

Spannungsfeld privatrechtlicher und öffentlicher Instrumente zur Steuerung der wohnstandortbezogenen Mobilität

Mobilitätsverträge, Städtebauliche Verträge
und Mobilitätsfonds im Blick



Forschungsprojekt: Urban MoVe - Privatrechtliche Verträge (z.B. Mobilitätsverträge, -fonds, städtebauliche Verträge)
als innovative stadt- und mobilitätsplanerische Planungs- und Steuerungsinstrumente

Förderprogramm: Stadt der Zukunft, 5. Ausschreibung;
Projektart: Kooperatives F&E Projekt, industrielle Forschung, Fördergeber:



STADT
der Zukunft



FFG
Forschung wirkt.

Bundesministerium
Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie

Projektkonsortium:



Impressum

Förderprogramm: Stadt der Zukunft, 5. Ausschreibung



STADT
der Zukunft



FFG
Forschung wirkt.



Bundesministerium
Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie

„Stadt der Zukunft“ ist ein Forschungs- und Technologieprogramm des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie. Es wird im Auftrag des BMK von der Österreichischen Forschungsförderungsgesellschaft gemeinsam mit der Austria Wirtschaftsservice Gesellschaft mbH und der Österreichischen Gesellschaft für Umwelt und Technik (ÖGUT) abgewickelt.

Forschungsprojekt: Urban MoVe - Privatrechtliche Verträge (z.B. Mobilitätsverträge, -fonds, städtebauliche Verträge) als innovative stadt- und mobilitätsplanerische Planungs- und Steuerungsinstrumente

Für den Inhalt verantwortlich:

yverkehrsplanung GmbH, Erdbergstraße 34/Haus 1, 1030 Wien (wissenschaftliche Beratung Univ.-Prof. Dr.-Ing. Martin Berger, Dipl.-Ing. Emanuel Selz, Dipl.-Ing. Mag. Mario Platzer, Dipl.-Ing.in Aurelia Kammerhofer)

Technische Universität Wien, Forschungsbereich Bodenpolitik und Bodenmanagement, Augasse 2-6, 1090 Wien (Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr.techn. Arthur Kanonier, DDipl.-Ing. Kurt Weninger, BSc)

Technische Universität Graz, Institut für Städtebau, Rechbauerstraße 12/II, 8010 Graz (Univ.-Prof. Aglæe Degros, Dipl.-Ing Michael Malderle, Dipl.-Ing. Markus Monsberger, BSc)

Grazer Energieagentur Ges.m.b.H., Kaiserfeldgasse 13/1, 8010 Graz (Mag.^a Birgit Baumgartner)

UIV Urban Innovation Vienna GmbH, Operngasse 17-21, 1040 Wien (Mag. Gerald Franz, MA)

Satz: TU Graz, Institut für Städtebau

Titelfoto: Martin Grabner

Änderungen und Fehler vorbehalten.

Graz/Wien, Jänner 2021

Was Sie erwartet...

Einleitung

Warum ist Mobilität bei neuen Bauvorhaben so wichtig?	7
Warum braucht es diesen Leitfaden?	8
Welche Ziele verfolgt der Leitfaden?	9
Welche Hebel existieren?	10
Welche Trends beeinflussen Wohnen und Mobilität?	11
Welche Ziele werden durch Mobilitätskonzepte am Wohnstandort verfolgt?	13

Instrumente

Überblick über vielfältige Planungsinstrumente und Steuerungsansätze	15
Wohnstandortbezogenes Mobilitätskonzept mit Maßnahmen	16
Wie lassen sich die Maßnahmen rechtlich umsetzen?	20
Mobilitätsvertrag / Städtebaulicher Vertrag	22
Mobilitätsfonds	26
Gegenüberstellung von Mobilitätsvertrag und -fonds	28

Prozesse und Akteur*innen

Prozesse	30
Kompetenzen und Rollen der Akteur*innen	34
Interessen, Motive und Zielkonflikte der Akteur*innen	35

Fazit und Empfehlungen

Empfehlungen zu öffentlich-rechtlichen Instrumenten	36
Empfehlungen zu privatrechtlichen Instrumenten	36
Empfehlungen zu Mobilitätskonzepten im rechtlichen Kontext	37

Verzeichnisse

Literaturverzeichnis	38
Rechtsquellen	39
Abbildungsverzeichnis	39
Tabellenverzeichnis	39

EINLEITUNG



© qimby / Philipp Böhme

Warum ist Mobilität bei neuen Bauvorhaben so wichtig?

Immer mehr Menschen sind in Städten multimodal unterwegs. Daher ergeben sich an der Schnittstelle von Wohnen und Mobilität neue Chancen und Möglichkeiten für eine klimafreundliche Mobilität. Alle an Bauvorhaben Beteiligte sind gefordert, entsprechende Mobilitätsangebote zu schaffen. Zudem brauchen die Planungsinstrumente eine Anpassung, um die vielfältigen Potenziale eines veränderten Verhaltens mit weniger Autonutzung und/oder ohne eigenes Auto zu heben. Dadurch profitiert der Klimaschutz, welcher eine Mobilitätswende als wichtige Voraussetzung hat. Wegfallende Stellplätze sparen Kosten und machen Wohnen leistbarer, steigern aber auch die Qualitäten öffentlicher Räume und des Bauvorhabens. Ebenso verbessert sich die Mobilitätsinklusion aller Bewohner*innen.

Dies sind starke Argumente für ein neues Grundverständnis von Wohnen und Mobilität, das mit mehr Lebensqualität einhergeht: Auch ohne eigenes Auto steht den Bewohner*innen das passende Mobilitätsangebot – sei es ein Fahrrad, der Öffentliche Verkehr, ein Car-Sharing Auto etc. – zur Verfügung. Je nach individuellen Präferenzen, Einstellungen, Möglichkeiten etc.

einerseits und je nach Mobilitätssituation also Witterung, Gepäck, Begleitpersonen, Entfernung zum Ziel etc. andererseits wird das passende Verkehrsmittel gewählt. Ein umfassendes Mobilitätsangebot vor Ort, das die vielfältigen Bedürfnisse der Bewohner*innen berücksichtigt, ist jederzeit, komfortabel, barrierefrei für eine einfache und kostengünstige, unkomplizierte Nutzung vorhanden. Diesen Paradigmenwechsel von autoorientierter zu multimodaler Mobilität veranschaulicht nachstehende Abbildung. Um diesen Anspruch gerecht zu werden, gilt es vor allem die rechtlichen, organisatorischen und finanziellen Rahmenbedingungen zu verbessern. In diesem Spannungsfeld ist der vorliegende Leitfaden verortet, der Ergebnisse aus dem Forschungsprojekt Urban MoVe zusammenfasst.

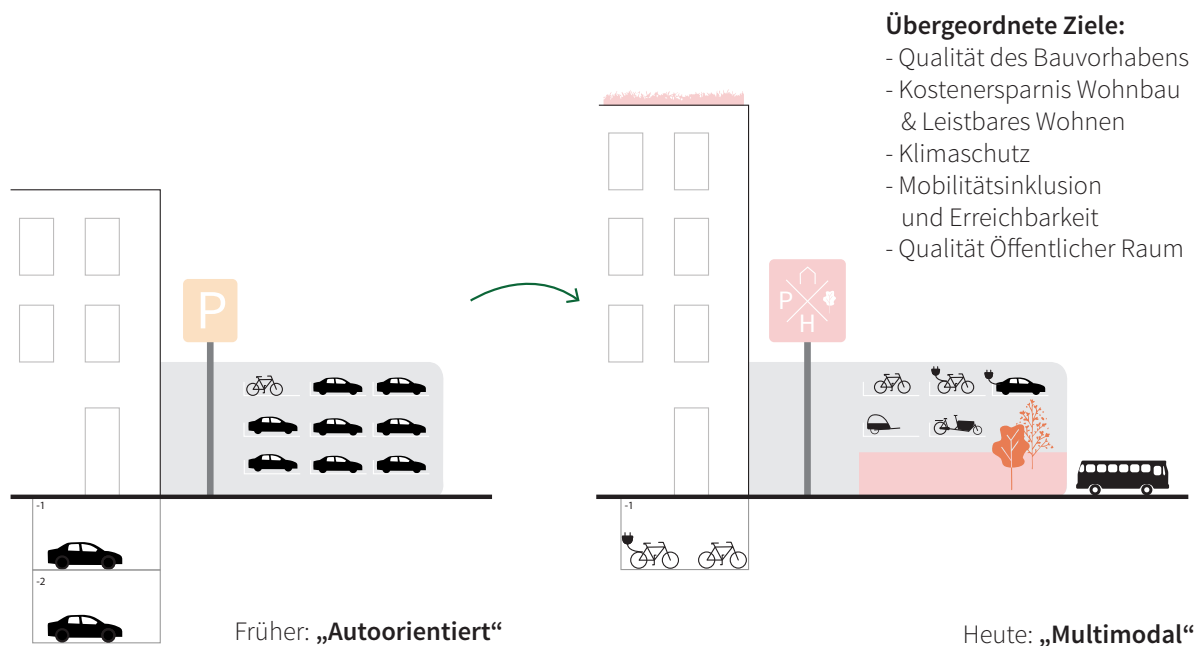


Abbildung 1: Paradigmenwechsel zu multimodaler Mobilität

| Warum braucht es diesen Leitfaden?

Von der Problemstellung, den Ansatzpunkten und den Zielen an der Schnittstelle Wohnen und Mobilität ausgehend, steht im Mittelpunkt des Leitfadens die rechtliche Verankerung von Mobilitätsmaßnahmen insbesondere in die Vertragsraumordnung.

Anlässe, sich dieser Thematik zu widmen und der Praxis einen Leitfaden zur Verfügung zu stellen, sind folgende:

1. Privatrechtliche Instrumente **gewinnen an Stellenwert**, um multimodale Mobilitätsangebote vor dem Hintergrund fehlender Budgets der öffentlichen Hand anzustoßen und zu finanzieren.
2. Aktuell werden in der Praxis **unterschiedliche** privatrechtliche Instrumente (Mobilitätsverträge, Mobilitätsfonds etc.) mit spezifischen Vor- und Nachteilen angewandt.
3. Derzeit liegen noch wenige Erfahrungen mit der **tatsächlichen Umsetzung** und den **Wirkungen** umgesetzter **Mobilitätsangebote** mittels privatrechtlicher Instrumente vor.
4. Schwer **standardisierbare Abläufe** und **rechtliche „Graubereiche“** erschweren den Abschluss privatrechtlicher Verträge sowohl für die Verwaltung als auch für die Bauträger*innen.
5. Privatrechtliche Instrumente sind bislang **stärker für Großstädte**, aber **weniger für mittlere und kleinere** Gemeinden relevant, sodass sich die Frage stellt, ob und inwieweit diese Instrumente übertragen werden können.



| Welche Ziele verfolgt der Leitfaden?

*Ausgehend von rechtlichen Steuerungsinstrumenten im Bereich des öffentlichen Rechts und vor allem der Vertragsraumordnung, die hier besonders im Fokus ist, erfolgt eine integrative Betrachtung mit den Mobilitätskonzepten und -maßnahmen, den Akteur*innen sowie den dazugehörigen Prozessen.*

Der Leitfaden...

1. **klärt das Verhältnis privatrechtlicher und öffentlich-rechtlicher Instrumente** bei der **Regelung, Steuerung, Finanzierung** von **Maßnahmen** wohnstandortbezogener Mobilitätskonzepte,
2. **betrachtet die Eignung privatrechtlicher Instrumente** für die Verankerung von **Maßnahmen** wohnstandortbezogener Mobilitätskonzepte,
3. **eruiert prozessuale Pfadabhängigkeiten** im „Zusammenspiel“ von privatrechtlichen Instrumenten mit öffentlich-rechtlichen Instrumenten und wohnstandortbezogenen Mobilitätskonzepten und
4. **stellt Rollen, Motive und Kompetenzen** unterschiedlicher **Akteur*innen** bei Planung, Bau und Betrieb dar.



Abbildung 2: Themenschwerpunkte des Leitfadens

Welche Hebel existieren?

Ansatzpunkte für eine multimodale Mobilität sind folgende:

32% aller Alltagswege der Bevölkerung sind kürzer als 2,5 km (BMVIT 2016). Dies stellt ein wesentliches Potenzial für die aktive Mobilität zu Fuß oder mit dem Fahrrad dar. Das heißt: Hohe Qualitäten der Nahversorgung, der Verknüpfung mit dem Öffentlichen Verkehr, dem Radverkehr, der Öffentlichen Räume etc. im Umfeld des Wohnortes sind elementar.

32%

aller täglichen Wege
sind kürzer als 2,5km

Da ein Großteil der täglich zurückgelegten Wege mit **81%** am Wohnort startet oder endet (BMVIT 2016; VCÖ 2010), ist dort ein wesentlicher Hebel vorhanden, um kein Auto zu besitzen bzw. besitzen zu müssen oder auch um dieses weniger zu nutzen und mehr zu Fuß, mit dem Fahrrad, dem Öffentlichen Verkehr, Carsharing etc. unterwegs zu sein (Stiewe und Bäuml 2013; Stiewe 2016).

81%

aller täglichen Wege
beginnen oder enden
zu Hause

Auch wenn eine Zunahme des Autobesitzes häufig mit der Familiengründungsphase korrespondiert und die Immobilienwirtschaft für das Hochpreissegment immer noch teure Tiefgaragenstellplätze baut, so ist der Trend einer Abkehr vom Auto in urbanen Gebieten evident: So sind beispielsweise in Wien Haushalte bzw. Personen ohne Auto bei einem abnehmenden Motorisierungsgrad (VCÖ 2018) an sich eine sehr große Zielgruppe mit einem Anteil von **36 % an allen Haushalten** (BMVIT 2017: 6) und damit ein großer Markt für multimodale Mobilitätsangebote. Die Jüngeren sind darüber hinaus stark Nachfragende für Wohnungen im Neubau. Kommt es zum Umzug, ist die Chance groß, Routinen im Mobilitätsverhalten aufzubrechen, was wiederum einen Ansatzpunkt für multimodale Mobilitätsangebote darstellt (vgl. Langweg 2009, Lanzendorf und Tomfort 2010, Klinger 2017).

36%

aller Haushalte
ohne Auto in Wien

Errichtungskosten für Pkw-Stellplätze sind teuer und reichen von ca. 1.500 € für einen ebenerdigen Kfz-Parkplatz draußen über ca. 7.000 € für einen Kfz-Stellplatz im Parkhaus bis hin zu ca. 25.000 € in der Tiefgarage (VCD 2019). Gibt es ein Überangebot an Parkplätzen, so steigen die Errichtungs- aber auch Betriebskosten ohne Nutzen, was zu höheren Kosten für Eigentümer*innen und Mieter*innen führt (Metron 2019).

