

Projekt InnoMOB II

UMSETZUNG INNOVATIVER MOBILITÄTSKONZEPTE IM GROSSVOLUMIGEN WOHNBAU

Pilotprojekte zur Umsetzung alternativer Mobilitätskonzepte
durch gemeinnützige Bauträger

Ein Forschungsprojekt der NÖ Wohnbauforschung

ENDBERICHT 2022

| | |
|-----------------|---|
| Projektkronym: | InnoMOB II |
| Projektleitung: | Universität für Weiterbildung Krems (Donau-Universität Krems): Dipl.-Ing. Rudolf Passawa, MAS |
| Projektpartner: | HERRY Consult GmbH Dipl.-Ing. Markus Schuster |
| Verfasser: | Universität für Weiterbildung Krems (Donau-Universität Krems): Dipl.-Ing. Rudolf Passawa, MAS HERRY Consult GmbH: Mag. ^a Irene Steinacher |
| Datum: | 28.02.2023 |

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



Inhalt

| | |
|--|----|
| Kurzfassung | 4 |
| 1 Ausgangslage..... | 7 |
| 2 Projektinhalt..... | 7 |
| 2.1 Ziele..... | 8 |
| 2.2 Methodik..... | 8 |
| 2.3 Relevanz für Niederösterreich..... | 9 |
| 3 Kriterienkatalog Mobilität im Wohnbau – Förderkriterien und Empfehlungen für Bauträger.. | 10 |
| 3.1 Motorisierter Individualverkehr | 11 |
| 3.2 Fuß- und Radverkehr | 13 |
| 3.3 Alternative Angebote..... | 16 |
| 3.4 Joker-Maßnahmen..... | 17 |
| 4 Kriterienkatalog Mobilität im Wohnbau – Empfehlungen für Gemeinden..... | 18 |
| 4.1 Konzepte..... | 18 |
| 4.2 Motorisierter Individualverkehr | 20 |
| 4.3 Fuß- und Radverkehr | 22 |
| 4.4 ÖV-Angebot und alternative Angebote..... | 24 |
| 5 Die Pilotprojekte | 27 |
| 5.1 Mobilitätskonzepte der Gemeinden | 43 |
| 5.1.1 Bestehende und geplante Verkehrskonzepte..... | 43 |
| 5.1.2 Workshop Ergebnisse | 45 |
| 5.2 Mobilitätskonzepte für Bauträger..... | 46 |
| 5.2.1 Bestehende und geplante Maßnahmen..... | 47 |
| 5.2.2 Workshop Ergebnisse – Umsetzung wahrscheinlich..... | 49 |
| 5.2.3 Workshop Ergebnisse – Umsetzung eventuell beabsichtigt | 50 |
| 5.2.4 Workshop Ergebnisse – Umsetzung nicht beabsichtigt..... | 51 |
| 5.3 Bewertung der Workshopgespräche | 52 |
| 5.4 Bewertung der relevanten Mobilitätsmaßnahmen | 53 |
| 5.4.1 Generell anwendbare Mobilitätsmaßnahmen | 53 |
| 5.4.2 Individuelle Mobilitätsmaßnahmen | 55 |
| 5.4.3 Vorbehalte zu Mobilitätsmaßnahmen..... | 56 |
| 6 Bezug zu den Ergebnissen der Vorgängerstudie InnoMOB | 57 |
| 6.1 Mobilitätsmaßnahmen für Bauträger | 57 |
| 6.2 Mobilitätsmaßnahmen der Gemeinden..... | 59 |
| 7 Empfehlungen für die Umsetzung innovativer Mobilitätskonzepte | 61 |
| 7.1 Für Wohnbauträger..... | 61 |
| 7.2 Für Gemeinden | 61 |
| 7.3 Für Baurecht, Raumordnung und Wohnbauförderung in Niederösterreich | 62 |
| 7.4 Für Wohnrecht | 62 |

| | | |
|-------|---|----|
| 8 | Förderungen für innovative Mobilitätskonzepte..... | 63 |
| 8.1 | Bundesförderungen..... | 63 |
| 8.1.1 | klimaaktiv mobil – Innovative Mobilität für Regionen, Städte und Gemeinden..... | 63 |
| 8.1.2 | Masterplan Gehen und Nationaler Energie- und Klimaplan (NEKP) | 64 |
| 8.1.3 | Klima- und Energiefonds..... | 65 |
| 8.2 | Landesförderungen | 66 |
| 8.2.1 | NÖ Nahverkehrsfinanzierungsprogramm (NÖ NVFP) | 66 |
| 8.2.2 | Förderung zur Stärkung und Belebung von Innenstädten und Ortskernen | 66 |
| 8.2.3 | Förderung für Kleinregionen bei der Umsetzung von Ideen mit Mehrwert | 66 |
| 8.3 | Weitere Finanzierungsmöglichkeiten von Mobilitätsmaßnahmen | 67 |
| 8.3.1 | Crowdfunding..... | 67 |
| 8.3.2 | Nextbike | 67 |
| 9 | Kostenschätzungen der Mobilitätsmaßnahmen | 69 |
| 10 | Ausblick..... | 72 |
| 10.1 | Vertiefende Dienstleitungen für Bauträger und Gemeinden..... | 72 |
| 10.2 | Evaluierung der Workshop-Ergebnisse | 72 |
| | Abbildungsverzeichnis | 73 |
| | Anhang 1 – Pilotprojekte Datenerhebung | 1 |
| | Anhang 2 – Pilotprojekte Mobilitätsmaßnahmen für Bauträger und Gemeinden | 3 |
| | Anhang 3 – Workshop Protokolle | 7 |
| | Mobilitätskonzept Alpenland – WHA „Fünf Elemente Spitalsgärten“, 2500 Baden | 8 |
| | Mobilitätskonzept GEDESAG – WHA und Reihenhäuser „Molkereiareal“, 3240 Mank..... | 12 |
| | Mobilitätskonzept Heimat Österreich – WHA „Hansenvilla“, 3021 Pressbaum..... | 17 |
| | Mobilitätskonzept WAV – WHA „Junges Wohnen“, 3900 Schwarzenau..... | 23 |
| | Mobilitätskonzept WAV – „Kommunales Zentrum“, Mehrfachnutzung, 3900 Schwarzenau.. | 26 |
| | Mobilitätskonzept GEWOG Arthur Krupp – WHA Florianigasse und Doppelhausanlage Feldgasse, 2276 Reintal bei Bernhardsthal..... | 31 |

Kurzfassung

Ausgangslage

Die Niederösterreichische Wohnbauförderung setzt bedeutende Impulse für die Gebäudeenergieeffizienz und leistet damit einen Beitrag zur Minimierung der gebäudeinduzierten CO₂-Belastungen. Zum Erreichen der ambitionierten Klimaschutzziele muss der Wohnbau auch im Kontext mit seiner Umgebung gesehen werden. Die Schaffung von Wohnraum induziert Verkehr. Vor allem die Zersiedelung im ländlichen Raum führt zu einem stetigen Zuwachs des motorisierten Individualverkehrs. Neben raumplanerischen Ansätzen zur besseren Erschließbarkeit müssen Lösungen zur Attraktivierung nachhaltiger und innovativer Mobilitätsmöglichkeiten beispielsweise für die „erste und letzte Meile“ vom und zum Wohnort bei Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel gefunden werden.

Projekthalt

Anknüpfend an die Vorgängerstudie „InnoMOB“, die Möglichkeiten zur Umsetzung alternativer Mobilitätskonzepte für Wohnbauträger untersucht hat, ist nun die Erarbeitung konkreter Mobilitätslösungen und die Erprobung der praktischen Umsetzbarkeit das Ziel. Die vorliegende Forschungsarbeit „InnoMOB II“ zeigt innovative Mobilitätskonzepte an ausgesuchten Wohnbauvorhaben in repräsentativen niederösterreichischen Gemeinden, die gemeinsam mit den gemeinnützigen Wohnbauträgern unter Einbindung der Gemeinden und des Landes Niederösterreich gestaltet wurden. Abschließendes Ziel ist es, klimaverträgliche Mobilität im niederösterreichischen Wohnbau zu etablieren und mit zielgerichteten Förderungsmaßnahmen zum Durchbruch zu verhelfen.

Methodik

Zunächst wurden Förderkriterien für Mobilitätsmaßnahmen von Bauträgern sowie begleitende Maßnahmenempfehlungen für Gemeinden erarbeitet. Auf Grundlage dieser Mobilitätsmaßnahmenkataloge wurden mit fünf ausgewählten Bauträgern in Planung befindliche oder bestehende Wohnbauten in unterschiedlichen NÖ Gemeinden ausgesucht, bei welchen im Zuge von Workshops alternative Mobilitätskonzepte für Bauträger und Gemeinden erarbeitet wurden.

Förderkriterien und Empfehlungen für Mobilität im Wohnbau

Auf Grundlage eines klimaaktiv-Maßnahmenhandbuchs des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) verfasste das Projektteam Kriterienkataloge für von Bauträgern anwendbare Mobilitätskonzepte bzw. für Empfehlungen für Gemeinden, mit den Inhalten:

Für Wohnbauträger: Motorisierter Individualverkehr
Fuß- und Radverkehr
Alternative Angebote
Wählbare „Joker-Maßnahmen“

Für Gemeinden: Nutzungs- und Mobilitätskonzepte
Motorisierter Individualverkehr
Fuß- und Radverkehr
ÖV-Angebot und alternative Angebote

Workshops zu Mobilitätskonzepten im Wohnbau

Das Projektteam lud zu Workshops in fünf NÖ Gemeinden, bei welchen für insgesamt sieben Wohnbauvorhaben maßgeschneiderte Mobilitätsmaßnahmen erarbeitet wurden, die Bauträger in

die weitere Projektplanung aufnehmen können, und die auf vorhandenen oder geplanten Verkehrslösungen der Gemeinden beruhen.

An der Forschungsstudie nahmen Vertreter der folgenden gemeinnützigen Bauvereinigungen sowie der betreffenden Gemeinden teil:

- **Alpenland** – Gemein. Bau-, Wohn- u. Siedlungsgenossenschaft reg. Gen.m.b.H., Stadtgemeinde **Baden**
- **GEDESAG** – Gemeinnützige Donau- Ennstaler Siedlungs-Aktiengesellschaft, Stadtgemeinde **Mank**
- **Heimat Österreich** – Gemein. Wohnungs- und Siedlungs-Gesellschaft m.b.H., Stadtgem. **Pressbaum**
- **WAV** – Gemein. Bau- und Siedlungsgenossenschaft Waldviertel, Marktgem. **Schwarzenau**
- **Gewog Arthur Krupp** – Gemein. Bau- und Wohnungsgenossensch, G.m.b.H., Marktgemeinde **Reintal / Bernhardsthal**

Ziel war die Bereitschaft zur Umsetzung der diskutierten Mobilitätsmaßnahmen auszuloten, auch mit Blick auf eine eventuelle künftige Erfolgsvaluierung der implementierten Maßnahmen:

- ✓ Welche der in Planung befindlichen bzw. der im Workshop erarbeiteten Mobilitätsvorschläge haben das Potenzial, ernsthaft umgesetzt zu werden?
- ✓ Welche Mobilitätsmaßnahmen werden eventuell Anwendung finden?
- ✓ Welche Mobilitätsvorschläge werden nicht in Betracht kommen?

Bewertung der Workshopergebnisse

1. Allgemein anwendbare Mobilitätskonzepte sind für Wohnbauträger bei gleichartigen künftigen Wohnbauvorhaben unter anderem:

- Errichtung von (e-)Fahrradinfrastruktur, wie versperrbare Abstellräume und Reparaturmöglichkeiten,
- Frühzeitige Vereinbarungen mit der Gemeinde über objektbezogene Mobilitätskonzepte,
- Informationspakete und elektronische Information über alternative Mobilitäts- und ÖV-Verkehrsmöglichkeiten, ÖV-Schnuppertickets für Zuzügler*innen,
- Bereitstellung der Infrastruktur für (e-)Carsharing und Fahrradverleih,

sowie im städtischen Umfeld:

- Verringerung der KFZ-Stellplätze in Vereinbarung mit der Gemeinde,
- Bereitstellung der Infrastruktur für (e-)Carsharing und Fahrradverleih,
- Öffentlich nutzbare Durchwegungen auf dem Areal großflächiger Wohnhausanlagen.

2. Individuelle Mobilitätsmaßnahmen

In den Workshoprunden zeigte sich, dass vor allem im ländlichen Bereich nur ein beschränkter Spielraum für Ansätze individueller Mobilitätslösungen besteht. Hier sind Verkehrskonzepte der Gemeinden Voraussetzung für Konzepte von Bauträgern.

Im städtischen Umfeld bieten sich in Vereinbarung mit der Gemeinde an:

- „Themenwohnbau“ – Ausrichtung auf bestimmte Nutzer*innen-Zielgruppen,
- Autofreie Zone mit Entfall oder Verringerung der KFZ-Pflichtstellplätze.

3. Vorbehalte zu Mobilitätsmaßnahmen

- Betreffend Informationsangebote für Bürger*innen sehen Bauträger mehrheitlich die Gemeinden in der Verantwortung.
- Bei Gemeinschaftseinrichtungen, wie zentrale Fahrradabstell- und Werkstatträume u.dgl., wurde Vandalismus- und Diebstahlfahrer als Hindernis zur Umsetzung angeführt.

- Im ländlichen Umfeld finden Hausverwaltungen nur schwer Dienstleister für Betrieb und Instandhaltung von dauerhaften Einrichtungen, wie Carsharing, Bike-Verleih, u.dgl.
- Bei bestehenden und schon bewohnten Wohnhausanlagen sind alternative Mobilitätskonzepte aufgrund abgeschlossener Bau- und Mietverträge sowie fertiger Gebäude- und Außenraumgestaltung erschwert umsetzbar.

Empfehlungen

Aus den Ergebnissen der Workshopgespräche wurden konkrete Empfehlungen und Hinweise an gemeinnützige Wohnbauträger für Mobilitätskonzepte, sowie Empfehlungen an Gemeinden für relevante Mobilitätsinfrastruktur- und Verkehrsmaßnahmen formuliert.

Weiters enthält die vorliegende Studie Anregungen für legislative Präzisierungen im niederösterreichischen Raumordnungs-, Bau- und Wohnrecht sowie für die Integration von Mobilitätsförderkriterien in der NÖ Wohnbauförderung.

Ausblick

Das Projektteam bietet als Fortsetzung der Workshopgespräche im Rahmen eines beschränkt dotierten Ergänzungsprojekts „InnoMOB II+“ weitere Vernetzungworkshops für Bauträger untereinander an, sowie auch Informations- und Vernetzungstreffen mit interessierten Gemeinden.

Zur Evaluierung des Erfolgs der in den Workshops erzielten Resultate ist geplant, nach Fertigstellung der Pilotprojekte, voraussichtlich nach 2025, in einer zu beauftragenden Folgestudie „InnoMOB III“ den Erfolg der bis dahin umgesetzten alternativen Verkehrslösungen anhand der Erfahrungen der Wohnbauträger, der Bewohner*innen und der Gemeinden zu erheben.

1 Ausgangslage

Zum Erreichen der ambitionierten Klimaschutzziele leistet der geförderte Wohnbau bereits einen großen Beitrag. Über die gesetzlichen Vorgaben hinaus setzt die Niederösterreichische Wohnbauförderung bedeutende Impulse für die Gebäudeenergieeffizienz und leistet damit einen Beitrag zur Minimierung der gebäudeinduzierten CO₂-Belastungen.

Darüber hinaus muss der Wohnbau allerdings im Kontext mit seiner Umgebung gesehen werden. Die Schaffung von Wohnraum induziert stets auch Verkehr, insbesondere im ländlichen Bereich. Vor allem die Zersiedelung führt zu einem stetigen Zuwachs des motorisierten Individualverkehrs.

Im Sektor Verkehr sind die Treibhausgasemissionen von 1990 bis 2020 um 73,3 Prozent gestiegen¹, womit er heute etwa drei Mal so viel CO₂-Ausstoß verursacht wie der Gebäudesektor, während beide 1990 etwa gleichauf lagen. Der Handlungsdruck im Verkehrsbereich ist folglich sehr hoch.

Neben raumplanerischen Ansätzen zur besseren Erschließbarkeit müssen Lösungen zur Attraktivierung nachhaltiger und innovativer Mobilitätsmöglichkeiten für die „erste und letzte Meile“ vom und zum Wohnort bei Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel umgesetzt werden. Für Bauträger sind bei der Projektentwicklung ihrer Wohnbauvorhaben vor allem die starren Stellplatzverpflichtungen im Baurecht und manchmal mangelnder Informationsaustausch mit den Gemeinden bezüglich angepasster Verkehrskonzepte Hindernisse bei der Umsetzung alternativer Mobilitätskonzepte.

Im Vorgängerprojekt InnoMOB wurden bewährte Beispiele alternativer Mobilitätslösungen aus Österreich und Deutschland auf die Anwendbarkeit im ländlichen Raum Niederösterreichs untersucht und bewertet. Konkret wurden die raumordnungs-, bau- und wohnrechtlichen Grundlagen für die Etablierung nachhaltiger Mobilität sowie die Bereitschaft von gemeinnützigen Bauträgern zur Implementierung derartiger Lösungen erhoben. Darauf aufbauend wurde ein Mobilitäts-Maßnahmenkatalog in Abhängigkeit regionaler und infrastruktureller Gegebenheiten sowie Empfehlungen für die betreffenden Stakeholder – Gesetzgeber, Gemeinden, Wohnbauvereinigungen und nicht zuletzt Fördergeber – für die Umsetzung innovativer Mobilitätsmodelle erstellt.

2 Projektinhalt

Daran anknüpfend ist nun die Erarbeitung konkreter alternativer Mobilitätskonzepte für und mit (gemeinnützigen) Wohnbauträgern und die Erprobung der praktischen Umsetzbarkeit das Ziel.

Im vorliegenden Folgeforschungsprojekt „InnoMOB II“ werden innovative Mobilitätskonzepte an ausgesuchten Wohnbauvorhaben in fünf repräsentativen niederösterreichischen Gemeinden aufgezeigt. Die alternativen Mobilitätsmaßnahmen und geeignete Konzepte wurden gemeinsam mit den gemeinnützigen Wohnbauträgern unter Einbindung der betreffenden Gemeinden und des Landes Niederösterreich gestaltet.

In einem künftigen dritten und letzten Abschnitt „InnoMOB III“ ist beabsichtigt, die in „InnoMOB II“ entwickelten und in der Zwischenzeit von den ausgewählten Bauträgern umgesetzten Mobilitätsmaßnahmen zu evaluieren und auf ihren Erfolg zu überprüfen. Das abschließende Ziel ist, klimaverträgliche Mobilität im niederösterreichischen Wohnbau zu etablieren und mit zielgerichteten Förderungsmaßnahmen zum Durchbruch zu verhelfen.

¹ Umweltbundesamt (Hg.): Klimaschutzbericht 2020. Wien 2020, S. 59

2.1 Ziele

Bei der Erarbeitung und praktischen Umsetzung adäquater Mobilitätslösungen werden die folgenden Forschungsfragen untersucht:

1. Welche konkreten Fördermaßnahmen für gemeinnützige Wohnbauträger sollen und können innerhalb der NÖ Wohnbauförderung implementiert werden, um die Umsetzung nachhaltiger Mobilitätskonzepte im Hinblick auf leistbaren Wohnraum zu unterstützen und zu forcieren?
2. Welche Mobilitätsmaßnahmen können Bauträger am Beispiel konkreter Wohnbauvorhaben unter realen Bedingungen und ökonomischen Gesichtspunkten anwenden, um nachhaltige Mobilität im Wohnumfeld zu ermöglichen?
3. Welche Rahmenbedingungen können und sollen die Gemeinden (in Kooperation mit den Wohnbauträgern) schaffen, damit die im Wohnbau implementierten Mobilitätsmaßnahmen insgesamt zu einer Mobilitätswende der Bewohner*innen führen?

2.2 Methodik

Nach einer einleitenden Übersicht des Ergebnisses aus der Vorgängerstudie InnoMOB gliedert sich die Forschungsarbeit in folgende Themenbereiche:

1. Kriterienkatalog Mobilität im Wohnbau – Förderkriterien und Empfehlungen für Bauträger und für Gemeinden

Ziel: Erarbeitung eines Kriterienkatalogs für Mobilitätsförderungen mit Gewichtung (Bepunktung) als Teil der NÖ Wohnbauförderung.

Methodik: Auf Basis der Empfehlungen des vorangegangenen Projekts InnoMOB I wird ein Kriterienkatalog für Mobilitätsmaßnahmen, die von gemeinnützigen Bauträgern umgesetzt werden können, als Vorschlag zur Integrierung in die NÖ Wohnbauförderung entworfen. Die Erstellung des Kriterienkatalogs erfolgte in enger Abstimmung mit der NÖ Landesregierung, Abteilung Wohnungsförderung.

2. Pilotprojekte innovative Mobilität – Bauträger Workshops

Ziel: Erarbeitung nachhaltiger Mobilitätslösungen anhand von fünf konkreten Wohnbau-Pilotprojekten.

Methodik: Gemeinsam mit ausgewählten Bauträgern wurden in fünf unterschiedlichen NÖ Gemeinden in Planung befindliche Wohnbauvorhaben oder schon bestehende Wohnbauten ausgesucht, die sich beispielhaft zur umfassenden Implementierung alternativer Mobilitätskonzepte eignen. Die Konzepterstellung umfasste folgende Arbeitsschritte:

- i. Bestandsaufnahme / Analyse der IST-Situation in der betreffenden Gemeinde:
 - a. Eckdaten zur Wohnhausanlage: Größe, Anzahl an Einwohner*innen, soziodemografische Kennzahlen zu den Personen (Familien, Singles, etc.)
 - b. Erschließungsebene: Anbindung an das bestehende Fuß- und Radwegenetz, Angebote öffentlicher Verkehr / bedarfsorientierte Verkehrssysteme, Parkplatzangebot rund um die Wohnhausanlage, etc.
 - c. Versorgungseinrichtungen: Einkaufsmöglichkeiten, Bildungseinrichtungen, ärztliche Einrichtungen, etc.
- ii. Potenzialabschätzung: Ausarbeitung von Verlagerungspotenzialen zu nachhaltigen Mobilitätsformen

- iii. Auswahl geeigneter Mobilitätsmaßnahmen in enger Abstimmung mit den teilnehmenden Bauträgern.
- iv. konkrete Ausarbeitung von Mobilitätsmaßnahmen – untergliedert nach Themen: Aktive Mobilität, öffentlicher Verkehr / bedarfsorientierter Verkehr, Sharing-Angebote, E-Mobilität, lokaler / überregionaler Verkehr, Information, Bewusstseinsbildung, etc.

3. Maßnahmenempfehlungen für Gemeinden

Ziel: Erarbeitung von konkreten Umsetzungsempfehlungen für politische Entscheidungsträger auf kommunaler Ebene im Bereich der Schnittstelle Wohnbauträger/Gemeinde.

Methodik: Im Zuge der Konzeptionierung der Mobilitätskonzepte der Bauträger wurden die Schnittstellen zur übergeordneten Mobilitätsinfrastruktur aufgezeigt und die Möglichkeiten zur Mitwirkung der Gemeinden und ihre Kooperationsbereitschaft ausgelotet.

Bei allen Pilotprojekten konnten gemeinsame Konzepte an der Schnittstelle Wohnbau/Gemeinde erarbeitet werden (z.B. Flexible Stellplatzverpflichtungen, Konzepte für Mikro-ÖV und Fahrtendienst und Carsharing, Durchwegungen für Fußgänger- und Radverkehr, Mobilitätsvertrag, etc.). Zudem wurden konkrete Umsetzungsempfehlungen für die jeweiligen Gemeinden formuliert, um die notwendigen (Verkehrs-)Infrastrukturen in politischen Entscheidungen berücksichtigen zu können.

2.3 Relevanz für Niederösterreich

Die Relevanz für Niederösterreich ist insofern hoch, als nachhaltige Mobilitätskonzepte und Umsetzungsstrategien für ländliche und dünn besiedelte Strukturen noch ausgebaut und erweitert werden können.

Die erarbeiteten Beispiele innovativer Mobilitätsformen bei in Planung befindlichen und bei bereits fertig gestellten Wohnbauvorhaben nehmen Bedacht auf typische Siedlungsformen in Niederösterreich, auch unter dem Aspekt, Tendenzen der Landflucht in peripheren Landesteilen vorzubeugen. Sie berücksichtigen zugleich zeitgemäße Verkehrsinfrastrukturen und Konzepte, die andere Prioritäten, wie Energiewende und Klimaschutz, unterstützen und einer übergeordneten nachhaltigen Raumplanung dienen.

Die Umsetzung an konkreten Bauvorhaben zeigt die Realisierbarkeit innovativer Mobilitätskonzepte und ist damit Beispiel für viele weitere Wohnbauprojekte.

Die gezeigten Pilotprojekte können als wesentlicher Innovationsschub für eine zukunftsfähige Wohnungs- und Siedlungspolitik in Niederösterreich in einer gesamtheitlichen Betrachtung mit dem Verkehr gelten. Durch das schon im Vorfeld bekundete Interesse der angefragten gemeinnützigen Bauträger an der Mitwirkung zur vorliegenden Studie wurde die Notwendigkeit der Erprobung nachhaltiger Mobilitätskonzepte bestätigt.

Erstes konkretes Ergebnis der Forschungsarbeit ist die Empfehlung eines Kriterienkatalogs, das dazu geeignet ist, nachhaltige Mobilitätskonzepte als Anreiz für gemeinnützige Bauträger in die Niederösterreichische Wohnbauförderung aufzunehmen.

3 Kriterienkatalog Mobilität im Wohnbau – Förderkriterien und Empfehlungen für Bauträger

Empfehlungen für Bauträger und Vorschläge für Förderkriterien

Im Rahmen der Programmlinie klimaaktiv des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) wurde ein Handbuch (BMK 2020) erstellt, das unter anderem das Handlungsfeld Mobilität in einem Punktesystem darstellt. Dieses wurde vom Projektteam als Empfehlung für die NÖ Wohnbauförderung adaptiert.

Die Bewertungsmethodik

Die Bewertung einzelner Maßnahmen erfolgt mittels Auswahl von textlichen Auswahlfeldern. In begründeten Fällen kann eine Punktereduktion für einzelne Maßnahmen durchgesetzt werden, wenn die lokalen Rahmenbedingungen die Umsetzung nicht zulassen. In diesem Fall ist eine textliche Begründung für die Punktereduktion anzuführen. Insgesamt ist eine Reduktion zulässig, wodurch die maximal erreichbare Gesamtpunktezahl reduziert werden kann (siehe Kap. 3.1.3).

Zusätzlich besteht auch die Möglichkeit, maximal drei weitere Maßnahmen in die Bewertung mit aufzunehmen (Joker-Maßnahmen). Dazu ist eine Beschreibung der Maßnahme unter Beilage entsprechender Nachweise beizubringen. Insgesamt kann dadurch die erreichbare Gesamtpunktezahl um bis zu 15 Punkte erhöht werden.

Förderung Mobilität im Wohnbau

Um eine Mobilitätswende erfolgreich herbeizuführen, müssen im Wohnbau zukünftig gewisse Qualitätsstandards für die Mobilitätsbedürfnisse der Bewohner*innen berücksichtigt werden. Die Wohnbauförderung unterstützt gemeinnützige Bauträger bei der Umsetzung von Qualitätsstandards, da intelligente Mobilitätslösungen am Projektstandort das Verkehrsaufkommen direkt verringern und die Lebensqualität steigern können.

Folgende Kriterien werden mit max. 100 Punkten (exkl. Joker-Maßnahmen) bewertet:

| Kapitel | Kriterien | Punkte |
|------------|---|---------------|
| 3.1 | Motorisierter Individualverkehr | 24-28 |
| 1.1 | ... Anzahl an Pkw-Stellplätze | 10 |
| 1.2 | Qualität und Ausstattung der Pkw-Stellplätze | 14 |
| 1.3 | Gebühren/Mietenpreise der Pkw-Stellplätze | 0-4 |
| 3.2 | Fuß- und Radverkehr | 42 |
| 2.1 | ... Anzahl an Radabstellplätzen | 10 |
| 2.2 | ... Qualität der Radabstellanlagen | 15 |
| 2.3 | ... Lückenschluss des Fuß- und Radwegenetz | 4 |
| 2.4 | ... Qualität und Gestaltung des Radweges | 5 |
| 2.5 | ... Gestaltung und Barrierefreiheit | 8 |
| 3.3 | alternative Angebote | 30 |
| 3.1 | ... Qualität und Ausstattung | 16 |
| 3.2 | ... Auswahl an Angebote | 14 |
| | Mobilität | 96-100 |
| 3.4 | Joker-Maßnahmen | 15 |

3.1 Motorisierter Individualverkehr

Umwelt- und verkehrspolitische Zielsetzungen gehen vor allem für den Kurzstreckenverkehr von einer Erhöhung des Radverkehrsanteils aus. Es werden daher der Fahrrad- und der Fußverkehr sowie die Nutzung des öffentlichen Verkehrs durch die Minimierung der Anzahl notwendiger Stellplätze für Pkw einerseits und durch Errichtung einer ausreichenden Anzahl von Fahrradabstellplätzen in optimaler Lage andererseits gefördert. Der Pkw-Stellplatzbedarf wird grundsätzlich durch Stellplatzverordnungen der Gemeinden geregelt bzw. außerhalb des öffentlichen Straßenraumes abgedeckt.

Gemäß der NÖ Bauordnung muss pro Wohneinheit ein Kfz-Stellplatz errichtet werden, unabhängig von Größe und Lage der Wohneinheit. In §63 Abs. 2 NÖ BO werden Gemeinden ausdrücklich ermächtigt, „*wenn es der örtliche Bedarf, insbesondere in stark verdichteten Siedlungsbereichen, erfordert, darf der Gemeinderat eine von Abs. 1 abweichende Anzahl von Stellplätzen sowie auch außerhalb eines Bebauungsplans – in einer eigenen Verordnung festlegen.*“ Damit wird dem Gemeinderat im Rahmen einer Stellplatzverordnung ein Planungsspielraum bezüglich der erforderlichen Kfz-Stellplätze eröffnet.

In §17 Abs. 3 des NÖ Raumordnungsgesetzes wird die Gemeinde ermächtigt, mit dem Grundeigentümer Verträge (bspw. Mobilitätsvertrag) abzuschließen, „...*die Maßnahmen zur Erreichung und Verbesserung der Baulandqualität und zur Verbesserung der Siedlungsstruktur ... dies auch unter Berücksichtigung des Klimawandels ...*“ beinhalten.

Bei einem angemessenen Angebot an öffentlichen Verkehrsmöglichkeiten – nicht nur in städtischen, sondern auch in ländlichen Gebieten – sowie bei Schaffung alternativer Mobilitätsangebote wird die Stellplatzanzahl für Pkw auf eine geringere Nachfrage ausgerichtet. Somit trägt eine Stellplatzreduktion zur Nutzung effizienter und umwelt-schonender Mobilitätsangebote (zu Fuß gehen, Rad fahren, Wahl öffentlicher Verkehrsmittel, etc.) bei.

Maximal mögliche Punkte: 24 – 25

1.1 ANZAHL DER PKW-STELLPLÄTZE

| Beschreibung der Auswahlfelder in Abhängigkeit der Verfügbarkeit von öffentlichen Verkehrsmitteln und Siedlungstyp | | | Punkte |
|--|--------------------------|--|--------|
| Auswahl | <input type="checkbox"/> | Bauträger regelt mit Gemeinderat eine Reduzierung der Mindestanzahl an Kfz-Stellplätzen (lt. NÖ Bauordnung §63 Abs.2) durch eine eigene Verordnung der Gemeinde | 10 |
| | <input type="checkbox"/> | Es wurden mit der Gemeinde Gespräche geführt, ein Ergebnis liegt vor: Kfz-Stellplatz-Reduktion wird begründet nicht eingeführt | 5 |
| | <input type="checkbox"/> | Es wurden mit der Gemeinde Gespräche geführt, Ergebnis ist noch offen | 3 |
| | <input type="checkbox"/> | Es wurden mit der Gemeinde keine Gespräche geführt | 0 |
| oder | | | |
| Auswahl | <input type="checkbox"/> | Bauträger regelt mit Gemeinderat eine Reduzierung der Mindestanzahl an Kfz-Stellplätzen in Rahmen eines Mobilitätsvertrages (zivilrechtlicher Vertrag) gemäß §17 NÖ ROG – <i>Vertragsraumordnung</i> | 10 |
| | <input type="checkbox"/> | Es wurden mit der Gemeinde Gespräche bezüglich eines Mobilitätsvertrages geführt, ein Ergebnis liegt vor: Mobilitätsvertrag wird begründet nicht eingeführt | 5 |
| | <input type="checkbox"/> | Es wurden mit der Gemeinde Gespräche bezüglich eines Mobilitätsvertrages geführt, Ergebnis ist noch offen | 3 |
| | <input type="checkbox"/> | Es wurden mit der Gemeinde bzgl. eines Mobilitätsvertrages keine Gespräche geführt | 0 |

| | | oder | |
|---------|--------------------------|--|----------|
| Auswahl | <input type="checkbox"/> | Der Bauträger unterzeichnet mit dem Gemeinderat eine verbindliche Qualitätszielvereinbarung, Letters of Interests (LOIs) über Mobilitätsmaßnahmen. | <u>5</u> |
| | <input type="checkbox"/> | Der Bauträger hat mit der Gemeinde Gespräche bezüglich einer Qualitätszielvereinbarung geführt, ein Ergebnis liegt vor: Qualitätszielvereinbarung wird begründet nicht eingeführt. | <u>3</u> |
| | <input type="checkbox"/> | Es wurden mit der Gemeinde Gespräche bezüglich einer Qualitätszielvereinbarung geführt, Ergebnis ist noch offen. | <u>1</u> |
| | <input type="checkbox"/> | Die Bauträger hat mit Gemeinde Gespräche geführt, Ergebnis ist noch offen. | <u>0</u> |

Nachweis und Dokumentation:

- Verordnung der Gemeinde
- Textliche Beschreibung und/oder Fotodokumentation

1.2 QUALITÄT UND AUSSTATTUNG DER PKW-STELLPLÄTZE

| Anforderung an Qualität und Ausstattung | |
|---|--|
| 1 | Im Areal angeordnetes Sammel-Parkplatz-Angebot (z.B. Sammelgarage / Quartierparkhaus) ist zur Minimierung der Verkehrsbelastung nahe am übergeordneten Straßennetz angeordnet. |
| 2 | Die Entfernung zwischen Quelle/Ziel und Parkplatz (z.B. Sammelgarage/ Quartier-parkhaus) ist nicht kürzer als zwischen Quelle/Ziel und der Haltestelle eines adäquaten öffentlichen Verkehrsmittels, um die Chancengleichheit zwischen diesen Verkehrsmitteln zu wahren. Als „adäquat“ wird zumindest eine gute Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln gemäß RVS 02.01.13 definiert: „Dichtes Angebot mit Intervallen bis zu 30 Minuten“ (FSV, 2008). |
| 3 | Bevorzugtes Kfz-Stellplatz-Angebot für effiziente/umweltfreundliche Fahrzeuge (wie zum Beispiel Carsharing-Fahrzeuge, Pool-Fahrzeuge, Elektro-Fahrzeuge, etc.) ist vorhanden. |
| 4 | Vorhandensein von Lademöglichkeiten für private Elektro-Pkw |
| 5 | Einsparung pro Tiefgaragenstellplatz (max. 5 Punkte) für alternative Mobilitätsmaßnahmen |

| Beschreibung der Auswahlfelder | | Punkte | |
|--------------------------------|--|--|---|
| Auswahl | <input type="checkbox"/> | Eine der Anforderungen 1 und 2 ist in guter Qualität erfüllt | 0 |
| | <input type="checkbox"/> | Eine der Anforderungen 3 und 4 ist in guter Qualität erfüllt | 5 |
| | <input type="checkbox"/> | Drei der Anforderungen 1 – 4 sind in guter Qualität erfüllt | 7 |
| | <input type="checkbox"/> | Alle Anforderungen 1 – 4 sind in guter Qualität erfüllt | 9 |
| <input type="checkbox"/> | Zusatzpunkte für Anforderung 5 (pro Stellplatz 1 Punkt, max. 5 Punkte) | 5 | |

Nachweis und Dokumentation

- Planerische Darstellung der Stellplätze für Pkw (inkl. Sammel-Parkplatz, Entfernung zu Haltestelle, Parkplätze für umweltfreundliche Fahrzeuge, Lademöglichkeiten) und/oder
- Textliche Beschreibung und/oder Fotodokumentation

1.3 GEBÜHREN / MIETPREISE DER PKW-STELLPLÄTZE

Für nicht an Wohnungsmieter*innen gebundene Stellplätze werden mit dem Ziel, die Kfz-Nutzung zu reduzieren, Gebühren eingehoben. Dieses Kriterium findet Anwendung, falls im geförderten Wohnobjekt auch gewerbliche Mieter*innen angesiedelt sind (z.B. Betreiber eines Verkaufslokals, Büros, Dienstleistungseinrichtung u.dgl.), sowie wenn externe Nutzer*innen (z.B. Angestellte und Besucher*innen des Gewerbebetriebs) Kfz-Stellplätze der Wohnhausanlage verwenden.

