

# Shared Mobility und Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau

Mit Fokus auf gemeinschaftliche Wohnprojekte und innovative  
Bauträgerprojekte

## Bericht

Oktober 2022

## **Impressum:**

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

Initiative Gemeinsam Bauen und Wohnen, Bloch-Bauer-Promenade 28/2/15, 1100 Wien

Autorinnen: Johanna Leutgöb (Initiative Gemeinsam Bauen & Wohnen), Constance Weiser (Initiative Gemeinsam Bauen & Wohnen), Mitarbeit: Martina Handler

Wien, Oktober 2022

## **Copyright und Haftung:**

Auszugsweiser Abdruck ist nur mit Quellenangabe gestattet, alle sonstigen Rechte sind ohne schriftliche Zustimmung des Medieninhabers unzulässig.

Es wird darauf verwiesen, dass alle Angaben in dieser Publikation trotz sorgfältiger Bearbeitung ohne Gewähr erfolgen und eine Haftung der Initiative Gemeinsam Bauen und Wohnen und der Autorinnen ausgeschlossen ist. Rechtausführungen stellen die unverbindliche Meinung der Autorinnen dar und können der Rechtsprechung der unabhängigen Gerichte keinesfalls vorgreifen.

**Rückmeldungen:** Ihre Überlegungen zu vorliegender Publikation übermitteln Sie bitte an [kontakt@inigbw.org](mailto:kontakt@inigbw.org)

## **DANK**

Wir bedanken uns bei allen Interviewpartner:innen und Expert:innen für ihre Informationen, das Teilen ihres Wissens und ihrer Erfahrungen, die eine wesentliche Grundlage dieses Berichts darstellen

# Inhalt

1	Einleitung	4
2	Exkurs Wohnen und Mobilität	5
3	Gemeinschaftliche Wohnprojekte: Begriffsklärung	6
4	Untersuchungsgegenstand und Methoden	7
5	Ergebnisse	9
5.1	Motorisierungsgrad	9
5.2	Mobilitätsaktivitäten in Wohnprojekten	12
5.3	Rahmenbedingungen und Erfolgsfaktoren	15
6	Unterschiede zwischen gemeinschaftl. Wohnprojekten u. herkömmlichen Bauträgerprojekten	20
7	Erkenntnisse und Schlussfolgerungen	21
8	Leitfaden	23
9	Glossar	24
10	Quellen	26
11	Anhang	27
12	Tabellen- und Abbildungsverzeichnis	32

# 1 Einleitung

## Shared-Mobility: Teil der Lösung zur Klimaneutralität im Verkehr

Im Projekt “Shared-Mobility in Wohnprojekten” wurden 2021 von der Initiative Gemeinsam Bauen & Wohnen im Auftrag der Österreichischen Energieagentur – im Rahmen der Klimaschutzinitiative klimaaktiv / klimaaktiv mobil Mobilitätsmaßnahmen in gemeinschaftlichen Wohnprojekten und von innovativen Bauträgern untersucht.

Gemeinschaftliche Wohnprojekte zeichnen sich häufig durch einen hohen Innovationsgrad und kreative Lösungen aus, beim Zusammenleben, hinsichtlich ihrer Wirkung in die Gesellschaft und auch im Bereich Mobilität. Im Rahmen einer Recherche wurden die Wohnprojekte hinsichtlich der Mobilitätsaktivitäten und des Mobilitätsverhaltens ihrer Bewohner:innen genauer untersucht. Der Motorisierungsgrad sowie Erfolgsfaktoren bzw. Hemmnisse und der Bedarf an Unterstützung für die Umsetzung klimafreundlicher Mobilitätsmaßnahmen sind Thema dieser Publikation. Die Ergebnisse sollen für weitere Wohnprojekte nutzbar sein.

Ziel der Publikation ist es, Möglichkeiten zur Verlagerung des Modal Splits (→ Glossar) in Richtung Umweltverbund (→ Glossar) aufzuzeigen. Dies erfolgt vor dem Hintergrund der Strategie der Österreichischen Bundesregierung (vgl. ÖSTERREICHISCHE BUNDESREGIERUNG; 2020), bis 2040 keine Netto-Treibhausgase mehr freizusetzen. Aber wie soll das gehen? Wo doch vor allem im Verkehrssektor Klimaneutralität die größte Herausforderung ist, da im Gegensatz zu den anderen Sektoren die Emissionen im Verkehr nicht gesunken, sondern seit 1990 um knapp 75% angestiegen sind. Der Verkehrssektor verursacht ein Drittel der österreichischen Treibhausgasemissionen (THG-Emissionen) (vgl. UMWELTBUNDESAMT, 2021a, S. 69 und S. 128), wovon der Löwenanteil von 63% dem PKW zufällt. Im Bereich Mobilität spielt Shared-Mobility (→ Glossar) eine Schlüsselrolle, um die Mobilitätsgarantie (auch ohne eigenes Auto) zu gewährleisten und den Modal Split weiter in Richtung Umweltverbund zu bringen.

Verkehr verursacht aber nicht nur THG-Emissionen, sondern beansprucht auch Flächen, die vor allem in den Städten als Aufenthaltsflächen und für Grünraum fehlen. Gerade in Zeiten des Klimawandels mit steigenden Außentemperaturen und immer mehr Hitzetagen trägt die Versiegelung von Flächen für Verkehrszwecke zur Bildung von “Hitzeinseln” bei, die die Lebensqualität der Menschen zunehmend beeinträchtigen. Dazu kommt die Versiegelung von wertvollen landwirtschaftlichen Flächen sowie Natur- und Erholungsräumen im Zuge von Bautätigkeiten samt der Errichtung der damit verbundenen Verkehrsflächen (vgl. UMWELTBUNDESAMT, 2021c).

Nicht zu unterschätzen ist auch der Ressourcenverbrauch für die Herstellung von Kraftfahrzeugen. Vielfach sind hierbei begrenzte Ressourcen, sogenannte kritische Rohstoffe, im Einsatz und generell erzeugt die Güterproduktion rund 50% der weltweiten CO<sub>2</sub>-Emissionen (vgl. UNEP, 2019, S. 8).

Schon jetzt zeigen gemeinschaftliche Wohnprojekte, dass sie im Bereich nachhaltiger Mobilität, aber auch in vielen weiteren Bereichen ökologischer agieren. So wird das Prinzip der “Sharing Economy” (→ Glossar), ein geändertes Konsumverhalten, das auf Nutzen statt Besitzen fokussiert, in gemeinschaftlichen Wohnprojekten schon in vielen Aspekten gelebt.

Was machen gemeinschaftliche Wohnprojekte anders und warum funktioniert klimafreundliches Mobilitätsverhalten in diesem Umfeld besser als anderswo?

Die detaillierten Ergebnisse finden sich in dieser Publikation.

Die wichtigsten Erkenntnisse und weitere ergänzende Informationen sind im „Leitfaden 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 “ zusammengefasst. Er umfasst effektive und umsetzbare Maßnahmen, die bereits erfolgreich praktiziert werden und viele Tipps, um Mobilität im Wohnbau nachhaltiger zu organisieren.

Der Leitfaden steht unter folgendem Link im Download zur Verfügung:

<https://www.klimaaktiv.at/service/publikationen/mobilitaet/mobil-wohnbau.html>

## 2 Exkurs Wohnen und Mobilität

Wohnen und Mobilität hängen eng miteinander zusammen. 80% der Wege beginnen und enden am Wohnort (Vgl. VCÖ, 2020, S. 9). Wird Mobilität in den Städten bereits überwiegend im Umweltverbund (zu Fuß, mit dem Fahrrad oder öffentlichen Verkehrsmitteln) abgewickelt, ist in ländlichen Regionen nach wie vor der PKW das dominierende Verkehrsmittel. Doch um die Mobilitätswende zu schaffen, braucht es auch in ländlichen Regionen ein Umdenken und Veränderungen.

In kompakt gebauten Städten und Gemeinden sind die CO<sub>2</sub>-Reduktionsziele wesentlich einfacher zu erreichen als in locker bebauten oder sogar zersiedelten Gebieten. Gemeinschaftliche Wohnprojekte haben mit ihrer (meist) verdichteten Bauweise und den Mobilitätsaktivitäten ihrer Bewohner:innen sowohl in der Stadt als auch am Land vielfach einen geringeren ökologischen Fußabdruck als die durchschnittliche Bevölkerung im jeweiligen Umfeld.

### Geteilte Verantwortung

Die öffentliche, bereitgestellte Mobilitätsinfrastruktur bestimmt maßgeblich das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung. Fußläufigkeit, Fahrradwege und ein attraktives Angebot des öffentlichen (Nah-)Verkehrs kombiniert mit attraktiven Grünräumen und dezentraler Nahversorgung fördern ein umweltfreundliches Mobilitätsverhalten. Diese Angebote zu schaffen und Rahmenbedingungen zu definieren, ist vor allem Aufgabe der öffentlichen Hand. Im Rahmen von entsprechenden Widmungen, Bauordnungen, Wohnbau Gesetzen, Stellplatzverpflichtungen, städtebaulichen Verträgen, Raumordnungsinstrumenten und dem Angebot eines attraktiven öffentlichen (Nah-)Verkehrs können die Rahmenbedingungen zugunsten sozial und ökologisch nachhaltiger Mobilitätslösungen verbessert werden.

Shared-Mobility bzw. Mobility as a Service (MaaS) (→ Glossar) bietet vielversprechende Optionen, motorisierten Individualverkehr noch weiter zu reduzieren und den verbleibenden individuellen Mobilitätsbedarf abzudecken. Die Digitalisierung macht es möglich, den Zugang einfach und niederschwellig zu organisieren und dabei auch Kosten zu sparen.

Aber ist es wirklich “nur” Aufgabe der öffentlichen Hand, Mobilitätsinfrastruktur bereitzustellen? Sind nicht Bauträger oder generell Bauherren und die Bevölkerung genauso gefordert, mehr zu tun als gesetzliche Mindeststandards zu erfüllen? Ja, denn die Mobilitätswende braucht die Beteiligung von allen.

In der Diplomarbeit "Integration und Einfluss von Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau zur Förderung umweltverträglicher Mobilität" (KRUMBACH, 2020, S. 7) wurden Thesen zu hemmenden Aspekten und Erfolgsfaktoren für Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau aufgestellt. Als Basis dienten zwei innovative Bauträgerprojekte mit attraktiven Mobilitätsangeboten (insbesondere auch Shared-Mobility).

Thesen Krumbach
Der Erfolg von Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau hängt stark von der verkehrlichen Erschließung des Wohnumfelds ab.
Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau generieren nicht nur Nutzen für die Bewohner:innen von Wohnanlagen, sondern auch für die Quartiere*.
Der derzeitige rechtliche Rahmen in Österreich stellt ein großes Hemmnis für die Planung und Umsetzung von Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau dar.
Das Mobilitätsverhalten von Stadtbewohner:innen ist stark von Routinen geprägt. Ein Umzug in eine neue Wohnumgebung mit <i>alternativen Mobilitätsangeboten*</i> kann diese aufbrechen.
Der Pkw-Stellplatz in der Wohnanlage stellt immer noch einen wichtigen Aspekt bei der Wohnungswahl dar.
Sharing-Maßnahmen (Car-/Moped-/Bike-Sharing) finden derzeit nur wenig Akzeptanz bei Bewohner:innen von Wohnsiedlungen.

