

Rechtliche Grundlagen für alternative Mobilitäts- dienstleistungen im Wohnbau

- am Beispiel von Sharing



Ergebnisbericht

Dieses Projekt wird aus Mitteln des Klima- und Energiefonds gefördert und im Rahmen des Programms „Nachhaltige Mobilität in der Praxis“ durchgeführt.

Auftraggeber:

Klima- und Energiefonds, Leopold-Ungar-Platz 2/1/142, 1190 Wien

Projektkonsortium:



TU Wien, Institut für Raumplanung, Forschungsbereich Rechtswissenschaften

Univ.-Prof. Dr.iur. Dragana Damjanovic, LL.M. (Projektleitung)

Mag. iur. Oliver Peck, B.A.

Dominika Sterna, BSc

Marah Kobler

E-Mail: dragana.damjanovic@tuwien.ac.at

Website: www.tuwien.at/ar/rechtswissenschaften



TU Wien, Institut für Raumplanung, Forschungsbereich MOVE

Univ.Prof. Dr.-Ing. Dipl.-Ing. Martin Berger

Dipl.-Ing.ⁱⁿ Aurelia Kammerhofer, Bakk.techn.

E-Mail: martin.kp.berger@tuwien.ac.at

Webseite: www.tuwien.at/ar/move



UIV Urban Innovation Vienna GmbH

Mag. Gerald Franz, MA

DI Christoph Singelmann

E-Mail: franz@urbaninnovation.at

Webseite: www.urbaninnovation.at



MO.Point

MO.Point Mobilitätsservices GmbH

DI Stefan Melzer, MA

Yannick Eckerl

E-Mail: stefan.melzer@mopoint.at

Webseite: www.mopoint.at



Österreichisches Siedlungswerk Gemeinnützige Wohnungsaktiengesellschaft

Hannes Stuppacher

E-Mail: hannes.stuppacher@oesw.at

Webseite: www.oesw.at

Stand: 31. Jänner 2025

INHALT

1	ABSTRACT	5
2	AUSGANGSSITUATION UND PROJEKTZIELE	11
3	RECHTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN	13
3.1	Einleitung	13
3.2	Stellplatzverpflichtung als Ausgangspunkt für die Integration alternativer Mobilitätsdienstleistungen in den Wohnbau	16
3.2.1.	Zur Rolle der Stellplatzverpflichtung bei der Integration alternativer Mobilitätsdienstleistungen in den Wohnbau	16
3.2.2.	Regelungssystematik und Regelungen im Ländervergleich	16
3.2.3.	Relevanz der Stellplatzverpflichtung im Bestand	22
3.2.4.	Umsetzung der Integration von alternativen Mobilitätsdiensten in den Wohnbau durch privatrechtliche Instrumente - Städtebauliche Verträge / Mobilitätsverträge	22
3.2.5.	Umsetzung der Integration von alternativen Mobilitätsdiensten im Rahmen der Hoheitsverwaltung bei Erlassung des Baubescheids	29
3.2.6.	Zusammenfassung	31
3.3	Die Integration von alternativen Mobilitätsdiensten in den Wohnbau im Rahmen der Wohnbauförderung	32
3.3.1.	Allgemeines zur Wohnbauförderung	32
3.3.2.	Länderübersicht Rechtsgrundlagen	33
3.3.3.	Mobilitätsmaßnahmen im Rahmen der Wohnbauförderung im Ländervergleich	36
3.3.4.	Zusammenfassung	39
3.4	Wohnrecht	41
3.4.1.	Einleitung	41
3.4.2.	Wohnungseigentum	43
3.4.3.	Miete	48
3.4.4.	Sonderfragen im gemeinnützigen Wohnbau	51
3.4.5.	Zusammenfassung	54
4	BESTANDSAUFNAHME UND ANALYSE VON GOOD-PRACTICE-BEISPIELEN	55
4.1	Einleitung und methodische Vorgehensweise	55
4.2	Stimmungsbild: Anwendungspraxis von rechtlichen Instrumenten zur Integration von Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau	56
4.3	Fallbeispielanalyse: Die Umsetzungspraxis von alternativen Mobilitätskonzepten im Wohnbau verstehen	57
4.3.1.	Auswahl der Fallbeispiele	57
4.3.2.	Steckbriefe der Fallbeispiele	58
4.3.3.	Zentrale Aussagen aus den Interviews	62

5	SYNTHESE UND RECHTLICHE HERAUSFORDERUNGEN	64
5.1	Verschiedene Modelle der Implementierung von Carsharing im Wohnbau	64
5.2	Vor- und Nachteile der Modelle	67
5.3	Herausforderungen und rechtliche Hemmnisse	68
6	RECHTLICHE ZUGÄNGE UND UMSETZUNGSPROJEKTE IN ANDEREN LÄNDERN	73
6.1	Einleitung und Übersicht	73
6.2	Deutschland	74
	6.2.1. Allgemeiner Rechtsrahmen	74
	6.2.2. Ausgewählte Bundesländer und Städte im Fokus	75
6.3	Niederlande	83
	6.3.1. Allgemeiner Rechtsrahmen	83
	6.3.2. Ausgewählte Städte im Fokus	84
6.4	Schweiz	87
	6.4.1. Allgemeiner Rechtsrahmen	87
	6.4.2. Ausgewählte Städte im Fokus	87
6.5	Zusammenfassung	89
7	HANDLUNGSLEITFADEN FÜR DIE INTEGRATION VON CARSHARING IM WOHNBAU	90
7.1	Empfehlungen für die Umsetzung im bestehenden Regelungssystem	90
7.2	Empfehlungen für Adaptierungen des bestehenden Regelungssystems	95
8	LITERATURVERZEICHNIS	99
9	RECHTSQUELLENVERZEICHNIS	102
10	ABBILDUNGS- UND TABELLENVERZEICHNIS	104
10.1	Abbildungsverzeichnis	104
10.2	Tabellenverzeichnis	104
11	ANHANG	105
11.1	Anhang A: Kurzbefragung österreichischer Städte und Gemeinden	105
11.2	Anhang B: Auswertung der Interviews	109

1 Abstract

Welches Mobilitätsangebot im Wohnumfeld zur Verfügung steht, entscheidet das Mobilitätsverhalten (v.a. die Verkehrsmittelwahl) maßgeblich mit, zumal rund 80 Prozent der Alltagswege Ausgangspunkt oder Ziel am Wohnort haben. Ein integrativer Ansatz, der Wohnen und die Mobilitätsbedürfnisse der Nutzer:innen unter Nachhaltigkeitsaspekten miteinander in angemessener Form verbindet, scheint für die Verkehrsverlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf alternative Mobilitätsformen somit unumgänglich zu sein.

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

Als zentrale rechtliche Herausforderungen sind identifiziert worden:

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

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

Das Instrument der Stellplatzverpflichtung an sich wird allerdings immer wieder kritisiert, sowohl auf nationaler Ebene, als auch im internationalen Diskurs. So wird die Stellplatzverpflichtung als der Autonutzung förderlich gesehen, und hat einen negativen Einfluss auf die ÖPNV-Nutzung, Stadtgestaltung, den Flächenverbrauch, und die Gesamtbaukosten eines Wohnbauprojekts, welche sich letztlich in höheren Preisen für Wohnraum niederschlagen.

Würde man den international immer wieder eingeschlagenen Weg, die Stellplatzverpflichtung ersatzlos aufzuheben und die Errichtung von Stellplätzen den Bauträger:innen im eigenen Ermessen zu überlassen verfolgen, ohne ergänzend Verpflichtungen betreffend des Angebots von alternativen Mobilitätsdienstleistungen im Wohnbau einzuführen, würde die Verwaltung eine wesentliche Steuerungsmöglichkeit zur Umsetzung von alternativen Mobilitätsdiensten im Wohnbau verlieren.

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

Grundsätzlich wird das von allen beteiligten Akteur:innen als nicht problematisch erachtet und auch begrüßt, da die vertragliche Festlegung große Flexibilität im Einzelfall bietet. Im Vergleich zur hoheitlichen Steuerung bringt die Nutzung des Instruments der zivilrechtlichen Verträge allerdings schon auch gewisse Nachteile mit sich

- Das betrifft vor allem die **Durchsetzung** der vertraglich vereinbarten Leistungspflichten vor den Zivilgerichten im Vergleich zur Durchsetzung hoheitlich (zB im Bescheid) auferlegter Verpflichtungen. Sie wird für den Rechtsschutz der privaten Vertragspartner:innen als nachteilig gesehen, ist aber auch für die Verwaltung aufwendiger.
- Zwar bietet die Aushandlung von Verträgen für jeweils einzelne Projekte viel Flexibilität, allerdings kann dies in Bezug auf die Abläufe in der Verwaltung auch ineffizient sein, weil für jeden Fall neu überlegt werden muss und es **keine Leitlinien bzw klaren gesetzlichen Vorgaben zur Ausgestaltung** der Verträge gibt. Anstelle klarer inhaltlicher Vorgaben, wie und unter welchen Bedingungen, insbesondere bezüglich der Finanzierung, diese Leistungen angeboten werden müssen, ist immer im Einzelfall die Frage, inwiefern seitens der Verwaltung überhaupt Interesse an der Umsetzung alternativer Mobilitätsmaßnahmen im Projekt besteht und in weiterer Folge ist die konkrete Gestaltung der vereinbarten Maßnahmen letztlich Ergebnis der Verhandlungspositionen und des Verhandlungsgeschicks zwischen Verwaltung und Bauträger:innen.
- Das Verfahren bis zum Abschluss der Verträge ist ebenso nicht gesetzlich geregelt. Es bestehen keine Mitspracherechte von Außenstehenden, im Unterschied etwa zum Bescheidverfahren.
- Obwohl nunmehr zum Teil gewisse Regeln für die **Offenlegung** der Verträge in die gesetzlichen Grundlagen aufgenommen wurden (vgl § 1a Abs 6 WBO), ist noch immer nicht zur Gänze klar, inwiefern die Verträge bzw Vertragsinhalte der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden müssen. In der Praxis ist der gesamte Inhalt der Verträge zumeist für die Öffentlichkeit nicht einsehbar.
- Aus Sicht der Bauträger:innen werden zudem mangelnde Möglichkeiten der Nachjustierung bzw **Anpassung** der im Rahmen von städtebaulichen Verträgen vereinbarten Mobilitätsmaßnahmen genannt, die aber oft aufgrund der langen Zeitspanne zwischen Abschluss der Verträge und tatsächlichen Realisierung des Projekts zweckmäßig wären. Dies ist allerdings rechtlich möglich (bei Willenseinigung beider bzw aller Vertragspartner:innen), und eher ein praktisches Problem, wenn keine Bereitschaft der Verwaltung zur Nachverhandlung besteht. Nachverhandlungen und Anpassungen der Verträge bedeuten einen weiteren administrativen Aufwand für die Verwaltung.

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

Oftmals, insbesondere im Zuge der Interviews, werden die wohnrechtlichen Rahmenbedingungen als hinderlich für die Umsetzung alternativer Mobilitätsdienste im Wohnbau genannt. Die rechtliche Analyse allerdings zeigt:

- Im **Wohnungseigentum** besteht grundsätzlich die Möglichkeit, eine Verpflichtung der Bewohner:innen zur Finanzierung des Betriebs des Sharing-Angebots bereits im Zuge des Kaufvertrages bzw Wohnungseigentums-Vertrags umzusetzen, sofern eine Bereitschaft der Käufer:innen dazu besteht. Nachträglich (zB im Bestand) ist dies an sich auch umsetzbar, sofern eine entsprechende Beschlussmehrheit in der Eigentümergemeinschaft gefunden

wird. Es ist „nur“ eine einfache Mehrheit erforderlich, nicht Einstimmigkeit. Insofern sind eigentlich nicht primär die rechtlichen Strukturen problematisch, sondern mangelnder Umsetzungswille der Bewohner:innen.

- Im Bereich **frei finanziert Mietwohnungen** kann im Mietvertrag vereinbart werden, dass die Mieter:innen für die Grundfinanzierung des laufenden Betriebs des Sharing-Angebots aufkommen müssen. Das heißt, auch eine Finanzierung über die Betriebskosten ist bei ausdrücklicher vertraglicher Vereinbarung möglich. Wenn Mieter:innen dies nicht wollen, kommt kein Mietvertrag zustande. Die Bereitstellung eines Sharing-Angebots ist aus mietrechtlicher Perspektive insofern unproblematisch, wenn es von Anfang an bei der Vertragserrichtung mitbedacht wird. Nachträglich kann allerdings im Bestand in bereits zuvor abgeschlossene Mietverträge nicht ohne weiteres eingegriffen werden. Sohin ist auch eine Finanzierung über die Betriebskosten nicht ohne Zustimmung der Mieter:innen möglich.
- Im **gemeinnützigen Wohnbau** als Sonderfall ist schon die Tatsache, dass ein Mobilitätsangebot von einer gemeinnützigen Bauvereinigung überhaupt betrieben wird, auf unsicherer Basis, da die gesetzlichen Regelungen des WGG zum Geschäftskreis der GBV recht einschränkend gestaltet sind. In der Praxis wird dies derzeit jedoch offenbar relativ weit ausgelegt, sodass mitunter auch GBV selbst Mobilitätsdienste für die Bewohner:innen anbieten oder aber jedenfalls Dritte mit der Erbringung solcher Dienstleistungen beauftragen. Im Interesse der Rechtssicherheit sollten aber hier klarstellende Anpassungen im Gesetz erfolgen. Davon abgesehen gilt der selbe rechtliche Rahmen wie auch sonst für die Miete (MRG).

4. Wohnbauförderung

Im Rahmen der Wohnbauförderung ist die Förderbarkeit der Kosten für die Umsetzung alternativer Mobilitätsangebote noch nicht in allen Bundesländern in gleicher Weise rechtlich eindeutig möglich. Die Fördermechanismen in Bezug auf Mobilitätsmaßnahmen in Wohnbauprojekten sind in den Bundesländern sehr unterschiedlich ausgestaltet. Für gemeinnützige Bauträger ist daher insbesondere die Unübersichtlichkeit und jeweils unterschiedliche Art der Berücksichtigung (bei der Punktevergabe, bei Zusatzförderungen, usw.) hinderlich.

Insgesamt ist zu sehen, dass **auf Grundlage des bestehenden Rechtsrahmens** eine Umsetzung von alternativen Mobilitätsdiensten in den Wohnbau aber durchaus möglich ist, wie auch die Vielzahl der in der Studie behandelten Case Studies zeigt. Im erarbeiteten Handlungsleitfaden (siehe Abbildung 1) wird dargestellt, wie aus Sicht der Studienautor:innen diese Integration am bestmöglichen und effizientesten durchgeführt werden sollte.

Handlungsleitfaden für die Integration von Carsharing im Wohnbau Empfehlungen für die Umsetzung im bestehenden Regelungssystem

Ausgangslage

- PKW-Stellplatzverpflichtung und Reduktionsmöglichkeit
- keine gesetzliche Verpflichtung zur Umsetzung von Carsharing

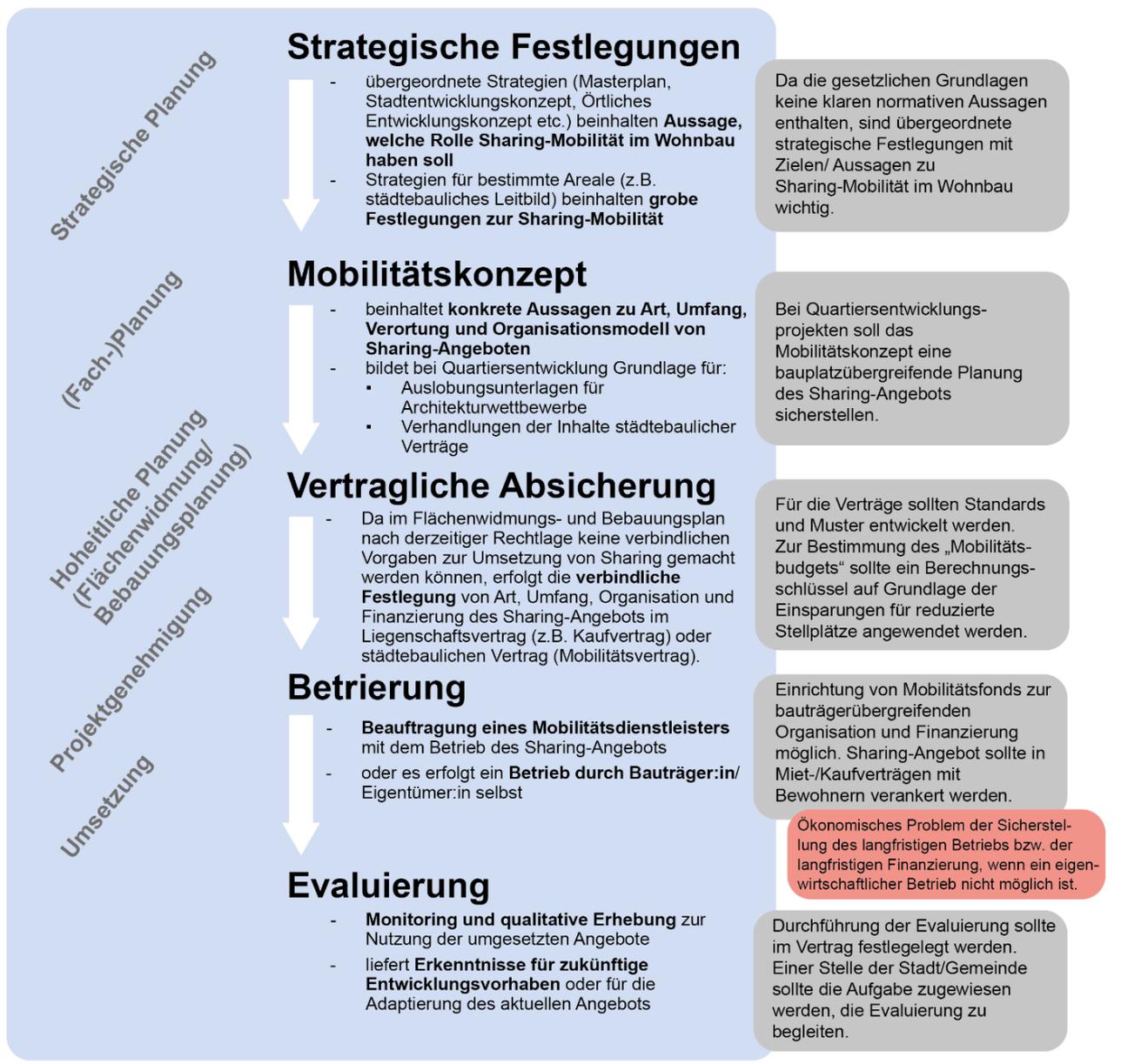


Abbildung 1: Empfehlungen für die Umsetzung im bestehenden Regelungssystem

Der bestehende Rechtsrahmen ist aber nicht optimal ausgestaltet, weshalb im Projektkonsortium – nach Austausch mit Stakeholdern aus der Praxis und einer Untersuchung von Regelungssystemen in anderen Ländern (Schweiz, Niederlande, Deutschland) - **Empfehlungen für mögliche Adaptierungen des bestehenden Regelungssystems** ausgearbeitet worden sind (siehe Abbildung 2). Eine wesentliche Änderung würde darin bestehen, dass die Bereitstellung von alternativen Mobilitätsdiensten nicht bloß als eine mögliche Ausnahme von der Norm (Stellplatzverpflichtung) betrachtet wird, sondern als Verpflichtung gesetzlich verankert wird.



Abbildung 2: Empfehlungen für Adaptierungen des bestehenden Regelungssystems

Abschließend ist hervorzuheben, dass der Befund gezeigt hat, dass die größte Herausforderung der Dienste nicht so sehr in der rechtlichen Ausgestaltung, denn in dem ökonomischen Umstand liegt, eine langfristige Aufrechterhaltung und Finanzierung des Betriebs sicherzustellen.

Denn vertraglich wird mit den Bauträger:innen nur eine Anschubfinanzierung für den Betrieb der Mobilitätsdienste vereinbart. Eine Finanzierung darüber hinaus zu leisten, sind die Bauträger:innen in der Regel nicht bereit; im Bereich der gemeinnützigen Bauträger:innen ist eine solche Finanzierung aus deren Mittel gar nicht zulässig.

Im Idealfall sollte sich der Betrieb des Mobilitätsangebots nach einer gewissen Zeit wirtschaftlich selbst tragen. Ist dies nicht der Fall, werden die Mobilitätsdienste zumeist nach Ende der Finanzierung durch die Bauträger:innen wieder eingestellt, sofern nicht eine Übernahme der Finanzierung durch die öffentliche Hand erfolgt. Das ist allerdings nur sehr selten der Fall, auch wenn Sharing-Dienste zunehmend als Teil des Öffentlichen Verkehrs (ÖPNV) und der Daseinsvorsorge gesehen werden.

In der Regel können die Dienste wirtschaftlicher gestaltet werden, wenn sie nicht bloß einem geschlossenen Nutzer:innenkreis (den Bewohner:innen) eines Wohngebäudes zur Verfügung gestellt werden, sondern darüber hinaus auch anderen interessierten Nutzer:innen. In diesem Fall stellt sich aber die Frage, ob das Sharing-Angebot notwendig im Gebäude selbst (zB in der Garage) bzw auf privaten Grund zu errichten ist – daraus resultieren dann wiederum viele rechtliche Fragen, zB hinsichtlich widmungsgemäß zur Verfügung stehender Flächen für Abstellplätze, Regelung des Zugangs für externe Nutzer:innen etc.

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

2 Ausgangssituation und Projektziele

Welches Mobilitätsangebot im Wohnumfeld zur Verfügung steht, entscheidet das Mobilitätsverhalten (v.a. die Verkehrsmittelwahl) maßgeblich mit, zumal rund 80 Prozent der Alltagswege Ausgangspunkt oder Ziel am Wohnort haben.¹ Ein integrativer Ansatz, der Wohnen und die Mobilitätsbedürfnisse der Nutzer:innen unter Nachhaltigkeitsaspekten miteinander in angemessener Form verbindet, scheint für die Verkehrsverlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf alternative Mobilitätsformen somit unumgänglich zu sein.

Bislang werden Wohnen und Mobilität in den einschlägigen rechtlichen Vorschriften nur sehr rudimentär integriert betrachtet; es bestehen vielfach Rechtsunklarheiten und offene Fragen.

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

Ein Grundproblem bei der Integration von alternativen Mobilitätsangeboten in den Wohnbau ist, dass das Tätigkeitsfeld - zumindest der gewerblichen Bauträger:innen - bislang zumeist auf den Bau der Gebäude beschränkt ist, jedenfalls nicht die Bereitstellung damit in Zusammenhang stehender Dienstleistungen, wie etwa von Mobilitäts-Sharing Angeboten miteinschließt. Die Voraussetzungen bei gemeinnützigen und kommunalen Wohnbauträger:innen gestalten sich diesbezüglich in der Regel anders – weshalb mit Bezug auf die Gemeinnützigen vor allem auch einschlägige Regelungen des WGG² sowie der Wohnbauförderungsgesetze der Länder in die Analyse miteinbezogen werden.

Zudem stellen sich erfahrungsgemäß bei der Projektumsetzung einer Integration alternativer Mobilitätsdienste in den Wohnbau im Rahmen der Bestandssanierung nochmals spezielle Herausforderung im Unterschied zum Neubau. Bei der Bestandssanierung können insbesondere auch wohnrechtliche Regelungen (WEG³, MRG⁴) Hindernisse für die Umsetzung alternativer Mobilitätskonzepte darstellen. Daher soll in der Studie sowohl bei Betrachtung des bestehenden Rechtsrahmens, als auch bei der Analyse von Best-Practice Beispielen, beim Herausarbeiten der Problemlagen und beim Aufzeigen von Handlungsoptionen zwischen Projektrealisierung im Neubau und Bestand unterschieden werden.

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

Zudem wird in qualitativer Hinsicht am Beispiel von Case Studies und Interviews dargestellt, in welcher Form die Integration bislang erfolgt ist. Die typischerweise involvierten Akteur:innen (öffentliche

¹ *Austriatech* (Hrsg), *Mobilität & Wohnen* (2019) 5.

² Wohnungsgemeinnützigkeitsgesetz, BGBl I 139/1979 idF BGBl I 88/2022.

³ Wohnungseigentumsgesetz, BGBl I 70/2002 idF BGBl I 222/2021.

⁴ Mietrechtsgesetz, BGBl I 520/1981 idF BGBl I 59/2021.

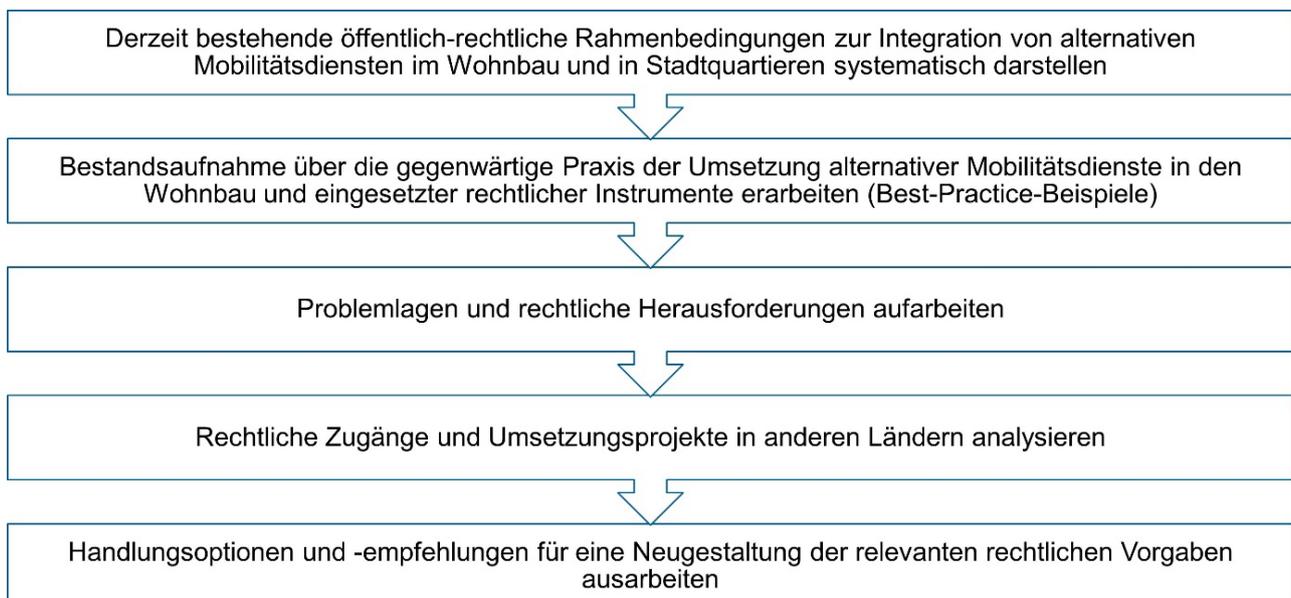
Hand, Bauträger:innen und Mobilitätsanbietende) und deren Zusammenarbeit werden anhand sozialer Netzwerke analysiert. Untersucht werden dabei insbesondere auch in der Praxis eingesetzte privatrechtliche Instrumente (v.a. städtebauliche Verträge bzw. Mobilitätsverträge), die die Zusammenarbeit zwischen diesen Akteur:innen regeln.

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

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

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

Abbildung 3: Projektziele und Arbeitsschritte



3 Rechtliche Rahmenbedingungen

3.1 Einleitung

Aus rechtlicher Sicht werden die Bereiche Wohnen und Mobilität nur in Bezug auf folgende Aspekte integriert betrachtet:

Zum einen wird in den Raumordnungsgesetzen der Länder festgeschrieben, dass für die Siedlungsentwicklung eine entsprechende (Straßen-) **Verkehrsinfrastruktur** vorhanden sein muss.⁵ Dies bedeutet, dass als Voraussetzung für eine Baulandwidmung entsprechende Infrastrukturen vorhanden sein müssen, für welche grundsätzlich die öffentliche Hand Sorge zu tragen hat. Durch Raumordnungsverträge (z.B. städtebauliche Verträge) wird dabei in der Regel die Mitfinanzierung öffentlicher Infrastrukturen durch die Grundstückseigentümer:innen vertraglich vereinbart.⁶

Zum anderen wird in Raumordnungsgesetzen zum Teil auch eine ausreichende Anbindung an den öffentlichen Personenverkehr für eine entsprechende Siedlungsentwicklung (= Baulandausweisung) gefordert, in der Regel allerdings bloß in Form einer (weichen) Zielvorgabe für die örtliche Raumordnung,⁷ und nicht in Form einer echten Verpflichtung. Für die Bereitstellung eines entsprechenden Angebots an öffentlichem Verkehr ist die öffentliche Hand zuständig, eine finanzielle Mitbeteiligung der betroffenen Grundstückseigentümer:innen (wie etwa beim Straßenbau) erfolgt bislang nicht.

Die beiden genannten Maßnahmen betreffen die Baulandwidmung, mit Bezug auf Planung und Errichtung der Wohnbauten selbst erfolgt eine rechtliche Verknüpfung in erster Linie über die sog. **Stellplatzverpflichtung** und damit mit Fokus auf den motorisierten Individualverkehr. Konkret bedeutet dies, dass nach den raumordnungs- und baurechtlichen Vorschriften der Bundesländer (die sehr unterschiedlich ausgestaltet sind)⁸, die Bauträger:innen zur Errichtung von Kfz-Stellplätzen verpflichtet werden. Im bestehenden System ist die Errichtung einer bestimmten Zahl von Kfz-Stellplätzen die Norm, von dieser kann lediglich unter bestimmten Umständen durch die Verwaltung abgewichen werden. Nur vereinzelt sehen bislang die gesetzlichen Regelungen selbst auch die Möglichkeit vor, statt der Stellplätze alternative Mobilitätsangebote (z.B. Carsharing Angebote) vorzusehen.

Da eine öffentlich-rechtliche Möglichkeit zur Verpflichtung der Bauträger:innen zur Umsetzung alternativer Mobilitätsangebote gesetzlich nicht verankert ist, allerdings aus Sicht der öffentlichen Hand ein Interesse an der Umsetzung nachhaltiger Mobilitätslösungen im Wohnbau besteht und nicht stets davon ausgegangen werden kann, dass die Umsetzung durch die Bauträger:innen freiwillig erfolgt, wird in der Praxis auf **privatrechtliche Instrumente** zurückgegriffen: die sog. **städtebaulichen Verträge**, bzw. **Mobilitätsverträge**. Das bedeutet, die Umsetzung eines alternativen Mobilitätskonzepts wird mit dem:der Bauträger:in privatrechtlich vereinbart. Im Gegenzug dafür weicht die Behörde von der gesetzlich verankerten Stellplatzverpflichtung ab, bzw. legt im Rahmen ihres gesetzlichen Spielraums eine entsprechend reduzierte Verpflichtung fest. Die rechtlichen Vorgaben für die mögliche

⁵ Z.B. ist gem § 1 Abs 2 Z 8 BO für Wien bei der örtlichen Raumplanung auf die „Vorsorge für zeitgemäße Verkehrsflächen zur Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung [...]“ Bedacht zu nehmen.

⁶ *Schüßler-Datler*, Städtebauliche Verträge (2020) 74.

⁷ Z.B. § 27 Abs 2 lit f TBO; § 1 Abs 2 Z 3 lit b NÖ ROG.

⁸ *Selz et al*, Spannungsfeld privatrechtlicher und öffentlicher Instrumente zur Steuerung der wohnstandortbezogenen Mobilität. Projektbericht Urban MoVe (2022) 93 ff.

Anwendung und den Inhalt solcher Verträge bzw. darin verankerter Mobilitätskonzepte sind allerdings nur sehr allgemeiner Natur und unzureichend bestimmt.⁹ In Bezug auf die Qualität darin verankerter Mobilitätsangebote gibt es keine allgemeingültigen Vorgaben.

Kommt es zur Umsetzung von alternativen Mobilitätsangeboten wie z.B. Carsharing-Angeboten bei einem Wohnbauprojekt, stellen sich regelmäßig weitere rechtliche Herausforderungen in verschiedenen Regelungsbereichen:

Für den geförderten Wohnbau stellt sich regelmäßig die Frage der Förderbarkeit von Mobilitätsmaßnahmen im Rahmen der **Wohnbauförderung**. Die entsprechenden Regelungen der Bundesländer weisen diesbezüglich erhebliche Unterschiede und mitunter auch Rechtsunsicherheiten auf.

Vielfach werden auch die geltenden **wohnrechtlichen Rahmenbedingungen** als unklar bzw. hinderlich in Hinblick auf die Einrichtung alternativer Mobilitätsangebote (wie zB einer Carsharing-Station) im Wohnbau erachtet.¹⁰ Je nachdem, ob es sich um Miet- oder Eigentumswohnungen im frei finanzierten Wohnbau einerseits oder im geförderten Wohnbau andererseits handelt, sind unterschiedliche wohnrechtliche Gesetze anwendbar (WEG, MRG, WGG). Praktisch relevante rechtliche Fragestellungen betreffen insbesondere die jeweiligen Voraussetzungen die Einrichtung eines Mobilitätsangebots, die Gestaltung der vertraglichen Beziehungen (Bauträger:in-Bewohner:in-Mobilitätsbetreiber:in), die Möglichkeiten langfristiger Finanzierung von Mobilitätsangeboten durch Umlage auf die Bewohner:innen (Betriebskosten) sowie die Bereitstellung von für Carsharing-Angebote erforderlichen Stellplätzen.

⁹ *Selz et al.*, Urban MoVe, 98; *Lienbacher*, Raumordnungsrecht, in Bachmann et al (Hrsg), Besonderes Verwaltungsrecht¹² (2018) 493 (522).

¹⁰ *AustriaTech* (Hrsg), Sharing im Mobilitätsbereich (2023) 45; *Stadtgemeinde Salzburg* (Hrsg), Maßnahmenkatalog zur Realisierung von multimodalen Mobilitätsangeboten (Mobility Points) in Wohnbauten und Stadtteilen (2019) 22.

In den folgenden Kapiteln werden die in Bezug auf diese rechtlichen Themen relevanten, derzeit geltenden rechtlichen Rahmenbedingungen für die Integration von alternativen Mobilitätsdiensten in den Wohnbau systematisch dargestellt.¹¹ Der Großteil der gesetzlichen Regelungen ist sowohl für **Neubau-**, als auch und **Bestandssanierungsprojekte** von Bedeutung (siehe Tabelle 1), im Detail wird jeweils auf die Relevanz der rechtlichen Regelungen für die unterschiedlichen Arten von Projekten hingewiesen. Besonders hervorgehoben werden jeweils auch Unterschiede zwischen den unterschiedlichen **Typen von Bauträger:innen** (gemeinnützige und gewerbliche) bzw. zwischen **frei finanzierten** und **geförderten Wohnbauprojekten** hervorgehoben.

Tabelle 1: Relevante Rechtsmaterien für die Umsetzung alternativer Mobilitätsdienste im Wohnbau nach Art der Bauträger im Neubau und Bestand

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

Legende: X = relevant, (X) = eingeschränkt relevant

¹¹ Wobei bezüglich näherer Ausführungen ausdrücklich auch auf bereits erfolgte Vorarbeiten des Projektkonsortiums verwiesen wird, v.a. Ergebnisse aus den Projekten SLIMobility und Urban MoVe.

3.2 Stellplatzverpflichtung als Ausgangspunkt für die Integration alternativer Mobilitätsdienstleistungen in den Wohnbau

3.2.1. Zur Rolle der Stellplatzverpflichtung bei der Integration alternativer Mobilitätsdienstleistungen in den Wohnbau

Ziel der Regelungen zur Errichtung von Kfz-Abstellplätzen in Wohngebäuden (sog. Stellplatzverpflichtung) ist, ausreichend Abstellplätze für die Kfz der Bewohner:innen in oder im unmittelbaren Umfeld von Wohngebäuden zur Verfügung stehen. Damit soll auch der öffentliche Raum von parkenden Kfz der Anwohner:innen entlastet werden. Die konkreten Regelungen zur sog. Stellplatzverpflichtung ergeben sich aus den bau- und raumordnungsrechtlichen Regelungen der Länder (siehe unten 3.2.2) und sehen in erster Linie Verpflichtungen zur Schaffung von Abstellplätzen für Kfz sowie mittlerweile überwiegend auch zur Schaffung von Radabstellanlagen bei der Errichtung von Wohngebäuden vor.

Eine Verpflichtung, alternative Mobilitätsangebote (wie zB Carsharing-Angebote) bereitzustellen, ist bislang nicht gesetzlich festgelegt. Allerdings ist vereinzelt die Integration alternativer Mobilitätsdienstleistungen, wie zB Carsharing, in Wohngebäuden als alternative Option zur ausschließlichen Errichtung von Kfz-Stellplätzen vorgesehen. Das kürzlich novellierte Wiener Garagengesetz¹² legt gesetzlich konkret die Zahl der Pflichtstellplätze fest, die durch ein Carsharing-Angebot reduziert werden können.¹³

In den anderen Bundesländern wird diese Entscheidung primär im Rahmen der Vollziehung von der Verwaltung getroffen (siehe im Detail dazu 3.2.2) – gesetzlich wird in der Regel bloß festgelegt, dass von der Stellplatzverpflichtung zugunsten alternativer Mobilitätsangebote abgewichen werden darf. Die konkreten Voraussetzungen und Bedingungen, wie die alternativen Mobilitätsdienste in den Wohnbau integriert und angeboten werden sollen, wird gegenwärtig hauptsächlich mittels privatrechtlicher Instrumente im Rahmen der Privatwirtschaftsverwaltung festgelegt und gesteuert (siehe dazu 3.2.4)

3.2.2. Regelungssystematik und Regelungen im Ländervergleich

Die Regelungen betreffend die Errichtung von Kfz-Abstellplätzen werden im Wesentlichen im Raumordnungs- und Baurecht der Länder getroffen, weshalb von grundsätzlich neun unterschiedlichen Systemen der Stellplatzregelung ausgegangen werden muss, die sich zum Teil erheblich unterscheiden.

Um die jeweiligen Stellplatzregelungen zu erfassen, müssen sowohl die Bestimmungen der **Raumordnungs- und Baugesetze der Länder**, sowie gegebenenfalls die Vorschriften **spezieller Landesgesetze** (wie z.B. Wiener Garagengesetz – WGarG) berücksichtigt werden. Auf Grundlage dieser gesetzlichen Regelungen kommen der **Verwaltung** wesentliche Regelungsbefugnisse und damit ein teils erheblicher Regelungs- und Ermessensspielraum zu. So finden sich einerseits einschlägige Regelungen in **speziellen (Stellplatz-)Verordnungen der Landesregierungen**. Andererseits

¹² WGarG, LGBl für Wien 46/2010 idF LGBl 37/2023.

¹³ Gem § 50b Abs 1 Z 2 WGarG reduziert sich für jeden Stellplatz, der über ein Carsharing-Angebot verfügt, die Zahl der Pflichtstellplätze um fünf Stellplätze, bei einer maximalen Reduktion von 10%.

werden wesentliche Vorgaben auch durch die **Gemeinden** im Rahmen der örtlichen Raumplanung auf Ebene des **Bebauungsplans** getroffen oder aber in **Verordnungsform** (zB Stellplatzverordnung) auch ohne Erlassung eines Bebauungsplanes. Außerdem sind zumeist Möglichkeiten einzelfallbezogener Ausnahmen bzw. Abweichungen in Bescheidform im Zuge des Baubewilligungsverfahrens vorgesehen.

Die konkrete Ausgestaltung der Regelungen in den Bundesländern kann der nachfolgenden Tabelle entnommen werden:

Tabelle 2: Regelungen im Ländervergleich: Stellplatzverpflichtungen und Abweichungsmöglichkeiten¹⁴

	Stellplatzverpflichtung (Landesrecht)		Abweichungsmöglichkeiten (Gemeinde)		
	Mindestzahl ¹⁵	Höchstzahl	Bebauungsplan	Stellplatz-VO ¹⁶	Bescheid ¹⁷
BURGENLAND	Für Wohngebäude ist mindestens 1 Stellplatz/Garage pro Wohneinheit zu errichten (§ 40 Abs 1 BgldBauVO).	-	Fakultative Festlegung im Bebauungsplan: Zahl, Lage, Art und Gestaltung von Abstellanlagen (§ 47 Abs 2 Z 7 Bgld RPG).	-	Absehen im Einzelfall mit Bescheid möglich, wenn aus der besonderen örtlichen Gegebenheit der Liegenschaft die Errichtung unmöglich ist oder die Kosten der Herstellung unangemessen hoch erscheinen (§ 40 Abs 1 BgldBauVO).
KÄRNTEN	Die Baubehörde hat durch Auflagen im Baubescheid die Schaffung der nach Art, Lage, Größe und Verwendung der baulichen Anlage notwendigen Stellplätze und Garagen für Kraftfahrzeuge anzuordnen. Lage und Ausführung richten sich nach den örtlichen Erfordernissen (§ 18 Abs 5 lt d Ktn BO). ZT haben die Gemeinden Stellplatzrichtlinien erlassen (zB Klagenfurt), welche Zahlen und Kriterien vorgeben, welche die zuständige Behörde anzuwenden hat.	-	Keine Vorgaben zu Stellplatzzahlen (lediglich allgemein sind Regelungen betreffend Flächen für ruhenden Verkehr als fakultativer Inhalt der Teilbebauungspläne möglich) (§ 48 Abs 5 Z 6 Ktn ROG).	-	Festlegung der Stellplatzverpflichtung erfolgt durch Auflagen im Baubescheid (§ 18 Abs 5 lt d Ktn BO). Wenn die Errichtung aller Stellplätze nicht möglich ist, kann die Baubehörde in Auflagen zur Baubewilligung festlegen, wie viele Garagen oder Stellplätze tatsächlich zu errichten sind und für wie viele eine Ausgleichsabgabe zu entrichten ist (§ 13 K-PStG).

¹⁴ Adaptiert nach: *BMK* (Hrsg), *SLIMobility – Systemintegrierende Lösungsansätze für Innovationsbarrieren neuer Mobilitätsdienstleistungen* (2023) 67ff.

¹⁵ Die angeführten Regelungen gelten für Wohngebäude, für andere Nutzungen gelten abweichende Vorgaben

¹⁶ Stellplatz-Verordnung der Gemeinde (ohne Erlassung eines Bebauungsplanes).

¹⁷ Entweder primäre Festlegung der Stellplatzverpflichtung und/oder Befreiung bzw (teilweises) Absehen von der Verpflichtung im Einzelfall durch Bescheid der Baubehörde.

	Stellplatzverpflichtung (Landesrecht)		Abweichungsmöglichkeiten (Gemeinde)		
	Mindestzahl ¹⁵	Höchstzahl	Bebauungsplan	Stellplatz-VO ¹⁶	Bescheid ¹⁷
NIEDERÖSTERREICH	<p>Mindestanzahl der Stellplätze für Wohngebäude ist mit Verordnung der Landesregierung festzulegen (§ 63 Abs 1 NÖ BO).</p> <p>Mindestanzahl von Stellplätzen für KFZ: 1 Stellplatz pro Wohnung (§ 11 Abs 1 Z 1 NÖ BauTV).</p>	-	<p>Fakultative Inhalte des Bebauungsplans sind Lage und das Ausmaß von privaten Abstellanlagen sowie die Festlegung einer von § 63 Abs. 1 NÖ BO abweichenden Anzahl von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge (§ 63 Abs 2 Z 10 NÖ BO).</p>	<p>Verordnungsermächtigung für den Gemeinderat: von der VO der LReg (BTV) abweichende Anzahl von Stellplätzen (dh Erhöhung oder Verringerung von Mindestzahlen) darf nach örtlichem Bedarf in einer eigenen VO der Gemeinde festgelegt werden (§ 63 Abs 2 NÖ BO).</p>	<p>Ist die Errichtung im Einzelfall nicht möglich, ist in der Baubewilligung für das Vorhaben die erforderliche und nicht herstellbare Anzahl der Stellplätze festzustellen und die Stellplatz-Ausgleichsabgabe (gem § 41 NÖ BO) vorzuschreiben (§ 63 Abs 7 NÖ BO).</p>
OBERÖSTERREICH	<p>Stellplätze für KFZ sind unter Berücksichtigung der zukünftigen geplanten Verwendung des Gebäudes und der dabei durchschnittlich benötigten Stellplätze in ausreichender Anzahl zu errichten (§ 43 Abs 1 Oö BauTG).</p> <p>Verordnungsermächtigung für Landesregierung zur Festlegung der erforderlichen Anzahl von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge nach dem voraussichtlichen Bedarf und Verwendungszweck der verschiedenen Bauvorhaben (§ 86 Abs 1 Z 5 Oö BauTG).</p> <p>Anzahl der Stellplätze für Kfz ist nach dem Verwendungszweck der verschiedenen Bauwerke und dem daraus resultierenden voraussichtlichen Bedarf im Einzelfall von der Baubehörde festzulegen (im Baubescheid) unter Heranziehung der Bezugsgrößen (§ 15 Abs 1 OÖ BauTV).</p> <p>Bezugsgröße: Je 1 Stellplatz pro Wohneinheit (§ 15 Abs 2 OÖ BauTV).</p>	-	<p>Ausweisung der Lage von Abstellplätzen für Kraftfahrzeuge ist fakultativer Inhalt des Bebauungsplans; keine Vorgaben bzgl Anzahl der Stellplätze (§ 32 Abs. 2 OÖ ROG).</p>	-	<p>Festlegung der Stellplatzzahl erfolgt im Einzelfall mit Baubescheid (§ 15 Abs 1 Oö BauTV).</p> <p>Im Einzelfall sind Ausnahmen von der Verpflichtung zur Errichtung von Stellplätzen durch die Baubehörde per Bescheid möglich, wenn die Errichtung in Anbetracht der örtlichen Verhältnisse unmöglich ist oder unverhältnismäßiger Aufwand verursacht (§ 17 Oö BauTV).</p>

	Stellplatzverpflichtung (Landesrecht)		Abweichungsmöglichkeiten (Gemeinde)		
	Mindestzahl ¹⁵	Höchstzahl	Bebauungsplan	Stellplatz-VO ¹⁶	Bescheid ¹⁷
SALZBURG	<p>Kfz-Stellplätze sind in ausreichender Zahl und Größe herzustellen. Zahl und Größe richten sich nach Art und Zahl der im Hinblick auf den Verwendungszweck der Anlagen zu erwartenden Kraftfahrzeuge der ständigen Benutzer und Besucher. Die konkrete Mindestzahl ist unter Heranziehung der Schlüsselzahlen gemäß der Anlage 2 festzulegen (§ 38 Abs 1 und 2 Slbg BauTG).</p> <p>Schlüsselzahl: 1,2 Stellplätze je Wohnung, aufgerundet auf die nächste ganze Zahl (Anlage 2).</p>	<p>Obergrenzen für die Herstellung von Stellplätzen können im Bebauungsplan festgelegt werden (§ 38 Abs 3 Slbg BauTG).</p>	<p>Festlegung der Lage, Zahl und Art der Stellplätze für Kfz sind fakultative Inhalte des Bebauungsplans der Aufbaustufe (§ 53 Abs 2 Z 12 Slbg ROG).</p> <p>Gemeinden sind berechtigt, die Schlüsselzahlen für die mindestens zu schaffenden Stellplätze in Hinblick auf die jeweiligen örtlichen Verhältnisse und Interessen höher oder niedriger festzulegen als in Anlage 2 Slbg BauTG.</p> <p>Auch Obergrenzen für die Herstellung von Stellplätzen können festgelegt werden (§ 38 Abs 3 Slbg BauTG).</p>	<p>Ermächtigung der Gemeinden zur Festlegung höherer oder niedrigerer Werte durch VO in Hinblick auf die jeweiligen örtlichen Verhältnisse und Interessen. Interessen des öffentlichen Verkehrs, der Ortsplanung, insb ein vorhandenes Verkehrskonzept, die Lage des Bebauungsgebietes in der Gemeinde und dessen Erschließungsgrad mit öffentlichen Verkehrsmitteln sind zu berücksichtigen (§ 38 Abs 3 Slbg BauTG).</p>	<p>Ausnahme von der Verpflichtung auf Antrag durch Bescheid der Baubehörde ist möglich, soweit nach den tatsächlichen Umständen des Einzelfalles kein oder ein geringerer Bedarf nach Stellplätzen besteht (§ 49 Abs 1 Slbg BauTG).</p>
STEIERMARK	<p>Pflicht zur Schaffung von Abstellflächen für KFZ oder Garagen in ausreichender Zahl und Größe (§ 89 Abs 1 Stmk BauG).</p> <p>Mindestzahl: 1 Abstellplatz pro Wohneinheit (§ 89 Abs 3 Z 1 Stmk BauG).</p>	-	<p>Verpflichtende Inhalte des Bebauungsplanes: Grundsätze zur Art und Lage der Abstellflächen (§ 41 Abs 1 Z 2 lit c Stmk ROG)</p> <p>Zusätzliche Inhalte des Bebauungsplans betreffend Regelungen für den ruhenden Verkehr: Reduktion oder Erhöhung der Stellplatz-Anforderungen gem BauG (§ 41 Abs 2 Z 3 Stmk ROG).</p>	<p>Ermächtigung der Gemeinden zur abweichenden Festlegung der Zahl (erhöhend oder reduzierend) durch VO. Interessen des öffentlichen Verkehrs, der Ortsplanung sowie ein vorhandenes Verkehrskonzept sind zu berücksichtigen (§ 89 Abs 4 Stmk BauG).</p>	<p>Die Baubehörde hat Ausnahmen im Einzelfall auch bis zur Erlassung einer VO mit Bescheid zuzulassen (§ 89 Abs 4 Stmk BauG).</p>

	Stellplatzverpflichtung (Landesrecht)		Abweichungsmöglichkeiten (Gemeinde)		
	Mindestzahl ¹⁵	Höchstzahl	Bebauungsplan	Stellplatz-VO ¹⁶	Bescheid ¹⁷
TIROL	<p>Verpflichtung zum Nachweis von Kfz-Abstellmöglichkeiten in ausreichender Anzahl und Größe. Die Anzahl ist in der Baubewilligung festzulegen und darf die Höchstzahlen gem VO der LReg nicht überschreiten (§ 8 Abs 1 TBO).</p>	<p>Verordnungsermächtigung für die Landesregierung zur Festlegung von Höchstzahlen (§ 8 Abs 6 TBO).</p> <p>Konkrete Höchstzahlen (zw. 1,0 und 3,5 Stellplätzen) in Abhängigkeit von Lage der Wohnbauvorhaben im Haupt-siedlungsgebiet oder im übrigen Siedlungsgebiet, Größe der Wohngebäude und je nach Gemeindekategorie gem § 3 Stellplatz-höchstzahlenVO.</p>	<p><i>TROG enthält keine Regelungen zu Kfz-Stellplätzen.</i></p>	<p>Ermächtigung der Gemeinde zur Festlegung der Stellplatzzahl durch VO. Höchstzahlen der VO der LReg dürfen dabei nicht überschritten werden (§ 8 Abs 8 TBO).</p>	<p>Im Einzelfall ist Befreiung durch die Baubehörde (Bescheid) auf Antrag (teilweise) möglich, wenn Stellplätze nicht oder nur mit einem wirtschaftlich nicht vertretbaren Aufwand nachgewiesen werden können (§ 8 Abs 11 TBO).</p>
VORARLBERG	<p>Pflicht zur Errichtung der erforderlichen Kfz-Stellplätze (§ 12 Abs 1 VlbG BauG). Verordnungsermächtigung der Landesregierung zur Festlegung von Mindestzahlen durch VO (§ 12 Abs 2 VlbG BauG).</p> <p>VO der LReg gilt dann nicht, sofern abweichende Festlegungen durch die Gemeinde gem VlbG RplG (BBP, VO, Bescheid) erfolgt sind (§ 12 Abs 3 VlbG BauG).</p> <p>Mindestzahl an Stellplätzen für mehrspurige KFZ: 1 je Wohnung (§ 5 Abs 1 Z 1 VlbG StellplatzVO).</p>	<p>Ermächtigung der Landesregierung zur Festlegung von Höchstzahlen durch VO für einzelne Landesteile (§ 12 Abs 8 VlbG BauG).</p> <p>HöchstzahlenVO der LReg gilt dann nicht, sofern durch Gemeinde in BBP, VO bzw Bescheid nach VlbG RplG eine niedrigere Höchstzahl an Stellplätzen festgelegt ist. (§ 12 Abs 9 VlbG BauG).</p> <p>Höchstzahl an Stellplätzen: 1,3 je Wohnung (gilt nur für Bauwerke in bestimmten Bereichen in Dornbirn) (§ 5 Abs 2 Z 1 VlbG StellplatzVO).</p>	<p>Festlegung einer Mindest- oder Höchstzahl von Einstell- und Abstellplätzen ist fakultativer Inhalt des Bebauungsplanes (§ 28 Abs 3 lit f VlbG RPG).</p>	<p>Ermächtigung der Gemeinde zur Festlegung von Mindest- oder Höchstzahlen durch VO der Gemeindevertretung. Diese dürfen nicht höher als die von der LReg gem § 12 VlbG BauG festgelegten Höchstzahlen sein (§ 34 Abs 1 VlbG RPG).</p>	<p>Im Einzelfall ist eine Ausnahme gem GemeindeVO durch Gemeindevorstand mit Bescheid möglich (§ 35 Abs 2 VlbG RPG). Erleichterungen oder Ausnahmen von der Verpflichtung sind durch Baubehörde möglich, wenn Schaffung von Stellplätzen unmöglich oder nur mit wirtschaftlich unver-tretbarem Aufwand möglich (§ 12 Abs 7 VlbG BauG).</p> <p>Ausnahmen von Höchstzahlen gem VO der LReg sind durch die Baubehörde im Einzelfall möglich, sofern Einhaltung unzumutbar ist (mangels ausreichenden ÖPNV-Angebots (§ 12 Abs 11 VlbG BauG)).</p>

	Stellplatzverpflichtung (Landesrecht)		Abweichungsmöglichkeiten (Gemeinde)		
	Mindestzahl ¹⁵	Höchstzahl	Bebauungsplan	Stellplatz-VO ¹⁶	Bescheid ¹⁷
WIEN	<p>Der Regelbedarf bei Wohngebäuden beträgt für je 100 m² Wohnnutzfläche ein Stellplatz (§ 50 Abs 1 WGarG).</p> <p>Der konkrete Umfang der Stellplatzverpflichtung ist von der jeweiligen Zone (Zonenplan gem Anlage 1) abhängig, in der die Liegenschaft statuiert ist und liegt bei 70%/80%/100% des Regelbedarfs (§ 50a Abs 1 u 2).</p>	-	<p>Stellplatzregulative nach dem WGarG sind mögliche Inhalte des Bebauungsplans (§ 5 Abs 4 lit b WBO).</p> <p>Der Bebauungsplan kann den Umfang der Stellplatzverpflichtung gemäß § 50 WGarG bis zu 90% verringern (= ein sog „Stellplatzregulativ“ festlegen) (§ 48 Abs 2 WGarG). Dabei hat Bedachtnahme auf folgende Kriterien zu erfolgen: Erreichbarkeit des betreffenden Gebietes mit öffentlichen Verkehrsmitteln, Erhaltung beziehungsweise Verbesserung der Qualität und Verkehrssicherheit stadtverträglicher Verkehrsarten, etc.</p> <p>Kompensationsmaßnahmen: Die Anzahl zu schaffender Stellplätze kann um max 10% reduziert werden durch die Errichtung von Ladepunkten für E-Fahrzeuge oder Betrieb eines Car-Sharing-Angebots. Für jeden Stellplatz, der über ein Car-Sharing-Angebot verfügt, reduziert sich die Zahl der Pflichtstellplätze um fünf Stellplätze (§ 50b Abs 1 WGarG).</p>	-	-

3.2.3. Relevanz der Stellplatzverpflichtung im Bestand

Die Regelungen zur Stellplatzverpflichtung sind für alle Arten von Bauträger:innen bzw. Wohnbauprojekten (frei finanziert oder gefördert) gleichermaßen relevant und in erster Linie für **Neubauprojekte** von Bedeutung, da dort neuer Wohnraum geschaffen wird und somit in der Regel aufgrund der gesetzlichen Regelungen eine Verpflichtung zur Errichtung von Kfz-Stellplätzen entsteht. Unter bestimmten Umständen, nämlich wenn durch Nachverdichtung von Bestandsobjekten (Zubauten, Aufstockung des Gebäudes, Dachgeschoßausbauten usw.) oder baulicher Änderungen bzw. Änderungen der Nutzungsart bestehender Räume im Zuge von **Bestandssanierungen** zusätzlicher Wohnraum geschaffen wird, wird die Stellplatzverpflichtung ebenso schlagend, da die maßgeblichen Kriterien – also entweder die Anzahl der Wohneinheiten oder der Wohnfläche – sich erhöhen und somit zusätzliche Stellplätze errichtet werden müssen.¹⁸ In diesen Fällen besteht daher auch bei Bestandsprojekten im Zuge von Sanierungsmaßnahmen durch die Stellplatzverpflichtung ein Ansatzpunkt, um alternative Mobilitätsangebote im Wohnobjekt einzurichten, indem wiederum (ausnahmsweise) die neue bzw. zusätzliche Stellplatzverpflichtung durch die Behörde herabgesetzt werden kann im Gegenzug für die Einrichtung von Sharing-Angeboten etc. Seitens der Bauträger kann dies insofern attraktiv sein, als die nachträgliche Schaffung zusätzlicher Kfz-Stellplätze in Bestandsobjekten häufig baulich schwierig und kostenintensiv ist.

