		Laufende Kosten durch Aufrechterhaltung der Dienstleistungen.
Nutzer:		Kostensparnis bei Ersatz des eigenen PKW; trägt die Kosten für die Dienstleistungsangebote in den Mietkosten mit.
Umwelt:		CO ₂ -Entlastung durch Entlastung des MIV, vor allem mit E-Mobilen, erheblicher Beitrag zur Verkehrsentslastung.
Nutzen für:	Bewohner*innen: ++	Kostensparnis gg. eigenem PKW, umfangreiches innovatives Serviceangebot
	Bauträger: +++	Kostensparnis durch Stellplatzreduktion und mögliche weitere (bauliche) Erleichterungen, die von der Gemeinde im Zuge von Mobilitätsverträgen gewährt werden können; zusätzliche Erleichterungen mit Umweltförderung (e-Mobilität) möglich.
	Gemeinde: +++	Umweltförderung möglich, Verkehrsentslastung, Imagegewinn

Die Detailinformationen zu den angeführten Mobilitätsbeispielen (Angebot, Standort, Wohnumfeld, Infrastruktur, Betreiber, Zielgruppen, Kosten), versehen mit weiterführenden Anmerkungen, sind im Anhang 1 zu finden.

3.2 Beispiel Mobilitätsvertrag Graz

Das NÖ Raumordnungsgesetz (§17 NÖ ROG) ermächtigt Gemeinden, mit Grundeigentümern Verträge abzuschließen, um bestimmte Nutzungen oder Maßnahmen zur Erreichung oder Verbesserung der Baulandqualität, z.B. Infrastrukturmaßnahmen, durchzuführen; sh. auch Kap. 4.1.1.

Vorreiter auf diesem Gebiet ist die Stadt Graz, Abteilung für Verkehrsplanung, die im Rahmen der Erstellung einer Mobilitätsstrategie Grundprinzipien und Inhalte für Mobilitätsverträge erarbeitet hat [17]:

- "Push-&-Pull-Maßnahmen vereinbaren: Mit einem niedrigeren KFZ-Stellplatzschlüssel, der deutlich unter den üblichen Vorgaben liegt, werden gleichzeitig Angebote und Informationen zur einfacheren Nutzung von öffentlichem Verkehr, Fuß- und Radverkehr sowie Carsharing und E-Mobilität durch den Bauträger geschaffen."

Umseitig zeigt der Auszug „Mobilitätsverträge zwischen Stadt Graz und Grundeigentümern“ die Grundprinzipien und Inhalte².

² entnommen aus dem Vortrag „Forschungsforum Mobilität für alle – Mobilität und Wohnen, 3.12.2015, Wien“, M. Kroissenbrunner, Stadt Graz – Verkehrsplanung

Mobilitätsverträge zwischen Stadt Graz und Grundeigentümern

Grundprinzipien:

- Kombinationsmöglichkeit von effektiven „push & pull“-Maßnahmen => Steuerungsmöglichkeit (z.B. Pkw-Stellplatzreduktion, dafür Optimierung Zugänglichkeit zu ÖV und Geh- und Radwegnetzten, ÖV-Tickets, Mobilitätsinformation, ... etc.)
- Änderung des Mobilitätsverhaltens zu Gunsten der nachhaltigen Verkehrsformen von Wohnungsübergabe an („Umbruch“ in persönlichem Mobilitätsverhalten bei Änderung des Wohnstandortes)
- Verminderung von Errichtungs- und Erhaltungskosten (Tiefgaragenplätze, öffentliche Straßeninfrastruktur)
- erleichterte Umsetzbarkeit größerer Bauvorhaben im inneren Stadtbereich bei geringerer Generierung von Kfz-Nachfrage
- Ausprägung: reiner Mobilitätsvertrag oder Bestandteil eines umfassenderen Vertrages (z.B. mit Regelungen zu Nutzungsmix, Grünraum,...)
- Zusätzlich möglich: Verträge zu Grundabtretungen und Infrastrukturerrichtung

12

Mobilitätsverträge - Inhalte

- Pkw-Stellplatzobergrenzen
- Optimale, ausreichende Radabstellplätze
- Bereitstellung von carsharing
- Bei Erstbezug: Bereitstellung von ÖV-Jahreskarten
- Kostenlose Bereitstellung von öffentlichen Fuß- und Radwegdurchquerungen des Geländes
- Bereitstellung von Lademöglichkeiten für E-Fahrzeuge
- Organisation von Fahrradservicetagen in der Siedlung, sowie Einrichtung von Fahrradserviceschränken
- Mobilitätsberatung, Bereitstellung von Info-Paketen
- Elektronische Anzeigen bei den Hausausgängen für ÖV-Abfahrtszeiten der nächstgelegenen Haltestelle(n)
- Evaluierungsbericht nach Umsetzung



13

Abbildung 1: Inhalt Mobilitätsverträge in Graz, Präsentationsunterlage

Bei den möglichen Inhalten von Mobilitätsverträgen zeigt sich, dass eine Vielzahl möglicher stellplatz- und verkehrsspezifischer Maßnahmen maßgeschneidert festgelegt werden können. Daher erscheinen gesamtheitliche Mobilitätskonzepte dieser Art – mit oder ohne vertragliche Vereinbarung mit der Gemeinde – für Bauträger sowohl in städtischen Bereichen als auch im ländlichen Umfeld anwendbar.

3.3 Bewertung der Mobilitätsmodelle für Niederösterreich

Zur Beurteilung, welche Mobilitätsformen in urbanen und ländlichen Umfeldern anwendbar sind, werden die Maßnahmen nach regionalen und infrastrukturellen Gegebenheiten eingeteilt. Jede der im Folgenden untersuchten Mobilitätsbeispiele wird einer Regionstyp-/ÖV-Güteklassen-Kombination zugeordnet, die Herry Consult für das Land Niederösterreich abgebildet hat, sh. Abbildung 2.

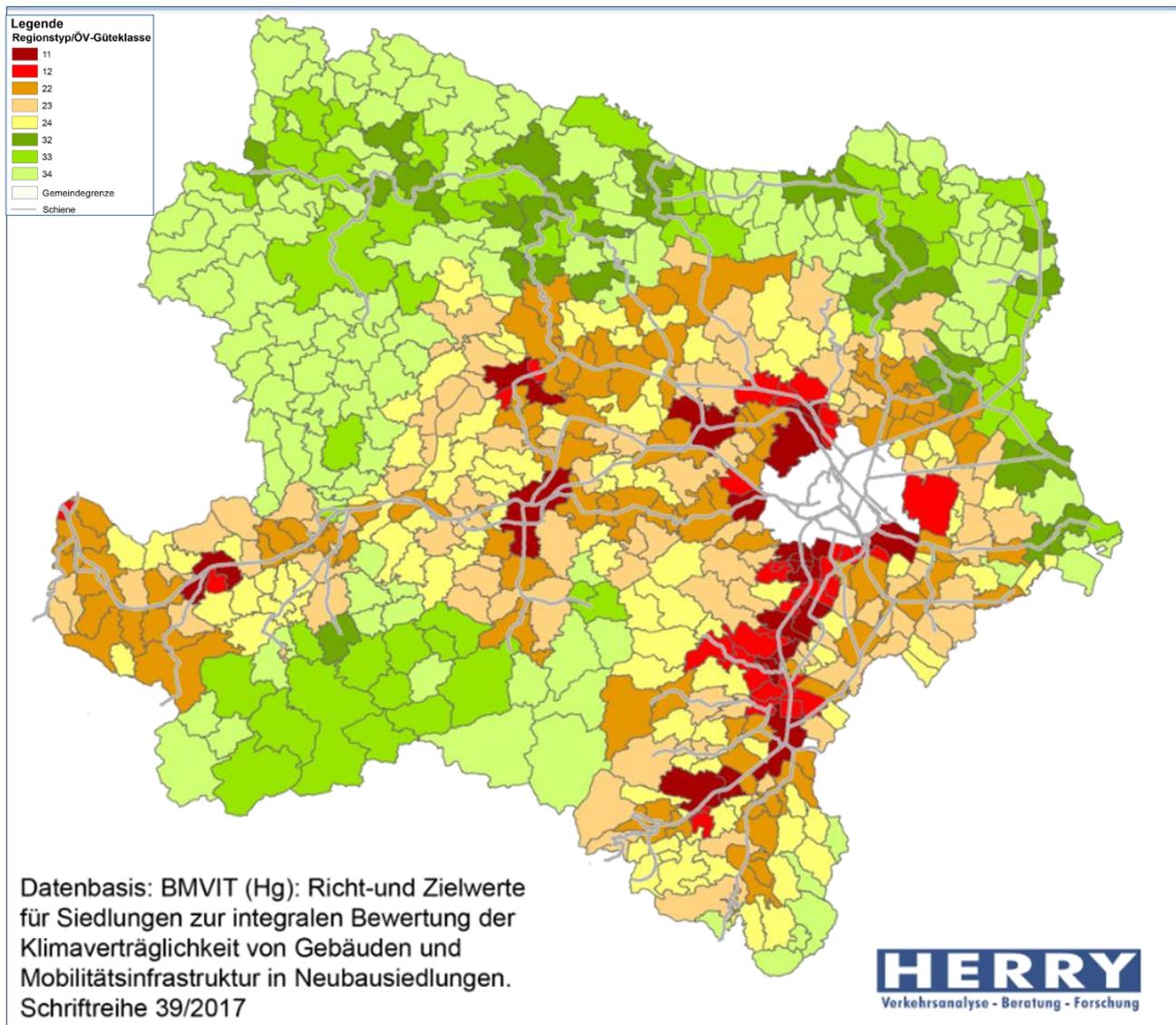


Abbildung 2: Verteilung der Regionstypen / ÖV-Güteklasse-Kombination in NÖ

Abbildung 1 zeigt die Einteilung Niederösterreichs, zusammengefasst nach

- **Regionstypen**, das heißt mit Klassifizierung der Regionen entsprechend der Urban-Rural-Typologisierung der Statistik Austria, und
- **ÖV-(Öffentlicher Verkehrs-) Güteklassen**, das heißt nach der Versorgung der Regionen mit öffentlichen Verkehrsangeboten, beurteilt nach dem Angebot von Bahn und Bus, den Verkehrsintervallen und der Erreichbarkeit der Haltestellen.

Die ÖV-Güteklassen werden gemäß umseitiger Tabelle 1 in acht Kategorien eingeteilt.

Regionale Güteklassen des öffentlichen Verkehrs

Durchschnittliches Kursintervall aus der Summe aller Abfahrten pro Richtung	Verkehrsmittelkategorie der Haltestelle nach höchstrangigem Verkehrsmittel			
	Fernverkehr REX	S-Bahn / U-Bahn, Regionalbahn, Schnellbus, Lokalbahn	Straßenbahn, Metrobus, 0-Bus	Bus
< 5 min.	I	I	II	III
5 ≤ x ≤ 10 min.	I	II	III	III
10 < x < 20 min.	II	III	IV	IV
20 ≤ x < 40 min.	III	IV	V	V
40 ≤ x ≤ 60 min.	IV	V	VI	VI
60 < x ≤ 120 min.	V	VI	VII	VII
120 < x ≤ 210 min. ¹⁾		VII	VIII	VIII
> 210 min. ¹⁾				

Haltestellenkategorie	Distanz zur Haltestelle				
	≤ 300 m	301 – 500 m	500 – 750 m	751 – 1.000 m	1.001 – 1.250 m
I	A	A	B	C	D
II	A	B	C	D	E
III	B	C	D	E	F
IV	C	D	E	F	G
V	D	E	F	G	G
VI	E	F	G		
VII	F	G	G		
VIII	G	G			

Tabelle 1: ÖV Güteklassen ³

Die ÖV-Güteklassen A-G wurden in weiterer Folge zu vier ÖV-Qualitätstypen zusammengefasst:

ÖV-Qualitätstyp 1: Güteklasse A

2: Güteklassen B und C

3: Güteklassen D und E

4: Güteklassen F und G

Unter Berücksichtigung der Regionstyp/ÖV-Güteklassen-Kombination werden in der folgenden Tabelle 2 jene Mobilitätsmaßnahmen angeführt, die von Bauträgern im Zuge der Projektentwicklung ihrer Wohnbauvorhaben geplant und umgesetzt bzw. in Kooperation mit der Gemeinde vorbereitet werden können. Dabei beschreibt in der Tabelle 2 die erste Ziffer den Regionstyp und die zweite Ziffer den ÖV-Qualitätstyp.

Anmerkungen zur Tabelle 2:

** In einem geschlossenen System, wie es ein Wohnbau darstellt, ist eine Nutzergruppe von rd. 20 Personen anzustreben, v.a. für die Nutzung eines Carsharing-Autos.

*** Diverse Materialien über das Mobilitätsangebot in der Gemeinde bzw. im Wohnbau informieren Zuzügler*innen möglichst früh über Mobilitätsalternativen zum eigenen Pkw für unterschiedliche Wegzwecke, um v.a. die Multimodalität zu fördern. Gerade ein Wohnungsumzug stellt einen Umbruch im Lebenszyklus dar, der mit Verhaltensroutinen bricht und somit Platz für Neues schafft, bzw. eine Auseinandersetzung mit möglichen Alternativen Raum gibt.

³ Quelle: ÖREK: Partnerschaft „Plattform Raumordnung & Verkehr“; Entwicklung eines Umsetzungskonzeptes für österreichweite ÖV-Güteklassen. Abschlussbericht – Finale Fassung vom 12. April 2017

Gliederung der Regions-/ÖV-Güteklassentypen und die entsprechend geeigneten Mobilitätsmaßnahmen

11	städtisch/urban hochrangige ÖV- Erschließung	<ul style="list-style-type: none"> • privates / öffentliches Carsharing • internes Verleihsystem von (E)-Fahrrad / (E)-Lastenrad / Elektroauto • Smarte Radabstellanlage/smarter Abstellraum / Radservicestation • Willkommens-Infopaket für Neubürger*innen*** • Mobility Point** • Gesamtheitliches Servicepaket • Mobilitätsvertrag (siehe dazu Kapitel 3.2)
12	städtisch/urban sehr gute ÖV- Erschließung	<ul style="list-style-type: none"> • privates / öffentliches Carsharing • internes Verleihsystem von (E)-Fahrrad / (E)-Lastenrad / Elektroauto • Smarte Radabstellanlage/smarter Abstellraum / Radservicestation • Willkommens-Infopaket für Neubürger*innen*** • Mobility Point** • Gesamtheitliches Servicepaket • Mobilitätsvertrag (siehe dazu Kapitel 3.2)
22	Ländlich - Zentral sehr gute ÖV- Erschließung	<ul style="list-style-type: none"> • privates Carsharing • internes Verleihsystem von (E)-Fahrrad / (E)-Lastenrad / Elektroauto • Carpooling • Smarte Radabstellanlage/smarter Abstellraum / Radservicestation • Micro-ÖV - private Fahrtendienste • Willkommens-Infopaket für Neubürger*innen*** • Mobility Point** • Gesamtheitliches Servicepaket • Mobilitätsvertrag (siehe dazu Kapitel 3.2)
23	Ländlich - Zentral gute ÖV- Erschließung	<ul style="list-style-type: none"> • privates Carsharing • Carpooling • Smarte Radabstellanlage/smarter Abstellraum / Radservicestation • Micro-ÖV - private Fahrtendienste • Willkommens-Infopaket für Neubürger*innen*** • Mobility Point**
24	Ländlich - Zentral schlechte ÖV- Erschließung	<ul style="list-style-type: none"> • privates Carsharing • Carpooling • Smarte Radabstellanlage/smarter Abstellraum / Radservicestation • Micro-ÖV - private Fahrtendienste • Willkommens-Infopaket für Neubürger*innen***
32	Ländlich - intermediär, peripher sehr gute ÖV- Erschließung	<ul style="list-style-type: none"> • privates Carsharing • Carpooling • Smarte Radabstellanlage/smarter Abstellraum / Radservicestation • Mitfahrbank oder mobile Haltestelle • Micro-ÖV - private Fahrtendienste • Willkommens-Infopaket für Neubürger*innen*** • Mobility Point** • Mobilitätsvertrag (siehe dazu Kapitel 3.2)
33	Ländlich - intermediär, peripher gute ÖV- Erschließung	<ul style="list-style-type: none"> • privates Carsharing • Carpooling • Smarte Radabstellanlage/smarter Abstellraum / Radservicestation • Mitfahrbank oder mobile Haltestelle • Micro-ÖV - private Fahrtendienste • Willkommens-Infopaket für Neubürger*innen***
34	Ländlich - intermediär, peripher schlechte ÖV- Erschließung	<ul style="list-style-type: none"> • privates Carsharing • Carpooling • Smarte Radabstellanlage/smarter Abstellraum / Radservicestation • Mitfahrbank oder mobile Haltestelle • Micro-ÖV - private Fahrtendienste • Willkommens-Infopaket für Neubürger*innen ***

Tabelle 2: Für Bauträger geeignete Mobilitätsmaßnahmen in den Regionstypen

Um für Gemeinden und Bauträger eine Information zu bieten, welche nachhaltigen Maßnahmen in vor allem ländlich geprägten Regionen zielführend sind, wurden folgende Indikatoren berücksichtigt:

- Kosteneffizienz
- Emissionsreduktion
- Nutzen für Bauträger, Gemeinde und Nutzer*innen

Da die recherchierten nachhaltigen Maßnahmen in Bezug auf Kosten eine sehr hohe Bandbreite haben bzw. sehr abhängig von unterschiedlichen Faktoren sind (Größe des Wohnbaus, Lage des Wohnbaus, etc.), wurde der Nutzen gegenüber den Kosten mittels dreier Wertigkeitsstufen dargelegt.

Nachhaltige Mobilitätsmaßnahmen bewirken eine CO₂-Reduktion. Daher wird das Potenzial einer CO₂-Reduktion in den Stufen „gering“, „mäßig“ und „hoch“ dargelegt.

Der Indikator Nutzen für Bauträger, Gemeinde und Bewohner*innen beschreibt die Wertigkeit der Maßnahme für eine Umsetzung; hat die Maßnahme einen Nutzen für alle drei „Beteiligten“, so fällt die Bewertung mit 2 aus.

Wert	Kosteneffizienz	Emissionsreduktion	Nutzen für Bauträger, Bewohner*innen und Gemeinde
0	Hohe Investitionskosten und laufende Kosten zu einem geringen Nutzen für eine nachhaltige Mobilität	geringes CO ₂ -Reduktionspotenzial	Maßnahme ist nur für einen der 3 Zielgruppen vorteilhaft
1	Kosten und Nutzen einer nachhaltigen Mobilität sind eher ausgeglichen	mäßiges CO ₂ -Reduktionspotenzial	Maßnahme nutzt 2 von 3 Zielgruppen
2	Der nachhaltige Nutzen der Maßnahme ist deutlich höher einzuschätzen als die Kosten	hohes CO ₂ -Reduktionspotenzial	Hoher Nutzen der Maßnahme für alle 3 Zielgruppen

Tabelle 3: Bewertungskatalog für Mobilitätsmaßnahmen

Wird nun der Durchschnittswert der Bewertung aller drei Indikatoren genommen, so werden nur noch jene Maßnahmen berücksichtigt, die einen Durchschnittswert von 1,7 bis 2 ergeben.

In den auf den nachfolgenden Seiten abgebildeten Tabellen 4 bis 6 werden die im Kapitel 3.1 beschriebenen Mobilitätsmaßnahmen mit der Bewertung des Nutzens für den Bauträger, für die Bewohner*innen und für die Gemeinde angeführt, sowie der ökonomische und der ökologische Wert der Maßnahmen eingeschätzt.

In Tabellen 4 bis 6 kennzeichnet **rote Schrift**: Förderungsmöglichkeit durch klimaaktiv mobil
blaue Schrift: Übernahme in einen Mobilitätsvertrag möglich

Bewertung/Einschätzung in Bezug auf die Umsetzung nachhaltiger Mobilitätsmodelle in NÖ																		
Kategorie	Unterkategorie	Beispiele	Raumtyp/ Siedlungstyp	Zuordnung der einzelnen Maßnahmen unter Berücksichtigung der ÖV-Güteklassen						Bewertung für Bauträger (BT), Bewohner*innen (BW) und Gemeinde (G)		gesamt Bewertung						
				I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII		keine Zuordnung	keine Relevanz	Bewertung	Begründung		
				ökonomische Bewertung		ökologische Bewertung		Bewertung		Begründung		Bewertung						
				Bewertung	Begründung	Bewertung	Begründung	Bewertung	Begründung	Bewertung	Begründung	Bewertung	Begründung					
Carpooling		Nimmrit / Hindimrit (Meminger Plateau in Tirol)	städtisch bis ländlich		●		●	●	●	●	●	2	geringe Kosten, da von einer Vermittlungsplattform oder von einem Verein (in ländlichen Gemeinden) geleitet	2	durch Gemeinschaftsnutzung von Pkw können Pkw-km eingespart werden und somit CO2 reduziert werden. Erhöhung des Besetzungsgrades im Pkw	1	BW/G: Stärkung der Gemeinde-Identität	1,7
		BlaBlaCar										2	geringe Anschaffungskosten (rd. EUR 300.- und Beschilderung rd. EUR 60-150.-), geringe Wartungskosten	2	v.a. für Nicht-Pkw-Besitzer*innen interessant aber auch für Tagespendler*innen; CO2-Reduktionspot.; Erhöhung des Besetzungsgrades in Pkw; v.a. in Gemeinden mit wenig Linienverkehr	1	BW/G: Stärkung der Gemeinde-Identität; zielgerichteter Pendlerverkehr (v.a. Auspendlergemeinden)	1,7
Radservicestationen		Mitfahrbank in Tirol (Reith bei Seefeld, Oberperfuss, Innsbruck)	v.a. ländlich, auch für geringe Siedlungsdichten geeignet									2	geringe Anschaffungskosten; geringer Platzbedarf; Errichtungskosten je nach Ausstattung € 300.- bis € 2.000.-	2	keine Pkw-Kurzfahrten um Fahrrad zu reparieren	2	BW: gratis G/BT: geringe Anschaffungskosten; hohe Akzeptanz der BW BT/G: schließen Mobilitätsvertrag ab	2,0
		Radservicestation in Obertrum	großstädtisch bis Landgemeinde		●	●	●	●	●	●	●	2	geringe Anschaffungskosten; I: MWG liegt das Nutzer-Kosten-Verhältnis für ÖPNV-Betreiber durch solche eine Kampagne bei etwa 4:1	2	Durch die gezielte Information können Neubürger*innen ihr Mobilitätsverhalten auf Alternativen zum Pkw orientieren; höhere Auslastungen im ÖPNV, somit CO2-Einsparungspot.	2	BW: gezielte Information über Mobilitätsalternativen G/BT: wirbt für Mobilitätsangebote in der Gemeinde, Schnupperangebote BT/G: schließen Mobilitätsvertrag ab	2,0
Willkommens-Infopaket für Neubürger*innen		Mobilitätsinformationen für Neubürger*innen und -Münchnern	großstädtisch bis Landgemeinde		●	●	●	●	●	●	●	2	Mobilitätsangebote können entsprechend dem Bedarf angepasst werden; Vorevaluierung über Bedarf wichtig um Kosten abschätzen zu können; unterschiedl. Betreibermodelle	1	nur bei höherem Verlagerungspotenzial; nur bei guter Anpassung an den Bedarf; sonst Reboundeffekt (Pers. steigen wieder auf Pkw um)	2	BW: nur wenn Akzeptanz vorhanden, da bedarfsorientiert ausgestattet G/BT: Förderung durch klimaaktiv mobil (nur für Fahrzeuge)	1,7
		Wohnen und Mobilität - Beispiele individueller Mobilitätslösungen	städtisch - suburban / große Wohnhausanlagen		●	●	●	●	●	●	●	2		2				

Tabelle 5 (Forts.): Bewertung in Bezug auf die Umsetzung nachhaltiger Mobilitätsmodelle in NÖ

Bewertung/Einschätzung in Bezug auf die Umsetzung nachhaltiger Mobilitätsmodelle in NÖ																				
Kategorie	Unterkategorie	Beispiele	Raumtyp/ Siedlungstyp	Zuordnung der einzelnen Maßnahmen unter Berücksichtigung der ÖV-Güteklasse							gesamt Bewertung									
				I	II	III	IV	V	VI	VII		VIII	keine Zuordnung	keine Relevanz						
Fußwegeplan		Fußwegekarte Wien	städtisch bis ländlich geprägte Gemeinden mit eher kompakter Siedlungsstruktur										2	ökonomische Bewertung Bewertung	ökologische Bewertung Begründung	Bewertung	Bewertung für Bauträger (BT), Bewohner*innen (BW) und Gemeinde (G)	Begründung	Bewertung	
		SPEEDY, Wien		2	2	2	2	2	2	2	2	2								2
Gesamtheitliches Servicepaket	Fahrrad + Servicestation + Gratisleihwagen + Öffi-Jahreskarte + Individ. Mobilitätsinformationen	gsw.b - Leben ohne Auto mitten in der Stadt (Salzburg)	städtisch bis suburban										1	2	2	2	2	2	2	2
Mobilitätsvertrag	Leitfaden für Bauvorhaben - Grundprinzipien, Inhalte	Graz, Abt. Verkehrsplanung Mobilitätsvertrag für Bauträger	städtisch bis ländlich geprägte Regionen mit ausreichender ÖV-Anbindung											2	2	2	2	2	2	2
		Graz, Abt. Verkehrsplanung Leitfaden für Bauträger																		

* Voraussetzung für Förderung:
100% Strom aus erneuerbaren Energieträgern

Tabelle 6 (Forts.): Bewertung in Bezug auf die Umsetzung nachhaltiger Mobilitätsmodelle in NÖ

4 Rechtsvorschriften und Förderungen

In den folgenden Kapiteln wird erläutert, welche rechtlichen Grundlagen in Niederösterreich für die Umsetzung der gezeigten Mobilitätsmodelle von Bauträgern zu beachten sind. Es wurden jene Vorschriften, Richtlinien und Empfehlungen aus der Bau- und Wohnrechtsgesetzgebung erhoben und bewertet, die maßgeblich sind für die

- KFZ-Stellplatzverpflichtung
- E-Mobilität
- Fahrradabstellplätze

Ergänzend dazu werden die bestehenden Förderungsmöglichkeiten für alternative Mobilitätsangebote zusammengefasst und bewertet.

4.1 KFZ-Stellplatzverpflichtung

Für Bauträger bedeutend sind in erster Linie die zurzeit gültigen PKW-Stellplatzverpflichtungen im NÖ Raumordnungsgesetz 2014 (NÖ ROG), in der NÖ Bauordnung 2014 (NÖ BO), in der NÖ Bautechnikverordnung 2014 (NÖ BTVO) sowie in weiteren Richtlinien. Zum Vergleich wurden auch Stellplatzregulative aus anderen Bundesländern und aus Deutschland betrachtet, die auf Gemeindeebene Bezug auf vorhandene lokale Verkehrsinfrastrukturen nehmen.

Bei den Erhebungen wurde u.a. die Studie über das „Stellplatzregulativ in Niederösterreich“ der TU Wien, Okt. 2018, verwendet [10].

4.1.1 NÖ ROG 2014

Gemeinden haben einen Bebauungsplan gemäß §29 Abs. 1, 2 und 3 NÖ ROG zu erstellen, in dem die rechtmäßige Bebauung und die Verkehrserschließung festgelegt werden. Der Bebauungsplan darf für den gesamten Gemeindebereich, für einzelne Ortschaften oder für abgrenzbare Teilbereiche, z.B. Altstadtviertel und Ortsteile, die z. B. durch Verkehrswege oder Flussläufe getrennt sind, erlassen werden.

Der Inhalt des Bebauungsplans ist im §30 festgelegt. Abs. 2 Z 10 erläutert, dass eine von §63 Abs. 1 NÖ BO „abweichende Anzahl“ privater KFZ-Stellplätze sowie eine abweichende Anzahl von Fahrradstellplätzen im Bebauungsplan festgelegt werden kann.

§17 NÖ ROG definiert u.a. die Vertragsraumordnung. In Abs.2 werden Gemeinden ermächtigt, „aus Anlass der Widmung von Bauland“ mit Grundeigentümern Verträge abzuschließen. Derartige Verträge verpflichten Grundeigentümer u.a. dazu, bestimmte Nutzungen durchzuführen oder zu unterlassen (Z 2), bzw. Maßnahmen zur Erreichung oder Verbesserung der Baulandqualität umzusetzen (z.B.: Infrastrukturmaßnahmen, Z 3).

4.1.2 NÖ BO 2014

§41 Abs. 1 und 6 der NÖ Bauordnung schreiben Stellplatz-Ausgleichsabgaben vor, wenn die vorgeschriebene Anzahl von Pflichtstellplätzen nicht erreicht werden kann. Es sind dies Gemeindeabgaben, und ihr Ertrag darf nur für die Finanzierung öffentlicher KFZ- oder Fahrrad-Abstellanlagen oder für Zuschüsse zu den Betriebskosten des öffentlichen Personen-Nahverkehrs verwendet werden.

In §63 Abs. 1 werden die erforderlichen Abstellanlagen bei Bauvorhaben gemäß dem voraussichtlichen Bedarf vorgeschrieben: „Die Mindestanzahl der Stellplätze ist mit Verordnung der Landesregierung festzulegen: Für ... Wohngebäude: nach Anzahl der Wohnungen ...“

In §63 Abs. 2 werden Gemeinden ausdrücklich ermächtigt, „wenn es der örtliche Bedarf (insbesondere in stark verdichteten Siedlungsbereichen) erfordert, ... eine höhere Anzahl von Stellplätzen sowie eine Beschränkung der Anzahl ...– auch außerhalb eines Bebauungsplans – in einer eigenen Verordnung festzulegen.“ Damit wird dem Gemeinderat ein Planungsspielraum bezüglich der erforderlichen KFZ-Stellplätze eröffnet.

Im Bauland-Wohngebiet sind gemäß § 64 Abs. 1 NÖ BO private Abstellanlagen für Kraftfahrzeuge nur soweit zulässig, als sie für Bewohner, Beschäftigte und Kunden von Betrieben im Gebiet erforderlich sind.

4.1.3 NÖ BTVO 2014

Die NÖ Bautechnikverordnung regelt in §11 Abs.1 die Mindestanzahl von PKW-Stellplätzen entsprechend des Verwendungszwecks des Gebäudes. Für Wohngebäude wird ein Stellplatz je Wohnung vorgeschrieben.

4.1.4 KFZ-Stellplatzregulative in den Bundesländern und in Deutschland

Die folgenden Beispiele begünstigen alternative Mobilitätslösungen durch flexible Stellplatzregelungen bei Wohnbauvorhaben, jedoch ohne Relevanz für Niederösterreich.

Kärntner BO – § 18 Abs. 5 Ktn BO

Dieser Paragraph legt die Zuständigkeit zur Festlegung und Regelung der Stellplatzerfordernisse in die Kompetenz der Gemeinden, umzusetzen in Verordnungen oder Bebauungsplänen. Inhaltliche Vorgaben für die Gemeinden sind lediglich, dass sich die Lage und Ausführung dieser Einrichtungen nach den örtlichen Erfordernissen zu richten hat.

Salzburger Bautechnikgesetz – § 38 Abs. 1 und 3 Slbg BauTG

Die Gemeinden sind berechtigt, die Schlüsselzahlen für die zumindest erforderlichen Stellplätze abweichend höher oder niedriger festzulegen. Die Interessen des öffentlichen Verkehrs, der Ortsplanung, ein vorhandenes Verkehrskonzept, die Lage des Bebauungsgebietes und dessen Erschließungsgrad mit öffentlichen Verkehrsmitteln sind zu berücksichtigen. Dabei können im Bebauungsplan ausdrücklich auch Obergrenzen für die Herstellung von Stellplätzen festgelegt werden.

Vorarlberger Baugesetz – § 12 Abs. 8 VlbG BauG

Die Landesregierung kann per Verordnung für einzelne Landesteile zur Vermeidung von unnötigem motorisiertem Individualverkehr eine Höchstzahl an Stellplätzen festlegen. Diese Regelung gilt nicht, wenn in einem Bebauungsplan, einer Verordnung oder in einer Ausnahmegewilligung bereits eine niedrigere Höchstzahl festgelegt worden ist.

Ziel der Regelungen ist es, dass durch eine Instanz bereits festgelegte Höchstzahlen bzw. eine niedrigere Mindestzahl nicht durch eine zusätzliche Regelung der anderen Instanz unterlaufen oder erhöht werden können.

Satzung der Stadt Freiburg im Breisgau (D) – Grundlage § 74 u. § 37 der LandesBO für Baden-Württemberg

Die Satzung gewährt bei Umsetzung von Mobilitätskonzepten oder -verträgen Einschränkungen der Stellplatzverpflichtung für den geförderten Wohnungsbau. Die Verpflichtung zur Herstellung notwendiger KFZ-Stellplätze für Wohnungen kann auf bis zu 0,6 KFZ-Stellplätze je Wohnung reduziert werden, wenn die

Hausgemeinschaft ein Mobilitätskonzept vorlegt, das zumindest die dauerhafte Teilnahme an einem Carsharing-Konzept vorsieht. Das Mobilitätskonzept, die verkehrstechnische Anbindung der Wohnhausanlage sowie die vertragliche Teilnahme an einem Carsharing-Konzept sind vom Antragsteller mit dem Bauantrag vorzulegen.

4.1.5 Weitere Richtlinien und Empfehlungen zu KFZ-Stellplatzkriterien

Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen – RVS 03.07.11, 2008, Gebäude bezogen

In der RVS-Richtlinie 03.07.11 „Organisation und Anzahl der Stellplätze für den Individualverkehr“ werden Empfehlungen für die Planung von Anlagen des ruhenden Individualverkehrs außerhalb öffentlicher Straßen, vorzugsweise Sammelgaragen für Quartiere, formuliert [12]: Es „...wird empfohlen, dass der Stellplatzbedarf immer in Zusammenhang mit dem Gesamtverkehrssystem und einer Parkraumbilanz für Ortsteile behandelt wird.“ Und weiter: „Die RVS warnt vor einer simplen Normierung der Stellplatzanzahl ... wegen der unterschiedlichen Randbedingungen ... Die konkrete Festlegung der Stellplatzanzahl erfordert sachkundiges, verantwortliches und gesamtheitliches planerisches Vorgehen. ...“

Graphenintegrations-Plattform (GIP), Quartier bezogen

Die Graphenintegrations-Plattform ist ein österreichweites Referenzsystem für Verkehrsinfrastrukturdaten und widmet sich Potentialen eines modernen, intelligenten Verkehrsmanagements [13]. Für die notwendige Errichtung von KFZ-Stellplätzen wird die Ausstattung des betreffenden Ortsteils mit Radverkehrsanlagen und einer hochwertigen Fuß-Infrastruktur berücksichtigt. Als Beispiel wird das Projekt ENUR (Energie im urbanen Raum) [14] angeführt.

4.1.6 Bewertung der derzeit gültigen KFZ-Stellplatzregulative

Die Rechtsvorschriften über die KFZ-Stellplätze im Baurecht sind eine Grundlage für die Projektentwicklung von Wohnbauvorhaben und beeinflussen maßgeblich die Entwicklung alternativer Mobilitätsmaßnahmen.



FÖRDERLICH

- (1) Das NÖ Raumordnungsgesetz und die NÖ Bauordnung räumen den Gemeinden grundsätzlich das Recht ein, in begründeten Fällen per Verordnung eine abweichende Stellplatzanzahl für KFZ und für Fahrräder festzuschreiben.
- (2) Weiters liegt es in der Zuständigkeit der Gemeinden, auf Grundlage der Vertragsraumordnung mit Bauträgern vertragliche Vereinbarungen zu treffen, die u.a. eine Verringerung der KFZ-Stellplatzverpflichtung umfassen können, wenn sich der Bauträger zur Umsetzung alternativer Maßnahmen verpflichtet, die die Notwendigkeit von PKW-Stellplätzen reduziert. Dies wird zurzeit im Zuge von Baulandwidmungen geregelt.
- (3) Die Bauvorschriften von Kärnten, Salzburg und Vorarlberg, sowie ein Beispiel aus Deutschland (Freiburg im Breisgau) ermächtigen die Gemeinden im Sinne der Einschränkung des motorisierten Individualverkehrs nach Maßgabe der örtlichen Erfordernisse und des Erschließungsgrades mit öffentlichen Verkehrsmitteln ausdrücklich zu einer Verringerung der KFZ-Stellplatzverpflichtung.
- (4) Die RVS 03.07.11 und die Graphenintegrations-Plattform GIP empfehlen, den PKW-Stellplatzbedarf nach dem vorhandenen lokalen Gesamtverkehrssystem und der Fahrrad- oder Fuß-Infrastruktur zu regulieren. Damit würde die Ausgangslage für nachhaltige, alternative Mobilitätsmodelle begünstigt.

- (5) Mit der Einteilung nach dem Grad der Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln (ÖV-Güteklassen) kann eine zweckmäßige Reduktion der notwendigen Stellplätze erreicht werden. Sh. auch klimaaktiv Leitfaden Stellplatzmanagement, S.23 [11].



HINDERLICH

- (1) Die derzeit starre Stellplatzverpflichtung führt in vielen Siedlungsbereichen dazu, dass überdimensionierte Stellplatzanlagen gebaut werden müssen, was für die Bauträger unnötig hohe Investitionskosten verursacht. Damit ist auch kein Kostenspielraum für ergänzende (Mobilitäts-) Maßnahmen vorhanden.
- (2) Die Auslegung des gewährten Spielraums in der NÖ Bauordnung für eine „höhere Anzahl von Stellplätzen“ (in verdichteten Siedlungsbereichen) ist für nachhaltige Mobilitätsmodelle kontraproduktiv.



FEHLENDE REGELUNG

- (1) Für die Anwendung vertraglicher Vereinbarungen von Gemeinden mit Bauträgern sind raumordnungsrechtliche Erweiterungen der Ermächtigungsregelungen, insbesondere bei bereits bestehenden Bebauungsplänen und Flächenwidmungen angebracht. Es wären instrumentelle Festlegungen im Bebauungsplan ebenso zweckmäßig wie inhaltliche Ergänzungen im Bebauungsplan für künftige Mobilitätsverträge.
- (2) Stellplatzregulative der Gemeinden sollten jedenfalls in Bezug zu vorhandenen lokalen und regionalen, öffentlichen wie privaten Verkehrsangeboten stehen, die entsprechend zu evaluieren sind. Diesbezüglich sind geeignete Verordnungen seitens der jeweiligen Gemeinden zu erlassen.

4.2 Vorschriften für E-Mobilität

Neben den Stellplatzregulativen für Kraftfahrzeuge enthalten die NÖ BO und die NÖ BTVO gesonderte Verpflichtungen zur Einrichtung von Elektroladestationen für E-Automobile. Die Vorgaben werden laufend in der EU Gebäuderichtlinie 2018/844 Art. 8 Abs. 5 (EPBD) [16] und vom Österreichischen Institut für Bautechnik (OIB) erarbeitet.

Weiters sind die Rollen von Energielieferanten und Betreibern von E-Ladestationen sowie die gewerblichen und tarifvertraglichen Vorschriften zu beachten. Diese Themenbereiche werden im Elektrizitätswirtschafts- und -organisationsgesetz 2010 (EIWOG) und im Energieeffizienzgesetz 2014 (EEffG) behandelt. Außerdem ist die Frage der erforderlichen elektrischen Anschlussleistung bei gebäudeintegrierter Ladeinfrastruktur zu beachten.

Das EIWOG 2010 berechtigt die Nutzer und Bewohner von Wohnhausanlagen, gemeinschaftliche (Strom-) Erzeugungsanlagen zu betreiben, dazu zählen neben PV-Anlagen auch die Einrichtung und Nutzung von E-Ladepunkten. Es sind dafür vertraglich beauftragte Betreiber zu bestimmen.

Bei den nachfolgenden Erhebungen wurde u.a. die Studie „Nachrüstung von Ladestationen in bestehenden großvolumigen Wohngebäuden“, e7 Energie Markt Analyse GmbH und WU Wien, Okt. 2018, verwendet [15].

4.2.1 Vorschriften für E-Mobilität im Baurecht

Verpflichtung E-Ladeinfrastruktur – NÖ BO 2014

Bei neu zu errichtenden Gebäuden mit mehr als zwei Wohnungen ist gemäß § 64 Z 3 NÖ BO Vorsorge zu treffen, dass mindestens die Hälfte aller Pflichtstellplätze mit einem Ladepunkt für Elektrofahrzeuge ausgestattet werden kann.

Ladepunkte und Ladestationen für beschleunigtes Laden sind gemäß § 16 Abs. 1 Z 6 NÖ BO meldepflichtig.

Vorschrift E-Lade Infrastruktur – NÖ BTVO 2014

Ladestationen für E-Fahrzeuge sind in Garagen gemäß § 13 Abs. 1 NÖ BTVO nur dann zulässig, wenn entstehende Gase und Säuredämpfe gefahrlos abgeleitet werden. Dies ist bei der mittlerweile verwendeten Lithiumionentechnologie der Batterien in Elektroautos nur noch von untergeordneter Relevanz.

Platzbedarf von KFZ-Stellplätzen – OIB Richtlinie 4

Die Richtlinie regelt in u.a. den Platzbedarf von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge, in Punkt 2.10.6 die erforderliche lichte Höhe. Durch Einbauten sind Einschränkungen auf eine lichte Höhe von 1,80m mit einer Tiefe von maximal 70cm zulässig.

Verpflichtung E-Lade Infrastruktur – EU Gebäuderichtlinie 2018/844

Artikel 8, Absatz 5, der EU Gebäuderichtlinie schreibt vor, dass in neuen und umfassend sanierten Wohngebäuden mit mehr als 10 Stellplätzen an jedem Stellplatz die erforderliche Leerverrohrung für die spätere Errichtung von Ladepunkten für E-Mobile errichtet werden muss. In Österreich muss dies laut Artikel 3 (1) seit März 2020 umgesetzt sein.

4.2.2 Elektrizitätswirtschafts- und -organisationsgesetz 2010 (EIWOG 2010)

Zur dieser Rechtsvorschrift erläutert eine Stellungnahme des Bundesministeriums für Wirtschaft, Familie und Jugend (Stellungnahme BMFWJ, 2014; Name geändert 2018: Bundesministerium für Digitalisierung und Wirtschaftsstandort), dass Betreiber einer Stromtankstelle im Sinne des EIWOG der Gewerbeordnung unterliegen (Nebengewerbe oder ein freies Gewerbe).

Die Novelle 2017 zum EIWOG stellt im §16a für Energiedienstleister von E-Ladestationen klar, dass die produzierte Energiemenge auf die berechtigten Bewohner*innen bzw. Nutzer*innen aufzuteilen ist. Mit dem Betreiber ist ein Errichtungs- und Betriebsvertrag zu erstellen.

Geltungsbereich Energielieferant – Energieeffizienzgesetz 2014

§ 5 Abs. 1 Z 11 EEffG definiert Betreiber von Ladestationen als Energielieferanten, das sind natürliche oder juristische Personen, die entgeltlich Energie an Endenergieverbraucher abgeben.

Technische und gesetzliche Fragestellungen zur E-Ladeinfrastruktur – E-Control 2017

Das E-Control Positionspapier Tarife 2.0 empfiehlt Anpassungen der Netznutzungstarife. Voraussetzung ist das Vorhandensein von Smart Meters.

4.2.3 Wohnrechtliche Umsetzung von E-Ladestationen

In Mehrparteienhäusern, die sowohl von Mieter- als auch von Eigentümergemeinschaften bewohnt werden, sind betreffend die Installation, den Betrieb und den Erhalt von E-Ladestationen (Wallboxen) wohn- und mietrechtsrelevante Problemstellungen zu beachten.

Im Bestandswohnbau ist die Errichtung von E-Ladestationen mit 3,7 kW Ladeleistung jedenfalls zulässig.

Wohnungseigentumsgesetz 2002 (WEG)

Das Wohnungseigentumsgesetz § 16 Abs. 1 und 2 berechtigt Wohnungseigentümer, Änderungen an ihren Eigentumsobjekten auf eigene Kosten vorzunehmen, solange andere Miteigentümer dadurch nicht beeinträchtigt werden. Dem Eigentümer obliegt es, die entsprechenden Einrichtungen zu warten und instand zu halten.

Die §§ 28 Abs. 1 und 29 Abs. 1 WEG erläutern, dass für Entscheidungen der ordentlichen Verwaltung der Liegenschaft die Mehrheit der Wohnungseigentümer erforderlich ist, ebenso für Veränderungen in den Allgemeinbereichen der Liegenschaft, die über die ordnungsgemäße Erhaltung hinausgehen.

