

# Mobilität

# und

# Wohnbau

Ein Wegweiser  
in 5 Schritten  
für Gemeinden.



Der vorliegende Wegweiser wurde durch das Regionalmanagement Steirischer Zentralraum in Zusammenarbeit mit den Büros verkehrplus GmbH und StadtLABOR – Innovationen für urbane Lebensqualität GmbH erstellt. Im Zuge der Erarbeitung fanden Sitzungen einer Projektsteuerungsgruppe bestehend aus folgenden Personen statt:

Markus Amreich, Marktgemeinde Stallhofen  
 Rafael Bramreiter, Energieagentur Steiermark  
 David Brunner, Regionalmanagement Steirischer Zentralraum  
 Pascal Dreier, Rechtsanwälte Ulm & Neger  
 Philipp Feichtgraber, Städtebund Steiermark  
 Markus Frewein, Verkehrplus  
 Franz Fromm, AK Steiermark  
 Holger Hoff, Universität Graz  
 Andreas Kahr-Walzl, Gemeinde Stattegg  
 Franz Klug, WEGraz  
 Michael Leitgeb, Städtebund Steiermark  
 Harald Messner, Energieagentur Steiermark  
 Thomas Neger, Rechtsanwälte Ulm & Neger  
 Elisabeth Oswald, StadtLABOR  
 Anna Reichenberger, Regionalmanagement Steirischer Zentralraum  
 Herbert Rothschedl, Marktgemeinde Stallhofen  
 Eva Schalk, Stadt Graz  
 Christine Schwabinger, Pumpernig & Partner  
 Jürgen Sorger, Verkehrplus  
 Barbara Urban, Stadt Graz  
 Benjamin Valda, AK Steiermark  
 Thomas Zankl, StadtLABOR

# Inhaltsverzeichnis

<b>EINLEITUNG</b>	5	<b>MEHRWERTE VON MOBILITÄT IM WOHNBAU</b>	8
Vorwort	5	Mobilität und leistbares Wohnen	9
Plädoyer zur Mobilitätswende	7	Für Gesundheits- und Lebensqualität	9
<b>MOBILITÄTSMYTHEN &amp; FAKTENCHECK</b>	12	Für Vitalität von Ortschaften	10
<b>MYTHOS 1</b>	13	Regionale Wirtschaftskreisläufe	10
„Ihr wollt das Autofahren verbieten!“		<b>5 SCHRITTE ZUR NACHHALTIGEN MOBILITÄT IM WOHNBAU</b>	16
<b>MYTHOS 2</b>	14	<b>SCHRITT 1</b>	18
„Wir brauchen Parkplätze!“		Rahmenbedingungen und Zielvorstellungen	
<b>MYTHOS 3</b>	15	<b>SCHRITT 2</b>	22
„Ohne Auto braucht man ewig!“		Erstkontakt und Interessensaustausch	
<b>MYTHOS 4</b>	15	<b>SCHRITT 3</b>	23
„Das mit dem Fahrrad geht vielleicht in der Stadt, aber nicht bei uns!“		Planung und Beschluss	
<b>ANHANG</b>	30	<b>SCHRITT 4</b>	26
Glossar	31	Umsetzung und Kommunikation	
Links und Impressum	33	<b>SCHRITT 5</b>	28
		Betrieb und Wirkung	

„Wichtig ist für uns einen Ansatz zu haben, um neue Wege einzuschlagen – denn wir sind verantwortlich für die Wende!  
In der Praxis wird es dauern, aber wir müssen den ersten Schritt wagen.“

Herbert Rothschedl, Marktgemeinde Stallhofen

# Vorwort

Die Gestaltung eines nachhaltigen Mobilitätssystems mit einer stadt- und gemeindeübergreifenden Verkehrsinfrastruktur stellt eine der zentralen Herausforderungen für den Steirischen Zentralraum dar. Bestehende Wohnungen und Immobilienprojekte in der Zukunft spielen bei Fragen rund um das Thema Mobilität eine enorme Rolle, da Wohnbauten per se immobil sind und in der Regel für einen langfristigen Zeithorizont errichtet werden. Um die Freiheit zu haben beim Bezug einer neuen Wohnung auf einen eigenen PKW verzichten zu können, bedarf es deshalb neuer Wege bei der Planung von Wohnbauten. Die Möglichkeiten die Sie als Gemeindevertreter:innen in der Zusammenarbeit mit Bauwerber:innen dies bezüglich haben sind äußerst vielfältig und werden bis dato noch vergleichsweise selten genutzt.

Als Region haben wir es uns zum Ziel gesetzt Entwicklungen und Änderungen im Mobilitätsverhalten proaktiv zu begegnen und Sie als Gemeinden bei der Ermöglichung neuer Formen der Mobilität bei geplanten Wohnbauprojekten mit einem Wegweiser in gedruckter Form zu unterstützen. Zusammen mit Gemeindevertreter:innen, Expert:innen aus dem Mobilitäts- und dem Immobilienbereich sowie Jurist:innen hat das Regionalmanagement in Arbeitsgruppen über mehrere Monate hinweg den vor Ihnen liegenden Wegweiser erarbeitet. Im Sinne einer nachhaltigen und zukunftsfiten Mobilitätsentwicklung im Steirischen Zentralraum soll er Ihnen die vielfältigen Möglichkeiten aufzeigen, die Sie als Gemeinde haben, neue Wege zu beschreiten und die Themen Mobilität und Wohnbau künftig noch verschränkter zu betrachten.

Elke Kahr, Vorsitzende  
des Regionalverbands  
Steirischer Zentralraum

Erwin Dirnberger, Stv.  
Vorsitzender des Regionalver-  
bands Steirischer Zentralraum

Kerstin Weber, Geschäftsführerin  
des Regionalmanagements  
Steirischer Zentralraum

„Die Mobilität befindet sich im steten Wandel. Im Sinne leistbaren Wohnbaus – in Verbindung mit dem Ausbau des Öffentlichen Verkehrs – ist es daher unerlässlich geworden, alte Pfade zu verlassen und vieles neu zu denken.“

Bürgermeister Erich Gosch, Marktgemeinde Feldkirchen

# Plädoyer zur Mobilitätswende

Die Klimakatastrophe ist seit rund 50 Jahren öffentlich vorhergesagt<sup>1</sup> und wir sind mitten drinnen. Wenn die Wissenschaftler:innen und Klimaforscher:innen recht behalten, sind wir die erste Generation, die die Klimakatastrophe hautnah erlebt und die letzte die noch die Weichen so stellen kann, dass der Kollaps abgefedert werden kann. Die vorliegende Unterlage zeigt als Wegweiser, wie und von wem Rahmenbedingungen geschaffen werden, die aktiv zu einem hohen Anteil einer aktiven ressourcenschonenden Mobilität führen.

Ein Wegweiser dient der Richtungsanzeige, um die Mobilität der Zukunft aktiv zu gestalten. Im Wegweiser werden Mythen zur Mobilität entlarvt und erfolgreiche Mobilitätskonzepte im Wohnbau ins Licht gestellt. Es wird der Prozess zum erfolgreichen Projekt vorgezeichnet und es werden Tipps gegeben.

Wir treffen ständig Entscheidungen, manche einmal im Leben, manche einmal im Jahr und andere wiederum täglich oder öfters. Die Entscheidung uns von einem Ort zu einem anderen zu bewegen, treffen wir im Schnitt 3 bis 4 mal pro Tag. Wir sind unterwegs zur Familie, zum Einkaufen, auf Dienstreise usw. Drei Fragen sind wesentlich: Wo starten wir? Wo wollen wir ankommen und wie sind wir unterwegs? Statistisch gesehen starten und enden 80% unserer Wege<sup>2</sup> zuhause. Unser Wohnort spielt also eine große Rolle. Wenn es nun von zuhause losgeht oder nachhause geht, hat die Verfügbarkeit von Infrastruktur und von Verkehrsmitteln entscheidenden Einfluss auf unser Mobilitätsverhalten. Wie wir unterwegs sind, wird also maßgeblich von Wohnort und angebotenen Infrastrukturen im Umkreis determiniert.

