

ROADBOOK

Lebensraummanagement durch innovative Mobilitätslösungen & Entsiegelung

Modelle - Methoden - Prozesse



Herausgegeben im August 2025 von:

NLW Tourismus Marketing GmbH
Raumplanungsbüro im-plan-tat GmbH & Co KG
Landschaft des Wissens|Wissenschaftsverein Kärnten

mit Unterstützung vom Bundesministerium für Arbeit und Wirtschaft - im Rahmen des Projektes „Balanced Tourism“

Vorwort

Mobilitätslösungen und Entsiegelung bedeuten auch aktives Lebensraummanagement

Nachhaltigkeit ist kein Zustand, sondern ein Prozess – und genau diesen Weg haben wir mit dem Naturforum vor einigen Jahren eingeschlagen. Heute dürfen wir mit berechtigtem Stolz feststellen: Wir sind weit gekommen, haben aber noch viele Schritte vor uns.

Als Projektträger hat die NLW Tourismus Marketing GmbH gemeinsam mit der Gemeinde Weissensee schon früh erkannt, dass die Herausforderungen unserer Zeit – Klimawandel, Flächenverbrauch, Verkehrsdruck – nur mit innovativen, gemeinschaftlichen und regional verankerten Lösungen zu bewältigen sind. Mit dem Naturforum 4.0 konnten wir bereits ein zukunftsweisendes BesucherInnen-Lenkungssystem etablieren, das Natur und Erholung in Einklang bringt, und gleichzeitig die Bevölkerung über Workshops aktiv in diesen Prozess einbinden. Dass diese Initiative von der Österreich Werbung als nachhaltiges Vorzeigeprojekt ausgezeichnet wurde, war für uns Bestätigung und Ansporn zugleich.

Die Arbeit daran war aber nie Selbstzweck: Sie führte uns Schritt für Schritt auch in Richtung des Österreichischen Umweltzeichens, das unsere Region heute als einzige Destination in Kärnten trägt. Dieses Siegel ist sichtbares Zeichen für unseren Anspruch, eine lebenswerte Region für Gäste wie Einheimische zu gestalten.

Das vorliegende Roadbook baut auf dieser Erfahrung auf und zeigt, wie innovative Mobilitätslösungen und Entsiegelung konkret zum Lebensraummanagement beitragen können. Themen wie Carsharing mit Mehrfachnutzen, Mikro-ÖV-Angebote für ländliche Räume, die intelligente Verbindung von Energie- und Mobilitätssystemen, oder die attraktive Gestaltung öffentlicher Räume machen deutlich: Nachhaltigkeit bedeutet weit mehr als Verzicht – sie eröffnet neue Chancen für Lebensqualität, Begegnung und regionale Wertschöpfung.

Die bisherigen Projekte waren dabei erst der Anfang. So wie es andernorts bereits gelungen ist, Lebensraummanagement als umfassendes Entwicklungsmodell zu verankern, wollen auch wir das Naturforum Schritt für Schritt in weitere Themenfelder hineinwachsen lassen. Es geht um Mobilität, um Energie, um Raumgestaltung, um soziale Teilhabe – kurzum: um die Frage, wie wir unseren Lebensraum gemeinsam gestalten wollen. Zukünftige Projekte werden daher noch stärker auf breite Beteiligung, neue Anspruchsgruppen und Querschnittsthemen setzen. Denn nur wenn Gäste und Bevölkerung gleichermaßen profitieren, wird Nachhaltigkeit lebendig.

Mit dem Roadbook „Lebensraummanagement durch innovative Mobilitätslösungen & Entsiegelung“ legen wir nun einen praxisnahen Leitfaden vor, der über unsere Region hinauswirken soll. Er richtet sich an Gemeinden, Destinationen und Organisationen, die

ebenso auf der Suche nach tragfähigen, zukunftsorientierten Lösungen sind. Dabei sind wir überzeugt: Viele der hier vorgestellten Modelle lassen sich auf andere Regionen übertragen – wenn sie mit derselben Leidenschaft, Offenheit und dem Miteinander vor Ort umgesetzt werden.

Wir laden Sie ein, mit uns auf diese Reise zu gehen. Nachhaltige Entwicklung braucht Mut, Kreativität und Kooperation – Eigenschaften, die in unserer Region tief verwurzelt sind.

Viel Freude bei der Lektüre!

Mag. Roland Sint

Markus Brandstätter

Geschäftsführung NLW Tourismus Marketing GmbH

DER Standard-Leitfaden für Mobilitätslösungen mit Praxisbeispielen aus Österreich und Südtirol

Mit dem vorliegenden Naturforum 4.0 „Roadbook Mobilität“ präsentieren wir nicht nur eine Tagungs-Unterlage, sondern das wahrscheinlich umfassendste und aktuellste Nachschlagewerk für kommunale Mobilitätsentwicklung in Österreich. Dieses Handbuch vereint wissenschaftlichen Zugang und praxisorientierte Fallbeispiele so eng, dass Theorie und gelebte Realität Hand in Hand gehen. Es liefert den roten Faden, von der Analyse bis hin zu innovativen Konzepten für den Alltag vor Ort.

Im Zentrum dieses Werkes stehen Beiträge renommierter ExpertInnen UND PraktikerInnen. Sie beleuchten Kernthemen wie sanfte Mobilität, multimodale Verkehrsnetze und klimaneutrale Lösungen. Jede theoretische Fundierung wird flankiert von konkreten Umsetzungsstrategien. Leuchtturmprojekte aus Gemeinden, die bereits heute mit E-Shuttles, Mobilitäts-Apps oder Lastenrad-Netzwerken experimentieren und damit die Rahmenbedingungen für künftige Entwicklungsschritte setzen.

