

Klimafreundlich mobil im Wohnbau

Leitfaden für das Gelingen von zukunftsfähigen Mobilitätsmaßnahmen und Shared-Mobility auf Basis von Erfahrungen aus gemeinschaftlichen Wohnprojekten und von innovativen Bauträgerprojekten



Klimafreundlich mobil im Wohnbau

Leitfaden für das Gelingen von zukunftsfähigen Mobilitätsmaßnahmen und Shared-Mobility auf Basis von Erfahrungen aus gemeinschaftlichen Wohnprojekten und von innovativen Bauträgerprojekten

Wien, 2022

Impressum

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
(BMK)

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

+43 (0) 800 21 53 59

bmk.gv.at

Autorinnen: Johanna Leutgöb und Constance Weiser (Initiative Gemeinsam Bauen & Wohnen)

Redaktion: Eva Mastny (BMK – Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, Abteilung II/6, Aktive Mobilität und Mobilitätsmanagement), Andrea Leindl (Österreichische Energieagentur), Franziska Trebut (ÖGUT – Österreichische Gesellschaft für Umwelt und Technik)

Lektorat: Österreichische Energieagentur

Layout: KreativAgentur unart

Fotonachweis Coverbild: Hannah Mayr; Porträt BM Gewessler: BMK/Cajetan Perwein

Wien, November 2022

Vorwort

Die Energie- und Klimakrise stellen uns vor große Herausforderungen. Wir müssen auf erneuerbare Energien umsteigen, aber auch Energie einsparen um unabhängig zu werden und die Klimaneutralität bis 2040 zu erreichen.

Auch – oder gerade – im Verkehr und beim Wohnen müssen wir ansetzen. Die gemeinschaftliche und effiziente Nutzung von Fahrzeugen ist ein wesentlicher Baustein der Mobilitätswende. In vielen Wohnprojekten – allen voran in gemeinschaftlichen Wohnprojekten – sind klimafreundliche Mobilitätsformen bereits jetzt ein fester Bestandteil der Alltagskultur. Teilen von PKWs, gemeinschaftliche Fahrradnutzung wie Lastenräder und das Teilen von benötigtem Zubehör – all diese Erfahrungen werden nun in diesem Leitfaden zugänglich gemacht.

Projekte erfolgreicher gemeinschaftlicher Siedlungs- und Quartiersentwicklung beeinflussen die umliegenden Ortsgebiete und Stadtteile. Sie stoßen die Entwicklung hin zu lebendigeren Nachbarschaften und klimafreundlicher Mobilität an.

Im Leitfaden finden Sie viele praktische Informationen, Tipps und Erfolgsfaktoren für alle Facetten von Sharing in der Mobilität. Neben den technischen und organisatorischen Voraussetzungen sind lebendige Nachbarschaften und das daraus resultierende Vertrauen dabei der Erfolgsfaktor. Denn wir Menschen sind soziale Wesen und durch Kooperation können wir viel bewegen. Lassen Sie sich inspirieren!



Bundesministerin
Leonore Gewessler

Inhalt

Einleitung.....	6
Wohnen und Mobilität.....	8
Gemeinschaftliche Wohnprojekte.....	10
Lebendige Nachbarschaften – der Schlüssel zum Erfolg.....	13
Die Basis: Infrastruktur in der Siedlung und in der Gemeinde.....	15
Mobilitäts-Infrastruktur im Wohnprojekt.....	18
Carsharing-Modelle in der Praxis	23
Buchungs- und Abrechnungssysteme.....	25
Tarifsysteme.....	28
(Transport)Rad-Sharing.....	29
Ausrüstungs-Sharing.....	31
Mitfahrgelegenheiten, Mitnahme- und Mitbringdienste	32
Buddies und Nutzungsbedingungen.....	33
Kommunikation und Einschulung.....	34
Mut zu Innovationen.....	36
Beratung und Förderungen.....	37
Mobilitätsservices	40
Beispielhafte Projekte.....	43
Über klimaaktiv Gebäude.....	59
klimaaktiv Siedlungen und Quartiere.....	60
Über die Initiative klimaaktiv mobil	61
Initiative Gemeinsam Bauen & Wohnen.....	64

Einleitung



Innovative Mobilitätsmaßnahmen und Shared-Mobility: Lösungen zur Klimaneutralität im Verkehr

2021 wurden von der Initiative Gemeinsam Bauen & Wohnen innovative Mobilitätsmaßnahmen von Bauträger:innen und in gemeinschaftlichen Wohnprojekten untersucht. Dabei wurde bestätigt: Shared-Mobility in gemeinschaftlichen Wohnprojekten funktioniert besonders gut! Doch das Mobilitätsverhalten der Bewohner:innen in gemeinschaftlichen Wohnprojekten unterscheidet sich nicht nur hinsichtlich Shared-Mobility. Auch der Motorisierungsgrad ist geringer und die Bewohner:innen legen mehr Wege zu Fuß oder mit dem Rad zurück als im jeweiligen Landesdurchschnitt. Die diesem Leitfaden zugrundeliegende Untersuchung ist auf der Website der Initiative „Gemeinsam Bauen & Wohnen“ unter inigbw.org/mobilitaet abrufbar.

Im vorliegenden Leitfaden finden sich effektive und gut umsetzbare Maßnahmen, praxisorientierte Informationen und Tipps, um Mobilität im Wohnbau nachhaltiger zu organisieren. Obwohl überwiegend gemeinschaftliche Wohnprojekte genauer betrachtet wurden, fließen auch Erkenntnisse aus anderen Wohnbauprojekten in diesen Leitfaden ein. Insofern kann und soll der Leitfaden generell bei der Planung und dem Betrieb von Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau unterstützen.

Ziel der Publikation ist es, Möglichkeiten zur Verlagerung des Modal Split (also der Verkehrsmittelwahl im Personenverkehr) in Richtung umweltfreundliche Mobilität aufzuzeigen. Dazu zählen umweltverträgliche Verkehrsarten wie Fuß- und Radverkehr, öffentlicher Verkehr oder Carsharing. Dies erfolgt vor dem Hintergrund des Regierungsprogramms der Österreichischen Bundesregierung 2020, bis 2040 keine Netto-Treibhausgase mehr freizusetzen. Vor allem der Verkehrssektor steht vor großen Herausforderungen, denn die Emissionen im Verkehr sind seit 1990 um knapp 75 % angestiegen, 63 % davon entfallen auf die Nutzung von Pkw.

Was machen gemeinschaftliche Wohnprojekte anders und warum gelingt klimafreundliches Mobilitätsverhalten in diesem Umfeld leichter als anderswo? Ein wichtiger Erfolgsfaktor sind gut eingespielte und gemeinsam organisierte Nachbarschaften und das damit verbundene gegenseitige Vertrauen. Nachahmung ist ausdrücklich erwünscht!

Ursprünglich wurde unter **Shared-Mobility** das Teilen eines Fahrzeugs, meist des eigenen Autos, verstanden. Der Begriff impliziert mittlerweile auch andere Formen der Mobilität, die geteilt werden, wie das Teilen von Fahrrädern, Transporträdern oder Scootern. In dieser Publikation wird der Begriff Shared-Mobility noch weiter gefasst und umfasst sowohl formale als auch informelle Formen des Mobilitäts-Sharing wie Mitfahrgelegenheiten, privates Carsharing, aber auch Aktivitäten zur Alltagsunterstützung, wie die Kinder der Nachbarschaft gemeinsam zur Schule oder Kindergarten zu bringen, oder Einkaufstrolleys, die ausgeborgt werden können.

Wohnen und Mobilität

Wohnen und Mobilität hängen eng miteinander zusammen: 80 % der Wege beginnen und enden am Wohnort. Wird Mobilität in dicht besiedelten Regionen bereits überwiegend im Umweltverbund (zu Fuß, mit Fahrrad oder öffentlichen Verkehrsmitteln) abgewickelt, ist in locker besiedelten Gebieten nach wie vor der Pkw das dominierende Verkehrsmittel. Doch um die Mobilitätswende zu schaffen, braucht es auch für locker besiedelte Regionen ein Umdenken und Veränderungen.

In kompakt gebauten Städten und Gemeinden sind die CO₂-Reduktionsziele wesentlich einfacher zu erreichen als in zersiedelten Gebieten.

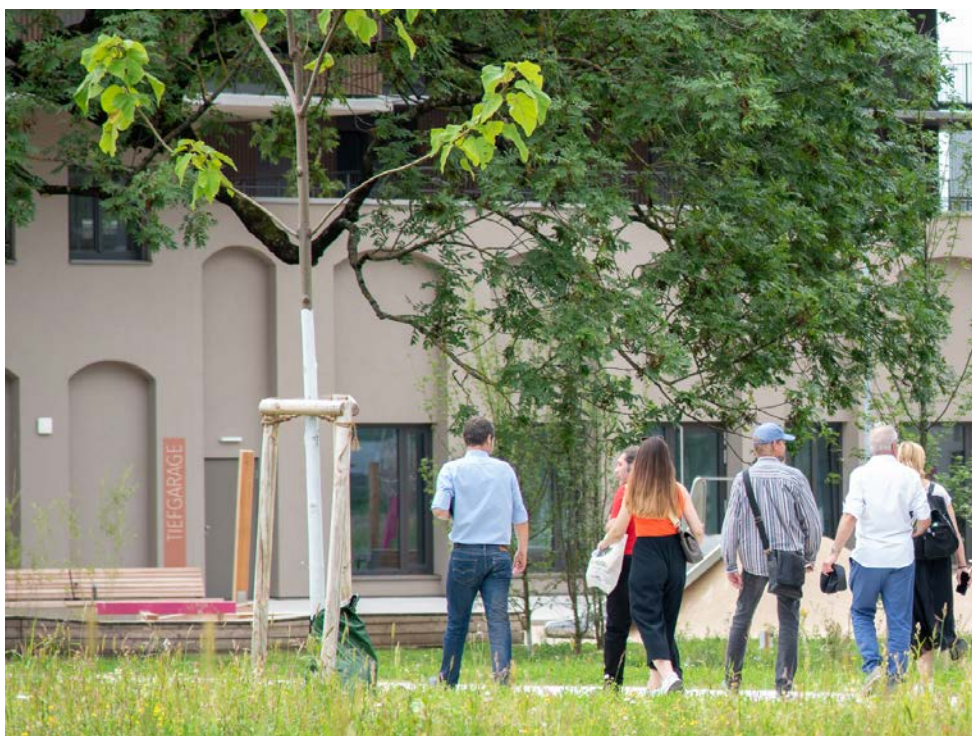
Mit Shared-Mobility bzw. Mobilität als Dienstleistung/Mobility as a Service (MaaS) bestehen vielversprechende Optionen, motorisierten Individualverkehr noch weiter zu reduzieren und den verbleibenden individuellen Mobilitätsbedarf niederschwellig und kostengünstig abzudecken. Ziel von MaaS ist es, den Nutzer:innen optimal auf ihre Anforderungen abgestimmte Transportmittel anzubieten, um so Transporteffizienz zu steigern und den Bedarf für Besitz eigener Fahrzeuge zu senken. Dadurch sollen z. B. Kosten für die Nutzer:innen gespart werden, durch Fahrtenteilung das Gesamtverkehrsaufkommen reduziert und der Bedarf an Parkflächen im öffentlichen Raum verringert werden.

Bei **Mobility as a Service**, kurz **MaaS** (Mobilität als Dienstleistung), wird Mobilität als Dienstleistung betrachtet. Die Nutzenden „konsumieren“ Mobilität, ohne dass sie Eigentümer:innen des Fahrzeugs sein müssen. Mobilität und Transport mit eigenen Fahrzeugen wird durch ein auf den jeweiligen Bedarf abgestimmtes Angebot verschiedener Mobilitätsdienste ersetzt: z. B. öffentlicher Personenverkehr (Bus, Bahn, Straßenbahn, Fähren etc.), Taxis, Ridepooling-Dienste, Carsharing, Bike-Sharing, Scooter-Sharing, diverse Shuttle-Dienste und andere Mobilitätsdienste. Diese können von verschiedenen Anbietenden bereitgestellt werden und sollen als ein kombinierter, multimodaler Service (Nutzung von verschiedenen Verkehrs- und Transportmitteln) angeboten werden.

Geteilte Verantwortung

Die Mobilitätsinfrastruktur bestimmt maßgeblich, wie Menschen mobil sind. Fußläufigkeit, Fahrradwege und ein attraktives Angebot des öffentlichen (Nah-)Verkehrs (ÖV) kombiniert mit dezentraler Nahversorgung und attraktiven Grünräumen fördern ein umweltfreundliches Mobilitätsverhalten. Angebote und Rahmenbedingungen dafür zu schaffen ist vielfach Aufgabe der öffentlichen Hand. Über Widmungen, Bauordnungen, Stellplatzverpflichtungen, städtebauliche Verträge oder den Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) gestaltet sie die Mobilitätswende maßgeblich mit.

Aber ist es wirklich „nur“ Aufgabe der öffentlichen Hand, Mobilitätsinfrastruktur bereitzustellen? Sind nicht Bauträger oder generell alle Auftraggeber:innen von Bauvorhaben genauso gefordert, mehr zu tun als gesetzliche Mindeststandards zu erfüllen? Ja, denn die Mobilitätswende braucht die kreative und engagierte Beteiligung von allen!