Die Formulierung des §16 Abs 1 WEG, wonach die Maßnahme keine „...Beeinträchtigung schutzwürdiger Interessen der anderen Wohnungseigentümer...“ bewirken darf, wurde juristisch bis Ende 2019 dahingehend ausgelegt, dass für die Errichtung einer E-Ladestation auf dem Stellplatz eines Eigentümers die ausdrückliche Zustimmung aller Miteigentümer erforderlich wäre. Diese Judikatur wurde aber vom Obersten Gerichtshofes inzwischen revidiert mit dem Hinweis, dass die „Installation einer Wallbox für einphasiges Laden eines E-Autos mit 3,7 kW“ als „privilegierte Änderung im Sinn des WEG“ gilt, und die de facto Zustimmung aller Miteigentümer nicht mehr erforderlich ist [3].

Mietrechtsgesetz 2018 (MRG)

Der Hauptmieter muss laut §9 Abs. 1 MRG eine von ihm beabsichtigte wesentliche Veränderung oder Verbesserung des Mietgegenstandes dem Vermieter anzeigen. Der Vermieter kann seine Zustimmung und allenfalls dafür erforderliche behördliche Antragstellungen nicht verweigern, wenn die Veränderung den jeweiligen Stand der Technik erfüllt, oder die Veränderung der Übung des Verkehrs entspricht und einem wichtigen Interesse des Hauptmieters dient.

Der Hauptmieter hat bei Beendigung des Mietverhältnisses laut §10 Abs. 1 MRG Anspruch auf Ersatz der Aufwendungen für von ihm durchgeführte, wesentliche Verbesserungen.

Der Vermieter muss nützliche Verbesserungen des Hauses, d.h. Anlagen oder Einrichtungen, die der gemeinsamen Benützung der Bewohner dienen und einer „zeitgemäßen Wohnkultur“ entsprechen, nach Maßgabe der rechtlichen, wirtschaftlichen und technischen Gegebenheiten durchzuführen. Die Einigung des Vermieters mit der Mehrheit der Mieter ist Voraussetzung.

Wohnungsgemeinnützigkeitsgesetz 2019 (WGG)

Neben der gesetzlichen Haupttätigkeit darf der Bauträger gemäß §7 WGG Abs. 3 Z 4 WGG Gemeinschaftseinrichtungen, einschließlich Einrichtungen zur Erzeugung und Versorgung mit erneuerbarer Energie, die den Bewohnern dienen, errichten und betreiben. Die Geschäftstätigkeit eines gemeinnützigen Bauträgers als E-Tankstellenbetreiber ist in diesem Sinne zulässig.

4.2.4 Bewertung der Vorschriften für E-Mobilität

Betreffend die Ausrüstung der KFZ-Stellplätze mit der notwendigen Infrastruktur für Stromladestationen besteht grundsätzlich Nachholbedarf.

Baurecht



FEHLENDE REGELUNG

- (1) Die nächste NÖ Bauordnungsnovelle sollte gemäß der Vorgabe der EU-Gebäuderichtlinie die Vorbereitung für E-Ladestationen verpflichtend für alle Pflichtstellplätze vorsehen.
- (2) In der OIB Richtlinie 4 ist für den Einbau von Wallboxen eine Präzisierung betreffend der zulässigen Platzeinschränkungen an KFZ-Stellplätzen erforderlich. Dies betrifft vor allem die Einbauhöhe des Ladeanschlusses innerhalb der Höhe von 1,80 m.

Elektrizitätswirtschafts- und –organisationsgesetz



FEHLENDE REGELUNG

- (3) Betreiber von Ladestationen sind laut dem Energieeffizienzgesetz (EEffG 2014) Energielieferanten, die entgeltlich Energie an die Nutzer abgeben, und die der der Gewerbeordnung unterliegen. Die Abgrenzung zur „zulässigen Nebengeschäftstätigkeit“ für Bauträger und Hausverwaltungen ist noch zu präzisieren.
- (4) Entsprechende Geschäfts- und Vertragsmodelle mit Versorgungsdienstleistern (Contracting) sind noch zu entwickeln und zu präzisieren.
- (5) Noch zu klären ist das Problem, falls durch den Einsatz von Smart Meters oder Lastprofilzählern eine Überschreitung der Anschlussleistung des Gebäudes gemessen wird. Die Bedingungen für den Einsatz eines intelligenten Lastmanagements sind festzuschreiben, oder es ist die Zuständigkeit der Finanzierung der gegebenenfalls notwendigen Aufrüstung der elektrischen Anschlussleitungen gemäß Elektrotechnikgesetz zu klären.



FÖRDERLICH

Mit der Anwendung neuer Geschäftsmodelle kann die Erzeugung und Nutzung von am eigenen Gebäude erzeugtem Strom, neben der Erschließung energiewirtschaftlicher Vorteile (Netzausgleich der regionalen Stromversorgung), einen erheblichen Beitrag zur emissionsfreien (Individual-) Mobilität leisten.

Wohnrechtliche Bewertung

Die Ausgangslage für die Installation und den Betrieb von E-Ladestationen ist im wohnrechtlichen Kernbestand der Rechtsordnung verankert. Ein legislativer Eingriff zur Förderung der E-Mobilität im Wohnrecht ist grundsätzlich nicht notwendig.



FÖRDERLICH

Sowohl Wohnungseigentümer als auch Wohnungsmieter sind grundsätzlich berechtigt, nützliche Änderungen oder Verbesserungen an ihren Nutzungsobjekten vorzunehmen, und der Vermieter darf diese nicht grundsätzlich ablehnen. Die Aus- bzw. Nachrüstung von E-Ladepunkten auf den, den Bewohnern zugeordneten, Stellplätzen ist somit rechtlich grundsätzlich möglich.

Wohnungseigentums- und Mietrecht



FÖRDERLICH

- (1) Der dem Hauptmieter laut Mietrechtsgesetz zustehende Investitionsersatz bei Rückgabe der Wohnung ist als Anreiz zur Errichtung von E-Ladestationen zu sehen.
- (2) Das Wohnungseigentumsgesetz gestattet nach dem jüngsten Urteil des Obersten Gerichtshofes die „Installation einer Wallbox für einphasiges Laden eines E-Autos mit 3,7 kW“ als „privilegierte Änderung

im Sinn des WEG“. Somit ist die de facto Zustimmung aller Miteigentümer für die Installation einer E-Ladestation am eigenen KFZ-Stellplatz nicht mehr erforderlich [3].

Wohnungsgemeinnützigkeitsgesetz

Das Wohnungsgemeinnützigkeitsgesetz legt fest, dass der Wohnungsvermieter nützliche Verbesserungen des Hauses, d.h. Maßnahmen zur Gewährleistung einer „zeitgemäßen Wohnkultur“, durchzuführen hat.



FEHLENDE REGELUNG

Im Mietrechts- und Wohnungsgemeinnützigkeitsgesetz ist zu klären, ob die Errichtung von einsatz- und anschlussbereiten E-Ladestationen einem „zeitgemäßen Wohnbedürfnis“ entspricht. In diesem Fall würde Vermietern und gemeinnützigen Bauvereinigungen die Pflicht erwachsen, den Hausbewohnern die E-Ladeinfrastruktur als Gemeinschaftsanlage zur Verfügung zu stellen.



FÖRDERLICH

Bauträger sind laut Wohnungsgemeinnützigkeitsgesetz berechtigt, Gemeinschaftseinrichtungen als genehmigungsfreies Nebengeschäft zu betreiben. In diesem Sinne wäre der Betrieb der von der Bewohnergemeinschaft genutzten E-Ladeeinrichtungen eine solche Nebengeschäftstätigkeit.

4.3 Vorschriften für Fahrradinfrastruktur

Neben den Stellplatzregulativen für Kraftfahrzeuge enthalten die NÖ BO und die NÖ BTVO auch gesonderte Verpflichtungen zur Einrichtung von Fahrradabstellplätzen.

4.3.1 Stellplätze für Fahrräder im Baurecht

Verpflichtung für Fahrradabstellanlagen – NÖ BTV 2014

Die NÖ BTVO (§14 Abs.1) schreibt bei Errichtung von Gebäuden gemäß NÖ BO (§65 Z1) einen Fahrradabstellplatz pro Wohnung vor.

4.3.2 Bewertung der Vorschriften für Fahrradinfrastruktur



FÖRDERLICH

Gemäß der NÖ Bauordnung darf der Gemeinderat per Verordnung (auch außerhalb des Bebauungsplans) eine abweichende Anzahl der Fahrradstellplätze dem Bedarf entsprechend festlegen. Dies würde die Ausgangslage für nachhaltige, alternative Mobilitätsmodelle begünstigen.

4.4 Förderungen

Ergänzend zu den Untersuchungen der rechtlichen Rahmenbedingungen wurden auch die derzeitigen Förderungsmöglichkeiten, die von Bauträgern beansprucht werden können, erhoben.

4.4.1 Bundesförderungen

Die bundesweiten Förderungen umfassen hauptsächlich Anreize für Infrastrukturverbesserungen in ländlichen Regionen und für E-Mobilität. Die Förderschienen #mission2030 und Ländliche Entwicklung LE 14-20 werden von der Kommunalkredit Public Consulting GmbH⁴ abgewickelt. Sie ist die Plattform für das Förderungsmanagement aller Bundesumweltförderungen in Österreich.

Klimaaktiv mobil – Förderungen für Mobilitätsprojekte

Klimaaktiv mobil bietet Betrieben, Bauträgern, Flottenbetreibern und Gemeinden Beratung bei der Umsetzung von Mobilitätsprojekten sowie Unterstützung bei der Fördereinreichung an, z. B. im Rahmen der E-Mobilitätsoffensive und des Programms für ländliche Entwicklung LE 14-20 des (vormals) Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (BMNT) und des (vormals) Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT).

#mission2030 „E-Mobilitätsoffensive“

Die Förderschiene #mission2030 „E-Mobilitätsoffensive“ von BMNT und BMVIT umfasst Förderangebote für Elektromobilität mit erneuerbarer Energie in Zusammenarbeit mit Automobil- und Zweiradimporteuren. Sie ist zurzeit befristet bis 31.12.2020 und gilt für den Ankauf von E-Fahrzeugen sowie für die Errichtung von E-Ladeinfrastruktur. Das Förderangebot richtet sich an Privatpersonen und an Betriebe, Vereine und Gemeinden.

Programm Ländliche Entwicklung LE 14-20

Gefördert werden u.a. Radwege, Radabstellanlagen in Kombination mit Radwegen, die Anschaffung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben, innerbetriebliche Tankanlagen, Elektrofahrzeuge, Elektrofahrräder und E-Ladestationen. Neben den Investitionskosten werden auch die Kosten für Planung und Montage als förderungsfähig anerkannt und ist vorerst befristet bis Ende 2020. Die Zielgruppen sind Unternehmen und unternehmerisch tätige Organisationen, Vereine und öffentliche Gebietskörperschaften.

4.4.2 Landesförderungen Niederösterreich

Die Landesförderungen in Niederösterreich umfassen Anreize für die E-Infrastruktur im Wohnbau und für die Forcierung des öffentlichen Nahverkehrs.

NÖ Wohnungsförderung 2019 (NÖ WBF)

Die Wohnungsförderung im Geschosswohnbau sieht bei Neubau- und bei Sanierungsvorhaben im Rahmen des 100-Punkte Modells fünf Punkte für die Leerverrohrung zum Einbau bzw. zur Nachrüstung von E-Ladestationen auf PKW-Stellplätzen oder in Garagen vor.

Förderung von Ladeinfrastruktur im großvolumigen Bestands-Wohnbau⁵

Das Förderangebot erleichtert die Errichtung von E-Ladeinfrastruktur in großvolumigen Wohnbauten und die Finanzierung der Vorbereitungsarbeiten zur Stromversorgung der Stellplätze, wie z.B. neuer Hausanschluss,

⁴ <https://www.umweltfoerderung.at/alle-foerderungen.html>, Stand Jan. 2020

⁵ http://www.noel.gv.at/noel/Energie/Foerd_Ladeinfrastruktur.html, Stand Feb. 2020

Zählverteiler, Vorbereitung der notwendigen Kabelwege, Lademanagement, u. dgl. Förderwerber können u.a. Hausverwaltungen, Eigentümergemeinschaften sowie gewerbliche Anbieter von Ladeinfrastruktur im Auftrag der Bewohner*innen sein. Es umfasst zinslose Darlehen und nicht rückzahlbare Zuschüsse. Doppelförderungen mit dem Bund sind ausgeschlossen.

NÖ Nahverkehrsfinanzierungsprogramm (NÖ NVFP) ⁶

Die Förderschiene wurde bereits im Jahr 1992 zur Attraktivierung des öffentlichen Personennahverkehrs in Niederösterreich eingeführt. Gefördert werden u.a. Kosten für Errichtung oder Verbesserung von Umsteigestellen an Verkehrsknotenpunkten, Informations- und Kommunikationssysteme, Einführung und Betrieb bedarfsgesteuerter Formen des öffentlichen Nahverkehrs, z.B. Anrufsammeltaxis, Rufbusse, u. dgl.

Förderwerber können Gemeinden und Institutionen, die förderungswürdige Projekte durchführen, sein.

Eingereichte Projekte müssen den Zielsetzungen des Landes, vor allem dem Landesmobilitätskonzept NÖ 2030+, entsprechen. Die Förderhöhe beträgt 30 bis 40 % der effektiven Kosten, abhängig von der Finanzkraft der Gemeinde, bezogen je Einwohner.

4.4.3 Bewertung der Förderungsmöglichkeiten



FÖRDERLICH

- (1) Das Förderprogramm Ländliche Entwicklung LE 14-20, das vor allem multimodale Verkehrskonzepte forciert, ist eine bundesweite Umweltförderschiene, die für (gemeinnützige) Bauträger geeignet sein kann, um alternative Mobilitätslösungen, wie zum Beispiel umfassende Fahrradinfrastruktur und Fahrrad-Serviceeinrichtungen, Bereitstellung öffentlich nutzbarer Fuß- und Radwegdurchquerungen auf der Liegenschaft, Stellplätze für Carsharing- und (e-) Fahrzeuge samt e-Ladeeinrichtungen, u.dgl. umzusetzen.
- (2) Alternativ zu der genannten Bundesförderung ist die Niederösterreichische Landesförderung für Ladeinfrastruktur im großvolumigen Bestands-Wohnbau ein zusätzlicher Anreiz für Bauträger, Stromtankstellen in bestehenden Wohnhausanlagen nachzurüsten.



FEHLENDE REGELUNG

In der NÖ Wohnungsförderung sollten Anreize für innovative Mobilitätskonzepte aufgenommen werden, die gemeinnützige Bauträger bei der Projektentwicklung ihrer Wohnbauvorhaben implementieren können und geeignet sind, den lokalen motorisierten Individualverkehr zu reduzieren, wie z.B. die Errichtung von Radabstellanlagen und Radwegen und die Einrichtungen für (e-)Carsharing, u.dgl.

⁶ http://www.noel.gv.at/noel/OeffentlicherVerkehr/Foerd_NOE_NVFP.html, Stand Feb. 2020

5 Befragung der Bauträger

5.1 Allgemeines zur Befragung der Bauträger

Um einen Überblick zu erhalten, inwieweit gemeinnützige Bauträger in Niederösterreich bei der Projektentwicklung ihrer Wohnbauvorhaben Konzepte nachhaltiger Mobilität berücksichtigen bzw. bei entsprechenden Förderanreizen in Zukunft berücksichtigen würden, wurden mit folgenden acht Bauträgern, die bei der Vorbereitung dieser Forschungsarbeit ihre Bereitschaft zur Mitwirkung bekundet haben, vertiefende Interviews durchgeführt:

- **Die Siedlung**, Gemeinnützige Wohnungs- u. Siedlungsgenossenschaft Amstetten reg. Gen.m.b.H., 3300 Amstetten
- **Wien Süd**, Gemeinnützige Bau- und Wohnungsgenossenschaft "Wien-Süd" reg. Gen.m.b.H., 1230 Wien
- **WAV**, Gemeinnützige Bau- und Siedlungsgenossenschaft Waldviertel reg. Gen.m.b.H., 3820 Raabs an der Thaya
- **Alpenland**, Gemeinnützige Bau-, Wohn- und Siedlungsgenossenschaft reg. Gen.m.b.H., 3100 St. Pölten
- **LEWOG** Leondinger Wohnerlebnis GmbH, 4060 Leonding
- **Schönere Zukunft**, Gemeinnützige Wohn- und Siedlungsgesellschaft Ges.m.b.H., 1130 Wien
- **Frieden**, Gemeinnützige Bau- und Siedlungsgenossenschaft reg. Gen.m.b.H., 1130 Wien
- **GEDESAG**, Gemeinnützige Donau-Ennstaler Siedlungs-Aktiengesellschaft, 3500 Krems a. d. Donau

Während der Interviewphase mit den Bauträgern wurde ersichtlich, dass auch Verkehrsplaner für nachhaltige Mobilitätsmaßnahmen wertvolle Inputs beitragen können. Es wurden daher

- **Wien 3420 aspern** Development AG, 1220 Wien
- **MO.Point** Mobilitätsservices GmbH, 1120 Wien

kontaktiert und über ihre Erfahrungen bei der Implementierung von nachhaltigen Mobilitätsangeboten im gemeinnützigen Wohnbau befragt.

Die Ziele waren herauszufinden, welche Erfahrungen die befragten Bauträger mit Mobilität im Wohnbau schon gesammelt haben, und wie groß die Bereitschaft zur Umsetzung bei zukünftigen Projekten ist. Es wurde daher ein standardisierter Fragebogen in zwei Teilen erarbeitet:

Teil A: **Umsetzung von Mobilitätsangeboten bei bisherigen Wohnbauvorhaben**

Teil B: **Geplante Umsetzung von Mobilitätsangeboten bei zukünftigen Wohnbauvorhaben**

Erfragt wurde der Bezug des Bauträgers zur Gemeinde, in der er seine Bautätigkeit ausübt. Damit konnte erfasst werden, inwieweit örtliche Rahmenbedingungen, wie z.B. die Versorgung mit öffentlichen Verkehrsangeboten, in die Projektentwicklung miteingeflossen sind.

Anschließend wurde die Größe des Bauvorhabens und die Bewohnerzahl der ausgewählten Beispiele erfragt, und ob und welche Mobilitätsangebote bei den Projekten angedacht wurden bzw. werden, mit Begründung und Kommentar des Bauträgers zu den getroffenen bzw. geplanten Entscheidungen.

Nachfolgend werden die Interviewergebnisse zusammengefasst, die ausgewerteten Fragebögen befinden sich im Anhang 3.

5.2 Befragung Teil A: Mobilitätsangebote bei bisherigen Wohnbauvorhaben

5.2.1 Umgesetzte nachhaltige Mobilitätslösungen

Alle befragten Bauträger zeigten sich gut informiert über die Gemeinden, in denen sie tätig waren, und über die dort verfügbaren Mobilitätsangebote. Sie gaben an, dass bei der Standortwahl ihrer Wohnprojekte die Verkehrsmöglichkeiten und die Erreichbarkeit regionaler Zentren mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder über das Straßennetz wesentliche Marktkriterien sind.

Beim Thema Integration alternativer Mobilitätsmodelle bei den zuletzt fertig gestellten Wohnbauvorhaben zeigte sich, dass die befragten gemeinnützigen Bauträger einen unterschiedlichen Zugang haben.

BT1 hat alternative Mobilitätskonzepte hauptsächlich aus baurechtlichen Gründen noch nicht berücksichtigt.

Die Bauträger **BT2**, **BT7** und **BT8** haben bisher keine Mobilitätsangebote im Wohnbau berücksichtigt und umgesetzt, weil die Nachfrage nicht gegeben sei.

BT4 hat bei einem der letzten Wohnbauprojekte bereits Trolleys für Fahrräder und versperrbare Fahrrad-Leihstationen mit zentraler elektronischer Verwaltung eingesetzt. Dieses Angebot wurde besonders von älteren Bewohner*innen sehr gut angenommen. Weiters wurde bei einigen Bauprojekten, über die gesetzlichen bzw. baubehördlichen Verpflichtungen hinausgehend, die notwendigen Infrastruktur für E-Autos und E-Fahrräder vorbereitet (Leerverrohrung, E-Anschlüsse).

BT5 bietet in einer Wohnhausanlage mit 32 Wohnungen e-Carsharing an, das von den Hausbewohner*innen nur mäßig angenommen wird, aber durch den öffentlichen Zugang gute Nutzungsfrequenzen aufweist. Das Angebot ist auf drei Jahre anberaumt und soll danach, sofern Nachfrage besteht, an die Wohnungseigentümergeinschaft übertragen werden.

Der Bauträger **BT3** hat bei einer Wohnhausanlage mit 34 Wohneinheiten zwei PKW-Pflichtstellplätze mit e-Ladesäulen ausgestattet. In Kooperation mit der Supermarktkette Merkur wurde angedacht, 50 Supermarkt-Stellplätze mit E-Ladestationen auszurüsten, was jedoch mangels Leistungsreserven des E-Netzes nicht zufriedenstellend umgesetzt werden konnte.

BT6 hat Überlegungen zu Carsharing angestellt, aber seinen Angaben zufolge war noch kein Carsharing-Betreiber bereit, dies in einer ländlicheren Gemeinde anzubieten.

5.2.2 Hindernisse bei der Umsetzung von Mobilitätsangeboten

Fast alle Bauträger führen zumindest einen hinderlichen Grund bei der Umsetzung von nachhaltigen Mobilitätsangeboten an. Nur ein Bauträger von frei finanzierten Eigentumswohnungen führte keinen hinderlichen Grund an.

Nachfolgend werden die Ergebnisse der Bauträgerbefragung zur Begründung der Nicht-Umsetzung von nachhaltigen Mobilitätsangeboten grafisch präsentiert und mit den Feedbacks der Bauträger ergänzt:

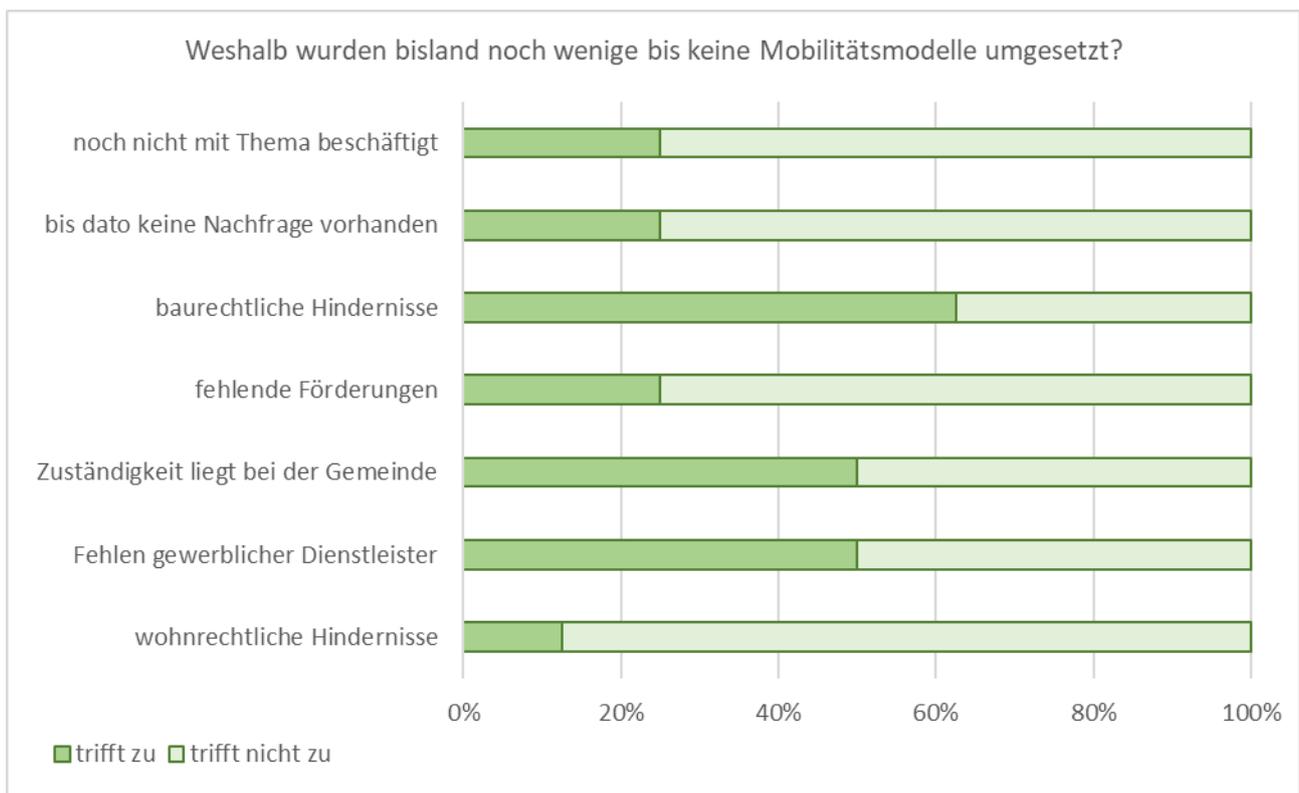


Abbildung 3: Auswertung der Bauträgerbefragung Teil A – Begründung, warum bis dato kaum nachhaltige Mobilitätsmodelle umgesetzt wurden

Aus Sicht der meisten befragten Bauträger stellen baurechtliche Hürden das größte Hindernis bei der Umsetzung nachhaltiger Mobilitätslösungen dar. Vor allem die starre Stellplatzverpflichtung wird als Hemmnis angesehen. Diesbezüglich wünschen sich viele Bauträger flexiblere Stellplatzverordnungen seitens der Gemeinde. Die Möglichkeit der Befugnis von Gemeinden, eine geringere Stellplatzverpflichtung zu erteilen, war den meisten Bauträgern bekannt. Über die Möglichkeit von Mobilitätsverträgen wussten nur wenige Bauträger Bescheid. Die strengen Brandschutzauflagen in Garagen wurden ebenfalls als wesentliche baurechtliche Hürde genannt.

Wohn- und gewerberechtliche Hindernisse werden hingegen von wenigen der befragten Bauträger als Hindernis betrachtet. Hier wurden die Problematik der Mehrheitsbeschlüsse beim (nachträglichen) Einbau von E-Ladestationen gemäß dem Wohnungseigentumsgesetz (WEG) sowie rechtliche Hindernisse vonseiten der EVUs (Nutzung von selbst produziertem PV-Strom) genannt. (Anmerkung des Verfassers: In der Zwischenzeit wurde die Rechtsprechung beim WEG dahingehend ausgelegt, dass die Installation einer E-Ladestation am eigenen Stellplatz auch ohne Zustimmung der Miteigentümer zulässig ist; sh. Kap. 4.2.3, Wohnrechtliche Umsetzung von E-Ladestationen.)

Die Hälfte der befragten Bauträger vertritt den Standpunkt, dass die Umsetzung nachhaltiger Mobilität im Zuständigkeitsbereich der Gemeinden und nicht bei den Wohnbauträgern liegt. Sie sehen vor allem auch die Unterstützung und Förderungen der Gemeinden als entscheidend bei der Verbreitung nachhaltiger Mobilitätskonzepte an, wobei die meisten Bauträger fehlende raumordnungsrechtliche Kompetenzen der Gemeinden als großes Hindernis ansehen. Neben den Verkehrsangeboten im Kompetenzbereich der Gemeinden wurde auch das Fehlen gemeindeübergreifender raum- und verkehrsplanerischer Konzepte als große Hürde für nachhaltige Mobilität genannt.

Für ebenfalls die Hälfte der Bauträger fehlen zur Umsetzung von z.B. Carsharing-Anlagen die entsprechenden Betreiber und Mobilitätsdienstleister vor allem im ländlichen Raum.

Weniger als ein Drittel der befragten Bauträger hat sich noch nicht mit dem Thema von nachhaltigen Mobilitätslösungen auseinandergesetzt. Ebenso wenige geben an, dass es noch keine diesbezüglichen Nachfragen gegeben hätte.

Aus Sicht der meisten Bauträger sind fehlende Förderungen nicht der maßgebliche Grund für die geringe Realisierung nachhaltiger Mobilitätslösungen. Die meisten der befragten Bauträger würden sinnvolle Maßnahmen auch ohne Förderungen umsetzen.

5.3 Befragung Teil B: Geplante Mobilitätsangebote bei künftigen Wohnbauvorhaben

5.3.1 Bereitschaft zur Umsetzung von nachhaltigen Mobilitätskonzepten

Auch in Bezug auf demnächst beabsichtigte Wohnbauvorhaben zeigten sich alle befragten Bauträger über die Gemeindestrukturen und die vorhandenen Verkehrsmöglichkeiten gut informiert.

Zum Thema alternative Mobilitätsmodelle bei künftigen Wohnbauprojekten zeigten sich alle Bauträger engagiert. Die Sichtweisen der Interviewpartner zur Thematik sind jedoch unterschiedlich: Teilweise gab es Vorbehalte, ergänzende Mobilitätskonzepte künftig mit zu planen, während einige Bauträger neue Mobilitätsangebote bereits erfolgreich umgesetzt haben und dies auch weiterhin verfolgen wollen.

Konkrete Absichten in dieser Richtung haben **BT4** mit der Fortführung des Trolley-Projektes für Fahrräder und **BT1** bei einem großen Wohnprojekt mit insgesamt 270 Wohneinheiten in St. Pölten mit Carsharing (mit einem externen Betreiber), Leihrädern und Beratungsangeboten.

Keine Mobilitätskonzepte bei ihren nächsten Bauvorhaben planen **BT7** (im großvolumigen Wohnbau) und **BT5** ein.

Im objektbezogenen Abschnitt des Fragebogens Teil B sagten fast alle Bauträger aus, dass die derzeitige Stellplatzverpflichtung in Garagen ergänzende Mobilitätsangebote aus Kostengründen verhindere. Ebenso wurde von einigen Bauträgern die Überreglementierung von Brandschutzauflagen in Garagen als kostenreißer genannt. Ein Bauträger regte diesbezüglich an, ob die Kosten ungenutzter (Tief-)Garagenplätze bei unverhältnismäßig strengen Stellplatzanforderungen gegenüber der Gemeinde nicht eingeklagt werden können. Auch dichtere Grundstücksbebauungen und flexible Gebäudehöhen zur Unterbringung oberirdischer mobilitätsbezogener Einrichtungen, u.a. für KFZ-Stellplätze in ebenerdigen Garagen anstelle teurer Tiefgaragen, wurden als Vorschläge zur Kostenersparnis genannt.

Zur Reduzierung der Stellplätze regten die meisten Bauträger an, die Bauvorschriften zu überarbeiten, damit bei zukünftigen Wohnbauvorhaben mobilitätsbezogene Infrastrukturmaßnahmen umgesetzt werden können.

Nur wenige Bauträger wussten über die Möglichkeit der Erstellung von Mobilitätsverträgen mit der Gemeinde Bescheid. Nach Erläuterung des Beispiels eines Mobilitätsvertrages (sh. Kapitel 3.2 Beispiel Mobilitätsvertrag und [17]) konnten sich fast alle (7 von 8) befragten Bauträgervertreter vorstellen, ein gesamtheitliches Mobilitätskonzept, das den Hausbewohner*innen alternative Mobilitätsformen anbietet, mit oder ohne vertragliche Vereinbarung mit der Gemeinde, anzudenken.

5.3.2 Mobilitätskonzepte mit der Chance auf Umsetzung

Jene Bauträger, die Bereitschaft für ein Angebot eines umfassenden Mobilitätskonzepts bekundet haben, wurden befragt, welche Mobilitätskonzepte aus ihrer Sicht eine Chance auf realistische Umsetzung bei einem ihrer geplanten Wohnbauprojekte hätten.

Nachfolgend wird das Ergebnis dieser Befragung grafisch dargestellt:

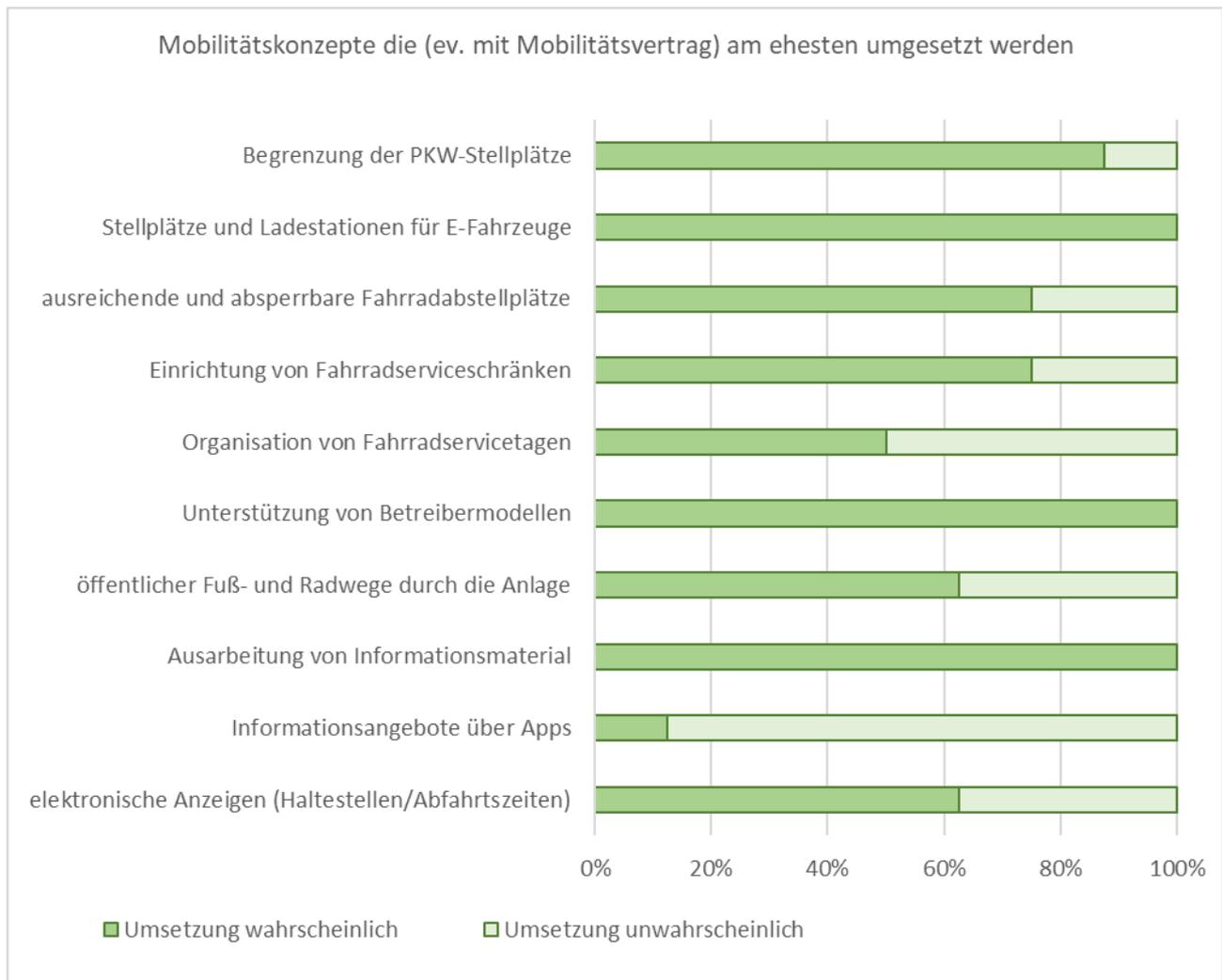


Abbildung 4: Auswertung der Bauträgerbefragung Teil B - Mobilitätskonzepte die seitens der Bauträger bei einem Folgeprojekt am ehesten umgesetzt werden.

Die Abbildung zeigt, dass sich alle befragten Bauträger vorstellen können, die notwendige Infrastruktur für die Nutzung von E-Fahrzeugen bereitzustellen.

Einer Begrenzung der KFZ-Stellplatzanzahl über Mobilitätsverträge oder über sonstige Vereinbarungen mit der Gemeinde stehen die befragten Bauträger positiv gegenüber. Sinnvoll aus Sicht der Bauträger wäre eine dem Standort angemessene Stellplatzverpflichtung anhand einer „standortbezogenen Evaluierung der Verkehrsangebote“ in der Gemeinde bzw. in der Region. Viele Bauträger sehen die bestehende KFZ-Stellplatzanforderung als zu streng an, mit Ausnahme in strukturschwachen Gebieten: Nur ein Bauträger (Reihenhausanlagen) errichtet mehr Stellplätze als baurechtlich gefordert.

Die befragten Bauträger sind prinzipiell auch bereit, die notwendige Grundinfrastruktur für Carsharing, Fahrtendiensten etc. bereitzustellen, wollen aber weder die Kosten für die Anschaffung des Fuhrparks sowie für die Wartung, noch den operativen Betrieb übernehmen. Zwei der befragten Bauträger haben auch vorgeschlagen, derartige Infrastrukturkosten im angrenzenden öffentlichen Raum als Gegenleistung für eine Stellplatzreduktion zu übernehmen.

Die Mehrheit der befragten Bauträger würde attraktive Fahrradabstellplätze und Serviceangebote für die verstärkte Nutzung von Fahrrädern implementieren, wobei die Errichtung von Fahrradserviceschränken der Organisation von Fahrradservicetagen bevorzugt wird.

Aus Sicht vieler Bauträger müssen nachhaltige Maßnahmen auch seitens der Bevölkerung und der Nutzer*innen mitgetragen werden, weshalb Marketingmaßnahmen und die Gestaltung von Informationsmaterial prinzipiell unterstützt werden. Informationsmappen und (elektronische) Informationstafeln werden dabei Informationsangeboten über Apps vorgezogen.

5.3.3 Förderungen zur Umsetzung von nachhaltigen Mobilitätskonzepten

Die meisten der befragten Bauträger (5 von 8) sehen einen Finanzausschuss für Investitionen in innovative Mobilitätslösungen als förderlich an. Die Förderungen seien auch im Sinne des leistbaren Wohnens für die Nutzer*innen wichtig. Wichtiger noch als finanzielle Anreize wurden jedoch Unterstützungen im organisatorischen und operativen Sinne (6 von 8) beurteilt.

Die Bauträger wurden befragt, inwieweit die NÖ Wohnbauförderung aus ihrer Sicht nachhaltige Mobilitätsmaßnahmen anregen kann. Die Befragung zeigt folgendes Ergebnis:

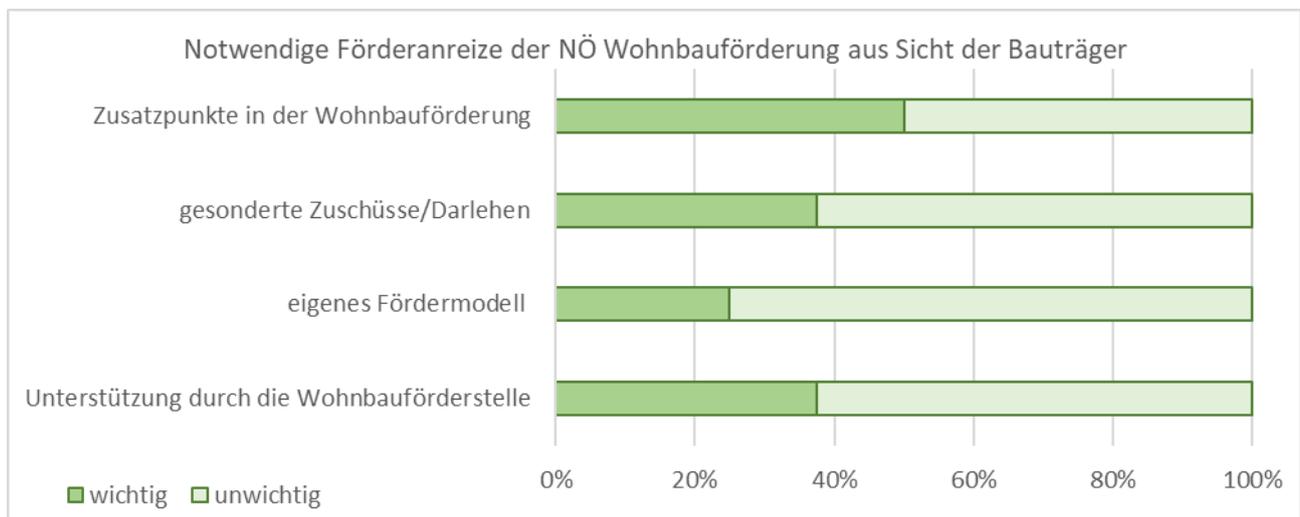


Abbildung 5: Auswertung der Bauträgerbefragung Teil B - Unterstützung seitens der Wohnbauförderung

Die Mehrheit der Bauträger ist für die Einrichtung von Mobilitätsförderungen innerhalb der bestehenden Wohnbauförderung.

Gesonderte Zuschüsse werden ebenfalls von ca. einem Drittel der befragten Bauträger als wichtig erachtet. Die Entwicklung eines eigenen Fördermodells wird von den meisten Bauträgern als nicht notwendig eingestuft und wäre zudem aus ihrer Sicht mit einem zu hohen bürokratischen Aufwand verbunden.

Die Förderung folgender Maßnahmen wurde von den befragten Bauträgern als besonders wichtig bewertet:

- Unterstützung bei der Anwendung nachhaltiger Energiequellen für Elektromobilität, d.h. Investitionsanreize für zweckgebundene PV-Anlagen und Stromspeicherung
- Förderung zusätzlicher (Schnell-)Ladestationen für E-Automobile
- Förderung für die Beschaffung von (E-)Leihrädern und für die benötigte Infrastruktur
- Fachliche Beratung durch Mobilitäts- und Verkehrsplaner (sowohl für Bauträger als auch für Gemeinden)
- Förderung nicht nur für Bauträger, sondern auch für Gemeinden zur Unterstützung des Unterhalts von gebäudeübergreifenden Mobilitätseinrichtungen

5.4 Interpretation und Schlussfolgerungen

Auf Basis der Bauträgerbefragung können zusammenfassend folgende Schlüsse gezogen werden:

1. Die Bauträger sind durchaus bereit, nachhaltige Mobilitätsangebote in Ihren Wohnbauvorhaben umzusetzen, ebenso bestehe seitens der Nutzer*innen grundsätzlich eine Nachfrage.
2. Baurechtliche und teilweise auch technische Hürden verhindern die Umsetzung in vielen Fällen. Als größte Hürde wird hier die teils hohe KFZ-Stellplatzverpflichtung in einigen Gemeinden genannt, die zu unverhältnismäßig hohen (Tief-)Garagenkosten führt, und damit Geld für andere sinnvollere Mobilitätsmaßnahmen nicht mehr zur Verfügung steht.
3. Die Bauträger sehen sich als wichtigen Baustein im gesamtheitlichen Kontext bei der Umsetzung von nachhaltigen Mobilitätsmodellen. Sinnvolle Modelle können allerdings nur dann umgesetzt werden, wenn dies das Verkehrs- und Raumplanungskonzept der Gemeinden bzw. der Region auch zulässt.
4. Aus den Erfahrungen hat sich gezeigt, dass Angebote, wie z.B. e-Carsharing, zur Erhöhung der Nutzungsfrequenz und damit der Rentabilität für alle Gemeindebürger*innen zugänglich gemacht werden sollten, nicht nur für die Bewohner*innen der eigenen Wohnhausanlage. Auch hier ist die Zusammenarbeit zwischen Wohnbauträger und Gemeinde von großer Bedeutung. Ein Instrument dafür können Mobilitätsverträge mit der Gemeinde sein.
5. Die Wohnbauträger sind prinzipiell bereit, Kosten für die Grundinfrastruktur von Mobilitätsdienstleistungen zu übernehmen. Für die operative Umsetzung und Fuhrparkbereitstellung fehlen im ländlichen Raum jedoch oftmals die entsprechenden Betreiber.
6. Eine Mobilitätsförderung für Wohnbauträger sollte aus Sicht der Bauträger in das bestehende Fördermodell integriert werden.
7. Zusätzlich zur Bepunktung in der Wohnbauförderung ist eine fachliche Mobilitätsberatung sowohl für Bauträger als auch für Gemeinden zur zielgerichteten Umsetzung wichtig, vor allem auch im Sinne der Informationsaufbereitung für die Bewohner*innen und zur Einbettung in ein gesamtheitliches Konzept.

6 Befragung der Mobilitätsplaner

Ausgehend von den Fragen an die Bauträger bezüglich ihrer künftigen Projektplanungen wurden die Mobilitätsplaner **Wien 3420 aspern** und **MO.Point** über ihre Erfahrungen bei der Mobilitätsbetreuung von städtischen und ländlichen Wohnbauprojekten befragt. Die Fragen wurden ähnlich zu jenen der Bauträgerbefragungen formuliert, die Ergebnisse der Interviews ermöglichen somit einen aufschlussreichen Vergleich mit den Stellungnahmen und Einschätzungen der zuvor befragten Bauträger.