## Großes Potenzial beim Wohnen

Allen zukünftigen Bewohner:innen ist durch attraktive Angebote ein multimodales Mobilitätsverhalten\* zu ermöglichen. Im Fokus steht die Chancengleichheit aller Verkehrsmittel. Ein umfassendes Mobilitätsangebot sorgt dafür, dass die Abhängigkeit auf ein privates Kfz so klein wie möglich ist!

## Gemeinde als Key-Player

Die Gemeinde ist als Baubehörde erster Instanz, in der Lage die Mobilitätsentwicklung\* im Wohnbau maßgeblich mitzugestalten. Sie ist es auch, die von gelungener Mobilitätsentwicklung profitiert oder unter den negativen Auswirkungen des Verkehrs leidet.

## Transparenz für Bauwerber:innen

Ein projektspezifisches Mobilitätskonzept ist als Teil der Planung zu entwickeln und mit der Gemeinde abzustimmen. Dazu werden selbstverständlich für neuen Wohnbau Erreichbarkeit und Erschließungsqualität für alle Verkehrsmittel in hoher Qualität mitgedacht.

## Expert:innen unterstützen

Das komplexe Themenfeld Mobilität und Wohnen gemeinschaftlich zu denken kann für die Gemeinde neu und herausfordernd sein. Expert:innen aus Planung, Umsetzung und Recht stehen der Gemeinde und dem/der Bauwerber:in als Unterstützer zur Seite.

# Mehrwerte von Mobilität im Wohnbau



## 1

### Mobilität und leistbares Wohnen

Wohnen und Verkehr machen gemeinsam fast 40% der monatlichen Ausgaben der österreichischen Haushalte aus (Stand 2020). Wohnen ist der höchste, der Verkehr mit ca. 14 % der zweithöchste Kostenpunkt. Mehr als 90 % davon sind auf das private Kfz zurückzuführen<sup>3</sup>. Mit der Umstellung des persönlichen Mobilitätsverhaltens, weg vom Kfz, hin zur Multimodalität, werden effektiv Kosten gespart.

Relevant sind neben den Kosten für den Betrieb des eigenen Autos oder Zweitautos auch die Kosten für einen Pkw-Stellplatz. Besonders teuer sind Tiefgaragenplätze. Diese haben einen Anteil an den Gesamtkosten für eine durchschnittliche Wohnung in Österreich von etwa elf Prozent<sup>5</sup>. Durch die Nutzung von Carsharing, Öffentlichem Verkehr (ÖV) oder aktiver Mobilität können sich Haushalte die Anschaffung eines Zweitautos und damit auch die Miete oder den Ankauf eines Stellplatzes schlicht sparen.

Durch die Reduktion der Abhängigkeit vom individuellen Autoverkehr sind Haushalte weniger von Preissteigerungen bei den Energiekosten betroffen. Der schwankende Diesel- oder Benzinpreis kümmert den oder die radfahrende/n Klimaticketbesitzer:in wenig.

## 2

### Mobilität für Gesundheits- und Lebensqualität

Für die Bewohner:innen der Gemeinden hat ein multimodales Verkehrsverhalten vom ersten Tag an direkte positive Effekte. Es reduziert sich der Straßenverkehrslärm, Schadstoffe und Staub in der Luft und die Verkehrssicherheit wird erhöht. Als Beispiel kann laut WHO dauerhafter Lärm zu gesundheitlichen Einschränkungen führen, vor allem wenn dieser wie der Verkehrslärm über den vertraglichen Maximalwert von 53 dB liegt. Dies ist in der Bevölkerung in Österreich auch bekannt, so sehen 82 % den Kfz-Verkehr als größte Lärmquelle an<sup>5</sup>.

Die offizielle Bewegungsempfehlung der WHO zur Förderung der persönlichen Gesundheit sieht zumindest 150 bis 300 Minuten moderater Bewegung pro Woche vor<sup>6</sup>. Sowohl beruflich wie privat sitzen die Menschen viel. Durch das Auto wird auch die Mobilität sitzend erledigt. Wenn die täglichen Wege nun statt mit dem Kfz mit dem Fahrrad oder mehr zu Fuß erledigt werden, kann hier ein Ausgleich geschaffen werden und ein Großteil der täglichen Bewegungsempfehlung erreicht werden.



3

### Mobilität für mehr Vitalität von Ortschaften

Eine Verringerung der privaten Nutzung des Kfz wirkt sich auf den Flächenverbrauch des Verkehrs aus. Ein fahrendes und parkendes Auto verbraucht pro Tag und Person ca. 290 m<sup>2</sup>h (Flächenstunden) an öffentlichen Raum. Zum Vergleich sind es beim Fahrrad ca. 25 m<sup>2</sup>h, beim ÖV ca. 3,5 (bei 40% Auslastung)<sup>7</sup>. Die Gemeinde kann sich dadurch die Errichtung und Erhalt von Straßeninfrastrukturen für das Kfz sparen und ggf. sogar Flächen entsiegeln<sup>8</sup>. Dies spart zum einen Kosten und fördert zum anderen durch ein größeres Platzangebot und Grünraum die Aufenthaltsqualität. Es führt durch Menschen die vermehrt zu Fuß unterwegs sind zu belebteren Ortskernen oder Gemeindezentren. So gelingt es Orte für Treffpunkte und soziales Miteinander zu schaffen und eine Gemeinschaft zu fördern.



4

### Mobilität und regionale Wirtschaftskreisläufe

Für die Gemeinden zahlt es sich somit jedenfalls aus, in die Infrastrukturen der aktiven Mobilität zu investieren bzw. bestehende dahingehend umzugestalten. Dies hat auch Auswirkungen auf den lokalen Handel. Entsprechend den Ergebnissen einer deutschen Metastudie führt die Schaffung von fuß- oder radverkehrsfreundlichen Umgebungen in Klein- und Mittelstädten überwiegend zu Umsatzsteigerungen innerhalb und sogar außerhalb dieser umgestalteten Zonen (typische Steigerung von 10 bis 25%)<sup>9</sup>. Diese Ergebnisse gestatten die Vermutung, dass der Faktor „Kfz-Erreichbarkeit“ für stationäre Handelsstandorte unter bestimmten Umständen überbewertet ist und weisen auf mögliche Transferierbarkeit auf zentralsteirische Ortskerne hin.

