

# Nachhaltige Mobilität in der Praxis

## Endbericht

**Programmsteuerung:**

Klima- und Energiefonds

**Programmabwicklung:**

Kommunalkredit Public Consulting GmbH (KPC)

## 1 Projektdaten

<b>Projekttitel</b>	Rechtliche Grundlagen für alternative Mobilitätsdienstleistungen im Wohnbau (ReMobiWo)	
<b>Projektnummer</b>	KC374349	
<b>Programm</b>	Nachhaltige Mobilität in der Praxis Ausschreibung 2023	
<b>Beauftragter</b>	Technische Universität Wien Institut für Raumplanung Karlsplatz 13, 1040 Wien Projektleitung: Univ.-Prof. Dr. Dragana Damjanovic, LL.M.	
<b>Projektpartner</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- UIV Urban Innovation Vienna GmbH</li> <li>- MO.Point Mobilitätsservices GmbH</li> <li>- Österreichisches Siedlungswerk Gemeinnützige Wohnungsaktiengesellschaft</li> </ul>	
<b>Projektstart und Dauer</b>	Projektstart: 01.01.2024	Dauer: 12 Monate (Verlängerung bis 31.01.2025)

## Synopsis:

Ziel des Forschungsprojektes war es, die rechtlichen Grundlagen für die Integration von alternativen Mobilitätsdiensten (insbesondere Sharing) in den Wohnbau systematisch darzulegen, die Anwendung der rechtlichen Bestimmungen in der Praxis aufzuzeigen und daraus rechtliche Hemmnisse für die Integration von Sharing in den Wohnbau zu identifizieren. Daraus abgeleitet sind Handlungsleitfäden erarbeitet worden, die zum einen Empfehlungen zur Umsetzung von Sharing im Wohnbau im bestehenden Regelungssystem geben, zum anderen Adaptierungsmöglichkeiten des bestehenden Rechtsrahmens aufzeigen.

Eine zentrale Herausforderung besteht darin, dass die Integration von alternativen Mobilitätsdiensten in den Wohnbau im bestehenden Regelungsrahmen auf der Stellplatzverpflichtung aufbaut. Eine gesetzliche Verpflichtung zur Bereitstellung besteht nicht. In der Praxis wird zumeist das Instrument des zivilrechtlichen Vertrags (etwa städtebaulicher Vertrag, Mobilitätsvertrag oder Liegenschafts Kaufvertrag) verwendet, um den Bauträger:innen die Verpflichtung zur Umsetzung alternativer Mobilitätsdienste aufzuerlegen. Die wohnrechtlichen Regeln schränken insbesondere für den gemeinnützigen Wohnbau die Möglichkeiten der Übertragung der Finanzierung auf die Bewohner:innen ein. Im Rahmen der Wohnbauförderung ist die Förderbarkeit der Kosten für die Umsetzung alternativer Mobilitätsangebote noch nicht in allen Bundesländern in gleicher Weise rechtlich eindeutig möglich, die Fördermechanismen sind sehr unterschiedlich. Die größte Herausforderung für alternative Mobilitätsdienste im Wohnbau liegt letztlich in dem ökonomischen Umstand, eine langfristige Aufrechterhaltung und Finanzierung des Betriebs sicherzustellen.

Insgesamt ist zu sehen, dass auf Grundlage des bestehenden Rechtsrahmens eine Umsetzung von alternativen Mobilitätsdiensten im Wohnbau aber durchaus möglich ist. Im erarbeiteten Handlungsleitfaden wurde dargestellt, wie aus Sicht der Studienautor:innen diese Integration am bestmöglichen und effizientesten durchgeführt werden sollte. Da der bestehende Rechtsrahmen allerdings nicht optimal ausgestaltet ist, sind im Projektkonsortium – nach Austausch mit Stakeholdern aus der Praxis und einer Untersuchung von Regelungssystemen in anderen Ländern (Schweiz, Niederlande, Deutschland) – ebenso Empfehlungen für mögliche Adaptierungen des bestehenden Regelungssystems ausgearbeitet worden sind.

## 2 Inhaltliche Beschreibung des Projektes

### 2.1 Kurzfassung (max. 2 Seiten)

#### – Kurzbeschreibung des Projektes:

Ziel des Forschungsprojektes war es, die rechtlichen Grundlagen für die Integration von alternativen Mobilitätsdiensten (insbesondere Sharing) in den Wohnbau systematisch darzulegen, die Anwendung der rechtlichen Bestimmungen in der Praxis aufzuzeigen und daraus rechtliche Hemmnisse zu identifizieren. Daraus abgeleitet sind Handlungsleitfäden erarbeitet worden, die zum einen Empfehlungen zur Umsetzung von Sharing im Wohnbau im bestehenden Regelungssystem geben, zum anderen Adaptierungsmöglichkeiten des bestehenden Rechtsrahmens aufzeigen.

#### – Resultate und Schlussfolgerungen:

Als zentrale rechtliche Herausforderungen für die Integration von alternativen Mobilitätsdiensten (insbesondere Sharing) in den Wohnbau sind identifiziert worden:

#### 1. Die Integration von alternativen Mobilitätsdiensten in den Wohnbau baut im bestehenden Regelungsrahmen auf der Stellplatzverpflichtung auf.