6.1 Wien 3420 aspern

Projekt: **Seestadt Aspern, 1220 Wien**

Wohnen: ca. 7.200 Bewohner

Betriebe: ca. 2.000 Beschäftigte

Forschungseinrichtungen in der Seestadt Aspern

Die Institution „Aspern Mobil-Lab“ betreut derzeit 20 Forschungsprojekte mit Einbeziehung der Bewohner*innen der Seestadt.

Das Projekt „Mobilitäts-Panel Seestadt“ beschäftigt sich mit der Analyse der Wege der Bewohner*innen.

6.1.1 Baurechtliche Erleichterungen – Stellplatzverpflichtung

Im Bebauungsplan des Stadtentwicklungsgebiets Seestadt Aspern wurde bereits bei der Planung des Gesamtkonzepts ein reduzierter KFZ-Stellplatzschlüssel festgelegt:

- In der ersten Phase 0,7 Stellplätze / WE
- Im neuen Seeparkquartier 0,85 Stellplätze / 100 m² Nutzfläche
- In U-Bahn-Nähe 0,6 Stellplätze / 100 m² Nutzfläche

Betreffend den Bedarf an weiteren Erleichterungen der Bauvorschriften hat man von den in der Seestadt tätigen Bauträgern keine weiteren Rückmeldungen erhalten.

6.1.2 Umsetzung von Mobilitätsangeboten

Im Zuge der Erstellung des Bebauungsplans wurden mittels privatrechtlicher Verträge mit den Bauträgern höhere Qualitätsvorgaben bei der Anzahl der Fahrradstellplätze für „Gäste“ und bei der Ausstattungsqualität der Radabstellanlagen, als in der Bauordnung verlangt, gesetzt.

Zentrale Maßnahme zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs in der Seestadt sind Sammelgaragen. Mit dem Bauansuchen muss die Stellplatzzuordnung zu jedem geplanten Wohnobjekt festgelegt werden. Bei Wohnhäusern, die nach dem Garagenbau später hinzukommen, und sich dadurch die Anzahl der Wohneinheiten in Bezug auf die zugehörige Sammelgarage erhöht, müssen meist Abschlagszahlungen wegen Nichterreicherung der vorher vertraglich vereinbarten KFZ-Stellplatzanzahl geleistet werden.

Insgesamt wurden rund 20 Maßnahmen über den Mobilitätsfonds Wien verwirklicht, die dem Konzept von Mobilitätsverträgen entsprechen, zum Beispiel:

- Sammelgaragen mit reduziertem KFZ-Stellplatzschlüssel
- Eigene Stellplätze für E-Fahrzeuge, ausgelegt für eine zukünftig höhere Auslastung
- Bereitstellung von Lademöglichkeiten für E-Fahrzeuge
- Fahrradverleihstationen der „SeestadtFLOTTE“ mit E-Bikes und E-Lastenrädern

- Ausreichende und absperrebare Fahrradstellplätze
- Eine öffentlich zugängliche Service-Station mit Fahrradpumpe und Schlauchautomaten; zwei Radgeschäfte, die Werkzeug bereitstellen
- Organisation von Fahrradservicetagen in der Seestadt
- Mobilitätsberatung, Zurverfügungstellung von Informationspaketen; seit Kurzem gibt es ein Infopaket für Neuzugezogene
- In einigen Wohnhausanlagen gibt es elektronische Anzeigen für ÖV-Abfahrtszeiten.
- Gratisvergabe von Einkaufstrolleys

6.1.3 Erfolg der Mobilitätsangebote in der Seestadt Aspern

Die Maßnahmen zur Förderung alternativer Mobilitätsmodelle in der Seestadt Aspern wurden vom befragten Mobilitätsplaner folgendermaßen eingeschätzt:

Erfolgreiche Maßnahmen:

- + 2500 Einkaufstrolleys für Zu-Fuß-Erledigungen wurden kostenlos an Bewohner*innen vergeben, mit sehr positiver Resonanz.
- + 100 Fahrradanhänger, die in Fahrradräumen zur Verfügung stehen, werden ebenfalls sehr gut angenommen.
- + Die Umsetzung von Mobilitätsmaßnahmen über das einzelne Gebäude hinaus und die Einbindung der Bewohner*innen fördern die gute Quartiersentwicklung.
- + Die Organisation von gut besuchten Kursen (u.a. zur Lastenradnutzung), Mobilitätsfesten und Ideenwettbewerben sind bewusstseinsfördernde Aktionen.
- + Die zentrale Einkaufsstraße ist ein wichtiger Bestandteil der Seestadt, die den Bewohner*innen kurze Wege zu den Einkaufsmöglichkeiten bietet, was ein erfolgreicher Beitrag zur Vermeidung von „Zwangsmobilität“ ist. D.h. für kurze Wege ist der eigene Pkw nicht notwendig.

Weniger erfolgreiche Maßnahmen:

- Das für kurze Zeit angebotene Hauszustellservice für Dinge des täglichen Bedarfs wurde sehr wenig nachgefragt und daher eingestellt.
- Carsharing ist noch nicht verbreitet: Derzeit wird in der Seestadt ein Hybrid-Fahrzeug eines gewerblichen Betreibers angeboten.
- ± Besser funktioniert privates, über einen Verein betriebenes Carsharing. Derzeit nutzen 50 Personen zwei PKW. Der Verein "Seestadt mobil - Verein zur Förderung von Carsharing in der Seestadt" bemüht sich, in Zukunft E-PKWs für das Carsharing anzubieten.

6.2 MO.Point

Wohnprojekte:

Mobility Point Perfektastraße

Perfektastraße 58, 1230 Wien 115 Wohneinheiten
vier Geschäfte

Mobility Point Blumenwege

Oleandergasse 21, 1220 Wien ca. 300 Wohneinheiten

Mobility Point DC-Tower 1

Donau-City-Straße 7, 1220 Wien ca. 66.000m² Mietfläche
Hotel und Gastronomie, Büros, Wohnungen

6.2.1 Baurechtliche Erleichterungen – Stellplatzverpflichtung

Das Wiener Garagengesetz ermöglicht Erleichterungen der KFZ-Stellplatzverpflichtung.

Laut § 48, Abs. 1, des Wiener Garagengesetzes entsteht bei Neu- und Zubauten sowie Änderungen der Raumwidmung oder Raumeinteilung eine Stellplatzverpflichtung. Ergänzend dazu gilt gemäß § 48 Abs. 2, dass der Bebauungsplan besondere Anordnungen über das zulässige Ausmaß der Herstellung von Stellplätzen für Teile des Stadtgebietes festlegen und den Umfang der Stellplatzverpflichtung gemäß § 50 bis zu 90% verringern kann („Stellplatzregulativ“). Dabei ist gemäß § 48, Abs. 3 (5) auf die „...Erhaltung der Verwendung öffentlicher Verkehrsflächen für stadtverträgliche Verkehrsarten, insbesondere für den Fußgänger- und Fahrradverkehr und den öffentlichen Nahverkehr“ Bedacht zu nehmen. Da Mobilitätsstationen („Mobility Points“) grundsätzlich mit Mobilitätsangeboten zur Förderung von Fußgänger*innen, des Fahrradverkehrs und des öffentlichen Nahverkehrs ausgestattet sind, kann die Errichtung einer Mobilitätsstation zu einer Anwendung des Stellplatzregulativs bzw. zur Reduktion der Pflichtstellplätze beitragen.

Mobility Point Perfektastraße:

Die Stadt Wien genehmigte die Reduzierung der Stellplatzverpflichtung um 30 %, das Regulativ umfasste ein Maßnahmenbündel (u.a. Lastenaufzug, Gratis-ÖV-Jahreskarte, Lastenrad, E-Ladestation, E-Carsharing)

Mobility Point Blumenwege:

Der Bauträger wollte keine Stellplatzreduktion.

Mobility Point DC-Tower 1:

k.A.

6.2.2 Umsetzung von Mobilitätsangeboten

MO.Point schloss mit den Bauträgern Betriebsverträge ab, die dem Konzept von Mobilitätsverträgen mit der Gemeinde entsprechen, zum Beispiel:

- Begrenzte Stellplatzanzahl
- Eigene Stellplätze für E-Fahrzeuge
- Bereitstellung von Lademöglichkeiten für E-Fahrzeuge
- Ausreichende und absperrbare Fahrradstellplätze
- Organisation von Fahrradservicetagen in Kooperation mit einem Fahrradgeschäft (Perfektastraße)
- Bereitstellung für Carsharing

- Mobilitätsberatung, Zurverfügungstellung von Informationspaketen
- Infopaket für Neuzugezogene
- Gratis-Testaktionen, z.B. Für E-Lastenräder

Die Mobilitätsangebote der Mobility Points umfassen:

Perfektastraße: Carsharing mit 1 E-Auto mit Garagenplatz

1 E-Lastenrad

1 E-Mountainbike

2 E-Bikes mit Korb und Kindersitz

Fahrradservicetage in Kooperation mit einem Fahrradgeschäft

Elektrisches Zutrittssystem mit integriertem Buchungstool

Auch für Nutzer*innen aus dem Grätzel zugänglich

Zutritt mit personalisierter MO.Point-Card

Blumenwege: Carsharing mit 1 E-Auto mit Stellplatz

1 E-Moped

2 E-Bikes mit Korb und Kindersitz

Fahrradinfrastruktur – Spinde mit Helmen und für Radausrüstung

Elektrisches Zutrittssystem mit integriertem Buchungstool

Auch für Nutzer*innen aus dem Grätzel zugänglich

Zutritt mit personalisierter MO.Point-Card

DC-Tower 1: Carsharing mit 1 E-Auto mit Stellplatz

1 E-Lastenrad

3 E-Bikes

3 E-Scooter

6.2.3 Erfolg der Mobilitätsangebote von MO.Point

Die Maßnahmen zur Förderung alternativer Mobilitätsmodelle bei den betreuten Wohnprojekten wurden folgendermaßen eingeschätzt:

Erfolgreiche Maßnahmen:

- + Externe Nutzer*innen haben mit der personalisierten Zutrittskarte Zugang zu den Mobilitätseinrichtungen in der Wohnhausanlage.

Weniger erfolgreiche Maßnahmen:

- Wohnungsmieter am Stadtrand sind stärker auf das eigene Auto fixiert und für alternative Mobilitätsmaßnahmen weniger aufgeschlossen als in innerstädtischen Bezirken.

6.3 Feedback der Mobilitätsberater – Lessons Learned

Ergänzend zu den Ergebnissen der Bauträgerinterviews werden die Erfahrungen der befragten Mobilitätsberatungsunternehmen Wien 3420 aspern und MO.Point zusammengefasst. Die Kernaussagen und Anregungen sind:

6.3.1 Raumordnung und Bauordnung

- Die geltende Stellplatzverpflichtung ist zu überarbeiten – es ist mehr Spielraum bzw. Flexibilität für eine Verringerung der Stellplatzanforderung zu gewähren.
- Es braucht eine Innenverdichtung und Ortskernbelebung der Gemeinden, insbesondere eine gute Nahversorgung, die ohne PKW gut zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichbar ist.
- Es gibt bereits viele Strategien, Konzepte und Leitfäden. Diese müssten nun im Flächenwidmungs- und Bebauungsplan und in der Straßenverkehrsordnung konkretisiert und mit einheitlichen Regelungen rechtsverbindlich werden.
- Nachhaltige Mobilitätsmaßnahmen sind als Instrument der städtebaulichen Raumordnung in der Bauordnung zu verankern.
- Die bestehenden Möglichkeiten, die Mobilitätsverträge zwischen Bauträgern und Gemeinden bieten, sind auszuschöpfen.

6.3.2 Gemeinden

- Gemeinden im städtischen Umfeld (Wachstumsregionen) brauchen andere Mobilitätslösungen als ländliche Gemeinden, insbesondere in Abwanderungsregionen.
- Um die Akzeptanz für nachhaltige Mobilitätsmaßnahmen in der Bevölkerung zu schaffen, sollten Mobilitätskonzepte im Wohnbau zuerst in Wachstumsregionen forciert werden.
- Erst durch Einsparung von PKW-Stellplätzen können nachhaltige Mobilitätsmaßnahmen umgesetzt werden.
- Weitere Voraussetzungen sind ein ausreichendes Angebot des öffentlichen Verkehrs und schnelle und attraktive Radwegverbindungen.
- Sh. dazu auch: Beispiel Mobilitätsfonds Wien mit dem Ziel, die Wahl alternativer Verkehrsmittel zu erhöhen, vor allem die Nutzung des nicht-motorisierten Verkehrs, von öffentlichen Verkehrsmitteln und Taxis, Carsharing und Mitfahrzentralen [18].
- Bewusstseinsbildung: Gemeinden können alternative Mobilitätsangebote aktiv bewerben, um sie in der Bevölkerung bekannt zu machen. Z.B. werden in einigen NÖ Gemeinden Dienstfahrten mit PKWs von (e)-Carsharing-Anbietern unternommen, um den hohen Stellenwert alternativer Mobilität in der Gemeinde zu demonstrieren.
- Auch die Gemeinden sollten professionelle Mobilitätsberater hinzuziehen.
- Bei Siedlungserweiterungen sollen vorab Bauträgerwettbewerbe stattfinden, mit rechtlich verpflichtenden Vorgaben, die nachhaltige Mobilitätsangebote einbinden.

6.3.3 Bauträger

- Bauträger sollten bei der Projektentwicklung ihrer Wohnbauvorhaben professionelle Mobilitätsberater beiziehen, um bei der Umsetzung der vielfach schon bekannten Mobilitätsangebote die richtigen Planungsentscheidungen treffen zu können, vor allem im Hinblick auf die unterschiedlichen Vorgaben der jeweiligen Gemeinden.

6.3.4 Fördergeber

- Die Wohnbauförderung soll die Beiziehung von professionellen Beratungsdienstleistern, die Bauträger bei der Konzeption maßgeschneiderter Mobilitätsmodelle unterstützen, fördern.
- Mit einer eigenen Förderschiene „Mobilitätsförderung im Wohnbau“ lassen sich wesentlich höhere Umwelteffekte erzielen, als mit noch weiter verschärften Energieeffizienzkriterien in der klassischen Wohnbauförderung.
- Alternativ sollen bestehende Förderschiene im Wohnbau adaptiert und nachhaltige Mobilitätsmaßnahmen als umfassendes Paket integriert werden.
- Die Mobilitätsförderung soll gesamtheitliche Modelle anreizen und ist mit dem Bezug zum vorhandenen (oder zu schaffenden) lokalen öffentlichen Verkehrsangebot zu verknüpfen.
- Mobilitätsbezogene Infrastruktur in Wohnanlagen soll als Gemeinschaftsanlage geführt und damit gefördert werden können.
- Angebote bzw. die Schaffung von Voraussetzungen von Carsharing-Modellen sollen in den Katalog förderbarer Maßnahmen aufgenommen werden.
- Die Teilnahme an Bauträgerwettbewerben, die Vorgaben nachhaltiger Mobilitätsangebote einbinden, soll gefördert werden.

7 Handlungsempfehlungen

Die Auswertungsergebnisse in den Kapiteln 4, 5 und 6 führen zu einer Reihe von Empfehlungen an die mit dem Themenbereich „Innovative, alternative Mobilität im ländlichen Raum Niederösterreichs“ befassten Behörden, Gebietskörperschaften und Institutionen, und – nicht zuletzt – an die Wohnbauvereinigungen, die nachhaltige Mobilitätsmodelle realisieren wollen.

Die Empfehlungen nehmen Bezug auf

1. die Größe des Wohnbaus,
2. die Einwohnerzahl der Gemeinde,
3. den Zersiedelungs- bzw. Verdichtungsgrad der ländlichen Region,
4. die Infrastruktur in der unmittelbaren Umgebung wie z.B. öffentlicher Verkehr, Fuß- und Radwegenetz, u.dgl.

Die nachfolgenden Empfehlungen weisen auf diese Kriterien hin.

Für Wohnbauvereinigungen, die innovative Mobilitätskonzepte für ihre Bewohner*innen und für das unmittelbare Umfeld umsetzen wollen, bestehen noch beachtliche juristische Hindernisse. Vorschriften im Wohnrecht sollten auf die dynamische Entwicklung der Elektromobilität, die im Sinne des Klimaschutzes und der Vermeidung von CO₂-Emissionen zunehmend an Bedeutung gewinnen wird, überarbeitet und ergänzt werden. Aus Sicht der Autoren sollten daher alle Empfehlungen gesamtheitlich umgesetzt werden, um gemeinnützige – und gewerbliche – Bauträger zu animieren, als Early Adopters und im Zusammenspiel mit den Gemeinden alternative Mobilitätsmodelle zu etablieren, die dazu geeignet sind, die Verwendung des eigenen PKWs der Bewohner*innen zumindest teilweise zu ersetzen.

Die nachfolgenden, nach Zuständigkeiten geordneten Kapitel werden entsprechend den für die Umsetzung verantwortlichen Körperschaften, den betroffenen Interessengruppen, den bedürftigen Regionen und dem Bezug zur Art des Wohnbaus, sowie dem Bezug zur vorhandenen lokalen Verkehrsinfrastruktur gegliedert.

Legende zu den nachfolgenden Handlungsempfehlungen:

Blaue Schrift: relevante Adressaten und Kategorien

Fett gedruckt: besonders maßgebliche Akteure und Bezüge

Graue Schrift: Akteure und Bezüge mit untergeordneter Relevanz oder geringerer Priorität

7.1 Empfehlungen für die NÖ Landesgesetzgebung – Raumordnung und Baurecht

Eine zentrale Hürde zur Verwirklichung alternativer Mobilitätsangebote durch Bauträger ist die starre KFZ-Stellplatzverpflichtung im Baurecht (§63 NÖ BO und §11 NÖ BTV). Erst durch die Einsparung von PKW-Stellplätzen wird der Planungsspielraum für nachhaltige Mobilitätsmaßnahmen geschaffen.

Umsetzung der KFZ-Stellplatzverpflichtung: Landesgesetzgebung – Raumordnungs- und Baurecht

Ziel- und Interessengruppen: **Gemeinden**
gemeinnützige und gewerbliche Bauträger

Zielregionen: **städtisch**
städtisches Umland
ländliche Regionen
Abwanderungsregionen

Wohnhauskategorien:

Geschoßwohnbauten
Reihenhausanlagen
besonders Wohnungsneubau

Verkehrsinfrastruktur im Nahbereich:

gute oder ausreichende Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln und Rad- und Fußwegen

schwach ausgeprägte öffentliche Verkehrsinfrastruktur

Konkret wird vorgeschlagen:

§ 17 NÖ ROG – Vertragsraumordnung:

- (1) In der Vertragsraumordnung ist eine raumordnungsgesetzliche Erweiterung der Ermächtigungsregelungen für die verstärkte Anwendung von Mobilitätsverträgen zwischen Gemeinden und Bauträgern anzustreben, die u.a. die Reduktion der KFZ-Pflichtstellplätze beinhalten. Nötig dafür sind verbindliche Festlegungen im Bebauungsplan sowie verbindliche Richtlinien für die Errichtung künftiger Mobilitätsverträge.

§63 NÖ BO und §11 NÖ BTVO:

- (2) Im Gesetzestext ist die Präzisierung aufzunehmen, dass Gemeinden ermächtigt sind, das Stellplatzregulativ den lokalen und regionalen Anforderungen entsprechend zu lockern (§63 NÖ BO).
- (3) Im Gesetzestext ist die Ergänzung aufzunehmen, dass eine Reduktion der KFZ-Stellplatzverpflichtung unter folgenden Bedingungen möglich ist (§11 NÖ BTVO; analog zur Kärntner BO, zum Salzburger BauTG und zum Vorarlberger BauG, sh. Kap. 4.1.4):
 - bei Nachweis eines vorhandenen Verkehrskonzepts, oder
 - bei Nachweis des Erschließungsgrads des Bebauungsgebietes mit öffentlichen Verkehrsmitteln, z.B. entsprechend der Einteilung der Siedlungsgebiete nach ÖV-Güteklassen, sh. Kapitel 3.3.
- (4) In Bezug zu den Vorschlägen der befragten Mobilitätsberater soll ein Stellplatzschlüssel je Wohnung oder nach Wohnnutzfläche eingeführt werden, mit dem Zusatz, dass die Stellplatzverpflichtung reduziert werden kann, wenn der Bauträger folgendes nachweist bzw. beabsichtigt:
 - dass die öffentliche Verkehrsanbindung der Wohnhausanlage fußläufig innerhalb einer definierten kurzen Zeit- oder Wegdistanz gegeben ist,
 - in der Gemeinde ein flächendeckendes Rad- und Fußwegenetz zu lokalen Versorgungseinrichtungen vorhanden ist, und/oder
 - ein Mobilitätskonzept vorgelegt wird, das zumindest ein dauerhaftes Carsharing-Konzept oder Fahrradverleihsystem, Fahrradstellplätze, Fahrradschränke, oder dgl., umfasst.

7.2 Empfehlungen für gesetzliche Erleichterungen für E-Mobilität

Bei der Implementierung alternativer Mobilitätskonzepte für den ländlichen Raum sollte die dynamische Entwicklung der Elektromobilität nicht außer Acht gelassen werden – vor allem im Hinblick auf Bemühungen zum Klimaschutz. Der Ausbau der E-Mobilität unter Hinweis von eurostat [2] auf die Steigerung der CO₂-Emissionen Österreichs 2019 gegenüber dem Vorjahr zunehmend bedeutend werden. Dafür sind im Wohnrecht sowie in der Gewerbeordnung mit Bezug auf EIWOG und EEffG gesetzliche Erleichterungen notwendig.

Umsetzung der Gesetze für E-Mobilität:	Bundesgesetzgebung – Wohnrecht, Gewerbeordnung
Ziel- und Interessengruppen:	gemeinnützige und gewerbliche Bauträger Bewohner*innen der Wohnhausanlagen
Zielregionen:	städtisch städtisches Umland ländliche Regionen Abwanderungsregionen
Wohnhauskategorien:	Geschoßwohnbauten Reihenhausanlagen Wohnungsneubau und Bestandsbauten
Verkehrsinfrastruktur im Nahbereich:	gute oder ausreichende Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln und Rad- und Fußwegen schwach ausgeprägte öffentliche Verkehrsinfrastruktur

Konkret wird vorgeschlagen:

7.2.1 Wohnrecht

Während bei Neubauvorhaben die Vorbereitung und Installation von Infrastruktureinrichtungen für Mobilität – wie E-Stellplätze und E-Ladestationen, Fahrradstellplätze und -Serviceeinrichtungen, Einrichtungen für gemeinschaftliche Mobilität (z.B. Carsharing), u.dgl. – schon bei der Projektentwicklung und vor der Wohnungsvergabe mit geplant werden können, sind bei der Implementierung solcher Maßnahmen in Bestandsobjekten, insbesondere für die Nachrüstung von E-Ladestationen, wohnrechtliche Grenzen gesetzt.

Konkret sind folgende Gesetzesänderungen und Präzisierungen notwendig:

§ 4 Mietrechtsgesetz:

- (1) § 4 Abs 1, „Nützliche Verbesserung“: Aufgrund der rasanten technischen Entwicklung ist zu klären, ob die Errichtung von einsatz- und anschlussbereiten E-Ladestationen nicht einem „zeitgemäßen Wohnbedürfnis“ entspricht. In diesem Sinne ist E-Ladeinfrastruktur als „Normale Ausstattung“ in den Katalog des § 4 Abs 2 MRG aufzunehmen. Der Vermieter hätte in diesem Fall den Bewohner*innen die nötige Infrastruktur als Gemeinschaftsanlage bereit zu stellen.

§ 7 Wohnungsgemeinnützigkeitsgesetz:

- (2) Zweckmäßig ist eine Abgrenzung zur Gewerbeordnung: Zu klären ist, ob der Betrieb von Stromversorgungs- und -erzeugungsanlagen (das sind der Unterhalt von E-Ladestationen, die zusätzliche Einbindung einer hauseigenen Photovoltaikanlage sowie die Verrechnung mit den Bewohner*innen als wohnungsbezogene Dienstleistungen) als zulässiges „genehmigungsfreies Nebengeschäft“, das die Bauvereinigung im Zusammenhang mit der Gebäudebewirtschaftung erbringt und vorwiegend den Bewohner*innen dient, einzustufen ist.

7.2.2 Genehmigungsbefreiung für E-Ladeinfrastruktur

Um den Ausbau der E-Ladeinfrastruktur weiter zu beschleunigen, sollen bürokratische Hürden abgebaut werden. Eine besondere Herausforderung ist in diesem Zusammenhang der gewerberechtliche Genehmigungsprozess beim Ladeinfrastrukturausbau [21].

- (1) Entsprechend der Forderung der österreichischen EVUs sollte bundesweit festgelegt werden, dass die betreffenden Behörden Lademöglichkeiten für Elektroautos – auch für Schnellladung – als genehmigungsfreie Anlagen einstufen, sofern keine ungewöhnlichen oder gefährlichen Umstände auftreten.
- (2) Demnach wäre für gemeinschaftliche E-Ladeeinrichtungen in Wohnhausanlagen lediglich eine Meldepflicht an den Stromnetzbetreiber erforderlich, wenn der Bauträger nachweist, dass die elektrische Hausanschlussleistung je Haushalt auf zumindest 4 kW ausgelegt ist, und die zum Laden zur Verfügung stehende Strommenge mittels intelligentem Lastmanagement an die vorhandenen Ladestationen, je nach Ladestand der angeschlossenen Batterien, verteilt wird [22]. Im Bestandswohnbau ist die Errichtung von E-Ladestationen mit 3,7 kW Anschlussleistung jedenfalls zulässig.

7.3 Empfehlungen für gemeinnützige Bauträger und NÖ Wohnungsförderung

Der Katalog förderbarer Maßnahmen, die von gemeinnützigen Bauträgern implementiert werden können, nimmt Bezug auf Inhalte bereits erfolgreich angewandter Mobilitätsverträge in anderen Kommunen (sh. Kapitel 3.2 und 5.3.2).

Umsetzung der Fördermodelle:	Niederösterreichische Landesregierung
Ziel- und Interessengruppen:	gemeinnützige Bauträger
Zielregionen:	städtisch städtisches Umland ländliche Regionen Abwanderungsregionen
Wohnhauskategorien:	Geschoßwohnbauten Reihenhausanlagen besonders Wohnungsneubau
Verkehrsinfrastruktur im Nahbereich:	gute oder ausreichende Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln und Rad- und Fußwegen schwach ausgeprägte öffentliche Verkehrsinfrastruktur

Inhalt eines Fördermodells

Neben den bestehenden Förderungen für die Forcierung der Elektromobilität, der Landesförderung für die Errichtung von E-Ladeinfrastruktur in großvolumigen Bestandswohnbauten [19] und der Bundes- und der Landesförderung für E-Mobilität [20], wird ein Förderungsangebot für gesamtheitliche innovative Mobilitätskonzepte vorgeschlagen.

- (1) Folgende Mobilitätsmaßnahmen sind von gemeinnützigen Bauträgern als Ergänzung oder als Ersatz für die Nutzung des eigenen PKWs der Bewohner*innen anwendbar. Diese Maßnahmen sollen in einen Katalog frei wählbarer, förderbarer Maßnahmen in der bestehenden Wohnungsförderung als Förderschiene „Innovative Mobilität im Wohnbau“ aufgenommen und mit Förderpunkten honoriert werden.
 1. Errichtung von öffentlich zugänglichen Fuß- und Radwegen auf der Liegenschaft
 2. Geräumige und gut ausgestattete Fahrradabstellplätze und -räume schaffen

3. Einrichtung einer Fahrradservicestation
4. Organisation von Fahrradservicetagen in der Anlage
5. Einrichtung einer Fahrradverleihstation für Bike-Sharing
6. Stellplätze mit Lademöglichkeit für E-Fahrzeuge für Bewohner*innen und Besucher*innen
7. Vorbereitung für die Einrichtung und den Betrieb von (E)-Carsharing
8. Organisation und Vorbereitung von (E)-Carsharing in der Wohnhausanlage
9. Mobilitätsberatung, Willkommens-Informationspakete für Zuzügler*innen, elektronische Information – „digitales schwarzes Brett“, Apps, u. dgl.

Der Katalog soll andere Mobilitätsmodelle nicht ausschließen, da gerade im ländlichen Raum maßgeschneiderte, alternative Mobilitätslösungen praktikabel sein können, z.B. sh. Kap. 3.1:

10. Mitfahrbörse
11. Mitfahrbank, oder weitere.

Die Gewichtung der Förderpunkte kann nach dem erforderlichen Herstellungs- bzw. Organisationsaufwand der Maßnahme erfolgen, z.B. entsprechend der oben angeführten Reihung mit absteigender Bewertung.

- (2) Implementiert ein Bauträger Maßnahmen aus dem unter (1) gelisteten Katalog (oder weitere), und verpflichtet er sich außerdem mit einer vertraglichen Vereinbarung mit der Gemeinde (Mobilitätsvertrag) zu deren Umsetzung, sollen zusätzliche Bonuspunkte gewährt werden.
- (3) Alternativ zu (2) können dieselben Bonuspunkte vergeben werden, wenn der Bauträger ein spezifisches, maßgeschneidertes Mobilitätsmodell verwirklicht (unter Anwendung von Maßnahmen aus dem Katalog in (1), oder auch andere), das in Bezug zu einem konkret geplanten oder vorhandenen Verkehrskonzept der Gemeinde steht oder dieses ergänzt.
- (4) Alternativ zu (2) können dieselben Bonuspunkte vergeben werden, wenn sich der Bauträger zusätzlich dazu verpflichtet (unter Anwendung von Maßnahmen aus dem Katalog in (1), oder auch andere), sich an konkret geplanten oder vorhandenen Mobilitätsmaßnahmen der Gemeinde zu beteiligen, z.B. die Mitwirkung bei der dauerhaften Durchführung von (Beispiele sh. Kap. 3.1):
 - Gemeindebus
 - Rufbus
 - Anruftaxi / Sammeltaxi
 - Fahrtendienst, oder weitere.

Hinweise für gemeinnützige Bauträger

Unbestritten ist, dass die in den Kapiteln 7.1 und 7.2 angeführten notwendigen Verbesserungen und Erleichterungen der Rechtsvorschriften förderlich wären, damit Bauträger ohne gesetzliche Hemmnisse alternative Mobilitätsmaßnahmen in Angriff nehmen. Ungeachtet dessen können die Wohnbauvereinigungen auch bei unveränderter Rechtslage die folgenden Maßnahmen verwirklichen.

- (1) Es sind jetzt schon die baurechtlichen Voraussetzungen vorhanden, mit der Gemeinde (vertragliche) Vereinbarungen zu treffen, um eine Reduktion der gesetzlichen Stellplatzanforderung zu erreichen und dafür entsprechende Mobilitätsmaßnahmen aus dem o.a. Katalog umzusetzen.
- (2) Für die Entscheidung, ob und welche innovativen Mobilitätskonzepte in der jeweiligen Gemeinde im Zuge der Entwicklung eines Wohnbauvorhabens zielführend sind, ist die Beiziehung eines professionellen Mobilitätsberaters, z.B. Büro für Verkehrsplanung und -beratung, zu empfehlen.

Bewertung und begleitende Maßnahmen

- (1) Mit dem Abschluss eines Mobilitätsvertrags wird auch der dringenden Empfehlung des VCÖ entsprochen: „E-Carsharing im Wohnbau spart Parkplätze und Kosten“ [9].
- (2) Ergänzend zu dem unter (1) gelisteten Katalog ist anzudenken, förderbare Maßnahmen auch anderer Förderschienen des Landes in den Kriterienkatalog der NÖ Wohnungsförderung aufzunehmen, z.B.:
 - Förderung von Ladeinfrastruktur auch im großvolumigen Wohnungsneubau, vgl. Förderung für Bestandsbauten ⁷; sh. auch (1).
 - Errichtung von Maßnahmen für Nahverkehrs-Infrastruktur, z.B. Bushaltestelle, Infrastruktur für Anrufsammeltaxi, Rufbus, o. dgl., vgl. Förderung für NÖ Nahverkehr ⁸; sh. auch (1).
 - Bei der Kriterienauswahl ist darauf Bedacht zu nehmen, dass allfällig mögliche Doppelförderungen ausgeschlossen werden.
- (3) Ggfs. sind (seitens des Bauträgers) die getroffenen Mobilitätsmaßnahmen in Bezug auf ihre Akzeptanz innerhalb eines bestimmten Zeitraums zu evaluieren. Dies sollte in einem Förderkriterienkatalog entsprechend verankert sein.
- (4) Für die Entscheidung, ob und welche innovativen Mobilitätskonzepte für die Wohnhausanlage zielführend sind, ist die Beiziehung eines professionellen Mobilitätsberaters, z.B. Büro für Verkehrsplanung und -beratung, zu empfehlen. Für die erfolgte Mobilitätsberatung sollen Zusatzpunkte vergeben werden, wie beispielsweise für die Erstellung eines Energieausweises.

7.4 Empfehlungen und Beratungsangebot für NÖ Gemeinden

Im Rahmen der Raumordnungspolitik der Gemeinden (Flächenwidmung) kann Wohnen und Parken von Kraftfahrzeugen wirtschaftlich getrennt angelegt und organisiert werden. Bereits im Zuge der Stadtplanung sollte klimaverträgliche Mobilität integriert werden.

Umsetzung der Mobilitätsmaßnahmen:	Gemeinden
Ziel- und Interessengruppen:	Gemeinden der Wohnbaustandorte gemeinnützige und gewerbliche Bauträger Bewohner*innen der Wohnhausanlagen
Zielregionen:	städtisch städtisches Umland ländliche Regionen Abwanderungsregionen
Wohnhauskategorien:	besonders Wohnungsneubau
Verkehrsinfrastruktur im Nahbereich:	gute oder ausreichende Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln und Rad- und Fußwegen schwach ausgeprägte öffentliche Verkehrsinfrastruktur

⁷ http://www.noe.gv.at/noe/Energie/Foerd_Ladeinfrastruktur.html, Stand Feb. 2020

⁸ http://www.noe.gv.at/noe/OeffentlicherVerkehr/Foerd_NOE_NVFP.html, Stand Feb. 2020

Konkret wird vorgeschlagen:

Hochgaragen anstelle von Tiefgaragen bringen bei der Errichtung Kostenersparnisse für Gemeinden und Bauträger. Die Möglichkeit zusätzlicher Nutzungen bei der Errichtung von Sammelgaragen sind Vorteile für die Kommunen, hauptsächlich geeignet für ländliche Ballungsräume: z.B. Mobility Points bei Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, bis hin zu anderen Nutzungen wie Lagerflächen, Gewerbe, Büros.

- (1) Es sind die baurechtlichen Voraussetzungen vorhanden, mit gemeinnützigen und gewerblichen Bauträgern im Zuge der Projektentwicklung von Wohnbauten Mobilitätsverträge abzuschließen, um alternative, der Verkehrssituation im Gemeindegebiet angepasste Mobilitätsmodelle in Kooperation mit den Bauträgern anzuwenden, wie die Errichtung von Fahrradinfrastruktur, Mikro-ÖV-Systeme (Rufbus, Sammeltaxi), Fahrtendienste, Carsharing, u. dgl.
- (2) Mit dem Abschluss eines Mobilitätsvertrags wird auch der dringenden Empfehlung des VCÖ entsprochen: „E-Carsharing im Wohnbau spart Parkplätze und Kosten“ [9].
- (3) Für E-Carsharing kann an zentralen Plätzen der Gemeinde ein Sammelparkplatz / eine Sammelgarage mit Stromtankstellen für alle e-Carsharing-Autos errichtet werden, in Verbindung mit Bus- und / oder Sammeltaxi-Haltestellen, (e-)Fahrrad- und e-Lastenradverleih, u.dgl. (Mobility Point). Bewohner*innen aus Wohnbauten von Bauträgern, die solche Maßnahmen (z.B. im Zuge von Mobilitätsverträgen) mitfinanzieren, könnten für die Nutzung dieser Einrichtungen mit Sonderkonditionen für Dienstleistungen der Gemeinde belohnt werden.
- (4) Zur Bewusstseinsbildung, sowohl bei Wohnbauvereinigungen als auch in der Bevölkerung, sollten seitens der Gemeinden Informations- und Marketingmaßnahmen über alternative Mobilitätslösungen stattfinden, wie Info-Veranstaltungen, Info-Broschüren, redaktionelle Beiträge in der Gemeindezeitung, u. dgl.
- (5) Für die Entscheidung, ob und welche innovativen Mobilitätskonzepte für die Gemeinde zielführend sind, ist die Beiziehung eines professionellen Mobilitätsberaters, z.B. Büro für Verkehrsplanung und -beratung, zu empfehlen.

8 Schätzkosten von Mobilitätsmaßnahmen

Abschließend wird für die im Kapitel 7.3 empfohlenen alternativen Mobilitätsmaßnahmen ein ungefährer Kostenrahmen angegeben. Die Kosten wurden durch das Projektkonsortium aus Erfahrungen, Recherchen und Angeboten abgeschätzt und umfassen, wenn nicht anders vermerkt, keine regionalspezifischen Besonderheiten.

Die Preisangaben sind ohne Mehrwertsteuer. Mögliche Förderungen für einmalige Investitionen sind nicht berücksichtigt.

- **Errichtung von öffentlich zugänglichen Fuß- und Radwegen auf der Liegenschaft:**
Befestigte Oberfläche, Material und Herstellung inkl. Unterbau: EUR 65,-- bis 100,-- je m²
- **Errichtung eines Fahrradabstellraums:**
Errichtung innerhalb des Wohngebäudes oder als Nebengebäude, absperbar, Rohbau, Platzbedarf 1,5 m² je Fahrrad bzw. 2,5 m² je Lastenrad: EUR 500,-- je m²
- **Fahrradständer:**
Ständer für 5 Fahrräder: EUR 200,--
Ständer mit Anlehnbügel für 4 Fahrräder: EUR 400,--
- **Einrichtung einer Fahrradservicestation:**
als Bestandteil eines (Fahrrad-)Raums, inkl. Werkzeugausstattung und Arbeitsbereich, je nach Ausstattung: EUR 300,-- bis 2.000,--
- **Organisation von Fahrradservicetagen:**
Workshop und Serviceleistung in Kooperation mit einem örtlichen Fahrrad-Shop, inkl. Reisekosten, exkl. Material, 1 Tag⁹: EUR 1.000,-- bis 1.500,--
- **Einrichtung einer Fahrradverleihstation für Bike-Sharing, inkl. Fahrräder:**
mit stationsbasiertem, vollautomatischem Leihsystem, je Fahrrad: EUR 2.500,-- bis 3.000,--
- **Stellplatz mit Lademöglichkeit für E-Fahrzeuge für Bewohner*innen oder Besucher*innen oder als Carsharing-Stellplatz:**
Errichtung eines Carports mit E-Ladestation, inkl. Stromanschluss¹⁰: EUR 5.000,--
nur Herstellen der Ladeinfrastruktur, Wallbox, E-Zuleitungen, etc.¹¹: EUR 1.500,-- bis 3.500,--
- **Betrieb einer E-Ladesäule:**
jährliche Kosten des Betreibers¹¹: EUR 1.000,-- bis 3.000,--

⁹ Fahrradshop morethanbike, Purkersdorf und Tulln

¹⁰ Angaben eines Bauträgers im städtischen Umfeld

¹¹ Quelle: Leitfaden Mobilitätsstationen, Stadt Wien, MA18, 2018

- **Technische Ausrüstung des (E-)Carsharing-Autos:**
 Kartenleser an der Ladestation und GSM Modul im Fahrzeug,
 inkl. Bordcomputer-Einbau im Fahrzeug¹⁰: EUR 3.700,--
- **Betrieb des E-Carsharing-Autos:**
 Leasing (z.B. BMW i3)¹⁰: EUR 500,-- pro Monat
 Kosten des Betreibers (Buchungsplattform, Nutzer-Support, Abrechnung, u.dgl.),
 Stromkosten, Vollkaskoversicherung: EUR 560,-- pro Monat
- **Willkommens-Informationspaket für Zuzügler*innen:** EUR 15,-- je Haushalt
- **elektronische Information – „digitales schwarzes Brett“:**
 Software und Großbildschirm¹²: EUR 1.000,-- bis 2.000,--
- **Mitfahrbank:**
 Aufstellen einer Sitzgelegenheit und Beschilderung: EUR 350,-- bis 600,--

¹² Quelle: www.mirabyte.com

9 Ausblick – Modellentwicklung und Realisierung von NÖ Pilotprojekten

Als Fortsetzung der gegenständlichen Forschungsarbeit wird die Konzeptentwicklung anhand konkreter Pilotprojekte in niederösterreichischen Gemeinden empfohlen. Die Erarbeitung der für das jeweilige Wohnbauprojekt geeigneten Mobilitätskonzepte soll gemeinsam mit den gemeinnützigen Bauträgern sowie Vertretern der betroffenen Gemeinden und dem Land NÖ erfolgen.

In Vorbereitung auf das vorgeschlagene Erweiterungsprojekt haben die bis dato mitwirkenden gemeinnützigen Bauträger reges Interesse am Ergebnis des gegenständlichen Forschungsberichts gezeigt und ihre Bereitschaft zum Ausdruck gebracht, bei einem oder mehreren ihrer Wohnbauprojekte alternative Mobilitätskonzepte, alternativ zu starren Stellplatzangeboten, auf der Grundlage der Empfehlungen des Forschungsteams einzubinden.

9.1 Entwicklung Mobilitätskonzept

Seitens der Bauträger wurde dem Projektkonsortium bereits eine Reihe geeigneter Wohnbauvorhaben für die Integration von Mobilitätsmodellen genannt und Interesse zur konkreten Planung und Umsetzung bekundet. Durch den engen Kontakt der Bauträger mit den jeweiligen Gemeinden kann auch sichergestellt werden, dass deren Erfordernisse und Rahmenbedingungen berücksichtigt und miteingebunden werden, und damit auch ein Veränderungsprozess in Richtung nachhaltiger Mobilitätsentwicklung eingeleitet wird. Basierend auf diesen Vorbereitungen schlägt das Projektteam vor, in Abstimmung mit den jeweiligen Bauträgern geeignete Wohnbauprojekte in typischen niederösterreichischen Gemeinden auszuwählen und für das Projekt konkret passende Mobilitätskonzepte zu erarbeiten.

Eine wichtige Rolle im Auswahlprozess der Pilotprojekte ist auch die Einbindung der NÖ Landesregierung, Abteilung Wohnungsförderung. Somit kann sichergestellt werden, dass Perspektiven über mögliche förderbare Mobilitätsmaßnahmen sowie strategische Leitlinien des Landes direkt in den Auswahlprozess miteinfließen.

Vorgeschlagen wird die Auswahl von drei bis vier Wohnbauprojekten in unterschiedlichen repräsentativen Gemeindestrukturen, zum Beispiel entsprechend der NÖ Regionstypen- bzw. ÖV-Güteklasseneinteilung im Kapitel 3.3. Als geeignet für Pilotprojekte erscheinen Gemeinden im städtischen Umfeld, ländliche Gemeinden sowohl mit guter als auch mit schlechter öffentlicher Verkehrsversorgung, und Gemeinden in Abwanderungsregionen.

Neben der ÖV-Güteklassenzuordnung wird der entsprechende Standort innerhalb der Gemeinde detailliert hinsichtlich der bestehenden Verkehrssituation untersucht, wobei sowohl die infrastrukturellen Rahmenbedingungen als auch die vorhandenen Mobilitätsangebote erhoben werden. Bei bestehenden Projekten wird zudem auch das Mobilitätsverhalten der Bewohner*innen erfasst. Die Auswertungen sollen im städtebaulichen Kontext stehen, d.h. auch das Aufzeigen notwendiger Raumordnungsmaßnahmen zur infrastrukturellen Verbesserung soll Teil der Pilotprojekte sein. Die anschließende Entwicklung des Mobilitätskonzeptes umfasst die Definition und Präzisierung der entsprechenden in Kapitel 7.3 erarbeiteten Handlungs- und Maßnahmenempfehlungen sowohl für die Bauträger als auch für die Gemeinde, und für externe Partner (zum Beispiel Carsharing-Betreiber, Fahrradvermieter u.dgl.).

9.2 Umsetzungsbegleitung und Evaluierung

In einem nächsten Schritt soll das erarbeitete Mobilitätskonzept realisiert werden. Das Projektkonsortium begleitet und berät die Bauträger bei der Umsetzung und stellt Kontakte zu Mobilitätsanbietern und externen Dienstleistern her.