Anmerkung: Eine Reduktion auf 0 Punkte gilt, wenn keine Kfz-Stellplätze an Externe (Gewerbetreibende) vergeben werden.

| Beschreibung der Auswahlfelder | | Mietpreis EUR / Stellplatz | Punkte | |
|--------------------------------|--------------------------|---|--------------|---|
| Auswahl | <input type="checkbox"/> | Beschäftigte (Büro / Gewerbe) pro Monat | unter 100,-- | 0 |
| | <input type="checkbox"/> | Beschäftigte (Büro / Gewerbe) pro Monat | über 100,-- | 2 |
| Auswahl | <input type="checkbox"/> | Kund:innen (Verkauf) pro Stunde | unter 1,-- | 0 |
| | <input type="checkbox"/> | Kund:innen (Verkauf) pro Stunden | über 1,-- | 2 |

Nachweis und Dokumentation

- Gebührenverordnung und/oder
- Textliche Beschreibung

3.2 Fuß- und Radverkehr

Ein guter Ausbau bzw. eine gute Anbindung des Wohnareals an das örtliche Fuß- und Radwegnetz ist ein wichtiger Impuls für die Nutzung des Netzes. Um den Radverkehrsanteil in der Gemeinde zu erhöhen, müssen auch die Standards der Radabstellanlagen entsprechende Anforderungen erfüllen. Um der zunehmenden Bedeutung von Elektrofahrrädern, Elektro-scootern, etc. gerecht zu werden, spielt die Verfügbarkeit von entsprechenden Qualitätskriterien (Ladestationen, diebstahlsicheres Abstellen etc.) eine wesentliche Rolle.

Fahrradabstellanlagen werden auf eine hohe Nachfrage ausgerichtet. Sie muss leicht zugänglich und von guter Qualität sein (witterungsgeschützt, diebstahlsicher, nutzerfreundlich). Gemäß RVS 3.7.11 sollte die Wohnungsbruttogeschosßfläche zur Berechnung der Anzahl an Radabstellplätzen herangezogen werden (1 Stellplatz je 50 m² BGF, 1 Stellplatz je 300 m² BGF für Besucher*innen von Privatwohnungen etc.).

Maximal mögliche Punkte: 45

2.1 ANZAHL DER RADABSTELLPLÄTZE

| Beschreibung | | Punkte | |
|--------------|--------------------------|--|----|
| Auswahl | <input type="checkbox"/> | Fahrradstellplatzmindestanzahl lt. NÖ Bauordnung §65 wird genau eingehalten. | 0 |
| | <input type="checkbox"/> | Fahrradabstellmindestanzahl lt. NÖ Bauordnung §65 wird um bis zu 50% erhöht. | 5 |
| | <input type="checkbox"/> | Fahrradabstellmindestanzahl lt. NÖ Bauordnung §65 wird um mehr als 50% erhöht. | 10 |

Nachweis und Dokumentation

- Planerische Darstellung der Stellplätze für Fahrräder

2.2 QUALITÄT DER FAHRRADABSTELLANLAGEN

| Anforderungen an die Qualität der Fahrradabstellanlagen | | | |
|---|--------------------------|--|----|
| 1 | | Ein Drittel der Fahrradabstellplätze ist in unmittelbarer Nähe des Hauseingangs angeordnet. | |
| 2 | | Fahrradabstellplätze sind bequem (radfahrend, radfahrtauglicher Lift) erreichbar. | |
| 3 | | Die Fahrradabstellanlage ist witterungsgeschützt und diebstahlsicher (abschließbar). | |
| 4 | | Es besteht Platz für Spezialfahräder (z.B. Transporträder), Radanhänger, Kinderwagen. | |
| 5 | | Es bestehen Lademöglichkeiten für E-Fahrräder. | |
| 6 | | Es bestehen Serviceangebote (Pumpen, Werkzeug, Aufbockgelegenheit, etc.). | |
| Beschreibung der Auswahlfelder | | Punkte | |
| Auswahl | <input type="checkbox"/> | Weniger als 1/3 der Fahrradabstellplätze sind in unmittelbarer Nähe des Hauseingangs angeordnet, und weniger als zwei Anforderungen sind in guter Qualität erfüllt. | 0 |
| | <input type="checkbox"/> | Mindestens 1/3 der Fahrradabstellplätze sind in unmittelbarer Nähe des Hauseingangs angeordnet, und zwei zusätzliche Anforderungen sind in guter Qualität erfüllt. | 5 |
| | <input type="checkbox"/> | Mindestens 1/3 der Fahrradabstellplätze sind in unmittelbarer Nähe des Hauseingangs angeordnet und drei zusätzliche Anforderungen sind in guter Qualität erfüllt. | 10 |
| | <input type="checkbox"/> | Alle Anforderungen sind in guter Qualität erfüllt. | 15 |

Nachweis und Dokumentation

- Planerische Darstellung der Stellplätze für Fahrräder (inkl. Größenangabe, E-Ladepunkte) und/oder
- Beschreibung der Serviceangebote und/oder
- Textliche Beschreibung und/oder Fotodokumentation

2.3 LÜCKENSCHLUSS DES FUSS- UND RADWEGENETZES

Qualitative Bewertung der Wegverbindungen des Fußwege- und/oder Radwegenetzes auf dem Areal der Wohnhausanlage mit Betrachtung eines Umkreises von 300 Metern bez. direkter Wegführung und Feinmaschigkeit des Netzes sowie weiterer qualitativer Aspekte (z.B. Belagswahl, etc.).

| Beschreibung der Auswahlfelder | | Punkte | |
|--------------------------------|--------------------------|--|---|
| Auswahl | <input type="checkbox"/> | Bauträger regelt mit Gemeinderat einen Lückenschluss im Fuß-/Radwegenetz der Gemeinde. | 4 |
| | <input type="checkbox"/> | Es wurden mit der Gemeinde Gespräche geführt, ein Ergebnis liegt vor: Lückenschluss wird begründet nicht eingeführt. | 2 |
| | <input type="checkbox"/> | Es wurden mit der Gemeinde keine Gespräche geführt. | 0 |

2.4 QUALITÄT UND AUSSTATTUNG

| Beschreibung | | Punkte |
|--------------------------|---|--------|
| <input type="checkbox"/> | Anlegen eines Fuß-/Radweges innerhalb des Areals der Wohnhausanlage | 4 |
| <input type="checkbox"/> | Zusätzlich bauliche Maßnahmen für Fuß-/Radweg, z.B. Sichtschutz u. dgl. | 1 |

Nachweis und Dokumentation

- Bestätigung des Planers, dass alle baulichen Maßnahmen gemäß den aktuell gültigen Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen ausgeführt werden und/oder
- Planerische Darstellung der Fußwege/Radwege inkl. Wegführung, Feinmaschigkeit und Belagswahl und/oder
- Textliche Beschreibung und/oder Fotodokumentation

2.5 GESTALTUNG UND BARRIEREFREIHEIT

Empfehlung entsprechend (FSV, 2015) zum Thema „Barrierefreiheit“:

Öffentliche Räume sind so zu gestalten, dass sie auch für Menschen mit Sinnesbehinderungen oder Mobilitätseinschränkungen ohne besondere Erschwernis und ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind. Daher sind auf Gehsteigen und Gehwegen ausreichende Bewegungsflächen für Rollstuhlfahrer zur Verfügung zu stellen. Zur Verbesserung der Orientierungsmöglichkeiten für sehbehinderte bzw. blinde Menschen ist eine Optimierung der optischen Kontraste und taktilen Elemente zu berücksichtigen. Oberflächen für den Fußgängerverkehr sind rutschfest und eben auszuführen.

| Beschreibung der Auswahlfelder | | Punkte | |
|--------------------------------|--------------------------|---|---|
| Auswahlfeld | <input type="checkbox"/> | Die RVS-Empfehlungen zum Thema „Barrierefreiheit“ sind nicht realisiert. | 0 |
| | <input type="checkbox"/> | Die RVS-Empfehlungen zum Thema „Barrierefreiheit“ sind zumindest für die wichtigsten Kreuzungs-/Aufenthalts-/Querungsbereiche im Areal der Wohnhausanlage realisiert; es besteht aber noch Optimierungspotenzial. | 2 |
| | <input type="checkbox"/> | Die RVS-Empfehlungen zum Thema „Barrierefreiheit“ sind zumindest für die wichtigsten Kreuzungs-/Aufenthalts-/Querungsbereiche im Areal optimal realisiert. | 5 |
| | <input type="checkbox"/> | Die RVS-Empfehlungen zum Thema „Barrierefreiheit“ sind im ganzen Areal optimal umgesetzt. | 8 |

Nachweis und Dokumentation

- Bestätigung des Planers, dass alle baulichen Maßnahmen gemäß den aktuell gültigen Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen ausgeführt werden und/oder
- Planerische Darstellung der Anschlusspunkte und/oder Kreuzungs-/Aufenthalts-/Querungsbereiche und/oder
- Beschreibung der Maßnahmen zur Sicherstellung der Barrierefreiheit und/oder Fotodokumentation

3.3 Alternative Angebote

Verleih-Angebote bieten einen direkten und einfachen Zugang zu benötigten Verkehrsmitteln. Es werden in Absprache mit der Gemeinde ergänzende Mobilitätsangebote zur Verfügung gestellt.

Maximal mögliche Punkte: 30

3.1 QUALITÄT UND AUSSTATTUNG

| Beschreibung der Auswahlfelder | | | Max. Punkte |
|--------------------------------|--------------------------|---|-------------|
| Auswahl | <input type="checkbox"/> | Kfz-e-Ladepunkt für Mieter:innen eingerichtet (pro e-Ladepunkt 1 Punkt) | 3 |
| | <input type="checkbox"/> | Kfz-Stellplatz für Carsharing ist eingerichtet (pro CS-Stellplatz 2 Punkte) | 10 |
| | <input type="checkbox"/> | Kfz-e-Ladestation für CS ist eingerichtet (pro Stellplatz 1 Punkt) | 3 |

3.2 AUSWAHL AN MOBILITÄTSANGEBOTEN

| Auswahl an alternativer Mobilitätsangeboten: |
|--|
| Taxidienste/Anrufsammeltaxis *) |
| Verleihangebot von Elektro-Fahrräder/Elektroscooter *) |
| Verleihangebot von (Elektro)-Transporträder *) |
| Fahrrad-Reparatur-Serviceschrank/-ständer |
| Fahrrad-Werkstattraum |
| Mitfahrzentrale / Fahrgemeinschaftsbörse *) |
| Zustelldienste *) |
| Mobilitätsberatung, Informationspaket, Willkommens-Infopaket für Neubürger:innen |
| ÖV-Schnupperticket |
| Aufstellen von Lieferbox *) |
| Aufstellen einer Mitfahrbank oder mobile Haltestelle |
| Elektronische Anzeigen bei den Hausausgängen für ÖV -Abfahrtszeiten der nächstgelegenen Haltestelle(n) – Infoschirm/-säule |

*) Die Bereitstellung der Infrastruktur ist vom Bauträger gewährleistet, der Betrieb erfolgt über einen externen Betreiber und Stromanbieter (Vertrag eines externen Betreibers liegt vor).

| Beschreibung der Auswahlfelder | | | Punkte |
|--------------------------------|--------------------------|---|--------|
| Auswahl | <input type="checkbox"/> | Ein Angebot in guter Qualität ist vorhanden | 0 |
| | <input type="checkbox"/> | Zwei Angebote in guter Qualität sind vorhanden | 5 |
| | <input type="checkbox"/> | Drei Angebote in guter Qualität sind vorhanden | 10 |
| | <input type="checkbox"/> | Mehr als drei Angebote in guter Qualität sind vorhanden | 14 |

Nachweis und Dokumentation

- Planerische Darstellung der Standplätze und/oder
- Beschreibung der Angebote und/oder Fotodokumentation

3.4 Joker-Maßnahmen

Es besteht die Möglichkeit, ein bis fünf standortspezifische individuelle Mobilitätsmaßnahmen, die sich aus der Projektentwicklung ergeben, in die Bewertung einfließen zu lassen.

Maximal mögliche Punkte: 15

| Beschreibung | | Punkte |
|--------------------------|--|--------|
| <input type="checkbox"/> | | 3 |

Nachweis und Dokumentation

- Planerische Darstellung oder
- Beschreibung der Angebote und/oder Fotodokumentation

Literaturverzeichnis

BMK (2020): Handbuch Kriterienkatalog Siedlungen und Quartiere | Neubau. Siehe: [Handbuch Kriterienkatalog Siedlungen-Quartiere Neubau 2020](#) ; Zugriff am 20.02.2022.

FSV, 2015: Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen, RVS 03.02.12 – Fußgängerverkehr. FSV, Wien 2015.

FSV, 2010: Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen, RVS 02.02.36, Alltagsgerechter barrierefreier Straßenraum, Forschungsgesellschaft Straße - Schiene - Verkehr (FSV), September 2010

FSV, 2008: Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen, RVS 3.7.11 – Organisation und Anzahl der Stellplätze für den Individualverkehr

4 Kriterienkatalog Mobilität im Wohnbau – Empfehlungen für Gemeinden

Begleitende Mobilitätsmaßnahmen durch Gemeinden

Um eine Mobilitätswende erfolgreich herbeizuführen, müssen im Wohnbau zukünftig gewisse Qualitätsstandards für die Mobilitätsbedürfnisse der Bewohner*innen berücksichtigt werden.

Gemeinden sind aufgerufen, ergänzend zu Mobilitätslösungen, die gemeinnützige Wohnbauträger in ihrer Projektentwicklung mitplanen, begleitend Konzepte und Vorleistungen beizutragen, da alternative Mobilitätslösungen im Umfeld des Wohnorts den motorisierten Individualverkehr (MIV) verringern und die Lebensqualität steigern können.

Im Rahmen der Programmlinie klimaaktiv des Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) wurde ein Handbuch (BMK 2020) erstellt, das unter anderem das Handlungsfeld Mobilität in einem Punktesystem darstellt. Für Empfehlungen an Gemeinden in Niederösterreich wurde dieses vom Projektteam adaptiert

| Kapitel | Kriterien | Punkte |
|------------|--|------------|
| 4.1 | Konzepte | 20 |
| 1.1 | Nutzungskonzept | 10 |
| 1.2 | Mobilitätskonzept | 10 |
| 4.2 | Motorisierter Individualverkehr | 20 |
| 2.1 | ... Anzahl der Kfz-Stellplätze | 15 |
| 2.2 | ... Parkraumbewirtschaftung | 5 |
| 4.3 | Fuß- und Radverkehr | 30 |
| 3.1 | ... Fuß- und Radwegenetz | 20 |
| 3.2 | ... Gestaltung und Barrierefreiheit | 10 |
| 4.4 | alternative Angebote | 30 |
| 4.1 | ... ÖV-Angebot | 5 |
| 4.2 | ... Alternative Mobilitätsangebote | 25 |
| | Mobilität | 100 |

4.1 Konzepte

1.1 NUTZUNGSKONZEPT

Die Gemeinde erbringt bestimmte Rahmenbedingungen, damit in der Gemeinde eine Basis für großvolumige Bauvorhaben geschaffen wird, um eine Mobilitätswende voranzutreiben.

Daher sollten in einem Nutzungskonzept klar definierte Ziele zu folgenden Bereichen erarbeitet werden:

| Kriterien des Konzepts |
|---------------------------------------|
| Bauliche Dichte |
| Klimaauswirkung |
| Nutzungsvielfalt |
| Halböffentliche und öffentliche Räume |
| Freiraum |
| Angebote des täglichen Bedarfs |

Maximal mögliche Punkte: 10

| | Beschreibung | Punkte |
|--------------------------|---|--------|
| <input type="checkbox"/> | Konzept beinhaltet zu den Themen qualitative Ziele | 3 |
| <input type="checkbox"/> | Konzept beinhaltet zu den Themen quantitative Ziele | 5 |
| <input type="checkbox"/> | Externe Interessensvertreter*innen wurden bei der Konzepterstellung eingebunden | 1 |
| <input type="checkbox"/> | Konzept wurde öffentlich kommuniziert | 1 |

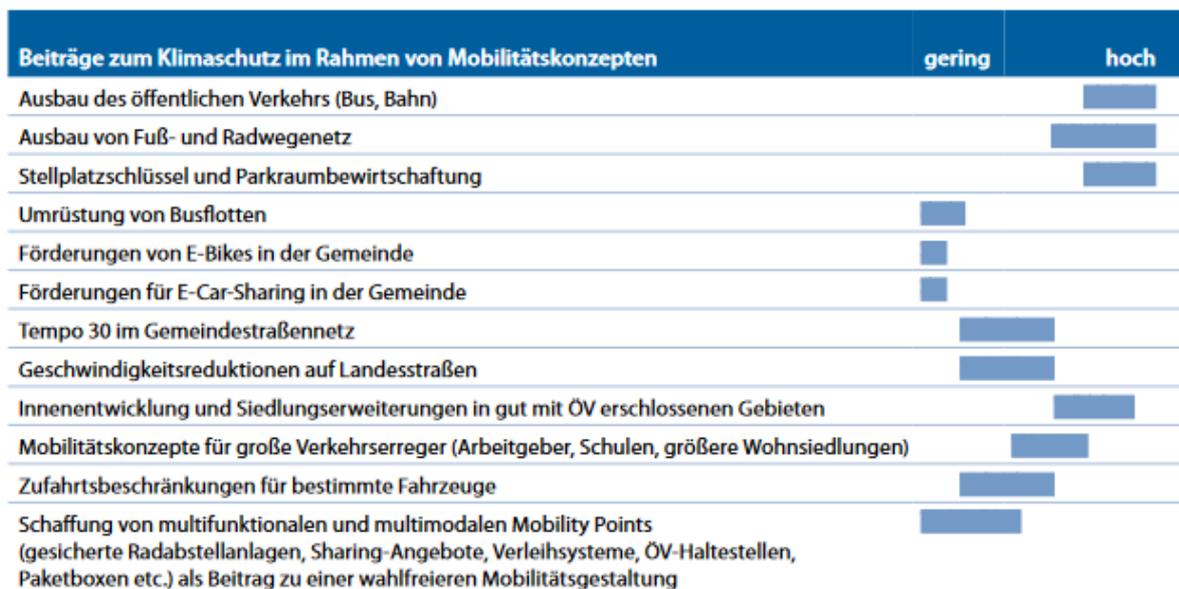
Nachweis

- Konzept als Grundlage für Bauplatzerklärung und/oder
- Textliche Beschreibung

1.2 MOBILITÄTSKONZEPT

Die Gemeinden sind (neben Bund und Ländern) Handlungsträger beim Klimaschutz. In der Personenmobilität geht es um eine Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf andere Verkehrsmittel, wie Fahrrad, Bus und Bahn, und auf das Zu-Fuß-Gehen.

Mit einem angemessenen Mobilitätskonzept können Gemeinden das Mobilitätsverhalten entscheidend beeinflussen. Welche Maßnahmen einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz leisten, stellt die nachfolgende Abbildung der Schriftenreihe des Niederösterreichisches Landesverkehrskonzepts (Heft 34, Mobilitätskonzepte für NÖ Gemeinden – Wegweiser, Amt der NÖ Landesregierung, 2021) dar:



Konkrete Ziele werden in einem Mobilitätskonzept dargelegt:

| Ziele des Konzepts |
|---|
| Reduktion des Motorisierten Individualverkehr |
| Ausbau von Fuß- und Radwegenetz |
| Ausbau ÖV-Angebot und Alternative Angebote |

Maximal mögliche Punkte: 10

| | Beschreibung | Punkte |
|--------------------------|---|--------|
| <input type="checkbox"/> | Konzept beinhaltet zu den Themen qualitative Ziele | 3 |
| <input type="checkbox"/> | Konzept beinhaltet zu den Themen quantitative Ziele | 5 |
| <input type="checkbox"/> | Externe Interessensvertreter*innen wurden bei der Konzepterstellung eingebunden | 1 |
| <input type="checkbox"/> | Konzept wurde öffentlich kommuniziert | 1 |

Nachweis

- Konzept als Grundlage für Detailplanung und/oder
- Textliche Beschreibung

4.2 Motorisierter Individualverkehr

Umwelt- und verkehrspolitische Zielsetzungen gehen vor allem für den Kurzstreckenverkehr von einer Erhöhung des Radverkehrsanteils aus. Der Fahrrad- und der Fußverkehr sowie der öffentliche Verkehr werden einerseits durch die Minimierung der Anzahl der Kfz-Pflichtstellplätze bei Wohnbauten und andererseits durch die Errichtung einer ausreichenden Anzahl von Fahrradabstellplätzen in optimaler Lage gefördert. Der Kfz-Stellplatzbedarf wird grundsätzlich durch Stellplatzverordnungen der Gemeinden geregelt bzw. außerhalb des öffentlichen Straßenraumes abgedeckt. Ausnahmen, wie der Bedarf für Ladetätigkeit und Kurzzeitparken, werden nutzungsabhängig nachgewiesen.

Maximal mögliche Punkte: 20

2.1 ANZAHL DER PKW-STELLPLÄTZE

Gemäß der NÖ Bauordnung muss pro Wohneinheit ein Kfz-Stellplatz errichtet werden, unabhängig von Größe und Lage der Wohneinheit. In §63 Abs. 2 NÖ BO werden Gemeinden ausdrücklich ermächtigt, „wenn es der örtliche Bedarf (insbesondere in stark verdichteten Siedlungsbereichen) erfordert, ... eine von Abs. 1 abweichende Anzahl von Stellplätzen ... – auch außerhalb eines Bebauungsplans – in einer eigenen Verordnung festlegen.“ Damit wird dem Gemeinderat im Rahmen einer Stellplatzverordnung ein Planungsspielraum bezüglich der erforderlichen Kfz-Stellplätze eröffnet.

In §17 Abs. 3 des Nö Raumordnungsgesetzes wird die Gemeinde ermächtigt, mit dem Grundeigentümer Verträge (bspw. Mobilitätsvertrag) abzuschließen, „...die Maßnahmen zur Erreichung und Verbesserung der Baulandqualität und zur Verbesserung der Siedlungsstruktur ... dies auch unter Berücksichtigung des Klimawandels ...“ beinhalten.

Bei Schaffung alternativer Mobilitätsangebote wird die Stellplatzanzahl für Pkw auf eine geringere Nachfrage ausgerichtet. Somit trägt eine Stellplatzreduktion zur Nutzung effizienter und umweltschonender Mobilitätsangebote (zu Fuß gehen, Rad fahren, öffentliche Verkehrsmittel, etc.) bei.

| Beschreibung der Auswahlfelder | | Punkte | |
|--------------------------------|--------------------------|---|----------|
| Auswahl | <input type="checkbox"/> | Gemeinderat regelt mit Bauträgern eine Reduzierung der Mindestanzahl an Kfz-Stellplätzen (lt. NÖ Bauordnung §63 Abs.2) durch eigene Verordnung der Gemeinde | 15 |
| | <input type="checkbox"/> | Die Gemeinde hat mit Bauträgern Gespräche geführt, ein Ergebnis liegt vor: Reduktion wird begründet nicht eingeführt | 8 |
| | <input type="checkbox"/> | Die Gemeinde hat mit Bauträgern Gespräche geführt, Ergebnis ist noch offen | 4 |
| | <input type="checkbox"/> | Die Gemeinde hat mit Bauträgern keine Gespräche geführt | 0 |
| oder | | | |
| Auswahl | <input type="checkbox"/> | Gemeinderat regelt mit Bauträgern eine Reduzierung der Mindestanzahl an Kfz-Stellplätzen in Rahmen eines Mobilitätsvertrages (zivilrechtlicher Vertrag) gemäß §17 NÖ ROG – <i>Vertragsraumordnung</i> | 15 |
| | <input type="checkbox"/> | Die Gemeinde hat mit Bauträgern Gespräche bezüglich eines Mobilitätsvertrages geführt, ein Ergebnis liegt vor: Mobilitätsvertrag wird begründet nicht eingeführt | 8 |
| | <input type="checkbox"/> | Es wurden mit Bauträgern Gespräche bezüglich eines Mobilitätsvertrages geführt, Ergebnis ist noch offen | 4 |
| | <input type="checkbox"/> | Die Gemeinde hat mit Bauträgern Gespräche geführt, Ergebnis ist noch offen | 0 |
| oder | | | |
| Auswahl | <input type="checkbox"/> | Der Gemeinderat regelt eine verbindliche Qualitätszielvereinbarung, Letters of Interests (LOIs) über Mobilitätsmaßnahmen mit dem Bauträger. | <u>5</u> |
| | <input type="checkbox"/> | Die Gemeinde hat mit Bauträgern Gespräche bezüglich einer Qualitätszielvereinbarung geführt, ein Ergebnis liegt vor: Qualitätszielvereinbarung wird begründet nicht eingeführt. | <u>3</u> |
| | <input type="checkbox"/> | Es wurden mit Bauträgern Gespräche bezüglich einer Qualitätszielvereinbarung geführt, Ergebnis ist noch offen. | <u>1</u> |
| | <input type="checkbox"/> | Die Gemeinde hat mit Bauträgern Gespräche geführt, Ergebnis ist noch offen. | <u>0</u> |

Nachweis

- Verordnung oder vertragliche Vereinbarung mit dem Bauträger
- Textliche Beschreibung und/oder Fotodokumentation

2.2 PARKPLATZBEWIRTSCHAFTUNG

Für die Nutzung von Parkplätzen im öffentlichen Raum werden Benützungsgebühren eingehoben – dies obliegt der Gemeinde. Die Erträge aus der Parkraumbewirtschaftung werden zweckgebunden zur Förderung umweltschonender Mobilitätsformen eingesetzt (Ausbau / Verbesserung des öffentlichen Verkehrsangebotes, Ausbau / Verbesserung des Rad- oder Fußwegenetzes).

| Beschreibung der Auswahlfelder | | Punkte | |
|--------------------------------|--------------------------|---|---|
| Auswahl | <input type="checkbox"/> | Trotz vorhandener öffentlich zugänglicher Pkw-Stellplätze wurde eine Parkraumbewirtschaftung in der Gemeinde noch nicht überlegt. | 0 |
| | <input type="checkbox"/> | Bezüglich Parkraumbewirtschaftung wurden bereits Überlegungen angestellt, aber noch nicht entschieden. | 1 |

| | | |
|--------------------------|---|---|
| <input type="checkbox"/> | Bezüglich Parkraumbewirtschaftung wurden Überlegungen geführt – Ergebnis liegt vor: PRB wird begründet nicht eingeführt | 2 |
| <input type="checkbox"/> | Bezüglich Parkraumbewirtschaftung wurden Überlegungen geführt – Ergebnis liegt vor: PRB wird eingeführt. | 5 |

Nachweis

- Bewirtschaftungskonzept und/oder
- Dokumentation der Gespräche/Abstimmungen mit der Kommune und/oder
- Textliche Beschreibung

4.3 Fuß- und Radverkehr

Ein guter Ausbau bzw. eine gute Anbindung der Wohnareale an das örtliche Fuß- und Radwegnetz sind wichtige Impuls für die Nutzung des Netzes. Um den Radverkehrsanteil in der Gemeinde zu erhöhen, müssen auch die Standards der Radabstellanlagen entsprechende Anforderungen erfüllen. Um den Trend der Elektrofahrräder, Elektroscooter etc., gerecht zu werden, spielt die Verfügbarkeit von entsprechenden Qualitätskriterien (Ladestationen, diebstahlsicheres Abstellen etc.) eine wesentliche Rolle.

Maximal mögliche Punkte: 20

3.1 FUSS- UND RADWEGENETZ

Angebot Fußwegnetz: Qualitative Bewertung der Wegverbindungen des Fußwegnetzes in der Gemeinde bezüglich direkter Wegführung zu großvolumigen Wohnbauten und der Feinmaschigkeit des Netzes sowie weiterer qualitativer Aspekte (z.B. Belagswahl, etc.).

Angebot Radwegnetz: Qualitative Bewertung der Wegverbindungen des Radwegnetzes in der Gemeinde bezüglich direkter Wegführung zu großvolumigen Wohnbauten und der Feinmaschigkeit des Netzes sowie weiterer qualitativer Aspekte (z.B. Belagswahl, etc.).

| Beschreibung der Auswahlfelder für Lückenschluss | | Punkte |
|--|---|--------|
| Auswahl | <input type="checkbox"/> Gemeinderat regelt mit Bauträgern einen Lückenschluss im Fuß-/Radwegnetz der Gemeinde zu großvolumigen Wohnbauten | 4 |
| | <input type="checkbox"/> Die Gemeinde hat mit Bauträgern Gespräche geführt, ein Ergebnis liegt vor: Lückenschluss wird begründet nicht eingeführt | 2 |
| | <input type="checkbox"/> Die Gemeinde hat mit Bauträgern Gespräche geführt, Ergebnis ist noch offen | 1 |
| | <input type="checkbox"/> Die Gemeinde hat mit Bauträgern keine Gespräche geführt | 0 |

| Beschreibung | | Punkte |
|--------------------------|--|--------|
| <input type="checkbox"/> | Anteil gut erschlossener Flächen mit Fußwegen / Straßenfläche des gesamten bebauten Gemeindegebietes liegt > 50% | 7 |
| <input type="checkbox"/> | Zusätzlich bauliche Maßnahmen wie Sichtschutz u. dgl. für Fußweg | 1 |
| <input type="checkbox"/> | Anteil gut erschlossener Flächen mit Radwegen / Fläche des bebauten Gemeindegebietes liegt > 50% | 7 |
| <input type="checkbox"/> | Zusätzlich bauliche Maßnahmen wie Sichtschutz u. dgl. für Radweg | 1 |

Nachweis

- Bestätigung des Planers, dass alle baulichen Maßnahmen gemäß den aktuell gültigen Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen ausgeführt werden und/oder
- Planliche Darstellung der Rad-/Fußwege inkl. Wegführung, Feinmaschigkeit und Belagswahl und/oder
- Textliche Beschreibung und/oder Fotodokumentation

3.2 GESTALTUNG UND BARRIEREFREIHEIT

Anbindung an übergeordnete Fuß- und Radwegnetze: Die Gemeinde ist bestrebt, neue Siedlungsteile / Bauvorhaben gut an die übergeordneten Fuß- und Radwegnetze anzubinden.

Die Sicherheit des Fuß- und Fahrradverkehrs wird durch Temporeduktions- und Begegnungszonen erhöht. Die räumlich übersichtliche Gestaltung von Wegen und Plätzen sowie gut einsehbare Kreuzungsbereiche sind wesentlich. Öffentliche Räume müssen möglichst diskriminierungsfrei zugänglich und nutzbar sein.

Maximal mögliche Punkte: 10

| Beschreibung der Auswahlfelder | | Punkte | |
|--------------------------------|--|---|---|
| Auswahlfeld | <input type="checkbox"/> | Das Wegenetz für Fuß- und Radverkehr weist keine sichere Querungs-/Anbindungsmöglichkeiten zu den übergeordneten Fuß- und Radwegnetzen auf. | 0 |
| | <input type="checkbox"/> | Das Wegenetz für Fuß- und Radverkehr weist an den wichtigsten Anschlusspunkten sichere Querungs- /Anbindungsmöglichkeiten zu den übergeordneten Fuß- und Radwegnetzen auf; es besteht noch Optimierungspotenzial. | 2 |
| | <input type="checkbox"/> | Das Wegenetz für Fuß- und Radverkehr weist an den wichtigsten Anschlusspunkten sichere und optimale Querungs- /Anbindungsmöglichkeiten zu den übergeordneten Fuß- und Radwegnetzen auf. | 4 |
| | <input type="checkbox"/> | Das Wegenetz für Fuß- und Radverkehr weist an allen Anschlusspunkten sichere und optimale Querungs- / Anbindungsmöglichkeiten zu den übergeordneten Fuß- und Radwegnetzen auf. | 5 |
| <input type="checkbox"/> | Zentrumsnahe Gemeindestraßen sind Temporeduktions- oder Begegnungszonen. | 5 | |

Nachweis

- Bestätigung des Planers, dass alle baulichen Maßnahmen gemäß den aktuell gültigen Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen ausgeführt werden, und/oder
- Planliche Darstellung der Anschlusspunkte und/oder Temporeduktions- und Begegnungszonen und/oder Kreuzungs-/Aufenthalts-/Querungsbereiche,
- Beschreibung der Maßnahmen zur Sicherstellung der Barrierefreiheit, und/oder
- Textliche Beschreibung und/oder Fotodokumentation und/oder planliche Darstellung

4.4 ÖV-Angebot und alternative Angebote

Maximal mögliche Punkte: 30

4.1 ÖV-ANGEBOT

Als Beitrag zur Mobilitätswende verfügt das Gebiet über ein attraktives ÖV-Angebot bzw. alternative Angebote. Die Beurteilung der ÖV-Haltestellen erfolgt gemäß den ÖV-Güteklassen.

Zur Beurteilung, welche Mobilitätsformen im urbanen und ländlichen Umfeld anwendbar sind, werden die Maßnahmen nach regionalen und infrastrukturellen Gegebenheiten eingeteilt. Jede der im Folgenden untersuchten Mobilitätsbeispiele wird einer Regionstyp-/ÖV-Güteklassen-Kombination zugeordnet.

Regionstypen: 1: städtisch/urban
 2: ländlich-zentral
 3: ländlich-intermediär, peripher

Die ÖV-Güteklassen A-G (nach Hiess H. 2017) 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

In nachfolgender Tabelle beschreibt die erste Ziffer den Regionstyp, die zweite Ziffer den ÖV-Qualitätstyp.

| | Beschreibung der Auswahlfelder | | Punkte |
|---------|--------------------------------|---|--------|
| Auswahl | <input type="checkbox"/> | 11: städtisch/urban mit hochrangiger ÖV-Erschließung | 5 |
| | <input type="checkbox"/> | 12: städtisch/urban mit sehr guter ÖV-Erschließung | 4 |
| | <input type="checkbox"/> | 22: ländlich-zentral mit sehr guter ÖV-Erschließung | 4 |
| | <input type="checkbox"/> | 23: ländlich-zentral mit guter ÖV-Erschließung | 3 |
| | <input type="checkbox"/> | 24: ländlich-zentral mit schlechter ÖV-Erschließung | 0 |
| | <input type="checkbox"/> | 32: ländlich-intermediär, peripher mit sehr guter ÖV-Erschließung | 4 |
| | <input type="checkbox"/> | 33: ländlich-intermediär, peripher mit guter ÖV-Erschließung | 3 |
| | <input type="checkbox"/> | 34: ländlich-intermediär, peripher mit schlechter ÖV-Erschließung | 0 |

Nachweis

- Planliche Darstellung der ÖV-Güteklasse und/oder
- Textliche Beschreibung

4.2 ALTERNATIVE MOBILITÄTSANGEBOTE

Verleih-Angebote bieten einen direkten und einfachen Zugang zu Fahrzeugen. Es werden in der Gemeinde ergänzende Mobilitätsangebote zur Verfügung gestellt.

| Beschreibung der Auswahlfelder für Carsharing | | Punkte | |
|---|--------------------------|--|---|
| Auswahl | <input type="checkbox"/> | Kein Carsharing vorhanden | 0 |
| | <input type="checkbox"/> | 1 Carsharing-Standplatz liegt in max. 300 Meter Fußdistanz vom Zentrum | 2 |
| | <input type="checkbox"/> | 1 Carsharing-Standplatz liegt direkt im Zentrum | 3 |
| | <input type="checkbox"/> | (Elektro-)Carsharing-Angebot für die Gemeinde ist realisiert | 5 |

| Beschreibung der Auswahlfelder für Bikesharing | | Punkte | |
|--|--------------------------|---|---|
| Auswahl | <input type="checkbox"/> | Kein Bikesharing vorhanden | 0 |
| | <input type="checkbox"/> | 1 Bikesharing-Standplatz liegt in max. 300 Meter Fußdistanz vom Zentrum | 2 |
| | <input type="checkbox"/> | 1 Bikesharing-Standplatz liegt direkt im Zentrum | 3 |
| | <input type="checkbox"/> | (Elektro-)Bikesharing-Angebot für die Gemeinde ist realisiert | 5 |

| Beschreibung | Max. Punkte |
|--|-------------|
| <input type="checkbox"/> e-Ladestation in der Gemeinde eingerichtet (pro Station ein Punkt) | 3 |
| <input type="checkbox"/> Stellplatz für Carsharing ist eingerichtet (pro CS-Stellplatz 1 Punkt) | 4 |
| <input type="checkbox"/> e-Ladestation für Carsharing ist eingerichtet (pro CS-Stellplatz 1 Punkt) | 3 |

| Auswahl an alternativer Mobilitätsangeboten: |
|--|
| Taxidienste/Anrufsammeltaxis |
| Verleihangebot von Elektro-Fahrräder/Elektroscooter |
| Verleihangebot von (Elektro)-Transporträder |
| Rad-Reparatur-Serviceschrank/-ständer |
| Mitfahrzentrale / Fahrgemeinschaftsbörse |
| Zustelldienste |
| Mobilitätsberatung, Informationspaket, Willkommens-Infopaket für Neubürger:innen |
| ÖV-Schnupperticket |
| Aufstellen von Lieferbox |
| Aufstellen einer Mitfahrbank oder mobile Haltestelle |
| Sonstiges, und zwar: |

| | | Beschreibung der Auswahlfelder | Punkte |
|---------|--------------------------|--|--------|
| Auswahl | <input type="checkbox"/> | Ein Angebot in guter Qualität vorhanden | 1 |
| | <input type="checkbox"/> | Zwei Angebote in guter Qualität vorhanden | 3 |
| | <input type="checkbox"/> | Drei Angebote in guter Qualität vorhanden | 4 |
| | <input type="checkbox"/> | Mehr als drei Angebote in guter Qualität vorhanden | 5 |

Nachweis

- Planliche Darstellung der Standplätze und/oder
- Beschreibung der Angebote und/oder
- Textliche Beschreibung und/oder Fotodokumentation

Literaturverzeichnis

BMK (2020): Handbuch Kriterienkatalog Siedlungen und Quartiere | Neubau. Siehe: [Handbuch Kriterienkatalog Siedlungen-Quartiere Neubau 2020](#) ; Zugriff am 20.02.2022.