Eine gesetzliche Verpflichtung zur Bereitstellung von alternativen Mobilitätsdiensten besteht im derzeitigen Regelungssystem nicht, diese sind lediglich als mögliche Ausnahme von der Stellplatzverpflichtung konstruiert, über welche die Verwaltung im Rahmen ihres Ermessens entscheiden kann. Die Verpflichtung zur Umsetzung alternativer Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau wird daher in der Regel im Gegenzug zur Senkung der Zahl der Pflichtstellplätze zwischen Verwaltung und Bauträger:innen vertraglich vereinbart. Für die Verwaltung stellt die Stellplatzverpflichtung daher bislang eine wesentliche Steuerungsmöglichkeit zur Umsetzung von alternativen Mobilitätsdiensten im Wohnbau dar.

#### 2. In der Praxis wird in der Regel das Instrument des zivilrechtlichen Vertrags (etwa städtebaulicher Vertrag, Mobilitätsvertrag oder Liegenschafts Kaufvertrag) verwendet, um den Bauträger:innen die Verpflichtung zur Umsetzung alternativer Mobilitätsdienste aufzuerlegen.

Die vertragliche Festlegung bietet große Flexibilität im Einzelfall, hat allerdings im Vergleich zur hoheitlichen Steuerung auch gewisse Nachteile: dies betrifft die Durchsetzung der vertraglich vereinbarten Leistungspflichten, den Mangel an Leitlinien bzw. klaren gesetzlichen Vorgaben zur Ausgestaltung der Verträge, die zumeist nur eingeschränkte Offenlegung der Verträge und aufwendige Nachverhandlungen und Anpassungen.

#### 3. Wohnrecht und Möglichkeiten der Übertragung der Finanzierung auf die Bewohner:innen:

Im Wohnungseigentum besteht die Möglichkeit, eine Verpflichtung der Bewohner:innen zur Finanzierung des Betriebs des Sharing-Angebots bereits im Zuge des Kaufvertrages bzw.

Wohnungseigentums-Vertrags umzusetzen, nachträglich (z.B. im Bestand) muss eine entsprechende Beschlussmehrheit in der Eigentümergemeinschaft gefunden werden. Im Bereich frei finanzierten Mietwohnungen kann dies im Mietvertrag ausdrücklich vereinbart werden. Im gemeinnützigen Wohnbau als Sonderfall ist schon die Tatsache, dass ein Mobilitätsangebot von einer gemeinnützigen Bauvereinigung überhaupt betrieben wird, auf unsicherer Basis, da die gesetzlichen Regelungen des WGG zum Geschäftskreis der GBV recht einschränkend gestaltet sind.

#### 4. Wohnbauförderung:

Im Rahmen der Wohnbauförderung ist die Förderbarkeit der Kosten für die Umsetzung alternativer Mobilitätsangebote noch nicht in allen Bundesländern in gleicher Weise rechtlich eindeutig möglich, die Fördermechanismen und jeweils unterschiedliche Art der Berücksichtigung von Mobilitätsaspekten (bei der Punktevergabe, bei Zusatzförderungen, usw.) sind sehr unterschiedlich.

Insgesamt ist zu sehen, dass auf Grundlage des **bestehenden Rechtsrahmens** eine Umsetzung von alternativen Mobilitätsdiensten in den Wohnbau aber durchaus möglich ist, wie auch die Vielzahl der in der Studie behandelten Case Studies zeigt. Im erarbeiteten Handlungsleitfaden wurde dargestellt, wie aus Sicht der Studienautor:innen diese Integration am bestmöglichen und effizientesten durchgeführt werden sollte.

#### – Ausblick und Zusammenfassung:

Abschließend ist hervorzuheben, dass der Befund gezeigt hat, dass die größte Herausforderung der Dienste in dem ökonomischen Umstand liegt, eine **langfristige Aufrechterhaltung und Finanzierung des Betriebs** sicherzustellen, was über die vertraglichen Vereinbarungen in der Regel nicht gewährleistet wird. Im Idealfall sollte sich der Betrieb des Mobilitätsangebots nach einer gewissen Zeit wirtschaftlich selbst tragen. Ist dies nicht der Fall, werden die Mobilitätsdienste zumeist nach Ende der Finanzierung durch die Bauträger:innen wieder eingestellt, sofern nicht eine Übernahme der Finanzierung durch die öffentliche Hand erfolgt. Zumeist können die Dienste wirtschaftlicher gestaltet werden, wenn sie nicht bloß einem geschlossenen Nutzer:innenkreis (den Bewohner:innen) eines Wohngebäudes zur Verfügung gestellt werden, sondern darüber hinaus auch anderen interessierten Nutzer:innen.

Eine Integration von Carsharing in den Wohnbau bedeutet letztlich vor allem, dass es bei der Planung und Umsetzung des Wohnbauprojektes bereits mitgedacht wird und in das Bauprojekt verpflichtend ein Mobilitätskonzept zu integrieren ist. Der:die Bauträger:in wird so in die Verantwortung genommen, zur Umsetzung von Mobilitätsmaßnahmen für die Bewohner:innen in einem gesetzlich festgelegten Ausmaß beizutragen. Im Gegenzug dazu können und sollen Verpflichtungen zur Errichtung von Stellplätzen reduziert werden.

Da der bestehende Rechtsrahmen nicht optimal ausgestaltet ist, sind im Projektkonsortium – nach Austausch mit Stakeholdern aus der Praxis und einer Untersuchung von Regelungssystemen in anderen Ländern (Schweiz, Niederlande, Deutschland) - Empfehlungen für **mögliche Adaptierungen des bestehenden Regelungssystems** ausgearbeitet worden sind. Eine wesentliche Änderung würde darin bestehen, dass die Bereitstellung von alternativen Mobilitätsdiensten nicht bloß als eine mögliche Ausnahme von der Norm (Stellplatzverpflichtung) betrachtet wird, sondern als Verpflichtung gesetzlich verankert wird.