Dieses Handbuch ist wahrscheinlich DAS Standardwerk für alle Mobilitätsverantwortlichen – PolitikerInnen, PlanerInnen, Kommunalverwaltungen und engagierte BürgerInneninitiativen. Es liefert nicht nur Entscheidungshilfen, sondern adressiert auch Herausforderungen wie Finanzierung, BürgerInnenbeteiligung und rechtliche Rahmensetzungen. Verständlich aufbereitet und reich an Best Practices, wird es zum unverzichtbaren Begleiter bei der Gestaltung zukunftsfähiger Mobilitätsmodelle. Ein herzlicher Dank geht an alle Autorinnen und Autoren, ProjektpartnerInnen und FördergeberInnen, die zum Gelingen dieses Werkes beigetragen haben. Ihr Engagement für das Naturforum 4.0 macht den Weissensee zum Pionierstandort: Hier wird Mobilität neu gedacht und gestaltet!

Möge dieses Handbuch alle LeserInnen inspirieren und befähigen, Mobilität neu zu definieren – ressourcenschonend, effizient und menschenfreundlich.

Karoline Turnscek, Bgm/in. Weissensee

Mag. Thomas Michor, Tourismus und Mobilität Weissensee

INHALT

1.	Einleitung	7
1.1.	Mensch und Mobilität. - Eine historisch-philosophische Annäherung	7
1.2.	Nachhaltige Mobilität als wesentlicher Beitrag für eine lebenswerte Region	15
1.3.	Zukunft der Mobilität im Lebensraum	20
2.	Erfolgsfaktor „Teilen“	25
2.1.	Erfolgsfaktor „Teilen“ – Faktor Mobilität	25
2.1.1.	Mehrfachnutzen von Fuhrparks	25
2.1.1.1.	<i>Carsharing mit Mehrfachnutzen</i>	25
2.1.1.2.	<i>Carsharing als Angebot eines mobilen Postfachs</i>	31
2.1.2.	Klimafreundliche Wegeketten / Vermeidung vom motorisierten Individualverkehr (MIV)	32
2.1.2.1.	<i>Klimafreundlich reisen trotz Zusatzgepäck: Erfolgsmodelle nachhaltiger Mobilität</i>	32
2.1.2.2.	<i>Mystery Checks - Beauskunftung bei Hotelbuchung / Reservierungsanfrage</i>	34
2.1.3.	Nachhaltige Mobilitätsangebote für Gäste und Einheimische	35
2.1.3.1.	<i>Nachhaltige Mobilitätsangebote in der Region Wilder Kaiser</i>	35
2.1.3.2.	<i>Nachhaltige Mobilitätsangebote auf kommunaler Ebene</i>	38
2.1.3.3.	<i>Nachhaltige Mobilitätsangebote am Beispiel des Stadtquartiers „An der Schanze“</i>	40
2.1.4.	Schnittstellen zwischen überregionalen und regionalen Verkehrsangeboten	41
2.1.4.1.	<i>Projekt Mobilitätsplattform Hermagor – Weissensee</i>	41
2.1.4.2.	<i>Projekt SEAMLESS</i>	43
2.2.	Erfolgsfaktor „Teilen“ – Faktor Energie	47
2.2.1.	Mehrfachnutzen der Batterie - Das Auto als Speicher im Energiesystem	47
2.2.2.	Projektidee - Energiegemeinschaften und Mobilität gemeinsam gedacht	49
2.3.	Erfolgsfaktor „Teilen“ – Faktor Raum	51
2.3.1.	Attraktive Gestaltung des öffentlichen Raums als Beitrag zur Veränderung des Mobilitätverhaltens	51
2.3.1.1.	<i>Projekt – Amstetten</i>	51
2.3.1.2.	<i>Projekt - Wels „Volksgarten Neu“</i>	53
2.3.2.	Gestaltung öffentlicher Raum in ländlichen Regionen	55
2.4.	Kommunikation, Storytelling und Bewusstseinsbildung	57
3.	Best Practice Beispiele	61
3.1.	„Die Koralmbahn - Mobilität verbindet!“	61
3.1.1.	Mit der neuen Koralmbahn – Von der Baltisch-Adriatischen Achse in alle Kärntner Regionen“	62

3.1.2.	Regionale Vernetzung für smarte Mobilität - Digitales Mobilitätsökosystem in der Region Nassfeld–Lesachtal–Weissensee (NLW)	65
3.1.3.	Ganzheitliches Mobilitätsmanagement Weissensee	68
3.2.	360°-Mobilitätsdienstleistung aus einer Hand – Das Beispiel Kronplatz	74
3.3.	Südtirol Guest-Pass – Mobilitätskonsortium Südtirol	78
3.4.	Lebensraumnetzwerk Wilder Kaiser – Mehrwert eines Lebensraummanagements	82
3.5.	Nibelungenplatz Tulln	85
3.6.	Parkraumveränderung 7. Wiener Gemeindebezirk – jedoch andere Dimension! Städtischer Charakter und nicht ländlicher Raum!	87
4.	Finanzierung	95
5.	Konzeptmodell: Nachhaltiges Mobilitätsmanagement im Tourismus	98
5.1.	Ausgangspunkt: Analyse der regionalen Rahmenbedingungen	98
5.2.	Zieldefinition: Leitbild und strategische Eckpfeiler	98
5.3.	Systementwicklung: Vom Konzept zur Mobilitätscard	98
5.4.	Stakeholderbeteiligung	99
5.5.	Kommunikation & Marketing	99
5.6.	Monitoring & Weiterentwicklung	99
5.7.	Empfehlung für andere Regionen	100
6.	Prozessgestaltung	101
6.1.	Phase 1 – Daten sammeln und Analysieren	102
6.2.	Phase 2 – Identifizieren von Handlungsmöglichkeiten und Finden von Ideen	103
6.3.	Phase 3 – Aktivieren und Motivieren	104
6.4.	Phase 4 – Realisieren und Transformieren	105
6.5.	Phase 5 – Bewerten und Modifizieren	107
7.	Quellenverzeichnis	108
8.	Anhang	113