Die fußläufige Erschließung von Siedlungen animiert dazu, mehr Wege zu Fuß zurückzulegen. Wo es sicher, praktisch und angenehm zu gehen ist, wird mehr gegangen. Gesteigerte Aufenthaltsqualitäten bedingen mehr zwischenmenschliche Kontakte in der jeweiligen Siedlung. Bild: Andrea Leindl

Unter dem Begriff „**Mobilitätsgarantie**“ ist die Sicherstellung eines Angebots im urbanen Raum und ländlichen Gebiet durch sämtliche Mobilitätsservices (Bahn, Bus, Bim, Carsharing, Mikro-ÖV, Sammeltaxis, Ridesharing-Plattformen etc.) vorgesehen, mit dem Alltagswege garantiert auch ohne eigenen Pkw zurückgelegt werden können.

Gemeinschaftliche Wohnprojekte

In gemeinschaftlichen Wohnprojekten steht das Ziel des nachbarschaftlichen Wohnens im Vordergrund.

Das Besondere an gemeinschaftlichen Wohnprojekten (auch Baugemeinschaften, Baugruppen oder Cohousing-Projekte genannt) sind Selbstorganisation, Beteiligung und Mitverantwortung von der frühen Projektentwicklung an über Planung und Bau bis hin zur Nutzung. Dazu gehört auch die Mitbestimmung über die Aufnahme von neuen Bewohner:innen. Durch die Partizipation der Bewohner:innen besteht die große Chance, die Bedürfnisse der zukünftigen Nutzer:innen gleich von Anfang an mitzubedenken und laufend zu adaptieren.

Typische gemeinschaftliche Wohnprojekte weisen eine Größe von 7 bis über 100 Wohneinheiten und eine Durchmischung bei Alters- und Familienstrukturen auf. Ein weiteres Merkmal sind Gemeinschaftseinrichtungen, die sowohl in Innen- als auch Außenräumen niederschwellige Begegnungen ermöglichen und fördern wie z. B. Gemeinschafts- und Kinderspielräume, Werkstätten, Fahrradgaragen, Gemeinschaftsgärten oder Spielplätze. Formelle und informelle Sharing-Angebote wie gemeinsam genutzte Werkzeuge und Geräte (Waschmaschinen etc.), Carsharing, Transporträder, Food-Coops (gemeinsamer Lebensmitteleinkauf) und dergleichen bieten Unterstützung im Alltag und generieren ökologische, ökonomische und soziale Vorteile. Darüber hinaus wirken die Aktivitäten und Angebote, auch für umweltfreundliche Mobilität, vielfach in die umliegenden Stadt- oder Ortsteile hinaus.

Bei einer partizipativen Planung wird der Bedarf der zukünftigen Bewohner:innen von Anfang an berücksichtigt und es entstehen passgenaue Lösungen.
Bild: BROT-Pressbaum





Lebendige Nachbarschaft beim Wohnprojekt Gleis21, Wien.
Bild: Ralf Aydt

Gegenseitige Unterstützung, familien- bzw. kindgerechte Lebensräume, aber auch eine hohe Lebensqualität für Ältere und weniger Vereinsamung sind wesentliche Merkmale dieser Wohnform. Dadurch entstehen lebendige Nachbarschaften, soziale Einbindung und Vertrauen, was eine wesentliche Voraussetzung für das Teilen von Ressourcen darstellt. Ein Stichwort dazu ist die Sharing Economy, ein geändertes Konsumverhalten, das auf Nutzen statt Besitzen fokussiert und in gemeinschaftlichen Wohnprojekten in vielen Aspekten gelebt wird.

So wurde z. B. in der diesem Leitfaden zugrundeliegenden Untersuchung festgestellt, dass gemeinschaftliche Wohnprojekte mit ihrer (meist) verdichteten Bauweise und den Sharingaktivitäten (u. a. Shared-Mobility) ihrer Bewohner:innen vielfach einen geringeren ökologischen Fußabdruck als die durchschnittliche Bevölkerung im jeweiligen Umfeld erzeugen.

Lebendige Nachbarschaft schafft Vertrauen und eröffnet viele Möglichkeiten des Ressourcenteilens.
Bild: brot-pressbaum



Sharing Economy (die Ökonomie des Teilens) ist eine gesellschaftliche Entwicklung, bei der Gegenstände oder Dienstleistungen zwischen Privatpersonen und Interessensgruppen, oftmals (online) durch Dritte vermittelt, geteilt werden. Sie umfasst das systematische Ausleihen von Gegenständen und gegenseitige Bereitstellen von Gegenständen, Räumen und Flächen. Generell ermöglicht Sharing-Economy den Zugang zu Gütern, ohne sie besitzen zu müssen. Dies führt zu einer Nutzungsintensivierung des einzelnen Gutes und damit zu einer Schonung von natürlichen Ressourcen. Die geteilten Güter können in besserer Qualität erworben werden, weil die Anschaffungskosten aufgeteilt werden. Anschaffung und Wartung erfolgen zum jeweils besten Zeitpunkt und kostenneutral für die potenziellen Verwender:innen. Die Nutzer:innen zahlen nur eine geringe Leihgebühr oder Nutzungsentgelte statt den gesamten Kaufpreis, womit Teilhabe auch von finanziell schlechter Gestellten möglich wird. Hinzu kommen auch soziale gemeinschaftliche Effekte und eine gewandelte Einstellung zu Eigentum und Besitz. Auch Shared-Mobility ist eine Ausprägung der „Sharing Economy“.

Lebendige Nachbarschaften – der Schlüssel zum Erfolg

Vieles, was in gemeinschaftlichen Wohnprojekten bereits gelebte Normalität ist, kann auch in den allgemeinen Wohnbau übertragen werden.

Innovative Bauträger:innen haben bereits die sozialen Prozesse im Fokus. Sie informieren die Bewohner:innen z. B. im Rahmen einer Einzugsbegleitung aktiv zu umweltrelevanten Themen wie Mobilität, Energie, Ernährung und Lebensmittel oder Abfall. Im Zuge dessen treffen sich die Bewohner:innen und lernen sich kennen. Wohnkoordinator:innen oder spezielle Ansprechpersonen, die zwischen Hausverwaltung und Bewohner:innenschaft angesiedelt sind, betreuen die sozialen Prozesse.

Ein gut funktionierendes soziales Gefüge, in dem sich die Bewohner:innen wohlfühlen, braucht Aufmerksamkeit und Pflege. Gemeinschaftsfördernde Aktivitäten, wertschätzende Kommunikationsformen und passende Methoden zur Konfliktbearbeitung sind genauso wichtig wie eine funktionierende Hausverwaltung oder eine professionelle Finanzgebarung.

Gute Nachbarschaften fördern das Vertrauen der Bewohner:innen zueinander. Sie sind die wichtigste Erfüllungsbedingung, um gut funktionierende formelle und informelle Sharing-Praktiken sowie gegenseitige Unterstützung im Alltag hervorzubringen. Viele dieser Praktiken wie z. B. Mitfahrgelegenheiten, Mitbringdienste, Kinderbegleitedienste oder Einkaufsgemeinschaften wie Food Cooperatives führen zu indirekten positiven Mobilitätseffekten.

Eine **Food Coop** (Food Cooperative / **Lebensmittel-Kooperative**) ist der Zusammenschluss von Personen und Haushalten, die selbst organisiert meist biologische Produkte direkt von lokalen Bauern und Bäuerinnen, Gärtnereien, Imkereien etc. beziehen. Food Coops sind nicht gewinnorientierte, selbstverwaltete Gemeinschaften, die eine Infrastruktur zur Besorgung und Verteilung von (fairen und nachhaltigen) Produkten, hauptsächlich Lebensmittel, bieten. Alle Mitglieder einer Food Coop haben das Recht zur Mitbestimmung. Food Coops ermöglichen es, Lebensmittel vor Ort zu beziehen, wodurch sich der Mobilitätsbedarf durch Einkaufen verringert.

Tipp!

- Plattform für Partizipation und Beteiligung des Klimaschutzministeriums: partizipation.at
- Zahlreiche Literaturhinweise zur Gestaltung von Gruppenprozessen, Gemeinschaftsförderung und partizipativen Organisationsmodellen befinden sich im Literaturverzeichnis der Initiative Gemeinsam Bauen & Wohnen unter inigbw.org/gemeinschaftlich-wohnen/literatur.
- Berater:innen, die im Bereich Organisationsentwicklung, Partizipationsprozesse, Mediation oder Supervision tätig sind, können Partizipations- und Gemeinschaftsbildungsprozesse begleiten. Einige Berater:innen haben sich u. a. auf die Begleitung von gemeinschaftlichen Wohnprojekten spezialisiert: inigbw.org/experts
- Best-Practice-Beispiel: Einzugsbegleitung der Stadt Innsbruck

Für die **Einzugsbegleitung XL** wurde die Stadt Innsbruck 2020 mit dem ÖGUT-Umweltpreis ausgezeichnet: Künftige Mieter:innen von neu gebauten Stadtwohnungen werden einige Monate vor Einzug mittels einer Workshop-Serie bei Fragen rund um nachhaltiges Wohnen und gute Nachbarschaft unterstützt. So sollen möglichst viele Menschen gleichzeitig für diverse Nachhaltigkeitsmaßnahmen erreicht werden, wie beispielsweise Auswahl energiesparender Haushaltsgeräte, Abfalltrennung oder Mobilitätsentscheidungen. Und das zum Zeitpunkt rund um den Umzug, bei dem viele ihre Lebensweise ohnehin überdenken. „Nebenbei“ lernen sie auch ihre zukünftigen Nachbar:innen kennen. Weitere Informationen: oegut.at/de/initiativ/umweltpreis/2020/nh-kommune-einzugsbegleitung-xl.php

Check

- Wie erfolgt die Partizipation der Bewohner:innen?
- Wie wird dafür gesorgt, dass die Pflege und Entwicklung des sozialen Gefüges langfristig sichergestellt ist? Welche Aktivitäten werden dafür gesetzt?
- Was gibt es schon, was könnte verstärkt werden?
- Welche Personen (Arbeitsgruppen, Teams) sind für die Partizipation und das Gemeinschaftsleben zuständig?
- Wie können die Bewohner:innen im Rahmen einer (Einzugs-)Begleitung für umweltrelevante Themen wie Mobilität, Energie, Ernährung und Lebensmittel oder Abfall angesprochen werden?

Die Basis: Infrastruktur in der Siedlung und in der Gemeinde

Bereits bei der Standortwahl für ein Wohnprojekt ist die vorhandene Infrastruktur ein wichtiges Entscheidungskriterium, besonders in locker besiedelten Siedlungsräumen. Denn die Verkehrsinfrastruktur, die Angebote zur Nahversorgung, die soziale Infrastruktur sowie die Einrichtungen für Erholung und Freizeit im Wohnumfeld sind die Basis für klimafreundliches Leben und klimafreundliche Mobilität.

Der klimaaktiv Standard für Siedlungen und Quartiere

Erfolgreiche Siedlungs- und Quartiersentwicklungen in ländlichen und urbanen Gebieten zeichnet eines aus: Sie beeinflussen die umliegende Ortschaft bzw. den umliegenden Stadtteil nachhaltig positiv. Damit das gelingt, stellt der klimaaktiv Standard für Siedlungen und Quartiere das Thema Städtebau in den Mittelpunkt. Weitere Aspekte berücksichtigen sowohl die Qualität der Infrastruktur (Mobilitätsinfrastruktur, Energie- und Wasserversorgung, Gebäude) als auch die Qualität der Planung (u. a. Organisationsstrukturen, Zielsetzungen, Beteiligungsformate).

Der klimaaktiv Kriterienkatalog für Siedlungen und Quartiere fasst alle relevanten Kriterien zusammen. Die klimaaktiv Kriterien sind in sechs Handlungsfelder gegliedert, ein Handlungsfeld davon ist Mobilität. Eine positive Bewertung orientiert sich daran, ob zusätzlich zur Ausrichtung des motorisierten Individualverkehrs auf eine minimale Nachfrage Maßnahmen zur Erhöhung des Fuß- und Radverkehrs umgesetzt werden sowie Standorte mit attraktiven öffentlichen Verkehrs- (ÖV) und alternativen Mobilitätsangeboten entwickelt werden. Mehr Informationen: klimaaktiv.at/gemeinden/qualitaetssicherung/Siedlungen.html



Der klimaaktiv Standard für Siedlungen und Quartiere ist ein österreichischer Qualitätsstandard, der die Nachhaltigkeit von größeren Bauvorhaben mit Fokus auf Klimaneutralität und Lebensqualität sicherstellt. Bild: AEA

Bikeability, Walkability, Stellplätze und öffentlicher Verkehr

Die Bikeability steht für die „Fahrradfreundlichkeit“ von Orten, also die Eignung für den Radverkehr. Das Pendant dazu ist die Walkability bzw. die „Fußverkehrsfreundlichkeit“ von Orten. Die Gestaltung von Infrastrukturen, Straßenraum, (Wohn-)Umfeld, Routen und Erreichbarkeiten machen einen großen Anteil aus, wie gerne mit dem Fahrrad gefahren oder zu Fuß gegangen wird. Je „einladender“ die Strukturen sind und Radfahren und Zufußgehen angenehm, umwegfrei und sicher möglich sind, desto mehr Wege werden mit aktiven Mobilitätsformen zurückgelegt. Auch das Stellplatz- und Parkraummanagement in der Siedlung bzw. in der Gemeinde wirkt sich direkt auf den Individualverkehr und damit auch auf aktive Mobilitätsformen aus.

Wenn es darum geht, den öffentlichen Verkehr zu optimieren, ist es wichtig, an geeigneten Lagen die Siedlungsverdichtung nach innen voranzutreiben oder Standortentscheide für publikumsintensive Anlagen so zu treffen, dass sie möglichst wenig zusätzlichen Autoverkehr verursachen.

Die **Bikeability (Fahrradfreundlichkeit)** kann mit dem Bikeability-Index visualisiert werden. Der Bikeability-Index berücksichtigt den Umweltfaktor Infrastruktur, die Durchwegung, Hindernisse und die Topografie.