3.2.4. Umsetzung der Integration von alternativen Mobilitätsdiensten in den Wohnbau durch privatrechtliche Instrumente - Städtebauliche Verträge / Mobilitätsverträge

Der öffentlich-rechtliche Rahmen bildet mit den Möglichkeiten einer Reduktion der Stellplatzverpflichtung durch die zuständigen Verwaltungsbehörden (idR die Gemeinde) zwar einen ersten Ansatz, ist bislang (mit Ausnahme einzelner Regelungen, wie zB in Wien) allerdings wenig konkret bezüglich der Implementierung spezifischer Maßnahmen zur Umsetzung alternativer Mobilitätsdienstleistungen in Wohnbauprojekten.

Um konkrete Mobilitätsmaßnahmen und Zuständigkeiten in den Wohnbau zu integrieren, zeichnet sich aktuell ein Trend zu privatrechtlichen Vereinbarungen im Rahmen der „Vertragsraumordnung“ (wie z.B. der Abschluss städtebaulicher Verträge zwischen Gemeinde und Projektwerber:in) ab. Durch den Abschluss sog. **Städtebaulicher Verträge bzw. Mobilitätsverträge** werden Bauträger:innen **bei Neubauprojekten** verpflichtet, alternative Mobilitätslösungen in Wohnbauprojekten umzusetzen. Dabei wird die Umsetzung eines für das jeweilige Projekt näher definierten Mobilitätskonzepts privatrechtlich vereinbart. Vertragspartner einer solchen privatrechtlichen Vereinbarung ist stets die Gemeinde auf einer Seite, Grundeigentümer:in, langfristig Nutzungsberechtigte:r (zB Baurechtsnehmer:in) oder gemeinnützig:e:r oder private:r Bauträger:in bzw Projektentwickler:in auf der anderen Seite.¹⁹ Die zuständige Behörde erklärt sich im Gegenzug bereit (zB im Zuge der Erlassung des Bebauungsplans) von der gesetzlich verankerten Stellplatzverpflichtung abzuweichen, bzw. im Rahmen ihres gesetzlichen Spielraums eine entsprechend reduzierte Verpflichtung festzulegen. Die Reduktion der Stellplatzverpflichtung bedeutet für Bauträger:innen eine Einsparung bei den Baukosten, wobei diese sich wieder stattdessen verpflichten, ein gewisses Budget für die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes einzusetzen. Mobilitätsverträge bewirken damit einen „Abtausch“ der

¹⁸ Vgl zB § 50 Abs 1 Z 1 WGarG; § 89 Abs 1 Stmk BauG; § 12 Abs 1 VlbG BauG.

¹⁹ *Schüßler-Datler*, Städtebauliche Verträge (2020) 18.

Ressourcen, welche für Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau eingesetzt werden und eine Steuerung des Mobilitätsangebots am Wohnstandort weg von privaten Kfz hin zu alternativen Mobilitätsangeboten. Im Ergebnis handelt es sich daher bei Städtebaulichen Verträgen (bzw. Mobilitätsverträgen) im Kontext von Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau um ein Instrument, welches sich die bestehenden Regelungen zur Stellplatzverpflichtung im Sinne der Förderung nachhaltiger Mobilitätsformen zum Nutzen macht, indem die entsprechenden öffentlich-rechtlichen Spielräume der Verwaltung mit einem zivilrechtlichen Instrument verknüpft werden.

a. Funktion und Rechtsgrundlagen

Städtebauliche Verträge (Raumordnungsverträge) bilden eine Ergänzung zu hoheitlichen Planungsmaßnahmen und kommen in der Praxis vor einer Baulandwidmung bzw. vor der Erlassung oder Änderung eines Bebauungsplans zum Einsatz. Sie dienen der zivilrechtlichen Absicherung der Erreichung von in den Raumordnungsgesetzen der Länder festgelegten Planungszielen und Raumordnungsgrundsätzen. Dazu gehört auch die Förderung nachhaltiger Mobilitätsarten²⁰, weshalb städtebauliche Verträge in der Regel auch zur Umsetzung von Mobilitätsmaßnahmen im Zuge von Wohnbauprojekten eingesetzt werden können.

Entsprechende **gesetzliche Ermächtigungen** zum Abschluss zivilrechtlicher Vereinbarungen durch die Gemeinden zur Umsetzung von Raumordnungszielen finden sich in allen Raumordnungsgesetzen der Bundesländer (siehe Tabelle 3), die jedoch in ihrer gesetzlichen Ausgestaltung voneinander abweichen.

Tabelle 3: Rechtliche Grundlagen für städtebauliche Verträge in den Raumordnungsgesetzen der Bundesländer²¹

Wien	§ 1a WBO ²²	Privatrechtliche Vereinbarungen zur Unterstützung der Verwirklichung der Planungsziele und Beteiligung des Grundeigentümers an Infrastrukturkosten (Abs 1)
Niederösterreich	§ 17 NÖ ROG ²³	Verträge über Bebauungspflicht; Maßnahmen zur Erreichung der Raumordnungsziele, insb. Infrastrukturmaßnahmen (Abs 3) (Abs 4: auch aus Anlass der Erlassung/Änderung eines Bebauungsplanes)
Burgenland	§ 24 Bgld RPG ²⁴	privatwirtschaftliche Maßnahmen (Verträge) über Bebauungspflicht, Tragung von Erschließungskosten (Abs 4)
Steiermark	§ 43 StROG ²⁵	zivilrechtliche Vereinbarungen über die Tragung von Aufschließungskosten (Abs 2); Maßnahmen zur Unterstützung der Erreichung der Raumordnungsziele, zB Maßnahmen in den Bereichen Mobilität (Abs 3)
Oberösterreich	§§ 15, 16 Oö ROG ²⁶	§ 15 Abs 2: Gemeinde hat örtliche Raumordnung durch privatwirtschaftliche Maßnahmen, insbesondere Baulandsicherungsverträge, zu unterstützen. § 16 Abs 1 Z 1: Privatwirtschaftliche Maßnahmen: Vereinbarungen zur Baulandsicherung und Tragung von Infrastrukturkosten

²⁰ Vgl. zB § 1 Abs 2 Z 1 lit e NÖ ROG.

²¹ Vgl. *Schüßler-Datler*, Städtebauliche Verträge, 20ff; *Kleewein*, Grundlagen der Vertragsraumordnung, bbl 2022, 227.

²² Wiener Stadtentwicklungs-, Stadtplanungs- und Baugesetzbuch (Bauordnung für Wien – BO für Wien), LGBl 11/1935 idF LGBl 37/2023.

²³ NÖ Raumordnungsgesetz 2014, LGBl 3/2015 idF LGBl 10/2024.

²⁴ Burgenländisches Raumplanungsgesetz 2019, LGBl 49/2019 idF LGBl 11/2024.

²⁵ Steiermärkisches Raumordnungsgesetz 2010, LGBl 49/2010 idF LGBl 165/2024.

²⁶ Oö. Raumordnungsgesetz 1994, LGBl 114/1993 idF LGBl 81/2024.

Salzburg	§ 18 S ROG ²⁷	Ermächtigung zu privatwirtschaftlichen Maßnahmen zur Sicherung der Entwicklungsziele betreffend Verwendung von Grundstücken, Tragung von Infrastrukturkosten
Kärnten	§§ 53, 54 K-ROG ²⁸	§ 53: Privatwirtschaftliche Maßnahmen zur Erreichung der Ziele der örtlichen Raumplanung: zB Beteiligung der Grundeigentümer an den Anschließungskosten (Abs 2 Z 4) & Kosten für Maßnahmen, mit welchen die Baulandeignung hergestellt oder verbessert wird (Abs 2 Z 6) (§ 54: Besondere Vertragsinhalte)
Tirol	§§ 33 TROG ²⁹	Verträge der Gemeinden mit Grundeigentümern Verwirklichung der Ziele der örtlichen Raumordnung (Abs 2), zB Bebauungspflicht (Abs 3)
Vorarlberg	§ 38a VlbG RPIG ³⁰	Privatwirtschaftliche Maßnahmen zur Erreichung der Raumplanungsziele, zB über Infrastrukturmaßnahmen im Zusammenhang mit der Erschließung und Verwendung von Bauflächen (Abs 2 lit c)

Wie die Übersicht zeigt, geben die jeweiligen ROG nur teilweise mögliche Vertragsinhalte spezifisch vor. Im Allgemeinen ergibt sich der inhaltlich mögliche Rahmen der Verträge aus den Zielbestimmungen der ROG, zu deren Erreichung die Gemeinden zum Abschluss privatrechtlicher Vereinbarungen zumeist generalklauselartig ermächtigt werden.³¹ Die gesetzlich verankerten **Raumplanungsziele** beziehen sich größtenteils explizit oder zumindest implizit auf Aspekte nachhaltiger Mobilität, wobei die Formulierungen in ihrer Deutlichkeit bezüglich der Rolle alternativer Mobilitätsarten deutlich variieren.³² Sofern die Maßnahmen zur Implementierung alternativer Mobilitätsangebote im Wohnbau als von den gesetzlich genannten Planungszielen umfasst betrachtet werden können, können diese daher Inhalt von zivilrechtlichen Vereinbarungen der planenden Gemeinde sein, auch ohne explizite Erwähnung der Maßnahmen in der gesetzlichen Ermächtigungsgrundlage (wie zB im StROG). Diese – nicht gänzlich unumstrittene – Ansicht³³ entspricht wohl auch der Handhabung in der Praxis.

Die gesetzlich geregelten **Mindestinhalte** Städtebaulicher Verträge betreffen lediglich formelle Aspekte der Vertragsgestaltung (Bezeichnung der Vertragspartner, Grundflächen, Leistungspflichten, Fristen, Mittel zur Sicherstellung der Leistungspflichten usw).³⁴ Rechtliche Vorgaben für den konkreten sachlichen Inhalt solcher Verträge sind – insbesondere auch in Hinblick auf die vertragliche Verankerung von Mobilitätsmaßnahmen – allenfalls nur sehr allgemeiner Natur bzw. größtenteils gar nicht vorhanden.³⁵ In der Regel mangelt es daher an diesbezüglichen rechtsverbindlichen allgemeingültigen Vorgaben, weshalb die Handhabung und Einsatz dieses Instruments in der Praxis insbesondere auch in Bezug auf Mobilitätsmaßnahmen stark variieren.

²⁷ Salzburger Raumordnungsgesetz 2009, LGBl 30/2009 idF LGBl 39/2024.

²⁸ Kärntner Raumordnungsgesetz 2021, LGBl 59/2021 idF LGBl 55/2024.

²⁹ Tiroler Raumordnungsgesetz 2022, LGBl 43/2022 idF LGBl 73/2024.

³⁰ Gesetz über die Raumplanung, LGBl 39/1996 idF LGBl 57/2024.

³¹ *Madner/Grob*, Potentiale der Raumplanung für eine klimafreundliche Mobilität, *juridikum* 2019, 521 (529); *Kleewein*, Grundlagen der Vertragsraumordnung, *bbl* 2022, 227 (233).

³² Vgl. dazu im Detail *Seltz et al*, Spannungsfeld privatrechtlicher und öffentlicher Instrumente zur Steuerung der wohnstandortbezogenen Mobilität – Urban MoVe (2022) 112.

³³ Vgl. *Parapatics*, Das Recht der Energieraumplanung (2021) 271f; *Kleewein*, Instrumente der Raumordnung – Überblick und Ausblick, *bbl* 2014, 89 (101f).

³⁴ Z.B. in § 1a Abs 4 und 5 BO für Wien; § 35 Abs 3 Stmk ROG.

³⁵ Vgl. zB für Wien *Gabriel*, Klimaschutz in der Bauordnung für Wien, *immolex* 2021, 370 (372); *Hecht*, Der städtebauliche Vertrag nach der BO für Wien in der Praxis, *immolex* 2016, 74 (75).

Städtebauliche Verträge können auch auf **Quartiersebene** mit mehreren Bauträger:innen zugleich abgeschlossen werden. Regulatorische Besonderheiten bestehen diesbezüglich grundsätzlich keine. Dadurch, dass es seitens der Bauträger:innen mehrere Vertragspartner:innen gibt, ist die Aushandlung und der Abschluss der Verträge in der Praxis aber einigermaßen komplexer und zeitintensiver. Es bedarf laufend einer entsprechenden Koordination zwischen den beteiligten Bauträger:innen. Etwaig zwischen den Bauträger:innen abgeschlossene Verträge, welche die Zusammenarbeit in einem Quartiersprojekt untereinander regeln, sind selbst nicht als städtebauliche Verträge zu qualifizieren. Werden innerhalb eines Quartiers bzw. Stadtentwicklungsgebiets mehrere städtebauliche Verträge abgeschlossen, so ist auf eine sachliche Gleichbehandlung zwischen den Bauträger:innen bezüglich der vertraglich auferlegten Leistungspflichten zu achten.

b. Sonderform Mobilitätsvertrag

Mobilitätskonzepte bzw. mobilitätsbezogene Maßnahmen im Zusammenhang mit der Realisierung von Wohnbauprojekten können einerseits Teil des Inhalts eines umfassenderen Städtebaulichen Vertrags sein, oder aber in Form eines eigenen sog. **Mobilitätsvertrags** festgelegt werden. Im Grunde handelt es sich um keinen eigenen Vertragstyp (so findet sich auch zB keine explizite Ermächtigung zum Abschluss in den ROG), sondern lediglich um einen Spezialfall eines Städtebaulichen Vertrags. Im Zuge der Erlassung bzw. Abänderung von Flächenwidmungs- und/oder Bebauungsplänen im Vorfeld der Realisierung von Wohnbauprojekten³⁶ wird ein zivilrechtlicher Vertrag zwischen planender Gemeinde und ausführenden Projektwerber:innen abgeschlossen, wobei sich der der:die Projektwerber:in dazu verpflichtet, gewisse Leistungen zur Umsetzung eines nachhaltigen Mobilitätskonzepts für das Wohnbauprojekt zu erbringen.

In der Praxis **typische Vertragsinhalte** in Bezug auf die Umsetzung eines Mobilitätskonzepts sind zB die Bereitstellung zusätzlicher Radabstellplätze, (E-)Car-Sharing-Angebote, Bereitstellung von ÖPNV-Jahreskarten (sog. „Mietertickets“), zusätzliche Lademöglichkeiten für E-Fahrzeuge, Errichtung von Paketboxen, Errichtung von Fahrradservicestationen, Angebote zur Mobilitätsberatung etc.³⁷ Vertraglich geregelt werden in diesem Kontext Aspekte wie Kosten, Laufzeit, bauplatzübergreifende Organisation, Flächenangaben und Stellplätze, Evaluierung der Maßnahmen usw.³⁸

Allgemeine gesetzliche Regelungen bzw. sonstige Richtlinien für die inhaltliche Gestaltung solcher Verträge bestehen – ebenso wie allgemein für Städtebauliche Verträge - jedoch idR nicht. Die Inhaltskontrolle hat daher anhand der in den ROG festgelegten Ziele und Grundsätze sowie der (nach Bundesländern unterschiedlichen) „Reichweite“ der ausdrücklichen gesetzlichen Ermächtigung zum Abschluss zivilrechtlicher Vereinbarungen zu erfolgen.

c. Vertragsdurchsetzung und Rechtsnachfolge

Ein Problembereich im Zusammenhang mit solchen zivilrechtlichen Vereinbarungen liegt in der möglichen Nicht- bzw. Schlechterfüllung der durch Bauträger bzw. Projektwerber eingegangenen vertraglichen Verpflichtungen in Bezug auf die Umsetzung von Mobilitätsmaßnahmen. Anders als bei

³⁶ Bei Quartiersentwicklungen, die durch die Gemeinde initiiert werden, erfolgt der Vertragsschluss oft schon im Zuge der Erlassung des Flächenwidmungsplans. Bei Einzelprojekten von Bauträgern ist die Umwidmung meistens bereits erfolgt und vor Auflage des Bebauungsplans wird der städtebauliche Vertrag abgeschlossen.

³⁷ Vgl. *Kanonier/Weninger*, Studie über das „Stellplatzregulativ in Niederösterreich“ (2018) 18; *Stadt Graz*, Mobilitätsverträge, <https://www.graz.at/cms/beitrag/10265468/7760054/> (Stand 21.11.2024).

³⁸ *Stadt Wien* (Hrsg.), Leitfaden Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau (2019) 48.

einem hoheitlichen Verwaltungsakt³⁹ erfolgt die Durchsetzung von Städtebaulichen Verträgen bzw. Mobilitätsverträgen über den **Zivilrechtsweg**, das heißt vor den ordentlichen Gerichten, und damit außerhalb des verwaltungsgerichtlichen Rechtswegs, welcher ansonsten für Belange der Raumordnung offensteht. Eine vertragliche Verankerung von Mitteln zur Sicherstellung der Leistungspflichten ist idR gesetzlich geboten,⁴⁰ in der Wahl der Sicherstellungsmittel ist die Gemeinde allerdings weitgehend frei. Vielfach werden daher in den Verträgen **Konventionalstrafen bzw. Pönalen** (Vertragsstrafen) vereinbart, d.h. der:die Vertragspartner:in der Gemeinde (idR Bauträger:in) verpflichtet sich zur Geldleistung für den Fall der Nicht- oder Schlechterfüllung seiner Pflichten. Gemeinden, die unter Umständen die Umsetzung vertraglich vereinbarter Maßnahmen durch den:die Bauträger:in einfordern möchten, haben damit ein gewisses Druckmittel in der Hand.⁴¹ Denn die Möglichkeiten der Durchsetzung vor Gericht durch das Einklagen von Vertragsinhalten sind zwar freilich grundsätzlich gegeben, allerdings für die Gemeinde idR mit großem Aufwand verbunden und außerdem „politisch wenig attraktiv“.⁴² Dementsprechend selten kommt es auch in der Praxis dazu.

Als Sicherstellungsmittel kommt unter Umständen auch die Eintragung konkreter Leistungspflichten aus dem Vertrag als **Reallast oder Dienstbarkeit** ins Grundbuch in Betracht.⁴³ Dies hängt jedoch von der Art der zu erbringenden Leistung ab. Diesbezüglich sind die allgemeinen zivilrechtlichen Voraussetzungen für das Vorliegen einer Dienstbarkeit bzw Reallast ausschlaggebend.⁴⁴

Davon abgesehen können auch rein schuldrechtliche Verpflichtungen aus dem Vertrag, die zwar weder als Dienstbarkeit noch Reallast verbüchert werden können, dennoch aufgrund entsprechender gesetzlicher Grundlage⁴⁵ **im Grundbuch ersichtlich gemacht** werden.

Als weiteres Sicherungsmittel kommt auch die Einräumung von **Vorkaufs- bzw. Wiederkaufsrechten** zugunsten der Gemeinde in Betracht, welche ebenso verbücherungsfähig sind.⁴⁶

Ein weiterer praxisrelevanter Aspekt ist die Frage der **Rechtsnachfolge** in die abgeschlossenen städtebaulichen Verträge bzw. Mobilitätsverträge im Fall des Verkaufs der Liegenschaften, etwa an einen anderen Bauträger. Für diesen Fall ist in die Verträge regelmäßig eine **Überbindungsverpflichtung** aufzunehmen, d.h. Bestimmungen, in denen sich die Grundeigentümer verpflichten, Rechte und Pflichten aus dem Vertrag auf alle Rechtsnachfolger zu überbinden. Bei gewissen Leistungspflichten, die einer Einverleibung ins Grundbuch zugänglich sind, erfolgt die Überbindung zudem auch durch die Verbücherung.⁴⁷

d. Veranschaulichung des Einsatzes von Städtebaulichen Verträgen bzw. Mobilitätsverträgen in Graz und Wien

Genauer wird die bisherige Verwaltungspraxis in Bezug auf den Einsatz zivilrechtlicher Instrumente im Kontext von Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau anhand zweier Bundesländer mit durchaus konträrer Herangehensweise im Folgenden dargestellt.

³⁹ Hier folgt bei Nichteinhaltung i.d.R. die Verhängung einer Verwaltungsstrafe.

⁴⁰ Vgl § 1a Abs 4 BO für Wien.

⁴¹ *Schüßler-Datler*, Städtebauliche Verträge (2020) 108f.

⁴² *Seltz et al*, Urban MoVe, 107f.

⁴³ *Hecht*, Der städtebauliche Vertrag nach der BO für Wien in der Praxis, *immolex* 2016, 74 (76f).

⁴⁴ *Kleewein*, Grundlagen der Vertragsraumordnung, *bbl* 2022, 227 (235f); Vgl. §§ 472ff ABGB, § 12 GBG.

⁴⁵ zB § 130 Abs 2 lit a BO für Wien.

⁴⁶ *Kleewein*, Grundlagen der Vertragsraumordnung, *bbl* 2022, 227 (236).

⁴⁷ *Hecht*, Der städtebauliche Vertrag nach der BO für Wien in der Praxis, *immolex* 2016, 74 (77).

Mobilitätsverträge in Graz

In § 43 Abs 3 Stmk ROG werden Maßnahmen im Bereich Mobilität explizit als möglicher Gegenstand zivilrechtlicher Vereinbarungen der Gemeinde mit Grundeigentümer:innen genannt. Da zudem Maßnahmen zur Förderung sanfter Mobilität (d.h. aktive Mobilität, aber auch Shared Mobility) als Aufschließungserfordernisse im Flächenwidmungsplan für bestimmte Flächen vorgesehen werden, dienen die Verträge der Unterstützung der Erreichung der dort festgelegten Entwicklungsziele.

Zugleich ermöglicht § 89 Abs 4 Stmk BauG unter Berücksichtigung eines vorhandenen Verkehrskonzepts eine reduzierende Abweichung bei der Festlegung der verpflichtend zu errichtenden Stellplatzzahl im Zuge der Bebauungsplanung. Da derzeit durch die Stadt (noch) keine allgemeine Stellplatzverordnung gem § 89 Abs 4 Stmk BauG erlassen wurde, gelten für die Projekte jedoch keine allgemeingültigen Vorgaben bezüglich der Reduktion der Stellplatzzahl und die Festlegung erfolgt jeweils im Einzelfall.

Vor diesem rechtlichen Hintergrund wurden bereits zahlreiche sog. Mobilitätsverträge zwischen der Stadt Graz und Bauträger:innen abgeschlossen.⁴⁸ Ursprünglicher Ausgangspunkt für den Abschluss des ersten Mobilitätsvertrags im Jahr 2011 war es, im „LKH-Quadrant“ den durch das Bauvorhaben erwarteten Kfz-Verkehr durch Umsetzung eines alternativen Verkehrskonzepts zu reduzieren. Dabei wurde der Weg des Abschlusses einer privatrechtlichen Vereinbarung gewählt, um die Umsetzung der Mobilitätsmaßnahmen rechtlich abzusichern.⁴⁹ Diese Vorgehensweise wurde später auch auf andere (Wohn-)Quartiere bzw. Projekte übertragen. Im „Mobilitätskonzept Graz 2020“ findet sich bereits eine – freilich aber nicht rechtsverbindliche, sondern bloß strategische - Verankerung dieses Instruments.⁵⁰ Nunmehr werden gewisse Kriterien als Richtwerte angewendet, ob bei einem Bauprojekt im Zuge der Erlassung eines Bebauungsplans ein Mobilitätsvertrag abgeschlossen wird: Einerseits ist ein Mindestmaß an Erschließung durch den ÖPNV notwendig, sowie eine Mindestgröße der BGF von 10.000m². Sofern mehrere Eigentümer bzw Bauträger in dem Quartier bzw. der Liegenschaft sind, müssen mit dem Vertrag bereits mindestens 75% der Fläche erfasst werden, die bereits in Entwicklung sind.⁵¹ Bei sehr kleinen Projekten werden keine Mobilitätsverträge abgeschlossen. Hier erfolgt bloß ggf. eine Reduktion des Stellplatzschlüssels bei Erlassung des Bebauungsplans.

Die Vertragsinhalte in Bezug auf die Inhalte des Mobilitätskonzepts und die Dimensionierung der einzelnen Maßnahmen sind weitestgehend standardisiert – allerdings ohne jegliche rechtsverbindliche Festlegung. Regelmäßig werden folgende Maßnahmen vertraglich vereinbart: Obergrenzen für Pkw-Stellplätze, Errichtung von Fuß- und Radwegdurchquerungen, Radabstellplätzen und Fahrrad-servicestationen, Errichtung von Sammelgaragen, Lademöglichkeiten für E-Fahrzeuge, ÖPNV-Jahreskarten für Bewohner:innen, ÖPNV-Abfahrtsanzeigen, sowie die Bereitstellung eines Carsharing-Angebots im Quartier in einem gewissen Umfang.⁵² Weitere, nicht unmittelbar mobilitätsbezogenen

⁴⁸Eine Übersicht der Projekte (Stand 2020) findet sich unter <https://www.graz.at/cms/beitrag/10265468/7760054/>

⁴⁹ <https://mobilitaetsprojekte.vcoe.at/mobilitaetsvertrag-zur-umsetzung-des-verkehrskonzeptes-lkh-quadrant-graz-9633/>; die Verträge sind als Beilagen der jeweiligen Berichte an den Gemeinderat über deren Abschluss öffentlich zugänglich unter <https://www.graz.at/cms/ziel/7768145/DE/>

⁵⁰ Vgl. *Magistrat der Stadt Graz*, Mobilitätskonzept Graz 2020 Maßnahmenprogramm (2015) 41f.

⁵¹ Vgl. *Urban*, Mobilitätsverträge in der Stadt Graz (2021) Folie 5, https://www.tugraz.at/fileadmin/user_upload/Institute/STDB/1_IMAGES/3_Forschung/Urban_Move/20120111_Mobilitaetsvertraege_in_Graz_MoVe.pdf (Stand 21.12.2024).

⁵² Vgl. *Urban*, Mobilitätsverträge in der Stadt Graz, Folien 8ff; *Damjanovic/Getzner/Kalhorn/Wagner*, Ökonomische Instrumente in der Stadtentwicklung (2024) 122.

Inhalte dieser Verträge betreffen die Gestaltung öffentlicher Flächen, Kunst im öffentlichen Raum, etc.

Vertraglich festgelegt wird auch eine Evaluierung der Umsetzung der vereinbarten Mobilitätsmaßnahmen. Diese erfolgt in erster Linie durch von den Bauträger:innen verpflichtend vorzulegende Umsetzungsberichte, die dann seitens des Magistrats der Stadt überprüft werden. Außerdem werden regelmäßig Vertragsstrafen für den Fall der nicht vereinbarungsgemäßen Erfüllung vereinbart.

Städtebauliche Verträge in Wien

In **Wien** ermächtigt § 1a WBO zum Abschluss städtebaulicher Verträge zur Umsetzung der Raumordnungsziele gem § 1 WBO. Soweit bekannt, werden vertragliche Vereinbarungen in Mobilitätsbelangen bislang zwar nicht in eigenen „Mobilitätsverträgen“, wohl aber als Teil umfassenderer städtebaulicher Verträge bereits in verschiedenen Projekten vereinbart, da die Förderung nachhaltiger Mobilitätsformen unter die Raumordnungsziele subsumiert werden kann (siehe dazu schon oben 3.2.4.a.). Mobilitätskonzepte, die bei städtebaulichen Projekten umzusetzen sind, sind damit häufig Teil solcher Verträge.

In Wien gibt es bisher mindestens 50 Städtebauliche Verträge, was allerdings lediglich Medienberichten zu entnehmen ist.⁵³ Übersichten über Projekte und konkrete Inhalte solcher Verträge sind in Wien nicht öffentlich zugänglich.⁵⁴ Durch die Novelle der BO Wien 2023⁵⁵ wurde in § 4 lit g iVm § 4 Abs 6 BO für Wien die Verpflichtung eingeführt, dass die Zusammenfassung der wesentlichen materiellen Vertragsinhalte ohne Angabe personenbezogener Daten natürlicher oder juristischer Personen muss im Internet (unter der Adresse [gemeinderecht.wien.gv.at](https://www.gemeinderecht.wien.gv.at)) bekannt gemacht werden muss. Bislang wurden erst sieben solcher Vertragszusammenfassungen veröffentlicht⁵⁶, da die Verpflichtung nicht rückwirkend für bereits abgeschlossene Verträge gilt.

Soweit bekannt, gibt es keine generellen inhaltlichen Leitlinien für Städtebauliche Verträge in Wien, weder allgemein, noch im Besonderen in Bezug auf Mobilitätsmaßnahmen (wie etwa die Umsetzung von Sharing-Angeboten im Wohnbau). Die Verträge ermöglichen somit zwar eine flexible und maßgeschneiderte Festlegung von Pflichten für die Bauträger, so etwa zur Förderung nachhaltiger Mobilitätskonzepte, bergen jedoch einen nicht unerheblichen Verwaltungsaufwand in sich, da sie jeweils projektbezogen im Einzelfall ausverhandelt werden müssen.

e. Möglichkeiten zum Einsatz von Städtebaulichen Verträgen im Bestand

Fraglich ist, inwiefern städtebauliche Verträge auch für die Umsetzung von klimaschützenden Maßnahmen bei Bestandsgebäuden eingesetzt werden können (zB energetische Sanierung oder Mobilitätsmaßnahmen).

⁵³ *Rachbauer/Putschögl*, Wiens städtebauliche Verträge: Ein 45,6 Millionen Euro schweres Geheimnis, *Der Standard*, <https://www.derstandard.at/story/2000138486378/wiens-staedtebauliche-vertraege-ein-45-6-millionen-euro-schweres-geheimnis> (Stand 28.11.2023).

⁵⁴ Medienberichten zufolge dürften Stand 2022 bereits 49 solcher Verträge abgeschlossen worden sein, <https://www.derstandard.at/story/2000138486378/wiens-staedtebauliche-vertraege-ein-45-6-millionen-euro-schweres-geheimnis> (Stand 17.12.2023); eine Auflistung der Projekte findet sich unter <https://www.derstandard.at/story/2000122724781/turmprojekt-triiple-sozialwohnungen-ausgelagert> (Stand 17.12.2023).

⁵⁵ LGBl 37/2023.

⁵⁶ <https://www.wien.gv.at/recht/gemeinderecht-wien/staedtebauliche-vertraege/> (Stand 21.01.2025).

Dahingehend sind einerseits die jeweiligen gesetzlichen **Ermächtigungsgrundlagen** zu untersuchen, die wie oben dargestellt, deutliche Unterschiede aufweisen (siehe 3.2.4.a.). Städtebauliche Verträge dürfen zB nach § 1 a Abs 1 WBO zur Verwirklichung der in § 1 Abs 2 WBO genannten Ziele abgeschlossen werden. § 1 Abs 2 WrBauO hält fest, dass „bei der Festsetzung und Abänderung der Flächenwidmungspläne und der Bebauungspläne“ bestimmte Ziele zu beachten sind. Der Abschluss eines städtebaulichen Vertrags ist daher jedenfalls im Zuge einer Umwidmung bzw. bei jeder **Änderung des Bebauungsplans** zulässig.⁵⁷ Im Unterschied dazu können die Gemeinden beispielsweise gemäß § 43 Abs 3 Stmk ROG „zeitlich unabhängig von den genannten Raumordnungsverfahren“ (dh Erlassung von Flächenwidmungsplan, Bebauungsplan) Vereinbarungen mit Grundeigentümer:innen schließen. Auch das Bgld RPG stellt in § 24 Abs 6 ausdrücklich klar, dass solche Vereinbarungen „nicht nur im Zeitpunkt der Widmung von Bauland, sondern auch zu einem späteren Zeitpunkt getroffen werden“ können.

Neben dieser rechtlichen Frage stellt sich aber auch ein praktisches Problem. Während bei städtebaulichen Verträgen, die im Zuge einer Umwidmung bzw. Bebauungsplanänderung abgeschlossen werden, der Anreiz für den Abschluss einer solchen Vereinbarung durch den:die Grundstückseigentümer:in darin besteht, dass voraussichtlich eine Umwidmung bzw. Änderung stattfinden wird, fehlt es häufig an einem solchen Anreiz für Eigentümer:innen von Bestandsobjekten. Ein möglicher Ansatzpunkt besteht dann, wenn im Zuge des Sanierungsprojekts zusätzlicher Wohnraum (etwa durch **Nachverdichtung** bzw. Zubauten) geschaffen werden soll und dafür eine zusätzliche Stellplatzverpflichtung entsteht. Ebenso wie bei Neubauprojekten könnte die Gemeinde den Eigentümer:innen eine Reduktion der Stellplatzzahl (etwa durch bescheidmäßige Ausnahme im Einzelfall) gewähren, sodass sich der:die Bauträger:in zum Abschluss eines städtebaulichen Vertrags bereit erklärt. Unter diesen Umständen wurden auch bereits vereinzelt städtebauliche Verträge im Zuge von Sanierungsprojekten abgeschlossen (vgl. Case Studies, Salzburg). Auch die Notwendigkeit, im Zuge der Sanierung den Bebauungsplan zu ändern, könnte als Anknüpfungspunkt für den Abschluss eines städtebaulichen Vertrags herangezogen werden.

3.2.5. Umsetzung der Integration von alternativen Mobilitätsdiensten im Rahmen der Hoheitsverwaltung bei Erlassung des Baubescheids

Die konkrete Verpflichtung zum Anbot alternativer Mobilitätsmaßnahmen in Wohnbauprojekten (als Abgleich für eine Reduktion der Stellplatzverpflichtung) könnte auch im Baubescheid, welcher für das konkrete Wohnbauprojekt erlassen wird, verankert werden.

Über das Bestehen und Ausmaß der konkreten Stellplatzverpflichtung und deren Erfüllung im konkreten Bauvorhaben wird letztlich im Zuge des Baubewilligungsverfahrens entschieden.⁵⁸ Der normative Gehalt ergibt sich somit aus dem **Baubewilligungsbescheid**, d.h. aus dem Spruch, der die individuellen Rechte und Pflichten des:der Bescheidadressat:in bestimmt. Sollen alternative Mobilitätsangebote in Wohnbauprojekte (anstelle von Stellplätzen) integriert werden, so stellt sich die Frage, inwieweit diese ebenfalls wie die Stellplatzverpflichtung in den Bescheid mitaufgenommen werden können, etwa in Form einer **Nebenbestimmung (Auflage)**.

⁵⁷ Kleewein, Grundlagen der Vertragsraumordnung, bbl 2022, 227 (228).

⁵⁸ Vgl § 63 Abs 1 lit g BO für Wien; mitunter kann aber auch auf Antrag ein gesonderter Feststellungsbescheid über das Bestehen der Stellplatzverpflichtung erlassen werden, vgl § 48 Abs 4 WGarG.

Auflagen sind normative belastende Ge- oder Verbote, die einem grundsätzlich begünstigenden Rechtsgestaltungsbescheid beigefügt werden können. Durch sie wird der:die Bescheidadressat:in zu einem Tun, Unterlassen oder Dulden verpflichtet. Im Gegensatz zu einem selbstständigen Leistungsbescheid hängt diese akzessorische Verpflichtung davon ab, ob der:die Antragsteller:in von der durch den Bescheid erteilten Bewilligung auch tatsächlich Gebrauch macht.⁵⁹ Auflagen müssen von der Partei nur dann erfüllt werden, wenn die Bewilligung auch tatsächlich in Anspruch genommen wird („bedingter Polizeibefehl“), sie hindern jedoch nicht, dass die Hauptverfügung sofort wirksam wird.⁶⁰

Nach dem allgemeinen Verwaltungsrecht können Nebenbestimmungen – insbesondere Auflagen und Bedingungen - zum Inhalt von Bescheiden gemacht werden, auch wenn diese nicht ausdrücklich in § 59 Abs 1 AVG⁶¹ erwähnt werden.⁶² Sie sind im Spruch aufzunehmen und gehören somit zum Hauptinhalt des Bescheides.⁶³ Als hoheitliche Anordnungen unterliegen sie zwar grundsätzlich dem in Art 18 B-VG verbürgten Legalitätsprinzip, sie bedürfen also einer gesetzlichen Grundlage. Die hL geht jedoch in diesem Zusammenhang davon aus, dass Nebenbestimmungen auch ohne eine ausdrückliche Grundlage im jeweiligen Materiengesetz (zB Bauordnungen) zulässig sind, insofern sie vom Inhalt des Gesetzes gedeckt sind.⁶⁴ Die diesbezügliche Rsp ist uneinheitlich.⁶⁵ Dies ist zB dann der Fall, wenn bestimmte Genehmigungskriterien der Wahrung bestimmter Interessen dienen und die im Bescheid enthaltenen Nebenbestimmungen sich ebenfalls auf diese Interessen beziehen. Das Legalitätsprinzip darf in diesem Zusammenhang nicht überspannt werden: es verlangt lediglich, dass das Gesetz das Verhalten der Verwaltung ausreichend vorgibt. Es muss jedoch nicht das Handeln der Behörde durch ausdrückliche Worte vorherbestimmen.⁶⁶ Es hängt also mitunter davon ab, was vom Normzweck des Gesetzes gefordert wird.⁶⁷

Für die Festlegung von Auflagen betreffend die **Verpflichtung zur Errichtung alternativer Mobilitätsangebote** können den Baugesetzen zwar keine expliziten Ermächtigungen entnommen werden. Da die Umsetzung solcher Mobilitätsangebote jedoch idR den Raumordnungszielen (nachhaltige Verkehrsentwicklung etc.) dient, werden solche Auflagen wohl rechtfertigbar sein, sofern sie den allgemeinen Anforderungen (Bestimmtheit, Eignung, Erforderlichkeit) entsprechen. Tatsächlich erfolgt in der Praxis die Verankerung einer Verpflichtung zur Umsetzung alternativer Mobilitätsdienstleistungen im Baubescheid mitunter bereits zB in Oberösterreich, wobei nach der dortigen Rechtslage ohnedies die Festlegung der konkreten Anzahl zu errichtender Stellplätze im Einzelfall der Baubehörde obliegt.⁶⁸ Die Umsetzung eines Mobilitätskonzepts, welches die Bereitstellung eines Car-sharing-Angebots enthält, ist sohin Auflage für die im Bescheid in Relation zu den gesetzlichen Richtwerten herabgesetzte Stellplatzzahl.

⁵⁹ Hengstschläger/Leeb, § 59 AVG Rz 29 mwH.

⁶⁰ Schmelz, Wie müssen Auflagen beschaffen sein, *ecolex* 1990, 726.

⁶¹ Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz, BGBl 51/1991 idF BGBl I 88/2023.

⁶² Hengstschläger/Leeb, § 59 AVG Rz 16 (Stand 1.7.2005, rdb.at)

⁶³ Kolonovits/Muzak/Stöger, *Verwaltungsverfahrenrecht* (2019)¹¹ Rz 413/1.

⁶⁴ Hengstschläger/Leeb, § 59 AVG Rz 19 mwH; Kolonovits/Muzak/Stöger, *Verwaltungsverfahrenrecht* Rz 413/2; Wieser, Nebenbestimmungen in Bescheiden - Feinsteueroptions der Verwaltung oder Vollziehungskorsett? *ZfV* 2010, 575 (576) mwH.

⁶⁵ Vgl Wieser, *ZfV* 2010, 577ff.

⁶⁶ Rebhahn, Die bescheidmäßige Erhöhung der Lehrlingsverhältniszahl im Berufsausbildungsrecht - Zugleich ein Beitrag zur Zulässigkeit von Nebenbestimmungen eines Bescheides, *ÖJZ* 1980, 199.

⁶⁷ Duschanek, Nebenbestimmungen im Bescheid, *ÖZW* 1985, 7.

⁶⁸ § 15 Abs 1 Oö. BauTV.

In Wien hingegen ergibt sich zwar die konkrete Stellplatzverpflichtung für ein Projekt bereits direkt aus den gesetzlichen Regelungen des WGarG (§§ 48, 50, 50a WGarG) oder des jeweiligen Stellplatzregulativs gemäß Bebauungsplan (§ 48 Abs 2 WGarG). Im Zuge der Erlassung des Baubewilligungsbescheids ist festzustellen, ob die Stellplatzverpflichtung erfüllt ist. Bei baulich zu errichtenden Stellplätzen ergibt sich das aus den Unterlagen zur Baueinreichung. Nach der neuen Regelung gem § 50b Abs 1 Z 2 WGarG reduziert sich jedoch für jeden Stellplatz, der über ein Carsharing-Angebot verfügt, die Zahl der Pflichtstellplätze um fünf, maximal jedoch um 10%. Bei Inanspruchnahme dieser gesetzlichen Möglichkeit durch den Bauwerber ergibt sich die konkrete Verpflichtung ein Carsharing-Angebot bereitzustellen ebenso aus dem Baubescheid. Als Nachweis ist eine Vereinbarung zwischen Gebäudeeigentümer:in und Carsharing-Anbieter:in über den Betrieb mit der Baufertigstellungsanzeige vorzulegen, außerdem ist die Ersichtlichmachung einer entsprechenden öffentlich-rechtlichen Verpflichtung zur Aufrechterhaltung des Angebots im Grundbuch vorgesehen.⁶⁹ Gem § 48 Abs 5 WGarG ist bei Wegfall (Einstellung) des Carsharing-Angebots die Ausgleichsabgabe vorzuschreiben, da die volle Stellplatzverpflichtung wieder auflebt.

3.2.6. Zusammenfassung

Im Bau- und Raumordnungsrecht der Länder sind primär Regelungen zur Errichtung von Kfz-Abstellplätzen in Wohngebäuden (sog. Stellplatzverpflichtung) festgelegt, wobei sich die Vorgaben deutlich unterscheiden, insbesondere in Bezug auf die Abweichungsmöglichkeiten der Gemeinde von allgemeinen landesrechtlichen Vorgaben (siehe 3.2.2). Eine gesetzliche Verpflichtung zur Bereitstellung von alternativen Mobilitätsdiensten (zB Sharing) besteht im derzeitigen Regelungssystem nicht. Die Integration von alternativen Mobilitätsdiensten in den Wohnbau baut daher im bestehenden Regelungsrahmen auf der Stellplatzverpflichtung auf. Sie sind lediglich als mögliche Ausnahme von der Stellplatzverpflichtung vorgesehen, über welche die Verwaltung im Rahmen ihres Ermessens entscheiden kann. Bisher regelt lediglich für Wien das WGarG Voraussetzungen dafür, einen gewissen Anteil an Pflichtstellplätzen durch die Einrichtung eines Carsharing-Angebots zu ersetzen. Die Verpflichtung zur Umsetzung alternativer Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau wird in der Regel im Gegenzug zur Senkung der Zahl der Pflichtstellplätze durch die Gemeinde (im Rahmen von zB Bebauungsplan oder Bescheid) zwischen der Verwaltung und Bauträger:innen vertraglich vereinbart. In der Praxis wird dabei idR das Instrument des städtebaulichen Vertrags bzw. Mobilitätsvertrag (als Sonderfall des städtebaulichen Vertrags) oder Liegenschafts Kaufvertrags verwendet. Vereinzelt erfolgt auch eine hoheitliche Verankerung der Verpflichtung zum Anbot alternativer Mobilitätsmaßnahmen in Wohnbauprojekten im Baubewilligungsbescheid, zB als Auflage. Die weit verbreitete Praxis der vertraglichen Verankerung ermöglicht große Flexibilität im Einzelfall, bringt allerdings auch gewisse Nachteile mit sich. Insbesondere enthalten die gesetzlichen Grundlagen für städtebauliche Verträge bzw. Mobilitätsverträge (siehe 3.2.4.a) keine inhaltlichen klaren gesetzlichen Vorgaben zur Ausgestaltung der Verträge, sondern diese sind Gegenstand der Aushandlung zwischen Gemeinde und Bauträger:in im Einzelfall. Die Durchsetzung der vertraglich vereinbarten Leistungspflichten erfolgt am Zivilrechtsweg, zur Sicherstellung werden häufig Vertragsstrafen vereinbart oder gewisse Verpflichtungen im Grundbuch verbüchert. Eine Offenlegung der Inhalte solcher Verträge erfolgt zudem bislang nur sehr eingeschränkt.

⁶⁹ § 50b Abs 2 Z 2 WGarG iVm § 130 Abs 2 lit m BO für Wien.

3.3 Die Integration von alternativen Mobilitätsdiensten in den Wohnbau im Rahmen der Wohnbauförderung

3.3.1. Allgemeines zur Wohnbauförderung

Allgemein erfasst der Begriff der Wohnbauförderung die Subventionierung der Neuerrichtung von Wohnungen und Eigenheimen (**Neubauförderung**) und die Förderung von Instandsetzung und Verbesserung bestehender Bauten (**Sanierungsförderung**). Die Wohnbauförderung bezieht sich dabei einerseits auf bestimmte Objekte, die als Förderungsgegenstände in Betracht kommen und deren Neubau v.a. in Form von Landesdarlehen, Zins- oder Annuitätenzuschüssen oder nicht rückzahlbare Einmalzuschüssen gefördert wird.⁷⁰ In Form der Wohnbeihilfe an bestimmte Förderungsempfänger:innen wird die Wohnbauförderung als Subjektförderung bezeichnet, da sie unmittelbar an Nutzer:innen der Wohnung gewährt wird.⁷¹ Die folgenden Ausführungen beziehen sich jeweils nur auf die Objektförderung, und hierbei wiederum auf die Neuerrichtung und Sanierung von Mietwohnungsanlagen (nicht aber Eigenheimen), da in diesem Kontext die Umsetzung alternativer Mobilitätsangebote für die Bewohner:innen besonders von Interesse ist.

Als Empfänger:innen von Wohnbauförderung in Form von Objektförderung sind in den jeweiligen landesgesetzlichen Regelungen idR zwar vorrangig gemeinnützige Wohnbauvereinigungen und Gemeinden vorgesehen, allerdings ist der Kreis an möglichen Fördernehmer:innen tatsächlich meist deutlich weiter, wobei jeweils bestimmte Voraussetzungen für die Gewährung der Förderungen gelten. So kommen idR auch private Bauträger:innen bei der Errichtung von Wohnungen als Förderempfänger:innen in Betracht, jedoch unter der Voraussetzung, dass die gefördert errichteten Wohnungen bestimmten „begünstigten“ (d.h. bedürftigen) Personengruppen zur Nutzung überlassen werden (d.h. an diese vermietet oder verkauft).⁷²

Die Wohnbauförderung stellt aber nicht nur Anreize für Investitionen in den Wohnbau in Form von Neubau und Sanierung geförderter Wohnungen dar, sondern sie dient zunehmend in gewissem Maße zugleich auch als Instrument für die Steuerung der Umsetzung raumplanerischer sowie ökologischer bzw. **umwelt- und klimapolitischer Ziele** („Ökologisierung der Wohnbauförderung“), indem die Gewährung der Förderung an gewisse Anforderungen geknüpft wird bzw. ein Anreizsystem mit erhöhten Förderungen bei Erfüllung bestimmter Bedingungen normiert wird.⁷³ Dies betrifft bisher vor allem die Bereiche der Energieeffizienz und -einsparung im Gebäudesektor, ökologisches Bauen, sowie Bodenverbrauch bzw. Zersiedelung.⁷⁴ Die Regelungen der Wohnbauförderung können so einen gewissen Lenkungseffekt für Stadt- und Regionalentwicklung entfalten. Mobilitätsaspekten kommt jedoch bislang weitgehend noch relativ geringe Bedeutung zu.

Die Wohnbauförderung könnte aber auch eine Steuerungswirkung für die Umsetzung von Mobilitätsmaßnahmen im geförderten Wohnbau durch die Bauträger entfalten. Sowohl bei geförderten Neubauprojekten, als auch bei der geförderten Bestandssanierung stellt sich aber die Frage der

⁷⁰ Vgl zur Übersicht der Förderungsmodelle *Amann/Oberhuber*, Wohnbauförderung in *Rainer* (Hrsg) Handbuch des Miet- und Wohnrechts, Bd II, Kap 18.6 (36. Erg-Lfg) 1033ff.

⁷¹ *Cede*, Wohnbauförderung in *Pürgy* (Hrsg), Das Recht der Länder, Band II/1 (2012) 861 (876f).

⁷² *Cede*, Wohnbauförderung in *Pürgy* (Hrsg), Das Recht der Länder, Band II/1 (2012) 861 (874f).

⁷³ *Amann*, Strukturwandel in der österreichischen Wohnbauförderung, in *GVB* (Hrsg), Wohnungsgemeinnützigkeit in Recht, Wirtschaft und Gesellschaft (2019), 143 (151f).

⁷⁴ Vgl. *Amann/Oberhuber*, Wohnbauförderung in *Rainer* (Hrsg) Handbuch des Miet- und Wohnrechts, Bd II, Kap 18.2.9; 18.5.1 (28. Erg-Lfg) 1007; 1025.

Förderbarkeit von Errichtungs- und Betriebskosten für Mobilitätsmaßnahmen (zB Carsharing-Angebote usw.) im Rahmen der Wohnbauförderung.

Da die Wohnbauförderung in Gesetzgebung und Vollziehung seit 1988 ausschließlich **Landessache** ist, gibt es neun verschiedene Wohnbauförderungssysteme mit jeweils eigenen gesetzlichen Grundlagen, die sich zum Teil erheblich voneinander unterscheiden. Lediglich gewisse Mindeststandards für Maßnahmen im Gebäudesektor zum Zweck der Reduktion des Ausstoßes an Treibhausgasen (energetische sowie sonstige ökologische Maßnahmen, zB in Bezug auf eingesetzte Energieträger, Baustoffe etc) wurden im Wege einer Art 15a-Vereinbarung zwischen Bund und Ländern akkordiert.⁷⁵ Demzufolge ist u.a. auch „auf verkehrs- und flächenverbrauchsminimierende Bebauung im Sinne einer Minimierung des motorisierten Individualverkehrs“ Bedacht zu nehmen,⁷⁶ d.h. Mobilitätsaspekte (etwa Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel, Radfahrinfrastruktur etc.⁷⁷) sollen durch Förderanreize berücksichtigt werden.