1.500 bis
25.000 €

Baukosten für einen
Kfz-Stellplatz

Welche Trends beeinflussen Wohnen und Mobilität?

Nachstehende Trends beeinflussen die Entwicklung in diesem Bereich:

Urbanisierung: Bevölkerungswachstum in Agglomerationsräumen führt zu hohem Siedlungsdruck und einem angespannten Wohnungsmarkt, der zu hohen Wohnkosten führt. Hohe Flächeninanspruchnahme durch den ruhenden und fahrenden Autoverkehr verschärft diese Situation. (Oostendorp et al. 2019: 1f)

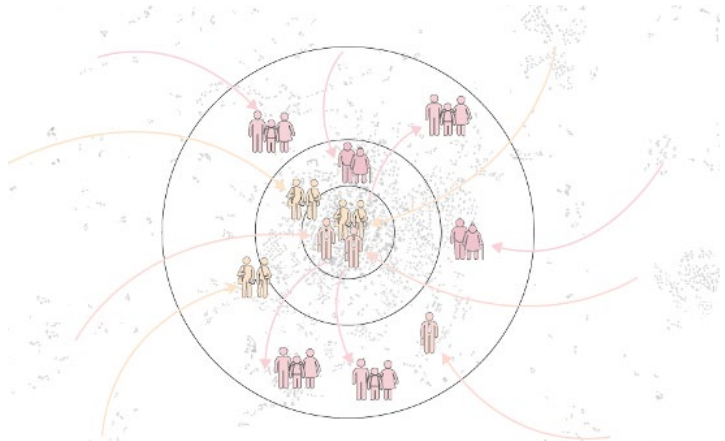


Abbildung 3: Wanderungen in Richtung Stadt und Stadtumland

Hochwertig gestaltete Freiräume, die an die Anforderungen des Klimawandels angepasst sind, spielen bei der Entwicklung von Neubaugebieten eine wesentliche Rolle: Sie dienen einerseits als Verkaufsargument (HSR 2018: 61) und bilden andererseits neben den Qualitäten der Wohnung selbst und ihrer Erreichbarkeit ein weiteres Entscheidungskriterium bei der Wahl des Wohnortes.

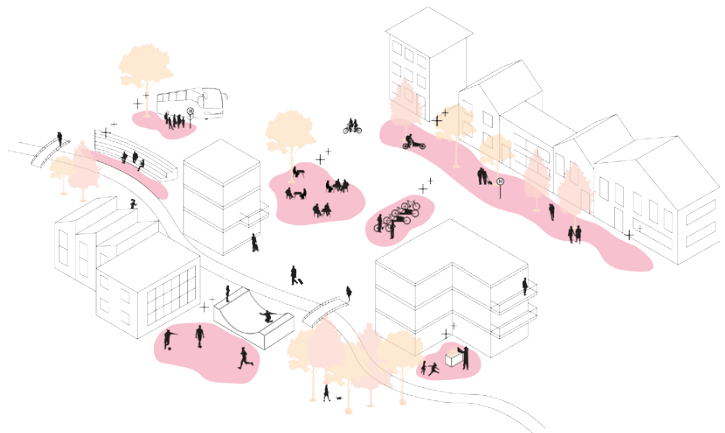


Abbildung 4: Vielfältige Freiräume bieten Qualität

Demografischer und gesellschaftlicher Wandel: Ein grundlegender Wandel hin zu einer pluralistischeren Gesellschaft zeichnet sich ab, in der häufig unterschiedliche Lebensstile mit unterschiedlichen Lebensabschnittsphasen verknüpft sind. Jede Lebensphase hat ihre zugehörige Wohnform, die sich mit dem Alter, dem Familienstand bzw. der Familienstruktur etc. ändert. Flexible und innovative Wohnkonzepte (wie zum Beispiel Wohnungstauschmöglichkeiten, Generationenwohnen, Gemeinschafts- und Sharing-Konzepte), die sich der jeweiligen Lebenssituation anpassen lassen (Geserick et al. 2016), gewinnen daher an Stellenwert.

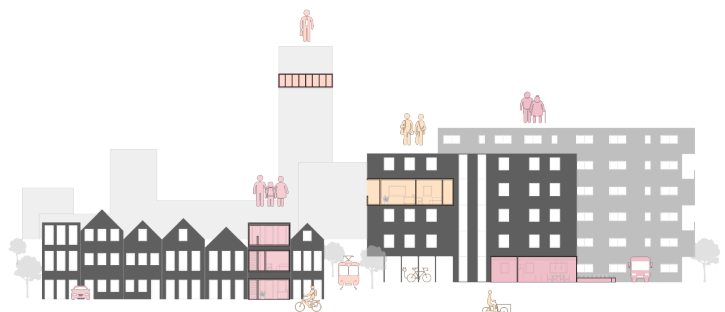


Abbildung 5: Je nach Lebenslage ergeben sich unterschiedliche Wohnbedürfnisse

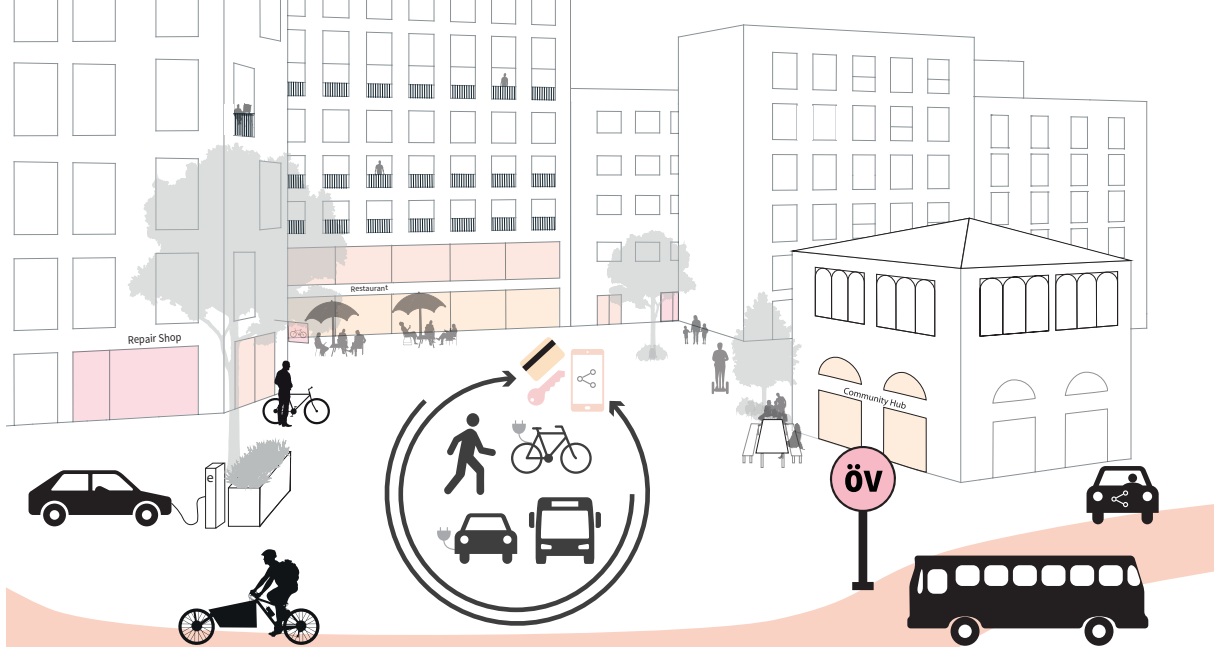


Abbildung 6: Trends im Bereich der Mobilität wirken auch auf den Stadtraum

Autofreie Haushalte: Während der Motorisierungsgrad in Österreich nach wie vor sukzessive ansteigt und ca. 79% der Haushalte über einen PKW verfügen (BMVIT 2017) stagniert bzw. sinkt der Motorisierungsgrad in Großstädten. So besitzen 36 % der Haushalte in Wien keinen Pkw und sind daher eine erfolgversprechende Zielgruppe für multimodale Mobilitätsangebote.

Multimodale Mobilitätsangebote: Diese treffen den Zeitgeist eines immer stärker ausdifferenzierten, multimodalen Mobilitätsverhaltens (Streit et al. 2015): Präferenzen für Shared Mobility („Teilen statt Besitzen“) und Autofreiheit, egal ob diese bewusst, freiwillig gewählt oder aus fehlenden Ressourcen folgt, kennzeichnet die Mobilität vor allem urbaner jüngerer Menschen, die aber als Alterskohorte älter werden und damit möglicherweise ihr Mobilitätsverhalten weitertragen (Scheiner und Holz-Rau 2015).

Neue Mobilitätsformen, wie Mobility as a Service sind wesentlich von technischen Entwicklungen im Bereich der Digitalisierung abhängig, gehen aber mit sozialen Innovationen wie dem Trend „Teilen statt Besitzen“, neuen Geschäftsmodellen und Dienstleistungen einher. (Soteropoulos et al. 2019; Smith 2020).

Neue Antriebssysteme: Nach wie vor sind die alternativen Antriebe, die von Elektro- bis Hybridantrieben reichen, in Österreich wenig verbreitet, obwohl politische Zielsetzungen, insbesondere der Dekarbonisierung des Verkehrs, eine stärkere Marktdiffusion fordern. Dabei beeinträchtigen Treibhausgasemissionen von Elektroautos weniger das Klima, wenn der Strommix weniger aus fossilen und mehr regenerativen Energiequellen besteht und Reboundeffekten entgegengesteuert wird.

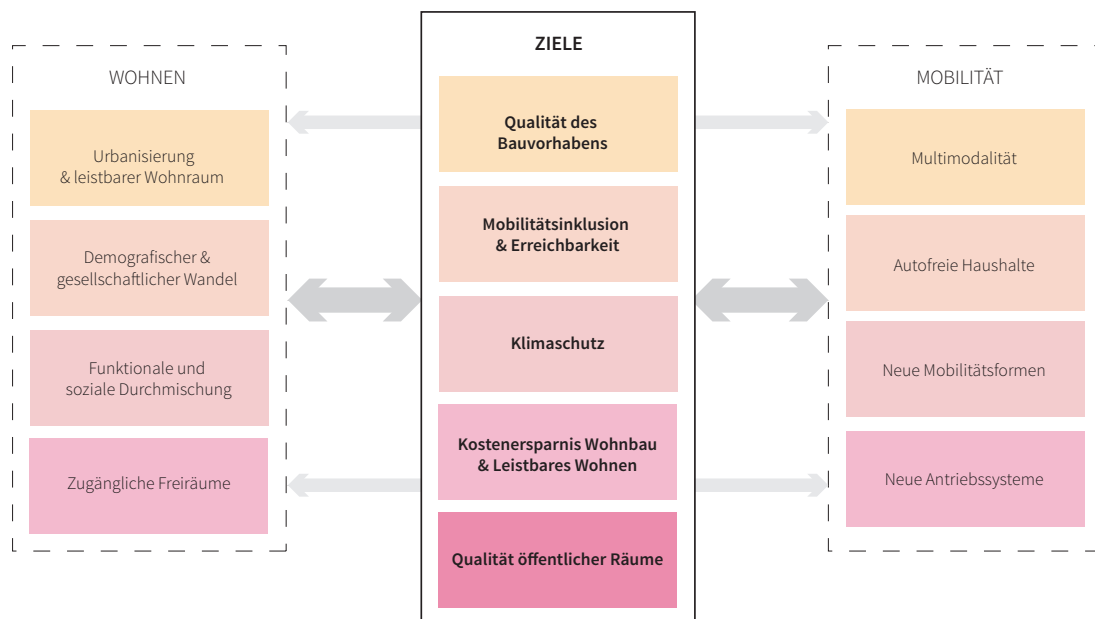


Abbildung 7: Ziele zu wohnstandortbezogener Mobilität im Zusammenspiel mit aktuellen Trends

Welche Ziele werden durch Mobilitätskonzepte am Wohnstandort verfolgt?

*An der Schnittstelle Wohnen und Mobilität lassen sich folgende Ziele formulieren, deren Relevanz von unterschiedlichen Akteur*innen unterschiedlich eingeschätzt wird. (Siehe S.35)*

Einhalten von Klimaschutzziele durch Veränderung des Modal-Splits in Richtung Umweltverbund

Der Umweltverbund umfasst Formen aktiver Mobilität sowie den ÖPNV. Das Setzen von Anreizen durch vielfältige, neu Mobilitätsangebote sowie Restriktionen durch Reduktion der Flächen für das Auto trägt dazu bei, weniger Kilometer mit dem PKW zurückzulegen und so die Veränderung des Modal Split zugunsten der Klimaschutzziele zu erreichen. Dies entspricht auch den strategischen Zielen des Technologieprogramms „Stadt der Zukunft“ (BMK o.J.).

Steigern der Qualität des Bauvorhabens durch weniger Flächeninanspruchnahme von Autos

Wesentliches Ziel ist die Steigerung der Qualität des Bauvorhabens etwa durch Errichten von Gemeinschaftsräumen sowie private Außenflächen (z.B. Terrassen, Balkone und Gärten). Ansatz dazu bildet die Einsparung von Kosten durch eine geringere Anzahl an PKW-Stellplätzen und die Nutzung dieser finanziellen Mittel für die vielfältige Gestaltung des Wohnraums.

Sichern der Mobilitätsinklusion durch vielfältige Mobilitätsangebote

Erreichbarkeit ist ein wesentlicher Standortfaktor im Wohnungsneubau, der häufig in städtischen Randlagen erfolgt. Zudem tragen Lebensstile, sozio-demographische und sozio-ökonomische Aspekte zu unterschiedlichen, individuellen Mobilitätsbedürfnissen bei. (Oostendorp et al. 2019: 1f) Das Schaffen vielfältiger und neuer Mobilitätsangebote verbessert daher die Mobilitätsinklusion.

Kosten sparen im Wohnungsbau infolge des Wegfalls von Stellplätzen

Stellplatzerrichtung, insbesondere in Form von Tiefgaragen, sowie der Betrieb dieser stellen wesentliche Kostenfaktoren dar, die sich auch monetär am Wohnungsmarkt abbilden (Oostendorp et al. 2019: 1f). Das Reduzieren von Stellplätzen ermöglicht die Nutzung finanzieller Mittel für neue und vielfältige Mobilitätsangebote, die Gestaltung des Wohnraums und -umfeldes und kann sich auch in leistbarem urbanem Wohnraum zeigen (VCD e. V., 2019).

Aufwerten des öffentlichen Raumes durch weniger Flächeninanspruchnahme von Autos

Die geringere Inanspruchnahme von Flächen durch das Auto eröffnet Möglichkeiten vielfältige Nutzungs- und Gestaltungsansprüche an den öffentlichen Raum umzusetzen, so z.B. urbane Grünräume, Barrierefreiheit, ausreichende Flächen für Fuß- und Radverkehr sowie ein gesundes Lebensumfeld (VCD e. V. 2019).