Hiess H.: Entwicklung eines Umsetzungskonzepts für österreichweite ÖV-Güteklassen. ÖROK, Wien 2017.

Amt der Niederösterreichischen Landesregierung: Schriftenreihe Niederösterreichisches Landesverkehrskonzept, Heft 34: Mobilitätskonzepte für NÖ Gemeinden - Wegweiser, 2021. https://www.noel.gv.at/noel/Mobilitaetskonzepte_-_Wegweiser_Einlegeblatt.pdf ; Zugriff am 10.03.2022.

5 Die Pilotprojekte

In Abstimmung mit dem Auftraggeber wurden repräsentative Wohnbauvorhaben gemeinnütziger Wohnbauträgern in **fünf typischen niederösterreichischen Gemeinden** ausgesucht. Zwei der fünf Bauträgerprojekte beinhalten zwei Wohnhausanlagen in ihren Gemeinden, sodass die vorliegende Studie insgesamt sieben Wohnobjekte einschließt.

Auswahlkriterien waren sowohl Art und Größe der Wohnbauprojekte als auch Lage und Größe der Gemeinden, in welchen die Wohnbauvorhaben realisiert werden, um repräsentativ für Niederösterreich zu sein.

Die Auswahlkriterien:

Für Auswahl der Pilotprojekte: in Planung / im Bau / Bestandsobjekt
 Wohnhausanlage / Reihenhausanlage
 im Ortszentrum / in einem Siedlungserweiterungsgebiet
 mehrere Objekte des Bauträgers in der Gemeinde – Synergien

Für Auswahl der Gemeinden: städtisch / zentrumsnah / ländlich-peripher
 Erreichbarkeit mit ÖV / ÖV-Angebot im Ortsgebiet

Außerdem wurden im Vorfeld die bestehenden Kommunikationsschienen des Bauträgers mit den für Mobilitätsfragen verantwortlichen Entscheidungsträgern der Gemeinden erfragt.

Für die Erarbeitung alternativer, innovativer Mobilitätsmodelle wurden die folgenden Projekte gemeinnütziger Bauträger in Abstimmung mit den jeweiligen Gemeinden ausgewählt. (vollständige Daten der Pilotprojekte sh. Anhang 1 – Pilotprojekte Datenerhebung):

1. Alpenland – Gemeinnützige Bau-, Wohn- u. Siedlungsgenossenschaft reg. Gen.m.b.H.

| | |
|----------------------------------|---|
| Ort | 2500 Baden |
| Adresse | „Fünf Elemente Spitalsgärten“ Kanalg. / Dr.Julius Hahn-Str. / Meixnerstr. |
| Neubauprojekt | in Planung |
| Objekttyp | Wohnhausanlage / Reihenhäuser |
| Wohnhausanlage (WE) | 178 |
| Stiegen | 10 |
| Reihenhausanlage (WE) | 28 |
| Anzahl Wohneinheiten (WE) | 206 |
| Status | fertig bis 2024/25 |

| | |
|------------------------------------|---|
| ÖV-Angebot der Gemeinde | städtisch/urban, hochrangige ÖV-Erschließung |
| Auswahlkriterien für Pilotprojekt: | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Intensive laufende Abstimmungsgespräche mit der Stadtgemeinde ▪ Erprobung der Anwendung eines Mobilitätsvertrags ▪ Sehr große Wohnhausanlage in einem Stadtentwicklungsgebiet |



Abbildung 1: Quartier „5 Elemente Spitalsgärten“, Baden (Quelle: <https://www.spitalsgaerten.at/wohnen>)

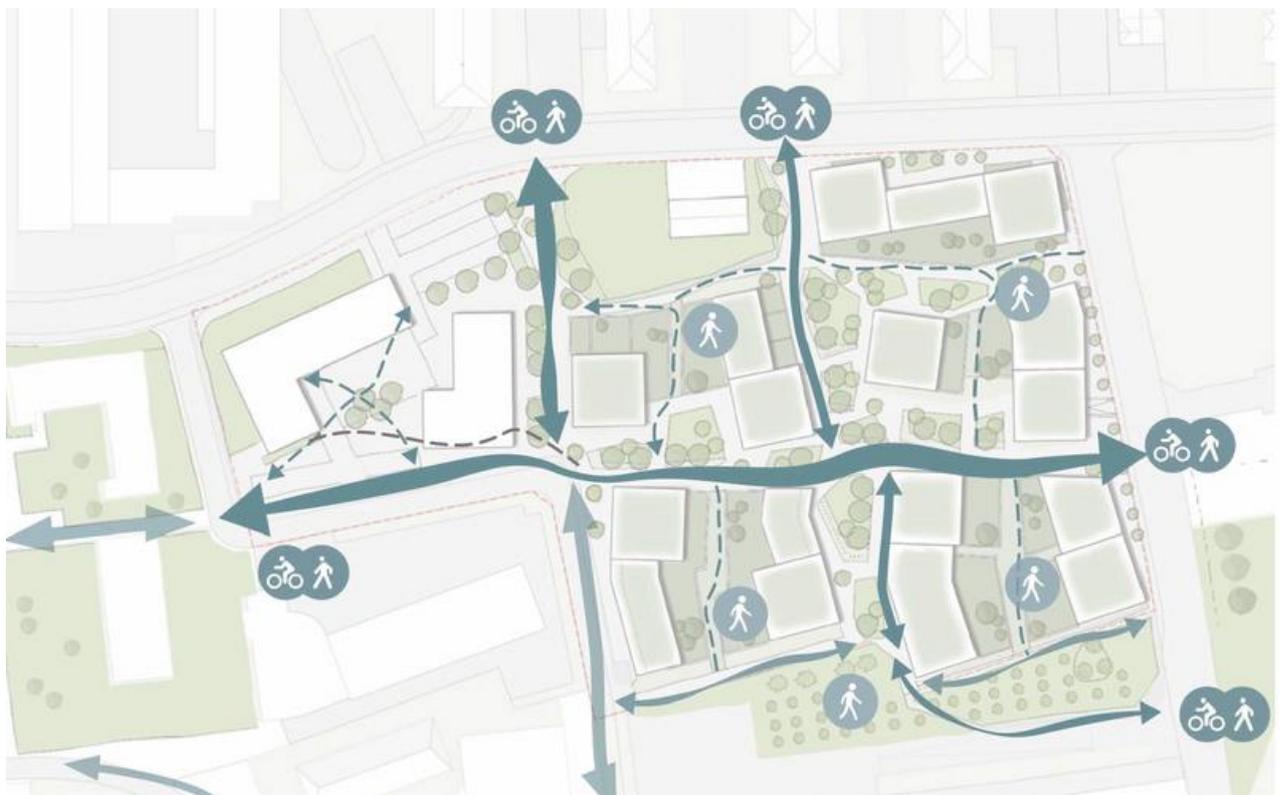


Abbildung 2: Mobilität „5 Elemente Spitalsgärten“, Baden (Quelle: <https://www.spitalsgaerten.at/wohnen>)

Lage und ÖV-Erreichbarkeit:

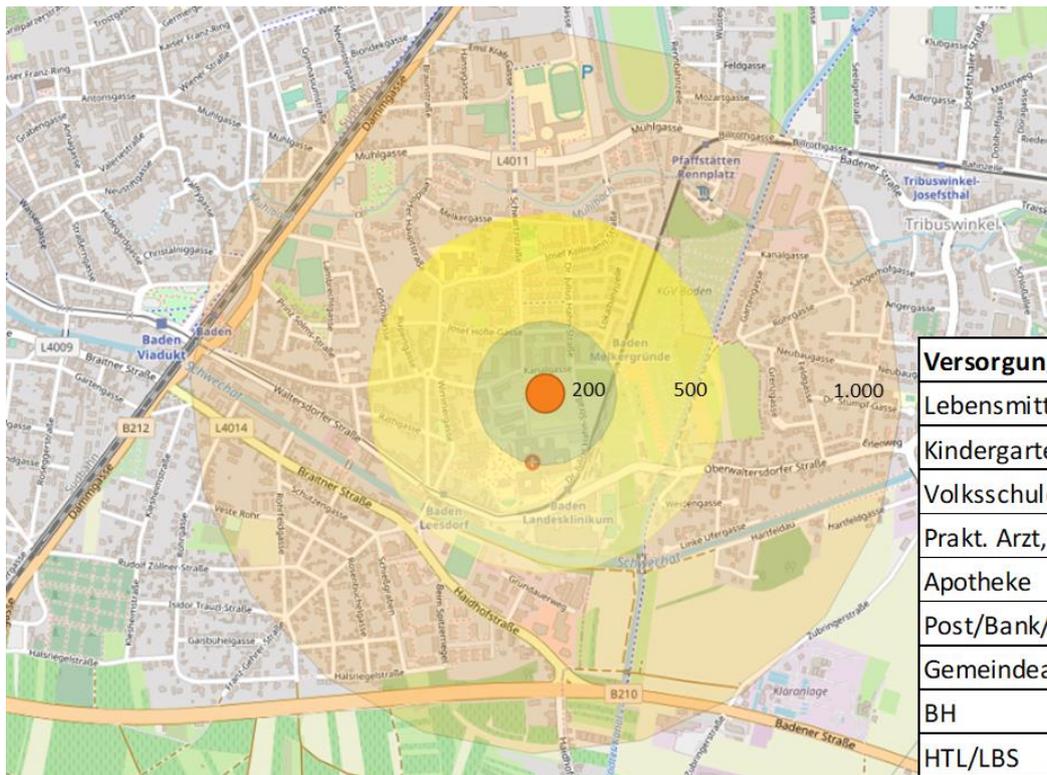


Abbildung 3: Quartier „5 Elemente Spitalsgärten“, Baden – Erreichbarkeit Versorgung

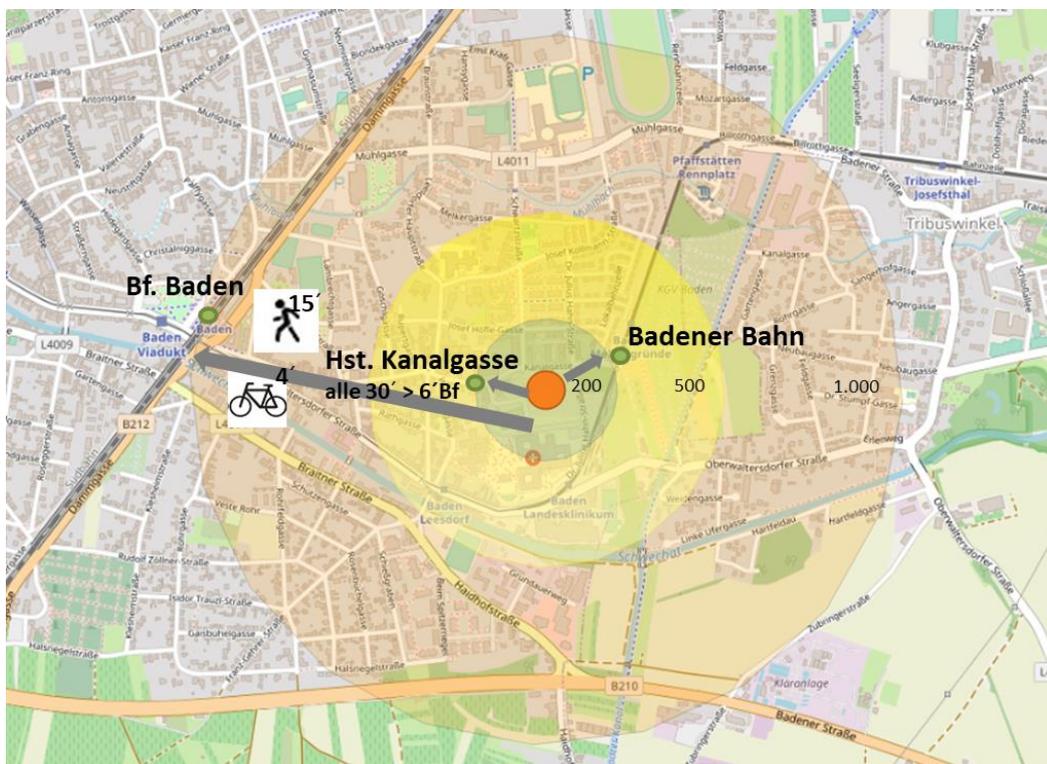


Abbildung 4: Quartier „5 Elemente Spitalsgärten“, Baden – Erreichbarkeit ÖV

2. **GEDESAG – Gemeinnützige Donau- Ennstaler Siedlungs-Aktiengesellschaft**

| | |
|----------------------------------|---|
| Ort | 3240 Mank |
| Adresse | "Molkereiareal" Bahnhofstraße 2-4 |
| Neubauprojekt | in Planung |
| Objekttyp | Wohnhausanlage / Reihenhäuser |
| Wohnhausanlage (WE) | 140 |
| Stiegen | 8 |
| Reihenhausanlage (WE) | 27 |
| Anzahl Wohneinheiten (WE) | 167 |
| Status | fertig bis 2026/27 |

| | |
|------------------------------------|---|
| ÖV-Angebot der Gemeinde | ländlich-zentral, schlechte ÖV-Erschließung |
| Auswahlkriterien für Pilotprojekt: | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Intensive laufende Abstimmungsgespräche mit der Stadtgemeinde ▪ Sehr große Wohnhausanlage in einem Stadterweiterungsgebiet |



Abbildung 5: Quartier „Molkereiareal“ Bauplatz, Mank (Quelle: Stadtgemeinde Mank)

Lage und ÖV-Erreichbarkeit:

| Versorgung | Meter |
|------------------------|-------|
| Lebensmittelgeschäft | 700 |
| Kindergarten | 300 |
| Volksschule | 500 |
| Prak. Arzt | 700 |
| Apotheke | 400 |
| Post / Bank / Bankomat | 600 |
| Gemeindeamt | 500 |



Abbildung 6: Quartier „Molkereiareal“, Mank – Erreichbarkeit Versorgung

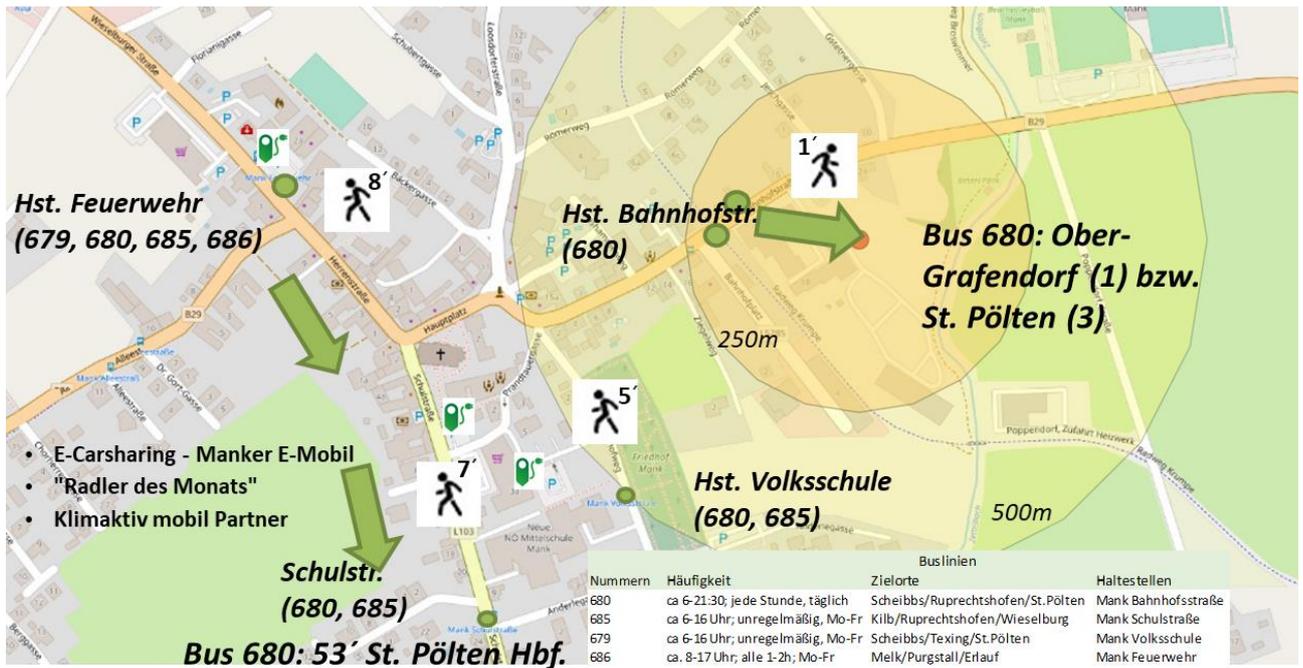


Abbildung 7: Quartier „Molkereiareal“, Mank – Erreichbarkeit ÖV

3. Heimat Österreich – Gemeinnützige Wohnungs- und Siedlungs-Gesellschaft m.b.H.

| | |
|----------------------------------|--|
| Ort | 3021 Pressbaum |
| Adresse | "Hansenvilla" Hauptstraße 63 |
| Bestandsobjekt | Bestand |
| Objektyp | Wohnhausanlage |
| Stiegen | 2 |
| Anzahl Wohneinheiten (WE) | 48 |
| Status | fertiggestellt 06/2022 |

| | |
|------------------------------------|--|
| ÖV-Angebot der Gemeinde | ländlich-zentral, sehr gute ÖV-Erschließung |
| Auswahlkriterien für Pilotprojekt: | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Kleinstädtisch, zentrumsnah ▪ „Hansenvilla“ ist Bestandsobjekt ▪ Gemeinde sehr belastet durch MIV-Durchzugsverkehr ▪ Unzureichendes ÖV-Angebot im Gemeindegebiet ▪ Zentrum gut zu Fuß und mit Fahrrad erreichbar |



Abbildung 8: Bestandsobjekte „Hansenvilla“ und Wohnhausanlage, Pressbaum



Abbildung 9: Lageplan „Hansenvilla“ und WHA, Pressbaum (Quelle: Ingenieurbür Denk, Wr. Neudorf)

Lage und ÖV-Erreichbarkeit:



Abbildung 10: WHA „Hansenvilla“, Pressbaum – Erreichbarkeit Versorgung

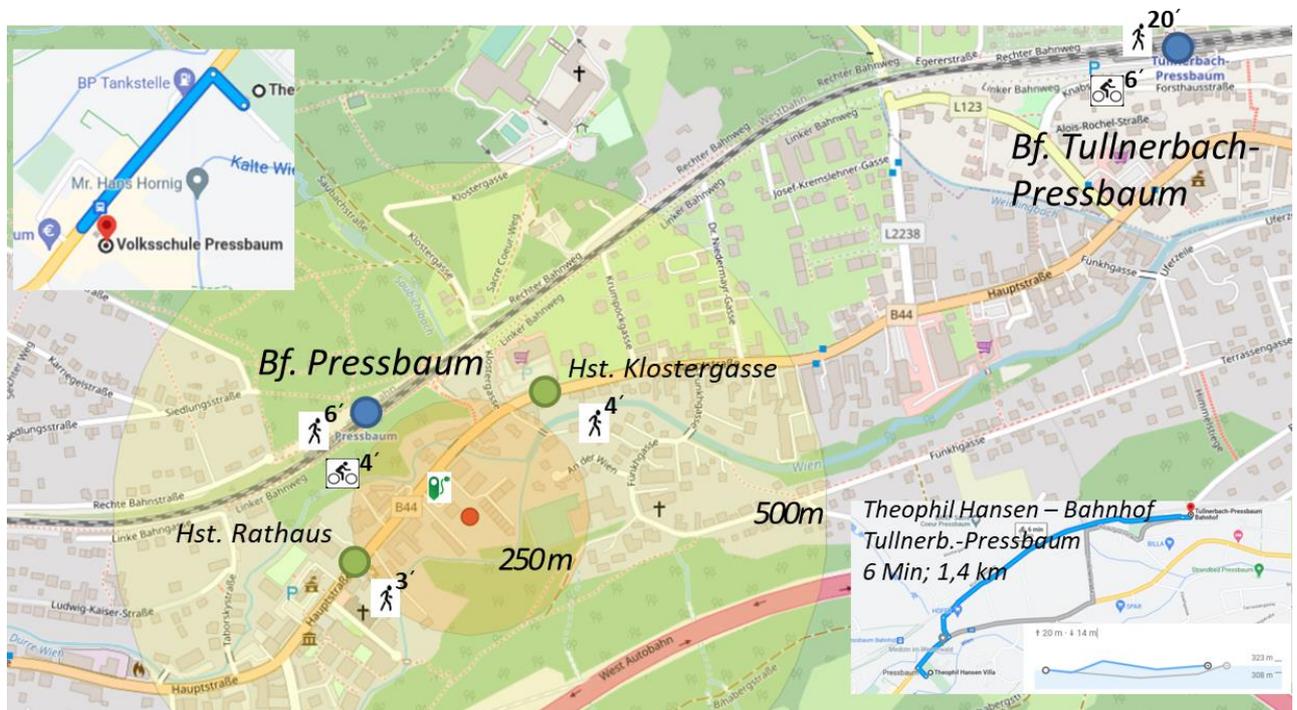


Abbildung 11: WHA „Hansenvilla“, Pressbaum – Erreichbarkeit ÖV

4. WAV – Gemeinnützige Bau- und Siedlungsgenossenschaft Waldviertel

| | | |
|----------------------------------|---|---|
| Ort | 3900 Schwarzenau | |
| Adresse | Bergwegsiedlung 20/1-8, Junges Wohnen | Waidhofnerstraße 2 Kommunales Zentrum |
| Bestandsobjekt | Bestand | |
| Neubauprojekt | | im Bau |
| Objekttyp | Wohnhausanlage | Wohnhausanlage, Mehrfachnutzung |
| Stiegen | 1 | 1 |
| Anzahl Wohneinheiten (WE) | 8 | 8 |
| Status | fertiggestellt 2018 | fertig bis 2023 |

| | |
|------------------------------------|--|
| ÖV-Angebot der Gemeinde | ländlich-intermediär, peripher mit guter ÖV-Erschließung |
| Auswahlkriterien für Pilotprojekt: | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Intensive Abstimmung mit der Gemeinde ▪ sehr ländlich, große fußläufige Distanzen ▪ ÖV: lange Fahrzeiten zu regionalen Zentren ▪ „Junges Wohnen“ ist Bestandsobjekt ▪ Kommunales Zentrum mit Mehrfachnutzung |



Abbildung 12: Bestandsobjekt „Junges Wohnen“ Bergwegsiedlung 20, Schwarzenau



Abbildung 13: Kommunales Zentrum mit Wohnen, Schwarzenau

Lage und ÖV-Erreichbarkeit:

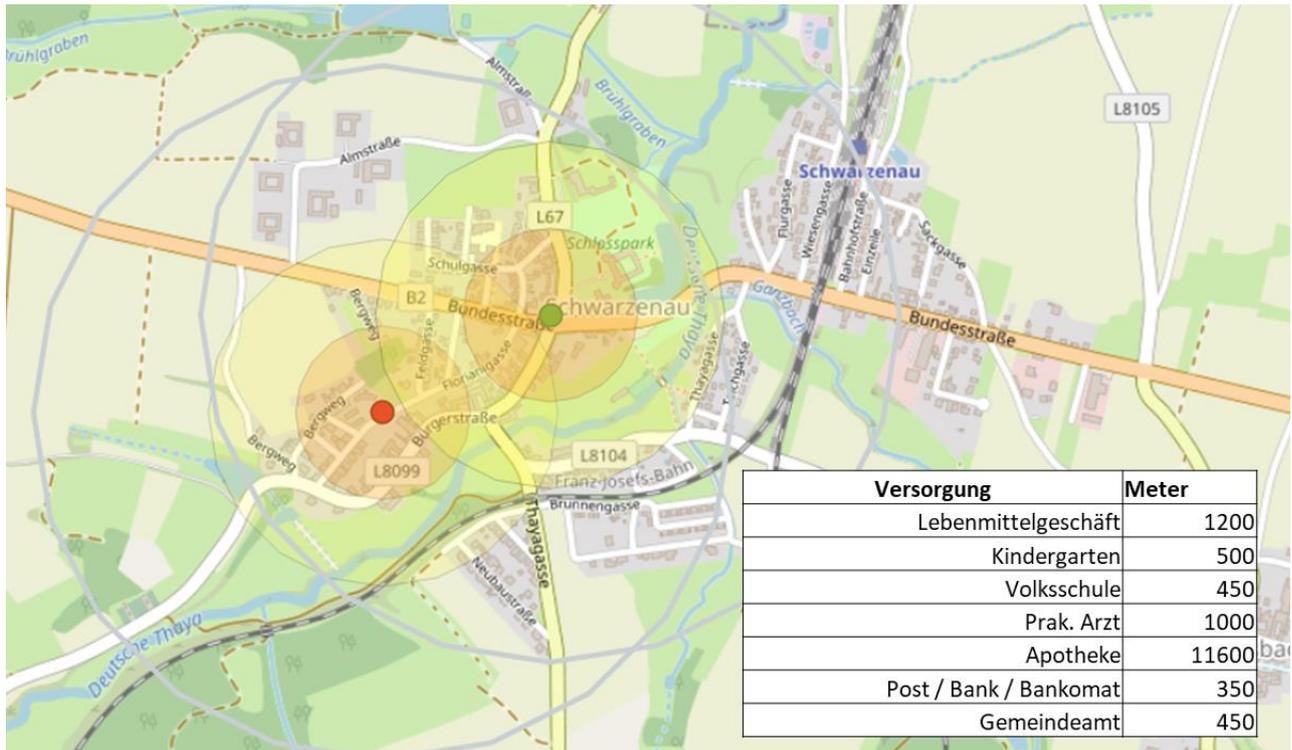


Abbildung 14: WHA „Junges Wohnen“ und Kommunales Zentrum, Schwarzenau – Erreichbarkeit Versorgung



Abbildung 15: WHA „Junges Wohnen“ und Kommunales Zentrum, Schwarzenau – Erreichbarkeit ÖV

5. Gewog Arthur Krupp – Gemeinnützige Bau- und Wohnungsgenossenschaft G.m.b.H.
 ("Wien-Süd")

| | | |
|----------------------------------|---------------------------------------|---------------------|
| Ort | 2276 Reintal bei Bernhardsthal | |
| Adresse | Florianigasse 59 | Feldgasse (ggü 331) |
| Neubauprojekt | in Planung | in Planung |
| Objektyp | Wohnhausanlage | Reihenhäuser |
| Stiegen | 1 | |
| Anzahl Wohneinheiten (WE) | 14 | 12 |
| Status | fertig bis 2025 | fertig bis 2025 |

| | |
|------------------------------------|--|
| ÖV-Angebot der Gemeinde | ländlich-intermediär, peripher mit guter ÖV-Erschließung |
| Auswahlkriterien für Pilotprojekt: | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Intensive Abstimmung mit der Gemeinde ▪ sehr ländlich, große fußläufige Distanzen ▪ ÖV: lange Fahrzeiten zu regionalen Zentren |



Abbildung 16: WHA Florianigasse 59, Reintal (Quelle: Pfeil Architekten, Purkersdorf)



Abbildung 17: Reihenhuisanlage Feldgasse, Reintal (Quelle: Pfeil Architekten, Purkersdorf)

Lage und ÖV-Erreichbarkeit:

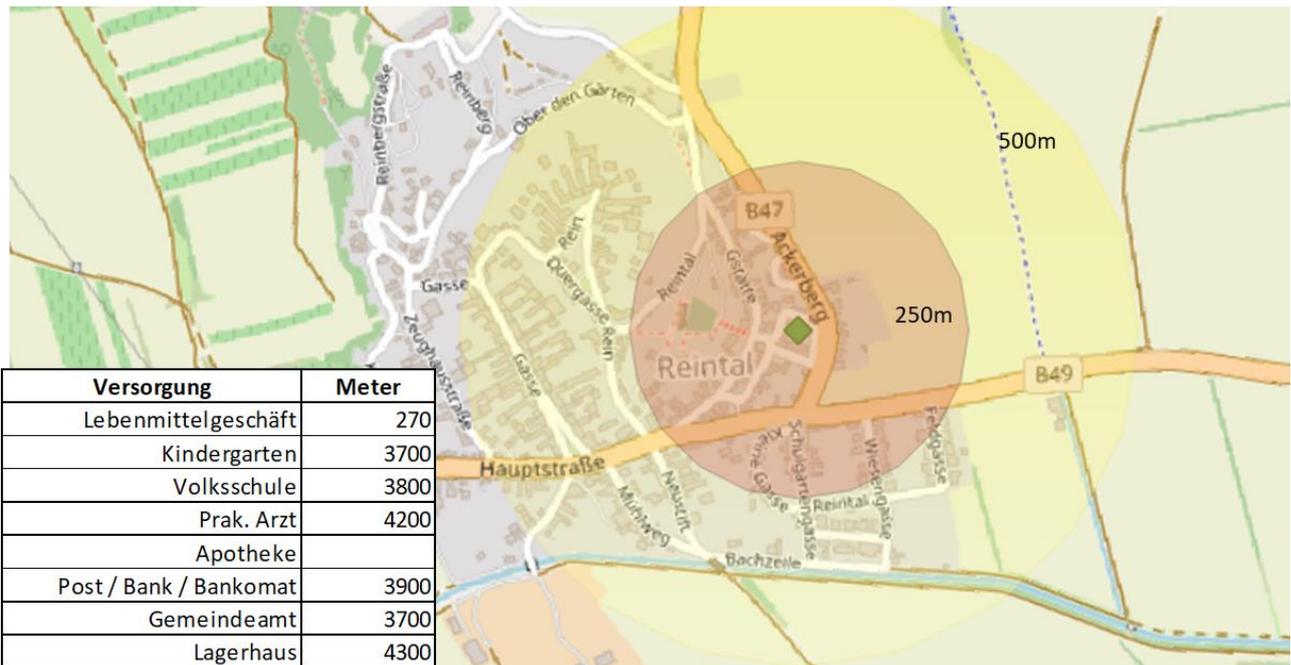


Abbildung 18: WHA Florianigasse, Reintal – Erreichbarkeit Versorgung

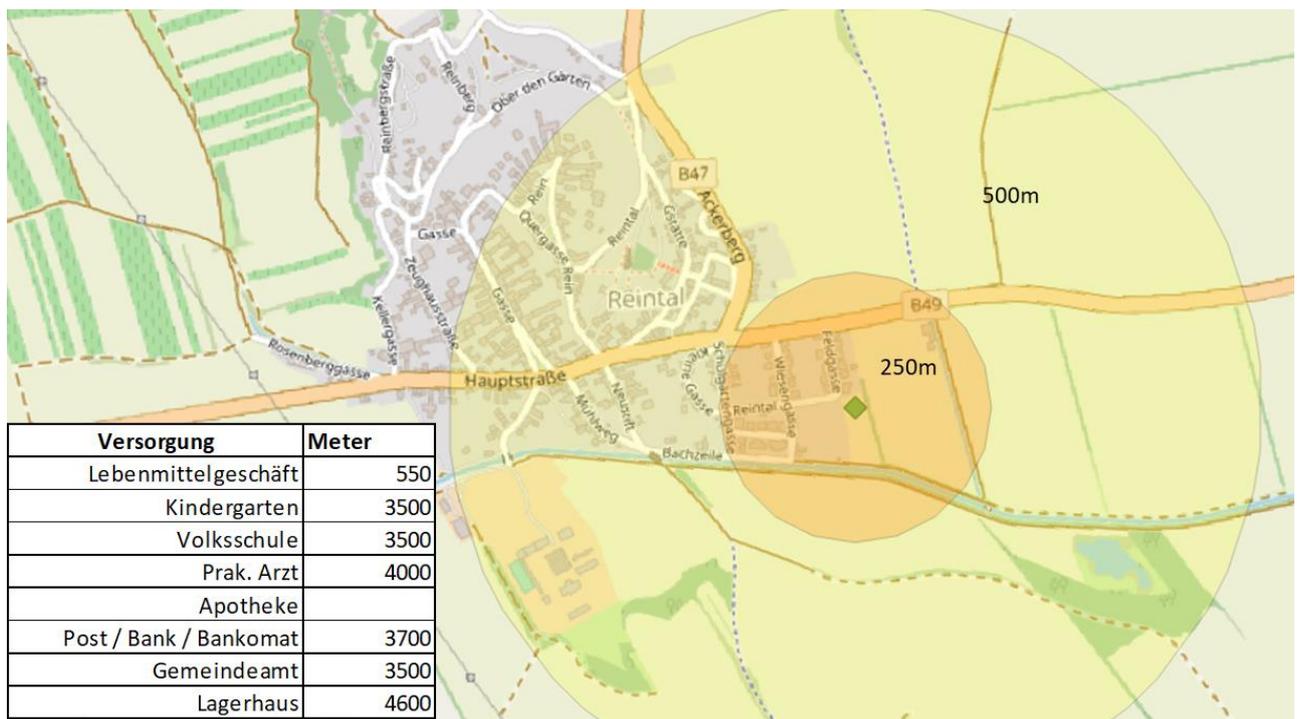


Abbildung 19: RH-Anlage Feldgasse, Reintal – Erreichbarkeit Versorgung

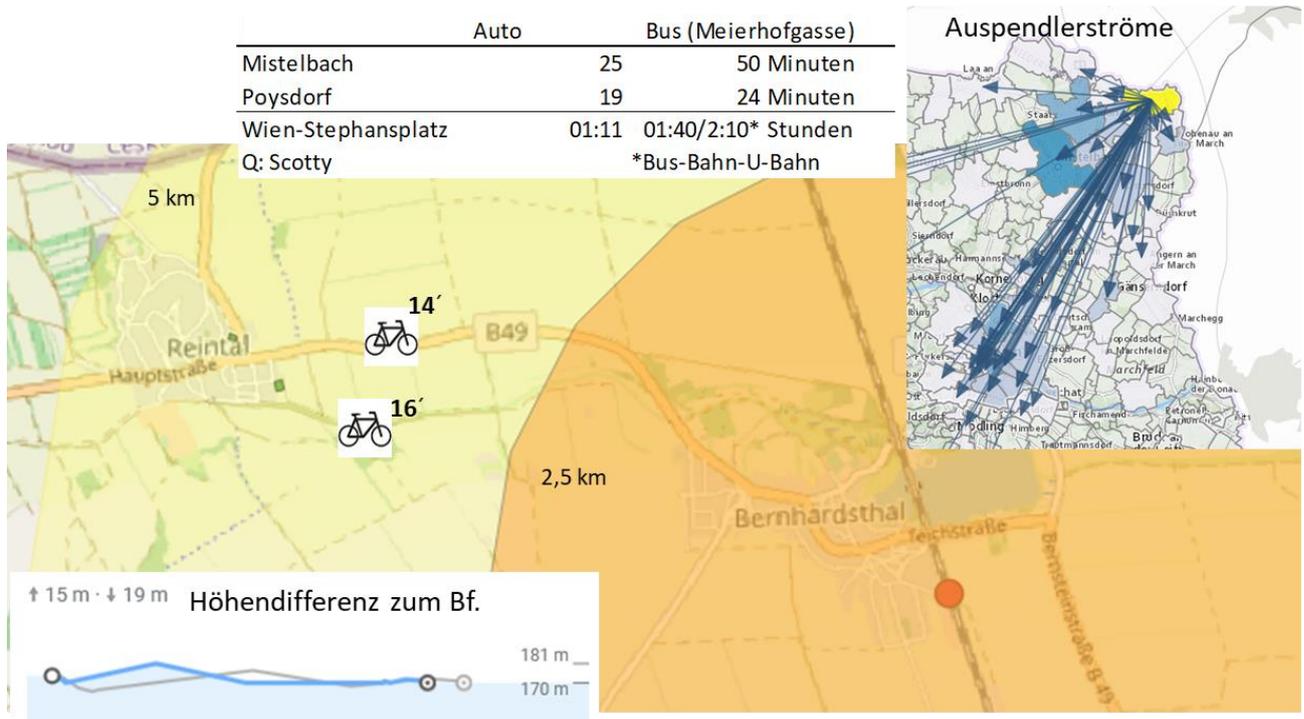


Abbildung 20: WHA Florianigasse und RH-Anlage Feldgasse, Reintal – Erreichbarkeit ÖV

Das Projektteam lud Vertreter der teilnehmenden Wohnbauträger und Gemeinden zu thematisch einheitlich strukturierten Workshops. Zu jedem Pilotprojekt wurden angemessene Mobilitätslösungen erarbeitet, die an die Verkehrssituation in den jeweiligen Gemeinden angepasst sind. Die Entscheidungsträger der Gemeinden waren in den Gesprächen eingebunden, um die Konzepte der Bauträger mit den bestehenden und/oder geplanten Mobilitätsmaßnahmen der Gemeinden zu koordinieren.

Den teilnehmenden Wohnbauträgern wurde nach Rücksprache mit der NÖ Landesregierung, Abt. Wohnbauförderung, zugesichert, dass sie für die in den Workshops erarbeiteten und im weiteren Projektfortschritt verwirklichten Mobilitätsmaßnahmen nach Inkrafttreten der Förderkriterien um entsprechende Förderungen ansuchen können.



Abbildung 21: Teilnehmer*innen des Workshops in Mank (Quelle: www.mank.at)²

Die ausführliche Datenerhebung zu den Pilotprojekten und die in den Workshops diskutierten Mobilitätskonzepte sind im Anhang 1 – Pilotprojekte Datenerhebung, bzw. im Anhang 2 – Pilotprojekte Mobilitätsmaßnahmen, abgebildet. Die vollständigen Workshopprotokolle sind im Anhang 3 – Workshop Protokolle, einsehbar.