1. Einleitung

1.1. Mensch und Mobilität. - Eine historisch-philosophische Annäherung

Prof. Mag. Dr. Horst Peter Groß (Wissenschaftsverein Kärnten)

Heute wird Mobilität vielfach lediglich als physische Fortbewegung verstanden – reduziert auf möglichst rasche Bewegung von A nach B (also: Wohnort zu Urlaubsort oder Arbeitsort und wieder zurück etc.). Dabei sind individuelle Bequemlichkeit, Flexibilität und Freiheit die wichtigsten Kriterien. Doch Mobilität ist mehr als nur Fortbewegung im Raum: Sie bedeutet Wandel, Freiheit, Begegnung – und stellt uns zugleich vor Herausforderungen. Mobilität prägt das Menschsein seit jeher. Schon unsere frühesten Vorfahren waren unterwegs, ob auf der Suche nach Nahrung, neuen Lebensräumen oder Erkenntnis.

Um der Fragestellung des „Naturforum Weissensee“ nach einem zukunftsorientierten „Lebensraummanagement durch Mobilitätslösungen“ näher zu kommen, bedarf es m. E. einer Erweiterung unserer Perspektive und eines ganzheitlichen Blicks darauf, was Mobilität für uns Menschen grundsätzlich bedeutet, denn: Mobilität ist nicht nur ein technischer Vorgang, sondern auch eine Idee, die unser Selbstverständnis als Menschen tief berührt. Mobilität ist ein Grundbedürfnis der Menschen.

Unter philosophischer Perspektive beginnt Mobilität daher zunächst im Kopf – sie bezieht sich auf geistige Beweglichkeit und Wandel. Wahrer Wandel erfordert Offenheit für Neues, wie es die Philosophie postuliert ... doch Philosophen sind keine Mobilitätsexperten im technischen Sinne.

Was wäre dann aber die Rolle der Philosophie?

In der Philosophie geht es grundsätzlich um Verunsicherung als Erkenntnischance! Aus diesem Grunde behaupten böse Zungen auch, dass Philosophen komplizierte Antworten auf einfache Fragen geben, die nie gestellt wurden, ... und sie liegen damit – bis zu einem gewissen Grad – auch gar nicht so falsch, denn der Beitrag der Philosophie besteht darin, scheinbar Selbstverständliches zu hinterfragen. In einer effizienz- und profitorientierten Gesellschaft erwartet man sich stattdessen schnelle Lösungen, um die operative Hektik, den kurzfristigen individuellen Erfolg zu bedienen – ohne an die langfristigen gesamtgesellschaftlichen Kosten zu denken.

Die Philosophie hingegen ruft zur (kollektiven) Reflexion auf, zur kritischen Überprüfung eingespielter Denk- und Handlungsmuster, und damit auch etablierter Machtstrukturen. Unangenehm genug, aber genau darin liegt ihr besonderer Wert – vielleicht auch für die Diskussion unseres Mobilitätsverhaltens. Der philosophische Zugang hilft, den Raum für andere Perspektiven zu öffnen und Alternativen sichtbar zu machen. Dies ist deshalb sinnvoll und hilfreich, weil Menschen ständig in Spannungsfeldern und Zielkonflikten leben. In Bezug auf Mobilität etwa zwischen Freiheit und Klimaschutz, oder zwischen Bequemlichkeit und Nachhaltigkeit. Philosophie bietet keine technischen Lösungen, aber sie schafft Orientierung durch Begriffsarbeit, durch Werteabwägung und

Selbstreflexion. Sokrates ist dafür ein Sinnbild: Er provozierte die Athener, indem er bohrende Fragen stellte und ihre Gewissheiten ins Wanken brachte. Sein Motto: „Das ungeprüfte Leben ist nicht lebenswert“ (Platon, *Apologie des Sokrates*, ca. 399 v. Chr.). Umgelegt auf heute könnten wir fragen: Warum fahren wir täglich allein mit dem Auto? Ist das eine freie Entscheidung oder ein unbewusst übernommenes Muster? Unsere Generationen seit den 1960er-Jahren sind ja „selbstverständlich“ mit den Segnungen des Individualverkehrs mit dem PKW wie später auch dem Flugzeug aufgewachsen. Warum und wie sollte es denn anders sein, wenn unser erfolgreicher Lebensstil nicht zuletzt darauf basiert, flexibel und mobil zu sein? In dieses Weltbild wurden wir hineingeboren, das ist unsere täglich gelebte und bis heute vielfach unhinterfragte Praxis.

Doch diese beginnt zu bröckeln; es tun sich Probleme auf, sowohl ökologischer als auch ökonomischer und ethischer Sicht.