## 2.2 Projektinhalte und Resultate

### 1. Ausgangssituation

Welches Mobilitätsangebot im Wohnumfeld zur Verfügung steht, entscheidet das Mobilitätsverhalten (v.a. die Verkehrsmittelwahl) maßgeblich mit, zumal rund 80 Prozent der Alltagswege Ausgangspunkt oder Ziel am Wohnort haben. Ein integrativer Ansatz, der Wohnen und die Mobilitätsbedürfnisse der Nutzer:innen unter Nachhaltigkeitsaspekten miteinander in angemessener Form verbindet, scheint für die Verkehrsverlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf alternative Mobilitätsformen somit unumgänglich zu sein. Bislang werden Wohnen und Mobilität allerdings in den einschlägigen rechtlichen Vorschriften nur sehr rudimentär integriert betrachtet. Es bestehen daher vielfach Rechtsunklarheiten und offene Fragen in Bezug auf die Integration alternativer Mobilitätsdienste in den Wohnbau.

### 2. Projektziele

Vor diesem Hintergrund hat das Projekt zum Ziel, die zentralen rechtlichen Herausforderungen des bestehenden öffentlich-rechtlichen Rahmens für die Integration alternativer Mobilitätsdienstleistungen am Beispiel von Sharing herauszuarbeiten, in rechtsvergleichender Analyse die rechtlichen Zugänge und Umsetzungspraktiken in anderen ausgewählten Ländern (z.B. Schweiz, Niederlande und Deutschland) genauer in den Blick zu nehmen und auf dieser Grundlage Handlungsoptionen für den österreichischen Gesetzgeber bzw. die österreichische Verwaltung aufzuzeigen.

Ein Grundproblem bei der Integration von alternativen Mobilitätsangeboten in den Wohnbau ist, dass das Tätigkeitsfeld - zumindest der gewerblichen Bauträger:innen - bislang zumeist auf den Bau der Gebäude beschränkt ist, jedenfalls nicht die Bereitstellung damit in Zusammenhang stehender Dienstleistungen, wie etwa von Mobilitäts-Sharing Angeboten miteinschließt. Die Voraussetzungen bei gemeinnützigen und kommunalen Wohnbauträger:innen gestalten sich diesbezüglich in der Regel anders – weshalb mit Bezug auf die Gemeinnützigen vor allem auch einschlägige Regelungen des Wohnungsgemeinnützigkeitsgesetzes (WGG) sowie der Wohnbauförderungsgesetze der Länder in die Analyse miteinbezogen wurden. Zudem stellen sich erfahrungsgemäß bei der Projektumsetzung einer Integration alternativer Mobilitätsdienste in den Wohnbau im Rahmen der Bestandssanierung nochmals spezielle Herausforderung im Unterschied zum Neubau. Bei der Bestandssanierung können insbesondere auch wohnrechtliche Regelungen des Wohnungseigentumsgesetzes (WEG) und Mietrechtsgesetzes (MRG) Hindernisse für die Umsetzung alternativer Mobilitätskonzepte darstellen. Daher wurden in der Studie sowohl bei Betrachtung des bestehenden Rechtsrahmens, als auch bei der Analyse von Best-Practice Beispielen, beim Herausarbeiten der Problemlagen und beim Aufzeigen von Handlungsoptionen Herausforderungen bzw. Besonderheiten im Bestand gesondert hervorgehoben.

Dieser Strukturierung folgend sollte die Studie zunächst nochmals die derzeit bestehenden (öffentlich-)rechtlichen Rahmenbedingungen für die Integration von alternativen Mobilitätsdiensten im Wohnbau systematisch darstellen.

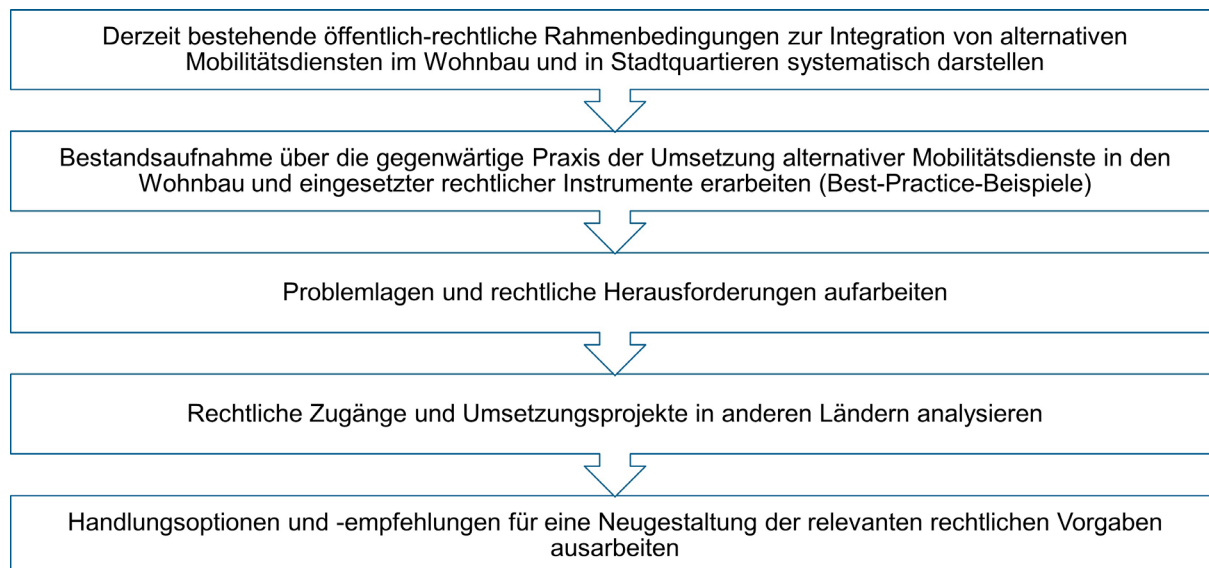
Zudem wurde in qualitativer Hinsicht am Beispiel von Case Studies und Interviews dargestellt, in welcher Form diese Integration bislang erfolgt und wie sich die Zusammenarbeit der typischerweise involvierten Akteur:innen (öffentliche Hand, Bauräger:innen und Mobilitätsanbieter) gestaltet. Untersucht wurden dabei insbesondere auch in der Praxis eingesetzte privatrechtliche Instrumente (v.a. städtebauliche Verträge bzw. Mobilitätsverträge), die die Zusammenarbeit zwischen diesen Akteur:innen regeln.

