



**Policy
Lab**

Mobilitätswende jetzt!

E-Carsharing- Angebote im Kontext der Wohnbauförderung

Rechtlicher Rahmen,
gelebte Praxis und
Empfehlungen

KURZVERSION

Wien, Juni 2023

Autor*innen

Alex Neumann | netwiss
Jasmin Liszt | netwiss
Christoph Singelmann | UIV

Kontakt

UIV Urban Innovation Vienna GmbH
1040 Wien, Operngasse 17-21
+43 1 4000 842 60
policylab@urbaninnovation.at
www.urbaninnovation.at

Das Policy Lab wird gefördert aus den Mitteln des Programms „Mobilität der Zukunft“ – eine Initiative des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK).

Ausgangslage, Zielsetzung und Vorgehensweise

Über landesspezifische Rechtsnormen zur Wohnbauförderung ist im Regelfall die Förderung der Errichtung und Erneuerung von Wohnraum geregelt. Die offene Frage ist, ob die Errichtung von E-Carsharing-Angeboten aus der Wohnbauförderung heraus förderbar ist, gerade auch, wenn sich Bau-träger über eine mögliche Reduzierung des Stellplatzschlüssels Baukosten ersparen und bezogen auf Klimaziele, die Errichtung eines E-Carsharing-Angebots im Sinne z.B. einer Stadt ist. Ziel im Rahmen der gegenständlichen Aufgabe ist, Klarheit über den Stand der Möglichkeiten bzw. der gelebten Praxis im Kontext der Errichtung von E-Carsharing-Angeboten über die Wohnbauförderung in Österreich in den unterschiedlichen Bundesländern zu schaffen, mögliche Barrieren (mit Schwerpunkt auf Governance- und Policythemen) zu identifizieren und Lösungsvorschläge zu erarbeiten. Als Basis hierfür wurden (1) eine umfassende Recherche der relevanten Gesetze, Verordnungen, Richtlinien und Förderungen je Bundesland in Österreich in Bezug auf E-Carsharing im geförderten Wohnbau (bzw. generell Elektromobilität) abgewickelt, (2) eine Best-Practice-Analyse von Projekten in der Schweiz und Deutschland vorgenommen und (3) Expert*innen-Interviews mit relevanten Personen in den Landesverwaltungen zur Wohnbauförderung – dies waren im Regelfall die Leiter*innen der Abteilungen bzw. Referate für Wohnbauförderung – sowie mit weiteren Expert*innen im Feld der Wohnbauförderung bzw. der relevanten Rechtssituation durchgeführt.

Im Rahmen des gegenständlichen Projekts wurden (1) über Desk-Research die je Bundesland aktuelle rechtliche Situation (relevanten Gesetze, Verordnungen, Richtlinien und Förderungen) zusammengetragen, analysiert und ausgewertet sowie (2) erfolgte eine Erarbeitung der Best-Practice-Beispiele in der Schweiz und Deutschland sowie die Einbindung eines Experten in Slowenien. (3) wurde über einen umfassenden empirischen Zugang die Situation in Österreich reflektiert, die gelebte Praxis besprochen und ggf. Veränderungsbedarfe erarbeitet. Diese Expert*inneninterviews erfolgten mit allen Leiter*innen der Wohnbauabteilungen der Länder sowie weiteren Expert*innen im gegenständlichen Themenfeld. Abschluss bildet (4) die Erstellung des Endberichts inkl. Lösungsansätzen und Empfehlungen.

Stand in Österreich

Das Ergebnis zeigt ein sehr heterogenes Bild der einzelnen Bundesländer zueinander, sowohl die rechtliche Situation, die tatsächlichen Bedarfe als auch die gelebte Praxis in Verwaltung und Politik betreffend. In der Steiermark wird das Thema Mobilität in den „Richtlinien zur ökologischen Wohnbauförderung“ sehr umfassend behandelt: Es geht von E-Carsharing-Parkplätzen über dynamische Lastmanagementsysteme für E-Mobilität, Lademöglichkeit für E-Fahrräder und E-Mopeds, Lademöglichkeit für E-PKW, Carsharing- Parkplätze, Fahrradraum, ÖV-Information bis hin zu intelligenten Ladefrastrukturen für E-Mobilität im Eigenheim. Es handelt sich hierbei um ein Anreizsystem mit Vergabe von Ökopunkten – je mehr Ökopunkte erreicht werden, desto mehr Fördergelder können lukriert werden. Gefördert wird die Errichtung eines E-Carsharing-Parkplatzes sofern ein Vertrag mit einem E-Carsharing Anbieter mit einer Vertragsdauer über mindestens drei Jahre abgeschlossen worden ist. Weiters wird eine intelligente Ladeinfrastruktur an diesem Parkplatz, die die Ladeenergie aufzeichnet und über eine Smart-Grid bzw. Smart-Home Funktionalität verfügt, gefördert. Bei gewissen Förderschienen gibt es eine sogenannte Verpflichtung für E-Carsharing-Parkplätze, auch E-Ladestationen für Fahrradabstellplätze sind ein Thema. Die Steiermark stellt hinsichtlich des Umfangs der Regelungen eine Ausnahme in Österreich dar, da die meisten Bundesländer hinsichtlich E-Carsharing in der Wohnbauförderung keine oder nur sehr wenige Rahmenbedingungen definieren.