In Bezug auf den Tourismus, der mit dem ursprünglichen Reisen und der früher damit verbundenen Lebenserfahrung nichts mehr zu tun hat, sondern zum Massentourismus „ausartete“, ist zunehmend festzustellen, dass er genau das zerstört (die Idylle, die Erholung, das Kulturerlebnis, die Bewusstseinsweiterung und Erkenntnis, ...), was die Menschen zu suchen glauben. Eingepfercht in normierte „sterile“ Hotelbunker und Ferienanlagen, die – wenn zum Teil komforttechnisch auch auf höchstem Niveau – industrielle Standardware anbieten, wird es zunehmend egal, in welchem Land man sich befindet. Man findet in diesen „Tourismus-Enklaven“ überall das gleiche vor: Massenverpflegung im Überfluss, klimatisierte Zimmer möglichst mit Meerblick, Swimmingpools und Liegestühle mit Sonnenschirm, zum Teil sogar Animation, um ständig unterhalten zu werden, und ganz wichtig: die Internetverbindung, nicht zuletzt, um seinen „Luxus“ anderen über die sozialen Medien mitteilen, posten und liken zu können. Vermeintliche Einzigartigkeit mutiert zum digitalen Massenphänomen ...

Doch auch der „Kultur-Tourist“ befindet sich – konfrontiert mit den Menschenmassen – in langen Warteschlangen vor historischen Sehenswürdigkeiten, Ausstellungen und Museen; und Massenproteste in Tourismus-Hotspots wie z.B. Venedig, Barcelona, ja sogar im kleinen Ort Hallstatt, zeigen zudem, dass damit auch die vor Ort lebende Bevölkerung in ihrer Lebensqualität so stark beeinträchtigt wird, dass diese Art des vielfach über die Social Media gehypten globalen „Übertourismus“ zunehmend auf Ablehnung stößt.

Philosophie ist in dieser Hinsicht immer unzeitgemäß – im besten Sinne: Sie verweigert sich dem Zeitgeist, um ihn zu hinterfragen. Sie stört dort, wo Massenbewegungen und damit verbundene profitorientierte Interessen den Diskurs dominieren. Und das ist wichtig, denn nur wer stört, öffnet die Tür für Neues.

Historische Perspektiven: Wandel als Konstante

Der Mensch war immer in Bewegung. Von den nomadischen Wanderungen in der Steinzeit bis zu den Bildungsreisen der gebildeten Jugend im 18. Jahrhundert – Mobilität galt oft als treibende Kraft der Zivilisation. Dabei steht „Bewegung“ nicht nur für physisches Unterwegssein, sondern symbolisch auch für Veränderung überhaupt. Dieser Gedanke findet sich bereits bei den antiken Philosophen. So formulierte Heraklit von Ephesos: „Kein Mensch steigt zweimal in denselben Fluss, denn es ist nicht derselbe Fluss und er ist nicht derselbe Mensch“ (Heraklit, *Fragmente*, ca. 500 v. Chr.). Mit diesem Bild – Wasser, das ständig fließt und sich erneuert – brachte Heraklit die Einsicht auf den

Punkt, dass *alles im Wandel ist*. Nichts bleibt dauerhaft stehen; Bewegung ist die einzige Konstante.

Unsere Welt ist tatsächlich in Bewegung – durch den technologischen Wandel immer schneller und schneller, und das global. Wer sich dem Wandel verweigert, lebt an der Wirklichkeit vorbei. Auch die (geistige) Mobilität ist Ausdruck dieses Wandels. Sie zeigt, dass Leben immer Prozess, nie Zustand ist. Diese Einsicht ist für das Thema „Mobilität“ zentral: Wo immer Menschen sich bewegen, physisch wie geistig, vollzieht sich Veränderung. Reisen – im wörtlichen oder übertragenen Sinne – galt schon seit früheren Zeiten (immer schon?) als Weg zur Erkenntnis. Kaufleute haben immer schon davon profitiert – und waren gerade deshalb immer auch suspekt. Hermes, in der griechischen Mythologie der Schutzgott des Verkehrs, der Reisenden, der Kaufleute und der Hirten, ist andererseits auch der Gott der Diebe, der Kunsthändler und der Rhetorik. Positiv gewendet, gibt es im Deutschen bis heute die Redensart, dass *Reisen bildet*. Was wir *unterwegs* erleben, erweitert unseren Horizont – und das ist prinzipiell kein Nachteil.

Aufklärung und Mündigkeit: Der Weg zur inneren Mobilität

Ein großer Schritt in der Geschichte der geistigen Mobilität war die Aufklärung im 18. Jahrhundert. Damals forderten Denker wie Immanuel Kant die Menschen auf, aus ihrer Unmündigkeit *herauszutreten* – ein starkes Bild, das *Bewegung* impliziert. Immanuel Kant definierte 1784 den Begriff Aufklärung sinnbildlich so: „*Aufklärung ist der Ausgang des Menschen aus seiner selbstverschuldeten Unmündigkeit.*“ Ausgang, das heißt: Hinausgehen, einen Schritt tun, den vertrauten Ort des Denkens verlassen. Kant rief den Menschen zu: „*Sapere aude!*“ – *Habe Mut, dich deines eigenen Verstandes zu bedienen!* Freiheit, Autonomie und Weltoffenheit – diese Ideale der Aufklärung sind eng verknüpft mit der Idee der Mobilität. Kant formulierte einen kategorischen Imperativ, der im Kontext unserer Thematik folgendermaßen heißen könnte:

Handle so, als ob die Maxime deines Mobilitätsverhaltens ein allgemeines Gesetz für alle Menschen sein könnte.

Mit anderen Worten: unsere Freiheit, uns zu bewegen, geht einher mit Verantwortung gegenüber dem *großen Ganzen*.