Ein wesentliches Ziel des Projekts ist es, auf Grundlage der systematischen Erfassung des bestehenden Rechtsrahmens und der qualitativen empirischen Analyse die Problemlagen und rechtlichen Herausforderungen aufzuarbeiten, die sich zum einen bei der Planung und der Umsetzung von alternativen Mobilitätskonzepten, zum anderen beim längerfristigen Betrieb der alternativen Mobilitätsdienste im Wohnumfeld stellen. Dabei werden die rechtlichen Voraussetzungen zur Realisierung eines alternativen Mobilitätskonzepts im Kontext einer Bestandssanierung gesondert untersucht, da davon auszugehen ist, dass sich bei diesen im Unterschied zum Neubau spezielle Herausforderungen stellen.

Ein weiteres Anliegen der Studie ist es, rechtliche Zugänge und Umsetzungsprojekte zu diesem Themenfeld in anderen Ländern zu analysieren und für die Adaptierung des österreichischen Rechtsrahmens nutzbar zu machen. Dafür wurden Regelungsansätze in Deutschland, der Schweiz und den Niederlanden untersucht.

Als wesentliches Ergebnis der Studie wurde ein Handlungsleitfaden erarbeitet, welcher zum einen Empfehlungen zur Umsetzung von Sharing im Wohnbau im bestehenden Regulationssystem gibt, zum anderen Adaptierungsmöglichkeiten des bestehenden Rechtsrahmens aufzeigt.

## *Projektziele und Arbeitsschritte:*



## 3. Tätigkeiten im Rahmen des Projektes inklusive methodischem Zugang

### a) Systematisierung der bestehenden öffentlich-rechtlichen Rahmenbedingungen

In einem ersten Schritt wurde eine strukturierte und systematische Darstellung der derzeit geltenden öffentlich-rechtlichen Rahmenbedingungen für die Integration von alternativen Mobilitätsdiensten in den Wohnbau erarbeitet. Neben den einschlägigen raumordnungs- und baurechtlichen Vorschriften der einzelnen Bundesländer wurden auch die relevanten Regelungsinhalte der wohnrechtliche Regelungsmaterien (z.B. Mietrecht, Wohnungseigentumsrecht) sowie des WGG und der Wohnbauförderungsgesetze der Länder mit in Betracht genommen.

#### Methodischer Zugang:

Die genannten einschlägigen rechtlichen Materien wurden durch strukturierte und systematische Analyse der relevanten Gesetzestexte, damit in Zusammenhang stehender Verwaltungsakte sowie durch Literaturrecherche erfasst und analysiert. Eine übersichtliche Darstellung des öffentlich-rechtlichen Rahmens wurde in Berichtsform erstellt (siehe beiliegender Ergebnisbericht).

*Relevante Rechtsmaterien für die Umsetzung alternativer Mobilitätsdienste im Wohnbau:*

	Gewerbliche Bauträger	Gemeinnützige Bauträger	Neubau	Bestand
<b>Raumordnungs- &amp; Baurecht</b>	Stellplatzverpflichtung & Abweichungsmöglichkeiten zugunsten alternativer Mobilitätsangebote → <i>Bau- &amp; Raumordnungsgesetze (&amp; Verordnungen)</i>		X	(X) (bei Nachverdichtung)
	Städtebauliche Verträge/ Mobilitätsverträge → <i>Raumordnungsgesetze (&amp; Zivilrecht)</i>		X	(X)
<b>Förderrecht</b>	Unterscheidung: frei finanziertes / geförderter Wohnbau Wohnbauförderung → <i>Wohnbauförderungsgesetz der Länder (&amp; Verordnungen, Richtlinien)</i>		X (Errichtung)	X (Sanierung)
<b>Wohnrecht</b>	Unterscheidung: Eigentums- oder Mietwohnungen → <i>Wohnungseigentumsgesetz (WEG)</i> ODER <i>Mietrechtsgesetz (MRG)</i>	<i>Wohnungsgemeinnützigkeitsgesetz (WGG)</i> UND <i>Mietrechtsgesetz (MRG)</i>	X	X