In Wien zum Beispiel ist es bereits gelebte Praxis, E-Carsharing im Wohnbau über städtebauliche Verträge zu fixieren. Hier ist ein gewisser Wandel ersichtlich: Gewerbliche Bau-träger erkennen die Vorteile von E-Carsharing-Angeboten im Wohnbau und tendieren dazu, diesbezügliche Angebote zu

errichten, da so Gebäude besser verwertbar sind. Auch seit sich die Wiener Linien als städtischer Mobilitätsdienstleister in dieses Thema eingebracht haben, findet ein Bewusstseinswandel in der Bundeshauptstadt statt. Dieser Weg gilt als vielversprechend, da durch die Wiener Linien das Sharing-System wirtschaftlich und über die Mitfinanzierungsdauer hinaus betrieben werden kann. Prinzipiell ist in Wien die Errichtung eines Sharing-Angebots von der Ladeinfrastruktur bis hin zum Fahrzeug förderfähig, diese Förderung findet aber in der Praxis wenig Anklang, da die Höhe der Förderung zu gering ist, um aus dieser heraus die Motivation für die Umsetzung eines Angebots zu schaffen.

Außerhalb Wiens und der Steiermark hat E-Carsharing im Wohnbau deutlich weniger bis kaum eine Relevanz. Im Bundeslandvergleich zeigen sich auch hinsichtlich des gegenständlichen Themas die großen strukturellen Unterschiede: Das Burgenland (größte Stadt Eisenstadt mit ca. 14.000 Einwohner*innen) hat z.B. völlig andere Anforderungen und kann in keiner Weise mit anderen österreichischen Städten wie Wien, Linz, Graz etc. verglichen werden – hier gibt es auch kaum Anfragen seitens der Bauträger oder sichtbare Bedarfe nach E-Carsharing im Kontext der Wohnbauförderung.

Über das Baurecht sind in allen anderen Bundesländern (EU-Vorgabe) E-Mobilitätsvorbereitungen geregelt – bei Neubauten im Wohnbau und insbesondere auch bei umfassenden Sanierungen ist z.B. die Leerverrohrung pro Stellplatz verpflichtend. Ebenfalls herrschen Unterschiede, die einzelnen Fördermöglichkeiten betreffend: Eine Wallbox ist für ein E-Carsharing-Angebot in einigen Bundesländern über die Wohnbauförderung förderbar, in anderen Bundesländern nicht. Mit wenigen Ausnahmen in Wien ist allen gemein, dass sowohl die Anschaffung eines Sharing-Fahrzeugs als auch der Betrieb des Sharings derzeit in der Wohnbauförderung nicht angerechnet wird – auch für den Fall, dass sich Bauträger über eine Reduktion der Stellplatzverpflichtung Baukosten ersparen. Alle Bundesländer stellen hier den Grundauftrag der Wohnbauförderung, leistbaren Wohnraum zu schaffen, in den Mittelpunkt – alles, was die Kosten für die Bewohner*innen, sowohl im Bau als auch im Betrieb erhöhen würde, wird sehr skeptisch gesehen.

Ebenfalls zu erwähnen ist, dass die Rahmenbedingungen im geförderten Wohnbau nicht überall gleich für private als auch für gemeinnützige Wohnbauträger gelten. In manchen Bundesländern wie z.B. Tirol und Salzburg sind die Regelungen in Bezug auf E-Mobilitätsvorkehrungen unabhängig davon, ob es sich um einen privaten bzw. gemeinnützigen Wohnbauträger handelt. In anderen Bundesländern wie z.B. der Steiermark nicht. In der Steiermark gilt die Förderung von Geschoßwohnbau (Neubau) nur für gemeinnützige Wohnbauträger, die Förderung einer umfassenden Sanierung dagegen ist sowohl für gemeinnützige als auch für private Wohnbauträger gültig.