Grundlage für die Workshopgespräche bildeten die zu Beginn des Projekts verfassten Kriterienkataloge für die Bewertung alternativer Mobilitätsmaßnahmen (sh. Kapitel 3, Kriterienkatalog Mobilität im Wohnbau – Förderkriterien und Vorgaben für Bauträger, und Kapitel 4, Kriterienkatalog Mobilität im Wohnbau – Empfehlungen für Gemeinden).

² Gemeinderätinnen Michaela Engl und Theresia Frühauf, Planerin Miriam Eibensteiner (Büro ARD), Rudolf Passawa (Donau-Universität Krems), Irene Steinacker (Verkehrsplanung Herry Consult), Christian Moser (GEDESAG), Umweltstadtrat Herbert Permoser, Architekt Gerhard Dollfuß und VDV-Obmann Johannes Mühlbacher – nicht am Foto: BGM Martin Leonhardsberger.

5.1 Mobilitätskonzepte der Gemeinden

Von den ausgesuchten Pilotprojekt-Gemeinden haben die Städte Baden und Mank historisch gewachsene zentrale Ortskerne, während die Stadt Pressbaum und die beiden ländlichen Marktgemeinden Schwarzenau und Reintal bei Bernhardsthal flächig besiedelt sind.

Startpunkt jedes Workshops war das aktuelle oder in Planung befindliche Verkehrskonzept der betreffenden Gemeinde. Darauf abgestimmt wurden geeignete individuelle Mobilitätslösungen erarbeitet, die der Bauträger bei seinem Pilotprojekt zum Nutzen der Bewohner*innen anwenden kann, um die Verkehrsmaßnahmen der Gemeinde ideal zu ergänzen.

Die folgenden Kapitel zeigen den Status Quo der Mobilitätskonzepte der beteiligten Gemeinden, und welche ergänzenden Empfehlungen in den Workshops entwickelt wurden.

5.1.1 Bestehende und geplante Verkehrskonzepte

Abbildung 22 zeigt die für Gemeinden geeigneten Verkehrskonzepte, und in wie vielen der Pilotprojekt-Gemeinden

- Baden (städtisch)
- Mank (kleinstädtisch ländlich)
- Pressbaum (kleinstädtisch zentrumsnah)
- Schwarzenau (ländlich peripher)
- Reintal bei Bernhardsthal (ländlich peripher)

diese Maßnahmen gegenwärtig Anwendung finden.

Verkehrskonzepte Gemeinden

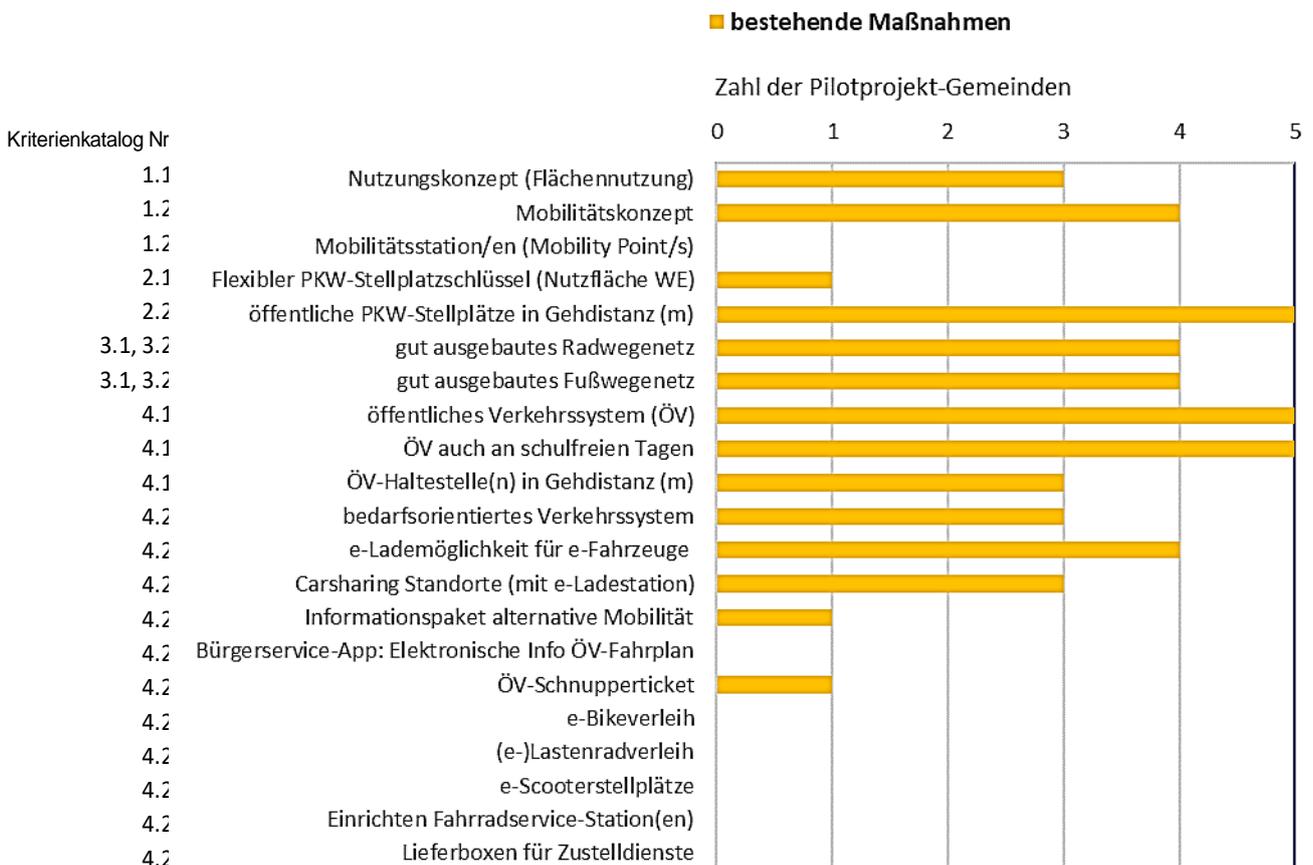


Abbildung 22: Bestehende Mobilitätsmaßnahmen der Gemeinden

Abbildung 23 zeigt, welche Verkehrslösungen in wie vielen der fünf Gemeinden in nächster Zukunft konkret geplant sind.

Verkehrskonzepte Gemeinden

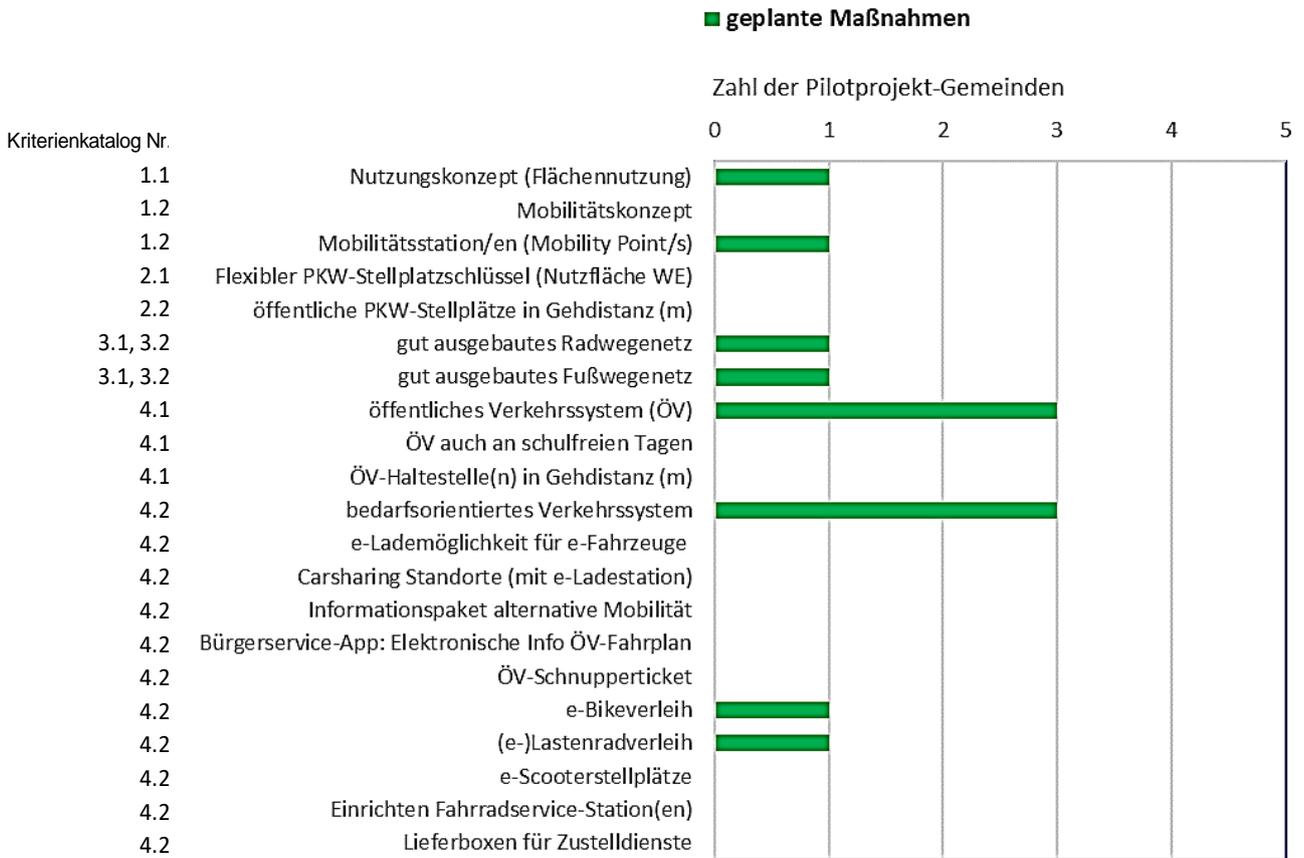


Abbildung 23: In nächster Zukunft geplante Mobilitätsmaßnahmen der Gemeinden

Interpretation:

Realisierte Mobilitätskonzepte gibt es in den städtischen Gemeinden mit ausgeprägten Ortskernen (Baden, Mank), in zwei weiteren Gemeinden (Pressbaum, Schwarzenau) ist die Umsetzung von landes- bzw. EU-geförderten Mobilitätskonzepten geplant.

Bemerkenswert ist, dass eine flexible Stellplatzverpflichtung für private PKW nur in einer Gemeinde eingeführt ist (Pressbaum). Ebenfalls in einer Gemeinde (Pressbaum) wird die Umwidmung einer öffentlichen Verkehrsfläche (Hauptstraße) in eine Begegnungszone angedacht.

Zentrale Grundlage für Mobilität ist in allen fünf Gemeinden der öffentliche Verkehr (ÖV). So sind alle untersuchten Gemeinden gut bis ausreichend an das übergeordnete öffentliche Verkehrsnetz angebunden. Innerhalb der Ortsgebiete hat nur Baden, als städtisches Beispiel, ein dichtes ÖV-Netz, während in den übrigen untersuchten Gemeinden bedarfsorientierte öffentlich nutzbare Verkehrsmöglichkeiten z.B. private Mitfahrgelegenheiten (Mank) oder Fahrtendienste mit E-Mobilen auf Vereinsbasis eingerichtet (Pressbaum) oder geplant sind (Mank, Schwarzenau).

Weiterer Schwerpunkt ist in allen fünf Gemeinden die Gestaltung von öffentlichen Fuß- und Radwegenetzen. Die Gemeinden Baden und Mank haben bereits ausgebaute Fuß- und Radwege, in Pressbaum und Schwarzenau sind sie geplant oder im Ausbau begriffen.

Weitere bestehende alternative Mobilitätsangebote sind Ladestationen für Elektromobilität in vier der fünf Gemeinden, und Carsharing-Standorte in drei Gemeinden, während Informationspakete zu alternativer Mobilität und ÖV-Schnuppertickets für Bewohner*innen nur in einer Gemeinde (Mank) vergeben werden. Der Verleih von e-Bikes bzw. von e-Lastenrädern ist nur in jeweils einer Gemeinde (Pressbaum bzw. Baden) geplant.

Die Errichtung einer Mobilitätsstation (Mobility Point) wird nur in der Stadtgemeinde Baden projektiert.

5.1.2 Workshop Ergebnisse

Abbildung 24 zeigt, welche Mobilitätsmaßnahmen das Projektteam in Ergänzung zu den in den Gemeinden bestehenden oder geplanten Verkehrskonzepten empfiehlt, und in wie vielen der fünf Gemeinden die Anwendung eventuell beabsichtigt ist.



Abbildung 24: Empfohlene und eventuell geplante Mobilitätsmaßnahmen der Gemeinden

Interpretation:

Nach den Workshopgesprächen steht in drei Gemeinden die Einrichtung von Mobilitätsstationen an Haltestellen des öffentlichen Verkehrs in Kooperation mit öffentlichen Verkehrsunternehmen (ÖBB) und in Vernetzung mit Nachbargemeinden zur Diskussion bzw. wurden bereits konkrete Gespräche geführt (Mank, Pressbaum, Reintal/Bernhardsthal).

Ergänzend dazu wurde die Einführung eines bedarfsorientierten Verkehrssystems positiv aufgenommen, entweder als von der Gemeinde initiierte private Mitfahrgelegenheit (Mank: Mitfahrbank) oder als e-Fahrdienst auf Vereinsbasis (Schwarzenau, Reintal/Bernhardsthal).

Drei der beteiligten Gemeinden planen künftig Informationsbroschüren für ihre Bewohner*innen aufzulegen, in jeweils zwei Gemeinden fand der Vorschlag einer Bürgerservice-App mit ÖV-Fahrplänen und der Vergabe von ÖV-Schnuppertickets Interesse. Zwei Gemeinden mit verstreutem Siedlungsgebiet (Pressbaum, Reintal/Bernhardsthal) planen die Aufstellung von zentralen Paketlieferboxen für Zustelldienste.

5.2 Mobilitätskonzepte für Bauträger

Am Beginn jedes Workshops wurde erhoben, ob und welche Mobilitätskonzepte seitens der Bauträger schon bestehen oder beabsichtigt sind. Danach wurden im Einklang mit den bestehenden oder geplanten Verkehrskonzepten der Gemeinden Mobilitätslösungen erarbeitet, die bei den jeweiligen Wohnbauvorhaben anwendbar sind, und die die Bauträger in ihrer weiteren Planung zusätzlich integrieren bzw. bei den bewohnten Wohnhausanlagen nachträglich ergänzen können.

Zentrale Zielsetzung war, die Bereitschaft zur konkreten Umsetzung der diskutierten Mobilitätsmaßnahmen auszuloten, auch mit Blick auf eine künftige Erfolgsevaluierung der implementierten Maßnahmen:

- Welche der in Planung befindlichen bzw. der im Workshop erarbeiteten Mobilitätsvorschläge haben das Potenzial, ernsthaft umgesetzt zu werden?
- Welche Mobilitätsmaßnahmen werden eventuell Anwendung finden?
- Welche Mobilitätsvorschläge werden nicht in Betracht kommen?

Die folgenden Kapitel zeigen, welche alternativen Mobilitätskonzepte für Wohnbauträger grundsätzlich geeignet sind (sh. Kapitel 4), und in wie vielen der Pilotprojekte diese zur Umsetzung in Frage kommen.

5.2.1 Bestehende und geplante Maßnahmen

Abbildung 25 zeigt jene Mobilitätsmaßnahmen, die von den Bauträgern bei den sieben ausgewählten Wohnprojekten fix geplant oder bereits umgesetzt sind.

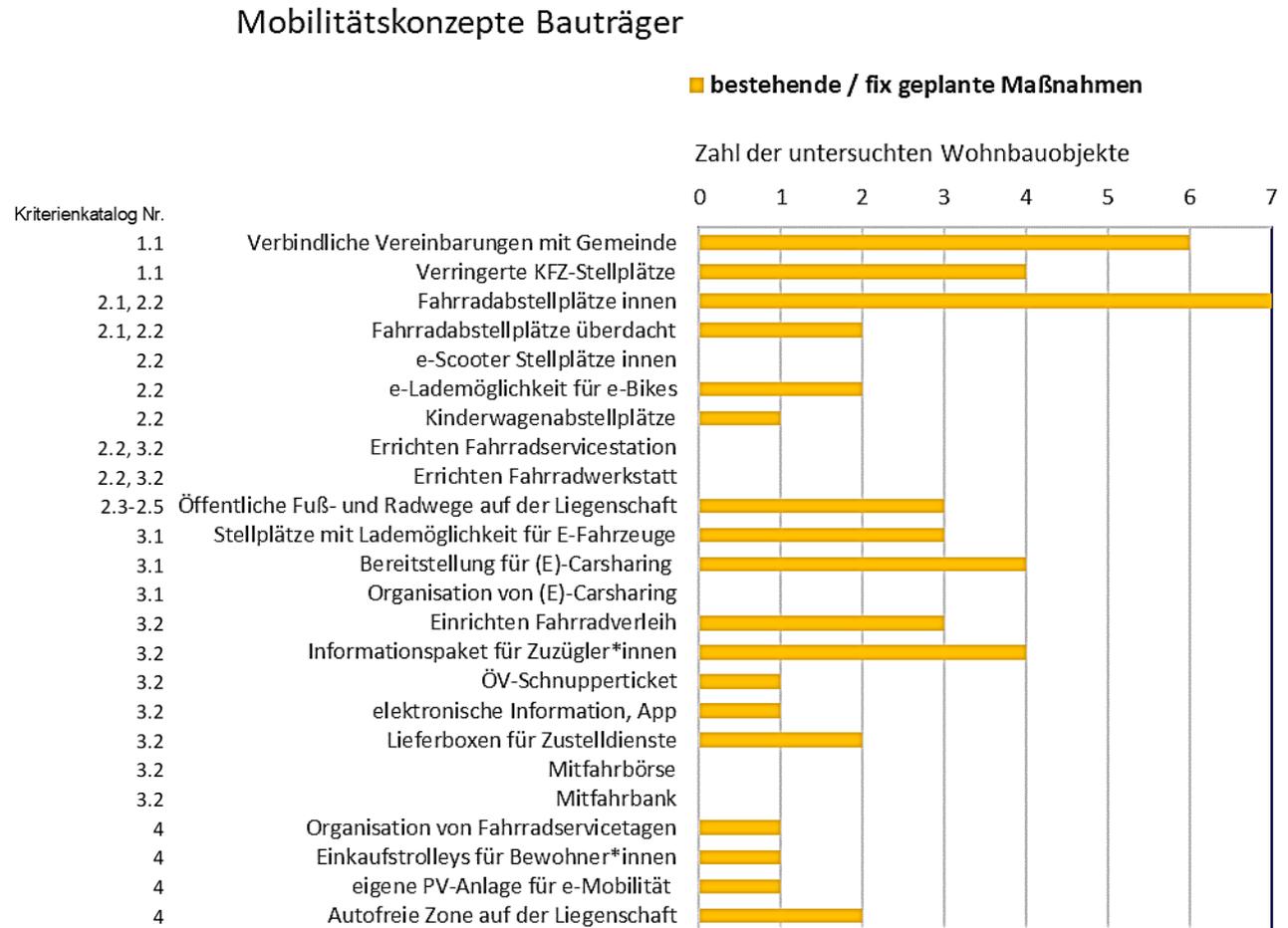


Abbildung 25: Bestehende oder fix geplante Mobilitätsmaßnahmen der Bauträger

Interpretation:

In den Workshops mit den Bauträger- und Gemeindevertretern stellte sich die frühzeitige Kommunikation mit der Gemeinde für die Entwicklung angepasster Mobilitätslösungen beim Bauprojekt als maßgebend heraus. Vier der fünf beteiligten Wohnbauträger haben oder hatten verbindliche Vereinbarungen mit der Gemeinde über die Umsetzung adäquater Verkehrslösungen. Bei einem Projekt wurden Gespräche mit der Gemeinde bezüglich eines öffentlichen Wegerechts über das Grundstück der Wohnhausanlage, aber keine weiteren Abstimmungen über objektbezogene Mobilitätsmaßnahmen, geführt („Hansenvilla“ Pressbaum).

Ein Bauträger verhandelt für sein sehr großes Wohnbauvorhaben im städtischen Umfeld einen Mobilitätsvertrag mit der Stadtgemeinde („Spitalsgärten“ Baden). Sowohl für den Bauträger als auch für die Stadtgemeinde ist die Erarbeitung und Umsetzung eines Mobilitätsvertrags Neuland, um Erfahrungen zu sammeln.

Bei den großen Wohnprojekten in den Stadtentwicklungsgebieten („Spitalsgärten“ Baden, „Molkereiareal“ Mank) sowie beim Objekt mit Mehrfachnutzung (Kommunales Zentrum Schwarzenau) wurde in Verhandlung mit den Gemeinden die KFZ-Stellplatzverpflichtung reduziert. In einer Gemeinde wurde vom Bauträger der durch Verordnung der Stadtgemeinde reduzierte Stellplatzschlüssel umgesetzt („Hansenvilla“ Pressbaum).

Bei den weitläufigen Wohnanlagen in den Stadtentwicklungsgebieten werden überdies autofreie Zonen bzw. Regenwasser versickerungsfähige zentrale Sammelstellplätze ausgewiesen („Spitalsgärten“ Baden, „Molkereiareal“ Mank).

Öffentliche Durchwegungen am Grundstück der Bauträger sind mit der Gemeinde an den drei Standorten mit großen Wohnhausanlagen vereinbart oder in Verhandlung („Spitalsgärten“ Baden, „Molkereiareal“ Mank, „Hansenvilla“ Pressbaum).

In allen sieben Wohnhausanlagen werden versperrbare und witterungsgeschützte Fahrradabstellanlagen vorgesehen bzw. errichtet, davon sind in zwei Objekten auch Lademöglichkeiten für e-Bikes geplant. Ausstattung für Fahrradverleih wird bei einer großen städtischen Wohnhausanlage („Spitalsgärten“ Baden) und bei den Wohnbauvorhaben in den beiden ländlichen Gemeinden (WHA und Kommunales Zentrum Schwarzenau, WHA und RH-Anlage Reintal) vorbereitet.

Bei vier Wohnbauvorhaben werden Informationspakete über alternative Mobilitätsmöglichkeiten für Zuzügler*innen vorbereitet, ebenfalls vier Wohnhausanlagen werden mit Infrastruktur für e-Carsharing ausgestattet.

Den Wohnhausanlagen in den drei städtischen Gemeinden („Spitalsgärten“ Baden, „Molkereiareal“ Mank, WHA Pressbaum) sind Ladestationen für E-Automobile zugeordnet, an einem Standort („Hansenvilla“ Pressbaum) auch mit DC-Schnelllademöglichkeit.

Nur ein bis zwei Bauträger haben eigene Kinderwagenabstellplätze, ÖV-Schnuppertickets für die Bewohner*innen und elektronische Informationsangebote zu Öffi-Verbindungen, oder Fahrradservice-, Paketzustell- oder Transportangebote für kleine Einkäufe im Programm.

5.2.2 Workshop Ergebnisse – Umsetzung wahrscheinlich

Abbildung 26 zeigt, bei wie vielen der genannten Wohnprojekte die Bauträger konkret beabsichtigen, die Empfehlungen der anwendbaren Mobilitätslösungen umzusetzen.

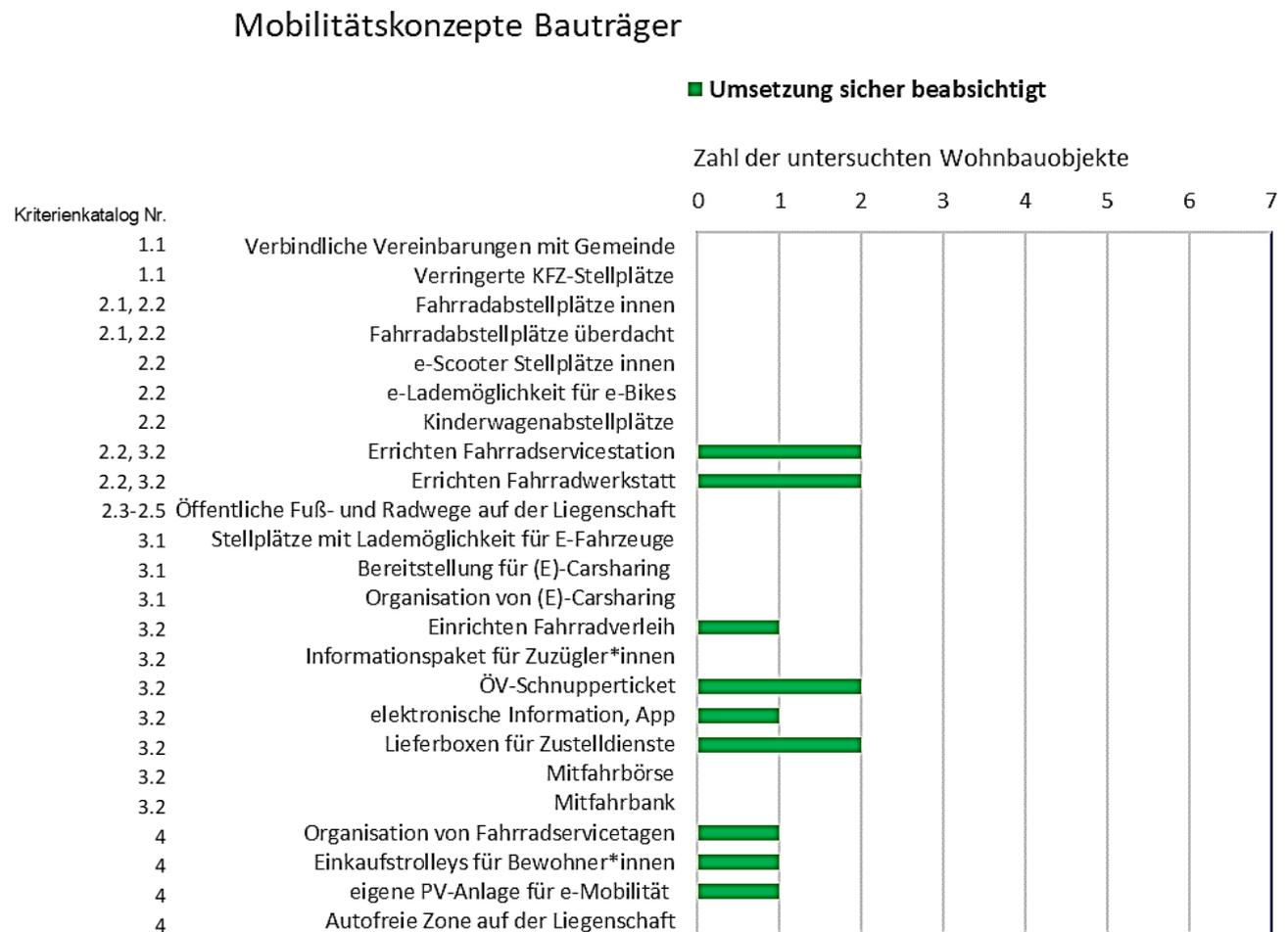


Abbildung 26: Empfehlungen für Bauträger und Zahl der konkret beabsichtigten Anwendungen

Interpretation:

Als Ergebnis der Workshopgespräche erklärten einzelne Bauträger, folgende Empfehlungen zusätzlich zu den bestehenden oder schon beabsichtigten Mobilitätsangeboten in die weitere Planung aufzunehmen:

- Einrichten einer Fahrradwerkstatt oder Fahrradservice-Station („Spitalsgärten“ Baden, WHA und RH-Anlage Reintal)
- Vorbereitung für Fahrradverleih (Lastenfahrräder, „Spitalsgärten“ Baden)
- Organisation von Fahrradservicetagen, ÖV-Schnupperticket, Einkaufstrolleys für die Bewohner*innen und PV-Anlage für e-Mobilität (WHA und Kommunales Zentrum Schwarzenau)
- Lieferboxen für Zustelldienste (WHA Schwarzenau und WHA Reintal).

5.2.3 Workshop Ergebnisse – Umsetzung eventuell beabsichtigt

Abbildung 28 zeigt, bei wie vielen der genannten Wohnprojekte die Bauträger eventuell beabsichtigen, die Empfehlungen der anwendbaren Mobilitätslösungen umzusetzen.

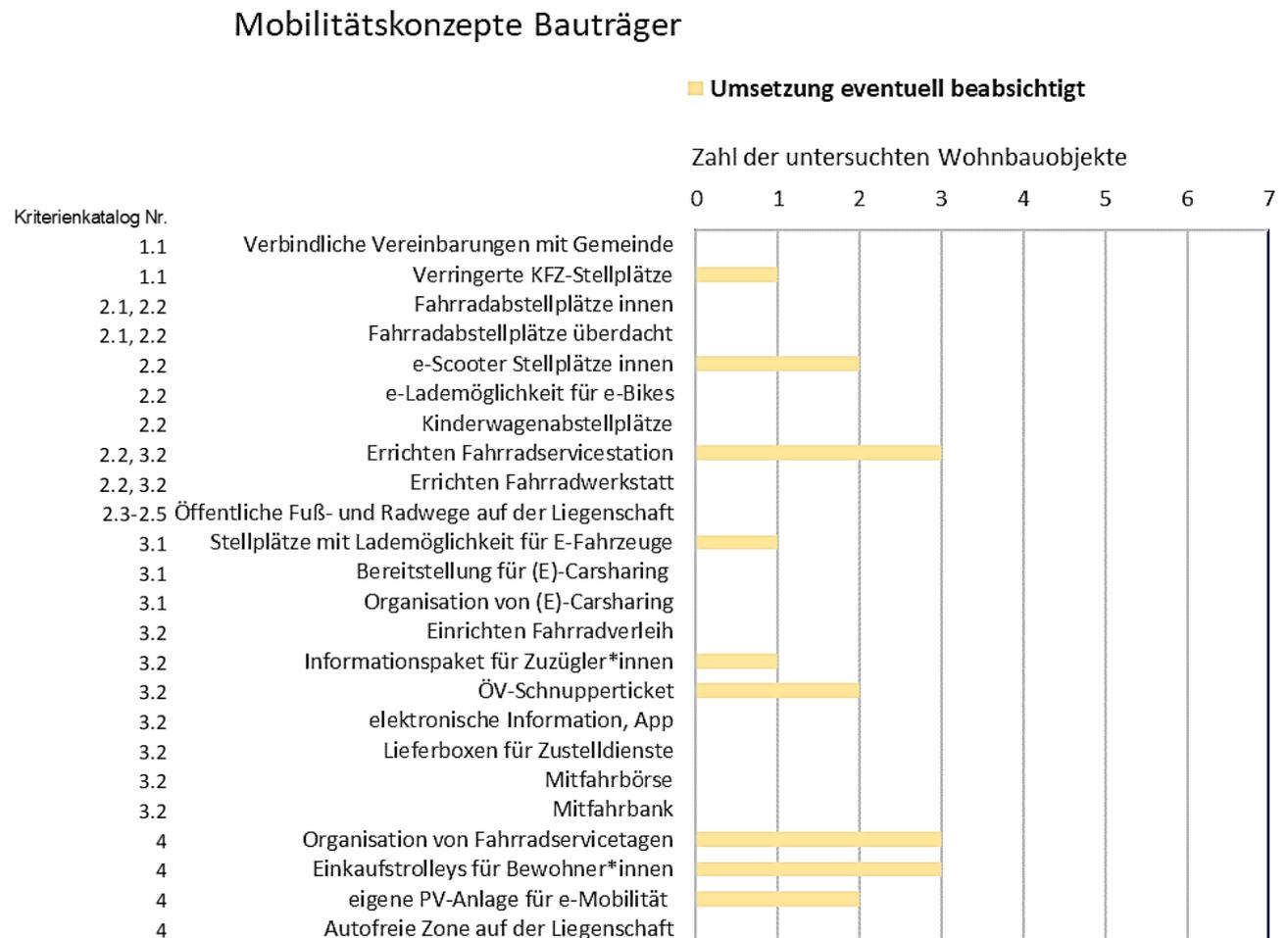


Abbildung 27: Empfehlungen für Bauträger und Zahl der eventuell beabsichtigten Anwendungen

Interpretation:

Als Ergebnis der Workshopgespräche erklärten einzelne Bauträger, folgende Empfehlungen eventuell in die weitere Planung aufzunehmen:

- Einrichten zusätzlicher e-Scooter Stellplätze im Fahrradabstellraum („Molkereiareal“ Mank, „Hansenvilla“ Pressbaum) sowie Einbau einer Fahrradservicestation im Fahrradabstellraum („Molkereiareal“ Mank, „Hansenvilla“ Pressbaum, WHA Reintal).
- Alternativ wird von drei Bauträgern die Organisation von Fahrradservice-Tagen durch eine Bike-Werkstatt überlegt („Spitalsgärten“ Baden „Molkereiareal“ Mank, WHA Reintal).
- Ebenfalls drei Bauträger überlegen das Zurverfügungstellen von Einkaufstrolleys (mit Branding des Bauträgers als Werbemaßnahme: „Spitalsgärten“ Baden, „Molkereiareal“ Mank, Kommunales Zentrum Schwarzenau).
- An einem Stadtentwicklungsstandort wird eine weiter gehende KFZ-Stellplatzreduktion und die Einrichtung von Stellplätzen mit E-Ladegeräten mit zugehöriger PV-Anlage überlegt („Spitalsgärten“ Baden).

- Bei jeweils einem Wohnbauvorhaben sind eventuell Info-Pakete für Zuzügler*innen bzw. E-Ladestationen für e-Bikes geplant, bei zwei Wohnobjekten ÖV-Schnuppertickets für die Bewohner*innen.

5.2.4 Workshop Ergebnisse – Umsetzung nicht beabsichtigt

Abbildung 28 zeigt jene Vorschläge für Mobilitätsmaßnahmen, die für die betreffenden Bauträger nicht in Frage kommen, und wie viele Wohnbauvorhaben dies betrifft.

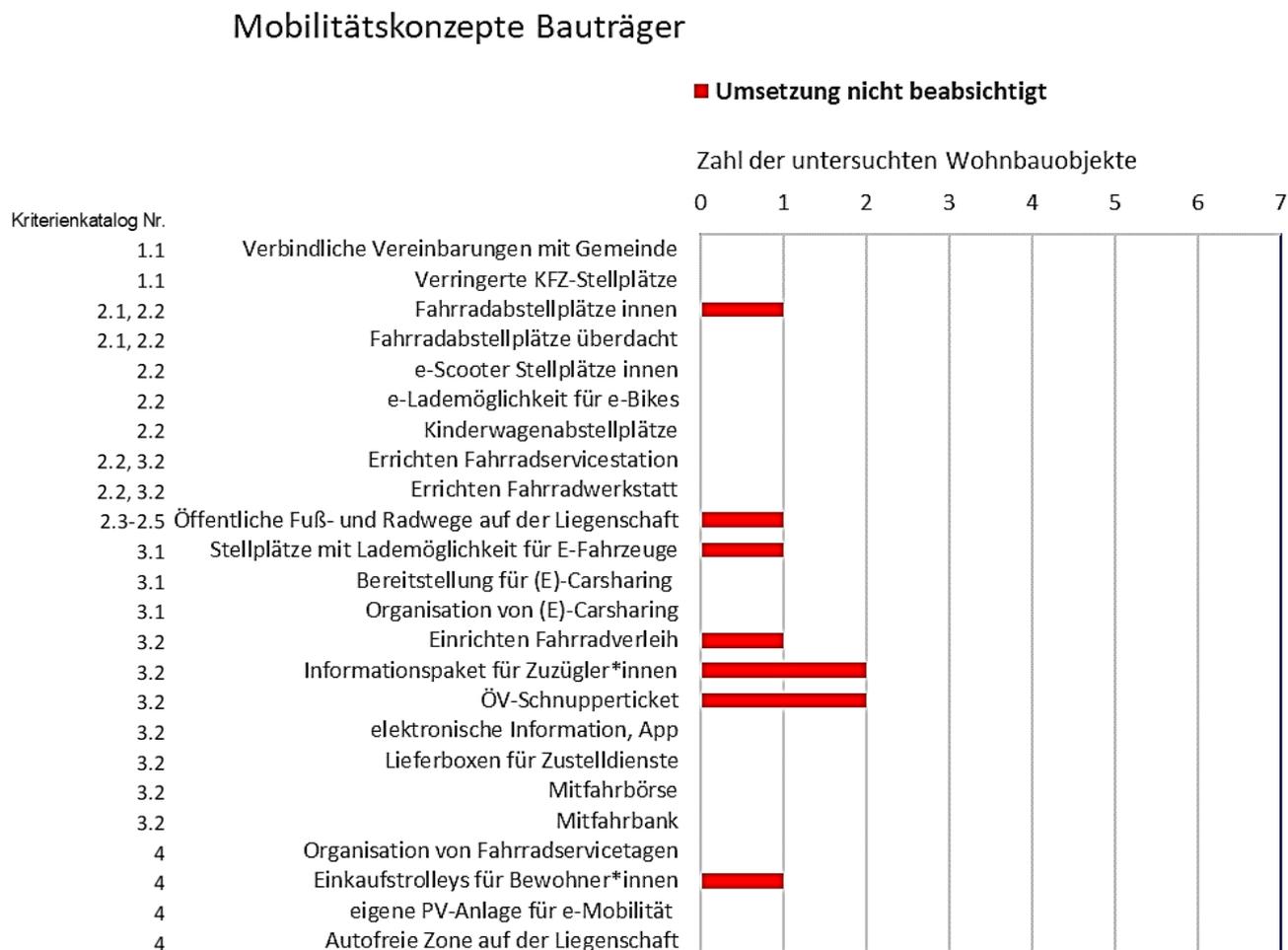


Abbildung 28: Empfehlungen für Bauträger und Zahl der nicht beabsichtigten Anwendungen

Interpretation:

Als Ergebnis der Workshopgespräche wurden folgende Vorschläge mit Begründung der Bauträger abgelehnt:

- (Weitere) geschützte Fahrradabstellplätze und (e-)Fahrradverleih (WHA Reintal: kein Platz vorhanden, bzw. Schwierigkeit, für kleine WHA geeignete Betreiber zu finden).
- Wegedurchquerungen und eigener Stellplatz und Lademöglichkeit für e-PKW (Kommunales Zentrum Schwarzenau: kein Platz am Grundstück vorhanden).
- Informationspakete und ÖV-Schnuppertickets („Hansenvilla“ Pressbaum: Info-Service für Bewohner*innen wird als Aufgabe der Gemeinde gesehen; „Molkereiareal“ Mank: Service ist verwaltungstechnisch zu aufwändig).
- Vergabe von Einkaufstrolleys an die Bewohner*innen („Hansenvilla“ Pressbaum: Die Trolleys würden nicht genutzt und oftmals im Müll landen).