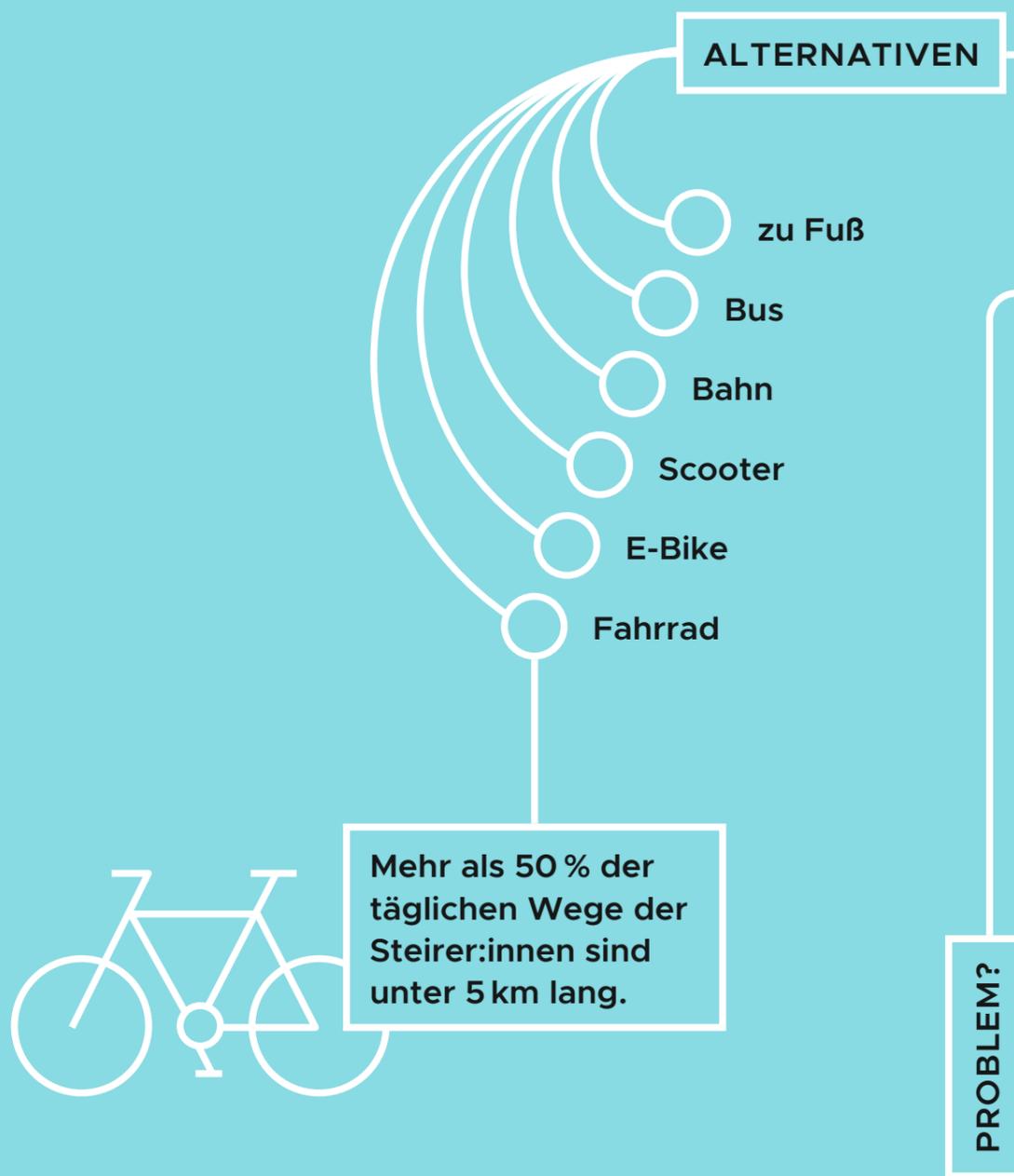
Auch für die Allgemeinheit wird durch die Förderung des Radverkehrs ein Mehrwert geschaffen. Dies in erster Linie durch die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Reduktion des Schadstoffausstoßes. So verursacht der private Kfz-Verkehr je 100 Personenkilometer externe gesellschaftliche Kosten von EUR 16,00. Der Radverkehr dagegen schafft einen externen gesellschaftlichen Nutzen von EUR 18,00 je 100 Personenkilometer<sup>10</sup> – ein Unterschied von EUR 34,00.



# Mobilitätsmythen & Faktencheck

MYTHEN & FAKTEN

MYTHEN & FAKTEN



**MYTHOS 1:**  
„Ihr wollt das Autofahren verbieten!“

**NEIN!**

**WAHR?**

**Jedes Verkehrsmittel hat seinen idealen Anwendungsfall.**



**Nein!** Jedes Verkehrsmittel hat seinen idealen Anwendungsfall, seine Stärken und Schwächen, seine Vor- und Nachteile. So auch das Auto. Es gibt Orte und es gibt Zeiten, an denen der motorisierte Individualverkehr seine Stärken und Vorteile hat und diese auch noch lange haben wird. So werden Wege bei denen große Entfernungen abseits von öffentlichen Verkehrsverbindungen oder außerhalb der Bedienzeiten öffentlicher Verkehrsmittel erledigt werden müssen, oder bei denen große oder sperrige Güter transportiert werden müssen, auch zukünftig mit dem Auto zurückgelegt werden. Das Auto ist und bleibt somit Teil unserer verfügbaren Werkzeuge mobil zu sein. Fachlicher Konsens ist jedoch, nicht zuletzt aufgrund evidentem Handlungserfordernis zur Reduktion negativer Effekte des motorisierten Verkehrs, dass das Verkehrsverhalten sich verändern muss! Es muss dazu die Verkehrsleistung, die mit dem motorisierten Individualverkehr erbracht wird, sinken.

Dabei ist wesentliches und logisches Ziel die Reduktion von Autofahrten, insbesondere jenen, die aufgrund der Streckenlänge, Reisezeit, Wegzweck oder Tageszeit potenziell auf umweltverträglichere Alternativen, wie zu Fuß, dem E-Bike, dem Scooter oder dem ÖV, verlagerbar sind.

Mehr als 50% der täglichen Wege der Steirer:innen sind unter 5 km lang<sup>11</sup>. Auf diesen Distanzen ist das (E-)Fahrrad die kostengünstigere, gesündere und manchmal auch schnellere Alternative. Der deutlich überwiegende Anteil der Erwerbstätigen in Österreich arbeitet tagsüber (Nachtarbeit in Österreich bei 5 (regelmäßig) bis 15%)<sup>12</sup> – die Arbeitszeiten korrelieren also mit den Betriebszeiten des ÖV's. In diesen Fällen stellt sich somit grundsätzlich die Frage der Verlagerbarkeit.

**Nein!** Mit einem Parkplatz kommt man nicht weit. Was gebraucht wird, sind Möglichkeiten (individuell) mobil zu sein. Die Mobilität ist jedoch deutlich vielfältiger als das Auto allein. Individuell mobil ist man auch mit platzsparenden Alternativen zum privaten Auto wie Fahrrädern, Rollern oder E-(Cargo)Bikes. Diese eignen sich vor allem für kurze und häufige Wege wie zum Beispiel Einkäufe des täglichen Bedarfs. Mehr als 50% der Österreicher:innen erledigen diese zumindest 1-2 mal pro Woche<sup>13</sup>. Die dabei gekaufte typische Menge von 3-4 kg<sup>14</sup>, kann problemlos mit dem Rad transportiert werden.

Außerdem können Autos auch geteilt werden. Werden Wege vom privaten Auto auf diese Alternativen verlagert, reduziert sich der Bedarf nach privaten Autoparkplätzen. Ein Carsharing Kfz ersetzt rund 10 bis zu 23 private Kfz<sup>165</sup>.

So lässt sich die individuelle Mobilität sichern und gleichzeitig Ressourcen schonen. Ein privates Auto steht im Schnitt 23 Stunden pro Tag<sup>16</sup>, ein Zweitauto ist weniger als 30 min pro Tag unterwegs<sup>17</sup>. Die Kosten des Besitzes und Betrieb eines Kleinwagens belaufen sich dabei auf 400-500€ pro Monat (ohne Anschaffungskosten, inkl. Wertverlust)<sup>18</sup>.

Für den Stellplatz bewegen sich die Kosten dabei zwischen rund EUR 2.000 auf der Oberfläche und rund EUR 25.000 in Tiefgaragen<sup>19</sup> – exklusive Instandhaltung oder Sanierung.

**Ein Carsharing Kfz ersetzt rund 10 bis 23 private Kfz Parkplätze.**

**MYTHOS 2:  
„Wir brauchen Parkplätze!“**

**NEIN!**

Räder

Platz

Auto

Auto

Auto

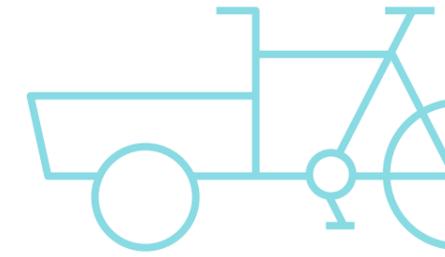
Auto

Auto

Auto

Auto

Auto



**MYTHOS 4:  
„Das mit dem Fahrrad geht vielleicht in der Stadt, aber nicht bei uns!“**

**NEIN!**



**NAJA!**

**MYTHOS 3:  
„Ohne Auto braucht man ewig!“**

**Naja!** Während die Österreicher:innen im ÖV 97% der Zeit am Arbeitsweg für sich nutzen, sind es bei der Verwendung des Pkw lediglich 30%<sup>19</sup>. Im Auto konzentriert man sich zu rund zwei Drittel der Zeit auf die Fahrt. Die Frage, neben der Fahrdauer ist also auch, wie kann diese genutzt werden?