Ziele	strategische Ansatzpunkte	weniger Flächenverbrauch durch Auto	vielfältige, kostengünstige Mobilitätsangebote	weniger Autonutzung
Qualität des Bauvorhabens		■ ■	■	
Mobilitätsinklusion und Erreichbarkeit			■ ■	■
Klimaschutz				■ ■
Kostengünstiger Wohnbau		■ ■		
Qualität Öffentlicher Raum		■ ■		■

■ teilweise relevant ■■ besonders relevant

Tabelle 1: Strategische Ansatzpunkte zur Zielerreichung

Tabelle 1 stellt strategische Ansatzpunkte wohnstandortbezogenener Mobilitätskonzepte dar; die u.a. zur Erreichung bestimmter Ziele beitragen.

INSTRUMENTE



© qimby / Martin Randelhoff

Überblick über vielfältige Planungsinstrumente und Steuerungsansätze

Das Spektrum an Instrumenten und Maßnahmen zur Steuerung der räumlichen Entwicklung ist vielfältig und wurde in den letzten Jahren deutlich differenzierter, um einerseits den zunehmenden inhaltlichen Anforderungen zu entsprechen und andererseits umsetzungsrelevanter zu werden. Dadurch entsteht ein beachtlicher Planungsspielraum bezüglich mobilitätsspezifischer Maßnahmen. Im gegenwärtigen Planungsverständnis greift die Beschränkung auf hoheitliche Pläne und Maßnahmen zu kurz, da nicht nur die formalisierten textlichen und planerischen Festlegungen von Maßnahmen zur Erreichung der Planungsziele beitragen. Daher ist es sinnvoll verschiedene Maßnahmen anlassbezogen zu kombinieren und abzustimmen. Demzufolge werden – ergänzend zu den verbindlichen Instrumenten der Hoheitsplanung – verstärkt konzeptive und informelle (z.B. Konzepte, Strategien, Masterpläne) sowie privatrechtliche Instrumente (z.B. Vertragsraumordnung) angewendet, die je nach Ausgangslage inhaltlich, strukturell und räumlich erheblich differieren können.

Im Zusammenhang mit mobilitätsspezifischen Maßnahmen sind **traditionell hoheitliche Instrumente** mit ordnungspolitischer oder entwicklungsstrategischer Ausrichtung von besonderer Bedeutung. Ausgehend von den räumlichen Gegebenheiten (Grundlagenforschung) und den beabsichtigten Planungsvorhaben erfolgen konkrete Maßnahmenfestlegungen (Planungsentscheidungen) zur Steuerung der wohnstandortbezogenen Mobilität in der Regel auf Gemeindeebene, dabei kommt besonders dem Bebauungsplan Steuerungswirkung zu. So sind auch in den meisten Bundesländern etwa die Stellplatzregelungen systematisch der Bebauungsplanung zugeordnet.

Steuerungsansätze, die über die „klassische“ (hoheitliche) Bodennutzungsplanung hinausgehen, sind **konzeptive Planungen** (z.B. Mobilitätskonzepte), **fiskalische Instrumente**, **Vertragsraumordnung** und **Kooperations- und Konsensinstrumente** (z.B. Beteiligungsverfahren, Aushandlungsprozesse, Überzeugungsarbeit). Letztere zeichnen sich durch Aspekte wie flache Hierarchien, Flexibilität, integrierte Planungsabläufe oder Informalität, die traditionellen Verwaltungsstrukturen widersprechen können, aus.

Der verstärkte Einsatz von Verträgen als begleitende Maßnahmen zu hoheitlichen Festlegungen verdeutlicht die veränderten Planungsaufgaben in jüngerer Zeit. Einem stärker auf Kooperation ausgerichteten und umsetzungsrelevanten Planungsverständnis entsprechen ausverhandelte Planungsmaßnahmen, die durch die Vertragsraumordnung zivilrechtlich abgesichert werden. Alle Raumordnungsgesetze haben die entsprechenden rechtlichen Grundlagen für städtebauliche Verträge geschaffen, die in der Praxis vielfältig angewendet werden. Planungssystematisch ist die Vertragsraumordnung kein hoheitliches Planungsinstrument, sondern eine **zivilrechtliche Vereinbarung**, die in der Regel im Zuge einer kommunalen Planungsmaßnahme der Flächenwidmungs- und Bebauungsplanung abgeschlossen wird und der eine bedeutende Ergänzungsfunktion zukommt.

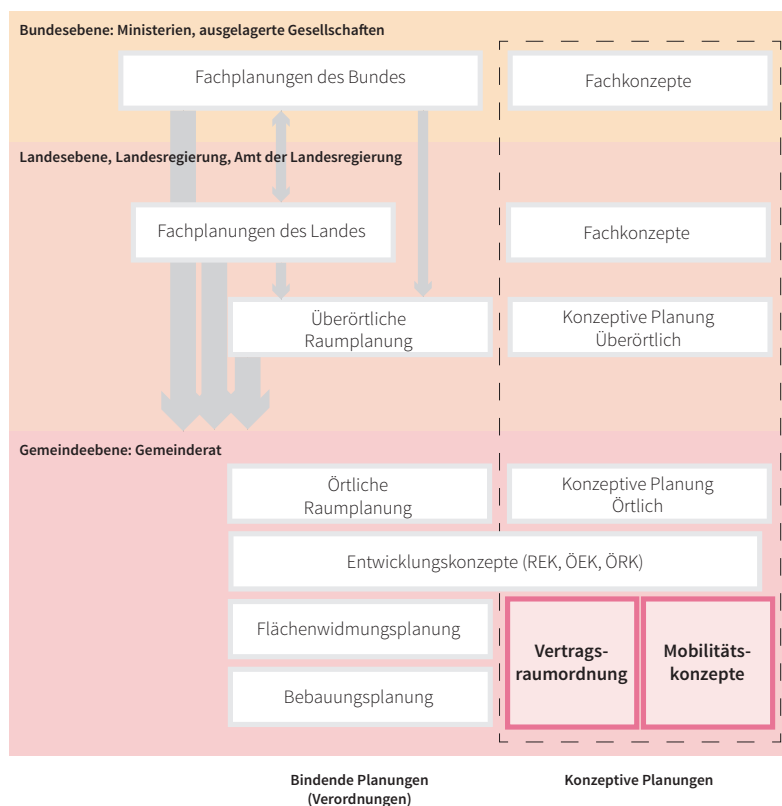


Abbildung 8: Planungsinstrumente auf verschiedenen Planungsebenen (eigene Darstellung nach Schindelegger & Kanonier in Gruber et al. 2018:72)

Wohnstandortbezogenes Mobilitätskonzept mit Maßnahmen

Wohnstandortbezogene Mobilitätskonzepte analysieren die lokalen Rahmenbedingungen und Qualitäten wie beispielsweise Nahversorgung, Radwegenetz, Öffentlicher Verkehr etc. Darauf aufbauend werden an den Standort und die potenziellen Nutzer*innen angepasste Maßnahmen **konzipiert**. Auch sollte eine **Qualitätssicherung** der Maßnahmen im Konzept inkludiert sein. Das heißt: In den rechtlich nicht verbindlichen wohn-

tandortbezogenen Mobilitätskonzepten werden fachliche Grundlagen zu Maßnahmen für verbindliche Instrumente der Hoheitsplanung erarbeitet. Die Veranlassung, ob ein derartiges Mobilitätskonzept erforderlich ist, geht in der Regel von den Gemeinden aus, ohne dass es dafür allgemeine Standards, Richtlinien etc. gibt, welche fall-spezifischen Konstellation (z.B. Bewohner*innenanzahl, Größe, Lage etc.) das Erfordernis begründen.

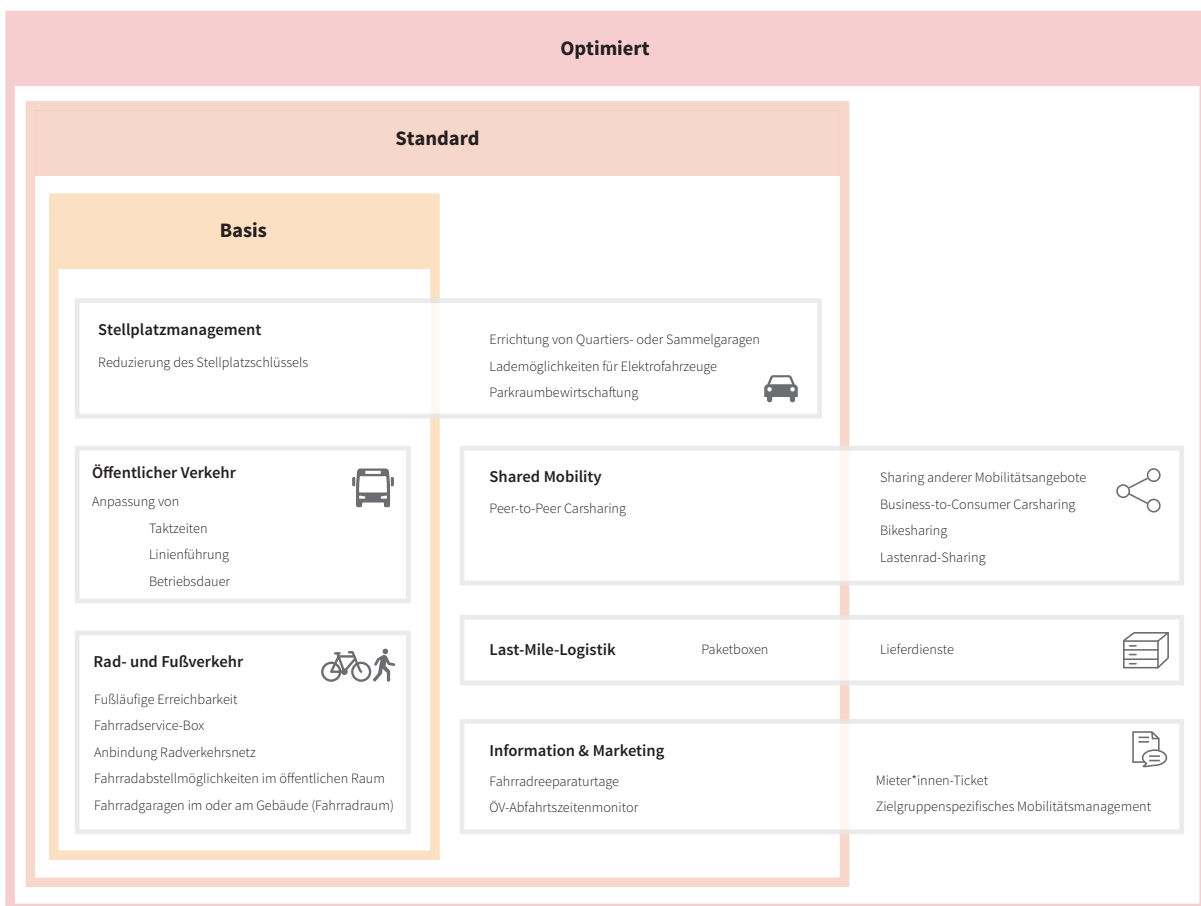


Abbildung 9: Bausteine wohnstandortbezogener Mobilität

1. Die Bausteine nachhaltiger wohnstandortbezogener Mobilität und ihre Maßnahmen können unterschieden werden nach Basis-Elementen, die in Ergänzung mit der Nahversorgung eine Grundausrüstung für Wohnquartiere sind. Die Standard-Elemente sind charakteristisch für ein zeitgemäßes Mobilitätsangebot bei eher kleineren Bauvorhaben. Darüber hinaus sind die Bausteine der optimierten Mobilität eher für Projekte größerer Dimension geeignet (vgl. auch VCD 2019).
2. Während das generelle Mobilitätskonzept in groben Zügen formuliert wird, um Ziele und die wesentlichen Maßnahmen als Eckpfeiler (Erschließung, ...) abgestimmt zu haben, betrachtet das detaillierte Mobilitätskonzept später im Prozess auch betriebliche Aspekte gerade in den für Angebote der Shared-Mobility und First-/Last-Mile Logistik.

Wohnstandortbezogene Mobilitätsmaßnahmen	Basis	Standard	Optimiert	generelles Konzept	detailliertes Konzept
Stellplatzmanagement					
Reduzierung des Stellplatzschlüssels	■			■	
Errichtung von Quartiers- oder Sammelgaragen		■		■	
Parkraumbewirtschaftung im Öffentlichen Raum		■			■
Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge		■			■
Qualitätsverbesserung im öffentlichen Verkehr					
Optimierung des öffentlichen Verkehrs	■			■	
Rad- und Fußverkehr					
Fußläufige Erreichbarkeit	■			■	
Anbindung Radverkehrsnetz	■			■	
Fahrradgaragen im oder am Gebäude (Fahrradraum)	■			■	
Fahrradabstellmöglichkeiten im Öffentlichen Raum	■			■	
Fahrradservice Box	■				■
Orientierungshilfen (Umgebungspläne, Informations-stelen etc.)		■			■
Sharing Mobility					
Carsharing		■	■		■
Bike-Sharing			■		■
Lastenrad-Sharing			■		■
Sharing andere Mobilitätsangebote			■		■
First-/Last-Mile-Logistik					
Paketboxen		■			
Lieferdienste			■		■
Abholstationen			■		■
Mikro-Depots			■	■	
Information und Marketing					
zielgruppenspezifisches Mobilitätsmanagement			■		■
Fahrradreparaturtage		■			■
Neubürger*innenpaket mit Informationen und Gratisangeboten im Bereich Mobilität für neu Hinzugezogene.			■		■
Mieter*innenticket zur Verknüpfung von Wohnen und Verkehr			■		■
ÖV-Abfahrtszeitmonitor		■			■
					■ trifft zu

Tabelle 2:
Wohnstandortbezogene
Maßnahmen nach
Priorisierung und Zuordnung
im Mobilitätskonzept

Qualitäten:

- Vom **generellen zum detaillierten Mobilitätskonzept** im Prozess stufenweise vertiefen und konsequent so durcharbeiten, dass die konkrete Umsetzung vor Ort im Fokus ist; welche Maßnahmen eher im generellen und welche eher detaillierten Konzept verankert sind, zeigt Tabelle 2 (*siehe auch Kapitel Prozesse und Akteur*innen*)
- Mobilitätskonzept sowohl als **integrierter Teil der Gemeinde-, Stadt- und Grätzentwicklung** als auch lokaler Situationen begreifen, da der Ausgangspunkt immer Basisqualitäten der Nahversorgung, Bedienungsqualität des Öffentlichen Verkehrs, des Radverkehrs und des Fußverkehrs sind.
- **Maßnahmen der Mobilität integriert** mit Nahversorgung, Städtebau, Freiraum, Wegenetze etc. planen, um Synergien zu nutzen: z.B. Nahversorger*in betreibt Car-Sharing, Nahversorger*in profitiert von der Bushaltestelle in unmittelbarer Nähe
- **Baufeld-übergreifende Mobilitätskonzepte** entwickeln und umsetzen, da von Maßnahmen im Wohnumfeld viele Baufelder profitieren können und sich aufgrund einer größeren Zahl an Nutzer*innen viele Mobilitätsangebote leichter umsetzen lassen (z.B. kritische Masse an Shared Mobility Nutzer*innen).
- **Finanzierungs-, Organisations- und Betriebsmodelle** für Shared Mobility-Angebote, Last-Mile Logistik etc. im detaillierten Mobilitätskonzept verankern, um Organisation, Kosten und Zuständigkeiten zu klären.
- **Verwaltung** in die Vergabe, Beauftragung und Betreuung von Mobilitätskonzepten stärker einbeziehen und mehr initiiierende und koordinierende Rolle einnimmt.
- **Nutzer*innen** und ihre Bedürfnisse anhand definierter **Zielgruppen** berücksichtigen, damit eine Akzeptanz von Mobilitätsangeboten erreicht wird; die potentiellen Bedürfnisse der Nutzer*innen sind dabei frühzeitig zu erkennen und besonders Genderaspekte zu berücksichtigen.
- **Handlungsbezogene Maßnahmen** des Mobilitätsmanagements besonders in Verknüpfung mit Maßnahmen der Shared Mobility beachten.
- Auch **andere Nutzungen** wie Arbeiten, Freizeit, Bildung im Sinne einer Nutzungsmischung („Stadt der kurzen Wege“) bei standortbezogenen Mobilitätskonzepten berücksichtigen; gerade das **betriebliche Mobilitätsmanagement** ist bislang selten Teil der Bearbeitung entsprechender Konzepte.
- Neben der top-down Sicht im Sinne einer vorsorgenden Bereitstellung, lassen sich in Abgrenzung dazu viele Maßnahmen **selbstorganisiert in Nachbarschaften** am Baufeld umsetzen. Dabei greift das Potential sozialer Innovationen bspw. im Bereich des privaten peer-to-peer Sharing-Mobility oder der Crowd Logistik. Bottom-up-Prozesse tragen zu Identifikation, Gemeinschaft bei etc. und schaffen damit Akzeptanz der Mitmachenden.
- **Potenziale der Digitalisierung** bei der Organisation, Buchung, Bezahlung etc. von Mobilitätsangeboten nutzen, dabei ist auch die User Experience zu beachten.
- **Flexible, adaptierbare Mobilitätskonzepte** mitdenken, die offen sind für Veränderungen in der Nutzer*innenakzeptanz bzw. dem Mobilitätsverhalten und flexibel auf die Entwicklung und Etablierung unterschiedlicher Mobilitätsangebote am Markt reagieren können.
- **Qualitäten sichern, Erfolge kontrollieren und Potenziale** zukünftiger technologischer, sozialer etc. Entwicklungen nutzen, um über die Zeit permanent zu lernen, bestehende Angebote anzupassen und ggf. neue zu implementieren

LITERATURLINKS :

- Stadt Salzburg: Mobility Points: Realisierung von multimodalen Mobilitätsangeboten in Wohnbauten und Stadtteilen. Salzburg, 2020. Online unter: <https://www.stadt-salzburg.at/smartcity/smar-te-mobilitaet/mobility-points/> (abgerufen am 13.01.2021; 18:09).
- Stadt Graz, Abteilung für Verkehrsplanung: Leitfaden Mobilität für Bauvorhaben. Graz, 2016. Online unter: https://www.graz.at/cms/dokumente/10299565_7759220/ea3f774e/Leitfaden%20Mobilit%C3%A4t%20f%C3%BCr%20Bauvorhaben.pdf (abgerufen am 13.01.2021; 18:07).

Anwendungshinweise zu Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes

- **Prioritäten** der Maßnahmen, wie in Tabelle 2 dargestellt ergeben sich aus Vorkaussetzungsketten, Wirkungsintensitäten und Kosten. Zu beachten ist: Die Stellplatzreduktion für KFZ und ggf. der Bau von Sammelgaragen ist Voraussetzung für den Erfolg weiterer Maßnahmen („Schlüsselmaßnahme“). Kosteneinsparungen aufgrund nicht erreichter Stellplätze im Wohnbau, bilden die Finanzierungsbasis für alternative Mobilitätsangebote. Gleichwohl sind weniger Stellplätze für Bewohner*innen ein Grund, auf das eigene Auto zu verzichten, wenn ausreichende Alternativen für ihre Mobilitätsbedürfnisse bestehen.
 - Die Maßnahmen müssen zur **räumlichen, verkehrlichen und sozialen Situation** vor Ort passen; beispielsweise können Mobilitätsangebote der ersten und letzten Meile, wie Scooter, Fahrräder etc. und deren Abstellmöglichkeiten, Standortnachteile wie Mängel in der Nahversorgung; Haltestellenerreichbarkeit etc. teilweise kompensieren. Oder ist die Bedienungsqualität des Öffentlichen Verkehrs am Standort nicht optimal, kann ein besseres Car-Sharing Angebot zusätzliche Mobilitätsoptionen schaffen.
 - **Auch ist ein breiter Mix an komplementären** Maßnahmen im Konzept vorzusehen: Unterschiedliche Maßnahmen entfalten unterschiedliche Wirkungen (z.B. Flächenverbrauch, Inklusion, Klimaschutz etc.) – so spart Car-Sharing viel Fläche für das Autoabstellen – und erreicht spezifische Zielgruppen (z.B. Personen mit Führerschein ohne eigenen Pkw).
 - Maßnahmen, die **viel Platz bedürfen**, sind relativ teuer, gerade wenn diese Flächen in Gebäuden liegen. So ist das Fahrradparken mit hoher Qualität und ausreichender Stellplatzzahl eine wesentliche Schlüsselmaßnahme im Mobilitätskonzept, stellt aber auch hohe Ansprüche an ausreichende Flächen, Lage und Zugänglichkeit. Mikrodepots sowie multimodale Mobilitätsstationen, die unterschiedliche Mobilitätsangebote – vor allem der Shared Mobility - an einem Ort bündeln, zählen ebenso zu den flächenintensiven Angeboten. Diese notwendigen Flächenbedarfe sind frühzeitig in den Planungen im generellen Mobilitätskonzept zu berücksichtigen, um kostenoptimiert und zielkonfliktminimiert vorzugehen.
 - Nur wenn sich das Mobilitätsverhalten der Bewohner*innen langfristig Richtung mehr Multimodalität verändert, gelingt es die umfassenden Ziele an der Schnittstelle Wohnen und Mobilität zu erreichen. Gerade kleine, **kostengünstige Maßnahmen**, wie Fahrradreparaturtage oder die ÖV-Abfahrtsmonitore bieten Komfort, erleichtern die Nutzung von Fahrrad bzw. ÖV und tragen zu einer Stabilisierung von Routinen der Nutzer*innen bei.
 - Da E-Commerce boomt, gewinnen Angebote der **First- und Last-Mile Logistik** stärker an Stellenwert. Paketboxen und Abholstationen, die eine stärkere Bündelung von Lieferungen ermöglichen, sind alternative Zustellmöglichkeiten, zumal die Zustellung nach Hause immer seltener gelingt.
 - **Shared Mobility** zeichnet sich durch viele Umsetzungsvarianten aus, die je nach Fallkonstellation aufgrund unterschiedlicher Auswirkungen auf Kosten, Organisationform, Verstetigung etc. in Betracht gezogen werden müssen.
 - » Außer Car-Sharing zählen insbesondere Pedelecs, Lastenräder, Scooter zu den Angeboten, die geteilt werden können, aber geringere Kosten verursachen.
 - » Kommerzielles, standortbezogenes Car-Sharing ist teuer, aber gut zu verstetigen; hingegen schafft peer-2-peer Car-Sharing Identifikation, ist kostengünstiger aber die Verstetigung des Betriebs ist eine organisatorische Herausforderung.
- ANWENDUNGSBEISPIELE MIT LINK
- Beispiele für innovative wohnstandortbezogene Mobilitätskonzepte sind folgende:
- Mannheim, Franklin-Siedlung: <https://franklin-mannheim.de/quartier/mobilitaet/> (abgerufen am 13.01.2021; 18:05)
 - Darmstadt, Lincoln-Siedlung: www.darmstadt.de/leben-in-darmstadt/mobilitaet-und-verkehr/verkehrsentwicklung-und-projekte/mobilitaetskonzept-lincoln-siedlung/ (abgerufen am 13.01.2021; 18:12)

Wie lassen sich die Maßnahmen rechtlich umsetzen?

In der Kombination unterschiedlicher Instrumente und Maßnahmen ist es sinnvoll, diese anlassbezogen abzustimmen. Durch Kombination unterschiedlicher Instrumente kann das Spektrum verbindlicher Instrumente der Hoheitsplanung ausgenutzt werden und durch konzeptive und informelle sowie privatrechtliche Instrumente ergänzt werden – siehe Tabelle 3.

Das Mobilitätskonzept gibt auf konzeptiver und informeller Ebene relevante Maßnahmen für ein Quartier vor. Insbesondere infrastrukturelle Maßnahmen der Basis-Mobilität (z.B. fußläufige Erreichbarkeit, Fahrradgaragen, PKW-Stellplätze) sowie die Reduzierung des Stellplatzschlüssels, als Schlüsselmaßnahme für das Schaffen vielfältiger Mobilitätsangebote, sind in öffentlich-rechtlichen Instrumenten verbindlich zu verankern.

Öffentlich-rechtliche Instrumente bieten wenig Flexibilität, daher empfiehlt es sich hier etablierte Maßnahmen festzulegen. Maßnahmen, die ein flexibles Adaptieren und Erweitern erfordern, können in privatrechtlichen Instrumenten wie einem Mobilitätsfonds zugeordnet werden. Grundsätzlich eignen sich organisatorische und handlungsorientierte Maßnahmen, die auch die Finanzierung eines laufenden Betriebs benötigen, besser für die Verankerung in privatrechtlichen Instrumenten. Die Verankerung eines multimodalen Sharing-Systems, das längerfristig umgesetzt und betrieben werden soll und dessen Flotte hinsichtlich Zusammensetzung und Ausmaß entsprechend den Bedürfnissen der Nutzer*innen adaptiert werden soll, eignet sich für die Verankerung in privatrechtlichen Instrumenten wie einem Mobilitätsvertrag und/oder Mobilitätsfonds.

Tabelle 3: Maßnahmen wohnstandortbezogener Mobilität nach Instrumenten

Wohnstandortbezogene Mobilitätsmaßnahmen	Konzeptive Instrumente	Öffentlich-rechtliche Instrumente			Privat-rechtliche Instrumente, Privatwirtschaft und öffentliche Hand			
	Wohnstandortbezogenes Mobilitätskonzept	Flächenwidmungsplan	Bebauungsplan	Stellplatzsatzung	Städtebaulicher Vertrag/Mobilitätsvertrag	Mobilitätsfonds	Privatwirtschaftliche Lösungen	Öffentliche Hand
Stellplatzmanagement								
Reduzierung des Stellplatzschlüssels	■		■	■				
Errichtung von Quartiers- oder Sammelgaragen	■		■		■	□		
Parkraumbewirtschaftung im Öffentlichen Raum	□							
Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge	■		■		■			
Qualitätsverbesserung im öffentlichen Verkehr								
Anpassung der Taktzeiten des öffentlichen Verkehrs	□						■	
Anpassung der Linienführung des öffentlichen Verkehrs	□						■	■
Anpassung der Tarife des öffentlichen Verkehrs	□						■	
Anpassung der Betriebsdauer öffentlichen Verkehrs	□						■	

Wohnstandortbezogene Mobilitätsmaßnahmen	Konzeptive Instrumente	Öffentlich-rechtliche Instrumente			Privat-rechtliche Instrumente, Privatwirtschaft und öffentliche Hand			
	Wohnstandortbezogenes Mobilitätskonzept	Flächenwidmungsplan	Bebauungsplan	Stellplatzsatzung	Städtebaulicher Vertrag/Mobilitätsvertrag	Mobilitätsfonds	Privatwirtschaftliche Lösungen	Öffentliche Hand
Rad- und Fußverkehr								
Fußläufige Erreichbarkeit	■		■		■			
Anbindung Radverkehrsnetz	■	■	■		■			
Fahrradgaragen im oder am Gebäude (Fahrradraum)	■		■		■			
Fahrradabstellmöglichkeiten im Öffentlichen Raum	■				■			■
Fahrradservice Box	■				□	■		
Orientierungshilfen (Umgebungspläne, Informationsstelen etc.)	□							■
Sharing Mobility								
Carsharing	■				■	■	■	
Bike-Sharing	■				■	■	■	
Lastenrad-Sharing	■				■	■	■	
Sharing andere Mobilitätsangebote	□				■	□	■	
First-/Last-Mile-Logistik								
Paketboxen	■				■	□	■	
Lieferdienste	□						■	
Abholstationen	□				□	□	■	
Mikrodepot	■				■	■	□	□
Information und Marketing								
zielgruppenspezifisches Mobilitätsmanagement	■				□		■	■
Fahrradreparaturtage	□				□	■		
Erstbürgerpaket mit Informationen und Gratisangeboten im Bereich Mobilität für neu Hinzugezogene.	■				□	■		
Mieter*innenticket zur Verknüpfung von Wohnen und Verkehr	□				□	■		
ÖV-Abfahrtszeitmonitor	■				■			
■ trifft zu □ trifft tlw. zu								

Mobilitätsvertrag / Städtebaulicher Vertrag

Charakteristika

Unter Vertragsraumordnung werden privatrechtliche Vereinbarungen zwischen Gemeinden und Grundeigentümer*innen verstanden, die als wichtige Ergänzung zu den hoheitlichen Planungsmaßnahmen im Zusammenhang mit Baulandwidmungen dienen können und beträchtliches Anwendungspotential aufweisen. Derartige privatrechtliche Vereinbarungen orientieren sich im Wesentlichen an deutschen Vorbildern (Kleewein 2014: 101) und sind in allen Bundesländern

Österreichs möglich. Jedoch besteht ein enger rechtlicher Rahmen für die Vertragsraumordnung insb. in der konkreten Vertragsausgestaltung. Mobilitätsverträge stellen eine besondere Form dieser privatrechtlichen Vereinbarungen dar. Bislang sind jedoch weder der Begriff „Mobilitätsvertrag“ noch mögliche Inhalte von solchen Verträgen in den Raumordnungsgesetzen explizit verankert.

