

Kurzfassung

Im Zeichen des Klimawandels kommt der Reduktion des verkehrsbedingten Treibhausgasausstoßes immer mehr Bedeutung zu. Die aktuellste Auswertung im Auftrag der Europäischen Union vom Mai 2020 macht deutlich, dass 2019 in Österreich um 2,8 % mehr CO₂ emittiert wurde als 2018, während im EU-Durchschnitt ein Rückgang der Treibhausgasemissionen um 4,3 % verzeichnet werden konnte [2].

Ein Hauptverursacher, der Sektor Verkehr, wies im Jahr 2017 Treibhausgasemissionen im Ausmaß von ca. 23,68 Mio. Tonnen CO₂-Äquivalent auf. Im Vergleich zu 2016 sind die Emissionen um 2,9 % (0,7 Mio. Tonnen CO₂-Äquivalent) gestiegen [1]. Grund für diesen deutlichen Anstieg ist der stark gestiegene fossile Kraftstoffabsatz im Zusammenhang mit einer steigenden Fahrleistung des Pkw-Verkehrs.

Der motorisierte Individualverkehr nimmt vor allem in ländlichen Regionen laufend zu, während das bestehende Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln das Mobilitätsbedürfnis insbesondere im ländlichen Raum nicht bzw. nicht zur Genüge abdecken kann.

In städtischen Bereichen gibt es erfolgreiche Angebote multimodaler Mobilität, das heißt, die Umsteigemöglichkeiten vom privaten PKW auf öffentliche Verkehrsmittel und auf gemeinschaftlich nutzbare oder nicht motorisierte Verkehrsmöglichkeiten, insbesondere für „die letzte Meile“ vom oder zum Wohnort oder Arbeitsplatz, werden laufend attraktiver.

Dem gegenüber ist im ländlichen Raum der Bedarf des eigenen PKWs unverändert hoch bzw. nimmt noch zu, weil öffentliche Verkehrsmöglichkeiten, meist aus wirtschaftlichen Gründen, fehlen.

Viele Studien empfehlen daher, bereits im Wohnbau klimaverträgliche Mobilität miteinzuplanen. Auch die vorliegende Forschungsarbeit befasst sich mit der Frage, welche Ansätze für innovative Mobilität sich im (gemeinnützigen) Wohnbau in Niederösterreich im ländlichen Bereich verwirklichen lassen.

In den Bundesländern und in Deutschland gibt es bereits eine Fülle von Beispielen alternativer Mobilitätslösungen, die sich – maßgeschneidert für den ländlichen Raum – bewährt haben.

Die Forschungsarbeit beschäftigt sich daher mit der Erhebung von Best Practice-Beispielen, mit den rechtlichen Grundlagen für die Etablierung nachhaltiger Mobilität und mit der Bereitschaft von Bauträgern zur Mitwirkung, um daraus folgend Vorschläge und Empfehlungen für die betreffenden Stakeholder – Gesetzgeber, Gemeinden, Wohnbauvereinigungen und nicht zuletzt Fördergeber – für die Umsetzung geeigneter Mobilitätsmodelle zu formulieren.

Best Practice-Beispiele

In einem ersten Schritt dokumentiert die Forschungsarbeit erfolgreiche Beispiele, die im urbanen und ländlichen Umfeld Anwendung finden. Die untersuchten Mobilitätsbeispiele werden Regionstypen und ÖV-Güteklassen zugeordnet, die Herry Consult für das Land Niederösterreich abgebildet hat. Um zu zeigen, welche nachhaltigen Maßnahmen in ländlich geprägten Regionen zielführend sind, wurden die Indikatoren Kosteneffizienz, CO₂-Emissionsreduktion und der Nutzen für Bauträger, Gemeinden und Nutzer*innen berücksichtigt.

Baurechtliche Rahmenbedingungen

Das Niederösterreichische Baurecht schreibt derzeit eine strenge, starre PKW-Stellplatzverpflichtung vor, die eine Hürde für alternative Mobilitätsansätze im Wohnbau darstellt. Die NÖ Raumordnung und die NÖ Bauordnung geben jedoch den Gemeinden einen nennenswerten Handlungsspielraum zur Flexibilisierung des Stellplatzregulativs. Insbesondere besteht das Recht, dass Bauträger und Gemeinden privatrechtliche Verträge abschließen können, die u.a. die Umsetzung alternativer, multimodaler Verkehrskonzepte und die Reduktion der Stellplatzverpflichtung ermöglichen können. In der Raumordnungsgesetzgebung werden in diesem Zusammenhang explizit Mobilitätsverträge angeführt.

Integration E-Mobilität im Wohnrecht

E-Mobilität kann Bestandteil nachhaltiger Verkehrsmöglichkeiten sein. Die Aus- und Nachrüstung von E-Ladestationen ist im rechtlichen Kernbestand des Wohnrechts geregelt, jedoch sind Präzisierungen betreffend der Befugnisse für Bauträger und Hausverwaltungen zum Betrieb der Stromtankstellen und die Abgrenzung zur Gewerbeordnung notwendig.

Bei der Frage, ob eine Erhöhung der Stromanschlussleistung notwendig wird, wenn alle KFZ-Stellplätze einer Wohnhausanlage mit E-Ladestationen (Wallboxen) ausgestattet sind, haben mehrere Feldversuche in Niederösterreich und Wien gezeigt, dass in der Regel keine (nachträgliche) Erhöhung der Stromversorgung des Wohnobjekts nötig wird, solange alle Ladestellen mit einem intelligenten Lademanagement angesteuert werden¹. Diese Erkenntnis ist für den Gesetzgeber und für interessierte Bauträger gleichermaßen von Bedeutung.