X = relevant, (X) = eingeschränkt relevant

## b) Bestandsaufnahme und Analyse von Best-Practice-Beispielen

Nach umfassender Erarbeitung der rechtlichen Grundlagen erfolgte eine Bestandsaufnahme in Bezug auf die Umsetzung alternativer Mobilitätsangebote im Wohnbau in der Praxis. Diesbezüglich wurde mittels quantitativer online Befragung erfasst, in welchem Ausmaß Städte in Österreich bereits jetzt von den gesetzlichen Möglichkeiten zum Abweichen von der Stellplatzverpflichtung zugunsten alternativer Mobilitätskonzepte Gebrauch macht und welche privatrechtlichen Instrumente dabei zum Einsatz gelangen. Außerdem wurde eine Fallbeispielanalyse von Best-Practice Beispielen zur Integration von Sharing im Wohnbau durchgeführt. Untersucht wurde dabei auch insbesondere die Frage, wie privatrechtliche Instrumente (insbesondere städtebauliche Verträge bzw. Mobilitätsverträge) in der Praxis im Zusammenspiel von öffentlicher Hand, Bauträger:innen und Mobilitätsdienstleister:innen bei der Realisierung von Wohnbauprojekten eingesetzt werden, um statt der Errichtung von Kfz-Stellplätzen die Umsetzung alternativer Mobilitätskonzepte verbindlich umzusetzen. Ein weiterer Fokus lag auf den beteiligten Akteur:innen als Vertragspartner:innen, deren Zusammenarbeit sowie der Akteurskonstellation im Verlauf von Planung, Umsetzung bis hin zu längerfristigem Betrieb der Mobilitätsangebote.

### Methodischer Zugang:

Es erfolgte eine online Kurzbefragung der Stadtverwaltungen, ausgesendet über den Städtebund. Die Fallbeispielanalyse erfolgte durch Erfassung der Rahmenbedingungen und rechtliche Einordnung der Best-Practice Beispiele sowie leitfadengestützte Expert:innen-Interviews mit relevanten Stakeholder:innen und anschließende strukturerkennende Auswertung der Interviews.

### Charakterisierung der untersuchten Fallbeispiele:

Projekt	Finanzierung		Eigentumsverhältnis		Projekttyp		Bauträger:in		Angewendete Instrumente
	Freifinanziert	Gefördert	Miete	Eigentum	Neubau	Bestand	Eine:r	Mehrere	
<i>Spallartgasse (Wien)</i>	■	■	■	■	■			■	Städtebaulicher Vertrag
<i>Sonnwendviertel Ost (Wien)</i>	■	■	■	■	■			■	Liegenschafts Kaufvertrag, Mobilitätsfonds (vertraglich vereinbart)
<i>Reininghausgründe (Graz)</i>	■	■	■	■	■			■	Mobilitätsvertrag
<i>Graumannviertel (Traun)</i>	■			■	■		■		Verpflichtung im Baubescheid
<i>Friedrich Inhauser Straße (Salzburg)</i>		■	■			■	■		Städtebaulicher Vertrag



## c) Synthese der rechtlichen Hemmnisse

Auf Grundlage der zuvor erarbeiteten Übersicht über die geltenden öffentlich-rechtlichen Rahmenbedingungen und der aus der Analyse von Praxisbeispielen und Expert:innen-Interviews gewonnenen Erkenntnisse wurden rechtliche Herausforderungen identifiziert und dargelegt. Dabei wurde im Besonderen beantwortet, welche rechtlichen Rahmenbedingungen derzeit einer innovativen Umsetzung von alternativen Mobilitätsangeboten im Wohnbau als Hindernisse im Weg stehen und wo es gesetzlicher Klarstellungen bedürfte.

### Methodischer Zugang:

Mittels rechtsdogmatischer Analyse wurden unter Einbeziehung der Auswertung der Stakeholder:innen-Interviews zu den Best-Practice Beispielen sowie mittels inter- und transdisziplinären Austauschs zwischen den Projektpartner:innen und externen Expert:innen im Rahmen des abgehaltenen Reflexionsworkshops rechtliche Problemlagen, Unklarheiten und Hemmnisse identifiziert. In der Synthese erfolgten eine Systematisierung und Kategorisierung der Ergebnisse.

## d) Rechtliche Zugänge und Umsetzungsprojekte in anderen Ländern

Ergänzend zur Bestandsaufnahme der rechtlichen Rahmenbedingungen und Umsetzung in der Praxis in Österreich wurden rechtliche Zugänge und Umsetzungsprojekte in anderen Ländern untersucht. Durch eine rechtsvergleichende Analyse wurden wesentliche Grundstrukturen der rechtlichen Rahmenbedingungen für die Integration alternativer Mobilitätsdienstleistungen in den Wohnbau in Deutschland, der Schweiz und den Niederlanden aufgezeigt und in Kontext mit den bereits dargestellten Rahmenbedingungen und rechtlichen Hemmnissen in Österreich gesetzt.

### Methodischer Zugang:

Es erfolgte eine rechtsvergleichende Analyse der Rahmenbedingungen für die Integration alternativer Mobilitätsdienstleistungen zwischen der österreichischen, deutschen, schweizerischen, und niederländischen Rechtsordnung. Die jeweils wesentlichen gesetzlichen Vorgaben werden in ihren Grundstrukturen erfasst und dargestellt. Außerdem werden ausgewählte Umsetzungsprojekte exemplarisch dargestellt. Zur Erfassung des Rechtsrahmens und der Umsetzungsprojekte erfolgte eine umfassende Desktop- und Literaturrecherche sowie ein Austausch mit internationalen Expert:innen im Rahmen eines im Zuge des Projekts veranstalteten online-Workshops.