3.3.2. Länderübersicht Rechtsgrundlagen

Aufgrund der Zuordnung der Gewährung von Förderungen zur **Privatwirtschaftsverwaltung der Länder** handelt es sich bei den Wohnbaufördergesetzen im Wesentlichen um sog. Selbstbindungsnormen, die keine Außenwirkung entfalten, d.h. der Einzelne keine Ansprüche auf Gewährung von Förderungen daraus ableiten kann. Ein Anspruch auf Förderung entsteht erst, wenn eine Zusicherung mittels Vertrags erteilt wurde.⁷⁸ Regelmäßig erfolgt außerdem die nähere Ausführung des Gesetzestextes auch in **Richtlinien** der Länder. Bei diesen Richtlinien handelt es sich um interne Erlässe (allgemeine Weisungen), die also nur die Verwaltung binden, und nicht zwingend veröffentlicht werden müssen,⁷⁹ aber idR im Internet der jeweiligen Behörden bereitgestellt werden. Zusätzlich werden wesentliche Details zur Vergabe der Wohnbauförderungen nach **Wohnbaufördergesetzen** der Länder in **Durchführungsverordnungen** der Landesregierungen geregelt.

Im Folgenden (siehe Tabelle 4) werden die rechtlichen Grundlagen für die Wohnbauförderung in den Bundesländern im Überblick dargestellt, wobei neben Gesetzen und Verordnungen auch für das Thema von Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau ausgewählte relevante Richtlinien angeführt werden.

⁷⁵ Vereinbarung gemäß Art. 15a B-VG zwischen dem Bund und den Ländern über Maßnahmen im Gebäudesektor zum Zweck der Reduktion des Ausstoßes an Treibhausgasen, BGBl II 251/2009 idF BGBl II 213/2017.

⁷⁶ Art 4 Abs 3 Vereinbarung gemäß Art. 15a B-VG zwischen dem Bund und den Ländern über Maßnahmen im Gebäudesektor zum Zweck der Reduktion des Ausstoßes an Treibhausgasen.

⁷⁷ 208/ME Blg NR 23. GP, 8.

⁷⁸ *Gutknecht* in Straube/Aicher/Ratka/Rauter, Handbuch Bauvertrags- und Bauhaftungsrecht I, Kap 6.1.2. (Stand 1.7.2017, rdb.at).

⁷⁹ *Gutknecht* in Straube/Aicher/Ratka/Rauter, Handbuch Bauvertrags- und Bauhaftungsrecht I, Kap. 6.1.1. (Stand 1.7.2017, rdb.at).

Tabelle 4: Rechtsgrundlagen der Wohnbauförderung

	Gesetze	Verordnungen	Richtlinien
Wien	Wiener Wohnbauförderungs- und Wohnhaussanierungsgesetz 1989 ⁸⁰	Neubauverordnung 2007 ⁸¹ Sanierungs- und Dekarbonisierungsverordnung 2024 ⁸²	Technische Förderrichtlinie für Mehrwohnhäuser und Wohnheime Neubauverordnung 2007 – Novelle 2022, inkl. Anhang Erläuterungen zu Punkt 4.3.2 (Zusatzförderung)
Niederösterreich	NÖ Wohnungsförderungsgesetz 2005 ⁸³		NÖ Wohnungsförderungsrichtlinien 2019 (22. Änderung)
Burgenland	Burgenländisches Wohnbauförderungsgesetz 2018 ⁸⁴		Richtlinie 2024 zur Förderung der Errichtung von Gruppenwohnbauten, Reihenhäusern und Wohnungen
Oberösterreich	Oö. Wohnbauförderungsgesetz 1993 ⁸⁵	Oö. Neubauförderungs-Verordnung 2019 Oö. Wohnhaussanierungs-Verordnung I und II 2020	
Steiermark	Steiermärkisches Wohnbauförderungsgesetz 1993 ⁸⁶	Durchführungsverordnung zum stmk. WFG 1993 ⁸⁷	Richtlinien für die Ökologische Wohnbauförderung (Stand 2022 mit Änderungen vom 1.9.2024)
Salzburg	Salzburger Wohnbauförderungsgesetz 2025 ⁸⁸	Wohnbauförderungsverordnung 2025 ⁸⁹	
Tirol	Tiroler Wohnbauförderungsgesetz 1991 ⁹⁰		Wohnbauförderung Richtlinie (2024) Wohnhaussanierung Richtlinie (2024)

⁸⁰ Gesetz über die Förderung des Wohnungsneubaus und der Wohnhaussanierung (Wiener Wohnbauförderungs- und Wohnhaussanierungsgesetz – WWFSG 1989), LGBl 18/1989 idF LGBl 42/2024.

⁸¹ Verordnung der Wiener Landesregierung über die Förderung der Errichtung von Wohnungen, Geschäftsräumen, Heimplätzen, Eigenheimen, Kleingartenwohnhäusern und Einrichtungen der kommunalen Infrastruktur im Rahmen des Wiener Wohnbauförderungs- und Wohnhaussanierungsgesetz – WWFSG 1989 (Neubauverordnung 2007) LGBl 27/2007 idF LGBl 53/2024.

⁸² Verordnung der Wiener Landesregierung über die Gewährung von Förderungen im Rahmen des II. Hauptstückes des Wiener Wohnbauförderungs- und Wohnhaussanierungsgesetzes – WWFSG 1989 (Sanierungs- und Dekarbonisierungsverordnung 2024), LGBl 15/2024.

⁸³ NÖ Wohnungsförderungsgesetz 2005, LGBl 8304-0 idF LGBl 87/2019.

⁸⁴ Gesetz vom 20. September 2018 über die Förderung der Errichtung und Sanierung von Wohnraum sowie sonstiger, damit in Zusammenhang stehender Maßnahmen (Burgenländisches Wohnbauförderungsgesetz 2018 - Bgl. WFG 2018), LGBl 60/2018 idF LGBl 100/2024.

⁸⁵ Oö. Wohnbauförderungsgesetz 1993 (Oö. WFG 1993), LGBl 6/1993 idF LGBl 91/2021.

⁸⁶ Steiermärkisches Wohnbauförderungsgesetz 1993 (Stmk. WFG 1993), LGBl 25/1993 idF LGBl 3/2024.

⁸⁷ Verordnung der Steiermärkischen Landesregierung vom 1. März 1993, mit der in Durchführung des Steiermärkischen Wohnbauförderungsgesetzes 1993 nähere Bestimmungen zu diesem Gesetz erlassen werden, LGBl 26/1993 idF LGBl 83/2024.

⁸⁸ Gesetz vom 18. Dezember 2024 über die Förderung des Wohnbaus und der Wohnhaussanierung im Land Salzburg (Salzburger Wohnbauförderungsgesetz 2025 – S.WFG 2025), LGBl 123/2024.

⁸⁹ Verordnung der Salzburger Landesregierung vom 20. Dezember 2024 zur Durchführung des Salzburger Wohnbauförderungsgesetzes 2025 (Wohnbauförderungsverordnung 2025 – S.WFV 2025), LGBl 134/2024.

⁹⁰ Gesetz vom 15. Mai 1991 über die Förderung des Wohnbaus und der Wohnhaussanierung (Tiroler Wohnbauförderungsgesetz 1991 – TWFG 1991), LGBl 55/1991 idF LGBl 52/2024.

	Gesetze	Verordnungen	Richtlinien
Vorarlberg	Wohnbauförderungsgesetz (Vorarlberg) 1989 ⁹¹		<p>Neubauförderungsrichtlinie 2024 für den öffentlichen Wohnbau</p> <p>Neubauförderungsrichtlinie 2024 für den privaten Wohnbau</p> <p>Wohnhaussanierungsrichtlinie 2024</p>
Kärnten	Kärntner Wohnbauförderungsgesetz 2017 ⁹²		<p>Richtlinie 1 – Errichtung von Wohnraum im Eigentum 2025</p> <p>Richtlinie 2 – Ersterwerb von Wohnraum</p> <p>Richtlinie 3 – Errichtung und Revitalisierung von Mietwohnungen und Förderung von Wohnheimen im mehrgeschossigen Wohnbau</p> <p>Richtlinie 6 – Sanierung von Eigenheimen, sonstigen Gebäuden und Wohnhäusern im mehrgeschossigen Wohnbau (außer Wohnhäuser im (Mit)Eigentum von gemeinnützigen Bauvereinigungen und Gemeinden) 2025</p> <p>Richtlinie 7 – Sanierung von Wohnhäusern und Wohnheimen gemeinnütziger Bauvereinigungen und Gemeinden 2025</p> <p>Richtlinie 10 – Beratungs- und Begleitmaßnahmen zur Schaffung und Sicherung einer zeitgemäßen und leistbaren Wohnversorgung</p>

⁹¹ Gesetz über die Förderung der Errichtung und der Erneuerung von Wohnraum sowie die Gewährung von Wohnbeihilfen (Wohnbauförderungsgesetz), LGBl 31/1989 idF LGBl 4/2022.

⁹² Gesetz vom 20. Juli 2017, mit dem das Kärntner Wohnbauförderungsgesetz 2017 erlassen wird (Kärntner Wohnbauförderungsgesetz 2017 - K-WBFG 2017), LGBl 68/2017 idF LGBl 96/2024.

3.3.3. Mobilitätsmaßnahmen im Rahmen der Wohnbauförderung im Ländervergleich

Hinsichtlich einer möglichen Förderung von Maßnahmen zur Integration alternativer Mobilitätsdienstleistungen im Wohnbau bestehen jeweils große Unterschiede in den Wohnbauförderungsregimen der Bundesländer.

Die Kosten für die Umsetzung eines Mobilitätskonzepts bzw. die Errichtung von (alternativen) Mobilitätsangeboten wurden daher bislang nur teilweise als **förderbare Kosten** angesehen. Während einige Bundesländer wie die Steiermark Sharing-Angebote in diesem Zusammenhang konkretisieren und benennen, beziehen sich die rechtlichen Rahmenbedingungen (Gesetze, Durchführungsverordnungen und Richtlinien) anderer Länder kaum bis gar nicht ausdrücklich auf alternative Mobilitätsdienstleistungen. Teilweise kann jedoch die Umsetzung eines Mobilitätskonzepts als Kriterium für die Höhe der Förderung bereits berücksichtigt werden.

Um festzustellen welche Kosten genau innerhalb einer Wohnbauförderung berücksichtigt werden könnten, müssen grundsätzlich die allgemeinen (Ziel-) Bestimmungen der Gesetze (a), sowie die konkreten Bestimmungen der Gesetze in Zusammenschau mit den Verordnungen der Landesregierungen oder ggf. erlassenen Richtlinien in Bezug auf die förderbaren (Bau-)Kosten (b) beachtet werden.

a. Grundsätze und Zielbestimmungen

Die meisten Länder regeln innerhalb der ersten Bestimmungen des jeweiligen Wohnbauförderungsgesetz Grundsätze bzw. Ziele und Förderungsgegenstände. Die Formulierung der **Förderungsgegenstände** variiert von Land zu Land stark, und wird zumeist in den folgenden Bestimmungen der Gesetze bzw. anhand der Richtlinien der LReg noch konkretisiert. Die Mehrheit der Bundesländer legt fest, dass neben bzw. im Zuge von Erwerb, Errichtung, Sanierung von Wohnungen, Wohnhäusern und Wohnheimen und Ankauf von Grundstücken für Zwecke des Wohnbaus auch bestimmte Einrichtungen bzw. Maßnahmen, die im Zusammenhang mit dem Vorhaben des Wohnbaus und der Wohnhaussanierung stehen, gefördert werden können (zB Kfz-Abstellanlagen⁹³, Maßnahmen zur Verbesserung des Wohnumfelds⁹⁴, umweltfreundliche Maßnahmen bei Sanierungen⁹⁵, etc). Wien legt in diesem Zusammenhang in § 1 Abs 2 lit b WWFSG fest, dass die Förderung auch Einrichtungen der kommunalen Infrastruktur⁹⁶ umfassen kann.

Außerdem normieren die jeweiligen Gesetze auch bestimmte **Grundsätze und Ziele** für die Vergabe der Wohnbauförderung. So setzt sich zum Beispiel das Land Salzburg in § 1 Abs 1 Z 1 SWFG zum Ziel, der Bevölkerung des Landes durch Förderungen die Beschaffung von qualitativ gutem Wohnraum zu leistbaren Bedingungen in einer gesunden, ökologisch nachhaltigen und vielfältig gestalteten Wohnumwelt zu ermöglichen. Auch diese Grundsätze und Ziele unterscheiden sich in ihrer Formulierung stark von Land zu Land. Allerdings lässt sich bemerken, dass in fast allen Ziel- bzw. Grundsatzbestimmungen ein Bezug auf Nachhaltigkeit oder Klimaschutz zu finden ist. Teilweise wird in diesem Zusammenhang auch auf Zielsetzungen des jeweiligen ROG verwiesen.⁹⁷ In diesen Bestimmungen spiegeln sich daher die beabsichtigten

⁹³ § 1 Abs 3 NÖ WFG.

⁹⁴ § 1 Z 5 OÖ WFG; § 1 Z 5 Stmk WFG.

⁹⁵ § 1 Abs 1 iVm 2 Abs 8 lit f TWFG

⁹⁶ Im Sinne des § 2 Z 7 WWFSG.

⁹⁷ ZB § 4 Abs 1 Stmk WFG.

raumplanerischen und umweltpolitischen Lenkungseffekte der Wohnbauförderung wider.⁹⁸ Dies ist in diesem Kontext relevant, da die Implementierung von Shared-Mobility-Angeboten im Wohnraum einen wesentlichen Bestandteil einer Mobilitätswende im Hintergrund des Klimawandels darstellen kann.

b. Förderbare Kosten

Konkretere Bestimmungen in Bezug auf die Förderbarkeit des Errichtens von alternativen Mobilitätsangeboten im Wohnbau (zB Shared-Mobility-Angebote) finden sich in den Regelungen, welche definieren, was unter Gesamtbaukosten zu verstehen ist.

Nur selten beziehen sich die gesetzlichen Bestimmungen selbst explizit auf die Kosten für die Umsetzung von Mobilitätskonzepten. Für **Kärnten** regelt beispielsweise § 5 Z 7 lit b K-WBFG, dass zu den Gesamtbaukosten für Förderungen bei der Errichtung von Mietwohnungen und Wohnheim neben Kosten für Garagen- und Stellplätze auch die Kosten für „**Mobilitätskonzepte** und deren Umsetzung“ zählen. Außerdem dürfen gem § 25 Abs 2 Z 11 K-WBFG im Rahmen der Förderung der Sanierung von Gebäuden und Wohnungen Förderungen für „Infrastruktureinrichtungen für alternative Mobilitätsformen“ vorgesehen werden.

In anderen Bundesländern ergibt sich dies zwar nicht unmittelbar aus den gesetzlichen Bestimmungen, jedoch sind Kosten für Mobilitätsmaßnahmen in verschiedener Art und Weise dennoch förderbar, was sich in erster Linie aus der Konkretisierung der gesetzlichen Bestimmungen in den jeweiligen Verordnungen und der Auslegung in den Richtlinien ergibt. Im Einzelnen bestehen dennoch in der Praxis immer wieder Rechtsunsicherheiten aufgrund unklarer Auslegung.

In **Wien** wird so z.B. in § 4 Abs 1 WWFSG 1989 festgelegt, dass zu den Gesamtbaukosten auch Kosten der Errichtung von Kfz-Stellplätzen (Z 3), Kosten der Errichtung von der gemeinsamen Benutzung der Bewohner dienenden Gebäudeteilen und Anlagen (Z 2) und Kosten von Marketingmaßnahmen (Z 1)⁹⁹ zählen, sowie kommunale Infrastruktureinrichtungen iSd § 2 Z 7 WWFSG („kleinräumige Einrichtungen oder Anlagen der Stadt Wien für kulturelle, soziale, gesundheitliche, sportliche und technische Zwecke sowie Verkehrseinrichtungen, soweit sie zeitlich und räumlich in unmittelbarem baulichen und wirtschaftlichem Zusammenhang mit im Sinne dieses Gesetz geförderten Gebäuden oder Wohnhausanlagen stehen und vorwiegend den Bewohnern dienen“).

Die § 7 Abs 2 und § 10 Abs 2 der Wiener Neubauverordnung 2007 legen fest, dass neben einer Förderung der Errichtung von Mietwohnungen, Geschäftsräumen in Miete und Heimplätzen bzw. neben der Förderung der Errichtungen von Wohnungen und Geschäftsräumen an denen das Wohnungseigentum begründet werden soll, auch eine Förderung in Form eines unverzinsten Förderungsdarlehens des Landes von insgesamt maximal 150 Euro pro Quadratmeter Nutzfläche gewährt werden, wenn es sich um die Errichtung eines Bauvorhabens mit besonderen ökologischen, nachhaltigen, ressourcenschonenden, recyclebaren und klimaschonenden Qualitätskriterien handelt. In dem Punkt 4.3.2 der Technischen Förderrichtlinie für Mehrwohnhäuser und Wohnheime Neubauverordnung 2007 – Novelle 2022 (technische Förderrichtlinie) wird in Bezug auf

⁹⁸ *Amann/Oberhuber in Rainer* (Hrsg), Miet- und Wohnrecht, Bd II, Kap 18.5.1.

⁹⁹ In der Praxis werden gelegentlich Kosten für Mobilitätsmaßnahmen (zB Bereitstellung von ÖPNV-Tickets für Bewohner:innen) als Marketingkosten verrechnet, sofern diese ansonsten nicht im Rahmen der geförderten Baukosten darstellbar sind.

diese Bestimmungen (also § 7 und § 10 der Wiener Neubauverordnung) erläutert, dass eine solche Zusatzförderung mit max. 25 Euro pro Quadratmeter auch für eine **ökologische Mobilitätsinfrastruktur** vergeben werden kann. Neben E-Ladestationen werden diesbezüglich „Mobility Point-Infrastruktur Wohnhausanlage/Quartier, Paketcenter“ (D.3), Carsharing Modelle (D.4) und Bikesharing (D.5) explizit genannt. Zu dem Punkt 4.3.2 der technischen Förderrichtlinie gibt es wiederum einen Anhang¹⁰⁰ mit genaueren Erläuterungen und einer Aufschlüsselung, welche Maßnahmen bis zu welchem Betrag als ökologische Mobilitätsinfrastruktur genau gefördert werden können.

Die Wiener Sanierungsverordnung¹⁰¹ legt Kriterien fest, die bei der Vergabe von Wohnbauförderungen für Sanierungsprojekte herangezogen werden. Die große Mehrheit dieser Kriterien beziehen sich auf bautechnische Maßnahmen, in Bezug auf Mobilität und Sharing gibt es im § 15 Abs 3 eine Bestimmung. Diese legt fest, dass die Schaffung oder Nachrüstung von Stellplätzen unter bestimmten Voraussetzungen mit einem gewissen Beitrag gefördert werden kann. Der Abs 3 sieht aber auch vor, dass für die Errichtung oder Nachrüstung von Ladestationen für Elektrofahrzeuge zusätzlich ein Betrag von höchstens 500 Euro je Ladestation gewährt werden kann.

In der **Steiermark** wird in § 10 Abs 3 Stmk WFG 1993 festgelegt, dass bei der Förderung der Errichtung von Eigentums- und Mietwohnungen sowie Wohnheimen, die Förderbeträge erhöht werden können, wenn „besonders förderungswürdige Maßnahmen insbesondere im Sinne der Reduktion des Ausstoßes an Treibhausgasen durchgeführt werden“ (§ 10 Abs 3 Z 3), worunter Mobilitätsmaßnahmen subsumiert werden können.

Neben einer Durchführungsverordnung wurden auch Richtlinien zur ökologischen Wohnbauförderung erlassen, die nicht nur bau- und haustechnische Themen behandeln sollen.¹⁰² In dieser werden sogenannte Ökopunkte vergeben, wobei hier auch Punkte für Mobilitätsmaßnahmen vorgesehen werden, zum Beispiel für E-PKW Ladeplätze oder Car-Sharing Parkplätze. Bemerkenswert ist, dass die steiermärkischen Richtlinien detaillierte Vorgaben über den Nachweis der Erfüllung der einzelnen Maßnahmen treffen. So wird zum Beispiel verlangt, dass für die Erhaltung von Ökopunkten für **E-Car-Sharing** Parkplätze, ein solcher Parkplatz errichtet werden muss und ein Vertrag mit einem E-Car-Sharing Anbieter mit einer Vertragsdauer über mindestens drei Jahre abgeschlossen werden muss.¹⁰³

In **Oberösterreich** wird in § 18 Oö WFG 1993 definiert, dass unter einer Förderung von Vorhaben zur qualitativen Verbesserung der Wohnversorgung und des Wohnumfeldes auch die Verbesserung der Infrastruktur (Z 2) sowie sonstige Vorhaben im Zusammenhang mit der qualitativen Verbesserung der Wohnversorgung, des Wohnumfeldes und der örtlichen Baukultur zu verstehen sind (Z 3). Als Gesamtbaukosten sind gem § 2 Z 9 Oö WFG 1993 Kosten für Anschließung und Errichtung zu verstehen. Da in OÖ die konkrete Stellplatzverpflichtung und ggf. mit deren Reduktion

¹⁰⁰ Anhang Erläuterungen zu Punkt 4.3.2 zur Technischen Förderrichtlinie für Mehrwohnhäuser und Wohnheime Neubauverordnung 2007 – Novelle 2023.

¹⁰¹ Verordnung der Wiener Landesregierung über die Gewährung von Förderungen im Rahmen des II. Hauptstückes des Wiener Wohnbauförderungs- und Wohnhaussanierungsgesetzes – WWFSG 1989 (Sanierungs- und Dekarbonisierungsverordnung 2024) 2024, LGBL 15/2024.

¹⁰² Amt der Steiermärkischen Landesregierung, Richtlinien für die Ökologische Wohnbauförderung, https://www.wohnbau.steiermark.at/cms/dokumente/12864456_168485946/fe2b7f27/%C3%96KO_RL_2024_09_01.pdf (Stand 22.01.2025).

¹⁰³ Vgl. Richtlinien für die Ökologische Wohnbauförderung, 26.

verbundenen verpflichtend umzusetzende alternative Mobilitätsmaßnahmen im Baubescheid als Aufschließungserfordernisse festgelegt werden, fallen auch Kosten für solche Mobilitätsmaßnahmen unter die Gesamtbaukosten, wobei die allgemeinen Regelungen der Neubauförderungs-Verordnung (sowie die Sanierungsverordnungen I und II) zu beachten sind.

In **Niederösterreich** werden in dem Abschnitt VI der NÖ Wohnungsförderungsrichtlinien 2019 die genaueren Regelungen zur Förderung des Wohnungsbaus geregelt. § 30 implementiert ein Punktesystem innerhalb dessen eine Zusatzförderung unter anderem für folgende Punkte in Betracht kommt: Leerverrohrung zur Nachrüstung von Ladestationen für Elektromobilität, Lagequalität, Infrastruktur, Bebauungsweise.

In **Tirol** umfassen gem § 2 Abs 13 TWFG die Gesamtbaukosten ua Kosten der Errichtung von Räumen und Anlagen, die zur allgemeinen Benützung durch die Bewohner bestimmt sind und Kosten der Errichtung von Stellplätzen und Garagen. In der Wohnbauförderungsrichtlinie Tirol sind etwa erhöhte Förderungsbeträge vorgesehen, wenn E-Ladestationen errichtet werden.¹⁰⁴ Besondere Förderungen können außerdem gewährt werden „für Einrichtungen zur Verbesserung der Wohnsituation und des Wohnumfeldes“ (§ 15 Abs 1 lit g TWFG).

In **Vorarlberg** sahen die Neubauförderungsrichtlinien 2022 für den privaten Wohnbau und den öffentlichen Wohnbau einen Bonus iHv 30 Euro pro m² förderbarer Nutzfläche für Carsharing-Stellplätze vor.¹⁰⁵ Die entsprechenden Richtlinien aus 2023 und 2024 sehen jedoch keine Bestimmungen mehr zu Mobilitätsangeboten vor, dem Wohnbauförderungsgesetz sind ebenso keine spezifischen Bestimmungen bezüglich der Förderbarkeit von Kosten für Mobilitätsmaßnahmen zu entnehmen.

Im **Burgenland** finden sich keinerlei explizite Regelungen zu alternativen Mobilitätsangeboten in Zusammenhang mit der Wohnbauförderung.¹⁰⁶

In **Salzburg** normierte vor der Novelle 2024 § 13 Abs 1 Z 3 SWFG 2015, dass zu den Baukosten neben Kosten für die Errichtung von behördlich vorgeschriebenen Stellplätzen explizit auch „Kosten für erforderliche Mobilitätskonzepte und deren Umsetzung (zB Kosten für Carsharingmodelle uä)“ zählen und diese somit förderbar sind. Diese explizite Erwähnung der Kosten für Mobilitätsmaßnahmen ist im SWFG 2025 nun nicht mehr enthalten, die Förderbarkeit daher derzeit unklar.

3.3.4. Zusammenfassung

Das Ausmaß der Berücksichtigung nachhaltiger Mobilitätsangebote im rechtlichen Rahmen der Wohnbauförderung zeigt sich im Vergleich zwischen den Bundesländern als äußerst unterschiedlich. Dies betrifft einerseits die Förderbarkeit der Errichtung von Sharing-Angeboten im Rahmen der Gesamtbaukosten, aber auch die Ausgestaltung von Anreizsystemen mit Zusatzpunkten o.ä. für die Umsetzung von Mobilitätsmaßnahmen.¹⁰⁷ Insgesamt finden sich (mit Ausnahme von Wien und der

¹⁰⁴ Vgl. WBF-Richtlinie (Tirol), Ausgabe 1.9.2024, 20, https://www.tirol.gv.at/fileadmin/themen/bauen-wohnen/wohnbauforderung/downloads_2019/wbf-richtlinie_01-09-2024.pdf (Stand 22.01.2025).

¹⁰⁵ § 12 Abs 2 Z 10 Neubauförderungsrichtlinie 2022 für den privaten Wohnbau bzw. § 11 Abs 2 lit a Z 10 Neubauförderungsrichtlinie 2022 für den öffentlichen Wohnbau.

¹⁰⁶ Vgl. *Neumann/Liszt/Singelmann*, E-Carsharing- Angebote im Kontext der Wohnbauförderung (2023) 26.

¹⁰⁷ Vgl. *Neumann/Liszt/Singelmann*, E-Carsharing- Angebote im Kontext der Wohnbauförderung (2023) 7.

Steiermark) nur vereinzelte mobilitätsrelevante Regelungen bzw. haben Mobilitätsaspekte nur wenig Gewicht bei Bestimmung der Förderhöhe.¹⁰⁸

Derzeit werden daher die Kosten für die Errichtung von Mobilitätsangeboten (zB Carsharing) oft als Grundnebenkosten (Widmungs- bzw. Aufschließungskosten) verrechnet¹⁰⁹, sofern Bauträger vertraglich (etwa in einem städtebaulichen Vertrag bzw. Mobilitätsvertrag) bzw. durch Auflagen im Baubescheid dazu verpflichtet sind, diese zu schaffen. Neben den Kosten für die (bauliche) Errichtung kann so auch eine Anschubfinanzierung für die Betriebskosten des Sharing-Angebots (zB für die ersten drei Jahre) als den Infrastrukturkosten zugehörig gesehen und abgerechnet werden. Im Detail bestehen aber nach wie vor hier gewisse Rechtsunsicherheiten. Teilweise erfolgt in der Praxis auch die Verrechnung der Kosten bestimmter Mobilitätsmaßnahmen als Marketingkosten (als Teil der Gesamtbaukosten). Entsprechende Reformen der gesetzlichen Grundlagen für die Wohnbauförderung unter stärkerer Berücksichtigung bzw. Klarstellung des Stellenwerts von Mobilitätsmaßnahmen werden daher regelmäßig gefordert.¹¹⁰

¹⁰⁸ VCÖ (Hrsg), VCÖ Factsheet: Mobilität und Wohnen gemeinsam planen (2015) 3.

¹⁰⁹ Die hinsichtlich der Angemessenheit freilich auch einer Prüfung unterliegen.

¹¹⁰ VCÖ (Hrsg), VCÖ Factsheet: Mobilität und Wohnen gemeinsam planen (2015); *AustriaTech* (Hrsg), *Mobilität & Wohnen* (2019) 9.

3.4 Wohnrecht

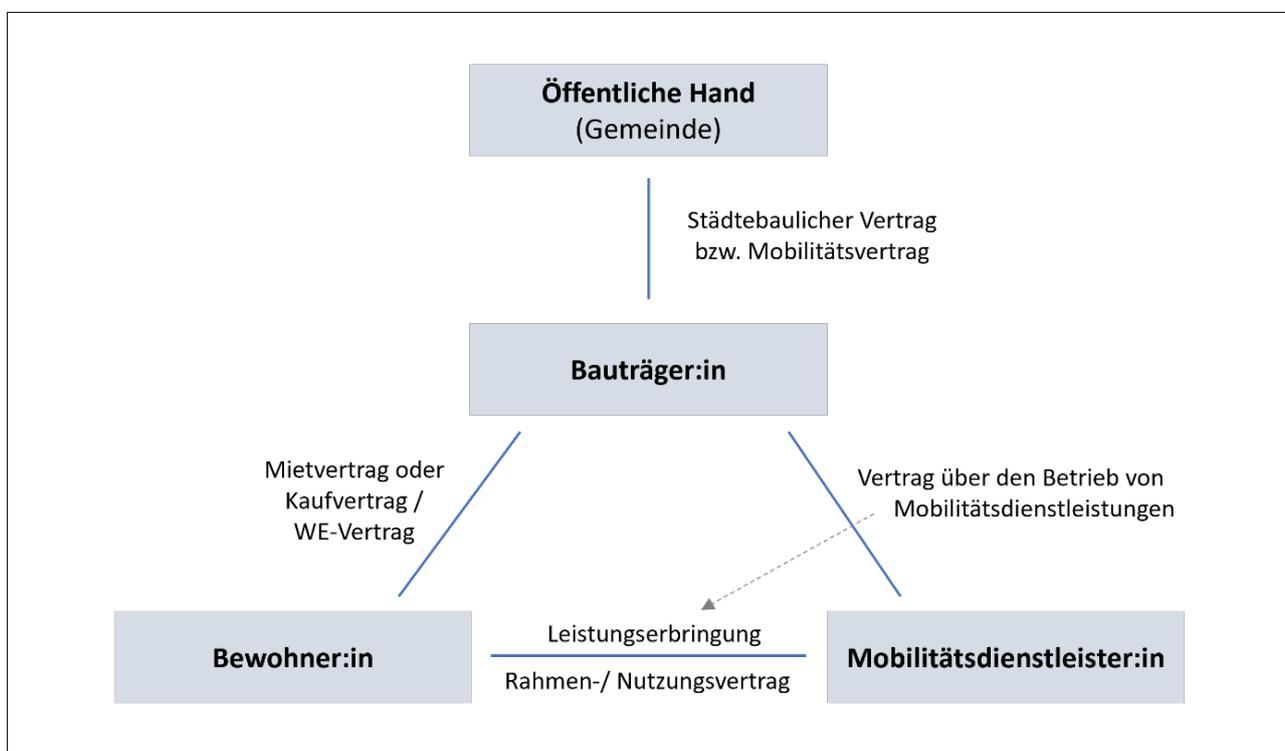
3.4.1. Einleitung

Vielfach werden die geltenden wohnrechtlichen Rahmenbedingungen als unklar bzw. hinderlich in Hinblick auf die Integration alternativer Mobilitätsangebote (wie zB eines Carsharing-Angebots) im Wohnbau erachtet.¹¹¹ Die diesbezüglich zentrale Fragestellung in der Praxis ist: Wie lassen sich nach den wohnrechtlichen Bestimmungen die vertraglichen Beziehungen gestalten, um den Betrieb eines Car-Sharing-Angebots, insbesondere auch langfristig, abzusichern?

Wie bereits oben dargestellt (siehe 3.2.4), werden oft zunächst Verträge (städtebauliche Verträge bzw. Mobilitätsverträge) zwischen der Gemeinde und Bauträger:in abgeschlossen, in denen festgelegt wird, dass am Standort des Wohnbauprojekts den Bewohner:innen ein bestimmtes Mobilitätsangebot zur Verfügung zu stellen ist. Alternativ kann sich diese Verpflichtung auch aus einer hoheitlichen Festlegung, etwa im Baubescheid, ergeben (siehe dazu 3.2.5).

Zwecks tatsächlicher Bereitstellung des Angebots schließen die Bauträger:innen regelmäßig Verträge mit professionellen Mobilitätsdienstleister:innen ab, in welchen diese mit dem Betrieb zB eines Carsharing-Angebots beauftragt werden. In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage, ob und welche vertraglichen Beziehungen mit den Bewohner:innen als Leistungsempfänger:innen des Mobilitätsangebots bestehen, d.h. zu welchem Zeitpunkt welche Arten von Verträgen, auch mit den Bewohner:innen, abgeschlossen werden (siehe Abbildung 4).

Abbildung 4: Vertragskonstellationen bei der Integration von Sharing-Angeboten im Wohnbau



¹¹¹ AustriaTech (Hrsg), Sharing im Mobilitätsbereich (2023) 45; Stadtgemeinde Salzburg (Hrsg), Maßnahmenkatalog Zur Realisierung von multimodalen Mobilitätsangeboten (Mobility Points) in Wohnbauten und Stadtteilen (2019) 22.

Denn für eine langfristige Absicherung des Betriebs des Mobilitätsangebots ist entscheidend, wie dessen Finanzierung geregelt wird. Diese wird in der Regel durch die Bauträger nur für die ersten Jahre übernommen. Um eine Finanzierung auch darüber hinaus – und damit ein langfristiges Bestehen des Angebots – sicherzustellen, ist von Bedeutung, wie unter den jeweils anwendbaren wohnrechtlichen Rahmenbedingungen die Tragung der Kosten für den grundlegenden Betrieb des Angebots an die Bewohner:innen übertragen werden kann, zumindest soweit und solange ein wirtschaftlich sich selbst tragender Betrieb des Angebots (dh rein durch Nutzungsgebühren) nicht möglich ist.

Je nachdem, ob es sich um **Miet- oder Eigentumswohnungen** im **frei finanzierten** Wohnbau einerseits oder im **geförderten** Wohnbau andererseits handelt, sind diese Fragen unter Anwendung unterschiedlicher wohnrechtlicher Regelungskomplexe zu beantworten (siehe Tabelle 5). Daneben sind stets die allgemeinen zivilrechtlichen Bestimmungen des ABGB¹¹² anwendbar.

Tabelle 5: Übersicht über die wohnrechtlichen Rahmenbedingungen

	Frei finanziert Wohnbau	Geförderter Wohnbau
Wohnungseigentum	Wohnungseigentumsgesetz (WEG) ¹¹³	Wohnungseigentumsgesetz (WEG) <u>und</u> Wohnungsgemeinnützigkeitsgesetz (WGG) ¹¹⁴
Mietwohnungen	Mietrechtsgesetz (MRG) ¹¹⁵	Mietrechtsgesetz (MRG) <u>und</u> Wohnungsgemeinnützigkeitsgesetz (WGG)

¹¹² Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch, JGS 946/1811 idF BGBl I 33/2024.

¹¹³ Wohnungseigentumsgesetz 2002, BGBl I 70/2002 idF BGBl I 92/2024.

¹¹⁴ Bundesgesetz vom 8. März 1979 über die Gemeinnützigkeit im Wohnungswesen (Wohnungsgemeinnützigkeitsgesetz – WGG), BGBl 139/1979 idF BGBl I 176/2023.

¹¹⁵ Bundesgesetz vom 12. November 1981 über das Mietrecht (Mietrechtsgesetz – MRG), BGBl 520/1981 idF BGBl I 176/2023.

3.4.2. Wohnungseigentum

a. Vertragliche Beziehungen

Im Städtebaulichen Vertrag bzw. Mobilitätsvertrag hat sich der:die Bauträger:in dazu verpflichtet, für einen bestimmten Zeitraum (zB die ersten drei Jahre) ein Carsharing-Angebot für die Bewohner:innen zu betreiben und zu finanzieren. Nach der Fertigstellung eines Bauprojekts, bei welchem Eigentumswohnungen errichtet werden, werden diese verkauft und Wohnungseigentum daran begründet durch Abschluss der Wohnungseigentumsverträge.

Fallkonstellation 1:

Über den Betrieb des für das Objekt vorgesehenen Carsharing-Angebots kann der:die Bauträger:in bereits vor Verkauf der Wohnungen einen Vertrag mit dem:der Mobilitätsdienstleister:in abschließen. Der:die Bauträger:in übernimmt die Kosten des laufenden Betriebs für das Mobilitätsangebot für einen gewissen Zeitraum, die vertraglich vereinbarten Leistungen werden vom Mobilitätsdienstleister direkt an die Bewohner:innen erbracht. Es handelt sich somit um einen Vertrag zugunsten Dritter (§ 881 ABGB).¹¹⁶ Die Bewohner:innen haben daher bestimmte vertragliche Rechte, d.h. sie können die Erfüllung des Vertrags einfordern, obwohl Vertragspartner nur Bauträger:in und Mobilitätsdienstleister:in sind. Zusätzlich wird allerdings in der Regel ein Rahmenvertrag zwischen Mobilitätsdienstleister und den einzelnen Bewohner:innen über den Bezug der Leistungen abgeschlossen, und die Bewohner:innen entrichten ggf. zusätzlich ein Entgelt pro erfolgter Nutzung des Carsharing-Angebots.

Soll nach Ende jenes Zeitraumes, für den zwischen Bauträger:in und Mobilitätsdienstleister:in die Bereitstellung des Carsharing-Angebots für die Bewohner:innen vereinbart wurde, das Mobilitätsangebot weiter bestehen, muss dieses von der Wohnungseigentümergeinschaft (WEG) beim Mobilitätsdienstleister beauftragt und die laufenden Kosten von der WEG finanziert werden. Dafür bedarf es eines Beschlusses der WEG mit einer gewissen Mehrheit.

Eine solche Entscheidung über den Abschluss eines Vertrages über den Betrieb eines Sharing-Angebots mit einem:einer Mobilitätsdienstleister:in ist als Angelegenheit der außerordentlichen Verwaltung zu qualifizieren. Zur **außerordentlichen Verwaltung** iSd § 29 WEG zählen alle Angelegenheiten, die nicht der ordentlichen Verwaltung iSd § 28 WEG (iVm § 833 ABGB) zuzuordnen sind. Zur ordentlichen Verwaltung gehören Maßnahmen, die der Erhaltung und Verwaltung des gemeinsamen Gutes dienen,¹¹⁷ wie zB die ordnungsgemäße Erhaltung der allgemeinen Teile der Liegenschaft.¹¹⁸ Dazu gehören auch Arbeiten, die zur Aufrechterhaltung des Betriebes von bestehenden, der gemeinsamen Benützung der Bewohner:innen dienenden Anlagen dienen (zB Aufzug, Heizung, Waschküche etc),¹¹⁹ oder die dem üblichen Gebrauch der Liegenschaft dienen, wie zB der Abschluss von Verträgen mit kommunalen Versorgungseinrichtungen wie Strom, Müllabfuhr etc.¹²⁰ Hingegen zählen zur außerordentlichen Verwaltung insbesondere Verbesserungen, die auch die „Schaffung von Neuem, bisher nicht Vorhandenem“ beinhalten, wie zB der Einbau eines Lifts, die

¹¹⁶ *Welser/Zöchling-Jud*, Bürgerliches Recht II¹⁴ (2015) 162.

¹¹⁷ *Welser/Kletecka*, Grundriss des bürgerlichen Rechts I (2018) Rz 925; *Löcker* in *Hausmann/Vonkilch* (Hrsg), Österreichisches Wohnrecht WEG⁵ § 28 WEG.

¹¹⁸ *Painsi/Terlitza*, Wohnungseigentumsrecht (2022) Rz 656.

¹¹⁹ *Würth/Zingher/Kovanyi/Etzersdorfer*, Miet- und Wohnrecht²³ (2016) 79.

¹²⁰ Vgl. *Faistenberger/Barta/Call*, Kommentar zum Wohnungseigentumsgesetz 1975 (1976) § 14 N 9.

Schaffung von neuen Kfz-Abstellplätzen¹²¹ oder von E-Ladestationen¹²² und somit wohl auch die Einrichtung bzw Bestellung eines Carsharing-Angebots. Zwar bedarf es grundsätzlich sowohl bei der ordentlichen als auch bei der außerordentlichen Verwaltung derselben Beschlussmehrheiten, dh eine Mehrheit der Stimmen der Wohnungseigentümer gemäß § 24 Abs 4 WEG. Lediglich bei wichtigen Veränderungen, iSd § 834 ABGB, die nicht mehr zur außerordentlichen Verwaltung zählen (zB Abbruch des Gebäudes, Abschluss und Aufkündigung von Bestandsverträgen mit Miteigentümern¹²³), ist Einstimmigkeit erforderlich.¹²⁴ Die Abgrenzung zwischen ordentlicher und außerordentlicher Verwaltung ist jedoch auch bei denselben Beschlussmehrheiten aus verschiedenen Gründen relevant: Im Rahmen der ordentlichen Verwaltung darf und muss der:die Verwalter:in (sofern bestellt) Maßnahmen auch ohne Mehrheitsbeschluss treffen, die Mehrheit kann jedoch Weisungen erteilen. Außerdem sind Mehrheitsbeschlüsse der ordentlichen Verwaltung nur aus formalen Gründen anfechtbar und nur innerhalb einer kürzeren Frist.¹²⁵ In der außerordentlichen Verwaltung hingegen besteht für jede:n (überstimmte:n) Wohnungseigentümer:in die Möglichkeit (auch) einer inhaltlichen Beschlussanfechtung binnen einer Antragsfrist von drei bzw. bei Unterbleiben einer Verständigung von sechs Monaten.¹²⁶

Fallkonstellation 2:

Alternativ kann bereits beim Verkauf der Wohnungen bzw. beim Abschluss der Wohnungseigentumsverträge eine Klausel in die Verträge aufgenommen werden, gemäß welcher sich die Käufer:innen bzw. Bewohner:innen verpflichten, in die vertragliche Beziehung zwischen Bauträger:in und Mobilitätsdienstleister:in einzutreten. Ein solcher **Vertragsübergang** von Bauträger:in auf die WEG ist erforderlich, damit das Carsharing-Angebot weitergeführt werden kann, nachdem der:die Bauträger:in nach Verkauf aller Wohnungen und Begründung des Wohnungseigentums aus dem Vertrag mit dem:der Mobilitätsdienstleister:in ausscheidet. Damit wird die Wohnungseigentümergeinschaft, je nach Vereinbarung in der Regel für einen festgelegten Zeitraum, zum Vertragspartner bzw. Auftraggeber des:der Mobilitätsdienstleister:in, ohne dass es einer Beschlussfassung durch die WEG als solche dafür bedarf (siehe Abbildung 5).

Konkret wird mit dem Kaufvertrag bzw. durch Festlegung im Wohnungseigentumsvertrag (sofern beide nicht kombiniert abgeschlossen werden¹²⁷) zu diesem Zweck vereinbart, dass ein bereits (vom Bauträger bzw. WE-Organisator) abgeschlossener Betriebsvertrag an die Wohnungseigentümer:innen überbunden wird bzw. der:die Wohnungseigentümer:in dem mit Vertragsabschluss zustimmt.¹²⁸ Das bedeutet, die Eigentümergeinschaft tritt in den mit dem:der Sharing-Dienstleister:in vom Bauträger abgeschlossenen Vertrag über den Betrieb von Carsharing etc. ein und übernimmt sämtliche Pflichten und Rechte.

Derartige vertragliche Vereinbarungen im Wohnungseigentumsvertrag sind grundsätzlich im Rahmen der Vertragsfreiheit möglich (so enthalten WE-Verträge neben den Mindestinhalten gem WEG

¹²¹ *Painsi/Terlitz*, Wohnungseigentumsrecht (2022) Rz 669f.

¹²² *Fidler*, Elektromobilität nach der WEG-Nov 2022, ZVR 2023, 188 (192).

¹²³ *Prader*, WEG^{6.09} § 29 (Stand 1.10.2024, Manz Wohnrecht in rdb.at) E 18, 61.

¹²⁴ *Painsi/Terlitz*, Wohnungseigentumsrecht (2022) Rz 648ff.

¹²⁵ Ein Monat ab Anschlag des Beschlusses, s *Painsi/Terlitz*, Wohnungseigentumsrecht (2022) Rz 648.

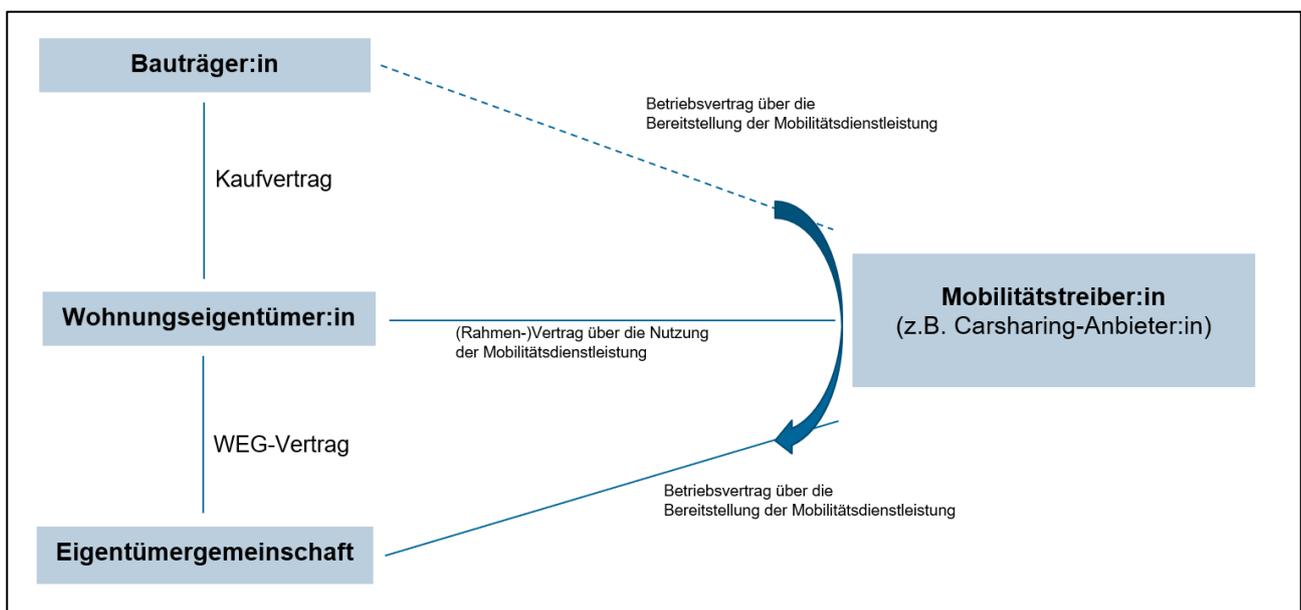
¹²⁶ Vgl. *Painsi/Terlitz*, Wohnungseigentumsrecht (2022) Rz 649.

¹²⁷ Vgl. dazu *Rainer*, Wohnungseigentum in *Rainer* (Hrsg), Handbuch des Miet- und Wohnrechts, Bd I, 34. Erg-Lfg, 516.

¹²⁸ *Stadtgemeinde Salzburg* (Hrsg), Maßnahmenkatalog Zur Realisierung von multimodalen Mobilitätsangeboten (Mobility Points) in Wohnbauten und Stadtteilen (2019) 22; *Arbeiterkammer* (Hrsg), Ratgeber Eigentumswohnungen (2021) 44f

regelmäßig auch Bestimmungen über die Nutzung gemeinsamer Anlagen, Aufteilung von Aufwendungen etc.). Allerdings sind die Grenzen des § 38 WEG im Sinne des Schutzes der Wohnungseigentumsbewerber:innen vor der „Vertragsübermacht“ des WE-Organisators zu beachten.¹²⁹ Eine Klausel, die eine Eigentümergeinschaft auf unbefristete Zeit dazu verpflichtet, ein Sharing-Angebot von einem:einer bestimmten Mobilitätsdienstleister:in zu beziehen, ist wohl nicht zulässig bzw. sittenwidrig, da nach der Rechtsprechung im Einzelfall bestimmte Vertragsklauseln (zB aufgrund übermäßig langer Bindungsdauer etc) eine unbillige Beeinträchtigung und damit Rechtsunwirksamkeit solcher Vereinbarungen bedingen könnten.¹³⁰ In der Praxis wird es daher auch so gehandhabt, dass die Eigentümer:innen nur für einen begrenzten Zeitraum einiger Jahre an den Vertrag gebunden sein sollen.

Abbildung 5: Vertragsbeziehungen bei Überbindung des Betriebsvertrags an die Eigentümergeinschaft



In im Rahmen des Projekts untersuchten Beispielfällen (siehe unten 4.) haben sich die Wohnungseigentümer:innen zudem in der Regel verpflichtet, mit den Betriebskosten die laufenden Kosten des Mobilitätsangebots zu bezahlen, während sich der:die Bauträger:in zur Leistung einer Anschubfinanzierung (idR in Form eines einmaligen Pauschalbetrages) verpflichtet. Inwieweit Bauträger:innen gleich ihre finanzielle Verpflichtung an die Bewohner:innen übertragen können, ist insbesondere auf Grund der aus dem städtebaulichen Vertrag gegenüber der Gemeinde bestehenden Verpflichtungen zweifelhaft.

Der vom Bauträger bzw. der Bauträgerin an die Bewohner:innen überbundene Betriebsvertrag mit dem:der Mobilitätsdienstleister:in besteht damit nach Begründung des Wohnungseigentums (zumeist zugleich mit dem Kaufvertrag) idR mit der Wohnungseigentümergeinschaft weiter. Für **Änderungen bzw. die Kündigung dieses Vertrags** sind somit ab diesem Zeitpunkt die allgemeinen Erfordernisse in Bezug auf Mehrheitsbeschlüsse für Angelegenheiten der (ordentlichen) Verwaltung

¹²⁹ Vgl. grundlegend zur Vorgängerbestimmung § 24 WEG 1975 *Faistenberger/Barta/Call*, Kommentar zum WEG 1975 (1976) § 24 N 1f.

¹³⁰ S dazu im Detail *Vonkilch* in *Hausmann/Vonkilch* (Hrsg), Kommentar Österreichisches Wohnrecht - WEG⁵ (2023) zu § 38 WEG Rz 7ff.

maßgeblich, womit in der Regel Beschlüsse durch die einfache Mehrheit der Wohnungseigentümer:innen erforderlich sind.

Bei (nachträglicher) Einrichtung eines Mobilitätsangebots **in einem Bestandsobjekt** als Gemeinschaftsanlage bedarf der Abschluss des Vertrags zwischen der Wohnungseigentümergeinschaft und einem:einer Mobilitätsdienstleister:in über Errichtung und Betrieb eines Carsharing-Angebots eines Beschlusses durch die Mehrheit der Wohnungseigentümer:innen, ebenso jegliche nachfolgende Änderung bzw. Auflösung dieses Vertrags. Es handelt sich um eine Maßnahme der außerordentlichen Verwaltung (siehe bereits oben).

b. Langfristige Finanzierung

Unabhängig in welcher Konstellation, also ob der Betriebsvertrag mit dem:der Mobilitätsdienstleister:in bereits mit Begründung des Wohnungseigentums an die Bewohner:innen übertragen wird, oder erst nachträglich durch die WEG selbst abgeschlossen wird, stellt sich jedenfalls nach Ablauf der ersten Finanzierung durch den:die Bauträger:in die Frage, wie die laufenden Kosten des Betriebs darüber hinaus weiter finanziert werden können, jedenfalls bis sich das Sharing-Angebot wirtschaftlich selbst tragen kann. Denkbar wäre es, dass nur die tatsächlichen Nutzer:innen des Sharing-Angebots als einzelne Leistungsempfänger:innen vertragliche Beziehungen mit Mobilitätsdienstleister:innen haben und für die einzelnen Benutzungen ein Entgelt bezahlen. In der Praxis ist dies aber mitunter problematisch bzw. insbesondere für die Mobilitätsdienstleister:innen ein zu riskantes Geschäftsmodell. Aus deren Sicht ist wünschenswert, dass die grundlegende Finanzierung zur Aufrechterhaltung des laufenden Betriebs über Zahlung einer Pauschale gesichert ist. Damit stellt sich die Frage, wie diese Pauschale aufgebracht werden und auf die Bewohner:innen aufgeteilt werden kann bzw. im Rahmen der Betriebskosten abgerechnet werden kann.

Aufwendungen für die Liegenschaft (an der Wohnungseigentum begründet wurde) iSd § 32 WEG sind alle liegenschafts- und verwaltungsbezogenen Auslagen, die der Eigentümergeinschaft erwachsen.¹³¹ Darunter fallen u.a. Betriebskosten (zB für Wasser, Müllabfuhr, Hausbetreuung), Aufwendungen für Gemeinschaftsanlagen, Verwaltungskosten sowie Aufwendungen zur Erhaltung und Verbesserung von allgemeinen Teilen. Diese sind gem § 32 Abs 1 WEG grundsätzlich von allen Wohnungseigentümern:innen **im Verhältnis ihrer Miteigentumsanteile** zu tragen.

Für die Aufteilung der Aufwendungen für den laufenden Betrieb eines Sharing-Angebots auf die Wohnungseigentümergeinschaft ist nur von Bedeutung, ob es sich um dabei um eine Angelegenheit der Verwaltung handelt oder nicht (siehe oben).¹³² Die Einordnung als Angelegenheit der ordentlichen bzw. außerordentlichen Verwaltung ist dafür nicht weiter relevant.