Die Zeit, um zur ÖV-Haltestelle zu gelangen spielt selbstverständlich eine Rolle. In Graz Umgebung erreichen rund 60% aller Bewohner:innen eine Haltestelle des ÖV innerhalb von nur 5 Minuten zu Fuß. Im Bezirk Voitsberg sind es rund 47%<sup>20</sup>. Mit dem Fahrrad erhöht sich diese Erreichbarkeit deutlich.

Viele Steirer:innen haben diese Vorteile erkannt. Knapp 74.000 nutzen das Klimaticket Steiermark, davon 14.000 das Klimaticket Österreich (Stand: März 2023)<sup>21</sup>.

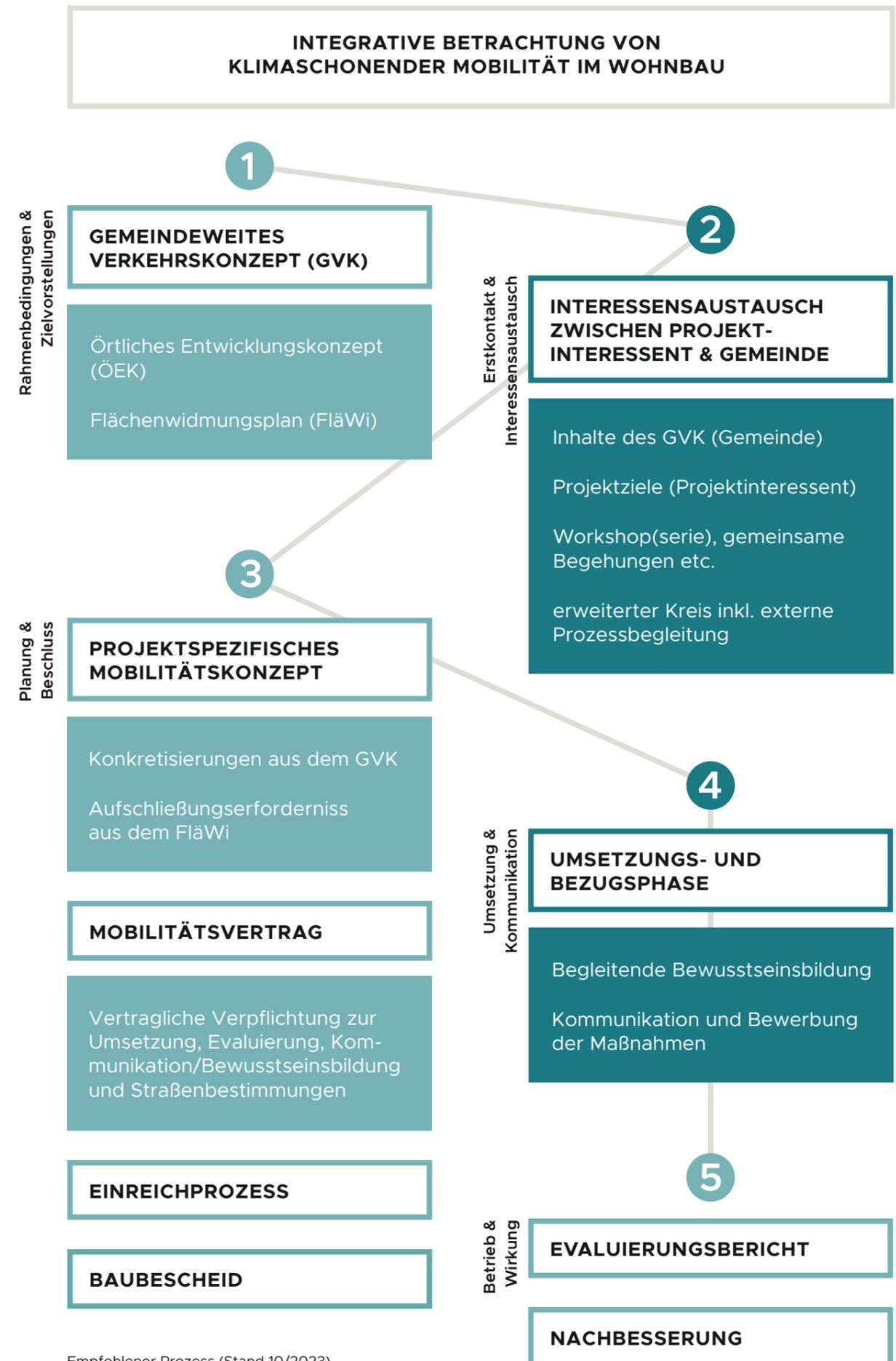
**Nein!** Die durchschnittlichen Wegelängen der Menschen in Graz-Umgebung und Voitsberg unterscheiden sich nicht signifikant von Graz. In allen drei Räumen sind zum Beispiel mehr als ein Viertel der Einkaufswege unter 1km lang und fast die Hälfte dieser Einkaufswege ist kürzer als 2,5km. Der Stadt-Land-Unterschied ist größer bei den Arbeitswegen, jedoch auch hier kann festgehalten werden, dass zwischen 25 und 50% der mit dem Kfz zurückgelegten Arbeitswege unter 5km lang sind.<sup>22</sup>

Für den Gütertransport oder für Hol- und Bringdienste von Kindern eignet sich das Lastenrad oder das E-Lastenrad – auch am Land. Durch elektrische Unterstützung sind auch lange Steigungsstrecken kein Problem. Lastenräder zeichnen sich durch ihre Vielfältigkeit aus – sie können an unterschiedliche Nutzungen (Ladefläche, Körbe, Kindersitze, etc.) angepasst werden. So existieren knapp 100 unterschiedliche Modelle am österreichischen Markt.<sup>23</sup> Seit 2019 potenzieren sich die Verkaufszahlen jährlich. Wurden österreichweit im Jahr 2019 noch knapp 500 E-Lastenräder verkauft, waren es 2022 schon 4.223<sup>24</sup> (+800%!) – ein Trend der, auch am Land, gekommen ist, um zu bleiben.

# 5 Schritte zur nachhaltigen Mobilität im Wohnbau

## Gemeinden gesamtlich denken

Auf dem Weg zu einer zukunftsfitten und klimaneutralen Gemeinde gilt es viele verschiedene Aspekte zu bedenken. Eine Auseinandersetzung mit den Themenschwerpunkten erneuerbare Energie, klimaschonende Mobilität, Ressourcenschonung usw. wird im Idealfall vernetzt miteinander bearbeitet (siehe Grafik). Um gute Ergebnisse zu erzielen, ist es wichtig alle Akteure mit einzubinden und unter Anleitung einer professionellen Prozessbegleitung Schritt für Schritt Lösungsansätze zu erarbeiten. Der vorliegende Wegweiser widmet sich explizit dem Thema „Mobilität und Wohnbau“ und es wurden 5 Schritte als Empfehlung definiert.



SCHRITT 1

# Rahmenbedingungen & Zielvorstellungen

SCHRITT 1



Sind die verkehrlichen Rahmenbedingungen und Zielvorstellungen, als Teil einer umfassenden Betrachtung einer klimaneutralen Gemeinde, bereits definiert bevor ein konkretes Projekt in der Gemeinde bekannt wird, können die Projektentwickler und Gemeinde frühzeitig, nachvollziehbar und diskriminierungsfrei gemeinschaftlich die verkehrlichen Aspekte des Projektes zielgerichtet mitdenken und entwickeln.