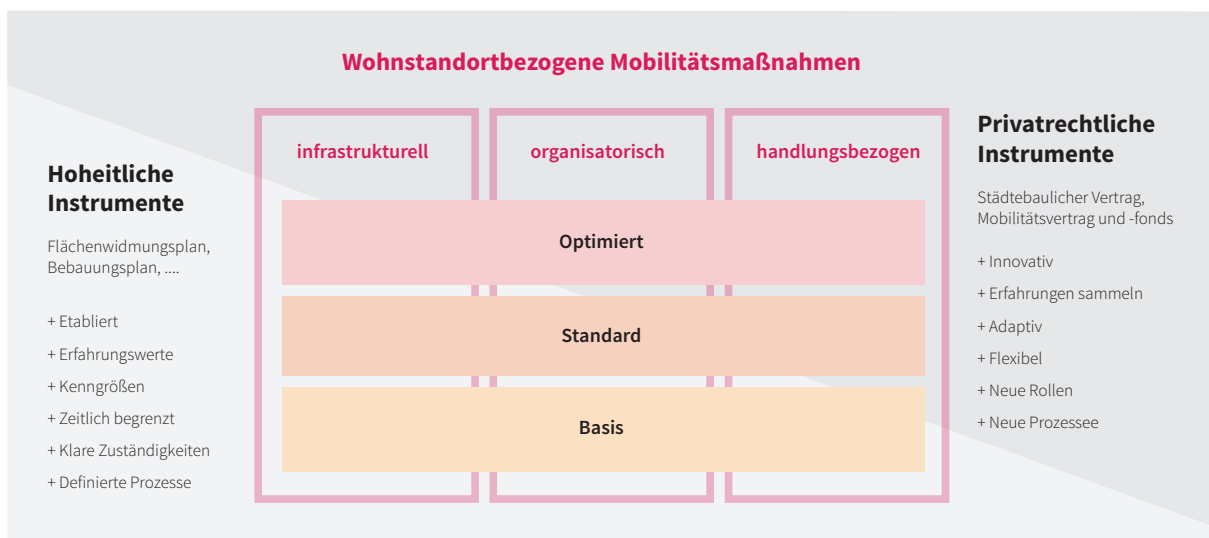


Abbildung 10: Handlungsspielraum mittels privatrechtlicher Instrumente

Qualitätsmerkmale

Folgende rechtliche Eckpunkte von zivilrechtlichen Vereinbarungen im Zusammenhang mit kommunalen Planungsakten sind zu beachten:

Legalitätsprinzip gemäß Art 18 B-VG

- Entsprechend dem Legalitätsprinzip gemäß § 18 B-VG gilt, wenn öffentliche Aufgaben durch den Staat mit privatrechtlichen Mitteln verfolgt werden, ist ein entsprechender rechtlicher Rahmen erforderlich. Die Raumordnungsgesetze aller österreichischen Bundesländer enthalten Ermächtigungen zu privatwirtschaftlichen Maßnahmen durch die Gemeinden.

- Die unterschiedlichen zulässigen Vertragsinhalte sind idR nicht taxativ, sondern demonstrativ aufgezählt, was den Verhandlungsspielraum der Gemeinden erhöht. Eine Beschränkung besteht dennoch, da Verträge, die keinen sachlichen Zusammenhang mit öffentlich-rechtlichen Planungszielen aufweisen oder bloß zur Umgehung von hoheitlichen Handlungsformen dienen, rechtswidrig sind. Die von der Verwaltung abgeschlossenen Verträge unterliegen damit einem **beschränkten Inhaltszwang**. (Kleewein 2003: 287, Kleewein 2014: 102)

Gleichbehandlungsgebot

- Grundsätzlich ist aus dem Gleichheitssatz in Art 2 StGG und Art 7 B-VG abzuleiten, dass bei verordneten Planungsfestlegungen **ausschließlich sachlich gerechtfertigte Differenzierungen** vorgenommen werden dürfen, die sich aus den Unterschieden in den anwendungsrelevanten Tatsachen ergeben. Umgekehrt sind an gleiche Tatbestände idente Rechtsfolgen anzuknüpfen. Eine „diskriminierende Behandlung der privaten Vertragspartner, ein überschießender Mitteleinsatz sowie ein Missbrauch der Kombination öffentlich-rechtlicher und privatrechtlicher Handlungsformen“ soll dadurch verhindert werden. (Kleewein 2003: 209)
- Inwieweit einzelne Vertragsinhalte rechtskonform sind, ist jeweils aufgrund der landesgesetzlichen Vorschriften – vor dem verfassungsrechtlichen Hintergrund – zu prüfen. Hierzu liegen bis dato – insbesondere für Mobilitätsmaßnahmen – noch keine verfassungsrechtlichen Erkenntnisse vor.

Koppelungsverbote zwischen Hoheits- und Privatrechtsverwaltung

- Der kommunale Planungsträger hat Planungsfestlegungen sowohl im Flächenwidmungs- als auch im Bebauungsplan im Rahmen der gesetzlichen Grundsätze, Ziele und Kriterien zu treffen und die entsprechenden öffentlichen Interessen abzuwägen. Die Widmungsentscheidungen dürfen demnach nicht von zivilrechtlichen Vereinbarungen abhängig gemacht werden. Durch die Vertragsraumordnung wird (lediglich) eine bedingte Leistung der Gemeinde, nämlich eine Umwidmung einer Liegenschaft, ausgelöst, die in der Folge eine Handlungspflicht des/der Grundeigentümer*in bewirkt. (Binder 1995: 612; Kleewein 2000: 563) Trotzdem geben in manchen Fällen in der Praxis manche Bauträger*innen an, dass sie den Vertrag nur abschließen würden, da sonst mit einer Widmung nicht gerechnet werden könne.

Fakultative Vertragsraumordnung

- Der Rechtsprechung des VfGH im Erk. VfSlg. 15.625/1999 zur Salzburger Vertragsraumordnung folgend, verpflichten die Gesetze die Gemeinden durchwegs nicht zur Vertragsraumordnung, sondern bieten ihnen nur die Möglichkeit dazu. Auch Grundeigentümer*innen sind nicht verpflichtet, einen Vertrag mit der Gemeinde abzuschließen; sie werden aber bei keiner Vertragsunterfertigung eventuell damit rechnen müssen, dass die Gemeinde andere Varianten von Planungsfestlegungen in Betracht zieht.

- Eine **obligatorische Vertragsraumordnung** wird auch für Mobilitätsverträge fachlich grundsätzlich wenig Sinn machen, zumal die Bauvorhaben sowie die verkehrlichen und städtebaulichen Rahmenbedingungen in einer Stadt erheblich variieren können.
- **Überbindungsklauseln**, die allfällige Rechtsnachfolger*innen vertraglich binden, sind wesentliche Inhalte der Raumordnungsverträge. Demzufolge bewirkt ein Eigentümer*innenwechsel kein Auslaufen der spezifischen Vertragsinhalte. Dies gewährleistet zwar die Einhaltung der Verträge, stellt aber in der Praxis eine Herausforderung dar. Beim Weiterverkauf von Grundstücken erfolgt oft kein vollständiger Transfer des Hintergrundwissens. Zudem können neue Entwickler*innen alternative Vorschläge zur Mobilitätsentwicklung nicht immer einbringen, da dies vertragliche Änderungen nach sich ziehen könnte.

Anwendungsbereich der Vertragsraumordnung

- Im Zusammenhang mit der Vertragsraumordnung werden vor allem für Grundeigentümer*innen Pflichten festgelegt. Gemeinden binden sich in ihrem planerischen Ermessen grundsätzlich nicht durch zivilrechtliche Vereinbarungen, bzw. wäre es unzulässig inhaltliche Festlegungen im Flächenwidmungsplan oder Bebauungsplan von städtebaulichen Verträgen abhängig zu machen. (Kleewein 2014: 103)
- Kommen Vertragspartner*innen den inhaltlichen Vereinbarungen nicht nach, muss die Gemeinde – nach einer entsprechenden Frist – rechtliche Schritte einleiten und die Vertragseinslösung einfordern bzw. vor Gericht einklagen.
- Privatrechtliche Verträge werden somit in der Praxis von den Gemeinden eingesetzt:
 - » vor Baulandwidmungen;
 - » nach Baulandwidmungen, aber vor einer Änderung des Bebauungsplanes, der eine Verbesserung der baulichen Nutzung zulässt.
- Eine besonders aussichtsreiche Vertragsposition haben Gemeinden, wenn sie Grundeigentümer*innen der entsprechenden Liegenschaften sind, da vor dem Liegenschaftsverkauf weitreichende Möglichkeiten bestehen, den Inhalt des Vertrags zu gestalten und raumplanungs- und siedlungsentwicklungsspezifische Anliegen und Maßnahmen vertraglich zu verankern.

Umsetzung

- Da die Vertragsraumordnung u.a. auch als wirkungsvolles Instrument zur Umsetzung und Absicherung von Planungsmaßnahmen eingesetzt wird, wäre eine Nichteinhaltung von Vertragsinhalten besonders nachteilig. Daher sind vielfach Regelungen über die Mittel zur Sicherstellung der vereinbarten Leistungspflichten der Vertragspartner*innen wesentlicher Inhalt von Raumordnungsverträgen. Als Mittel zur Absicherung von Leistungspflichten sehen die Raumordnungsgesetze etwa die Vereinbarung von Konventionalstrafen, Kautionen oder Hypotheken, die Einräumung eines Optionsrechts sowie die Übernahme einer Bürgschaft durch Dritte vor. (Vgl. Hecht & Pekar 2016: 76) Die vorgeschriebenen Sicherungsmittel zur Umsetzung der Raumordnungsziele müssen dabei „geeignet, erforderlich und verhältnismäßig sein“. (Kleewein 2014: 102)
- Städtebauliche Verträge stellen nicht nur eine Herausforderung bei der Vertragserstellung und -unterzeichnung dar, sondern auch bei der Umsetzung der vereinbarten Inhalte. Offensichtlich scheuen einzelne Gemeinden eine umfassende Durchsetzung von vereinbarten Vertragsinhalten durch das Einklagen von Vertragsinhalten und die Durchsetzung von Sanktionen.

Änderungen

- Die Praxis zeigt, dass zwischen der erstmaligen Vertragserstellung und dem Abschluss des Bauvorhabens oft sehr lange Zeiträume liegen. Zunehmende zeitliche Distanz zum ursprünglichen Vertragsabschluss birgt die Möglichkeit, dass sich die umsetzungsrelevanten Akteur*innen sowie die Rahmenbedingungen und in der Folge die angestrebten Ziele und zweckmäßigen Maßnahmen verändern – insb. im Mobilitätsmanagement.
- Demzufolge sind vertragliche Festlegungen mit detaillierten Regelungen, die erst deutlich später umgesetzt werden sollen, problematisch, zumal vertragliche Änderungen nur eingeschränkt möglich sind. Dem Umstand wird teilweise dadurch Rechnung getragen, dass zunächst nur ein Rahmenvertrag geschlossen wird und detailliertere Festlegungen erst später ausverhandelt und festgelegt werden. Dies obliegt allerdings den Verhandlungspartner*innen, wobei das gesetzlich vorgesehene Mindestmaß an Determinierung der Vertragsinhalte einzuhalten ist.

Fokus Mobilität

- In den Raumordnungsgesetzen der Länder festgelegte Grundsätze und Ziele sind ein maßgebliches Kriterium für die Beurteilung der Rechtmäßigkeit von vertraglichen Vereinbarungen und erscheinen als Begründung zur Festlegung von mobilitätsbezogenen Maßnahmen besonders geeignet.
- Bislang fehlen ausdifferenzierte Maßnahmenkataloge auf raumordnungsgesetzlicher Ebene. Mögliche Inhalte der Mobilitätsverträge am Beispiel des Grazer Mobilitätsvertrages zeigen, dass eine Vielzahl mobilitätsspezifischer Maßnahmen flexibel und maßgeschneidert festgelegt werden kann.
- Aus planungsfachlicher und -rechtlicher Sicht sind folgende Aspekte der Maßnahmen zu beachten:
 - » Konkretheit der Maßnahmen
 - » Hoheitliche bzw. privatwirtschaftliche Maßnahmen (vgl. Tabelle 3)
 - » Art der Maßnahme (z.B. infrastrukturell, organisatorisch oder handlungsbezogen)
 - » Maßnahmenträger*innen (vgl. Kompetenzen und Rollen der Akteur*innen)
 - » Umsetzungszeitpunkt und -dauer (vgl. Prozesse & Akteur*innen)
 - » Öffentliche Interessen der Maßnahmen

Anwendungshinweise

- **Erstellung von Musterverträgen:** Zur Unterstützung beider Seiten können Musterverträge mit entsprechenden Erläuterungen eine effizientere Vertragserstellung unterstützen. Neben den generellen Vertragsdetails sollen insbesondere auch die Möglichkeiten der Sanktionierung vorgegeben werden. Als Beispiel kann das Handbuch zu Städtebaulichen Verträgen des Deutschen Instituts für Urbanistik dienen.
- **Erstellung eines Best-Practise-Katalogs von mobilitätsbezogenen Maßnahmen für unterschiedliche Projektbeispiele,** als Unterstützung der Abstimmung der Vertragsinhalte. Letztlich ist zwar jedes Projekt ein Einzelfall, je nach Art, Lage und Dimension von städtebaulichen Projekten kommen allerdings bestimmte Maßnahmen eher oder eben eher nicht in Frage.
- **Keine konkreten detaillierten Festlegungen von Maßnahmen, deren Wirksamkeit nicht eindeutig eingeschätzt werden kann und die sehr weit in der Zukunft liegen bzw. flexibel gehandhabt werden müssen.** Die gewünschte Flexibilität kann mittels Verträgen nur schwer erreicht werden, zudem erhöht sich die Komplexität der Vertragsgestaltung. Für solche Maßnahmen bieten sich die vertraglich vereinbarte Einhebung zweckgebundener Beiträge – insbesondere für Mobilitätsfonds – an.
- **Transparenz: Die Veröffentlichung von Städtebaulichen Verträgen** – wie etwa in Deutschland – als Teil einer transparenten Verwaltung erhöht die Akzeptanz, beugt etwaigen Vorwürfen unrechtmäßiger Vorteilsnahme vor und ermöglicht die Wiederverwendung von Best Practice Beispielen.
- **Einbindung der Vertragsraumordnung in die raumplanerischen Prozesse klar darstellen:** Zeitliche Abfolge sowie die Verschränkung der hoheitlichen Planung und des Abschlusses privatrechtlicher Verträge sollen klar dargestellt werden.

ANWENDUNGSBEISPIEL MIT LINK

- Grazer Mobilitätsvertrag, www.graz.at/cms/beitrag/10265468/7760054/ (zuletzt abgerufen am 10.012021).



© Markus Monsberger

I Mobilitätsfonds

Charakteristika

Ein Mobilitätsfonds stellt ein Sondervermögen dar, das von Kooperationspartner*innen mit dem Ziel der Förderung von Mobilitätsangeboten gegründet wird. Die Gründung eines Mobilitätsfonds erfolgt in der Regel für Neubauquartiere mit mehreren Bauträgerunternehmen. Basis dazu sollte ein detailliertes Mobilitätskonzept für das Quartier sein.