Tabelle 1: Erfolg von Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau, Krumbach (2021), ad\* *adaptiert* von der Initiative Gemeinsam Bauen & Wohnen

### 3 Gemeinschaftliche Wohnprojekte: Begriffsklärung

In gemeinschaftlichen Wohnprojekten steht das Ziel des nachbarschaftlichen Wohnens im Vordergrund. Das Besondere an gemeinschaftlichen Wohnprojekten (auch Baugemeinschaften, Baugruppen oder Co-housing-Projekte genannt) ist die **Selbstorganisation** in Projektentwicklung, Planung, Bau und Nutzung, die langfristig im jeweiligen Organisationsmodell abgesichert ist. Die **Partizipation** und die gelebte Nachbarschaft mit den damit einhergehenden sozialen Prozessen fördern das Vertrauen der Bewohner:innen untereinander und sind ein Kernelement dieser Wohnform. Sie ist geprägt von Konsens- und Lösungsorientierung, Transparenz sowie Gleichwertigkeit, Mitverantwortung, Offenheit und Dialogbereitschaft. Die gemeinschaftlichen Ansätze ermöglichen lebendige Nachbarschaften, soziale Einbindung, gegenseitige Unterstützung, Familien- / kindgerechte Lebensräume, aber auch eine hohe Lebensqualität für Ältere und weniger Vereinsamung.

Typische gemeinschaftliche Wohnprojekte weisen eine bestimmte Größe auf, die deutlich über Familienstrukturen, kleine Mehrfamilienhäuser und Wohngemeinschaften (WG's) hinausgeht. Ein weiteres Merkmal sind Gemeinschaftseinrichtungen, die sowohl in Innen- als auch Außenräumen niederschwellige Begegnungen und das Teilen von Ressourcen 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 (Wasch-

maschinen, etc.), Carsharing, Lastenräder, Food-Coops (gemeinsamer Lebensmitteleinkauf), etc. bieten Erleichterungen im Alltag gemeinschaftlicher Wohnprojekte und generieren sowohl ökologische und ökonomische als auch soziale Vorteile.

Darüber hinaus setzen viele Wohnprojekte soziale, wirtschaftliche und kulturelle Initiativen im jeweiligen Wohnumfeld, die den Austausch und die Entwicklung im jeweiligen Stadt- bzw. Ortsteil oder der Region fördern.

Gemeinschaftliche Wohnprojekte tragen durch ihre Aktivitäten zur Verkleinerung des ökologischen Fußabdrucks und zur Umsetzung der Nachhaltigkeitsziele „SDGs“ (→ Glossar) bei. Sie verstehen sich als zivilgesellschaftliche Initiativen und Modelle für eine zukunftsfähige Gesellschaftsentwicklung.

## 4 Untersuchungsgegenstand und Methoden

In der Studie wurde erhoben, wie gemeinschaftliche Wohnprojekte und innovative Bauträger mit Mobilität umgehen und welche Angebote es im Bereich Shared-Mobility gibt.

Im Rahmen des Projekts wurden 2020 und 2021 Mobilitätsangebote in Wohnprojekten untersucht. Schwerpunkt der Erhebung waren **gemeinschaftliche Wohnprojekte**. Insgesamt wurden 15 Projekte betrachtet, davon 11 gemeinschaftliche Wohnprojekte und vier **Projekte von innovativen Bauträgern**. Sechs der untersuchten gemeinschaftlichen Wohnprojekte (grün) befinden sich im ländlichen Raum, fünf urbane gemeinschaftliche Wohnprojekte befinden sich in Wien (rot). Weiters wurden noch vier nicht gemeinschaftliche Bauträgerprojekte mit vielen Mobilitätsmaßnahmen aus Wien und Salzburg betrachtet (blau).

### Untersuchte gemeinschaftliche Wohnprojekte

Nr.	Name	Ort, Bundesland	seit	WE	BW	Typ
1	Lebensraum Gänserndorf	Gänserndorf, NÖ	2005	30	88	Gemeinschaftl. Wohnprojekt
2	Pomali	Wölbling, NÖ	2013	29	50	Gemeinschaftl. Wohnprojekt
3	BRÖT-Pressbaum	Pressbaum, NÖ	2018	21	109	Gemeinschaftl. Wohnprojekt
4	Hasendorf	Sitzendorf-Reidling, NÖ	2018	14	40	Gemeinschaftl. Wohnprojekt
5	Koowo	Purgstall, Stm	2019	28	65	Gemeinschaftl. Wohnprojekt
6	Cambium	Fehring, Stm	2017	20	60	Gemeinschaftl. Wohnprojekt
7	Bikes& Rails	1100 Wien	2020	17	43	Gemeinschaftl. Wohnprojekt
8	Gleis 21	1100 Wien	2019	34	82	Gemeinschaftl. Wohnprojekt
9	Mauerseglerei	1230 Wien	2016	27	70	Gemeinschaftl. Wohnprojekt
10	Wohnprojekt Wien	1020 Wien	2013	40	105	Gemeinschaftl. Wohnprojekt

<b>Nr.</b>	<b>Name</b>	<b>Ort, Bundesland</b>	<b>seit</b>	<b>WE</b>	<b>BW</b>	<b>Typ</b>
11	Mischa.Wien	1220 Wien	2019	47	75	Gemeinschaftl. Wohnprojekt

## Untersuchte Wohnprojekte

Nr.	Name	Ort, Bundesland	seit	WE	BW	Typ
12	Autofreie Mustersiedlung	1210 Wien	1999	248	496	Bauträgerprojekt: domizil-GEWOG
13	Wohnanlage Perfektastraße	1230 Wien	2016	115		Bauträgerprojekt. Österreichisches Siedlungswerk (ÖSW)
14	Quartier Riedenburg	5020 Salzburg	2018	316		Bauträgerprojekt: Gemeinnützige Salzburger Wohnbaugesellschaft (gswb) / UBM Development Österreich GmbH
15	Sonnengarten Limberg	Zell am See, Sbg	2018	187		Bauträgerprojekt: Bau und Immobilienunternehmen Hillebrand Habitat Wohnbau GmbH

Tabelle 2: Untersuchte Wohnprojekte

## Methoden

Die Untersuchung wurde mittels Interviews (teilstrukturierte Leitfadeninterviews) von Bewohner:innen in gemeinschaftlichen Wohnprojekten sowie Ansprechpersonen von Bauträgerprojekten, Expert:innen und durch Auswertung von Literatur durchgeführt. Weiters wurde ein Praxisworkshop mit Vertreter:innen von gemeinschaftlichen Wohnprojekten und Expert:innen durchgeführt, dessen Ergebnisse in die Publikation eingeflossen sind.

## 5 Ergebnisse

Die Ergebnisse zeigen den Motorisierungsgrad der betrachteten Projekte, die in Relation mit verfügbaren Daten von Bundesländern / Landeshauptstädten gesetzt wurden.

Weiters werden die im Rahmen der Interviews vermittelten Mobilitätsaktivitäten, Rahmenbedingungen und Erfolgsfaktoren bzw. auch Hemmnisse für Shared-Mobility der untersuchten Projekte zum Zeitpunkt der Recherche im Frühjahr 2021 beschrieben.

### 5.1 Motorisierungsgrad

#### Motorisierungsgrad gemeinschaftlicher Wohnprojekte

In allen untersuchten gemeinschaftlichen Wohnprojekten ist der Motorisierungsgrad sowohl im städtischen als auch ländlichen Regionen deutlich geringer als im jeweiligen Landesdurchschnitt. Projekte, bei welchen keine Daten zum Motorisierungsgrad ermittelt werden konnten, werden in den Abbildungen nicht dargestellt. Zum Vergleich wurden die Durchschnittsdaten von Statistik Austria herangezogen. Diese Ergebnisse können jedoch lediglich eine Tendenz darstellen, da im Rahmen des Projekts nicht tiefer auf Mobilitätsdaten in Zusammenhang mit unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen eingegangen werden konnte.

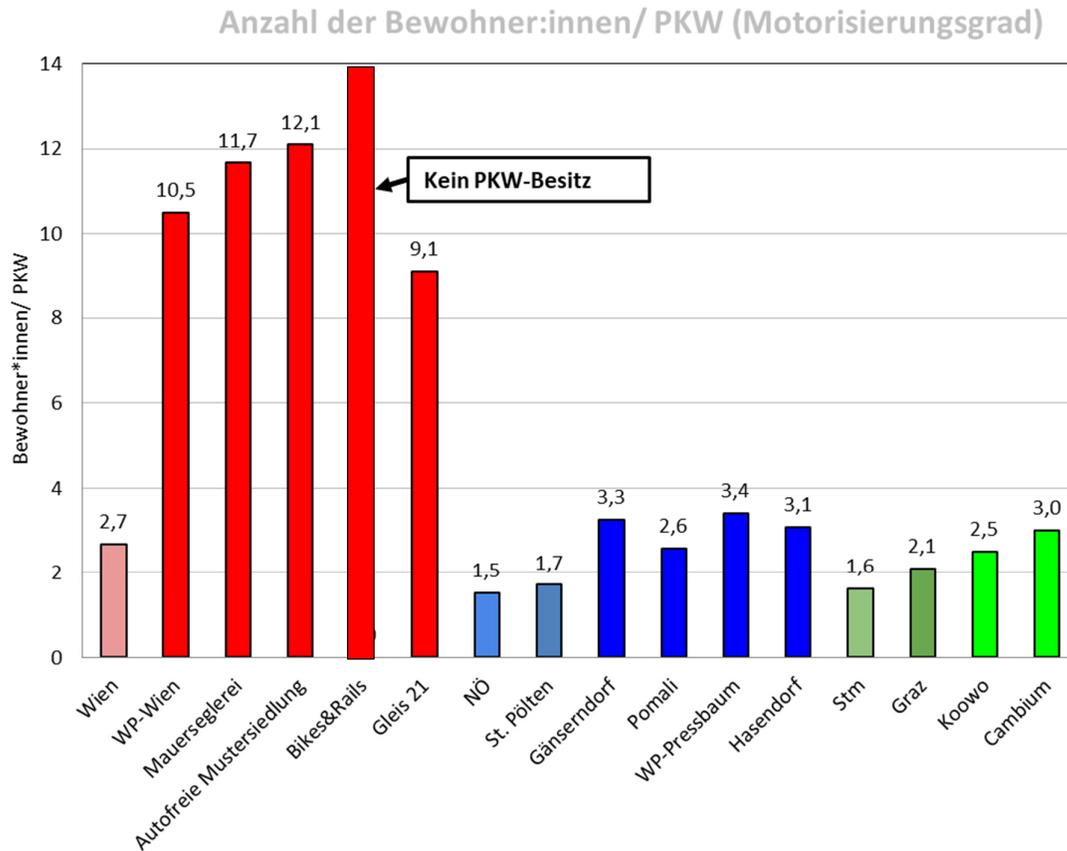


Abbildung 1: Motorisierungsgrad gemeinschaftlicher Wohnprojekte in Österreich sowie der Autofreien Mustersiedlung in Wien. IniGBW 2021, Quelle Motorisierungsgrad: Statistik Austria 2019

Vor allem in Wien ist der Unterschied zwischen gemeinschaftlichen Wohnprojekten und dem sonstigen Motorisierungsgrad besonders hoch. Kommen in Wien durchschnittlich 2,7 Bewohner:innen auf einen PKW, sind es in den untersuchten Wohnprojekten zwischen neun und 12 Bewohner:innen. Im Wohnprojekt „Bikes and Rails“ im Sonnwendviertel wurde (dem Namen des Projekts entsprechend) überhaupt kein individueller Autobesitz vorgefunden. Auch in der „Autofreien Mustersiedlung“, einem Bauträgerprojekt (Bezug 1999) in Floridsdorf, das von Anfang an auf eine umweltfreundliche Mobilität setzte, besteht nach wie vor ein geringer Motorisierungsgrad.