Zeitnah nach Inbetriebnahme bzw. nach Inkrafttreten der Mobilitätsmodelle wird der Erfolg der Maßnahmen evaluiert. Die Bewertung erfolgt durch Befragungen der Bewohner*innen und der Gemeinden nach dem Bezug der Wohnbauten. Der Erfolg der neu gesetzten Maßnahmen bzw. umgesetzten Mobilitätskonzepte wird unter Einbezug aller beteiligter Akteure evaluiert, sodass die daraus entstandenen Erkenntnisse im Anschluss entsprechend vermittelt werden und zukünftige Bauvorhaben davon profitieren können.

Schlussendlich sollen die Erfahrungen aus den umgesetzten Mobilitätskonzepten dazu beitragen, ein entsprechendes Fördermodell zu entwickeln.

Glossar

Mikro-ÖV

Mikro-ÖV-Systeme sind kleinräumige Mobilitätsangebote in Gemeinden. Sie werden auf die Bedürfnisse der lokalen Bevölkerung maßgeschneidert, verkehren nachfrageorientiert und stärken die örtliche Wirtschaft¹³. Mikro-ÖV-Systeme ergänzen den öffentlichen Verkehr und schließen Mobilitätslücken. Beispiele sind Gemeindebus, Rufbus, Anrufsammeltaxi, Fahrtendienste, u.ä.

MIV

Der Gebrauch von Kraftfahrzeugen zur individuellen Nutzung (hauptsächlich Pkw und Krafträder) wird als motorisierter Individualverkehr (MIV) bezeichnet. Der MIV hat neben seinem Nutzen auch negative Wirkungen auf die Umwelt, da er pro beförderter Person mehr Verkehr, eine höhere Umweltbelastung, einen deutlich höheren Flächenverbrauch (sowohl im ruhenden als auch im fließenden Verkehr) und damit höhere externe Kosten als der öffentliche Verkehr oder der nicht motorisierte Individualverkehr verursacht. Der MIV beeinträchtigt die Lebensqualität vor allem in Städten durch Platzbedarf, Lärm, Luftverschmutzung und Unfallgefahr erheblich¹⁴.

Mobilitätsvertrag

Die Kriterien der Vertragsraumordnung über die Stellplatzbestimmungen eröffnen den Gemeinden einen beachtlichen Planungsspielraum.

Das Instrument der Mobilitätsverträge wurde im großen Maßstab erstmals 2011 in Graz verwirklicht und zum VCÖ-Mobilitätspreis eingereicht. Mobilitätsverträge sind „im Zuge der Erstellung von Bebauungsplänen errichtete privatrechtliche Verträge der Stadt Graz und dem Bauträger/Projektbetreiber, in denen push & pull-Maßnahmen vereinbart werden, die für alle Beteiligten eine win-win-Situation bringen und die urbane Entwicklung in einem Umfeld mit hoher Lebens- und Umweltqualität zulassen“¹⁵:

Nutzen für die Beteiligten¹⁶:

Gemeinde: Erleichterte Umsetzbarkeit größerer Bauvorhaben (im Ortskern) bei geringerer Generierung von KFZ-Nachfrage; Herstellung einer Infrastruktur, die dem Trend der multimodalen Mobilität nachkommt.

Bauträger: Verminderung von Errichtungs- und Erhaltungskosten (Tiefgaragenplätze, Verkehrswegebau).

Bewohner*innen: Attraktives Angebot alternativer Verkehrsmöglichkeiten, Erhöhung der Lebensqualität durch Mobilitätsvielfalt im unmittelbaren Wohnbereich.

Die möglichen Inhalte der Mobilitätsverträge lassen eine Vielzahl von maßgeschneiderten stellplatz- und verkehrsspezifischen Maßnahmen zu, was auch bei der Anwendung im ländlichen Raum von Bedeutung ist. Für die jeweiligen Mobilitätsverträge sind daher einzelfallbezogene Verhandlungen zwischen Bauträgern und Gemeinde erforderlich und zweckmäßig.

¹³ <https://www.vcoe.at/files/vcoe/uploads/News/VCoe-Factsheets/2013-2017/2014-02%20Mikro-OeV/VCoe-Factsheet%20Mikro-OeV.pdf>, Stand Feb. 2020

¹⁴ <https://de.wikipedia.org/wiki/Individualverkehr>, Stand Feb. 2020

¹⁵ <https://mobilitaetsprojekte.vcoe.at/mobilitaetsvertraege-zwischen-der-stadt-graz-und-projekttraegern>, Stand Feb. 2020

¹⁶ <https://www.urbaninnovation.at/tools/uploads/04Mobilitaetsvertraege-in-Graz2019.01.23.pdf>, Stand Feb. 2020

Mobility Point

An einer Mobilitätsstation werden unterschiedliche Mobilitätsangebote und Services miteinander verknüpft und ein einfacher Zugang zu diesen ermöglicht. Die Vernetzung mehrerer Mobilitätsangebote fördert Multimodalität und Verkehrsmöglichkeiten auch ohne privaten Pkw. Mobility Points werden erfolgreich sowohl im öffentlichen Raum (an Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs) als auch im privaten, vorerst städtischen Bereich (in Wohnhausanlagen für die Bewohner*innen) angewandt.

Multimodale Mobilität

Unter dem Begriff multimodaler Verkehr versteht man die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel in einer bestimmten Zeit und für die Erledigung eines bestimmten Weges. In dieser Mobilitätsform werden zur Beförderung von Personen oder Gütern mehrere unterschiedliche, untereinander vernetzte Verkehrsträger kombiniert.

ÖV-Güteklassen

Die Einteilung eines Gebiets nach ÖV-Güteklassen ist ein Werkzeug zur Analyse der Versorgung eines Standortes mit öffentlichem Verkehr. Es werden Kategorien des ÖV-Angebotes nach Art des angebotenen Verkehrsmittels und dem Bedienintervall für alle Haltestellen erstellt, ergänzt mit einer räumlichen Analyse der fußläufigen Entfernung des Wohnortes oder des Arbeitsplatzes von der Haltestelle.

Quellen und weiterführende Literatur

- [1] https://www.umweltbundesamt.at/umweltsituation/verkehr/auswirkungen_verkehr/verk_treibhausgas/ und https://www.umweltbundesamt.at/aktuell/presse/lastnews/news2020/news_200203/, abgerufen 04/2020
- [2] eurostat Pressemitteilung 78/2020 – 6. Mai 2020:
<https://ec.europa.eu/eurostat/documents/2995521/10820688/8-06052020-BP-DE.pdf/66ea3aff-28-f5d5-8bd0-bc8eb53043bc>, abgerufen 06/2020
- [3] <https://www.ogh.gv.at/entscheidungen/entscheidungen-ogh/installation-einer-wallbox-fuer-einphasiges-laden-eines-e-autos-mit-37-kw-bei-im-wohnungseigentum-stehenden-kfz-abstellplatzes-ist-privilegierte-aenderung-im-sinn-des-weg/>, abgerufen 04/2020
- [4] Umweltbundesamt Österreich: Klimaschutzbericht 2019, Wien 2019:
<https://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/publikationen/REP0702.pdf>, abgerufen 03/2020
- [5] https://www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/gvp/downloads/gvp_gesamt.pdf, abgerufen 07/2019
- [6] Integrierter nationaler Energie- und Klimaplan für Österreich:
https://www.bmlrt.gv.at/umwelt/klimaschutz/klimapolitik_national/nationaler-energie-und-klimaplan.html Tabelle 1, Seiten 9f, abgerufen 03/2020
- [7] Österreichs integrierter nationaler Energie- und Klimaplan gemäß Verordnung (EU) 2018/1999 des Europäischen Parlaments und des Rates über das Governance-System für die Energieunion und den Klimaschutz, 18.12.2019:
https://www.bmlrt.gv.at/umwelt/klimaschutz/klimapolitik_national/nationaler-energie-und-klimaplan.html, abgerufen 02/2020
- [8] Regierungsprogramm 2020–2024, Die neue Volkspartei und Die Grünen - Die Grüne Alternative:
https://www.dieneuevolkspartei.at/Download/Regierungsprogramm_2020.pdf, abgerufen 02/2020
- [9] VCÖ Factsheet „E-Carsharing im Wohnbau spart Parkplätze und Kosten“,
<https://www.vcoe.at/publikationen/vcoe-factsheets/detail/vcoe-factsheet-2019-11-e-carsharing-im-wohnbau-spart-parkplaetze-und-kosten>, abgerufen 12/2019
- [10] Kanonier, Weninger (TU Wien): Studie über das „Stellplatzregulativ in Niederösterreich“, Okt. 2018
- [11] Umweltfreundliches Parkraummanagement, Leitfaden für Länder, Städte, Gemeinden, Betriebe und Bauträger: https://www.klimaaktiv.at/dam/.../Leitfaden%20Stellplatzmanagement%20_WEB.pdf, abgerufen 07/2019
- [12] Quelle: klimaaktiv Leitfaden Stellplatzmanagement_WEB.pdf, S.23, abgerufen 07/2019
- [13] <http://www.gip.gv.at/gipat.html>, abgerufen 07/2019
- [14] Projekt ENUR (Energie im urbanen Raum), TU Wien, 2011 - 2013,
<http://enur.project.tuwien.ac.at/index.php/worumesgeht.html>, abgerufen 07/2019
- [15] Hüttler, Amann, Lampersberger (e7 Energie Markt Analyse GmbH), et.al.: Nachrüstung von Ladestationen in bestehenden großvolumigen Wohngebäuden, Okt. 2017
- [16] EU Gebäuderichtlinie 2018/844 (Energy Performance of Buildings Directive, EPBD)
- [17] Webseite Stadt Graz / Rathaus / Stadtentwicklung / Verkehrsplanung / Konzepte + Maßnahmen: Mobilitätsverträge – Grundprinzip, Inhalte: <https://www.graz.at/cms/beitrag/10265468/7760054/> und: <http://docplayer.org/135862600-Mobilitaetsvertraege-in-der-stadt-graz.html>, abgerufen 02/2020

- [18]Der Mobilitätsfonds Wien im Überblick: <https://www.wien.gv.at/verkehr/mobilitaetsfonds/ziele-und-organisation.html>, abgerufen 02/2020
- [19]Förderung von Ladeinfrastruktur im großvolumigen Bestands-Wohnbau des Landes Niederösterreich: http://www.noe.gv.at/noe/Energie/Foerd_Ladeinfrastruktur.html, abgerufen 03/2020
- [20]„e-mobil in niederösterreich“ – Förderungen für Elektromobilität in Niederösterreich: <https://www.ecoplus.at/interessiert-an/cluster-kooperationen/elektromobilitaetsinitiative-e-mobil-in-niederoesterreich/foerderungen/>, abgerufen 03/2020
- [21]Positionspapier der Energieversorger zur Errichtung von Ladeinfrastruktur in großvolumigen Gebäuden, Bundesverband Elektromobilität Österreich (BEÖ), Dezember 2019: https://www.beoe.at/wp-content/uploads/2019/12/191216_Zuhause-laden.pdf
- [22]Vortrag „e-Mobilität im Wohnbau - vom rechtlichen Rahmen zur konkreten Umsetzung. Ladeflächeninfrastruktur und Lastmanagement“, Franz Angerer, NÖ LR, im Rahmen des eNu Bauträgerfrühstücks in St. Pölten, 18. Oktober 2019: <https://www.oegut.at/de/events/2019/10/mm-bautraeger.php>

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: ÖV Güteklassen	22
Tabelle 2: Für Bauträger geeignete Mobilitätsmaßnahmen in den Regionstypen	23
Tabelle 3: Bewertungskatalog für Mobilitätsmaßnahmen.....	24
Tabelle 4: Bewertung in Bezug auf die Umsetzung nachhaltiger Mobilitätsmodelle in NÖ	25
Tabelle 5 (Forts.): Bewertung in Bezug auf die Umsetzung nachhaltiger Mobilitätsmodelle in NÖ.....	26
Tabelle 6 (Forts.): Bewertung in Bezug auf die Umsetzung nachhaltiger Mobilitätsmodelle in NÖ.....	27

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Inhalt Mobilitätsverträge in Graz, Präsentationsunterlage	20
Abbildung 2: Verteilung der Regionstypen / ÖV- Güteklasse-Kombination in NÖ	21
Abbildung 3: Auswertung der Baurägerbefragung Teil A – Begründung, warum bis dato kaum nachhaltige Mobilitätsmodelle umgesetzt wurden	40
Abbildung 4: Auswertung der Baurägerbefragung Teil B - Mobilitätskonzepte die seitens der Bauräger bei einem Folgeprojekt am ehesten umgesetzt werden.....	42
Abbildung 5: Auswertung der Baurägerbefragung Teil B - Unterstützung seitens der Wohnbauförderung	43

Anhang 1 – Mobilitätsbeispiele Österreich und Deutschland

Privates (E)-Carsharing	
Fahrzeugbesitzer*in stellt eigenen (E)-Pkw für Personen ohne eigenem Pkw zur Verfügung	
Zielgruppe	Personen mit Pkw-Führerschein, jedoch ohne eigenem Pkw-Besitz
Voraussetzung(en) für Nutzung	Besitz eines Führerscheins, keine gewerbliche Nutzung, Miet- und Überlassungsvertrag zwischen Autovermieter und Mieter, Mieter: mindestens 21 Jahre (2 Jahre Führerscheinbesitz)
erforderliche Infrastruktur	Pkw, Buchungsplattform inklusive Abbuchungssystem
mögliche Betreiber	Onlineplattform oder Autovermieter
in Wohnkomplex integrierbar	Kann in einem kleinen Rahmen unter Bekannten oder über Plattformen erfolgen. Voraussetzung: Fahrzeug muss im Besitz des Fahrzeugüberlassers sein.
Beispiel:	getaround (ehem.) DRIVY
Beschreibung allgemein	Raum Wien: 30.000 Nutzer*innen, über 1000 Autos in Österreich, weltweit führende Carsharing-Plattform, von Europa bis USA
Beschreibung Infrastruktur	Einbau einer Open Box, Wegfahrsperren-System, Auf- und Absperren der fremden Fahrer*innen per Smartphone, Buchungsplattform inkl. Abbuchungssystem
Kosten für Nutzer*in	Preis ist die Summe aus dem Preis, den der Autobesitzer/die Autobesitzerin festlegt, der Versicherung (Allianz), Pannendienst (24/7), Servicegebühr (ca. 3 €) und der optionalen Reduzierung der Selbstbeteiligung. Der durchschnittliche Preis ist 30 € pro Tag, lediglich der Kraftstoff kommt hinzu.
Quelle:	https://at.getaround.com/ (ehem. Drivy) Abruf: Mai 2019
Privates (E)-Carsharing	
Wohnbauträger oder Externer Betreiber stellt (E)-Pkw für Bewohner*innen ohne eigenem Pkw zur Verfügung	
Voraussetzung(en) für Nutzung	Führerschein
erforderliche Infrastruktur	zugänglicher Fahrzeugabstellplatz für alle Bewohner*innen, Ladeinfrastruktur, Buchungs- und Reservierungsplattform, Abbuchungssystem bei Kostenbeitrag (Terminal, Buchung per App etc.)
mögliche Betreiber	i. Fahrzeug in Besitz des Carsharing-Anbieters (mit/ohne Beteiligung der Wohnanlage) ii. Fahrzeug in Besitz der Wohnanlage (selbstverwaltet/betrieben durch Carsharing-Anbieter)
in Wohnkomplex integrierbar	eher in größeren Wohnhausanlagen
Beispiel:	E-Carsharing im Beatrixgarten
Beschreibung allgemein	seit August 2016 in Betrieb, im Wohnbau mit 30 Wohneinheiten integriert, für Bewohner*innen nutzbar, Gemeinschafts-Elektroauto (BMW i3), Fahrtbeginn und -ende ist stets beim Standplatz in der Tiefgarage der Wohnhausanlage
Beschreibung Infrastruktur	Abstellplatz direkt im Gebäude, Ladeinfrastruktur, Buchungsplattform, Administration, telefonische Servicestelle und Einschulungen
Beschreibung Wohnumfeld	innerstädtisch, nahe Stadtpark
Kosten für Nutzer*in	Nutzervereinbarung ausfüllen, im Miet- und Kaufvertrag inklusive
Standort	Beatrixgasse 11, 1030 Wien
Quelle:	https://www.oegut.at/de/projekte/bauen/mm-bautraeger_are-gmbh.php https://www.aren.at/service/standards-eigentumswohnungen/bmw-i3-fuer-bewohner/ https://wirtschaftszeit.at/aus-der-region-detail/browse/105/article/caruso-macht-immobilien-gemeinsam-mit-rhomberg-bau-und-vkw-mobil Abruf: Mai 2019

Beispiel:	E-Carsharing in Bregenzer Wohnhausanlage
Beschreibung allgemein	44 Wohneinheiten, Angebot für Bewohner*innen und Nachbarschaft
Beschreibung Infrastruktur	Abstellplatz, Ladeinfrastruktur
Beschreibung Wohnumfeld	Städtisch, zentrale Lage; gute Erreichbarkeit der Rheindeltagegenden, perfekte Anbindung über die Autobahn in Richtung Dornbirn, Deutschland und der Schweiz, Anbindung an das öffentliche Bahn- (Riedenburg) und Busnetz (Stadtbus) sowie das gut ausgebaute Geh- und Fahrradwegenetz
Kosten für Nutzer*in	k.A.
Standort	Bregenz
Quelle:	https://www.rhomberg.com/de/immobilien/bregenz-st-gebhardstrasse Abruf: Mai 2019
Beispiel:	Autofreie Siedlung Floridsdorf
Beschreibung allgemein	24 Stellplätze für 244 Wohnungen gebaut (seit 2000), Mieter*innen verpflichten sich kein eigenes Auto zu besitzen/es dauerhaft nutzen, Stellplätze werden Carsharing-Betreiber zur Verfügung gestellt, Zahl der Carsharing-Autos wurde von 4 auf 1 reduziert. Es wurden viele Gemeinshaftseinrichtungen mit dem eingesparten Geld aufgrund weniger gebauter Tiefgaragenstellplätze finanziert werden wie Werkstätten, Fitnessraum, Hochbeete, Kleinkinderraum, Veranstaltungsraum etc.
Beschreibung Infrastruktur	Tiefgarage: 1 Pkw-Abstellplatz
Beschreibung Wohnumfeld	21. Wiener Gemeindebezirk (Floridsdorf), in der Nähe des Bezirkszentrums und des Erholungsgebiets Alte Donau, Anschluss an öffentliche Verkehrsmittel und Nutzungsmöglichkeit des integrierten Carsharing-Systems
Kosten für Nutzer*in	k.A.
Standort	Autofreie Siedlung, Nordmanngasse 25-27, 1210 Wien
Quelle:	https://www.autofrei.org Abruf: Mai 2019
Beispiel:	Caruso Wohnhausanlage Vorklostergasse
Beschreibung allgemein	Im Zuge des "Smarter-Together"-Projektes stehen seit Anfang 2018 drei vollelektrische Fahrzeuge exklusiv für die Bewohner zur Verfügung. Drei unterschiedliche Fahrzeugmodelle sorgen für höchste Flexibilität
Beschreibung Infrastruktur	Renault ZOE, BMW i3, Nissan E-NV200 (alle elektrisch), 3 Stellplätze, Ladeinfrastruktur
Beschreibung Wohnumfeld	städtisch
Kosten für Nutzer*in	k.A.
Betreiber	Caruso
Standort	Vorklostergasse, Bregenz
Quelle:	https://www.carusocarsharing.com/leistungen/wohnbau/ Abruf: Mai 2019
Beispiel:	Caruso – Bauträger (Linz)
Beschreibung allgemein	Bereitstellung von Komplett-Lösungen inkl. (e)Auto für Bauträger - BMW i3 (170 PS; Aktionsradius bis ca. 200 km)
Beschreibung Infrastruktur	Vollautomatisches Buchungssystem für Bewohner; schlüsselloser Fahrzeugzugang; Ladekarte für unterwegs; Pkw: Reinigung, Service, Wartung, Vignette; bei einer vom Nutzenden verursachten Beschädigung wird ein Selbstbehalt von 500,- Euro eingehoben. Bereitstellung von Hard- und Software
Beschreibung Wohnumfeld	optimale Anbindung an Bus (50 m), Bahn (950 m), Straßenbahn (1,7 km) ins Zentrum von Linz; Nahversorger (900 m - 1,7 km), Ärzte, Kindergarten (450 m), Volksschule (550 m), Gastronomie (100 m) in wenigen Minuten erreichbar; 3 Wohnhäuser; pro Wohneinheit 2 Tiefgaragenplätze

Kosten für Nutzer*in	keine Registrierungsgebühr Monatsgebühr: EUR 10,- Nutzungsgebühr: EUR 5,-/h; max. EUR 25,-/Tag ohne Kilometerbegrenzung
Betreiber	CARUSO
Standort	LEWOG-Wohnanlage Klettfischerweg in Linz-Pichling (33 WE)
Quelle:	https://www.carusocarsharing.com/media/filer_public/7f/ee/7feed417-beb3-4f6c-9a49-76996f1d76d4/infolyer_bautraeger_carsharinginwohnanlagen.pdf Abruf: Mai 2019
Beispiel:	Verein fahrvergügen.at
Beschreibung allgemein	Der Verein hat sich zum Ziel gesetzt an Elektromobilität interessierten Gemeinden den Bürger*innen mindestens 1 Elektroauto zur Verfügung zu stellen.
Beschreibung Infrastruktur	Der Verein erbringt folgende Leistungen: Elektroauto, Internetplattform (für Reservierung), Abrechnung, Vereinstreffen, Bewusstseinsbildung, Unterstützung bei Fragen zum Thema Elektromobilität, Verleih von Ladeadaptern. Ladestation beim zugehörigen Parkplatz, Ladeadapter kann in Zentrale abgeholt werden, die Kosten belaufen sich auf 15 €/Tag, Online-Reservierungssystem
Beschreibung Wohnumfeld	ländliche und städtische Gemeinden in NÖ
Kosten für Nutzer*in	einmalige Einschreibgebühr: 75 € pro Person, 25 € für jede weitere Mitgliedskarte (ab der 2. Schlüsselkarte), pro Monat: 25 € für das 1. Mitglied, 20 € Nutzungsbeitrag pro Jahr für jedes weitere Mitglied der Familie/Firma pro Jahr: 70 Stunden gratis ab der 71. Stunde: 3,84 €/Stunde ohne Kilometerbeschränkung, E-Pkw-Tagesmiete: 58 €-210 €, Wochenaktion für Mitglieder: einmalig pro Jahr je (Familien-)Mitgliedschaft: 1 Woche: 109 - 505 €, freie km/Woche: jeweils 1.000 km/Woche
Betreiber	Verein fahrvergügen.at
Standort	Standorte in 10 Gemeinden und 4 Städte in Niederösterreich (Böheimkirchen, Ebreichsdorf, Gösing am Wagram, Herzogenburg, Klosterneuburg, Krems an der Donau, Maria Anzbach, Mautern an der Donau, Neulengbach, Obergrafendorf, Obersiebenbrunn, Pölla, Pressbaum, Prinzersdorf, St. Andräa-Wördern, Traismauer, Tulln an der Donau, Wien (Landstraße, Mariahilf), Wieselburg)
Quelle:	http://www.fahrvergnügen.at/ Abruf: Mai 2019
Beispiel:	Carsharing Dorfauto Hübenthal (Hessen, D)
Beschreibung allgemein	Privat initiiert 2006 und ehrenamtlich organisiert, derzeit 3 PKW, von ca. 30 Personen (= ein Drittel der Dorfbevölkerung) genutzt. Pro Monat werden ca. 3000 km mit den Dorfautos zurückgelegt.
Beschreibung Infrastruktur	Die Autos stehen auf dem Dorplatz, die Fahrzeugschlüssel werden in einem frei zugänglichen Schuppen aufbewahrt. Fahrzeugreservierung über eine Internetseite. Nutzbar für jede Bürgerin und jeden Bürger mit Führerschein.
Beschreibung Wohnumfeld	In Hübenthal, einem kleinen Ortsteil von Witzenhausen, existiert kein ÖPNV. Daher sind alle Bewohner auf das Carsharing-Modell angewiesen.
Kosten für Nutzer*in	Kilometerpreis 0,35 €, Pro Tag mind. 15 €. "Mit der monatlichen Abrechnung entsteht auch ein Bewusstsein, was Auto fahren wirklich kostet."
Standort	Hübenthal, sehr ländlich
Quelle:	https://parimal.de/dorfauto Abruf: Mai 2019

Internes Verleihsystem von (E)-Fahrrad / (E)-Lasten-fahrrad / (E)-Scooter / (E)-Tretroller / E-Auto	
Zielgruppe	Personen, die ihre Wege multimodal bewältigen möchten und für bestimmte Wege aus einem Angebot an Verkehrsmitteln wählen möchten, ohne eines selbst zu besitzen.
Voraussetzung(en) für Nutzung	körperliche Fitness (v, Vor Anmeldung/Reservierung je nach System
erforderliche Infrastruktur	für alle Bewohner*innen zugänglich, sicherer Radabstellplatz, Buchungs- und Reservierungsplattform, bei Kostenbeitrag Abbuchungssystem (Terminal, App-Buchung etc.)
mögliche Betreiber	Wohnbauträger, externer Anbieter
in Wohnkomplex integrierbar	in Wohnform integriert, Nutzung des Angebotes ausschließlich für Bewohner*innen besonders geeignet für Spezialräder (z.B. Transporträder); an Bewohner*innen angepasstes Angebot
Beispiel:	ÖSW-Wohnhausanlage in der Perfektastraße Wien
Beschreibung allgemein	neue kompakte Wohnhausanlage mit 115 Wohneinheiten, umliegende private und gewerbliche Anrainer*innen, Besitz von 3 E-Bikes, 1 Elektrolastenrad und 1 Elektroauto
Beschreibung Infrastruktur	Abstellflächen und Ladestationen direkt in Wohnhausanlage, E-Bikes sowie das E-Lastenrad sind in einem eigenen Raum im EG, zugänglich vom Hof entlehnbar, Reservierungs- und Abbuchungsmöglichkeit erfolgt online
Beschreibung Wohnumfeld	städtisch, urban, U6 Station Perfektastraße zu Fuß in 300m erreichbar
Kosten für Nutzer*in	einmalige Registrierung und Unterzeichnung des Nutzungsvertrages, E-Bikes und Elektrolastenrad: 2 € pro Stunde, Paketvarianten in unterschiedlichen Preiskategorien buchbar
Betreiber	Externer Betreiber MO.Point
Standort	Perfektastraße 58, 1230 Wien
Quelle:	https://www.mopoint.at/#errichten Abruf: Mai 2019
Beispiel:	im Wohnbau GSWB - Gaswerk-gasse (Salzburg)
Beschreibung allgemein	Die gswb hat in der Gaswerk-gasse in Salzburg ein Wohnhaus mit 10 Mietwohnungen errichtet: dieses neue gswb-Wohnhaus dient als Modellprojekt für verkehrsreduziertes Wohnen, es wurde ein projektbezogenes Mobilitätskonzept erstellt.
Beschreibung Infrastruktur	40 Quadratmeter großer Fahrradraum mit Radservicestation sowie Parkplätze für 21 Fahrräder, verschließbare Boxen für Fahrradhelm, Werkzeug, Regenbekleidung etc. sowie Steckdosen zum Auftanken der Elektrofahräder
Beschreibung Wohnumfeld	Städtisch; optimale Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz mit O-Bus und S-Bahn sowie an den an der Salzach entlang verlaufenden Radweg
Kosten für Nutzer*in	Keine Angabe
Standort	Salzburg, Gaswerk-gasse:
Quelle:	https://www.gswb.at/de/aktuell/neuigkeiten_detail.asp?id=249&tit=Leben%2520ohne%2520Auto%2520mitten%2520in%2520der%2520Stadt Abruf: Juni 2019

Mobility Point	
Verknüpfung von unterschiedlichen Mobilitätsangeboten an einem Standort mit sehr guter ÖV-Anbindung	
Zielgruppe	Alle Bewohner*innen der betreffenden Wohnhausanlage bzw. Bewohner*innen im Nahbereich der Mobility-Station
Voraussetzung(en) für Nutzung	Mietvertrag, Eigentumsvertrag
erforderliche Infrastruktur	Car-Sharing Stellplätze, Fahrradabstellraum, Fahrrad-Serviceraum, verschließbare Boxen (Fahradhelm, Werkzeug, etc.), Steckdosen für Elektrofahrräder, Info-Center (Web-Anschluss, o.dgl.)
mögliche Betreiber	(Gemeinn.) Wohnbaugesellschaft, Hausverwaltung, Externer Betreiber
in Wohnkomplex integrierbar	In Geschoßwohnbauanlagen und direkt an best. ÖV-Stationen
Beispiel:	MO.Point Perfektastraße, Wien
Beschreibung allgemein	Maßnahmenpaket: Wiener Linien Ticket für jeden Haushalt und ein benutzerfreundliches Shared-Mobility System können von Bewohner*innen dieser Anlage und anderen Personen genutzt werden, registrierte Mitglieder bekommen eine Identifikationskarte, Angebot ist jederzeit nutzbar, Fahrzeugpool buchbar mittels App oder Website
Beschreibung Infrastruktur	5 E-Räder, 1 Elektrolastenrad, 1 Elektroauto, 1 Pkw, Infrastruktur, Preissystem, App, elektronisches Zutrittsystem
Beschreibung Wohnumfeld	in Wohnhausanlage mit 115 Wohneinheiten integriert, direkter Zugang zur U-Bahn-Station U6 Perfektastraße
Kosten für Nutzer*in	verschiedene Paketangebote (pro Fahrt/pro Monat)
Standort	1230 Wien, städtisch
Betreiber	MO.Point
Quelle:	https://www.klimaaktiv.at/mobilitaet/mobilitaetsmanagem/betriebe/ Abruf: Juli 2019 https://www.mopoint.at/informationen-fuer-kunden/ Abruf: Juli 2019 https://www.raum-komm.at/project/mobilitaetskonzept-perfektastrasse Abruf: Juni 2019
Beispiel:	LISA
Beschreibung allgemein	LISA – Mobility Hubs (Treffpunkt für Rad, E-Auto und Bus) in 11 Gemeinden in NÖ – Für jeden Bedarf das ideale Angebot
Beschreibung Infrastruktur	Bushaltestellen werden optisch verschönert und zu modernen „Mobility Hubs“ aufgewertet. Erweiterungsmöglichkeit mit Radabstellplätzen, verschließbare Radboxen, E-Carsharing Stellplätze und Ladestationen für Elektrofahrzeuge.
Beschreibung Wohnumfeld	ländlich
Kosten für Nutzer*in	k.A.
Standort	Bad Pirawarth, Hroß Schweinbarth, Matzen-Raggendorf, Prottes, Gänserndorf, Auersthal, Schönkirchen-Reyersdorf, Bockfließ, Großengersdorf, Pillichsdorf, Wolkersdorf
Betreiber:	
Quelle:	Lisamachtmobil.at Abruf: Februar 2020
Beispiel:	easymobil-station Griesfeld; Wr. Neudorf
Beschreibung allgemein	Erste easymobil-Station der Wiener Lokalbahnen bei Badner-Bahn-Haltestelle Griesfeld in Wiener Neudorf, Verbindung mehrerer Mobilitätsangebote und praktisches Service, Kombination verschiedener Verkehrsmittel für tägliche Wege, verbesserte Mobilität für Fahrgäste
Beschreibung Infrastruktur	Badner Bahn, Buslinie 360, Regionalbusse, E-Car-Sharing von ECARREGIO, Bike-Sharing von nextbike, überdachte Radabstellplätze, Abschließ- und mietbare Fahrradboxen, Radservicestation zur Selbstbedienung, Infopoint mit Touchfunktion, E-Tankstelle von

	Wien Energie, Supermarkt-Abolstation, Snackautomat, Automat für Mobiltelefonie-Zubehör, gratis WLAN
Beschreibung Wohnumfeld	"Badner-Bahn-Haltestelle Griesfeld in Wiener Neudorf: staufreies Anreisen von Beschäftigte im Industriezentrums NÖ Süd (11.000 Arbeitsplätzen) und Anrainer*innen der nahen Wohnanlage Anningerpark und die Mitarbeiter*innen der umliegenden Betriebe"
Kosten für Nutzer*in	k.A.
Standort	Niederösterreich, Wiener Neudorf, Haltestelle Griesfeld
Betreiber:	Wiener Lokalbahnen, externe Betreiber
Quelle:	http://www.wlb.at/eportal3/ep/channelView.do/pageTypeld/71526/channelId/-4401382 Abruf: Juni 2019
Beispiel:	Domagpark München
Beschreibung allgemein	in Wohnhausanlage befinden sich 3 Mobilitätsstationen, 4 Elektrofahrräder und 3 Elektro-Lastenräder, 2 Elektro-Roller (max. 45 km/h, mit Führerschein), 3 Elektro-Pkw, weitere konventionelle Pkw verschiedener Größen, Buchungsmöglichkeit: telefonisch, online oder mittels App, Abbuchung erfolgt monatlich, zweite Station im Norden des Quartiers ist geplant: dort wird man persönlich beraten
Beschreibung Infrastruktur	Abstellflächen und Ladeinfrastruktur für Fahrzeuge vorhanden (Pkw befinden sich in der Tiefgarage des WOGENO-Hauses, die übrigen Fahrzeuge stehen ebenerdig im Hausdurchgang), Buchungsplattform STATTAUTO München
Beschreibung Wohnumfeld	Wohnhausanlage mit 75 Wohneinheiten, Randbezirk Münchens
Kosten für Nutzer*in	einmalige Registrierung und Abschluss eines Teilnahmevertrages erforderlich, E-Bike: 1,50 € pro Stunde, 5 € pro Tag E-Lastenrad: 1,50 € pro Stunde, 5 € pro Tag, E-Roller: 2 € pro Stunde, 10 € pro Tag, E-Pkw: 2,98 €, 28,92 € pro Tag
Standort	Fritz-Winter-Straße 3-7 (erste Münchner E-Sharing-Station am WOGENO-Haus)
Betreiber	STATTAUTO München
Quelle:	https://www.domagkpark.de/mobilitaet-informationen.html Abruf: Juni 2019
Beispiel:	open4innovation – Wohnen und Mobilität innovativ verknüpfen
Beschreibung allgemein	WOMO – Wohnen & Mobilität – Integration standortbezogener Mobilität in den Planungsprozess, Fokus: Bewohner*innen und ihr wohnungsbezogenes Mobilitätsverhalten: analysieren von Wohnstandortbezogenen Mobilitätsstile, erarbeiten von Nutzerprofile, Erkenntnisse im Rahmen von Fokusgruppen und Expert*innenworkshops, ausarbeiten konkreter Umsetzungsmöglichkeiten, nachhaltigen Mobilitätsangeboten im städtischen Bereich, Nachfrage nach Implementierung von Multimodalität im Planungsprozess in urbanen Räumen, Service, Businessmodelle und Partnerschaften, drei wohnstandortbezogene Mobilitätsprodukte: 1, Mobilitäts-Pool: Wohnhauseigenes Pooling-System für kleinräumige Mobilität (zB. Lastenräder, Kleinfahrzeuge, Fahrzeugzubehör), 2) Mobilitäts-Kiosk: Bestehender Kiosk/Shop im Quartier bietet zusätzlich Mobilitätsangebote an (zB. Shop in Shop Konzept mit Geschäftslokal/Cafe/kleinem Versorger im Wohnhaus, sozialer Treffpunkt, Beratung diverser Mobilitätsangebote, Lastenrad-Verleihsystem, (E-)Sharing-Fahrzeuge, Reparatur-Werkstatt, E-Ladesäulen, Haltebuch für Mitfahrgelegenheiten, Informationsmonitore u.a), 3) WOMO-App: Digitale Plattform für wohnstandortbezogene Mobilitätsinformationen und –services: öffentliche Terminals, WOMO-App für Smartphones, Web-Interfaces auf PC/Info-Screen (zB. am Hauseingang), unterschiedliche Betreibermodelle für die Produkte

Beschreibung Infrastruktur	Sharing-Konzepte, Integration neuer Fahrzeugkonzepte wie Lastenfahrräder, Pedelecs oder urbaner Leichtfahrzeuge (z.B. eVienne), Elektromobilitäts-Infrastruktur, Schaffung adäquater Abstellplätze für bestehende und neue Fahrzeugtypen, mit vermehrter Verwendung von Smartphones, erleichtern Suche nach Mitfahrgelegenheit und verfügbaren Fahrzeugen, Reparaturwerkstätten, Servicestellen, Infoterminals, Ladeinfrastruktur, Schließfächer, Siedlungsmanagement u.v.m., digitale Plattform mittels App
Beschreibung Wohnumfeld	städtisch
Kosten für Nutzer*in	k.A.
Standort	städtisch
Betreiber	-
Quelle:	https://mobilitaetderzukunft.at/de/artikel/erfolgsgeschichten/wohnen-und-mobilitaet-innovativ-verknuepfen.php Abruf: Juni 2019

Carpooling (Fahrgemeinschaften)	
Zielgruppe	Personen mit gleichen und gemeindegrenzüberschreitenden Wegen (Student*innen und Pendler*innen), keine Führerschein- oder Autobesitzende
Voraussetzung(en) für Nutzung	Internet
erforderliche Infrastruktur	Internetplattform
mögliche Betreiber	Internetplattform
in Wohnkomplex o. ländliche Gemeinde integrierbar	Fahrgemeinschaften in größeren Wohnhausanlagen, aber v.a. in ländliche Gemeinden, in denen Personen gleiche Wegziele haben; auch für Zubringerwege zum ÖV geeignet
Beispiel:	Nimimit / Inimimit (Mieminger Plateau in Tirol)
Beschreibung allgemein	Mitfahrbörse für Bürger*innen der Gemeinden Obsteig, Mieming und Wildermieming in Tirol zugänglich, Sicherheit durch Online-Registrierung des Mitnehmers und Mitfahrenden, Vergabe von Identitätsnummern, Mitnehmenden erhalten einen orangen Aufkleber, den sie gut sichtbar an der Windschutzscheibe aufkleben, Mitfahrende eine orangene Plastikkarte, mit der sie Autos durch Hochheben der Karte anhalten können
Beschreibung Infrastruktur	Website
Beschreibung Wohnumfeld	ländlich
Kosten für Nutzer*in	nach Fahrtlänge verschieden, teilweise gratis Fahrer*innen: keine Kosten
Standort	Mieminger Plateau in Tirol, regional, Obsteig, Mieming, Wildermieming
Quelle:	http://www.nimimit.at/ Abruf: Juni 2019
Beispiel:	Greendrive
Beschreibung allgemein	Mitfahrbörse für einzelne Personen bzw. Firma bildet eine Gruppe bilden und beschränkt Fahrten auf diese Gruppenmitglieder (Auswertung von CO ₂ -Ersparnis und Nutzungsstatistik)
Beschreibung Infrastruktur	Internetplattform
Beschreibung Wohnumfeld	unabhängig
Kosten für Nutzer*in	k.A.
Standort	-
Quelle:	https://greendrive.at/de Abruf: Juni 2019

Private Fahrtendienste	
Zielgruppe	Personen, die für Bring- und Holwege auf autofahrende Personen angewiesen sind, nicht mehr Auto fahren können oder keinen Führerschein besitzen oder nicht mit dem MIV fahren können oder wollen, Kinder, Jugendliche, ältere Menschen
Voraussetzung(en) für Nutzung	Telefon, Fahrer*innen (mit Einschulung)(Fahrtwind Express NÖ: ab 20 Jahren, mind 1 Schicht pro Monat (1.Schicht: 8-11 Uhr, 2.Schicht: 11-14 Uhr, 3.Schicht: 14.17 Uhr, 4.Schicht: 17-20 Uhr
erforderliche Infrastruktur	Fahrer*innen mit Fahrzeug, Telefon / Mobilitätszentrale
mögliche Betreiber	Zwei Betreibermodelle: Gemeinde gründet eigene gewerbliche Betreibergesellschaft und kann Personen anstellen. Gemeinnütziger Verein, der den Betrieb übernimmt, wobei die Lenker*innen unentgeltlich arbeiten.
in Wohnkomplex o. ländliche Gemeinde integrierbar	für ländliche Gemeinden geeignet, v.a. mit hohem 65+-Anteil
Beispiel:	Emobil Pressbaum
Beschreibung allgemein	Der Verein E-Mobil Pressbaum ist ein Fahrtendienst mit einem Elektroauto von und für dessen Mitgliedern. Mitglieder werden von ehrenamtlichen Fahrern von A nach B transportiert. Fahrer können natürlich den Dienst auch als Passagier in Anspruch nehmen, zahlen aber als kleines Zuckerl weniger Mitgliedsbeitrag.
Beschreibung Infrastruktur	Fahrzeug, Telefon, Fahrer*innen
Beschreibung Wohnumfeld	Aktionsradius das gesamte Gemeindegebiet von Pressbaum & Tullnerbach. Ausweitung: an 3 Tagen in der Woche für Fahrten von und ins Irenental
Kosten für Nutzer*in	Mitgliedbeiträge: FahrerIn: EUR 25,-/Jahr Telefondienst: EUR 100,-/Jahr Passagiere: EUR 200,-/Jahr oder EUR 20,-/Monat Kinder 6-18 Jahre: EUR 100,-/Jahr oder EUR 10,-/Monat
Standort	Pressbaum & Tullnerbach.
Betreiber	Verein Emobil Pressbaum
Quelle:	http://www.elektromobil-pressbaum.at/cms/ueber-uns/ Abruf: Juni 2019
Beispiel:	Dorfmobil Klaus in Oberösterreich
Beschreibung allgemein	Die Gemeinde Klaus an der Pyhrnbahn (Oberösterreich) besteht aus drei Ortsteilen, die bis zu 8 km voneinander entfernt sind, zerstreuten Struktur, geringe Bevölkerungsdichte, 2002 Gründung des Vereins „Verein Dorfmobil KSK“. Zielgruppe: ältere Personen, Frauen, Kinder, Jugendliche, Personen, die nicht mehr fahren können, kein Auto/Führerschein besitzen, Wegezweck: Wege zum Geschäft, Arzt, Veranstaltungen, Zubringer Bus/Bahn, parallele Fahrten zum ÖV werden vermieden, Dorfmobil fährt Mo-Fr 7:00-19:00 innerhalb der Gemeinde, Fahrt sollte mind. 30 Minuten vorher beim/bei der FahrerIn telefonisch angemeldet werden
Beschreibung Infrastruktur	1 Fahrzeug mit Fahrer*innen, Telefon
Beschreibung Wohnumfeld	zerstreute Siedlungsstruktur, geringe Einwohnerzahl (ca. 1.060), geringe Bevölkerungsdichte (9,8 EW/km ²)
Kosten für Nutzer*in	Einzelticket: 1,8 €

	Vereinsmitgliedschaft: 20 € pro Jahr, Monatskarte: 25 € gratis Fahrt mit „Dorfmobil Klaus“ ab Einkauf von 20 €
Kosten Betreiber	Betriebskosten: erstes Jahr 25.000 € (22.000 € im Rahmen des EU-Projektes gefördert), jedes weitere Jahr 15.000 € Fahrgeldeinnahmen: 5.000 € Fahrer*innen: 20 € pro Tag Entschädigung Finanzierung: 50 % OÖ Landesregierung 50 % Verein (Mitgliedsbeitrag, Feste, ...), Sponsoren (Werbefläche am Dorfmobil Klaus)
Standort	Oberösterreichische Gemeinde, Klaus, peripher, ländlich
Quelle:	https://www.mobyome.at/content/Dorfmobil_Klaus Abruf: Juni 2019
Beispiel:	Fahrtwind Express in Niederösterreich
Beschreibung allgemein	Verein „Elektromobil Fahrtwind express“ 2017 gegründet, Ziel: umweltfreundliche Mobilität, Erhöhung der Erreichbarkeit, reduzieren des Verkehrsaufkommen, Förderung der umweltfreundlichen Mobilität, Personen mit Haupt- und Nebenwohnsitz in Lassee sowie Personen mit Bezug zu Lassee können Verein beitreten, Auto fährt nur für Vereinsmitglieder innerhalb der Betriebszeiten (Mo-Fr 8:00-20:00 Uhr, mindestens eine Stunde vorher telefonisch anmelden) und des Betriebsgebietes (Gemeinde Lassee, Erholungszentrum, Arzt in Haringsee), Personen, die kein Fahrzeug besitzen, fahren können oder mobilitätseingeschränkt sind, Kinder unter zwölf Jahren dürfen nur mit einer Aufsichtsperson mitfahren, Kindersitz ist mitzubringen, Kleintiere mit Box befördern
Beschreibung Infrastruktur	1 Elektro-Fahrzeug, 21 freiwillige Fahrer*innen, Telefon
Beschreibung Wohnumfeld	Einwohnerzahl gering (ca. 2.700), ÖV unwirtschaftlich
Kosten für Nutzer*in	Nur Monatskarten: 0-12 Jahre: 1 € 12-18 Jahre, Pfleger (max. 2 Pfleger/Pflegebedürftige) Mitglied wird als „Pfleger“ in der Mitgliedskarte geführt: 9,5 € 18-65 Jahre: 19 € +65 Jahre: 9,5 € Familientarif (2 Eltern, Kinder unter 18 Jahre, mind. 1 Elternteil als Fahrer): 29 €
Standort	Verein E-Mobil „Fahrtwind express“
Quelle:	http://www.lassee.at/fahrtendienst/ Abruf: Juni 2019