Sofern nichts anderes rechtswirksam vertraglich vereinbart ist oder aufgrund objektiver Umstände einige Miteigentümer:innen von der Benützung der Anlage ausgeschlossen sind, handelt es sich um **Aufwendungen für eine Gemeinschaftsanlage**, welche von den Miteigentümer:innen anteilmäßig zu tragen sind. Aufwendungen, die im Einzelinteresse oder im Interesse einer Gruppe von Wohnungseigentümer:innen getätigt werden, sind hingegen (nur) von diesen zu tragen. Wenn daher zB nur eine Gruppe einzelner Wohnungseigentümer:innen auf eigene Kosten ein Mobilitätsangebot

¹³¹ Vgl. *Hausmann* in Hausmann/Vonkilch (Hrsg), Kommentar Österreichisches Wohnrecht - WEG⁵ (2023) zu § 32 WEG.

¹³² Vgl. *Hausmann* in WEG⁵ § 32 WEG.

errichtet bzw. betreiben möchte, sind die Aufwendungen für den laufenden Betrieb (nur) von diesen zu errichten und gelten nicht als Liegenschaftsaufwendungen iSd § 32 WEG.¹³³

Unabhängig von der gesetzlichen Grundregel des § 32 Abs 1 WEG können sich sämtliche Wohnungseigentümer:innen aber gem § 32 Abs 2 WEG auch auf abweichende Aufteilungsschlüssel einigen. Eine solche Vereinbarung bedarf der Einstimmigkeit und muss schriftlich erfolgen.¹³⁴

§ 32 Abs 3 WEG regelt, dass verbrauchsabhängige Aufwendungen auch nach dem Verbrauch aufgeteilt werden können, wenn die Wohnungseigentümergeinschaft dies mit einer Mehrheit von zwei Dritteln der Anteile beschließt und ein solcher Verbrauch mit vernünftigen Kostenaufwand durch Messvorrichtungen ermittelt werden kann. Bei Gemeinschaftsanlagen können gem Abs 4 Energiekosten für diese, wenn sie den Benutzer:innen zugeordnet werden können, auch pauschaliert von diesen eingehoben werden können.¹³⁵ Dies könnte ggf. in Bezug auf die Energiekosten für das Laden der Fahrzeuge für ein E-Carsharing-System von Bedeutung sein.

Unabhängig davon kann das Gericht gem § 32 Abs 6 WEG auf Antrag eines Wohnungseigentümers bzw. einer Wohnungseigentümerin eine abweichende Abrechnungseinheit festsetzen, wenn mehr als 50 Wohnungseigentumsobjekte oder eine gesondert abzurechnende Anlage, wie etwa eine Waschküche, einen Personenaufzug oder eine gemeinsame Wärmeversorgungsanlage vorhanden sind. Mit einer gesondert abzurechnenden Anlage ist die objektive Sinnhaftigkeit der gesonderten Abrechnung gemeint. Neben den im Gesetz genannten Beispielen kann dies z.B. für Gemeinschaftseinrichtungen wie Wasch- oder Bügelmaschinen, Solarien, Schwimmbäder, Saunen etc. der Fall sein. Es kommt hier auf die objektive Nutzungsmöglichkeit, nicht aber auf die tatsächliche Nutzung an.¹³⁶ Nicht unter die abweichende Vereinbarung fallen solche Einrichtungen, die in jedem Haus vorhanden sind wie Wasserzufuhr, Rauchabzüge, Stiegenhausbeleuchtung und Abfallbehälter.¹³⁷ Das bedeutet, dass später das Gericht eine andere Kostenaufteilung festlegen kann, weil der Betrieb eines Car-Sharing-Angebots idR wohl als eine solche gesondert abzurechnende Anlage qualifiziert werden kann.

Im Ergebnis wird wohl grundsätzlich davon auszugehen sein, dass die Eigentümergeinschaft die Kosten einer Carsharing-Anlage gemeinsam im Verhältnis ihrer Miteigentumsanteile zu tragen hat, sofern keine abweichenden Vereinbarungen diesbezüglich von den Wohnungseigentümer:innen festgelegt wurden. Wenn sich allerdings nur ein Teil der Eigentümergeinschaft dazu entschlossen hat, eine solche Anlage auf ihre eigenen Kosten einzurichten (dh kein Mehrheitsbeschluss vorliegt), müssen auch diese alleine für die Kosten des laufenden Betriebs aufkommen.

c. Zurverfügungstellen von Stellplätzen für ein Carsharing-Angebot

Stellplätze für Kraftfahrzeuge können entweder als allgemeine Teile der Liegenschaft gelten, oder aber es kann an ihnen (selbständig) Wohnungseigentum begründet werden.¹³⁸ Wenn das Bereitstellen von Carsharing von Anfang an im Projekt mitgeplant wird, sollten in der Regel für Carsharing

¹³³ Vgl. *Hausmann* in WEG⁵ § 32 WEG.

¹³⁴ *Reßler* in *Illedits/Reich-Rohrwig* (Hrsg), *Wohnrecht Taschenkommentar*³ (2018) § 32 WEG Rz 24.

¹³⁵ Vgl. *Hausmann* in WEG⁵ § 32 WEG.

¹³⁶ Vgl. *Hausmann* in WEG⁵ § 32 WEG Rz 54.

¹³⁷ Vgl. *Illedits/Illedits-Lohr*, *Wohnungseigentum*: Kapitel 9: Aufteilung der Aufwendungen und Erträge der Liegenschaft Rz 2143.

¹³⁸ § 2 Abs 2 WEG; Vgl. *Painsi/Terlitz*, *Wohnungseigentumsrecht* (2022) 20.

ausgewiesene Stellplätze vorbehalten werden, welche als allgemeine Teile im Eigentum der WEG stehen. Gemäß § 28 Abs 1 Z 8 WEG kann die Eigentümergemeinschaft die verfügbaren allgemeinen, aber eine abgesonderte Benützung zugänglichen Teile der Liegenschaften an Dritte vermieten. Dazu gehören jedenfalls Kfz-Abstellplätze, an denen kein Wohnungseigentum begründet wurde. Demnach besteht die Möglichkeit, dass die Wohnungseigentümergeinschaft im Rahmen der ordentlichen Verwaltung Stellplätze an eine:n externen Car-Sharing-Betreiber:in vermietet.¹³⁹ Falls später, nach Ablauf der Betriebsdauer des Sharing-Angebots, eine andere Nutzung erfolgen soll (zB Verkauf an eine:n Wohnungseigentümer:in), kann dies mit notwendiger Mehrheit beschlossen werden.

In Bestandsobjekten allerdings, in welchen nicht von Anfang an Carsharing mitgeplant worden ist, sondern dessen Einrichtung nachträglich durch die WEG beschlossen wird, stellt sich regelmäßig die Frage, welche Stellplätze für das Sharing-Angebot genützt werden können, da häufig an allen vorhandenen Kfz-Abstellplätzen Wohnungseigentum begründet wurde und keine Stellplätze mehr im Eigentum der WEG selbst stehen. In diesem Fall kommt eine Vermietung oder ein Verkauf durch eine:n der Wohnungseigentümer:innen bzw. Eigentümer:innen der Stellplätze an die WEG in Betracht, welche die Stellplätze in Folge dem:der Mobilitätsbetreiber:in zur Verfügung stellt.

3.4.3. Miete

a. Vertragliche Beziehungen

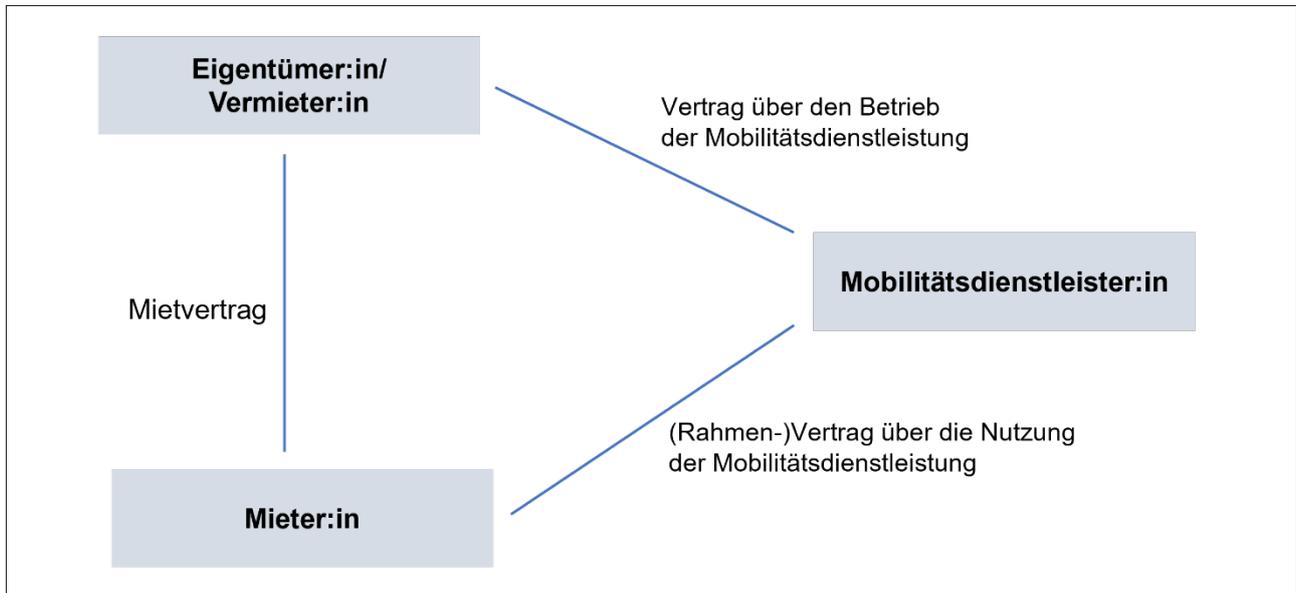
Im Fall von (frei finanzierten) Mietwohnungen können folgende Konstellationen in Bezug auf die Bereitstellung eines Carsharing-Angebots bestehen:

Fallkonstellation 1:

Zwischen dem:der Eigentümer:in der Liegenschaft (bzw. der Hausverwaltung) und einem:einer Mobilitätsdienstleister:in wird ein **Vertrag über den Betrieb** des Sharing-Angebots abgeschlossen, sofern das Angebot nicht durch den:die Hauseigentümer:in bzw. die Hausverwaltung selbst betrieben wird (dies ist in der Praxis nur selten der Fall). Die Mieter:innen gehen durch die tatsächliche Inanspruchnahme des vor Ort verfügbaren Sharing-Angebots eine vertragliche Beziehung mit dem:der Mobilitätsdienstleister:in ein und entrichten für die individuelle Nutzung an diesen ein Entgelt (siehe Abbildung 6). Mietrechtlich stellt sich in dieser Konstellation kein spezifisches Problem, da es sich lediglich um ein zusätzliches Angebot des Vermieters handelt, und der Grundbetrieb des Sharing-Angebots ausschließlich durch diesen (zB aus den Mietzinseinnahmen) finanziert wird.

¹³⁹ *Löcker* in Hausmann/Vonkilch (Hrsg), Kommentar Österreichisches Wohnrecht - WEG⁵ (2023) zu § 28 WEG Rz 90ff; *Beer/Vospornik* in Illedits (Hrsg), Wohnrecht Taschenkommentar⁴ (2022) § 28 WEG Rz 33f.

Abbildung 6: Vertragsbeziehungen bei der Integration von Sharing in Mietobjekten

**Fallkonstellation 2:**

Soll jedoch die Grundfinanzierung für den laufenden Betrieb des Sharing-Angebots unmittelbar ebenso durch die Mieter:innen erfolgen, ist eine entsprechende Verankerung im **Mietvertrag** erforderlich. In diesen müssen Bestimmungen zur Benutzung des Mobilitätsangebots aufgenommen werden. Alternativ kann auch eine zusätzliche vertragliche Vereinbarung bzw. Ergänzung zum Mietvertrag abgeschlossen werden bzw. dieser geändert oder sogar neu abgeschlossen werden, was insbesondere bei der nachträglichen Einrichtung eines Sharing-Angebots (d.h. während der Mietvertrag bereits besteht) von Relevanz ist.

Zwischen Mieter:innen und dem externen Mobilitätsdienstleister:innen besteht in der Regel ebenso ein (Rahmen-) Vertrag über die Nutzung des Sharing-Angebots, auf dessen Grundlage die Verrechnung der Kosten für die einzelnen Nutzungen erfolgt.

b. Langfristige Finanzierung des Angebots

Besteht keinerlei besondere vertragliche Regelung in Bezug auf die Nutzung und Tragung der laufenden Kosten für ein Sharing-Angebot zwischen Eigentümer:in und Mieter:in (= Fallkonstellation 1) muss der:die Vermieter:in grundsätzlich für die laufenden Aufwendungen selbst aufkommen (und dafür zB die Einnahmen aus dem Hauptmietzins nutzen). Zur Absicherung einer langfristigen Finanzierung erweist es sich jedoch idR als sinnvoll, die laufenden Kosten für den Betrieb auf die Bewohner:innen als Nutzer:innen des Sharing-Angebots umzulegen.

Zunächst gilt es daher zu untersuchen, ob dies im Rahmen der **Betriebskosten** möglich ist. Im Allgemeinen werden Betriebskosten durch die Rechtsprechung als regelmäßige, d.h. periodisch wiederkehrende Kosten, die in direktem Zusammenhang mit der Liegenschaft stehen definiert,¹⁴⁰ und sind Bestandteil des Gesamtmietzinses. Eine Umlage der Kosten auf die Mieter:innen im Wege der

¹⁴⁰ vgl. *Reißler* in *Illedits/Reich-Rohrwig* (Hrsg), *Wohnrecht Taschenkommentar*³ (2018) § 21 MRG Rz 1.

Betriebskosten kommt im **Vollanwendungsbereich des MRG** nicht in Betracht, da hierfür die taxative Aufzählung der Arten von Betriebskosten gem § 21 Abs 1 MRG gilt (u.a. Kosten für Wasserversorgung, Rauchfangkehrer, Müllentsorgung, Beleuchtung, Hausbesorger usw.)¹⁴¹, unter die sich Kosten für den Betrieb von Mobilitätsangeboten jedenfalls nicht subsumieren lassen.

Fraglich ist allerdings, ob es sich bei einem Mobilitätsangebot für die Bewohner:innen um eine **Gemeinschaftsanlage** iSd MRG handeln kann. Eine Gemeinschaftsanlage gem § 24 Abs 1 MRG ist „eine der gemeinsamen Benützung der Bewohner dienende Anlage des Hauses“ (z.B. Aufzug, gemeinsame Wärmeversorgungsanlage, Waschküche), deren Benutzung allen Mieter:innen gegen Kostenbeteiligung rechtlich freisteht. Es kommt dabei auf die objektive Benützungsmöglichkeit an, ob der:die einzelne Mieter:in an der Nutzung Interesse hat, ist nicht relevant.¹⁴² Die Berechtigung zur Nutzung einer bestimmten Gemeinschaftsanlage und damit auch Verpflichtung zur anteiligen Kostentragung kann aufgrund des Mietvertrags oder einer gesonderten vertraglichen Vereinbarung zwischen Vermieter:in und Mieter:in bestehen.¹⁴³ Weitere Beispiele für Gemeinschaftsanlagen aus der Rechtsprechung sind Schwimmbad, Sauna oder Gegensprechanlagen. Ob ein Carsharing-Angebot eine solche Gemeinschaftsanlage darstellen kann, wurde von der Rechtsprechung noch nicht beantwortet, ist aber denkbar, sofern die gesetzlichen Kriterien erfüllt sind und eine entsprechende vertragliche Vereinbarung besteht.

Die für Gemeinschaftsanlagen anfallenden **laufenden Aufwendungen** können anteilig auf die Mieter:innen übergewälzt werden. Der Anteil der Mieter:innen an den Gesamtkosten bestimmt sich gem § 17 Abs 1 MRG nach dem Verhältnis der Nutzfläche des Mietgegenstandes zur Nutzfläche aller vermieteten Mietgegenstände des Hauses. Anschaffungs- bzw Errichtungskosten gehören jedenfalls nicht zu den Kosten für den Betrieb von Gemeinschaftsanlagen iSd § 24 Abs 1 MRG, sondern sind vom Vermieter bzw. der Vermieterin aus dem Hauptmietzins zu decken. Für ein Sharing-Angebot kommt somit nur die Verrechnung der laufenden (wiederkehrenden) (Betriebs-)Kosten (zB Energiekosten, Service- und Wartungskosten, Reinigungskosten¹⁴⁴) nach § 24 Abs 1 MRG in Betracht.

Dass für die tatsächliche Nutzung der Anlage von den Mieter:innen ein gesondertes Entgelt eingefordert wird (zB Entgelt für einzelne Fahrten mit dem Sharing-Fahrzeug) schadet der Qualifikation als Gemeinschaftsanlage nicht.¹⁴⁵

Handelt es sich um keine Gemeinschaftsanlage iSd § 24 MRG, kann eine **Sondernutzungsvereinbarung** zwischen Vermieter:in und einzelnen Mieter:innen bestehen, die sich idR an den Errichtungskosten einer Anlage (zB Aufzug) beteiligt haben, welche damit eine Sondernutzungsgemeinschaft (zB sog. Liftgemeinschaft) darstellt. Weiteren Mieter:innen kann (zB gegen Zahlung eines über die Betriebskosten hinausgehenden Entgelts) die Benutzung vertraglich gestattet werden.¹⁴⁶

¹⁴¹ vgl. *Reßler* in Illedits/Reich-Rohrwig (Hrsg), Wohnrecht Taschenkommentar³ (2018) § 21 MRG Rz 1ff.

¹⁴² *Nikodem*, in Nikodem/Schneiderbauer/Weinzinger/Winalek, Mietrechtsgesetz² (2022) § 24 MRG Rz 4f.

¹⁴³ *Reßler* in Illedits/Reich-Rohrwig (Hrsg), Wohnrecht Taschenkommentar³ (2018) § 24 MRG Rz 1 ff; Horvath, Gemeinschaftsanlage, Lexis Briefings Zivilrecht, August 2022.

¹⁴⁴ *Gröschl/Schinnagl*, Mietzins – Betriebskosten in Rainer (Hrsg), Handbuch des Miet- und Wohnrechts, Bd I, 31. Erg-Lfg, 234ff.

¹⁴⁵ *Prader*, MRG 6.12 § 24 E 26 (Stand 1.4.2024, Manz Wohnrecht in rdb.at); *Egglmeier-Schmolke/Schinnagl* in GeKo Wohnrecht I § 24 MRG Rz 10 (Stand 1.10.2017, rdb.at).

¹⁴⁶ *Gröschl/Schinnagl*, Mietzins – Betriebskosten in Rainer (Hrsg), Handbuch des Miet- und Wohnrechts, Bd I, 31. Erg-Lfg, 234ff; *Nikodem* in Nikodem/Schneiderbauer/Weinzinger/Winalek, Mietrechtsgesetz² (2022) § 24 MRG Rz 6.

Sofern das Mietverhältnis gar **nicht dem MRG** (zB Ferienwohnungen) oder nur dem Teilanwendungsbereich gem § 1 Abs 4 und 5 MRG (dies betrifft v.a. nicht geförderte Neubauten) unterliegt¹⁴⁷, sind die Regelungen gem §§ 21 und 24 MRG nicht anwendbar und die Tragung Betriebskosten bzw. der Kosten für Gemeinschaftsanlagen unterliegt der freien vertraglichen Vereinbarung. Die allgemeinen Regelungen des ABGB sowie des KSchG¹⁴⁸ (wonach zB unklare Vertragsbestimmungen betreffend Betriebskosten und Gemeinschaftsanlagen unwirksam sein können) sind dabei einzuhalten.

3.4.4. Sonderfragen im gemeinnützigen Wohnbau

Grundsätzlich sind dieselben Fragestellungen wie allgemein für Mietobjekte relevant (siehe 3.4.3). Im gemeinnützigen Wohnbau stellen sich allerdings zusätzliche rechtliche Fragen, da für gemeinnützige Bauvereinigungen¹⁴⁹ das WGG (zusätzlich zum MRG) anwendbar ist.

a. Geschäftskreis gemeinnütziger Bauvereinigungen

Zunächst gilt es die Frage zu beantworten, ob Errichtung und Betrieb von Sharing-Angeboten zum **Geschäftskreis einer gemeinnützigen Bauvereinigung** (GBV) im Sinne des § 1 Abs 2 WGG zählen kann und damit überhaupt eine zulässige Tätigkeit der GBV darstellt. Der Geschäftskreis wird in § 7 WGG festgelegt. Tätigkeiten, die von dieser Bestimmung nicht umfasst sind, sind einer GBV verboten. Die Geschäftskreisregelung ist grundsätzlich systemkonform iSd § 1 Abs 2 WGG ausulegen, weshalb die Reichweite des Geschäftskreises an der „Erfüllung dem Gemeinwohl dienender Aufgaben des Wohnungs- und Siedlungswesens“ zu beurteilen ist.¹⁵⁰

Der Geschäftskreis umfasst drei wesentliche Geschäftsformen: Hauptgeschäfte gem § 7 Abs 1, 1a und 2, Nebengeschäfte gem § 7 Abs 3 und konnexe Zusatzgeschäfte gem § 7 Abs 4 WGG.¹⁵¹ Grundsätzlich hat eine GBV „überwiegend“ Hauptgeschäfte zu betreiben. Haupt- und Nebengeschäfte bilden den wesentlichen Bereich der unternehmerischen Tätigkeiten der GBV. Die abgabenrechtlichen Begünstigungen für gemeinnützige Bauunternehmungen greifen nur für die Haupt- und Nebengeschäfte.¹⁵²

Zu den **Hauptgeschäften** zählen jene Tätigkeiten, die auf den grundsätzlichen Zweck des gemeinnützigen Wohnungswesens ausgerichtet sind, d.h. die Errichtung und Verwaltung (einschließlich der Finanzierung) von Wohnungen, Eigenheimen und Heimen im eigenen Namen sowie die Vornahme von mit der Errichtung und Verwaltung zusammenhängenden Geschäften und Tätigkeiten für anderer GBV und Sanierungen größeren Umfangs.¹⁵³

¹⁴⁷ Zum Anwendungsbereich s § 1 MRG.

¹⁴⁸ Konsumentenschutzgesetz, BGBl 140/1979 idF BGBl I 85/2024.

¹⁴⁹ Im Sinne des § 1 WGG.

¹⁵⁰ Vgl. *Schwetz*, WGG Praxiskommentar (2021) § 7 Rz 1f mwN.

¹⁵¹ Vgl. *Schwetz*, WGG Praxiskommentar (2021) § 7 Rz 2.

¹⁵² Vgl. *Holoubek/Hanslik-Schneider* in *Illedits* (Hrsg), Wohnrecht⁴ § 7 WGG (388).

¹⁵³ Vgl. *Holoubek/Hanslik-Schneider* in *Illedits* (Hrsg), Wohnrecht⁴ § 7 WGG (387).

Nebengeschäfte gem § 7 Abs 3 WGG stehen mit den Hauptgeschäften in einem Zusammenhang und sind im Gesetz taxativ aufgezählt. Für das Betreiben eines Sharing-Angebots als Nebengeschäft kommt § 7 Abs 3 Z 4 WGG als gesetzliche Grundlage in Betracht.

Gem § 7 Abs 3 Z 4 WGG zählt die „Errichtung, Erwerbung und der Betrieb von **Gemeinschaftseinrichtungen**, die den Bewohnern der von der Bauvereinigung errichteten oder verwalteten Wohnungen dienen“ zu den Nebengeschäften der GBV. Als Gemeinschaftsanlagen sind vor allem solche Anlagen zu verstehen, die die Bewohner:innen mit Wasser, Energie, Kommunikationsmitteln, Freizeiteinrichtungen (zB Grünfläche, Sportanlage, Büchereien) usw. im örtlichen Bereich versorgen. Einschränkend ist dabei zu beachten, dass Gemeinschaftseinrichtungen nicht als Gewerbebetrieb iSd GewO organisiert sein dürfen (entscheidend ist hierbei wohl insb. das Vorliegen von Ertragszielungsabsicht). Errichtung, Erwerb und Betrieb müssen den Bewohner:innen der von der gemeinnützigen Bauvereinigung errichteten oder verwalteten Wohnungen dienen, die Anlagen also jedenfalls allen Bewohner:innen zugänglich sein. Bewohner:innen müssen Gemeinschaftsanlagen zudem unentgeltlich oder höchstens kostendeckend benützen können. Auch als Gemeinschaftsanlage klassifizierbar sind Einrichtungen wie Kindergärten, Pflichtschulen etc., wenn sie überwiegend den Bewohner:innen von Wohnanlagen der GBV dienen, wobei als Kriterien konkreter Verwendungszweck, Anzahl der Bewohner:innen, örtliche Nähe etc. heranzuziehen sind.¹⁵⁴ Ein Sharing-Angebot, welches nur den Bewohner:innen einer Wohnanlage als geschlossenem Nutzer:innenkreis zugänglich ist¹⁵⁵, kann daher also als Gemeinschaftsanlage iSd § 7 Abs 3 Z 4 WGG bei Vorliegen der sonstigen genannten Voraussetzungen zu qualifizieren sein. Dies gilt jedenfalls dann, wenn der Betrieb selbst durch die GBV in nicht gewerbsmäßiger Weise (im Sinne von § 1 GewO), d.h. bloß kostendeckend erfolgt. In Betracht kommt auch § 7 Abs 3 Z 4a WGG als Grundlage für „andere Maßnahmen zur Verbesserung des Wohnumfeldes“ als Nebengeschäft, wozu auch im unmittelbaren Zusammenhang mit der Wohnanlage stehende, vorwiegend den Bewohner:innen dienende und aus Mitteln der Wohnbauförderung finanzierte Verkehrseinrichtungen zählen.¹⁵⁶

Sofern beim Betrieb eines Mobilitätsangebots nicht von einem Nebengeschäft der GBV iSd § 7 Abs 3 Z 4 oder Z 4a WGG ausgegangen werden kann, zB weil aufgrund öffentlicher Zugänglichkeit des Sharing-Angebots nicht von einer überwiegenden Verwendung durch die Bewohner:innen ausgegangen werden kann, kann es sich allenfalls um ein konnexes **Zusatzgeschäft** gem § 7 Abs 4 WGG handeln.¹⁵⁷ Solche Geschäfte bedürfen – ausgenommen „wohnungsbezogene Dienstleistungen, die vorwiegend den Bewohnern der von der Bauvereinigung verwalteten Wohnungen dienen“ iSd § 7 Abs 4a WGG - der Zustimmung der Landesregierung als Aufsichtsbehörde.¹⁵⁸ Die Einordnung der Bereitstellung von Infrastrukturmaßnahmen, wie etwa Mobilitätsdienste für die Bewohner:innen, wofür zB von der GBV im Rahmen städtebaulicher Verträge eine Verpflichtung eingegangen wird, ist für die konkrete Leistung im Einzelfall zu beurteilen und ggf als Nebengeschäft, meist aber wohl zumindest als Zusatzgeschäft zu qualifizieren. Voraussetzung für die Genehmigungsfähigkeit ist zumindest ein „abstrakter Zusammenhang“ mit dem gemeinnützigen Wohnungsbau, also ein Bezug

¹⁵⁴ In der Praxis stellen sich Abgrenzungsfragen v.a. in finanzbehördlichen Verfahren, weshalb auf Lit und Jud zu § 6a KStG zurückgegriffen werden kann, Vgl. *BMF*, KStR 2013, Rz 231 (Nebengeschäfte).

¹⁵⁵ Bei Angeboten, die auch anderen Nutzer:innen offen stehen, wird eine Beurteilung im Einzelfall notwendig sein, ob davon ausgegangen werden kann, dass die Anlage überwiegend den Bewohner:innen dient.

¹⁵⁶ *Prader/Pittel*, WGG² (2022) § 7 Rz 11.

¹⁵⁷ *Pekar/Hecht*, Städtebauliche Verträge nach § 1a BO für Wien unter den Rahmenbedingungen des WGG, in Österreichischer Verband Gemeinnütziger Bauvereinigungen (Hrsg), Wohnungsgemeinnützigkeit in Recht, Wirtschaft und Gesellschaft (2019) 25 (32).

¹⁵⁸ Vgl. dazu näher *Holoubek/Hanslik-Schneider* in *Illedits* (Hrsg), Wohnrecht⁴ § 7 WGG Rz 9.

zur Kernaufgabe der GBV gem § 1 Abs 2 WGG. Auch wenn also gewisse Tätigkeiten (zB Betrieb eines Sharing-Angebots) nicht zum eigentlichen Aufgabengebiet gemeinnütziger Unternehmen zählen, sind daher Ausnahmen möglich.¹⁵⁹ Die Einhaltung der Grundsätze der Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit der Geschäftsführung gem § 23 WGG ist dabei jedenfalls zu beachten. Eine allgemeine Aussage über die Zulässigkeit kann allerdings mangels expliziter gesetzlicher Regelung nicht getroffen werden.

Die Regelungen zur Einschränkung des Geschäftskreises sind auch im Lichte der abgabenrechtlichen Begünstigungen für GBV (bezüglich Körperschafts- und Umsatzsteuer) zu sehen. Tätigkeiten außerhalb des Geschäftskreises gem § 7 Abs 1 bis 3 WGG sind daher nicht nur aufsichtsrechtlich unzulässig, sondern es kann insbesondere auch zu steuerrechtlichen Folgen kommen.¹⁶⁰

b. Langfristige Finanzierung des Angebots

Ebenso wie bei Mietwohnungen im frei finanzierten Wohnbau stellt sich im gemeinnützigen Wohnbau die Frage, inwiefern die laufenden Kosten für den Betrieb des Sharing-Angebots auf die Bewohner:innen im Wege der Betriebskosten umgelegt werden können, um einen langfristigen Betrieb finanziell abzusichern.

Relevant sind in diesem Zusammenhang die Entgeltbildungsbestimmungen gem § 13 und 14 WGG. Gem § 14 Abs 1 Z 7 WGG dürfen die **Kosten für den Betrieb gemeinschaftlicher Anlagen** bei der Berechnung des Entgelts für die Überlassung des Gebrauchs einer Wohnung eingerechnet werden. Da § 24 MRG (mit Ausnahme der Verteilungsgrundsätze des § 24 Abs 1 MRG) auch für dem WGG unterliegende Mietverhältnisse anwendbar ist¹⁶¹, erfolgt die Verrechnung dieser Betriebskosten im Wesentlichen analog zum MRG.¹⁶² In Bezug auf die Verrechenbarkeit der laufenden Kosten für ein Sharing-Angebot ist daher wiederum entscheidend, ob es sich um eine Gemeinschaftsanlage im Sinne des § 24 MRG handelt, die allen Mieter:innen zur Verfügung steht (näher dazu siehe 3.4.3). Die GBV ist auch in Bezug auf die Betriebskosten wiederum an die Grundsätze der Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit iSd § 23 Abs 1 WGG gebunden.¹⁶³ Zudem ist (insgesamt bei der Berechnung des Entgelts) auf das Kostendeckungsprinzip iSd § 13 WGG Bedacht zu nehmen. Das bedeutet, die GBV darf nur jene Kosten verrechnen, die tatsächlich angefallen und gerechtfertigt sind.¹⁶⁴

¹⁵⁹ *Pekar/Hecht*, Städtebauliche Verträge nach § 1a BO für Wien unter den Rahmenbedingungen des WGG, in Österreichischer Verband Gemeinnütziger Bauvereinigungen (Hrsg), Wohnungsgemeinnützigkeit in Recht, Wirtschaft und Gesellschaft (2019) 25 (30); *Schwetz*, WGG Praxiskommentar (2021) § 7 Rz 12;

¹⁶⁰ *Prader/Pittel*, WGG² (2022) § 7 Rz 1.

¹⁶¹ S § 20 Abs 1 Z 1 lit b WGG.

¹⁶² § 14 Abs 1 Z 7 WGG; vgl. *Rudnigger* in Illedits/Reich-Rohrwig (Hrsg), Wohnrecht Taschenkommentar³ (2018) § 14 WGG Rz 8; *Vonklich*, Reflexionen zur Stellung des WGG im Gefüge (sonder-)privatrechtlicher Schutzmechanismen in Österreichischer Verband gemeinnütziger Bauvereinigungen (Hrsg), Wohnungsgemeinnützigkeit in Recht, Wirtschaft und Gesellschaft (2019) 111 (117f).

¹⁶³ *Rudnigger*, in Illedits/Reich-Rohrwig (Hrsg), Wohnrecht Taschenkommentar³ (2018) § 13 WGG Rz 8.

¹⁶⁴ *Prader/Pittel*, WGG² (2022) § 13 Rz 1.

3.4.5. Zusammenfassung

Die vertragliche Verankerung von Beginn an, ist aus Sicht der wohnrechtlichen Rahmenbedingungen weitgehend unproblematisch. Im Bereich des Wohnungseigentums kann in den Kaufverträgen bzw. Wohnungseigentumsverträgen eine Pflicht der Wohnungseigentümer:innen zur finanziellen Tragung des Angebots, zB durch die Überbindung eines bereits durch den:die Bauträger:in abgeschlossenen Betriebsvertrags zumindest für eine gewisse Dauer vereinbart werden. Im Bereich der Miete muss differenziert werden: im freifinanzierten Bereich ist vertragliche Vereinbarung der Kostentragung für ein Sharing-Angebot als Gemeinschaftsanlage möglich, im Anwendungsbereich des MRG unter Beachtung dessen entsprechender Regelungen (insb. als Kosten für eine Gemeinschaftsanlage iSd MRG), ansonsten aufgrund freier vertraglicher Vereinbarung.

Im gemeinnützigen Wohnbau bestehen gewisse Einschränkungen: ein Betrieb durch eine gemeinnützige Bauvereinigung selbst ist nur im Rahmen der Regelungen des WGG zulässig (ggf. als Nebengeschäft in Form einer Gemeinschaftsanlage oder bewilligungspflichtiges Zusatzgeschäft). Bei der Verrechnung der Betriebskosten für Gemeinschaftsanlagen sind zudem die Grundsätze des WGG zur Kostendeckung und Wirtschaftsführung zu beachten.

Rechtliche Herausforderungen stellen sich jedoch bei der nachträglichen Einrichtung eines Sharing-Angebots. Im Wohnungseigentum können die erforderlichen Beschlussmehrheiten bzw. Minderheitenrechte ein Hemmnis darstellen. Mietverträge können nicht einseitig durch den Vermieter nachträglich geändert werden. Eine nachträgliche Verpflichtung der Mieter:innen zur Tragung einer Grundfinanzierung für ein Sharing-Angebot über die Betriebskosten bedarf daher deren Zustimmung, d.h. in Form eines Neuabschlusses des Mietvertrags oder ggf. einer Zusatzvereinbarung.

4 Bestandsaufnahme und Analyse von Good-Practice-Beispielen

4.1 Einleitung und methodische Vorgehensweise

Im Anschluss an die Analyse der rechtlichen Grundlagen erfolgte im Rahmen des Projekts eine Bestandsaufnahme und Reflexion der Handhabung rechtlicher Instrumente zur Umsetzung alternativer Mobilitätskonzepte in Wohnbauprojekten in der Praxis.

Einerseits erfolgte eine quantitative empirische Analyse der Anwendungspraxis bestehender rechtlicher Instrumente in Österreich mittels online Kurzbefragung von Stadtverwaltungen (ausgesendet durch den Städtebund).

Andererseits erfolgte eine tiefergehende qualitative Analyse ausgewählter Good-Practice-Beispiele. Dazu wurde einerseits ein Screening von Umsetzungsprojekten, deren rechtlicher Einordnung sowie leitfadengestützte Expert:innen-Interviews mit relevanten Stakeholder:innen und anschließender inhaltsbasierter Auswertung dieser durchgeführt (siehe Tabelle 6). Der Fokus lag dabei sowohl darin, ein tieferes Verständnis zu erlangen, wie und warum bestimmte rechtliche Instrumente (zB städtebauliche Verträge bzw. Mobilitätsverträge) eingesetzt wurden, als auch mit diesen Expert:innen der Umsetzungspraxis alternativer Mobilitätskonzepte im Wohnbau, Anpassungsbedarfe in der bisherigen Vorgehensweise und Regelungssystematik – auch im Rahem von Workshops - zu reflektieren.

Tabelle 6: Methodische Vorgehensweise der Fallbeispielanalyse

Methodische Vorgehensweise der Fallbeispielanalyse

Auswahl der Fallbeispiele und Recherche der Grundlagen	Projekt-Screening und Auswahl der Fallbeispiele
	Aufbereitung der ausgewählten Fallbeispiele anhand von Steckbriefen
	Recherche der Rahmenbedingungen und Grundlagen
Expert:innen-Interviews	Vorbereitung der leitfadengestützten Expert:innen- Interviews: <ul style="list-style-type: none"> - Auswahl der Gesprächspartner:innen - Aufbau eines modularen Interviewleitfadens
	Durchführung der Expert:innen-Interviews
	Strukturierte, inhaltsbasierte Auswertung der Interviewinhalte
	Validierung und Reflexion der Interviews anhand eines Expert:innen-Workshops

4.2 Stimmungsbild: Anwendungspraxis von rechtlichen Instrumenten zur Integration von Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau

Um über die untersuchten Fallbeispiele hinaus ein breiteres Stimmungsbild zu erlangen, welche Instrumente zur Integration von Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau bekannt sind und von österreichischen Städten angewendet werden, wurde eine Kurzfragebogen (online) durch den Österreichischen Städtebund an dessen Mitglieder ausgesendet.

Insgesamt wurde eine Stichprobe von n=19 erreicht, wobei Städte über 100.000 Einwohner:innen überrepräsentiert ist. Ebenso ist nicht ersichtlich, ob etwa unterschiedliche Akteur:innen derselben Stadtverwaltung an der Befragung teilgenommen haben.

Die Kurzbefragung zeigt, dass in fast allen teilnehmenden Städten ein **übergeordnetes Mobilitätskonzept vorhanden oder geplant** ist. Auch die Integration von Mobilitätsangeboten im Wohnbau wird demnach überwiegend als relevant bewertet. Betrachtet man die Anwendung der bestehenden rechtlichen Instrumente, so zeigt sich ein differenzierteres Bild. Während das Abweichen von der Stellplatzverpflichtung als wichtiger Hebel häufiger angewendet wird und bekannt ist, sind Verpflichtungen durch Bauträgerwettbewerbe, Baubescheid sowie privatrechtliche Verträge weniger bekannt und werden demnach auch seltener angewendet. Knapp mehr als die Hälfte der befragten gab an, dass in ihrer Stadtgemeinde Bauträger:innen Shared Mobility auch als Eigeninitiative umsetzen.

Als wesentliche Herausforderungen wurden u.a. angeführt, dass bislang keine integrative Betrachtung von Freiraumgestaltung und Mobilitätsplanung im Wohnbau erfolgt. Als Herausfordernd wird weiters angesehen, verbindliche Vorgaben zu Stellplätzen in der Bauordnung und dem Bebauungsplan zu treffen. Hinsichtlich der gesetzlichen Rahmenbedingungen der Vertragsraumordnung wird Unsicherheit wahrgenommen. Als herausfordernd wird etwa die verbindliche Festlegung der Erbringung von Mobilitätsdienstleistungen angesehen sowie grundsätzlich die ggf. zeitgerechte Anpassung, Sicherstellung und Sanktionierung von Vertragsinhalten insbesondere bzgl. der Erbringung von Mobilitätsdienstleistungen. Auch die langfristige Finanzierung der im laufenden Betrieb von Mobilitätsdienstleistungen anfallenden Kosten – insbesondere im geförderten Wohnbau – wird als Hürde wahrgenommen. Abschließend wird auch die Bereitschaft aller Beteiligten sich auf Vereinbarungen einzulassen sowie Kenntnis möglicher Instrumente seitens der verwaltungsbediensteten kritisch gesehen.

Als Lösungsansatz wurde bereits hier die Möglichkeit angeführt, anstelle von Stellplatzverpflichtungen, verbindliche Vereinbarungen zu Mobilitätsdienstleistungen zu beschließen, um Planungssicherheit für Stadt und Bauträger:innen zu gewährleisten.

Die detaillierten Ergebnisse der Befragung sind dem Anhang A (11.1.) zu entnehmen.

4.3 Fallbeispielanalyse: Die Umsetzungspraxis von alternativen Mobilitätskonzepten im Wohnbau verstehen

4.3.1. Auswahl der Fallbeispiele

Basierend auf Desktop-Recherche und Erfahrungswissen der Praxispartner:innen im Projektkonsortium wurden Praxisbeispiele gesammelt, mit dem Ziel, eine möglichst große Bandbreite an Konstellation der Integration alternativer Mobilitätsdienstleistungen in den Wohnbau aufzuzeigen. Es wurden unterschiedliche Kontexte charakterisiert durch unterschiedliche involvierte Städte und Gemeinden, unterschiedliche Finanzierung des Wohnbaus (frei finanziert oder gemeinnützig) und Neubau- und Bestandsprojekte. Schlussendlich wurden nachfolgende fünf Fallbeispiele der Integration von Carsharing im Wohnbau anhand dieser thematisch-inhaltlichen sowie praktischer (z.B. Zugang) Sample-Kriterien ausgewählt.

Das Sample umfasst sowohl frei finanzierten Wohnbau als auch geförderten Wohnbau sowie Neubau- als auch Bestandsprojekte. Je Fallbeispiel wurden mit unterschiedlichen Stakeholder:innen Interviews geführt, mit dem Ziel

- Prozessschritte der Integration von Mobilitätsdienstleistungen in den Wohnbau zu verstehen,
- rechtliche und organisatorische Barrieren zu verstehen,
- involvierte Akteur:innen zu erkennen und deren Selbstverständnis im Kontext der Integration von Mobilitätsdiensten in den Wohnbau zu verstehen,
- potentielle Lösungsansätze und Adaptierungen der bestehenden Regelungssystematik zur Integration von Carsharing in den Wohnbau aus unterschiedlichen Perspektiven (Akteur:innen der öffentlichen Hand, Bauträger:innen und Mobilitätsdienstleister:innen) zu reflektieren und deren Expertise in die Weiterentwicklung einzubinden.

Die nachfolgenden Tabelle zeigt eine grobe Charakterisierung der Fallbeispiele nach Finanzierungsform, Eigentumsverhältnis, Projekttyp und Bauträger:in.

Tabelle 7 Übersicht der Fallbeispiele

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

4.3.2. Steckbriefe der Fallbeispiele

Nachfolgend werden die untersuchten Fallbeispiele in Steckbriefen charakterisiert.

a. Spallartgasse

Tabelle 8 Steckbrief Spallartgasse

Kurzcharakteristik	Spallartgasse
Projekttyp	Neubauprojekt / Quartier
Wohnbaufinanzierung	Freifinanziert und gefördert
Standort	Spallartgasse 25-27, 1140 Wien
Projektstart	2022
Bauträger	Österreichisches Siedlungswerk (ÖSW) (gemeinnützig), Sozialbau AG (gemeinnützig), WBV-GPA-(gemeinnützig), Eisenhof Gemeinnützige Wohnungsgesellschaft (gemeinnützig), immo 350 grad gmbh, consulting company Immobiliene GmbH
Betreiber des Sharing-Angebots	Sozialbau AG
Beschreibung des Projekts	In der Spallartgasse wurde auf Basis des städtebaulichen Vertrags Shared Mobility umgesetzt. Dies erfolgte als bauplatzübergreifendes Angebot durch die Sozialbau AG. Es werden 3 E-Autos inkl. Ladestellen, 5 E.Bikes, 2 Lastenräder und 2 E-Mopeds angeboten. Die Sozialbau AG baute im Zuge des Förderprojekts "gemeinsam mobil" ein quartiersbezogenes E-Mobilitäts-Sharing-Angebot auf. Sowohl die Errichtung als auch der Betrieb werden dabei vom Bauträger selbst abgewickelt. Die Buchung erfolgt integriert in der Hausverwaltungs-App der Sozialbau AG „gemeinsam stärker“.

b. Sonnwendviertel Ost

Tabelle 9 Steckbrief Sonnwendviertel Ost

Kurzcharakteristik	Sonnwendviertel Ost
Projekttyp	Neubauprojekt / Quartier
Wohnbaufinanzierung	Freifinanziert und gefördert
Standort	Sonnwendviertel Ost, 1100 Wien

Kurzcharakteristik	Sonnwendviertel Ost
Projektstart	2016
Bauträger	Zahlreiche Bauträger, darunter gemeinnützige (z.B. ÖSW, Heimat Österreich, Sozialbau AG, EGW...) und freifinanzierte (z.B. Mischek& Kibb, Moser Wohnbau, U.M.Bau...) sowie Baugruppen (z.B. Grätzlmixer, bikes & rails...)
Betreiber des Sharing-Angebots	Zahlreiche Mobilitätsdienstleistungen, u.a.: <ul style="list-style-type: none"> - Carsharing (Mo.Point und Sharetoo) - Lastenräder (p2p bzw. über Baugruppen) - Fahrradkurse
Beschreibung des Projekts	Im Neubauquartier Sonnwendviertel wurde ein öffentlich verwalteter Mobilitätsfonds eingesetzt. Das Mobilitätskonzept des Quartiers beruht auf reduzierten Pflichtstellplätzen, die überwiegend in Sammelgaragen errichtet wurden. Jene, die Garagen errichten, leisten je errichtetem Pflichtstellplatz eine einmalige Einzahlung in den Mobilitätsfonds. Der Fonds wird damit einmalig im Zuge der Garagenerrichtung gespeist. Aus dem Mobilitätsfonds wurden kleine bis große Projekte entsprechend dem De-Minimis-Förder-Prinzip gefördert, die ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten im Quartier unterstützen.

c. Reininghausgründe

Tabelle 10 Steckbrief Reininghausgründe

Kurzcharakteristik	Reininghausgründe
Projekttyp	Neubauprojekt / Quartier
Wohnbaufinanzierung	Freifinanziert und gefördert
Standort	Reininghausstraße, 8020 Graz
Projektstart	2017
Bauträger	Zahlreiche Bauträger u.a. ÖSW, G14, GRAWE, BIG, ARE, MISCHEK etc.
Betreiber des Sharing-Angebots	TIM - Mobilitätsangebot der HOLDING Graz
Beschreibung des Projekts	Für das Stadtquartier Reininghausgründe wurde 2010 ein städtebaulicher Rahmenplan beschlossen und 2017 der Bau begonnen. Im Projekt Reininghausgründe wurde - wie mittlerweile in Graz übliche Praxis – ein Grazer Mobilitätsvertrag angewendet. Dieser wird zwischen der Stadt und den Bauwerber:innen abgeschlossen, um erwartetes induziertes KFZ-

Kurzcharakteristik	Reininghausgründe
	<p>Verkehrsaufkommen durch unterschiedliche Mobilitätsmaßnahmen abzumindern.</p> <p>Parken findet auf den Reininghaus Gründen in Tiefgaragen statt – jedes Quartier verfügt laut Projektentwicklung auch über Carsharing-Parkplätze. Darüber hinaus sind zwei tim-Knotenpunkte im öffentlichen Raum verortet. Neuen Bewohner:innen des Quartiers wird im ersten Jahr eine ÖV-Zeitkarte „zum Selbstbehalt von max. 10%“ zur Verfügung gestellt</p>

d. Graumannviertel

Tabelle 11 Steckbrief Graumannviertel

Kurzcharakteristik	Graumannviertel
Projekttyp	Neubauprojekt / Quartier
Wohnbaufinanzierung	Freifinanziert
Standort	Graumann-Park, 4050 Traun (Oberösterreich)
Projektstart	2023
Bauträger	Parkvillen Traun Errichtungs GmbH & CoKG
Betreiber des Sharing-Angebots	MO.Point
Beschreibung des Projekts	<p>Die Anzahl der vorgesehenen Pflichtstellplätze für PKW, wurde anhand eines umfassenden Mobilitätskonzepts reduziert. Die verbliebene Anzahl an Pflichtstellplätzen wurde überwiegend in Tiefgaragen umgesetzt. Als Teil des Mobilitätskonzeptes wurden attraktive Radabstellplätze im Erdgeschoß umgesetzt, Zustellboxen eingerichtet und Shared Mobility umgesetzt. Das Shared Mobility Angebot umfasst zwei E-Autos, zwei E-Lastenräder, 2 E-Bikes und ein Fahrrad.</p> <p>Besonders am Projekt Graumannviertel ist einerseits, dass keine privatrechtliche Vereinbarung zwischen Gemeinde und Bauwerber:in getroffen wurde, sondern die Regelung mittels Verpflichtung im Baubescheid erfolgte. Andererseits ist bemerkenswert, dass die Finanzierung des laufenden Betriebs der Mobilitätsstation über die Betriebskosten der Eigentümer:innen erfolgt.</p>

e. Friedrich Inhauser Straße

Tabelle 12 Steckbrief Friedrich Inhauser Straße

Kurzcharakteristik	Friedrich Inhauser Straße
Projekttyp	Sanierungsprojekt / Quartier
Wohnbaufinanzierung	Gemeinnütziger Wohnbau
Standort	Friedrich Inhauser Straße
Projektstart	2021
Bauträger	Heimat Österreich gemeinnützige Wohnungs- und Siedlungsgesellschaft m.b.H
Betreiber des Sharing-Angebots	Family of Power G.m.b.H.
Beschreibung des Projekts	<p>Ziel des Mobilitätskonzeptes war es, die Nutzung des privaten Pkws durch alternative Fortbewegungsmöglichkeiten zu ersetzen. Garagenplätze wurden reduziert und für jede Wohnung mehrere Fahrradparkplätze eingeplant. Im „Mobility Point“ werden unterschiedliche Sharing-Produkte kostengünstig zur Nutzung angeboten.</p> <ul style="list-style-type: none"> - 2 E-Autos - 2 E-Scooter - 3 E-Bikes - 1 Lastenrad - 3 Fahrrad-Korbanhänger - 2 Fahrrad-Kinderanhänger - Ladestationen für die E-Mobilitätsbausteine

4.3.3. Zentrale Aussagen aus den Interviews

Die folgenden zentralen Herausforderungen für die Integration von Shared Mobility gehen aus den Expert:innen-Interviews hervor, eine detaillierte Auswertung befindet sich in Anhang B (11.2.).

a. Hoher Verwaltungsaufwand für Städte

Obwohl privatrechtliche Vereinbarungen im aktuellen System als geeignete Instrumente angesehen werden, erfordern sie einen erheblichen Aufwand seitens der Verwaltung von der Verhandlung der Vertragsinhalte bis hin zur **Sicherstellung und Sanktionierung**. Besondere letztere wird als kritisch eingestuft. Es besteht zwar die Möglichkeit, die Umsetzung zu überprüfen und gegebenenfalls Pönale zu erheben, jedoch obliegt es dann der Stadtverwaltung, die ausstehenden Maßnahmen selbst zu realisieren. Dazu fehlen einerseits Kapazitäten, andererseits auch Handhabe, etwa bei baulichen Maßnahmen im Objekt.

Der einmalig in Wien angewendete **Mobilitätsfonds** der Stadt Wien wurde zwar von der Grundidee von allen Akteur:innen positiv bewertet, der administrative Aufwand seitens der öffentlichen Hand zur transparenten und sorgfältigen Verwaltung der Mittel wurde jedoch auch sehr hoch bewertet. Aufgrund der starren Umsetzung des Mobilitätsfonds am Beispiel Sonnwendviertel konnten die Erwartungen der Akteur:innen an das Instrument nicht erfüllt werden.

b. Lokalisierung und Zugänglichkeit der Shared Mobility Angebote

Hinsichtlich der Frage nach Lokalisierung und Zugänglichkeit von Shared Mobility Angeboten treffen unterschiedliche Ansprüche an die **Gestaltung im öffentlichen und halböffentlichen Raum** einerseits und Fragen der **Sichtbarkeit und leichten Zugänglichkeit** andererseits aufeinander. Die Zugänglichkeit wird insofern als Herausforderung gesehen, als leicht zugängliche, bestmöglich ebenerdig erreichbare Angebote bevorzugt werden und, um höhere Auslastung zu erreichen, offene Nutzer:innenkreise meist sinnvoll sind. Wird dies in der Objektplanung nicht rechtzeitig berücksichtigt, stellen sich in der Umsetzung des Shared Mobility Angebots technische Herausforderungen. Hinsichtlich Lokalisierung und Zugänglichkeit wird der Bedarf nach neuen **gesetzlichen Regelungen und integrierter Planung** von Freiraum und Mobilität deutlich.

c. Längerfristige Finanzierung von Shared Mobility Angeboten

Shared Mobility wird bislang als Nischenprodukt gesehen, das bislang (noch) von einem kleineren Nutzer:innen-Kreis genutzt wird. Hier steht die Erwartung der Finanzierung im freien Markt basierend auf der tatsächlichen Nutzungsnachfrage der vielfach erforderlichen Kofinanzierung entgegen. Dabei werden deutliche Unterschiede der Perspektiven von Akteur:innen der öffentlichen Hand und der Bauräger:innen wahrgenommen. Während Bauräger:innen die Verantwortung zur Kofinanzierung von Shared Mobility vielfach bei der öffentlichen Hand sehen, zeigt sich deren Position ambivalent hinsichtlich ihrer Rolle und ihres Selbstverständnisses in diesem Kontext. Zwar wird festgestellt, dass Shared Mobility als **Daseinsvorsorge** zu betrachten ist und damit als Ergänzung zum oder sogar Teil des öffentlichen Verkehrs gesehen wird. Dennoch bleibt unklar, wie weit dieses Verständnis auch bedeutet, Shared Mobility öffentlich zu finanzieren. **Praktische und politische Durchsetzbarkeit** stehen hier einer sachlichen Bewertung gegenüber.