Tipp!

- Weitere Informationen zur Bewertung von Mobilitätsinfrastruktur siehe mobilitylab.geo.sbg.ac.at/wordpress/uml-bikeability
- Die Bewertung der öffentlichen Nahverkehrsangebote (ÖPNV) kann mithilfe der ÖV-Güteklassen (ÖV-GK) erfolgen. ÖV-Güteklassen geben Auskunft darüber, wie gut ein Standort mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen ist.

Die **ÖV-Güteklassen** ermöglichen österreichweit die Analyse der Versorgung eines Standorts mit fahrplangebundenem öffentlichem Verkehr. Dabei wird das ÖV-Angebot einerseits nach Art des angebotenen Verkehrsmittels (vier Kategorien) und dem Bedienintervall für Haltestellen (8 Kategorien) kategorisiert. Im Anschluss wird andererseits eine räumliche Analyse der fußläufigen Entfernung von der Haltestelle (5 Distanzbereiche) untersucht. In Kombination dieser beiden Elemente kann die ÖV-GK eines Standorts ermittelt werden.



Die öffentliche Verkehrsinfrastruktur, Angebote zur Nahversorgung, die soziale Infrastruktur und Möglichkeiten für Erholung und Freizeit sind die Basis für Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau.
Bild: Johanna Leutgöb

Die Methodik der ÖV-GK bildet die Abhängigkeit zwischen der Qualität des an der Haltestelle vorhandenen ÖV-Angebots und der von den Benutzer:innen akzeptierten Länge des Zugangswegs ab.

Check

- Welche Angebote bestehen beim öffentlichen Verkehr, welche ÖV-Güteklasse besteht derzeit?
- Welche Möglichkeiten für aktive Mobilität sind vorhanden (Bikeability, Fußläufigkeit)?
- Welches Parkraummanagement gibt es in der Gemeinde?
- Welches Stellplatzregulativ gibt es für den motorisierten Individualverkehr wie zum Beispiel für Pkw, Motorrad, Moped?
- Mit welchen Entwicklungen hinsichtlich Infrastrukturausbau ist in der nahen Zukunft zu rechnen?
- Welche Infrastrukturanpassungen oder Erweiterungen können durch dieses Projekt angestoßen werden? Welche ÖPNV-Güteklasse soll erreicht werden?
- Welche Chancen und Herausforderungen ergeben sich für das Wohnprojekt?
- Wie schaut die Zusammenarbeit zwischen dem Bauträger und der Gemeinde im Mobilitätsbereich aus?

Mobilitäts-Infrastruktur im Wohnprojekt

Besonders im Neubau, aber auch bei der Sanierung von Wohnhausanlagen besteht die große Chance, zukunftsfähige Mobilitäts-Infrastruktur von Anfang an einzuplanen. Im Zentrum stehen dabei alle Einrichtungen, die aktive und klimafreundliche Mobilität fördern und den motorisierten Individualverkehr demgegenüber deutlich weniger attraktiv machen.

Im Neubau kann durch gute Planung die benötigte Infrastruktur teilweise kostengünstiger hergestellt werden als im Zuge von Sanierungen oder Nachrüstungen. Der Umzug, ob in einen Neubau oder ein umfassend saniertes Projekt, bietet besondere Chancen, vorhandene Mobilitätsroutinen zu durchbrechen, insbesondere wenn schon im Vorfeld klar ist, welche alternativen Mobilitätsformen zur Verfügung stehen werden. Finden die neuen Bewohner:innen attraktive Mobilitätsangebote vor, kann sich das Mobilitätsverhalten – vor allen bei entsprechender Information und Bewusstseinsbildung – in Richtung Umweltverbund verändern.

Um den Bedarf entsprechend abzuschätzen, ist es wichtig, die zukünftigen Nutzer:innen möglichst frühzeitig in die Planung einzubeziehen (siehe auch Seite 13: Lebendige Nachbarschaften). Für eine optimale Planung und Umsetzung ist eine Abstimmung zwischen Bauträger oder Bauherr, Bewohner:innenschaft, Planer:innen, Projektsteuer:innen, ausführenden Firmen sowie den Kommunen erforderlich.

Leicht zugängliche Fahrradabstellanlagen im Erdgeschoss schützen vor Diebstahl und Witterung – Beispiel Wohnprojekt Wien.
Bild: Kurt Hörbst



Die rechtlichen Rahmenbedingungen hinsichtlich Pkw-Stellplatzregulativ, E-Lade-Infrastruktur oder bautechnischer Vorgaben für Radabstellanlagen sind je nach Bundesland und teilweise sogar je nach Gemeinde verschieden. Da sich das Mobilitätsverhalten derzeit in Richtung aktiver Mobilität verändert und sich auch weiter verändern soll, ist es sinnvoll, über die aktuell geltenden rechtlichen Mindestanforderungen hinsichtlich Nutzer:innenfreundlichkeit deutlich hinauszugehen.

Bei der Errichtung von Wohnungen, Betriebsstätten oder ähnlichen baulichen Anlagen müssen für die zu erwartenden Kraftfahrzeuge **Pkw-Stellplätze** in geeigneter Größe, Lage und Beschaffenheit auf dem Baugrundstück oder in der Nähe geschaffen werden bzw. sind andernfalls Ersatzzahlungen zu leisten. Die jeweiligen Stellplatzerfordernisse werden von den Kommunen festgelegt und können für verschiedene Qualitäten von Bauplätzen auch angepasst werden. Die heutigen Stellplatzordnungen gehen auf die Reichsgaragenordnung von 1939 zurück, deren Ziel die Motorisierung der Bevölkerung und nicht die Lösung heutiger Verkehrsprobleme war.

Tipp!

- Mit dem **klimaaktiv** Standard für Siedlungen und Quartiere steht ein Instrument für die Planung und Qualitätssicherung von mobilitätsaffinen Bauprojekten zur Verfügung: klimaaktiv.at/service/publikationen/bauen-sanieren/kriterienkatalog-siedlungen
- Link zum Baurecht und den Bauordnungen in den Bundesländern: oesterreich.gv.at/themen/bauen_wohnen_und_umwelt/bauen
- Es gibt umfangreiche Planungshilfen für die Mobilitätsinfrastruktur in Wohnprojekten. Diese sollten von Beginn an bei der Planung herangezogen werden.
 - Leitfaden Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau (Franz, 2019): detaillierte Übersicht über Mobilitätsmaßnahmen wie z. B. zum Abstellen von Fahrzeugen, E-Lade-Infrastruktur bis zu konkreten Planungsempfehlungen und Checklisten für Bauträger, Bauherren und Planende wie z. B. betreffend Ausführung von Radabstellanlagen oder technische Anforderungen an die E-Lade-Infrastruktur (downloadbar auf wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/b008569.html)
 - Weitere Publikationen und Informationen für die Planung einer zeitgemäßen Mobilitätsinfrastruktur: radkompetenz.at/wissen
 - Planungsempfehlungen der Radlobby: radlobby.at/fahrradparken

- Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau – plus (MMWplus) von Rosinak & Parner und UIV Urban Innovation Vienna GmbH im Auftrag des Klima- und Energiefonds mit Schwerpunkt auf Maßnahmen zur Treffsicherheit von Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau: Download auf der Seite rosinak.at/project/mobilitaetsmassnahmen-im-wohnbau
- Im Rahmen des Projekts WohnMOBIL wurde ein Kartenset zur spielerischen Entwicklung von flächen- und verkehrssparenden Siedlungen und Quartieren entwickelt: energieinstitut.at/spielend-zu-zukunftsfaehigen-wohneen
- Da die Bewohner:innen oft zur Lieferzeit nicht vor Ort sind, entstehen bei Lieferungen aus dem Online-Handel Mehrfahrten mit einem dementsprechend hohen CO₂-Fußabdruck. Betreiberunabhängige sogenannte „White-Label-Boxen“ (Paket-schränke, Postboxen) vermeiden vergebliche Zustellversuche und sind anbieter-spezifischen Boxen vorzuziehen, da diese nur vom jeweiligen Aufsteller verwendet werden können.

Mobilität ist nicht gleich Pkw! Während die Parkvorgaben für Pkw recht klar umrissen sind, sind es bei den anderen Verkehrsmitteln und Alternativen oft ein Mangel an Vorschriften, der zur Nichtbeachtung dieser Mobilitätsformen in Planung und Bau führt. Bei der Planung/Umgestaltung von Wohnhausanlagen sind daher folgende Fragen wichtig: Welche andere (aktiven) Mobilitätsformen sollen in welcher Form unterstützt werden? Wieviele (Rad-)Abstellplätze pro Bewohner:in oder pro Wohnung soll es dafür geben (Vorgaben der Bauordnung/Planungsempfehlungen/Bewohner:innenwünsche). Wie wird dieser Platz auf die verschiedenen Verkehrsmittel verteilt, wo am Bauplatz/im Gebäude wird er sein? Wird es noch weitere Zusatzangebote wie Fahrradanhänger, Einkaufswagen etc. zum Ausborgen geben, gibt es eine (Rad-)Service-Station oder eine gemeinsam nutzbare Werkstatt und wo sollen sich diese befinden? Je früher diese Fragen gestellt werden, desto qualitativ höherwertig kann die Ausführung erfolgen.

Bei dieser Mobilitätsstation, hier ein Beispiel einer WienMobil-Station werden Fahrräder und Lastenräder verliehen.

Bild: Wiener Linien



Check

- Welche rechtlichen Rahmenbedingungen gelten (z. B. Stellplatzverpflichtungen, Abstellflächen für Fahrräder ...)?
- Inwieweit sind diese rechtlichen Rahmenbedingungen gestalt- und anpassbar bzw. berücksichtigen den zukünftigen Bedarf ausreichend?
- Welche Personen/Organisationen (Bewohner:innen, Bauträger, Architekt:innen, Gemeinde ...) sind für die Abstimmung erforderlich?
- Wie ist der örtliche Zugang zum ÖV? Ist er z. B. durch (bessere) Durchwegung der Wohnanlage einfach(er) erreichbar?
- Wieviele Radabstellplätze pro Bewohner:in/pro Wohnung/pro m² bebaute Wohnnutzfläche soll es geben (Empfehlung mindestens 1 Stellplatz pro 30 m²)?
- Wieviel Platz wird für (Rad-)Abstellplätze gebraucht inkl. Mehrbedarf für z. B. Lastenräder (siehe Planungsempfehlungen)?
- Welche Alternativen zum eigenen Pkw soll es für das Wohnprojekt geben (Sharing-Pkw, (E-)Fahrräder, (E-)Transporträder, Scooter, Sonderfahrzeuge etc.) und wo sollen diese parken (zentral/verteilt z. B. auf die verschiedenen Eingänge)?
- Wie können Parkbereiche für aktive Mobilität attraktiv gestaltet werden?
- Wie und wo sollen Zufahrten und Abstellplätze für diese Fahrzeuge angeordnet und ausgeführt werden (barrierefrei, witterungsgeschützt, diebstahlsicher ...)?
- Wo können Sharing-Fahrzeuge (gut sichtbar) zur Verfügung stehen?
- Welche Zusatzeinrichtungen z. B. Servicestationen sollen mitbedacht werden?
- Sind Gemeinschaftsgaragen für Pkws geplant, gilt der Grundsatz: Äquidistanz bei gut erschlossener ÖV-Infrastruktur, das heißt, der Weg zum Pkw ist (mindestens) gleich weit wie zur nächsten ÖV-Haltestelle.
- Welche E-Lade-Infrastruktur und welches Lastmanagement werden für Elektromobilität vorgesehen?
- Wo werden Anlieferpunkte für Zusteller:innen/White-Label-Boxen verortet?
- Wie können Sharing-Maßnahmen mit dem ÖPNV gekoppelt/optimiert werden?
- Werden vorausschauend etwaige zukünftig erforderliche Anpassungen in der Planung berücksichtigt (Stichwort Mobilitätswende)?

Damit **Fahrradabstellanlagen** angenommen werden, müssen sie barrierefrei, nutzer:innenfreundlich und in hoher Qualität geplant und ausgeführt werden. Einige Bundesländer haben daher Leitfäden zu einer guten Planung und Ausführung von Fahrradparkanlagen veröffentlicht. Generelle Anforderungen zur Errichtung von Fahrradabstellanlagen sind zudem in der **RVS RADVERKEHR 03.02.13** definiert. Diese technischen Planungsrichtlinien sind durch Unterstützung des Klimaschutzministeriums kostenfrei zugänglich. Weitere Informationen und Download unter klimaaktiv.at/mobilitaet/radfahren/rvs.html



Carsharing-Modelle in der Praxis

Im Durchschnitt steht ein Fahrzeug 95 % der Zeit und fährt 5 % der Zeit, in Stunden ausgedrückt steht ein Pkw 23 Stunden am Tag im öffentlichen Raum oder auf privaten Grundstücken und verbraucht damit Platz. Die vollen Kosten des Pkw-Besitzes inklusive Ankauf, Abwertung, Betrieb und Instandhaltung sind den wenigsten Fahrzeughalter:innen im Bewusstsein. Durch die gemeinschaftliche Nutzung von Fahrzeugen reduziert sich nicht nur der Flächen- und Ressourcenverbrauch, sondern auch die Nutzung erfolgt gezielter. Durch das Prinzip der „Nutzung statt Besitz“ kann für den jeweiligen Verwendungszweck das spezifisch benötigte Fahrzeug angepasst gewählt werden. Weitere Infos zu Tarifsystemen nachfolgend in einem eigenen Kapitel.

Für das Teilen von Kfz und anderen Fahrzeugen gibt es unterschiedliche Nutzungsmodelle. Beispiele für die Nutzungsbedingungen sind im Leitfaden zugrundeliegenden Bericht auf inigbw.org/mobilitaet einsehbar.