Halten wir fest: Historisch wie philosophisch betrachtet, wird Mobilität oft mit *Freiheit* und *Entwicklung* gleichgesetzt. Die Möglichkeit, seinen Ort zu wechseln – sei es den Wohnort, den Arbeitsplatz oder auch den geistigen Standpunkt – gehört zu den Freiheitsrechten des Menschen. Im 19. Jahrhundert, als die technischen Erfindungen (Eisenbahn, Dampfschiff etc.) die physische Mobilität sprunghaft steigerten, wurde Mobilität zum Synonym für Fortschritt.

Freiheit und Verantwortung: Mobilität als ethisches Feld

John Stuart Mill formulierte in „On Liberty“ (1859): Die Freiheit des Einzelnen endet dort, wo sie die Freiheit anderer gefährdet. Dieser Grundsatz ist hochaktuell. Die Freiheit, mobil zu sein, darf demnach nicht auf Kosten von Umwelt, Gesundheit oder sozialen Ressourcen gehen.

Hans Jonas erweiterte diesen Gedanken zur Verantwortung gegenüber der Zukunft: „Handle so, dass die Wirkungen deiner Handlung verträglich sind mit der Permanenz echten menschlichen Lebens auf Erden“ (Das Prinzip Verantwortung, 1979). Das heißt:

Unsere Mobilität muss zukunftsfähig sein. Die innere Transformation bedarf eines Wertewandels. Der norwegische Philosoph Arne Naess spricht in seiner „Tiefenökologie“ davon, dass wir nicht nur ökologisches Wissen brauchen, sondern eine Haltung, die den Menschen nicht als Beherrscher, sondern als Teil der Natur begreift. Mobilität muss daher eingebettet sein in ein ganzheitliches Verständnis von Leben, Mitwelt und Verantwortung. Und Karl Jaspers wiederum beschreibt in seinem Begriff der „Grenzsituation“ die Erfahrung fundamentaler Erschütterung, aus der eine neue Haltung entstehen kann.

Vielleicht könnte die Mobilitätskrise, gepaart mit der Energiewende, eine solche Grenzsituation sein, die uns zum Umdenken zwingt? Denn nur eine innere Transformation – von Konsum zu Maß, von Ich zu Wir – kann zu nachhaltigem Wandel führen.

Schlussfolgerung: Mobilität beginnt im Kopf

Zugespitzt könnte man sagen: Wer die Mobilitätswende will, muss zunächst eine Denkbewegung vollziehen. Mobilität beginnt im Kopf, und dazu gehören zumindest folgende Faktoren:

- Denkbeweglichkeit: die Fähigkeit, Neues zu denken.
- Kritikfähigkeit: das Hinterfragen alter Muster.
- Verantwortung: der Blick auf das Ganze und die Zukunft.
- Dialog: das gemeinsame Aushandeln tragfähiger Lösungen.

Eine Philosophie der Mobilität heißt daher:

- Nicht Technikverzicht, sondern Sinnorientierung.
- Nicht Stillstand, sondern bewusste Richtung.
- Nicht Verzicht, sondern Gewinn an Lebensqualität.

Wie lassen sich nun diese grundsätzlichen Überlegungen auf die Praxis der Thematik des Naturforum Weissensee übertragen?

Dazu meine abschließenden Gedanken und Hinweise:

Mobilität ganzheitlich denken: Hinweise zur Mobilitätswende für Gemeinden

Die Betrachtung der Mobilität als geistigen Prozess zeigt deutlich, dass die größten Hürden und Chancen der Verkehrswende in unseren Köpfen liegen. Philosophische Konzepte wie Offenheit, kritisches Denken, Veränderungsbereitschaft und innere Transformation liefern wertvolle Einsichten: Sie betonen, dass echter Fortschritt nicht allein durch Technik, sondern durch *Bewusstseinswandel* gelingt. Mobilität nachhaltig zu gestalten heißt daher auch, einen Prozess der persönlichen und kulturellen Weiterentwicklung anzustoßen.

Für die Mobilitätswende – ob in der Stadt oder auf dem Land – bedeutet das: Technologie und Infrastruktur müssen durch Bildung, Dialog und Reflexion flankiert werden. Es gilt, Menschen mitzunehmen auf diese „Reise im Kopf“. Wenn wir lernen, Mobilität neu zu denken – als etwas, das mit Verantwortung, Gemeinschaft und Lebensqualität verknüpft ist – ändern wir ganz natürlich auch unser Verhalten. Dann wird es vielleicht normal, den Bus oder das Fahrrad zu nehmen, Fahrten zu teilen oder die Umgebung so zu planen, dass Distanzen geringer werden.

Wollen Gemeinden ökologisch, resilient und autark sein (bzw. werden), müssen sie auch Mobilität ganzheitlich denken, d.h.: Eine nachhaltige kommunale Mobilitätspolitik darf den Verkehr nicht isoliert betrachten, sondern muss ihn in Verbindung mit Raumplanung, Energieversorgung, Klimaschutz und Versorgungsstrukturen entwickeln.

In Europa ist der relative Anteil des Verkehrs an den Emissionen für etwa ein Viertel der gesamten Treibhausgasemissionen der EU verantwortlich (eea.europa.eu). Konkret entfielen im Jahr 2022 rund 29 % der EU-Emissionen auf den Verkehr – damit ist er der größte Einzelemittent unter den Sektoren in Europa. Verkehr hat also weitreichende Auswirkungen auf Lebensqualität und Umwelt. Um Klimaziele zu erreichen und gleichzeitig die Lebensqualität zu steigern, müssen Gemeinden den Verkehrswandel aktiv gestalten.

Die Vorteile eines solchen integrativen Ansatzes sind vielfältig.