Die Rahmenbedingungen und Zielvorstellungen der Gemeinde hinsichtlich Verkehr und Mobilität werden idealerweise in einem Gemeindeweiten Verkehrskonzept\* (GVK) definiert und fließen insbesondere über Instrumente der Raumordnung in die projektspezifische Planung und Genehmigung ein.

**Was ist ein GVK für Gemeinden?**

Ein GVK bildet die Grundlage zur Gestaltung der zukünftigen Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung in den Gemeinden. Sie dient der strategischen, systematischen und zielgerichteten Lenkung dieser Entwicklungen.

**Was beinhaltet ein GVK?**

- Ziele:  
Das Wesentlichste ist ein abgestimmtes, konkretes und realistisches Set an Zielen. Bei der Entwicklung dieser Ziele treibt der Wunschzustand für die Zukunft die Zieldefinition an während der Ist-Zustand im Auge zu halten ist! Die Ziele können räumlich, zeitlich, modal oder thematisch gruppiert werden. Dabei können beispielsweise Ziele für den Wohnbau, neu oder bestehend, als übergeordnetes Thema im Konzept behandelt werden.
- Handlungen:  
Im Vergleich des Wunschzustandes mit dem Ist-Zustand herrscht in einigen Bereichen ein Unterschied – dieser Unterschied ist der Startpunkt zur Entwicklung von Handlungen, um die Ziele zu erreichen.
- Priorisierung:  
Sowohl Ziele als auch Handlungen werden nach Dringlichkeit geordnet und die Umsetzung zeitlich eingetaktet.

SCHRITT 1

**Warum benötigen Gemeinden ein GVK?**

Verkehr passiert nicht zufällig, Verkehr kann gestaltet werden! Gemeinden übernehmen Verantwortung und gestalten selbst die verkehrliche Zukunft in ihrer Gemeinde: mit einem GVK. Zudem können Entwicklungen in der Gemeinde bei Vorhandensein eines GVK's in diesem Kontext beleuchtet werden. Entscheidungen haben so ein fachliches Fundament, folgen begründet einem übergeordneten Plan und sind für alle Akteure transparent nachvollziehbar.

**Wer entwickelt ein GVK?**

Gemeindevertreter:innen! Die systematische Herausforderung bei jeder Zukunftsfrage: viele unterschiedliche Wunschzustände. Um diese Herausforderung sukzessive aufzulösen sind zwei Faktoren wesentlich: es braucht A) personell breit aufgestellte intensive Beschäftigung, Abstimmungen und Verhandlungsprozesse zum Themenfeld Mobilität in der Gemeinde und es braucht B) fachliche Expertise und Prozessbegleitung. Key-Player sind folglich die Entscheidungsträger:innen der Gemeinde! Sie legen die Rahmenbedingungen für die Mobilität der Zukunft fest.

**Auf welcher formalen/rechtlichen Ebene ist ein GVK einzuordnen?**

Eine rechtliche Verbindlichkeit hinsichtlich Festlegungen im GVK kann über die raumordnungsrechtlichen Instrumente

- „Örtliches Entwicklungskonzept (ÖEK)“ und
- „Flächenwidmungsplan (FläWi)“ erfolgen.

Das GVK ist über §22 Abs. 8 Stmk Raumordnungsgesetz („energiesparende Mobilität“) integraler Bestandteil des ÖEK. Ziele und Maßnahmen des ÖEK können wiederum im FläWi ersichtlich gemacht werden, wodurch sie für konkrete Gebiete (mehrere Grundstücke umfassend) verbindlich werden.

Ist das GVK derart in ÖEK und FläWi integriert, wird es durch den Gemeinderatsbeschluss zur verbindlichen Verordnung. So können gebietsweise, teilweise grundstücksweise, Vorgaben an energiesparende Mobilität zu rechtlichen Vorgaben erhoben werden..

Ist das GVK nicht im ÖEK integriert, so ist es idealerweise im Gemeinderat als Grundsatz-Beschluss in ein gültiges Strategiepapier für die Infrastrukturentwicklungen, sowie für all jene Entwicklungen die verkehrswirksam sind, in der Gemeinde zu verstehen.

„Wir müssen den Versuch wagen eine interkommunale Gestaltung der Mobilität in den Gemeinden ins Leben zu rufen. Nur wenn sich die Gemeinden zusammenschließen, gelingt ein gutes GVK.“

Rafael Bramreiter, Energieagentur Steiermark

#### Was ist eine Mobilitätsverordnung\*?

Die Mobilitätsverordnung ersetzt die gesetzlich im Stmk Baugesetz festgelegten Schlüsselwerte für die Abstellflächen für Kfz/Garagen (§ 89 Abs 4 Stmk Baugesetz) und für die Abstellanlagen für Fahrräder (§ 92 Abs 3 Stmk Baugesetz) der Gemeinde. In diesem Sinne regelt sie Art und Anzahl von Abstellplätzen unterschiedlicher Verkehrsmittel bei Bauvorhaben.

„Mobilität ist vor allem Gewohnheit. Wohnbau und Siedlungsentwicklung haben daher sehr großen Einfluss auf unser Mobilitätsverhalten. Werden neue Wohnungen in der Nähe des öffentlichen Verkehrs errichtet und können wichtige Ziele des Alltags gut zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreicht werden, kann die Bevölkerung sehr häufig autofrei mobil sein. Damit sparen sich die Menschen viel Geld und Zeit, tun etwas für ihre Gesundheit und reduzieren Verkehrsbelastung und die Treibhaus-Emissionen.“

Michael Schwendinger, VCÖ

SCHRITT 2

# Erstkontakt & Interessens- austausch

SCHRITT 2

Es kommt zur Kontaktaufnahme eines Projektinteressenten mit der Gemeinde. Nun vermittelt die Gemeinde das, im besten Fall vorliegende umfassende Zukunftsbild der Gemeinde zu allen Aspekten, und die Vorgaben, die zuvor im GVK der Gemeinde erarbeitet wurden und der Projektinteressent kommuniziert die Projektziele an die Gemeinde. Besichtigungen gemeinsam mit Grundstückseigentümer finden vor Ort statt und Ideen zu Dimension, Dichte, Größe etc. werden kommuniziert.

In dieser Phase vermittelt die Gemeinde ihre klare Haltung zu nachhaltigen Mobilitätsaspekten an den Bauwerber:innen und ein offener Austausch der Interessen findet, im Rahmen von mehreren moderierten Treffen und Workshops, statt. Hilfreich ist in dieser Phase ein Hinzuziehen von externen Expert:innen für Beteiligungsprozesse mit Moderations- und Methoden-Know-how um ein stimmiges und vor allem gemeinsames Ergebnis zu erarbeiten.

SCHRITT 2



SCHRITT 3

# Planung & Beschluss

Ein projektspezifisches Mobilitätskonzept wird auf Basis des GVK's ausgearbeitet. Hier werden nun die konkreten Mobilitätsmaßnahmen\* in das Bauvorhaben eingeplant. Die Ergebnisse dieser Planungen stützen sich auf Erfahrungswerte aus anderen Projekten und durch ein fachliches Experten:innen-KnowHow kann diese Bearbeitungsphase optimal begleitet und somit teure Fehlplanungen vermieden werden.

Abhängig vom Bauverfahren gibt es verschiedene Möglichkeiten die Inhalte eines projektspezifischen Mobilitätskonzeptes rechtswirksam zu integrieren:

**a. Projektspezifisches Mobilitätskonzept und Bebauungsplan (BPL)**

Im Zuge von bebauungsplanpflichtigen Flächen oder Gebieten werden projektspezifische Mobilitätskonzepte erstellt. Sie sind somit inhaltlicher Bestandteil des BPL (textlicher und plangrafischer Teil) und werden so, mit einem Gemeinderatsbeschluss, rechtskräftig. Somit sind die Auflagen im projektspezifischen Mobilitätskonzept, welches Bestandteil des BPL ist, bei Prüfung des Einreichprojekts im Baubewilligungsverfahren durch die Baubehörde zu berücksichtigen.