5.3 Bewertung der Workshopgespräche

In den Workshopgesprächen wurde die Kommunikation zwischen Bauträger und Gemeinden als **Erfolg** bewertet:

- Die Wohnbauträger haben zum Teil bereits intensiven Kontakt zu den verantwortlichen Gemeindevertreter*innen.
- Im Rahmen der Workshops wurden unter allen Teilnehmer*innen Mobilitätsmaßnahmen von Bauträgern und Gemeinden weiter konkretisiert.
- Die Workshops stärkten unter den Teilnehmer*innen die Vernetzung, die in den Arbeitsgesprächen zwischen Wissenschaft und Praxis weiter forciert werden konnte.
- Bei den von den Bauträgern in Planung bzw. in Bau befindlichen Projekten sind bereits konkrete alternative Mobilitätskonzepte in Vorbereitung, die mit vorhandenen und geplanten Verkehrsmaßnahmen der Gemeinden abgestimmt sind.
- Bei einem städtischen Projekt wurden die weit gediehenen vertraglichen Vereinbarungen mit der Gemeinde („Mobilitätsvertrag“) als sehr erfolgreich beurteilt.
- Bei einem ländlichen Projekt konnten im Workshopgespräch zahlreiche Mobilitätslösungen, die gleichermaßen vom Bauträger und von der Gemeinde umsetzbar sind, erörtert und zum Teil bis ins Detail besprochen werden.
- Beim gleichen ländlichen Projekt besteht großes Engagement von allen Beteiligten, in dieser modellhaften Gemeinde alternative Mobilitätslösungen zu etablieren und überregionale Verkehrsmöglichkeiten mit Nachbargemeinden zu initiieren.

Als bestehende **Hindernisse** wurden genannt:

- Eine Flexibilisierung bzw. Reduktion der PKW-Pflichtstellplätze ist bei bestehenden und schon bewohnten Wohnhausanlagen (aufgrund der Gesetzeslage, abgeschlossene Bauführung, Mietverträge mit den Nutzer*innen, u.dgl.) kaum möglich.
- Ein Rückbau von (versiegelten) PKW-Stellplätzen im Freibereich und die Adaptierung dieser Freiflächen für andere alternative Mobilitäts- (und grün-gestalterische) Maßnahmen durch den Bauträger stehen dann nicht mehr zur Diskussion.
- Entwickler und Betreiber für elektronische Anzeigetafeln von Öffi-Abfahrtszeiten, Digitales Schwarzes Brett, Bürgerservice-Apps, u. dgl. sind schwer zu finden.
- Betreibermodelle für Carsharing sind besonders in dünn besiedelten Regionen schwierig zu finden.

Ergänzende Ergebnisse für **künftige Mobilitätsmaßnahmen**:

- Der Aspekt von Diebstahl- und Vandalismusgefahr bei Gemeinschaftsanlagen, wie Fahrrad-Sammeleinstellplätze, Gemeinschafts- und Werkstättenräume, sowie bei bereitgestellten Fahrrädern, Scootern, Trolleys u. dgl. wurde genannt.
- Bei Großsiedlungen soll ein Hausbesorger eingestellt werden, der die vom Bauträger installierten bzw. organisierten Serviceeinrichtungen verwaltet und pflegt.
- In der Gesetzgebung zum Wohnrecht sollen Ladeeinrichtungen für e-Fahrzeuge und e-Bikes in Wohnhausanlagen als Gemeinschaftsanlagen verankert werden, mit klarer Definition von Zuständigkeiten, Rechten und Pflichten für Vermieter und Mieter.

- Die Gestaltung von Objekten mit Mehrfachnutzungen, z.B. Kommunales Zentrum mit Wohnen, Büros, Verwaltung und Event-Möglichkeiten, bietet eine große Chance für eine neue Art eines alternativen Mobilitätsgesamtkonzepts in der Gemeinde.
- Betreffend Durchwegungen ist die Verpflichtung der Anrainer zur Schneeräumung gem. STVO für die Gültigkeit in Wohnhausanlagen aufzuheben. Damit wäre der Weg frei für individuelle Regelungen, z.B. Vereinbarungen der Hausverwaltung mit der Gemeinde.

In Anschluss an die Workshoprunden fragte das Projektteam an, ob bei den jeweiligen Pilotprojekten seitens der Bauträger und der Gemeinden noch kurzfristiger Bedarf an Vertiefung der besprochenen Mobilitätslösungen besteht, bzw. ob weitere Inputs zu regionalen Verkehrsmöglichkeiten gewünscht würden.

Nach den Workshopgesprächen gab es keine weiteren Rückfragen. Vertreter zweier Gemeinden ersuchten jedoch um vertiefende Informationen zu Bundes- und Landesförderungen für Mobilitätsmaßnahmen.

5.4 Bewertung der relevanten Mobilitätsmaßnahmen

Aus der Auswertung der Workshopergebnisse lassen sich jene Mobilitätslösungen ableiten, die für Bauträger und Gemeinden allgemein relevant sein können, und bei welchen Projekten standortbedingt individuelle Mobilitätsansätze zweckmäßig sind, die auf die Dimension des Bauvorhabens und auf die Verkehrssituation und die Mobilitätsangebote im unmittelbaren Umfeld Bezug nehmen.

5.4.1 Generell anwendbare Mobilitätsmaßnahmen

Umseitig werden jene Mobilitätsmaßnahmen gezeigt, die bei den untersuchten Pilotprojekten am meisten angewandt werden bzw. für die Umsetzung fix beabsichtigt sind, und die bei künftigen, gleichartigen Wohnbauvorhaben jedenfalls anwendbar erscheinen.

Für Gemeinden

In den Workshopgesprächen stellten sich für Gemeinden die Prioritäten

- Aufwertung bzw. die Einrichtung von öffentlichem Nahverkehr im Gemeindegebiet sowie
- der konsequente Ausbau eines flächendeckenden Fahrradwegenetzes heraus.

Gemeinden können als Grundlage für alternative Mobilitätslösungen der individuellen Mobilität, die Wohnbauträger für den Lückenschluss von überregionalen Verkehrsangeboten zur „letzten Meile“ beisteuern, folgende Maßnahmen setzen:

- Mobilitätsstationen an Verkehrsknotenpunkten (Haltestellen von Bus und Bahn), mit den Kernfunktionen
 - sichere, absperzbare Fahrrad- und Scooter-Abstellmöglichkeiten,
 - Infrastruktur für Fahrradverleih und Carsharing,
 - Ladestationen für Elektromobilität.

Sh. auch Abbildung 24 im Kapitel 5.1, Mobilitätskonzepte der Gemeinden.

Für Wohnbauträger

Abbildung 29 zeigt jene Mobilitätskonzepte, die bei den Wohnbauvorhaben der Pilotprojekte vorwiegend Anwendung finden. Dabei sind Maßnahmen einbezogen, die bereits vorab Eingang in die Projektplanung fanden sowie jene, die im Zuge der Workshopgespräche als verbindlich beabsichtigt festgehalten wurden; sh. auch die Auswertungen in Kapitel 5.2.1 und 5.2.2.

Mobilitätskonzepte Bauträger

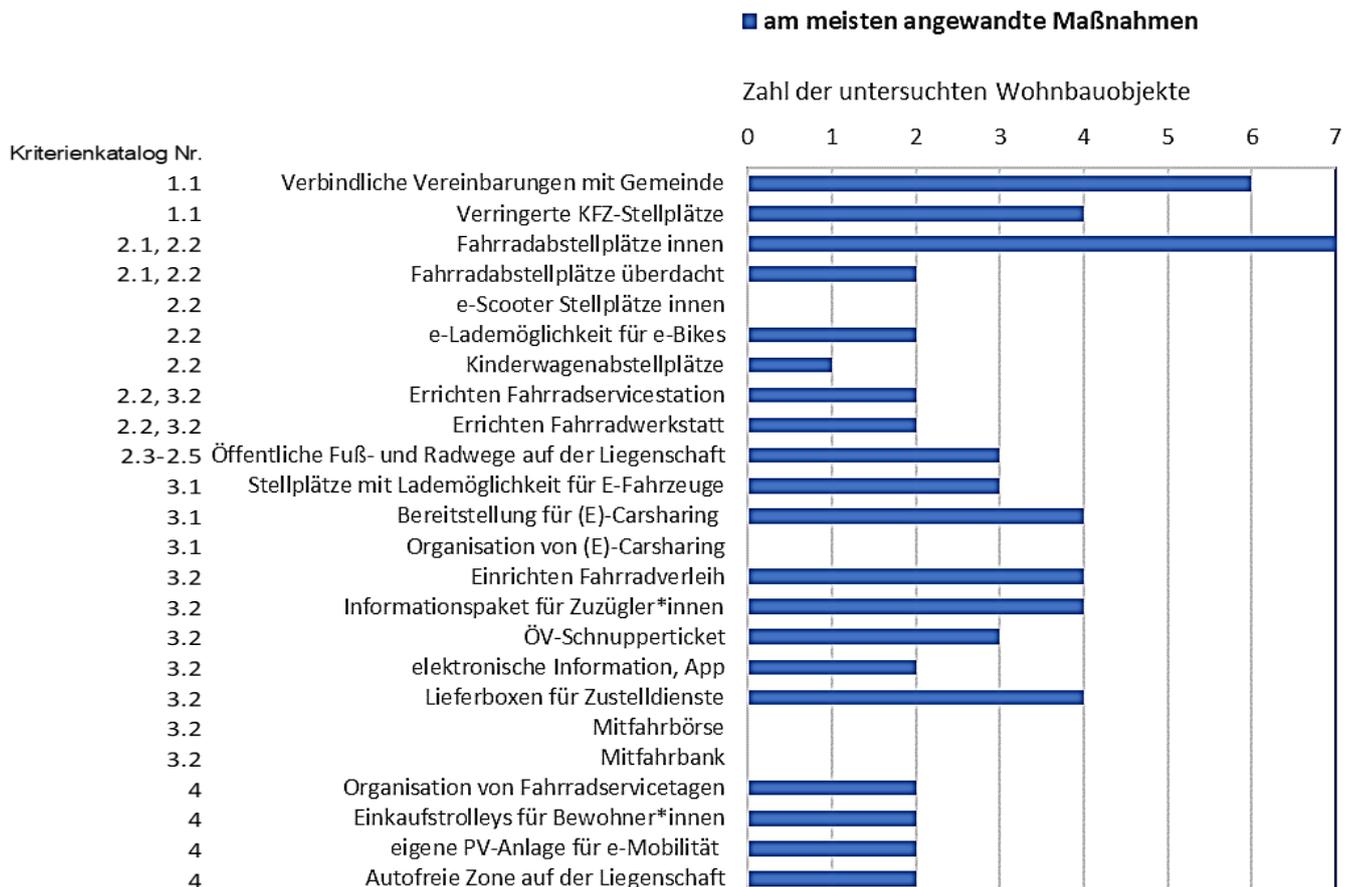


Abbildung 29: Mobilitätsmaßnahmen für Bauträger und Zahl der meisten Anwendungen

Interpretation:

In den Workshopgesprächen kristallisierten sich die folgenden allgemein anwendbaren alternativen Mobilitätsmaßnahmen für Wohnbauträger heraus:

Bei Wohnbauvorhaben sowohl in **städtischen** als auch in **ländlichen Gemeinden**:

- Errichtung von versperrbaren und witterungsgeschützten Fahrradabstellräumen, unabhängig von der Größe der Wohnhausanlage,
- Frühzeitige Vereinbarungen mit der Gemeinde über objektbezogene Mobilitätskonzepte,
- Aufstellen von Paketlieferboxen zur Vermeidung nicht notwendigen LKW-Verkehrsaufkommens,
- Informationspakete über alternative Mobilitätsmöglichkeiten.

Im eher **städtischen Umfeld**:

- Verringerung der KFZ-Stellplätze als Grundlage für Vereinbarungen mit der Gemeinde über alternative Verkehrsmöglichkeiten,
- Angebote für (e-)Carsharing und Fahrradverleih,
- Öffentlich nutzbare Durchwegungen auf dem Areal großflächiger Wohnhausanlagen.

Außerdem sind bei jedem Wohnobjekt, unabhängig von der Größe oder Lage des Wohnbauvorhabens, Überlegungen zur Anwendung folgender Instrumente angezeigt, auch wenn diese bei den fünf Pilotprojekten noch eher zurückhaltend beurteilt worden sind:

- Lademöglichkeiten für e-Bikes,
- PKW-Stellplätze mit e-Lademöglichkeit für Besucher*innen,
- ÖV-Schnuppertickets für Zuzügler*innen,
- Elektronische Information über ÖV-Verkehrsmöglichkeiten (Handy-App o. dgl.).

5.4.2 Individuelle Mobilitätsmaßnahmen

Abhängig von der Art der Wohnhausanlage und den Verkehrsmöglichkeiten in der Gemeinde und im regionalen Umfeld zeigten sich in den Workshopgesprächen verschiedene Ansätze für maßgeschneiderte Mobilitätslösungen.

Für Gemeinden

Besonders in **ländlichen Regionen**, wo ein regelmäßiger und in ausreichend dichten Intervallen verfügbarer öffentlicher Nahverkehr aus wirtschaftlichen oder anderen Gründen nicht verfügbar ist, bewähren sich folgende Einrichtungen:

- bedarfsorientiertes Verkehrssystem, z.B. Anruf-Bus, Sammeltaxi,
- Mitfahrbank,
- Fahrgemeinschaften, z.B. über Internetplattform der Gemeinde,
- Fahrtendienste, z.B. auf Vereinsbasis.

Im **städtischen Bereich**, insbes. bei Widmungen von Stadterweiterungsgebieten, kann von Gemeinden per Verordnung ermöglicht werden:

- Autofreie Zone und Verringerung der Pflichtstellplätze für das Wohnhausareal, bei gegebener guter ÖV-Infrastruktur,

Für Wohnbauträger

In den Workshoprunden zeigte sich eingeschränkter Spielraum für Ansätze individueller Mobilitätslösungen, vor allem im ländlichen Bereich. Hier sind Mobilitätskonzepte der Gemeinden Voraussetzung, damit Bauträger ergänzende Mobilitätsmaßnahmen anwenden kann; sh. die zur Verfügung stehenden und am meisten angewandten Mobilitätsmöglichkeiten im Kap. 5.4.1.

Im eher **städtischen Bereich** kann mit der Gemeinde, z.B. mit Mobilitätsvertrag, vereinbart werden:

- „Themenwohnbau“ für gemischte bzw. Großsiedlungen: Ausrichtung auf bestimmte Nutzer*innen-Zielgruppen, z.B. autofreies Wohnen, Junges Wohnen, etc.,
- Autofreie Zone mit Entfall oder Verringerung der KFZ-Pflichtstellplätze auf dem Wohnhausareal, insbes. in Stadterweiterungsgebieten.

5.4.3 Vorbehalte zu Mobilitätsmaßnahmen

Aus den Ergebnissen der Workshoprunden lassen sich die folgenden Einschränkungen für die Anwendung der diskutierten Mobilitätslösungen zusammenfassen.

Bei Gemeinden

- In einigen Gesprächen nannten Gemeindevertreter fehlendes Budget oder unzureichende Förderungsmöglichkeiten als Hindernis zur Umsetzung alternativer Konzepte.

Bei Wohnbauträgern

Die Mehrzahl der Bauträger sieht Service-Maßnahmen als **verwaltungstechnisch zu aufwändig** oder die Gemeinden zuständig für:

- Informationspaket für Zuzügler*innen,
- ÖV-Schnupperticket,
- elektronische Information, z.B. Handy-App.

Bei Gemeinschaftseinrichtungen für die Allgemeinheit wurde **Vandalismus- und Diebstahlgefahr** als Hindernis zur Umsetzung angeführt, z.B. für:

- gemeinschaftlich genutzte Fahrradabstellräume,
- Radservice-Station,
- zur Verfügung gestellte Einkaufstrolleys.

Vor allem im ländlichen Umfeld haben Bauträger und ihre Hausverwaltungen Schwierigkeiten, **Dienstleister** für den Betrieb und die Instandhaltung von dauerhaften Einrichtungen zu finden:

- Betrieb und Verrechnung von (e)-Carsharing, Beistellen der KFZ,
- Betrieb und Verrechnung von e-Ladestationen,
- Fahrradverleih,
- Unterhalt von Gemeinschaftseinrichtungen, wie Fahrrad-Werkstatt oder -Servicestation,
- Pflege der öffentlich nutzbaren Fußgänger- und Fahrrad-Durchwegungen,
- Entwicklung und laufende Aktualisierung für elektronische Öffi-Anzeigetafeln, Digitales Schwarzes Brett, Handy-Apps, u. dgl.

Sowohl Gemeinde- als auch Bauträgervereiner weisen darauf hin, dass Car- oder Fahrrad-sharing-Betreiber oftmals nach kurzer Zeit und gerade in ländlichen Regionen ihren Betrieb wegen zu geringer Nachfrage einstellen müssen, trotz Vereinbarungen, die bei der Erarbeitung alternativer Verkehrskonzepte erzielt worden sind.

6 Bezug zu den Ergebnissen der Vorgängerstudie InnoMOB

In der Vorgängerstudie InnoMOB wurden die unten angeführten Mobilitätskonzepte für Wohnbauträger sowie Maßnahmenempfehlungen für Gemeinden vorgestellt.

6.1 Mobilitätsmaßnahmen für Bauträger

Mobilitätsmaßnahmen, die in einer Förderschiene für gemeinnützige Bauträger aufgenommen und mit Förderpunkten honoriert werden können:

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.
10. Mitfahrbörse
11. Mitfahrbank

Die Vorgängerstudie enthielt die Empfehlung, folgende Zusatzleistungen des Bauträgers mit Bonuspunkten zu bewerten:

12. Implementiert ein Bauträger Maßnahmen aus dem oben 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.
13. Alternativ können dieselben Bonuspunkte vergeben werden, wenn der Bauträger ein spezifisches, maßgeschneidertes Mobilitätsmodell verwirklicht (unter Anwendung von Maßnahmen aus dem gelisteten Katalog, oder auch andere), das in Bezug zu einem konkret geplanten oder vorhandenen Verkehrskonzept der Gemeinde steht oder dieses ergänzt.
14. Alternativ können dieselben Bonuspunkte vergeben werden, wenn sich der Bauträger zusätzlich dazu verpflichtet (unter Anwendung von Maßnahmen aus dem gelisteten Katalog, oder auch andere), an konkret geplanten oder vorhandenen Mobilitätsmaßnahmen der Gemeinde dauerhaft mitzuwirken, z.B. bei Einrichtungen wie Gemeindebus, Rufbus, Anruftaxi oder Sammeltaxi, Fahrtendienst, oder weitere.
15. Weitere Bonuspunkte können für die Beiziehung eines professionellen Mobilitätsberaters, z.B. Büro für Verkehrsplanung und -beratung, vergeben werden.

Für die Erarbeitung der Mobilitätskonzepte in den Workshops wurden diese Maßnahmevorschläge mit den im Kapitel 3 dargelegten und mit Punktebewertung präzisierten Förderkriterien erweitert:

| | | Mobilitätsmaßnahmen Wohnbauträger |
|------------------|----------------------|---|
| InnoMOB lfd. Nr. | Kriterienkatalog Nr. | |
| 12 | 1.1 | Verbindliche Vereinbarungen mit Gemeinde |
| 12 | 1.1 | Verringerte KFZ-Stellplätze |
| 2 | 2.1, 2.2 | Fahrradabstellplätze innen |
| 2 | 2.1, 2.2 | Fahrradabstellplätze überdacht |
| | 2.2 | e-Scooter Stellplätze innen |
| | 2.2 | e-Lademöglichkeit für e-Bikes |
| | 2.2 | Kinderwagenabstellplätze |
| 3 | 2.2, 3.2 | Errichten Fahrradservicestation |
| | 2.2, 3.2 | Errichten Fahrradwerkstatt |
| 1 | 2.3-2.5 | Öffentliche Fuß- und Radwege auf der Liegenschaft |
| 6 | 3.1 | Stellplätze mit Lademöglichkeit für E-Fahrzeuge |
| 7 | 3.1 | Bereitstellung für (E)-Carsharing |
| 8 | 3.1 | Organisation von (E)-Carsharing |
| 5 | 3.2 | Einrichten Fahrradverleih |
| 9 | 3.2 | Informationspaket für Zuzügler*innen |
| | 3.2 | ÖV-Schnupperticket |
| | 3.2 | elektronische Information, App |
| | 3.2 | Lieferboxen für Zustelldienste |
| 10 | 3.2 | Mitfahrbörse |
| 11 | 3.2 | Mitfahrbank |
| 4 | 4 | Organisation von Fahrradservicetagen |
| | 4 | Einkaufstrolleys für Bewohner*innen |
| | 4 | eigene PV-Anlage für e-Mobilität |
| | 4 | Autofreie Zone auf der Liegenschaft |

Weitere „Joker-Maßnahmen“ aus den Empfehlungen der Vorgängerstudie InnoMOB:

| | | |
|----|---|--|
| 13 | 4 | Mobilitätsmaßnahmen mit konkretem Bezug zu einem Verkehrskonzept der Gemeinde |
| 14 | 4 | Dauerhafte Teilnahme an Mobilitätsmaßnahmen der Gemeinde |
| 15 | 4 | Beiziehung eines professionellen Mobilitätsberaters, z.B. Büro für Verkehrsplanung und -beratung |

Anmerkung:

Nach Auswertung der Workshopgespräche eignen sich die Maßnahmen Mitfahrbörse und Mitfahrbank eher als Instrumente, die von Gemeinden initiiert oder gefördert werden können.

6.2 Mobilitätsmaßnahmen der Gemeinden

Für Gemeinden enthielt die Erststudie InnoMOB folgende Empfehlungen:

1. Hochgaragen und Sammelgaragen für Kommunen in ländlichen Ballungsräumen: z.B. an Mobility Points bei Haltestellen des öffentlichen Verkehrs.
2. Abschließen von Mobilitätsverträgen mit den Bauträgern für angepasste Mobilitätsmodelle.
3. E-Carsharing-Einrichtungen an zentralen Plätzen der Gemeinde, in Verbindung mit Bus- und/oder Sammeltaxi-Haltestellen, (e-)Fahrrad- und e-Lastenradverleih, u.dgl. (Mobility Point).
4. Bewohner*innen aus Wohnbauten von Bauträgern, die Maßnahmen der Gemeinde (im Rahmen von Mobilitätsverträgen) mitfinanzieren, können für die Nutzung dieser Einrichtungen mit Gutscheinen für Dienstleistungen der Gemeinde belohnt werden.
5. Zur Bewusstseinsbildung sollten seitens der Gemeinden Informations- und Marketingmaßnahmen über alternative Mobilitätslösungen stattfinden.
6. Professionelle Mobilitätsberater sollten bei verkehrstechnischen Entscheidungen seitens der Gemeinde beigezogen werden.

Als Grundlage für die Workshopgespräche wurden die Empfehlungen für Gemeinden erweitert, sh. Kapitel 4:

| InnoMOB lfd. Nr. | Kriterienkatalog Nr. | Mobilitätsmaßnahmen Gemeinden |
|------------------|----------------------|--|
| 1 | 1.1 | Nutzungskonzept (Flächennutzung) |
| 1, 2 | 1.2 | Mobilitätskonzept |
| 3 | 1.2 | Mobilitätsstation/en (Mobility Point/s) |
| | 2.1 | Flexibler PKW-Stellplatzschlüssel (bez. auf Nutzfläche WE) |
| | 2.2 | öffentliche PKW-Stellplätze in Gehdistanz (m) |
| | 3.1, 3.2 | gut ausgebautes Radwegenetz |
| | 3.1, 3.2 | gut ausgebautes Fußwegenetz |
| | 4.1 | öffentliches Verkehrssystem (ÖV) |
| | 4.1 | ÖV auch an schulfreien Tagen |
| | 4.1 | ÖV-Haltestelle(n) in Gehdistanz (m) |
| | 4.2 | bedarfsorientiertes Verkehrssystem |
| | 4.2 | e-Lademöglichkeit für e-Fahrzeuge |
| 3 | 4.2 | Carsharing Standorte (mit e-Ladestation) |
| | 4.2 | Informationspaket alternative Mobilität |
| | 4.2 | Bürgerservice-App: Elektronische Info ÖV-Fahrplan |
| | 4.2 | ÖV-Schnupperticket |
| | 4.2 | e-Bikeverleih |

| | | |
|--|-----|---------------------------------------|
| | 4.2 | (e-)Lastenradverleih |
| | 4.2 | e-Scooterstellplätze |
| | 4.2 | Einrichten Fahrradservice-Station(en) |
| | 4.2 | Lieferboxen für Zustelldienste |
| | 4.2 | Mitfahrbank |
| | 4.2 | Mitfahrbörse |

Weitere Empfehlungen zu alternativen Mobilitätsangeboten aus der Vorgängerstudie InnoMOB:

| | | |
|---|-----|---|
| 4 | 4.2 | Gutscheine für Bewohner*innen bei Teilnahme des Bauträgers an Mobilitätsmaßnahmen der Gemeinde |
| 5 | 4.2 | Informations- und Marketingmaßnahmen über alternative Mobilitätslösungen |
| 6 | 4.2 | Beziehung eines professionellen Mobilitätsberaters, z.B. Büro für Verkehrsplanung und -beratung |

7 Empfehlungen für die Umsetzung innovativer Mobilitätskonzepte

Ergebnis der Workshoprunden und der in den Arbeitsgesprächen erarbeiteten Mobilitätskonzepte (sh. die vorigen Kap. 5 und 6) sind die folgenden Empfehlungen an Wohnbauträger, Entscheidungsträger in den Gemeinden, und nicht zuletzt an Gesetzgeber und Förderstellen.

7.1 Für Wohnbauträger

- Die Voraussetzung für angepasste (Mobilitäts-)Konzepte sind frühzeitige verbindliche Vereinbarungen zwischen Bauträger und Gemeinde schon in der frühen Planungsphase.
- Die Anwendung des Instruments „Mobilitätsvertrag“ (Vereinbarung gemäß §17 Abs. 2 NÖ ROG 2014) erscheint nicht nur für (groß)städtische, sondern auch für ländliche Gemeinden zielführend.
- Bei Großsiedlungen bzw. Siedlungen mit gemischten Nutzungen bietet der Schwerpunkt „Themenwohnbau“ die Möglichkeit für Vereinbarungen mit der Gemeinde, z.B. Lockerung der Stellplatzverpflichtung oder autofreie Siedlungsbereiche.
- Dadurch können vom Bauträger im Umfeld der Wohnhausanlage Infrastrukturmaßnahmen für Mobilität, Maßnahmen zum Mikroklimaschutz, oder andere Maßnahmen geschaffen werden.
- Betreibermodelle für Car- und Bike-Sharing u. dgl. sind auf eine langfristige Bestandsdauer und Kontinuität auszulegen, wofür ggfs. Kooperationsmöglichkeiten mit der Gemeinde zu vereinbaren sind.
- Einzelne Maßnahmen der Mobilitätsinfrastruktur in der Wohnhausanlage benötigen einen „Kümmerer“ (Hausbesorger, gewerblicher Dienstleister, o. dgl.), z.B. für die Verwaltung der Gemeinschaftsanlagen, der Fahrradservice-Einrichtungen, für die Pflege der öffentlich nutzbaren Fußgänger- und Fahrrad-Durchwegungen in der Wohnhausanlage, u. dgl.
- Die Wertschätzung von gemeinschaftlich genutzten Einrichtungen ist zu steigern – Frage der Bewusstseinsbildung der Nutzer*innen; betrifft Maßnahmen wie gemeinschaftlicher Werkstattraum, Radservice-Station, zur Verfügung gestellte Einkaufstrolleys, etc.

7.2 Für Gemeinden

- Die Anwendung des Instruments „Mobilitätsvertrag“ (Vereinbarung gemäß §17 Abs. 2 NÖ ROG 2014) erscheint nicht nur für (groß)städtische, sondern auch für ländliche Gemeinden zielführend.
- Die Stellplatzvorgaben von Gemeinden sind nicht nur im (groß)städtischen, sondern auch im ländlichen Raum zu diskutieren.
- Bei der Errichtung von Mobilitätstationen scheint die Vernetzung mit Nachbargemeinden zur Etablierung weiterer gleichartiger Mobility Points zielführend, um multimodale Mobilität in ländlichen Regionen zu ermöglichen (sh. Beispiel Mobility.Lab Niederösterreich – LISA³).
- Betreibermodelle für Car- und Bike-Sharing u. dgl. sind auf eine langfristige Bestandsdauer und Kontinuität auszulegen, wofür ggfs. Vernetzungen mit Nachbargemeinden zielführend sind.

³ <https://www.lisamachtmobil.at>, abgerufen Nov. 2022

- Maßnahmen zur Bewusstseinsbildung und Verhaltensänderung sind zu ergreifen: In (von der Landesregierung geförderten) Informationsveranstaltungen könnte den Gemeindebürger*innen das Verständnis über Nutzen und Vorteile alternativer Mobilitätsmodelle nähergebracht werden.
- Als Anreiz zur Teilnahme an diesen Informationsveranstaltungen können Gutscheine für Dienstleistungen der Gemeinde, o. dgl., verteilt werden.
- Bewusstseinsbildung der Gemeindebürger*innen über alternative Mobilitätsmöglichkeiten und -angebote hat das Potenzial, den Boden für maßgeschneiderte Mobilitätskonzepte bei der Projektentwicklung des Bauträgers zu bereiten.
- Für alternative Verkehrskonzepte, die Bauträger umsetzen können, sollen vermehrt Anreizsysteme geschaffen werden, z. B. die Bereitstellung von Öffi-Gratistickets für jene Bewohner*innen, die keinen Pkw besitzen.
- Bei Bauvorhaben für diese Zielgruppe soll für den Bauträger beispielsweise die KFZ-Stellplatzverpflichtung entfallen.

7.3 Für Baurecht, Raumordnung und Wohnbauförderung in Niederösterreich

- Die starren KFZ-Stellplatzverpflichtungen in der NÖ Bauordnung, sowohl im urbanen als auch im ländlichen Bereich, erscheinen nicht mehr zeitgemäß, bzw. fehlen im Baurecht exakte Kriterien für die Anwendung eines flexiblen Stellplatzschlüssels.
- Ein solcherart flexibler Stellplatzschlüssel soll von der Gemeinde für jedes einzelne (großvolumige) Wohnbauvorhaben im Kontext zu definierten, in Bezug zur Gemeinde stehenden, reproduzierbaren Kriterien festgesetzt werden können.
- Die Kriterien für flexible Stellplatzregulative können die Anbindung des Wohnbauprojekts an den bestehenden öffentlichen Verkehr (Nähe zu Haltestellen und ausreichend hohe Dichte der Fahrtintervalle) oder der Bezug zu bestehenden oder in verbindlicher Umsetzung befindlichen Verkehrskonzepten der Gemeinde sein.
- Es sind Richtlinien zur Überprüfbarkeit der zwischen Bauträgern und Gemeinden getroffenen Vereinbarungen (z.B. in Mobilitätsverträgen) zu verfassen, die sicherstellen, dass die von beiden Seiten beabsichtigten Maßnahmen dauerhaft umgesetzt werden und erhalten bleiben.
- Im Rahmen der Wohnbauförderung kann die Einhaltung der von gemeinnützigen Bauträgern zur Förderung eingereichten Mobilitätsmaßnahmen durch extern beauftragte Gutachter nach dem Bezug des Wohnobjekts überprüft werden, wie in jüngerer Vergangenheit bei der Neueinführung innovativer Förderkriterien bereits erfolgreich angewandt.

7.4 Für Wohnrecht

- Im Mietrechtsgesetz sind e-Lademöglichkeiten für e-Bikes explizit als „Gemeinschaftsanlage“ zu verankern (analog zu Personenaufzug, Wärmeversorgungsanlage, Waschküche).
- KFZ-e-Lademöglichkeiten sollen für alle Bewohner*innen einer Wohnhausanlage als Gemeinschaftsanlage installiert werden können, auch im Bestand. Dazu braucht es entsprechende Präzisierungen im Mietrechts- und Wohnungsgemeinnützigkeitsgesetz.

8 Förderungen für innovative Mobilitätskonzepte

Für Gebietskörperschaften stehen für Mobilitätsmaßnahmen folgende Förderschienen zur Verfügung, Stand November 2022:

8.1 Bundesförderungen

8.1.1 klimaaktiv mobil – Innovative Mobilität für Regionen, Städte und Gemeinden

Im Aktionsprogramm klimaaktiv mobil – Innovative klimafreundliche Mobilität für Regionen, Städte und Gemeinden des Klima- und Energiefonds der österreichischen Bundesregierung, werden Maßnahmen der Gemeinden im Bereich des Rad- und Fußverkehrs, für Gemeindebusse und öffentlichen Verkehr gefördert, zur Steigerung der Lebensqualität der Bewohner*innen.

1. Fahrrad-Mobilität

| klimaaktiv mobil – Klimafreundliches Mobilitätsmanagement inkl. Fahrradprojekte und Alternative Transportsysteme | |
|--|---|
| Förderungsbasis | <p>Investitionsmehrkosten Förderungsfähige Kosten, die unmittelbar mit dem entstehenden Umwelteffekt (CO₂-Reduktion, Energieeinsparung, ...) in Verbindung stehen bzw. förderungsfähige Kosten abzüglich Kosten einer (wenn vorhanden) vergleichbaren Mobilitätsmaßnahme ohne Umweltnutzen; Betriebskosten und Kosten für immaterielle Leistungen gemäß Definition</p> |
| Förderungssatz | <p>20 % der förderfähigen Kosten</p> <p>Zuschlagsmöglichkeiten (max. 10 %):</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 5 % bei der Kombination von mehreren (mind. zwei) Maßnahmen* <input type="checkbox"/> 5 % bei der Umsetzung von bewusstseinsbildenden Maßnahmen von mind. 1,- € pro Einwohner/Mitarbeiter (im Projektgebiet) <input type="checkbox"/> 5 % bei Einbeziehung weiterer Betriebe/Gebietskörperschaften (bzw. weiterer Entscheidungsträger/Akteure) <p><i>* berücksichtigt werden dabei Maßnahmen, die im ggstl. Förderantrag zur Einreichung gelangen. Die Umsetzung von Jobtickets/Schnuppertickets (Jahrestickets) als Maßnahme des Mobilitätsmanagements kann darüber hinaus auch zu einem Förderbonus von 5 % führen, wenn diese für eine Anzahl von mind. 20 % der Mitarbeiter:innen des Fördereinreichers zum Zeitpunkt der Finalisierung des Projekts (Abrechnung) nachgewiesen werden. Der Ankauf von Job-/Schnuppertickets ist jedoch selbst nicht förderbar.</i></p> |
| Pauschale | <p>Die Berechnung der Förderung erfolgt bei Implementierung folgender Maßnahmen in Form einer Pauschale:</p> <p>Besuchermobilität – Veranstaltungen</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 0,20 Euro pro Teilnehmer:in bei beworbenen Maßnahmen <input type="checkbox"/> 0,30 Euro pro Teilnehmer:in bei Investitionen <input type="checkbox"/> 0,50 Euro pro Teilnehmer:in bei Investitionen & beworbenen Maßnahmen <p>Nachrüstung Fahrradparken finden Sie hier bzw. im gegenständlichen Leitfaden unter Kapitel 1.2 klimaaktiv mobil – Nachrüstung Fahrradparken ab Seite 8ff.</p> |
| Maximale Förderung | <p>750 Euro für jährlich eingesparte Tonne CO₂ für Radinfrastrukturprojekte: 2.250 Euro für jährlich eingesparte Tonne CO₂ + 6 Euro/jährlich verlagerte PKW-Kilometer bzw. benötigte Investitionsförderung gemäß Online Antrag</p> |
| Die Förderung ist für alle Antragsteller mit 30 % der förderungsfähigen Investitionsmehrkosten begrenzt. | |
| Weiterführende Informationen finden Sie im Informationsblatt Förderungsberechnung unter: www.umweltfoerderung.at/uploads/_infoblatt_frderungsberechnung.pdf | |

Die förderungsfähigen Kosten setzen sich zusammen aus den Kosten für die Anlage sowie für Planung und Montage:

- Für die **Anschaffung von Radabstellanlagen**, die überdacht und die Fahrräder versperrbar bzw. am Fahrradrahmen sicherbar sind, mit Abstellplätzen für bis zu 100 Fahrräder. Der Förderantrag vor Umsetzung ist für Radabstellanlagen bei Gebäuden, die vor dem Jahr 2012 errichtet worden sind, möglich.
- Für die **Errichtung eines E-Ladepunkts pro Abstellplatz** (pro Ladepunkt ≤ 5 kW Abgabeleistung) in Verbindung mit den oben genannten Radabstellanlagen.
- Für die **Sanierung bestehender Radabstellanlagen**, wenn dadurch eine Qualitätsverbesserung erzielt wird.