Beim **Carsharing** besitzt man das Auto nicht selbst, sondern teilt es sich mit anderen. Halter:innen des Fahrzeugs sind in der Regel die Carsharing-Anbieter, doch gibt es in gemeinschaftlichen Wohnprojekten auch andere Formen. Kund:innen schließen mit dem Anbieter bei der Anmeldung einen Rahmenvertrag. Danach können sie alle Fahrzeuge des Anbieters buchen.

Formales Carsharing

Beim formalen Carsharing können alle Interessierten ein Fahrzeug zu den gleichen Bedingungen nutzen. Dies ist der große Vorteil dieser Carsharing-Variante, da die Nutzung nicht exklusiv bestimmten Nutzer:innengruppen vorbehalten ist und die Nutzung nicht vom Goodwill der Fahrzeuginhaber:innen abhängig ist. Hierbei gibt es drei Varianten:

Öffentliches Carsharing-Angebot

Wenn in der Nähe ein attraktives öffentliches Carsharing-Angebot besteht, kann dieses von allen einfach genutzt werden. Es braucht dann kein selbst organisiertes Carsharing-System der Wohnanlage.

Öffentlicher Carsharing-
Standort in Wien, Bruno-Ma-
rek-Allee. Bild: Mo.Point



Externer Mobilitätsdienstleister ist Inhaber und Betreiber des Fahrzeugs in einem Wohnprojekt

Die Anschaffung und der Betrieb erfolgt durch einen externen Mobilitätsdienstleister, der die Fahrzeuge exklusiv den Bewohner:innen anbietet. Für das Wohnprojekt entsteht kein Aufwand. Die Buchungsplattform wird vom Betreiber zur Verfügung gestellt, der auch die Verrechnung übernimmt.

Wohnprojekt ist Inhaber des Fahrzeugs

Das Wohnprojekt in seiner jeweiligen Rechtsform ist Inhaber und Betreiber des Fahrzeugs. Dies kann ein vom Wohnprojekt beschafftes Fahrzeug sein, doch können auch private Fahrzeuginhaber:innen ihren Pkw dem Wohnprojekt überlassen. Der Betrieb und die Administration der Fahrzeuge erfolgt durch das Wohnprojekt selbst. Bei einer ehrenamtlichen Administration können sich dadurch günstigere Tarife ergeben. Die Nutzung wird in Form von Nutzungsbedingungen vertraglich festgehalten. Das Wohnprojekt schließt eine Versicherung ab, finanziert das Fahrzeug vor und trägt das Risiko. Durch die Nutzungsbeiträge soll ein wirtschaftlicher Betrieb inklusive Anschaffungsmortisation gewährleistet sein. Verantwortliche Personen im Wohnprojekt (Buddies) betreuen das Carsharing. Die Buchung wird vom Wohnprojekt selbst organisiert.

Informelles Carsharing

Beim informellen Carsharing stellen Fahrzeuginhaber:innen ihr Fahrzeug auch anderen Bewohner:innen oder Nachbar:innen zur Verfügung oder es gibt eine definierte Nutzer:innengruppe, die ein Fahrzeug gemeinsam angeschafft hat und betreibt. Die Anschaffung erfolgte bereits durch den/die Fahrzeughalter:in oder gemeinsam durch die Nutzer:innengruppe. Die Nutzungsbedingungen sind nicht unbedingt für alle Bewohner:innen im jeweiligen Wohnprojekt gleich. Die Buchung kann persönlich oder über einen Online-Kalender erfolgen.

Sofern das private Teilen nicht vertraglich geregelt ist, tragen die Fahrzeughalter:innen das Risiko, die jedoch auch den Vorrang bei der Nutzung behalten und über die Vergabe bestimmen. Nutzer:innen kommen für die von ihnen verursachten Schäden auf.

Buchungs- und Abrechnungssysteme

Beim formalen Carsharing kommen für die Buchung meist Online-Plattformen zum Einsatz. Sie sollen für die Nutzer:innen eine bequeme Buchung vom Smartphone oder anderen digitalen Endgeräten ermöglichen und zeigen, welche Fahrzeuge verfügbar sind. Analoge Buchungssysteme sind ebenfalls möglich und gängig, doch sind dazu meist persönliche Nachfragen erforderlich. Zu bedenken ist, dass es für manche Bewohner:innen ungewohnt sein kann, digitale Tools zu nutzen. Einschulung ist daher erforderlich. Doch spielt es keine Rolle, ob es über „neue“ Medien oder „alte“ Gesprächskultur passiert; wichtig ist, dass es geschieht. Social Media ist eine Möglichkeit, die neuen elektronischen Medien für einen einfachen Zugang zu nutzen und eine schnelle Kommunikation ohne Verwaltungsaufwand zu unterstützen.

Buchungsplattformen bieten auch die Möglichkeit der Abrechnung an, dies reduziert den Verwaltungsaufwand. Die Abrechnung kann einerseits durch einen Mobilitätsdienstleister erfolgen oder durch das Wohnprojekt anhand der Software selbst ausgelesen und verrechnet werden. Eine Verrechnung der Carsharing-Nutzung über die Wohn-Betriebskosten ist möglich.

Beim informellen/privaten Carsharing erfolgt die Buchung individuell über persönliche Anfragen, teilweise auch über Social Media oder Online-Kalender. Diese sollten im besten Fall auch darstellen, ob das Fahrzeug verfügbar ist. Die Verrechnung wird ebenfalls individuell gehandhabt und meist vom Fahrzeughalter erledigt. Zum Teil werden stundenbezogene Beträge verrechnet, meist erfolgt die Verrechnung jedoch nach Kilometern. Durch dieses informelle Carsharing sind auch günstigere Preise möglich. Hauptsache ist, dass der Kilometersatz kostendeckend kalkuliert wird.



Über eine Buchungsplattform ist rasch ersichtlich, ob das Fahrzeug für den gewünschten Zeitraum verfügbar ist. Bild: stock.adobe.com/scharfsinn86



Tipp!

- Die digitale Buchung über eine Buchungsplattform oder einen Online-Kalender ist niederschwellig und reduziert den Buchungsaufwand.
- Die Kombination von digitaler Buchung und Verrechnung über eine Buchungsplattform reduziert auch den Administrationsaufwand.
- Bei digitalen Buchungssystemen bedenken, dass Mobilfunkempfang z. B. in der Garage vorhanden ist.
- Anbieter für Online-Buchungsplattformen siehe topprodukte.at (Kapitel Mobilitätsservice)

- Für die Ausschreibung von Mobilitätsdienstleistungen (z. B. Suche nach einem Carsharing-Anbieter) ist es hilfreich, sich eines Partners mit Erfahrung zu bedienen.
- Ein Beispiel für einen Ausschreibungstext für einen externen Mobilitätsanbieter und Beispiele für Tarife sind auf inigbw.org/mobilitaet einsehbar.
- Versicherungen: Empfehlung, die Carsharing-Fahrzeuge für multiple User zu versichern (Vollkasko, Teilkasko ...) und hierfür mehrere Angebote einzuholen.
- Es ist zu empfehlen, die Nutzung vertraglich zu regeln und auch im Vorfeld Schadensfälle abzusichern.
- Der Mobilitätsclub ÖAMTC bietet Checklisten mit Vertragspunkten für privates Verleihen und privates Carsharing: oamtc.at/thema/mietwagen/sharing
- Beispiele für eine private Nutzungsvereinbarung beim informellen Carsharing sind auf inigbw.org/mobilitaet einsehbar.

Check

- Wer soll als Betreiber fungieren (Nutzer:innengemeinschaft, Wohnprojekt, externer Betreiber)?
- Welche Fahrzeuge kommen für das Carsharing infrage? Soll es ein E-Fahrzeug sein? Wofür gibt es Bedarf bzw. könnte er auch durch ein Transportrad abgedeckt werden?
- Wie soll die Finanzierung der Fahrzeuge und des laufenden Betriebs erfolgen (Ankauf oder Leasing der Fahrzeuge, Kosten für das Buchungssystem etc.)? Wer übernimmt die Vorfinanzierung der Kosten für Versicherungen, Reparaturen, Vignette, Parkpickerl? Wer kümmert sich um diese Durchführung von Reparaturen etc.?
- Wie soll Buchung und Verrechnung organisiert werden (analog, Onlinebuchung, Buchungsplattform, intern, extern)? Fallen Kosten für das Buchungssystem an und wie soll die Finanzierung des Systems und des laufenden Betriebes erfolgen?
- Welche Anforderungen soll eine Buchungsplattform erfüllen (Mindestdauer, Stornierungen, Verlängerungen, Kosten der Plattform, Bedienbarkeit ...)?
- Wie hoch ist der zeitliche Bedarf für die Administration?
- Welche Versicherungspakete kommen infrage? Wer haftet für welche Schäden?
- Welche Infrastruktur ist für den Betrieb erforderlich bzw. ist diese vorhanden (z. B. E-Ladestellen, Garage, Carport, fixe Standplätze, Beschilderungen, Mobilfunkempfang ...)?
- Welche Werbemaßnahmen braucht das Carsharing, um von den Bewohner:innen wahrgenommen und schließlich genutzt zu werden?

Tarifsysteme

Die Gestaltung der Tarife soll vor allem fair, leistbar und transparent sein. Die Tarife sollen gewährleisten, dass die Fahrzeuge wirtschaftlich betrieben werden können.

Das Tarifmodell soll an die Bedürfnisse der Nutzer:innen angepasst sein. Eine gute Auslastung ist essenziell (z. B. durch angepasste Tarife oder niederschwellige Nutzungsmöglichkeiten). Beim Betrieb von Sharing-Systemen (Pkw, Transporträder ...) ermöglicht eine Selbstverwaltung die Festsetzung von niedrigeren Tarifen bei gleichzeitig höherem Aufwand.

Tarifarten

- Abrechnung nach Zeit: Stundentarife sorgen dafür, dass die Fahrzeuge keine Stehzeuge sind, häufiger verwendet werden und vielfach genutzt werden können.
- Abrechnung nach Distanz: Pro Kilometer wird ein Preis verrechnet. In Wohnprojekten ist dies meist ein Preis, der deutlich unter dem amtlichen Kilometergeld liegt und in Relation zum Fahrzeugwert und den Fix- bzw. variablen Kosten steht.
- Mischtarife: Bei diesen Tarifen fließen sowohl die Nutzungsdauer als auch die Distanz in die Tarifgestaltung ein.
- Staffeltarife für flexible (seltene) Nutzer:innen und häufige Nutzerinnen

Tipp!

- Beispiele für unterschiedliche Tarifausgestaltungen siehe inigbw.org/mobilitaet

Check

- Wie sollen die Tarife gestaltet werden, um dem Bedarf gerecht zu werden (Fragestellungen: Gibt es Bedarf nach kurzen Fahrten, eher Urlaubsfahrten oder Transporten)?
- Wie hoch müssen die Einnahmen sein, um die laufenden Kosten zu decken?
- Wie sollen die Kilometer nachgewiesen werden, die zur Verrechnung benötigt werden (Bordcomputer, Buchungssapp, Kilometerbuch, Nutzungsbuch ...)?
- Wer rechnet ab bzw. gibt Daten in ein Buchungss-/Abrechnungstool ein oder erfolgt das direkt (z. B. via Buchungssapp, Bordcomputer)?

(Transport)Rad-Sharing

(E-)Transporträder/Lastenräder stellen ein praktisches und klimaschonendes Angebot dar, um Lasten zu transportieren.

Transporträder können vielfältig eingesetzt werden, wie z. B. für Einkäufe oder Kindertransporte. Hierbei gibt es die Möglichkeit von formalen Angeboten wie z. B. den Verleih durch Mobilitätsanbieter:innen oder Transporträder im Eigentum des Wohnprojekts. Manche Wohnprojekte kooperieren mit einem/r Mobilitätsanbieter:in und fungieren selbst als Standort für ein Transportrad. Zusätzlich gibt es auch die Möglichkeit, informelle Angebote durch private Besitzer:innen oder kleine Nutzer:innengruppen zu schaffen. Großteils stehen diese Transporträder allen Bewohner:innen zur Verfügung, meist gegen einen geringen Kostenbeitrag. Auch E-Bikes/Pedelecs, E-Scooter oder Fahrräder werden zum Ausborgen angeboten.

Transporträder mit oder ohne E-Antrieb können Carsharing vielfach ergänzen bzw. sogar ersetzen. Ähnliches gilt für andere Leih-Fahrzeuge. Wichtig ist hier der niederschwellige Zugang, sowohl örtlich als auch vonseiten der Buchung. Zudem ist wichtig, dass das Angebot in der Wohnanlage ausreichend bekannt ist.



Transporträder sind für viele Zwecke einsetzbar.
Bild: Heinz Feldmann

Tipp!

- Publikation mit vielen Informationen zum Thema Transporträder: klimaaktiv.at/service/publikationen/mobilitaet/Transportwunder
- Die Anschaffung von (E-)Transporträdern wird vom Bund für Private, Unternehmen, Vereine und Gebietskörperschaften gefördert. Informationen dazu: umweltfoerderung.at; Förderungen gibt es auch in einzelnen Bundesländern wie z. B. in Wien: fahrradwien.at/transportfahrrad/foerderung

Check

- Welcher Bedarf nach einem Transportrad oder E-Bike besteht?
- Welche Fahrzeuge kommen dafür infrage?
- Ist eine Kooperation mit der Gemeinde möglich?
- Ist eine Kooperation mit einem Anbieter/dem Fahrradhandel möglich (z. B. radverteiler.at)?
- Gibt es Bewohner:innen, die z. B. ihr Transportrad verleihen würden, zu welchen Bedingungen?
- Wie soll die Finanzierung des Ankaufs erfolgen?
- Wie soll Buchung und Verrechnung organisiert werden (intern, extern)?
- Wie hoch ist der zeitliche Bedarf für die Administration?
- Welche Personen sind die Buddies/Ansprechpersonen für das/die Fahrzeuge?
- Welche Versicherung ist sinnvoll?
- Welche Infrastruktur ist für den Betrieb erforderlich bzw. ist diese vorhanden (z. B. Lademöglichkeit, Überdachung, fixe Standplätze, Beschilderungen ...)?