- **Ökologisch** betrachtet, reduzieren Emissionen und Flächenverbrauch, während Natur und Ortsbild geschützt werden.
- **Ökonomisch** gesehen, reduziert eine geteilte und effiziente Mobilität die Kosten für Bürger und Gemeinden (weniger Straßenunterhalt, kürzere Versorgungswege, etc.).
- **Sozial** assoziiert wird Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen zugänglich – ob für Kinder, Senioren oder Menschen ohne eigenes Auto, und fördert den sozialen Zusammenhalt
- Und in Hinblick auf **Resilienz** und **Autarkie** steigert ein lokales, unabhängigeres Mobilitätssystem die Widerstandsfähigkeit der Region gegen Krisen (z.B. Energiepreise, Versorgungsengpässe etc.).

Welche konkreten praktischen Ansatzpunkte ergeben sich aus diesen grundsätzlichen Überlegungen?

1. Der Schlüssel zu geringerem Verkehrsaufkommen liegt in der **Raum- und Siedlungsplanung**: Kurze Wege entstehen, wenn Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Freizeit räumlich nahe beieinander liegen. Gemeinden sollten daher die weitere Zersiedelung bremsen und stattdessen Ortskerne stärken. Hier geht es um eine Rückbesinnung darauf, worin „Lebensqualität“ eigentlich besteht ...
2. Ein weiterer Aspekt ist die **Verkehrsberuhigung und Ortsgestaltung**: Flächensparende Planung umfasst auch die Umwidmung von überdimensionierten Fahrbahnen zugunsten breiter Geh- und Radwege oder Aufenthaltsflächen. Insgesamt gilt: Eine Gemeinde, die überlegt, wo und wie gebaut wird, legt den Grundstein dafür, dass nachhaltige Mobilität im Alltag praktikabel ist.
3. **Energie, Klimaschutz und Mobilität sind zu verzahnen**: Eine ganzheitliche Mobilitätsstrategie nutzt Synergien mit der lokalen Energie- und Klimapolitik. Im Zuge der Energie- und Verkehrswende, müssen Antriebssysteme auf erneuerbare Energien umgestellt werden – idealerweise unter Nutzung lokal erzeugter Energie. Darüber hinaus können öffentliche Verkehrsmittel klimafreundlich gestaltet werden. Batterie- oder Wasserstoffbusse im Regionalverkehr, die mit erneuerbarem Strom oder lokal produziertem Biogas betrieben werden, verringern die Umweltbelastung erheblich.

4. Auch die **Gebäudepolitik** fließt hier ein: Neue Baugebiete sollten E-Lademöglichkeiten vorsehen, und an PendlerInnenparkplätzen können Park-&-Ride mit Ladestationen kombiniert werden. Gemeinden können ihre eigenen Immobilien nutzen, um Mobilitätshubs zu schaffen, die z.B. Bürgerservice, E-Ladestationen, Leihfahrräder und Carsharing an einem Ort bündeln.

Insgesamt gilt: Klimaschutz im Verkehr gelingt am besten, wenn man Mobilität als Teil der Energie- und Umweltstrategie der Gemeinde mitdenkt – vom Ausbau erneuerbarer Energien bis zur Anpassung an den Klimawandel (z.B. hitzeangepasste Wartehäuschen bis hin zu sicherem Winterdienst für Radwege etc.).

EXKURS

*Vielleicht wäre es hilfreich, den **ursprünglichen** Gedanken des Reisens wieder aufzugreifen, der schon mit der Anreise begonnen hatte, und nicht erst mit der Ankunft an der Destination? Denken wir einfach einmal ein paar Jahrzehnte zurück:*

Was die Eisenbahn betrifft:

Die Anreise von Wien an die Adria (das frühere „Küstenland“ des habsburgischen Österreich) oder der Orient-Express waren früher bereits wesentlicher Teil des Genusses einer Auszeit, in die man sich begeben hatte. Was spricht dagegen, auch heute wieder die Anreise mit öffentlichen (kollektiven) Verkehrsmitteln zu einem Erlebnis zu machen? Nicht nur während der Fahrt zur Destination, sondern auch mit „VIP-Lounges“ an den Endbahnhöfen, an denen der Umstieg auf die „letzte Meile“ erfolgt? Ankommende könnten sich in gemütlicher und exklusiver Atmosphäre auf den Transport zum Hotel ihrer Wahl frisch machen und sich – wenn schon nicht in persönlicher Bedienung, dann zumindest digital unterstützt – mit Getränken und einem kleinen Imbiss versorgen, bevor sie abgeholt werden und bequem und ökologisch nachhaltig weiter anreisen ...

Das Fliegen:

Wenngleich Flugreisen aus heutiger (CO₂-ausstoßender) Sicht möglichst vermieden werden sollten, können wir aus der Vergangenheit, also den Anfängen des Massentourismus, in der dafür (als exklusives Erlebnis auch für die breite Masse) geworben wurde, vielleicht etwas lernen: In diesen Zeiten begann der Urlaub bereits am Flughafen. Das Fliegen war integrierter und sogar besonders exklusiver Teil des Urlaubserlebnisses. Sowohl das Einchecken wie auch der Flug selbst waren in ganz besondere Serviceleistungen eingebettet, die man in dieser Form und Exklusivität im Alltag nicht erleben konnte. Stewardessen und Stewards vermittelten das Gefühl, fast jeden Wunsch von den Lippen ablesen zu können – ... doch diese Zeiten sind längst vorbei.