Förderhöhe von Radabstellanlagen:

- EUR 400,- pro Abstellplatz (max. 30% der Nettokosten) bzw.
- EUR 700,- pro Abstellplatz mit einem E-Ladepunkt ≤ 5 kW Abgabeleistung (max. 30% der Nettokosten)

Nähere Informationen sind abrufbar unter

https://www.umweltfoerderung.at/fileadmin/user_upload/media/umweltfoerderung/Dokumente_Betriebe/Fahrzeuge_Mobilitaet_Verkehr/KA_MOBIL_Leitfaden_Aktive_Mobilitaet.pdf abgerufen

Nov. 2022

2. Regionale Radnetzplanung

Im Zuge einer Zielnetzplanung gibt es für eine ganzheitliche Planung auch von klima**aktiv** mobil noch weitere attraktive Förderbedingungen für regionale Radnetzausbauprogramme. So können für die Umsetzung z.B. bis zu 50% Bundesmittel lukriert werden, wobei nur 15% Eigenmittelanteil der Gemeinden erforderlich sind. Außerdem ist eine Kombination von Bundes- und Landesförderung möglich. kostenlos!

Nähere Informationen und das Beratungsangebot sind abrufbar unter

<https://www.klimaaktiv.at/mobilitaet/mobilitaetsmanagem/kommunalregional/beratungsangebot/foerderung-radnetzausbauprogramme.html>, abgerufen Nov. 2022

8.1.2 Masterplan Gehen und Nationaler Energie- und Klimaplan (NEKP)

Fußgänger-Mobilität

Gefördert werden Investitionen zur Aufwertung der Fußverkehrsinfrastruktur im Hinblick auf eine fußverkehrsfreundliche Stadtgestaltung, Vermeidung von Umwegen, Erhöhung der Durchlässigkeit und Förderung der kurzen Wege im Sinne der Umsetzung des.

Die förderbaren Investitionen umfassen

- **Bauliche Maßnahmen** wie etwa Umgestaltung von Straßen zu Fußgängerzonen, Umgestaltung von Straßen in Wohnstraßen, Verbesserung der Fußverkehrsinfrastruktur in sensiblen Bereichen (z. B. fußverkehrsfreundliche Umgestaltung der Straßen vor Schulen, Altenheimen) und zur Anbindung zum Öffentlichen Verkehr durch Haltestellenvorziehungen und fußverkehrsfreundliche Erreichbarkeit von Bahnhöfen und Haltestellen (sofern sie nicht Gegenstand einer Finanzierung im Bereich des Öffentlichen

Verkehrs sind), Errichtung von fußverkehrsfördernder Infrastruktur zur barrierefreien Umwegvermeidung, infrastrukturelle Sicherstellung der Durchlässigkeit von Fußverkehrsverbindungen durch Öffnung von Durchgängen, Fußgänger*innen-Passagen und Querungshilfen bzw. Gehsteigverbreiterung über die in der RVS 03.02.12 festgelegte Regelbreite der Gehsteige und Gehwege von 2 m hinaus.

- **Raum- und Siedlungsentwicklung** (diese Maßnahmen sind lediglich Fördersatz erhöhend und werden nicht gefördert).
- **Maßnahmen zu Informations- und Leitsystemen sowie zur Bewusstseinsbildung** für den Fußverkehr, z. B. Ausbildungs- und Schulprogramme, Veranstaltungen, Public Awareness Kampagnen, Informationsmaßnahmen für den Fußverkehr etc.
- **Kosten für im Zusammenhang mit den Investitionen und Betriebskosten stehenden immateriellen Leistungen** wie z. B. Planungs- und Beratungsleistungen inkl. erforderlicher Vorleistungen wie z.B. Digitalisierungsarbeiten für die Graphenintegrations-Plattform⁴ (GIP) im Projektgebiet, Studien und Gutachten, Erstellung von Verkehrs- und Mobilitätsmanagementkonzepten, insbesondere Erstellung des lokalen „Masterplans Gehen“ bzw. von örtlichen Fußverkehrskonzepten.

Nähere Informationen sind abrufbar unter

https://www.umweltfoerderung.at/fileadmin/user_upload/media/umweltfoerderung/Dokumente/Betriebe/Fahrzeuge_Mobilitaet_Verkehr/KA_MOBIL_Leitfaden_Aktive_Mobilitaet.pdf,
abgerufen Nov. 2022

8.1.3 Klima- und Energiefonds

Förderung von Elektro-Fahrzeugen für Gebietskörperschaften und Vereine

Gefördert werden E-Fahrzeuge (bis zu 10 Fahrzeuge pro Antrag, bei E-Fahrrädern ab 5 Stück) und Ladeinfrastruktureinrichtungen. Der Antrag für Einzelmaßnahmen wird nach der Umsetzung der Maßnahme gestellt.

Darüber hinaus können E-Taxi, E-Mietwagen, E-Carsharing, E-Fahrschulfahrzeuge, E-Sonderfahrzeuge, E-Leichtfahrzeuge, E-Zweiräder, (E-)Transporträder, E-Fahrräder und Ladeinfrastruktur gefördert werden. Der Antrag dafür wird vor Umsetzung der Maßnahme gestellt.

Bei einer Kombination von mehreren Maßnahmen und bei gleichzeitiger Umsetzung bewusstseinsbildender Maßnahmen, bzw. bei der Einbeziehung weiterer Akteure, können Zuschläge von jeweils 5% über den Förderungssatz von 20% hinaus bis maximal 30% vergeben werden.

Die Förderung von Einzelmaßnahmen (Einreichung nach Umsetzung) erfolgt im Rahmen des Klima- und Energiefonds und wird als De-minimis Beihilfe ausbezahlt. Die Förderung von kombinierten Maßnahmen durch eine Konzepteinreichung (Einreichung vor Umsetzung) wird in Form eines einmaligen, nicht rückzahlbaren Investitionskostenzuschusses vergeben.

Nähere Informationen sind abrufbar unter

https://www.klimafonds.gv.at/wp-content/uploads/sites/16/Leitfaden_EMob_Gewerbe_2022.pdf
abgerufen Nov. 2022

⁴ <https://gip.gv.at/index.html>, abgerufen Nov. 2022

8.2 Landesförderungen

8.2.1 NÖ Nahverkehrsfinanzierungsprogramm (NÖ NVFP)

Gefördert werden

- Kosten für vorbereitende Untersuchungen zur Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs,
- Kosten für die Errichtung oder Verbesserung der erforderlichen Nahverkehrs-Infrastruktur,
- Kosten für Betriebliche Maßnahmen.

Förderhöhe:

- 30% bis 40% der effektiven Kosten (abhängig von der Finanzkraftkopfquote der Gemeinde).
Es besteht kein Rechtsanspruch auf Zuteilung einer Förderung nach dem NÖ NVFP

Nähere Informationen sind abrufbar unter

https://www.noel.gv.at/noe/OeffentlicherVerkehr/Foerd_NOE_NVFP.html, abgerufen Nov. 2022

8.2.2 Förderung zur Stärkung und Belebung von Innenstädten und Ortskernen

Gefördert werden Maßnahmen u.a.

- zur Umgestaltung und Erhöhung der Verkehrssicherheit,
- zur Verbesserung der Aufenthalts- und Erlebnisqualität im öffentlichen Raum (z.B. Gestaltung von Plätzen, Nebenanlagen),

Förderhöhe:

- Ankauf von Grundstücken und Gebäuden max. geförderte Kredithöhe € 500.000,
- alle anderen Maßnahmen max. geförderte Kredithöhe € 350.000.

Einreichzeitpunkt vor Kreditabschluss, Laufzeit bis Ende Dezember 2022

Kontakt & Beratung:

<https://www.enu.at>, gemeindeservice@enu.at, Tel: +43 2742 22 14 44

8.2.3 Förderung für Kleinregionen bei der Umsetzung von Ideen mit Mehrwert

Förderung für Gemeinden der Kleinregion mit einer aktuellen und in Umsetzung befindlichen Strategie (Kleinregionales Konzept bzw. Strategieplan o.ä.)

Fördergegenstand:

- Raumentwicklung, Verwaltungskooperationen, Sozial-, Wirtschafts- oder Umweltprojekte.

Förderhöhe:

- bis zu 60%, max. 18.000 Euro

Einreichzeitpunkt vor Kreditabschluss, Laufzeit bis Ende Dezember 2022

Kontakt & Beratung:

<https://www.umweltgemeinde.at/foerderung-kleinregion>,
alexandra.schlichting@noel.gv.at, +43 2742 9005 14902

8.3 Weitere Finanzierungsmöglichkeiten von Mobilitätsmaßnahmen

8.3.1 Crowdfunding

Mittels Crowdfunding ist es denkbar, neben Anlagen zur Energieproduktion wie Photovoltaik, Nahwärme, etc. ebenfalls auch Effizienzprojekte zu finanzieren.

Arten der Crowdfunding-Finanzierung:

- Kreditbasiert (lending): Es wird dem Unternehmen ein Kredit gewährt, der mit Zinsen zurückbezahlt wird.
- Beteiligungsbasiert (equity): Man erhält Unternehmensanteile und partizipiert somit am Erfolg des Unternehmens.
- Gegenleistungsbasiert (reward): Man erhält für seinen Geldeinsatz ein fertiges Produkt oder Gutscheine.
- Spendenbasiert (donation): Es gibt keine direkte Gegenleistung für das gespendete Geld.

Kontakt & Beratung:

<https://www.enu.at>, gemeindeservice@enu.at, Tel: +43 2742 22 14 44

8.3.2 Nextbike

Nextbike Niederösterreich ermöglicht Regionen, Gemeinden und Betrieben Fahrradsharing-Systeme anzubieten.

Kosten:

- Die Investitionskosten belaufen sich auf EUR 5.990,-- (netto) pro Fahrrad-Station.
- Die Betriebskosten belaufen sich auf EUR 14,-- / Monat und Fahrrad (netto), bei vier Fahrrädern fallen in der Fahrradhauptsaison EUR 448,-- netto an.
- Variable Kosten: verpflichtende Werbebuchung rd. EUR 130,-- netto / Fahrrad. Diese Kosten fallen bei Stationen mit weniger als 100 Ausleihen pro Rad-Hauptsaison an. Der Standortpartner kann die Werbefläche an Dritte weitergeben.

Nähere Informationen sind abrufbar unter

<https://www.nextbike.at/de/niederoesterreich>, abgerufen Nov. 2022

Literaturverzeichnis

Masterplan Gehen 2030 – Strategie zur Förderung des Fußverkehrs in Österreich, Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK), https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/fuss_radverkehr/publikationen/masterplangehen.html, abgerufen Nov. 2022

Österreichs integrierter „Nationaler Energie- und Klimaplan“ (NEKP), Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK), https://www.bmk.gv.at/themen/klima_umwelt/klimaschutz/nat_klimapolitik/energie_klimaplan.html, abgerufen Nov. 2022

Klima- und Energiefonds (Hrsg), <https://www.klimafonds.gv.at/>, abgerufen Nov. 2022

NÖ Nahverkehrsfinanzierungsprogramm (NÖ NVFP), Amt der Niederösterreichischen Landesregierung – Abteilung Landesamtsdirektion,

https://www.noel.gv.at/noe/OeffentlicherVerkehr/Foerd_NOE_NVFP.html, abgerufen Nov. 2022

NÖ Energie- und Umweltagentur GmbH (eNu), Stärkung & Belebung der Ortskerne,

<https://www.umweltgemeinde.at/foerderung-orts-und-stadtzentren>, abgerufen Nov. 2022

Kleinregionale Projekte – Förderung für Kleinregionen bei der Umsetzung von Ideen mit Mehrwert, Amt der NÖ Landesregierung, Raumordnung und Gesamtverkehrsangelegenheiten,

<https://www.umweltgemeinde.at/foerderung-kleinregion>, abgerufen Nov. 2022

nextbike Niederösterreich, Radland GmbH, Werkstättenstraße 13, 3100 St. Pölten,

<https://www.nextbike.at/de/niederoesterreich>, abgerufen Nov. 2022

9 Kostenschätzungen der Mobilitätsmaßnahmen

Durch den Abschluss eines zivilrechtlichen Vertrages zwischen Gemeinde und Bauträger (Mobilitätsvertrag) besteht die Möglichkeit, die Anzahl der gesetzlich vorgeschriebenen Stellplätze einer Wohnhausanlage durch ein Bündel an Mobilitätsangeboten und Infrastrukturmaßnahmen zu reduzieren. Dabei können Maßnahmen wie Paketstationen, Verleihstationen etc. von externen Betreibern abgewickelt werden. Der Projektbetreiber stellt die entsprechende Infrastruktur, wie Stromanschluss für Ladestationen für e-Bikes und e-Automobile, extra ausgewiesene Stellplätze für Carsharing, u.dgl. zur Verfügung.

Die Kostenaufstellung erfolgte, wenn nicht anders angegeben, durch Recherche der Verfasser.

1. Stellplatzreduktion

Im mehrgeschoßigen Wohnbau sind die Errichtungs- und Erhaltungskosten von Tiefgaragen um ein Vielfaches höher als jene für oberirdische Stellplätze.

Kosten pro Stellplatz

- | | |
|-------------------------------|---------------------------------|
| • an Oberfläche (asphaltiert) | rd. EUR 3.000.-- bis 3.500.-- |
| laufende Kosten | rd. EUR 140,- p.a. |
| • in Tiefgarage | rd. EUR 21.000.-- bis 24.000.-- |
| laufende Kosten | rd. EUR 250.-- bis 300.-- p.a. |
| • in Hochgarage | rd. EUR 8.000,- bis 10.000,- |
| laufende Kosten | rd. EUR 200,- p.a. |

Wird die Mindestanzahl an vorgeschriebenen Stellplätzen unterschritten, müssen Stellplatz-Ausgleichsabgaben geleistet werden. Diese können durch Abschluss eines Mobilitätsvertrags ausgeglichen werden, indem den zukünftigen Bewohner*innen ein nachhaltiges Mobilitätsangebot, wie etwa Sharingsysteme, zur Verfügung stehen.

2. Geräumige und gut ausgestattete Fahrradabstellplätze

Der Flächenbedarf für Fahrräder wird in der RVS 03.02.22 je nach Abstellsystem dargelegt:

1,5 m² pro Fahrrad

2,5 m² pro Lastenrad

- | | |
|--------------------------|---------------------------------|
| • Kosten Rohbau | rd. EUR 600.-- bis 800.— |
| • Kosten Radabstellplatz | rd. EUR 900.-- bis 1.500.-- pro |

(Quelle: RVS 03.02.22, www.optifin.at)

3. Radabstellsystem

Um ein Fahrrad sicher zu verwahren, sollen Einstellbügel bzw. Anlehnbügel verwendet werden, an welchen möglichst jeder Fahrradtyp mit einem kurzen Rahmenschloss angeschlossen werden kann.

- | | |
|---|--------------|
| • Anlehnbügel, aufgedübelt oder einbetoniert: | rd. EUR 80,- |
|---|--------------|

Diebstahlsicheres Abstellen von Lastenrädern, Mofas und Motorrollern mittels Parkbügel, flächenbündige Montage in der Bodenoberfläche ca. 30x30cm: z.B. System MOREA⁵ oder MOTU⁶:

⁵ <https://www.gronard.de/fahrradstaender/fahrradstaender-fahrradparker/morea/>

⁶ <https://www.velopa.de/produkte/verkehr-und-infrastruktur/verkehrspoller-und-parkbuegel/motu-parkbuegel/>

- Parkbügel ab EUR 208,--

4. Einrichtung einer Fahrradservicestation

Kosten je nach Ausstattung EUR 700,-- bis EUR 2.000,--

5. Fahrradwerkstatt

Platzbedarf ist ca. 7 – 15m²

- Quadratmeter Rohbau rd. EUR 600,-- bis 800,--,
- Kosten Werkstatttraum rd. EUR 4.200,-- / 5.600,- bis 9.000,-- / 12.000,--

Es sollte den Nutzer*innen folgende Basisausstattung zur Verfügung stehen:

- Ein Satz Kreuzschlitz- und Schlitzschraubenzieher je EUR 15,--
- Ein Torx-schraubenschlüsselsatz ab EUR 50,--
- Ein Fahrrad Pedalschlüssel ab EUR 10,--
- Ein Imbusschlüsselset 2 – 8 mm ab EUR 20,--
- Ein Reifenheber ab EUR 10,--
- Eine Fußluftpumpe mit Adapter für alle Ventile rd. EUR 70,--
- Ein Reinigungsbürstenset ab EUR 25,--
- Ein Radmontagegeständer ab EUR 100,--

6. Organisation von Fahrradservicetagen in der Anlage

Diese können durch externe Dienstleister, z.B. Fahrradverein oder lokale Fahrradwerkstatt, betreut werden. Für die Leistung durch eine Werkstatt sind pro Tag rund EUR 1.500,-- zu veranschlagen (Quelle: <https://morethanbike.at>).

7. Stellplatz mit Lademöglichkeit für e-Fahrzeuge

Die Kosten sind für

- Ein KFZ-Stellplatz oberirdisch rd. EUR 5.000,--
- Ladeinfrastruktur (Ladepunkt mit Installation, Wallbox / Ladesäule) rd. EUR 1.500,-- / 5.000,--
- Betrieb einer e-Ladestation pro Jahr rd. EUR 1.000,-- bis EUR 3.000,--

(Quelle: Leitfaden Mobilitätsstationen, Stadt Wien, MA18, 2018)

8. Vorbereitung für die Einrichtung und den Betrieb von (e)-Carsharing

Die Kosten sind für

- Ein KFZ-Stellplatz in Tiefgarage rd. EUR 20.000,-- bis EUR 25.000,--
- jährliche Kosten Tiefgaragenstellplatz rd. EUR 500,- bis EUR 700,-
- Ein KFZ-Stellplatz oberirdisch rd. EUR 5.000,--
- jährliche Kosten oberirdischer Stellplatz rd. EUR 300,--

- Ladeinfrastruktur (Ladepunkt mit Installation, Wallbox / Ladesäule) rd. EUR 1.500,-- / 5.000,--
- Anschaffung: e-Pkw rd. EUR 25.000,-- bis EUR 40.000,--
- jährliche Kosten eines e-Carsharing-Autos rd. EUR 550,-- bis EUR 1.200,--

(Quelle: Leitfaden Mobilitätsstationen, Stadt Wien, MA18, 2018)

9. Mobilitätsberatung

Stundensatz ab EUR 90,-- bis EUR 150,--

10. Elektronische Information – „digitales schwarzes Brett“

- Software rd. EUR 500,-
- Bildschirm ab EUR 1.000,--

(Quelle: mirabyte GmbH & Co. KG)

- Kosten Komplettlösung auf Anfrage, je nach Softwareumfang

11. Mitfahrbank

Anschaffung Bank und Beschilderung ab EUR 500,--

12. Willkommensinfopaket für Zuzügler:innen:

Preis ist abhängig vom beabsichtigten Serviceangebot der Gemeinde oder des Bauträgers, ab EUR 12,- pro Wohneinheit. Um Kosten zu sparen, können Bauträger und Gemeinde versuchen, ortsansässige Unternehmen zur Teilnahme lukrieren, z.B. durch Auflage eines Gutscheinhefts für lokale Dienstleister und Firmen, als Anreiz für Marketingmaßnahmen.

13. e-Bike-Verleihsystem

Hierfür sollte ein möglichst robustes e-Bike-Modell gewählt werden.

- Kosten e-Bike (für stationsbasiertes, vollautomatisches System) rd. 2.500,-- bis 3000,--

Das Verleihsystem kann mit geringerem Kostenaufwand errichtet werden, wenn keine zusätzlichen Baumaßnahmen notwendig sind. Für Wartungskosten, Wiederbeschaffung und Stromkosten wird eine Nutzungsdauer von sieben Jahren mit einer jährlichen Laufleistung von etwa 1.000 km des Fahrrades angenommen.

- Jährliche Betriebskosten max. EUR 370,- je e-Bike

(Quellen: OBIS (2011): Optimising Bike Sharing in European Cities, Ein Handbuch, Berlin; e-mobility (2015): Handlungsleitfaden, Wohnbau und Elektromobilität; Graz)

14. Trolley-Verleih:

Anschaffung von Einkaufstrolleys in einer Stückzahl von rd. 200, mit Werbung des Bauträgers oder anderen Spendern:

- Kosten je Trolley rd. EUR 35,-- je Trolley
- Digitale Trolley-Verleihstation rd. EUR 1.700,-- bis 3.000,--

(Quelle: Förderung des Fußverkehrs, BMVIT, 2019)

10 Ausblick

10.1 Vertiefende Dienstleitungen für Bauträger und Gemeinden

Das Projektteam schlägt vor, nach Bedarf und in enger Abstimmung mit dem Auftraggeber im Rahmen eines kurzfristigen, beschränkt dotierten Folgeprojekts „InnoMOB II+“ ergänzende Dienstleistungen zur Vertiefung anzubieten:

- In nachträglichen Arbeitsgesprächen kann auf Wunsch der Teilnehmer*innen der Entwicklungsprozess der in den Bauträgerworkshops erarbeiteten Mobilitätslösungen bei den Pilotprojekten begleitet werden.
- Das Projektteam bietet an, weitere **Vernetzungstreffen für Wohnbauträger** untereinander und ggfs. mit Einbindung der jeweiligen Gemeinden und ggfs. mit Vertreter*innen des Landes NÖ zu gestalten. Aus dem Ergebnis dieser, z.B. innerhalb von zwölf Monaten quartalsweise oder halbjährlich stattfindenden, Nachfolgeworkshops können weitere Erfahrungen für die Gestaltung adäquater Förderungskriterien bzw. Mobilitätsmaßnahmen für Bauträger gesammelt werden.
- Nach den Erfahrungen aus den fünf Pilotprojekte-Workshops bietet das Projektteam an, weitere **Informations- und Vernetzungstreffen mit interessierten Gemeinden** zu organisieren und abzuwickeln. Insbesondere können dabei Aspekte der Raumplanung, Förderungsmöglichkeiten für Gemeinden, Crowdfunding und dgl. diskutiert werden.

10.2 Evaluierung der Workshop-Ergebnisse

Geplant ist die Bewertung des Erfolgs der in den Workshops erarbeiteten Mobilitätsmaßnahmen nach Fertigstellung der gegenständlichen Pilotprojekte (voraussichtlich nach 2025) durch das Projektteam. Im Rahmen einer zu beauftragenden Folgestudie „InnoMOB III“ sollen die Erfahrungen der Wohnbauträger, der Bewohner*innen und der Gemeinden mit den bis dahin umgesetzten alternativen Verkehrslösungen erhoben werden.

Die Evaluierungsergebnisse sollen der weiteren Präzisierung und Vertiefung der zwischenzeitlich implementierten Förderkriterien für Mobilitätsmaßnahmen gemeinnütziger Wohnbauträger in der NÖ Wohnbauförderung dienen.

Abbildungsverzeichnis

| | |
|---|----|
| Abbildung 1: Quartier „5 Elemente Spitalsgärten“, Baden (Quelle: https://www.spitalsgaerten.at/wohnen) | 28 |
| Abbildung 2: Mobilität „5 Elemente Spitalsgärten“, Baden (Quelle: https://www.spitalsgaerten.at/wohnen) | 28 |
| Abbildung 3: Quartier „5 Elemente Spitalsgärten“, Baden – Erreichbarkeit Versorgung | 29 |
| Abbildung 4: Quartier „5 Elemente Spitalsgärten“, Baden – Erreichbarkeit ÖV | 29 |
| Abbildung 5: Quartier „Molkereiareal“ Bauplatz, Mank (Quelle: Stadtgemeinde Mank) | 30 |
| Abbildung 6: Quartier „Molkereiareal“, Mank – Erreichbarkeit Versorgung | 31 |
| Abbildung 7: Quartier „Molkereiareal“, Mank – Erreichbarkeit ÖV | 31 |
| Abbildung 8: Bestandsobjekte „Hansenvilla“ und Wohnhausanlage, Pressbaum | 33 |
| Abbildung 9: Lageplan „Hansenvilla“ und WHA, Pressbaum (Quelle: Ingenieurbür Denk, Wr. Neudorf) ... | 33 |
| Abbildung 10: WHA „Hansenvilla“, Pressbaum – Erreichbarkeit Versorgung | 34 |
| Abbildung 11: WHA „Hansenvilla“, Pressbaum – Erreichbarkeit ÖV | 34 |
| Abbildung 12: Bestandsobjekt „Junges Wohnen“ Bergwegsiedlung 20, Schwarzenau | 35 |
| Abbildung 13: Kommunales Zentrum mit Wohnen, Schwarzenau | 36 |
| Abbildung 14: WHA „Junges Wohnen“ und Kommunales Zentrum, Schwarzenau – Erreichbarkeit Versorgung | 37 |
| Abbildung 15: WHA „Junges Wohnen“ und Kommunales Zentrum, Schwarzenau – Erreichbarkeit ÖV | 37 |
| Abbildung 16: WHA Florianigasse 59, Reintal (Quelle: Pfeil Architekten, Purkersdorf) | 38 |
| Abbildung 17: Reihenhuisanlage Feldgasse, Reintal (Quelle: Pfeil Architekten, Purkersdorf) | 39 |
| Abbildung 18: WHA Florianigasse, Reintal – Erreichbarkeit Versorgung | 40 |
| Abbildung 19: RH-Anlage Feldgasse, Reintal – Erreichbarkeit Versorgung | 40 |
| Abbildung 20: WHA Florianigasse und RH-Anlage Feldgasse, Reintal – Erreichbarkeit ÖV | 41 |
| Abbildung 21: Teilnehmer*innen des Workshops in Mank (Quelle: www.mank.at) | 42 |
| Abbildung 22: Bestehende Mobilitätsmaßnahmen der Gemeinden | 43 |
| Abbildung 23: In nächster Zukunft geplante Mobilitätsmaßnahmen der Gemeinden | 44 |
| Abbildung 24: Empfohlene und eventuell geplante Mobilitätsmaßnahmen der Gemeinden | 45 |
| Abbildung 25: Bestehende oder fix geplante Mobilitätsmaßnahmen der Bauträger | 47 |
| Abbildung 26: Empfehlungen für Bauträger und Zahl der konkret beabsichtigten Anwendungen | 49 |
| Abbildung 27: Empfehlungen für Bauträger und Zahl der eventuell beabsichtigten Anwendungen | 50 |
| Abbildung 28: Empfehlungen für Bauträger und Zahl der nicht beabsichtigten Anwendungen | 51 |
| Abbildung 29: Mobilitätsmaßnahmen für Bauträger und Zahl der meisten Anwendungen | 54 |

Anhang 1 – Pilotprojekte Datenerhebung

Anhang 1 enthält die Ausgangsdaten der fünf Pilotprojekte mit Erhebung der Verkehrssituation in den Gemeinden und mit den Kriterien zur Projektauswahl.

| Bauträger: | Wien Süd | Wien Süd | GEDESAG | ALPENLAND | Heimat Österreich | WAV |
|--|--|---|---|---|--|--|
| Bestandsobjekt | | | | | ja | ja |
| Neubauprojekt | ja | ja | ja | ja | | |
| Ort | 2276 Reintal bei Bernhardsthal | 2276 Reintal bei Bernhardsthal | 3240 Mank | 2500 Baden | 3021 Pressbaum | 3900 Schwarzenau |
| Adresse | Florianigasse 59 | Feldgasse (ggü 331) | "Molkereiareal", Bahnhofstraße 2-4 | „Fünf Elemente Spitalsgärten“, Kanalgr./Dr. Julius Hahn-Str./ Meixnerstr. | "Hansenvilla", Hauptstraße 63 | Komunales Zentrum, Waidhoferstraße 2; Bergwegsiedlung 20/1-8, Junges Wohnen |
| Regions-/ÖV-Güteklasse-Kombination | 33 ländlich-intermediär, peripher mit guter ÖV-Erschließung | 33 ländlich-intermediär, peripher mit guter ÖV-Erschließung | 24 ländlich-zentral, schlechte ÖV-Erschließung | 11 städtisch/urban, hochrangige ÖV-Erschließung | 22 ländlich-zentral, sehr gute ÖV-Erschließung | 32 ländlich-intermediär, peripher mit sehr guter ÖV-Erschließung |
| google maps Erreichbarkeit Bahnhof | 57 Min zu Fuß 15 Min mit Rad (5 km) 6 Min Pkw | 52 Min zu Fuß 13Min mit Rad (4,3 km) 6 Min Pkw | Ober-Grafendorf 55 Min Rad (18 km) 33 Min Bus 20 Min Pkw | 15Min zu Fuß 5 Min mit Rad (1,2 km) 4-6 Min Pkw | 5 Min zu Fuß (350m) 3 Min mit Rad (650m) | 15 Min zu Fuß 5 Min mit Rad (1,2 km) 3-4 Min Pkw |
| google maps Erreichbarkeit Hauptplatz | | | 64 m | 25 Min zu Fuß (2km) 9 Min mit Rad (2,3km) 6-8 Min Pkw | 3 Min zu Fuß 1 Min mit Rad (220 km) | 6-8 Min zu Fuß 2 Min mit Rad (500m) 2 Min Pkw |
| Objekt | | | | | | |
| Wohnhausanlage | ja | Nein | ja | ja | ja | ja |
| Stiegen | 1 | | 8 | 10 | 2 | 1 |
| Baukörper 1 (WE) | 14 | | 27 | 19 | 48 | 8 |
| ... 2-Zi (WE) | 3 | | | | | |
| ... 3-Zi (WE) | 11 | | | | | |
| Baukörper 2 (WE) | | | 36 | 17 | | |
| Baukörper 3 (WE) | | | 17 | 18 | | |
| Baukörper 4 (WE) | | | 12 | 20 | | |
| Baukörper 5(WE) | | | 7 | 20 | | |
| Baukörper 6 (WE) | | | 17 | 16 | | |
| Baukörper 7 (WE) | | | 12 | 17 | | |
| Baukörper 8 (WE) | | | 12 | 18 | | |
| Baukörper 9(WE) | | | | 16 | | |
| Baukörper 10 (WE) | | | | 17 | | |
| Reihenhausanlage | | ja | ja | ja | | |
| WE | | 12 | 27 | 28 | | |
| WE gesamt | 14 | | 140 | 178 | 48 | 8 |
| Anzahl Bewohner:innen | | | 360 | ca. 400 | 63 | |
| Familien_HH | | | | 206 | 19 | |
| Single-HH | | | | | 27 | |
| IST-Situation in der Gemeinde | | | | | | |
| Lebensmittel/tgl. Bedarf (m) | 270 | 550 | 700 | 500 | 260 | 1200 |
| Kindergarten (m) | 3700 | 3500 | in der Anlage geplant | 200 | 51 | 500 |
| Volkschule (m) | 3800 | 3500 | 500 | 500 | 230 | 450 |
| Prakt. Arzt, Ärztezentrum (m) | 4200 | 4000 | 700 | benachbart zum LKH | 1,1 | 1000 |
| Apotheke (m) | - | - | 400 | 1000 | 84 | 11600 |
| Post/Bank/Bankomat (m) | 3900 | 3700 | 600 | 200 | 300 | 350 |
| Gemeindeamt (m) | 3700 | 3500 | 500 | 200 | 200 | 450 |
| Sonst. Baumarkt 1.200m, EKZ (Möbel- u. Elektromarkt, Drogerie, Bekleidung, etc.) (m) | | | | | | |
| Sonstiges Lagerhaus/Baumarkt (m) | 4300 | 4600 | | | | |
| Sonstiges weiterführende Schulen (m) | | | | 500 | | |
| Sonstiges Cafe bzw. Gastro (m) | | | | Im projekt | | |
| Sonstiges Tankstelle | | | | | 57 | |
| Sonstiges ... (m) | | | | | | |
| Mobilitätsangebote in der Gemeinde | | | | | | |
| öffentliches Verkehrssystem (ÖV), z.B. Autobus-Liniendienst | ja, überregional | ja, überregional | ja, überregional | ja, innerstädt. und überregional | ja, überregional | ja, überregional |
| ÖV auch an schulfreien Tagen (zumindest zu Stoßzeiten) | | | ja | Badner Bahn | Bus 254 | |
| bedarforientiertes Verkehrssystem, z.B. Rufbus, Anruf-Sammeltaxi | | | | | ja | |
| Anschluss an Radwegenetz | | | ja | ja | geplant | |
| gut ausgebautes Fußwegenetz | 250 | | ja | ja | ja | |
| ÖV-Haltestelle(n) in Gehdistanz (m) | | | direkt | 200 | 220 | |
| öffentliche PKW-Stellplätze in Gehdistanz (m) | | | | ja | 200 | |
| Sonstiges ... (m) | | | e-Carsharing | Carsharing-Angebot | - | |
| Mobilitätskonzept des Bauträgers | | | | | | |
| Sind Überlegungen zu alternativen Mobilitätsmaßnahmen schon vorhanden? | nein | nein | ja | mit Stadt vertraglich vereinbart | ja | ja |
| Kontakt mit der Gemeinde | | | | | | |
| Erstkontakt | | | | | Ja | |
| intensive Gespräche | ja | ja | Ja | Ja | | Ja |
| Kontaktperson | Bürgermeisterin | Bürgermeisterin | Bürgermeister | Stadtspitze Bürgermeister, Baudirektor | Aufsichtsrat der städt. Liegenschaftsverwertung | Bürgermeister |
| Vereinbarungen | | | | Städtebaulicher Vertrag mit Vereinbarungen zu Mobilitätskonzept | | |
| Auswahl | A | A | B | C | D | E |
| Begründung: | sehr ländlich, grenznah große fußläufige Distanzen nächstes Zentrum: Poysdorf, Mistelbach öffentl. Verkehr: lange Fahrzeit nach...? | | kleinstädtisch, sehr große WHA nächstes Zentrum: Obergrafendorf Öffis: lange Fahrzeit | städtisch sehr große WHA Mobilitätsvertrag mit Gemeinde! | kleinstädtisch, zentrumstern, sehr viel MIV, kein Verkehrskonzept in der Gemeinde! | sehr ländlich, große fußl. Distanzen nächstes Zentrum: Vitis, Allentsteig Öffis: lange Fahrzeit Objekt mit Mehrfachnutzung |

Anhang 2 – Pilotprojekte Mobilitätsmaßnahmen für Bauträger und Gemeinden

Anhang 2 enthält die Übersicht der von den Wohnbauträgern bereits geplanten und in den Workshops diskutierten Mobilitätsmaßnahmen, sowie der bestehenden und zur Diskussion stehenden Mobilitätsangebote der betreffenden Gemeinden.