Mit Bollerwägen, Fahrradanhängern, Einkaufstrolleys & Co lassen sich auch große Einkäufe gut zu Fuß erledigen.
Bild: Gleis21



Ausrüstungs-Sharing

Einkaufstrolleys, Sackkarren und Boller-/Leiterwägen sind wertvolle Hilfsmittel, um kleine und große Transporte gut zu Fuß erledigen zu können.

Diese Hilfsmittel stehen den Bewohner:innen zur Verfügung und ihr Verleih wird unterschiedlich geregelt. Insbesondere öffentlich zugängliche Radservicestationen können auch durch die Gemeinde finanziert und angeboten werden. Auch weiteres Equipment, das nur fallweise benötigt wird, wird zur Verfügung gestellt. Je nach Organisation kann der Verleih kostenfrei oder gegen (symbolisches) Entgelt erfolgen, formell über Buchungsplattformen oder informell stattfinden. Eigentümer des Equipments kann das Wohnprojekt oder eine Privatperson sein.

Tipp!

- Trolleys, Sackkarren und Bollerwägen (Leiterwägen) können per Chip oder Code, den die Bewohner:innen kennen, ausborgt werden oder über das gleiche Buchungstool, das für Carsharing oder Lastenrad-Verleih benutzt wird.
- Fahrradanhänger und Fahrradkupplungen sowie Servicestationen (Pumpen, Werkzeug ...) können gemeinschaftlich angeschafft oder durch die Gebäudeerrichter zur Verfügung gestellt werden.
- Dachboxen für Pkw oder Fahrrad-Halterungen, Pkw- oder Rad-Anhänger, Kindersitze für Pkw oder Fahrräder werden nur fallweise benötigt, eine gemeinsame Anschaffung macht Sinn.
- Innovative Lösungen wie Chip-, Schlüssel- oder Pfandsysteme erleichtern die Abwicklung des Verleihs.

Check

- Welcher Bedarf besteht nach welchem Mobilitätsequipment?
- Gibt es Bewohner:innen, die ihr Equipment verleihen würden?
- Wie soll die Buchung erfolgen?
- Was tun im Beschädigungs-/Schadens-/Verlustfall?
- Gibt es eine:n Kümmerner:in/Buddy?
- Welche Infrastruktur ist für den Betrieb erforderlich bzw. ist diese vorhanden (z. B. Abstellmöglichkeit)?

Mitfahrgelegenheiten, Mitnahme- und Mitbringdienste

Besonders bei Wohnprojekten in dünner besiedelten Regionen sind Mitfahrgelegenheiten, Mitnahme- und Shuttledienste verbreitet.

Mitfahrgelegenheiten sowie Bring- und Abholdienste (z.B. zum/vom öffentlichen Verkehrsmittel) sind eine weitere Möglichkeit, Mobilität zu teilen und auch den sozialen Zusammenhalt zu stärken. Pendler:innen können sich zusammenschließen. Eltern wechseln sich ab, um Kinder in Kindergarten und Schule zu begleiten. So gewöhnen sich Kinder an bewegungsaktive Mobilität, die nebenbei auch positive Lerneffekte generiert und gleichzeitig die Eltern entlastet.

Kinder des Wohnprojekts BROT-Pressbaum zu Fuß am Weg zum Kindergarten.
Bild: Johanna Leutgöb



Tipp!

- Über Social-Media-Plattformen (beispielsweise Messenger-Gruppen der Siedlung oder Wohnanlage) können Bewohner:innen unkompliziert freie Plätze oder Mitnahmeangebote posten. Gleichzeitig können so auch Mitfahrtsuchende ihren Bedarf bekanntgeben oder Mitnahmebedarf äußern.

Check

- Gibt es Bedarf nach Mitfahrgelegenheiten oder Mitbringdiensten?
- Wie könnte die Vernetzung erfolgen?
- Gibt es Mikro-ÖV-Lösungen in meiner Gemeinde?

Buddies und Nutzungsbedingungen

Klare Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten sind unverzichtbar, damit das Mobilitäts-Sharing gut funktioniert.

Buddies kümmern sich um Reparaturen, Reinigung, Service oder Versicherungsthemen, Abwicklung von Schadensfällen oder auch die Verrechnung. Sie stellen sicher, dass die Fahrzeuge fahrbereit sind. Sie führen ins Carsharing ein und stehen als Ansprechpersonen zur Verfügung. In manchen Wohnprojekten erhalten Buddies für ihr Engagement ein Fahr Guthaben (z. B. Freikilometer oder ein Fahrzeitguthaben). Hilfreich sind Kooperationen mit Betrieben im Umfeld, die Fahrzeuge mitbetreuen oder auch bei Beschaffungsvorgängen (z. B. Transportrad- oder E-Bike-/Pedelec-Ankauf) mit Know-how unterstützen.

Auch die Verantwortlichkeiten der Nutzer:innen müssen klar sein: Schäden müssen verlässlich gemeldet werden, es muss getankt oder das E-Car aufgeladen werden. Je nach Sharing-Modell sind die gefahrenen Kilometer bzw. die Ausgaben (z. B. für Treibstoff) zu dokumentieren. Schlüssel werden verlässlich an den dafür vorgesehenen Platz retourniert. Generell sind alle aufgefordert, die gemeinsamen Güter pfleglich zu behandeln. Rechte und Pflichten werden in Nutzungsbedingungen und Nutzungsverträgen festgehalten.

Tipp!

- Ein Beispiel für eine private Nutzungsvereinbarung ist auf inigbw.org/mobilitaet einsehbar.
- Ein Beispiel für Nutzungsbedingungen und einen Nutzungsvertrag für ein formales Carsharing-Modell ist auf inigbw.org/mobilitaet einsehbar.

Check

- Welche Personen sind Buddies/Ansprechpersonen für das/die Fahrzeuge?
- Welche Aufgaben und Tätigkeiten sind damit verbunden?
- Soll der Aufwand vergütet werden (z. B. durch Fahrguthaben) oder soll die Tätigkeit ehrenamtlich erfolgen?
- Gibt es Kooperationspartner im Umfeld, die unterstützen können?

Kommunikation und Einschulung

Eine adäquate Information und Kommunikation über die Mobilitätsangebote erhöht die Treffsicherheit und Akzeptanz bei den Nutzer:innen.

Das beste Mobilitätsangebot nützt nichts, wenn die potenziellen Nutzer:innen nichts davon wissen! Aufschriften, Hinweistafeln oder Leitsysteme („Wo ist unser Carsharing-Parkplatz eigentlich?“) sind (vor allem in Bauträgerprojekten) wichtige Mittel, um das Angebot bekannt zu machen. Zudem können niederschwellige Flugblätter oder E-Mails die Information zu Interessent:innen bringen. Informationsmaterialien wie Poster oder Leitfäden sollen für die Nutzer:innen leicht verfügbar sein (z.B. Informationen in frequentierten Bereichen und im Intranet). Sowohl Feedback an die Nutzer:innen als auch die Einholung von Feedback von den Nutzer:innen über das Mobilitäts-Sharing (z. B. über die Kosten- und Nutzer:innenentwicklung) involviert die Bewohner:innen.

Mit dem Teilen von Fahrzeugen ist es möglich, weitere notwendige Beiträge zur Verkehrswende zu schaffen. Gute Nachbarschaften fördern das Vertrauen der Menschen zueinander und sind vor allem beim privaten und selbst organisierten Carsharing eine der wichtigsten Erfüllungsbedingungen, dass es funktioniert. Im Bild Fahrzeugübergabe und Einschulung.

Bild: Andreas Scheurer



Sie erfahren, wie der Betrieb läuft, und können sich dazu äußern, welcher Bedarf an Weiterentwicklung besteht. Die Hausverwaltung (falls vorhanden) und weitere relevante Personen oder Organisationen (z. B. Kooperationspartner) sollen in die Kommunikation einbezogen werden. Auch eine Diskussion über die wahren Mobilitätskosten ist sinnvoll, denn die meisten Menschen geben mehr für Mobilität aus, als sie annehmen (beispielsweise Abwertung des eigenen Pkws über die Zeit). Spürbar sind die sogenannten Out-of-Pocket-Costs (Kosten, die direkt bezahlt werden), aber nicht die laufenden Zahlungen, die oft automatisch abgebucht werden. Vermeintlich hohe Kosten beim Mobilitäts-Sharing werden dadurch differenzierter betrachtet.

Tipp!

- Einschulung und Unterstützung bei der Inbetriebnahme ist essenziell, um Hürden abzubauen, gerade wenn es um den Umstieg auf Elektromobilität oder die erste Nutzung eines Transportrads geht. Vor allem am Anfang ist dies mit etwas Aufwand verbunden.

Check

- Wie wird auf das Mobilitätsangebot in der Wohnanlage aufmerksam gemacht? Über welche Kanäle kann eine Information erfolgen?
- Welche Unterlagen zum Mobilitäts-Sharing werden benötigt und wo sind sie zu finden (Bedienungsanleitungen, Nutzungsbedingungen ...)?
- Was müssen alle potenziellen Nutzer:innen unbedingt wissen?
- In welchen Abständen und wie wird über den Betrieb des Mobilitäts-Sharing berichtet und Feedback eingeholt? Wie soll das laufende Monitoring erfolgen?
- Wie wird die Einschulung organisiert?

Mut zu Innovationen

Gemeinschaftliche Wohnprojekte und innovative Bauträger:innen entwickeln und nutzen Mobilitätslösungen und zeigen auch gesellschaftliches Engagement.

Beim Projekt KoWoo in Wolkersdorf wurde z. B. ein Fahrradtrackingsystem zur Nachverfolgung der an den nahegelegenen Haltestellen verfügbaren, projekteigenen Fahrräder erfunden, um diese optimiert ansteuern und nutzen zu können. Von den Wohnprojekten Lebensraum Gänserndorf und Pomali wurden die in der Gemeinde angebotenen Mikro-ÖV-Lösungen als bedarfsorientierte Fahrtendienste zum Teil mitinitiiert und werden rege mitgenutzt. Einige der Bewohner:innen sind Mitglieder des Vereins „ELMO“ – „Elektro-Mobil Gänserndorf“ bzw. von WE_MOVE Wölbling und übernehmen als ehrenamtliche Fahrer:innen mit dem vereinseigenen Fahrzeug bzw. E-Auto die angefragten Fahrten im Gemeindegebiet und zu weiteren ausgewählten Standorten.

Diese Prozessinnovationen, innovativen Strategien und Beteiligungsprozesse wurden teilweise auch aus Mitteln des Bundesministeriums gefördert und werden bei gemeinschaftlichen Wohnprojekten von der Erfahrung gestärkt, dass man durch Engagement etwas verändern kann.

Tipp!

- Damit derartige Prozesse gelingen, braucht es eine gute Einbindung und Begleitung der Nutzer:innen.
- Tragfähige Vereinbarungen zwischen Gemeinden und Bauträgern sichern Mobilitätskonzepte langfristig ab.

Check

- Welche innovativen Maßnahmen könnten gesetzt oder entwickelt werden, um weitere Verbesserungen im Bereich Mobilität zu erzielen?
- Gibt es eventuell Vorbilder?
- Gibt es eventuell Fördermöglichkeiten für die jeweilige Maßnahme?

Beratung und Förderungen

Das klimaaktiv mobil Beratungsprogramm „Mobilitätsmanagement für Betriebe, Bauträger und Flottenbetreiber“ bietet österreichweit kostenfreie Beratung und Services zu nachhaltiger Mobilität an – sowohl zu Förderungen als auch zur Umsetzung von Maßnahmen. Zielgruppe sind Akteure aus der Bauwirtschaft (Bauunternehmen, Bauträger, Immobilienentwickler, Investoren etc.).

Das klimaaktiv mobil Programm bietet Anregungen zu maßgeschneiderten umweltfreundlichen Mobilitätsmaßnahmen für Wohnanlagen, eine finanzielle Förderung, kostenfreie Beratungsmöglichkeiten sowie eine Auszeichnung als klimaaktiv mobil Projektpartner.

Die klimaaktiv mobil Förderung unterstützt Maßnahmen, um die Mobilität (künftiger) Bewohner und Bewohnerinnen in Wohnanlagen umweltfreundlicher zu gestalten und CO₂-Emissionen einzusparen. Viele Maßnahmen im Bereich Mobilität werden von Bund, Ländern und Gemeinden gefördert. Die Fördergegenstände und -bedingungen werden laufend adaptiert und sind häufig zeitlich befristet. Die Website zur Umweltförderung in Österreich bietet einen sehr guten Überblick über alle Fördermöglichkeiten des Bundes für Betriebe, Gemeinden und Vereine sowie Privatpersonen im Bereich Mobilität: umweltfoerderung.at.

Mögliche förderbare Maßnahmen

- Anschaffung E-Räder, (E-)Transporträder
- Fahrradabstellanlagen
- Sharing-Systeme (Carsharing, Bikesharing)
- E-Fahrzeuge und E-Ladeinfrastruktur
- Bewusstseinsbildende Maßnahmen (Willkommensmappen, Informationsbroschüren, Informationsveranstaltungen etc.)