Ein Mobilitätsfonds erfordert den Aufbau einer Träger-schaft, einer Geschäftsstelle zur Verwaltung des Fonds sowie einen Fachbeirat zur Prüfung von eingereichten Projektideen und der Freigabe von Mitteln. Der Mobilitätsfonds wird von den Kooperationspartner*innen gespeist, dabei sind einmalige und ggf. laufende Zahlungen zu unterscheiden. Die Vergabe der Mittel erfolgt zweckgebunden und zielorientiert – so etwa zur Förderung nachhaltiger Mobilitätsangebote.

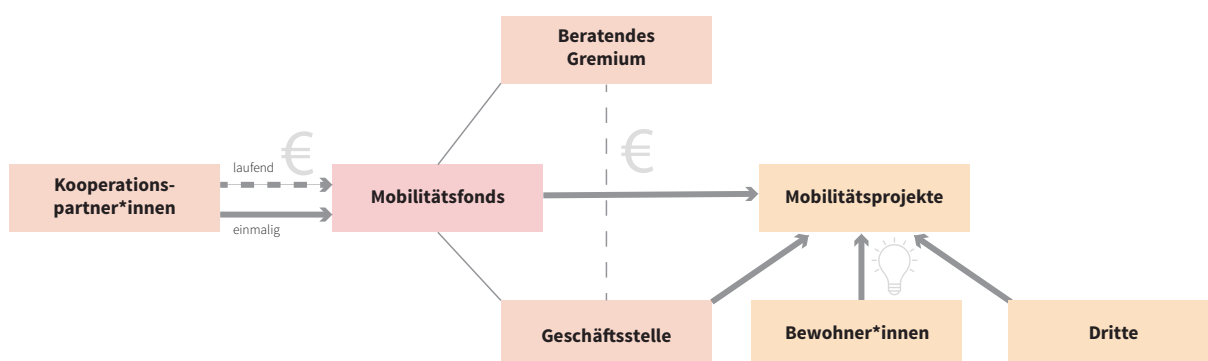


Abbildung 11: Struktur des Mobilitätsfonds



Hinsichtlich der beteiligten Kooperationspartner*innen können zwei Typen des Mobilitätsfonds unterschieden werden: der kommunale Mobilitätsfonds und der private Mobilitätsfonds. Bei dem kommunalen oder städtischen Mobilitätsfonds ist die Stadtverwaltung als Kooperationspartnerin und Verwaltungsstelle eingebunden, der private Mobilitätsfonds stellt hingegen eine Kooperation von privatwirtschaftlichen Partner*innen dar. Beide Formen des Mobilitätsfonds werden derzeit in Wien angewendet: im Sonnwendviertel etwa der kommunale, in der Seestadt Aspern der private Mobilitätsfonds.

Qualitätsmerkmale

- Die **Einbeziehung der Bewohner*innen** durch Projekteinreichungen bzw. Vorschlagsrecht ist möglich und kann durch die Kooperation mit einem Planungsbüro als Vernetzungsstelle vor Ort gefördert werden. Dadurch können bedarfsorientierte Angebote mit hoher Akzeptanz der Bewohner*innen und Nutzer*innen gewährleistet werden.
- Regelmäßige Möglichkeiten zur Projekteinreichung durch die Kooperationspartner*innen, Bewohner*innen und Dritte tragen zu einer dynamischen Umsetzung und Entwicklung innovativer Mobilitätsangebote bei.
- Eingereichte Projektideen werden durch ein Steuerungsgremium fachlich diskutiert und in Bezug zu bestehenden Angeboten im Quartier gesetzt, um die festgesetzten Ziele zu erreichen und Insellösungen zu vermeiden.
- Entsprechend den strategischen Zielen wird die Förderung und Umsetzung „sanfter“ **Mobilitätsmaßnahmen** und alternativer Mobilitätsformen im Quartier ermöglicht.
- Das Instrument des Mobilitätsfonds weist eine **gute Vermarktbarkeit und Breitenwirkung** auf und spricht besonders engagierte **Baugruppen** an.
- Der **Gebietsbezug und die lokale Zweckwidmung** dienen dazu in definierten Grätzln das Mobilitätsangebot zu verbessern.
- Das Instrument des Mobilitätsfonds weist **Möglichkeiten der Evaluierbarkeit und Adaption** auf.

Anwendungshinweise

- Die Einrichtung des Mobilitätsfonds erfordert den **Aufbau einer Träger- und Verwaltungsstruktur** sowie das Abschließen **privatrechtlicher Verträge** mit den Bauträgerunternehmen zur rechtlichen Absicherung. (Aspern 3420 2009: 24, 31).
- **Speisung des Fonds durch einmalige und laufende Zahlungen** etwa aus den Einnahmen Parkraumbewirtschaftung im Zuge eines Stellplatzmanagements. Dadurch wird auch die **Förderung laufender Betriebskosten** von Mobilitätsangeboten und damit deren langfristige Sicherstellung ermöglicht.
- **Reduktion der vorgeschriebenen Stellplätze** kann in der Umsetzung des Mobilitätsfonds als Kostenargument genutzt werden. Ein klar definiertes **Stellplatzmanagement** im Rahmen eines Mobilitätskonzeptes bildet die Basis für die Anwendung des Fonds. Notwendig dazu sind das Festlegen eines **Stellplatzregulativs**, Absicherung der **Parkraumbewirtschaftung** und deren Überwachung sowie die Erarbeitung eines **Finanzierungsmodells für Sammelgaragen**, das von mehreren Kooperationspartner*innen getragen wird. (Aspern 3420 2009: 31).
- **Evaluierung** der bisherigen Anwendungspraxis als Basis zur Weiterentwicklung und weiteren Anwendung
- **Verstärkte Nutzung der Anknüpfungspunkte zu städtischen Mobilitätsmaßnahmen**: z.B. Anknüpfung an städtische Sharing-Angebote, Mobilitätsstationen etc., um Insellösungen zu vermeiden.

ANWENDUNGSBEISPIEL MIT LINK

- Seestadt Aspern, <https://www.aspern-seestadt.at/> (abgerufen am 10.01.2021).

Gegenüberstellung von Mobilitätsvertrag und -fonds

Worin unterscheiden sich Mobilitätsvertrag und -fonds hinsichtlich des Aufbaus, der Struktur und Wirksamkeit generell?

	Mobilitätsvertrag	Mobilitätsfonds
Bezug zu strategischen Zielen	sehr hoch	hoch
Qualitätssicherung	einfach	komplex
Sichtbarkeit	gering	sehr hoch
Transparenz	gering	hoch
Administrationsaufwand	mittel	hoch
Partizipation	gering	sehr hoch
Standardisierung	sehr hoch	hoch
Flexibilität für Neues	gering	hoch
Innovationspotenzial	mittel	hoch
Zeithorizont	kurz	lang
Finanzierungsquelle	Einmalig	Einmalig und laufend
Zeitpunkt der Erarbeitung	Vor Änderung des Flächenwidmungs- oder Bebauungsplanes	(Vor) Änderung des Bebauungsplanes, Objektplanung
Verankerung gesetzlich verpflichteter Maßnahmen	teilweise	nein

Tabelle 4: Vergleich von Mobilitätsvertrag und -fonds hinsichtlich des Aufbaus, der Struktur und Wirksamkeit

Der Mobilitätsfonds zeichnet sich im Vergleich zum Mobilitätsvertrag durch sehr hohe Sichtbarkeit, Transparenz, Partizipationsmöglichkeiten, Innovationspotential und Flexibilität für Neues aus, da regelmäßig über die Vergabe der finanziellen Mittel entschieden wird (siehe Tabelle 4). Der partizipative Charakter spiegelt sich auch in der Vielfalt an Akteur*innen, die Maßnahmen initiieren können wider (siehe Tabelle 5). Beim Mobilitätsvertrag hingegen erfolgt die Entscheidung über Maßnahmen und die Mittelvergabe meist einmalig bei der Vertragserstellung, bei der die Verwaltung und Bauträger*innen als Verhandlungspartner*innen auftreten.

Andererseits birgt die Anwendung eines Mobilitätsfonds aber auch einen hohen Verwaltungsaufwand und komplexe Qualitätssicherung. Diese kann bei Mobilitätsverträgen im Zuge der Kontrolle der Vertragseinhaltungen und entsprechenden Festlegungen im Vertrag erfolgen und richtet sich dabei auch nach dem kürzeren Zeithorizont. Denn Mobilitätsverträge werden meist für die Bauphase und nur wenige Jahre der Betriebsphase abgeschlossen, während Mobilitätsfonds eine längerfristige Ausrichtung auf die Betriebsphase aufweisen (vgl. Tabelle 4). Dies ermöglicht auch die Finanzierung und den Betrieb von handlungsorientierten Maßnahmen (vgl. Tabelle 5).

Worin unterscheiden sich Mobilitätsvertrag und -fonds hinsichtlich des Aufbaus, der Struktur und Wirksamkeit generell?

	Mobilitätsvertrag	Mobilitätsfonds
Initiator*innen Maßnahmen		
Verwaltung	■■■	■
Bauträger*innen	■	
Mobilitätsdienstleister*innen		■
Bewohner*innen		■■
Hausverwaltung		■
Entscheider*innen über Maßnahmen		
Verwaltung	■■	■■
Bauträger*innen	■■	
Unabhängige (Beirat)		■■
Umsetzungsphase von Maßnahmen (vgl. Prozesse und Akteur*innen)		
Bau	■■	■
Betrieb	■■	■■■
Maßnahmentypen (vgl. Wohnstandortbezogenes Mobilitätskonzept mit Maßnahmen)		
infrastrukturell	■■	■
organisatorisch	■	■
handlungsorientiert	■	■■
Maßnahmengröße		
kleine Maßnahmen	■	■■
mittlere Maßnahmen	■	■
große Maßnahmen	■	
Finanzielle Erfordernis Maßnahmen		
Investition	■■■	■■
Betrieb	■	■■
Relevanz: ■ gering ■■■ hoch		

Tabelle 5: Vergleich von Mobilitätsvertrag und -fonds hinsichtlich der formulierten Maßnahmen

Tabelle 5 zeigt bereits die Akteur*innenvielfalt im Prozess der Planung, Umsetzung und des Betriebs wohnstandortbezogener Mobilität anhand der Instrumente Mobilitätsvertrag und -fonds auf. Im folgenden Abschnitt wird detailliert auf Prozessphasen sowie relevante Akteur*innen mit deren Rollen, Kompetenzen und Motiven eingegangen.

PROZESSE UND AKTEUR*INNEN



Die Entwicklung eines Grätzls bzw. Bauvorhabens umfasst den Prozess der Planung von übergeordneten strategischen Planungen auf Stadt und Stadtteilebene bis hin zur Objektplanung, weiters die bauliche Umsetzung und folgend die Nutzung (siehe Abbildung 8). In der Nutzungs- bzw. Betriebsphase sind Adaptierungen und somit auch neue Nutzungen im Lebenszyklus der Immobilie möglich. Diese Prozesse finden auf unterschiedlichen planerischen Ebenen und unter Einbindung einer breiten Akteur*innenvielfalt statt

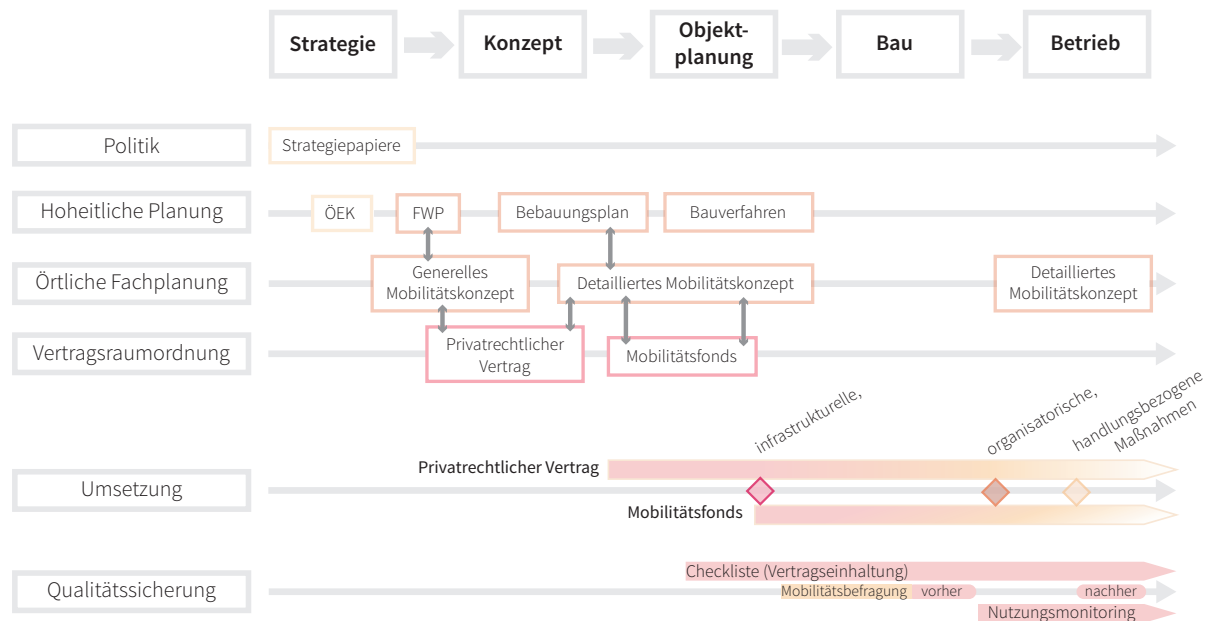


Abbildung 12: Phasen der Stadtplanung in Bezug auf wohnstandortbezogene Mobilität

Prozesse

Strategie:

Die Phase der strategischen Planung umfasst das Erarbeiten strategischer Entwicklungsziele auf kommunaler Ebene und deren Konkretisierung und Weiterentwicklung auf Quartiersebene und für Teilgebiete. Eine hoheitliche Umsetzung der strategischen Entwicklungsziele erfolgt durch entsprechende Änderungen bzw. Erstellung des örtlichen Entwicklungskonzepts (ÖEK) und in weiterer Folge des Flächenwidmungsplanes (FWP), welcher wiederum im Gemeinderat beschlossen werden muss. Damit einher geht ein rechtlich vorgegebenes Beteiligungsverfahren der Öffentlichkeit. Auch abseits der rechtlich vorgegebenen Beteiligungsverfahren ist es wichtig frühzeitig Bedürfnisse der Nutzer*innen zu projizieren.

Wichtig ist in der **strategischen Phase**, dass bereits hier das generelle Mobilitätskonzept in groben Zügen formuliert wird, um Ziele und wesentlichen Maßnahmen als Eckpfeiler (Erschließung, ...) mit Politik und Verwaltung abgestimmt zu haben. Die kann sinnvoller Weise auch als Teil eines Masterplans oder Rahmenplans erfolgen. In dieser Phase sind insbesondere Politik und Verwaltung eingebunden, aber auch Fachplaner*innen, die häufig im Auftrag der Gemeinde Rahmendokumente erarbeiten.