Die erarbeiteten Mobilitätskonzepte nehmen Bezug auf die Kriterienkataloge in Kap. 3, Kriterienkatalog Mobilität im Wohnbau – Förderkriterien und Empfehlungen für Bauträger, und Kap. 4, Kriterienkatalog Mobilität im Wohnbau – Empfehlungen für Gemeinden.

| InnoMOB II Umsetzung Innovative Mobilitätskonzepte | | Workshop 04.07.2022 | Workshop 19.07.2022 | Workshop 09.08.2022 | Workshop 04.08.2022 | Workshop 07.07.2022 |
|---|--|---|--|--|--|--|
| Bauträger: | | ALPENLAND | GEDESAG | Heimat Österreich | WAV | GEWOG Arthur Krupp (Wien Süd) |
| Ort | | 2500 Baden | 3240 Mank | 3021 Pressbaum | 3900 Schwarzenau | 2276 Rental bei Bernhardthal |
| Adresse | | „Spitalsgärten“ Kanalig / Dr. Julius Hahn-Str. / Meixnerstr. | „Wolkeraiareal“ Bahnhofstraße 2-4 | „Hansenvilla“ Hauptstraße 63 | Bergwegsiedlung 20/1-8, Junges Wohnen | Floriangasse 59 |
| Bestandsobjekt | | Neubauprojekt | Bestand | Bestand | Bestand | in Planung |
| Objektyp | | Wohnhausanlage / Reihenhäuser | Wohnhausanlage / Reihenhäuser | Wohnhausanlage | Wohnhausanlage, Mehrfachnutzung | Wohnhausanlage |
| Anzahl Wohneinheiten (WE) | | 206 | 167 | 48 | 8 | 12 |
| Status | | fertig bis 2024/25 | fertig bis 2026/27 | fertiggestellt 06/2022 | fertiggestellt 2018 | fertig bis 2025 |
| Kriterien- Kategorie Nr. | | | | | | |
| Mobilitätskonzept Bauträger BESTAND / GEPLANT | | | | | | |
| 1.1 | Mobilitätsvertrag mit Gemeinde / verbindliche Abstimmungen | ja | in Verhandlung | nein | laufende Abstimmungen | laufende Abstimmungen |
| 1.1 | Verringerte Stellplatzanzahl | 0,8 statt 1,0 / WE | 1,0 bei RH, 1,5 bei WHA | 54 Stellplätze für 48 WE | nein | k.A. |
| 2.1, 2.2 | Fahrradabstellplätze, Innenbereich, versperbar | 563 | ja | Zentraler Fahrradabstellraum | Zentraler Fahrradabstellraum im Nebengebäude | Zentraler Fahrradabstellraum im Nebengebäude, ev. Gartenschuppen mit Fahrradabstellmöglichkeit je RH |
| 2.1, 2.2 | Fahrrad-Stellplätze, überdacht | | | | | |
| 2.2 | Kinderwagenabstellplätze | ja | | | | |
| 2.2 | e-Lademöglichkeit für e-Bikes | ja | | | | |
| 2.2, 3.2 | Errichten Fahrrad-Servicestation | | | | | |
| 2.2, 3.2 | Errichten Fahrrad-Werkstatt | | | | | |
| 2.3-2.5 | Fuß- und Radwegdurchquerung des Wohnareals | ja | | Durchweg zum Freizeitpark der Stadtgemeinde (in Verhandlung) | | |
| 3.1 | Stellplätze für e-Fahrzeuge | 3 | ja | | | |
| 3.1 | e-Lademöglichkeit für e-Fahrzeuge | 3 | | E-Ladepunkte 120kW/50kW DC, 22kW AC | | |
| 3.1 | Bereitstellung (e-)Carsharing | ja | ja | | geplant im nahen Umkreis | 1 Stellplatz vor Haupteingang |
| 3.2 | Verleih e-Fahrräder / e-Scooter | ja | ja | | geplant im nahen Umkreis | ja |
| 3.2 | Informationspaket alternative Mobilität (für Zuzüger*innen) | ja | ja | | | ja |
| 3.2 | ÖV-Schmupperticket | ja | ja | | | |
| 3.2 | Elektronische Info über ÖV-Fahrpläne und ÖV-Abfahrtszeiten | ja | ja | | | |
| 3.2 | Lieferboxen für Zustelldienste | ja | in Koop. mit Post AG | | | |
| standortspezifische Mobilitätsmaßnahmen | | | | | | |
| "JOKER-MASSNAHMEN" | | | | | | |
| 4 | Organisation Fahrradservice durch Bikewerkstatt | | | | | |
| 4 | Einkaufstrolchs für Bewohner*innen (mit Branding des Bauträgers) | | | | | |
| 4 | eigene PV-Anlage für e-Mobilität | 8 kwp. Stromspeicher, für e-Carsharing | zentraler PKW-Parkplatz, Zufahrtswege für Anlieferungen, Müllabfuhr, Einsatzfahrzeuge möglich. | | Einstrageschrank für Zuzüger*innen | |
| | Sonstiges | 1 Haus mit autofreien Haushalten (10% der künftigen Bewohner*innen) | PKW-Stellplätze versickerungs-fähig, Fahnstreifen befestigte Oberfläche | | | Multi-Funktionsraum im EG und variabler Multifunktionsraum im OG für Veranstaltungen |

| InnoMOB II Umsetzung innovative Mobilitätskonzepte | | Workshop 04.07.2022 | Workshop 19.07.2022 | Workshop 09.08.2022 | Workshop 04.08.2022 | Workshop 07.07.2022 |
|---|---|---|--|---|--|--|
| Bauträger: | ALPENLAND | GEDESAG | Heimat Österreich | WAV | GEWOG Arthur Krupp (Wien Süd) | |
| Ort | 2500 Baden | 3240 Mank | 3021 Presbaum | 3900 Schwarzenau | 2276 Reintal bei Bernhardtsthal | |
| Adresse | „Spitalsgärten“ Kanalg./Dr. Julius Hahn-Str./ Merknerstr. | „Molkereiareal“ Bahnhofstraße 2-4 | „Hansenvilla“ Hauptstraße 63 | Bergwegsiedlung 20/1-8, Junges Wohnen | Florianigasse 59 | |
| Bestandsobjekt | Neubauprojekt | in Planung | Bestand | Bestand | in Planung | |
| Objekttyp | Wohnhausanlage / Reihenhäuser | Wohnhausanlage / Reihenhäuser | Wohnhausanlage | Wohnhausanlage | Wohnhausanlage | |
| Anzahl Wohnheiten (WE) | 206 | 167 | 48 | 8 | 14 | |
| Status | fertig bis 2024/25 | fertig bis 2026/27 | fertiggestellt 06/2022 | fertiggestellt 2018 | fertig bis 2025 | |
| Kriterien- Katalog Nr. | Bestand | | | | | |
| 1.1 Nutzungskonzept (Flächennutzung) | ja | ja | ja | nein | nein | nein |
| 1.2 Mobilitätskonzept | ja | ja | gefördertes Projekt der NO Dorf- und Stadterneuerung | EU-gefördertes Projekt „LEADER-Region Kamptal“ | nein | nein |
| 2.1 Flexibler PKW-Stellplatzschlüssel (Nutzfläche WE) | nein | nein | 2,0 Stellpl. > 90,1 m2, 1,7 Stellpl. < 55 m2 | k.A. | k.A. | k.A. |
| 2.2 öffentliche PKW-Stellplätze in Gehdistanz (m) | ja | ja | geplant | ja | ja | ja |
| 3.1, 3.2 gut ausgebautes Radwegenetz | ja | ja | geplant | im Ausbau | ja | ja, große Entfernungen |
| 3.1, 3.2 gut ausgebautes Fußwegenetz | ja | ja | geplant | ja | ja | ja, große Entfernungen |
| 4.1 öffentliches Verkehrssystem (ÖV) | Badner Bahn, Stadtbüs | Regionalbus | ÖBB REX, S-Bahn; Regionalbus | Regionalbus | ÖBB, Schnellbus, Regionalbus | ÖBB, Schnellbus, Regionalbus |
| 4.1 ÖV auch an schulfreien Tagen | Badner Bahn, Stadtbüs | Regionalbus | ÖBB REX, S-Bahn; Regionalbus | Regionalbus | Regionalbus | ÖBB, Schnellbus, Regionalbus |
| 4.1 ÖV-Haltestelle(n) in Gehdistanz (m) | 200 | direkt | 150 | > 500 | > 500 | > 3000 |
| 4.2 bedarfsorientiertes Verkehrssystem | Anruf-Linien-Taxis (ALT) | Mitfahrbörse | Fahrendienst „E-Mobil Presbaum“ | nein | nein | nein |
| 4.2 e-Lademöglichkeit für e-Fahrzeuge | ja | ja | ja | 1 Standort, Ortsrand | nein | nein |
| 4.2 Carsharing Standorte (mit e-Ladestation) | Verein „bea Badener e- Carsharing“ | „Manker e-Mobil“ | nein | 1 Standort | nein | nein |
| 4.2 Informationspaket alternative Mobilität | nein | Broschüre „Mobil in Mank“, VOR Routenplaner, „Radler des Monats“ | nein | nein | nein | nein |
| 4.2 ÖV-Schnupperticket | nein | „VOR Klima Ticket Region“ | nein | nein | nein | nein |
| Kriterien- Katalog Nr. | GEPLANT | | | | | |
| 1.1 Nutzungskonzept (Flächennutzung) | | | | | | |
| 1.2 Mobilitätsstation/en (Mobility Point/s) | Kooperation mit „ÖBB 360“, „Bike Lounges“ | „Bike Lounges“ CityBus | Überlegungen zur Umgestaltung der B44 in eine Begegnungszone im Stadtzentrum | Überlegungen zur Umsetzung IST-Mobil-Konzept | Überlegungen zur Umsetzung IST-Mobil-Konzept | Überlegungen zur Umsetzung IST-Mobil-Konzept |
| 4.1 öffentliches Verkehrssystem (ÖV) | CityBus | „Molkereiareal“ Pendlerdienst mit e-Mobilen, Mitfahrbank | neue Bushaltestellen im CityBus | Überlegungen zur Umsetzung IST-Mobil-Konzept | Überlegungen zur Umsetzung IST-Mobil-Konzept | Überlegungen zur Umsetzung IST-Mobil-Konzept |
| 4.2 bedarfsorientiertes Verkehrssystem | ja | ja | ja | ja | ja | ja |
| 4.2 e-Bikeverleih | ja | ja | ja | ja | ja | ja |
| 4.2 (e-)Lastenradverleih | ja | ja | ja | ja | ja | ja |
| Sonstiges | | | | | | |
| Kriterien- Katalog Nr. | EMPFEHLUNGEN des Projektteams, Umsetzung beabsichtigt: | | | | | |
| 1.2 bedarfsorientiertes Verkehrssystem | | Vernetzung mit Nachbar- gemeinden zielführend, sh. LISA | Mitfahrbank | (e-)Fahrendienst mit Nachbargemeinden | (e-)Fahrendienst mit Nachbargemeinden, Mitfahrbank | (e-)Fahrendienst mit Nachbargemeinden, Mitfahrbank |
| 1.2 Mobilitätsstation/en (Mobility Point/s) | | | Kooperation mit „ÖBB 360“, „Bike Lounges“ | Kooperation mit „ÖBB 360“, „Bike Lounges“ | Kooperationen: „MobilityLab“, „Radland NO“, „ÖBB 360“ | Kooperationen: „MobilityLab“, „Radland NO“, „ÖBB 360“ |
| 4.2 e-Lademöglichkeit für e-Fahrzeuge | | | Rathaus, Bahnhaltstelle | Rathaus, Schulen, Stadtsaal Rathaus | Schnellstation (50kW AC) beim Gemeindezentrum | Schnellstation (50kW AC) beim Gemeindezentrum |
| 4.2 Carsharing Standorte (mit e-Ladestation) | | | | | | Feuerwehr Reintal, Bahnhof Bernhardtsthal |
| 4.2 e-Scooterstellplätze | | | | | | |
| 4.2 Einrichten Fahrservice-Station(en) | | | | | | |
| 4.2 Informationspaket alternative Mobilität | | | | | | Kooperation: „Radland NO“ |
| 4.2 ÖV-Schnupperticket | | | „Klima Ticket Metropolregion“ z.B. GEMZSO | | | |
| 4.2 Bürgerservice-App: Elektronische Info ÖV- Abfahrtszeiten | | | sh. Leitfaden „White label Paketboxen“ | | | |
| 4.2 Lieferboxen für Zustelldienste | | | | | | Feuerwehr Reintal, Bahnhof Bernhardtsthal |

Anhang 3 – Workshop Protokolle

Anhang 3 enthält die Protokolle der fünf Bauräger-Workshops mit Vertretern der teilnehmenden Wohnbauräger und Gemeinden. Sie dokumentieren die diskutierten Mobilitätskonzepte, die sich in der weiteren Planung der Wohnbauvorhaben zur Umsetzung eignen, sowie Einschätzungen zu ihrer Realisierbarkeit; sh. Kap. 5.

Mobilitätskonzept Alpenland – WHA „Fünf Elemente Spitalsgärten“, 2500 Baden

ALPENLAND – Gemeinnützige Bau-, Wohn- und Siedlungsgenossenschaft

Kanalgasse / Dr.Julius Hahn-Straße / Meixnerstraße

1. Mobilitätsmaßnahmen des Bauträgers

Planungsstand:

Bestandsobjekt Neubau in der Planung, Bezug geplant: **2024/25**

1.1 Geplante Mobilitätsmaßnahmen des Bauträgers:

1. Grundlage: Vereinbarung gemäß §17 Abs. 2 NÖ ROG 2014 (enthält „Mobilitätsvertrag):
2. Verringerte KFZ-Stellplätze (0,8 statt 1,0 / WE)
3. Eigene Stellplätze für E-Fahrzeuge: 3
4. Bereitstellung von Lademöglichkeiten für E-Fahrzeuge: 3
5. Ausreichende und absperrbare Fahrradabstellplätze, Innen (ges. 563 Fahrradstellplätze, ebenerdig, von außen zugänglich, z.T. mit E-Anschlüssen)
6. Eigene Kinderwagenabstellräume
7. Bereitstellung von (e)carsharing - bzw. (e)Bikesharing: in Verhandlung
8. Mobilitätsberatung, Informationspakete sind in Vorbereitung
9. öffentliche Fuß- und Radwegdurchquerungen des Geländes der Wohnhausanlage
10. eigene PV-Anlage für e-Mobilität (E-Carsharing), 8kWp, ev. zusätzlich Stromspeicher
11. Aufstellen von Lieferboxen (in Kooperation mit Post AG)
12. Sonstiges: 1 Haus ohne PKW-Stellplätze, stattdessen vermehrte Fahrradabstellplätze (betrifft ca. 10% der zukünftigen Bewohner*innen)

1.2 Vorschlag für weitere Mobilitätsmaßnahmen:

BT plant Umsetzung:

- | | | | |
|--|--|-------------------------------|---|
| 1. Verleih von E-Lastenfahrrädern (in Koop. mit Caritas-Projekt ⁷) | <input checked="" type="checkbox"/> ja | <input type="checkbox"/> nein | <input type="checkbox"/> ev. |
| 2. Einrichten von Fahrrad-Servicestationen | <input type="checkbox"/> ja | <input type="checkbox"/> nein | <input checked="" type="checkbox"/> ev. |
| 3. Ausstatten eines Fahrrad-Werkstattraums | <input type="checkbox"/> ja | <input type="checkbox"/> nein | <input checked="" type="checkbox"/> ev. |
| 4. oder: Organisation eines Services durch eine Fahrradwerkstatt | <input type="checkbox"/> ja | <input type="checkbox"/> nein | <input checked="" type="checkbox"/> ev. |
| 5. Info über ÖV Fahrpläne mittels Digitales Schwarzes Brett | <input checked="" type="checkbox"/> ja | <input type="checkbox"/> nein | <input type="checkbox"/> ev. |
| 6. Einkaufstrolley für Bewohner*innen mit eigenem Branding | <input type="checkbox"/> ja | <input type="checkbox"/> nein | <input checked="" type="checkbox"/> ev. |

⁷ Leitlinien Nachhaltigkeit / Mobilität: www.caritas-wien.at/ueber-uns/ueber-die-caritas-wien/unser-auftrag/leitbild-1

1.3 Begründung der Nichtanwendung / der Vorbehalte:

1. ____
2. wird überlegt -> eine Person zur Wartung ist erforderlich („Kümmerer“)
3. Problem Diebstahlschutz der Ausstattung -> eine Person zur Wartung ist erforderlich („Kümmerer“)
4. wird überlegt
5. ____
6. wird überlegt

2. Mobilitätskonzept der Gemeinde

2.1 Folgende Mobilitätsmaßnahmen sind vorhanden oder geplant:

1. Standort für bestehendes öffentliches Carsharing (Verein „bea – das Badener e-Carsharing“); bilaterale Gespräche bzgl. Standortwechsel (Autohaus Ebner) zum zukünftigen e-Carsharing-Standort WHA „Spitalsgärten“, umfasst vier Carsharing-Stellplätze.
2. Öffentlicher Verleih von Lastenfahrrädern wird angedacht.
3. Ein oder mehrere Mobility Points mit u.a. Fahrradstandorten („Bike Lounges“) in Kooperation mit ÖBB sind im Entstehen (im Rahmen des Badener Mobilitätspaketes mit „ÖBB 360“, www.unsereoebb.at/de/artikel/2020/360-integrierte-mobilitaet).
4. Ausschreibung eines E-City-Busses ist im Laufen

2.2 Maßnahmenempfehlungen an die Gemeinde:

Einführung eines ÖV Schnuppertickets (für Zuzügler)

3. Vereinbarungen des Bauträgers mit der Gemeinde

- schon bestehend: Mobilitätsvertrag (= erstmaliges Pilotprojekt mit der Stadtgemeinde Baden)
- beabsichtigt: ---
- Abschluss eines Mobilitätsvertrags⁸ beabsichtigt: ---

4. Sonstige Ergebnisse des Workshops

4.1 Betrifft Maßnahmen des Bauträgers:

1. Das Areal des Projekts „Spitalsgärten“ wird autofreie Zone, daher keine (Besucher-) KFZ-Parkplätze möglich.
2. Der vom Bauträger geplante zentrale Veranstaltungsraum mit ebenerdigen Zugang zum parkartigen Freizeitbereich im Freien kann für Fahrrad-Services genutzt werden.

⁸ vgl. § 17 NÖ Raumordnungsgesetz 2014

3. Die 8 kWp PV-Anlage ist ausschließlich für das E-Carsharing-Angebot vorgesehen.
4. Die frühzeitige Planung von Mobilitätsmaßnahmen und von Beginn an kontinuierliche Abstimmungen und Erarbeitung von Vereinbarungen mit der Gemeinde sind für nachhaltige Ergebnisse unumgänglich notwendig.

4.2 Betrifft Maßnahmen der Gemeinde:

1. Im Projekt mit einbezogen ist der Verein „bea – das Badener e-CarSharing“, von der Stadt Baden gefördert, 90 Mitglieder, 5 E-Autos (www.drive-bea.at/); Standort bei Autohaus Ebner geht verloren, daher wird eine Kooperation mit Alpenland bzgl. eines neuen Standortes am Areal gesucht.
2. Durch Tempo 30-Zonen auf umgebenden Straßen wird das Radfahren für zukünftige Bewohner*innen gewährleistet, es muss kein Radweg angelegt werden. Aufgrund des Mobilitätsvertrages wird eine Durchwegung zu Fuß und mit dem Rad von arealexternen Personen gewährleistet.

5. Bewertung der Ergebnisse des Workshops

erfolgreich, weil:

1. Es gibt schon sehr konkrete alternative Mobilitätskonzepte des Bauträgers, die mit bestehenden und geplanten Verkehrsmaßnahmen der Stadtgemeinde abgestimmt sind.
2. Es besteht eine sehr produktive Kooperation des Bauträgers mit der Stadtgemeinde => ausgereifter Mobilitätsvertrag.
3. Im Rahmen des Workshops wurde unter allen Teilnehmer*innen die weitere Konkretisierung von Mobilitätsmaßnahmen des Bauträgers (und der Stadtgemeinde Baden) erörtert.
4. Es findet bereits eine tiefgreifende Vernetzung zwischen den Teilnehmern untereinander statt, die im Rahmen des Workshops zwischen Wissenschaft und Praxis weiter forciert wird.

es bestehen noch Hindernisse:

k.A.

6. Ergänzende Ergebnisse für künftige Mobilitätsmaßnahmen

6.1 Welche Konzepte zu Mobilität in ländlichen NÖ Gemeinden haben für Bauträger bei künftigen Wohnbauvorhaben Relevanz?

1. Bei weiteren WHA-Projekten (Großsiedlungen) soll ein Hausbesorger eingestellt werden, der die vom Bauträger installierten bzw. organisierten Serviceeinrichtungen verwaltet und pflegt.
2. Fokus auf „Themenwohnbau“ (Großsiedlungen): Ausrichtung auf bestimmte Nutzer*innen-Zielgruppen (z.B. autofreies Wohnen, Junges Wohnen, etc.).
3. Die Stellplatzvorgaben der einzelnen Gemeinden sind auch im ländlichen Raum zu diskutieren.

4. Betreibermodelle für Carsharing sind besonders im ländlichen Raum sehr schwierig zu finden.
5. Die Anwendung des Instruments „Mobilitätsvertrag“ (Vereinbarung gemäß §17 Abs. 2 NÖ ROG 2014) erscheint auch für ländliche Gemeinden sehr zielführend.

6.2 Welche Themenfelder sind von Gemeinden zu berücksichtigen?

1. PKW-Fremdparken von Anrainern (im Bereich der betreffenden WHA) auf öffentlichen Straßen.
2. Die Anwendung des Instruments „Mobilitätsvertrag“ erscheint auch für ländliche Gemeinden sehr zielführend.

7. Ausblick

7.1 Weiteres Vorgehen beim gegenständlichen Pilotprojekt

1. Alpenland wird das Projektteam laufend über den Fortgang der Abstimmungsgespräche mit der Stadtgemeinde informieren.
2. Für die Konkretisierung des Mobilitätspakets des Bauträgers und für Inputs durch das Projektteam der Donau-Uni Krems und Herry Consult sind im Rahmen des Forschungsprojekts (bis viertes Quartal 2022) weiterer Wissensaustausch und Arbeitsgespräche (ggfs. unter Einbindung der Stadtgemeinde Baden) vorgesehen.
2. Übersichtsplan und Durchwegungsplan der Wohnhausanlage werden dem Projektteam vom Bauträger übermittelt (Erg.: Unterlagen wurden zwischenzeitlich gesandt).

7.2 Evaluierung des umgesetzten Mobilitätskonzepts – Ausblick auf ein Folgeforschungsprojekt

Geplant ist die Bewertung des Erfolgs der im Workshop erarbeiteten Mobilitätsmaßnahmen durch das Projektteam nach Fertigstellung des gegenständlichen Wohnbau-Pilotprojekts (voraussichtlich nach 2025). Im Rahmen einer zu beauftragenden Folgestudie sollen die Erfahrungen des Bauträgers, der künftigen Bewohner*innen und der Gemeinde mit den bis dahin umgesetzten alternativen Verkehrslösungen erhoben werden.

Mobilitätskonzept GEDESAG – WHA und Reihenhäuser „Molkereiareal“, 3240 Mank

GEDESAG – Gemeinnützige Donau- Ennstaler Siedlungs-Aktiengesellschaft
Bahnhofstraße 2-4

1. Mobilitätsmaßnahmen des Bauträgers

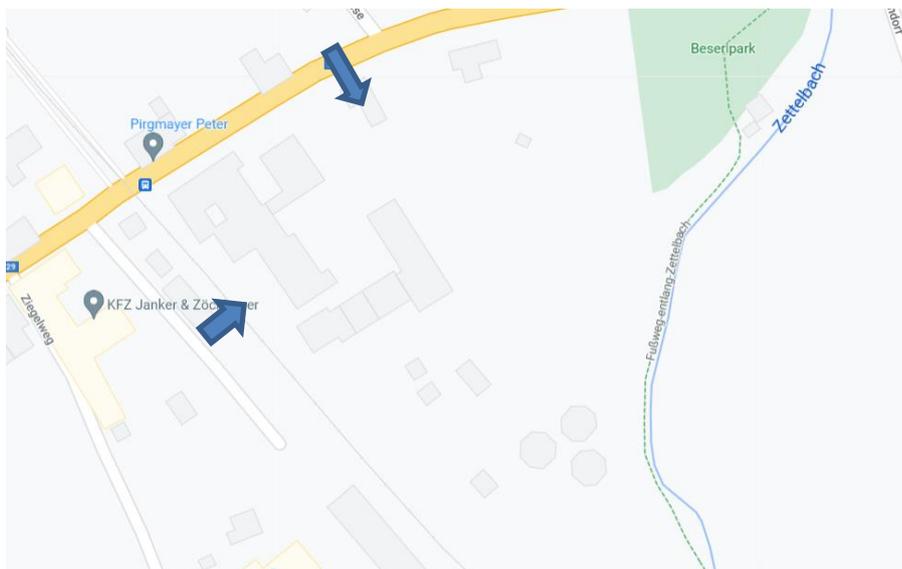
Planungsstand

Bestandsobjekt Neubau in der Planung, Bezug geplant: **2026/27**

1.1 Geplante Mobilitätsmaßnahmen des Bauträgers:

(abgestimmt auf kombinierte Nutzung Wohnen / Kindergarten / Gastronomie / kl. Nahversorger, jedoch keine Büroflächen), angrenzend ist ein Bewegungspark geplant)

1. Zwei Stichstraßen ins Areal (direkt von Bahnhofstraße (entlang Pkw-Stellplätze), vom Bahnhofplatz den Radweg querend Sammelstellplatz)



2. Fahrradabstellplätze
3. E-Lastenfahrräder
4. Fahrrad-Wegerschließung des gesamten Bauplatzes
5. Öffentlich nutzbare Durchwegungen für Fußgänger
6. Verringerte PKW-Stellplätze (bei Reihenhäusern: 1 Stellplatz/WE, Geschosßwohnbauten: 1,5 Stellplätze/WE)
7. PKW-Stellplätze nach Schwammstadt-Prinzip (versickerungsfähig, nur Fahrstreifen mit befestigter Oberfläche)
8. Stellplätze mit E-Lademöglichkeit für Bewohner*innen und Besucher*innen
9. Infrastruktur und Vorbereitung für E-Carsharing
10. Mobilitätsberatung und Willkommens-Informationspakete für Zuzügler*innen
11. Lieferboxen für (alle) Paketzusteller

1.2 Vorschlag für weitere Mobilitätsmaßnahmen an den Bauträger (mit Inputs von Vertretern der Stadtgemeinde):

BT plant Umsetzung:

1. zentraler PKW-Parkplatz ev. mehrgeschoßig/halbgeschoßig versetzt, begrünte Rankgitterfassaden, begrünte Überdachung mit PV-Anlage (für E-Ladestationen; dafür möglichst keine PKW-Stellplätze vor den Häusern. ja nein ev.
2. Zufahrtswege zu den einzelnen Objekten für Anlieferungen, Müllabfuhr, Einsatzfahrzeuge möglich. ja nein ev.
3. Radabstellplätze, überdacht und absperrbar, in unmittelbarer Nähe der Wohneinheiten (Bauteil Reihenhäuser) ja nein ev.
4. zentraler Fahrrad-Abstellraum mit absperrbaren Spinden für Helm, u.dgl. (für den Bauteil Geschoßwohnbau) ja nein ev.
5. zentraler (Fahrrad-)Werkstattraum, geeignet auch für Services durch benachbartes Fahrradgeschäft (alternativ: Fahrradservice-Gutscheine für die Bewohner*innen im benachbarten Fahrradgeschäft) ja nein ev.
7. alternativ: kompakte Fahrrad-Service-Station(en) im / in den Fahrradräumlichkeiten ja nein ev.
7. zusätzlich: e-Scooter-Stellplätze ja nein ev.
8. Ausstattung aller Fahrrad- und e-Scooter-Stellplätze mit E-Anschlüssen ja nein ev.
9. Einkaufstrolleys, an Fahrräder koppelbar (mit Branding des Bauträgers, ev. als Einstiegsgeschenk für Zuzügler*innen) ja nein ev.
10. ergänzend: Grünflächen und Baumpflanzungen im Areal zur Vermeidung von Hitzeinseln ja nein ev.
11. weitere Maßnahmen sollen in Abstimmung mit der Stadtgemeinde die Stellplatzverpflichtung von 1,0 auf 0,8 je WE reduzieren. ja nein ev.
12. Schnupperticket „VOR KlimaTicket“ als Beilage zum Willkommenspaket für Zuzügler*innen) ja nein ev.

1.3 Begründung der Nichtanwendung / der Vorbehalte:

1. – 11. Vorschläge werden weiterverfolgt, sind Gegenstand weiterer Abstimmungen bzw. Vereinbarungen des Bauträgers mit der Stadtgemeinde.
12. Schnupperticket ist kalkulations- und verwaltungstechnisch zu aufwändig.

2. Mobilitätskonzept der Gemeinde

2.1 Folgende Mobilitätsmaßnahmen bestehen oder sind geplant:

(sh.: https://www.mank.at/Umwelt_Verkehr)

1. Bushaltestellen in neuen Siedlungsgebieten (geplant)
2. E-Carsharing mit 1 E-Auto: „Manker e-Mobil“
3. VOR Routenplaner
4. Schnupperticket „VOR KlimaTicket Region“
5. Bewusstseinsbildung, z. B. „Radler des Monats“.
6. Fahrtendienst mit E-Mobilen (in konkreter Planung)⁹
7. Mitfahrbörse¹⁰
8. Mitfahrbänke (geplant, Umsetzung Pandemie-bedingt ausgesetzt)
9. Infobeilage „Mobil in Mank“ zur Willkommensmappe für Neuzuzügler

2.2 Maßnahmenempfehlungen an die Gemeinde:

1. Informationsbroschüre über alternative Verkehrsmöglichkeiten an alle Gemeindebürger*innen („Mobil in Mank“, nach dem Workshop bereits umgesetzt)
2. Errichtung eines Mobilitätspunkts („Mobility Point“) an einer zentralen Bushaltestelle mit:
 - Stellplatz inkl. E-Ladesäule für e-Carsharingauto
 - Stellplatz inkl. E-Ladesäule für e-Fahrtendienstauto
 - absperrbaren Fahrrad- und e-Scooter-Schränken (mit Möglichkeit für Helmablage, etc.),sh. z.B. <https://www.smartertogether.at/mobility-point-in-simmering>.

3. Vereinbarungen des Bauträgers mit der Gemeinde

schon bestehend:

beabsichtigt: weiterführende Detailabstimmungen geeigneter Mobilitätsmaßnahmen mit der Stadtgemeinde Mank, sh. Pkt. 3.1

Abschluss eines Mobilitätsvertrags¹¹ beabsichtigt

4. Sonstige Ergebnisse des Workshops

4.1 Betrifft Maßnahmen des Bauträgers:

1. Schwerpunkt „Themenwohnbau“ bietet die Möglichkeit für Vereinbarungen mit der Stadtgemeinde, z.B. Lockerung der Stellplatzverpflichtung / autofreie Siedlungsbereiche - > dadurch können Infrastrukturmaßnahmen durch den BT im Umfeld der WHA (oder auch Maßnahmen zum Mikroklimaschutz) geschaffen werden (sh. Kap. 1. und 3.; etwa mit dem Instrument Mobilitätsvertrag mit der Gemeinde).

⁹ https://www.mank.at/Gemeinnuetziger_e-Fahrtendienst_geplant_1

¹⁰ <https://www.mank.at/system/web/news.aspx?bezirkonr=0&detailonr=224981949-1049&menuonr=218845209>

¹¹ vgl. § 17 NÖ Raumordnungsgesetz 2014

2. Einzelne Maßnahmen der Mobilitätsinfrastruktur innerhalb der WHA benötigen einen „Kümmerer“ (Hausbesorger, gewerblicher Dienstleister, o. dgl.), z.B. Verwaltung der Fahrradservice-Einrichtungen, Pflege der öffentlich nutzbaren Fußgänger- und Fahrrad-Durchwegungen in der WHA, etc.

4.2 Betrifft Maßnahmen der Gemeinde:

1. Die alte Molkerei soll aus historischen Gründen erhalten bleiben und im geplanten Wohnprojekt einer neuen Nutzung zugeführt werden.
2. Bezüglich der Errichtung von Mobilitätspunkten (sh. Pkt. 3.3.2.) scheint die Vernetzung mit Nachbargemeinden zur Etablierung weiterer gleichartiger Mobility Points zielführend, um multimodale Mobilität von Mank z.B. bis Melk, St. Pölten, Wieselburg oder anderen Orten zu ermöglichen (sh. Beispiel Mobility.Lab Niederösterreich – LISA, <https://www.lisamachtmobil.at>).

5. Bewertung der Ergebnisse des Workshops

erfolgreich, weil:

1. Es besteht eine sehr produktive Kooperation des Bauträgers mit der Stadtgemeinde.
2. Im Rahmen des Workshops wurden unter allen Teilnehmer*innen weitere Themenfelder und konkrete Mobilitätsmaßnahmen des Bauträgers und der Stadtgemeinde Mank erörtert (sh. Pkt. 3.1 und 3.3).
3. Es findet bereits eine tiefgreifende Vernetzung zwischen den Teilnehmern untereinander statt, die im Rahmen des Workshops zwischen Wissenschaft und Praxis weiter forciert wird.

es bestehen noch Hindernisse:

k.A.

6. Ergänzende Ergebnisse für künftige Mobilitätsmaßnahmen

6.1 Welche Konzepte zu Mobilität in ländlichen NÖ Gemeinden haben für Bauträger bei künftigen Wohnbauvorhaben Relevanz?

1. Möglichkeit „Themenwohnbau“ für gemischte bzw. Großsiedlungen: Ausrichtung auf bestimmte Nutzer*innen-Zielgruppen (z.B. autofreies Wohnen, Junges Wohnen, etc.) als Grundlage / Gelegenheit für (Mobilitäts-)Vereinbarungen mit der Gemeinde.
2. Bei Großsiedlungen soll ein Hausbesorger eingestellt werden, der die vom Bauträger installierten bzw. organisierten Serviceeinrichtungen verwaltet und pflegt.

6.2 Welche Themenfelder sind von Gemeinden zu berücksichtigen?

Bewusstseinsbildung der Gemeindebürger*innen (über alternative Mobilitätsmöglichkeiten und -angebote) bereitet den Boden für maßgeschneiderte Mobilitätskonzepte des Bauträgers in seiner Projektentwicklung.

7. Ausblick

7.1 Weiteres Vorgehen beim gegenständlichen Pilotprojekt

1. Telefonat Dir. Forthuber (26.07.): GEDESAG wird in Fortführung der Workshopergebnisse weitere verbindliche Abstimmungsgespräche mit der Stadtgemeinde Mank führen, mit dem Ziel der Umsetzung der in Pkt. 3.1 erarbeiteten Maßnahmen.
2. GEDESAG wird das Projektteam laufend über den Fortgang der Abstimmungsgespräche mit der Stadtgemeinde informieren.
3. Für die Konkretisierung des Mobilitätspakets des Bauträgers und für Inputs durch das Projektteam der Donau-Uni Krems und Herry Consult sind im Rahmen des Forschungsprojekts (bis viertes Quartal 2022) weiterer Wissensaustausch und Arbeitsgespräche (ggfs. unter Einbindung der Stadtgemeinde Mank) vorgesehen.
4. GEDESAG wird ersucht, dem Projektteam Übersichtspläne (Lagepläne) des Wohnhausanlagenareals für die Dokumentation im Endbericht zur Verfügung zu stellen.

7.2 Evaluierung des umgesetzten Mobilitätskonzepts – Ausblick auf ein Folgeforschungsprojekt

Geplant ist die Bewertung des Erfolgs der im Workshop erarbeiteten Mobilitätsmaßnahmen durch das Projektteam nach Fertigstellung des gegenständlichen Wohnbau-Pilotprojekts (voraussichtlich nach 2025). Im Rahmen einer zu beauftragenden Folgestudie sollen die Erfahrungen des Bauträgers, der Bewohner*innen und der Gemeinde mit den bis dahin umgesetzten alternativen Verkehrslösungen erhoben und bewertet werden.

Mobilitätskonzept Heimat Österreich – WHA „Hansenvilla“, 3021 Pressbaum

Heimat Österreich – Gemeinnützige Wohnungs- und Siedlungs-Gesellschaft m.b.H.
Hauptstraße 63

1. Mobilitätsmaßnahmen des Bauträgers

Planungsstand

Bestandsobjekt, **Bezug 06/2022** Neubau in der Planung, Bezug geplant: _____

1.1 Errichtete Mobilitätsmaßnahmen des Bauträgers:

1. 2 E-Ladeplätze am Vorplatz mit 120kW und 50kW DC, 22kW AC
2. 54 Stellplätze für 48 Wohnungen
3. Zentraler Fahrradabstellraum im EG des Wohnhauses
4. Durchwegungsmöglichkeit für Fußgänger und Radfahrer für den geplanten angrenzenden Freizeitpark der Stadtgemeinde (in Verhandlung)

1.2 Geplante Mobilitätsmaßnahmen des Bauträgers:

k.A.

1.3 Vorschlag weitere Mobilitätsmaßnahmen für den Bauträger:

BT plant Umsetzung:

1. Einkaufstrolleys, an Fahrräder koppelbar (mit Branding des Bauträgers, ev. als Einstiegsgeschenk für Zuzügler*innen) ja nein ev.
2. Radservice-Station im Fahrradabstellraum ja nein ev.
3. Scooterhalter im Fahrradabstellraum ja nein ev.
4. Infobroschüre über alternative Mobilitätsangebote für (Neu)Mieter*innen ja nein ev.
5. Schnupperticket „KlimaTicket MetropolRegion“ zum gratis Ausborgen für Zuzügler*innen: für 1 Tag / 1 Wochenende / 1 Woche. ja nein ev.

1.4 Begründung der Nichtanwendung / der Vorbehalte:

1. Werden nach Angaben des Bauträgers erfahrungsgemäß nicht genutzt und von Mieter*innen sogar entsorgt.
2. Vandalismus- und Diebstahlgefahr
3. Wird überlegt
4. Wird als Angebot seitens der Gemeinde gesehen, nicht vom Bauträger
5. Wird als Angebot seitens der Gemeinde gesehen, nicht vom Bauträger

2. Mobilitätskonzept der Gemeinde

2.1 Folgende Mobilitätsmaßnahmen bestehen oder sind geplant:

(Grundlage Verkehrskonzept Büro Snizek + Partner Verkehrsplanungs GmbH)

1. Fahrtendienst "E-Mobil Pressbaum" mit 2 E-Autos (Verein mit Förderung der Stadtgemeinde), mit eigenen E-Ladestationen am Hauptplatz und in der Garage des Rathauses.
2. Radwegausbau im Gemeindegebiet entlang der Bundesstraße B44 geplant (NÖ Landesförderung „Rad-Basisnetz“¹²):
 - Rekawinkel im Bereich Bahnhof fertig,
 - bis Autobahnabfahrt Pressbaum geplant 2023,
 - bis Zentrum Pressbaum geplant 2025.
3. Radwegausbau zur Mittelschule Fünkhgasse geplant.
4. CityBus in Planung mit den Gemeinden Tullnerbach, Purkersdorf, Mauerbach, Gablitz, Wolfsgraben, nach dem Vorbild z.B. LISA (Mobility.Lab Niederösterreich)¹³
5. Überlegungen zur Umgestaltung der Hauptstraße B44 in eine Begegnungszone im Stadtzentrum.
6. Ein Verkehrskonzept für die Reduzierung des MIV und zur Verkehrsberuhigung im Stadtgebiet liegt vor (gefördertes Projekt der NÖ Dorf- und Stadterneuerung)¹⁴.
7. Stellplatzverordnung derzeit in Überarbeitung: Flexibilisierung des Stellplatzschlüssels für Wohnhausanlagen abh. von Wohnungsgrößen ist geplant: 2,0 Stellpl. > 90,1 m², 1,7 Stellpl. 55,1 bis 90 m², 1,5 Stellpl. < 55 m².
8. Fuß-/Radweg über Liegenschaft des Bauträgers und Neuerrichtung einer Brücke über den Wienfluss zum geplanten Freizeitpark mit Weiterführung und Anbindung in die Fünkhgasse (unmittelbar bei Mittelschule)

2.2 Maßnahmenempfehlungen an die Gemeinde:

1. Bahnhaltestelle Pressbaum: Mobilitätspunkt für Rad- und Scooterfahrer*innen ev. in Zusammenarbeit mit ÖBB 360°¹⁵ (Grundlage: im ÖBB-Fahrplan 2023 geplante 30 Minuten S-Bahn-Taktverdichtung bis Neulengbach), beinhaltend:
 - Aufwertung vorhandener und Errichtung neuer Motorrad-, Fahrrad- und Scooter-Stellplätze überdacht,
 - Fahrradschränke und/oder kleine Gepäckboxen absperrenbar (für Helm, Regenkleidung, etc.); ÖBB prüft derzeit geeignete Boxen.
2. Carsharing Standplätze (mit E-Ladestation) an der Bahnhaltestelle und beim Rathaus
3. Radservice-Station¹⁶ beim Rathaus (mögliche Betreiber: z.B. Gewista)
4. Abstellflächen /-Zonen für (e-)Scooter bei Schulen, Rathaus, Stadtsaal, etc.