Kernaussagen aus den Bauträger-Interviews

Sieben gemeinnützige in Niederösterreich tätige Wohnbauvereinigungen und ein gewerblicher Bauträger aus Oberösterreich wurden über ihre Erfahrungen mit Mobilitätskonzepten im Zuge ihrer Projektentwicklungen befragt. Alle Bauträger zeigten sich beim Thema innovative Mobilitätsmodelle im Zuge der Planung künftiger Wohnbauprojekten engagiert.

Der Umsetzung alternativer Mobilitätsmaßnahmen stehen aus ihrer Sicht allerdings die folgenden Kritikpunkte entgegen:

- Es besteht die Notwendigkeit der Lockerung der KFZ-Stellplatzverpflichtung und der Bebauungsbestimmungen.
- Es fehlt oft die planerische und finanzielle Unterstützung der Gemeinden.
- Die NÖ Wohnbauförderung gibt noch zu wenige finanzielle Förderanreize.

Empfehlungen

Die Auswertungen der untersuchten Themeninhalte leiten zu folgenden Empfehlungen:

Niederösterreichisches Baurecht:

- In der Vertragsraumordnung und in der Bauordnung sind erweiterte Ermächtigungsregelungen für Gemeinden zur Flexibilisierung der KFZ-Stellplatzverpflichtung und für die verstärkte Anwendung von Mobilitätsverträgen zwischen Gemeinden und Bauträgern anzustreben.
- Es soll in der Bauordnung und in der Bautechnikverordnung entweder ein grundsätzlich variabler KFZ-Stellplatzschlüssel oder eine gesetzliche Regelung für die Reduktion der erforderlichen Stellplätze enthalten sein, wenn ein vorhandenes Verkehrskonzept und/oder der Erschließungsgrad des Bebauungsgebietes mit öffentlichen Verkehrsmitteln, z.B. Regelung nach ÖV-Güteklassen, nachgewiesen wird.

Wohnrechtsgesetzgebung – E-Mobilität:

- In einem Urteil des Obersten Gerichtshofes zum Wohnungseigentumsgesetz (§16 Abs 1 WEG) wurde festgestellt, dass die „Installation einer Wallbox für einphasiges Laden eines E-Autos mit 3,7 kW“ als „privilegierte Änderung im Sinn des WEG“ gilt, und die de facto Zustimmung aller Miteigentümer nicht mehr erforderlich ist [3].
- Im Mietrecht ist die Errichtung von E-Ladestationen als „normale Ausstattung“ für die Erfüllung eines „zeitgemäßen Wohnbedürfnisses“ zu definieren. Der Vermieter wäre folglich verpflichtet, den Bewohner*innen die nötige Infrastruktur als Gemeinschaftsanlage bereit zu stellen (§ 4 Abs 1 MRG).

¹ <https://www.enu.at/feldversuch> und: [16]

NÖ Wohnungsförderung:

- Es wird empfohlen, im Rahmen einer Förderschiene „Innovative Mobilität im Wohnbau“ Vorhaben aus dem Katalog möglicher Mobilitätsmaßnahmen, die der örtlichen Verkehrssituation in der Gemeinde angepasst sind, mit Punkten für eine finanzielle Förderung zu bewerten.
- Auch Maßnahmen anderer NÖ Landesförderungen, wie z.B. die Förderung der Nahverkehrsinfrastruktur, wie Bushaltestellen u.dgl., könnten bei Realisierung durch eine Bauvereinigung in das Punktesystem aufgenommen werden.

Für Bauträger:

- Mobilitätslösungen aus dem Katalog möglicher Mobilitätsverträge sind unabhängig von den genannten und gewünschten baurechtlichen Erleichterungen realisierbar, auch ohne vertragliche Vereinbarungen mit der Gemeinde.
- Bei der Entwicklung künftiger Wohnbauvorhaben wird die professionelle Beratung durch einen Mobilitätsplaner, z.B. ein Verkehrsplanungs- und Beratungsbüro, empfohlen.

Für Gemeinden:

- Die in der Vertragsraumordnung verankerten Möglichkeiten zur Gestaltung von Kooperationen mit gemeinnützigen und gewerblichen Bauträgern sind verstärkt zu nutzen. Spielräume, die die Bauordnung hinsichtlich der Auslegung von Bauvorschriften zulässt, sollen von Gemeinden verstärkt wahrgenommen werden.
- Bei der Gestaltung der Bebauungspläne wird die professionelle Beratung durch einen Mobilitätsplaner, z.B. ein Verkehrsplanungs- und Beratungsbüro, empfohlen.

Mögliches Folgeprojekt:

Das Projektteam schlägt vor, in repräsentativen Niederösterreichischen Gemeinden anhand konkreter Wohnbauvorhaben von gemeinnützigen Wohnbauvereinigungen und mit Evaluierung der Verkehrssituation und der Verkehrswege der Bewohner*innen innovative, gesamtheitliche Mobilitätsmodelle zu entwickeln, die von diesen Bauträgern anschließend mit wissenschaftlicher Begleitung des Projektteams umgesetzt werden. Grundlage dafür sind die Auswertungen der Bauträger-Interviews im gegenständlichen Forschungsprojekt. Ebenso sollen Empfehlungen für Raumordnungsmaßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in der Gemeinde Teil des Pilotprojektes sein und mit der Gemeinde diskutiert werden.