Eine wichtige Voraussetzung für die Förderung aus klimaaktiv mobil Mitteln ist der Einsatz von Strom aus ausschließlich erneuerbaren Energieträgern (100 % Ökostrom) sowie die freiwillige Umsetzung der umweltfreundlichen Mobilitätsmaßnahmen.

Wie hoch ist die Förderung?

Die Berechnung der Förderhöhe ist von den jeweiligen Maßnahmen abhängig. Der Standardfördersatz beträgt 20 % der förderungsfähigen Investitionsmehrkosten und kann durch Zuschläge auf max. 30 % gesteigert werden. Ausgewählte Maßnahmen (z. B.

Fahrradabstellanlagen, E-Fahrzeuge etc.) werden mit einem Pauschalbetrag gefördert. Hierbei ist die Förderung auf 30 % der förderfähigen Kosten begrenzt. Weitere Informationen zu den Fördersätzen finden Sie im aktuellen Leitfaden unter: umweltfoerderung.at.

Bundesförderungen

- **klimaaktiv:** klimaaktiv.at/foerderungen/kam_foerderungen
- umweltfoerderung.at
- Betriebliche Umweltförderungen der Länder:
umweltfoerderung.at/regionalprogramme.html
- Förderungen der OeMAG (Abwicklungsstelle für ÖkoStrom): oem-ag.at

Förderungen für Gemeinden

Von innovativen Wohnprojekten können auch Impulse in die jeweiligen Standortgemeinden ausgehen. Gefördert werden darüber hinaus Maßnahmen für den Rad- und Fußverkehr sowie der nachträgliche Einbau von Radabstellanlagen in bestehenden Gebäuden.

Beratungen

- klimaaktiv mobil Beratungsprogramm für Städte, Gemeinden und Regionen:
klimaaktivmobil.at/gemeinden
- klimaaktiv mobil Beratungsprogramm für Betriebe, Bauträger und Flottenbetreiber:
klimaaktivmobil.at/betriebe
- klimaaktiv Beratung für Siedlungen und Quartiere:
klimaaktiv.at/gemeinden/qualitaetssicherung/Siedlungen
- Erst- und Einstiegsberatungen der Initiative Gemeinsam Bauen & Wohnen
inigbw.org/angebote

Tipp!

- Ein Überblick über alle aktuellen Angebote und Informationen rund um die Mobilität von Betrieben ist auf der Website von klimaaktiv mobil zu finden.
- Für gemeinschaftliche Wohnprojekte bietet die Initiative Gemeinsam Bauen & Wohnen eine Erstberatung an.
- Nutzen Sie als Bauträger oder gemeinschaftliches Wohnprojekt die kostenlose Förder- und Umsetzungsberatung von klimaaktiv mobil:
klimaaktiv.at/mobilitaet.html

- Wichtig zu beachten ist hierbei eine rechtzeitige, erstmalige und unverbindliche Kontaktaufnahme mit HERRY Consult (kostenfreie Beratungsstelle), da in einigen Fällen eine Einreichung vor der ersten rechtsverbindlichen Bestellung bzw. Zuschlagserteilung erfolgen muss.
- Nutzen Sie den Siedlungs-Check, um die Qualität Ihres Gesamtkonzepts zu überprüfen: siedlungs-check.klimaaktiv.at
- Nehmen Sie mit dem klimaaktiv mobil Beratungsteam Kontakt auf und nutzen Sie die kostenfreie Unterstützung (z. B. bei der Maßnahmenentwicklung, Förderanmeldung).
- Reichen Sie den Förderantrag online bei der Förderabwicklungsstelle (KPC GmbH) ein. Wichtig – die Antragstellung muss bei ausgewählten Maßnahmen VOR der rechtsverbindlichen Bestellung erfolgen! Das Beratungsteam informiert Sie. Die Auszahlung der Förderung erfolgt nach Umsetzung des Projektes.

Check

- Prüfen Sie vor Umsetzung einer Maßnahme die Fördermöglichkeiten und einzuhaltenden Fristen. Viele Förderungen müssen vor der Umsetzung der Maßnahme beantragt werden.
- Stimmen Sie sich mit der Gemeinde ab. Oftmals macht es Sinn, bauplatzübergreifende Mobilitätslösungen umzusetzen und eine Win-Win-Situation zu erzielen.



Im Zuge einer Beratung können gute Lösungen entwickelt werden.
Bild: Andreas Scheurer

Mobilitätsservices

Von der E-Tankstelle bis zum Lastenrad, Carsharing-Anbieter, Mobilitätsdienstleister und Buchungssysteme: eine Übersicht dazu bietet die Internetplattform topprodukte.at.

Die **klimaaktiv** Webseite topprodukte.at bietet eine Übersicht zu in Österreich erhältlichen Mobilitätsservices an sowie herstellerunabhängige Informationen zu Produkten.
Bild: stock.adobe.com/panitan



topprodukte.at, ein Service der Klimaschutzinitiative **klimaaktiv**, bietet einen Marktüberblick über Mobilitätsapps und -webseiten, die in Österreich nutzbar sind. Auf der Liste kann gezielt nach bestimmten Services gesucht werden. Sie lädt aber auch dazu ein, die Seiten einfach durchzublättern und sich zu informieren, welche Möglichkeiten es schon zu nachhaltiger Mobilität gibt.

Sie enthält unter anderem auch eine Liste von Car-Sharing-Anbietern, von denen einige bundesweit und manche nur in einigen Bundesländern aktiv sind. Neben den kommerziellen Angeboten finden interessierte Autobesitzer:innen auch die Möglichkeit, ihr eigenes Fahrzeug online zu vermieten, wenn sie es gerade nicht selbst benötigen. Zudem gibt es noch Informationen zu Mitfahrbörsen, Bike- und Mopedsharing-Angeboten, Fahrtendiensten (Mikro-ÖV-Angeboten), Ladekarten, Routenplanern und Radkarten.

Viele Anbieter:innen bieten neben Gesamtpaketen auch Teilpakete wie z. B. Software-Lösungen an. Das ist vor allem für Mobilitätssharing-Projekte interessant, bei welchen bereits ein Fuhrpark vorhanden ist.

Weitere Angebote

Software/Buchungsplattformen und Administrationstools für Mobilitäts-Sharing, Vermietung und Fuhrparkmanagement:

- [evemo.de](https://www.evemo.de) (Software, Providerportal, digitaler Fuhrpark, Beratung)
- [fleetster.de](https://www.fleetster.de) (Software für Fuhrparkmanagement, Carsharing und Vermietung)
- [ibiola-mobility.com](https://www.ibiola-mobility.com) (Softwarelösungen für Organisationen und Carsharing-Anbieter:innen)
- [carusocarsharing.com](https://www.carusocarsharing.com) (Genossenschaft für innovative Mobilitätslösungen)
- [ummadam.com](https://www.ummadam.com) (App-Anbieter für Mitnahmelösungen mit Fokus auf Gemeinden und Unternehmen)

Mikro-ÖV-Angebote: Bedarfsverkehre („Mikro-ÖV“) sind innovative Mobilitätslösungen für die letzte Meile in der Region. Eine Übersicht über die Vielfalt bestehender Angebote in Österreich gibt es auf der Seite [bedarfsverkehr.at](https://www.bedarfsverkehr.at).

Mikro-ÖV-Systeme sind öffentliche Verkehrsangebote (ÖV), die kleinräumig, bedarfsorientiert und flexibel an Nutzer:innen orientierte Angebote von Transportdienstleistungen umfassen. Meist finden sie in dünner besiedelten Regionen (Stadtränder, ländliche Gebiete) Anwendung. Dabei kann es sich um einen Fahrtendienst mit öffentlich gestütztem Tarif, mit gemeindeeigenen oder vereinseigenen Fahrzeugen und ehrenamtlichen Fahrer:innen handeln oder um ein etabliertes Verkehrsunternehmen.

Hinweis zu Elektromobilität

Ladestationen für Elektro-Fahrzeuge können in privaten und öffentlichen Bereichen errichtet werden, beispielsweise in Garagen von Wohnhausanlagen und an privaten Parkplätzen oder als öffentliche und halböffentliche Infrastruktur an Supermarkt-Parkplätzen und Autobahnrastplätzen. Beim Laden von E-Pkw können grundsätzlich zwei verschiedene Systeme unterschieden werden: laden mit AC-Wechselstrom und DC-Gleichstrom.

AC-Ladestationen

Der Wechselstrom aus der Stromquelle fließt durch die Ladestation oder das intelligente Ladekabel über das On-Board-Ladegerät des Elektro-Autos (welches den Wechselstrom

in Gleichstrom umwandelt) in den Akku. Meist werden als AC-Ladestationen kompakte Wallboxen verwendet. Diese AC-Ladestationen sind besonders dort geeignet wo das Fahrzeug häufig und über längere Zeit steht und geladen werden kann, zum Beispiel zu Hause oder am Arbeitsplatz. Mit AC-Ladestationen kann maximal eine Ladeleistung von 22 kW erreicht werden. Mit den üblichen 11 – 22 kW Ladeleistung kann einer leere Batterie in mehrere Stunden vollständig aufgeladen werden.

DC-Ladestationen

Der Wechselstrom wird innerhalb der Ladestation in Gleichstrom umgewandelt, welcher dann direkt in den Akku des Fahrzeugs fließen kann. Dadurch können je nach Fahrzeug sehr hohe Ladeleistungen von bis zu 350 kW und sehr schnelle Ladevorgänge erreicht werden – so können Reichweiten von mehreren Hundert Kilometern in nur kurzer Zeit nachgeladen werden. Diese Schnellladestationen sind also primär an Standorten einzusetzen, an denen die E-Pkw-Fahrer:innen nur kurz verweilen, beispielsweise an Autobahnrastplätzen und Supermarkt-Parkplätzen.

ÖBB Rail&Drive bietet an vielen Standorten in ganz Österreich E-Pkws an.
Bild: Andreas Scheiblecker



Tipp!

- Regelmäßige Webinare sowie Info- und Vernetzungsveranstaltungen bietet das klimaaktiv mobil Beratungsprogramm für Betriebe, Bauträger und Flottenbetreiber. Weitere Informationen und Veranstaltungsrückblicke: klimaaktiv.at/mobilitaet/mobilitaetsmanagem/betriebe/beratungsangebote/beratung-bautraeger
- Österreichweites Ladestellenverzeichnis der E-Control mit Anzeige der jeweils nächstgelegenen zehn öffentlichen Stromladestellen: ladestellen.at
- Herstellerunabhängige Produktübersicht zu Ladekabel, Ladestationen und Wallboxen: topprodukte.at/topprodukte/mobilitaet/ladestationen
- Informationen des Bundes zu Elektromobilität: bmk.gv.at

Beispielhafte Projekte

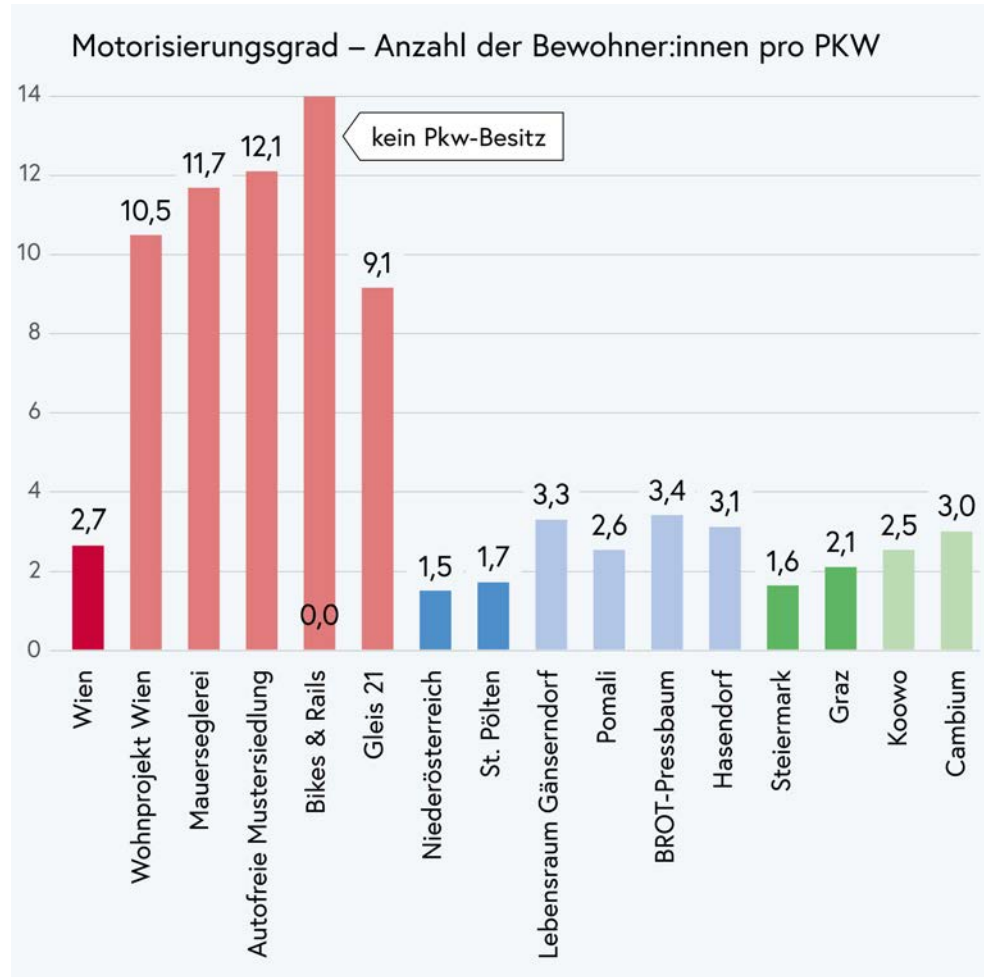
Der vorliegende Leitfaden entstand im Zuge einer Studie zu innovativen Mobilitätsangeboten und -aktivitäten in 15 österreichischen Wohnprojekten.