Indessen werden als Finanzierungsmöglichkeiten seitens Akteur:innen der öffentlichen Hand die Ausfinanzierung des Shared Mobility Angebots durch Bauräger:innen selbst oder Mieter:innen und

Eigentümer:innen gesehen. Aus Sicht der Bauträger:innen steht die längerfristige Finanzierung des Shared Mobility Angebots durch diese selbst abgrenzbaren, kalkulierbaren Projektkosten und dem Abschluss von Bauprojekten entgegen. Damit zeigt sich derzeit als wesentlicher Lösungsweg, das Angebot durch Beiträge der Eigentümer:innen oder Mieter:innen finanziell zu stützen. Im frei finanzierten Wohnbau ist dies grundsätzlich möglich, während im gemeinnützigen Wohnbau **starre Bestimmungen in Wohnbauförderungsgesetzen** erschwerend für die längerfristige Finanzierung von Shared Mobility wahrgenommen werden. Da Carsharing (noch) als Nischenprodukt eingeordnet wird, ist es bislang jedoch etwa bei Entscheidungen in Eigentümer:innengemeinschaften über die Fortführung bislang **nicht mehrheitsfähig**.

Daher zeigt sich hinsichtlich der längerfristigen Finanzierung von Shared Mobility Bedarf nach **klaren Verantwortlichkeiten**, größerem **rechtlichen Handlungsspielraum** zur Finanzierung, insbesondere im gemeinnützigen Wohnbau und **ergänzenden Finanzierungsmodellen**. In diesem Kontext werden Fondslösungen positiv bewertet, sofern diese eine Kofinanzierung durch laufende Einnahmen aus dem **Mobilitätsfonds** ermöglichen. Dem Beispiel aspern Seestadt nachempfunden, könnten dieser etwa durch Beiträge aus den jährlichen Erlösen des Garagenbetriebs gespeist werden.

5 Synthese und rechtliche Herausforderungen

5.1 Verschiedene Modelle der Implementierung von Carsharing im Wohnbau

Die geltenden raumordnungs- und baurechtlichen Grundlagen sind so gestaltet, dass als Norm festgelegt wird, dass im Wohnbau Stellplätze für Kfz zu errichten sind (**Stellplatzverpflichtung**). In der Regel werden dabei durch Gesetz bzw. Verordnung lediglich Mindestzahlen allgemein festgelegt. Zudem wird allerdings verankert, dass von der Verwaltung (Gemeinde) diese Verpflichtung unter bestimmten Voraussetzungen im Bebauungsplan, per Verordnung oder Bescheid gemindert werden kann, wobei die Bedingungen mehr oder weniger konkret geregelt sind. Zumeist wird im Gesetz auf die ÖPNV-Erschließung und Lage des Grundstücks abgestellt. Soziodemographische und sozioökonomische Aspekte, daher auch der aktuelle tatsächliche und zukünftigen Bedarf an Stellplätzen am konkreten Standort, finden allerdings nicht immer ausreichend Berücksichtigung.¹⁶⁵

Am konkretesten sind die Regelungen zur Herabsetzung der Stellplatzverpflichtung in Wien im WGarG geregelt (Stellplatzregulativ). Nur in Wien wird zudem ausdrücklich gesetzlich festgelegt, dass in gewissem Ausmaß anstelle von Stellplätzen die Bereitstellung von Carsharing erfolgen kann. Ansonsten ergibt sich bloß implizit, dass im Rahmen des Ermessensspielraums der Verwaltung ebenso zugunsten alternativer Mobilitätsmaßnahmen (zB Carsharing-Angebote) eine geringere Stellplatzzahl vorgeschrieben werden kann.

In der Regel wird die „Verpflichtung“ zur Umsetzung alternativer Mobilitätsangebote im Wohnbau von der (die gesetzlichen Bestimmungen) vollziehenden Verwaltung so umgesetzt, dass die Bereitstellung eines alternativen Mobilitätsangebots in einem Wohnbauprojekt mit dem:der Bauträger:in vertraglich festgehalten wird in Form eines sog. **städtebaulichen Vertrags bzw. Mobilitätsvertrags**, wobei zugleich eine Herabsetzung der Stellplatzverpflichtung durch entsprechende Festsetzung im zu erlassenden Bebauungsplan erfolgt. Bei der Festlegung der Herabsetzung hat die Verwaltung in der Regel ein sehr großes Ermessen (außer in Wien, wo die Parameter gesetzlich genauer verankert sind).

Von den beteiligten Akteuren (Bauträger:innen, Verwaltung) wird die Verankerung in städtebaulichen Verträgen grundsätzlich als positiv erachtet. Als zivilrechtliche Verträge handelt es sich immer um zweiseitige Rechtsgeschäfte, die auf beiderseitiger Zustimmung der Vertragsparteien basieren. Der:die Bauträger:in erklärt sich nur zur Umsetzung alternativer Mobilitätsangebote bereit, weil als Gegenleistung die Reduktion der verpflichtend zu errichtenden Stellplätze durch die Verwaltung erfolgt. Insofern ist eine bestehende Stellplatzverpflichtung nach dem derzeitigen System entscheidend, um eine Verpflichtung zur Bereitstellung alternativer Mobilitätsdienste durchsetzen zu können.

Teilweise erfolgt die vertragliche Vereinbarung im Rahmen eines Gesamtpakets bereits im Zuge der Umwidmung oder Änderung des Bebauungsplans (z.B. zugunsten höherer Dichte) der zu bebauenden Flächen. In diesem Fall ist die Stellplatzreduktion gar nicht so entscheidend, sondern es wird

¹⁶⁵ VCÖ (Hrsg), Stellplatzvorgaben umfassend reformieren (2024) 2.

der Akt der Umwidmung bzw. Änderung des Bebauungsplans (der eine bestimmte Bebauung einer Fläche ermöglicht) an sich als die „Gegenleistung“ der Verwaltung betrachtet.

Im **Bestand** ist diese Herangehensweise grundsätzlich problematisch, da in der Regel beim bloßen Umbau bzw. der Sanierung des Gebäudebestandes gar kein Anknüpfungspunkt für eine Stellplatzverpflichtung besteht, außer im Falle der Nachverdichtung (zB Aufstockung des Gebäudes), da diesfalls ggf. zusätzliche Stellplätze zu errichten wären (sofern nicht ohnehin schon mehr als erforderlich bestehen) bzw. immer dann, wenn zuvor eine Änderung des Bebauungsplans (zB zugunsten höherer Bebauungsdichte) erfolgt. Kritisch wird in diesem Zusammenhang jedoch gesehen, dass ein gewisses Projektvolumen erreicht werden sollte, dh bei Einzelobjekten (zB Dachgeschoßausbau) ist die Integration von Sharing weniger sinnvoll in Anbetracht des administrativen Aufwands. Daher werden im Bestand eher Sanierungsprojekte auf Quartiersebene als zielführend gesehen für die Umsetzung von Mobilitätsmaßnahmen. Als Anknüpfungspunkt mit Potential werden in Bezug auf den Bestand insbesondere auch Förderungen für Sanierungen oder bei Nachverdichtung gesehen.

Im Rahmen von städtebaulichen Verträgen erklären sich Bauträger:innen gewöhnlich nur bereit, die Mobilitätsdienstleistung (Carsharing) für einen **bestimmten Zeitraum** (häufig in der Größenordnung von zwei bis drei Jahren, gelegentlich bis zu fünf Jahre) anzubieten und zu finanzieren. Wesentlich größere Finanzierungszeiträume werden bauträgerseits im Vertrag üblicherweise nicht akzeptiert. Der Grund dafür ist darin zu sehen, dass im Rahmen einer wirtschaftlichen Gegenrechnung die Ersparnis einer bestimmten Stellplatzreduktion (bzw. der Gewinn aus einer Umwidmung) einer Finanzierung des Betriebs von Carsharing für ungefähr diesen Zeitraum gleichzusetzen ist. Eine Finanzierung des Mobilitätsangebots auf unbegrenzte Zeit ist für Bauträger:innen wirtschaftlich nicht in den Bauprojektkosten abbildbar. Die Begründung liegt auch darin, dass Bauträger:innen in der operativen Verwaltung des Objekts nicht immer eine Rolle spielen und auch nicht immer Eigentümer:innen der Wohnungen bleiben (insbesondere bei Verkauf und Begründung von Wohnungseigentum). Genaue wirtschaftliche Berechnungen für die Festlegung des Finanzierungszeitraums werden jedoch von der Verwaltung dazu nicht angestellt, es wird kein konkreter durch den:die Bauträger:in in die Mobilitätsmaßnahmen zu investierender Betrag festgesetzt. Es handelt sich im Grunde um das Ergebnis von Verhandlungspositionen.

Ein Konzept für die Bereitstellung von alternativen Mobilitätsangeboten im Rahmen eines Wohnbauprojekts kann auch Teil der Auslobung in wettbewerblichen Bieterverfahren (zB **Bauträgerwettbewerbe**) werden, welches für den Verkauf bzw. die Einräumung des Baurechts an den Liegenschaften für die Projektrealisierung durchgeführt wird. Ein Mobilitätskonzept mit konkreten Maßnahmen wird so zum Teil der vorliegenden Konzepte der Bauträger, welche die Wettbewerbe gewonnen haben.¹⁶⁶ Die Frage, unter welchen Bedingungen im Rahmen des neu zu errichtenden Wohnbauprojektes alternative Mobilitätsdienste angeboten werden, wird diesfalls in den jeweiligen **Kaufverträgen bzw. Baurechtsverträgen** zum Erwerb der Grundstücke auf welchen das Bauprojekt realisiert werden soll, geregelt.

Zumeist treten die Bauträger in Folge nicht selbst als Betreiber des Sharing-Angebots auf, sondern lagern die tatsächliche Bereitstellung auf externe **Mobilitätsdienstleister:innen** aus, mit denen sie wiederum Verträge abschließen. Endkund:innen, d.h. tatsächliche Empfänger:innen der Leistungen, sind die Bewohner:innen eines Wohnprojekts (= geschlossenes System). Teilweise werden aber

¹⁶⁶ *Stadt Wien* (Hrsg), Leitfaden Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau (2019) 45.

auch offene Systeme realisiert bzw. diese nachträglich geöffnet, also das Sharing-Angebot für einen weiteren Benutzer:innenkreis zugänglich gemacht, weil das Angebot so wirtschaftlich effizienter betrieben werden kann. Dabei stellen sich aber verschiedene Herausforderungen, wie der Zugang zum Gebäude für externe Nutzer:innen etc., sofern dies nicht von Beginn an im Bauprojekt so vorgesehen und eingeplant war. Zwischen Mobilitätsdienstleister:innen und Nutzer:innen (Bewohner:innen) bestehen üblicherweise wiederum Rahmen- bzw. Nutzungsverträge für die Inanspruchnahme der Mobilitätsdienstleistung.

Sofern bei **Quartiersentwicklungsprojekten mehrere Bauträger:innen** am Wohnbauprojekt beteiligt sind, schließt die Verwaltung einen städtebaulichen Vertrag mit mehreren Bauträger:innen ab. Es wird verankert, wer von den Bauträger:innen für die Umsetzung welcher Mobilitätsangebote zuständig ist, oder es wird einer dafür verantwortlich gemacht und die anderen Bauträger:innen leisten Finanzierungsbeiträge, zumeist in Form von Einmalzahlungen (ggf. auch wiederkehrende Beiträge über einen gewissen Zeitraum).

Zum Zweck der Verwaltung der Finanzierung und Umsetzung der Mobilitätsangebote im Quartier kann auch ein **privater Mobilitätsfonds** eingerichtet werden. Dabei schließen sich mehrere Bauträgerunternehmen eines Neubauquartiers zusammen, um Inhalte eines zuvor erstellten, detaillierten Mobilitätskonzeptes – welches Teil des zuvor abgeschlossenen städtebaulichen Vertrags oder Liegenschaftsvertrags ist - (finanziell) umzusetzen. Die Bauträger:innen speisen den Fonds durch einmalige (bzw. ggf. auch fortlaufende) Zahlungen. Aus den finanziellen Mitteln des Fonds werden die Mobilitätsangebote errichtet und betrieben. Mit dem Betrieb bzw. der Verwaltung des Fonds kann ein:e dritte:r Dienstleister:in beauftragt werden. Auch die tatsächliche Bereitstellung der Mobilitätsdienstleistungen wird durch den Mobilitätsfonds wiederum an externe Mobilitätsdienstleister:innen vergeben, oder aber es werden vereinsbasierte bzw. gemeinnützig organisierte Sharing-Angebote gefördert. Anwendungsbeispiel ist der Mobilitätsfonds für das Stadtentwicklungsgebiet Seestadt Aspern, der von einer eigenen Entwicklungsgesellschaft¹⁶⁷ verwaltet wird. Durch den Fonds werden in der Seestadt u.a. die Seestadtflotte (Bikesharing) finanziert und ein Carsharingverein gefördert.¹⁶⁸ Aus den Interviews geht jedoch hervor, dass es ansonsten bislang nur wenige weitere Anwendungsfälle für private Mobilitätsfonds gibt. Insbesondere bei fehlender professionell koordinierender Stelle (also etwa Bauträger organisieren sich selbst) wird dies auch kritisch gesehen (hoher Verwaltungsaufwand, mangelnde Erfahrung, fehlende Transparenz).

Alternativ dazu ist die Einrichtung eines **öffentlich verwalteten Mobilitätsfonds** möglich, wie es in Wien bereits einmal im Rahmen des Stadtentwicklungsgebiet Sonnwendviertel Ost erfolgt ist.¹⁶⁹ Die Bauträger:innen werden vertraglich im Rahmen eines städtebaulichen Vertrags oder Liegenschaftsvertrags bzw. Baurechtsvertrags dazu verpflichtet, einen bestimmten Betrag (in Form einer Einmalzahlung, wie im Sonnwendviertel, oder ggf. aber auch durch laufende Zahlungen über einen bestimmten Zeitraum) in den Fonds einzuzahlen. Der Mobilitätsfonds wird durch die öffentliche Hand (zB Gemeinde) verwaltet. Die Mittel werden dazu verwendet, dritte Mobilitätsdienstleister mit der Erbringung von Mobilitätsdienstleistungen im Quartier zu beauftragen.¹⁷⁰ Sofern nicht nur De-

¹⁶⁷ Wien 3420 Aspern Development AG

¹⁶⁸ Seltz *et al*, Spannungsfeld privatrechtlicher und öffentlicher Instrumente zur Steuerung der wohnstandortbezogenen Mobilität - Urban MoVe (2022) 123f;

¹⁶⁹ <https://www.wien.gv.at/verkehr/mobilitaetsfonds/foerderung-sonnwendviertel.html> (abgerufen 11.12.2024).

¹⁷⁰ Vgl im Detail Seltz *et al*, Spannungsfeld privatrechtlicher und öffentlicher Instrumente zur Steuerung der wohnstandortbezogenen Mobilität - Urban MoVe (2022) 119f.

minimis-Beihilfen (nunmehr bis zu 300.000 Euro gemäß VO (EU) 2023/2831¹⁷¹) vergeben werden sollen, ist dazu eine Ausschreibung im Rahmen eines Vergabeverfahrens erforderlich. Im konkreten Fall des Mobilitätsfonds für das Sonnwendviertel wurde dessen Umsetzung jedoch sowohl von Bau-träger:innen als auch von der Stadt negativ gesehen und nicht fortgesetzt. Seitens der Stadt wurde das aufwendige Management, die Betreuung der oft sehr kleinteiligen Projekte und die zahlreichen rechtlichen Vorgaben (insbesondere betreffend Vergabeverfahren) für die Verwaltung des Fonds durch die öffentliche Hand negativ betrachtet. So wurde auch aus Sicht der Bau-träger:innen letztlich kein sinnvolles Gesamtangebot aufgestellt. Abgesehen von diesem konkreten Beispiel stehen die Bau-träger dem Modell des öffentlich verwalteten Mobilitätsfonds jedoch grundsätzlich positiv gegenüber.

Ausnahmsweise kann die Verpflichtung des:der Bau-träger:in zur Bereitstellung alternativer Mobilitätsdienstleistungen für ein Wohnbauprojekt auch als **Auflage im Baubescheid** durch die Verwaltung (Gemeinde) auferlegt werden. Im untersuchten Fallbeispiel Graumannviertel in Traun war dies der Fall. Negativ ist daran zu sehen, dass die konkrete Entscheidung über die Integration von alternativen Mobilitätsangeboten (zB Carsharing) in den Wohnbau erst relativ spät erfolgt, wenn die Planungen schon abgeschlossen sind, also bereits eine konkrete Bauprojektplanung zur Einreichung vorliegt. Anders verhält es sich, wenn die Grundlagen bezüglich des umzusetzenden Mobilitätsangebots bereits im Bebauungsplan festgehalten sind, und diese dann durch den konkreten Baubescheid umgesetzt werden bzw deren Einhaltung überprüft wird.

5.2 Vor- und Nachteile der Modelle

Seitens der **Bau-träger:innen** wird generell die Möglichkeit begrüßt, im Rahmen vertraglicher Vereinbarungen (insbesondere städtebaulicher Verträge) von der Stellplatzverpflichtung bei Wohnbauprojekten abweichen zu können und anstatt dessen alternative Mobilitätsdienste wie z.B. Carsharing anzubieten. Gleichzeitig sehen sie sich allerdings nicht als verantwortlich, den Betrieb der Mobilitätsdienstleistung selbst umzusetzen (mit Ausnahmen, zB Sozialbau AG, welche Carsharing in Wohnanlagen selbstorganisiert betreibt) und das Angebot langfristig (dh über einen vereinbarten, beschränkten Zeitraum hinaus) aufrechtzuerhalten und zu finanzieren. Dies vor allem dann, wenn die Bauprojekte dann von den Bau-träger:innen nicht selbst weiterverwaltet werden, weil zB die Wohnungen verkauft werden. Bei gemeinnützigen Bau-trägern ist die Situation tendentiell anders, allerdings sehen diese sich rechtlich in ihrem Handlungsspielraum aufgrund des WGG beschränkt.

Auch die **Verwaltung** sieht das Modell der städtebaulichen Verträge bzw. Mobilitätsverträge an sich als gut funktionierendes Modell an, um die Stellplatzverpflichtung für neue Wohnbauprojekte zu reduzieren und Bau-träger:innen zur Umsetzung bzw Finanzierung alternativer Mobilitätsdienstleistungen im Wohnbau zu verpflichten. Kriterien, in welchen Fällen die Verwaltung dieses Modell anwendet und städtebauliche Verträge mit Bau-träger:innen abschließt, bestehen nur teilweise und wenn überhaupt, zumeist nicht als rechtverbindliche Vorgaben, sondern bloße verwaltungsinterne Richtlinien (zB in Graz erfolgt der Abschluss von Mobilitätsverträgen in Abhängigkeit von einem Leistungsfähigkeitsnachweis der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur sowie einer gewissen Mindestgröße des

¹⁷¹ Verordnung (EU) 2023/2831 über die Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf De-minimis-Beihilfen, ABI L 2023/2831.

Projekts). Für Einzelprojekte bzw sehr kleine Projekte wird das Modell überwiegend als nicht geeignet angesehen, da sich der Aufwand seitens der Verwaltung nicht lohnt.

Grundsätzlich würden die **Bauträger:innen** die Möglichkeit begrüßen, dass nach Ende der Anschubfinanzierung durch diese eine Übernahme der laufenden Kosten für das Sharing-Angebot durch die Stadt erfolgt und die Mobilitätsstation durch den städtischen Mobilitätsdienstleister/Verkehrsbetrieb bzw. unter dessen Dachmarke (Aufträge für den Betrieb kann wiederum an private Dienstleister vergeben werden) als Teil eines öffentlichen Sharing-Angebots weiterbetrieben wird. Dieses kann durch individuelle (bauplatzspezifische) Lösungen ergänzt werden.

Das Modell eines **öffentlich verwalteten Mobilitätsfonds**, welcher die Finanzierung und Umsetzung der Mobilitätsangebote im Quartier übernimmt, wird bei entsprechender Ausgestaltung von den Bauträger:innen ebenfalls grundsätzlich als mögliche Lösung gesehen. Die Möglichkeit, eine Einmalzahlung zu leisten, und die Umsetzung des Mobilitätsangebots in Folge in die Verantwortung der öffentlichen Hand zu übergeben, wird an sich begrüßt. Beim soweit ersichtlich einzigen Umsetzungsbeispiel eines öffentlich verwalteten Mobilitätsfonds in Wien, wird allerdings die schlechte Umsetzung durch die Verwaltung von den Bauträgern kritisiert.

Auch von der Verwaltung wird das Modell eines öffentlich verwalteten Mobilitätsfonds teilweise durchaus als gute Idee und wünschenswert angesehen (zB Salzburg), allerdings gibt es abgesehen von Wien bisher keine Erfahrung mit der Umsetzung. In Wien wiederum sieht man das Modell negativ aufgrund schlechter Erfahrungen bei der Implementierung des ersten Mobilitätsfonds. Offen bleiben aber jedenfalls viele Fragen, nämlich wie ein öffentlicher Mobilitätsfonds sinnvoll organisiert werden kann, wer auf Grundlage welcher (Vergabe-)Verfahren über die Bereitstellung von Mobilitätsangeboten entscheidet, wie die Finanzierungsbeiträge der Bauträger konkret geregelt werden sollen (wie hoch eine Einmalzahlung sein müsste, um den Betrieb durch die öffentliche Hand zu organisieren, oder ob überhaupt eine Einmalzahlung ausreichen kann) etc.

Die **Mobilitätsdienstleister:innen** stehen den verschiedenen Modellen großteils eher indifferent gegenüber. Für sie ist vorrangig eine langfristig gesicherte Finanzierung der Mobilitätsdienstleistung (sei es durch Bauträger oder Verwaltung) von Interesse.

5.3 Herausforderungen und rechtliche Hemmnisse

Im Fokus des Forschungsprojekts stand die Frage, rechtliche Hemmnisse für die Integration alternativer Mobilitätsangebote im Wohnbau zu identifizieren, ausgehend von der Annahme, dass das Grundproblem in der rechtlichen Gestaltung zu sehen ist. Tatsächlich zeigt sich allerdings, dass es sich in erster Linie um **ökonomische Herausforderungen** handelt:

Allgemein wird die **langfristige Aufrechterhaltung bzw. Finanzierung des Betriebs** der Mobilitätsdienste als Problem gesehen. Da vertraglich zumeist nur Betrieb und Finanzierung des Angebots durch die Bauträger:innen für einen beschränkten Zeitraum vereinbart werden, ist danach zumeist unklar, wie das Angebot weiter bestehen kann, sofern sich der Betrieb nicht wirtschaftlich selbst trägt (dh bloß durch die Nutzungsentgelte finanzierbar ist). Wenn das Angebot nicht ausreichend genutzt

wird, ist eine solche finanzielle Tragfähigkeit bei Carsharing-Angeboten am Wohnstandort häufig nicht gegeben.¹⁷²

Die **Bauträger:innen** sind in der Regel allerdings auch nicht bereit, über eine Anschubfinanzierung hinaus über einen längeren Zeitraum Finanzierungsbeiträge für ein Sharing-Angebots zu leisten, bzw insbesondere im Bereich der gemeinnützigen Bauträger:innen ist eine solche Finanzierung aus deren Mittel gar nicht zulässig. Aus Sicht der Bauträger:innen soll das Ziel sein, dass sich das Mobilitätsangebot nach Anlauf- und Einrichtungsphase durch die Nutzer:innen (Nutzungsgebühren) selbst trägt oder anderenfalls die laufenden Betriebskosten nach Ende der Anschubfinanzierung auf die Bewohner:innen als Nutzer:innen, zB im Rahmen der Miet- bzw Betriebskosten übertragen werden. Als andere Möglichkeit wird gesehen, dass bei öffentlich zugänglichen Angeboten diese durch die öffentliche Hand als Teil des ÖV im Sinne der Mobilitätsdaseinsvorsorge weiterbetrieben werden.

Auch aus Sicht der **Verwaltung** soll sich im Idealfall der Betrieb des Mobilitätsangebots nach einer gewissen Zeit wirtschaftlich selbst tragen. Ist dies nicht der Fall, werden durch die öffentliche Hand (Gemeinde) betriebene Mobilitätsdienste (zB WienMobil Stationen) zumeist nach Ende der Finanzierung durch die Bauträger:innen wieder eingestellt, sofern nicht mit der Gemeinde besondere Vereinbarungen über eine Übernahme der Finanzierung durch öffentliche Hand getroffen wurden. Zu einer weitergehenden Finanzierung auch unwirtschaftlicher Angebote ist man eher nicht bereit, wenngleich auch seitens der Verwaltung gesehen wird, dass Sharing-Dienste auch (wie der ÖPNV) als Teil der Daseinsvorsorge gesehen werden können und demnach eigentlich zumindest öffentlich kofinanziert werden sollten.

Seitens der **Mobilitätsdienstleister:innen** ist wünschenswert, dass langfristig ein wirtschaftlich effizienter Betrieb möglich ist. Dafür sollen Sharing-Angebote nicht nur exklusiv Bewohner:innen zur Verfügung stehen, sondern für der Betrieb für die Öffentlichkeit geöffnet werden. Sofern möglich, wird neben einer Anschubfinanzierung durch die Bauträger:innen auch eine Mittragung der laufenden Betriebskosten des Angebots (neben den tatsächlichen Nutzungsentgelten) durch die Bewohner:innen als Möglichkeit gesehen, insbesondere im frei finanzierten Wohnbau.

Darüber hinaus bestehen folgende rechtliche Herausforderungen:

1. Stellplatzverpflichtung

Derzeit ist die Integration von alternativen Mobilitätsdiensten in den Wohnbau angewiesen auf den Fortbestand der gesetzlich geregelten Stellplatzverpflichtung, weil diese als Ausgangspunkt für die Verpflichtung zur Umsetzung alternativer Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau im Gegenzug zur Senkung der Zahl der Pflichtstellplätze dient.

Das Instrument der Stellplatzverpflichtung an sich wird allerdings immer wieder kritisiert, sowohl auf nationaler Ebene¹⁷³ als auch im internationalen Diskurs. So wird die Stellplatzverpflichtung als der Autonutzung förderlich gesehen und hat einen negativen Einfluss auf die ÖPNV-Nutzung, Stadtgestaltung und den Flächenverbrauch.¹⁷⁴ Die Kosten für die Errichtung von Kfz-Stellplätzen stellen

¹⁷² *AustriaTech* (Hrsg), Sharing im Mobilitätsbereich - Entwicklungen und Perspektiven des Teilens von Fahrzeugen und Fahrten in Österreich (2023) 45.

¹⁷³ VCÖ (Hrsg), Stellplatzvorgaben umfassend reformieren (2024) 2.

¹⁷⁴ *Shoup*, Learning from parking reforms in other cities, in Pojani/Corcoran/Sipe/Mateo-Babiano/Stead (Hrsg), Parking: An International Perspective (2020) 9f.

zudem einen nicht unwesentlichen Teil der Gesamtbaukosten eines Wohnbauprojekts dar und schlagen sich in höheren Preisen für Wohnraum nieder. Dies ist insbesondere problematisch, da die behördlichen Festlegung der Mindestzahl an Stellplätzen nicht immer ausreichend auf den konkreten Bedarf abgestimmt ist. Außerdem werden zumeist nur Mindestzahlen, aber keine Obergrenzen für die Errichtung von Stellplätzen festgelegt (siehe 3.2.2).¹⁷⁵ Abgesehen von Kfz-Stellplätzen werden in den rechtlichen Grundlagen nur Vorgaben für die verpflichtende Errichtung von Fahrradabstellplätzen gemacht¹⁷⁶, nicht aber zu anderen Mobilitätsangeboten am Wohnstandort.

Verfolgt man jedoch den international immer wieder eingeschlagenen Weg, die Stellplatzverpflichtung ersatzlos aufzuheben, die Errichtung von Stellplätzen den Bauträger:innen im eigenen Ermessen zu überlassen (siehe dazu unten 6.) und keine alternativen Regelungen einzuführen (zB eine gesetzliche Verpflichtung Carsharing anzubieten), so gibt es keinen Hebel mehr für die Verwaltung, das Mobilitätsangebot am Wohnstandort zu steuern. Freiwillig werden allerdings die Bauträger:innen bzw. Mobilitätsdienstleister:innen in vielen Fällen kein Sharing-Angebot am Wohnstandort anbieten, da sich der Betrieb oft nicht wirtschaftlich darstellen lässt.

2. Vertragskonstellationen

Aufgrund des derzeitigen Systems, welches von der Stellplatzverpflichtung ausgeht und Carsharing nur als Abweichungsmöglichkeit davon sieht, wird in der Praxis häufig das Instrument des städtebaulichen Vertrages bzw. Mobilitätsvertrags verwendet, um den Bauträgern die Verpflichtung zur Umsetzung alternativer Mobilitätsdienste aufzuerlegen.

Grundsätzlich wird das von allen beteiligten Akteur:innen als nicht problematisch erachtet und auch begrüßt, da die vertragliche Festlegung große Flexibilität im Einzelfall bietet. Im Vergleich zur hoheitlichen Steuerung bringt die Nutzung des Instruments der städtebaulichen Verträge allerdings schon auch gewisse Nachteile mit sich.

Das betrifft vor allem die **Durchsetzung** der vertraglich vereinbarten Leistungspflichten im Vergleich zur Durchsetzung hoheitlich (zB im Bescheid) auferlegter Verpflichtungen. Die Vertragsdurchsetzung bei Nichterfüllung des Vertrags durch die Bauträger:innen ist am Zivilrechtsweg bzw. unter Einforderung vereinbarter Vertragsstrafen durch die Verwaltung rechtlich an sich ohne Schwierigkeiten möglich (siehe dazu 3.2.4.), jedoch in der Praxis unter Umständen aufwendig. Tatsächlich kommt es ohnehin eher selten dazu, da Maßnahmen nach Aufforderung durch die Verwaltung verbessert bzw. ggf. nachverhandelt werden. Die Einhebung von Pönalen wird außerdem seitens der Verwaltung mitunter auch kritisch gesehen, denn wenn keine Umsetzung durch die vertraglich verpflichteten Bauträger:innen erreicht werden kann, müsste die Stadt ersatzweise selbst für die Umsetzung, wozu Kapazitäten und Möglichkeiten (etwa Zugriff auf das Gebäude) allerdings fehlen.

Zwar bietet die Aushandlung von Verträgen für jeweils einzelne Projekte viel Flexibilität, allerdings kann dies in Bezug auf die Abläufe in der Verwaltung auch ineffizient sein, weil für jeden Fall neu überlegt werden muss und es **keine Leitlinien bzw. klaren gesetzlichen Vorgaben zur Ausgestaltung** der Verträge gibt. Anstelle klarer inhaltlicher Vorgaben, wie und unter welchen Bedingungen, insbesondere bezüglich der Finanzierung, diese Leistungen angeboten werden müssen, ist

¹⁷⁵ VCÖ (Hrsg), Stellplatzvorgaben umfassend reformieren (2024) 3.

¹⁷⁶ Dies ist auch europarechtlich durch die Gebäuderichtlinie geboten, vgl Richtlinie (EU) 2024/1275 über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden, ABI L 2024/1275.

immer im Einzelfall die Frage, inwiefern seitens der Verwaltung überhaupt Interesse an der Umsetzung alternativer Mobilitätsmaßnahmen im Projekt besteht und in weiterer Folge ist die konkrete Gestaltung der vereinbarten Maßnahmen Ergebnis der Verhandlungspositionen und des Verhandlungsgeschicks zwischen Verwaltung und Bauträger:innen.

Das Verfahren bis zum Abschluss der Verträge ist ebenso nicht gesetzlich geregelt. Es bestehen keine Mitspracherechte von Außenstehenden, im Unterschied zu Verfahren, welche hoheitliche Festlegungen zum Ergebnis haben (zB Parteistellung im Baubewilligungsverfahren).

Obwohl nunmehr zum Teil gewisse Regeln für die **Offenlegung** der Verträge in die gesetzlichen Grundlagen aufgenommen wurden (vgl § 1a Abs 6 WBO), ist noch immer nicht zur Gänze klar, inwiefern die Verträge bzw Vertragsinhalte der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden müssen (etwa welche Bedeutung diesbezüglich die Informationsfreiheit hat). In der Praxis ist der gesamte Inhalt der Verträge zumeist für die Öffentlichkeit nicht einsehbar. Bei hoheitlichen Instrumenten (zB Bescheid) bestehen hingegen unter gewissen Umständen gesetzlich festgelegte Rechte zur Einsichtnahme in die Verfahrensunterlagen (Akteneinsicht) durch Dritte (zB für sog. übergangene Parteien des Verwaltungsverfahrens, deren Beiziehung die Behörde versäumt hat¹⁷⁷).

Aus Sicht der Bauträger:innen werden zudem mangelnde Möglichkeiten der Nachjustierung bzw. **Anpassung** der im Rahmen von städtebaulichen Verträgen vereinbarten Mobilitätsmaßnahmen genannt, die aber oft aufgrund der langen Zeitspanne zwischen Abschluss der Verträge und tatsächlichen Realisierung des Projekts zweckmäßig wären. Dies ist allerdings rechtlich möglich (bei Willenseinigung beider bzw aller Vertragspartner), und eher ein praktisches Problem, wenn keine Bereitschaft der Verwaltung zur Nachverhandlung besteht. Ausgehend von den Aussagen der Stadtverwaltungen kann aber geschlossen werden, dass bis zu einem gewissen Grad (zumindest außerhalb von Graz) Spielraum besteht.

3. Rechtliche Möglichkeiten der Übertragung der Finanzierung auf die Bewohner:innen

Oftmals, insbesondere im Zuge der Interviews, werden die wohnrechtlichen Rahmenbedingungen als hinderlich für die Umsetzung alternativer Mobilitätsdienste im Wohnbau genannt. Die rechtliche Analyse allerdings zeigt:

Im **Wohnungseigentum** besteht grundsätzlich die Möglichkeit, eine Verpflichtung der Bewohner:innen zur Finanzierung des Betriebs des Sharing-Angebots bereits im Zuge des Kaufvertrages bzw. Wohnungseigentums-Vertrag umzusetzen, sofern eine Bereitschaft der Käufer:innen dazu besteht. Nachträglich (zB im Bestand) ist dies an sich auch umsetzbar, sofern eine entsprechende Beschlussmehrheit in der Eigentümergemeinschaft gefunden wird. Es ist nur eine einfache Mehrheit erforderlich, nicht Einstimmigkeit. Insofern sind eigentlich nicht primär die rechtlichen Strukturen problematisch, sondern mangelnder Umsetzungswille der Bewohner:innen. Das heißt, die erforderlichen Beschlussmehrheiten bzw. Beschwerderechte der Minderheit bei beabsichtigter nachträglicher Einrichtung eines Mobilitätsangebots in einem Bestandsprojekt stellen eher eine praktische als rechtliche Herausforderung dar. Eine relative Vereinfachung der Zustimmungserfordernisse im WEG, wie sie zB zuletzt für Maßnahmen zur Umsetzung der Dekarbonisierung im Gebäudesektor eingeführt wurden¹⁷⁸, könnte auch für die Umsetzung von Carsharing im Wohnbau angedacht

¹⁷⁷ Hengstschläger/Leeb, *Verwaltungsverfahrenrecht*⁷ (2023) Rz 152.

¹⁷⁸ Vgl. WEG-Novelle 2022, BGBl 222/2021.

werden. Allerdings gilt es zu beachten, dass Sharing-Angebote zumeist nur von einem Teil der Bewohner:innen genutzt werden und eine Minderheit der Eigentümer:innen bei vereinfachten Beschlusserfordernissen nicht über die Mehrheit bestimmen sollte und diese zur Tragung der Finanzierung des Mobilitätsangebots verpflichten können sollte.

Im Bereich **frei finanzierter Mietwohnungen** kann im Mietvertrag vereinbart werden, dass die Mieter:innen für die Grundfinanzierung des laufenden Betriebs des Sharing-Angebots aufkommen müssen. Das heißt, auch eine Finanzierung über die Betriebskosten ist bei ausdrücklicher vertraglicher Vereinbarung möglich. Wenn Mieter:innen dies nicht wollen, kommt kein Mietvertrag zustande. Im Neubau ist die Einrichtung des Sharing-Angebots daher mietrechtlich unproblematisch, wenn es von Anfang an bei der Vertragserrichtung mitbedacht wird. Nachträglich kann allerdings im Bestand in bereits zuvor abgeschlossene Mietverträge nicht ohne weiteres eingegriffen werden. Sogar ist auch eine Finanzierung über die Betriebskosten nicht ohne Zustimmung der Mieter:innen möglich, indem ein Neuabschluss bzw. eine Änderung des Mietvertrags erfolgt.

Im **gemeinnützigen Wohnbau** als Sonderfall ist schon die Tatsache, dass ein Mobilitätsangebot von einer gemeinnützigen Bauvereinigung überhaupt (selbst) betrieben wird, auf unsicherer Basis, da die gesetzlichen Regelungen des WGG zum Geschäftskreis der GBV recht einschränkend gestaltet sind. In der Praxis wird dies derzeit jedoch offenbar relativ weit ausgelegt, sodass mitunter auch GBV selbst Mobilitätsdienste für die Bewohner:innen anbieten oder aber jedenfalls Dritte mit der Erbringung solcher Dienstleistungen beauftragen. Im Interesse der Rechtssicherheit sollten aber hier klarstellende Anpassungen im Gesetz erfolgen. Davon abgesehen gilt der selbe rechtliche Rahmen wie auch sonst für die Miete (MRG).

4. Wohnbauförderung

Im Rahmen der Wohnbauförderung ist die Förderbarkeit der Kosten für die Umsetzung alternativer Mobilitätsangebote noch nicht in allen Bundesländern in gleicher Weise rechtlich eindeutig möglich. Die Fördermechanismen in Bezug auf Mobilitätsmaßnahmen in Wohnbauprojekten sind in den Bundesländern sehr unterschiedlich ausgestaltet. Für gemeinnützige Bauträger ist daher insbesondere die Unübersichtlichkeit und jeweils unterschiedliche Art der Berücksichtigung (bei der Punktevergabe, bei Zusatzförderungen, usw.) hinderlich.

6 Rechtliche Zugänge und Umsetzungsprojekte in anderen Ländern

6.1 Einleitung und Übersicht

In Österreich ist die sogenannte Stellplatzverpflichtung, die darauf ausgerichtet ist, im Zusammenhang mit Wohnbauprojekten ausreichend Kfz-Stellplätze für die Bewohner*innen zur Verfügung zu stellen, zugleich rechtlicher Anknüpfungspunkt für die Errichtung von Carsharing im Wohnbau. Denn unter gewissen Voraussetzungen kann von dem vorgesehenen Stellplatzschlüssel, unter anderem zugunsten der Umsetzung alternativer Mobilitätsdienstleistungen, abgewichen werden (siehe dazu 3.2.2.).

Im folgenden Kapitel soll durch rechtsvergleichende Analyse der Frage nachgegangen werden, wie der jeweilige rechtliche Rahmen für die Verknüpfung von alternativen Mobilitätsangeboten am Wohnstandort in Deutschland, den Niederlanden und der Schweiz ausgestaltet ist, wobei jeweils bestimmte Städte als Beispiele ausgewählt wurden (siehe Tabelle 13). Insbesondere wird analysiert, inwiefern eine allfällige Stellplatzverpflichtung Voraussetzung bzw. Anknüpfungspunkt für die Bereitstellung alternativer Mobilitätsangebote im Wohnbau ist oder deren Bereitstellung unabhängig davon erfolgt. Die Analyse der rechtlichen Rahmenbedingungen wird durch die beispielhafte Darstellung ausgewählter Umsetzungsbeispiele ergänzt.

Tabelle 13: Ausgewählte Internationale Beispiele

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

Die Ergebnisse der rechtsvergleichenden Analyse und Desktop-Recherche zu konkreten Umsetzungsbeispielen wurden ergänzt durch die Ergebnisse des im Zuge des Projekts durchgeführten Expert:innen-Workshop mit Teilnehmer:innen aus den untersuchten Ländern.

6.2 Deutschland

6.2.1. Allgemeiner Rechtsrahmen

Für die Frage der Verankerung von Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau ist insbesondere das **Bau-recht** von Bedeutung. Das deutsche öffentliche Baurecht wird unterschieden in Bauordnungsrecht und Bauplanungsrecht. Das **Bauplanungsrecht (auch: Städtebaurecht)** regelt allgemein die bauliche Nutzbarkeit von Grund und Boden, trifft also Festlegungen zur rechtlichen Qualität des Bodens und seiner Nutzbarkeit in den Gemeinden,¹⁷⁹ und ist auf Bundesebene überwiegend im Baugesetzbuch (BauGB) geregelt. Zweck der **Bauleitplanung** ist es, Bodennutzung und städtebauliche Entwicklung einer Gemeinde planerisch zu steuern und sinnvoll zu gestalten, indem die bauliche und sonstige Nutzung der Grundstücke geregelt wird. Dies erfolgt in zwei Stufen, durch Flächennutzungsplan und Bebauungsplan.¹⁸⁰ Die Durchführung der Bauleitplanung fällt in die Zuständigkeit der Gemeinden. Das **Bauordnungsrecht** regelt konkrete Anforderungen an das Grundstück und seine Bebauung und an die Beschaffenheit baulicher Anlagen, sowie Verfahren, Rechte und Pflichten der am Bau Beteiligten, Befugnisse, etc. Im Gegensatz zum Bauplanungsrecht ist das Bauordnungsrecht objektbezogen.¹⁸¹ Regelungen zum Bauordnungsrecht befinden sich in den jeweiligen Bauordnungen der Länder sowie Verordnungen aber auch Satzungen auf Gemeindeebene so wie z.B. Stellplatzsatzungen.¹⁸²

Bei der Umsetzung alternativer Mobilitätsangebote im Wohnbau ergeben sich häufig bauordnungsrechtliche Fragestellungen wie die Umgangsweise mit einer etwaigen Stellplatzerrichtungspflicht. Eine solche Verpflichtung besteht in den meisten Bundesländern und Kommunen, die gesetzliche Grundlage befindet sich überwiegend in den **Bauordnungen der Bundesländer**.¹⁸³ In manchen Bundesländern¹⁸⁴ ist vorgesehen, dass die Kommunen so genannte **Stellplatzsatzungen** erlassen, in denen sie auf örtliche Gegebenheiten besonders Bedacht nehmen, insbesondere bestehen Möglichkeiten einer Reduzierung des Stellplatzschlüssel bei Vorliegen bestimmter Voraussetzungen.

Des Weiteren können Festlegungen im Rahmen der Bauleitplanung relevant sein, insbesondere jene im jeweiligen **Bebauungsplan**. Die möglichen Inhalte des Bebauungsplans sind in § 9 BauGB geregelt. So können zB gem § 9 Abs 1 Nr 11 BauGB von der Gemeinde im Bebauungsplan¹⁸⁵ Verkehrsflächen sowie Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung, wie Fußgängerbereiche oder Flächen für das Parken von Fahrzeugen festgelegt werden. Weiters können gem § 9 Abs 1 Nr. 22 BauGB Flächen für Stellplätze und Garagen in Form von Gemeinschaftsanlagen für ein bestimmtes Gebiet (zB Quartier) vorgesehen werden und so zB am Siedlungsrand konzentriert.¹⁸⁶ Zudem enthält die Baunutzungsverordnung (BauNVO), welche die Bestimmungen zur Bauleitplanung und über

¹⁷⁹ *Erbguth/Schubert*, Öffentliches Baurecht⁶ (2015) 1f.

¹⁸⁰ *Erbguth/Schubert*, Öffentliches Baurecht, 76f; *Landesbüro der Naturschutzverbände NRW*, Was ist die Bauleitplanung? <https://www.lb-naturschutz-nrw.de/fachthemen/bauleitplanung/was-ist-die-bauleitplanung.html> (abgefragt 19.12.2024).

¹⁸¹ *Jura Individuell*, Öffentliches Baurecht – Überblick (2020) <https://www.juraindividuell.de/artikel/oeffentliches-baurecht-ueberblick/> (abgefragt 19.12.2024); *Herbolsheimer/Krüper*, Baurecht (2024) 11f.

¹⁸² *Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr*, Bauordnungsrecht, Bauordnungsrecht - Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (abgefragt 19.12.2024 (abgefragt 19.12.2024)

¹⁸³ *Erbguth/Schubert*, Öffentliches Baurecht⁶ (2015) 388f.

¹⁸⁴ Z.B. Schleswig-Holstein, Hessen, Sachsen, Niedersachsen und Brandenburg

¹⁸⁵ Vgl. *Erbguth/Schubert*, Öffentliches Baurecht, 78.

¹⁸⁶ *Friedrich*, Neue Mobilität auf alter Bahnfläche – die autofreie Siedlung „Stellwerk60“ in Köln-Nippes (2009), 39f; *Erbguth/Schubert*, Öffentliches Baurecht, 132ff.

die Zulässigkeit von Vorhaben im BauGB ergänzt, in § 12 BauNVO Vorgaben zur Zulässigkeit von Stellplätzen und Garagen. Gem § 12 Abs 6 kann etwa im Bebauungsplan festgesetzt werden, dass in Baugebieten oder bestimmten Teilen von Baugebieten Stellplätze und Garagen unzulässig oder nur in beschränktem Umfang zulässig sind, soweit landesrechtliche Vorschriften nicht entgegenstehen.¹⁸⁷

§ 11 BauGB ermächtigt die Gemeinden außerdem zum Abschluss **städtebaulicher Verträge**. Diese können zu verschiedenen Zwecken geschlossen werden, der Katalog möglicher Vertragsgegenstände in § 1 Abs 1 BauGB ist nicht abschließend. Insbesondere können städtebauliche Verträge die von der Gemeinde durchgeführten Bauleitplanungen oder sonstigen städtebaulichen Satzungsverfahren ergänzen oder begleiten. In der Regel handelt es sich um öffentlich-rechtliche Verträge.¹⁸⁸

6.2.2. Ausgewählte Bundesländer und Städte im Fokus

a. Bremen

Die **bremische Landesbauordnung**¹⁸⁹ sieht in § 86 Abs 1 Z 4 vor, dass die Gemeinden durch Satzung¹⁹⁰ örtliche Bauvorschriften erlassen können, z.B. über die allgemeinen Anforderungen an die Größe, Beschaffenheit und Gestaltung von Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen. Konkret regeln die Gemeinden die Anzahl von Stellplätzen (lit a), Anforderungen an Maßnahmen eines vorhabenbezogenen Mobilitätsmanagements, die zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs oder des ruhenden Verkehrs erforderlich sind (lit b), eine mögliche Ablösung der Herstellungspflicht (lit c) sowie den vollständigen oder teilweisen Verzicht auf die Herstellung von notwendigen Stellplätzen, soweit der Stellplatzbedarf insbesondere durch Maßnahmen eines Mobilitätsmanagements verringert wird (lit d).

§ 49 Abs 1 BremLBO sieht vor, dass alternativ oder ergänzend zur Herstellung von Stellplätzen (soweit aufgrund von Satzungen der Gemeinden vorgeschrieben) Maßnahmen eines vorhabenbezogenen Mobilitätsmanagements zulässig sind. Grundsätzlich wird damit am Modell der allgemeinen Stellplatzverpflichtung festgehalten. Ausmaß und Möglichkeit der Reduktion durch Maßnahmen des Mobilitätsmanagements werden durch die Gemeinden festgelegt.

Für die Stadtgemeinde Bremen regelt das **Mobilitäts-Bau-Ortsgesetz (MobBauOG)**¹⁹¹ unter anderem die Anforderungen an die Erforderlichkeit, Anzahl, Größe, Beschaffenheit und Gestaltung von

¹⁸⁷ Friedrich, Neue Mobilität auf alter Bahnfläche – die autofreie Siedlung „Stellwerk60“ in Köln-Nippes (2009) 39f; § 12 (6) Baunutzungsverordnung idF 23.01.1990 (BGBl. I S. 132) zuletzt geändert durch Gesetz vom 03.07.2023 (BGBl. I. S. 186).

¹⁸⁸ Erbuth/Schubert, Öffentliches Baurecht, 198ff.

¹⁸⁹ Bremische Landesbauordnung (BremLBO) in der Fassung vom 29. Mai 2024, zuletzt berichtigt am 24. Juni 2024, Brem.GBl. S. 380.

¹⁹⁰ Im dt. Verwaltungsrecht versteht man unter Satzungen exekutive Rechtsquellen, die im Rahmen der Selbstverwaltung erzeugt werden. Satzungen formulieren materiell verbindliche Normbefehle im Rang unter dem formellen Gesetz. Grundsätzlich können alle juristischen Personen des öffentlichen Rechts befugt werden Satzungen zu erlassen. Im Unterschied zur Verordnung gestalten die Träger der Selbstverwaltung mit Satzungen ihren gesamten Aufgabenbereich ohne spezifischen gesetzlichen Konkretisierungsauftrag. Vgl. Ruffert, Rechtsquellen und Rechtsschichten des Verwaltungsrechts in Voßkuhle/Eifert/Möllers (Hrsg), Grundlagen des Verwaltungsrechts Band I³ (2022) 7,68ff; Martini, Normsetzung und andere Formen exekutiver Selbstprogrammierung in Voßkuhle/Eifert/Möllers (Hrsg), Grundlagen des Verwaltungsrechts Band II³ (2022) 33,53f.

¹⁹¹ Ortsgesetz über vorhabenbezogene Stellplätze für Kraftfahrzeuge, Fahrradabstellplätze und Mobilitätsmanagement bei Bauvorhaben in der Stadtgemeinde Bremen (Mobilitäts-Bau-Ortsgesetz-MobBauOG HB) idF Brem.GBl.2022, S.476; Dieses „Ortsgesetz“ ist eine Satzung iSd § 86 Nummer 4 und 5 der Bremischen Landesbauordnung.

Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Fahrradabstellplätze sowie die Anforderungen an ein vorhabenbezogenes Mobilitätsmanagement.¹⁹²

Gem § 3 Abs 1 MobBauOG muss bei der Errichtung von baulichen Anlagen der dadurch ausgelöste Mobilitätsbedarf erfüllt werden. Die Anlage 2 enthält eine Richtzahlentabelle zur Ermittlung des **Stellplatznormbedarfs** für KFZ-Stellplätze und der Anzahl an notwendigen Fahrradabstellplätzen. Dort ist der Stellplatzbedarf für Kfz für verschiedene Wohngebäude und Zonen festgelegt. Z.B. sind in Gebäuden mit mehr als 3 Wohnungen über jeweils 40m² Wohnfläche je nach Gebietszone entweder 0,6 oder 0,8 Stellplätze je Wohnung zu errichten.¹⁹³

Ein bestimmter Anteil des Stellplatznormbedarfs ist, abhängig von der Lage in den Gebietszonen, verpflichtend durch Mobilitätsmanagementmaßnahmen zu erfüllen (75%, 50% oder 25%).¹⁹⁴ Dieser rechnerische Anteil an Stellplätzen wird in ein Mobilitätsbudget umgerechnet, welches mindestens in die Umsetzung der Mobilitätsmaßnahmen zu investieren ist. Für die Berechnung werden die Ablösebeträge gem § 10 herangezogen.

Die Verantwortung für die Durchführung der Mobilitätsmaßnahmen liegt ausdrücklich beim Eigentümer bzw. der Eigentümerin der baulichen Anlage. Werden Maßnahmen (vorzeitig) abgebrochen, kann die Bauaufsichtsbehörde den:die Eigentümer:in zur Zahlung eines anteiligen Ablösebetrags verpflichten.¹⁹⁵

(Nur) der danach übrigbleibende Stellplatznormbedarf kann durch Realherstellung von Stellplätzen (§ 8) oder Zahlung des Ablösebetrags (§ 10) erfüllt werden. Ausgenommen ist die Zone I (Innere Stadtgebiete), in dieser dürfen idR keine Stellplätze real errichtet werden.¹⁹⁶ Freiwillig können auch bis zu 100% des Stellplatznormbedarfs durch Maßnahmen des Mobilitätsmanagements erfüllt werden, d.h. gar keine Stellplätze real hergestellt werden.¹⁹⁷

In § 6 werden verschiedene Instrumente genannt, durch die der berechnete vorhabenbezogene Mobilitätsbedarf erfüllt werden sollen. Dies sind Maßnahmen des Mobilitätsmanagements (§ 7), die Realherstellung von Kfz-Stellplätzen (§ 8) und Zahlung eines Ablösungsbetrags (§ 10).

Zu den in § 7 Abs 2 beispielhaft genannten **Maßnahmen des Mobilitätsmanagements** zählen (für Wohngebäude) u.a. das Zurverfügungstellen von ÖPNV-Zeitkarten oder Carsharing. Das Mobilitätskonzept sondern soll je nach örtlichen Verhältnissen verschiedene Maßnahmen kombinieren, das Gesetz sieht keine zwingend zu ergreifenden Maßnahmen vor. In der begleitenden Broschüre zum MobBauG werden die verschiedenen Maßnahmen beispielhaft konkretisiert und je Maßnahme ausgeführt unter welchen Umständen eine solche sinnvoll und zulässig ist.¹⁹⁸

In Bezug auf **Carsharing** werden die Errichtung einer Carsharing-Station auf dem Grundstück, ein Betriebskostenzuschuss zu einem Carsharing-Angebot in der näheren Umgebung oder eine (mind.

¹⁹² Vgl. § 1 Abs 2 MobBauOG.

¹⁹³ § 4 MobBauOG und Anlage 2 des MobBauOG.

¹⁹⁴ § 7 Abs 1 MobBauOG.

¹⁹⁵ § 7 Abs 5 MobBauOG.

¹⁹⁶ § 6 Abs 2 MobBauOG

¹⁹⁷ *Die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung (Freie Hansestadt Bremen)*, Mobilitätsmanagement statt Kfz-Stellplätze (2023) 6.

¹⁹⁸ *Die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung (Freie Hansestadt Bremen)*, Mobilitätsmanagement statt Kfz-Stellplätze (2023) 8f.