Auch in den ländlichen Regionen (siehe Abb1: Projekte in blau und grün) zeigt sich bei den Wohnprojekten ein wesentlich geringerer Motorisierungsgrad als im Landesdurchschnitt. In NÖ und in der Steiermark kommen durchschnittlich nur 1,5 bzw. 1,6 Bewohner:innen auf einen PKW, während in gemeinschaftlichen Wohnprojekten der Motorisierungsgrad mit 2,5 bis 3,4 Bewohner:innen pro KFZ wesentlich geringer ist.

## Motorisierungsgrad und Carsharing in Wiener gemeinschaftlichen Wohnprojekten

Bei den Wiener Projekten ist der private Autobesitz am geringsten, Zweitautos sind praktisch nicht vorhanden. In fast allen Projekten gibt es bei mehr als  $\frac{3}{4}$  der Wohneinheiten kein eigenes Auto. Aber auch Carsharing ist hier nicht sehr ausgeprägt. Denn der Mobilitätsbedarf ist durch den ÖPNV

(Öffentlicher Personen Nahverkehr) gedeckt, bzw. sind Nahversorgungsmöglichkeiten auch fußläufig bzw. mit dem Rad erreichbar und im Quartier ausreichend öffentliche Carsharing-Angebote vorhanden.

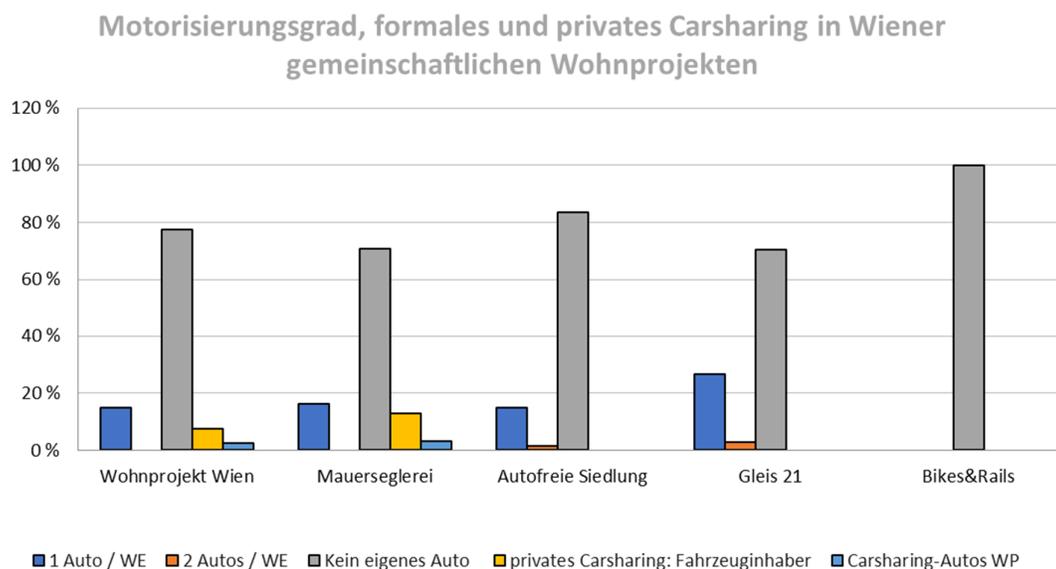


Abbildung 2. Motorisierungsgrad und Carsharing in gemeinschaftlichen Wohnprojekten in Wien

## Motorisierungsgrad und Carsharing in ländlichen gemeinschaftlichen Wohnprojekten

In ländlichen gemeinschaftlichen Wohnprojekten stellt sich die Situation etwas anders dar. Auch hier gibt es Bewohner:innen, die über kein eigenes Auto verfügen. Dieser Anteil ist jedoch wesentlich geringer als in Wien und bewegt sich zwischen 8 % und 35 % der Haushalte. Allerdings ist in den ländlichen Projekten das Carsharing wesentlich ausgeprägter: In der Hälfte der untersuchten Projekte gibt es ein formal organisiertes Carsharing, bei dem sich die Fahrzeuge überwiegend im Eigentum des Wohnprojekts befinden. Diese Fahrzeuge können sowohl von jenen Haushalten genutzt werden, die über kein eigenes KFZ verfügen, als auch von allen anderen Haushalten, die z.B. fallweise ein Zweitauto benötigen. Auch das private / informelle Carsharing ist im ländlichen Raum stark ausgeprägt. Zwischen 7 % und 86 % der Haushalte stellen ihr Auto informell ihren Nachbar:innen zur Verfügung.

## Motorisierungsgrad, formales und privates Carsharing in ländlichen gemeinschaftlichen Wohnprojekten

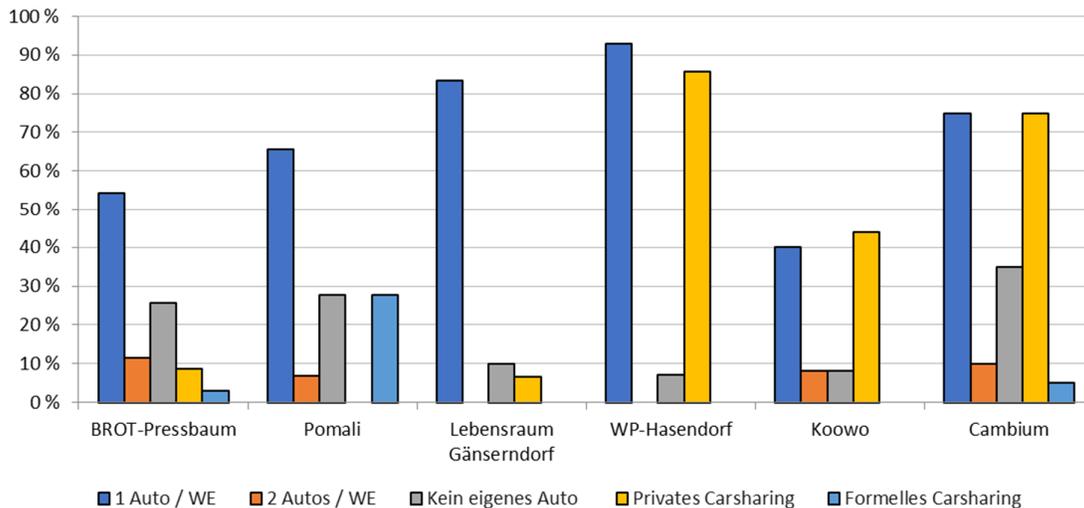


Abbildung 3: Motorisierungsgrad und formales und privates Carsharing in ländlichen gemeinschaftlichen Wohnprojekten

## 5.2 Mobilitätsaktivitäten in Wohnprojekten

### Formales Carsharing

Beim formalen Carsharing können alle Bewohner:innen bzw. Mitglieder der jeweiligen Nutzer:innengemeinschaft ein Fahrzeug zu den gleichen Bedingungen nutzen.

### Gemeinschaftsfahrzeuge

In rund der Hälfte der untersuchten Projekte gibt es gemeinsam genutzte Fahrzeuge, die sich im Eigentum des Wohnprojekts befinden bzw. bei welchen die Bewohner:innen bzw. definierte Nutzer:innengruppen darüber zu den gleichen Bedingungen verfügen können.

In den urbanen Projekten wird teilweise auf öffentliche Carsharing-Angebote zurückgegriffen, die durch externe Mobilitätsanbieter:innen betrieben werden (z.B. Mischa - Seestadt Aspern, Bikes&Rails – Sonnwendviertel, Gleis 21 - Sonnwendviertel). In diesen Projekten gibt es keine Gemeinschaftsfahrzeuge. Dies gilt auch für einige Bauträgerprojekte wie Sonnengarten Limberg (2 öffentliche E-Cars am Standort) oder in der Wohnanlage Perfektastraße, wogegen es bei der Autofreien Mustersiedlung und im Quartier Riedenbug keine diesbezüglichen Angebote gibt.

Zum Teil sind ältere Fahrzeuge im Einsatz, die bereits vor Einzug im Besitz von Bewohner:innen waren oder auch neu angeschaffte E-Cars.

Gemeinsam ist bei allen selbstorganisierten Sharing-Varianten, dass sich um jedes Fahrzeug ein "Buddy" also eine verantwortliche Person oder eine Betreuungsgruppe kümmert.

## Buchung und Abrechnung

Die **Buchung** von Gemeinschaftsfahrzeugen erfolgt teilweise analog (Eintragung in ausgehängten Kalender), via Online-Kalender (z.B. Google-Kalender) oder über Online-Plattformen von professionellen Anbietern. Die digitalisierte Buchung via Online-Plattform ermöglicht einfache Abrechnungssysteme - so können damit auch die Fahrzeiten erfasst werden und via Betriebskostenabrechnung automatisiert und zeitsparend verrechnet werden. Für den Zugang zum Auto werden überwiegend Schlüsselsafes genutzt.

Die **Abrechnungsmodalitäten** werden unterschiedlich gehandhabt: nach Kilometer (zwischen 27 und 35 ct / km) oder nach Zeitdauer (z.B. BRÖT-Pressbaum mit € 4 / h samt günstigeren Wochenend- und Nachtтарifen - minus 25%, bzw. 50%). Der Tarif steht in Bezug zu den tatsächlichen Betriebs- und Anschaffungskosten des Fahrzeugs. Teilweise wird zwischen Gelegenheitsnutzer:innen und regelmäßigen Nutzer:innen unterschieden, für die es unterschiedliche Tarifsysteme gibt (z.B. für ein neu angeschafftes Fahrzeug mit höherer Reichweite bis zu 350 km € 7,20 für Gelegenheitsnutzer:innen, bzw. 4,80 €/h für regelmäßige Nutzer:innen plus monatliche Grundgebühr von € 9,60). Auch kombinierte Tarife (Grundbetrag / h oder Tag plus km-Tarif) sind üblich. In manchen Projekten wird die Arbeitsleistung für das Carsharing (z.B. Koordination, Abrechnung, bzw. Wartung der Fahrzeuge) in Form von Fahrtguthaben vergütet.

Der Betrieb und die Verwaltung der Fahrzeuge erfolgt durch die Wohnprojekte selbst, meist ehrenamtlich, wodurch die KFZ zu günstigen Tarifen angeboten werden können.

## Informelles (privates) Carsharing

Eine Besonderheit der gemeinschaftlichen Wohnprojekte ist das "informelle" bzw. private Carsharing. Beim informellen Carsharing stellen Fahrzeuginhaber:innen ihr Fahrzeug auch anderen Bewohner:innen zur Verfügung. Wie in Abb. 3 ersichtlich ist, variiert die Bereitschaft, das eigene Fahrzeug weiteren Nachbar:innen zur Verfügung zu stellen zwischen wenigen Fahrzeuginhabern bis zu fast allen Fahrzeuginhaber:innen eines Projekts. Auffällig ist, dass bei Pomali durch den großen Pool von acht formellen Carsharing-Autos kein Bedarf mehr nach informellem Carsharing besteht. Informelles Carsharing gibt es (sonst) in allen ländlichen Projekten und im Großteil der urbanen Projekte. Bei den nicht gemeinschaftlichen Bauträgerprojekten lagen keine Informationen zu privatem Carsharing vor.

## Buchung und Abrechnung

Die Buchung erfolgt in diesen Fällen individuell über persönliche Anfragen, tw. auch über Social Media. Dies wurde jedoch teilweise als mühsam erlebt, da immer beim Fahrzeuginhaber persönlich angefragt werden muss. Die Verrechnung wird ebenfalls sehr individuell gehandhabt (zum Teil stundenbezogene Beträge), meist erfolgt die Verrechnung jedoch nach Kilometern. Der Preis dafür ist jedenfalls überall deutlich niedriger angesetzt als beim amtlichen Kilometergeld und schwankt zwischen 25 ct bis zu 30 ct, bzw. bei größeren Fahrzeugen wie z.B. Pritschenwagen auch mehr.