Tabelle 1: Von der Initiative Gemeinsam Bauen & Wohnen untersuchte Wohnprojekte

Name	Ort, Bundesland	seit	Wohn- einheiten	Bewohner	Typ
Lebensraum Gänserndorf	Gänserndorf, NÖ	2005	30	88	Gemeinschaftliches Wohnprojekt (ländlich)
Pomali	Wölbling, NÖ	2013	29	50	Gemeinschaftliches Wohnprojekt (ländlich)
BROT-Pressbaum	Pressbaum, NÖ	2018	21	109	Gemeinschaftliches Wohnprojekt (ländlich)
Hasendorf	Sitzenberg-Reidling, NÖ	2018	14	40	Gemeinschaftliches Wohnprojekt (ländlich)
Koowo	Purgstall, Steiermark	2019	28	65	Gemeinschaftliches Wohnprojekt (ländlich)
Cambium	Fehring, Steiermark	2017	20	60	Gemeinschaftliches Wohnprojekt (ländlich)
Bikes&Rails	1100 Wien	2020	17	43	Gemeinschaftliches Wohnprojekt (Wien)
Gleis 21	1100 Wien	2019	34	82	Gemeinschaftliches Wohnprojekt (Wien)
Mauerseglerei	1230 Wien	2016	27	70	Gemeinschaftliches Wohnprojekt (Wien)
Wohnprojekt Wien	1020 Wien	2013	40	105	Gemeinschaftliches Wohnprojekt (Wien)
Mischa.Wien	1220 Wien	2019	47	75	Gemeinschaftliches Wohnprojekt (Wien)
Autofreie Mustersiedlung	1210 Wien	1999	248	496	Bauträgerprojekt: domizil-GEWOG
Wohnanlage Perfektastraße	1230 Wien	2016	115	keine Angabe	Bauträgerprojekt: Österreichisches Siedlungswerk (ÖSW)
Quartier Riedenburg	5020 Salzburg	2018	316	keine Angabe	Bauträgerprojekt: Gemeinn. Sbg. Wohnbaugesellschaft (gswb) / UBM Development Österreich GmbH
Sonnengarten Limberg	Zell am See, Salzburg	2018	187	keine Angabe	Bauträgerprojekt: Bau- u. Immobilien Hillebrand / Habitat Wohnbau GmbH

Insgesamt wurden in der Studie 15 Projekte vertiefend betrachtet, davon elf gemeinschaftliche Wohnprojekte (grün – ländlich, rot – urban) und vier Projekte von innovativen Bauträgern (blau). In allen gemeinschaftlichen Wohnprojekten ist der Motorisierungsgrad deutlich geringer als im jeweiligen Landesdurchschnitt.

Abbildung 1: Motorisierungsgrad gemeinschaftlicher Wohnprojekte in Österreich sowie der Autofreien Mustersiedlung in Wien. Die Grafik zeigt, wie viele Personen sich in den untersuchten Wohnprojekten ein Auto teilen. Im Vergleich zu den Durchschnittswerten teilen sich in den Wohnprojekten wesentlich mehr Personen einen Pkw. Daten-Erhebung durch IniGBW 2021, Motorisierungsgrad der Städte und Bundesländer: Statistik Austria 2019



Referenzwert von Land/Landeshauptstadt im Vergleich zu den jeweiligen Wohnprojekten: vor allem in Wien ist der Unterschied zwischen gemeinschaftlichen Wohnprojekten und dem sonstigen Motorisierungsgrad besonders hoch. Kommen in Wien durchschnittlich 2,7 Personen auf einen Pkw, sind es in den untersuchten Wohnprojekten zwischen neun und 12 Bewohner:innen. Auch bei gemeinschaftlichen Wohnprojekten in den weniger dichten Siedlungsräumen liegt der Motorisierungsgrad mit 2,5 bis 3,4 Bewohner:innen pro Pkw wesentlich geringer als der Landesdurchschnitt (NÖ und Steiermark mit 1,5 bzw. 1,6 Personen pro Pkw).

Gemeinschaftliche Wohnprojekte

Details zu den untersuchten Wohnprojekten gibt es im diesem Leitfaden zugrundeliegenden Bericht der Studie auf inigbw.org/mobilitaet. Auf der Wohnprojekte-Plattform der Initiative Gemeinsam Bauen & Wohnen finden Sie mehr als 100 weitere Wohnprojekte in Österreich.

Niederösterreich, Lebensraum Gänserndorf



Wohnprojekt Lebensraum Gänserndorf.
Bild: Erich Wurst
Architektur: Helmut Deubner

Das Wohnprojekt ist (nach einer Anfangsphase mit Miet-Kauf-Option) nun als Eigentümergemeinschaft organisiert. Zwei Nutzer:innengemeinschaften betreiben Carsharing-Fahrzeuge sowie Transporträder. Darüber hinaus können auch informell Privatautos ausgeborgt werden. Für Mitfahrgelegenheiten z. B. zum Bahnhof wird Social Media genutzt. Zudem nutzen die Bewohner:innen den Bedarfsverkehr „ELMO“ in Gänserndorf.

Gänserndorf, NÖ, Bezug: 2003, 30 Wohnungen, ca. 88 Bewohner:innen,
derlebensraum.com

Niederösterreich, Cohousing Pomali

Wohnprojekt Pomali
Bild: Cohousing Pomali
Architektur: Jürgen Fuchs-
berger



Das öffentliche Verkehrsangebot im Ort ist spärlich (die nächste Bahnstation ist nur mit Auto bzw. Fahrrad erreichbar). Daher hat Pomali bei der Einrichtung des Bedarfsverkehrs WE_MOVE in Wölbling mit einem E-Car maßgeblich mitgewirkt, um die generelle Verkehrssituation in der Region zu verbessern. Bei Pomali gibt es acht Gemeinschaftsfahrzeuge im Eigentum des Vereins in unterschiedlichen Größen. Die privat vorhandenen E-Bikes, Dachboxen etc. werden gemeinschaftlich genutzt.

Wölbling, NÖ, Bezug: 2013, 29 Wohnungen, ca. 50 Bewohner:innen, pomali.at

Niederösterreich, Gemeinschaft BROT Pressbaum



Wohnprojekt Gemein-
schaft BROT-Pressbaum
Bild: Andreas Scheurer
Architektur: nonconform

Das Wohnprojekt betreibt ein eigenes E-Carsharing. Darüber hinaus werden auch private Pkws auf informelle Art geteilt. Für den Weg zur Arbeit nutzen viele Bewohner:innen die Schnellbahnverbindungen nach Wien und St. Pölten. Es gibt eine Mitfahrbörse, viele Mitnahmeaktivitäten sowie eine Food Coop, die extra Einkaufswege ersparen.

Pressbaum, NÖ, Bezug: 2018, 21 Wohnungen mit 35 Haushalten, 109 Bewohner:innen, brot-pressbaum.at

Niederösterreich, Wohnprojekt Hasendorf

Wohnprojekt Hasendorf
Bild: Johanna Leutgöb
Architektur:
einszueins Architektur



In Hasendorf gibt es nur wenige öffentliche Verkehrsverbindungen. Fast alle Bewohner:innen teilen ihr Auto. Die Buchung der privaten Fahrzeuge erfolgt meist über Social Media. Auch Fahrräder und Transporträder sowie sonstiges Equipment werden geteilt. Pendler:innen schließen sich zusammen, um gemeinsam zum Bahnhof zu fahren. Außerdem gibt es immer wieder Shuttlefahrten sowie Lebensmittel-Versorgung über eine Food Coop und eine solidarische Landwirtschaft.

Sitzenberg-Reidling, NÖ, Bezug: 2018, 4 Wohnungen mit 14 Haushalten,
42 Bewohner:innen, wohnprojekt-hasendorf.at

Steiermark, KooWo



Wohnprojekt KooWo
Bild: Koowo - Andreas
Frewein-Gaßner
Architektur: schwarz.platzer

Das Wohnprojekt KooWo liegt in der Nähe von Graz und viele pendeln dorthin in die Arbeit. Auch wenn fast alle Haushalte über ein Auto verfügen, ist gegenseitiges Verborgen üblich. Doch gibt es im Besitz des Wohnprojekts auch falt-, Transport- und Elektroräder, die von den Bewohner:innen genutzt werden können. Für die Strecke vom Wohnprojekt zu den Öffis haben die Pendler:innen ein Online-System entwickelt, über das sie am Nachhauseweg abklären können, bei welcher Bushaltestelle noch ein Fahrrad zur Verfügung steht.

Die Siedlung wurde im klimaaktiv Siedlungsstandard geplant und errichtet.

klimaaktiv.at/gemeinden/qualitaetssicherung/Siedlungen/Best-Practice-Beispiele/koowo

Purgstall bei Eggersdorf, Steiermark, Bezug: 2019, 28 Wohnungen,
67 Bewohner:innen, koowo.at

Steiermark, Cambium

Wohnprojekt Cambium
Bild: Constance Weiser



Das Wohnprojekt hat eine ehemalige Kaserne außerhalb des Ortes adaptiert und auf dem Areal auch einige Betriebe integriert. Einige Bewohner:innen pendeln für die Arbeit nach Graz und Wien. Es gibt Carsharing mit einem Elektro-Auto, das formal noch in Privatbesitz ist. Informell werden 14 Pkws und ein Pritschenwagen auf persönliche Anfrage geteilt. Zudem steht ein E-Transportrad einer Nutzer:innengemeinschaft gegen Nutzungsgebühr zur Verfügung. Neben dem Lebensmittelanbau für die gemeinschaftlichen Mahlzeiten gibt es auch eine kleine Food Coop, was viele Versorgungswege einspart.

Fehring, Steiermark, Bezug: 2017, 30 Wohnungen, 65 Bewohner:innen,
cambium.at

Wien, Bikes and Rails



Wohnprojekt Bikes & Rails
Bild: Hannah Mayr
Architektur: Georg Reinberg

Bikes & Rails ist ein Projekt für Radfahrer:innen. Es ist durch die Nähe zum Hauptbahnhof öffentlich sehr gut angebunden. Die Bewohner:innen haben keine Autos und nutzen öffentliche Carsharing-Angebote. Ein E-Transportrad, ein Transportrad für den Transport der Kinder sowie zwei Fahrradanhänger stehen sowohl den Bewohner:innen als auch den Gewerbetreibenden und anderen Baugruppen im Quartier zur Verfügung. Zudem gibt es eine Community-Fahrradwerkstatt mit angrenzendem Lokal.

Wien, Sonnwendviertel, 10. Bezirk, Bezug: 2020, 17 Wohnungen,
45 Bewohner:innen, bikesandrails.org

Wien, Gleis 21

Gleis21
Bild: Herta Hurnaus
Architektur:
einszueins Architektur



Das Wohnprojekt Gleis21 ist durch die Lage am ehemaligen Hauptbahnhofareal öffentlich sehr gut angebunden. Mehr als zwei Drittel der Bewohner:innen haben kein eigenes Auto und können auf persönliche Anfrage bzw. über ein hausinternes Kommunikationstool 6 der 11 vorhandenen Pkws nutzen bzw. generell auch auf das Angebot öffentlicher Car-sharing-Betreiber zurückgreifen. Zudem stehen der Gemeinschaft ein E-Transportrad, je zwei Anhänger und Trolleys, E-Scooter sowie eine Sackkarre und drei Bollerwagen zur Verfügung.

Wien, Sonnwendviertel, 10. Bezirk, Bezug: 2019, 34 Wohnungen,
83 Bewohner:innen, gleis21.at

Wien, Mauerseglerei



Wohnprojekt Mauerseglerei
Bild: Ralf Aydt
Architektur: Franz Kuzmich
(& Ralf Aydt)

Das Projekt am südlichen Wiener Stadtrand ist gut an den öffentlichen Verkehr angebunden. Im Wohnprojekt gibt es einen Pkw/Hochdachkombi im Eigentum des Vereins, der von allen Bewohner:innen genutzt werden kann. Auch ein E-Transportrad wird geteilt. Die Buchung erfolgt über einen einfachen Online-Kalender. Darüber hinaus können weitere Pkws und E-Transporträder auch privat ausgeborgt werden.

Wien, 23. Bezirk, Bezug: 2016, 27 Wohnungen, 70 Bewohner:innen,
mauerseglerei.at

Wien, Wohnprojekt Wien

Wohnprojekt Wien
Bild: Kurt Hörbst
Architektur:
einszueins Architektur



Das Projekt ist in einer zentralen Lage beim Praterstern in Wien und sehr gut öffentlich angebunden. Im Wohnprojekt Wien wird formales Carsharing (mit einem E-Car und einem älteren Verbrenner als Auslaufmodell) angeboten. Weiters gibt es auch privates Carsharing. Eigene Pkw gibt es nur in drei von 40 Wohnungen. Zwei Transporträder (mit und ohne E-Antrieb) stehen zur Verfügung und werden stark nachgefragt.

Wien, 2. Bezirk, Bezug: 2013, 40 Wohnungen, ca. 105 Bewohner:innen,
wohnprojekt-wien.at

Innovative Bauträgerprojekte

Details finden sich zu allen untersuchten Projekten im Bericht.