5-jährige Mitgliedschaft für die Bewohner:innen zu einem solchen Angebot als Maßnahme vorgeschlagen.¹⁹⁹ Dazu wird ausgeführt, dass die Errichtung einer eigenen Carsharing-Station auf dem Grundstück dann sinnvoll ist, wenn im direkten Umfeld kein Carsharing-Angebot mit ausreichenden Kapazitäten vorhanden ist (max. 300m Gehentfernung). Für die Errichtung einer Carsharing-Station wird ein Richtwert von 1 Fahrzeug je 45 potentielle Nutzer:innen aus dem Objekt und dem unmittelbaren Umfeld vorgeschlagen.²⁰⁰

Mit dem Mobilitäts-Bau-Ortsgesetz wird in Bremen zwar an sich am bauordnungsrechtlichen Instrument der Stellplatzverpflichtung festgehalten, dieses aber modifiziert als Pflicht zur Erfüllung des „vorhabenbezogenen Mobilitätsbedarfs“ statt bloßer „Stellplatzpflicht“ betrachtet³, wobei die Verpflichtung je nach Lage und Verkehrserschließung variiert. In der Umsetzung ist statt nur realer Herstellung von Stellplätzen bzw. Ablöse durch Zahlung bestimmter Geldbeträge ein gewisser Teil des Mobilitätsbedarfs verpflichtend durch individuell zusammengestellte Maßnahmen des Mobilitätsmanagements zu erfüllen. Die Umsetzung alternativer Mobilitätsangebote ist dadurch nicht nur freiwillige Möglichkeit zur Reduktion der Stellplätze, sondern allgemein verpflichtend, wobei der:die Eigentümer:in des Gebäudes verantwortlich ist.

d. Freiburg (Baden-Württemberg)

Die **Landesbauordnung von Baden-Württemberg** sieht vor, dass bei der Errichtung von Gebäuden mit Wohnungen für jede Wohnung ein geeigneter Stellplatz herzustellen ist (notwendiger Stellplatz).²⁰¹ Eine Erfüllung der Stellplatzpflicht durch Zahlung eines Ablösebetrags an die Gemeinde ist für Wohngebäude (im Unterschied zu anderen Nutzungen) nicht zulässig. Lediglich bei Unmöglichkeit oder Unzumutbarkeit kann eine Abweichung im Einzelfall zugelassen werden.²⁰²

Allerdings sieht § 74 Abs 2 LBO vor, dass die Gemeinden Satzungen erlassen können, in denen die Stellplatzpflicht eingeschränkt oder erhöht wird, sofern „Gründe des Verkehrs oder städtebauliche Gründe oder Gründe sparsamer Flächennutzung“ dies rechtfertigen.²⁰³

Die Stadt Freiburg hat eine solche Stellplatzsatzung erlassen, in der für verschiedene Nutzungsarten unter bestimmten Voraussetzungen ein geringerer Stellplatzschlüssel ermöglicht wird.²⁰⁴ Grundsätzlich sieht § 1 Abs 1 der Satzung vor, dass die Regelungen des § 37 der LBO zur Anwendung kommen, also z.B. für Wohnungen 1 Stellplatz je Wohnung zu errichten ist.

In der Stellplatzsatzung sind verschiedene Möglichkeiten der Minderung des Stellplatzbedarfs vorgesehen. § 5 sieht z.B. eine Möglichkeit zur Minderung des Stellplatzbedarfs auf 0,6 durch die Vorlage eines **Mobilitätskonzepts** vor. Das Mobilitätskonzept muss von der Hausgemeinschaft aufgestellt werden und mindestens die dauerhafte Teilnahme an einem **Carsharing-Konzept** vorsehen.

¹⁹⁹ § 7 iVm Anlage 3 MobBauOG; *Die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung (Freie Hansestadt Bremen)*, Mobilitätsmanagement statt Kfz-Stellplätze (2023), 8f.

²⁰⁰ *Die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung (Freie Hansestadt Bremen)*, Mobilitätsmanagement statt Kfz-Stellplätze (2023), 9.

²⁰¹ § 37 Abs 1 Landesbauordnung (Baden-Württemberg) vom 08.08.1995 (GBl. S. 617), in Kraft getreten am 01.01.1996, zuletzt geändert durch Gesetz vom 20.11.2023 (GBl. S. 422).

²⁰² § 37 Abs 7 LBO Baden-Württemberg.

²⁰³ § 74 LBO Baden-Württemberg; vgl. auch Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Landesentwicklung und Wohnen über den Neuerlass der Verwaltungsvorschrift über die Herstellung notwendiger Stellplätze (VwV Stellplätze) vom 22.06.2022 (GABl. 2022, 799).

²⁰⁴ Satzung der Stadt Freiburg i. Br. über die Einschränkung der Stellplatzverpflichtung für Wohnungen und sonstige bauliche Anlagen (Kfz-Stellplatzsatzung) vom 27.09.2016.

Diese Abweichungsmöglichkeit ist nur unter den Voraussetzungen möglich, dass sich der Hauseingang nicht weiter als 400m fußläufig von einer Stadtbahnhaltestelle entfernt befindet.²⁰⁵ Außerdem ist das Mobilitätskonzept, die verkehrliche Anbindung der Anlage sowie die vertragliche Teilnahme an einem Carsharing-Konzept vom Antragsteller bzw. der Antragstellerin mit dem Bauantrag vorzulegen. Bei Carsharing-Modellen ist für jeweils angefangene sieben eingesparte notwendige Stellplätze einer als Carsharing-Parkplatz auszuweisen und durch Übernahme einer Baulast öffentlich-rechtlich abgesichert werden. Es ist durch Vorlage eines Vertrags mit einem Carsharing-Unternehmen nachzuweisen, dass auf einem oder mehreren festgelegten Stellplätzen mindestens ein Carsharing-Fahrzeug zur Verfügung steht. Zur Sicherstellung dieser Verpflichtungen ist zwischen Carsharing-Anbieter:in, Antragsteller:in und Baurechtsamt ein öffentlich-rechtlicher Vertrag über die konkrete Ausgestaltung des Carsharing Konzepts abzuschließen.²⁰⁶

Alternativ kann auch ein tragfähiges **multimodales Mobilitätskonzept**, sofern es mit dem Garten- und Tiefbauamt abgestimmt ist und mit der Stadt durch einen öffentlich-rechtlichen Vertrag gesichert wurde, dazu führen, dass der Stellplatzschlüssel reduziert wird. Dieses Konzept darf sich nicht nur auf Kfz-Verkehr beziehen, sondern muss insbesondere auch eine tragfähige Lösung für die Unterbringung von Fahrrädern auf dem Baugrundstück enthalten.²⁰⁷

Die Stellplatzsatzung der Stadt Freiburg sieht daher ausdrücklich Abweichungsmöglichkeiten von den allgemeinen landesgesetzlichen Vorgaben in Form von Reduktion der zu errichtenden Stellplätze zugunsten Umsetzung von Carsharing bzw. eines alternativen Mobilitätskonzepts vor. Eine entsprechende Absicherung der Umsetzung des Carsharing-Konzepts durch die Bauträger:innen erfolgt durch Abschluss eines öffentlich-rechtlichen Vertrags. Allerdings besteht unmittelbar aus dem Gesetz bzw der Satzung keine Verpflichtung der Bauträger:innen zur Umsetzung von Carsharing im Wohnbau, die Möglichkeit kann bloß freiwillig in Anspruch genommen werden.

Beispiel: Stadtteil Dietenbach

In der Stadt Freiburg im Breisgau soll ein eigenständiger Stadtteil für etwa 16 000 Menschen errichtet werden. Im Mobilitätskonzept ist vorgesehen, dass der Stadtteil überwiegend verkehrsberuhigt sein soll. Wesentlicher Aspekt des Konzepts ist das Parkraummanagement, das unter anderem vorsieht, dass Bau und Kauf von Wohngebäuden und Garagenraum entkoppelt werden soll.²⁰⁸ Weiters sieht das Konzept einen Stellplatzschlüssel von 0,5 pro Wohnung vor. Außerdem gibt es im Gebiet Quartiersgaragen an den Hauptverkehrsachsen, Parkplätze im öffentlichen Straßenraum sollen nur zum Be- und Entladen, für Handwerker und Pflegekräfte, behinderte Menschen und Carsharing-Fahrzeuge zur Verfügung stehen. Es soll vielfältige Sharing-Angebote mit hoher Verfügbarkeit geben.

²⁰⁵ § 5 Abs 1 Kfz-Stellplatzsatzung Freiburg.

²⁰⁶ § 5 Abs 1 bis 3 Kfz-Stellplatzsatzung Freiburg; vgl. auch Kanonier/Weninger, Studie über das Stellplatzregulativ in Niederösterreich (2018) 48f.

²⁰⁷ § 5 Abs 4 Kfz-Stellplatzsatzung Freiburg.

²⁰⁸ *Freiburg im Breisgau*, Klimafreundliche Mobilität, <https://www.freiburg.de/pb/,Lde/2242280.html> (abgefragt 19.12.2024); *Freiburg im Breisgau*, Neuer Stadtteil Dietenbach, <https://mitmachen.freiburg.de/stadtfreiburg/de/flexPrjList/53448/project/60> (abgefragt 19.12.2024).

Tabelle 14: Fallbeispiel Dietenbach

Dietenbach	
Ort, Bundesland	Freiburg, Baden-Württemberg
Projekttyp	Neubauquartier
Bauträger	Vergabe der Grundstücke noch nicht erfolgt
Projektstart	2024 (Spatenstich)
Beschreibung des Projekts	Eigenständiger Stadtteil für ca. 16.000 Bewohner:innen
Mobilitätsmaßnahmen	Mobilitätskonzept sieht überwiegende Verkehrsberuhigung vor und beinhaltet Parkraummanagement, Entkoppelung von Wohngebäuden und Garagenraum (ermöglicht die Mehrfachbelegung von Stellplätzen), Stellplatzschlüssel von 0,5 pro Wohnung, 12 Quartiersgaragen mit rund 4.200 Stellplätzen, Parkplätze im öffentlichen Straßenraum nur für Ladetätigkeiten, Handwerker, behinderte Menschen, Pflegekräfte und Carsharing. Geplant ist ein vielfältiges Sharing-Angebot mit 150 Sharing-Pkws sowie Fahrrädern, Lastenrädern und e-Scootern. ²⁰⁹
Rechtlicher Rahmen/Instrumente	Auf Basis von § 74 Abs 2 Z 1, 3 und 4 LBO Baden-Württemberg wird in der Satzung über den Bebauungsplan für den ersten Bauabschnitt in Freiburg-Dietenbach folgendes festgesetzt: <ul style="list-style-type: none"> - Reduktion der Verpflichtung zur Herstellung von Pflichtstellplätzen für Wohngebäude von 1 Stellplatz je Wohneinheit auf 0,5 - Festlegung, dass nicht mehr als 0,5 Stellplätze je Wohneinheit errichtet werden dürfen (Höchstzahl) - Stellplätze dürfen nur auf zwei im Bebauungsplan ausgewiesenen Sondergebieten bzw. Grundstücken nachgewiesen werden (den Quartiersgaragen).²¹⁰
Finanzierung Mobilitätsmaßnahmen	Die Errichtung der Quartiersgaragen ist ebenfalls der Schlüssel zur Mitfinanzierung weiterer alternativer Mobilitätsangebote im Quartier. Die Errichtung der Garagen wird sowohl durch Baulasten als auch durch Ablösen finanziert. Der Betrieb der Quartiersgaragen soll sich aus den Einnahmen aus der Vermietung finanzieren. Mit einem Teil der Einnahmen aus dem Betrieb sowie einem Bauherrenbeitrag soll ein geplanter Mobilitätsfonds gespeist werden, der die (Anschub)Finanzierung von Mobilitätsberatung oder Sharing-Mobilitätsangeboten ermöglicht.

²⁰⁹ Vgl. *Stadt Freiburg im Breisgau* (Hrsg), Dietenbach. Städtebaulicher Rahmenplan. Erklärungsbericht (2020) 86ff.

²¹⁰ Satzung der Stadt Freiburg i. Br. über den Bebauungsplan mit örtlichen Bauvorschriften und Ausgleichsflächen auf den Gemarkungen Freiburg, Lehen, Waltershofen, Opfingen und Hochdorf „Dietenbach – Am Frohnholz“, Plan-Nr. 6-175.

e. Hamburg

Die **Hamburgische Bauordnung**²¹¹ enthält (ausschließlich) für Wohngebäude seit 2014 keine Verpflichtung zur Herstellung von Kfz-Stellplätzen mehr. Die Errichtung von Stellplätzen je nach individuellem Bedarf wird den Eigentümern bzw. Bauträgern überlassen: „Bei Wohnungen oder Wohnheimen entscheiden die Bauherinnen und Bauherren in eigener Verantwortung über die Herstellung von Stellplätzen in angemessenem Umfang, wobei sie neben dem Stellplatzbedarf der Bewohnerinnen und Bewohner, den örtlichen Verkehrsverhältnissen, der Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr insbesondere die Belange von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen berücksichtigen sollen“ (§ 48 Abs 1a HBO). Sehr wohl gilt allerdings die Verpflichtung zum Nachweis von Fahrradabstellplätzen weiterhin auch für Wohngebäude.²¹²

Wenngleich im Baugenehmigungsverfahren keine Kfz-Stellplätze mehr nachgewiesen werden müssen, zielt die geänderte Bestimmung auf eine Berücksichtigung des **Mobilitätsbedarfs** bei Planung und Ausführung des Baus durch die Bauherr:innen ab. Die Stadt hat entsprechende unverbindliche **Empfehlungen** für die Ermittlung des Mobilitätsbedarfs bei Wohnnutzungen zur Verfügung gestellt. Darin wird insbesondere auf Maßnahmen zur Vermeidung von motorisiertem Individualverkehr, etwa durch die Bereitstellung von Sharing-Angeboten (zB eigene Sharing-Station eines kommerziellen Anbieters, Beteiligung an Sharing-Angebot in der Umgebung, selbstorganisiertes Carsharing) hingewiesen.²¹³

Durch die Abschaffung der generellen Kfz-Stellplatzverpflichtung ist kein Nachweis von Kfz-Stellplätzen im Baugenehmigungsverfahren erforderlich. Das bedeutet einerseits Entscheidungsfreiheit der Bauträger:innen, andererseits aber auch keine Steuerungsmöglichkeit der Stadt über die Bereitstellung von Stellplätzen bzw. sonstigen Mobilitätsangeboten am Wohnort.²¹⁴ Rechtlich verbindliche Vorgaben für die Errichtung von Sharing-Angeboten im Wohnbau bestehen ebenso keine.

Beispiel: Mitte Altona

Mitte Altona ist ein Stadtquartier in Hamburg. Der Masterplan für Mitte Altona wurde 2012 von der hamburgischen Bürgerschaft beschlossen. Ab 2015 wurde der erste Bauabschnitt umgesetzt, der zweite Bauabschnitt wird ab Anfang der 2030er Jahre realisiert werden. Das Mobilitätskonzept sieht ein autoarmes Quartier vor. Es umfasst eine vom Quartiersmanagement betriebene Mobilstation, bei der u.a. elektrische Lastenräder und Fahrradanhänger ausgeliehen werden können, sowie zwei Standorte für Carsharing und zwei Stadtrad-Stationen.²¹⁵

²¹¹ Hamburgische Bauordnung (HBO) vom 15.12.2005, zuletzt geändert durch Art 2 des Gesetzes vom 13.12.2023 (HmbGVBl. S. 443, 455).

²¹² § 48 Abs 1 HBO.

²¹³ *Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen Amt für Bauordnung und Hochbau (Freie Hansestadt Hamburg)*, Bauprüfungsdienst (BPD) 2022-2, Mobilitätsnachweis (Notwendige Stellplätze und Fahrradplätze), 18f.

²¹⁴ *Gles/Hertel*, Regelungen zum Stellplatzbau als Steuerungsinstrument in der Stadt- und Mobilitätsplanung - Erfahrungen und Praxis aus europäischen Ländern (2021) 17.

²¹⁵ *Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (Hamburg)*, Mitte Altona: Das neue Quartier im Überblick, <https://www.hamburg.de/resource/blob/285412/430f8ad87f772140b4f182eb68cca1e3/leporello-mitte-altona-2023-data.pdf> (abgefragt 19.12.2024).

Tabelle 15: Fallbeispiel Mitte Altona

Mitte Altona	
Ort, Bundesland	Hamburg
Projekttyp	Neubauquartier
Bauträger	FlickWerk, Vilkulla, möve.altonah, Zugvögel, Staddrof Altoja, Gleis 4a, BliSS und MadSet
Projektstart	Masterplan wurde 2012 von Hamburgischen Bürgerschaft beschlossen, Baubeginn 2014 ²¹⁶
Beschreibung des Projekts	Urbanes Quartier auf ehemaligem Bahnhofsgelände
Mobilitätsmaßnahmen	Autoarmes Quartier, Mobilitätsstation (Lastenräder, Rikscha, Rollstuhltransporter, elektrisch unterstützter Fahrrad-Anhänger); stationsbasiertes Carsharing; Straßen sind Parkverbotszone, Parken ist sonst nur auf gekennzeichneten Flächen zulässig, öffentliche PKW-Stellplätze sind kostenpflichtig.
Rechtlicher Rahmen/Instrumente	<p>Im Zuge der Erlassung des Bebauungsplans wurde ein städtebaulicher Vertrag inkl. Mobilitätskonzept (Anlage 9) zwischen der Stadt und den Grundstücksgesellschaften aurelis, 69. PANTA und 112. PANTA abgeschlossen.</p> <p>Gemäß Bebauungsplan²¹⁷ sind in den allgemeinen Wohngebieten Stellplätze nur in Tiefgaragen zulässig (§ 2 Z 13). Aus dem Städtebauliche Vertrag geht hervor, dass im gesamten Projektareal im Durchschnitt nicht mehr als 0,4 Stellplätze je Wohnung zu errichten sind. Anlage 17 beinhaltet einen Übersichtsplan zur Stellplatzverteilung für Wohnnutzung: je Baublock wird die Minimum- und Maximumanzahl der Stellplätze angegeben/vorgegeben.</p> <p>Weiters verpflichten sich die Eigentümer:innen, im Rahmen des Mobilitätskonzepts die Anzahl der Plätze für Carsharing-Fahrzeuge sowie die Art der Fahrzeugflotte entsprechend den unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnissen der Bewohner:innen zu ermitteln. Es sind im Projektareal mindestens 15 Carsharing-Fahrzeuge mit Stellplatz vorzusehen, bei sonstiger Vertragsstrafe iHv 5000 EUR je fehlendem Fahrzeug.</p> <p>Die Umsetzung der Mobilitätsmaßnahmen im Quartier erfolgt durch das Quartiers- und Mobilitätsmanagements Mitte Altona. Dieses wurde durch die Eigentümer:innen ab Baubeginn für 10 Jahre eingerichtet, zunächst durch die Eigentümer:innen selbst betrieben, danach ein Dienstleistungsauftrag an einen</p>

²¹⁶ *Hamburg*, Der Planungsprozess Mitte Altona, <https://www.hamburg.de/politik-und-verwaltung/behoerden/behoerde-fuer-stadtentwicklung-und-wohnen/projekte-und-kampagnen/diebstech-mitte-altona/mitte-altona/planungsprozess-start-284914> (abgefragt 19.12.2024).

²¹⁷ HmbGVBl. Nr. 48 vom 26.9.2014, 23.

Mitte Altona

Dritten (derzeit ProQuartier²¹⁸) vergeben. Die Stadt tritt nach Abschluss des Dienstleistungsvertrags in diesen mit schuldbefreiender Wirkung zugunsten der Eigentümer:innen ein (Pkt. VII. 3. d), sofern die Finanzierung für die Vertragsdauer durch den Eigentümer sichergestellt ist.

**Finanzierung
Mobilitätsmaßnahmen**

Die Kostenaufteilung wird in der Anlage zum städtebaulichen Vertrag festgelegt (Anlage 16). Die Eigentümer:innen bzw. Bauträger:innen beteiligen sich an vertraglich festgelegten Maßnahmen, die von der Stadt durchgeführt werden (zB ÖPNV-Verbesserung, Stadtradstation innerhalb des Quartiers), und leisten die Finanzierung und Durchführung anderer Maßnahmen, die direkt von den Eigentümer:innen umgesetzt werden (zB Ladestationen, Sharing).

f. Köln (Nordrhein-Westfalen)

§ 49 Abs 2 der **Landesbauordnung Nordrhein-Westfalen**²¹⁹ sieht vor, dass das für Bauen zuständige Ministerium durch Rechtsverordnung die Zahl der notwendigen Stellplätze und Näheres über Zahl, Größe und Lage von Stellplätzen für Menschen mit Behinderungen regelt. Die **Stellplatzverordnung NRW**²²⁰ auf Grundlage des § 87 Abs 1 Nummer 7 BauO NRW 2018 gilt dort, wo keine Regelungen durch Bebauungsplan oder durch örtliche Bauvorschrift (Stellplatzsatzung) getroffen werden. In der Stellplatzverordnung NRW sind in § 4 Vorgaben geregelt, unter denen die Anzahl der notwendigen Stellplätze verringert wird, etwa aufgrund der Lage, ÖPNV-Erschließung und „besonderer Maßnahmen“.

Wird die Zahl der notwendigen Stellplätze durch Bebauungsplan oder durch örtliche Bauvorschrift festgelegt, ist diese Zahl maßgeblich. Die **Gemeinden** können unter Berücksichtigung der örtlichen Verkehrsverhältnisse durch Satzung u.A. eine Beschränkung der Herstellungspflicht auf genau begrenzte Teile des Gemeindegebiets oder auf bestimmte Fälle²²¹ sowie den vollständigen oder teilweisen Verzicht auf die Herstellung von notwendigen Garagen oder Stellplätzen, soweit der Stellplatzbedarf durch besondere Maßnahmen (u.a. Sharing-Angebote) verringert wird, festlegen und regeln.²²²

Auf Grundlage der **Stellplatzsatzung der Stadt Köln**²²³ wird der Stellplatzbedarf anhand der § 3 iVm Anhangs 1 der Satzung ermittelt und sieht je nach Nutzungsart einen unterschiedlichen Schlüssel vor. So sind zB für Gebäude bis zu zwei Wohneinheiten ein Stellplatz je 100 m² Wohnfläche zu

²¹⁸ *Proquartier*, Mobilität im Quartier, <https://proquartier.hamburg/quartiersentwicklung/mobilitaet/> (abgefragt 19.12.2024).

²¹⁹ Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (Landesbauordnung 2018 – BauO NRW 2018) vom 04.08.2018 idF vom 01.01.2024.

²²⁰ Verordnung über notwendige Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrräder (StellplatzVO NRW) vom 14. März 2022, GV. RW. 2022/13, 285.

²²¹ § 48 Abs 3 Z 3 BauO NRW 2018.

²²² § 48 Abs 3 Z 4 lit a BauO NRW 2018.

²²³ Satzung über die Herstellung von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Fahrradabstellplätzen sowie die Erhebung von Ablösebeträgen der Stadt Köln („Stellplatzsatzung“) vom 31.05.2022.

erstellen, mindestens jedenfalls einer je Wohneinheit. Nicht notwendige Stellplätze sind unzulässig, soweit Gründe des Verkehrs oder städtebauliche Gründe dies erfordern.²²⁴ Gewisse Abminderungsfaktoren (§ 4) können die Anzahl der Stellplätze reduzieren, zB die Qualitäten des vor Ort vorhandenen Angebotes an ÖPNV oder wenn nachgewiesen wird, dass der Stellplatzbedarf durch die in der Anlage 3 genannten besonderen Maßnahmen nachhaltig verringert wird. Diese besonderen Maßnahmen sind in einem Vertrag separat zu regeln. Die Abminderungsfaktoren der Anlage 3 werden erst ab einer Gesamtzahl von 81 notwendigen Kfz-Stellplätzen angewendet.

Zu solchen Maßnahmen zählen Carsharing-Angebote. Für die Förderung des Carsharings ist eine Verringerung der Anzahl der notwendigen KFZ-Stellplätze bis zu 10% möglich, zB bei Errichtung einer öffentlich zugänglichen und nutzbaren Carsharing-Station auf dem Baugrundstück oder Errichtung neuer oder Erweiterung bestehender Carsharing-Stationen auf einem geeigneten Grundstück (max. 200m fußläufig entfernt). Auch für die Einrichtung eines Angebot einer Plattform für Car-Pooling oder ähnliches zur Förderung von Fahrgemeinschaften ist eine Verringerung der Stellplatzzahl um bis zu 10% möglich.²²⁵

6.3 Niederlande

6.3.1. Allgemeiner Rechtsrahmen

Grundsätzlich gibt es in den Niederlanden auf nationaler Ebene keine rechtlich verbindlichen Vorgaben für die Stellplatzerrichtung. Solche Vorgaben bleiben den lokalen Behörden überlassen, die Gemeinden erlassen idR Stellplatzrichtlinien („Beleidsregeling Parkeernormen“). Dabei wird häufig auf die nicht rechtsverbindlichen Standards und Kennziffern der Plattform CROW²²⁶ zurückgegriffen. Von den Gemeinden werden in den Stellplatzrichtlinien Minimal- und/oder Maximalzahlen an Stellplätzen vorgeschrieben, wobei Maximalzahlen insbesondere in städtischen, gut durch den ÖPNV erschlossenen Gebieten häufiger festgelegt werden.²²⁷

Nach dem Umweltgesetz (Omgevingswet)²²⁸ ist ein Umweltplan (Omgevingsplan) für bestimmte umweltrelevante Bauvorhaben aufzustellen bzw. eine Umweltgenehmigung (omgevingsvergunning) zu erteilen. Dabei ist auch von Bedeutung, dass auf dem Bauplatz ausreichend Parkplätze vorhanden sein müssen. Es wird daher geprüft, ob im Einzelnen die (kommunalen) Vorgaben bezüglich Mindest- (und ggf. Maximal-)zahlen eingehalten werden. Zur Einrichtung alternativer Mobilitätsangebote im Wohnbau, insbesondere Carsharing gibt es auf nationaler Ebene ebenso keine verbindlichen Vorgaben, allerdings können diese in den Regelungen auf Gemeindeebene berücksichtigt werden.

²²⁴ § 3 Abs 5 Stellplatzsatzung Köln.

²²⁵ Anlage 3 Satzung über die Herstellung von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Fahrradabstellplätzen sowie die Erhebung von Ablösebeträgen der Stadt Köln („Stellplatzsatzung“) vom 31.05.2022

²²⁶ CROW ist eine Wissensplattform für Infrastruktur, öffentlicher Raum sowie Verkehr und Transport, vgl. *platform CROW*, About Crow, <https://crowplatform.com/> (abgefragt 19.12.2024).

²²⁷ *Mingardo/van Wee/Rye*, Urban parking policy in Europe: A conceptualization of past and possible future trends, *Transportation Research Part A* 74 (2015) 268 (270).

²²⁸ Das Omgevingswet ist 2024 in Kraft getreten und führt verschiedene umweltrelevante Gesetze zusammen. Der Umweltplan ersetzt die Bebauungspläne/Flächennutzungspläne der Gemeinde. Er enthält üblicherweise Vorschriften zum Bauen, Lärm, Geruch, Boden und Nachhaltigkeitsmaßnahmen, somit den Voraussetzungen für die Realisierung etwa von Bauprojekten. (Vgl. *Experts in Omgevingswet en leefomgeving*, Animatie omgevingsvisie en omgevingsplan, <https://iplo.nl/regelgeving/instrumenten/omgevingsplan/nieuwe-regels-opstellen-omgevingsplan/bestuurlijke-afwegingsruimte-omgevingsplan/animatie-omgevingsvisie-omgevingsplan/> (abgefragt 19.12.2024)).

6.3.2. Ausgewählte Städte im Fokus

a. Rotterdam

Die Stadt Rotterdam gibt in ihrer Beleidsregeling Parkeernormen²²⁹ einen Minimum- und/oder einen Maximum-Stellplatzschlüssel für Neubauprojekte vor. Dabei wird nach verschiedenen Gebietstypen (stark urbanes Gebiet, Stadtviertel, anderer Bereich) sowie nach Nutzungsarten (Wohnnutzung und Nicht-Wohnnutzung) und Projektgröße (zB sind kleine Projekte mit max. 300 m² Wohnnutzfläche ausgenommen) differenziert.²³⁰ Von diesen allgemeinen Vorgaben kann aber unter bestimmten Umständen abgewichen werden. In der Stellplatzrichtlinie finden sich dazu einige Kriterien, aus denen sich im Wesentlichen vier Fälle der möglichen Abweichung von der Stellplatzpflicht (idR Reduktion) ergeben:²³¹

- Der Projektentwickler kann durch Vorlegen einer Parkbilanz (Anwesenheitsquoten) nachweisen, dass ein Stellplatz doppelt genutzt werden kann, d.h. mehrere Funktionen erfüllt (zB tagsüber für die Mitarbeiter von Betrieben, nachts für Bewohner etc) (vgl. Artikel 5).
- Bereits existierende Stellplätze in der unmittelbaren Nähe des Projekts, die zuvor nicht genutzt wurden, können verwendet werden (vgl Art 6).
- Der Projektentwickler weist Mobilitätsmaßnahmen nach, die dazu beitragen die Autoverwendung im Gebiet zu reduzieren, zB Car- oder Bikesharing-Angebote, ÖPNV-Tickets für Bewohner etc.
- Der Gemeinderat kann zudem vom Stellplatzschlüssel abweichen, wenn es ein besonderes öffentliches Interesse an der Verwirklichung des Projekts gibt.

Artikel 12 sieht zudem eine Reduktion des Stellplatzschlüssels bei Nähe des Projekts zu Haltestellen des Öffentlichen Nahverkehrs vor, wobei anhand des Typs der ÖPNV-Station (Bahnhof, Straßenbahn, Metro etc) differenziert wird.

b. Groningen

In der Gemeinde Groningen gelten seit dem 18.06.2024 die „Beleidsregel parkeernormen 2024“.²³² Gemäß Artikel 2 ist das allgemeine Ziel dieser Regelung zu bestimmen, ob bei Erteilung einer Umweltgenehmigung (siehe oben) ausreichende Abstellmöglichkeiten für Kfz und/oder Fahrräder auf dem Grundstück vorliegen. In der Verordnung wird die Gemeinde in verschiedene Zonen eingeteilt. Differenziert wird hier zwischen der Innenstadt Groningen, Stadtviertel mit hohem Verkehrsaufkommen und Bereiche um Bahnhöfe. Für jede Zone ist ein gewisser Stellplatzschlüssel vorgesehen und es ist festgelegt, wie viele Stellplätze maximal errichtet werden dürfen.²³³

Die Regelung sieht die Möglichkeit vor, unter gewissen Umständen von dem zwingendem Stellplatzschlüssel abzuweichen. So z.B. wenn ein Stellplatz für ein gemeinsam genutztes Fahrzeug errichtet und instandgehalten wird, reduziert sich die notwendige Stellplatzanzahl um 4 Stellplätze, allerdings nur bis höchstens 20%.²³⁴ Wenn der Parkplatzbedarf nicht gedeckt werden kann, wird unter Umständen trotzdem eine Bewilligung erteilt, wenn zB in einem vom Antragsteller erstellten schriftlichen

²²⁹ Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2022, in Kraft getreten am 01.01.2022.

²³⁰ Vgl. Art 2, Art 4 der Beleidsregeling Rotterdam.

²³¹ *Mingardo*, Chapter 8 - Rotterdam, The Netherlands in *Pojani/Corcoran/Sipe/Mateo-Babiano/Stead* (Hrsg), *Parking: An International Perspective* (2020) 139.

²³² Beleidsregel parkeernormen 2024 (Groningen), in Kraft getreten am 18.06.2024.

²³³ Beleidsregel parkeernormen 2024 (Groningen).

²³⁴ Art 6 Beleidsregel parkeernormen 2024 (Groningen).

Mobilitätsplan begründet wird, dass ein zwingendes Interesse besteht, aufgrund dessen der Stellplatzschlüssel nicht oder nicht vollständig erfüllt werden kann. Dieser Mobilitätsplan muss jedenfalls multimodale Mobilitätsmaßnahmen enthalten sowie den Nachweis, dass ausreichend Stellplätze für Kfz und Fahrräder vorgesehen sind und darf nicht dazu führen, dass es zu negativen Auswirkungen auf die Lebensqualität und Klima im öffentlichen Raum führt.²³⁵

c. Utrecht

Die Regelungen zur Stellplatzerrichtung Utrechts ergeben sich hauptsächlich aus den „Beleidsregel parkeernormen auto 2021 gemeente Utrecht“. Die Stadtgemeinde wurde in verschiedene Parkgebiete unterteilt und je nach Standort und Funktion eines Neubaus bzw. Umbauprojekts ergibt sich ein konkreter Stellplatzschlüssel bzw. gegebenenfalls die Möglichkeit von diesem durch andere Mobilitätsmaßnahmen, wie zB durch MaaS-Konzepte, abweichen zu können.²³⁶ Der Stellplatzschlüssel kann als Minimum- und/oder Maximum vorgegeben werden.²³⁷ Weiters besteht die Möglichkeit für sog. Maatwerklocaties (dt. benutzerdefinierte Standorte) nach Vorlegung eines eigenen Mobilitätskonzept weiter vom Stellplatzschlüssel abzuweichen, sofern sichergestellt ist, dass das Mobilitätskonzept zukunftssicher und langfristig finanziert ist.²³⁸

Beispiel: Merwede

Im Süden von Utrecht im Bezirk Merweedekanaalzone entsteht eines der größten innerstädtischen Stadtquartiere mit nahezu autofreier innerer Erschließung. Insgesamt sollen nach der Fertigstellung ca. 6000 neue Wohnungen errichtet worden sein.²³⁹ Es wird davon ausgegangen, dass je drei Parkplätze für zehn Haushalte errichtet werden, wovon wiederum 300 für Carsharing reserviert sind.²⁴⁰ In diesem Projekt ist ein reduzierter Stellplatzschlüssel festgelegt worden, da für das Gebiet besondere Modalitäten, gemäß der Beleidsregel parkeernormen auto 2021 gemeente Utrecht, festgelegt sind.

²³⁵ Art 7 Beleidsregel parkeernormen 2024 (Groningen).

²³⁶ *Gemeente Utrecht*, Module Parkeernormen, <https://utrecht.bestuurlijkeinformatie.nl/Agenda/Document/3a2786ca-2d0e-4f6f-9ea1-44910d7cacb9?documentId=ee16983e-00a5-444c-a6d8-1ae1c09eca36&agendaltemId=32d21c08-4806-4970-87db-f74cdc67b0dd>, 4 (abgefragt 19.12.2024).

²³⁷ *Gemeente Utrecht*, Module Parkeernormen, <https://utrecht.bestuurlijkeinformatie.nl/Agenda/Document/3a2786ca-2d0e-4f6f-9ea1-44910d7cacb9?documentId=ee16983e-00a5-444c-a6d8-1ae1c09eca36&agendaltemId=32d21c08-4806-4970-87db-f74cdc67b0dd>, 4f (abgefragt 19.12.2024).

²³⁸ Beleidsregel parkeernormen auto 2021 gemeente Utrecht, Artikel 8.

²³⁹ *Randelhoff*, Mobilitätskonzept und Betreiberkonzept Utrecht Merwede (2024) <https://www.zukunft-mobilitaet.net/174174/konzepte/mobilitaetskonzept-utrecht-merwede-umsetzung-betreiberkonzept/> (abgefragt 19.12.2024); *Van den Hurk/Pelzer/Riemens*, Governance challenges of mobility platforms: the case of Merwede, Utrecht (2021), 3f.

²⁴⁰ *Herranz*, Merwede, The Dutch Neighbourhood where there will be one shared car for every 3 households (2020), <https://www.tomorrow.city/merwede-car-free-neighborhood/> (abgefragt 19.12.2024); *BURA*, Merwede in Utrecht – One of the largest car-free city districts <https://www.bura.city/en/projects/merwede/> (abgefragt 19.12.2024).

Tabelle 16: Fallbeispiel Merwede

Merwede	
Ort, Bundesland	Utrecht, Utrecht
Projekttyp	Neubauquartier
Bauträger	diverse
Projektstart	2023
Beschreibung des Projekts	Errichtung eines neuen nahezu autofreien Stadtquartiers mit um die 12.000 Bewohner:innen in 200 Gebäuden
Mobilitätsmaßnahmen	Maximale Anzahl an Stellplätzen, die errichtet werden dürfen sind 0,3 je Wohnung, im Projekt ergibt das ca. 1800 Stellplätze; ca 25.000 Fahrradabstellplätze (1 pro 25 m ² Nutzfläche plus 0,5 Fahrradstellplätze pro Wohnung für Besucherinnen); Mobilitätsdrehscheibe (nl. Mobiliteitsshub) mit Carsharing (250 Fahrzeuge), Bikesharing, etc. und eigener digitaler (Buchungs-) Plattform; Hochwertiges Fuß- und Radwegnetzwerk; weitgehend autofreier öffentlicher Raum (Fußgängerzone).
Rechtlicher Rahmen/Instrumente	In der Stellplatzrichtlinie gelten besondere Vorgaben für Merwedekanaalzone (vgl Beleidsregel Parkeernomen Artikel 8 lit b)
Finanzierung Mobilitätsmaßnahmen	Die Umsetzung und Koordinierung des Mobilitätskonzeptes erfolgt durch die Quartiersorganisation ("Gebiedsorganisatie"), wobei die Gebäudeeigentümer:innen Mitglieder dieses Verbandes sind. Für operativen Betrieb ist eine eigens gegründete Mobilitätsgesellschaft ("Mobiliteitsbedrijf") zuständig. Stadt und Projektentwickler:innen bzw. Immobilieneigentümer:innen tragen zehn Jahre anteilig (nach Flächengröße) die Finanzierung. Projektentwickler:innen leisten einen einmaligen Beitrag beim Bau, die Immobilieneigentümer:innen leisten jährliche Beiträge. Danach soll die Stadt schrittweise Alleineigentümerin der Gesellschaft werden und diese sich wirtschaftlich selbst tragen. ²⁴¹

²⁴¹ *Randelhoff*, Mobilitätskonzept und Betreiberkonzept Utrecht Merwede (2024) <https://www.zukunft-mobilitaet.net/174174/konzepte/mobilitaetskonzept-utrecht-merwede-umsetzung-betreiberkonzept/> (abgefragt 19.12.2024); *Van den Hurk/Pelzer/Riemens*, Governance challenges of mobility platforms: the case of Merwede, Utrecht (2021), 3f.

6.4 Schweiz

6.4.1. Allgemeiner Rechtsrahmen

Ausgangspunkt für die Verankerung von Sharing-Angeboten bzw. alternativen Mobilitätsangeboten im Wohnbau ist auch in der Schweiz die baurechtlich verankerte Pflicht zur Errichtung von Kfz-Stellplätzen. Grundsätzlich ist das Baurecht in der Schweiz auf kantonaler Ebene geregelt. Manche **Kantone** sehen für Stellplätze im Wohnbau spezifische Regelungen bereits im Baurecht selbst vor (genaue Stellplatzzahl oder einen Schlüssel zur Ermittlung), während andere Kantone die Festlegung einer Stellplatzpflicht den **Gemeinden** überlassen. In den kantonalen Gesetzen und Verordnungen oder kommunalen Stellplatzregelungen (Erlassen) werden Mindest- und zum Teil auch Höchstzahlen für Kfz-Abstellplätze nach verschiedenen Berechnungsschlüsseln vorgesehen.²⁴² Vom festgelegten Minimum an zu errichtenden Stellplätzen kann in vielen Gemeinden unter bestimmten Voraussetzungen abgewichen bzw. dieses unterschritten werden, etwa wenn der Bauträger ein Mobilitätskonzept vorlegt, welches andere Mobilitätsangebote für die BewohnerInnen vorsieht, sodass autoarmes Wohnen gefördert wird. Oft spielt auch die ÖPNV-Erschließung eine Rolle. Allerdings sind die Anforderungen an solche Mobilitätskonzepte meistens nur sehr vage definiert.²⁴³

6.4.2. Ausgewählte Städte im Fokus

a. Zürich

Die Schaffung von Abstellplätzen ist auf **Kantonebene** durch das Planungs- und Baugesetz vorgesehen. Die konkrete Zahl ist kantonsweit nicht vereinheitlicht, sondern durch die Gemeinden festzulegen in deren Bau- und Zonenordnungen. Dabei sind die örtlichen Verhältnisse und das ÖPNV-Angebot zu berücksichtigen. Bei überwiegendem öffentlichem Interesse (Verkehr, Schutzes von Wohngebieten, von Natur- und Heimatschutzobjekten sowie von Luft und Gewässern) können entsprechend niedrige Zahlen angesetzt werden oder auch die Gesamtzahl nach oben begrenzt werden.²⁴⁴

In der **Stadt Zürich** wurde eine **Parkplatzverordnung** erlassen („Verordnung über private Fahrzeugabstellplätze“²⁴⁵). Diese regelt unter anderem die Zahl der minimal erforderlichen und maximal zulässigen privaten Abstellplätze für Personenwagen.²⁴⁶ Die Zahl der Abstellplätze hängt unter anderem ab von der Ausnützung und der Nutzungsweise des Grundstücks sowie dem Grad seiner Erschließung durch den ÖPNV, der Zentralität der Lage und der Straßenkapazität. Die konkrete Zahl wird idR anhand der maßgeblichen Geschossfläche sowie der jeweiligen Nutzung berechnet. ZB wird für je 120m² Geschossfläche in der Nutzung Wohnen ein Personenwagenabstellplatz erforderlich.²⁴⁷ Weiters ist Teil der Verordnung ein Plan, der einzelne Teile der Stadt einer gewissen Zone zuordnet (z.B. Gebiet B (City)). Je nachdem, in welcher dieser **Zonen** ein Vorhaben errichtet werden soll, reduziert sich der Stellplatzbedarf auf eine gewisse Prozentzahl. Für das Gebiet B (City) wären

²⁴² VCS, Rechtliche Situation, <https://wohnbau-mobilitaet.ch/rechtliche-situation/> (abgefragt 19.12.2024); *Kanonier/Weninger*, Studie über das Stellplatzregulativ in Niederösterreich (2018) 56ff.

²⁴³ *Belloli/Hool/et al.*, Private Parkierung – Herausforderung der Angebotsgestaltung (2020) 14f.

²⁴⁴ VCS, Rechtliche Situation, <https://wohnbau-mobilitaet.ch/rechtliche-situation/> (abgefragt 19.12.2024).

²⁴⁵ Verordnung über private Fahrzeugabstellplätze (Parkplatzverordnung) der Stadt Zürich vom 11. Dezember 1996 mit Änderungen bis 16. Dezember 2015 (PPV; AS 741.500).

²⁴⁶ Art 1 Parkplatzverordnung Zürich.

²⁴⁷ Art 3 und 4 Parkplatzverordnung Zürich.

daher mindestens 25% der regulären Personenwagenabstellplätze zu errichten und maximal dürften nur 45 % dieser errichtet werden.²⁴⁸ Außerdem sieht die Verordnung vor, dass der Minimalparkplatzbedarf für **autoarme Nutzungen** abweichend von den sonstigen Vorgaben weiter abweichen kann, sofern ein entsprechendes Mobilitätskonzept vorgelegt wird.²⁴⁹ Werden Stellplätze als Carsharing-Abstellplätze errichtet, zählen diese zu der verpflichtenden Anzahl der Stellplätze. Eine autoarme Nutzung iSd Verordnung ist für alle Nutzungen möglich und auch an allen Standorten der Stadt.²⁵⁰

Bewilligung und der Betrieb einer autoarmen Nutzung iSd Verordnung basieren auf drei Elementen: Ein **Mobilitätskonzept** zeigt auf, warum die geplante autoarme Nutzung einen dauerhaft tieferen Bedarf an Abstellplätzen für Personenwagen erzeugt als eine herkömmliche Nutzung ohne Mobilitätskonzept, und mit welchen Maßnahmen dieser geringere Bedarf sichergestellt wird. Das **Controlling** stellt sicher, dass das Funktionieren des Mobilitätskonzepts periodisch überprüft wird bzw. der tatsächlich geringere Parkplatzbedarf der autoarmen Nutzung nachgewiesen wird. Die als Anmerkung im Grundbuch festgehaltene **öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung** gemäß Art. 8 Abs. 8 PPV stellt sicher, dass bei dauerhaften und maßgeblichen Abweichungen von den Vorgaben des Mobilitätskonzepts der Minimalbedarf an Abstellplätzen für Personenwagen gemäß Art. 5 PPV nachträglich nachgewiesen oder, falls dies nicht möglich ist, mit einer Ersatzabgabe abgegolten wird.²⁵¹

Im Leitfaden zur Verordnung werden konkrete Informationen bereitgestellt, die Projektwerber:innen die Verwirklichung eines autoarmen Gebiets erleichtern sollen. Laut diesem Leitfaden sind im Mobilitätskonzept „plausible, auf die konkrete Situation bezogene und überprüfbare Maßnahmen, die zu einem sinnvollen Paket geschnürt werden“ erforderlich. Das Mobilitätskonzept enthält eine Standortanalyse, diese soll die Lage des Bauvorhabens sowie die aktuelle Erschließung des Projekts aufzeigen, insbesondere soll aus ihr auch hervorgehen, ob es bereits eine Erschließung mit Carsharing gibt.²⁵² Diese Standortanalyse bildet die Basis für die Auswahl der konkreten Mobilitätsmaßnahmen. Beispiele für Maßnahmen sind laut Leitfaden zB ein Carsharing-Standort auf dem Areal, Mobilitätsboni (finanzielle Beiträge zur ÖPNV-Nutzung), erhöhte Anzahl an Fahrradstellplätzen udgl. Die genauen Anforderungen an die einzelnen Maßnahmen gehen aus dem Leitfaden nicht hervor (also insbesondere keine genaueren Vorgaben für ein Sharing-System). Allerdings soll im Rahmen des jährlichen Controllings unter anderem die Umsetzung des Sharing festgehalten werden. Das Controlling ist durch Kurzbericht zu dokumentieren und unaufgefordert von der Grundeigentümerschaft beim Tiefbauamt einzureichen. Das Tiefbauamt kann die Perioden des Controllings verlängern oder die Nachweispflicht bis auf Weiters aussetzen, wenn das Controlling eine gute Funktionsfähigkeit des Mobilitätskonzepts nachweist.²⁵³

²⁴⁸ Art 5 Parkplatzverordnung Zürich.

²⁴⁹ Art 8 Abs 5 Parkplatzverordnung Zürich.

²⁵⁰ *Tiefbauamt Stadt Zürich Verkehr und Stadtraum*, Leitfaden Mobilitätskonzept autoarme Nutzungen (2024) 2.

²⁵¹ *Tiefbauamt Stadt Zürich Verkehr und Stadtraum*, Leitfaden Mobilitätskonzept autoarme Nutzungen (2024) 3.

²⁵² *Tiefbauamt Stadt Zürich Verkehr und Stadtraum*, Leitfaden Mobilitätskonzept autoarme Nutzungen (2024) 6f.

²⁵³ *Tiefbauamt Stadt Zürich Verkehr und Stadtraum*, Leitfaden Mobilitätskonzept autoarme Nutzungen (2024) 11.

6.5 Zusammenfassung

Eine generelle Verpflichtung zur Errichtung von Carsharing als Mobilitätsangebot im Wohnbau ist in keinem der untersuchten internationalen Beispiele rechtlich verankert (z.B. im Baurecht, Raumordnungsrecht, etc.). Weder in Deutschland, den Niederlanden oder der Schweiz gibt es Vorgaben zu einer verpflichtenden Stellplatzerrichtung auf nationaler Ebene, wohl aber auf Ebene der einzelnen Bundesländer bzw. Kantone sowie der Gemeinden. In Deutschland und der Schweiz wird die Errichtung von Stellplätzen dem Baurecht zugeordnet. Sofern auf Ebene der Bundesländer bzw. Kantone Vorgaben bestehen, werden diese idR durch die Gemeinden in Verordnungen konkretisiert.²⁵⁴ In den meisten Fällen ergibt sich ein konkreter Stellplatzschlüssel daher aus einer Regelung auf kommunaler Ebene.²⁵⁵ Daher kommt es innerhalb der einzelnen Staaten jeweils zu sehr unterschiedlichen Stellplatzregulativen. Vereinzelt finden sich auch gar keine verbindlichen Vorgaben (mehr) für die Errichtung von Stellplätzen (vgl. Hamburg).

Vom konkreten Stellplatzschlüssel werden in den Stellplatzsatzungen (Richtlinien) verschiedene Möglichkeiten zur Reduktion festgelegt. Die meisten der analysierten Stellplatzsatzungen (Richtlinien oder Verordnungen (Zürich)) lassen eine Reduktion des Stellplatzschlüssel zu, wenn der:die Bauträger:in ein Mobilitätskonzept vorlegt. In der Regel ist die Errichtung eines Carsharing-Angebots möglicher, aber nicht obligatorischer Bestandteil eines solchen Mobilitätskonzepts. Die Regelungen wie z.B. in Bremen oder Zürich stellen bei der konkreten Festlegung des Inhalts des Mobilitätskonzepts auf die jeweiligen Bedarfe (Bewohner:innen, Lage, sonstiger Angebote) ab. Es muss und soll daher ist es nicht bei jedem Projekt verpflichtend ein Sharing-Angebot eingerichtet werden. Sofern ein Sharing-Angebot als Maßnahme eines Mobilitätskonzepts umgesetzt wird, enthalten die Regelungen teils genauere Vorgaben (Mindestzahl, vertragliche Absicherung etc.). Die Vorlegung eines Mobilitätskonzept durch den:die Bauträger:in zur Reduktion des Stellplatzschlüssel ist in den meisten Fällen grundsätzlich freiwillig. Anders ist dies in Bremen, wo bei jedem Bauvorhaben verpflichtend ein Mobilitätskonzept vorzulegen und ein bestimmtes Mindestmaß an alternativen Mobilitätsangeboten auch tatsächlich zu realisieren ist.

²⁵⁴ Anmerkung: Der Begriff „Verordnung“ dient hier als Überbegriff für (Stellplatz-)Satzungen (Deutschland), Beleidsregelung Parkeernormen (Niederlande) und Parkplatzverordnungen (Schweiz).

²⁵⁵ *Mingardo/van Wee/Rye*, Urban parking policy in Europe: A conceptualization of past and possible future trends, *Transportation Research Part A* 74 (2015) 268 (270).

7 Handlungsleitfaden für die Integration von Carsharing im Wohnbau

7.1 Empfehlungen für die Umsetzung im bestehenden Regelungssystem

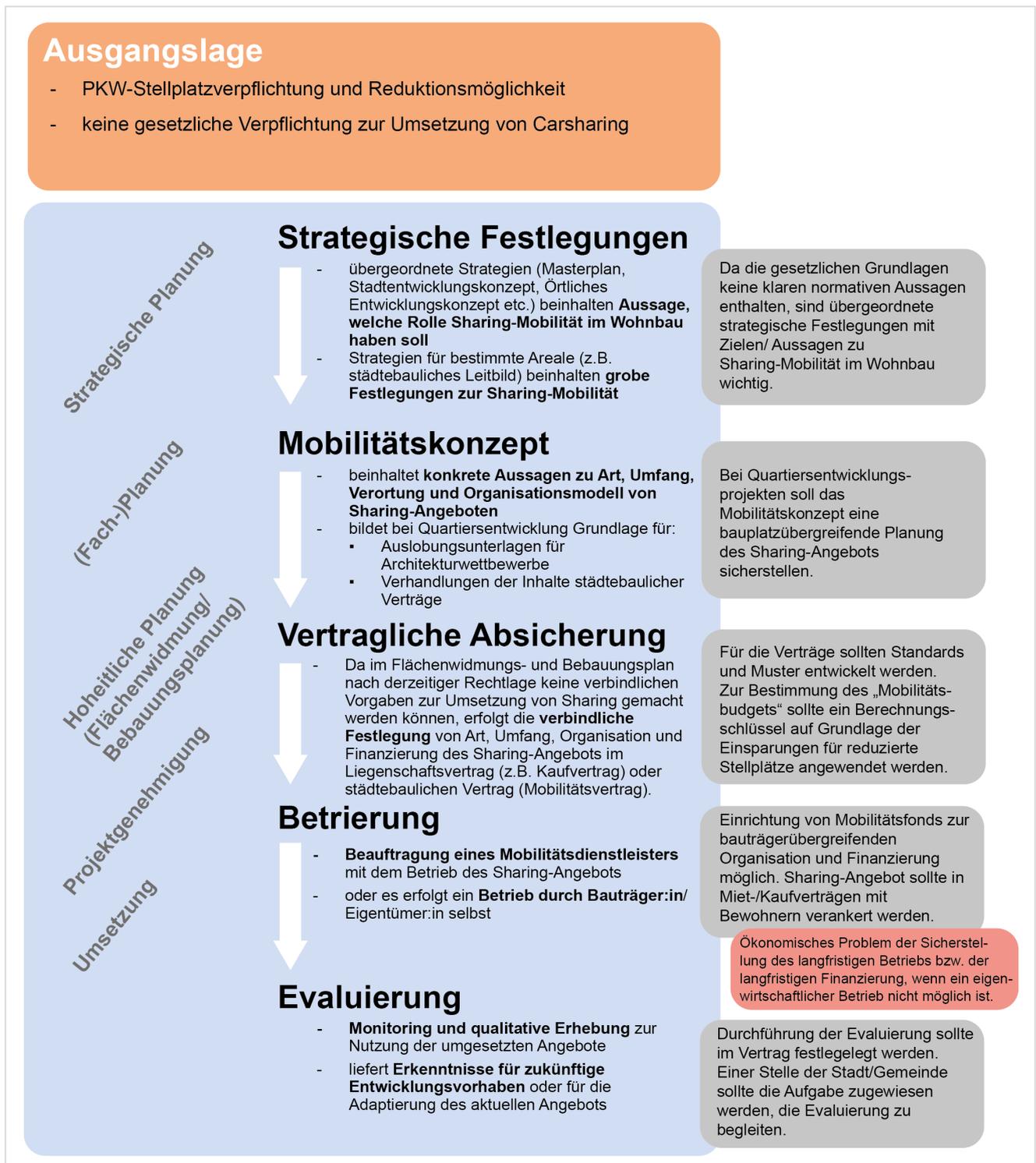


Abbildung 7: Empfehlungen für die Umsetzung im bestehenden Regelungssystem

Strategische Festlegungen

Da die **gesetzlichen Grundlagen** keine Verpflichtung zur Integration von Sharing in den Wohnbau vorsehen, sondern nur unter bestimmten Voraussetzungen eine (zumindest teilweise) Befreiung von der Stellplatzverpflichtung im Gegenzug zur Bereitstellung von Sharing-Angeboten ermöglichen, wäre es umso wichtiger, auf übergeordneter Ebene **Strategien** der Städte bzw. Gemeinden zu erarbeiten, welche Rolle Sharing im Wohnbau spielen soll. Strategische Planungen auf übergeordneter Ebene, z.B. Stadtentwicklungskonzepte bzw. -pläne, Ortsentwicklungskonzepte etc. oder auch spezifischere Fachkonzepte mit strategischen Vorgaben für den Bereich Mobilität (z.B. Fachkonzept Mobilität, Mobilitätsplan etc.) müssen Aussagen darüber treffen, inwieweit die Integration von Sharing in den Wohnbau als Strategie verfolgt werden soll, z.B. ob dies nur bei der Entwicklung neuer Stadtquartiere, oder auch bei Einzelobjekten verfolgt werden soll und inwieweit dies bei der Stadterneuerung bzw. Bestandssanierung berücksichtigt werden soll. Diese strategischen Planungen bilden einen Rahmen für die ausführende Verwaltung. Im Rahmen der Erarbeitung eines **städtebaulichen Leitbildes** für ein bestimmtes Gebiet sollten auch bereits grobe Festlegungen zur Mobilität getroffen werden.