Mitfahrbank oder mobile Haltestelle	
Zielgruppe	Menschen, die sich ein Wegstück teilen möchten oder mobilitätseingeschränkt sind, Personen ohne Führerscheinbesitz, mit niedrigem Einkommen, Jugendliche
Voraussetzung(en) für Nutzung	kleinräumige Mobilitätslösung, sichtbare Erkennungszeichen für mobile Haltestellen (Regenschirm: reflektiert in Dämmerung, schützt vor schlechtem Wetter oder Stoffbeutel: Einkaufstasche), somit sind Mitfahrer*innen besser sichtbar für die Fahrer*innen, fixe Haltestelle: Bank, Beschilderung notwendig, beschriftete Tafeln für Fahrtziele vereinfachen Mitnahme
erforderliche Infrastruktur	1 oder mehrere Bank/Bänke, Beschilderung (Mobilitäter*innen-Aufkleber)
mögliche Betreiber	Gemeinde (man kann bei Tiroler Landesregierung ansuchen, um Zuschüsse zu den Kosten zu erhalten), Bauträger
in Wohnkomplex integrierbar	Im Außenbereich einer Wohnanlage
Beispiel:	Mitfahrbänke in NÖ (St. Leonhard und Gars am Kamp)
Beschreibung allgemein	2 Bänke wurden an zentralen Verkehrsknotenpunkten aufgestellt, eine weitere wird in Tautendorf. gewünscht
Beschreibung Infrastruktur	Sitzbankfläche (LBH etwa 2140/540/860)
Beschreibung Wohnumfeld	Lage der Mitfahrbänke befinden sich an strategisch wichtigen Verkehrspunkten in den Gemeinden. Bsp St. Leonhard: 1 Bank in der Kurve bei der Bäckerei Wögenstein (Höfler), Gars: 1 Bank bei der Fleischerei Schober
Kosten für Nutzer*in	keine
Standort	Niederösterreich, St. Leonhard, Gars am Kamp, geplant: Sigmundsherberg, Rosenburg-Mold und Brunn an der Wild, ländliche Gemeinden
Quelle:	https://www.noeregional.at/aktuelles/news/news-details/artikel/die-ersten-mitfahrbankerl-in-st-leonhard-und/ Abruf: Juli 2019
Beispiel:	Mitfahrbank in Tirol (Reith bei Seefeld, Oberperfuss, Innsbruck)
Beschreibung allgemein	auffällige, gut sichtbare orangefarbene Mitfahrbänke an diversen gut frequentierten Plätzen, wer hier wartet, signalisiert, dass er eine Mitfahrgelegenheit sucht, Auto als Ort der Begegnung, Gastfreundschaft, gefördert von der Kulturabteilung des Landes Tirol, Informationen per Website
Beschreibung Infrastruktur	Sitzbankfläche (LBH etwa 2140/540/860), Oberperfuss und Reith bei Seefeld: 2 Bänke, Innsbruck (an der Olympiastraße): 1 Bank
Beschreibung Wohnumfeld	Lage der Mitfahrbänke befinden sich an strategisch wichtigen Verkehrspunkten in den Gemeinden, an zentralen Stellen, gut sichtbar und leicht anzufahren, zB. Innsbruck an der Olympiastraße
Kosten für Nutzer*in	Autofahrer brauchen für die private Mitnahme keine zusätzliche Versicherung, Mitfahrer ist automatisch über die Kfz-Haftpflichtversicherung des Fahrers mitversichert, Workshop: einmaliger Unkostenbeitrag rund 360 €, Unterlagen dürfen verwendet werden, Möglichkeit einer finanziellen Förderung, Mitfahrbänke bauen: Bauplan steht im Workshop zur Verfügung, Wartung wird von Gemeinde übernommen, ca. 60 bis 150 €: pro Beschilderung, je nach Bedarf, Kosten pro Aufkleber: ca. 0,15 - 0,20 €, Kosten pro Infoblatt: ca. 0,05 €
Standort	Tirol, ländlich, Reith bei Seefeld, Oberperfuss, Innsbruck
Quelle:	http://mobilitaeterinnen.org/netzwerk/#mobilehaltestellen Abruf: Juni 2019
Beispiel:	Taisersdorf (Baden-Württemberg, Deutschland)
Beschreibung allgemein	Bushaltestelle im Dorfzentrum: viergeteilte Mitfahrbank, 4 Sesseln in unterschiedlichen Farben für verschiedene Ziele, hauptsächlich sollte das

<p>Beschreibung Infrastruktur</p>	<p>Angebot Taisersdorfer ansprechen</p> <p>4 Sessel, 4 Schilder</p>  <p>© Bürgermeister Henrik Wengert</p>
<p>Beschreibung Wohnumfeld</p>	<p>Gemeinde Owingen</p>
<p>Kosten für Nutzer*in</p>	<p>k.A.</p>
<p>Standort</p>	<p>Baden-Württemberg, Gemeinde Owingen, ländlich-peripher</p>
<p>Quelle:</p>	<p>https://kommunal.de/gefangen-im-dorf-ist-die-mitfahrbank-die-loesung https://www.suedkurier.de/region/bodenseekreis/owingen/Taisersdorfer-Mitfahrbaenke-machen-Karriere-Bundesweit-interessieren-sich-Medien-fuer-das-neue-Angebot;art372489,9782858 Abruf: Juni 2019</p>

Smarte Radabstellanlage/smarter Abstellraum / Radservicestation	
Zielgruppe	Personen, die ihre Wege gerne mit dem Elektrofahrrad, E-Lastenrad bewältigen
Voraussetzung(en) für Nutzung	Eigenes Elektrofahrrad oder Elektrofahrradverleih
erforderliche Infrastruktur	Abstellplatz oder Abstellraum, Radservicestation, Ladepunkte
mögliche Betreiber	Bauträger
in Wohnkomplex / ländliche Gemeinde integrierbar	Die Qualität der verpflichtenden Radabstellplätze bzgl. Lage, Größe und Ausstattung (Radservicestation, abschließbarer Kasten für Radhelme, Kindersitze etc.) im Außenbereich einer Wohnanlage oder Innenbereich eines Wohngebäudes wird erhöht. Unter „smart“ versteht man eine Zusatz-Ausstattung mit Elektro-Anschlüssen für E-Bike-Ladepunkte oder E-Tretrollerständer mit integriertem Ladeanschluss. Je peripherer die Wohnanlage umso smarter sollte Radabstellanlage ausgestattet sein.
Beispiel:	im Wohnbau GSWB - Gaswerkergasse (Salzburg)
Beschreibung allgemein	Die gswb hat in der Gaswerkergasse in Salzburg ein Wohnhaus mit 10 Mietwohnungen errichtet: dieses neue gswb-Wohnhaus dient als Modellprojekt für verkehrsreduziertes Wohnen, es wurde ein projektbezogenes Mobilitätskonzept erstellt.
Beschreibung Infrastruktur	40 Quadratmeter großer Fahrradraum mit Radservicestation sowie Parkplätze für 21 Fahrräder, verschließbare Boxen für Fahrradhelm, Werkzeug, Regenbekleidung etc. sowie Steckdosen zum Auftanken der Elektrofahräder
Beschreibung Wohnumfeld	Städtisch; optimale Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz mit O-Bus und S-Bahn sowie an den an der Salzach entlang verlaufenden Radweg
Kosten für Nutzer*in	Keine Angabe
Standort	Salzburg, Gaswerkergasse:
Betreiber	Gemeinnützige Salzburger Wohnbaugesellschaft m.b.H.
Quelle:	https://www.gswb.at/de/aktuell/neuigkeiten_detail.asp?id=249&tit=Leben%2520ohne%2520Auto%2520mitten%2520in%2520der%2520Stadt Abruf: Mai 2019

Willkommens-Infopaket für Neubürger*innen	
Zielgruppe	Neubürger*innen
Voraussetzung(en) für Nutzung	Anmeldung am Hauptwohnsitz
erforderliche Infrastruktur	Mappe wird von Mobilitätsagentur/Gemeinde nach Bedürfnissen der Neubürger*innen zusammengestellt
mögliche Betreiber	Gemeinde
in Wohnkomplex / ländliche Gemeinde integrierbar	Wer sich mit Hauptwohnsitz anmeldet, erhält einen Ordner mit allem Wissenswerten rund um das Thema Mobilität und ausgewählte Freizeittipps. Außerdem gibt es die Möglichkeit, sich kostenfrei weitere Materialien und ein Schnupperticket für den Öffentlichen Verkehr zu bestellen. Angeboten wird zudem eine telefonische Mobilitätsberatung.
Beispiel:	Mobilitätsinformationen für Neu-Münchnerinnen und -Münchnern
Beschreibung allgemein	Neuorientierung nach Umzug: Mobilität ist ein zentrales Thema (zB. Weg zur Arbeit oder Ausbildungsstätte), Tipps zur Freizeitgestaltung für neu Zugezogene, Neu-Münchner erhalten deshalb im Anschluss zur Anmeldung im Bürgerbüro das Informationspaket „Meine neue Stadt“ zugeschickt, darin befinden sich zahlreiche nützliche Mobilitätstipps in München, ein Radstadtplan und das Angebot ein Schnupperticket für den Öffentlichen Verkehr kostenfrei zu bestellen sowie eine telefonische Mobilitätsberatung, Projekt ist ein Willkommensgruß, dient zur Orientierungshilfe, hilft den Kfz-Verkehr in der Stadt zu verringern und steigert gleichzeitig die Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel
Beschreibung Infrastruktur	Beratungsstelle in Form einer Mobilitätsagentur, die Mappen für Neubürger*innen zur Verfügung stellt
Beschreibung Wohnumfeld	Raum München
Kosten für Nutzer*in	Möglichkeit, sich kostenfrei Materialien und ein Schnupperticket für den Öffentlichen Verkehr zu bestellen
Standort	München, Deutschland
Betreiber	Landeshauptstadt München Kreisverwaltungsreferat (KVR) Hauptabteilung III Straßenverkehr Verkehrsmanagement Strategische Konzepte und Grundsatzangelegenheiten
Quelle:	https://coolcity.de/muenchen-meine-neue-stadt/ Abruf: Mai 2019

Gesamtheitliches Servicepaket	
Zielgruppe	Alle Bewohner*innen der betreffenden Wohnhausanlage
Voraussetzung(en) für Nutzung	Mietvertrag, Eigentumsvertrag
erforderliche Infrastruktur	Car-Sharing Stellplätze, Fahrradabstellraum, Fahrrad-Serviceraum, verschließbare Boxen (Fahradhelm, Werkzeug, etc.), Steckdosen für Elektrofahrräder, Info-Center (Web-Anschluss, o.dgl.)
mögliche Betreiber	(Gemeinn.) Wohnbaugesellschaft, Hausverwaltung
in Wohnkomplex o. ländliche Gemeinde integrierbar	In Wohnhausanlagen ab ca. 10 Wohneinheiten; Anbindung an vorhandenes öffentliches Verkehrsnetz in der näheren Umgebung zweckmäßig.
Beispiel:	gswb - Leben ohne Auto mitten in der Stadt (Salzburg)
Beschreibung allgemein	Das gswb-Wohnhaus mit 10 Mietwohnungen in der Gaswerkasse in Salzburg dient als Modellprojekt für verkehrsreduziertes Wohnen, und es wurde ein projektbezogenes Mobilitätskonzept erstellt. Sechs von zehn Wohnungen haben keinen zugewiesenen PKW-Abstellplatz, und diese Mieter erhalten in den ersten 3 Jahren Zusatzleistungen, wie etwa eine Gratis-Jahreskarte für die Kernzone des Salzburger Verkehrs-Verbundes, eine Gratis-Mitgliedschaft bei der „EMIL“-Leihwagennutzung, individuelle Mobilitätsinformationen für alle Verkehrsarten, Rad-Servicekurs mit Gutscheinen für ein Fahrradreparaturservice und Einkaufstrolley.
Beschreibung Infrastruktur	Gratis-Jahreskarte SVV (Kernzone Sbg) für 3 Jahre; Gratis Mitgliedschaft „EMIL“, Gutschein für ein Fahrradreparaturservice und für einen Einkaufstrolley
Beschreibung Wohnumfeld	optimale Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz mit O-Bus und S-Bahn sowie an den an der Salzach entlang verlaufenden Radweg
Kosten für Nutzer*in	-
Standort	Stadt Salzburg
Betreiber	Gemeinnützige Salzburger Wohnbaugesellschaft m.b.H.
Quelle:	https://www.gswb.at/de/aktuell/neuigkeiten_detail.asp?id=249&tit=Leben%2520ohne%2520Auto%2520mitten%2520in%2520der%2520Stadt Abruf: Mai 2019
Beispiel:	Seestadt Asparn
Beschreibung allgemein	<p>Im Zuge der Erstellung des Bebauungsplanes wurden mittels privatrechtlichen Verträgen höhere Qualitätsvorgaben als in der Bauordnung gesetzt, v.a. bei der Anzahl an Radabstellplätzen und Qualität der Radabstellanlagen.</p> <p>Insgesamt wurden 20 Maßnahmen über den Mobilitätsfonds verwirklicht, die dem Konzept von Mobilitätsverträgen entsprechen:</p> <ul style="list-style-type: none"> iii. Sammelgaragen mit verringerter Stellplatzverpflichtung iv. Eigene Stellplätze für E-Fahrzeuge, ausgelegt für eine zukünftig höhere Auslastung v. Bereitstellung von Lademöglichkeiten für E-Fahrzeuge vi. Fahrradverleihstationen der „SeestadtFLOTTE“ mit E-Bikes und E-Lastenrädern vii. Ausreichende und absperrebare Fahrradabstellplätze viii. Eine öffentlich zugängliche Station mit Radpumpe und Schlauchautomaten; zwei Radgeschäfte, die Werkzeug bereitstellen ix. Organisation von Fahrradservicetagen in der Seestadt x. Mobilitätsberatung, Zurverfügungstellung von Informationspaketen; seit Kurzem gibt es ein Infopaket für Neuzugezogene xi. In einigen Wohnhausanlagen gibt es elektronische Anzeigen für ÖV-Abfahrtszeiten xii. Gratisvergabe von Einkaufstrolleys

Beschreibung Infrastruktur	56 E-Bikes und Acht-Gang-Räder, 4 E-Transporträder, 70 % der Fahrräder: E-Bikes, 30 000 Fahrten im Jahr, 1500 SeestadtCARDbesitzer*innen 7 Fahrradverleihstationen: Terminal für automatische Ausleihe, Abbuchungsmöglichkeit über SeestadtCARD (in Mobilitätszentrale der WIPARK, erhältlich, Anmeldegebühr von 10 € entfällt für Personen mit Wohnsitz in der Seestadt), Abstellplätze etc.
Beschreibung Wohnumfeld	Wohnquartier: neu, dicht, städtisch, kurze Wege, breite Fahrradstreifen, wenig Autoverkehr
Kosten für Nutzer*in	
Standort	Wien, Seestadt Aspern
Betreiber	Wien 3420 aspern development AG
Quelle:	https://www.aspern-seestadt.at/lebenswelt/mobilitaet/mit_dem_rad https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20151029_OTS0124/premiere-fuer-lastenrad-verleih-in-der-seestadt-grosses-internationales-echo-schon-vor-dem-start Abruf: Mai 2019

Mobilitätsvertrag	
Zielgruppe	Bauträger, (Gemeinnützige) Wohnbaugesellschaften: In einem Mobilitätsvertrag verpflichtet sich der/die BauträgerIn zur Umsetzung von Maßnahmen hinsichtlich Infrastruktur, Information, Mobilitätsmanagement und Mobilitätsberatung mit dem Ziel, die Bewohner*innen zum Verzicht auf das Auto bzw. zur Verwendung öffentlicher Verkehrsmittel, der Elektromobilität, von Carsharing, des Fahrrads oder des Zufußgehens zu bewegen.
Voraussetzung(en) für Nutzung	architektonisches und städteplanerisches/raumplanerisches Gesamtkonzept, bezogen auf das Verkehrs- und Wohnumfeld der Wohnhausanlage.
erforderliche Infrastruktur	Anbindung an öffentliche Hauptverkehrsachse
mögliche Betreiber	Bauträger, (Gemeinn.) Wohnbaugesellschaften
in Wohnkomplex o. ländl. Gemeinde integrierbar	ja
Beispiel:	Graz, Abt. Verkehrsplanung Mobilitätsvertrag für Bauträger
Beschreibung allgemein	Ein Mobilitätsvertrag wird zwischen der Stadt Graz und den ausführenden Bauträgern im Zuge von Bebauungsplänen abgeschlossen und dient dazu, den durch das Bauvorhaben zu erwartenden Kfz-Verkehr zu vermindern. Es werden Push-&-Pull-Maßnahmen vereinbart: Mit einem niedrigeren Kfz-Stellplatzschlüssel, der deutlich unter den heute üblichen Vorgaben liegt, werden gleichzeitig Angebote und Informationen zur einfacheren Nutzung von öffentlichen Verkehr, Fuß- und Radverkehr, sowie Carsharing und E-Mobilität durch den Bauträger geschaffen und die zu einer win-win-win-Situation für alle Beteiligten führen.
Beschreibung Infrastruktur	Steuerungsmöglichkeit, z.B. Pkw-Stellplatzreduktion, dafür Optimierung Zugänglichkeit zu ÖV und Geh- und Radwegnetzten, ÖV-Tickets, Mobilitätsinformation, ... etc. Änderung des Mobilitätsverhaltens zu Gunsten der nachhaltigen Verkehrsformen von Wohnungsübergabe an („Umbruch“ in persönlichem Mobilitätsverhalten bei Änderung des Wohnstandortes) erleichterte Umsetzbarkeit größerer Bauvorhaben im inneren Stadtbereich bei geringerer Generierung von Kfz-Nachfrage
Beschreibg. Wohnumfeld	Städtisch,
Kosten für Nutzer*in	Wegfall / Verminderung Erhaltungskosten für eigene KFZ
Standort	Stadt Graz
Anmerkung	Verminderung von Errichtungs- und Erhaltungskosten (Tiefgaragenplätze, öffentliche Straßeninfrastruktur)
Betreiber	Bauträger
Quelle:	https://www.graz.at/cms/beitrag/10265468/7760054/ Abruf: Juni 2019
Beispiel:	Graz, Abt. Verkehrsplanung Leitfaden für Bauträger
Beschreibung allgemein	Dieser Leitfaden richtet sich an Investor*innen, Errichtungsgesellschaften, Baugenossenschaften und Planer*innen, die größere Bauvorhaben in Graz umsetzen wollen. Es werden Informationen zu folgenden Themen aufbereitet: <ul style="list-style-type: none"> • Zugänglichkeit und Durchlässigkeit des Areals • Anlage von Pkw- und Fahrradstellplätzen • innovative Mobilitätsservices, die in das Immobilienangebot integriert sind • Bereitstellung von Mobilitätsinformationen für künftige Nutzer*innen • Mobilitätsverträge der Stadt Graz mit Bauträgern
Beschreibung Infrastruktur	Leitfaden stellt Planungsgrundlagen zur Verfügung für: Wegenetze und Zugänglichkeit, Verortung von Pkw-Abstellplätzen, Abstellanlagen für Fahrräder, Integrierte Mobilitätsservices, Mobilitätsinformationen, Multimodalität – Mobilitätsverträge,
Beschreibg. Wohnumfeld	städtisch
Quelle:	https://www.graz.at/cms/dokumente/10299565_7759220/ea3f774e/Leitfaden%20Mobilit%C3%A4t%20f%C3%BCr%20Bauvorhaben.pdf Abruf: Juni 2019

Anhang 2 – Rechtsgrundlagen

InnoMOB

Stand: Dezember 2019

Grundlagenerhebung und Abgrenzung der rechtlichen Rahmenbedingungen mit dem Schwerpunkt auf: gemeinnützige Wohnbauvereinigungen, Anwendung in Niederösterreich.

Rechtsgrundlage	Gesetzesstelle	Gesetzesinhalt <small>blau: Sonderbestimmungen, beachtenswert bei der Planung von Mobilitätskonzepten kursiv: Inhalt zusammengefasst</small>	Bewertung in Bezug auf die Umsetzung nachhaltiger Mobilitätsmodelle in NÖ				
			Verpflichtend	Hinderlich	Förderlich	Ausreichend	Unzureichend
Stellplatzverpflichtung Quelle: Kanonier, Weninger (TU Wien): Studie über das „Stellplatzregulativ in Niederösterreich“, Okt. 2018.							
NÖ Raumordnungsrecht							
NÖ Raumordnungsgesetz 2014 (NÖ ROG): Flächenwidmungsplan, Bebauungsplan	§ 29 Abs. 1, 2 und 3 NÖ ROG	Erlassung des Bebauungsplan: relevantes Planungsinstrument der Gemeinden bezüglich Stellplätze.	X				
	§ 30 Abs. 2 Z 10 NÖ ROG	Lage, Ausmaß, abweichende Anzahl privater KFZ-Stellplätze dürfen im Bebauungsplan festgelegt werden. Ermöglicht Festlegungen im Bebauungsplan für Fahrrad-Stellplätze			X		
NÖ Raumordnungsgesetz 2014 (NÖ ROG): Vertragsraumordnung	§ 17 Abs. 2 Z 2, 3 NÖ ROG	Bei Widmung von Bauland darf die Gemeinde mit Grundeigentümern Verträge abschließen. Derartige Verträge verpflichten Grundeigentümer insbes. zu: ... 2. bestimmte Nutzungen durchzuführen oder zu unterlassen; 3. Maßnahmen zur Erreichung oder Verbesserung der Baulandqualität (z.B. Infrastrukturmaßnahmen). Für verstärkte Anwendung von Mobilitätsverträgen in der Vertragsraumordnung wäre eine raumordnungsgesetzliche Erweiterung der Ermächtigungsregelungen sinnvoll.			X		
							X
NÖ Baurecht							
NÖ Bauordnung 2014 (NÖ BauO)	§ 41 Abs. 1, 6 NÖ BauO	Vorschreibung Stellplatz-Ausgleichsabgaben: Dies sind ausschließliche Gemeindeabgaben im Sinne des § 6 Abs. 1 Z 5 des Finanz-Verfassungsgesetzes 1948.	X				X
	§ 63 Abs. 1 NÖ BauO	Grundsätzliche Vorschreibung von Abstellanlagen bei Bauvorhaben gemäß dem voraussichtlichen Bedarf. Die Mind.anzahl d. Stellplätze ist mit VO der LR festzulegen: Für Wohngebäude nach Anz. d. Wohnungen.	X				X
	§ 63 Abs. 2 NÖ BauO	Bei Bedarf, insbes. in verdichteten Siedlungsbereichen, darf der Gemeinderat eine höhere Anzahl v. Stellplätzen auch außerhalb des Bebauungsplans in eigener VO festlegen. Diese VO darf für den gesamten Gemeindebereich oder für abgrenzbare Teilbereiche im Sinne § 26 Abs. 2 NÖ ROG erlassen werden.			X		X
	§ 64 Abs. 1 NÖ BauO	im Bauland-Wohngebiet sind private Abstellanlagen für KFZ nur zulässig, als für die Bewohner, Beschäftigten oder Kunden der dort zulässigen Betriebe erforderlich.	X		X		
NÖ BautechnikVO 2014 (NÖ BauTV)	§ 11 Abs. 1 NÖ BauTV	Die Mindestanzahl der nach § 63 Abs. 1 NÖ BO 2014 zu errichtenden Stellplätze wird für PKW ... wie folgt festgelegt: für Wohngebäude 1 Stellplatz je Wohnung	X	X			
NÖ Kleingartengesetz	§ 6 Abs. 4 und 5 NÖ KIGG	Zulässigkeit von Abstellanlagen für KFZ in Kleingartenanlagen.	X				
Richtlinien und Empfehlungen							
Gebäudebezogen: Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS)	RVS 03.07.11, Organisation und Anzahl der Stellplätze für den Individualverkehr, 2008	„Merkblatt: Nebenanlagen – Parkplätze – Organisation und Anzahl der Stellplätze“ (FSV 2008b) ist wichtig für die Systembetrachtung abgestellter Fahrzeuge. Diese RVS ist Grundlage für Planungen von Anlagen des ruhenden Individualverkehr, anzuordnen außerhalb des öffentlichen Straßenraumes, vorzugsweise Sammelgaragen für Quartiere. Empfohlen wird: Stellplatzbedarf ist in Zgh. mit dem Gesamtverkehrssystem und einer Parkraumbilanz für Ortsteile zu behandeln. (entnommen aus: Klimaktiv Leitfadens Stellplatzmanagement, WEB.pdf, S.23)	X				X
Quartierbezogen: Graphenintegrations-Plattform (GIP)	http://www.gip.gv.at/gipat.html	Ausstattung mit Radinfrastruktur aus Daten der Graphenintegrations-Plattform (GIP), Stellplatz Kriterien: Ausstattung mit Radverkehrsanlagen und eine hochwertige Fußinfrastruktur. Bsp.: Projekt ENUR (Energie im urbanen Raum)			X		X
Sonstige Rechtsgrundlagen (ausgewählte Beispiele aus anderen Bundesländern und D)							
Wiener Garagengesetz	§ 48 Abs. 3 W GarG	Bei Festlegung oder Änderung des Stellplatzregulativs hat der Gemeinderat Bedacht zu nehmen auf: 1: Erreichbarkeit mit Öffis; 2. Anpassung des Stellplatzangebots an verkehrs- u. umweltpolitische Ziele; ...5. Erhaltung stadtvträglicher Verkehrsarten, insbes. Fußgänger-, Fahrrad- u. öffentlicher Nahverkehr; ... 7. angemessene Berücksichtigung naturräumlicher Gegebenheiten. Reduktion der Stellplatzverpflichtung um mehr als 50% ist nur bei besonders guter Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln im Sinne Z 1 zulässig, oder wenn im Bebauungsplan gerechtfertigt.	0				X
	§ 50 Abs. 1 W GarG	Für je 100 m² Wohnnutzfläche ist ein Stellplatz zu schaffen.	0				X
Kärntner BauO	§ 1 Abs. 1 Ktn BauO	Zuständigkeit der Vollziehung dieses Gesetzes liegt direkt bei den Gemeinden.	0		X		X
	§ 18 Abs. 5 Ktn BauO	Bei Bauvorhaben hat die Behörde die Schaffung der nach Art ... und Verwendung des Gebäudes ... notwendigen ... Garagen, Stellplätze und Elektrotankstellen für Kraftfahrzeuge ... durch Auflagen anzuordnen. Die Lage und Ausführung dieser Einrichtungen hat sich nach den örtlichen Erfordernissen zu richten.	0		X		X

Rechtsgrundlage	Gesetzesstelle	Gesetzesinhalt <i>blau: Sonderbestimmungen kursiv: Inhalt zusammengefasst</i>	Bewertung in Bezug auf die Umsetzung nachhaltiger Mobilitätsmodelle in NÖ					
			Verpflichtend	Hinderlich	Förderlich	Ausreichend	Unzureichend	NÖ: Regelung fehlt
Salzburger BauTG	§ 38 Abs. 1, 2 Sbg BauTG	Bei Errichtung von baulichen Anlagen sind Stellplätze für KFZ und Fahrräder in ausreichender Zahl und Größe herzustellen, Mindestvorgaben durch Schlüsselzahlen geregelt.	0					X
	§ 38 Abs. 3 Sbg BauTG	Gemeinden sind berechtigt, die Schlüsselzahlen für die mindestens zu schaffenden Stellplätze durch VO, allenfalls im Bebauungsplan, abweichend höher oder niedriger festzulegen. Dabei sind die Interessen des öffentlichen Verkehrs, ... insbesondere ein vorhandenes Verkehrskonzept, ... und der Erschließungsgrad des Bebauungsgebiets mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu berücksichtigen.	0		X			X
Vorarlberger BauG	§ 12 Abs. 8 VlbG BauG	LR kann durch Verordnung zur Vermeidung von unnötigem motorisierten Individualverkehr für einzelne Landesteile eine Höchstzahl an Stellplätzen festlegen.	0		X			X
Satzung der Stadt Freiburg i.Br.	Grundlage § 74 Abs. 2 der Landesbauordnung für Baden-Württemberg	Soweit Gründe des Verkehrs oder städtebauliche Gründe oder Gründe sparsamer Flächennutzung dies rechtfertigen, können die Gemeinden für das Gemeindegebiet oder für genau abgegrenzte Teile des Gemeindegebiets durch Satzung bestimmen, dass: 1. die Stellplatzverpflichtung (§ 37 Abs. 1) eingeschränkt wird; ... 3. die Herstellung von Stellplätzen ... eingeschränkt oder untersagt wird. ...	0		X			X

E-Mobil Stellplatzverpflichtung, E-Ladestationsverpflichtung, Fahrrad Abstellplatzverpflichtung

NÖ Baurecht								
NÖ BauO 2014	§ 65 Z 1 NÖ BauO	Wird ein Gebäude errichtet, ... oder die Anzahl von Wohnungen erhöht, sind dem voraussichtlichen Bedarfsprechend Abstellanlagen für Fahrräder herzustellen. Die Richtzahl der Fahrrad-Stellplätze ist mit VO der LR festzulegen: Wohngebäude: nach Anzahl der Wohnungen	X			X		
	§ 65 Z 2 NÖ BauO	Eine abweichende Anzahl von Fahrrad-Stellplätzen darf der Gemeinderat per Verordnung festlegen, wenn dies die örtlichen Umstände bzw. ein abweichender Bedarf erfordern.			X			
	§ 16 Abs. 1 Z 6 NÖ BauO	Folgende Vorhaben sind der Baubehörde ... schriftlich zu melden: ... 6. die Herstellung von Ladepunkten und Ladestationen für beschleunigtes Laden von Elektrofahrzeugen; ...	X			X		
	§ 64 Z 3 NÖ BauO	Bei Abstellanlagen für Gebäude mit mehr als 2 Wohnungen ist Vorsorge zu treffen, dass die Hälfte aller Pflichtstellplätze für die Wohnungen nachträglich mit einem Ladepunkt (mindestens 3 kW Ladeleistung) für Elektrofahrzeuge ausgestattet werden können (Leerverrohrungen, ... u. dgl.). Ausgenommen davon sind jene Pflichtstellplätze, bei denen die Vorsorge aufgrund der örtlichen Gegebenheiten (z. B. Entfernung) zu einem wirtschaftlich unverhältnismäßigen Aufwand führen würde.	X		X			X
NÖ BautechnikVO 2014 (NÖ BauTV)	§ 13 Abs. 1 NÖ BauTV	Ladestationen für E-Fahrzeuge sind in Garagen nur dann zulässig, wenn entstehende Gase und Säuredämpfe gefahrlos abgeleitet werden.	X			X		
	§ 14 Abs. 1 NÖ BauTV	Die Richtzahl der nach § 65 Abs. 1 NÖ BO 2014 vorzusehenden Stellplätze für Fahrräder wird ... wie folgt festgelegt: für Wohngebäude 1 Stellplatz/Wohnung	X			X		
OIB-Richtlinie 4, 2015	OIB RL 4, Pkt 2.10.6	Die lichte Höhe muss über die gesamte Fläche ... der Stellplätze ... mindestens 2,10 m betragen. Entlang der Rückwand von ... Stellplätzen ist bis zu einer Tiefe von 70 cm eine Einschränkung der lichten Höhe auf 1,80 m durch Einbauten zulässig, sofern diese so gesichert ... sind, dass eine Verletzungsgefahr vermieden wird. (-> betrifft Einbau von Wallboxen)	X			X		X
EU Gebäuderichtlinie 2018/844 (EPBD)	EPBD Art. 8 Abs. 5	In neuen und umfassend sanierten Wohngebäuden mit mehr als 10 Stellplätzen muss für jeden Stellplatz die erforderliche Leitungsinfrastruktur (Leerverrohrung, etc.) für die spätere Errichtung von Ladepunkten für E-Mobile errichtet werden.	X		X			

Energiewirtschaftliche Vorschriften

Elektrizitätswirtschafts- und -organisationsgesetz (EIWOG), Energieeffizienzgesetz (EEffG), Tarifverträge								
Rechtsvorschrift für Elektrizitätswirtschafts- und -organisationsgesetz 2010 (EIWOG 2010)	Stellungnahme BMWFJ (2014)	Betreiber einer Stromtankstelle unterliegen der Gewerbeordnung	X			X		
	§ 16a Abs. 1, 2, 3 EIWOG, Novelle 2017	1. Netzzugangsberechtigte haben einen Rechtsanspruch ... gemeinschaftliche Erzeugungsanlagen ... zu betreiben. 2. Der Anschluss von gemeinschaftlichen Erzeugungsanlagen zur privaten oder gewerblichen Nutzung ist nur an gemeinschaftliche Leitungsanlagen, über die auch die teilnehmenden Berechtigten angeschlossen sind ... zulässig. 3. Die teilnehmenden Berechtigten können einen Betreiber ... bestimmen, der sich vertraglich zum Betrieb der gemeinsch. Erzeugungsanlage für die teilnehmenden Berechtigten verpflichtet. ... (-> betrifft Betrieb von Ladestationen)	X				X	X
Energieeffizienzgesetz EEffG 2014	§ 5 Abs. 1 Z 11 EEffG	Betreiber von Ladestationen sind Energielieferanten, d.s. natürliche oder juristische Personen, die entgeltlich Energie an Endenergieverbraucher abgeben.	X				X	X
E-Control 2017	Positionspapier Tarife 2.0 (April 2017)	Befasst sich mit der Frage, was passiert, falls mit integrierter Ladeinfrastruktur die tats. benötigte u. gemessene elektrische Gesamtleistung über der Anschlussleistung des Gebäudes liegt	X					X

Rechtsgrundlage	Gesetzesstelle	Gesetzesinhalt <small>blau: Sonderbestimmungen kursiv: Inhalt zusammengefasst</small>	Bewertung in Bezug auf die Umsetzung nachhaltiger Mobilitätsmodelle in NÖ					
			Verpflichtend	Hinderlich	Förderlich	Ausreichend	Unzureichend	NÖ: Regelung fehlt
Wohnrechtliche Umsetzung (der Nachrüstung) von E-Ladestationen								
Wohnungseigentumsgesetz (WEG), Mietrechtsgesetz (MRG), Wohnungsgemeinnützigkeitsgesetz (WGG)								
Wohnungseigentums- gesetz 2002 (WEG)	§ 16 Abs. 2, 3 WEG	Der Wohnungseigentümer ist zu Änderungen an seinem Eigentumsobjekt auf seine Kosten berechtigt, ... ; Werden für Änderungen auch Wohnungseigentumsobjekte anderer Wohnungseigentümer in Anspruch genommen, so muss der betroffene Wohnungseigentümer die Änderung nur zulassen, wenn sie keine wesentliche ... Beeinträchtigung seines Wohnungseigentums zur Folge hat ; Der Wohnungseigentümer hat das Wohnungseigentumsobjekt und die dafür bestimmten Einrichtungen ... auf seine Kosten so zu warten und in Stand zu halten.	X			X		
	§ 28 Abs. 1 WEG	In Angelegenheiten der ordentlichen Verwaltung der Liegenschaft entscheidet ... die Mehrheit der Wohnungseigentümer, dazu gehören insbes.: 1. die ordnungsgemäße Erhaltung ... der Liegenschaft im Sinne des § 3 MRG, einschließlich der baulichen Veränderungen, die über den Erhaltungszweck nicht hinausgehen ...	X			X		
	§ 29 Abs. 1 WEG	Über Veränderungen an den allgemeinen Teilen der Liegenschaft, die über die in § 28 genannten Angelegenheiten hinausgehen, wie etwa nützliche Verbesserungen ..., entscheidet die Mehrheit der Wohnungseigentümer, doch kann jeder der Überstimmten ... die gerichtliche Aufhebung des Mehrheitsbeschlusses verlangen.						
Mietrechtsgesetz 2018 (MRG) - Mieterrechte	§ 9 Abs. 1 MRG	Der Hauptmieter hat eine von ihm beabsichtigte wesentliche Veränderung (Verbesserung) des Mietgegenstandes dem Vermieter anzuzeigen. ... Der Vermieter kann seine Zustimmung und eine erforderliche Antragstellung bei der Baubehörde nicht verweigern wenn, 1. die Veränderung dem jeweiligen Stand der Technik entspricht, 2. die Veränderung der Übung des Verkehrs entspricht und einem wichtigen Interesse des Hauptmieters dient, ... <i>(vergleichbar mit § 16 Abs 2 WEG)</i>	X			X		
Mietrechtsgesetz 2018 (MRG) - Mieterrechte	§ 10 Abs. 1 MRG	Der Hauptmieter einer Wohnung, der ... Aufwendungen zur wesentlichen Verbesserung (§ 9) gemacht hat, ... hat bei der Beendigung des Mietverhältnisses Anspruch auf Ersatz dieser Aufwendungen ... <i>(Investitionersatz als Anreiz zur Errichtung von E-Ladestationen)</i>	X		X			
WEG, MRG, ABGB	§ 20 Abs 5 WEG, § 10 MRG, § 1097 Satz 2 ABGB	<i>Bestimmungen zu Investitionersatz</i>	X			X		
Mietrechtsgesetz 2018 - Verbesserungspflicht des Vermieters	§ 4 Abs. 1, 2, 3 MRG	(1) Der Vermieter hat nützliche Verbesserungen des Hauses ... nach Maßgabe der rechtlichen, wirtschaftlichen und technischen Gegebenheiten ... durchzuführen. ... (2) <i>nützliche Verbesserungen sind:</i> ... 2. die Errichtung oder Ausgestaltung von der gemeinsamen Benützung der Bewohner dienenden, einer zeitgemäßen Wohnkultur entsprechenden sonstigen Anlagen ... <i>(die Einigung des Vermieters mit der Mehrheit der Mieter ist Voraussetzung)</i>	X			X		
Wohnungsgemeinnützig- keitsgesetz (WGG) - Verbesserungspflicht der Bauvereinigung	§ 14b WGG	<i>Inhalt deckt sich weitestgehend mit § 4 MRG</i>						
	§ 20 Abs 5 WGG	<i>Inhalt deckt sich weitestgehend mit § 10 MRG</i>	X		X			
	§ 7 WGG Abs. 3 Z 4 WGG	<i>Neben der gesetzl. Haupttätigkeit darf der Bauträger als Nebengeschäft betreiben</i> : ... 4: die Errichtung,... und den Betrieb von Gemeinschaftseinrichtungen (einschließlich Einrichtungen zur Erzeugung und Versorgung mit erneuerbarer Energie), die den Bewohnern der von der Bauvereinigung errichteten oder verwalteten Wohnungen dienen. <i>(Bezug auf Zulässigkeit der Geschäftstätigkeit eines gemeinn. Bauträgers als E-Tankstellenbetreiber)</i>		X	X			X
	§ 7 WGG Abs. 4a WGG	Im Zusammenhang mit der Gebäudebewirtschaftung ... erbrachte wohnungsbezogene Dienstleistungen, die vorwiegend den Bewohnern der von der Bauvereinigung verwalteten Wohnungen dienen, bedürfen nicht der Zustimmung der Landesregierung. <i>(Betr: Geschäftstätigkeit als genehmigungsfreies Nebengeschäft)</i>			X			X
	§ 13 Abs 5 WGG	<i>Diese Bestimmung regelt die Überwälzung der Errichtungskosten.</i>	X		X			

Rechtsgrundlage	Gesetzesstelle	Gesetzesinhalt <i>blau: Sonderbestimmungen</i> <i>kursiv: Inhalt zusammengefasst</i>	Bewertung in Bezug auf die Umsetzung nachhaltiger Mobilitätsmodelle in NÖ				
			Verpflichtend	Hinderlich	Förderlich	Ausreichend	Unzureichend
Förderungen							
Umweltförderungen							
Landesförderungen NÖ	Förderung von Ladeinfrastruktur im großvol. Bestandswohnbau	Gegenstand der Förderung ist die Errichtung von Ladeinfrastruktur inklusive erforderlicher Abgaben und Nebenkosten (Elektroinstallationsarbeiten, Tiefbauarbeiten, Zählerverteiler, Lademanagement, Netzzutritt, Netzbereitstellung, ...). Förderwerber: u.a. Hausverwaltungen, Eigentümergemeinschaften, gewerbl. Anbieter von Ladeinfrastruktur im Auftrag der Bewohnerinnen.			X		
	NÖ Nahverkehrsfinanzierungsprogramm (NÖ NVFP)	Fördg. u.a. für Umsteigestellen an Verkehrsknotenpunkten, Informations- und Kommunikationssysteme, Einführung und Betrieb bedarfsgesteuerter Formen des öffentlichen Nahverkehrs (Anrufsammeltaxis, Rufbusse ...) etc. Förderwerber: Gemeinden und Institutionen, die förderungswürdige Projekte durchführen.			(X)		
Bundesförderung BMNT - klimaaktiv	klimaaktiv mobil Förderungen für Mobilitätsprojekte	klimaaktiv mobil fördert den Umstieg und Ausbau klimaverträglicher, effizienter Mobilität. ... im Rahmen der #mission2030 E-Mobilitätsoffensive ... und des Programms für ländliche Entwicklung (LE 14-20). Unterstützt von Klima- und Energiefonds (KLIEN).			X		
	#mission2030 „E-Mobilitätsoffensive“ (Kommunalkredit)	Förderung für Ankauf von E-Fahrzeugen sowie die Errichtung von E-Ladeinfrastruktur. Das Förderangebot richtet sich an Privatpersonen und an Betriebe, Vereine und Gemeinden.			(X)		
	Programm Ländliche Entwicklung LE 14-20 (Kommunalkredit)	Gefördert werden klimafreundliche Mobilitätslösungen ... zur Forcierung des Rad- und Fußgängerverkehrs, und von umweltschonendem Mobilitätsmanagement auf regionaler, kommunaler ... Ebene. Zielgruppe: Unternehmen und unternehmerisch tätige Organisationen. Auch für Vereine u. öffentliche Gebietskörperschaften.			X		

X ... zutreffend in NÖ
0 ... nicht anwendbar in NÖ
(X) ... bedingt geeignet für Bauträger in NÖ

Quellen:

- ¹⁾ Kanonier, Weninger (TU Wien): Studie über das „Stellplatzregulativ in Niederösterreich“, Okt. 2018
- ²⁾ NÖ BauO 2014 idFv. Juni 2018
- ³⁾ OIB-Richtlinie 4 idFv. März 2015
- ⁴⁾ Hüttler, Amann, Lampersberger (e7 Energie Markt Analyse GmbH), et.al., Nachrüstung von Ladestationen in bestehenden großvolumigen Wohngebäuden, Okt. 2017
- ⁵⁾ http://www.noe.gv.at/noe/Energie/Foerd_Ladeinfrastruktur.html
- ⁶⁾ http://www.noe.gv.at/noe/OeffentlicherVerkehr/Foerd_NOE_NVFP.html
- ⁷⁾ https://www.klimaaktiv.at/foerderungen/kam_foerderungen.html
- ⁸⁾ <https://www.umweltfoerderung.at/betriebe/mobilitaetsmanagement.html>

Anhang 3 – Fragebögen Bauträgerbefragung



Fakultät für Kunst, Kultur und Bau
Department für Bauen und Umwelt



1 BAUTRÄGER BT1

Projekt InnoMOB Bauträgerbefragung 6.11.2019

BT1

INTERVIEW TEIL A – „MOBILITÄT“ BEI BISHERIGEN WOHNBAUVORHABEN

1. In welchen NÖ Gemeinden haben Sie die letzten drei Wohnbauvorhaben umgesetzt?

Gemeinde:	Jahr der Fertigstellung:
(a) St. Pölten	2019
(b) Hollabrunn	2019
(c) Wr. Neustadt	2019

Zusatzfragen – Beantwortung nur erforderlich, falls bekannt:

2. Wie viele Einwohner haben diese Gemeinden ungefähr (grobe Schätzung)?

- | | |
|-------------------|---------------------------------------|
| (a) 60.000 | <input type="checkbox"/> keine Angabe |
| (b) 25.000 | <input type="checkbox"/> keine Angabe |
| (c) 45.000 | <input type="checkbox"/> keine Angabe |

3. Haben diese Gemeinden öffentliche Verkehrsverbindungen zu benachbarten regionalen Zentren

- | | | | |
|--|---|--------------------------------|---------------------------------------|
| (a) <input checked="" type="checkbox"/> Bahn | <input checked="" type="checkbox"/> Bus | <input type="checkbox"/> keine | <input type="checkbox"/> keine Angabe |
| (b) <input checked="" type="checkbox"/> Bahn | <input checked="" type="checkbox"/> Bus | <input type="checkbox"/> keine | <input type="checkbox"/> keine Angabe |
| (c) <input checked="" type="checkbox"/> Bahn | <input checked="" type="checkbox"/> Bus | <input type="checkbox"/> keine | <input type="checkbox"/> keine Angabe |

4. Kennen Sie öffentliche, gewerbliche oder private Verkehrsangebote innerhalb der Gemeinden?

- | | |
|----------------------------------|---------------------------------------|
| (a) städtisch; Carsharing | <input type="checkbox"/> keine Angabe |
| (b) städtisch | <input type="checkbox"/> keine Angabe |
| (c) städtisch | <input type="checkbox"/> keine Angabe |

Bezug bisherige Wohnbauvorhaben

5. Wie viele Wohneinheiten / Bewohner*innen hatten Ihre letzten Wohnbauobjekte?

- | |
|--|
| (a) 40 - 50 / ca. 2 Personen/WE |
| (b) 40 - 50 / ca. 2 Personen/WE |

(c) **40 - 50 / ca. 2 Personen/WE**

6. Haben Sie bei einem oder mehreren Ihrer letzten drei Wohnbauobjekte schon Mobilitätsangebote für die Bewohner*innen umgesetzt?

ja nein

6.1.(a) Wenn ja:

Welche?