Stand international

Hierzu wurden die Situation bzw. Best-Practice-Beispiele in der Schweiz und in Deutschland untersucht. Besonderes Augenmerk lag hierbei auf die zugrundeliegende rechtliche Situation in den einzelnen Bundesländern, Kantonen, Gemeinden bzw. Städten.

Die Wohnbauförderung in der Schweiz wird in erster Linie von den einzelnen Kantonen und Gemeinden geregelt – in der Schweiz bieten derzeit nur 9 der 26 Schweizer Kantone eine Wohnbau- oder Eigentumsförderung an. In Deutschland gibt es verschiedene Arten von Wohnbauförderungen, die genauen Bedingungen und Voraussetzungen für eine Förderung variieren von Bundesland zu Bundesland und sind auch von Kommune zu Kommune unterschiedlich. Das Ergebnis der Recherche zeigt, dass die Wohnbauförderung in diesen beiden Ländern im Großen und Ganzen nicht als Hebel für stellplatzreduzierte Wohnbauten und die Schaffung von E-Carsharing-Angebote im Wohnbau fungiert. Sowohl in der Schweiz als auch in Deutschland sind in den untersuchten Bundesländern bzw. Kantonen keine rechtlichen Vorgaben vorhanden, die sich auf das Thema E-Carsharing (bzw. Mobilität im weiteren Sinne) in der Wohnbauförderung beziehen.

In der Schweiz ist eine reduzierte Stellplatzanzahl mit einem damit verbundenen Mobilitätskonzept teilweise in der Bauverordnung geregelt. Sharing-Fahrzeuge werden von einem markführenden Schweizer Carsharing-Betreiber zur Verfügung gestellt. Finanziert wird dieses Angebot über einen monatlichen Beitrag pro Haushalt. Es gibt auch Beispiele, in das entsprechende Wohnareal von der Stadt im Baurechtsvertrag an die dafür zuständige Baugenossenschaft abgegeben wurde – die Rahmenbedingungen und Maßnahmen zum Erhalt der autoreduzierten Mobilität sind in einem dafür ausgearbeiteten Mobilitätskonzept festgehalten. Hier werden Mieter*innen mittels einer Erklärung im Mietvertrag verpflichtet, während der Mietdauer kein Auto zu besitzen oder dauerhaft zu nutzen. Teilweise sind Mobilitätskonzepte auch im Grundbuch verankert. In vielen autofreien Wohnhausanlagen der Schweiz ist kein explizit dafür vorgesehenes Carsharing-Angebot vorhanden – es werden von den Bewohner*innen Carsharing-Stationen im näheren Umkreis der Wohnhausanlagen genutzt.

In Deutschland geht der Trend zurzeit in Richtung Siedlungen mit Mobility Hubs als Quartiersgaragen – einige solcher Stadtquartiere mit einem innovativen Mobilitätskonzept sind derzeit in Planung. Durch diese besondere Art der Carsharing-Lösung wird sichergestellt, dass eine Wirtschaftlichkeit des Angebotes gegeben ist. Beispiele zeigen, dass durch den gezielten Einsatz verschiedener planerischer und verkehrsrechtlicher Instrumente wie Einschränkungssatzung, städtebaulicher Vertrag etc. die Grundlagen für solch ein Quartier für verkehrsreduziertes Wohnen mit Carsharing und Elektromobilität geschaffen sind. Die langfristige Finanzierung des Mobilitätsmanagements erfolgt sowohl über einen Anteil der Stellplatzmieteinnahmen als auch über die Einnahmen aus den Mobilitätsangeboten.

Lösungsansätze und Empfehlungen

Förderbarkeit über die Wohnbauförderung

Wird die Anzahl der vorgeschriebene Stellplätze für PKW (z.B. über ein Stellplatzregulativ) reduziert, womit sich Bauträger Baukosten ersparen, kann im Abgleich dafür ein alternatives Mobilitätsangebot geschaffen werden. Diese alternativen Angebote sind im Gegenzug von der Wohnbauförderung zur Gänze anzurechnen – nach der Grundlogik „Es fällt etwas „Förderbares“ weg, somit muss an der gleichen Stelle wieder etwas „Förderbares“ einfließen können“. Dieser Abgleich zwischen Stellplatz vs. Mobilitätskonzept und -umsetzung sollte in der Wohnbauförderung klar und verbindlich festgeschrieben werden, um diesbezüglich Rechtssicherheit, vor allem für Wohnbauträger, zu schaffen.