Ist das Projekt nicht bebauungsplanpflichtig wird das projektspezifische Mobilitätskonzept im Zuge der baurechtlichen Einreichplanung erstellt und bei der Baubehörde (Gemeinde) eingereicht. Vorgaben aus dem projektspezifischen Mobilitätskonzept können inhaltlicher Bestandteil eines Mobilitätsvertrages\* werden.

**b. Mobilitätsvertrag**

Der Mobilitätsvertrag regelt als zivilrechtlicher Vertrag die Rechte und Pflichten zwischen Grundstückseigentümer und Gemeinde bzgl. Planung, Umsetzung, Kommunikation und Evaluierung von konkreten Mobilitätsmaßnahmen, die dem projektspezifischen Mobilitätskonzept thematisch folgen.

Entsprechend § 43 Abs 3 Stmk Raumordnungsgesetz können Gemeinden zur Unterstützung von Entwicklungszielen (wenn diese zuvor in ÖEK, FläWi oder Bebauungsplan definiert sind) Vereinbarungen mit den Grundeigentümern schließen. Insbesondere können jene Mobilitätsmaßnahmen vertraglich geregelt werden, die nicht mittels Baubescheid als Auflage formuliert werden können. Das sind z.B. Maßnahmen hinsichtlich Sharing-Fahrzeugen oder ÖV-Tickets, Evaluierungsmaßnahmen und Informations- und Kommunikationspflichten.

Allgemein können wir festhalten, dass für alle Bauverfahren folgender Ablauf gelten muss:

- die Inhalte des projektspezifischen Mobilitätskonzeptes sind in der Einreichplanung berücksichtigt
- ein Mobilitätsvertrag inkl. Kommunikationsstrategie\* und Evaluierungskonzept\* ist erstellt

„Ein gut ausverhandelter Mobilitätsvertrag bringt Vorteile auf allen Seiten.“

Teilnehmer\*in der Arbeitsgruppe Mobilität und Wohnbau

**Inhaltliche Eckpunkte eines projektspezifischen Mobilitätskonzeptes**

Das projektspezifische Mobilitätskonzept beschreibt, welche verkehrlichen Ziele mit welchen Maßnahmen im konkreten Bauvorhaben erreicht werden. Es werden beispielsweise bestehende öffentliche Wegeverbindungen oder öffentliche Verkehrsangebote im Erschließungskonzept\* sowie Potenziale für die aktive Mobilität und den Öffentlichen Verkehr berücksichtigt.

Essenzieller Baustein im Konzept ist die multimodale Mobilitätsausstattung\*. Sie beschreibt, welches Verkehrsmittelangebot (Fahrzeuge), Stellplatzangebot, oder Zusatzausstattung zur Verfügung gestellt wird. Dabei werden Quantität und Qualität dieser Ausstattung konkret ausformuliert.

Zentrale Bestandteile sind:

- Mobilitätsschlüssel\*: ausreichende Anzahl an Verkehrsmitteln und Stellplätzen
- Entfernungsprinzip\*: in welcher Entfernung und wo sind die Verkehrsmittel und Stellplätze
- Qualität und Verfügbarkeit: niederschwelliger und verlässlicher Zugang zum Verkehrsmittel
- Look and Feel: einladendes und verständliches Verkehrsmittel

SCHRITT 4

# Umsetzung & Kommunikation

SCHRITT 4

Begleitend zu der Umsetzung der Mobilitätsmaßnahmen wird ein Fokus auf Bewusstseinsbildung gelegt und eine dementsprechende Kommunikationsstrategie (laut Mobilitätsvertrag) angewandt.

### Bewusstseinsbildung und Kommunikation

Die Gemeinde und die Bauwerber sind zu diesem Zeitpunkt bereits bestens mit den Inhalten des gemeinsam erarbeiteten projektspezifischen Mobilitätskonzeptes vertraut und sind sich darüber hinaus der Relevanz des Themas bewusst. Um Bürger:innen und zukünftigen Bewohner:innen der Neubauten bestmöglich begegnen zu können, sind die Argumentarien bezüglich der geplanten Mobilitätsmaßnahmen (lt. projektspezifischen Mobilitätskonzept) herausgearbeitet und die Gemeinde ist für Gespräche optimal vorbereitet. Zusätzlich kommuniziert die Gemeinde die Vorhaben auf sämtlichen zur Verfügung stehenden Kanälen (Gemeindewebseite bzw. App, Gemeindezeitung bzw. Gemeindeblatt, E-Mail-Aussendungen, Anschlag/schwarze Bretter etc.) und schafft so eine Dauerpräsenz der nachhaltigen Mobilitätsaspekte im Ort und stellt klar, dass die Gemeinde diese Vorhaben im Sinne einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung im Ort unterstützt. Wichtig ist auch die Vorbildwirkung der Gemeinde und ihrer Vertreter:innen (Mobilitätsverhalten, Etablierung und Nutzung von Angeboten etc.).

Im Rahmen einer vorliegenden Kommunikationsstrategie werden auch von Seiten der Bauwerber schon sehr früh die Mobilitätsangebote für die zukünftigen Bewohner:innen kommuniziert. Interessierte werden so, bereits im Zuge der ersten Interessensbekundung, auf die Mobilitätsaspekte aufmerksam. Zu diesem Zeitpunkt werden bekanntlich die ersten Überlegungen angestellt, wie sich das Mobilitätsverhalten durch den Umzug verändert könnte und somit ist eine frühzeitige Kommunikation der Inhalte von großer Relevanz. In der Bezugsphase werden die Angebote den Bewohner:innen vorgestellt. Es gibt Einschulungen für die Bewohner:innen und eine Ansprechperson (Bsp.: Hausverwaltung, externe Mobilitätsberater:innen), die, in den Anfängen, den Bewohner:innen bei Fragen rund um Mobilitätsthemen und -angebote optimal zur Seite steht. In Mobilitätsberatungen werden Mobilitätsthemen den

Bewohner:innen nähergebracht und eine Bewusstseinsbildung findet statt. Externe Expert:innen beraten die Bewohner:innen in zwei Stufen (allgemein und individuell) bei der Etablierung eines nachhaltigen Mobilitätsverhaltens.

„Damit Maßnahmen ihre gewünschte Wirkung entfalten können ist eine aktive Kommunikation und Bewerbung unerlässlich. Nur so werden die Bewohner:innen das zur Verfügung gestellte Angebot an neuen Mobilitätsformen auch nutzen.“

Anna Reichenberger,  
Regionalmanagement Steirischer Zentralraum

SCHRITT 4

SCHRITT 5

# Betrieb & Wirkung

SCHRITT 5



Nach Umsetzung der Maßnahmen werden diese geprüft und im laufenden Betrieb und im Wohnalltag der Bewohner:innen analysiert. Basis hierfür ist das Evaluierungskonzept\*, das als Teil des Mobilitätsvertrages von dem Bauwerber bindend umgesetzt werden muss. Ziel des Evaluierungskonzeptes ist es, einerseits Maßnahmen als auch andererseits gewünschte Wirkung zu prüfen. Daher ist bei der Erstellung des Evaluierungskonzeptes darauf Wert zu legen, dass diese Maßnahmen und Wirkungen überprüfbar sind. Hinweise über Methode, Art und Umfang der Prüfung sind daher im Evaluierungskonzept empfohlen. Die Gemeinde kann sich hierbei von sachkundigen Externen unterstützen lassen, oder diese Prüfungs- und Berichtslegungsaktivitäten, über den Mobilitätsvertrag, an den Bauwerber abgeben.