### *Untersuchte internationale Beispiele:*

Deutschland	Niederlande	Schweiz
Bremen	Rotterdam	Zürich
Freiburg (Baden-Württemberg)	Utrecht	
Hamburg		
Köln (Nordrhein-Westfalen)		

## e) Handlungsleitfaden und Handlungsempfehlungen

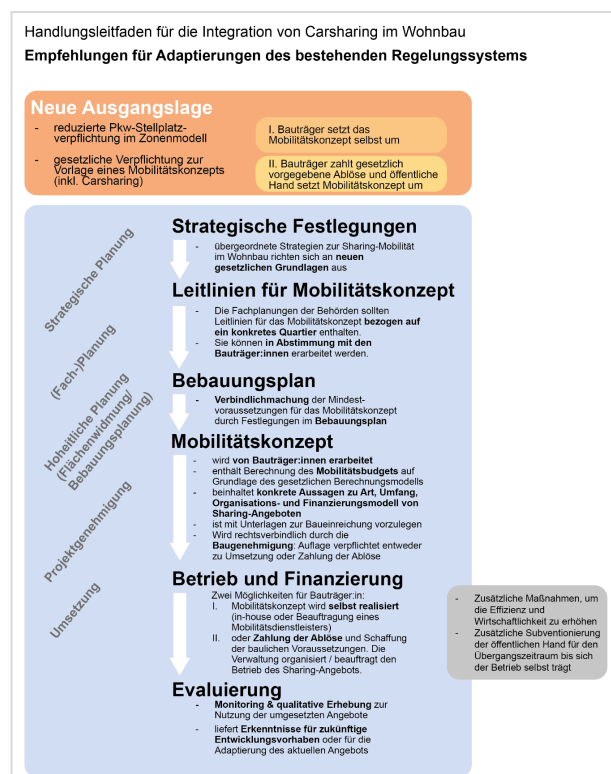
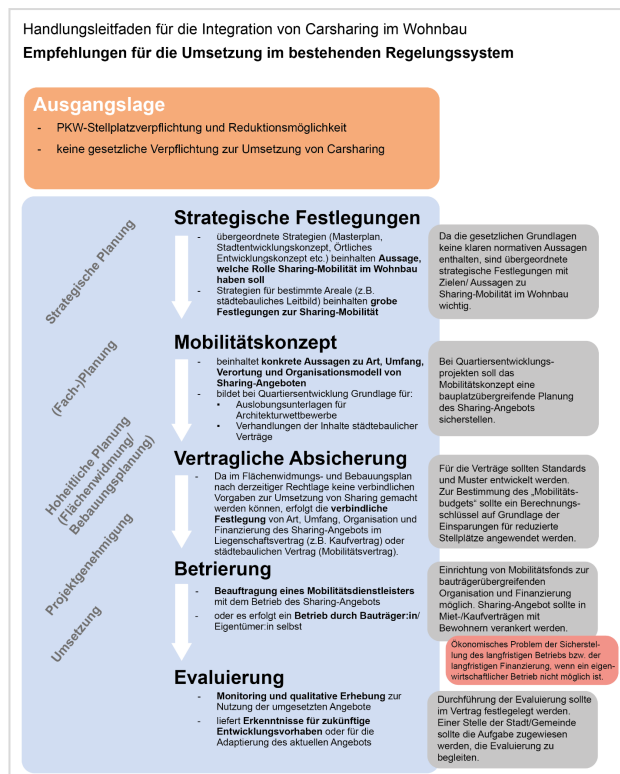
In einem Handlungsleitfaden wurden zunächst die vom Projektkonsortium erarbeiteten Empfehlungen für eine bestmögliche und effizienteste Umsetzung von alternativen Mobilitätsdiensten im bestehenden Regelungssystem dargestellt.

Da der bestehende Rechtsrahmen aber nicht optimal ausgestaltet ist, wurden vom Projektkonsortium in einem nächsten Schritt, unter Einbeziehung der rechtlichen Analyse, der Fallbeispielanalyse, Austausch mit Stakeholdern aus der Praxis im Rahmen der Projektworkshops sowie nach Untersuchung von Regelungssystemen in anderen Ländern Empfehlungen für mögliche Adaptierungen des bestehenden Regelungssystems ausgearbeitet.

### Methodischer Zugang:

Im Rahmen eines Handlungsleitfadens wurde eine visuelle übersichtliche Darstellung mit anschließender ausführlicherer Erläuterung erarbeitet, einerseits in Bezug auf Empfehlungen für die Umsetzung von alternativen Mobilitätsdiensten im bestehenden Regelungssystem, andererseits bezüglich der Empfehlungen für Adaptierungen des bestehenden Regelungssystems. Dabei flossen die in den vorangehenden Arbeitsschritten gewonnenen Ergebnisse ein und wurden in einem Workshop mit Expert:innen und Stakeholder:innen aus Verwaltung und Praxis reflektiert und diskutiert.