(a) ____

(b) ____

(c) ____

6.1.(b) Was wird von den Bewohner*innen gut angenommen?

gut: ____

weniger gut: ____

6.2. Wenn nein:

Aus welchen Gründen haben Sie bis jetzt (noch) keine Mobilitätsangebote umgesetzt?

Noch nicht damit beschäftigt

Keine Nachfrage vorhanden

Die Materie ist zu komplex

Wegen baurechtlicher Hindernisse

Wegen fehlender Förderungsmöglichkeiten

Andere Gründe: **Es liegt in der Zuständigkeit der Gemeinden, im jeweiligen Gemeindegebiet Mobilitätslösungen zu entwickeln.**

7. Gibt es aus Ihrer Sicht Voraussetzungen, die nötig gewesen wären, bei (einem Ihrer) bisherigen Wohnbauvorhaben schon früher Mobilitätsangebote mit einzuplanen?

nein, eigene Mobilitätsangebote waren nicht Gegenstand der Planungsüberlegungen.

ja

keine Angabe

7.1. Wenn ja, welche Voraussetzungen wären nötig gewesen:

Baurechtliche Erleichterungen bzw. Klarstellungen in Bezug auf:

Förderungsmöglichkeiten durch die Wohnbauförderung in Bezug auf:

Unterstützung bzw. Kooperation der Gemeinde in Bezug auf:

Offenheit für Angebote alternativer Mobilitätskonzepte in Verbindung mit der Reduktion der Stellplatzverpflichtung.

Andere Voraussetzungen:

—

INTERVIEW TEIL B – „MOBILITÄT“ BEI KÜNFTIGEN WOHNBAUVORHABEN

1. In welcher (ländlichen) NÖ Gemeinde planen Sie Ihr nächstes Wohnbauvorhaben?

St. Pölten „Mühlbach Ost“

Zusatzfragen – Beantwortung nur erforderlich, falls bekannt (grobe Schätzung):

2. Wieviele Einwohner hat diese Gemeinde ungefähr?

60.000 keine Angabe

3. Hat die betreffende Gemeinde eine Zentrumszone im Sinne des Bebauungsplans?

ja nein keine Angabe

4. Hat diese Gemeinde öffentliche Verkehrsanbindungen zu benachbarten regionalen Zentren?

Bahn Bus keine keine Angabe

4.1.(a) Wenn Bahn- oder Bus-Verbindung:

In welchem Intervall verkehren sie? **Bus: 30 Min.** keine Angabe

Wie lange ist die ungefähre Fahrzeit ins Zentrum? **ca. 10 Min.** keine Angabe

4.2.(b) (Wenn keine öffentliche Verbindung zu einem regionalen Zentrum vorhanden)

Was sollte beim regionalen öffentlichen Verkehr verbessert werden?

Sonntagsverkehr; ev. Intervallverdichtung keine Angabe

5. Kennen Sie öffentliche Verkehrsangebote innerhalb des Gemeindegebiets?

Sehr gutes Fahrradwegenetz und Busnetz keine Angabe

6. Kennen Sie andere Verkehrsmöglichkeiten für die Bewohner*innen in der Gemeinde (Fahrgemeinschaften, Carsharing, Fahrtendienst-Verein, Anruftaxi, u.ä.)?

Carsharing, Anruftaxi keine Angabe

Bezug geplantes Wohnbauvorhaben

7. Wieviele Wohneinheiten wird Ihr geplantes Wohnbauvorhaben haben?

270 (von insges. 340 der gesamten neuen Anlage)

8. Gibt es Überlegungen, bei Ihrem nächsten Wohnbauvorhaben alternative Mobilitätsangebote einzuplanen?

ja nein noch unklar

wenn ja, welche?

Carsharing mit externem Betreiber, Leihräder, E-Bikes und E-Lastenräder;

Besiedelungs-/Übersiedlungsberatung über vorhandene Mobilitätsangebote in der Stadt und in der näheren Umgebung (Carsharing, Leihwagen, Radwegenetz, Bike-Angebote, usw.)

Bezug Rechtliches

9. Ist Ihnen bekannt, dass die NÖ Bauordnung den Gemeinden grundsätzlich die Möglichkeit bietet, per Verordnung eine abweichende Anzahl von PKW-Stellplätzen zu gewähren (§ 63 Abs. 2 NÖ BauO)?

ja nein

10. Wäre bei Ihrem geplanten Wohnbauvorhaben eine verringerte Stellplatzverpflichtung für die Umsetzung mobilitätsbezogener Infrastrukturmaßnahmen hilfreich bzw. notwendig?

ja nein Begründung: **(max.) 1 Stellplatz / Wohneinheit wäre sinnvoll.**

11. Braucht es weitere Erleichterungen der Bauvorschriften, um bei Ihrem geplanten Wohnbauvorhaben mobilitätsbezogene Infrastrukturmaßnahmen umsetzen zu können?

nein ja, und zwar:

Flexible Stellplatzanforderung in der NÖ BauO mit Erläuterung der Bedingungen

andere: ____

12. Kennen Sie das Konzept von Mobilitätsverträgen, die gemäß § 17 Abs. 2 NÖ ROG zwischen (gemeinnützigen) Bauträgern und der Gemeinde abgeschlossen werden können?

ja nein *Beispiel eines Mobilitätsvertrages wurde ausgehändigt (Bsp. Graz)*

12.1. Können Sie sich vorstellen, ein Mobilitätskonzept, das den Bewohner*innen Ihres Wohnbauprojekts alternative Mobilitätsformen anbietet, einzuplanen (eventuell im Rahmen eines Mobilitätsvertrags)?

ja nein noch unklar

12.2. Wenn nein, mit welcher Begründung?

13. Unter der Voraussetzung, dass die Punkte 9 – 12 im Rahmen des NÖ Baurechts erfüllbar sind, welche Mobilitätsangebote könnten Sie sich (eventuell mit einem Mobilitätsvertrag) in Ihrem nächsten Wohnbauprojekt vorstellen?

- Begrenzte PKW-Stellplatzanzahl
- Eigene Stellplätze für E-Fahrzeuge
- Bereitstellung von Lademöglichkeiten für E-Fahrzeuge
- Ausreichende und absperrbare Fahrradabstellplätze
- Einrichtung von Fahrradserviceschranken

- Organisation von Fahrradservicetagen in der Siedlung
- Bereitstellung von carsharing oder Fahrtendiensten
- Mobilitätsberatung, Zurverfügungstellung von Informationspaketen
- Kostenlose Bereitstellung von öffentlichen Fuß- und Radwegdurchquerungen des Geländes der Wohnhausanlage
- Elektronische Anzeigen bei den Hausausgängen für ÖV-Abfahrtszeiten der nächstgelegenen Haltestelle(n)
- andere: **Informationsangebot über Apps (Mobiltelefon) anbieten.**

14. Wäre zur Erfüllbarkeit von alternativen Mobilitätsangeboten die Unterstützung der Niederösterreichischen Wohnungsförderung wünschenswert?

- ja nein noch unklar

14.1. Wenn ja:

Welche Art der Unterstützung wäre sinnvoll?

- Gewährung von Zusatzpunkten für folgende, über die NÖ BauO bzw. über die Punktetabelle Nachhaltigkeit (NÖ Wohnungsförderungsrichtlinien, 7. Änderung, Gebäudedatenblatt) hinausgehende Leistungen (Bsp. sh. Pkt. 13):
-

- Gewährung von gesonderten Darlehen und Zuschüssen für folgende Dienstleistungen (Bsp. sh. Pkt. 13):
-

- andere:

Sinnvoll wäre, wenn der Fördergeber Fördermittel nur dann vergeben kann, wenn im Gegenzug für alternative Mobilitätskonzepte eines Bauträgers die Gemeinde die Grundlage dafür bereitstellt, insbes. eine Verringerung der Stellplatzanforderung (z.B. 1 Stellplatz bis 75m² Wohnnutzfläche, 1½ Stellplätze für >75m² Wohnnutz-fläche; sh. Bsp. Oberösterreich)

15. Wäre zur Erfüllbarkeit von alternativen Mobilitätsangeboten grundsätzlich mehr Unterstützung vonseiten der Gemeinden wünschenswert?

- ja nein noch unklar

15.1. Wenn ja:

- durch finanzielle Unterstützung, und zwar (Bsp. sh. Pkt. 13):

bei der Investition für Mobilitätslösungen

beim laufenden Betrieb (z.B. für carsharing, Dienstleistungen)

- andere:
-

- durch mehr bau- und/oder raumordnungsrechtliche Befugnisse der Gemeinden, welche?
-

16. Würden Sie sich grundsätzlich eine inhaltliche Beratung zu alternativen Mobilitätsformen durch einen Mobilitätsberater wünschen?

ja nein noch unklar

17. Welche baurechtlichen oder raumordnungspolitischen Voraussetzungen wären sonst noch hilfreich, damit Sie alternative Mobilitätsangebote bei Ihrem Wohnbauvorhaben umsetzen können?

Es fehlt eine übergeordnete, über Gemeindegrenzen hinweg wirkende, Raumordnungspolitik zur verantwortungsvollen Steuerung eines qualitativen Wachstums in Niederösterreich.

18. Welche Bauvorschriften sind aus Ihrer Sicht hinderlich, um alternative Mobilitätsangebote bei Ihrem Wohnbauvorhaben umsetzen können?

„Überzogenes“ Stellplatzregulativ in den Bebauungsbestimmungen.

19. Welche Anliegen bezüglich der Implementierung alternativer Mobilitätsmodelle im Wohnbau möchten Sie sonst noch mitteilen?

Zu 1., 2., 3.:

BT1 entwickelt vorwiegend großvolumige Wohnbauvorhaben in städtischen Lagen.

Zu 15.1.:

Gemeinden sollen vermehrt Verkehrswege für Fußgänger und Radfahrer ausbauen.

Wünschenswert wären Unterstützungen der Gemeinden für bauliche Investitionen bei Wohnprojekten (erscheint aber nicht realistisch).

Zu 16.:

BT1 kooperiert bereits mit einem Verkehrsplanungsbüro.

Zu 17.:

Die Raumordnung soll zuallererst Widmungen (insbes. für Wohnen) festlegen, auf die bei der Erschließung / Bebauung des gewidmeten Gebiets Bedacht zu nehmen ist. Beispiel Verkehrsplanung NÖ: Entlang von Bahnlinien wird zuerst Schallschutz errichtet, und erst danach wird die Flächenwidmung vorgenommen (Bsp. Tullnerfeld) – Es sollten umgekehrt Flächen (für Wohnen) ausgewiesen werden, und danach die erforderlichen, genau darauf abgestimmten Schallschutzmaßnahmen ergriffen werden (Objektschutz).

Allgemein:

Im gemeinnützigen Wohnbau haben Bauträger seit Einführung des Energieausweises bereits rund 40 % CO₂-Einsparung geschafft. Nun braucht es umfassende, neuartige Verkehrskonzepte samt Anreizen des Bundes!

BT1 überlegt ernsthaft, ev. gemeinsam mit anderen Bauträgern, Gemeinden bei Vorliegen unverhältnismäßiger Stellplatzanforderungen zu klagen, wenn sich nach der Besiedelung der Wohnbauvorhaben herausstellt, dass die teuren (Tief-)Garagenplätze dann bis zu 30 % oder mehr ungenutzt bleiben.



2 BAUTRÄGER BT2

Projekt InnoMOB Bauträgerbefragung 18.9.2019

BT2

INTERVIEW TEIL A – „MOBILITÄT“ BEI BISHERIGEN WOHNBAUVORHABEN

1. In welchen NÖ Gemeinden haben Sie die letzten drei Wohnbauvorhaben umgesetzt?

Gemeinde:

Jahr der Fertigstellung:

(a) **Amstetten**

2018/19

(b) **Wieselburg**

2018/19

(c) **Hornstein**

2018/19

Zusatzfragen – Beantwortung nur erforderlich, falls bekannt:

2. Wie viele Einwohner haben diese Gemeinden ungefähr (grobe Schätzung)?

(a) **20.000**

keine Angabe

(b) **4.000**

keine Angabe

(c) **3.000**

keine Angabe

3. Haben diese Gemeinden öffentliche Verkehrsverbindungen zu benachbarten regionalen Zentren?

(a) Bahn Bus keine keine Angabe

(b) Bahn Bus keine keine Angabe

(c) Bahn Bus keine keine Angabe

4. Kennen Sie öffentliche, gewerbliche oder private Verkehrsangebote innerhalb der Gemeinden?

(a) **Citybus** keine Angabe

(b) **___** keine Angabe

(c) **___** keine Angabe

Bezug bisherige Wohnbauvorhaben

5. Wie viele Wohneinheiten / Bewohner*innen hatten Ihre letzten Wohnbauobjekte?

(a) **5 - 25 / 2 Personen/WE**

(b) **5 - 25 / 2 Personen/WE**

(c) **5 - 25 / 2 Personen/WE**

Haben Sie bei einem oder mehreren Ihrer letzten drei Wohnbauobjekte schon Mobilitätsangebote für die Bewohner*innen umgesetzt?

ja nein

6.1.(a) Wenn ja:

Welche?

(a) ____

(b) ____

(c) ____

6.1.(b) Was wird von den Bewohner*innen gut angenommen?

gut: ____

weniger gut: ____

6.2. Wenn nein:

Aus welchen Gründen haben Sie bis jetzt (noch) keine Mobilitätsangebote umgesetzt?

Noch nicht damit beschäftigt

Keine Nachfrage vorhanden

Die Materie ist zu komplex

Wegen baurechtlicher Hindernisse

Wegen fehlender Förderungsmöglichkeiten

Andere Gründe: ____

6. Gibt es aus Ihrer Sicht Voraussetzungen, die nötig gewesen wären, bei (einem Ihrer) bisherigen Wohnbauvorhaben schon früher Mobilitätsangebote mit einzuplanen?

nein, Mobilitätsangebote waren nicht Gegenstand der Planungsüberlegungen.

ja

7.1. Wenn ja, welche Voraussetzungen wären nötig gewesen:

Baurechtliche Erleichterungen bzw. Klarstellungen in Bezug auf:

Förderungsmöglichkeiten durch die Wohnbauförderung in Bezug auf:

Unterstützung bzw. Kooperation der Gemeinde in Bezug auf:

Andere Voraussetzungen:

INTERVIEW TEIL B – „MOBILITÄT“ BEI KÜNFTIGEN WOHNBAUVORHABEN

1. In welcher (ländlichen) NÖ Gemeinde planen Sie Ihr nächstes Wohnbauvorhaben?

Leiben

Zusatzfragen – Beantwortung nur erforderlich, falls bekannt (grobe Schätzung):

2. Wieviele Einwohner hat diese Gemeinde ungefähr?

2.000 keine Angabe

3. Hat die betreffende Gemeinde eine Zentrumszone im Sinne des Bebauungsplans?

ja nein keine Angabe

4. Hat diese Gemeinde öffentliche Verkehrsanbindungen zu benachbarten regionalen Zentren?

Bahn Bus keine keine Angabe

- 4.1.(a) Wenn Bahn- oder Bus-Verbindung:

In welchem Interwall verkehren sie? **stündl.** keine Angabe

Wie lange ist die ungefähre Fahrzeit dorthin? **½ h** keine Angabe

- 4.2.(b) Wenn keine öffentliche Verbindung zu einem regionalen Zentrum vorhanden:

Was sollte beim regionalen öffentlichen Verkehr verbessert werden?

_____ keine Angabe

5. Kennen Sie öffentliche Verkehrsangebote innerhalb des Gemeindegebiets?

_____ keine Angabe

6. Kennen Sie andere Verkehrsmöglichkeiten für die Bewohner*innen in der Gemeinde (Fahrgemeinschaften, Carsharing, Fahrtendienst-Verein, Anruftaxi, u.ä.)?

_____ keine Angabe

Bezug geplantes Wohnbauvorhaben

7. Wieviele Wohneinheiten wird Ihr geplantes Wohnbauvorhaben haben? **30**

8. Gibt es Überlegungen, bei Ihrem nächsten Wohnbauvorhaben alternative Mobilitätsangebote einzuplanen?

ja nein noch unklar

wenn ja, welche? _____

Bezug Rechtliches

9. Ist Ihnen bekannt, dass die NÖ Bauordnung den Gemeinden grundsätzlich die Möglichkeit bietet, per Verordnung eine abweichende Anzahl von PKW-Stellplätzen zu gewähren (§ 63 Abs. 2 NÖ BauO)?

ja nein

10. Wäre bei Ihrem geplanten Wohnbauvorhaben eine verringerte Stellplatzverpflichtung für die Umsetzung mobilitätsbezogener Infrastrukturmaßnahmen hilfreich bzw. notwendig?

ja nein Begründung: **keine Tiefgaragen, Anordnung d. Stellplätze im Freien**

11. Braucht es weitere Erleichterungen der Bauvorschriften, um bei Ihrem geplanten Wohnbauvorhaben mobilitätsbezogene Infrastrukturmaßnahmen umsetzen zu können?

nein ja, und zwar:

Flexible Stellplatzanforderung in der NÖ BauO mit Erläuterung der Bedingungen

andere: ____

12. Kennen Sie das Konzept von Mobilitätsverträgen, die gemäß § 17 Abs. 2 NÖ ROG zwischen (gemeinnützigen) Bauträgern und der Gemeinde abgeschlossen werden können?

ja nein *Beispiel eines Mobilitätsvertrages wurde ausgehändigt (Bsp. Graz)*

12.1. Können Sie sich vorstellen, ein Mobilitätskonzept, das den Bewohner*innen Ihres Wohnbauprojekts alternative Mobilitätsformen anbietet, einzuplanen (eventuell im Rahmen eines Mobilitätsvertrags)?

ja nein noch unklar

12.2. Wenn nein, mit welcher Begründung?

nicht notwendig

13. Unter der Voraussetzung, dass die Punkte 9 – 12 im Rahmen des NÖ Baurechts erfüllbar sind, welche Mobilitätsangebote könnten Sie sich (eventuell mit einem Mobilitätsvertrag) in Ihrem nächsten Wohnbauprojekt vorstellen?

Begrenzte PKW-Stellplatzanzahl

Eigene Stellplätze für E-Fahrzeuge

Bereitstellung von Lademöglichkeiten für E-Fahrzeuge

Ausreichende und absperzbare Fahrradabstellplätze

Einrichtung von Fahrradserviceschranken

Organisation von Fahrradservicetagen in der Siedlung

Bereitstellung von carsharing oder Fahrtendiensten

Mobilitätsberatung, Zurverfügungstellung von Informationspaketen

Kostenlose Bereitstellung von öffentlichen Fuß- und Radwegdurchquerungen des Geländes der Wohnhausanlage

Elektronische Anzeigen bei den Hausausgängen für ÖV-Abfahrtszeiten der nächstgelegenen Haltestelle(n)

andere: ____

14. Wäre zur Erfüllbarkeit von alternativen Mobilitätsangeboten die Unterstützung der Niederösterreichischen Wohnungsförderung wünschenswert?

ja nein noch unklar

14.1. Wenn ja:

Welche Art der Unterstützung wäre sinnvoll?

Gewährung von Zusatzpunkten für folgende, über die NÖ BauO bzw. über die Punktetabelle Nachhaltigkeit (NÖ Wohnungsförderungsrichtlinien, 7. Änderung, Gebäudedatenblatt) hinausgehende Leistungen (Bsp. sh. Pkt. 13):

_____ keine Angabe

Gewährung von gesonderten Darlehen und Zuschüssen für folgende Dienstleistungen (Bsp. sh. Pkt. 13):

_____ keine Angabe

andere:

Unter Berücksichtigung der budgetären Zielsetzungen der NÖ WBF ist ev. eine neuartige Förderung für Mobilität aus einem zusätzlichen / gesonderten Fördertopf anzudenken.

15. Wäre zur Erfüllbarkeit von alternativen Mobilitätsangeboten grundsätzlich mehr Unterstützung vonseiten der Gemeinden wünschenswert?

ja nein noch unklar

15.1. Wenn ja:

durch finanzielle Unterstützung, und zwar (Bsp. sh. Pkt. 13):

bei der Investition für Mobilitätslösungen

beim laufenden Betrieb (z.B. für carsharing, Dienstleistungen)

andere:

organisatorische Unterstützung (z.B. Vereine)

durch mehr bau- und/oder raumordnungsrechtliche Befugnisse der Gemeinden, welche?

16. Würden Sie sich grundsätzlich eine inhaltliche Beratung zu alternativen Mobilitätsformen durch einen Mobilitätsberater wünschen?

ja nein noch unklar

17. Welche baurechtlichen oder raumordnungspolitischen Voraussetzungen wären sonst noch hilfreich, damit Sie alternative Mobilitätsangebote bei Ihrem Wohnbauvorhaben umsetzen können?

keine Angabe

18. Welche Bauvorschriften sind aus Ihrer Sicht hinderlich, um alternative Mobilitätsangebote bei Ihrem Wohnbauvorhaben umsetzen können?

—

keine Angabe

19. Welche Anliegen bezüglich der Implementierung alternativer Mobilitätsmodelle im Wohnbau möchten Sie sonst noch mitteilen?

(Verkehrs)politische Ebene:

- **Der regionale öffentliche Verkehr (Dorf <> regionales Zentrum) ist auszubauen bzw. zu verdichten.**
- **Fahrpreise der Öffis sind zu hoch (insbes. für Jugendliche, Ältere)**
- **Anzustreben sind günstige Jahreskarten für ganze Regionen oder das ganze Bundesgebiet für alle Öffis.**
- **Die unzureichende Frequenz der Öffis verleitet zum Gebrauch des MIV.**

Grundsätzliches:

- **Gehört das Thema Klimaschutz in die Belange der NÖ WBF?**
- **Implementierung der (verkehrspolitischen) Klimaschutzziele dann auch beim frei finanzierten Wohnbau zweckmäßig.**

Kostenrelevanz eines Mobilitätskonzepts durch (gemeinnützige) Bauträger:

- **Bereitschaft zur Verfügungstellung der Infrastruktur (E-Ladestationen, [zusätzl.] Carsharing-Stellplätze, Fahrradschränke, u. dgl.) ist gegeben bei Unterstützung durch Förderung.**
- **Wer übernimmt die Investitionskosten für Anschaffung des Carsharing-Fuhrparks, Fahrräder, etc?**
- **Wer übernimmt die Kosten für operativen Betrieb (Carsharing, Fahrradverleih, etc.) und Wartung? -> Unterstützung der Gemeinden (z.B. über Vereine) bzw. Angebote von professionellen Dienstleistern (Carsharing, Anruf-Taxi, u. dgl.) erforderlich.**
- **Das Wohnbauförderungsbudget ist aktuell durch ökologische Anforderungen sehr gefordert, ohne dass dafür zusätzliche Mittel bereitgestellt wurden. Wenn zusätzlich Kosten der Mobilität mit den Wohnkosten vermischt werden, werden die Mieten weiter steigen und das Ziel „leistbares Wohnen“ wird weiter konterkariert. Bisher wäre niemand auf die Idee gekommen, die Kosten von Tankstellen als Wohnkosten abzurechnen. Wir befinden uns jetzt auf diesem Weg.**



3 BAUTRÄGER BT3

Projekt InnoMOB Bauträgerbefragung (6.11.2019)

BT3

INTERVIEW TEIL A – „MOBILITÄT“ BEI BISHERIGEN WOHNBAUVORHABEN

1. In welchen NÖ Gemeinden haben Sie die letzten drei Wohnbauvorhaben umgesetzt?

Gemeinde:

Jahr der Fertigstellung:

(a) St. Egyd

Bauabschnitt 1: Frühjahr 2019

(b) Korneuburg

Frühjahr 2019

(c) ____

Zusatzfragen – Beantwortung nur erforderlich, falls bekannt: (aus Zeitgründen nicht abgefragt)

2. Wie viele Einwohner haben diese Gemeinden ungefähr (grobe Schätzung)?

(a) ____

keine Angabe

(b) ____

keine Angabe

(c) ____

keine Angabe

3. Haben diese Gemeinden öffentliche Verkehrsverbindungen zu benachbarten regionalen Zentren?

(a) Bahn Bus keine keine Angabe

(b) Bahn Bus keine keine Angabe

(c) Bahn Bus keine keine Angabe

4. Kennen Sie öffentliche, gewerbliche oder private Verkehrsangebote innerhalb der Gemeinden?

(a) Diskussion eines Shuttelservices in der Gemeinde keine Angabe

(b) ____ keine Angabe

(c) ____ keine Angabe

Bezug bisherige Wohnbauvorhaben

5. Wie viele Wohneinheiten / Bewohner*innen hatten Ihre letzten Wohnbauobjekte?

(a) 34 (1. Bauabschnitt) / 85 (bei rd. 2,5 / WE)

(b) 154 / 385 (bei rd. 2,5 / WE) und Merkur

(c) ____ / ____

6. Haben Sie bei einem oder mehreren Ihrer letzten drei Wohnbauobjekte schon Mobilitätsangebote für die Bewohner*innen umgesetzt?

ja nein

6.1.(a) Wenn ja:

Welche?

- (a) 2 Stellplätze mit E-Ladesäule; keine Schnell-Charger (eigene Karte von EVN)
- (b) Wohnanlage mit Merkur: Planung von über 50 Ppl. für Merkurbesucher, die mit E-Tankstellen ausgestattet werden (alle die beim Merkur einkaufen, dürfen e-Tankstelle nutzen – somit halböffentlich)
- (c) ____

6.1.(b) Was wird von den Bewohner*innen gut angenommen?

- gut: ____
- weniger gut: e-Lieferung für 50 Ladestellen konnte nicht gesichert werden; da das Leitungsnetz noch nicht so stark ist

6.2. Wenn nein:

Aus welchen Gründen haben Sie bis jetzt (noch) keine Mobilitätsangebote umgesetzt?

- Noch nicht damit beschäftigt
- Keine Nachfrage vorhanden
- Die Materie ist zu komplex
- Wegen baurechtlicher Hindernisse
- Wegen fehlender Förderungsmöglichkeiten
- Andere Gründe: Bauträger möchte bei Carsharing keine Kosten für einen (e)Pkw übernehmen.

7. Gibt es aus Ihrer Sicht Voraussetzungen, die nötig gewesen wären, bei (einem Ihrer) bisherigen Wohnbauvorhaben schon früher Mobilitätsangebote mit einzuplanen?

- nein, Mobilitätsangebote waren nicht Gegenstand der Planungsüberlegungen.
- ja
- keine Angabe

Die Größe der Objekte spielt eine entscheidende Rolle, die meisten Objekte sind mit 20-30 WE ausgestattet und daher nicht interessant für externen Betreiber. Eine gewisse Urbanität muss gegeben sein, damit es für einen externen Betreiber interessant ist.

7.1. Wenn ja, welche Voraussetzungen wären nötig gewesen:

- Baurechtliche Erleichterungen bzw. Klarstellungen in Bezug auf: Brandschutzauflagen in Garagen und Radabstellräumen sind übertrieben
- Förderungsmöglichkeiten durch die Wohnbauförderung in Bezug auf: ____
- Unterstützung bzw. Kooperation der Gemeinde in Bezug auf: ____

Andere Voraussetzungen: ____

8. Besondere Anmerkungen: ____

Zu Frage 6.1 (b) Keine Info vorhanden, wie oft Ladestelle genutzt wird; BT möchte Info bei EVN einholen.

INTERVIEW TEIL B – „MOBILITÄT“ BEI KÜNFTIGEN WOHNBAUVORHABEN

1. In welcher (ländlichen) NÖ Gemeinde planen Sie Ihr nächstes Wohnbauvorhaben?

Wr. Neustadt

Zusatzfragen – Beantwortung nur erforderlich, falls bekannt: (aus Zeitgründen nicht abgefragt)

2. Wieviele Einwohner hat diese Gemeinde ungefähr?

___ keine Angabe

3. Hat die betreffende Gemeinde eine Zentrumszone im Sinne des Bebauungsplans?

ja nein keine Angabe

4. Hat diese Gemeinde öffentliche Verkehrsanbindungen zu benachbarten regionalen Zentren?

Bahn Bus keine keine Angabe

4.1.(a) Wenn Bahn- oder Bus-Verbindung:

In welchem Interwall verkehren sie? ___ keine Angabe

Wie lange ist die ungefähre Fahrzeit dorthin? ___ keine Angabe

4.2.(b) Wenn keine öffentliche Verbindung zu einem regionalen Zentrum vorhanden:

Was sollte beim regionalen öffentlichen Verkehr verbessert werden?

___ keine Angabe

5. Kennen Sie öffentliche Verkehrsangebote innerhalb des Gemeindegebiets?

___ keine Angabe

6. Kennen Sie andere Verkehrsmöglichkeiten für die Bewohner*innen in der Gemeinde (Fahrgemeinschaften, Carsharing, Fahrtendienst-Verein, Anruftaxi, u.ä.)?

___ keine Angabe

Bezug geplantes Wohnbauvorhaben

7. Wieviele Wohneinheiten wird Ihr geplantes Wohnbauvorhaben haben? [K.A.](#)

8. Gibt es Überlegungen, bei Ihrem nächsten Wohnbauvorhaben alternative Mobilitätsangebote einzuplanen?

ja nein noch unklar

wenn ja, welche? [Wunsch nach einer objektbezogenen Mobilitätsberatung für nachhaltige Angebote](#)

Bezug Rechtliches

9. Ist Ihnen bekannt, dass die NÖ Bauordnung den Gemeinden grundsätzlich die Möglichkeit bietet, per Verordnung eine abweichende Anzahl von PKW-Stellplätzen zu gewähren (§ 63 Abs. 2 NÖ BauO)?
- ja nein
10. Wäre bei Ihrem geplanten Wohnbauvorhaben eine verringerte Stellplatzverpflichtung für die Umsetzung mobilitätsbezogener Infrastrukturmaßnahmen hilfreich bzw. notwendig?
- ja nein Begründung: **v.a. bei städtischen Bauvorhaben, da sonst höhere Leerstandskosten anfallen**
11. Braucht es weitere Erleichterungen der Bauvorschriften, um bei Ihrem geplanten Wohnbauvorhaben mobilitätsbezogene Infrastrukturmaßnahmen umsetzen zu können?
- nein ja, und zwar:
- Flexible Stellplatzanforderung in der NÖ BauO mit Erläuterung der Bedingungen
 - andere: **Brandschutz in Tiefgaragen ist überreguliert**
12. Kennen Sie das Konzept von Mobilitätsverträgen, die gemäß § 17 Abs. 2 NÖ ROG zwischen (gemeinnützigen) Bauträgern und der Gemeinde abgeschlossen werden können?
- ja nein *Beispiel eines Mobilitätsvertrages wurde ausgehändigt (Bsp. Graz)*
- 12.1. Können Sie sich vorstellen, ein Mobilitätskonzept, das den Bewohner*innen Ihres Wohnbauprojekts alternative Mobilitätsformen anbietet, einzuplanen (eventuell im Rahmen eines Mobilitätsvertrags)?
- ja nein noch unklar
- 12.2. Wenn nein, mit welcher Begründung?
-
13. Unter der Voraussetzung, dass die Punkte 9 – 12 im Rahmen des NÖ Baurechts erfüllbar sind, welche Mobilitätsangebote könnten Sie sich (eventuell mit einem Mobilitätsvertrag) in Ihrem nächsten Wohnbauprojekt vorstellen?
- Begrenzte PKW-Stellplatzanzahl
 - Eigene Stellplätze für E-Fahrzeuge
 - Bereitstellung von Lademöglichkeiten für E-Fahrzeuge
 - Ausreichende und absperrbare Fahrradabstellplätze (**lt. Bauordnung ausreichend geregelt**)
 - Einrichtung von Fahrradserviceschränken (**NEIN wegen Vandalismusgefahr und bei kleinen Wohnobjekten nicht notwendig**)
 - Organisation von Fahrradservicetagen in der Siedlung
 - Bereitstellung von carsharing (**nur Infrastruktur wie Stellplätze, Ladesäule; der Betrieb sollte ausschließlich über externe Betreiber und Stromanbieter erfolgen**) oder Fahrtendiensten (**nein**)

- Mobilitätsberatung, Zurverfügungstellung von Informationspaketen (nur in Kooperation mit externen Betreibern; Bereitschaft zum Auflegen von Infomaterialien und Information über Infotag des externen Betreibers)
- Kostenlose Bereitstellung von öffentlichen Fuß- und Radwegdurchquerungen des Geländes der Wohnhausanlage (Das Durchqueren von Anlagen ist in den meisten Gemeinden möglich; nur erst bei Druck von Mieter*innen wird öffentliches Durchqueren verboten!)
- Elektronische Anzeigen bei den Hausausgängen für ÖV-Abfahrtszeiten der nächstgelegenen Haltestelle(n)
- andere: _____

14. Wäre zur Erfüllbarkeit von alternativen Mobilitätsangeboten die Unterstützung der Niederösterreichischen Wohnungsförderung wünschenswert?

- ja nein noch unklar

14.1. Wenn ja:

Welche Art der Unterstützung wäre sinnvoll?

- Gewährung von Zusatzpunkten für folgende, über die NÖ BauO bzw. über die Punktetabelle Nachhaltigkeit (NÖ Wohnungsförderungsrichtlinien, 7. Änderung, Gebäudedatenblatt) hinausgehende Leistungen (Bsp. sh. Pkt. 13):
- Gewährung von gesonderten Darlehen und Zuschüssen für folgende Dienstleistungen (Bsp. sh. Pkt. 13):

- andere:

Wohnen muss leistbar bleiben! Gemeinde soll einen gewissen Anteil an Kosten übernehmen. BT möchte nicht zum Spielraum von unerprobten Konzepten werden.

15. Wäre zur Erfüllbarkeit von alternativen Mobilitätsangeboten grundsätzlich mehr Unterstützung vonseiten der Gemeinden wünschenswert?

- ja nein noch unklar

15.1. Wenn ja:

- durch finanzielle Unterstützung, und zwar (Bsp. sh. Pkt. 13):

- bei der Investition für Mobilitätslösungen
- beim laufenden Betrieb (z.B. für carsharing, Dienstleistungen)
- andere:

- durch mehr bau- und/oder raumordnungsrechtliche Befugnisse der Gemeinden, welche?

In ländlich geprägten Gemeinden könnten Flächen für Mobilität im Bebauungsplan geregelt werden, dies wäre aus Sicht des BT wünschenswert, damit sich eine gemeinsame Linie entwickeln kann und es nicht zu einer Vielzahl an inkompatiblen Angeboten kommt.

16. Würden Sie sich grundsätzlich eine inhaltliche Beratung zu alternativen Mobilitätsformen durch einen Mobilitätsberater wünschen?

ja, aber nur maßgeschneidert für ein Objekt, eher nur in Kleinstädten sinnvoll nein
 noch unklar

17. Welche baurechtlichen oder raumordnungspolitischen Voraussetzungen wären sonst noch hilfreich, damit Sie alternative Mobilitätsangebote bei Ihrem Wohnbauvorhaben umsetzen können?

Baubehördliche Auflagen wären unter best. Voraussetzungen am sinnvollsten und zwar wenn individuell für den jeweiligen Standort der Bedarf geklärt wird. Um nachhaltig und flächendeckend Fortschritte erzielen zu können. Daher sollte vom Gesetzgeber die Richtung vorgegeben werden. keine Angabe

18. Welche Bauvorschriften sind aus Ihrer Sicht hinderlich, um alternative Mobilitätsangebote bei Ihrem Wohnbauvorhaben umsetzen können?

Brandschutzregelungen in Tiefgaragen keine Angabe

19. Welche Anliegen bezüglich der Implementierung alternativer Mobilitätsmodelle im Wohnbau möchten Sie sonst noch mitteilen?

Stromlieferung für mehrere Ladestellen muss gesichert sein; unser Leitungsnetz ist noch nicht so stark

Bei Sharing-Angeboten müsste man bei Null beginnen, weil nach wie vor der Besitz in den Köpfen der Leute verankert ist.

Anmerkung zu Frage 8: Anders als bei Wiener Projekten sieht der BT in NÖ kaum Bedarf für alternative Verkehrsangebote. Das liegt daran, dass man einerseits ein Angebot schaffen muss, welches die zersiedelte Ortsstruktur gerecht wird und andererseits müsste ein Umdenken der pot. Nutzer*innen erfolgen. Bsp. Wien: dicht besiedelt mit guter ÖV-Anbindung, v.a. junge Menschen besitzen kein Auto mehr, viele haben nicht einmal mehr einen Führerschein – einfach weil es nicht mehr erforderlich ist. In großen Teilen in NÖ wäre das undenkbar – mit 16 Jahren ein Moped und mit 18 Jahren als Schritt zur Unabhängigkeit das erste Auto.

Anmerkung zu Frage 15.1 Mobilitätslösungen sollen in ländlichen Gemeinden sowohl von der Gemeinde als auch vom/von BT eher im öffentlichen Raum platziert werden; BT übernimmt die Infrastrukturkosten, dafür erhält er Abschläge bei Stellplatzverpflichtung

Anmerkung zu Frage 12.1: BT möchte sich den Paragrafen (§ 63 Abs. 2 NÖ BauO und § 17 Abs. 2 NÖ ROG näher begutachten.



4 BAUTRÄGER BT4

Projekt InnoMOB Bauträgerbefragung 16.10.2019

BT4

INTERVIEW TEIL A – „MOBILITÄT“ BEI BISHERIGEN WOHNBAUVORHABEN

1. In welchen NÖ Gemeinden haben Sie die letzten drei Wohnbauvorhaben umgesetzt?

Gemeinde: Jahr der Fertigstellung:

(a) **Texing** **2018**

(b) **Kilb** **2018**

(c) **Oberwölbling** **2019**

Zusatzfragen – Beantwortung nur erforderlich, falls bekannt:

2. Wie viele Einwohner haben diese Gemeinden ungefähr (grobe Schätzung)?

(a) **1600** keine Angabe

(b) **2500** keine Angabe

(c) **2500** keine Angabe

3. Haben diese Gemeinden öffentliche Verkehrsverbindungen zu benachbarten regionalen Zentren?

(a) Bahn Bus keine keine Angabe

(b) Bahn Bus keine keine Angabe

(c) Bahn Bus keine keine Angabe

4. Kennen Sie öffentliche, gewerbliche oder private Verkehrsangebote innerhalb der Gemeinden?

(a) ___ keine Angabe

(b) ___ keine Angabe

(c) ___ keine Angabe

Bezug bisherige Wohnbauvorhaben

5. Wie viele Wohneinheiten / Bewohner*innen hatten Ihre letzten Wohnbauobjekte?

(a) **9 / ca. 2 Bewohner / WE**

(b) **10 / ca. 2 Bewohner / WE**

(c) **16 / ca. 2 Bewohner / WE**

6. Haben Sie bei einem oder mehreren Ihrer letzten drei Wohnbauobjekte schon Mobilitätsangebote für die Bewohner*innen umgesetzt?

ja nein

6.1.(a) Wenn ja:

Welche?

(a) **k.A.**

(b) **k.A.**

(c) **Trolleys für Fahrräder, versperrbare Leihstationen inkl. elektron. Zentrale Verwaltung**

6.1.(b) Was wird von den Bewohner*innen gut angenommen?

gut: **Trolleys; vor allem bei älteren Bewohner*innen gut angenommen.**

weniger gut: ____

6.2. Wenn nein:

Aus welchen Gründen haben Sie bis jetzt (noch) keine Mobilitätsangebote umgesetzt?

Noch nicht damit beschäftigt

Keine Nachfrage vorhanden

Die Materie ist zu komplex

Wegen baurechtlicher Hindernisse

Wegen fehlender Förderungsmöglichkeiten

Andere Gründe: **Hemmnisse im WGG**

7. Gibt es aus Ihrer Sicht Voraussetzungen, die nötig gewesen wären, bei (einem Ihrer) bisherigen Wohnbauvorhaben schon früher Mobilitätsangebote mit einzuplanen?

nein, Mobilitätsangebote waren nicht Gegenstand der Planungsüberlegungen.

ja

keine Angabe

7.1. Wenn ja, welche Voraussetzungen wären nötig gewesen:

Baurechtliche Erleichterungen bzw. Klarstellungen in Bezug auf:

Stellplatzanforderung

Förderungsmöglichkeiten durch die Wohnbauförderung in Bezug auf:

Förderung der Investkosten für Energieautarkie der gesamten WHA mit Einbeziehung der Bereitstellung nachhaltiger Energieressourcen für E-Mobilität (z.B. PV inkl. leistungsfähige Stromspeicher)

Unterstützung bzw. Kooperation der Gemeinde in Bezug auf:

Stellplatzanforderungen noch zu unflexibel

Andere Voraussetzungen:

Es fehlten die öffentl. Verkehrsmöglichkeiten abseits der Hauptverkehrsachsen mit akzeptablen Intervallen; mehr, dafür kleinere, Regionalbusse wären zweckmäßig.

8. Besondere Anmerkungen:

Zu 6.1.: In anderen jüngsten Wohnobjekten wurden bereits, über die gesetzlichen / baubehördlichen Verpflichtungen hinausgehend, E-Installationen für E-Autos und E-Fahrräder vorbereitet (Leerverrohrungen für E-Ladestationen, E-Anschlüsse)

INTERVIEW TEIL B – „MOBILITÄT“ BEI KÜNFTIGEN WOHNBAUVORHABEN

1. In welcher (ländlichen) NÖ Gemeinde planen Sie Ihr nächstes Wohnbauvorhaben?

Kleinzell (= Abwanderungsgemeinde)

Zusatzfragen – Beantwortung nur erforderlich, falls bekannt (grobe Schätzung):

2. Wieviele Einwohner hat diese Gemeinde ungefähr?

831 keine Angabe

3. Hat die betreffende Gemeinde eine Zentrumszone im Sinne des Bebauungsplans?

ja nein keine Angabe

4. Hat diese Gemeinde öffentliche Verkehrsanbindungen zu benachbarten regionalen Zentren?

Bahn Bus keine keine Angabe

- 4.1.(a) Wenn Bahn- oder Bus-Verbindung:

In welchem Interwall verkehren sie? _____ keine Angabe

Wie lange ist die ungefähre Fahrzeit dorthin? **20 Min.** keine Angabe

- 4.2.(b) Wenn keine öffentliche Verbindung zu einem regionalen Zentrum vorhanden:

Was sollte beim regionalen öffentlichen Verkehr verbessert werden?

Einsetzen von Kleinbussen, Intervallverdichtung

5. Kennen Sie öffentliche Verkehrsangebote innerhalb des Gemeindegebiets?

_____ keine Angabe

6. Kennen Sie andere Verkehrsmöglichkeiten für die Bewohner*innen in der Gemeinde (Fahrgemeinschaften, Carsharing, Fahrtendienst-Verein, Anruftaxi, u.ä.)?

Taxi, Anruftaxi keine Angabe

Bezug geplantes Wohnbauvorhaben

7. Wieviele Wohneinheiten wird Ihr geplantes Wohnbauvorhaben haben? **11**

8. Gibt es Überlegungen, bei Ihrem nächsten Wohnbauvorhaben alternative Mobilitätsangebote einzuplanen?

ja nein noch unklar

wenn ja, welche?