Mobilitätskonzepte

Auf der Ebene eines konkreten Bauvorhabens bzw. Quartiersentwicklungsprojekts sind **Mobilitätskonzepte** zu erarbeiten, welche eine Konkretisierung der Maßnahmen für das spezifische Projekt auf Basis der strategischen Planung zum Inhalt haben. Neben den Festlegungen in Bezug auf das Sharing-Angebot (Carsharing, Bikesharing etc.) sollten auch korrespondierende Maßnahmen enthalten sein, welche die Wirtschaftlichkeit des Sharing-Angebots unterstützen, indem insbesondere auch Nutzer:innenakzeptanz gefördert wird (z.B. Parkraumbewirtschaftung, Einschränkung des Anwohnerparkens etc.).

Bei **Quartiersentwicklungen** sollten Mobilitätskonzepte in mehreren Stufen entwickelt werden: zunächst sind allgemeine Vorgaben für das gesamte Quartier zu erstellen, welche sodann zunehmend detailliert auszuarbeiten und für die einzelnen Baufelder in Einzelmaßnahmen zu konkretisieren sind (vgl. z.B. das mehrstufige Verfahren bei der Erstellung von sog. Qualitätenhandbüchern für Stadtentwicklungsprojekte in Wien).

Wenn es sich bei den Liegenschaften, auf welchen das Vorhaben realisiert werden soll, um Eigentum der öffentlichen Hand handelt, ist die Quartiersentwicklung in einem **wettbewerblichen Verfahren** zur Vergabe bzw. zum Verkauf der Grundstücke durchzuführen (z.B. Bauträgerwettbewerb). Die im allgemeinen Mobilitätskonzept für das Quartier festgelegten Qualitäten bezüglich der Umsetzung von Mobilitätsmaßnahmen fließen in die Auslobung mit ein und sind sodann durch die Verwaltung in einem kooperativen Verfahren mit den beteiligten Bauträger:innen für die einzelnen Bauplätze bzw. eingereichten Bauträgerprojekte weiterzuentwickeln.

Flächenwidmung und Bebauungsplanung, Baugenehmigung

Findet kein wettbewerbliches Verfahren für die Vergabe der Flächen statt, da es sich z.B. um private Liegenschaften handelt, besteht in der Regel ein Ansatzpunkt für die Festlegung gewisser Qualitäten in Form eines Mobilitätskonzepts im Zuge der **Flächenwidmungs- bzw. Bebauungsplanung**.

Es empfiehlt sich, die grundlegende Entscheidung über die Integration des alternativen Mobilitätsangebots in ein Wohnbauprojekt (in Form eines Mobilitätskonzepts) bereits zu diesem Zeitpunkt zu

treffen, da die Umsetzung von Sharing auch eine flächenrelevante Maßnahme ist und dies einen höheren Stellenwert der Mobilitätsmaßnahmen im Projekt schon frühzeitig betont.

Nach den derzeitigen raumordnungsrechtlichen Grundlagen können jedoch im Rahmen der Widmung und Bebauungsplanung zur Umsetzung von **Sharing-Angeboten noch keine konkreten Vorgaben rechtsverbindlich festgelegt** werden, sondern ggf. nur Rahmenvorgaben sehr allgemeiner Natur gemacht werden (z.B. bestimmte verkehrsbezogene Festlegungen als fakultativer Inhalt des Bebauungsplans). Im Bebauungsplan kann insbesondere eine Reduktion der verpflichtend zu errichtenden Kfz-Stellplätze festgelegt werden.

In der Praxis erfolgt häufig parallel zum Flächenwidmungs- bzw. Bebauungsplanungsverfahren die Ausverhandlung der Inhalte eines allfälligen städtebaulichen Vertrags (bzw. Mobilitätsvertrags) zwischen Verwaltung und Bauträger:in. Abseits der hoheitlichen Raumordnungsakte können daher im Rahmen von **städtebaulichen Verträgen**, für die eine abstrakte gesetzliche Grundlage in den Raumordnungsgesetzen ausreichend ist, entsprechende Festlegungen in Bezug auf Mobilitätsmaßnahmen getroffen werden.

Nicht effizient wäre es, die Frage der Umsetzung von Sharing im Wohnbau erst im **Baubescheid** zu entscheiden (Verpflichtung über Auflage im Baubescheid). Zwar wäre es grundsätzlich denkbar, dass der Baubescheid grundlegende Vorgaben des Flächenwidmungsplans bzw. Bebauungsplans zu dieser Frage umsetzt und somit eine konkrete Verpflichtung für den:die Bauträger:in verankert. Allerdings sollte die betriebliche Ausgestaltung eines Sharing-Angebots sinnvollerweise schon im Vorfeld der Baueinreichung und damit auch vor Erlass des Genehmigungsbescheids durch die Baubehörde erfolgen, um räumliche und bauliche Voraussetzung dafür bereits in der Planung berücksichtigen zu können.

Vertragliche Absicherung

Zur Sicherstellung der Einhaltung des Mobilitätskonzepts und der tatsächlichen Realisierung der Maßnahmen ist eine vertragliche Absicherung in jedem Fall erforderlich. Dies kann einerseits im Zuge des **Liegenschaftsvertrags (Kaufvertrag oder Baurechtsvertrag)**, mit dem das Grundstück an den:die Bauträger:in übertragen wird, erfolgen. Die Umsetzung von Mobilitätsmaßnahmen wird so als Vertragsbestandteil Voraussetzung für die Übertragung des Eigentums bzw. Einräumung des Baurechts am Grundstück für die Realisierung des Bauprojekts.

Häufig wird allerdings im Zuge der Widmung ein **städtebaulicher Vertrag bzw. Mobilitätsvertrag** zwischen Bauträger:in und der Gemeinde abgeschlossen, in dem der:die Bauträger:in unter anderem die Verpflichtung eingeht, gewisse Mobilitätsmaßnahmen umzusetzen. Um im Rahmen des Abschlusses von städtebaulichen Verträgen zum einen die Effizienz des Verwaltungshandelns zu wahren, zum anderen aber auch Gleichbehandlung sicherzustellen bzw. willkürliches Handeln der Verwaltung (in verschiedenen Verträgen wird ohne sachliche Rechtfertigung Unterschiedliches vereinbart) zu vermeiden, sollten gewisse verbindliche **Standards bzw. Muster** für diese Verträge entwickelt werden. Es ist aber sicherzustellen, dass diese Standards bzw. Muster so ausgearbeitet werden, dass sie dennoch eine Anpassung an die jeweils unterschiedlichen Voraussetzungen im Einzelfall und eine gewisse Flexibilität ermöglichen.

Inhaltlich sollten jeweils möglichst konkrete Verpflichtungen vertraglich festgelegt und Sanktionsmöglichkeiten vorgesehen werden. Bei der Frage, unter welchen Bedingungen Bauträger:innen ein

Sharing-Angebot bereitstellen (z.B. Umfang des Leistungsangebots, Laufzeit etc.) und insbesondere in welchem Ausmaß sie zu dessen Finanzierung beitragen sollen, sollte externe Expertise im Sinne eines ökonomischen Gutachtens beigezogen werden oder ein gewisser **Berechnungsschlüssel** (z.B. beruhend auf den Einsparungen an Kosten für Kfz-Stellplätze als Grundlage für das Ausmaß der Finanzierung für alternative Mobilitätsangebote) angewendet werden, um die Objektivität der Inhalte der Verträge zu wahren.

Umsetzung und Betrieb

Im Fall von Quartiersentwicklungen, an denen mehrere Bauträger:innen beteiligt sind, empfiehlt es sich, nicht verschiedene Einzellösungen nebeneinander zu realisieren, sondern eine gemeinsame Realisierung des Mobilitätskonzepts zu organisieren.

Dazu ist es empfehlenswert, eine Art von gemeinsamen **Mobilitätsfonds** einzurichten, welcher die Verwaltung und Finanzierung eines gemeinsamen Mobilitätskonzeptes gewährleistet. Die Verwaltung dieses Fonds kann einerseits **privat** direkt durch die Bauträger:innen erfolgen, indem die Verantwortung dafür (vertraglich) einem:einer der am Quartier beteiligten Bauträger:innen übertragen wird. Die anderen Bauträger:innen leisten diesfalls finanzielle Beiträge nach einem festgelegten Aufteilungsschlüssel (z.B. nach Bruttogrundfläche). Alternativ kann auch von den Bauträger:innen gemeinsam ein:e externe:r Dienstleister:in mit der Verwaltung des Fonds beauftragt werden.

Eine andere Möglichkeit ist die Einrichtung eines **öffentlich verwalteten** Mobilitätsfonds. In diesem Fall übernimmt eine – eigens dafür eingerichtete - übergeordnete Stelle der öffentlichen Verwaltung (z.B. Gemeinde) die Verwaltung der von Bauträger:innen einzuzahlenden Beiträge und die Umsetzung der Mobilitätsmaßnahmen.

Der tatsächliche operative Betrieb, d.h. die Bereitstellung des Mobilitätsangebots erfolgt regelmäßig durch externe dritte **Mobilitätsdienstleister:innen**, die von den verantwortlichen Bauträger:innen beauftragt werden. Diese Praxis wird grundsätzlich als sinnvoll erachtet, denn es liegt nicht im primären Aufgabenspektrum und Kompetenzbereich von Bauträger:innen, derartige Dienstleistungen anzubieten. Wenn jedoch auf Seiten der Bauträger:innen dazu Expertise aufgebaut wird und Sharing-Dienstleistungen auch in-house angeboten werden können, ist dies freilich genauso möglich und sinnvoll.

Bei Neubauprojekten empfiehlt es sich, dass die Frage der Bereitstellung von Mobilitätsdienstleistungen für die Bewohner:innen, konkrete Bedingungen für die Nutzung des Angebots etc. schon von Anfang an vertraglich mit den Bewohner:innen im **Kaufvertrag bzw. Wohnungseigentumsvertrag** oder im **Mietvertrag** verankert wird. Nachträglich sind derartige Festlegungen wesentlich schwieriger (vgl. Beschlusserfordernisse im WEG, Mietverträge sind nicht einseitig änderbar etc.). So soll der Rahmen für die Leistungserbringung durch die Mobilitätsdienstleister:innen an Bewohner:innen vorab geklärt werden. Ebenso kann auf diese Weise eine gute Basis für die Finanzierung des Grundbetriebs geschaffen werden, da auch eine Abrechnung über die Betriebskosten vertraglich vereinbart werden kann. Es sollte aber auch festgelegt werden, dass, sofern diese Grundfinanzierung nicht (mehr) benötigt wird und sich das Sharing-Angebot über die Nutzung alleine finanziert, den Bewohner:innen deren Kostenbeiträge rückerstattet werden bzw. diese entsprechend angepasst werden.

Evaluierung

Begleitend zur Umsetzung sollte über einen längeren Zeitraum eine Evaluierung der im Mobilitätskonzept vorgesehenen Maßnahmen sowie den tatsächlichen Betrieb (Nutzerzahlen der Sharing-Angebote etc.) durchgeführt werden. Neben der Kontrolle der vertraglich vereinbarten Pflichten der Bauträger:innen durch entsprechende Stellen der Städte bzw. Gemeinden (und ggf. Sanktionierung der Nichterfüllung) soll eine begleitende fachliche Evaluierung dazu dienen, laufend auch gewisse Anpassungen in der Bereitstellung des Angebots vornehmen zu können, aber auch um eine Wissensbasis für zukünftige Projekte zu generieren.

Das **grundlegende Problem der Sicherstellung des langfristigen Betriebs bzw. der langfristigen Finanzierung** (über den zwischen Gemeinde und Bauträgern vertraglich vereinbarten Zeitraum hinaus) bleibt in diesem System allerdings bestehen. Um einen langfristig wirtschaftlichen Betrieb des Sharing-Angebots zu ermöglichen, ist daher auch eine Reihe begleitender Maßnahmen erforderlich. Das Umfeld ist durch verschiedene Push-Maßnahmen für die Nutzung des individuellen PKWs, z.B. beschränkte Stellplätze (im Gebäude und auf der Straße), Parkraumbewirtschaftung, Citymaut etc. so zu gestalten, dass die Bewohner:innen das Sharing-Angebot ausreichend nachfragen.

7.2 Empfehlungen für Adaptierungen des bestehenden Regelungssystems

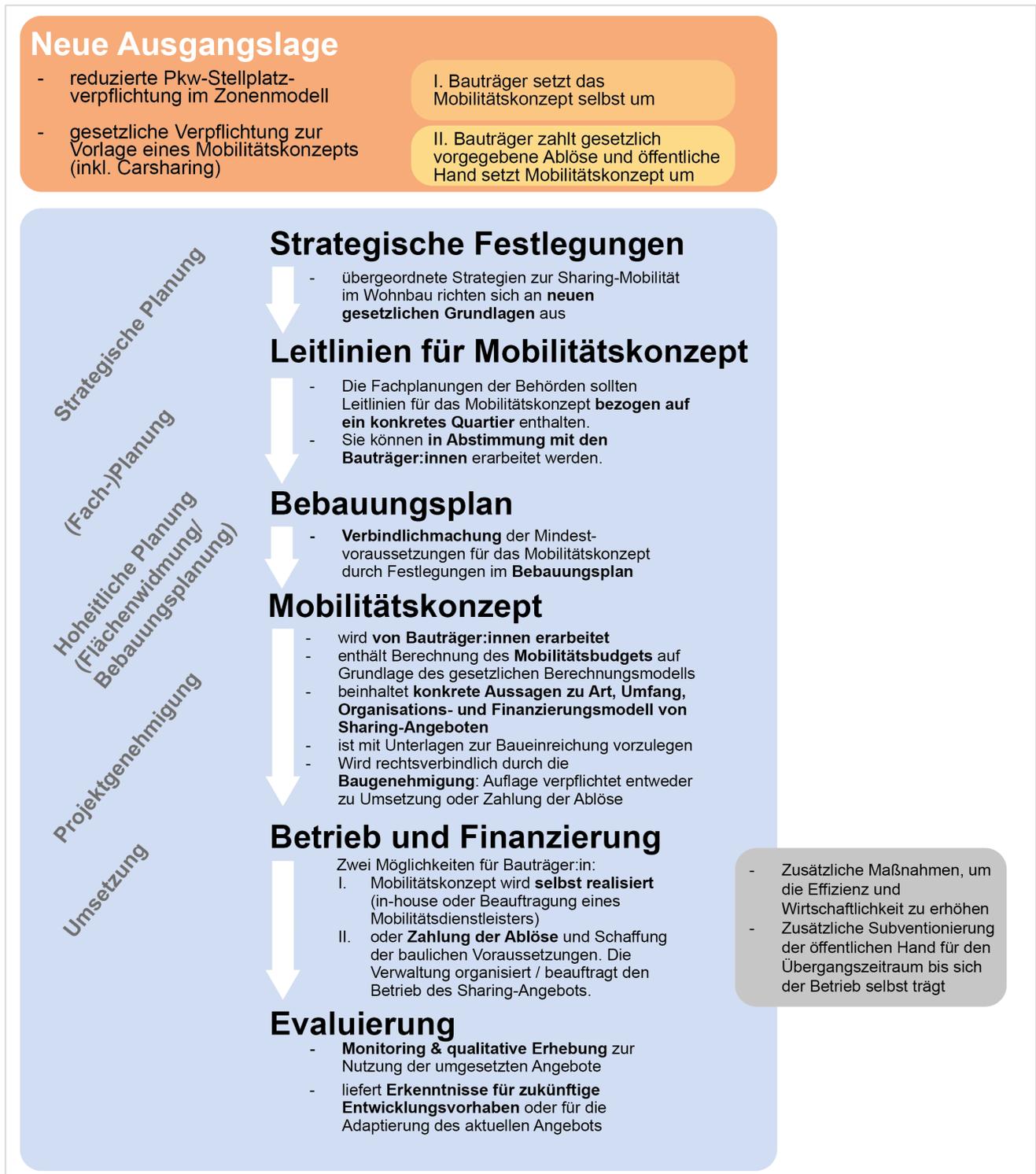


Abbildung 8: Empfehlungen für Adaptierungen des bestehenden Regelungssystems

Neue Ausgangslage

Nach der neuen gesetzlichen Grundlage würde eine (im Vergleich zur geltenden Rechtslage) **reduzierte Mindestzahl an zu errichtenden Kfz-Stellplätzen** anhand eines Zonenmodells (dh Gliederung des Ortsgebiets nach Lage, Erreichbarkeit bzw. ÖPNV-Erschließung etc) gelten. Ebenso würden im Gesetz Höchstzahlen für die Errichtung von Stellplätzen festgelegt sein.

Zusätzlich wäre die Vorlage eines **Mobilitätskonzepts** für das jeweilige Bauprojekt verpflichtend (und nicht bloß als freiwillige Möglichkeit zur Abweichung von der Stellplatzzahl) vorgesehen. Das Mobilitätskonzept sollte ein auf das konkrete Bauvorhaben abgestimmtes Paket an unterschiedlichen Maßnahmen zur Förderung alternativer Mobilitätsformen vorsehen. Carsharing sollte dabei enthalten sein, bzw. dargelegt werden, warum dieses für das einschlägige Projekt nicht als sinnvoll angesehen wird.

Bezüglich der Umsetzung des Mobilitätskonzepts würde für die Bauträger:innen bzw Eigentümer:innen Wahrfreiheit dahingehend bestehen, dass sie entscheiden können:

- I. die im Mobilitätskonzept vorgesehenen Mobilitätsmaßnahmen selbst umzusetzen, oder
- II. einen gesetzlich vorgegebenen Ablösebetrag (ein sog. „Mobilitätsbudget“) an die Gemeinde zu bezahlen und die öffentliche Hand setzt in Folge das Mobilitätskonzept um.

Zur Ermittlung des Ausmaßes des „**Mobilitätsbudgets**“, d.h. des vom Bauträger bzw. der Bauträgerin in die Umsetzung des Mobilitätskonzepts zu investierenden Betrags, sollte ein Berechnungsschlüssel gesetzlich verankert werden. Der Berechnungsschlüssel könnte von der Gesamtzahl einer hypothetisch, d.h. ohne Umsetzung eines Mobilitätskonzepts zu erfüllenden Stellplatzzahl ausgehen (vgl. Berechnungsmodell des Bremer Mobilitäts-Bau-Ortsgesetzes). Fortschrittlicher gedacht, könnte sie an den CO₂-Emissionen eines Bauprojekts, berechnet nach einer Lebenszyklusanalyse (wie sie bereits von der EU-Gebäuderichtlinie für den Gebäudesektor angedacht wird) berechnet werden. So könnte man auch entsprechende Anreize für Projektrealisierungen an verkehrsgünstig gelegenen Lagen schaffen.

Strategische Festlegungen

Übergeordnete Strategien der Städte bzw. Gemeinden müssten sich an den neuen gesetzlichen Vorgaben ausrichten, welche bereits eine verpflichtende Umsetzung alternativer Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau als Regelfall neben einer reduzierten Pflicht zur Errichtung von Kfz-Stellplätzen vorsehen. Strategische Konzepte können daher in Bezug auf die Frage der Integration von Sharing in den Wohnbau bereits **konkretere Richtlinien** unter Bezugnahme auf die örtlichen Gegebenheiten enthalten.

Leitlinien für Mobilitätskonzept

Ausgehend von den gesetzlichen Regelungen und strategischen Festlegungen sollten im Rahmen der Fachplanungen der Behörden die allgemeinen Vorgaben konkretisiert und Leitlinien für die Erstellung von Mobilitätskonzepten für bestimmte Quartiere bzw Stadtentwicklungsgebiete erarbeitet werden. Die Leitlinien sollten **Mindestvorgaben für das Mobilitätskonzept** (v.a. Art und Mindestumfang der Mobilitätsmaßnahmen bzw. Mobilitätsangebote) enthalten und Ziele für die Gestaltung der Mobilität bei der Quartiersentwicklung bereits frühzeitig aufzeigen.

Bebauungsplan

Eine **Verbindlichmachung** dieser Ziele und Mindestanforderungen in Form der erarbeiteten Leitlinien könnte durch die Aufnahme entsprechender zusätzlicher Festlegungen im Bebauungsplan erfolgen. Dies betrifft etwa die Ausweisung von Flächen für Standorte von Mobilitätsangeboten (z.B. Carsharing-Stationen) sowie weitere besondere Bestimmungen für erforderliche Mobilitätsmaßnahmen. Dafür bedürfte es aber entsprechender gesetzlicher Anpassungen in den Raumordnungsgeetzen der Bundesländer zu den zulässigen Inhalten von Bebauungsplänen.

Mobilitätskonzept

Wenngleich die Erstellung eines Mobilitätskonzepts schon bisher vielfach gängige Praxis war, würde es sich im neuen Rechtsrahmen nunmehr um eine gesetzlich verankerte Pflicht handeln, die die Bauträger:innen zu erfüllen haben. Das bedeutet, die Erarbeitung des Mobilitätskonzepts erfolgt in der Verantwortung des Bauträgers bzw. der Bauträgerin, entweder durch den:die Bauträger:in selbst oder aber unter Heranziehung externer Expertise, d.h. durch Beauftragung eines Verkehrsplanungsbüros etc. in Abstimmung mit der Verwaltung.

Die im Bebauungsplan verbindlich gemachten Leitlinien und Mindestvorgaben würden die Grundlage für das Mobilitätskonzept bilden. Zu den **wesentlichen Inhalten** des Mobilitätskonzepts sollten gehören: die Zielgruppe, auf welches das Mobilitätsangebot auszurichten ist, die Festlegung des konkreten Stellplatz- bzw. Mobilitätsbedarfs sowie die Berechnung des Mobilitätsbudgets auf Grundlage des gesetzlich vorgesehenen Berechnungsschlüssels. Konkret sollte das Mobilitätskonzept einen Maßnahmenkatalog mit Festlegungen zu Art, Umfang (Dimensionierung), Organisations- und Finanzierungsmodell von Sharing-Angeboten und sonstigen Mobilitätsmaßnahmen enthalten. Das **Konzept für Betrieb und Finanzierung von Sharing-Angeboten** sollte Lösungen für deren Betrieb auch über die kurzfristige Anschubfinanzierung durch die Bauträger hinaus vorsehen. Das Mobilitätskonzept soll im Zuge der Projektentwicklung **zunehmend detailliert** werden und als dynamisches Konzept (hinsichtlich möglicher Anpassungen) angesehen werden.

Das Mobilitätskonzept wäre vom Bauträger bzw. der Bauträgerin mit den Unterlagen zur Baueinreichung vorzulegen. Es würde **durch die Baugenehmigung** und entsprechend darin enthaltener Auflagen **rechtsverbindlich** werden. Die Auflagen im Baubescheid können entweder zur Umsetzung des Mobilitätskonzepts durch die Bauträger:innen selbst oder zur Zahlung der Ablöse verpflichten. Im Rahmen des Bauverfahrens würde eine Überprüfung des Mobilitätskonzepts erfolgen. Bei der Festlegung der Auflagen könnte das vom Bauträger bzw. der Bauträgerin vorgelegte Konzept von der Baubehörde allenfalls auch angepasst werden, wenn dies als erforderlich erachtet wird. Sinnvoll wird sein, dass der:die Bauträger:in vorab, also vor Einreichung des Mobilitätskonzepts, Abstimmungsgespräche mit der Behörde führt.

Betrieb und Finanzierung

Sofern der:die Bauträger:in sich entscheidet, die im Mobilitätskonzept verankerten Mobilitätsmaßnahmen selbst umzusetzen, kann er den Betrieb entweder selbst organisieren (in-house Betrieb) oder er beauftragt eine:n externe:n Mobilitätsdienstleister:in mit der Erbringung der Dienstleistungen für die Bewohner:innen und leistet dafür die Finanzierung im laut Mobilitätsbudget festgelegten Ausmaß.

Dem Bauträger bzw. der Bauträgerin stünde aber auch frei, eine Ablöse in Höhe des im Mobilitätskonzept berechneten Mobilitätsbudgets an die Gemeinde zu bezahlen. In diesem Fall hätte er:sie die erforderlichen baulichen Voraussetzungen für die Realisierung der vorgesehenen Mobilitätsmaßnahmen umzusetzen (z.B. Schaffung geeigneter Carsharing-Stellplätze). Der öffentlichen Hand (Gemeinde) käme die Aufgabe zu, Mobilitätsdienstleister:innen mit der Durchführung der Maßnahmen zu beauftragen bzw. diese z.B. im Rahmen eines öffentlichen Sharing-Systems selbst zu erbringen. Der Umfang des bereitzustellenden Angebots bestimmt sich aus dem vom:von der Bauträger:in als Ablöse zu zahlenden Mobilitätsbudgets.

Zugleich sollten jedenfalls Maßnahmen gesetzt werden, welche die Effizienz und Wirtschaftlichkeit von Sharing-Angeboten erhöhen, indem etwa der Nutzer:innenkreis nicht auf Bewohner:innen beschränkt bleibt, sondern auch auf externe Nutzer:innen erweitert wird und die Angebote so gut wie möglich den Bewohner:innen kommuniziert und sichtbar gemacht werden. Dafür sollten auch die Regelungen zum zulässigen Geschäftskreis der gemeinnützigen Bauvereinigungen angepasst werden (siehe 3.4.4.). Außerdem sind begleitende Maßnahmen der Gemeinde, wie etwa Parkraumbewirtschaftung, von Bedeutung, um Sharing-Angebote attraktiver zu machen.

Dennoch wird vielfach auch trotz begleitender Maßnahmen das Problem der langfristigen Finanzierung bestehen bleiben und Sharing-Angebote nicht immer wirtschaftlich effizient betrieben werden können. Um eine Einstellung der Angebote nach dem festgelegten Finanzierungszeitraum zu verhindern und eine langfristige Bereitstellung sicherzustellen, kann der weitere Betrieb durch (zusätzliche) Subventionierung der öffentlichen Hand gesichert werden, solange der Betrieb nicht eigenwirtschaftlich erfolgt. Dies ist in beiden Konstellationen zu überlegen: auch bei anfänglichem Betrieb des Sharing-Angebots durch den:die Bauträger:in (ggf. eine:n beauftragte:n Mobilitätsdienstleister:in) selbst könnte ein Weiterbetrieb durch die öffentliche Hand erfolgen.

Zudem empfiehlt es sich, bereits von Beginn an die Bereitstellung von Mobilitätsdienstleistungen für die Bewohner:innen im Kaufvertrag bzw. Wohnungseigentumsvertrag oder im Mietvertrag zu verankern. So kann auch festgelegt werden, dass die Bewohner:innen (z.B. im Rahmen der Betriebskosten) einen Beitrag zur Basisfinanzierung des laufenden Betriebs des Sharing-Angebots leisten, solange dieses sich wirtschaftlich nicht selbst (d.h. bloß über die Einnahmen aus Nutzungsentgelten) trägt.

Evaluierung

Begleitend sollte eine Evaluierung der Umsetzung der Mobilitätsmaßnahmen in Form eines Monitorings und qualitativer Erhebungen (z.B. zur Nutzung von Sharing-Angeboten) durchgeführt werden. Eine begleitende fachliche Evaluierung dient dazu, laufend auch gewisse Anpassungen in der Bereitstellung des Angebots vornehmen zu können, aber auch um eine Wissensbasis für zukünftige Projekte zu generieren. Nachträglich Anpassungen des Mobilitätskonzepts für ein konkretes Projekt sind allerdings nur insofern möglich, als eine nachträgliche Änderung von Auflagen im Baubescheid (mit denen das Mobilitätskonzept verbindlich gemacht wurde) rechtlich zulässig ist.

8 Literaturverzeichnis

- Amann/Oberhuber*, Wohnbauförderung, in *Rainer* (Hrsg) Handbuch des Miet- und Wohnrechts, Bd II.
- Amann*, Strukturwandel in der österreichischen Wohnbauförderung, in *GVB* (Hrsg), Wohnungsgemeinnützigkeit in Recht, Wirtschaft und Gesellschaft (2019), 143.
- Arbeiterkammer* (Hrsg), Ratgeber Eigentumswohnungen (2021).
- AustriaTech* (Hrsg), Mobilität & Wohnen (2019).
- AustriaTech* (Hrsg), Sharing im Mobilitätsbereich (2023).
- Autofreie Mustersiedlung Floridsdorf*, Autofreiheit, <https://www.autofrei.org/unsere-siedlung/konzept/> (abgefragt 19.12.2024).
- Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr*, Bauordnungsrecht, stmb.bayern.de/buw/bau-rechtundtechnik/bauordnungsrecht/index.php (abgefragt 23.01.2025).
- Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen Amt für Bauordnung und Hochbau (Freie Hansestadt Hamburg)*, Bauprüfdienst (BPD) 2022-2, Mobilitätsnachweis (Notwendige Stellplätze und Fahrradplätze).
- Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (Hamburg)*, Mitte Altona: Das neue Quartier im Überblick leporello-mitte-altona-2023-data.pdf.
- Belloli/Hool/et al.*, Private Parkierung – Herausforderung der Angebotsgestaltung (2020).
- Berka/Kletecka*, Gutachten zu Rechtsfragen der Vertragsraumordnung in Österreich in *ÖROK* (Hrsg), Beiträge der Raumordnung zur Unterstützung „leistbaren Wohnens“, Schriftenreihe Nr. 191 (2014).
- BMK* (Hrsg), Sharing Strategie im Personen-Mobilitätsbereich (2023) 53.
- BMK* (Hrsg), SLIMobility - Systemintegrierende Lösungsansätze für Innovationsbarrieren neuer Mobilitätsdienstleistungen (2023).
- BURA*, Merwede in Utrecht – One of the largest car-free city districts, <https://www.bura.city/en/projects/merwede/> (abgefragt 19.12.2024).
- Cede*, Wohnbauförderung in Pürgy (Hrsg), Das Recht der Länder, Band II/1 (2012) 861 (876f).
- Damjanovic/Getzner/Kalhorn/Wagner*, *Ökonomische Instrumente in der Stadtentwicklung* (2024).
- Die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung (Freie Hansestadt Bremen)*, Mobilitätsmanagement statt Kfz-Stellplätze (2023).
- Duschaneck*, Nebenbestimmungen im Bescheid, *ÖZW* 1985, 7.
- Eggmeier-Schmolke/Schinnagl* in *GeKo Wohnrecht I § 24 MRG* (Stand 1.10.2017, rdb.at).
- Erbguth/Schubert*, Öffentliches Baurecht⁶ (2015).
- Experts in Omgevingswet en leefomgeving*, Animatie omgevingsvisie en omgevingsplan, <https://iplo.nl/regelgeving/instrumenten/omgevingsplan/nieuwe-regels-opstellen-omgevingsplan/bestuurlijke-afwegingsruimte-omgevingsplan/animatie-omgevingsvisie-omgevingsplan/> (abgefragt 19.12.2024).
- Faistenberger/Barta/Call*, Kommentar zum Wohnungseigentumsgesetz 1975 (1976) §§ 14, 24.
- Fidler*, Elektromobilität nach der WEG-Nov 2022, *ZVR* 2023, 188.
- Freiburg im Breisgau*, Klimafreundliche Mobilität, <https://www.freiburg.de/pb/,Lde/2242280.html> (abgefragt 19.12.2024).
- Freiburg im Breisgau*, Neuer Stadtteil Dietenbach <https://mitmachen.freiburg.de/stadtfreiburg/de/flex-PrjList/53448/project/60> (abgefragt 19.12.2024).
- Friedrich*, Neue Mobilität auf alter Bahnfläche – die autofreie Siedlung „Stellwerk60“ in Köln-Nippes (2009).
- Gabriel*, Klimaschutz in der Bauordnung für Wien, *immolex* (2021) 370.
- Gemeente Utrecht*, Module Parkeernormen, <https://utrecht.bestuurlijkeinformatie.nl/Agenda/Document/3a2786ca-2d0e-4f6f-9ea1-44910d7cacb9?documentId=ee16983e-00a5-444c-a6d8-1ae1c09eca36&agendaltemId=32d21c08-4806-4970-87db-f74cdc67b0dd> (abgefragt 19.12.2024).
- Gindely*, Wer ein Auto hat, bekommt keine Wohnung, *Tagesanzeiger Zürich* (2012).
- Gutknecht* in *Straube/Aicher/Ratka/Rauter*, Handbuch Bauvertrags- und Bauhaftungsrecht I Kap. 6 (Stand 1.7.2017, rdb.at).
- Gles/Hertel*, Regelungen zum Stellplatzbau als Steuerungsinstrument in der Stadt- und Mobilitätsplanung - Erfahrungen und Praxis aus europäischen Ländern (2021).

- Gröschl/Schinnagl*, Mietzins – Betriebskosten in Rainer (Hrsg), Handbuch des Miet- und Wohnrechts, Bd I, 31. Erg-Lfg.
- Hamburg*, Der Planungsprozess Mitte Altona, <https://www.hamburg.de/politik-und-verwaltung/behoerden/behoerde-fuer-stadtentwicklung-und-wohnen/projekte-und-kampagnen/diebsteich-mitte-altona/mitte-altona/planungsprozess-start-284914> (abgefragt 23.01.2023).
- Hausmann* in Hausmann/Vonkilch (Hrsg), Kommentar Österreichisches Wohnrecht - WEG5 (2023) zu § 32 WEG.
- Hecht*, Der städtebauliche Vertrag nach der BO für Wien in der Praxis, immolex (2016) 74.
- Hengstschläger/Leeb*, § 59 AVG (Stand 1.7.2005, rdb.at)
- Herbolsheimer/Krüper*, Baurecht (2024).
- Herranz*, Merwede, The Dutch Neighbourhood where there will be one shared car for every 3 households (2020), <https://www.tomorrow.city/merwede-car-free-neighborhood/> (abgefragt 19.12.2024).
- Holoubek/Hanslik-Schneider* in Illedits (Hrsg), Wohnrecht⁴ § 7 WGG
- Horvath*, Gemeinschaftsanlage, in LexisNexis (Hrsg) Lexis Briefings Zivilrecht August 2022 (2022).
- Illedits/Illedits-Lohr*, Wohnungseigentum⁷ (2022).
- Kanonier/Weninger*, Studie über das „Stellplatzregulativ in Niederösterreich“ (2018) 18.
- Jura Individuell*, Öffentliches Baurecht – Überblick (2020) <https://www.juraindividuell.de/artikel/oeffentliches-baurecht-ueberblick/> (abgefragt 23.01.2025).
- Kanonier/Weninger*, Studie über das Stellplatzregulativ in Niederösterreich (2018).
- Kleewein*, Grundlagen der Vertragsraumordnung, bbl 2022, 227.
- Kleewein*, Instrumente der Raumordnung – Überblick und Ausblick, bbl 2014, 89.
- Kolonovits/Muzak/Stöger*, Verwaltungsverfahren¹¹ (2019).
- Köfler/Waßmer/Lotze*, Intelligent mobil im Wohnquartier- Themenkompass für Wohnungsunternehmen (2019).
- Landesbüro der Naturschutzverbände NRW*, Was ist die Bauleitplanung? <https://www.lb-naturschutz-nrw.de/fachthemen/bauleitplanung/was-ist-die-bauleitplanung.html> (abgefragt 23.01.2015).
- Lienbacher*, Raumordnungsrecht. In: *Bachmann* et al (Hrsg), Besonderes Verwaltungsrecht¹² (2018) 493.
- Löcker* in Hausmann/Vonkilch, Österreichisches Wohnrecht WEG⁵ § 28 WEG.
- Madner/Grob*, Potentiale der Raumplanung für eine klimafreundliche Mobilität, juridikum 2019, 521.
- Magistrat der Stadt Graz*, Mobilitätskonzept Graz 2020 Maßnahmenprogramm (2015).
- Martini*, Normsetzung und andere Formen exekutivischer Selbstprogrammierung in Voßkuhle/Eifert/Möllers (Hrsg), Grundlagen des Verwaltungsrechts Band II³ (2022).
- Mingardo*, Chapter 8 - Rotterdam, The Netherlands in Pojani/Corcoran/Sipe/Mateo-Babiano/Stead (Hrsg), Parking: An International Perspective (2020).
- Mingardo/van Wee/Rye*, Urban parking policy in Europe: A conceptualization of past and possible future trends, Transportation Research Part A 74 (2015).
- Neumann/Liszt/Singelmann*, E-Carsharing- Angebote im Kontext der Wohnbauförderung (2023).
- Nikodem*, in Nikodem/Schneiderbauer/Weinzinger/Winalek, Mietrechtsgesetz² (2022) § 24 MRG.
- Painsi/Terlitz*, Wohnungseigentumsrecht (2022).
- Pekar/Hecht*, Städtebauliche Verträge nach § 1a BO für Wien unter den Rahmenbedingungen des WGG, in Österreichischer Verband Gemeinnütziger Bauvereinigungen (Hrsg), Wohnungsgemeinnützigkeit in Recht, Wirtschaft und Gesellschaft (2019) 25.
- platform CROW*, About Crow, <https://crowplatform.com/> (abgefragt 23.01.2025).
- Prader/Pittel*, WGG² (2022).
- Proquartier*, Mobilität im Quartier <https://proquartier.hamburg/quartiersentwicklung/mobilitaet/> (abgefragt 19.12.2024).
- Putschlöggl*, Turmprojekt Triiiple: Sozialwohnungen ausgelagert, <https://www.derstandard.at/story/2000122724781/turmprojekt-triiiple-sozialwohnungen-ausgelagert> (abgefragt 17.12.2024).
- Prader*, WEG^{6.09/6.12} §§ 24, 29 (2024).

- Rainer*, Wohnungseigentum in Rainer (Hrsg), Handbuch des Miet- und Wohnrechts, Bd I, 34. Erg-Lfg.
- Rachbauer/Putschögl*, Wiens städtebauliche Verträge: Ein 45,6 Millionen Euro schweres Geheimnis, <https://www.derstandard.at/story/2000138486378/wiens-staedtebauliche-vertraege-ein-45-6-millionen-euro-schweres-geheimni> (abgefragt 17.12.2024).
- Randelhoff*, Mobilitätskonzept und Betreiberkonzept Utrecht Merwede (2024) <https://www.zukunft-mobilitaet.net/174174/konzepte/mobilitaetskonzept-utrecht-merwede-umsetzung-betreiberkonzept/> (abgefragt 19.12.2024).
- Rebhahn*, Die bescheidmäßige Erhöhung der Lehrlingsverhältniszahl im Berufsausbildungsrecht - Zugleich ein Beitrag zur Zulässigkeit von Nebenbestimmungen eines Bescheides, ÖJZ 1980, 199.
- Reßler* in Illedits/Reich-Rohrwig (Hrsg), Wohnrecht Taschenkommentar³ (2018) §§ 24, 32 WEG.
- Roelands-Fransen/Van Mannekes/Rijcken/Fortuijn*, Parkeren en Omgevingswet – Alle juridische aspecten op een rij (2018).
- Ruffert*, Rechtsquellen und Rechtsschichten des Verwaltungsrechts in Voßkuhle/Eifert/Möllers (Hrsg), Grundlagen des Verwaltungsrechts Band I³ (2022).
- Rudnigger* in Illedits/Reich-Rohrwig (Hrsg), Wohnrecht Taschenkommentar³ (2018) § 14 WGG.
- Schmelz*, Wie müssen Auflagen beschaffen sein, *ecolex* (1990), 726.
- Schüßler-Datler*, Städtebauliche Verträge (2020) 74.
- Schwetz*, WGG Praxiskommentar (2021).
- Selz/Platzer/Kammerhofer/Berger/Kanonier/Weninger/Degros/Malderle/Monsberger/Baumgartner/Franz*, Spannungsfeld privatrechtlicher und öffentlicher Instrumente zur Steuerung der wohnstandortbezogenen Mobilität. Projektbericht Urban MoVe, in BMK (Hrsg), Berichte aus Energie- und Umweltforschung (2022) 27.
- Sinning*, Akteure und ihre Beiträge zur großen Transformation in ausgewählten Handlungsfeldern. Wohnungsgenossenschaften als Pioniere nachhaltiger Transformation im Bereich Wohnen und Siedlungsentwicklung: Beispiel Hunziker Areal in Zürich, in Hofmeister/Warner/Ott (Hrsg), Nachhaltige Raumentwicklung für die große Transformation – Herausforderungen, Barrieren und Perspektiven für Raumwissenschaften und Raumplanung (2021).
- Stadt Graz*, Mobilitätsverträge, <https://www.graz.at/cms/beitrag/10265468/7760054/> (abgefragt 21.11.2024).
- Stadtgemeinde Salzburg (Hrsg)*, Maßnahmenkatalog Zur Realisierung von multimodalen Mobilitätsangeboten (Mobility Points) in Wohnbauten und Stadtteilen (2019).
- Stadt Wien (Hrsg)*, Leitfaden Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau (2019).
- Stadt Wien – MA 25 (Hrsg)*, Anhang der Technische Förderrichtlinie für Mehrwohnhäuser und Wohnheime Neubauverordnung 2007 – Novelle 2022 (2022).
- Tiefbauamt Stadt Zürich Verkehr und Stadtraum*, Leitfaden Mobilitätskonzept autoarme Nutzungen (2024).
- Urban*, Mobilitätsverträge in der Stadt Graz, 2021, Folien, https://www.tugraz.at/fileadmin/user_upload/Institute/STDB/1_IMAGES/3_Forschung/Urban_Move/20120111_Mobilitaetsvertraege_in_Graz_MoVe.pdf (abgefragt 21.12.2024).
- Van den Hurk/Pelzer/Riemens*, Governance challenges of mobility platforms: the case of Merwede, Utrecht (2021).
- VCS (Hrsg)*, Rechtliche Situation, <https://wohnbau-mobilitaet.ch/rechtliche-situation/> (abgefragt 19.12.2024).
- VCÖ (Hrsg)*, VCÖ Factsheet: Mobilität und Wohnen gemeinsam planen (2015).
- Vonklich*, Reflexionen zur Stellung des WGG im Gefüge (sonder-)privatrechtlicher Schutzmechanismen in Österreichischer Verband gemeinnütziger Bauvereinigungen (Hrsg), Wohnungsgemeinnützigkeit in Recht, Wirtschaft und Gesellschaft (2019).
- Vonkilch* in Hausmann/Vonkilch (Hrsg), Kommentar Österreichisches Wohnrecht - WEG⁵ (2023) zu § 38 WEG.
- Welser/Kletecka*, Grundriss des bürgerlichen Rechts I¹⁵ (2018).
- Welser/Zöchling-Jud*, Bürgerliches Recht II¹⁴ (2015).
- Wieser*, Nebenbestimmungen in Bescheiden - Feinsteueroption der Verwaltung oder Vollziehungskorsett? ZfV 2010, 575
- Würth/Zingher/Kovanyi/Etzersdorfer*, Miet- und Wohnrecht²³ (2016).

9 Rechtsquellenverzeichnis

Österreichische Rechtsquellen

Bundesgesetze

Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch, JGS 946/1811 idF BGBl I 33/2024.

Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 – AVG, BGBl I 51/1991 idF BGBl I 88/2023.

Bundesgesetz vom 8. März 1979 über die Gemeinnützigkeit im Wohnungswesen (Wohnungsgemeinnützigkeitsgesetz – WGG), BGBl I 139/1979 idF BGBl I 176/2023.

Bundesgesetz vom 12. November 1981 über das Mietrecht (Mietrechtsgesetz – MRG), BGBl I 520/1981 idF BGBl I 176/2023.

Wohnungseigentumsgesetz 2002, BGBl I 70/2002 idF BGBl I 92/2024.

Vereinbarung gemäß Art. 15a B-VG zwischen dem Bund und den Ländern über Maßnahmen im Gebäudesektor zum Zweck der Reduktion des Ausstoßes an Treibhausgasen, BGBl II 251/2009 idF BGBl II 213/2017.

Landesgesetze

Baugesetz (Vorarlberg), LGBl 52 /2001 idF LGBl 58/2023.

Burgenländisches Raumplanungsgesetz 2019, LGBl 49/2019 idF LGBl 11/2024.

Gesetz über das Einstellen von Kraftfahrzeugen, kraftbetriebene Parkeinrichtungen und Tankstellen in Wien (Wiener Garagengesetz 2008 – WGarG 2008), LGBl 46/2010 idF LGBl 37/2023.

Gesetz über die Raumplanung, LGBl 39/1996 idF LGBl 57/2023.

Gesetz über die Förderung der Errichtung und der Erneuerung von Wohnraum sowie die Gewährung von Wohnbeihilfen (Wohnbauförderungsgesetz), LGBl 31/1989 idF LGBl 4/2022.

Gesetz über die Förderung des Wohnungsneubaus und der Wohnhaussanierung (Wiener Wohnbauförderungs- und Wohnhaussanierungsgesetz – WWFSG 1989), LGBl 18/1989 idF LGBl 42/2024.

Gesetz vom 4. April 1995, mit dem Bauvorschriften für das Land Steiermark erlassen werden (Steiermärkisches Baugesetz – Stmk. BauG), LGBl 59/1995 idF LGBl 73/2023.

Gesetz vom 15. Mai 1991 über die Förderung des Wohnbaus und der Wohnhaussanierung (Tiroler Wohnbauförderungsgesetz 1991 – TWFG 1991) LGBl 55/1991 idF LGBl 52/2024.

Gesetz vom 18. Dezember 2024 über die Förderung des Wohnbaus und der Wohnhaussanierung im Land Salzburg (Salzburger Wohnbauförderungsgesetz 2025 – S.WFG 2025), LGBl 123/2024

Gesetz vom 17. Dezember 2008 über die Raumordnung im Land Salzburg (Salzburger Raumordnungsgesetz 2009 - ROG 2009), LGBl 30/2009 idF LGBl 39/2024.

Gesetz vom 20. Juli 2017, mit dem das Kärntner Wohnbauförderungsgesetz 2017 erlassen wird (Kärntner Wohnbauförderungsgesetz 2017 - K-WBFG 2017), LGBl 68/2017 idF LGBl 96/2024.

Gesetz vom 20. September 2018 über die Förderung der Errichtung und Sanierung von Wohnraum sowie sonstiger, damit in Zusammenhang stehender Maßnahmen (Burgenländisches Wohnbauförderungsgesetz 2018 - Bgld. WFG 2018), LGBl 60/2018.

Gesetz vom 23. März 2010 über die Raumordnung in der Steiermark (Steiermärkisches Raumordnungsgesetz 2010 – StROG), LGBl 49/2010 idF LGBl 73/2023.

Kärntner Raumordnungsgesetz 2021, LGBl. Nr.59/2021.

Landesgesetz vom 6. Oktober 1993 über die Raumordnung im Land Oberösterreich (Oö. Raumordnungsgesetz 1994 - Oö. ROG 1994), LGBl 114/1993 idF LGBl 78/2023.

NÖ Raumordnungsgesetz 2014 (NÖ ROG 2014), LGBl 3/2015 idF LGBl 10/2024.

NÖ Wohnungsförderungsgesetz 2005, LGBl 8304-0 idF LGBl 87/2019.

Oö. Wohnbauförderungsgesetz 1993 - Oö. WFG 1993, LGBl 6/1993 idF LGBl 91/2021.

Steiermärkisches Wohnbauförderungsgesetz 1993 (Stmk. WFG 1993), LGBl 25/1993 idF LGBl 3/2024.

Tiroler Bauordnung 2022 – TBO, LGBl 44/2022 idF LGBl 73/2024.

Tiroler Raumordnungsgesetz 2022 – TROG 2022, LGBl 43/2022 idF LGBl 85/2023.

Wiener Stadtentwicklungs-, Stadtplanungs- und Baugesetzbuch (Bauordnung für Wien – BO für Wien), LGBl 11/1935 idF LGBl 37/2023.

Ausländische Rechtsquellen

Deutschland

Baunutzungsverordnung idF 23.01.1990 (BGBl. I S. 132) zuletzt geändert durch Gesetz vom 03.07.2023 (BGBl. I S. 186).

Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (Landesbauordnung 2018 – BauO NRW 2018) vom 04.08.2018 idF vom 01.01.2024.

Bremische Landesbauordnung vom 29. Mai 2024 (Brem.GBl. 2024, S. 270), zuletzt berichtigt am 24. Juni 2024 (Brem.GBl. 381)

Hamburgische Bauordnung (HBO) vom 15.12.2005, zuletzt geändert durch Art 2 des Gesetzes vom 13.12.2023 (HmbGVBl. S. 443, 455).

Landesbauordnung (Baden-Württemberg) vom 08.08.1995 (GBl. S. 617), in Kraft getreten am 01.01.1996 zuletzt geändert durch Gesetz vom 20.11.2023 (GBl. S. 422).

Ortsgesetz über vorhabenbezogene Stellplätze für Kraftfahrzeuge, Fahrradabstellplätze und Mobilitätsmanagement bei Bauvorhaben in der Stadtgemeinde Bremen (Mobilitäts-Bau-Ortsgesetz-MobBauOG HB) idF Brem.GBl.2022, S.476.

Satzung der Stadt Freiburg i. Br. über die Einschränkung der Stellplatzverpflichtung für Wohnungen und sonstige bauliche Anlagen (Kfz-Stellplatzsatzung) vom 27.09.2016) in Kraft getreten am 22.10.2016.

Satzung über die Herstellung von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Fahrradabstellplätzen sowie die Erhebung von Ablösebeträgen der Stadt Köln („Stellplatzsatzung“) vom 31.05.2022

Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Landesentwicklung und Wohnen über den Neuerlass der Verwaltungsvorschrift über die Herstellung notwendiger Stellplätze (VwV Stellplätze), vom 22.06.2022 (GABl. 2022, 799).

Niederlande

Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2022.

Beleidsregel parkeernormen 2024 (Groningen).

Beleidsregel parkeernormen auto 2021 gemeente Utrecht.

Schweiz

Verordnung über private Fahrzeugabstellplätze (Parkplatzverordnung) der Stadt Zürich vom 11. Dezember 1996 mit Änderungen bis 16. Dezember 2015 (PPV; AS 741.500).