## Lastenräder

Sowohl in den urbanen als auch in den ländlichen gemeinschaftlichen Projekten und beim Bauträgerprojekt Perfektastraße stellen Lastenräder (mit und ohne Elektro-Antrieb) ein zusätzliches praktisches Angebot dar, um Einkäufe oder Kindertransporte durchzuführen. Hierfür gibt es formelle und informelle Angebote. Überwiegend wurden hierbei vereinseigene Lastenräder angeschafft, teilweise werden auch öffentliche Verleihangebote genutzt.

Großteils stehen diese Lastenräder allen Bewohner:innen zur Verfügung, meist gegen einen geringen Kostenbeitrag. Sofern das Lastenrad einer privaten Nutzer:innengemeinschaft gehört, ist es gegen einen Kostenbeitrag auch von anderen Nutzer:innen buchbar.

## **Elektrofahrräder - e-Scooter - Leihräder**

In manchen Wohnprojekten oder auch beim Bauträgerprojekt Perfektastraße gibt es E-Bikes oder wie in der "Autofreien Mustersiedlung" auch normale Fahrräder zum Ausborgen.

## **Sharing-Equipment für Fußwege: Trolleys, Sackkarren, Bollerwägen**

Darüber hinaus bieten vor allem die urbanen Projekte diverse Gerätschaften wie Einkaufstrolleys, Sackkarren und Boller- / Leiterwägen an, um auch große Einkäufe gut zu Fuß erledigen zu können. Diese Gerätschaften stehen den Bewohner:innen kostenlos zur Verfügung und ihr Verleih wird unterschiedlich aber meist informell geregelt.

## **Sharing-Equipment für Fahrräder und PKWs**

Praktisches nur fallweise benötigtes Zubehör wie Kindersitze, Dachboxen, Fahrradständer für PKWs, Fahrradanhänger und Fahrradkupplungen werden häufig ebenfalls gemeinschaftlich angeschafft. Diese Angebote können großteils kostenlos genutzt werden, teilweise mit Anmeldung oder Eintragung in eine Liste.

## **Mitfahrgelegenheiten und Shuttle Dienste**

Besonders in den ländlichen Projekten werden Mitfahrgelegenheiten und Shuttledienste wie z.B. Bring- und Abholdienste (zum öffentlichen Verkehrsmittel) angeboten und gern genutzt. Pendler:innen schließen sich zusammen, Bewohner:innen kommunizieren (Einkaufs-)Fahrten sowie freie Plätze via Social Media Gruppen. Auch Mitfahrtsuchende geben hier ihren Bedarf bekannt. Dies führt zu einer besseren Auslastung von Fahrzeugen, verringert individuelle Fahrten mit dem PKW und stärkt den sozialen Zusammenhalt.

## **Fahrradtrackingsystem im ländlichen Raum**

Vom Projekt Koowo wurde ein einfaches Fahrradtracking-System entwickelt, wonach Pendler:innen beim Rückweg Informationen abrufen können, bei welcher Bushaltestelle ein Fahrrad für den restlichen Heimweg bereitsteht. Eine innovative Idee für die letzten Kilometer.

## **Initiativen der Wohnprojekte - Micro-ÖV-Mobilitätslösungen**

Sowohl beim Wohnprojekt Lebensraum in Gänserndorf-Süd als auch beim Wohnprojekt Pomali waren Bewohner:innen Initiator:innen bzw. Gründungsmitglieder von Micro-ÖV-Mobilitätslösungen (→ Glossar) für den Nahverkehr in der Umgebung (Projekt ELMO - <http://www.elektromobil-gf.at/wp/>, WEMOVE - <http://www.wemove-woelbling.at/>). Diese Projekte sind Beispiele dafür, dass Aktivitäten der gemeinschaftlichen Wohnprojekte in ihr Umfeld ausstrahlen. Auch in anderen Projekten beteiligen sich deren Bewohner:innen aktiv am Gemeindeleben, wie z.B. in Pressbaum beim Projekt Radlobby.

## 5.3 Rahmenbedingungen und Erfolgsfaktoren

### Sharingfreundliche Infrastruktur

Die Bereitstellung und Errichtung einer Infrastruktur für den Umweltverbund, die gleichzeitig sharing-freundlich gestaltet ist, stellt generell eine wichtige Basis für das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung und demzufolge auch für die Mobilitätsaktivitäten der gemeinschaftlichen Wohnprojekte dar. Die Herstellung der Infrastruktur wird einerseits von der öffentlichen Hand erwartet. Andererseits betrifft es auch die Infrastruktur, die im Wohnprojekt selbst bereitgestellt wird (z.B. ausreichend Radabstellplätze). Als wichtig wurde auch angemerkt, dass die Infrastruktur vor Bezug der Wohnungen bereits vorhanden und fertiggestellt ist. So betonte ein Bewohner: "Die Änderung der Wohnsituation heißt, dass man in Bezug auf Mobilität bei null beginnt. Die Umstände sollten so sein, dass es im Zuge der Übersiedlung möglich ist, das Mobilitätsverhalten zu verändern und eine gute Infrastruktur vorzufinden. Wenn jemand jedoch sein Mobilitätsverhalten bereits einzementiert hat, ist es schwierig, es zu ändern."

Die Ausgestaltung der Mobilitätsinfrastruktur steht in direktem Bezug zum politischen Gestaltungswillen bzw. Anspruch. Klare und verbindliche Rahmenbedingungen der öffentlichen Hand wie z.B. Stellplatzregulative sind daher wichtige Erfüllungsbedingungen bzw. können auch eine zeitgemäße Entwicklung umweltfreundlicher Mobilitätsformen konterkarieren.

Als negatives Beispiel wurde die Bebauung des Stadterweiterungsgebiets im Donaufeld im 21. Wiener Gemeindebezirk angeführt: Ursprünglich waren wie in der Seestadt und im Sonnwendviertel Grätzlgaragen geplant (Parkhäuser für ein Quartier). Laut Aussage des Interviewpartners wurde dies von der Bezirksvertretung nicht gewünscht, wodurch wie üblich die Stellplätze pro Gebäude errichtet werden, was einen entsprechend höheren Motorisierungsgrad erwarten lässt.

Wichtig dabei ist auch ein entsprechendes Planungswissen von Architekt:innen z.B. für Räder: Architekt:innen wissen oft nicht, was Radfahrende brauchen (Raumanforderungen, Zugänglichkeit, barrierefreier Zugang), bzw. planen eher platzsparend statt nutzer:innenfreundlich. So werden z.B. Radabstellanlagen zum Aufhängen als eine Barriere empfunden.

### Lebendige Nachbarschaften

In vielen Wohnprojekten wird auf die Entwicklung der Nachbarschaften ein besonderes Augenmerk gelegt. Mit der Partizipation der Bewohner:innen teilweise schon bei der Planung des Projekts bzw. der gemeinschaftsfördernden Architektur sowie bei Organisation und Verwaltung entstehen günstige Voraussetzungen für eine Kultur des Vertrauens, die Sharing-Angeboten zugutekommt. Dieses Vertrauen wurde bei den Interviews immer wieder als Erfolgsfaktor angesprochen.

Im Zuge der Partizipation gestalten die Bewohner:innen ihr Wohnumfeld selbst. Dies gilt auch für Sharing-Angebote im Bereich Mobilität, die meist mit viel Engagement und Interesse am Thema eingeführt werden. Gerade in gemeinschaftlichen Wohnprojekten sind dazu auch Entscheidungsfindungsprozesse erforderlich, an denen die Bewohner:innen beteiligt sind. Diese Entscheidungsprozesse benötigen Zeit.

Umgekehrt können auch in gemeinschaftlichen Wohnprojekten ein zu geringes Interesse und Engagement Shared-Mobility Maßnahmen erschweren und verunmöglichen.

Im konventionellen Wohnbau können ebenfalls lebendige Nachbarschaften entstehen, auch gemeinschaftsfördernde Infrastruktur wird bei neueren Projekten teilweise bereits miterrichtet.

Oftmals mangelt es jedoch an Erfahrungen im Miteinander, gegenseitigem Interesse und einer passenden Organisation für nachbarschaftliche Unterstützung und gemeinschaftliche Aktivitäten.

Im Bauträgerprojekt Sonnengarten Limberg wurde zwischen Bewohner:innen und Hausverwaltung hierfür ein Wohnkoordinator angesiedelt, der sich sozialer Themen annimmt.

## Indirekte Mobilitätseffekte

Das nachbarschaftliche Miteinander ermöglicht und erleichtert Aktivitäten, die wiederum indirekt zu positiven Mobilitätseffekten führen. Anbei einige Beispiele:

**Lebensmittel-Cooperativen / Food-Coops:** In vielen Wohnprojekten gibt es Lebensmittel-Cooperativen (→ Glossar), bzw. Einkaufsgemeinschaften der Bewohner:innen, wobei meist Produkte von regionalen Erzeuger:innen angeboten werden oder es bestehen Kooperationen mit regionalen Erzeuger:innen (z.B. solidarische Landwirtschaft). Vor allem in den ländlichen Projekten können dadurch viele Einkaufsfahrten reduziert werden und zudem wird eine kleinteilige nachhaltigere und erdregenerative Landwirtschaft unterstützt.

**Kinderfahrten/ Kinderbegleitung:** Auch die gegenseitige Unterstützung bei der Kinderbetreuung generiert z.B. durch die abwechselnde Begleitung von Kindern in den Kindergarten positive Effekte. Die Kinder kommen so bereits bewegungsaktiviert im Kindergarten an und gewöhnen sich bereits im frühen Kindesalter ans Gehen. Aber auch die Übernahme von gemeinsamen Schulfahrten führt zur Verkehrsreduktion. Diese Maßnahmen verringern motorisierte Mobilität durch bessere Auslastung und fördern zusätzlich die Bewegung und Gesundheit aller Beteiligten.

**Gegenseitige Unterstützung bei Besorgungen:** Durch die regen nachbarschaftlichen Beziehungen ist es eine gängige Praxis, für Nachbar:innen miteinzukaufen oder kleinere Besorgungen zu tätigen, wodurch weniger Einkaufsfahrten anfallen.

## Bedarfsgerechte Angebote

Je mehr die Shared-Mobility Angebote dem Bedarf und den Bedürfnissen der Bewohner:innen entsprechen, umso eher werden die Angebote angenommen. Aber auch bei "normalen" Bauträgerprojekten ist davon auszugehen, dass bedarfsgerechte Angebote die Akzeptanz steigern.

Bedarfsgerecht bedeutet, dass die Wahlmöglichkeit und Anzahl der Fahrzeuge (Größe und Art wie z.B. Klein-PKW, Kombi, Hochdach-Kombi, Bus...) sowie das Zusatzequipment dem tatsächlichen Bedarf entspricht. Wenn ein Großteil der Bewohner:innen z.B. ein Fahrzeug ausschließlich für Material- oder Kindertransporte benötigt, sollte hierfür auch das geeignete Fahrzeug beschafft werden. Wenn Bewohner:innen auf ihr eigenes - jederzeit verfügbares Fahrzeug - verzichten, ist es umso wichtiger, dass ausreichend Carsharing-Kapazitäten sowie einfache Abstimmungsmöglichkeiten (s.u.) vorhanden sind und die Sicherheit besteht, dass ein Fahrzeug buchbar und nutzbar ist. Denn wenn die Verfügbarkeit zu knapp ist, wird ein Ausborgen bald nicht mehr in Erwägung gezogen und es erfolgt ein Rückgriff auf den eigenen Privat-PKW.

Nutzungsanforderungen können sich auch auf die Gestaltung des Tarifsystems auswirken, denn wenn Fahrzeuge ausschließlich z.B. für Urlaubsfahrten genutzt werden, sind beispielsweise Stundentarife nicht sinnvoll.