Trolleys für Fahrräder, Vorbereitung der Installation für E-Mobilität

Bezug Rechtliches

9. Ist Ihnen bekannt, dass die NÖ Bauordnung den Gemeinden grundsätzlich die Möglichkeit bietet, per Verordnung eine abweichende Anzahl von PKW-Stellplätzen zu gewähren (§ 63 Abs. 2 NÖ BauO)?

ja nein

10. Wäre bei Ihrem geplanten Wohnbauvorhaben eine verringerte Stellplatzverpflichtung für die Umsetzung mobilitätsbezogener Infrastrukturmaßnahmen hilfreich bzw. notwendig?

ja nein Begründung: ____

11. Braucht es weitere Erleichterungen der Bauvorschriften, um bei Ihrem geplanten Wohnbauvorhaben mobilitätsbezogene Infrastrukturmaßnahmen umsetzen zu können?

nein ja, und zwar:

Flexible Stellplatzanforderung in der NÖ BauO mit Erläuterung der Bedingungen

andere: ____

12. Kennen Sie das Konzept von Mobilitätsverträgen, die gemäß § 17 Abs. 2 NÖ ROG zwischen (gemeinnützigen) Bauträgern und der Gemeinde abgeschlossen werden können?

ja nein *Beispiel eines Mobilitätsvertrages wurde ausgehändigt (Bsp. Graz)*

12.1. Können Sie sich vorstellen, ein Mobilitätskonzept, das den Bewohner*innen Ihres Wohnbauprojekts alternative Mobilitätsformen anbietet, einzuplanen (eventuell im Rahmen eines Mobilitätsvertrags)?

ja nein noch unklar

12.2. Wenn nein, mit welcher Begründung?

13. Unter der Voraussetzung, dass die Punkte 9 – 12 im Rahmen des NÖ Baurechts erfüllbar sind, welche Mobilitätsangebote könnten Sie sich (eventuell mit einem Mobilitätsvertrag) in Ihrem nächsten Wohnbauprojekt vorstellen?

- Begrenzte PKW-Stellplatzanzahl
- Eigene Stellplätze für E-Fahrzeuge
- Bereitstellung von Lademöglichkeiten für E-Fahrzeuge
- Ausreichende und absperrbare Fahrradabstellplätze
- Einrichtung von Fahrradserviceschranken
- Organisation von Fahrradservicetagen in der Siedlung
- Bereitstellung von carsharing oder Fahrtendiensten
- Mobilitätsberatung, Zurverfügungstellung von Informationspaketen
- Kostenlose Bereitstellung von öffentlichen Fuß- und Radwegdurchquerungen des Geländes der Wohnhausanlage
- Elektronische Anzeigen bei den Hausausgängen für ÖV-Abfahrtszeiten der nächstgelegenen Haltestelle(n)

andere: ____

14. Wäre zur Erfüllbarkeit von alternativen Mobilitätsangeboten die Unterstützung der Niederösterreichischen Wohnungsförderung wünschenswert?

ja nein noch unklar

14.1. Wenn ja:

Welche Art der Unterstützung wäre sinnvoll?

Gewährung von Zusatzpunkten für folgende, über die NÖ BauO bzw. über die Punktetabelle Nachhaltigkeit (NÖ Wohnungsförderungsrichtlinien, 7. Änderung, Gebäudedatenblatt) hinausgehende Leistungen (Bsp. sh. Pkt. 13):

z.B. für Vertragsabschluss mit Fahrtendienstbetreibern, für erweiterte E-Installationen für E-Mobilität über die NÖ BO hinausgehend (für E-Autos, E-Fahrräder)

Gewährung von gesonderten Darlehen und Zuschüssen für folgende Dienstleistungen (Bsp. sh. Pkt. 13):

Gewährung von Zuschüssen für s.o.

andere:

Eigene Förderschiene, zusätzlich zur Wohnbauförderung, mit Gewährung von Zuschüssen und/oder Darlehen für erweiterte Mobilitätskonzepte.

15. Wäre zur Erfüllbarkeit von alternativen Mobilitätsangeboten grundsätzlich mehr Unterstützung vonseiten der Gemeinden wünschenswert?

ja nein noch unklar

15.1. Wenn ja:

durch finanzielle Unterstützung, und zwar (Bsp. sh. Pkt. 13):

bei der Investition für Mobilitätslösungen

beim laufenden Betrieb (z.B. für carsharing, Dienstleistungen)

andere:

durch mehr bau- und/oder raumordnungsrechtliche Befugnisse der Gemeinden, welche?

Flexible Stellplatzverordnungen (jedenfalls bei Vorlage eines alternativen Mobilitätskonzeptes)

16. Würden Sie sich grundsätzlich eine inhaltliche Beratung zu alternativen Mobilitätsformen durch einen Mobilitätsberater wünschen?

ja nein noch unklar

17. Welche baurechtlichen oder raumordnungspolitischen Voraussetzungen wären sonst noch hilfreich, damit Sie alternative Mobilitätsangebote bei Ihrem Wohnbauvorhaben umsetzen können?

keine Angabe

18. Welche Bauvorschriften sind aus Ihrer Sicht hinderlich, um alternative Mobilitätsangebote bei Ihrem Wohnbauvorhaben umsetzen können?

Derzeitige Stellplatzverpflichtung

keine Angabe

19. Welche Anliegen bezüglich der Implementierung alternativer Mobilitätsmodelle im Wohnbau möchten Sie sonst noch mitteilen?

- zu 13.: **Bereitstellung von carsharing oder Fahrtendiensten: Bereitschaft, das Marketing und die planerischen Vorbereitungen durchzuführen, nicht aber den laufenden operativen Betrieb.**
- zu 13.: **Mobilitätsberatung: Bereitschaft, Informationsveranstaltungen und –pakete im Zuge von Hausversammlungen zu organisieren bzw. zur Verfügung stellen.**
- zu 13.: **Mobilitätsangebot Elektronische Anzeige bei den Hauseingängen: Vorstellbar ist „digitales schwarzes Brett“ im Foyer, das neben allgemeinem Informationsaustausch (Babysitten, Blumen gießen, Werkzeug ausleihen, ...) auch umfangreiche Info zu Mobilitätsmöglichkeiten in der Siedlung bietet.**
- **Allg.: Grundsätzlich fehlen (raumplanerische, verkehrsplanerische) Konzepte zur Vermeidung der ländlichen Abwanderung, die die Umsetzung ergänzender, kleinräumiger Mobilitätsangebote lukrativ machen würden, zum Beispiel:**
- **Es sind die örtlichen und übergeordneten Verkehrsnetze der Öffis zu reaktivieren und die Intervalle entsprechend zu verdichten (Beispiel Wachaubahn).**
- **Lokalverkehr Busse: Zu Spitzenzeiten Betrieb von Großbussen (z.B. Schulbus), tagsüber Einsatz von Kleinbussen -> Anpassung der Auslastung an den tatsächlichen Bedarf.**
- **Es braucht Erleichterungen im Wohnungsgemeinnützigkeitsgesetz (WGG), um die notwendigen baulichen Voraussetzungen für E-Mobilität in Wohnhausanlagen schaffen zu können. Es zeichnen sich Erleichterungen für Bauträger im WGG ab.**

5 BAUTRÄGER BT5

Projekt InnoMOB Bauträgerbefragung 14.10.2019

BT5

INTERVIEW TEIL A – „MOBILITÄT“ BEI BISHERIGEN WOHNBAUVORHABEN

1. In welchen Gemeinden haben Sie die letzten drei Wohnbauvorhaben umgesetzt?

Gemeinde:	Jahr der Fertigstellung:
(a) Linz Pichling	2018
(b) Pasching	2018
(c) Traun	2018

Zusatzfragen – Beantwortung nur erforderlich, falls bekannt:

2. Wie viele Einwohner haben diese Gemeinden ungefähr (grobe Schätzung)?

- (a) **30.000** keine Angabe
(b) **15 – 20.000** keine Angabe
(c) **ca. 25.000** keine Angabe

3. Haben diese Gemeinden öffentliche Verkehrsanbindungen zu benachbarten regionalen Zentren?

- (a) Bahn Bus keine keine Angabe
(b) Bahn Bus keine keine Angabe
(c) Bahn Bus keine keine Angabe

4. Kennen Sie öffentliche, gewerbliche oder private Verkehrsangebote innerhalb der Gemeinden?

- (a) **städt. Verkehrsbetriebe, E-Carsharing** (Vertriebspartner Caruso)
(b) **städt. Verkehrsbetriebe**
(c) **städt. Verkehrsbetriebe**

Bezug bisherige Wohnbauvorhaben

5. Wie viele Wohneinheiten / Bewohner*innen hatten Ihre letzten Wohnbauobjekte?

- (a) **33 / ca. 2 Personen/WE**
(b) **38 / ca. 2 Personen/WE**
(c) **32 / ca. 2 Personen/WE**

6. Haben Sie bei einem oder mehreren Ihrer letzten drei Wohnbauobjekte schon Mobilitätsangebote für die Bewohner*innen umgesetzt?

ja nein

6.1.(a) Wenn ja:

Welche?

(a) **E-Carsharing**

(b) keine

(c) keine

6.1.(b) Was wird von den Bewohner*innen gut angenommen?

gut: **Carsharing-Nutzung von Bewohnern der WHA: mäßig, mit öffentl. Zugang gute Frequenz!**

weniger gut: k.A.

6.2. Wenn nein:

Aus welchen Gründen haben Sie bis jetzt (noch) keine Mobilitätsangebote umgesetzt?

Noch nicht damit beschäftigt

Keine Nachfrage vorhanden

Die Materie ist zu komplex

Wegen baurechtlicher Hindernisse

Wegen fehlender Förderungsmöglichkeiten

Andere Gründe: ____

7. Gibt es aus Ihrer Sicht Voraussetzungen, die nötig gewesen wären, bei (einem Ihrer) bisherigen Wohnbauvorhaben schon früher Mobilitätsangebote mit einzuplanen?

nein, Mobilitätsangebote waren nicht Gegenstand der Planungsüberlegungen.

ja

keine Angabe

7.1. Wenn ja, welche Voraussetzungen wären nötig gewesen:

Baurechtliche Erleichterungen bzw. Klarstellungen in Bezug auf:

Förderungsmöglichkeiten durch die Wohnbauförderung in Bezug auf:

Unterstützung bzw. Kooperation der Gemeinde in Bezug auf:

Andere Voraussetzungen:

8. Besondere Anmerkungen:

- zu 3.:** Eine sehr gute öffentliche Verkehrsanbindung ist wesentliches Kriterium für die Projektentwicklung der Wohnbauvorhaben von BT5. Daher hauptsächlich städtisch / im Umland städtischer Siedlungsräume tätig.
- zu 6.1.(a):** Projektlaufzeit E-Carsharing in Linz Pichling durch BT5 ist vorerst auf 3 Jahre terminisiert. Danach soll Carsharing-Betrieb an die Wohnungseigentümer(gemeinschaft) übergehen, wenn gewünscht. Angemerkt wird, dass ein Carsharing-Projekt hauptsächlich im städtischen Umfeld nachgefragt wird.
- zu 6.1.(b):** Das Carsharing-Projekt in Linz Pichling wurde erst mit Erweiterung auf öffentliche Nutzbarkeit rentabel angenommen; Voraussetzung für Nutzung: Mitgliedschaft bei Caruso.

INTERVIEW TEIL B – „MOBILITÄT“ BEI KÜNFTIGEN WOHNBAUVORHABEN

1. In welcher (ländlichen) Gemeinde planen Sie Ihr nächstes Wohnbauvorhaben?

4040 Lichtenberg (Nähe Linz)

Zusatzfragen – Beantwortung nur erforderlich, falls bekannt (grobe Schätzung):

2. Wieviele Einwohner hat diese Gemeinde ungefähr?

ca. 2.300 keine Angabe

3. Hat die betreffende Gemeinde eine Zentrumszone im Sinne des Bebauungsplans?

ja nein keine Angabe

4. Hat diese Gemeinde öffentliche Verkehrsanbindungen zu benachbarten regionalen Zentren?

Bahn Bus keine keine Angabe

- 4.1.(a) Wenn Bahn- oder Bus-Verbindung:

In welchem Interwall verkehren sie? **45 Min.** keine Angabe

Wie lange ist die ungefähre Fahrzeit dorthin? **10 Min.** keine Angabe

- 4.2.(b) Wenn keine öffentliche Verbindung zu einem regionalen Zentrum vorhanden:

Was sollte beim regionalen öffentlichen Verkehr verbessert werden?

Intervallverdichtung keine Angabe

5. Kennen Sie öffentliche Verkehrsangebote innerhalb des Gemeindegebiets?

— keine Angabe

6. Kennen Sie andere Verkehrsmöglichkeiten für die Bewohner*innen in der Gemeinde (Fahrgemeinschaften, Carsharing, Fahrtendienst-Verein, Anruftaxi, u.ä.)?

Carsharing Angebot, Anruftaxi, Sammeltaxi Nachtbetrieb, „Mitfahrbucht“ Richtung Linz, Schulbus

Bezug geplantes Wohnbauvorhaben

7. Wieviele Wohneinheiten wird Ihr geplantes Wohnbauvorhaben haben? **22**

8. Gibt es Überlegungen, bei Ihrem nächsten Wohnbauvorhaben alternative Mobilitätsangebote einzuplanen?

ja nein noch unklar

wenn ja, welche? —

Bezug Rechtliches

9. Ist Ihnen bekannt, dass die OÖ Bauordnung den Gemeinden grundsätzlich die Möglichkeit bietet, per Verordnung eine abweichende Anzahl von PKW-Stellplätzen zu gewähren?
- ja nein
10. Wäre bei Ihrem geplanten Wohnbauvorhaben eine verringerte Stellplatzverpflichtung für die Umsetzung mobilitätsbezogener Infrastrukturmaßnahmen hilfreich bzw. notwendig?
- ja nein Begründung: ____
11. Braucht es weitere Erleichterungen der Bauvorschriften, um bei Ihrem geplanten Wohnbauvorhaben mobilitätsbezogene Infrastrukturmaßnahmen umsetzen zu können?
- nein ja, und zwar:
- Flexible Stellplatzanforderung in der OÖ BauO mit Erläuterung der Bedingungen
 - andere: **Erleichterung betr. Durchführung der erforderlichen Installation von E-Ladestationen**
12. Kennen Sie das Konzept von Mobilitätsverträgen, die gemäß § 17 Abs. 2 NÖ ROG zwischen (gemeinnützigen) Bauträgern und der Gemeinde abgeschlossen werden können?
- ja nein *Beispiel eines Mobilitätsvertrages wurde ausgehändigt (Bsp. Graz)*
- 12.1. Können Sie sich vorstellen, ein Mobilitätskonzept, das den Bewohner*innen Ihres Wohnbauprojekts alternative Mobilitätsformen anbietet, einzuplanen (eventuell im Rahmen eines Mobilitätsvertrags)?
- ja nein noch unklar
- 12.2. Wenn nein, mit welcher Begründung?
- _____
13. Unter der Voraussetzung, dass die Punkte 9 – 12 im Rahmen des NÖ Baurechts erfüllbar sind, welche Mobilitätsangebote könnten Sie sich (eventuell mit einem Mobilitätsvertrag) in Ihrem nächsten Wohnbauprojekt vorstellen?
- Begrenzte PKW-Stellplatzanzahl
 - Eigene Stellplätze für E-Fahrzeuge
 - Bereitstellung von Lademöglichkeiten für E-Fahrzeuge
 - Ausreichende und absperrbare Fahrradabstellplätze
 - Einrichtung von Fahrradserviceschranken
 - Organisation von Fahrradservicetagen in der Siedlung
 - Bereitstellung von carsharing oder Fahrtendiensten
 - Mobilitätsberatung, Zurverfügungstellung von Informationspaketen
 - Kostenlose Bereitstellung von öffentlichen Fuß- und Radwegdurchquerungen des Geländes der Wohnhausanlage
 - Elektronische Anzeigen bei den Hausausgängen für ÖV-Abfahrtszeiten der nächstgelegenen Haltestelle(n)

andere: ____

14. Wäre zur Erfüllbarkeit von alternativen Mobilitätsangeboten die Unterstützung der Oberösterreichischen Wohnungsförderung wünschenswert?

ja nein noch unklar

14.1. Wenn ja:

Welche Art der Unterstützung wäre sinnvoll?

Gewährung von Zusatzpunkten für folgende, über die NÖ BauO bzw. über die Punktetabelle Nachhaltigkeit (NÖ Wohnungsförderungsrichtlinien, 7. Änderung, Gebäudedatenblatt) hinausgehende Leistungen (Bsp. sh. Pkt. 13):

Gewährung von gesonderten Darlehen und Zuschüssen für folgende Dienstleistungen (Bsp. sh. Pkt. 13):

k.A.

andere:

15. Wäre zur Erfüllbarkeit von alternativen Mobilitätsangeboten grundsätzlich mehr Unterstützung vonseiten der Gemeinden wünschenswert?

ja nein noch unklar

15.1. Wenn ja:

durch finanzielle Unterstützung, und zwar (Bsp. sh. Pkt. 13):

bei der Investition für Mobilitätslösungen

beim laufenden Betrieb (z.B. für carsharing, Dienstleistungen)

andere:

sh. private Initiativen Pkt 6., mediale Verbreitung

durch mehr bau- und/oder raumordnungsrechtliche Befugnisse der Gemeinden, welche?

16. Würden Sie sich grundsätzlich eine inhaltliche Beratung zu alternativen Mobilitätsformen durch einen Mobilitätsberater wünschen?

ja nein noch unklar

17. Welche baurechtlichen oder raumordnungspolitischen Voraussetzungen wären sonst noch hilfreich, damit Sie alternative Mobilitätsangebote bei Ihrem Wohnbauvorhaben umsetzen können?

keine Angabe

18. Welche Bauvorschriften sind aus Ihrer Sicht hinderlich, um alternative Mobilitätsangebote bei Ihrem Wohnbauvorhaben umsetzen können?

—

keine Angabe

19. Welche Anliegen bezüglich der Implementierung alternativer Mobilitätsmodelle im Wohnbau möchten Sie sonst noch mitteilen?

- zu 6.: „Mitfahrbucht“ in Lichtenberg: Privatinitiative wird sehr gut angenommen! Betrieb von Schulbus, Anruf- und Sammeltaxi durch gewerbliche Anbieter. Nacht-Sammeltaxi mit fixen Abfahrtszeiten und Fixtarif.
- zu 13.: Mobilitätsangebot Elektronische Anzeige bei den Hauseingängen: Vorstellbar ist „digitales schwarzes Brett“ im Foyer, das neben allgemeinem Informationsaustausch (Babysitten, Blumen gießen, Werkzeug ausleihen, ...) auch umfangreiche Info zu Mobilitätsmöglichkeiten in der Siedlung bietet.
- zu 14.1.: Im Falle BT5 ist nicht der Bauträger, sondern sind die Bewohner (Wohnungseigentümer) Förderwerber. BT5 errichtet die Wohnhausanlagen gem. den baulichen Vorgaben der OÖ Wohnungsförderung (Energieeffizienz, Ökologie).
- Grundsätzlich fehlen finanzielle Anreize vonseiten des Bundes (im Zuge des Finanzausgleichs mit den Ländern), um die gesteckten Klimaschutzziele zu erreichen -> besser wäre, rechtzeitig Förderungen für klimaschutzfördernde Maßnahmen, die durch Bauträger und durch Wohnungsnutzer geleistet werden, zu vergeben, als nachträglich hohe CO₂-Ausgleichszahlungen bei Verfehlung der Klimaschutzziele leisten zu müssen.
- d.h. Empfehlung: Eigene Schiene einer „Mobilitätsförderung im Wohnbau“ neben der Wohnungsförderungsschiene einzurichten -> würde die Bewusstseinsbildung bei Bauträgern und bei den Bewohnern für mehr Klimaschutz schärfen.



6 BAUTRÄGER BT6

Projekt InnoMOB Bauträgerbefragung (6.11.2019)

BT6

INTERVIEW TEIL A – „MOBILITÄT“ BEI BISHERIGEN WOHNBAUVORHABEN

1. In welchen NÖ Gemeinden haben Sie die letzten drei Wohnbauvorhaben umgesetzt?

Gemeinde:

Jahr der Fertigstellung:

(a) Alt Lengbach

Bauabschnitt 1: 2014

Bauabschnitt 2: Frühjahr 2018

Bauabschnitt 3: derzeit Einreichung

(b) ____

(c) ____

Zusatzfragen – Beantwortung nur erforderlich, falls bekannt: (aus Zeitgründen nicht abgefragt)

2. Wie viele Einwohner haben diese Gemeinden ungefähr (grobe Schätzung)?

(a) ____ keine Angabe

(b) ____ keine Angabe

(c) ____ keine Angabe

3. Haben diese Gemeinden öffentliche Verkehrsanbindungen zu benachbarten regionalen Zentren?

(a) Bahn Bus keine keine Angabe

(b) Bahn Bus keine keine Angabe

(c) Bahn Bus keine keine Angabe

4. Kennen Sie öffentliche, gewerbliche oder private Verkehrsangebote innerhalb der Gemeinden?

(a) ____ keine Angabe

(b) ____ keine Angabe

(c) ____ keine Angabe

Bezug bisherige Wohnbauvorhaben

5. Wie viele Wohneinheiten / Bewohner*innen hatten Ihre letzten Wohnbauobjekte?

(a) pro Bauabschnitt 30 WE / rd. 75 je WE in Summe dzt. 60WE / rd. 150

(b) ___ / ___

(c) ___ / ___

6. Haben Sie bei einem oder mehreren Ihrer letzten drei Wohnbauobjekte schon Mobilitätsangebote für die Bewohner*innen umgesetzt?

ja nein

6.1.(a) Wenn ja:

Welche?

(a) ___

(b) ___

(c) ___

6.1.(b) Was wird von den Bewohner*innen gut angenommen?

gut: ___

weniger gut: ___

6.2. Wenn nein:

Aus welchen Gründen haben Sie bis jetzt (noch) keine Mobilitätsangebote umgesetzt?

Noch nicht damit beschäftigt

Keine Nachfrage vorhanden

Die Materie ist zu komplex

Wegen baurechtlicher Hindernisse

Wegen fehlender Förderungsmöglichkeiten

Andere Gründe: [Carsharing wurde angedacht, aber grundsätzlich ist kein externer Betreiber bereit in einer ländliche Gemeinde solch ein Angebot zu installieren.](#)

7. Gibt es aus Ihrer Sicht Voraussetzungen, die nötig gewesen wären, bei (einem Ihrer) bisherigen Wohnbauvorhaben schon früher Mobilitätsangebote mit einzuplanen?

nein, Mobilitätsangebote waren nicht Gegenstand der Planungsüberlegungen.

ja

keine Angabe

7.1. Wenn ja, welche Voraussetzungen wären nötig gewesen:

Baurechtliche Erleichterungen bzw. Klarstellungen in Bezug auf:

Förderungsmöglichkeiten durch die Wohnbauförderung in Bezug auf:

Unterstützung bzw. Kooperation der Gemeinde in Bezug auf:

Kostenbeteiligung bei halböffentlicher Nutzung von Garagenplätzen

Andere Voraussetzungen:

Es fehlen externe Betreiber, die eCarsharing/Carsharing in Wohnhausanlagen v. ländlichen Gemeinden anbieten.

8. Besondere Anmerkungen:

—

Anmerkung zu Frage 6.2 BT wollte Carsharing anbieten, aber nur mit einem externen Betreiber; jedoch es gibt kein Interesse bei externen Betreiber, da diese eine zu geringe Auslastung befürchten, weil die Größe der Objekte zu gering ist (im Schnitt 20-30 WE pro Objekt); externe Betreiber möchten eher, dass ein eAuto vom Bauträger gesponsert wird, das möchte aber der BT nicht; BT möchte nur Infrastruktur wie Stellplatz und Lademöglichkeit zur Verfügung stellen.

Anmerkung zu Frage 7.1 BT ist zurückhaltend eingestellt gegenüber halböffentliche Nutzung von Garagenplätzen

INTERVIEW TEIL B – „MOBILITÄT“ BEI KÜNFTIGEN WOHNBAUVORHABEN

1. In welcher (ländlichen) NÖ Gemeinde planen Sie Ihr nächstes Wohnbauvorhaben?

Großweikersdorf

Zusatzfragen – Beantwortung nur erforderlich, falls bekannt: (aus Zeitgründen nicht abgefragt)

2. Wieviele Einwohner hat diese Gemeinde ungefähr?

___ keine Angabe

3. Hat die betreffende Gemeinde eine Zentrumszone im Sinne des Bebauungsplans?

ja nein keine Angabe

4. Hat diese Gemeinde öffentliche Verkehrsanbindungen zu benachbarten regionalen Zentren?

Bahn Bus keine keine Angabe

- 4.1.(a) Wenn Bahn- oder Bus-Verbindung:

In welchem Interwall verkehren sie? ___ keine Angabe

Wie lange ist die ungefähre Fahrzeit dorthin? ___ keine Angabe

- 4.2.(b) Wenn keine öffentliche Verbindung zu einem regionalen Zentrum vorhanden:

Was sollte beim regionalen öffentlichen Verkehr verbessert werden?

___ keine Angabe

5. Kennen Sie öffentliche Verkehrsangebote innerhalb des Gemeindegebiets?

___ keine Angabe

6. Kennen Sie andere Verkehrsmöglichkeiten für die Bewohner*innen in der Gemeinde (Fahrgemeinschaften, Carsharing, Fahrtendienst-Verein, Anruftaxi, u.ä.)?

___ keine Angabe

Bezug geplantes Wohnbauvorhaben

7. Wieviele Wohneinheiten wird Ihr geplantes Wohnbauvorhaben haben? **K.A.**

8. Gibt es Überlegungen, bei Ihrem nächsten Wohnbauvorhaben alternative Mobilitätsangebote einzuplanen?

ja nein noch unklar

wenn ja, welche? **Wunsch nach einer objektbezogenen Mobilitätsberatung für nachhaltige Angebote**

Bezug Rechtliches

9. Ist Ihnen bekannt, dass die NÖ Bauordnung den Gemeinden grundsätzlich die Möglichkeit bietet, per Verordnung eine abweichende Anzahl von PKW-Stellplätzen zu gewähren (§ 63 Abs. 2 NÖ BauO)?
- ja nein
10. Wäre bei Ihrem geplanten Wohnbauvorhaben eine verringerte Stellplatzverpflichtung für die Umsetzung mobilitätsbezogener Infrastrukturmaßnahmen hilfreich bzw. notwendig?
- ja nein Begründung: **v.a. bei städtischen Bauvorhaben, da sonst höhere Leerstandskosten anfallen**
11. Braucht es weitere Erleichterungen der Bauvorschriften, um bei Ihrem geplanten Wohnbauvorhaben mobilitätsbezogene Infrastrukturmaßnahmen umsetzen zu können?
- nein ja, und zwar:
- Flexible Stellplatzanforderung in der NÖ BauO mit Erläuterung der Bedingungen
 - andere: **Brandschutz ist überreguliert**
12. Kennen Sie das Konzept von Mobilitätsverträgen, die gemäß § 17 Abs. 2 NÖ ROG zwischen (gemeinnützigen) Bauträgern und der Gemeinde abgeschlossen werden können?
- ja nein *Beispiel eines Mobilitätsvertrages wurde ausgehändigt (Bsp. Graz)*
- 12.1. Können Sie sich vorstellen, ein Mobilitätskonzept, das den Bewohner*innen Ihres Wohnbauprojekts alternative Mobilitätsformen anbietet, einzuplanen (eventuell im Rahmen eines Mobilitätsvertrags)?
- ja nein noch unklar
- 12.2. Wenn nein, mit welcher Begründung?
-
13. Unter der Voraussetzung, dass die Punkte 9 – 12 im Rahmen des NÖ Baurechts erfüllbar sind, welche Mobilitätsangebote könnten Sie sich (eventuell mit einem Mobilitätsvertrag) in Ihrem nächsten Wohnbauprojekt vorstellen?
- Begrenzte PKW-Stellplatzanzahl
 - Eigene Stellplätze für E-Fahrzeuge
 - Bereitstellung von Lademöglichkeiten für E-Fahrzeuge
 - Ausreichende und absperrbare Fahrradabstellplätze (**lt. Bauordnung ausreichend geregelt**)
 - Einrichtung von Fahrradserviceschranken (**NEIN wegen Vandalismusgefahr und bei kleinen Wohnobjekten nicht notwendig**)
 - Organisation von Fahrradservicetagen in der Siedlung
 - Bereitstellung von carsharing (**nur Infrastruktur wie Stellplätze, Ladesäule; der Betrieb sollte ausschließlich über externe Betreiber und Stromanbieter erfolgen**) oder Fahrtendiensten (**nein**)

- Mobilitätsberatung, Zurverfügungstellung von Informationspaketen (nur in Kooperation mit externen Betreiber; Bereitschaft zum Auflegen von Infomaterialien und Information über Infotag des externen Betreibers)
- Kostenlose Bereitstellung von öffentlichen Fuß- und Radwegdurchquerungen des Geländes der Wohnhausanlage Das Durchqueren von Anlagen ist in den meisten Gemeinden möglich; nur erst bei Druck von Mieter*innen wird öffentliches Durchqueren verboten
- Elektronische Anzeigen bei den Hausausgängen für ÖV-Abfahrtszeiten der nächstgelegenen Haltestelle(n)
- andere: ____

14. Wäre zur Erfüllbarkeit von alternativen Mobilitätsangeboten die Unterstützung der Niederösterreichischen Wohnungsförderung wünschenswert?

- ja nein noch unklar

14.1. Wenn ja:

Welche Art der Unterstützung wäre sinnvoll?

- Gewährung von Zusatzpunkten für folgende, über die NÖ BauO bzw. über die Punktetabelle Nachhaltigkeit (NÖ Wohnungsförderungsrichtlinien, 7. Änderung, Gebäudedatenblatt) hinausgehende Leistungen (Bsp. sh. Pkt. 13):

- Gewährung von gesonderten Darlehen und Zuschüssen für folgende Dienstleistungen (Bsp. sh. Pkt. 13):

- andere:

BT möchte nicht zum Spielraum von unerprobten Konzepten werden.

15. Wäre zur Erfüllbarkeit von alternativen Mobilitätsangeboten grundsätzlich mehr Unterstützung vonseiten der Gemeinden wünschenswert?

- ja nein noch unklar

15.1. Wenn ja:

- durch finanzielle Unterstützung, und zwar (Bsp. sh. Pkt. 13):

- bei der Investition für Mobilitätslösungen

- beim laufenden Betrieb (z.B. für carsharing, Dienstleistungen)

- andere:

- durch mehr bau- und/oder raumordnungsrechtliche Befugnisse der Gemeinden, welche In ländlich geprägten Gemeinden könnten Flächen für Mobilität im Bebauungsplan geregelt werden und wäre aus BT Sicht wünschenswert, damit sich eine gemeinsame Linie entwickeln kann und es nicht zu einer Vielzahl an inkompatiblen Angeboten kommt.

16. Würden Sie sich grundsätzlich eine inhaltliche Beratung zu alternativen Mobilitätsformen durch einen Mobilitätsberater wünschen?

- ja, aber nur maßgeschneidert für ein Objekt, eher nur in Kleinstädten sinnvoll nein
 noch unklar

17. Welche baurechtlichen oder raumordnungspolitischen Voraussetzungen wären sonst noch hilfreich, damit Sie alternative Mobilitätsangebote bei Ihrem Wohnbauvorhaben umsetzen können?

keine Angabe

18. Welche Bauvorschriften sind aus Ihrer Sicht hinderlich, um alternative Mobilitätsangebote bei Ihrem Wohnbauvorhaben umsetzen können?

Überregulierte Brandschutzregelungen in Tiefgaragen

keine Angabe

19. Welche Anliegen bezüglich der Implementierung alternativer Mobilitätsmodelle im Wohnbau möchten Sie sonst noch mitteilen?

Anmerkung zu Frage 12.1: BT möchte sich den Paragraphen (§ 63 Abs. 2 NÖ BauO und § 17 Abs. 2 NÖ ROG näher begutachten.

Anmerkung zu Frage 15.1 Mobilitätslösungen sollen in ländlichen Gemeinden sowohl von der Gemeinde als auch vom/von BT eher im öffentlichen Raum platziert werden; BT übernimmt die Infrastrukturkosten, dafür erhält er Abschläge bei Stellplatzverpflichtung



7 BAUTRÄGER BT7

Projekt InnoMOB Bauträgerbefragung 23.10.2019

BT7

INTERVIEW TEIL A – „MOBILITÄT“ BEI BISHERIGEN WOHNBAUVORHABEN

1. In welchen NÖ Gemeinden haben Sie die letzten drei Wohnbauvorhaben umgesetzt?

Gemeinde: Jahr der Fertigstellung:

(a) **Hollabrunn** **2019**

(b) **Rastenfeld** **2019**

(c) **Unterstinkenbrunn** **2019**

Zusatzfragen – Beantwortung nur erforderlich, falls bekannt:

2. Wie viele Einwohner haben diese Gemeinden ungefähr (grobe Schätzung)?

(a) **8.000** keine Angabe

(b) **2.000** keine Angabe

(c) **800** keine Angabe

3. Haben diese Gemeinden öffentliche Verkehrsverbindungen zu benachbarten regionalen Zentren?

(a) Bahn Bus keine keine Angabe

(b) Bahn Bus keine keine Angabe

(c) Bahn Bus keine keine Angabe

4. Kennen Sie öffentliche, gewerbliche oder private Verkehrsangebote innerhalb der Gemeinden?

(a) **Stadtbus, Taxi** keine Angabe

(b) **Bus (im Rahmen VOR)** keine Angabe

(c) **Bus (im Rahmen VOR)** keine Angabe

Bezug bisherige Wohnbauvorhaben

5. Wie viele Wohneinheiten / Bewohner*innen hatten Ihre letzten Wohnbauobjekte?

(a) **30 / 1 – 2 EW**

(b) **29 / 1 – 2 EW**

(c) **8 / 14 EW**

6. Haben Sie bei einem oder mehreren Ihrer letzten drei Wohnbauobjekte schon Mobilitätsangebote für die Bewohner*innen umgesetzt?

ja nein

6.1.(a) Wenn ja:

Welche?

(a) ____

(b) ____

(c) ____

6.1.(b) Was wird von den Bewohner*innen gut angenommen?

gut: ____

weniger gut: ____

6.2. Wenn nein:

Aus welchen Gründen haben Sie bis jetzt (noch) keine Mobilitätsangebote umgesetzt?

Noch nicht damit beschäftigt

Keine Nachfrage vorhanden

Die Materie ist zu komplex

Wegen baurechtlicher Hindernisse

Wegen fehlender Förderungsmöglichkeiten

Andere Gründe: ____

7. Gibt es aus Ihrer Sicht Voraussetzungen, die nötig gewesen wären, bei (einem Ihrer) bisherigen Wohnbauvorhaben schon früher Mobilitätsangebote mit einzuplanen?

nein, Mobilitätsangebote waren nicht Gegenstand der Planungsüberlegungen.

ja

keine Angabe

7.1. Wenn ja, welche Voraussetzungen wären nötig gewesen:

Baurechtliche Erleichterungen bzw. Klarstellungen in Bezug auf:

Flexiblere Stellplatzanforderung

Förderungsmöglichkeiten durch die Wohnbauförderung in Bezug auf:

Unterstützung bzw. Kooperation der Gemeinde in Bezug auf:

Verbesserung der Gemeindeattraktivität, die das Wohnumfeld als Lebensmittelpunkt fördert.

Andere Voraussetzungen:

8. Besondere Anmerkungen:

Zu 7.1.: Eine Attraktivitätssteigerung des Wohnumfeldes würde den Zuzug in die Gemeinde steigern bzw. die Abwanderung vermeiden und lokale Infrastrukturen verdichten. Damit wäre zwangsläufig vermehrter Bedarf für alternative, lokale Verkehrsmöglichkeiten gegeben (durch Steigerung der lokalen Besorgungswege, lokaler Freizeitaktivitäten u. dgl.)

INTERVIEW TEIL B – „MOBILITÄT“ BEI KÜNFTIGEN WOHNBAUVORHABEN

1. In welcher (ländlichen) NÖ Gemeinde planen Sie Ihr nächstes Wohnbauvorhaben?

Waldenstein (Reihenhausanlage)

Zusatzfragen – Beantwortung nur erforderlich, falls bekannt (grobe Schätzung):

2. Wieviele Einwohner hat diese Gemeinde ungefähr?

1100 keine Angabe

3. Hat die betreffende Gemeinde eine Zentrumszone im Sinne des Bebauungsplans?

ja nein keine Angabe

4. Hat diese Gemeinde öffentliche Verkehrsanbindungen zu benachbarten regionalen Zentren?

Bahn Bus keine keine Angabe

4.1.(a) Wenn Bahn- oder Bus-Verbindung:

In welchem Interwall verkehren sie? **3x tägl.** keine Angabe

Wie lange ist die ungefähre Fahrzeit dorthin? **15 Min.** keine Angabe

4.2.(b) Wenn keine öffentliche Verbindung zu einem regionalen Zentrum vorhanden:

Was sollte beim regionalen öffentlichen Verkehr verbessert werden?

Intervallverdichtung keine Angabe

5. Kennen Sie öffentliche Verkehrsangebote innerhalb des Gemeindegebiets?

_____ keine Angabe

6. Kennen Sie andere Verkehrsmöglichkeiten für die Bewohner*innen in der Gemeinde (Fahrgemeinschaften, Carsharing, Fahrtendienst-Verein, Anruftaxi, u.ä.)?

Anruftaxi keine Angabe

Bezug geplantes Wohnbauvorhaben

7. Wieviele Wohneinheiten wird Ihr geplantes Wohnbauvorhaben haben? **6**

8. Gibt es Überlegungen, bei Ihrem nächsten Wohnbauvorhaben alternative Mobilitätsangebote einzuplanen?

ja nein noch unklar

wenn ja, welche? _____

Bezug Rechtliches

9. Ist Ihnen bekannt, dass die NÖ Bauordnung den Gemeinden grundsätzlich die Möglichkeit bietet, per Verordnung eine abweichende Anzahl von PKW-Stellplätzen zu gewähren (§ 63 Abs. 2 NÖ BauO)?
- ja nein
10. Wäre bei Ihrem geplanten Wohnbauvorhaben eine verringerte Stellplatzverpflichtung für die Umsetzung mobilitätsbezogener Infrastrukturmaßnahmen hilfreich bzw. notwendig?
- ja nein Begründung: **Es werden freiwillig mehr PKW-Stellplätze ausgeführt, abhängig von der Anzahl der Familienmitglieder.**
11. Braucht es weitere Erleichterungen der Bauvorschriften, um bei Ihrem geplanten Wohnbauvorhaben mobilitätsbezogene Infrastrukturmaßnahmen umsetzen zu können?
- nein ja, und zwar:
- Flexible Stellplatzanforderung in der NÖ BauO mit Erläuterung der Bedingungen
- andere: ____
12. Kennen Sie das Konzept von Mobilitätsverträgen, die gemäß § 17 Abs. 2 NÖ ROG zwischen (gemeinnützigen) Bauträgern und der Gemeinde abgeschlossen werden können?
- ja nein *Beispiel eines Mobilitätsvertrages wurde ausgehändigt (Bsp. Graz)*
- 12.1. Können Sie sich vorstellen, ein Mobilitätskonzept, das den Bewohner*innen Ihres Wohnbauprojekts alternative Mobilitätsformen anbietet, einzuplanen (eventuell im Rahmen eines Mobilitätsvertrags)?
- ja nein noch unklar
- 12.2. Wenn nein, mit welcher Begründung?
- _____
13. Unter der Voraussetzung, dass die Punkte 9 – 12 im Rahmen des NÖ Baurechts erfüllbar sind, welche Mobilitätsangebote könnten Sie sich (eventuell mit einem Mobilitätsvertrag) in Ihrem nächsten Wohnbauprojekt vorstellen?
- Begrenzte PKW-Stellplatzanzahl
- Eigene Stellplätze für E-Fahrzeuge
- Bereitstellung von Lademöglichkeiten für E-Fahrzeuge
- Ausreichende und absperrbare Fahrradabstellplätze
- Einrichtung von Fahrradserviceschränken
- Organisation von Fahrradservicetagen in der Siedlung
- Bereitstellung von carsharing oder Fahrtendiensten
- Mobilitätsberatung, Zurverfügungstellung von Informationspaketen
- Kostenlose Bereitstellung von öffentlichen Fuß- und Radwegdurchquerungen des Geländes der Wohnhausanlage
- Elektronische Anzeigen bei den Hausausgängen für ÖV-Abfahrtszeiten der nächstgelegenen Haltestelle(n)

andere: ____

14. Wäre zur Erfüllbarkeit von alternativen Mobilitätsangeboten die Unterstützung der Niederösterreichischen Wohnungsförderung wünschenswert?

ja nein noch unklar

14.1. Wenn ja:

Welche Art der Unterstützung wäre sinnvoll?

Gewährung von Zusatzpunkten für folgende, über die NÖ BauO bzw. über die Punktetabelle Nachhaltigkeit (NÖ Wohnungsförderungsrichtlinien, 7. Änderung, Gebäudedatenblatt) hinausgehende Leistungen (Bsp. sh. Pkt. 13):

Gewährung von gesonderten Darlehen und Zuschüssen für folgende Dienstleistungen (Bsp. sh. Pkt. 13):

andere:

15. Wäre zur Erfüllbarkeit von alternativen Mobilitätsangeboten grundsätzlich mehr Unterstützung vonseiten der Gemeinden wünschenswert?

ja nein noch unklar

15.1. Wenn ja:

durch finanzielle Unterstützung, und zwar (Bsp. sh. Pkt. 13):

bei der Investition für Mobilitätslösungen

beim laufenden Betrieb (z.B. für carsharing, Dienstleistungen)

andere:

durch mehr bau- und/oder raumordnungsrechtliche Befugnisse der Gemeinden, welche?

Umfassende Eigenständigkeit des Gemeinderats in Bezug auf den Bebauungsplan und zur Steigerung der Gemeindeattraktivität. Die Gemeinden sollten gesamtheitliche Befugnisse zum Erlass örtlicher Raumordnungskonzepte bekommen.

16. Würden Sie sich grundsätzlich eine inhaltliche Beratung zu alternativen Mobilitätsformen durch einen Mobilitätsberater wünschen?

ja nein noch unklar

17. Welche baurechtlichen oder raumordnungspolitischen Voraussetzungen wären sonst noch hilfreich, damit Sie alternative Mobilitätsangebote bei Ihrem Wohnbauvorhaben umsetzen können?

keine Angabe

18. Welche Bauvorschriften sind aus Ihrer Sicht hinderlich, um alternative Mobilitätsangebote bei Ihrem Wohnbauvorhaben umsetzen können?
_____ keine Angabe
19. Welche Anliegen bezüglich der Implementierung alternativer Mobilitätsmodelle im Wohnbau möchten Sie sonst noch mitteilen?

Zu 14.1.: Vonseiten der NÖ Wohnungsförderung sollten im Rahmen des vorhandenen Punktesystems Maßnahmen nachhaltiger Mobilität durch Bauträger honoriert werden. Eine eigene Förderschiene für Mobilitätskonzepte wäre mit einem zu hohen bürokratischen Aufwand verbunden.

Grundsätzlich:

Für alternative Mobilitätskonzepte, die von Bauträgern vorbereitet und laufend betreut werden (z.B. Carsharing), ist eine Anreizförderung notwendig.

Betrifft Carsharing mit E-Mobilen:

Bei PV-Anlagen mit eigener Stromspeicherung innerhalb der Wohnhaus- oder Reihenhausanlage gibt es rechtliche Hindernisse vonseiten der EVUs (Bauträger als Stromlieferant) → Es besteht dringender rechtlicher Handlungsbedarf, damit der Bauträger selbst, ohne zwischengeschaltetem Betreiber der eigenen PV- und Stromspeicheranlagen, PV-Strom speichern und zur Verfügung stellen darf.

INTERVIEW TEIL B – „MOBILITÄT“ BEI KÜNFTIGEN WOHNBAUVORHABEN

1. In welcher (ländlichen) NÖ Gemeinde planen Sie Ihr nächstes Wohnbauvorhaben?

Kreuzstetten (Geschoßwohnbau)

Zusatzfragen – Beantwortung nur erforderlich, falls bekannt (grobe Schätzung):

2. Wieviele Einwohner hat diese Gemeinde ungefähr?

ca. 1.600 keine Angabe

3. Hat die betreffende Gemeinde eine Zentrumszone im Sinne des Bebauungsplans?

ja nein keine Angabe

4. Hat diese Gemeinde öffentliche Verkehrsanbindungen zu benachbarten regionalen Zentren?

Bahn Bus keine keine Angabe **Regionalzentrum: Wien**

- 4.1.(a) Wenn Bahn- oder Bus-Verbindung:

In welchem Interwall verkehren sie? **Halbstündlich** keine Angabe

Wie lange ist die ungefähre Fahrzeit dorthin? **20 Min.** keine Angabe

- 4.2.(b) Wenn keine öffentliche Verbindung zu einem regionalen Zentrum vorhanden:

Was sollte beim regionalen öffentlichen Verkehr verbessert werden?