Heute hingegen werden Flug- und leider auch Zugreisen überwiegend zu einer Tortour. Alles ist selbst zu buchen, passende Tickets stundenlang digital zu recherchieren, auch auf die Gefahr hin, dass vieles dann dennoch nicht so funktioniert, wie vermeintlich vereinbart. Das Kalkül der Effizienz (d.h. der Gewinnmaximierung der ReiseveranstalterInnen, ReisevermittlerInnen und TransporteurInnen) dominiert. Die

Arbeit des Buchens (zum Teil tatsächlich ein Vorteil im Hinblick auf individuelle Bedürfnisse und damit eine Antwort auf die Individualisierungs-Hysterie unserer Gesellschaft) und das Risiko im Hinblick darauf, ob das Angebotene auch tatsächlich das Gelieferte ist, bleiben bei den KundInnen.

5. Konventioneller Linienverkehr in dünn besiedelten Regionen stößt oft an Grenzen:

Starre Fahrpläne und zu große Busse passen nicht immer zum heutigen Bedarf. Flexible, bedarfsgesteuerte Angebote („Mikro-ÖV“) sind daher ein zentrales Element eines ganzheitlichen Mobilitätskonzepts im ländlichen Raum. Darunter versteht man z.B. Rufbusse, Anruf-Sammeltaxis oder Gemeindebusse, die bei Bedarf verkehren und meist als Zubringer zum Hauptverkehr (Bahn/Linien-Bus) dienen.

6. Auch Liefer- und Versorgungsstrukturen sind eng mit Mobilität verknüpft: Je mehr Grundbedürfnisse vor Ort gedeckt werden, desto weniger Fernverkehr entsteht. Gemeinden könnten z.B. Wochenmärkte oder Verkaufsstellen mit regionalen Waren fördern, damit Lebensmittel aus der Umgebung ohne lange Transportwege verfügbar sind. Gemeinsam mit Nachbargemeinden, ließe sich ein regionaler Logistikverbund aufbauen, der die Verteilung lokaler Produkte effizient organisiert – etwa ein gekühlter Lieferwagen, der im Umlauf die Direktvermarkter anfährt und Produkte an Dorfläden oder Abholstationen bringt.

7. Schließlich gehört zur Resilienz die soziale Dimension: Wesentlich für Resilienz ist die regionale Kooperation, denn Mobilität macht nicht an Gemeindegrenzen halt: Gerade in ländlichen Räumen pendeln viele Menschen oder versorgen sich aus Nachbarorten. Deshalb sollten Gemeinden gemeinsam regionale Mobilitätsverbünde bilden, um Angebote abzustimmen und zu finanzieren. Die lokale Wertschöpfung bleibt somit erhalten und das soziale Netz wird dichter – was in Krisenzeiten unbezahlbar ist. Durch „Kraft des Miteinanders“ entsteht ein Sicherheitsnetz für Mobilität.

8. Servicieren und teilen: Optimierung und Inwertsetzung bzw. Servicierung von Leistungen vor Ort, um die Anreise ohne Auto attraktiver zu machen oder dazu zu animieren, das Auto im Urlaub stehen zu lassen: Angebote dazu gibt es derzeit schon sehr viele, wie z.B. Skiverleih, Radverleih, oder Ausrüstungsverleih generell (zu teilen anstatt zu besitzen ist eine Dimension ökologischer Nachhaltigkeit). Hier gäbe es noch genügend Raum, um „out of the box“ mutig vorzudenken und kreativ zu werden und Vorschläge zu erarbeiten, Ziele attraktiv auch zu Fuß zu erreichen oder gemeinsame Fahrten (mehr Personen in einem Auto; Car-Rental ...) zu forcieren (Genauerer finden Sie unter Punkt 2 „Erfolgsfaktor Teilen“).

Fazit:

Ländliche Gemeinden haben heute die Chance, Mobilität neu und ganzheitlich zu gestalten. Konzepte – von flächensparender Raumplanung über E-Car-Sharing und Rufbus bis zu Nachbarschaftshilfe – zeigen, dass es zahlreiche bewährte wie innovative Ansätze gibt, um den Verkehr nachhaltiger, krisenfester und bürgerInnenfreundlicher zu

machen. Wichtig ist, diese Bausteine klug zu kombinieren und an die jeweilige Ortsstruktur anzupassen.

Mobilität sollte daher als Querschnittsthema verstanden werden, das eng mit Klimaschutz, Energieautarkie, Raumordnung und regionaler Wertschöpfung verwoben ist. Kommunale Entscheidungsträger sind gefordert, visionär zu denken und gleichzeitig pragmatisch Schritt für Schritt umzusetzen – den Weg der kleinen Schritte zu gehen.

Die konkrete Empfehlung lautet:

Erarbeiten Sie ein ganzheitliches Mobilitätskonzept als Teil der Gemeindeentwicklung – unter Einbindung von BürgerInnen und ExpertInnen. Nutzen Sie Förderprogramme und tauschen Sie sich mit Vorreiter-Gemeinden aus. So wird Mobilität zum Motor für mehr Lebensqualität und Nachhaltigkeit in der Region, statt zum Bremsklotz; ganz nach dem Motto: „Mobilität im Einklang mit Natur und Gemeinschaft“ – für eine resiliente und lebenswerte Zukunft am Land.

Doch ohne diesen notwendigen mentalen Wandel – ohne neue Denkweisen, veränderte Einstellungen und kritisches Hinterfragen – bleibt auch die Mobilitätswende im physischen Sinne unvollständig. In Zeiten von Klimawandel, Umweltkrise und der Notwendigkeit nachhaltiger Veränderungen wird deutlich, dass die Transformation nicht nur auf technologischer oder infrastruktureller Ebene stattfinden muss, sondern ebenso in unseren Köpfen.