Bedarfe können sich auch ändern und in diesem Sinne ist es wichtig, immer wieder an den Schrauben des Systems zu arbeiten und das System laufend weiterzuentwickeln und zu evaluieren, was gut und weniger gut funktioniert.

Auch Testphasen tragen dazu bei, den tatsächlichen Bedarf zu eruieren und nachzujustieren.

## **Niederschwellig, bequem und flexibel**

Je einfacher und unkomplizierter die Nutzung organisiert ist, desto höher fällt die Akzeptanz aus.

## **Buchung und Verrechnung**

Die Digitalisierung ermöglicht niederschwellige Buchungs- und Verrechnungslösungen. So kann die Buchung flexibel und bequem vom eigenen Smartphone oder Notebook erfolgen. Mitgliedsbeiträge zur Teilnahme am Carsharingsystem werden als Hürde empfunden.

In gemeinschaftlichen Wohnprojekten wird die Abrechnung häufig noch von einer Person abgewickelt, die Buchung erfolgt oftmals analog. Einfach zu bedienende IT-Lösungen für Buchung und Verrechnung reduzieren den administrativen Aufwand für das Carsharing, sowohl für die Nutzer:innen als auch Betreiber:innen beträchtlich. Der Aufwand, sich ein Sharing-Auto zu organisieren, soll jedenfalls so gering wie möglich sein, um keinen Anreiz für die Anschaffung eigener Fahrzeuge zu generieren.

Optimal ist, wenn die Carsharing-Infrastruktur als Teil der Basisausstattung angesehen wird, analog der ÖV-Infrastruktur, die ebenfalls vorhanden sein sollte.

## **Fahrzeuge und Nutzung**

Die Fahrzeuge sollten eine intuitive Nutzung ermöglichen und in der Bedienung leicht verständlich sein. So wurde z.B. in einem Wohnprojekt vom Kauf eines Tesla Abstand genommen, da viele Funktionalitäten über das Display zu bedienen sind und dies manche Nutzer:innen abschreckt. Auch bei der Nutzung von E-Cars und Automatik bestehen Hemmschwellen.

Sofern kein elektronischer Schlüssel verwendet wird, muss auch der Schlüssel leicht öffentlich zugänglich sein und ein Reserveschlüssel z.B. in einem Schlüsselsafe vorhanden sein. Auch sollen sich die benötigten Fahrzeuge / Gegenstände immer am gleichen Platz befinden und leicht auffindbar sein. Die Fahrzeuge müssen hinsichtlich ihrer Abstellorte gleich erreichbar sein wie private Fahrzeuge.

Die Fahrzeuge sollen flexibel verfügbar und gut gewartet sein. Denn viele sind gewohnt, jederzeit ein Fahrzeug zur Verfügung zu haben, vor allem, wenn sie selbst Fahrzeuginhaber waren. Mobilitätsgewohnheiten ändern sich langsam und das Carsharing-Angebot soll den Mobilitätsgewohnheiten daher möglichst entgegenkommen, um als attraktive Alternative wahrgenommen zu werden.

Dass für die Nutzer:innen weder individuelle Investitionskosten noch Wartungsaufwand für ein eigenes Fahrzeug anfallen (pre-paid), wird als weiterer Erfolgsfaktor angesehen.

## **Faire Tarife, Transparenz**

Die Gestaltung der Tarife soll vor allem fair, leistbar und transparent sein. Hohe Kosten und unpassende Tarifsysteme wirken sich jedenfalls negativ auf die Akzeptanz aus. Die Fahrzeuge müssen mit einem guten Preis-Leistungsverhältnis wirtschaftlich betrieben werden.

Auch wurde gefordert, dass niemand daran verdienen soll, sondern die Fahrzeuge zum Selbstkostenpreis nutzbar sein. Dies ist vor allem bei jenen Wohnprojekten möglich, die ein oder mehrere Gemeinschaftsfahrzeuge besitzen und diese selbst (häufig ehrenamtlich) administrieren.

Bei Kooperationen mit externen Mobilitätsdienstleistern sind die Tarife meist etwas höher, da der Mobilitätsdienstleister seinen Aufwand decken muss bzw. die Dienstleistung ein Geschäftsmodell ist.

Gemeinschaftsfahrzeuge garantieren im Gegensatz zum privaten informellen Carsharing ein gleiches Nutzungsrecht. Das Tarifmodell sollte an die Bedürfnisse der Nutzer:innen angepasst sein (siehe auch den Punkt: Bedarfsgerechte Angebote). Genauso wichtig sind transparente Ausleihbedingungen.

Wichtig ist, eine gute Auslastung zustande zu bringen: Dazu tragen einerseits faire und bedarfsgerechte Tarife und andererseits die Niederschwelligkeit des jeweiligen Mobilitätssharing-Systems bei. Doch gerade im städtischen Bereich, wo vielfach die öffentliche Verkehrsinfrastruktur gut ausgebaut ist und wo bei den Bewohner:innen eine hohe ökologisch motivierte Bereitschaft für umweltfreundliche Mobilität vorhanden ist, gibt es kaum Bedarf für motorisierte Shared-Mobility Angebote.

## **Klare Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten**

Sofern die Organisation der Shared-Mobility Angebote nicht von externen Mobilitätsdienstleistern übernommen wird, sind klare Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten unverzichtbar.

In allen Wohnprojekten, die ihre Shared-Mobility Angebote selbst verwalten, gibt es Zuständige für die Fahrzeuge bzw. das Equipment, häufig auch Buddies genannt. Die Buddies kümmern sich um solche Angelegenheiten wie z.B. Reparaturen, Reinigung, Service oder Versicherungsthemen und stehen als Ansprechpersonen bei Fragen und Anliegen zur Verfügung. Buddies erhalten oft für ihr Engagement ein Fahrguthaben (z.B. 50-100 Freikilometer / Monat bei Pomali).

Auch die Verantwortlichkeiten der Nutzer:innen müssen klar sein: So wird erwartet, dass den Buddies evtl. Schäden gemeldet werden, dass getankt wird und E-Cars wieder aufgeladen werden. Je nach Tarifsystem sind die gefahrenen Kilometer und die Ausgaben (z.B. für Sprit) zu dokumentieren. Auch die Schlüssel müssen verlässlich an den dafür vorgesehenen Platz retourniert werden. Generell sind alle aufgefordert, auf die gemeinsamen Güter zu achten und diese pfleglich zu behandeln.

Darüber hinaus braucht es Zuständige für die Verrechnung bzw. Buchung. Wenn die Buchung online erfolgt und die Verrechnung ebenfalls automatisiert funktioniert, ist der Verwaltungsaufwand stark reduziert. Projekte, die noch keine Online-Buchungs-Plattformen nutzen, finden ebenfalls Unterstützung mit vorgefertigten Tabellenkalkulations-Vorlagen, die die Verrechnung vereinfachen.

Wenn die oben angeführten Punkte nicht beachtet werden, können Sharing-Projekte auch scheitern oder nicht angenommen werden, wie z.B. durch schlecht gewartete oder ungeeignete Fahrzeuge oder einen hohen Administrationsaufwand. Hilfreich wurden Kooperationen mit Betrieben im Umfeld angesehen, die Fahrzeuge mitbetreuen oder auch bei (für Laien aufwändigen) Beschaffungsvorgängen (z.B. beim Ankauf vom Lastenrad- oder E-Bike) unterstützen.

## **Klare Kommunikation und Diskussion**

Eine klare und regelmäßige Kommunikation ist ein unverzichtbarer Baustein für Shared-Mobility. Poster mit den relevanten Informationen, Leitfäden oder Broschüren, die an frequentierten Plätzen aufliegen sind niederschwellige Informationen, die für die Bewohner:innen leicht verfügbar sind. Wichtig ist aber auch, bereits im Vorfeld ein Augenmerk auf die Kommunikationskultur zu richten, damit die Angebote bekannt sind. Auch die Hausverwaltung soll (sofern vorhanden) dabei involviert werden.

Weiters ist eine Einschulung und Unterstützung bei der Inbetriebnahme essentiell, um Hürden abzubauen, gerade wenn es um den Umstieg von mit fossilen Treibstoffen betriebenen Fahrzeugen auf Elektromobilität geht. Die Nutzer:innen müssen Bescheid wissen, wo z.B. der Akku für das Lastenrad

oder der Schlüssel für das E-Car zu finden ist und wer gefragt werden kann, wenn es ein Problem gibt. Dazu gehört auch Klarheit, wie bei Unfällen und Schadensfällen vorzugehen ist.

Nicht zuletzt ist eine Diskussion über die wahren Mobilitätskosten sinnvoll, denn die meisten Menschen geben wesentlich mehr für Mobilität aus, als sie glauben. Mit derartigen Informationen können vermeintlich hohe Kosten beim Mobilitäts-Sharing differenzierter betrachtet werden.

## Sharingfreundliche Versicherungslösungen

Gerade beim privaten Carsharing besteht Nachfrage an angepassten Versicherungspaketen, die auf die Anforderung von gemeinsam genutzten Fahrzeugen eingehen. Die üblichen Standard-Angebote werden als ungeeignet empfunden. Bei Carsharing-Modellen gehen Versicherer von einem höheren Schadensrisiko aus, was sich auf die laufenden Kosten auswirkt.

## Mobilitätsberatung und Knowhow-Transfer

Zugang zu Informationen, Leitfäden, externe fachliche Beratung und Service-Angebote sollten Wohnprojekte und alle weiteren Interessierten unterstützen, Mobilitätsmaßnahmen auf den Weg zu bringen. Damit können Unsicherheiten und Risiken möglichst hintangehalten werden und es entsteht Gewissheit, dass die Mobilitätskonzepte funktionieren werden.

Beratungsbedarf besteht sowohl in organisatorischen als auch technischen Belangen wie z.B. bei Beschaffungsvorgängen.

**Technische Unterstützung** kann z.B. durch Kooperation mit externen Servicepartnern erfolgen. Als Beispiel wurde die Zusammenarbeit mit einer Fahrrad-Werkstatt angeführt, die sowohl beim regelmäßigen Service als auch bei Beschaffungsvorgängen unterstützt. Weiters besteht Bedarf, bestimmte Mobilitätsangebote auszuprobieren und Best-Practice-Beispiele kennenzulernen (z.B. Pocket Mannerhatten in Ottakring). Auch organisatorische Unterstützung und Leitfäden wurden erwähnt.

Der Knowhow-Transfer zwischen den gemeinschaftlichen Wohnprojekten sowie Interessierten und die Möglichkeit, Good- and Best-Practice Projekte kennenzulernen, ermöglicht auf direktem Weg Erfahrungen anderer Projekte zu nutzen und kennenzulernen.

Aber auch organisatorische Unterstützung ist gefragt z.B. bei der Modellierung von privaten Carsharing-Projekten mit unterschiedlichen Aspekten wie Einbeziehung der Nachbarschaft, Betreibermodelle, bei der Suche und Auswahl von Buchungs- und Verrechnungssystemen oder bei der Erstellung von Mobilitätskonzepten oder der Lukrierung von Förderungen. Auch bei Ausschreibungen für Mobilitätspartner:innen, bzw. bei der Suche nach solchen besteht Beratungsbedarf. So wurde hinsichtlich Kooperation mit Mobilitätsdienstleistern auch von Schwierigkeiten berichtet, geeignete Projektpartner:innen zu finden und die entsprechende Ausschreibung zu formulieren.

Die Initiative Gemeinsam Bauen & Wohnen wurde diesbezüglich als wichtige Anlaufstelle genannt, die neue Gruppen bei der Entwicklung von Mobilitätskonzepten unterstützt, Wissen, Tools und Kontakte vermittelt (wie z.B. auch zu digitalen Buchungssystemen) und als Plattform für den Wissenstransfer fungiert. Auch sollten die Bedürfnisse erhoben werden und die bisher gesetzten Maßnahmen in den Wohnprojekten evaluiert werden.