Qualität der Zugarnituren (R und REX nach dem Vorbild WESTBAHN)

5. Kennen Sie öffentliche Verkehrsangebote innerhalb des Gemeindegebiets?

___ keine Angabe

6. Kennen Sie andere Verkehrsmöglichkeiten für die Bewohner*innen in der Gemeinde (Fahrgemeinschaften, Carsharing, Fahrtendienst-Verein, Anruftaxi, u.ä.)?

Anruftaxi keine Angabe

Bezug geplantes Wohnbauvorhaben

7. Wieviele Wohneinheiten wird Ihr geplantes Wohnbauvorhaben haben? **29**

8. Gibt es Überlegungen, bei Ihrem nächsten Wohnbauvorhaben alternative Mobilitätsangebote einzuplanen?

ja nein noch unklar

wenn ja, welche? ___

Bezug Rechtliches

9. Ist Ihnen bekannt, dass die NÖ Bauordnung den Gemeinden grundsätzlich die Möglichkeit bietet, per Verordnung eine abweichende Anzahl von PKW-Stellplätzen zu gewähren (§ 63 Abs. 2 NÖ BauO)?

ja nein

10. Wäre bei Ihrem geplanten Wohnbauvorhaben eine verringerte Stellplatzverpflichtung für die Umsetzung mobilitätsbezogener Infrastrukturmaßnahmen hilfreich bzw. notwendig?

ja nein Begründung: ____

11. Braucht es weitere Erleichterungen der Bauvorschriften, um bei Ihrem geplanten Wohnbauvorhaben mobilitätsbezogene Infrastrukturmaßnahmen umsetzen zu können?

nein ja, und zwar:

Flexible Stellplatzanforderung in der NÖ BauO mit Erläuterung der Bedingungen

andere: ____

12. Kennen Sie das Konzept von Mobilitätsverträgen, die gemäß § 17 Abs. 2 NÖ ROG zwischen (gemeinnützigen) Bauträgern und der Gemeinde abgeschlossen werden können?

ja nein *Beispiel eines Mobilitätsvertrages wurde ausgehändigt (Bsp. Graz)*

12.1. Können Sie sich vorstellen, ein Mobilitätskonzept, das den Bewohner*innen Ihres Wohnbauprojekts alternative Mobilitätsformen anbietet, einzuplanen (eventuell im Rahmen eines Mobilitätsvertrags)?

ja nein noch unklar

12.2. Wenn nein, mit welcher Begründung?

13. Unter der Voraussetzung, dass die Punkte 9 – 12 im Rahmen des NÖ Baurechts erfüllbar sind, welche Mobilitätsangebote könnten Sie sich (eventuell mit einem Mobilitätsvertrag) in Ihrem nächsten Wohnbauprojekt vorstellen?

Begrenzte PKW-Stellplatzanzahl

Eigene Stellplätze für E-Fahrzeuge

Bereitstellung von Lademöglichkeiten für E-Fahrzeuge

Ausreichende und absperzbare Fahrradabstellplätze

Einrichtung von Fahrradserviceschranken

Organisation von Fahrradservicetagen in der Siedlung

Bereitstellung von carsharing oder Fahrtendiensten

Mobilitätsberatung, Zurverfügungstellung von Informationspaketen

Kostenlose Bereitstellung von öffentlichen Fuß- und Radwegdurchquerungen des Geländes der Wohnhausanlage

Elektronische Anzeigen bei den Hausausgängen für ÖV-Abfahrtszeiten der nächstgelegenen Haltestelle(n)

andere: ____

14. Wäre zur Erfüllbarkeit von alternativen Mobilitätsangeboten die Unterstützung der Niederösterreichischen Wohnungsförderung wünschenswert?

ja nein noch unklar

14.1. Wenn ja:

Welche Art der Unterstützung wäre sinnvoll?

Gewährung von Zusatzpunkten für folgende, über die NÖ BauO bzw. über die Punktetabelle Nachhaltigkeit (NÖ Wohnungsförderungsrichtlinien, 7. Änderung, Gebäudedatenblatt) hinausgehende Leistungen (Bsp. sh. Pkt. 13):

Gewährung von gesonderten Darlehen und Zuschüssen für folgende Dienstleistungen (Bsp. sh. Pkt. 13):

andere:

15. Wäre zur Erfüllbarkeit von alternativen Mobilitätsangeboten grundsätzlich mehr Unterstützung vonseiten der Gemeinden wünschenswert?

ja nein noch unklar

15.1. Wenn ja:

durch finanzielle Unterstützung, und zwar (Bsp. sh. Pkt. 13):

bei der Investition für Mobilitätslösungen

beim laufenden Betrieb (z.B. für carsharing, Dienstleistungen)

andere:

durch mehr bau- und/oder raumordnungsrechtliche Befugnisse der Gemeinden, welche?

Umfassende Eigenständigkeit des Gemeinderats in Bezug auf den Bebauungsplan und zur Steigerung der Gemeindeattraktivität. Die Gemeinden sollten gesamtheitliche Befugnisse zum Erlass örtlicher Raumordnungskonzepte bekommen.

16. Würden Sie sich grundsätzlich eine inhaltliche Beratung zu alternativen Mobilitätsformen durch einen Mobilitätsberater wünschen?

ja nein noch unklar

17. Welche baurechtlichen oder raumordnungspolitischen Voraussetzungen wären sonst noch hilfreich, damit Sie alternative Mobilitätsangebote bei Ihrem Wohnbauvorhaben umsetzen können?

keine Angabe

18. Welche Bauvorschriften sind aus Ihrer Sicht hinderlich, um alternative Mobilitätsangebote bei Ihrem Wohnbauvorhaben umsetzen können?

Derzeitige Bauklassendefinition und –einteilung ist kontraproduktiv, insbes. die Beschränkung der zulässigen Geschoßzahl durch Vorgabe der maximal erlaubten Bauhöhe in der Bauordnung.

19. Welche Anliegen bezüglich der Implementierung alternativer Mobilitätsmodelle im Wohnbau möchten Sie sonst noch mitteilen?

Zu 13.: Mobilitätsangebot Elektronische Anzeige bei den Hauseingängen: Vorstellbar ist „digitales schwarzes Brett“ im Foyer, das neben allgemeinem Informationsaustausch (Babysitten, Blumen gießen, Werkzeug ausleihen, ...) auch umfangreiche Info zu Mobilitätsmöglichkeiten in der Siedlung bietet.

Zu 14.1.: Vonseiten der NÖ Wohnungsförderung sollten im Rahmen des vorhandenen Punktesystems Maßnahmen nachhaltiger Mobilität durch Bauträger honoriert werden. Eine eigene Förderschiene für Mobilitätskonzepte wäre mit einem zu hohen bürokratischen Aufwand verbunden.

Zu 15.: Raumwidmungs- und baurechtliche Kompetenzen sind in viel größerem Umfang den Gemeinden zu übertragen, um die Gemeinde für (zukünftige) Bewohner attraktiver zu machen: Eine Attraktivitätssteigerung des Wohnumfeldes würde den Zuzug in die Gemeinde steigern bzw. die Abwanderung vermeiden und lokale Infrastrukturen verdichten. Damit wäre zwangsläufig vermehrter Bedarf für alternative, lokale Verkehrsmöglichkeiten gegeben (durch Steigerung der lokalen Besorgungswege, lokaler Freizeitaktivitäten u. dgl.)

Zu 17., 18.: Die Festlegung der Bauklasseneinteilung – konkret: die Erhöhung der maximal zulässigen Geschoßanzahl – soll dem Gemeinderat übertragen werden als Maßnahme der Gemeinden zur (erwünschten) Wohnraumverdichtung in ländlichen Regionen und zur Steuerung des laufend steigenden Flächenverbrauchs im Neubau (auch: für mögliche Nachverdichtung bei Sanierungen). Als Referenzbeispiel für nachhaltige Raumplanung wird die Marktgemeinde Grabern, Bezirk Hollabrunn, genannt.

Bei entsprechender Bevölkerungsdichte und adäquater Gemeindequalität wären so alternative, kleinräumige Verkehrsmodelle erfolgreicher zu etablieren.

Grundsätzlich:

Bei der Errichtung von Wohnhausanlagen sind viele Nebenflächen zu finanzieren, die aufgrund der derzeitigen Bauvorschriften mit erheblichen Kosten meist unterirdisch (in Tiefgeschoßen) angeordnet werden (Garagenplätze, Haustechnik-, Lagerräume, u. dgl.). Dürfte gemäß bedarfsgerechter, individueller Auslegung der zulässigen Gebäudehöhe großzügiger als derzeit „in die Höhe“ gebaut werden, könnten Nebenräume in oberirdische Geschoße (Erdgeschoß) integriert werden, und die eingesparten Kosten stünden für alternative Mobilitätsmodelle zur Verfügung, z.B. Einrichtung und Betrieb von Carsharing und weiterer Projekte.

Für alternative Mobilitätskonzepte, die von Bauträgern vorbereitet und laufend betreut werden, ist eine Anreizförderung notwendig.



8 BAUTRÄGER BT8

Projekt InnoMOB Bauträgerbefragung 17.12.2019

BT8

INTERVIEW TEIL A – „MOBILITÄT“ BEI BISHERIGEN WOHNBAUVORHABEN

1. In welchen NÖ Gemeinden haben Sie die letzten drei Wohnbauvorhaben umgesetzt?

Gemeinde: Jahr der Fertigstellung:

(a) **Schwechat** **2019**

(b) **Traiskirchen** **2020**

(c) **Purkersdorf** **2020**

Zusatzfragen – Beantwortung nur erforderlich, falls bekannt:

2. Wie viele Einwohner haben diese Gemeinden ungefähr (grobe Schätzung)?

(a) **17.000** keine Angabe

(b) **18.000** keine Angabe

(c) **9.000** keine Angabe

3. Haben diese Gemeinden öffentliche Verkehrsverbindungen zu benachbarten regionalen Zentren?

(a) Bahn Bus keine keine Angabe

(b) Bahn Bus keine keine Angabe

(c) Bahn Bus keine keine Angabe

4. Kennen Sie öffentliche, gewerbliche oder private Verkehrsangebote innerhalb der Gemeinden?

(a) **(Sammel)Taxi, Schülerbus** keine Angabe

(b) **(Sammel)Taxi, Schülerbus** keine Angabe

(c) **(Sammel)Taxi, Schülerbus** keine Angabe

Bezug bisherige Wohnbauvorhaben

5. Wie viele Wohneinheiten / Bewohner*innen hatten Ihre letzten Wohnbauobjekte?

(a) **128 / ca. 1,5 Personen/WE**

(b) **28 / ca. 1,5 Personen/WE**

(c) **20 / ca. 1,2 Personen/WE**

6. Haben Sie bei einem oder mehreren Ihrer letzten drei Wohnbauobjekte schon Mobilitätsangebote für die Bewohner*innen umgesetzt?

ja nein

6.1.(a) Wenn ja:

Welche?

(a) ____

(b) ____

(c) ____

6.1.(b) Was wird von den Bewohner*innen gut angenommen?

gut: ____

weniger gut: ____

6.2. Wenn nein:

Aus welchen Gründen haben Sie bis jetzt (noch) keine Mobilitätsangebote umgesetzt?

Noch nicht damit beschäftigt

Keine Nachfrage vorhanden

Die Materie ist zu komplex

Wegen baurechtlicher Hindernisse

Wegen fehlender Förderungsmöglichkeiten

Andere Gründe: **Mobilitätslösungen liegen in der Zuständigkeit der Gemeinden, öffentl. oder gewerbliche Anbieter (für regelmäßige Öffis) fehlen.**

7. Gibt es aus Ihrer Sicht Voraussetzungen, die nötig gewesen wären, bei (einem Ihrer) bisherigen Wohnbauvorhaben schon früher Mobilitätsangebote mit einzuplanen?

nein, eigene Mobilitätsangebote waren nicht Gegenstand der Planungsüberlegungen.

ja

keine Angabe

7.1. Wenn ja, welche Voraussetzungen wären nötig gewesen:

Baurechtliche Erleichterungen bzw. Klarstellungen in Bezug auf:

Stellplatzreduktion

Förderungsmöglichkeiten durch die Wohnbauförderung in Bezug auf:

zusätzliche (Schnell)Ladestationen für E-Mobile, Einrichtungen für und ev. Beschaffung und Vorhalten von (E-)Leihrädern, u.dgl.

Unterstützung bzw. Kooperation der Gemeinde in Bezug auf:

Vernetzung (mit Betreibern von Verkehrsangeboten) fehlt.

Andere Voraussetzungen:

s.o.; Es fehlten die (gewerblichen) Partner, die den Betrieb übernehmen für Carsharing, Leihräder, u.dgl.

8. Besondere Anmerkungen:

—

INTERVIEW TEIL B – „MOBILITÄT“ BEI KÜNFTIGEN WOHNBAUVORHABEN

1. In welcher (ländlichen) NÖ Gemeinde planen Sie Ihr nächstes Wohnbauvorhaben?

Theresienfeld

Zusatzfragen – Beantwortung nur erforderlich, falls bekannt (grobe Schätzung):

2. Wieviele Einwohner hat diese Gemeinde ungefähr?

3100 keine Angabe

3. Hat die betreffende Gemeinde eine Zentrumszone im Sinne des Bebauungsplans?

ja nein keine Angabe

4. Hat diese Gemeinde öffentliche Verkehrsanbindungen zu benachbarten regionalen Zentren?

Bahn Bus keine keine Angabe

- 4.1.(a) Wenn Bahn- oder Bus-Verbindung:

In welchem Interwall verkehren sie? **ca ½ h** keine Angabe

Wie lange ist die ungefähre Fahrzeit dorthin? **10 Min.** keine Angabe

- 4.2.(b) Wenn keine öffentliche Verbindung zu einem regionalen Zentrum vorhanden:

Was sollte beim regionalen öffentlichen Verkehr verbessert werden?

Taktung und Abstimmung auf überregionalem öffentlichen Verkehr

5. Kennen Sie öffentliche Verkehrsangebote innerhalb des Gemeindegebiets?

keine vorhanden keine Angabe

6. Kennen Sie andere Verkehrsmöglichkeiten für die Bewohner*innen in der Gemeinde (Fahrgemeinschaften, Carsharing, Fahrtendienst-Verein, Anruftaxi, u.ä.)?

Anruftaxi keine Angabe

Bezug geplantes Wohnbauvorhaben

7. Wieviele Wohneinheiten wird Ihr geplantes Wohnbauvorhaben haben? **28**

8. Gibt es Überlegungen, bei Ihrem nächsten Wohnbauvorhaben alternative Mobilitätsangebote einzuplanen?

ja nein noch unklar

wenn ja, welche? _____

Bezug Rechtliches

9. Ist Ihnen bekannt, dass die NÖ Bauordnung den Gemeinden grundsätzlich die Möglichkeit bietet, per Verordnung eine abweichende Anzahl von PKW-Stellplätzen zu gewähren (§ 63 Abs. 2 NÖ BauO)?

ja nein

10. Wäre bei Ihrem geplanten Wohnbauvorhaben eine verringerte Stellplatzverpflichtung für die Umsetzung mobilitätsbezogener Infrastrukturmaßnahmen hilfreich bzw. notwendig?

ja nein

Begründung: **als Ersatz für stärkere Durchgrünung und Renaturierung innerhalb der Wohnhausanlage (Beschattung, Reduzierung der Bodenversiegelung)**

11. Braucht es weitere Erleichterungen der Bauvorschriften, um bei Ihrem geplanten Wohnbauvorhaben mobilitätsbezogene Infrastrukturmaßnahmen umsetzen zu können?

nein ja, und zwar:

Flexible Stellplatzanforderung in der NÖ BauO mit Erläuterung der Bedingungen

andere: **standortbezogene Stellplatzverpflichtung anhand einer „Standortbezogenen Evaluierung der Verkehrsangebote“ in der Gemeinde / in der Region.**

12. Kennen Sie das Konzept von Mobilitätsverträgen, die gemäß § 17 Abs. 2 NÖ ROG zwischen (gemeinnützigen) Bauträgern und der Gemeinde abgeschlossen werden können?

ja nein *Beispiel eines Mobilitätsvertrages wurde ausgehändigt (Bsp. Graz)*

12.1. Können Sie sich vorstellen, ein Mobilitätskonzept, das den Bewohner*innen Ihres Wohnbauprojekts alternative Mobilitätsformen anbietet, einzuplanen (eventuell im Rahmen eines Mobilitätsvertrags)?

ja nein noch unklar

12.2. Wenn nein, mit welcher Begründung?

—

13. Unter der Voraussetzung, dass die Punkte 9 – 12 im Rahmen des NÖ Baurechts erfüllbar sind, welche Mobilitätsangebote könnten Sie sich (eventuell mit einem Mobilitätsvertrag) in Ihrem nächsten Wohnbauprojekt vorstellen?

Begrenzte PKW-Stellplatzanzahl

Eigene Stellplätze für E-Fahrzeuge

Bereitstellung von Lademöglichkeiten für E-Fahrzeuge

Ausreichende und absperrbare Fahrradabstellplätze

Einrichtung von Fahrradserviceschranken

Organisation von Fahrradservicetagen in der Siedlung

Bereitstellung von carsharing oder Fahrtendiensten

Mobilitätsberatung, Zurverfügungstellung von Informationspaketen

- Kostenlose Bereitstellung von öffentlichen Fuß- und Radwegdurchquerungen des Geländes der Wohnhausanlage
- Elektronische Anzeigen bei den Hausausgängen für ÖV-Abfahrtszeiten der nächstgelegenen Haltestelle(n)
- andere: **sperrbare Fahrradboxen;**

Geplant ist die Einbeziehung des Carsharing-Anbieters G-Electric, vorbereitet zur Nutzung für die Bewohner der Wohnhausanlage und für die öffentliche Nachbarschaft. Der laufende Betrieb wird durch den Carsharing-Anbieter erfolgen.

14. Wäre zur Erfüllbarkeit von alternativen Mobilitätsangeboten die Unterstützung der Niederösterreichischen Wohnungsförderung wünschenswert?

- ja nein noch unklar

14.1. Wenn ja:

Welche Art der Unterstützung wäre sinnvoll?

- Gewährung von Zusatzpunkten für folgende, über die NÖ BauO bzw. über die Punktetabelle Nachhaltigkeit (NÖ Wohnungsförderungsrichtlinien, 7. Änderung, Gebäudedatenblatt) hinausgehende Leistungen (Bsp. sh. Pkt. 13):
—

- Gewährung von gesonderten Darlehen und Zuschüssen für folgende Dienstleistungen (Bsp. sh. Pkt. 13):

Für alle Leistungen des Gesamtpaketes Punkt 13.

- andere:
—

15. Wäre zur Erfüllbarkeit von alternativen Mobilitätsangeboten grundsätzlich mehr Unterstützung vonseiten der Gemeinden wünschenswert?

- ja nein noch unklar

15.1. Wenn ja:

- durch finanzielle Unterstützung, und zwar (Bsp. sh. Pkt. 13):

- bei der Investition für Mobilitätslösungen
- beim laufenden Betrieb (z.B. für carsharing, Dienstleistungen)

- andere:
—

- durch mehr bau- und/oder raumordnungsrechtliche Befugnisse der Gemeinden, welche?
—

16. Würden Sie sich grundsätzlich eine inhaltliche Beratung zu alternativen Mobilitätsformen durch einen Mobilitätsberater wünschen?

- ja nein noch unklar

17. Welche baurechtlichen oder raumordnungspolitischen Voraussetzungen wären sonst noch hilfreich, damit Sie alternative Mobilitätsangebote bei Ihrem Wohnbauvorhaben umsetzen können?

Ausnahmen im Bebauungsplan für zweckgebundene Mehrflächen, die im Zuge alternativer Mobilitätsmaßnahmen erforderlich wären, z.B. dichtere Grundstücksbebauung, flexible Gebäudehöhen zur Unterbringung oberirdischer mobilitätsbezogener Einrichtungen.

18. Welche Bauvorschriften sind aus Ihrer Sicht hinderlich, um alternative Mobilitätsangebote bei Ihrem Wohnbauvorhaben umsetzen können?

derzeitige Stellplatzverpflichtung

19. Welche Anliegen bezüglich der Implementierung alternativer Mobilitätsmodelle im Wohnbau möchten Sie sonst noch mitteilen?

Allgemein:

Mobilität, und im speziellen alternative Mobilitätsangebote, ist Aufgabe der Gemeinden, nicht sosehr eine Anforderung an Bauträger.

Zu 4.2. (b):

Für Öffis fehlt (mangels Angebot) die Auslastung. Verkehrskonzept der Gemeinde fehlt - > Lösungsansatz Netzkarte für alle Öffis nach dem Vorbild der VOR-Netzkarte (Gültigkeit überregional, am besten bundesweit).

Zu 11:

Flexible Stellplatzverpflichtung in Bezug auf die vorhandenen Öffi-Angebote in der Region, z.B. Stellplatzquote 0,5 (städtisch) – 3,0 (ländlich) Stellplätze je m² WNF.

Maßgebliche Eingangsparameter für „Standortbezogene Evaluierung der Verkehrsangebote“ beispielsweise: Welche öffentl. Verkehrsangebote gibt es lokal / regional / überregional? In welcher (fußläufigen) Distanz gibt es Haltestellen zu lokalen / regionalen / überregionalen Verkehrsverbindungen? In welchen Intervallen verkehren sie? Ergebnis: „Alternativer Mobilitätskoeffizient“ (©BT8), um den die gesetzliche Stellplatzverpflichtung reduziert werden darf.

-> Die standortbezogene Stellplatzverpflichtung ist mit einem einheitlich verfassten, landesweit gültigen Berechnungsschlüssel zu ermitteln.

Zu 13:

Bereitstellung Carsharing und Informationspakete: Bauträger würde die Vermittlung zu professionellen Anbietern anbieten, nicht die Durchführung.

Elektronische Anzeigen: Nur in Großprojekten vorstellbar; ansonsten Einrichten einer Webseite vorstellbar, die u.a. auch Infos zu alternativen Verkehrsmöglichkeiten enthält.

Zu 15.:

Die Gemeinden sollten (ggfs. mit Verordnungen) folgende Vorleistungen erbringen: zweckgebundene Flächen widmen bzw. zur Verfügung stellen (Carsharing-, Fahrrad-Parkplätze, u.dgl.), lokale Mobilitätskonzepte erstellen (in Wahrnehmung ihrer raumplanerischen Kompetenzen), Errichtung überregionaler Verkehrsknotenpunkte (ggfs. Kooperation mit dem Land) nach dem Beispiel Bahnhof Tullnerfeld.

Zu 15.1.:

Unterstützung des Unterhalts der Mobilitätseinrichtungen vonseiten der Gemeinden meist aus finanziellen Gründen nicht realistisch, hier fehlen entsprechende Anreizsysteme des Landes für die Gemeinden (z.B. Einrichten Fahrtendienste, etc.).

Zu 16.:

Auch die Gemeinden sollten Mobilitätsberater hinzuziehen. Einzurichten wäre ein Beratungsangebot analog zu „Natur im Garten“, mit dem Ziel, ein strukturiertes Beratungsangebot „Alternative Verkehrskonzepte für Gemeinden und Bauträger“ zu entwickeln.

Zu 17.:

Ergänzende Anregung: Es sollte ein überregionales, am besten österreichweites Verkehrskonzept erstellt werden, auf den Ebenen Bund → Bundesland → Gemeinde (Beispiel Schweiz: Gesamtheitlicher Ausbau der öffentlichen Verkehrseinrichtungen und Abstimmung sämtlicher Fahrpläne der Schienen- und Busnetze).

Vorschlag einer Aufgabenstellung für Student*innen:

BT8 regt an, dass ein Umsetzungsanreiz zur Realisierung eines alternativen nachhaltigen Mobilitätskonzeptes geschaffen werden muss, um einen Veränderungsprozess in Gemeinden auch tatsächlich einzuleiten.

Am konkreten Beispiel Theresienfeld könnten Studenten der Donau-Uni Krems im Rahmen einer Projektaufgabe, z.B. Masterthesis, das Gemeindegebiet hinsichtlich der derzeitigen Verkehrssituation detailliert untersuchen und innovative, zum MIV alternative, gesamtheitliche Lösungsmöglichkeiten ausarbeiten. Die Evaluierungen sollen die vorhandene Verkehrsinfrastruktur und die bestehenden Mobilitätsangebote in der Gemeinde, sowie das derzeitige Mobilitätsverhalten der Bewohner*innen erheben. Die Auswertungen der Studenten sollen im städtebaulichen Kontext stehen, d.h. auch erforderliche Raumordnungsmaßnahmen zur infrastrukturellen Verbesserung sollen Teil der Studentenarbeiten sein. Auf Basis dieser Evaluierungen und auf Basis der Bauträgerinterviews dieses Forschungsprojektes könnten verschiedene Lösungsszenarien entwickelt und diese mit der Gemeinde diskutiert werden.

Das Ziel wäre, dass mit Unterstützung einer Landesförderung zumindest zwei Vorschläge zur Verbesserung der Mobilitätssituation in Kooperation mit der Gemeinde in der Praxis umgesetzt und in den Folgejahren die Auswirkungen der gesetzten Maßnahmen wissenschaftlich untersucht werden.

WIEN 3420AG

Projekt InnoMOB Befragung wien3420AG (26.11.2019)(Lukas Lang)

INTERVIEW „MOBILITÄT“ BEI WOHNBAUVORHABEN

Projekt: **Seestadt Aspern**

1. Für welche Nutzer wurden Mobilitätskonzepte beim Projekt Seestadt Aspern entwickelt:
 - (a) Bewohner / Anrainer: **7.200** (Anzahl)
 - (b) Betriebe / Dienstleister: **ca. 2.000 Beschäftigte (davon u.a. Firma Hörbiger und wienwork mit je 500 Mitarbeiter*innen, Rest im Bildungsquartier und Kleinbetriebe**
Das verfügbare nachhaltige Mobilitätsangebot gilt für alle Seestädter*innen, sowohl Betriebe als auch Bewohner*innen können es nutzen.
2. War bei der Umsetzung nachhaltiger mobilitätsbezogener Maßnahmen bei diesem Wohnbauvorhaben / Stadtentwicklungsprojekt eine verringerte Stellplatzverpflichtung notwendig oder hilfreich?

Ja,

- **in ersten Phase 1, die vor 5 Jahren besiedelt wurden, gilt 0,7 Stpl. / WE**
 - **im neuen Seeparkquartier gilt 0,85 Stp. / 100m² Nutzfläche**
 - **in U-Bahn-Nähe 0,6 / 100 m² Nutzfläche**
3. Braucht es weitere Erleichterungen der Bauvorschriften, um bei künftigen / gleichartigen Projekten mobilitätsbezogene Infrastrukturmaßnahmen besser umsetzen zu können?

Diesbezüglich hat man keine Rückmeldung von den Bauträgern erhalten.

Man hat sich aber mittels eines privatrechtlichen Vertrags höhere Qualitätsvorgaben als in der Bauordnung gesetzt, wie bei der Anzahl der Radabstellplätze für „Gäste“ und v.a. bei der Qualität der Radabstellanlagen.

Sammelgaragen: Die Koordination aller bauträger ist diesbezüglich sehr kompliziert. Bereits bei der Baueinreichung müssen die Stellplätze pro Wohnblock dargelegt werden. Bei Wohngebäuden, die nach dem Garagenbau hinzukommen, wird es schwierig, meist müssen dann Abschlagszahlungen geleistet werden.

4. Hat wien3420AG mit der Stadt einen Mobilitätsvertrag abgeschlossen?
 ja **nein Die erste Widmung erfolgte 2010, da gab es noch keinen Mobilitätsvertrag**

Wenn Ja, welche mobilitätsrelevanten Maßnahmen beinhaltet diese?

- Begrenzte PKW-Stellplatzanzahl
- Eigene Stellplätze für E-Fahrzeuge
- Bereitstellung von Lademöglichkeiten für E-Fahrzeuge

- Ausreichende und absperzbare Fahrradabstellplätze
- Einrichtung von Fahrradserviceschranken
- Organisation von Fahrradservicetagen in der Siedlung
- Bereitstellung von Carsharing oder Fahrtendiensten
- Mobilitätsberatung, Zurverfügungstellung von Informationspaketen
- Kostenlose Bereitstellung von öffentlichen Fuß- und Radwegdurchquerungen des Geländes der Wohnhausanlage
- Elektronische Anzeigen bei den Hausausgängen für ÖV-Abfahrtszeiten der nächstgelegenen Haltestelle(n)
- andere: ____

5. Welche nachhaltigen Mobilitätsmaßnahmen wurden bereits umgesetzt?

- **Fahrradverleihstationen der „SeestadtFLOTTE“ mit E-Bikes und E-Lastenräder**
- **Sammelgaragen und verringerter Stellplatzverpflichtung (siehe Punkt 2)**
- **Eigne Stellplätze für E-Fahrzeuge -> mehr als die derzeitige Auslastung**
- **Bereitstellung von Lademöglichkeit für E-Fahrzeuge**
- **Ausreichende und absperzbare Fahrradabstellplätze**
- **1 öffentlich zugängliche Radpumpe und einen Schlauchautomaten; 2 Radgeschäfte, die Werkzeug bereitstellen**
- **Organisation von Fahrradservicetagen in der Seestadt**
- **Mobilitätsberatung, Zurverfügungstellung von Informationspaketen; seit Kurzem gibt es ein Infopaket für Neuzugezogene**
- **Bei manchen Bauträgern gibt es elektronische Anzeigen für ÖV-Abfahrtszeiten**
- **Einkaufstrolleys**
- **Aspern Mobil-Lab: derzeit gibt es 20 Forschungsprojekte, mit Involvement der BewohnerInnen der Seestadt; ein Projekt Mobilitäts-Panel Seestadt beschäftigt sich mit der Analyse der Wege der Bewohner*innen**

Insgesamt wurden 20 Maßnahmen über den Mobilitätsfonds verwirklicht

- Was läuft gut?
 - **2.500 Einkaufstrolleys (zu Fuß) wurden kostenlos an Bewohner*innen vergeben; wurde sehr gut angenommen.**
 - **100 Fahrradanhänger in Fahrradräumen werden auch sehr gut angenommen.**
 - **Bewusstseinsbildenden Maßnahmen wie Kurse (u.a. zur Lastenradnutzung), Mobilitätsfest, Ideenwettbewerb (dieser wird sehr gut angenommen).**

- **Umsetzung von Mobilitätsmaßnahmen über das einzelne Gebäude hinaus und die Einbindung der Bewohner*innen fördert die gute Quartiersentwicklung**
- **Die gemanagte Einkaufsstraße ist in der Seestadt sehr wichtig, sonst müssten die Bewohner*innen lange Wege zu den Einkaufsmöglichkeiten in Kauf nehmen, was automatisch zu einer sogenannten Zwangsmobilität führen würde, für welche meist ein Pkw genutzt bzw. notwendig wird.**
- Was läuft weniger gut?
 - **Ein dreiviertel Jahr wurde ein Zustellservice angeboten, dieses wurde aber von den Bewohner*innen nicht angenommen und daher wieder abgestellt.**
 - **Carsharing ist ein sehr schwieriges Thema: Derzeit wird in der Seestadt ein Hybrid-Fahrzeug des Betreibers Stadtauto angeboten.**

Besser funktioniert das private Carsharing, das über einen Verein betrieben wird (50 Personen nutzen 2 Pkw; Verein verteilt die Pkw); man bemüht sich, das von den BewohnerInnen getragene Carsharing zukünftig mit e-Pkws auszustatten.

6. Welche Maßnahmen sollten zur Unterstützung für Bauträger durch die Wohnbauförderung gefördert werden?

Einsatz von Dienstleistern, wie wir es sind oder bspw. MO.Point, die sich darum kümmern.

7. Würden Sie meinen, dass es grundsätzlich wichtig für Bauträger ist, eine inhaltliche Beratung zu alternativen Mobilitätsformen durch einen Mobilitätsberater in Anspruch zu nehmen?

ja nein noch unklar

8. Welche baurechtlichen oder raumordnungspolitischen Voraussetzungen wären sonst noch hilfreich, damit alternative Mobilitätsangebote bei vergleichbaren Projekten, **v.a. im ländlichen Raum**, umgesetzt werden können?

Eingreifen in die Stellplatzverpflichtung; hier mehr Spielraum/Flexibilität nach unten lassen; durch Einsparung von Pkw-Stellplätzen (Voraussetzung einer guten ÖV-Anbindung) können nachhaltige Maßnahmen umgesetzt werden

9. Welche Bauvorschriften sind aus Ihrer Sicht hinderlich, um alternative Mobilitätsangebote bei vergleichbaren Projekten, **v.a. im ländlichen Raum**, umsetzen können?

Siehe Punkt 8

10. Welche Art der Unterstützung vonseiten der Gemeinden wäre zur Erfüllbarkeit von alternativen Mobilitätsangeboten, **v.a. im ländlichen Raum**, grundsätzlich wünschenswert?

Die positive Haltung und Unterstützung der Gemeinde zu nachhaltigen Mobilitätslösungen ist ganz entscheidend; wenn die Gemeinde nicht dahinter steht, wird es sehr schwierig für den Umsetzer von nachhaltigen Mobilitätslösungen.

11. Welche Bereiche, die der Mobilitätsfonds abdeckt, wie Neuanschaffungen von Verkehrsmitteln (z.B. Lastenrad, E-Bikes, E-Pkw) und die Organisation und Vermarktung von

neuen Mobilitätsdienstleistungen, könnten in die NÖ Wohnbauförderung aufgenommen werden, um einen Anreiz für Bauträger zu schaffen, nachhaltige Mobilität auch im suburbanen und ländlichen Raum zu implementieren?

Eingreifen in die Stellplatzverpflichtung durch Reduktion der Pflichtstellplätze, bei gleichzeitiger Schaffung von nachhaltigen Mobilitätsangeboten.

Man muss unterscheiden zwischen Gemeinden in einer Wachstumsregion (St. Pölten, Tulln, Amstetten etc.) und in Gemeinden in ländlichen Regionen (wie Gemeinden im Waldviertel). Hier müssen unterschiedliche Maßnahmen gesetzt werden.

Im ersten Schritt ist es wichtig, Akzeptanz für die nachhaltigen Maßnahmen in der Bevölkerung / unter den Bewohner*innen zu schaffen. Nachhaltige Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau sollten daher zuerst in den Wachstumsregion forciert werden, v.a. in gut mit ÖV erschlossenen Gemeinden.

12. Wäre eine eigens eingerichtete Förderschiene „Mobilitätsförderung im Wohnbau“ neben der klassischen Wohnbauförderung sinnvoll – z.B. zur Bewusstseinsbildung bei Bauträgern und bei den Bewohnern für mehr Klimaschutz?

ja nein noch unklar

Es wären wesentlich höhere Umwelteffekte zu erzielen, wenn man weniger das Passivhaus, sondern vielmehr auch die nachhaltige Mobilität der Haushalte fördern würde (u.a. gute ÖV-Anbindung, kein oder nur ein 1 Pkw-Besitz im Haushalt; qualitativ hochwertige Absperrmöglichkeiten von Fahrrädern). Hier sollte eine Gesamtlösung im Neubau gefunden werden.

Dadurch, dass am Land die Stellplätze in Außenanlagen billiger sind als Tiefgaragen (in der Stadt), bewirkt das auch eine höhere Klimabelastung und einen höheren Energieverbrauch.

13. Welche Anliegen bezüglich der Implementierung alternativer Mobilitätsmodelle im Wohnbau möchten Sie sonst noch mitteilen?

Stärkere Innenverdichtung der Gemeinden, v.a. aber auch eine gute Nahversorgung schaffen, die zu Fuß oder mit dem Rad, aber ohne Pkw erreicht werden kann.

MO.POINT

Projekt InnoMOB Befragung MO.Point (17.12.2019)(Stefan Melzer)

INTERVIEW „MOBILITÄT“ BEI WOHNBAUVORHABEN

14. Für welche Nutzer wurden Mobilitätskonzepte bei folgenden Projekten entwickelt:

1123, Perfektastraße 58; seit 06/2016 | Bauträger ÖSW | offenes Carsharing-System

(c) Bewohner / Anrainer: **115 Wohneinheiten**

(d) Betriebe / Dienstleister: **3-4 small Offices/Geschäfte**

1120, Pelargonien-/Oleanderweg; seit 06/2019 | Bauträger: WBV – GPA, ARWAG | offenes Carsharing-System

(e) Bewohner / Anrainer: **3 Wohnblöcke (rund 300 Wohneinheiten)**

(f) Betriebe / Dienstleister: -

1220, DC-Tower 1; seit 10/2019 | Car- und Bikesharing nur für Mieter*innen (inkl. Businesskunden) am Standort

15. War bei der Umsetzung nachhaltiger mobilitätsbezogener Maßnahmen bei diesen Wohnbauvorhaben / Stadtentwicklungsprojekt eine verringerte Stellplatzverpflichtung notwendig oder hilfreich?

Perfektastraße JA; 70%iges Stellplatzregulativ, welches ein Bündel an Maßnahmen beinhaltet (wie Lastenaufzug, Gratis-ÖV-Jahreskarte, Marketing uvm.); statt 115 Stellplätze wurden 82 errichtet.

Pelargonien-/Oleanderweg: kein verringertes Stellplatzregulativ, BT wollte keine Stellplatzreduktion.

Eine verringerte Stellplatzverpflichtung ist in Wien sehr bezirksabhängig. Ein Bezirk kann sich trotz einer Genehmigung des Magistrates gegen ein verringertes Stellplatzregulativ entscheiden.

16. Braucht es weitere Erleichterungen der Bauvorschriften, um bei künftigen / gleichartigen Projekten mobilitätsbezogene Infrastrukturmaßnahmen besser umsetzen zu können?

Ja, auf jeden Fall. Nachhaltige Mobilitätsmaßnahmen müssten in der Bauordnung stärker verankert werden als Instrument der städtebaulichen Rahmenverordnung.

Bei Einreichung der Baukosten sind mobilitätsbezogene Kosten nicht förderbar (Wohnbauförderung), das sollte geändert werden. Mobilitätsbezogene Maßnahmen sollen wie Gemeinschaftsanlagen zukünftig förderbar werden.

17. Wurde mit der Stadt ein Mobilitätsvertrag abgeschlossen?

ja nein **MO.Point schloss/schließt mit dem jeweiligen Bauträger einen Betriebsvertrag ab.**

Welche mobilitätsrelevanten Maßnahmen wurden mittels Betriebsvertrag umgesetzt?

- Begrenzte PKW-Stellplatzanzahl
- Eigene Stellplätze für E-Fahrzeuge
- Bereitstellung von Lademöglichkeiten für E-Fahrzeuge
- Ausreichende und absperrbare Fahrradabstellplätze
- Einrichtung von Fahrradserviceschränken
- Organisation von Fahrradservicetagen in der Siedlung **in Kooperation mit Radgeschäft (Perfektastraße);**
- Bereitstellung von carsharing oder Fahrtendiensten
- Mobilitätsberatung, Zurverfügungstellung von Informationspaketen
- Kostenlose Bereitstellung von öffentlichen Fuß- und Radwegdurchquerungen des Geländes der Wohnhausanlage
- Elektronische Anzeigen bei den Hausausgängen für ÖV-Abfahrtszeiten der nächstgelegenen Haltestelle(n)
- andere: **Oleandergasse: Spind, worin Fahrrad- und Mopedhelme aufbewahrt werden.**
- Gratistests v. E-Lastenräder**
- Neueinzug: Prospekte, Gratistestaktionen**

18. Welche nachhaltigen Mobilitätsmaßnahmen wurden bereits umgesetzt?

Perfektastraße: 1 E-Auto mit Tiefgaragenplatz, 1 E-Lastenrad, 1 E-Mountainbike, 2 E-Bikes (mit Korb und Kindersitz); elektrisches Zutrittssystem mit integriertem Buchungstool; auch für User aus dem Grätzel zugänglich; Eintritt über personalisierte MO.Point-Card

Pelargonien-/Oleanderweg: 1 E-Auto auf oberirdischem Parkplatz, 1 E-Moped, 2 E-Bikes (mit Kindersitz); Außenfahrradanlagen (Spinde mit Helmen und Accessoires); elektrisches Zutrittssystem mit integriertem Buchungstool; auch für User aus dem Grätzel zugänglich; Angebote sind frei zugänglich.

DC-Tower 1: 1 E-Auto, 1 E-Lastenrad, 3-E-Bikes, 3 E-Scooter

- Was läuft gut? **Externe haben Zugang zum Wohnbau nur mit einer personalisierten MO.Pont-Card, daher wird aufgezeichnet, wann sich wer Zugang zum Objekt bzw. in Räumlichkeiten verschafft.**
- Was läuft weniger gut? **Am Stadtrand sind Mieter*innen solcher nachhaltigen Maßnahmen weniger aufgeschlossen als in gut erschlossenen Bezirksteilen bzw. haben einen höheren Motorisierungsgrad.**

Begründung: _____

19. Welche Maßnahmen sollten zur Unterstützung für Bauträger durch die Wohnbauförderung gefördert werden?

Mobilitätsbezogene Infrastruktur soll als Gemeinschaftsanlage geführt und damit gefördert werden können.

20. Würden Sie meinen, dass es grundsätzlich wichtig für Bauträger ist, eine inhaltliche Beratung zu alternativen Mobilitätsformen durch einen Mobilitätsberater in Anspruch zu nehmen?

ja nein noch unklar

Da es sehr unterschiedliche Wissensstände über alternativen Mobilitätsformen bei den Bauträgern gibt; meist wissen diese über das Angebot gut Bescheid, aber weniger über die Errichtungs- und Betriebskosten. Manche Gemeinden haben bereits sehr konkrete Vorgaben, manche eher weniger.

21. Welche baurechtlichen oder raumordnungspolitischen Voraussetzungen wären sonst noch hilfreich, damit alternative Mobilitätsangebote bei vergleichbaren Projekten, v.a. im ländlichen Raum, umgesetzt werden können?

Siedlungsentwicklung beeinflussen; StVO; einheitliche Regelungen; es gibt bereits viele Rahmenstrategien, Konzepte und Leitfäden, diese müssten nun im Flächenwidmungs- und Bebauungsplan konkretisiert und rechtsverbindlich werden.

22. Welche Bauvorschriften sind aus Ihrer Sicht hinderlich, um alternative Mobilitätsangebote bei vergleichbaren Projekten, v.a. im ländlichen Raum, umsetzen können?

k.A.

23. Welche Art der Unterstützung vonseiten der Gemeinden wäre zur Erfüllbarkeit von alternativen Mobilitätsangeboten, v.a. im ländlichen Raum, grundsätzlich wünschenswert?

Gemeinde müsste das Thema „alternative Mobilitätsangebote“ aktiver bewerben, um es unter den Bewohner*innen bekannter zu machen. Z.B. werden bereits in manchen NÖ Gemeinden die Dienstfahrten mit (E)-Carsharing-Pkws (wie Sharetoo, vormals Ecarregio) unternommen, damit setzen die Gemeinden ein Zeichen, dass dieses Thema einen hohen Stellenwert in der Gemeinde einnimmt.

Bei Siedlungserweiterungen sollte es vorab einen Bauträgerwettbewerb geben, mit rechtlich bindenden Vorgaben, die nachhaltige Mobilitätsangebote einbinden.

24. Welche Bereiche, die der Mobilitätsfonds abdeckt, wie Neuanschaffungen von Verkehrsmitteln (z.B. Lastenrad, E-Bikes, E-Pkw) und die Organisation und Vermarktung von neuen Mobilitätsdienstleistungen, könnten in die NÖ Wohnbauförderung aufgenommen werden, um einen Anreiz für Bauträger zu schaffen, nachhaltige Mobilität auch im suburbanen und ländlichen Raum zu implementieren?

Siehe 10

25. Wäre eine eigens eingerichtete Förderschiene „Mobilitätsförderung im Wohnbau“ neben der klassischen Wohnbauförderung sinnvoll – z.B. zur Bewusstseinsbildung bei Bauträgern und bei den Bewohnern für mehr Klimaschutz?

ja nein noch unklar

Gibt bereits viele Förderschiene – um dies nicht noch komplexer zu machen und damit effizienter, sollen bestehende Förderschiene adaptiert werden. Nachhaltige

Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau sollten als Paket im Rahmen der Wohnbauförderung integriert werden.

26. Welche Anliegen bezüglich der Implementierung alternativer Mobilitätsmodelle im Wohnbau möchten Sie sonst noch mitteilen?

k.A.