### Grafische Darstellung der erarbeiteten Handlungsleitfäden:



## 4. Beschreibung der Resultate und Meilensteine

Projektphase	Erreichter Meilenstein	Erreicht
Projektstart / AP 1: Projektmanagement	M 1.1 Kick-Off Meeting abgehalten	✓
AP 2: Öffentlich-rechtliche Rahmenbedingungen	M 2.1 Bestehender rechtlicher Rahmen zur Integration von Sharing-Angeboten im Wohnbau wurde erfasst und analysiert	✓
	M 2.2 Systematisch-strukturierte Darstellung der rechtlichen Rahmenbedingungen wurde erarbeitet	✓
AP 3: Bestandsaufnahme und Analyse von Best- Practice-Beispielen	M 3.1 Datensammlung über die gegenwärtige Praxis der Umsetzung alternativer Mobilitätsdienste in den Wohnbau und eingesetzter rechtlicher Instrumente wurde erstellt	✓
	M 3.2 Best-Practice-Beispiele wurden ausgewählt	✓
	M 3.3 Expert:innen-Interviews wurden durchgeführt und ausgewertet	✓
AP 4: Rechtliche Hemmnisse	M 4.1 Rechtliche Barrieren wurden identifiziert und analysiert	✓
	M 4.2 Systematisierung und Darstellung der Barrieren ist erfolgt	✓
AP 5: Rechtliche Zugänge und Umsetzungsprojekte in anderen Ländern	M 5.1 Grundzüge des rechtlichen Rahmens für alternative Mobilitätsdienste im Wohnbau in ausgewählten Ländern wurden erfasst und dargestellt	✓
	M 5.2 Ausgewählte Umsetzungsprojekte wurden erhoben und analysiert	✓
AP 6: Handlungsleitfaden und Handlungsempfehlungen	M 6.1 Handlungsleitfaden wurde erarbeitet	✓
	M 6.2 Katalog an Handlungsempfehlungen für die Anpassung der rechtlichen Rahmenbedingungen wurde erstellt	✓
	M 6.3 Reflexionsworkshop wurde abgehalten	✓
Projektabschluss / AP 1: Projektmanagement	M 1.2 Abschlussveranstaltung abgehalten	✓
	M 1.3 Publikation der wesentlichen Projektergebnisse veröffentlicht	✓
	M 1.4 Endbericht eingereicht und Projektabschluss festgestellt	✓

**Die ausführliche inhaltliche Beschreibung der Resultate des Projekts ist dem beiliegenden Ergebnisbericht zu entnehmen!**

## 5. Beschreibung von Schwierigkeiten (wenn aufgetreten) bei der Zielerreichung

- Das Projekt verlief insgesamt sehr erfolgreich. Der Dienstleistungsvertrag wurde inhaltlich verfolgt und die erzielten Ergebnisse stimmen gut mit den angestrebten Projektzielen überein. Das Projekt wurde im Zeitrahmen der beantragten und genehmigten kostenneutralen Projektverlängerung von einem Monat (bis 31.01.2025) abgeschlossen.
- Während der Zugang zu relevanten Stakeholder:innen aus den Bereichen Verwaltung und Baurägern sich einfach gestaltete und hier großes Interesse für Mitwirkung wahrgenommen wurde, stellte sich der Zugang zu Stakeholder:innen aus dem Sektor der Mobilitätsdienstleister:innen – abgesehen von Mitgliedern des Projektkonsortiums – herausfordernder dar. Dadurch kam es auch zu geringen zeitlichen Verzögerungen im Rahmen der Fallbeispielanalyse.

## 6. Beschreibung von Projekt-„Highlights“

Insgesamt bestätigten rege Teilnahme an Projektveranstaltungen sowie Interesse an den Projektergebnissen die Relevanz der Fragestellungen und aufgezeigten Handlungsempfehlungen. Trotz unterschiedlicher Perspektiven der Akteursgruppen wurde in den Interviews und Workshops deutlich, dass die gemeinsame Erarbeitung von Lösungsstrategien gemeinsames Ziel ist. Die zentralen inhaltlichen Ergebnisse sind dem beiliegenden Ergebnisbericht zu entnehmen.

## 7. Beschreibung und Begründung von Abweichungen zum Antrag

Die Arbeitsschritte wurden gemäß Projektantrag bzw. Beauftragung ausgeführt. Eine kostenneutrale Verlängerung der Frist zur Fertigstellung des Projekts bis 31. Jänner 2025 wurde bewilligt, insbesondere um die Ergebnisse des Abschlussworkshops zur Reflexion des erarbeiteten Handlungsleitfadens in den Ergebnisbericht einzuarbeiten.

## 2.3 Schlussfolgerungen und Empfehlungen aus den Resultaten

Insgesamt ist zu sehen, dass auf Grundlage des bestehenden Rechtsrahmens eine Umsetzung von alternativen Mobilitätsdiensten in den Wohnbau durchaus möglich ist, wie auch die Vielzahl der in der Studie behandelten Case Studies zeigt. Es hat sich im Zuge der Untersuchung gezeigt, dass zwar im Detail einige rechtliche Hemmnisse für die Umsetzung alternative Mobilitätsdienste im Wohnbau bestehen, allerdings die größte Herausforderung der Dienste zumeist nicht so sehr in der rechtlichen Ausgestaltung, denn in dem ökonomischen Umstand liegt, eine langfristige Aufrechterhaltung und Finanzierung des Betriebs sicherzustellen.

Im erarbeiteten Handlungsleitfaden wurde dargestellt, wie aus Sicht der Studienautor:innen in Hinblick auf die im Rahmen des Projekts identifizierten rechtlichen Herausforderungen diese Integration am bestmöglichen und effizientesten durchgeführt werden sollte.