Städtebauliche Verträge | Mobilitätsverträge

Städtebauliche Verträge sind mittlerweile (national und international) ein üblicher Weg, um u.A. auch die Errichtung (bzw. auch den Betrieb) von Carsharing-Angeboten im Wohnbau zu initiieren bzw. den Bauträgern als Aufgabe zu überbinden. Städtebauliche Verträge können sowohl mit gewerblichen als auch gemeinnützigen Bauträgern abgeschlossen werden – teilweise für einzelne Liegenschaften oder für gesamte Quartiere. Somit ist es auch möglich, über städtebauliche Verträge zu regeln, dass mehrere Träger gemeinsam ein E-Carsharing-Angebot auf der Oberfläche zwischen den einzelnen Wohnbauprojekten finanzieren. Wünschenswert wäre eine hohe Transparenz im Kontext der abgeschlossenen Verträge – bei allem Verständnis für deren meist privatwirtschaftlichen Charakter.

Gesamtheitlicher Ansatz

Sharing-Angebote sind ein Baustein von vielen am Weg zu einer klimafreundlichen Mobilität. Wohnbauprojekte müssen in erster Linie eine hochwertige Anbindung an den öffentlichen Verkehr bzw. gute infrastrukturelle Voraussetzungen (Geh- und Radwege, Radabstellanlagen etc.) für aktive Mobilität (das Zufußgehen und das Radfahren) bereitstellen. Mit dem ergänzenden Baustein eines Sharing-Angebots, vor allem bei einer deutlichen Reduktion der Stellplatzverpflichtung, wird sichergestellt, dass Wege, die nicht mit den oben genannten Verkehrsmitteln zurückgelegt werden können, leistbar und komfortabel bewältigt werden können.

Gesamtkonzept und Situierung des Angebots

Sharing-Angebote sollten als Gesamtkonzepte über größere Räume und viele Standorte hinweg konzipiert sein – weg von kleinen Insellösungen an einzelnen Standorten. Sharing-Angebote sollten (in den meisten Fällen) somit auch aus den Garagen in den Straßenraum (oder in Räume an der Oberfläche mit öffentlichem Charakter) geholt werden. Dies erhöht die Sichtbarkeit, vergrößert die Gruppe der potentiellen Nutzer*innen und die betriebswirtschaftlichen Chancen des Angebots. Hier muss im Sinne der Wohnbauförderung ein Bezug zum jeweiligen Wohnbauprojekt gegeben sein.

Betreiber

Die Sicherstellung eines mittel- und langfristigen Betriebs des Sharing-Angebots ist essentiell. Es müssen Rahmenbedingungen gesetzt werden und Betreiber gefunden werden, die dies sicherstellen können.

Stellplatzverpflichtung

Nur eine massive Reduktion der vorgeschriebenen Stellplätze je Wohneinheit (z.B. unter den Wert von 1,0) ermöglicht eine Chance für E-Carsharing-Angebote, eine ausreichende Nutzungsfrequenz bzw. einen damit verbundenen wirtschaftlichen Betrieb und in letzter Konsequenz eine positive Klimawirkung. (Gemeinnützige) Wohnbauträger, die um Förderung für den Bau von Wohnhausanlagen ansuchen, sind an die, je nach Bundesland variierende Baukostenobergrenze je Quadratmeter gebunden. Das Einsparpotenzial bei Gebäuden, in denen für die Errichtung der (Pflicht)Stellplätze Tiefgaragen errichtet werden müssen, ist enorm. Eine Reduzierung der Stellplätze senkt den Kostenaufwand beträchtlich und bietet Raum, innerhalb der Kostenobergrenze alternative Mobilitätsangebote zu schaffen.

Rechtlicher Rahmen

Die derzeitige rechtliche Situation in Österreich ist von Bundesland zu Bundesland sehr unterschiedlich – hier sollten Schritte einer Vereinheitlichung gegangen werden, die jeweiligen raumtypologischen bzw. raumstrukturellen Bedingungen berücksichtigend. Vielversprechende Ansätze und Regelungen zu Sharing-Angeboten in der Förderabwicklung einzelner Bundesländer können hier leitgebend sein.

Politischer Handlungsspielraum

Es ist zu diskutieren, ob die Stellplatzverpflichtung weiterhin (relativ frei) auf Gemeindeebene festgelegt werden soll und damit ein Wettbewerb der einzelnen Gemeinden um Bauträger gefördert wird. Eine Lösung könnte in diesbezüglich klareren Vorgaben seitens der Länder und damit verbunden in weniger Spielraum bei den Gemeinden liegen – aufbauend auf möglichst objektiven, evidenzbasierten Grundlagen zu Strukturdaten am jeweiligen Standort (ÖV-Frequenz, ÖV-Erschließungsgüte, Einwohner*innendichte, Nähe von Versorgungseinrichtungen etc.) und daraus abgeleitet einer (minimalen bzw.) maximalen Anzahl an vorgeschriebenen Stellplätzen je Wohneinheit.