## Förderungen/ finanzielle Unterstützung

Mehrfach wurden Förderungen als hilfreiche Form der Unterstützung angeführt: Dies betrifft Investitionsförderungen, speziell auch von Gemeinschaftsbesitz, Förderung von Wartungskosten, auch eine Förderung von Versicherungen wurde angesprochen. Die Förderungen sollen unkompliziert sein und auch laufende Fixkosten berücksichtigen.

## 6 Unterschiede zwischen gemeinschaftl. Wohnprojekten u. herkömmlichen Bauträgerprojekten

Wie bereits im Kapitel „Exkurs Wohnen und Mobilität“ angeführt, wurden von Krumbach Thesen zum Erfolg von Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau aufgestellt (Krumbach, 2020, S. 8). Diese Thesen werden hier den Erfahrungen aus dieser Studie gegenübergestellt:

Thesen Krumbach	Thesen Gemeinschaftliche Wohnprojekte
Der Erfolg von Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau hängt stark von der verkehrlichen Erschließung des Wohnumfelds ab	trifft bei gemeinschaftlichen Wohnprojekten nur teilweise zu, denn auch in ländlichen Projekten mit ungünstiger verkehrlicher Erschließung gibt es Erfolgsbeispiele
Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau generieren nicht nur Nutzen für die Bewohner:innen von Wohnanlagen, sondern auch für die Quartiere*	trifft auch für gemeinschaftliche Wohnprojekte zu.
Der derzeitige rechtliche Rahmen in Österreich stellt ein großes Hemmnis für die Planung und Umsetzung von Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau dar.	trifft auch für gemeinschaftliche Wohnprojekte zu, z.B. Stellplatzregulativ
Das Mobilitätsverhalten von Stadtbewohner:innen ist stark von Routinen geprägt. Ein Umzug in eine neue Wohnumgebung mit <i>alternativen Mobilitätsangeboten*</i> kann diese aufbrechen.	trifft auch für gemeinschaftliche Wohnprojekte zu, und gilt auch für Bewohner:innen in ländlichen Regionen
Der Pkw-Stellplatz in der Wohnanlage stellt immer noch einen wichtigen Aspekt bei der Wohnungswahl dar.	trifft in gemeinschaftlichen Wohnprojekten weniger zu
Sharing-Maßnahmen (Car-/ Moped-/ Bike-Sharing) finden derzeit nur wenig Akzeptanz bei Bewohner:innen von Wohnsiedlungen.	trifft für gemeinschaftliche Wohnprojekte nicht zu

Tabelle 3: Erfolg von Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau, Krumbach (2021), ad\* *adaptiert* und ergänzt von der Initiative Gemeinsam Bauen & Wohnen

Dabei zeigt sich, dass manche der Thesen von Krumbach in gemeinschaftlichen Wohnprojekten in wesentlich geringerem Ausmaß bzw. gar nicht zutreffen. Trotz bzw. vielleicht gerade wegen ungünstiger verkehrlicher Erschließung werden Sharing Angebote in ländlichen Regionen in gemeinschaftlichen Wohnprojekten sehr gern angenommen. PKW-Stellplätze in der Wohnanlage haben für die Wahl der

Wohnung kaum eine Bedeutung, da in gemeinschaftlichen Wohnformen andere Prioritäten für die Wohnungswahl bestehen. Der größte Unterschied ist wohl, dass Sharing-Maßnahmen in gemeinschaftlichen Wohnprojekten generell über eine große Akzeptanz verfügen.

## 7 Erkenntnisse und Schlussfolgerungen

Die vorhandene verkehrliche Infrastruktur, insbesondere die Angebote des ÖPNV, die Radwegeversorgung und Fußläufigkeit stellt eine wichtige Ausgangsbasis für das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung und auch der gemeinschaftlichen Wohnprojekte dar.

Aber auch die **bauliche Infrastruktur** im jeweiligen Wohnprojekt ist von großer Bedeutung, um optimale Voraussetzungen für Sharing-Aktivitäten und Mobilitätsformen im Umweltverbund zu schaffen. Ein Beispiel dazu sind ausreichende barrierefreie und witterungsfeste Abstellmöglichkeiten für Fahrräder oder das Mobilitätsequipment. Rechtliche Vorgaben können die Ausgestaltung der baulichen Mobilitäts-Infrastruktur fördern oder auch erschweren.

In den untersuchten gemeinschaftlichen Wohnprojekten sowohl in der Stadt (Wien) als auch in ländlichen Regionen besteht ein **niedrigerer Motorisierungsgrad** im Vergleich zum jeweiligen Landesdurchschnitt bzw. im Vergleich zur jeweiligen Landeshauptstadt.

Um den Mobilitätsbedarf zu decken, gibt es meist zusätzlich zu den vorhandenen Angeboten des ÖPNV sowohl **formelle als auch informelle Sharing-Angebote**, die sowohl Carsharing-Modelle als auch weitere Sharing-Angebote wie z.B. Lastenräder, Fahrräder und Zusatzequipment wie Anhänger, Trolleys etc. umfassen. In einigen städtischen Projekten werden jedoch hinsichtlich Carsharing-Angeboten die öffentlich bereitgestellten Sharing-Angebote von externen Betreibern genutzt, wodurch projektspezifische Carsharing-Angebote nicht erforderlich sind. In den nicht gemeinschaftlich organisierten Wohnprojekten standen ebenfalls teilweise Carsharing-Angebote von externen Betreibern zur Verfügung. Beim Carsharing gibt es einerseits „**Formelle Carsharing-Modelle**“, bei welchen meist gemeinschaftlich beschaffte Fahrzeuge oder von einem externen Betreiber zur Verfügung gestellte Fahrzeuge zu den gleichen Bedingungen genutzt werden können. Andererseits sind auch **informelle Carsharingmodelle**, bei welchen die jeweiligen Fahrzeugbesitzer:innen ihr Fahrzeug an weitere Nutzer:innen verleihen, sehr verbreitet. In einem Wohnprojekt mit sehr vielen zur Verfügung stehenden Gemeinschaftsfahrzeugen bestand kein Bedarf an informellen Carsharing-Angeboten, da die größere Anzahl an Gemeinschaftsfahrzeugen den Mobilitätsbedarf ausreichend abdecken konnte. Informelle Carsharing-Modelle wurden ausschließlich bei gemeinschaftlichen Wohnprojekten, jedoch nicht bei den Bauträgerprojekten, vor allem in ländlichen Regionen vorgefunden.

Darüber hinaus zeigten sich einige Projekte, bzw. Bewohner:innen von gemeinschaftlichen Wohnprojekten **initiativ im Umfeld**, im Quartier oder der Gemeinde, wie z.B. bei der Etablierung von **Micro-ÖV-Netzen**. Von einem Projekt wurde ein **Fahrradtrackingsystem** entwickelt, um beim Heimweg herausfinden zu können, bei welchen ÖV-Haltestellen ein Fahrrad zur Verfügung steht.

Mobilitäts-/ Sharing-Modelle verfügen in gemeinschaftlichen Wohnprojekten über eine **hohe Akzeptanz**. Viele Bewohner:innen gemeinschaftlicher Wohnprojekte bekennen sich zu gesellschaftlicher Verantwortung und bemühen sich um nachhaltige Lebensstile mit einem geringen ökologischen Fußabdruck. Diese Haltung kommt Shared-Mobility entgegen, denn ein zentraler Aspekt von Shared-Mobility ist die Reduktion von klimaschädlichen Emissionen und Ressourcen

Der größte **Erfolgsfaktor** für das Funktionieren dieser Mobilitätsaktivitäten in gemeinschaftlichen Wohnprojekten sind wohl die **lebendigen Nachbarschaften** und der Wegfall von Anonymität. Die Pflege des Zusammenlebens in diesen „neuen“ Nachbarschaften ist häufig als Handlungsfeld im jeweiligen Organisationsmodell verankert. Dadurch entsteht Vertrauen und Zusammenhalt, wodurch auch erklärbar ist, dass auch informelles Carsharing gängige Praxis ist. Auch nachbarschaftliche Praktiken wie Kinderbegleitedienste, Mitfahrgelegenheiten und Shuttledienste oder nachbarschaftliche Unterstützung beim Einkaufen, die nur auf Basis von guten nachbarschaftlichen Beziehungen funktionieren, generieren **indirekte positive Mobilitätseffekte** sowie weitere Beiträge zu mehr Nachhaltigkeit in den sozialen, ökonomischen und ökologischen Dimensionen.

Hinzu kommt, dass die Bewohner:innen in wesentlich größerem Ausmaß als bei üblichen Wohnformen (wie Genossenschaftsbau, Miete oder auch Eigentum), **mitgestalten und partizipieren** wollen und können. Vielfach verwalten sich die Projekte selbst oder haben nur einen Teil der Aufgaben an Hausverwaltungen delegiert. Ermöglicht wird dies durch die Organisationsform der Wohnprojekte, die meist als Verein, Genossenschaft, GmbH oder auch Eigentümergemeinschaft organisiert sind und die Partizipation gewährleisten. Dies ist wohl auch der größte Unterschied zu den üblichen Wohnformen.

Die Partizipation der Bewohner:innen ermöglicht die Entwicklung von **bedarfsgerechten Angeboten**, was ein maßgeblicher Faktor für deren erfolgreiche und langfristige Nutzung ist. Die Angebote entstehen meist bottom up mit viel ehrenamtlichem Engagement.

Eine der wichtigsten Erfüllungsbedingungen für die Akzeptanz von Shared-Mobility in Wohnprojekten stellt eine möglichst **niederschwellige Nutzungsmöglichkeit** dar. Die Digitalisierung entfaltet hier große Potentiale, denn sowohl die Buchung als auch die Verrechnung kann bequem und ohne großen administrativen Aufwand erfolgen und kommt somit ehrenamtlichem Engagement entgegen. Die häufig praktizierten analogen Buchungs- und Verrechnungslösungen funktionieren, da die Bewohner:innen diese gewohnt sind und nicht alle mit digitalen Tools arbeiten wollen, bzw. noch nicht auf digitale Buchungsmöglichkeiten umgestellt haben. Zu beachten ist auch, dass die Fahrzeuge einfach und intuitiv zu bedienen sind, um keine Nutzer:innen abzuschrecken. Sie sollen sich immer am gleichen Platz befinden und jederzeit betriebsbereit sein.

Die **Tarife sollen leistbar, fair und transparent** sein. Je nach Bedarf sind unterschiedliche Tarifmodelle im Einsatz wie Stundentarife, km-Geld, bzw. Kombinationen von Stundentarifen und Km-Geld sowie Tarife für Viel- und Wenig-Nutzer:innen. In Wohnprojekten, die ihr Carsharingsystem selbst betreiben, können aufgrund der größtenteils ehrenamtlichen Abwicklung wesentlich günstigere Tarife angeboten werden. Interessant dabei ist, dass die Projekte ihre Tarife selbst festlegen. Auch das Kilometergeld wird durchwegs niedriger als das amtliche Kilometergeld angesetzt.

Ein Schlüssel für das gute Funktionieren sind **klare Zuständigkeiten** für die Fahrzeuge und Gerätschaften, sodass immer gewährleistet ist, dass die Fahrzeuge gut gewartet, betriebsbereit und administriert sind und auch Ansprechpersonen bei Fragen vorhanden sind. Diese Ansprechpersonen (Buddies) bzw. auch Arbeitsgruppen übernehmen in den Wohnprojekten auch die Einschulung, evaluieren die Nutzung und entwickeln das Mobilitätsangebot weiter. Auch eine regelmäßige und **klare Kommunikation** gehört dazu, damit die Spielregeln bekannt und die Nutzer:innen gut informiert sind.