Konzept:

In der Konzeptionsphase erfolgt die Konkretisierung strategischer Ziele auf der Ebene eines Teilareals eines Grätzls. Dabei erfolgen die Änderung bzw. Erstellung des Bebauungsplanes sowie die standortspezifische Vertiefung und Detaillierung des generellen Mobilitätskonzepts. Gerade bei den neuen Mobilitätsangeboten (Shared Mobility, Last-Mile-Logistik) geht es um umfassende Finanzierungs-, Betriebs- und Organisationskonzepte, die neue Schnittstellen zu Mobilitätsdienstleistenden erfordern.

Ein privatrechtlicher Vertrag kann beispielsweise vor der Flächenwidmung oder vor der Änderung des Bebauungsplanes erfolgen. Im Zuge der hoheitlichen Planungsverfahren zur Änderung von Flächenwidmungs- oder Bebauungsplan sind Grundeigentümer*innen, Bauträger*innen und Investor*innen sowie Jurist*innen eingebunden.

Objektplanung:

In der Objektplanung kommt im Zuge der Detail- bzw. Einreichplanung des Projektes sowie dessen Genehmigung im Rahmen eines Bauverfahrens besonders den Bauträger*innen hohe Relevanz zu. In dieser Phase erfolgt für die Umsetzung der Maßnahmen die Staffelübergabe von der Gemeinde an die Projektwerber und an

die Mobilitätsdienstleister*innen. Um die vereinbarten Qualitäten zu sichern, sind durch und mit der Verwaltung entsprechende Strukturen und Abläufe aufzubauen wie etwa ein begleitendes Gremium. Die Gemeinde übernimmt ab hier eine prüfende Funktion.

Bau:

Der Baubescheid und die unternehmerische Entscheidung zur Realisierung sind Ausgangspunkt der Bauphase. Die ausführungsfähige Planung wird baulich umgesetzt, sodass die Nutzungsphase anschließen kann. Weiters erfolgt nun auch die detaillierte Ausarbeitung organisatorischer Maßnahmen wie etwa von Sharing-Angeboten und Erarbeitung dazu notwendiger Betriebs- und Organisationsmodelle.

Sobald die Vermarktung des Wohnbaus beginnt, sollen die potentiellen neuen Bewohner*innen umfassend über das Mobilitätskonzept informiert werden und soweit wie möglich auch partizipative bottom-up-Prozesse gefördert werden.

Um Veränderungen im Mobilitätsverhalten fundiert zu ermitteln, ist in dieser Phase bereits eine „Vorher-Untersuchung“ zum Mobilitätsverhalten innerhalb der fixierten neuen Bewohner*innen notwendig, was aber die intensive Einbindung von Bauträger*innen/Vertrieb und der Hausverwaltung erfordert.

Betrieb:

In der Betriebsphase sind Bauträger*innen, insbesondere aber Hausverwaltung und Mobilitätsdienstleistende wesentliche Akteur*innen. Die Betriebsphase beginnt mit dem Bezug der Wohnungen – damit verbunden ist die Umsetzung bzw. Inbetriebnahme handlungsorientierter und organisatorischer Maßnahmen. Fokus liegt dabei auch auf der Kommunikation mit Bewohner*innen und Nutzer*innen bzgl. Vermarktung, Beratung und Aktivierung.

Weiters ist es wichtig in der **operativen Phase**, wenn die neuen Bewohner*innen bereits eingezogen sind, das Mobilitätskonzept im Sinne der Qualitätssicherung zu evaluieren und weiter zu entwickeln. Die **Qualitätssicherung** kann mittels Checklisten, Monitoring von Nutzer*innendaten sowie einer Mobilitätsbefragung im „Nachher-Modus“ erfolgen, um auch Veränderungen im Mobilitätsverhalten der Bewohner*innen quantifizieren zu können. Detaillierte Informationen zum Mobilitätsverhalten der Bewohner*innen unterstützen die Argumentation, wenn Anpassungsbedarf besteht.

Wenn ein **Mobilitätsfonds** geschaffen wurde, so können in dieser Phase relativ einfach weitere Maßnahmen situations- und nachfrageabhängig finanziert werden. Dadurch lassen sich auch Innovationen, die in der Planungsphase noch nicht bekannt oder vorhanden waren, umsetzen.

- Umsetzung handlungsorientierter Maßnahmen zu Begleitung der Bezugsphase
- Umsetzung und Betrieb längerfristiger organisatorischer Maßnahmen entsprechend der Erarbeitung in der Bauphase
- Evaluation der Nutzung umgesetzter Maßnahmen
- Adaptierung und Nachsteuerung von Maßnahmen

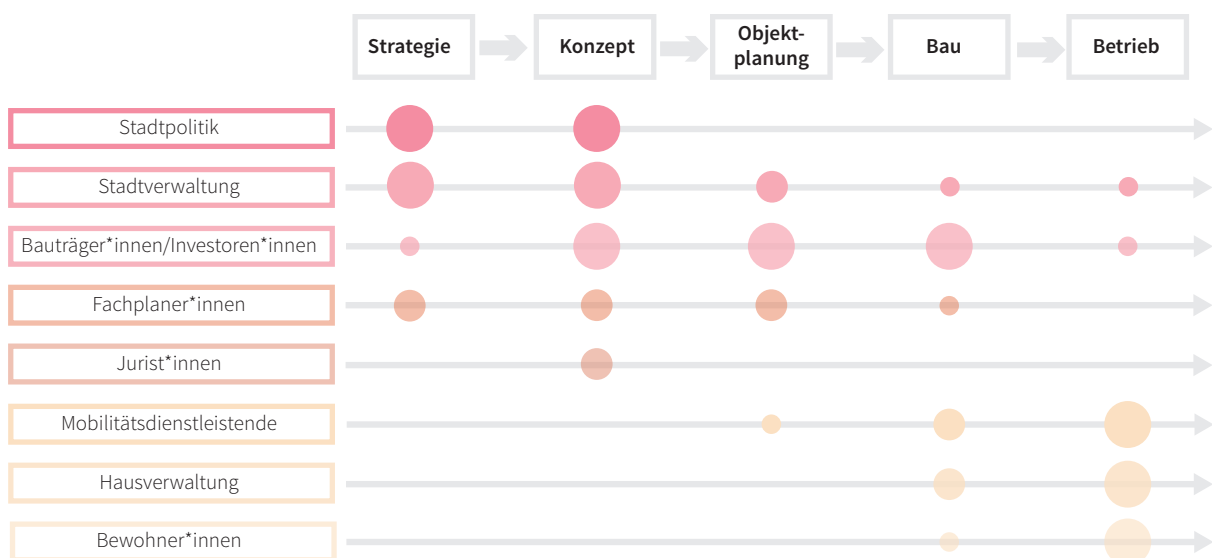


Abbildung 13: Relevanz der Akteur*innen in den Prozessphasen, dargestellt anhand der Größe der Kreise

Kompetenzen und Rollen der Akteur*innen

Die unterschiedliche Relevanz der Akteur*innen in den Phasen der Stadtentwicklung deutet auf unterschiedliche Kompetenzen der Akteur*innen und deren Rollen im Prozess hin.

- Die Gemeinde nimmt eine starke koordinierende Rolle ein, dies sowohl im Zuge hoheitlicher Planung, als auch privatrechtlicher Vereinbarungen. Über die unterschiedlichen Abteilungen der Gemeinde werden Kompetenzen in Verkehrsplanung, Recht und Projektentwicklung eingebracht.
- Gerade in der ersten Besiedelungsphase kann eine professionelle, partizipative Projektbegleitung unterstützen, um gemeinsam mit den Bewohner*innen, Bauträger*innen und Mobilitätsdienstleister*innen das neue Mobilitätsangebot vor Ort zu erfahren und weiterzuentwickeln.
- Wenn es darum geht Mobilitätsangebote in der Praxis umzusetzen, braucht es die spezifischen Kompetenzen der Organisation, des Betriebs und der Finanzierung von Mobilitätsdienstleistern; diese Fähigkeiten gehen über einen rein planerischen oder verwaltenden Zugang hinaus.
- Pflege, Wartung, Ausleihe etc. von Shared Mobility Fahrzeugen sind vielfältige Aufgaben vor Ort. Hierbei entsteht ein Potenzial von neuen Aufgaben, das beispielsweise von Hausverwaltungen gegen Entgelt genutzt werden kann.

	Verkehrsplanerisch	Juristisch	Projektentwicklung	koordinierend	Hoheitlich/privatrechtlich	ausführend	nutzend
Gemeinde	■■■	■■	■■	■■	■■■		
Bauträger*innen		■	■■■	■		■	
Fachplaner*innen	■■■		■	■			
Jurist*innen		■■■			■■		
Mobilitätsdienstleistende	■■■		■			■■■	
Hausverwaltung			■			■■■	
Mieter*innen/ Käufer*innen							■■■

■ gering | ■■■ hoch

Tabelle 6: Kompetenzen und Rollen der Akteur*innen

Interessen, Motive und Zielkonflikte der Akteur*innen

Die Vielzahl der beteiligten Akteur*innen bedeutet auch, dass unterschiedliche Interessen und Motive berücksichtigt werden müssen. Die Motive der unterschiedlichen Beteiligten in Bezug auf Maßnahmen wohnstandortbezogener Mobilitätskonzepte stehen in engem Zusammenhang mit den unterschiedlichen Rollen der Akteur*innen und können sich forcierend oder hemmend auswirken. Nachfolgend werden daraus entstehende Zielkonflikte dargestellt.

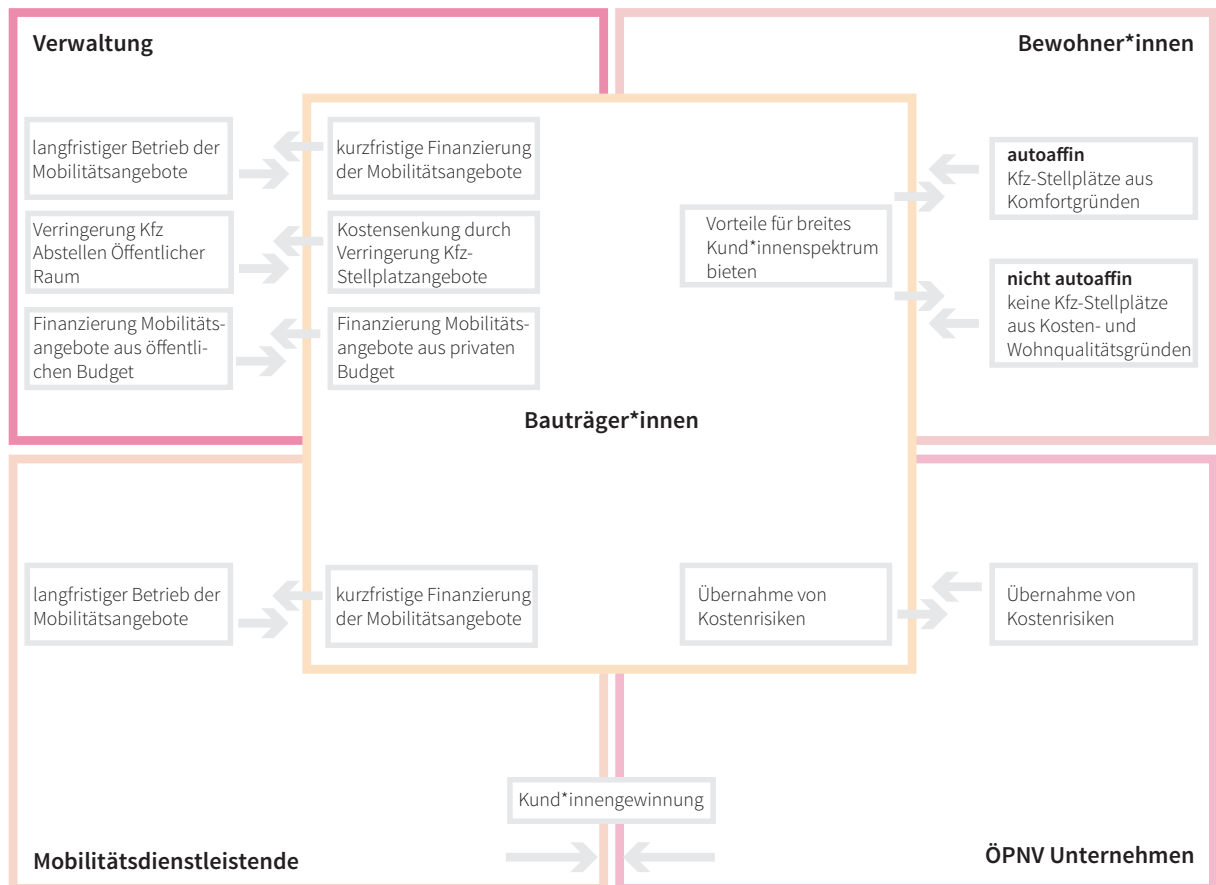


Abbildung 14: Zielkonflikte zwischen den Akteur*innen

Dies verdeutlicht, dass transparente und offene Prozesse notwendig sind, um Zielkonflikte zu identifizieren, Bedürfnisse der beteiligten Akteur*innen zu berücksichtigen und zielorientierte, langfristige Umsetzung nachhaltiger, wohnstandortbezogener Mobilität zu erreichen.

I Fazit und Empfehlungen

Die Ergebnisse des Forschungsprojektes Urban MoVe belegen, dass sich Mobilitätsmaßnahmen eines wohnstandortbezogenen Mobilitätskonzeptes **auf das Mobilitätsverhalten der Bewohner*innen auswirken** und zu multimodalen Lebensstilen mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes und geringerer Autonutzung führen. Folgende Empfehlungen dienen der **Weiterentwicklung, Anwendung und Kombination hoheitlicher als auch privatrechtlicher Instrumente** unter Einbezug der vielfältigen Akteur*innen der Planung, um nachhaltige **wohnstandortbezogene Mobilität** verbindlich umzusetzen sowie **frühzeitig zu adressieren und zu steuern**. Dadurch kann zu einem Perspektivenwechsel von monomodaler auto-orientierter zu multimodaler Mobilität beigetragen werden.