*Zu den Empfehlungen des Projektteams für die Umsetzung von alternativen Mobilitätsdiensten (insbesondere Sharing) im Wohnbau im Detail vgl. die Ausführungen im beiliegenden Ergebnisbericht!*

## 2.4 Ausblick

Da der bestehende Rechtsrahmen nicht optimal für die Umsetzung alternative Mobilitätsdienste im Wohnbau ausgestaltet ist, wurden im Projektkonsortium – nach Austausch mit Stakeholdern aus der Praxis und einer Untersuchung von Regelungssystemen in anderen Ländern (Schweiz, Niederlande, Deutschland) - Empfehlungen für mögliche Adaptierungen des bestehenden Regelungssystems ausgearbeitet. Eine wesentliche Änderung würde darin bestehen, dass die Bereitstellung von alternativen Mobilitätsdiensten nicht bloß als eine mögliche Ausnahme von der Norm (Stellplatzverpflichtung) betrachtet wird, sondern als Verpflichtung gesetzlich verankert wird.

Eine Integration von Carsharing in den Wohnbau bedeutet letztlich nicht unbedingt, dass das Angebot ausschließlich für die Bewohner:innen und im Gebäude selbst angeboten wird, sondern dass es bei der Planung und Umsetzung des Wohnbauprojektes bereits mitgedacht wird und in das Bauprojekt verpflichtend ein Mobilitätskonzept zu integrieren ist. Der:die Bauträger:in wird so in die Verantwortung genommen, zur Umsetzung von Mobilitätsmaßnahmen für die Bewohner:innen in einem gesetzlich festgelegten Ausmaß beizutragen. Im Gegenzug dazu können und sollen Verpflichtungen zur Errichtung von Stellplätzen reduziert werden.

*Zu den Empfehlungen des Projektteams für mögliche Adaptierungen des bestehenden Regelungssystems im Detail vgl. die Ausführungen im beiliegenden Ergebnisbericht!*

## 3 Auswertung

### – Publikations- und Disseminationsaktivitäten:

#### Projektworkshops:

- **Kick-Off Workshop** mit Vorstellung und Diskussion der Ausgangslage, der Projektziele und des Arbeitsprogramms am 29.1.2024 an der TU Wien
- **Austausch mit Austria Tech und BMK** zum Zwischenstand des Projekts am 26.6.2024 an der TU Wien
- **Zwischenworkshop** zu Reflexion und Diskussion der Ergebnisse der Analyse der rechtlichen Grundlagen sowie der Fallbeispielanalyse am 25.9.2024 an der TU Wien mit Projektkonsortium, Bauträger:innen, Akteuren aus der Verwaltung und Mobilitätsdienstleistern
- **Online-Workshop zum internationalen Austausch** mit Input-Vorträgen von Expert:innen aus Deutschland, den Niederlanden und der Schweiz und Diskussion mit nationalen Stakeholder:innen aus Verwaltung, Bauträger:innen und Mobilitätsdienstleister:innen am 20.11.2024 an der TU Wien
- **Abschlussveranstaltung** zur Reflexion und Diskussion des erarbeiteten Handlungsleitfadens mit Stakeholder:innen aus Verwaltung, Bauträger:innen und Mobilitätsdienstleister:innen am 16.12.2024 an der TU Wien

Außerdem fanden innerhalb des Projektkonsortiums im Zeitraum Jänner bis Dezember 2024 insgesamt 10 **Konsortialmeetings bzw. interne Projektworkshops** statt.

#### Präsentationen & Vorträge:

Das Projekt wurde über die im Rahmen des Projekts selbst abgehaltenen Veranstaltungen bei folgenden internat. Tagungen und Konferenzen präsentiert:

- Vortrag von Oliver Peck im Rahmen der **People City Transport Conference 2024** am 14.11.2024 in Prag zum Thema „Legal framework for the integration of alternative mobility services into housing in Austria“
- Vortrag von Oliver Peck im Rahmen des **AESOP Congress 2024** am 10.07.2024 in Paris zum Thema „Shared mobility and housing – legal framework in Austria“
- Teilaspekte im Zuge eines Vortrags von Aurelia Kammerhofer im Rahmen der **Universitätstagung Verkehrswesen 2024** am 24.09.2024 in Geras zum Thema „Förderliche Akteursnetzwerke für die längerfristige Umsetzung von Shared Mobility im Wohnbau“
- Teilaspekte im Zuge der Keynote von Aurelia Kammerhofer im Rahmen der **Slavkov-Conference on Multimodal Mobility 2024** am 13.5.2024 in Wien zum Thema „How to foster multimodal mobility – insights from recent research projects“

**Sonstige Dissemination:**

- Das Projekt wurde auf der Webseite des Forschungsbereichs Rechtswissenschaften der TU Wien vorgestellt.
- Über den Projektzeitraum hinaus wird die Publikation wesentlicher Erkenntnisse in Form eines wissenschaftlichen Fachbeitrags angestrebt.

– **Weitere Dokumente:**

**Der ausführliche inhaltliche Ergebnisbericht liegt diesem Dokument bei.**

## 4 Unterschrift

Hiermit wird bestätigt, dass der Endbericht vollständig ist und von den Projektpartnern freigegeben wurde sowie vom Auftraggeber veröffentlicht werden kann.

Wien, 31. Jänner 2025

Ort, Datum

A handwritten signature in black ink, appearing to be a stylized 'A' or similar character.

TECHNISCHE UNIVERSITÄT WIEN  
Institut für Raumplanung  
Forschungsbereich Rechtswissenschaften  
A-1040 Wien, Karlsgasse 13

Unterschrift und Stempel des Beauftragten

**Achtung:** das Dokument muss in .doc Format sowie unterfertigt eingescannt im .pdf Format übermittelt werden!

Der Auftragnehmer und alle Partner stimmen ausdrücklich zu, dass sämtliche Inhalte uneingeschränkt durch den Auftraggeber veröffentlicht werden können.