Ergebnisse der Evaluierung (Erhebungsergebnisse, Befragungsergebnisse, Beobachtungen, etc.) sind zu dokumentieren, um Vergleiche mit nachfolgenden Evaluierungszeiträumen zuzulassen. Diese Dokumentation wird, beispielsweise in Berichtsform (Evaluierungsbericht), an die Gemeinde geliefert.

Aufgrund der Ergebnisse eines Evaluierungsberichtes können zwischen der Gemeinde und dem Bauwerber Anpassungen der Maßnahmen einvernehmlich vereinbart werden. Strafzahlungen oder andere Sanktionen (zum Beispiel Ersatzvornahme verbunden mit einer dinglichen Besicherung mittels Reallast im Grundbuch) sind in einem Mobilitätsvertrag konkret zu vereinbaren.

**Die Ergebnisse zur nachhaltigen Mobilität im Wohnbau sind folgendermaßen:**

- a. Evaluierungsbericht**  
Evaluierungsbericht ein Jahr nach Erstbezug der Wohnungen. Dies geschieht durch technische Qualitätskontrollen und Wirkungsanalysen der Zielerreichung laut Mobilitätsvertrag.
- b. Nachbesserungen**  
etwaige Nachbesserungen / Adaptierungen sind daraus abzuleiten und dem Bauwerber und der Gemeinde vorzulegen. Der Bauwerber hat dafür Sorge zu tragen, dass alle Nachbesserungen vorgenommen werden.
- c. Weiterführendes**  
ggf. zusätzliche Evaluierungsberichte bzw. Maßnahmen

SCHRITT 5

„Maßnahmen in Klimaschutz und Mobilität kommen auf jeden Fall. Je früher wir uns Gedanken dazu machen, desto besser. Es wird bald Gemeinden geben, die hier als Rolemodels fungieren werden. Für diese Herausforderungen ist das Projekt „Wegweiser Mobilität und Wohnen“ sehr dienlich.“

Thomas Neger, Ulm & Neger Rechtsanwälte

# Glossar

neben der ausschließlichen Bereitstellung von Fahrzeugen auch die zur Verfügung Stellung von Abstellräumen und -flächen, Fahrkarten für öffentliche Verkehrsmitteln oder Information, Know-How-Transfer und Buchungsmöglichkeiten zu Verkehrsmitteln.

## Gemeindeweites Verkehrskonzept (GVK)

Ein gemeindeweites Verkehrskonzept, Gemeindeverkehrskonzept oder Gesamtverkehrskonzept ist die Planung der Entwicklung des Verkehrs und der Mobilität in einem Gemeindegebiet. Es legt Ziele und Handlungen im Bereich Verkehr für die Gemeinde fest. Struktur und Gliederung sind frei, werden jedoch zumeist thematisch, räumlich oder modal geordnet. Ziele des GVK können im FläWi allenfalls als „Aufschließungserfordernis“ definiert werden oder im ÖEK verankert und im FläWi ersichtlich gemacht werden. Projektspezifisches Mobilitätskonzept Ein projektspezifisches Mobilitätskonzept ist die verschriftlichte und planliche Darstellung der zukünftigen Mobilität der Bewohner:innen und Besucher:innen eines Gebietes (z.B. Gemeinde, Quartier, Siedlung, Gewerbezentrum, etc.). Zentral sind die Ziele und Leitmotive denen logische Handlungen zur Erreichung der Ziele folgen sowie schließlich die Erfordernisse zur Kontrolle der Zielerreichung (Evaluierung).

## Mobilitätsvertrag

Ein Vertrag zwischen Grundstückseigentümer und Gemeinde hinsichtlich gemeinschaftlicher Planung, Umsetzung, Kommunikation und Evaluierung von konkreten Mobilitätsmaßnahmen die dem projektspezifischen Mobilitätskonzept thematisch folgen. Der Vertrag regelt dabei insbesondere die Aufteilung der Rechte und Pflichten der beteiligten Partner im Zuge dieser Prozessschritte.

## Mobilitätsmaßnahme

Eine Maßnahme, die Menschen die Möglichkeit bietet oder erleichtert, um von Ort A nach Ort B zu gelangen. Dazu zählen

## Mobilitätsentwicklung

Sie beschreibt die Gestaltung, Reifung oder Verbesserung – d.h. emissionsarmen, leistbaren und bequemen Mobilität der Menschen. Die Mobilitätsentwicklung ist dabei im Kontext der Gemeinschaft oder Gesellschaft insgesamt zu verstehen. Diese ist durch Rahmenbedingungen, wie beispielsweise Infrastrukturen oder entsprechende Verkehrsmittelangebote einerseits durch die Gemeinde mit-steuerbar sowie durch externe Faktoren andererseits beeinflusst.

## Mobilitätsverordnung

Eine Verordnung der Gemeinde gültig für alle Bauwerber:innen, welche die Anforderungen des Stmk Baugesetzes §§ 89 und 92 an die Erfordernisse aus dem projektspezifischen Mobilitätskonzept anpassen.

## Evaluierungskonzept

Ein Evaluierungskonzept dient der Wirkungs- und Erfolgskontrolle von gesetzten Maßnahmen. Es beschreibt die zu kontrollierenden Indikatoren, deren Wertebereiche und die Mess- oder Erhebungsmethode. Im Sinne des projektspezifischen Mobilitätskonzeptes werden die Wirkungen der Mobilitätsmaßnahmen auf die Bewohner:innen (erfasst und) beurteilt. Zudem beschreibt das Evaluierungskonzept jenen Handlungspfad, der bei nicht-Erreichen der Ziele zu beschreiten ist.

## Multimodales Mobilitätsverhalten

Beschreibt persönliches Verhalten hinsichtlich der Wahl des Verkehrsmittels. Die Wahl des Verkehrsmittels basiert dabei beispielsweise auf den Zweck des Weges, die Reiseweite, die Reisedauer, die Tageszeit, die Anzahl an Etappen innerhalb des

Wegs, den Bedarf Menschen oder Güter zu transportieren oder den Reisekosten. Multimodales Mobilitätsverhalten unterscheidet sich von monomodalen Mobilitätsverhalten, bei dem unabhängig beschriebener Einflussfaktoren immer (oder größtenteils) dasselbe Verkehrsmittel gewählt wird, darin, dass je nach Einflussfaktor das geeignetste effiziente Verkehrsmittel, oder eine Kombination daraus, gewählt wird. Multimodales Mobilitätsverhalten stellt damit einen potenziellen Lösungsfaktor zur Erhöhung der Effizienz und zur Reduktion negativer Effekte durch Verkehr dar. Es wird durch die Bereitstellung unterschiedlicher Verkehrsangebote gefördert.

**Mobilitätswende**

Die Mobilitätswende beschreibt eine Veränderung der realisierten Mobilität – dem Verkehr. Die Veränderung betrifft das individuelle Verhalten hinsichtlich der Wahl der Verkehrsmittel einerseits und die Steigerung der Effizienz der Verkehrsmittel andererseits.

**Erschließungskonzept**

Ein Plan, der aufzeigt, wie und wo ein Gebiet mit welchem Verkehrsmittel erreicht wird (äußere Erschließung) und wo innerhalb des Gebietes Wege sind (innere Erschließung)

**Mobilitätsschlüssel /Kfz-Stellplatzschlüssel**

Der Kfz-Stellplatzschlüssel ist eine Auflage an den Bauwerber hinsichtlich der Anzahl an Kfz-Stellplätzen. Der Mobilitätsschlüssel ist eine Auflage an den Bauwerber hinsichtlich der Anzahl an Stellplätzen für alle Verkehrsmittel, die einen Stellplatz brauchen.

**Entfernungsprinzip**

Ein Prinzip zur Konzeptionierung der räumlichen Lage von Abstellplätzen für unterschiedliche Verkehrsmittel.