Empfehlungen zu öffentlich-rechtlichen Instrumenten

- auf allen Planungsebenen (Raumordnungsziele, -konzepte sowie in überörtliche Raumpläne) ist zu verankern, dass sich **künftige Baulandwidmungen** verstärkt an **nachhaltigen Mobilitätskriterien** (Verkehrsvermeidung und Verlagerung zugunsten des Umweltverbundes) ausrichten
- frühzeitig Mobilitätskriterien berücksichtigen insbesondere bei projektbezogenen Widmungen
- effizientes Flächenmanagement durch **konsequente Zersiedlungsvermeidung und Innenverdichtung** bei Widmungsentscheidungen umsetzen, um verkehrsbedingte Emissionen sowie den Flächenverbrauch im Kfz-Verkehr zu reduzieren
- Raumordnungsgesetze anpassen, um durch Ermächtigung der Gemeinden **Maßnahmen aus Mobilitätskonzepten besser als Inhalte in Bebauungsplänen verankern** zu können
- **Stellplatzregelbedarfe sowie Bandbreiten** zur grundlegenden Unterstützung der politischen Zielsetzungen festlegen, dabei projekt- und gebietsbezogene Faktoren sowie räumlicher Differenzierung innerhalb der Gemeinde berücksichtigen

Empfehlungen zu privatrechtlichen Instrumenten

- **gesetzliche Ermächtigungen** in Raumordnungsgesetzen zu **Einsatzmöglichkeiten und Inhalten** von privatrechtlichen Instrumenten **konkretisieren** (u.a. zu Umständen und Bedingungen des Vertragsabschlusses, Vertragsinhalten)
- **gesetzliche Ermächtigungen** hinsichtlich der Vertragsinhalte von **Maßnahmen im Bereich der Mobilität** konkretisieren, um legitimierte Verwendung in den konkreten Verträgen zu ermöglichen
- **gesetzliche Ermächtigungen** zu privatrechtlichen Instrumenten in den Raumordnungsgesetzen der Bundesländer **harmonisieren**, um Komplexität und Aufwand für Verwaltung und Projektwerbende zu senken
- **Städtebauliche Verträge, Mobilitätsverträge** etc. als Teil einer transparenten Verwaltung **veröffentlichen**, um Transparenz und Akzeptanz zu erhöhen sowie die Wiederverwendung von Best Practice Beispielen zu ermöglichen
- **Rahmenbedingungen** für eine **aufsichtsbehördliche Genehmigung** schaffen, die als unabhängige Verwaltungsinstanz in den Verträgen berührte öffentliche Interessen und die (raum-)planerische Zielerreichung kontrolliert
- **Regelmäßige Evaluation** von Mobilitätsverträgen u.ä. durch **unabhängige Expert*innen**, um **Standardisierung** und Prüfung von Maßnahmen hinsichtlich einer **Überführung in das öffentliche Recht** zu ermöglichen
- **Musterverträge** mit Vertragsdetails und mit Vorgaben zu Sanktionierungsmöglichkeiten für eine effizientere Vertragserstellung **erstellen**
- **Modelle zur Einbindung von Bürger*innen** (bzw. zukünftigen Nutzer*innen) entwickeln

Empfehlungen zu Mobilitätskonzepten im rechtlichen Kontext

- Vom **generellen zum detaillierten Mobilitätskonzept** im Prozess stufenweise vertiefen und konsequent so durcharbeiten, dass die konkrete Umsetzung vor Ort im Fokus ist
- Mobilitätskonzept sowohl als **integrierter Teil der Gemeinde-, Stadt- und Grätzelenwicklung** als auch lokaler Situationen begreifen, da der Ausgangspunkt immer Basisqualitäten der Nahversorgung, Bedienungsqualität des Öffentlichen Verkehrs, des Radverkehrs und des Fußverkehrs sind.
- Maßnahmen der Mobilität **integriert mit Nahversorgung, Städtebau, Freiraum, Wegenetze etc. planen**, um Synergien zu nutzen: z.B. Nahversorger*in betreibt Car-Sharing, Nahversorger*in profitiert von der Bushaltestelle in unmittelbarer Nähe
- **Baufeld-übergreifende Mobilitätskonzepte** entwickeln und umsetzen, da von Maßnahmen im Wohnumfeld viele Baufelder profitieren können und sich aufgrund einer größeren Zahl an Nutzer*innen viele Mobilitätsangebote leichter umsetzen lassen (z.B. kritische Masse an Shared Mobility Nutzer*innen).
- **Finanzierungs-, Organisations- und Betriebsmodelle** für Shared Mobility-Angebote, Last-Mile Logistik etc. im detaillierten Mobilitätskonzept verankern, um Organisation, Kosten und Zuständigkeiten zu klären.
- **Verwaltung** in die Vergabe, Beauftragung und Betreuung von Mobilitätskonzepten stärker einbeziehen, die über ein rein hoheitliches Verständnis hinausgeht und mehr initiiierende und koordinierende Rolle einnimmt.
- Nutzer*innen und ihre Bedürfnisse anhand definierter **Zielgruppen** berücksichtigen, damit eine Akzeptanz von Mobilitätsangeboten erreicht wird; die potentiellen Bedürfnisse der Nutzer*innen sind dabei frühzeitig zu erkennen und besonders Genderaspekte zu berücksichtigen.
- Auch andere Nutzungen wie Arbeiten, Freizeit, Bildung im Sinne einer **Nutzungsmischung** („Stadt der kurzen Wege“) bei standortbezogenen Mobilitätskonzepten berücksichtigen; gerade das betriebliche Mobilitätsmanagement ist bislang selten Teil der Bearbeitung entsprechender Konzepte.
- Neben der top-down Sicht im Sinne einer vorsorgenden Bereitstellung, lassen sich in Abgrenzung dazu viele Maßnahmen **selbstorganisiert in Nachbarschaften** am Baufeld umsetzen. Dabei greift das Potential sozialer Innovationen bspw. im Bereich des privaten peer-to-peer Sharing-Mobility oder der Crowd Logistik. Bottom-up-Prozesse tragen zu Identifikation, Gemeinschaft bei etc. und schaffen damit Akzeptanz der Mitmachenden.
- **Flexible, adaptierbare Mobilitätskonzepte** mitdenken, die offen sind, wie sich die Nutzer*innenakzeptanz bzw. das Mobilitätsverhalten zukünftig verändert und welche Mobilitätsangebote sich am Markt etablieren.
- **Qualitäten sichern, Erfolge kontrollieren und Potenziale** zukünftiger technologischer, sozialer etc. Entwicklungen nutzen, um über die Zeit permanent zu lernen, bestehende Angebote anzupassen und ggf. neue zu implementieren



| Verzeichnisse

Literaturverzeichnis

Binder Martin: Zivilrechtliche Aspekte der Vertragsraumordnung unter besonderer Berücksichtigung der Salzburger Situation, ZfV 1995, S 609ff.

BMK: Stadt der Zukunft – Auf dem Weg zum Plus-Energie-Quartier. Online unter: <https://nachhaltigwirtschaften.at/de/sdz/ziele-inhalte/> (abgerufen am 12.2.2021; 17:09)

BMVIT: ÖÖ Österreich unterwegs ... mit dem Fahrrad. Radverkehrsergebnisse der Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“ des bmvit. Wien, 2017.

Geserick C., Buchebner-Ferstel S., Schraml C., Schraml K., Wernhart G. (2016): Lebenssituationen und Wohntrends in Österreich. SSOAR, 2016. Online unter: <https://www.ssoar.info/ssoar/handle/document/58009> (abgerufen am 19.11.2019; 15:26).

Gruber Markus, Kanonier Arthur, Pohn-Weidinger Simon, Schindelegger Arthur: ÖROK, Raumordnung in Österreich und Bezüge zur Raumentwicklung und Regionalpolitik, Nr. 202/2018, Wien, 2018.

Hecht Michael, Pekar Rudolf Christian: Der städtebauliche Vertrag nach der BO für Wien in der Praxis. immolex Heft 3/2016, S 74 ff.

HSR Hochschule für Technik Rapperswil – Kompetenzzentrum Wohnumfeld (Hrsg.): Wohnumfeldqualität – Kriterien und Handlungsansätze für die Planung, Aachen, 2018.

Kleewein Wolfgang: Instrumente der Raumordnung – Überblick und Ausblick. In: Giese Karim, Jahnel Dietmar (Hrsg.): Baurechtliche Blätter (bbl), Heft 3, Juni 2014, 17. Jahrgang S.89-106, Verlag Österreich, Wien 2014

Kleewein Wolfgang: Konsequenzen aus dem Erkenntnis des VfGH zur Salzburger Vertragsraumordnung. Jbl, 2000, S 562.

Kleewein Wolfgang: Vertragsraumordnung. NVW Neuer Wissenschaftlicher Verlag, Wien. Graz 2003.

Klinger Thomas: Städtische Mobilitätskulturen und Wohnumzüge. Interdisziplinäre Studie zur Wechselwirkung von Wohnumzügen und Alltagsmobilität. Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung. Springer VS, Wiesbaden, 2017.

Langweg Armin: ÖPNV-Marketing für Zuzügler. Inst. für Stadtbauwesen und Stadtverkehr, RWTH Aachen, 2009.

Lanzendorf Martin, Tomfort Dennis: Mobilitätsbiografien und Schlüsselereignisse. Wie Mobilitätsmanagement zu einer nachhaltigeren Mobilität beitragen kann. In: Forschung Frankfurt (3), 2010, S. 61–64.

Metron: Kostenfaktor Parkplätze in gemeinnützigen Wohnbauten. Bundesamt für Wohnungswesen (Hrsg.). Grenchen, 2019.

Oostendorp Rebekka, Oehlert Julia, Heldt Benjamin: Mobilitätsangebote in Wohnquartieren Erfahrungen und Bewertung aus Sicht von öffentlicher Verwaltung, Wohnungsunternehmen und Planungspraxis - Ergebnisse einer Expertenbefragung. In: Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR) (Hrsg.): Arbeitsberichte zur Verkehrsforschung, 2 (2019).

Scheiner Joachim, Holz-Rau (Hrsg.): Räumliche Mobilität und Lebenslauf. Studien zu Mobilitätsbiografien und Mobilitätssozialisation. In: Gather Matthias, Kagermeier Andreas, Kesselring Sven, Lanzendorf Martin, Lenz Barbara, Wilde Mathias: Studien zu Mobilitäts- und Verkehrsforschung. Springer Fachmedien, Wiesbaden, 2015.

Smith Göran: Making Mobility-as-a-Service. Towards Governance Principles and Pathways. Dissertation, Chalmers University of Technology, Göteborg, 2020

Soteropoulos A., Stickler A., Sodl V., Berger M., Dangschat J., Pfaffenbichler P., Emberger G., Frankus E., Braun R., Schneider F., Kaiser S., Wakolbinger H., Mayerthaler A.: SAFiP - Systemszenarien Automatisiertes Fahren in der Personenmobilität: Finanziert im Rahmen des Programms „Mobilität der Zukunft“ durch das BMVIT. Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, 2019

Stiewe Mechtild, Bäumer Doris: Klimaverträglich mobil in Zeiten des demographischen Wandels – Wie Wohnen Mobilität bestimmt. In Schrenk, Manfred et. al. (editors): REAL CORP Tagungsband 2013. Rom, 2013, S. 475 – 484.

Stiewe Mechtild: Planungsinstrumente zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität. Zukunft des ÖPNV –Chancen durch Mobilitätsmanagement und multimodalen Verkehr. Vortrag im Rahmen der ÖPNV-Tagung der SRL, Wiesbaden, 22. April 2016.

Streit Tatjana, Chlond Bastian, Weiß Christine, Vortisch Peter: Deutsches Mobilitätspanel (MOP) – Wissenschaftliche Begleitung und Auswertungen. Bericht 2013/2014: Alltagsmobilität und Fahrleistung. Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung und Karlsruher Institut für Technologie (KIT), Institut für Verkehrswesen, Karlsruhe, 2015.

VCD e. V. (Hrsg.): Intelligent mobil im Wohnquartier: Handlungsempfehlungen für die Wohnungswirtschaft und kommunale Verwaltungen. Berlin, 2019. Online unter: https://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Themen/Wohnen_leitet_Mobilitaet/pdf/Handlungsleitfaden_Intelligent_mobil_im_Wohnquartier.pdf (abgerufen am 17.01.2021; 19:28).

VCÖ (Hrsg.): Personenmobilität auf Klimakurs bringen. In: VCÖ-Schriftenreihe „Mobilität mit Zukunft“, 2/2017. Wien, 2017.

VCÖ (Hrsg.): Wie Wohnen Mobilität lenkt. In: VCÖ-Schriftenreihe „Mobilität mit Zukunft“, 4/2010. Wien, 2010.

Wien 3420 Aspern Development AG: Mobilitätsleitfaden für aspern Die Seestadt Wiens. Wien, 2009.

Rechtsquellen

Bundes-Verfassungsgesetz (B-VG); BGBl. Nr. 1/1930 (WV) idF BGBl. I Nr. 194/1999 (DFB) idF. BGBl. I Nr. 14/2019

Staatsgrundgesetz vom 21. December 1867, über die allgemeinen Rechte der Staatsbürger für die im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder.; RGBL. Nr. 142/1867 idF. BGBl. Nr. 684/1988

VfGH im Erk. VfSlg. 15.625/1999

Abbildungsverzeichnis

Alle Abbildungen © TU Graz/Institut für Städtebau und yverkehrspanung

Abbildung 1: Paradigmenwechsel zu multimodaler Mobilität	7
Abbildung 2: Themenschwerpunkte des Leitfadens	9
Abbildung 3: Wanderungen in Richtung Stadt und Stadtumland	11
Abbildung 4: Vielfältige Freiräume bieten Qualität	11
Abbildung 5: Je nach Lebenlage ergeben sich unterschiedliche Wohnbedürfnisse	11
Abbildung 6: Trends im Bereich der Mobilität wirken auf den Stadtraum	12
Abbildung 7: Ziele zu wohnstandortbezogener Mobilität im Zusammenspiel mit aktuellen Trends	12
Abbildung 8: Planungsinstrumente auf verschiedenen Planungsebenen (eigene Darstellung nach Schindelegger & Kanonier in Gruber et al. 2018:72)	15
Abbildung 9: Bausteine wohnstandortbezogener Mobilität	16
Abbildung 10: Handlungsspielraum mittels privatrechtlicher Instrumente	22
Abbildung 11: Struktur des Mobilitätsfonds	26
Abbildung 12: Phasen der Stadtplanung in Bezug auf wohnstandortbezogene Mobilität	31
Abbildung 13: Relevanz der Akteur*innen in den Prozessphasen	33
Abbildung 14: Zielkonflikte zwischen den Akteur*innen	35

Tabellenverzeichnis

Alle Tabellen © TU Graz/Institut für Städtebau und yverkehrspanung

Tabelle 1: Strategische Ansatzpunkte zur Zielerreichung	12
Tabelle 2: Wohnstandortbezogene Maßnahmen nach Priorisierung und Zuordnung im Mobilitätskonzept	17
Tabelle 3: Maßnahmen wohnstandortbezogener Mobilität nach Instrumenten	20/21
Tabelle 4: Vergleich von Mobilitätsvertrag und -fonds hinsichtlich des Aufbaus, der Struktur und Wirksamkeit	28
Tabelle 5: Vergleich von Mobilitätsvertrag und -fonds hinsichtlich der formulierten Maßnahmen	29
Tabelle 6: Kompetenzen und Rollen der Akteur*innen	34