10 Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

10.1 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Empfehlungen für die Umsetzung im bestehenden Regelungssystem	8
Abbildung 2: Empfehlungen für Adaptierungen des bestehenden Regelungssystems	9
Abbildung 3: Projektziele und Arbeitsschritte	12
Abbildung 4: Vertragskonstellationen bei der Integration von Sharing-Angeboten im Wohnbau	41
Abbildung 5: Vertragsbeziehungen bei Überbindung des Betriebsvertrags an die Eigentümergemeinschaft	45
Abbildung 6: Vertragsbeziehungen bei der Integration von Sharing in Mietobjekten	49
Abbildung 7: Empfehlungen für die Umsetzung im bestehenden Regelungssystem	90
Abbildung 8: Empfehlungen für Adaptierungen des bestehenden Regelungssystems	95

10.2 Tabellenverzeichnis

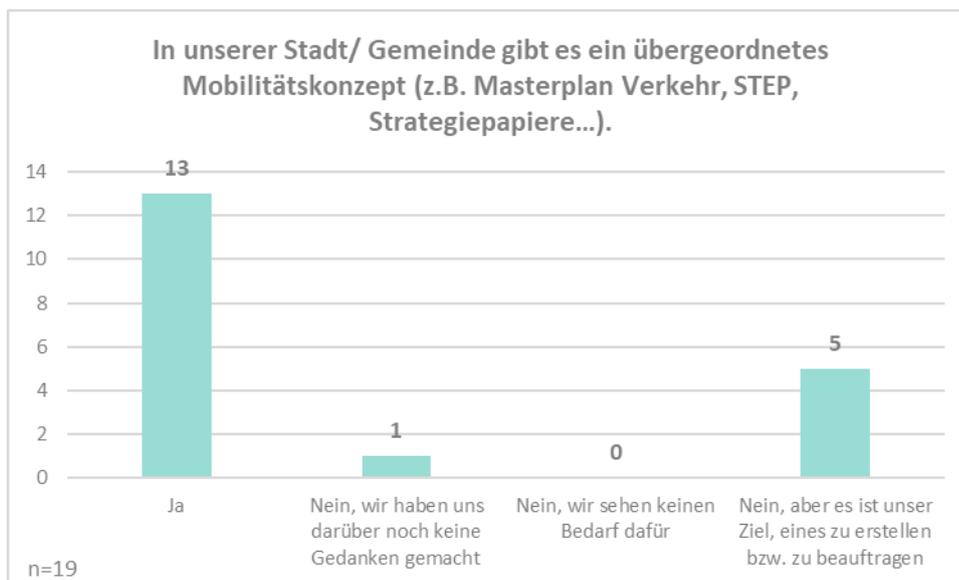
Tabelle 1: Relevante Rechtsmaterien für die Umsetzung alternativer Mobilitätsdienste im Wohnbau nach Art der Bauträger im Neubau und Bestand	15
Tabelle 2: Regelungen im Ländervergleich: Stellplatzverpflichtungen und Abweichungsmöglichkeiten	17
Tabelle 3: Rechtliche Grundlagen für städtebauliche Verträge in den Raumordnungsgesetzen der Bundesländer	23
Tabelle 4: Rechtsgrundlagen der Wohnbauförderung	34
Tabelle 5: Übersicht über die wohnrechtlichen Rahmenbedingungen	42
Tabelle 6: Methodische Vorgehensweise der Fallbeispielanalyse	55
Tabelle 7 Übersicht der Fallbeispiele	57
Tabelle 8 Steckbrief Spallartgasse	58
Tabelle 9 Steckbrief Sonnwendviertel Ost	58
Tabelle 10 Steckbrief Reininghausgründe	59
Tabelle 11 Steckbrief Graumannviertel	60
Tabelle 12 Steckbrief Friedrich Inhauser Straße	61
Tabelle 13: Ausgewählte Internationale Beispiele	73
Tabelle 14: Fallbeispiel Dietenbach	79
Tabelle 15: Fallbeispiel Mitte Altona	81
Tabelle 16: Fallbeispiel Merwede	86

11 Anhang

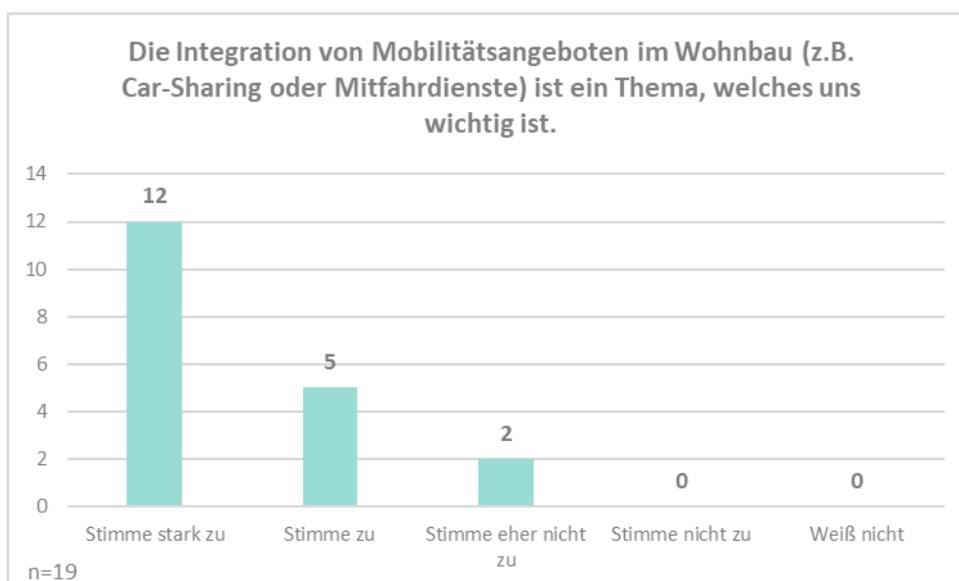
11.1 Anhang A: Kurzbefragung österreichischer Städte und Gemeinden

Die Ergebnisse der Kurzbefragung, ausgesendet durch den österreichischen Städtebund, werden nachfolgend anhand von Diagrammen dargestellt.

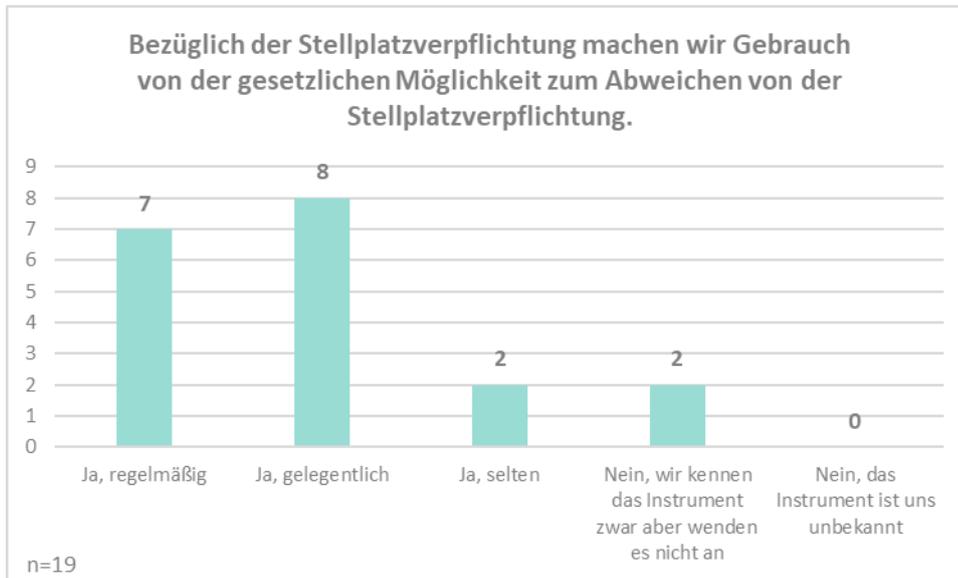
1. In unserer Stadt/ Gemeinde gibt es ein übergeordnetes Mobilitätskonzept (z.B. Masterplan Verkehr, STEP, Strategiepapiere...).



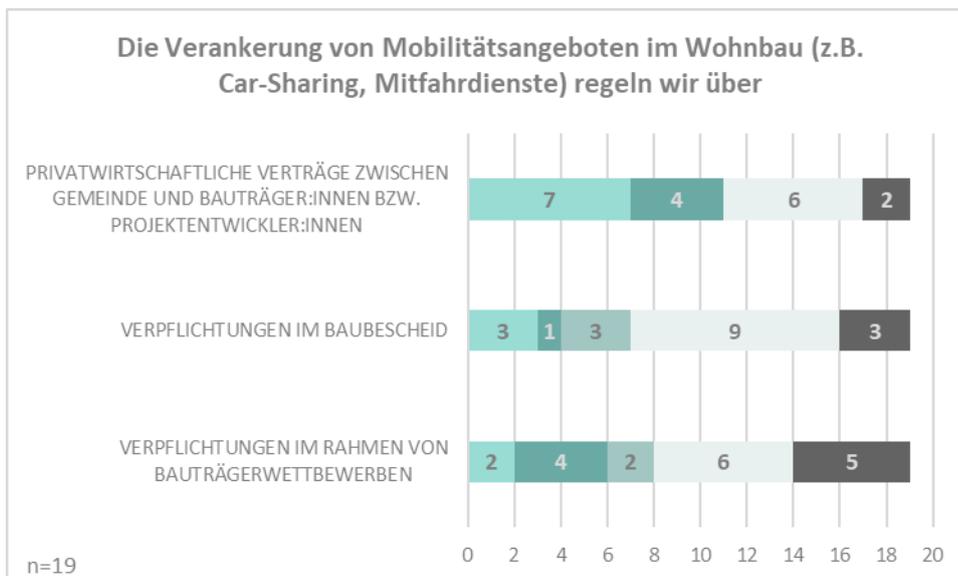
2. Die Integration von Mobilitätsangeboten im Wohnbau (z.B. Car-Sharing oder Mitfahrdienste) ist ein Thema, welches uns wichtig ist.



3. Bezüglich der Stellplatzverpflichtung machen wir Gebrauch von der gesetzlichen Möglichkeit zum Abweichen von der Stellplatzverpflichtung.

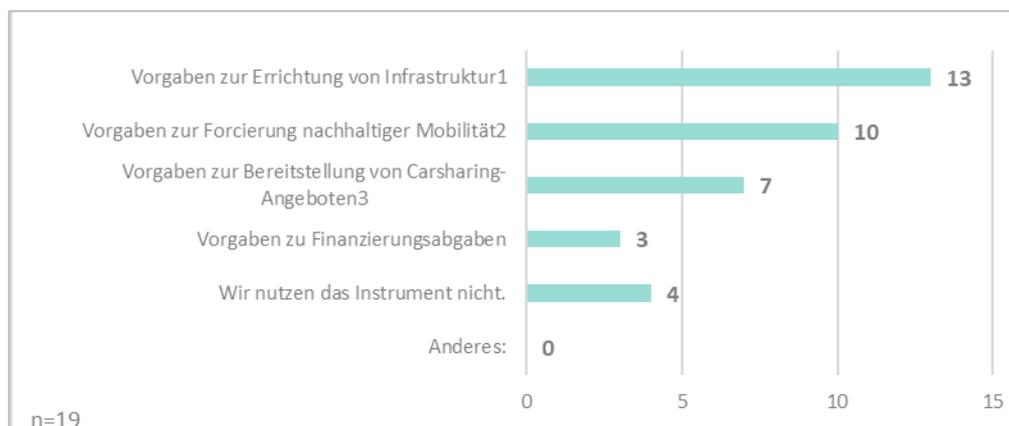


4. Die Verankerung von Mobilitätsangeboten im Wohnbau (z.B. Car-Sharing, Mitfahrdienste) regeln wir über



Anm.: es wurden keine anderen Instrumente angeführt, die darüber hinaus angewendet werden.

5. Wir setzen das Instrument der Vertragsraumordnung (privatwirtschaftliche Verträge zwischen Gemeinde und Bauträger:innen bzw. Projektentwickler:innen) in folgender Form ein:

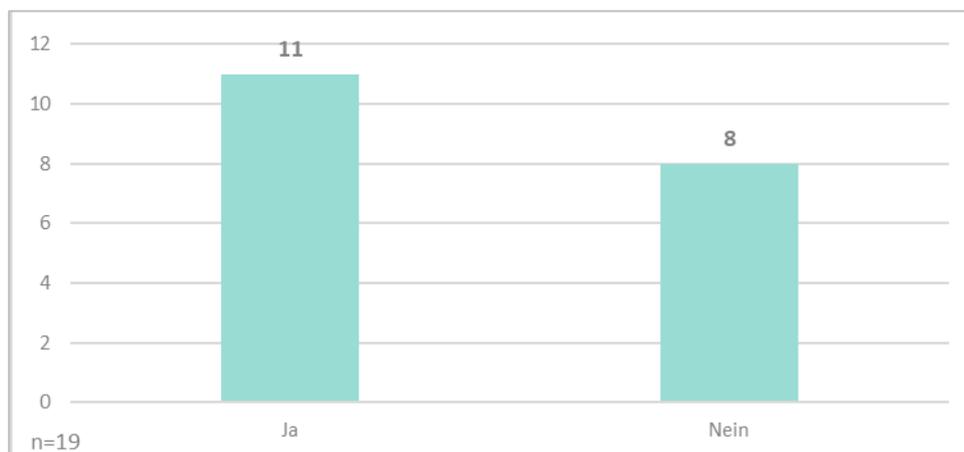


¹Vorgaben zur Errichtung von Infrastruktur für umweltfreundlichen Verkehr (z.B. Radabstellanlagen, Fußwegdurchquerungen, ÖV-Haltestellen etc.)

²Vorgaben zur Forcierung nachhaltiger Mobilität (z.B. Vergabe ÖV-Jahreskarten, Mobilitätsberatung von Bewohner:innen, Bereitstellung von Informationspaketen etc.)

³Vorgaben zur Bereitstellung von Carsharing- Angeboten (z.B. Anschubfinanzierung)

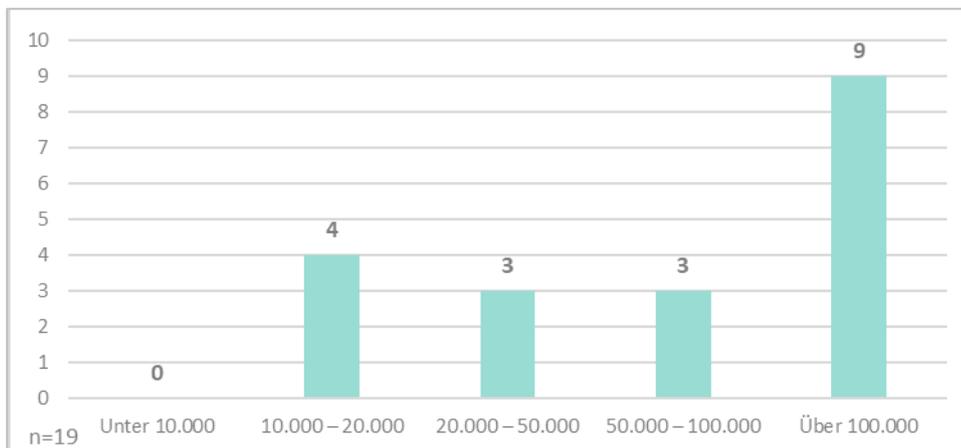
6. In unserer Gemeinde gab oder gibt es Projekte, bei denen Bauträger:innen bzw. Projektentwickler:innen in Eigeninitiative im Wohnbau ein Angebot an Mobilitätsdienstleistungen (z.B. Car-Sharing) geschaffen haben.



7. Welche (rechtlichen) Herausforderungen und Hürden gibt es in Bezug auf die Integration von Mobilitätsdienstleistungen im Wohnbau?

- Sicherstellung, Erhaltung und zeitgerechte Anpassung von in RO-Verträgen oder Bescheiden vorgesehenen Regelungen.
- rechtlich bindende Vorgaben der Bauordnung zu Stellplätzen, rechtlich bindende Vorgaben des generellen Bebauungsplanes, Ausnahmen nur in vom Gemeinderat separat zu beschließenden Teilbebauungsplänen möglich steuertechnische Herausforderungen, wenn die Stadt/Gemeinde einen Betreiber von Sharing Angeboten ausschreibt (Brutto/Netto Besteller) verbindliche Festlegung von Sicherstellungen für die Erfüllung von ausgeschriebenen Mobilitätsleistungen
- Bereitschaft der Beteiligten
- Unsicherheit bezüglich der gesetzlichen Rahmenbedingungen bei der Vertragsraumordnung
- Laufender Betrieb und daraus entstehende Kosten
- Die vertragliche Verpflichtung ist zu überprüfen und ggfs. durch Pönalen sicherzustellen
- Freiraum- und Verkehrsflächengestaltung wird im Wohnbau noch nicht integrativ berücksichtigt.
- Planungssicherheit für Stadt und Bauträger durch verbindliche Vereinbarungen zur Umsetzung alternativer Mobilitätslösungen anstatt Stellplätzen - Finanzierungsmodelle für Investition und Betrieb alternativer Mobilitätslösungen - Sanktionierungsmöglichkeiten bei Nichterfüllung durch den Bauträger
- Übernahme von Mobilitäts-Kosten im geförderten Wohnbau
- Motivation und Kenntnisstand der Verwaltungsbediensteten um solche Instrumente zu nutzen

8. Wie viele Einwohner:innen hat Ihre Stadt/ Gemeinde?



11.2 Anhang B: Auswertung der Interviews

Allgemeines

Thema/Fragestellung	Verwaltung	Bauträger:innen	Mobilitätsdienstleister:innen
Strategische Ziele zur Integration von Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau	Akteur:innen der Stadtverwaltung äußern sich unterschiedlich zu strategischen Zielen hinsichtlich Integration von Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau. Im Wiener Kontext wird - wenn überhaupt - auf bestehende Leitlinien zu Carsharing verwiesen wird, die jedoch bislang kaum konkretisiert wurden. Hingegen wird in Salzburg und Graz auf aktuell in Erarbeitung befindliche Strategiedokumente (etwa den Grazer Mobilitätsplan 2040 Erarbeitung bis Herbst 2024, SUMP Salzburg in Planung) verwiesen, in denen konkrete Maßnahmen zu Shared Mobility Ausabu festgelegt werden sollen.		Es erfolgt keine klare Äußerung zu strategischen Zielen. Angemerkt wird jedoch die Notwendigkeit adäquate Mobilitätsangebote am Wohnstandort anzubieten. Angebot von Shared Mobility ist das Geschäftsfeld und damit wirtschaftliche Interesse der Mobilitätsdienstleister:innen.
Verantwortlichkeit für Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau	Die Rolle der Stadt wird von den Akteur:innen unterschiedlich bewertet und durchaus ambivalent gesehen. Es wird u.a. darauf verwiesen, dass langfristig die Koordination und Betreuung von Shared Mobility im Wohnbau durch Hausverwaltungen zu erfolgen hat, die Räumlichkeit und technische Infrastruktur sei klar durch den:die Bauträger:in bereitzustellen. Ambivalent gesehen wird, wie viel (finanzielle) Verantwortung bei der Stadt liegen soll - hier wird auf Basis des Verständnisses von Shared Mobility als Teil der Daseinsvorsorge durchaus eine höhere Verantwortung als derzeit praktiziert angedeutet. In Salzburg wird etwa klar darauf verwiesen, die Bestellung vor dem Hintergrund langfristige und integrierte Angebote zu erzielen, durch die Stadt erfolgen solle. Die Stadt Salzburg sieht sich hier in Hinblick auf Daseinsvorsorge in der Pflicht Mobilitätslösungen anzubieten und geeignete Querfinanzierungsinstrumente zu identifizieren.	Bauträger:innen übernehmen zunehmend Aufgaben im Bereich der Mobilität, die eigentlich in den Verantwortungsbereich der Stadt fallen sollten. Auch wird ein übergeordnetes (städtisches) Gesamtkonzept bzgl. strategischer Stärkung und Integration von Sharing-Dienstleistungen vermisst. Strategische Steuerung und Durchführung von Mobilitätsmaßnahmen (insb. Carsharing) sollten in die organisatorische Verantwortung der Stadt/Gemeinde oder stadtnaher Organisationen fallen. Ausnahmen bilden gemeinnützige Bauträger, die aufgrund ihrer Unternehmensphilosophie und Kosteneinsparungen Carsharing-Dienste selbst betreiben sowie freifinanzierte Projekte, bei denen durch Fahrzeugbranding Quartiersidentifikation und Image gefördert werden sollen.	Es erfolgt keine klare Äußerung zu Verantwortlichkeiten. Festgestellt wird aber, dass eine Finanzierung rein auf Basis der Nutzungserlöse (bislang) kaum möglich bzw. äußerst risikoreich für den:die Betreiber:in ist.

Thema/Fragestellung	Verwaltung	Bauträger:innen	Mobilitätsdienstleister:innen
Selbstverständnis im Kontext Mobilität im Wohnbau	s.o.	Bauträger sehen sich in der Verantwortung, einen Beitrag zur nachhaltigen Mobilität zu leisten, gleichzeitig betonen sie aber ihre primäre Rolle als Wohnbauträger und nicht als Carsharing-Betreiber. Sie sind bereit, Stellplätze zur Verfügung stellen und zweckgebundene Einmalzahlungen (z.B. in einen Mobilitätsfonds) zu leisten, die Organisation der Dienstleistung(en) soll aber von der öffentlichen Hand übernommen werden.	Die Frage wurde nicht näher diskutiert. Entsprechend dem Geschäftsfeld werden Dimensionierung, Bereitstellung und Betrieb der Angebote als Rollenverständnis implizit aufgefasst.
Finanzierungsmodell	Auch wenn teils eine größere Verantwortlichkeit der öffentlichen Hand angedeutet wird, scheint allgemein Fokus darauf zu liegen Kosten für die öffentliche Hand durch zumindest kurzfristige Anschubfinanzierungen, teils aber auch längerfristige Ko-Finanzierung durch Bauträger:innen und Mieter:innen angesetzt zu werden. Es scheint Offenheit gegenüber unterschiedlichen Finanzierungsmodellen zu bestehen, sofern diese mit vertretbarem organisatorischen Aufwand verbunden und politisch durchsetzbar sind.	Es gibt unter Bauträger:innen eine einstimmige Bereitschaft, finanzielle Beiträge für Mobilitätsdienstleistungen zu leisten. Eine wichtige Rolle spielt bei Projekten, bei denen ein externer Mobilitätsdienstleister beauftragt wurde, die Anschubfinanzierung. Ansonsten gestaltet sich die Herangehensweisen bezüglich des Finanzierungsmodells sehr unterschiedlich. Sind mehrere Bauträger an einem Projekt beteiligt, können die Errichtungskosten mit einem Verteilungsschlüssel (z.B. nach BGF) untereinander aufgeteilt werden. Im geförderten Wohnbau gestaltet es sich schwierig, die Kosten für Mobilität als förderbare Kosten darzustellen, weshalb sie teilweise über andere Bereiche (z.B. Marketing) abgerechnet werden. Um den laufenden Betrieb der Mobilitätsdienstleistung sicherzustellen, können diesbezüglich auch Abgaben im Mietvertrag (geförderter Wohnbau) oder Wohnungseigentümervertrag (freifinanzierter Wohnbau) festgesetzt werden.	Die Frage wurde nicht im Detail diskutiert. Es wird jedoch angedeutet (s.o.), dass eine Kofinanzierung von Angeboten in vielen Fällen notwendig ist. Wer diese Ko-Finanzierung zu leisten hat wird unterschiedlich gesehen. Ein Interviewpartner stellt fest, dass Shared Mobility als Teil des ÖV betrachtet werden und demnach öffentlich (ko-)finanziert werden sollte.

Thema/Fragestellung	Verwaltung	Bauträger:innen	Mobilitätsdienstleister:innen
rechtliche Rahmenbedingungen als Hürde	<p>folgende rechtlichen Rahmenbedingungen werden als Hürden aufgefasst:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Stellplatzverpflichtungen als "mächtiges Instrument": aktuelle Praxis und fehlende Obergrenzen führen dazu, dass derzeit damit MIV (infrastrukturell) gefördert werde. Wünschenswert sei eine Knüpfung an ÖV-Güteklassen. - die neue Regelung in Wien (Novelle BO/GarG) wird hinsichtlich ihrer Praxistauglichkeit und Nachfrage durch Bauträger:innen fraglich gesehen - fehlender rechtlicher Rahmen für Shared Mobility auf Bundesebene; erschwert u.a. Umsetzung von Mobility Hubs im öffentlichen Raum - Abrechnung von Betriebskosten laut WEG (im geförderten Wohnbau?) nicht möglich: man sieht hier Ungleichbehandlung zu MIV - Wohnbauförderungsgesetz 	<p>Die Antworten divergieren je nach Raumbezug und rechtlicher Expertise des Gesprächspartners oder der Gesprächspartnerin.</p> <p>In Wien wird die neue Regelung der Bauordnung bzgl. Sharing mit Wunsch nach Nachschärfung kritisch gesehen, da sie keine langfristige Umsetzung ermöglicht. In Graz wird die Herangehensweise über die Vertragsraumordnung als systematisch, allerdings teilweise zu unflexibel wahrgenommen.</p> <p>Im gemeinnützigen Wohnbau wird der Wunsch nach einer Anpassung des WGG geäußert, im Sinne einer langfristigen Umsetzung dabei besonders hinsichtlich des Erhaltungs- und Verbesserungsbeitrags.</p> <p>Die Stellplatzregulative ist aktuell ein wichtiger Ansatzpunkt, um die Umsetzung von Mobilitätsmaßnahmen an eine Reduktion zu knüpfen, wodurch Baukosten eingespart und neue Mobilitätsdienstleistungen eingesetzt werden können. Es ist wichtig, sie nicht abzuschaffen, sondern projektspezifisch zu reduzieren. Bezüglich einer ganzheitlichen Betrachtung wäre die Festsetzung von Stellplatz-Obergrenzen sinnvoll.</p>	<p>Hinsichtlich des rechtlichen Rahmens werden einerseits bestehende Regelungen der Wohnbauförderungen genannt. Andererseits insbesondere im Fall Wien auf strikte Akkreditierungsregelungen für Sharing-Stellplätze im öffentlichen Raum verwiesen.</p>
Objektebene vs. Quartiersebene	<p>Bisherige Umsetzungsstrategien haben (in Wien) die Objekt- und Projektebene fokussiert. In Graz ist aufgrund der allgemeinen Anwendungskriterien der Mobilitätsverträge die Betrachtung von Quartieren im Vordergrund.</p> <p>Aus fachlicher Sicht wird von allen Akteur:innen festgestellt, dass bzgl. Carsharing eine Gebäudebezogene Perspektive nicht ausreichend sei und stärker in Quartieren gedacht werden müsse. Dies nicht nur, um höhere Auslastung zu erzielen. Lastenräder als Beispiel für geteilte Mikromobilität könne weiterhin auf Gebäudeebene organisiert werden.</p>	<p>Die Objektebene hat einen zu kleinen Nutzer:innenkreis, um eine wirtschaftlich tragfähige Auslastung zu erreichen, insb. bezüglich Carsharing-Fahrzeuge. Für freifinanzierte Wohnbauträger bietet ein geschlossener Nutzer:innenkreis (nur Objektbewohner:innen) allerdings eine höhere Fahrzeugverfügbarkeit (bei Grundfinanzierung durch Betriebskosten).</p> <p>Die Bereitstellung von Mobilitätsdienstleistungen auf Quartiersebene (mit mehreren Bauträger:innen) erfordert ein komplexeres koordiniertes Vorgehen, führt aber zu einer höheren</p>	<p>Es erfolgt eine klare Befürwortung öffentlich zugänglicher Angebote (und damit Fokus nicht nur auf der Objektebene), um Auslastung der Angebote zu erhöhen und damit die Wirtschaftlichkeit zu erhöhen. (Anm. dadurch sinkt der Bedarf an Ko-Finanzierung durch andere Akteur:innen). Besonders Fälle sind dabei aber auch exklusive Angebote in höhere Preissegmenten des Wohnbaus, bei denen eine freiwillige Finanzierung durch Bauträger:innen erfolgt.</p>

Thema/Fragestellung	Verwaltung	Bauträger:innen	Mobilitätsdienstleister:innen
		Auslastung und besseren Nutzungszahlen. Hier ist die Zusammenarbeit zwischen verschiedenen Akteuren, Aushandlungsprozesse und eine umfassendere Planung notwendig, bestenfalls koordiniert durch eine stadtnahe Organisation.	
Raumbedarf	Bei Neubauten sollen Flächen für Carsharing und andere Mobilitätsangebote eingeplant werden. Vielfach wird empfohlen, Mobilitätsstationen halböffentlich oder öffentlich zugänglich zu machen, da die Nutzung bei tiefergelegenen oder schwer zugänglichen Stationen erschwert wird. In diesem Zusammenhang wird auch angemerkt, dass Insellösungen vermieden werden sollen und Zugang durch Integration in bestehende Systeme/Dachmarken erfolgen soll. Dabei wird die grundsätzliche Problematik des Nutzungsdruck und der Nutzungskonkurrenz im öffentlichen Raum diskutiert. Daher wird überwiegend die Situierung im öffentlichen Raum abgelehnt. Besonderes Thema hinsichtlich Verortung sind Akkreditierungsregeln in Wien, um im öffentlichen Raum Carsharing anzubieten. Diese wurden vor dem Hintergrund eines volatilen Markts eingeführt und mit dem Ziel, konkurrierende Nutzungen im öffentlichen Raum zu vermeiden. Derzeit erreicht jedoch nur WienMobil diese Kriterien. Alle weiteren Sharing Angebote sollen nicht im (halb-)öffentlichen Raum, sondern vorzugsweise in Erdgeschoßzonen von Sammelgaragen siutiert werden.	Stellplätze für Carsharing-Fahrzeuge befinden sind bestenfalls oberirdisch und gut sichtbar positioniert. So entfällt die Zugangsproblematik und Angst vor Sicherheitsrisiken durch objektfremde Personen in Garagen. Bauträger:innen können dafür je nach Verfügbarkeit (halböffentlichen) Raum zur Verfügung stellen.	Bezüglich Lokalisierung und Raumbedarf erfolgt eine klare Empfehlung zu möglichst gut einsehbaren, einfach erreichbaren und öffentlich zugänglichen, aber auch witterungsgeschützten Standorten - etwa in Erdgeschoßzonen.
vereinsbasierte Angebote	nicht mit allen Akteur:innen diskutiert: Es bestehen keine Betsrebungen diese zu fördern. In Wien wurden diese bereits im Zuge der Sharing-Strategie diskutiert, die Zuweisung von Stellplätzen im öffentlichen Raum zur Förderung von vereinsbasiertem Carsharing wird mit der Gefahr der Ausnutzung gesehen.	n.v.	Klassische P2P-Angebote wurden nicht diskutiert. Ein Interviewpartner stellt fest, dass weniger die Rechtsform (etwa Genossenschaft vs. GmbH), also transparente Kostenstrukturen und Kooperationswille als Mobilitätsdienstleister relevant seien.

Thema/Fragestellung	Verwaltung	Bauträger:innen	Mobilitätsdienstleister:innen
Dimensionierung der Mobilitätsdienstleistung	Hier werden unterschiedliche Zugänge deutlich, wähen in Graz klare Dimensionierungsschlüssel (je 5.000m ² BGF 1 Carsharing-Auto) angewendet werden, wird in Salzburg und Graz anhand von Erfahrungswerten und Lage des Projekts je Einzelfall entschieden.	n.v.	n.v.
Evaluierung der Umsetzung	In Salzburg und Graz wird Evaluierung insbesondere in bezug auf in städtebaulichen verträgen enthaltene Bestimmungen vorgesehen. In beiden Fällen wird festgestellt, dass sich Bauträger:innen grundsätzlich an diese Bestimmungen halten, man aber in einigen Fällen bereits Nahe adaran war, die Pönalen zu verlangen. Eine Nachbesserungspflicht wird dabei als sinnvoller erachtet als eine monetäre Pönale einzuheben, da damit die Stadt selbst in die Umsetzungspflicht käme. Dies sei etwa bei Maßnahmen, die im Gebäude verortet sind, gar nicht möglich.	n.v.	In den Projekten Friedrich-Inhauser-Straße und Perfekta-Straße erfolgt die Umsetzung jeweils für einen befristeten Zeitraum, nachdem das Angebot bzw. dessen Auslastung evaluiert wird. Danach sind Redimensionierungen möglich, jedenfalls aber eine Entscheidung bzgl. der Fürtführung und damit verbundenen Finanzierung.

Neubau

Thema/Fragestellung	Verwaltung	Bauträger:innen	Mobilitätsdienstleister:innen
städtebauliche Verträge (allgemein)	<p>Städtebauliche Verträge gelten als geeignete Lösung, insbesondere in frühen Projektphasen, in denen Erfahrungen mit Maßnahmen noch fehlen. Sie erlauben projektspezifische Anpassungen, da standardisierte Lösungen oft nicht möglich sind. Die Verträge werden häufig zur Reduktion von Stellplätzen genutzt, wobei Maßnahmen abhängig von Faktoren wie der ÖV-Infrastruktur variieren. Grundlage der Verträge in Graz ist ein Mobilitätskonzept, das vom Bauträger bereitgestellt wird und zentrale Anforderungen wie Leistungsfähigkeitsnachweise (z. B. bei Knotenpunkten) umfasst. Verträge enthalten Klauseln, die sicherstellen, dass Verpflichtungen auch auf nachfolgende Eigentümer übertragen werden. Während eine Systematisierung der Vertragsgestaltung angestrebt wird, wird auf eine vollständige Standardisierung verzichtet, da jedes Vertragsverhältnis Verhandlungsergebnis ist. In Graz etwa sind Vertragsinhalte bereits im Allgemeinen standardisiert und diese potentiellen Inhalte auch transparent. Es werden auch Standardverträge (inklusive Maßnahmenkatalog) für Quartiere innerhalb von Stadtentwicklungsgebieten im Sinne der Gleichbehandlung angewendet.</p> <p>Das Kopplungsverbot verhindert rechtliche Verbindungen zu Stellplatzverpflichtungen. Die Mobilitätsabgabe wird als mögliche Alternative gesehen, müsste jedoch gesetzlich verankert werden. Bedenken seitens der Rechtsabteilung bestehen hinsichtlich der Formulierungen im rechtlichen Rahmen (§1a). Das Fehlen von Mobilitätsverträgen nach dem Vorbild von Graz wird als Schwäche gesehen. Ein stärkerer Einsatz des Instruments wird gewünscht, aber rechtliche Rahmenbedingungen wirken hemmend. Bauträger bevorzugen klare Vorgaben, da diese die Kalkulierbarkeit erhöhen. Gleichzeitig</p>	<p>Das Instrument wird als gut und sinnvoll wahrgenommen, da es Rückendeckung für Innovationen gibt und auch weniger motivierte Bauträger:innen zur Umsetzung verpflichtet. Uneinigkeit herrscht bzgl. des Vertragsrahmens. Es gibt sowohl die Meinung, dass standardisierte Vorgehen den Vorteil einer besseren Planbarkeit hätten, als auch die Sichtweise, dass es eine gewisse Dynamik und (auch nachträgliche) Ausverhandelbarkeit der Inhalte geben muss.</p>	<p>Städtebauliche Verträge wurden entsprechend der Fallbeispiele nicht im Detail diskutiert. Es wird jedenfalls keine ablehnende Haltung wahrgenommen. Ein Interviewpartner hob jedoch hervor, dass diese nur in Gemeinden mit (größeren) Neubauprojekten zu tragen kommen und damit für einige Gemeinden in Österreich nicht relevant sind (für die Forcierung von Shared Mobility an Wohnstandorten). Viel entscheidender sei es daher einen rechtlichen Rahmen zu schaffen, der auch für diese Gemeinden wirksam ist.</p>

Thema/Fragestellung	Verwaltung	Bauträger:innen	Mobilitätsdienstleister:innen
	wird eine gewisse Flexibilität geschätzt, da Detailplanungen häufig erst später erfolgen.		
Mobilitätsfonds (all-gem)	<p>Während in Salzburg ein öffentlich verwalteter Mobilitätsfonds mit Zweckwidmung für nachhaltige Mobilität wünschenswert, aber vor dem Hintergrund fehlenden politischen Willens fraglich gesehen wird, wird in Graz und Wien die Abwicklung eines solchen Fonds als zu aufwändig erachtet. Wenn auch Vorteile eines solchen Fonds erkannt werden. Insbesondere in Wien, wo im Zuge des Sonnwendviertels bereits praktische Erfahrungen mit einem Fonds dieser Art gemacht wurden, wird ein öffentlicher Fonds hinsichtlich Verwaltungsaufwand, Sorgfalt in Bezug auf die Mittelverwendung und Ausrichtung für eine längerfristige Finanzierung von Maßnahmen kritisch gesehen.</p> <p>Als Alternative wurde auch das privatrechtliche Dependant am Beispiel aspern Seestadt diskutiert. In Graz wird hierzu eine Tendenz geäußert, in Wien wird dies vor dem Hintergrund mangelnder Transparenz kritisch gesehen.</p>	Vonseiten der Bauträger:innen gibt es ein grundsätzliches Interesse an dem Konzept. Voraussetzungen, dass es funktioniert wären übergeordnete Mobilitätskonzepte/ -strategien sowie eine:n "Kümmerer:in" vonseiten der Stadt bzw. öffentlichen Hand.	Das Konzept Mobilitätsfonds wird nicht näher diskutiert. Sofern Transparenz über Mittelvergabe und zweckgebundenheit der Mittel gegeben sind, werden Mobilitätsfonds positiv gesehen.
Festlegung von Zuständigkeiten (im konkreten Projekt) / Regelung der Zusammenarbeit	In Wien wird eine enge Koordination und Zusammenarbeit zwischen den relevanten Dienststellen betont. Dabei sind viele Abstimmungsprozesse mit unterschiedlichen Kernteams (z.B. Rad, Sharing) in Abstimmung mit Baudirektion und auch "externen" wie den Wiener Linien erforderlich. Üblich sei es hier auch, dass sich Bauträger:innen etwa zu einem	Beim Einsatz von städtebaulichen Verträgen überträgt die Stadt konkrete Aufgaben auf Bauträger:innen (z.B. Anzahl der bereitzustellenden Carsharing Fahrzeuge). Bei Projekten mit wenig bzw. kaum städtischen Einfluss haben Bauträger:innen entweder von sich aus einen Mobilitätsdienstleister beauftragt oder intern die	Die Festlegung von Zuständigkeiten für den:die Mobilitätsdienstleister:in erfolgt in Form eines Auftragsverhältnisses auf vertraglicher Basis mit dem:der Bauträger:in.

Thema/Fragestellung	Verwaltung	Bauträger:innen	Mobilitätsdienstleister:innen
	<p>Konsortium zusammenschließen und mit einer gemeinsamen klaren Ansprechperson gegenüber der Stadt auftreten. Am Beispiel Graz wird angemerkt, dass eine Regelung der Zusammenarbeit mit den Bauträger:innen anhand der Mobilitätsverträge erfolgt, durch die die Stadt Aufgaben an Bauträger:innen überträgt. Diese wiederum können Aufgaben an Ingenieurbüros, Mobilitätsdienstleistenden etc. in Auftragsverhältnissen abgeben. auch in Graz sind unterschiedliche Abteilungen der Stadt involviert - die koordinierende Rolle der Mobilitätsverträge übernimmt eine eigene Stabstelle der Abteilung Verkehrsplanung. Diese koordiniert die Abstimmung mit anderen Abteilungen (etwa Stadtplanung und Stadtbaudirektion), um deren Anliegen in den Verträgen entsprechend aufzunehmen.</p> <p>In konkreten Projekten zeigen sich je nach Konstellation (etwa ob das Areal im Eigentum der Stadt oder wie am Beispiel Sonnwendviertel im privaten Eigentum ist) andere Mechanismen. Wenn das Grundstück im Eigentum der Stadt ist, wird der Verkauf von Grundstücken/Baugründen als wichtiger Hebel gesehen, um etwa mit städtebaulichen Verträgen anzudocken. Ist das Grundstück jedoch im Privateigentum, dann ist umso mehr Koordination mit diesem:r Eigentümer:in erforderlich (etwa hinsichtlich Vertragsbestandteile und deren Kontrolle/Sanktionierung).</p> <p>In Salzburg wird die Gründung einer Mobilitätsagentur angestrebt, die die Koordination der komplexen Abstimmungsprozesse zwischen relevanten Dienststellen und In Abstimmung mit den Bauträger:innen übernehmen soll und dabei besonders aktive Mobilität fördern und im Wohnbau verankern soll.</p>	<p>Hausverwaltung für den Betrieb des Sharing- Angebotes geschult. Sind mehrere Bauträger:innen an einem Projekt beteiligt, so wird die Zuständigkeit für den Carsharing-Betrieb einem übertragen, die finanzielle Beteiligung der anderen wird (vermutlich) anhand der BGF berechnet. Auf Quartiersebene ist für einen reibungslosen Ablauf die Gründung eines Stadtteilmanagements wichtig. Bei Projekten mit mehreren Bauträger:innen erfolgen vertragliche Vereinbarungen über Nutzung und Kofinanzierung untereinander. Vertragliche Vereinbarungen bzgl. der Bereitstellung der Fahrzeugsharing- Dienstleistung werden auch zwischen (zuständigen) Bauträger:innen und Mobilitätsdienstleistern abgeschlossen. Bei jeder Nutzung wird zusätzlich ein Nutzungsvertrag zwischen Mobilitätsdienstleister und Nutzer:in abgeschlossen.</p>	

Thema/Fragestellung	Verwaltung	Bauträger:innen	Mobilitätsdienstleister:innen
beteiligte Akteur:innen	<p>Beteiligte Akteur:innen in Graz sind Stadt Graz - Abteilung für Verkehrsplanung, Bauträger:innen, Ing.Büros, TIM der Graz Holding.</p> <p>Beteiligte Akteur:innen in Wien sind MA28, MobAG, Wiener Linien, MA 46, MA 28, MA 18, MA20.</p> <p>Beteiligte Akteur:innen am Beispiel Mobilitätsfonds Sonnwendviertel: Die Mittel des Fonds werden hoheitlich durch die MA28 verwaltet. organisatorisch der Fonds als eigene Geschäftsstelle zu betrachten, deren Führung die Mobilitätsagentur ausführt. Diese Geschäftsstelle definiert auch die Mitglieder der Jury, die sich vier Mal im Jahr trifft, um über die Mittelverwendung zu entscheiden. In der Jury sind Vertreter:innen der Magistratsabteilungen (u.a. MA28, MA18, MA46) vertreten.</p>	Ingenieurbüros/ Planungsbüros, Stadt, Mobilitätsdienstleister, (Hausverwaltung), Bauträger:innen	n.v.
Einfluss der Stadt	<p>Aus den Interviewgesprächen geht hervor, dass die Stadt in der Rolle der Grundstückseigentümer:in sehr großen Einfluss nehmen kann, sind Grundstücke im Eigentum privater besteht Abhängigkeit von diesen Akteur:innen und geringere Einflussmöglichkeiten - zumindest im Zuge des Verkaufs. (Anm. Einfluss könnte sowohl im Zuge von FWP, BBP oder Baubeschcheid erfolgen.) Grundsätzlich wird von den Interviewpartner:innen betont, dass Bauträger:innen nicht verpflichtet sind, städtebauliche Verträge abzuschließen.</p>	Größter Einfluss der Stadt liegt in der Anpassung der Stellplatzregulative und evtl. Abschluss von städtebaulichen Verträgen.	n.v.
angewandetes Instrument?	<p>In Graz werden (ausschließlich) Mobilitätsverträge angewendet und diese auch seitens der Stadt als positiv bewertet und nicht hinterfragt.</p> <p>In Wien erfolgt häufig die Anwendung von Städtebaulichen Verträgen. In beiden Fällen stellen Mobilitätskonzepte eine wesentliche Grundlage dar. Am Beispiel Sonnwendviertel wurde der in Wien einzigartige Fall eines öffentlichen Mobilitätsfonds betrachtet.</p>	In den Projekten wurden verschiedene Herangehensweisen und verschiedene Instrumente angewendet. Am häufigsten kam es zum Einsatz eines städtebaulichen Vertrags sowie einer Reduktion der Stellplatzverpflichtung. Die Integration von Mobilitätsdiensten kann aber auch über Bauträgerwettbewerbe oder über Festsetzungen im Baubescheid erfolgen.	n.v.

Thema/Fragestellung	Verwaltung	Bauträger:innen	Mobilitätsdienstleister:innen
Herausforderungen?	<p>Der Mobilitätsfonds im Sonnwendviertel basiert auf einem Mobilitätskonzept, das mit der ursprünglichen Grundstückseigentümerin (ÖBB) gemeinsam erarbeitet wurde. Daraus wurden Pflichten abgeleitet und in Kaufverträgen zwischen den Bauträger:innen und den ÖBB integriert. Herausforderung hier ist, die Abhängigkeit von den ÖBB als Vertragspartnerin und damit zuständiger Akteurin bzgl. Evaluierung und Sanktioniert der Vertragsinhalte. Darüber hinaus wird der Fonds bereits in der Einrichtung aber auch der laufenden Verwaltung als aufwändig betrachtet. Notwendig ist etwa eine jährliche externe Wirtschaftsprüfung sowie Compliance Prüfung. Zudem konnten auf Basis eines Gemeinderatsbeschlusses erst ab einer eingezahlten Summe von 400.000€ Mittel ausgeschüttet werden. Das Grundkonzept des Fonds war anfangs investiv ausgerichtet, die Finanzierung des Betriebs einer Dienstleistung (über den Zeitraum von drei Jahren) musste daher gesondert verhandelt werden.</p>	<p>Die rechtlichen und organisatorischen Rahmenbedingungen erschweren die Integration von Mobilitätsdienstleistungen. Es gibt wenig Praxis der bauplatzübergreifenden Zusammenarbeit und starre Verträge passen oft nicht zu den tatsächlichen Bedürfnissen. Widersprüche zwischen verschiedenen sektoralen Vorgaben wie Mobilität und Freiraumgestaltung führen zu Konkurrenzsituationen.</p> <p>Ein weiteres Problem ist die langfristige Finanzierung. Der städtebauliche Vertrag sichert die Umsetzung von Sharing-Mobilität nur für begrenzte Zeit, nach Ablauf fehlt aber ein gesichertes Angebot. Ein öffentlich zugängliches Angebot, das von Bauträgern mitfinanziert wird, wäre daher nötig. Rechtlich werden zwar Möglichkeiten gesehen, eine langfristige Finanzierung abzusichern (z.B. §25 MRG), allerdings noch ohne bestehende Judikatur, was Unsicherheiten schafft.</p>	n.v.

Bestand

Thema/Fragestellung	Verwaltung	Bauträger:innen	Mobilitätsdienstleister:innen
Steuerungsmöglichkeiten	Hinsichtlich der Integration von Shared Mobility in den Bestand wird wahrgenommen, dass dieser geringere Priorität im Vergleich zu Neubau beigemessen wird. Als Hebel werden Sanierung und Nachverdichtung im Bestand gesehen, aber auch Optionen in Synergie mit bestehenden Garagen (im Eigentum der Stadt?) andiskutiert.	Projektspezifische Reduktion der Stellplatzverpflichtung bei Nachverdichtung kann ein Hebel für die Umsetzung von Mobilitätsstationen sein da sie einen Anreiz für Bauträger:innen schafft, Baukosten einzusparen.	s.u.
Betsandssanierungs als Anknüpfungspunkt	Als potentielle Ansatzpunkte werden folgende erkannt: - in Salzburg wird auf Mietobjekte verwiesen, die seitens der Stadt im Baurecht vergeben wurden, hier sei die Sanierung und Integration von NMDL ein möglicher Schritt. Sanierung solle grundsätzlich immer zusammen mit Nachverdichtung und der Integration von Mobilitätsdiensten erfolgen vor dem Hintergrund der Beibehaltung und Verbesserung der Lebensqualität. - In Graz wird festgestellt, dass ein Eingreifen in den Betsand nur im Zuge von Änderungen des Bebauungsplans in Verbindung mit einer Änderung des Stellplatzregulativs (etwa bei Ausbau/Nachverdichtung) möglich sei. In Wien wird hierzu angemerkt, dass im Bestand bereits häufig "freiwillig" errichtete Stellplätze vorhanden sind und daher bei Nachverdichtung gar keine Erfordernis entsteht Stellplätze zu ergänzen. Generell ist bei nachverdichtungsprojekten die Anwendung von städtebaulichen Verträgen möglich. Es wird darauf hingewiesen, dass diese Projekte jedoch eine gewisse Dimension aufweisen sollten, damit die Anwendung der Verträge sinnvoll erscheint. - in Wien wird insbesondere für Innenstadtnahe Bereiche die Integration von Sharing Angeboten in bestehende, meist nicht ausgelastete Garagen (etwa Payuca) angesterebt. Da hier aber ohnehin bereits eine geringere PKW-Dichte besteht, wird dies nicht als effektivster Hebel gesehen.	Übertragbarkeit auf reine Sanierungsprojekte schwierig, Möglichkeit wird eher bei Reconstructing Projekten mit gemeinsamer Sanierung und Nachverdichtung gesehen, weil hier die Stellplatzregulative greift.	Ein Interviewpartner sieht in der Integration von Sharing Mobilität im Bestand besonders großes Potential. Flexiblere Beschlussfassung und Förderangebote könnten hier unterstützen, andererseits wird auch auf die Errichtung städtischer Mobility Hubs verwiesen.

Thema/Fragestellung	Verwaltung	Bauträger:innen	Mobilitätsdienstleister:innen
Verantwortlichkeit/Rollen	Auch hierzu werden unterschiedliche Positionen beobachtet. Einerseits wird argumentiert, dass Hausverwaltungen zuständig für den Betrieb einer Mobilitätsdienstleistung sein. Andererseits wird die Stadt in die Pflicht genommen und dabei Finanzierungsmöglichkeiten wie Anschubfinanzierung durch Bauträger:innen überlegt.	Die Bereitstellung von Sharing Angeboten im Bestand sollte nicht objektbezogen, sondern flächendeckend als Aufgabe der Öffentlichen Hand (im Sinne der Daseinsvorsorge) gesehen werden. Bezüglich der Finanzierung können dabei z.B. bei Reconstructing Projekten von den Bauträger:innen Ausgleichsabgaben geleistet werden, die zweckgebunden für die Bereitstellung des Angebotes von der öffentlichen Hand eingesetzt werden.	Die Festlegung von Zuständigkeiten für den:die Mobilitätsdienstleister:in erfolgt in Form eines Auftragsverhältnisses auf vertraglicher Basis mit dem:der Bauträger:in. In den Projekten waren zentrale Akteur:innen der:die Bauträger:in, Mobilitätsdienstleister:in und in weiterer Folge (und gewissermaßen in Abhängigkeit von dieser) die Stadt Wien. Die Stadt nahm in den diskutierten Projekten keine zentrale Rolle ein, wenngleich sie etwa ordnungspolitisch, durch Reduktion des Stellplatzregulativs oder Vergabe von Fördermitteln involviert war. Wie eine wünschenswerte Verteilung von Verantwortlichkeiten aussehen könnte wurde nicht klar geäußert, implizit geht hervor, dass größere Verantwortung als hier dargestellt bei der Stadt gesehen wird.
Herausforderung Eigentümergemeinschaft		Eigentümer:innengemeinschaften stellen eine Herausforderung bezüglich der Finanzierung von Mobilitätsdienstleistungen dar.	Eigentümer:innengemeinschaften stellen eine Herausforderung bezüglich der Finanzierung von Mobilitätsdienstleistungen dar, in Hinblick auf die Beschlussfassung zur Finanzierung des Mobilitätsangebots. Shared Mobility Angebote als Nischenprodukt, dass durch eine Minderheit der Bewohner:innen oder Eigentümer:innen genutzt werde, seien nicht tauglich für Mehrheitsentscheide.
Anreize für Eigentümer:innen	In Salzburg festgestellt, dass es hierzu spezifische Förderinstrumente brauche - etwa Förderungen für Bestandssanierung, die Mobilitätsaspekte stärker integrieren.	Bei Nachverdichtungsprojekten sind die Baukosteneinsparungen der Stellplatzreduktion ein Anreiz.	Anreize für Eigentümer:innen können etwa durch entsprechende Förderangebote geleistet werden. Ob diese wahrgenommen werden, könne jedoch nicht direkt beeinflusst werden.
rechtliche Herausforderungen	Als Herausforderungen werden in Salzburg hierzu das Wohnungseigentumsgesetz und die darin vorgeschriebenen Mehrheitsentscheide gesehen. Hier wird Flexibilisierung gewünscht.	Die Änderung bestehender Mietverträge hinsichtlich Absicherung der Finanzierung ist schwer.	Als rechtliche Herausforderungen werden auch hier die Entscheidungsfindung in heterogenen Miet- oder Eigentumsstrukturen für ein "Nischenprodukt" gesehen. Einstimmige Beschlüsse seien nicht möglich, aber auch Mehrheitsbeschlüsse schwer umsetzbar.

Thema/Fragestellung	Verwaltung	Bauträger:innen	Mobilitätsdienstleister:innen
potentielle Förderungen und Instrumente	(s.o.) In Salzburg besteht zwar Interesse an gezielten Förderinstrumenten in diesem Bereich, gleichzeitig wird der Aufwand zur Abwicklung der unterschiedlichen (vielfältigen) Förderungen als zu hoch gesehen. Daher besteht der Wunsch nach Gründung einer Mobilitätsagentur, diese Aufgaben übernimmt und auch zentrale Anlaufstelle für Bauträger:innen ist. In diesem Zusammenhang wird die Weiterentwicklung der Wohnbauförderung (bzw. des entsprechenden Gesetzes) angesprochen. Eine Entwicklungsmöglichkeit könnte ein darin vorgesehene "Innovationsbudget" sein. Als wichtige Rahmenbedingung dazu wird "gutes" Parkraummanagement angeführt.	Das Thema Mobilität findet in der Wohnbauförderung aktuell v.a. im Bereich der Sanierungen zu wenig Beachtung.	Potenzial wird in adaptierter Wohnbauförderung (bzw. den entsprechenden rechtlichen Grundlagen dazu) gesehen. Parkraummanagement wird als wichtige Rahmenbedingungen erachtet.
Raumbedarf	Auch hinsichtlich Bestandsgebäuden/-quartieren wird festgestellt, dass Umsetzung von Sharing Mobilitätsangeboten nicht im öffentlichen Raum erfolgen soll oder aufgrund begrenzter Raumressourcen gar nicht kann. Hingegen wird angestrebt diese in (Bestands-)Garagen zu integrieren.	Umwidmungen von Besucher:innenparkplätzen zu Carsharing- Stellplätzen wären denkbar. Bezüglich der Umsetzung ist es bei nur einem Wohnhauseigentümer deutlich einfacher, da Beschlüsse von Eigentümer:innengemeinschaften organisatorisch und praktisch schwierig zu erlangen sind.	s.o. -> öffentlich, einfach zugänglich, gut einsehbar, geschützt bestmöglich begünstigt im EG.
	*Anmerkung: Das Thema bestand wurde nicht mit allen Interviewpartner:innen in gleicher Tiefe diskutiert. Dies ist Ausdruck der geringen Relevanz, die diesem Thema beigemessen wird, und bisher geringer Überlegungen zu potentiellen Hebeln.		*Bestand: wurde nur mit einem Interviewpartner diskutiert. Grundsätzlich wird in dieser Stakeholder-Kategorie überwiegen ein Interview herangezogen, ergänzt durch Interviewergebnisse aus Vorprojekten.



Wien, Jänner 2025.