**Verzeichnis**

- 1 Die Grenzen des Wachstums ist ein Bericht des Club of Rome zur Lage der Menschheit und wurde 1972 veröffentlicht, in diversen Foren diskutiert und in Buchform herausgegeben. Hauptautoren sind Donella und Dennis Meadows (Quelle und weitere Informationen: [https://de.wikipedia.org/wiki/Die\\_Grenzen\\_des\\_Wachstums](https://de.wikipedia.org/wiki/Die_Grenzen_des_Wachstums))
- 2 ÖU heimgebundene Wege 80%
- 3 Statistik Austria (2020): Ausgaben und Ausstattung privater Haushalte. <https://www.statistik.at/statistiken/bevoelkerung-und-soziales/ausgaben-und-ausstattung-privater-haushalte/ausgaben>
- 4 VCÖ (2017): Wie nachhaltig Mobilität Wohnkosten reduziert. <https://vcoe.at/files/vcoe/uploads/News/VCoe-Factsheets/2013-2017/2017-01%20-%20Wohnkosten/VCoe-Factsheet%202017-01%20Wohnen.pdf>
- 5 VCÖ (2022): VCÖ: Verkehrslärm ist die größte Lärmbelastung Österreichs. <https://vcoe.at/presse/presseaussendungen/detail/vcoeverkehrslaerm-ist-die-groesste-laermbelastung-in-oesterreich>
- 6 WHO (2023): Körperliche Betätigung in der EU: Konzepte, die die Menschen glücklicher machen. <https://www.who.int/europe/de/news/item/10-05-2023-physical-activity-in-the-eu-policies-that-make-people-happier>
- 7 VCÖ (2016): VCÖ-Factsheet: Urbaner Verkehr der Zukunft: sauber und platzsparend. <https://vcoe.at/publikationen/vcoe-facts-heets/detail/vcoe-factsheet-2016-01-urbaner-verkehr-der-zukunft-sauber-und-platzsparend>
- 8 Umweltbundesamt.de (2021): [https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/366/dokumente/factsheet\\_best\\_practice\\_muv\\_oekonomie\\_0.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/366/dokumente/factsheet_best_practice_muv_oekonomie_0.pdf)
- 9 VCÖ (2022): Investitionen ins Radfahren rentieren sich vielfach. <https://vcoe.at/publikationen/vcoe-factsheets/detail/investitionen-ins-radfahren-rentieren-sich-vielfach>
- 10 BMVIT (2016): Österreich unterwegs 2013/14. Wien im Juni 2016. Eigene Berechnung.
- 11 Statistik Austria (2022): Erwerbstätige nach Sonderformen der Arbeitszeit. [https://www.statistik.at/fileadmin/pages/257/5\\_Sonderformen\\_Arbeitszeit\\_2021.ods](https://www.statistik.at/fileadmin/pages/257/5_Sonderformen_Arbeitszeit_2021.ods). (Excel Dokument)
- 12 Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, Sektion Umwelt (2010): Studie Radfahren und Einkaufen. <https://backend.orlis.difu.de/server/api/core/bitstreams/77747e32-1754-4453-b217-e2bfe77a97bb/content>. Wien im April 2010.
- 13 AMA (2023): RollAMA Marktentwicklung Allgemein 1. Quartal 2023. <https://amainfo.at/konsumenten/marktinfo/marktinformationen/marktentwicklung-details>
- 14 Kleine Zeitung (2020): Carsharing: Ein Tim-Auto ersetzt 23 private Pkw. [https://www.kleinezeitung.at/steiermark/graz/5776141/Graz\\_Carsharing\\_Ein-TimAuto-ersetzt-23-PrivatPkw](https://www.kleinezeitung.at/steiermark/graz/5776141/Graz_Carsharing_Ein-TimAuto-ersetzt-23-PrivatPkw)  
VCÖ (2018): Sharing und neue Mobilitätsangebote. VCÖ-Schriftenreihe „Mobilität mit Zukunft“ 3/2018. S. 16–17. <https://radkompetenz.at/wp-content/uploads/2021/03/2018-03-VCoe-Publikation-Sharing-und-neue-Mobilitaetsangebote.pdf> Wien.
- 15 KURIER.at (2014): Österreicher lassen ihre Autos stehen. <https://kurier.at/wirtschaft/vcoe-oesterreicher-lassen-ihre-autos-ste-hen/47.827.221>
- 16 Die Presse (2017): „Zweitautos in Österreich sind Stehzeuge“. <https://www.diepresse.com/5212488/zweitautos-in-oesterreich-sind-stehzeuge>
- 17 ÖAMTC (2021): Benzin, Diesel, E-Auto – die Kosten im Vergleich. <https://www.oeamtc.at/autotouring/auto/benzin-diesel-e-auto-die-kosten-im-vergleich-42887730>
- 18 BMUB (2015): Untersuchung von Stellplatzsätzen und Empfehlungen für Kostensenkungen unter Beachtung moderner Mobilitätskonzepte. Studie im Auftrag des Bundesinstitutes für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR). Berlin im Juli 2015.
- 19 VCÖ (2020): Arbeitswege auf Klimakurs bringen. VCÖ-Schriftenreihe „Mobilität mit Zukunft“ 1/2020. <file:///C:/Users/msitz-wohl/Downloads/2020-01%20VC%3%96-Publikation%20Arbeitswege%20auf%20Klimakurs%20bringen.pdf> Wien.
- 20 BMVIT (2016): Österreich unterwegs 2013/14. S. 31ff. Wien im Juni 2016.
- 21 Kleine Zeitung (2023): Knapp 74.000 Steirerinnen und Steirer nutzen bereits ein Klimaticket. [https://www.kleinezeitung.at/steiermark/graz/bewegtes-tadt/6263684/Verkaufszahlen\\_Knapp-74000-Steirerinnen-und-Steirer-nutzen-bereits](https://www.kleinezeitung.at/steiermark/graz/bewegtes-tadt/6263684/Verkaufszahlen_Knapp-74000-Steirerinnen-und-Steirer-nutzen-bereits)
- 22 verkehrplus im Auftrag des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung: Ergebnisse von Bürger:innenbefragungen im Zuge von Radverkehrskonzepten in steiermärkischen Regionalstädten zwischen 2016 und 2022; Rücklauf ca. 3.500 Fragebögen
- 23 Cargobike.jetzt (2023): Lastenrad Modelle. <https://cargobike.guide/modell/?ra=&order=ASC&orderby=title>
- 24 VSSÖ, ARGE Fahrrad (2023): Factbox zur österreichischen Fahrradindustrie 2022. <https://www.wko.at/branchen/handel/mode-freizeitartikel/fakten-zur-oesterreichischen-fahrradindustrie.pdf>

#### **Auftraggeber**

Regionalmanagement Steirischer Zentralraum GmbH  
Joanneumring 14/III, A-8010 Graz  
Tel.: 0316/253 860  
office@zentralraum-stmk.at  
www.zentralraum-stmk.at

#### **Inhalt**

Dr. Markus Frewein, Jürgen Sorger, MSc (verkehrplus GmbH)  
Dlin Elisabeth Oswald, Thomas Zankl, BSc (StadtLABOR –  
Innovationen für urbane Lebensqualität GmbH)

#### **Design**

Margit Steidl

#### **Fotos**

Werner Krug, Holding Graz / weshootit.com, Trio Development

Der Wegweiser „Mobilität und Wohnbau“ wurde im Projekt „Regionale Mobilitätsinnovationen“ erarbeitet und durch das Regionalbudget im Rahmen des Steiermärkischen Landes- und Regionalentwicklungsgesetzes 2018 finanziert.

Die Inhalte dieses Wegweisers wurden mit größter Sorgfalt erstellt. Für die Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität können wir jedoch keine Gewähr übernehmen. Der Wegweiser enthält zudem Links zu externen Webseiten Dritter, auf deren Inhalte wir keinen Einfluss haben. Deshalb können wir auch für diese fremden Inhalte keine Gewähr übernehmen, da für den Inhalt der verlinkten Seiten stets der jeweilige Anbieter oder Betreiber der Seiten verantwortlich ist.

© September 2024



Steirischer Zentralraum