¹² <https://www.noel.gv.at/noel/Radfahren/Foerderung-Radverkehrsanlagen-Noel.html>

¹³ <https://www.lisamachtmobil.at/>

¹⁴ „Verkehrskonzept Pressbaum – Erhebungsergebnisse, Maßnahmenvorschläge“, Snizek+Partner, Okt. 2020

¹⁵ Beispiel: <https://www.oebb.at/de/regionale-angebote/niederoesterreich/mobilitaetsservices-korneuburg>

¹⁶ Beispiel: Pressbaum Hauptstraße 89, Restaurant Lindenhof, https://radland.at/service-stationen/?jsf=jet-engine&tax=_plz:95

5. Infobroschüre über alternative Mobilitätsangebote der Stadtgemeinde in den Willkommenspaketen für Neubürger*innen.
6. Schnupperticket „KlimaTicket MetropolRegion“ zum gratis Ausborgen für Bürger*innen: für 1 Tag / 1 Wochenende / 1 Woche (=> Zielgruppe Pendler).
7. Einrichten einer Bürgerservice Handy-App, u.a. mit Abfahrtszeiten der in Pressbaum verfügbaren Öffis, z.B. GEM2GO¹⁷.
8. Zustellboxen für Paketdienste in offenen Siedlungsgebieten (für Post AG / DHL, Amazon, bzw. für alle Zustelldienste: sh. Leitfaden „White Label Paketboxen“¹⁸)
9. Mitfahrbank, gut sichtbar gestaltet (an Ausfallstraßen aus offenen Siedlungsgebieten, am Hauptplatz, o.dgl.)

3. Vereinbarungen des Bauträgers mit der Gemeinde

schon bestehend: betr. Fuß- und Fahrrad-Durchwegung zum geplanten Freizeitpark der Stadtgemeinde (in Verhandlung).

beabsichtigt: _____

Abschluss eines Mobilitätsvertrags¹⁹ beabsichtigt.

4. Sonstige Ergebnisse des Workshops

4.1 Betrifft Maßnahmen des Bauträgers:

1. Problem Diebstahlschutz und Vandalismus von Ausstattungen -> eine Person zur Wartung ist erforderlich („Kümmerer“-> Hausverwaltung? Externe Betreiber?)
2. Verrechnung der E-Ladung für e-Bikes über Allgemeinstrom scheitert an der derzeitigen Rechtslage im Mietrechtsgesetz (MRG) =>
3. Im MRG sind E-Lademöglichkeiten für e-Bikes explizit als „Gemeinschaftsanlage“ zu verankern (analog zu Personenaufzug, Wärmeversorgungsanlage, Waschküche²⁰)
4. Die Wertschätzung von gemeinschaftlich genutzten Einrichtungen ist zu steigern – Frage der Bewusstseinsbildung der Nutzer*innen; betrifft Maßnahmen wie:
5. Gemeinschaftlicher Werkstattraum, Radservice-Station, zur Verfügung gestellte Trolleys, etc.
6. Es sind Entwickler und Betreiber zu finden für:
7. Elektronische Anzeigetafel von Öffi-Abfahrtszeiten, Digitales Schwarzes Brett²¹

4.2 Betrifft Maßnahmen der Gemeinde:

Aufgrund der Topografie und der bestehenden Siedlungsdichte im Zentrum sind ein gesicherter hindernisfreier zentraler Radweg, das Anlegen von weitläufigen Bus-

¹⁷ <https://www.gem2go.at/>

¹⁸ <https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/transport/gueterverkehrslogistik/publikationen/white-label-paketboxen.html>, Seite 40, Kap. 5

¹⁹ vgl. § 17 NÖ Raumordnungsgesetz 2014

²⁰ <https://www.jusline.at/gesetz/mrg/paragraf/24>

²¹ Beispiel: <https://www.schwarzesbrett.info/das-schwarze-brett/digital/>

Haltestellenbuchten (z.B. bei Sacré Coeur, Kindergarten), die Gestaltung verkehrsberuhigter Straßenzonen (sh. Pkt. 2.5 und 2.6), u. dgl. schwierig umzusetzen.

5. Bewertung der Ergebnisse des Workshops

erfolgreich, weil:

1. Es konnten weitere Mobilitätsvorschläge erarbeitet werden, die beim bereits vermieteten Wohnobjekt Potenzial zur Umsetzung seitens des Bauträgers haben (sh. Pkt. 3.1.).
2. Im Rahmen des Workshops wurde unter allen Teilnehmer*innen eine Konkretisierung von Mobilitätsmaßnahmen der Stadtgemeinde Pressbaum erörtert (sh. Pkt. 3.,2).

es bestehen noch Hindernisse:

Da beim Wohnobjekt „Hansenvilla“ die Mehrzahl der (lt. seinerzeitiger Flächenwidmung vorgeschriebenen) PKW-Stellplätze im Freibereich angeordnet und nun versiegelt sind, steht ein möglicher Rückbau / die Adaptierung der verfügbaren Freiflächen für andere alternative Mobilitäts- (und grün-gestalterische) Maßnahmen des Bauträgers nicht mehr zur Diskussion. Für angepasste (Mobilitäts-)Konzepte wären frühzeitige Vereinbarungen in der Planungsphase zwischen Stadtgemeinde und Bauträger zielführend gewesen (z.B. Mobilitätsvertrag).

6. Ergänzende Ergebnisse für künftige Mobilitätsmaßnahmen

6.1 Welche Konzepte zu Mobilität in ländlichen NÖ Gemeinden haben für Bauträger bei künftigen Wohnbauvorhaben Relevanz?

1. Bei weiteren WHA-Projekten (Großsiedlungen) ist zu überlegen, einen Hausbesorger einzustellen, der die vom Bauträger installierten bzw. organisierten Serviceeinrichtungen verwaltet und pflegt.
2. Fokus auf „Themenwohnbau“ (Großsiedlungen): Ausrichtung auf bestimmte Nutzer*innen-Zielgruppen (z.B. autofreies Wohnen, Junges Wohnen, etc.).
3. Die Stellplatzvorgaben von Gemeinden sind nicht nur im (groß)städtischen, sondern auch im ländlichen Raum zu diskutieren.
4. Betreibermodelle für Carsharing sind besonders in weniger dicht besiedelten Regionen schwierig zu finden.
5. Die Anwendung des Instruments „Mobilitätsvertrag“ (Vereinbarung gemäß §17 Abs. 2 NÖ ROG 2014) erscheint nicht nur für (groß)städtische, sondern auch für kleinere Gemeinden sehr zielführend.

6.2 Welche Themenfelder sind von Gemeinden zu berücksichtigen?

1. Bewusstseinsbildung der Gemeindebürger*innen (über alternative Mobilitätsmöglichkeiten und -angebote) bereitet den Boden für maßgeschneiderte Mobilitätskonzepte des Bauträgers in seiner Projektentwicklung.
2. Die Anwendung des Instruments „Mobilitätsvertrag“ (Vereinbarung gemäß §17 Abs. 2 NÖ ROG 2014) erscheint nicht nur für (groß)städtische, sondern auch für kleinere Gemeinden sehr zielführend.

7. Ausblick

7.1 Weiteres Vorgehen beim gegenständlichen Pilotprojekt

1. Für allfällige Ergänzungen des Mobilitätspakets des Bauträgers, sowie für weitere Konkretisierungen der diskutierten alternativen Mobilitätsmaßnahmen der Stadtgemeinde, sind im Rahmen des Forschungsprojekts (bis viertes Quartal 2022) ein weiterer Wissensaustausch und ggfs. vertiefende Arbeitsgespräche seitens des Projektteams der Donau-Uni Krems und Herry Consult mit allen Teilnehmer*innen dieses Workshops vorgesehen.
2. Das Projektteam übermittelt den Teilnehmer*innen einen Leitfaden Mobilität & Wohnen²², der u.a. die Grundlagen zu Mobilitätsverträgen erläutert.
3. Heimat Österreich wird ersucht, dem Projektteam Übersichtspläne (Lageplan) der Wohnhausanlage für die Dokumentation im Endbericht zur Verfügung zu stellen.

²² <https://www.austriatech.at/assets/Uploads/Publikationen/PDF-Dateien/6eda29bfca/Mobilitaet-und-Wohnen.pdf>

7.2 Evaluierung des umgesetzten Mobilitätskonzepts – Ausblick auf ein Folgeforschungsprojekt

Geplant ist die Bewertung des Erfolgs der im Workshop erarbeiteten und am gegenständlichen Wohnbau-Pilotprojekt sowie in der Stadtgemeinde Pressbaum umgesetzten Mobilitätsmaßnahmen durch das Projektteam (voraussichtlich ab 2023). Im Rahmen einer zu beauftragenden Folgestudie sollen die Erfahrungen des Bauträgers, der Bewohner*innen und der Stadtgemeinde mit den bis dahin umgesetzten alternativen Verkehrslösungen erhoben und bewertet werden.

Mobilitätskonzept WAV – WHA „Junges Wohnen“, 3900 Schwarzenau

WAV – Gemeinnützige Bau- und Siedlungsgenossenschaft Waldviertel

Bergwegsiedlung 20/1-8

1. Mobilitätsmaßnahmen des Bauträgers

Planungsstand

Bestandsobjekt: **err. 2018, 8 WE** Neubau in der Planung, Bezug geplant: _____

1.1 Errichtete Mobilitätsmaßnahmen des Bauträgers:

Für WHA Bergwegsiedlung 20: Zentraler Fahrradabstellraum (im Nebengebäude) 12,83 m²

1.2. Geplante Mobilitätsmaßnahmen des Bauträgers:

Für die WHA Bergwegsiedlung und die angrenzenden älteren Bestandsobjekte, auf zentral gelegener Freifläche:

1 (e-)Carsharing-Stellplatz mit e-Ladestation

(überdachte) Stellplätze für e-Fahrräder und e-Lastenfahrräder (ev. mit e-Lademöglichkeiten), Fahrradverleih durch externen Betreiber vorgesehen.

Ev. zweckgebundene PV-Anlage für Fahrrad-e-Ladestationen

1.3 Vorschlag weitere Mobilitätsmaßnahmen für den Bauträger:

BT plant Umsetzung:

1. Bergwegsiedlung 20: Adaptierung eines Stellplatzes als Besucherparkplatz mit E-Ladestation ja nein ev.
2. zentral für die älteren Bestandsobjekte: Aufstellen von Lieferboxen für Paketzusteller, eventuell auch für Lebensmittelversorger (Kühlboxen) ja nein ev.
3. Einkaufstrolleys, an Fahrräder koppelbar (mit Branding des Bauträgers, ev. als Einstiegsgeschenk für Zuzügler*innen) ja nein ev.

1.4 Begründung der Nichtanwendung / der Vorbehalte:

1. Wird überlegt
2. Wird überlegt
3. Wird überlegt

2. Mobilitätskonzept der Gemeinde

2.1 Folgende Mobilitätsmaßnahmen bestehen oder sind geplant:

1. Mitwirkung am EU-geförderten Entwicklungsprojekt "LEADER-Region Kamptal"²³ (Aktionsfeld 2, Natürliche Ressourcen und kulturelles Erbe, Ausbau der ökologischen Mobilität auf Basis erneuerbarer Energiequellen) =>
2. IST-Mobil-Konzept²⁴ wurde 2018 angedacht, ein Grobkonzept entworfen und eine Kostenschätzung durchgeführt, jedoch aufgrund der Kosten nicht umgesetzt. Überlegung, dieses Konzept nochmals zu aktivieren.
3. e-Carsharing mit 1 KFZ
4. 1 e-Ladestation am Ortsrand (22kW DC)
5. e-Bikes Verleih
6. Radwegenetz im Gemeindegebiet (im Ausbau)
7. Ansiedelung eines Lebensmittelanversorgers im künftigen Gemeindezentrum geplant

2.2 Maßnahmenempfehlungen an die Gemeinde:

Angebot Fahrtendienst (mit e-Auto) auf Vereinsbasis, Empfehlung: in Koordinierung / in Zusammenschluss mit Nachbargemeinden im Umkreis von ca. 10 – 20 km (z.B: Vitis, Allentsteig, Waidhofen a.d. Thaya u.a.), ev. Förderung durch Gemeinde/n (Beispiele: ElektroMobil Eichgraben, E-Mobil Pressbaum)

3. Vereinbarungen des Bauträgers mit der Gemeinde

schon bestehend: laufend direkte Abstimmungsgespräche

beabsichtigt: _____

Abschluss eines Mobilitätsvertrags²⁵ beabsichtigt

4. Sonstige Ergebnisse des Workshops

4.1 Betrifft Maßnahmen des Bauträgers:

Sh. Teil B – Kommunales Zentrum Schwarzenau

4.2 Betrifft Maßnahmen der Gemeinde:

Sh. Teil B – Kommunales Zentrum Schwarzenau

²³ <https://www.leader-kamptal.at/foerderschwerpunkte/>

²⁴ <https://istmobil.at/>

²⁵ vgl. § 17 NÖ Raumordnungsgesetz 2014

5. Bewertung der Ergebnisse des Workshops

erfolgreich, weil:

1. Es wurden noch weitere Mobilitätsmaßnahmen erarbeitet, die auch für die älteren Bestandswohnobjekte des Bauträgers umgesetzt werden können, sh. Pkt. 1.2 und 3.1
2. Damit konnte gezeigt werden, dass auch an seit längerem bewohnten Bestandsobjekten nachträglich (alternative) Mobilitätsmaßnahmen realisierbar sind.

es bestehen noch Hindernisse:

k.A.

6. Ergänzende Ergebnisse für künftige Mobilitätsmaßnahmen

6.1 Welche Konzepte zu Mobilität in ländlichen NÖ Gemeinden haben für Bauträger bei künftigen Wohnbauvorhaben Relevanz?

Sh. Teil B – Kommunales Zentrum Schwarzenau

6.2 Welche Themenfelder sind von Gemeinden zu berücksichtigen?

Sh. Teil B – Kommunales Zentrum Schwarzenau

7. Ausblick

7.1 Weiteres Vorgehen beim gegenständlichen Pilotprojekt

4. WAV wird ersucht, das Projektteam laufend über den Fortgang der Abstimmungsgespräche mit der Gemeinde Schwarzenau zu informieren.
5. Für die Konkretisierung des Mobilitätspakets des Bauträgers und für Inputs durch das Projektteam der Donau-Uni Krems und Herry Consult sind im Rahmen des Forschungsprojekts (bis viertes Quartal 2022) weiterer Wissensaustausch und Arbeitsgespräche (ggfs. unter Einbindung der Gemeinde Schwarzenau) vorgesehen.
4. WAV wird ersucht, dem Projektteam Übersichtspläne (Lagepläne) der bestehenden und im Workshop besprochenen Wohnhausanlagen (Bergwegsiedlung 20 und weitere) für die Dokumentation im Endbericht zur Verfügung zu stellen.

7.2 Evaluierung des umgesetzten Mobilitätskonzepts – Ausblick auf ein Folgeforschungsprojekt

Geplant ist die Bewertung des Erfolgs der im Workshop erarbeiteten Mobilitätsmaßnahmen durch das Projektteam nach den ergänzenden Mobilitätsmaßnahmen für die bestehenden Wohnanlagen des Bauträgers (voraussichtlich nach 2023). Im Rahmen einer zu beauftragenden Folgestudie sollen die Erfahrungen des Bauträgers, der Bewohner*innen und der Gemeinde mit den bis dahin umgesetzten alternativen Verkehrslösungen erhoben und bewertet werden.

Mobilitätskonzept WAV – „Kommunales Zentrum“, Mehrfachnutzung, 3900 Schwarzenau

WAV – Gemeinnützige Bau- und Siedlungsgenossenschaft Waldviertel

Waidhofnerstraße 2

1. Mobilitätsmaßnahmen des Bauträgers

Planungsstand

Bestandsobjekt Neubau in der Planung, Bezug geplant: **2023**

1.1 Geplante Mobilitätsmaßnahmen des Bauträgers:

1. Verschießbare Fahrradabstellplätze im Nebengebäude
2. Zusätzlich überdachte Fahrradabstellplätze im Innenhof
3. PKW-Stellplätze für Wohnungen im Freibereich, (beschränkte Stellplatzanzahl für die Nutzer*innen des Objekts, weil ausreichend Parkplätze im öffentlichen Straßenraum vorhanden)
4. 1 Carsharing Stellplatz beim Haupteingang
5. Elektronische Anzeige im zentralen Eingangsbereich (Foyer) für ÖV-Abfahrtszeiten der nächstgelegenen Bus-Haltestelle(n) und Zugverbindungen (Bhf. Franz-Josefs-Bahn)
6. Multifunktionsraum im EG (geplant: Gastronomie) und variabler Multifunktionsraum im OG vorgesehen, geeignet für jegliche Veranstaltungen

1.2 Vorschlag weitere Mobilitätsmaßnahmen für den Bauträger:

BT plant Umsetzung:

1. Schnupperticket „VOR KlimaTicket“ als Beilage zum Willkommenspaket für Zuzügler*innen) ja nein ev.
2. Bereitstellung von Info-Paketen für Neu-Mieter*innen ja nein ev.
3. Einkaufstrolleys, an Fahrräder koppelbar (mit Branding des Bauträgers, für Nutzer*innen der Wohnungen und Büros, ev. als Einstiegs Geschenk für Zuzügler*innen) ja nein ev

1.3 Begründung der Nichtanwendung / der Vorbehalte:

1. Wird überlegt
2. Verwaltungstechnisch aufwändig; Infobroschüren werden von den Bewohner*innen bei Wohnungsübergabe erfahrungsgemäß zu wenig beachtet.
3. Wird überlegt

2. Mobilitätskonzept der Gemeinde

2.1 Folgende Mobilitätsmaßnahmen bestehen oder sind geplant:

1. Mitwirkung am EU-geförderten Entwicklungsprojekt "LEADER-Region Kamptal" ²⁶ (Aktionsfeld 2, Natürliche Ressourcen und kulturelles Erbe, Ausbau der ökologischen Mobilität auf Basis erneuerbarer Energiequellen) =>
2. IST-Mobil-Konzept²⁷ wurde 2018 angedacht, ein Grobkonzept entworfen und eine Kostenschätzung durchgeführt, jedoch aufgrund der Kosten nicht umgesetzt. Überlegung dieses Konzept nochmals zu aktivieren.
3. e-Carsharing mit 1 KFZ
4. 1 e-Ladestation am Ortsrand (22 kW DC)
5. e-Bikes Verleih
6. Radwegenetz im Gemeindegebiet (im Ausbau)
7. Ansiedelung eines Lebensmittelhansversorgers im EG des künftigen Gemeindezentrums geplant

2.2 Maßnahmenempfehlungen an die Gemeinde:

1. Angebot Fahrtendienst (mit e-Auto) auf Vereinsbasis, Empfehlung: in Koordination / im Zusammenschluss mit Nachbargemeinden im Umkreis von z.B. – 20 km (z.B: Vitis, Allentsteig, Waidhofen a.d. Thaya u.a.) ev. Förderung des Vereins durch Gemeinde/n (Beispiele: ElektroMobil Eichgraben, E-Mobil Pressbaum)
1. Errichten einer Schnellladestation (>= 50kW AC/Gleichstrom) am Vorplatz des Gemeindezentrums, da im Gemeindegebiet derzeit nur eine Ladestation mit max. 22kW DC/Wechselstrom zur Verfügung steht.
2. Informationsveranstaltung und Mobilitätsberatung für Zuzügler*innen (ev. mit Gutscheinen für Veranstaltungen oder Dienstleistungen der Gemeinde, etc.)

3. Vereinbarungen des Bauträgers mit der Gemeinde

schon bestehend: laufend direkte Abstimmungsgespräche

beabsichtigt: _____

Abschluss eines Mobilitätsvertrags²⁸ beabsichtigt

4. Sonstige Ergebnisse des Workshops

4.1 Betrifft Maßnahmen des Bauträgers:

1. Input von WAV / Dir. Damberger: Die Gestaltung des neuen Gemeindezentrums in Schwarzenau ist eine große Chance für eine neue Art eines alternativen Mobilitäts-Gesamtkonzepts (sh. auch Pkt. 6)

²⁶ <https://www.leader-kamptal.at/foerderschwerpunkte/>

²⁷ <https://istmobil.at/>

²⁸ vgl. § 17 NÖ Raumordnungsgesetz 2014

2. Die Möglichkeiten von Vereinbarungen mit der Gemeinde zum beiderseitigen Nutzen, z.B. mittels privatwirtschaftlichem Vertrag^{3, 29}, wurde erörtert:
- Im NÖ ROG und in der NÖ BauO ist die Möglichkeit der Flexibilisierung des Stellplatzregulativs durch entsprechende Verordnungen der Gemeinden verankert,
 - Im NÖ ROG wird das Instrument von Mobilitätsverträgen zwischen Gemeinden und Bauträgern explizit angeführt.

4.2 Betrifft Maßnahmen der Gemeinde:

Auch für Gemeinden bietet das Instrument vertraglicher Vereinbarungen mit Bauträgern weitreichende Umsetzungsmöglichkeiten für alternative Mobilitätskonzepte, sh. Pkt. 5.1.1

5. Bewertung der Ergebnisse des Workshops

erfolgreich, weil:

1. Es besteht eine sehr produktive Kooperation des Bauträgers mit der Gemeinde Schwarzenau.
2. Im Rahmen des Workshops wurden unter allen Teilnehmer*innen weitere Themenfelder und konkrete Mobilitätsmaßnahmen des Bauträgers und der Gemeinde Schwarzenau erörtert (sh. Pkt. 3 und 5.)
3. Es findet bereits eine tiefgreifende Vernetzung zwischen den Teilnehmern untereinander statt, die im Rahmen des Workshops zwischen Wissenschaft und Praxis weiter forciert wird.

es bestehen noch Hindernisse:

k.A.

6. Ergänzende Ergebnisse für künftige Mobilitätsmaßnahmen

6.1 Welche Konzepte zu Mobilität in ländlichen NÖ Gemeinden haben für Bauträger bei künftigen Wohnbauvorhaben Relevanz?

1. Möglichkeit „Themenwohnbau“ für gemischte bzw. Großsiedlungen: Ausrichtung auf bestimmte Nutzer*innen-Zielgruppen (z.B. autofreies Wohnen, Junges Wohnen, etc.) als Grundlage bzw. Gelegenheit für (Mobilitäts-)Vereinbarungen mit der Gemeinde.
2. Inputs und Anregungen von WAV/Dir. Damberger:
 - a. Die starren Stellplatzverpflichtungen in der NÖ BO, sowohl im urbanen als auch im ländlichen Bereich, sind nicht mehr zeitgemäß, bzw. es fehlen im Baurecht Kriterien für die Anwendung eines flexiblen Stellplatzschlüssels.
 - b. In die NÖ Wohnbauförderung ist (im künftigen Mobilitäts-Förderkriterienkatalog) die Bereitstellung von 1 (e-)Carsharing-Auto, z.B. ab 12 Wohneinheiten, als Kriterium aufzunehmen.

²⁹ <https://www.austriatech.at/assets/Uploads/Publikationen/PDF-Dateien/6eda29bfca/Mobilitaet-und-Wohnen.pdf>

- c. Betrifft Durchwegungen in einer Wohnhausanlage für Fußgänger und Fahrradverkehr: Die Verpflichtung der Anrainer zur Schneeräumung gem. § 93 STVO (1998) ist (für die Gültigkeit in Wohnhausanlagen) aufzuheben. Damit wäre der Weg für individuelle Regelungen frei (z.B. Verträge mit der Gemeinde).
- d. In Bezug auf alternative Verkehrskonzepte, die (gemeinnützige und gewerbliche) Bauträger umsetzen können, sollen vermehrt Anreizsysteme geschaffen werden, z. B:
 - Bereitstellung von Gratistickets für Öffis für alle, die keinen Pkw besitzen. Für diese Nutzergruppe würde die Errichtung von Kfz-Stellplätzen seitens des Bauträgers entfallen.
 - Maßnahmen zur Bewusstseinsbildung und Verhaltensänderung: Etablierung eines „Mobilitätstrainers“, finanziert von der NÖ LR, z.B. über die Wohnbauförderung → in Informationsveranstaltungen bekommen Bewohner*innen das Verständnis über Nutzen und Vorteile alternativer Mobilitätsmodelle; Anreiz zur Teilnahme: Zur Verfügung stellen von Gutscheinen für Dienstleistungen der Gemeinde, etc.
 - Zitat: „Lassen wir Verpflichtungen beiseite und gestalten zielführende Maßnahmen mit Hausverstand!“

6.2 Welche Themenfelder sind von Gemeinden zu berücksichtigen?

Bewusstseinsbildung der Gemeindebürger*innen (über alternative Mobilitätsmöglichkeiten und -angebote) bereitet den Boden für maßgeschneiderte Mobilitätskonzepte des Bauträgers in seiner Projektentwicklung.

Sh. auch Pkt. 6.1.

7. Ausblick

7.1 Weiteres Vorgehen beim gegenständlichen Pilotprojekt

6. DUK übermittelt WAV und dem Gemeindevertreter einen Leitfaden u.a. mit Erläuterungen zu Mobilitätsverträgen (Mobilität & Wohnen, austriatech, beiliegend).
7. WAV wird ersucht, das Projektteam laufend über den Fortgang der Abstimmungsgespräche mit der Gemeinde Schwarzenau zu informieren.
8. Für die Konkretisierung des Mobilitätspakets des Bauträgers und für Inputs durch das Projektteam der Donau-Uni Krems und Herry Consult sind im Rahmen des Forschungsprojekts (bis viertes Quartal 2022) weiterer Wissensaustausch und Arbeitsgespräche (ggfs. unter Einbindung der Gemeinde Schwarzenau) vorgesehen.
4. WAV wird ersucht, dem Projektteam Übersichtspläne des Kommunalen Zentrums für die Dokumentation im Endbericht zur Verfügung zu stellen.

7.2 Evaluierung des umgesetzten Mobilitätskonzepts – Ausblick auf ein Folgeforschungsprojekt

Geplant ist die Bewertung des Erfolgs der im Workshop erarbeiteten Mobilitätsmaßnahmen durch das Projektteam nach Fertigstellung des gegenständlichen Wohnbau-Pilotprojekts

(voraussichtlich nach 2023). Im Rahmen einer zu beauftragenden Folgestudie sollen die Erfahrungen des Baurägers, der künftigen Bewohner*innen und Nutzer*innen und der Gemeinde mit den bis dahin umgesetzten alternativen Verkehrslösungen erhoben und bewertet werden.

Mobilitätskonzept GEWOG Arthur Krupp – WHA Florianigasse und Doppelhausanlage Feldgasse, 2276 Reintal bei Bernhardsthal

Gewog Arthur Krupp – Gemeinnützige Bau- und Wohnungsgenossenschaft G.m.b.H. ("Wien-Süd")

Florianigasse 59 und Feldgasse (ggü 331)

1. Mobilitätsmaßnahmen des Bauträgers

Planungsstand

Bestandsobjekt Neubau in der Planung, Bezug geplant: **2025**

1.1 Geplante Mobilitätsmaßnahmen des Bauträgers:

1. Im Außenbereich ein zentraler Fahrradabstellplatz (evtl. mit Einhausung) am Grundstück Florianigasse, evtl. versperrbar, im Inneren der WHA versperrbare Kellerabteile im EG, auch für das Einstellen von Rädern geeignet, barrierefreier Zugang
2. In der Feldgasse Nebengebäude mit Nutzung als Fahrradabstellräume mit E-Anschlüssen, jeweils den Tops zugeordnet, ebenerdig, versperrbar. Überlegungen zur Verlegung der Räume näher zu den Hauseingängen, da bis zur Grundstücksgrenze bebaut werden darf (wurde im Rahmen des WS mit Gemeinde geklärt)
3. Infomappe für zukünftige Bewohner*innen (Mobilitätsthema mitberücksichtigt)

1.2 Vorschlag für weitere Mobilitätsmaßnahmen an den Bauträger:

BT plant Umsetzung:

1. Ein Einkaufs-Trolleyanhänger für Fahrrad für jede WE (mit Branding des Bauträgers) ja nein ev.
2. Fahrrad-Abstellräume zu dimensionieren auch für E-Mopeds ja nein ev.
3. Strom für E-Fahrrad-Ladestationen von zugeordneter PV-Anlage (+ ev. Stromspeicher) ja nein ev.
4. 1 zentraler Fahrrad-Werkstattraum für beide WHA (gestaltet als Mehrzweckraum) ja nein ev.
5. Einrichten einer Fahrrad-Servicestation ja nein ev.
6. alternativ zu 5.: Organisation eines Fahrradservices durch eine Fahrradwerkstatt ja nein ev.
7. Schnupperticket für Bewohner*innen (VOR-Klimaticket) ja nein ev.
8. Vorbereitung Sharing-Angebot für Fahrrad- und/oder E-Carsharing ja nein ev.

9. Aufstellen von Lieferboxen in Reintal (geeignet für alle Paketzusteller, z.B. bei ADEG oder Feuerwehrhaus) ja nein ev.

1.3 Begründung der Nichtanwendung / der Vorbehalte:

1. _____
2. Verfügbarer Platzbedarf noch zu überprüfen
3. _____
4. _____
5. Verfügbarer Platzbedarf noch zu überprüfen; Verwaltung erforderlich („Kümmerer“)
6. Recherche nach geeigneter Fahrradwerksstatt noch erforderlich
7. _____
8. Problematisch, einen externen Betreiber zu finden, dafür sind die WHA zu klein
9. _____

2. Mobilitätskonzept der Gemeinde

2.1 Folgende Mobilitätsmaßnahmen bestehen oder sind geplant:

1. Radweg von Reintal bis Bernhardsthal (abseits der Bundesstraße B49) vorhanden
2. Schnellbus frühmorgens nach Wien Haupt-Bhf.
3. Regionalbusse nach Mistelbach und Poysdorf
4. Bahnhof Bernhardsthal: ÖBB-Sanierung geplant

2.2 Maßnahmenempfehlungen an die Gemeinde:

Beschilderung und ev. Ausbau des vorhandenen Fahrradwegs Reintal – Bernhardsthal

1. Errichten eines „Mobility Points“ am Bahnhof Bernhardsthal, ev. in Kooperation mit Programm „ÖBB 360°“, mit:
 - a. versperrbaren Fahrradboxen,
 - b. öffentlicher Fahrrad-Servicestation,
 - c. einem Stellplatz mit E-Lademöglichkeit für 1 E-Carsharing- oder E-Fahrtendienst-Auto
2. Einrichten eines Stellplatzes mit E-Lademöglichkeit in Reintal für 1 E-Carsharing- oder E-Fahrtendienst-Auto, z.B. bei Feuerwehr.
3. Aufstellen von Lieferboxen, geeignet für alle Paketzusteller, in Reintal: z.B. bei Feuerwehr, oder in Bernhardsthal: z.B. beim Bahnhof.
4. Vorbereitung für Zustandekommen von Fahrgemeinschaften, z.B. Einrichten von Sammelpunkten für Personen mit Zielen in überregionalen Zentren – sh. Beispiel „Mitfahrbank“; in

Reintal: z.B. bei Feuerwehr, in Bernhardstahl: z.B. beim Rathaus.

5. Einrichten eines Fahrtendienstes mit einem E-Auto für Wege innerorts, zum/vom Bahnhof, u. dgl. (sh. Bsp. Verein E-Mobil Pressbaum), gemeindeübergreifend mit nahen umliegenden Gemeinden.

3. Vereinbarungen des Bauträgers mit der Gemeinde

schon bestehend: Direkte und enge Kommunikation mit Bürgermeisterin und verantwortlichen Gemeinderäten über Flächenwidmung und Raumordnungsfragen.

beabsichtigt: _____

Abschluss eines Mobilitätsvertrags³⁰ beabsichtigt

4. Sonstige Ergebnisse des Workshops

4.1 Betrifft Maßnahmen des Bauträgers:

4.2 Betrifft Maßnahmen der Gemeinde:

2. Die Gemeindevertreter*innen beabsichtigen Kontaktaufnahme mit Vertretern der umliegenden Gemeinden („KLAR! Weinviertler Dreiländereck“³¹) über mögliche gemeinsame Verkehrslösungen und Mobilitätsmaßnahmen, insbes. Einrichten eines gemeindeübergreifenden Fahrtendienstes.

3. Link zu Bundesförderungen bzgl. Mobilitätsmaßnahmen:

- https://www.umweltfoerderung.at/fileadmin/user_upload/media/umweltfoerderung/Dokumente/Betriebe/Fahrzeuge_Mobilitaet_Verkehr/KA_MOBIL_Leitfaden_Aktive_Mobilitaet.pdf
- https://www.klimafonds.gv.at/wp-content/uploads/sites/16/Leitfaden_E-Mobilitaet_Gewerbe_2021.pdf

4. Herry Consult vermittelt Kontakt bzgl. LISA (Land NÖ) und Fahrtendienstanbieter (Bsp. Ernsti-Mobil Ernstbrunn, WOLKiMobil) für Infoveranstaltung mit KLAR!-Management

- <https://docplayer.org/109845336-Kleinraeumige-mobilitaetsangebote.html>

5. Herry Consult fragt bei A1 an bzgl. Voraussetzungen, Dimensionierung, Kosten etc. einer Paketstation.

³⁰ vgl. § 17 NÖ Raumordnungsgesetz 2014

³¹ <https://klar-anpassungsregionen.at/regionen/klar-weinviertler-dreilaendereck>

5. Bewertung der Ergebnisse des Workshops

erfolgreich, weil:

1. Es wurden zahlreiche Mobilitätslösungen, die gleichermaßen vom Bauträger und von der Gemeinde verwirklicht werden können, erörtert und zum Teil bis ins Detail besprochen.
2. Es besteht großes Engagement von allen Beteiligten, in dieser modellhaften ländlichen Gemeinde alternative Mobilitätslösungen zu etablieren und überregionale, individuell gestaltbare Verkehrsmöglichkeiten mit Nachbargemeinden zu initiieren.

es bestehen noch Hindernisse:

k.A.

6. Ergänzende Ergebnisse für künftige Mobilitätsmaßnahmen

6.1 Welche Konzepte zu Mobilität in ländlichen NÖ Gemeinden haben für Bauträger bei künftigen Wohnbauvorhaben Relevanz?

Überlegungen zu E-Ladeinfrastruktur im Wohnbau: nützlicher Link „Ladeinfrastruktur für e-Fahrzeuge im Wohnbau unter Berücksichtigung der NÖ BO“: <https://www.energie-noe.at/download/?id=Ladeinfrastruktur%20fuer%20e-Fahrzeuge%20im%20Wohnbau%20-%20Anforderungen%20in%20der%20NOE%20Bauordnung.pdf>

6.2 Welche Themenfelder sind für Gemeinden von Relevanz?

1. Die Gemeindevertreter*innen wünschen eine Mobilitätsförderung durch die NÖ Landesregierung, analog zu dem in Aussicht gestellten Fördermodell für gemeinnützige Bauträger im Rahmen der NÖ Wohnbauförderung.
2. Bewusstseinsbildung der Gemeindebürger*innen (über alternative Mobilitätsmöglichkeiten und -angebote) bereitet den Boden für maßgeschneiderte Mobilitätskonzepte des Bauträgers in seiner Projektentwicklung.

7. Ausblick

7.1 Weiteres Vorgehen beim gegenständlichen Pilotprojekt

1. Gewog Arthur Krupp (Wien-Süd) wird das Projektteam laufend über den Fortgang der Abstimmungsgespräche mit der Gemeinde informieren.
2. Gewog Arthur Krupp (Wien-Süd) und das Projektteam der Donau-Uni Krems und Herry Consult vereinbaren Wissensaustausch und Arbeitsgespräche im Rahmen des Forschungsprojekts (bis viertes Quartal 2022) zur Konkretisierung des Mobilitätspakets und für Inputs durch das Projektteam.
2. Es wird ein Nachfolge-Workshop mit den Vertreter*innen der Gemeinde und des Bauträgers in Aussicht gestellt, zur Vertiefung der o.a. Mobilitätslösungen und um überregionale Verkehrsmöglichkeiten zu erarbeiten, unter Teilnahme von Vertreter*innen von Nachbargemeinden im Rahmen der Initiative „KLAR! Weinviertler Dreiländereck“ und

mit Ansprechpersonen von erfahrenen Fahrtendienstbetreibern oder -vereinen (sh. z.B. Pkt. 5.2)

7.2 Evaluierung des umgesetzten Mobilitätskonzepts – Ausblick auf ein Folgeforschungsprojekt

Geplant ist die Bewertung des Erfolgs der im Workshop erarbeiteten Mobilitätsmaßnahmen durch das Projektteam nach Fertigstellung des gegenständlichen Wohnbau-Pilotprojekts (voraussichtlich nach 2025). Im Rahmen einer zu beauftragenden Folgestudie sollen die Erfahrungen des Bauträgers, der künftigen Bewohner*innen und der Gemeinde mit den bis dahin umgesetzten alternativen Verkehrslösungen erhoben werden.