Hinsichtlich **angepasster Versicherungslösungen** besteht aus Sicht der untersuchten Projekte noch Handlungsbedarf. Die üblichen Standard-Angebote werden für diesen Zweck (formelle und informelle Carsharing Lösungen) als ungeeignet empfunden.

Deutlich wurde artikuliert, dass für diese Mobilitätsaktivitäten **Bedarf nach Beratung, Knowhow-Transfer sowie Unterstützung in Form von Förderungen** besteht. Know-how Transfer kann vielfach über das Netzwerk der gemeinschaftlichen Wohnprojekte unter dem Dach der Initiative Gemeinsam Bauen &

Wohnen erfolgen. Die Initiative Gemeinsam Bauen & Wohnen mit ihrem speziellen Know-how in Bezug auf gemeinschaftliches Leben wurde auch als Beratungs-Anlaufstelle zu diesen Themen gesehen.

Abschließend bleibt festzustellen, dass die in gemeinschaftlichen Wohnprojekten praktizierten Sharing- und Mobilitätsaktivitäten zu einer **deutlichen Reduktion von motorisiertem Individualverkehr** beitragen und den Umweltverbund stärken. Dadurch zeigen gemeinschaftliche Wohnprojekte, dass sie nicht nur in der sozialen Dimension einen Mehrwert für die Kommunen generieren, sondern auch hinsichtlich des Mobilitätsverhaltens, indem sie deutlich weniger negative verkehrliche Auswirkungen erzeugen als übliche Wohnbauprojekte.

Es ist wünschenswert und sinnvoll, die Erfolgsfaktoren und förderlichen Rahmenbedingungen sowie Erfahrungen der gemeinschaftlichen Wohnprojekte für das Design von Mobilitätskonzepten im Wohnbau zu nutzen und umzusetzen. Dazu gehört, auch im konventionellen Wohnbau mehr Augenmerk auf die Entwicklung von guten Nachbarschaften zu richten, sozialen Austausch zu fördern sowie entsprechende Infrastruktur vorzusehen und auch auf der Ebene der baulichen Infrastruktur Vorkehrungen zu treffen, die möglichst viel Mobilität im Umweltverbund ermöglichen.

## 8 Leitfaden

Die Studie der Initiative Gemeinsam Bauen & Wohnen hat bestätigt: Shared-Mobility in gemeinschaftlichen Wohnprojekten funktioniert! Doch nicht nur hinsichtlich Shared-Mobility unterscheidet sich das Mobilitätsverhalten der Bewohner:innen in gemeinschaftlichen Wohnprojekten. Der Motorisierungsgrad der gemeinschaftlichen Wohnprojekte ist geringer und ihre Bewohner:innen legen mehr Wege zu Fuß oder mit dem Rad zurück als im jeweiligen Landesdurchschnitt.

Die wichtigsten Erkenntnisse aus der Studie sind im **Leitfaden für das Gelingen von Shared Mobility und Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau** zusammengefasst. Obwohl überwiegend gemeinschaftliche Wohnprojekte genauer betrachtet wurden, fließen auch Erkenntnisse von innovativen Bauträgern von nicht gemeinschaftlich organisierten Projekten in diesen Leitfaden ein. Ihre Berücksichtigung unterstützt bei der Erstellung von Mobilitätskonzepten bzw. bei der Umsetzung von Mobilitätsmaßnahmen. Insofern kann der Leitfaden generell bei der Planung und dem Betrieb von Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau eingesetzt werden.

Der Leitfaden ist unter folgendem Download abrufbar:

<https://www.klimaaktiv.at/service/publikationen/mobilitaet/mobil-wohnbau.html>

## 9 Glossar

### Carsharing

Beim Carsharing - zu Deutsch "Autoteilen" - besitzt man das Auto nicht selbst, sondern teilt es sich mit Anderen. Halter:innen des Fahrzeugs sind in der Regel die Carsharing-Anbieter. Kunden schließen mit dem Anbieter bei der Anmeldung einen Rahmenvertrag. Danach können sie alle Fahrzeuge des Anbieters rund um die Uhr selbstständig buchen.

(Quelle: <https://www.carsharing.de/alles-ueber-carsharing/was-ist-carsharing/>; 7.6.2021)

### Food Coop / Lebensmittel-Kooperative

Eine Food Coop (Food Cooperative, zu Deutsch: Lebensmittel-Kooperative) ist der Zusammenschluss von Personen und Haushalten, die selbstorganisiert biologische Produkte direkt von lokalen Bauern, 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. (Quelle: <https://foodcoops.at/was-ist-eine-foodcoop/>, 5.1.2022)

### Ladestationen

**AC-Ladestationen:** Das Laden erfolgt mit Wechselstrom, im Fahrzeug ist ein Wandler eingebaut, der den Strom von Wechselstrom in Gleichstrom umwandelt und in den Fahrzeugakku einspeist. Die meisten Ladestationen sind AC-Ladestationen, die übliche Ladegeschwindigkeit beträgt 22 KW

**DC-Ladestationen:** Bei DC-Ladestationen befindet sich der Wandler im Ladegerät und der Strom wird direkt in den Fahrzeugakku eingespeist. Diese Art des Ladens ist in der Nähe von Autobahnen oder an Ladestationen, bei denen nicht viel Zeit zum Laden besteht, gebräuchlicher. Bei dieser Form des Ladens ist auch bidirektionales Laden möglich (Einspeisung von Strom ins Stromnetz).

### Micro-ÖV

Mikro-ÖV-Systeme sind kleinräumige, bedarfsorientierte, flexible und an Nutzer:innen und Nutzern orientierte Verkehrsangebote, die in ländlichen bzw. dünn besiedelten Räumen angewendet werden und Transportdienstleistungen für Personen zur Verfügung stellen (siehe BMK).

### Mobilität als ein Service, Mobility as a Service (MaaS)

Mobilität wird als Dienstleistung konsumiert, ohne dass die Nutzer:innen auch Eigentümer:innen des Fahrzeugs sein müssen.

### Modal Split

Modal Split wird in der Verkehrsstatistik die Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsträger oder Verkehrsmittel (Modi) genannt. Eine andere gebräuchliche Bezeichnung im Personenverkehr ist **Verkehrsmittelwahl**. Der Modal Split beschreibt das Mobilitätsverhalten, er hängt unter anderem vom Verkehrsangebot und wirtschaftlichen Entscheidungen ab. Der Modal Split wird teilweise durch Befragungen und teilweise durch Verkehrszählungen ermittelt. (Quelle: Wikipedia, 13.12.21)

## SDGs – Sustainable Development Goals

2015 wurde die [Agenda 2030 für Nachhaltige Entwicklung](#) von der Generalversammlung der Vereinten Nationen von allen 193 Mitgliedstaaten verabschiedet. Diese enthält die [17 Ziele für Nachhaltige Entwicklung](#), welche soziale, ökologische und ökonomische Aspekte umfassen und auf die „Transformation unserer Welt“ abzielen.

## Sharing Economy

Shared-Mobility ist eine Ausprägung der “Sharing Economy”, einer gesellschaftlichen Entwicklung, bei der Gegenstände oder Dienstleistungen zwischen Privatpersonen, oftmals (online) durch Dritte vermittelt, geteilt werden. Sharing-Economy ermöglicht den Zugang zu Gütern, ohne sie besitzen zu müssen. Dies führt zu einer Nutzungsintensivierung bzw. auch Nutzungsverlängerung und damit zu einer Schonung von natürlichen Ressourcen. Hinzu kommen auch soziale gemeinschaftliche Effekte und eine gewandelte Einstellung zu Eigentum und Besitz, bei vielfach auch preislich fairem Zugang zu den Gütern. (vgl. Daskalakis et al, 2019, S. 30 ff).

## Shared-Mobility

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 Rädern, Lastenrädern 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 des Projekts / der Nachbarschaft gemeinsam zur Schule / Kindergarten zu bringen oder Einkaufstrolleys, die ausborgt werden können.

## Umweltverbund

Umweltverbund (lt. Wikipedia) bezeichnet die Gruppe der „umweltverträglichen“ Verkehrsmittel: nicht motorisierte Verkehrsträger ([Fußgänger](#) und private oder [öffentliche Fahrräder](#)), öffentliche Verkehrsmittel ([Bahn](#), [Bus](#) und [Taxis](#)), sowie [Carsharing](#) und [Mitfahrzentralen](#). Ziel des Umweltverbunds ist es, Verkehrsteilnehmern zu ermöglichen, ihre Wege innerhalb des Umweltverbunds zurückzulegen und weniger auf das eigene [Auto](#) angewiesen zu sein. (Quelle: Wikipedia 13.12.21)

## ÖPNV

Öffentlicher Personen-Nahverkehr

# 10 Quellen

DASKALAKIS, M.; Sommer, C., Roßnagel, A., Kepper J. (Hrsg.) (2019): Ländliche Mobilität vernetzen. Oekom, München

FRANZ, G. (2019): Leitfaden Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau: Übersicht und Planungsempfehlungen für Wohnbauvorhaben in Wien. Hrsg.: Stadt Wien – Stadtteilplanung und Flächenwidmung (MA21), Werkstattbericht 184, Wien, 67 S., ISBN 978-3-903003-55-2, Verfügbar unter: <https://www.urbaninnovation.at/de/News/Leitfaden-Mobilitaetsmassnahmen-im-Wohnbau>,

KROMBACH, J. (2020): Integration und Einfluss von Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau zur Förderung umweltverträglicher Mobilität (Diplomarbeit); Betreuung: Technische Universität Dresden, Fakultät Verkehrswissenschaften „Friedrich List“, Institut für Verkehrsplanung und Straßenverkehr, Professur für Integrierte Verkehrsplanung und Straßenverkehrstechnik (IVST) und Rosinak & Partner ZT GmbH. Wien/Dresden, 279 S. (unveröffentlicht)

KROMBACH, J.; WENINGER, A; FRANZ, G.; SINGELMANN, C.; OBERHZAUCHER, E (2021): Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau – plus (MMWplus) von Rosinak & Partner und UIV Urban Innovation Vienna GmbH im Auftrag des Klima- und Energiefonds verfügbar unter: [https://www.rosinak.at/sites/default/files/uploads/downloads\\_projects/21670\\_mmwplus\\_bericht\\_mitanhang\\_optimiert\\_optimized.pdf](https://www.rosinak.at/sites/default/files/uploads/downloads_projects/21670_mmwplus_bericht_mitanhang_optimiert_optimized.pdf)

LEUTGÖB, J. (2020): Organisationsmodelle in gemeinschaftlichen Wohnprojekten. Masterarbeit. Wien. Verfügbar unter: [https://leutgoeb.com/wp-content/uploads/2021/01/2020\\_MT\\_leutgoeb-wohnprojekte-langfassung.pdf](https://leutgoeb.com/wp-content/uploads/2021/01/2020_MT_leutgoeb-wohnprojekte-langfassung.pdf)

OBERLE, B; BRINGEZU, S.; HATFIELD-DODDS, S.; HELLWEG, S., SCHANDL, H. CLEMENT, J.: Global Resources Outlook (2019): International Resource Panel (IRP) des United Nations Environment Programme (UNEP) verfügbar unter <https://www.resourcepanel.org/reports/global-resources-outlook>

ÖSTERREICHISCHE BUNDESREGIERUNG (2020), Regierungsabkommen: <https://www.bundeskanzleramt.gv.at/bundeskanzleramt/die-bundesregierung/regierungsdokumente.html>, 2020

UMWELTBUNDESAMT (2021a): KLIMASCHUTZBERICHT 2021, Wien; <https://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/publikationen/repo776.pdf>

UMWELTBUNDESAMT (2021b): Treibhausgase; [https://www.umweltbundesamt.at/klima/treibhausgase\\_2021](https://www.umweltbundesamt.at/klima/treibhausgase_2021), abgerufen am 13.12.2021

UMWELTBUNDESAMT (2021c): Flächeninanspruchnahme; <https://www.umweltbundesamt.at/umwelthemen/boden/flaecheninanspruchnahme> abgerufen am 9.12.2021

UNEP Global Resources Outlook 2019, Summary for Policymakers <http://www.resourcepanel.org/report/global-resources-outlook>

VCÖ (2020): Mobilitätsfaktoren Wohnen und Siedlungsentwicklung, Medieninhaber, Herausgeber und Verleger; VCÖ, 1050 Wien

# 11 Anhang

Im Anhang finden sich weitere Hinweise und Informationen. Sämtliche Angaben ohne Gewähr hinsichtlich Inhalt und Vollständigkeit. Die Erhebung der Daten erfolgte im Jahr 2021, sie dokumentieren den Status im Jahr 2021.