Wien, Autofreie Mustersiedlung Floridsdorf



Autofreie Mustersiedlung
Bild: Eva Cil
Architektur: Cornelia Schindler,
Rudolf Szedenik

In der Wohnanlage sind nur wenige Stellplätze für Pkw vorhanden und nur rund 10 % der Bewohner:innen verfügen über ein eigenes Auto. Die wenigen vorhandenen (aber nicht in dem Ausmaß benötigten) Stellplätze werden vor allem für Radabstellplätze genutzt. Das ursprüngliche stationäre Carsharing-Angebot wurde eingestellt, da in Wien viele private Anbieter existieren und auch der öffentliche Verkehr rund um die Siedlungsanlage attraktiv ist. Zwei Fahrräder und ein Transportanhänger können für geringes Entgelt ausborgt werden.

Wien, 21. Bezirk, Bauträger: domizil-GEWOG, Bezug: 1999, 248 Wohnungen,
autofrei.org

Wien, Wohnanlage Perfektastraße 58

Wohnanlage Perfektastraße
Bild: MO.Point Mobilitätsser-
vices GmbH
Architektur: YIC architects



Der private Mobilitätsdienstleister MO.Point betreibt am Standort einen Mobility Point mit einem emissionsarmen Fahrzeugpool, der öffentlich zugänglich ist. Bewohner:innen und Anrainer:innen können unterschiedliche Fahrzeuge wie E-Cars und E-Transporträder über eine Buchungssapp mieten. Diese Angebote ergänzen das öffentliche Verkehrsangebot. Darüber hinaus stehen hochwertige Fahrradabstellanlagen und Lieferboxen zur Verfügung.

Wien, 23. Bezirk, Bauräger: Österreichisches Siedlungswerk (ÖSW), Bezug:
2016, 115 Wohnungen

Salzburg, Zell am See, Sonnengarten Limberg



Sonnengarten Limberg, Zell am See
Bild: Hillebrand
Architektur: Architekturbüro Kofler

Die mehrfach ausgezeichnete Wohnanlage verfügt über attraktive Mobilitätsangebote. Sie ist gut an den öffentlichen Verkehr und das Radwegenetz angebunden. Der gemeindeübliche Stellplatzschlüssel wurde reduziert. Zwei E-Cars von einem externen Mobilitätsdienstleister stehen den Bewohner:innen in der Anlage und weiteren Nutzer:innen zur Verfügung. Weitere Sharing-Angebote wie Fahrradanhänger können kostenlos mit einem Chipsystem genutzt werden. Die Siedlung wurde im klimaaktiv Siedlungsstandard geplant und errichtet.

Der Sonnengarten Limberg wurde im klimaaktiv Gold Gebäudestandard errichtet. Diese und viele weitere Objekte sind in der klimaaktiv Gebäudedatenbank dokumentiert: klimaaktiv-gebaut.at/gebaut/objekte/klimaaktiv/sonnengarten-limberg-haus-f

Zell am See, Salzburg, Bauträger: Bau & Immobilienunternehmen Hillebrand & Stadtgemeinde Zell am See, Bezug: 2018, 187 Wohnungen, sonnengartenlimberg.at



Bild: Kurt Hörbst, Architektur: wup Architektur ZT GmbH, pos Architekten ZT GmbH, Arch. Franz Kuzmich, zweiPK Landschaftsarchitektur

Über klimaaktiv Gebäude

Der klimaaktiv Gebäudestandard des Klimaschutzministeriums gehört im deutschsprachigen Raum zu den erfolgreichsten Gütesiegeln für nachhaltiges Bauen und Sanieren. Die zentrale Koordination wird von der ÖGUT GmbH – Österreichische Gesellschaft für Umwelt und Technik vollzogen. Der klimaaktiv Gebäudestandard wird in allen Bundesländern von Partnerorganisationen unterstützt. Diese Unternehmen und Institutionen stehen für alle Fragen der Gebäudedeklaration/-bewertung bereit und unterstützen bei der regionalen Verankerung.

Der klimaaktiv Kriterienkatalog dokumentiert und bewertet die energetische und ökologische Qualität neu gebauter und sanierter Gebäude. Die Bewertung und Qualitätssicherung eines Wohnbaus oder eines Dienstleistungsgebäudes in klimaaktiv Qualität erfolgt nach einem einfachen 1.000 Punktesystem. Alle Informationen zum klimaaktiv Gebäudestandard finden Sie unter klimaaktiv.at/bauen-sanieren.

Sämtliche geplanten und bereits realisierten klimaaktiv Gebäude sind öffentlich über eine eigene Gebäudedatenbank zugänglich: klimaaktiv-gebaut.at.

Voraussetzung für die Auszeichnung eines Gebäudes mit dem klimaaktiv Qualitätszeichen ist der erfolgreiche Abschluss der Online-Gebäudedeklaration. Es können Wohnbauten und Dienstleistungsgebäude, jeweils unterschieden nach Neubau, Sanierung und Sanierung im Denkmalschutz auf der Deklarationsplattform klimaaktiv.baudock.at deklariert werden. Diese steht nach einer einmaligen Registrierung kostenlos zur Verfügung.

Das Team von klimaaktiv bietet österreichweit Erstberatungen, planungsbegleitende Energieberatungen und Unterstützung bei der sukzessiven Umsetzung. Erstberatungen sind kostenlos, Entwurfs- und Planungsbegleitungen sowie Ausführungsberatungen werden gefördert. Alle Informationen und Ansprechpersonen vor Ort finden Sie unter klimaaktiv.at/bauen-sanieren.

Programmleitung

ÖGUT GmbH – Österreichische Gesellschaft für Umwelt und Technik

Hollandstraße 10/46, 1020 Wien

Inge Schrattenecker, inge.schrattenecker@oegut.at

Franziska Trebut, franziska.trebut@oegut.at

+43 1 315 63 93 0

klimaaktiv@oegut.at

klimaaktiv.at/bauen-sanieren

youtube.com/klimaaktiv

klimaaktiv Siedlungen und Quartiere

klimaaktiv Siedlungen und Quartiere ist die zentrale Anlaufstelle, wenn es um die Planung, Umsetzung und Qualitätssicherung klimaverträglicher und lebenswerter Siedlungen und Quartiere in Österreich geht. Das Programm wird von den anderen klimaaktiv Programmen für Gemeinden, Bauen und Sanieren, Erneuerbare Wärme und klimaaktiv mobil fachlich unterstützt.

Der klimaaktiv Standard für Siedlungen und Quartiere ist ein österreichischer Qualitätsstandard, der die Nachhaltigkeit von größeren Bauvorhaben mit besonderem Fokus auf Klimaneutralität und Lebensqualität nachweist und sicherstellt.

Im Mittelpunkt steht das Thema Städtebau. Weitere Aspekte berücksichtigen die Qualität der Infrastruktur (Mobilitätsinfrastruktur, Energie- und Wasserversorgung, Gebäude) als auch die Qualität der Planung (u. a. Organisationsstrukturen, Zielsetzungen, Beteiligungsformate). Alle relevanten Kriterien sind im klimaaktiv Kriterienkatalog für Siedlungen und Quartiere zusammengefasst. Die Broschüre ist kostenlos verfügbar. Weitere Informationen und Download Kriterienkatalog: klimaaktiv.at/siedlungen

Programmleitung

Salzburger Institut für Raumordnung und Wohnen
Oskar Mair am Tinkhof
Schillerstraße 25, 5020 Salzburg
+43 662 623455 - 32
klimaaktiv.at/siedlungen
oskar.mairamtinkhof@salzburg.gv.at

Programmleitung klimaaktiv Gemeinden

Österreichische Energieagentur – Austrian Energy Agency
Gregor Thenius
Mariahilfer Straße 136, 1150 Wien
+43 1 586 15 24 - 0
klimaaktiv.at/gemeinden
gregor.thenius@energyagency.at

Über die Initiative klimaaktiv mobil

klimaaktiv mobil ist die Klimaschutzinitiative des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) im Mobilitätsbereich. Im Mittelpunkt steht die Förderung umweltfreundlicher und gesundheitsfördernder Mobilität. So werden Mobilitätsmanagement, alternative Antriebe, erneuerbare Energie im Verkehrsbereich, Rad- und Fußverkehr sowie innovative öffentliche Verkehrsangebote forciert. klimaaktiv mobil zeigt, wie Mobilität durch die intelligente Nutzung der energiesparendsten, saubersten und klimaschonendsten Verkehrsmittel gesund, umweltfreundlich und ökonomisch gestaltet werden kann.

Das klimaaktiv mobil Förderprogramm bietet Ländern, Städten, Gemeinden und Regionen, Betrieben, Bauträgern und Flottenbetreibern, Tourismusverbänden und Tourismusorten, Beherbergungs- und Freizeitbetrieben und Veranstaltern, Vereinen und Verbänden sowie Bildungseinrichtungen und Jugendinitiativen attraktive finanzielle Fördermöglichkeiten bei der Umsetzung von Mobilitätsprojekten zur Reduktion der CO₂-Emissionen. Informationen zu Beratungs- und Förderprogrammen: klimaaktivmobil.at

Ziel ist es, möglichst viele Akteure zur Umsetzung von umfassenden Mobilitätsmanagement-Maßnahmen zu motivieren und durch Förderung des Zufußgehens, des Radfahrens und Öffi-Fahrens eine Treibhausgasreduktion im Verkehr zu erzielen. Projektpartner:innen werden bei der Projektumsetzung durch das klimaaktiv mobil Förderungsprogramm unterstützt. Die Beratungsprogramme bieten gezielte Beratung und Unterstützung bei der Fördereinreichung an.



Bild: AEA

Aktuelle Förderschwerpunkte in klimaaktiv mobil sind Aktive Mobilität und Mobilitätsmanagement. Dazu werden beispielsweise lokale Masterpläne Fußverkehr unterstützt oder österreichweit kostenfreie Radfahrkurse für Volksschulen angeboten. Info und Anmeldung: klimaaktivmobil-radfahrkurse.at. Mit Kampagnen wie „Österreich radelt!“ radelt.at und der Europäische Mobilitätswoche mobilitaetswoche.at werden wirkungsvolle Initiativen gesetzt, um das Zufußgehen zu fördern und den Umstieg auf Fahrrad und den Umweltverbund zu erleichtern.

klimaaktiv mobil setzt auf ein starkes Netzwerk von Kompetenzpartnern: Bisher wurden über 2.500 klimaaktiv mobil Kompetenzpartner:innen wie Sprintspartrainer:innen, Fahrradtechniker:innen, Radfahrlehrer:innen sowie Jugendmobil-Coaches und Absolvent:innen des Partnerlehrgangs E-Mob-Train ausgebildet.

Kontakt

Strategische Steuerung klimaaktiv mobil

BMK – Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie

Sektion II – Mobilität, Abteilung II/6 Aktive Mobilität und Mobilitätsmanagement

ii6@bmk.gv.at

Operatives Dachmanagement klimaaktiv mobil

Österreichische Energieagentur

Reinhard Jellinek, Christoph Link

+43 1 586 15 24

klimaaktivmobil@energyagency.at

klimaaktivmobil.at

klimaaktiv mobil Förderungsprogramm Abwicklungsstelle

Kommunalkredit Public Consulting GmbH

Serviceteam Verkehr und Mobilität

umwelt@kommunalkredit.at

umweltfoerderung.at/verkehr

klimaaktiv mobil Mobilitätsmanagement für Betriebe, Bauträger und Flottenbetreiber

HERRY Consult GmbH

Markus Schuster, Gilbert Gugg, Claudia Floh

+43 1 504 12 58 50

office@mobilitaetsmanagement.at

mobilitaetsmanagement.at

klimaaktiv mobil Mobilitätsmanagement für Regionen, Städte und Gemeinden

komobile GmbH, Standort Gmunden

Helmut Koch, Raphael Glück, Daniela Hirländer

+43 7612 70 911

mobilitaetsmanagement@komobile.at

klimaaktivmobil.at/gemeinden

klimaaktiv mobil - Mobilitätsmanagement für Kinder und Jugendliche

Klimabündnis Österreich

Maria Zögernitz

Prinz Eugen-Straße 72/1.5, 1040 Wien

+43 1 581 5881

klimaaktivmobil.at/bildung

klimaaktiv mobil Mobilitätsmanagement für Freizeit und Tourismus

komobile GmbH, Standort Wien

Romain Molitor, Marc Steinscherer, Dietlinde Oberklammer

+43 1 89 00 681

freizeit.mobil@komobile.at

klimaaktivmobil.at/tourismus

Initiative Gemeinsam Bauen & Wohnen

Die Initiative Gemeinsam Bauen & Wohnen vertritt die Interessen gemeinschaftlicher Wohnprojekte, widmet sich der Verbreitung der Idee des gemeinschaftlichen Wohnens und ist Treffpunkt und Vernetzungsort für Baugemeinschaften, Baugruppen, gemeinschaftliche Wohnprojekte und Interessierte am gemeinschaftlichen Wohnen in Österreich. Mit Bildungsangeboten und Informationen unterstützt sie Baugruppen und Wohnprojekte hinsichtlich Organisation, Zusammenleben und zu rechtlichen, organisatorischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen. Bewusstseinsbildung zur steigenden gesellschaftspolitischen Relevanz gemeinschaftlicher Wohnprojekte ist ein weiterer Fokus der Initiative Gemeinsam Bauen & Wohnen. Dabei zeigt sie den Mehrwert gemeinschaftlicher Wohnprojekte als Beispiele für nachhaltige, resiliente und zukunftsfähige Lebensstile im Sinne der Sustainable Development Goals (SDGs) auf.

Informationen zum Thema Mobilität: inigbw.org/mobilitaet

Baugemeinschaftsforum 2022 der Initiative Gemeinsam Bauen & Wohnen bei der IBA Wien. Bild: Sonja Stepanek



Kontakt

Initiative Gemeinsam Bauen & Wohnen

1100 Wien, Bloch-Bauer-Promenade 28/2/15

kontakt@inigbw.org

inigbw.org

ZVR-Zahl 184684308