## Rechtliche Rahmenbedingungen:

Links zum Baurecht und den Bauordnungen in den Bundesländern:

[https://www.oesterreich.gv.at/themen/bauen\\_wohnen\\_und\\_umwelt/bauen/Seite.2260200.html](https://www.oesterreich.gv.at/themen/bauen_wohnen_und_umwelt/bauen/Seite.2260200.html)

## Tarifsysteme

### Beispiele formelles Carsharing

- Stundenbezogene Abrechnung: 6 € / h (VW Caddy), 1 Tag: 60 €
- Stundenbezogene Abrechnung: 4 € / h, minus 25% am Sonntag, minus 50% in der Nacht (Nissan Leaf gebraucht), Buchung über Buchungsplattform, ab einer ¼ h buchbar
- Stundenbezogene Abrechnung: 7,20 € für Gelegenheitsnutzer:innen, 4,80 € plus 9,60 € / Monat für regelmäßige Nutzer:innen
- Abrechnung nach Kilometern: 27ct / km für alle Fahrzeuge
- Mischtarif externer Mobilitätsanbieter: 2 € / h plus 0,2 € / km, monatliche Grundgebühr 4,90 €, Nachtarif: 0,2 € / h plus 0,2 € / km. Flex-Tarif: 4 € / h plus 0,2 € / km (E-Car-Kleinwagen)

### Beispiel informelles Carsharing:

- stundenbezogene Abrechnung: € 6 / h inkl. Treibstoff, Mindestbuchungszeit: 1 h, private Anfrage
- Abrechnung nach km: 30c / km (Renault Kangoo) all inclusive, Buchung über Online-Kalender
- Abrechnung nach km: 25-35 ct je nach Fahrzeug, Pritschenwagen: 50ct / km

### Beispiel Lastenrad formal

- Stundenbezogene Abrechnung: 30 Minuten frei, dann 1 € / h, max. 10 € / Tag, 1 € Mindestbuchung, Buchung über Online-Kalender
- Stundenbezogene Buchung: kostenlos Kabelwerk (z.B. Grätzlrad Wien, gesponsert von der Stadt Wien)

## Details zu den untersuchten Wohnprojekten

<b>Urbane Gemeinschaftliche Wohnprojekte</b>	<b>Formales Carsharing</b>	<b>Tarifsystem</b>	<b>Buchung und Abrechnung</b>	<b>Betreuung</b>	<b>Haftung</b>
Bikes & Rails	Nutzung öffentlicher Carsharing-Angebote				Betreiber
Gleis21	Nutzung öffentlicher Carsharing-Angebote	je nach Betreiber	Online	Betreiber	Betreiber
Mauerseglerei	1 Hochdachkombi, Eigentümer: Bewohner	Abrechnung nach Zeit pro h € 6, 1 Tag € 60	Google-Kalender, Schlüssel analog	Buddyteam	Wohnprojekte
Wohnprojekt Wien	1 PKW mit Verbrennungsmotor  1 E-Car (gemeinsame Nutzung mit benachbartem Bauträgerprojekt)	nach Kilometern nach Zeit, € 7,20 / h für Gelegenheitsnutzer, € 4,80 und € 9,60 monatliche Grundgebühr für regelmäßige User	Online-Kalender, Fahrtenbuch  Online Plattform Evemo, Kreditkarte, oder Lastschrift, monatlich, Schlüssel analog, Schlüsselsafe	Buddy (Vor- besitzer)	Wohnprojekte
<b>Ländliche gemeinschaftliche Wohnprojekte</b>					
Lebensraum Gänsersdorf	Fast alle Bewohner:- innen verborgen ihr Auto bei Bedarf für kurze Strecken	individuell	Individuell vereinbart	Inhaber	keine Verein- barung
Pomali	Nicht notwendig, da kaum Gleichzeitigkeiten				
BROT-Pressbaum	4 PKW und darüber hinaus verborgen auch weitere Fahrzeugin- haber:innen ihr KFZ bei Bedarf	Individuell vereinbart, nach Kilometern	persönliche Anfrage	Inhaber	
Hasendorf	11 PKW (alle außer einem PKW werden verborgt)	25 ct / km	persönliche Anfrage und über hauseigene Social-Media, Fahrtenbücher	Inhaber	
Koowo	Gegenseitiges Verborgen ist üblich, ein KFZ steht immer zur Verfügung				
Cambium	14 PKW, 1 Pritschenwagen	25 - 30 ct / km; 50 ct	persönliche Anfrage		Verursache r:in, unter- schiedlich geregelt

<b>Innovative Baurägerprojekte</b>	<b>Formales Carsharing</b>	<b>Tarifsystem</b>	<b>Buchung und Abrechnung</b>	<b>Betreuung</b>	<b>Haftung</b>
Autofreie Siedlung - domizil-GEWOG (1210 Wien)	Standort Autofreie Siedlung aufgelassen				
Sonnengarten Limberg - Hillebrand und Habitat Wohnbau GmbH (Zell am See)	2 E-Cars (ein größeres, ein kleineres)	Mischsystem: 4,90 € / Monat Grundgebühr, 2 € / h, 20ct / km zusätzlich Flexitarif: 4 € / h, 20ct / km	App vom Anbieter	Betreiber (Flomobil); Buddy vor Ort (erhält Fahrguthaben)	<b>Betreiber</b>
Quartier Riedenburg - gswb / UBM Development Österreich (Stadt Salzburg)	nein				
Wohnanlage Perfektastraße 58 - ÖSW (1230 Wien)	ja	pro Stunde: 8 - 10 €, mit oder ohne monatlichem Fixbetrag: <a href="https://www.mopoint.at/fahren/">https://www.mopoint.at/fahren/</a>	App vom Anbieter	Externer Anbieter	<b>Betreiber</b>

## Carsharing-Anbieter, Mobilitätsdienstleister und Buchungssysteme:

Informationen und Anbieter von Mobilitätsservices:

<https://www.topprodukte.at/topprodukte/mobilitaet/mobilitaetsservice>

Carsharing und Mitfahrbörsen: <https://www.umweltberatung.at/carsharing-mitfahrboersen>

Übersicht über einige Carsharing-Anbieter in Österreich: [www.carsharing.at](http://www.carsharing.at)

Manche Anbieter sind bundesweit, manche nur in einigen Bundesländern aktiv

[www.mopoint.at](http://www.mopoint.at)

<https://elooop.app/de/>

Wien: <https://gourban.co/index.html> (auch E-Moped und E-Scooter)

Wien: <https://www.share-now.com/at/de/vienna/>,

Wien Neubau: <http://elfride.eu/>

<https://www.sharetoo.at/>

<https://at.getaround.com/>

[www.familyofpower.com/](http://www.familyofpower.com/),

Niederösterreich: <https://www.fahrvergnügen.at/>

e-Fahrtendienste und e-Carsharing in NÖ: <https://www.energie-noe.at/carsharing-mit-elektroautos#bestehende-e-carsharing-angebote-in-niederoesterreich>

Tirol, Salzburg: <https://flo-mobil.com/>

Vorarlberg: <https://www.carusocarsharing.com>

Linz, steirischer Zentralraum: <https://www.tim-oesterreich.at/>

Lastenradverleih Wien: <https://www.das-lastenrad.at/>

Lastenradverleih Wien: <https://www.graetzlrad.wien/>

## Software / Buchungsplattformen und Administrationstools für Mobilitätssharing, Vermietung und Fuhrparkmanagement

<https://evemo.de/>

<https://www.fleetster.de/>

<https://ibiola-mobility.com/>

<https://www.carusocarsharing.com>

<https://www.sharetoo.at/>

## Fahrzeuge und Equipment

Neutrale und herstellerunabhängige Informationsplattform für Fahrzeuge und Mobilitätsequipment:  
<https://www.topprodukte.at/topprodukte>

## Förderungen

Klimaaktiv mobil: [https://www.klimaaktiv.at/foerderungen/kam\\_foerderungen.html](https://www.klimaaktiv.at/foerderungen/kam_foerderungen.html)

Kostenlose Mobilitätsberatung für Bauträger:  
<https://www.klimaaktiv.at/mobilitaet/mobilitaetsmanagem/betriebe/Einleitung.html>

Datenbank für Umweltförderungen und Förderungen in Wien:  
<https://www.wien.gv.at/umweltschutz/oekobusiness/foerderdatenbank.html>

Förderung für innovative, energieeffiziente Mobilitätsangebote im Wohnbau in Wien:  
<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/energie/foerderungen/mobilitaetsangebote.html>

## Micro-ÖV-Angebote

### Beispiele für Micro-ÖV-Angebote:

Übersicht: <https://www.bedarfsverkehr.at>

<http://www.elektromobil-gf.at/wp/>

<http://www.wemove-woelbling.at/>

<https://www.elektromobil-pessbaum.at/>

## Elektromobilität

Ladestellenverzeichnis: [www.ladestellen.at](http://www.ladestellen.at)

Wallboxen: <https://www.topprodukte.at/topprodukte/mobilitaet>

ÖAMTC Mitgliederservice: [www.oeamtc.at/elektromobilitaet](http://www.oeamtc.at/elektromobilitaet)

Wallboxentest: [www.oeamtc.at/test](http://www.oeamtc.at/test)

## Service der Initiative gemeinsam Bauen & Wohnen

Beispiel für Nutzungsbedingungen im Rahmen eines formalen Carsharings sind auf [www.inigbw.org/mobilitaet](http://www.inigbw.org/mobilitaet) einsehbar.

Beispiele für eine private Nutzungsvereinbarung beim informellen Carsharing sind auf [www.inigbw.org/mobilitaet](http://www.inigbw.org/mobilitaet) einsehbar.

# 12 Tabellen- und Abbildungsverzeichnis

Tabelle 1:	Erfolg von Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau, Krumbach (2021), ad* adaptiert von der Initiative Gemeinsam Bauen & Wohnen.....	6
Tabelle 2:	Untersuchte Wohnprojekte.....	9
Tabelle 3:	Erfolg von Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau, Krumbach (2021), ad* adaptiert und ergänzt von der Initiative Gemeinsam Bauen & Wohnen .....	20
Abbildung 1:	Motorisierungsgrad gemeinschaftlicher Wohnprojekte in Österreich sowie der Autofreien Mustersiedlung in Wien. IniGBW 2021, Quelle Motorisierungsgrad: Statistik Austria 2019 .....	10
Abbildung 2:	Motorisierungsgrad und Carsharing in gemeinschaftlichen Wohnprojekten in Wien .....	11
Abbildung 3:	Motorisierungsgrad und formales und privates Carsharing in ländlichen gemeinschaftlichen Wohnprojekten.....	12