Ich hoffe, dass Sie aus diesen Gedanken etwas für Ihre eigenen Überlegungen mitnehmen können, und lade Sie ein, gemeinsam über eine Mobilität nachzudenken, die uns bewegt, ohne uns zu erschöpfen.

1.2. Nachhaltige Mobilität als wesentlicher Beitrag für eine lebenswerte Region

Mag. Andreas Friedwagner (Verracon GmbH)

Lebenswerte Regionen

Eine lebenswerte Region setzt sich aus vielen Aspekten zusammen. Nachhaltige Mobilität ist dabei ein zentraler Hebel:

- **Soziales, Bildung & Gesundheit:** attraktive öffentliche Räume fördern sozialen Zusammenhalt und aktive Nachbarschaften, Sicherung sozialer Teilhabe, Zugang zu guten Bildungs- und Betreuungsangeboten, gute Erreichbarkeit von Gesundheitseinrichtungen
- **Umwelt:** Saubere Umwelt ohne übermäßige Luft- oder Lärmbelastung, Naherholung / Zugang zu Grünflächen
- **Infrastruktur & Mobilität:** Gute Anbindung durch Bus, Bahn, Fahrradwege und kurze Wege, Fußgängerfreundlichkeit, sichere Schulwege und Barrierefreiheit.
- **Wohnen & Arbeit:** Zugang zu Wohnraum und Arbeitsplätzen, touristische Erreichbarkeit, qualifizierte Arbeitskräfte im Umfeld

Nachhaltige Mobilität ist somit kein Selbstzweck – sie dient dem Zugang zu all diesen Lebensbereichen und ist somit ein Kernelement einer lebenswerten Region.

Rahmenbedingungen für nachhaltige Mobilität auf dem Land

Fast die Hälfte der Menschen in Österreich lebt in ländlichen Räumen. Trotz Home-Office müssen viele in benachbarte Zentren pendeln, um zur Arbeit zu kommen. Dafür, sowie für viele andere Wege, sind die Menschen im ländlichen Raum, viel stärker als in den Städten, auf ein privates Auto angewiesen – 70% der Wege in peripheren Bezirken werden mit dem privaten PKW zurückgelegt. Das liegt auch daran, dass der öffentliche Verkehr auf dem Land oftmals wenig attraktiv ist.

Wie sollen die Menschen auf dem Land künftig von A nach B kommen?

- **Elektrifizierung:** Da das private Auto auf dem Land wichtig bleiben wird, müssen die Wege künftig mit Elektroantrieb zurückgelegt werden – mit dem E-Auto aber auch mit E-Bikes
- **Mehr öffentlicher Verkehr:** eine Investitionsoffensive und neue Mobilitätsangebote machen den öffentlichen Verkehr in Zukunft attraktiver, d.h. dichteres, liniengebundenes Angebot auf den Hauptachsen (Bahn und Bus) und flächendeckende Bedienung durch bedarfsgesteuerte Angebote in den Gebieten dazwischen (Mikro-ÖV, Flex-ÖV).
- **Fahrrad und Zu-Fuß-Gehen:** auch auf dem Land gibt es ein Verlagerungspotenzial auf den Rad- und Fußverkehr. Insbesondere auf kurzen (bis 5km), mit E-Bikes aber auch auf etwas längeren Strecken (bis 10km), nutzen

immer mehr Menschen das Fahrrad. In Kombination mit dem öffentlichen Verkehr bieten Fahrrad und Zu-Fuß-Gehen immer öfter eine Alternative zum privaten PKW. Voraussetzung für die Nutzung des Fahrrads oder verstärktes Zu-Fuß-Gehen auf etwas längeren Distanzen, ist eine attraktive und sichere Infrastruktur – sprich: Rad- und Fußwege, aber auch Radabstellmöglichkeiten an der Haltestelle. / am Ziel des Weges.

Vorteile nachhaltiger Mobilität, die nur bedingt genutzt werden

Nachhaltige Mobilitätsangebote bieten vielerlei Vorteile gegenüber dem motorisierten Individualverkehr für die Menschen und die Gesellschaft. Bis dato werden sie von zu wenigen Menschen genutzt.

- **Mehr nachhaltige Mobilität ist gut für das Klima:** trotzdem stagnieren die CO₂-Emissionen im Verkehr seit Jahren, während andere Sektoren bereits Reduktionen aufweisen können.
- **Flächenverbrauch & Platzbedarf können reduziert werden, wenn mehr Menschen nachhaltige Mobilitätsangebote nutzen:** In Österreich werden immer noch neue Straßen gebaut und um jeden Parkplatz gekämpft, obwohl nachgewiesen ist, dass mehr Straßen in mehr Autoverkehr resultieren und Autos in Summe sehr viel Raum im Vergleich zu ÖPNV, Rad- oder Fußverkehr beanspruchen.
- **Aktive Mobilität ist gut für die Gesundheit:** immer mehr Menschen leiden an Übergewicht und sonstigen gesundheitlichen Konsequenzen, die mit Bewegungsmangel zusammenhängen. Mit Radfahren und Zu-Fuß-Gehen fällt es leichter, körperliche Bewegung in den Alltag zu integrieren.

Viele Fakten sprechen klar für die nachhaltige Mobilität. Es passiert aber zu wenig. Woran kann das liegen?

Hemmnisse auf dem Weg zu mehr nachhaltiger Mobilität

Gemeinden spielen eine wichtige Rolle bei der Förderung nachhaltiger Mobilität. Für viele verkehrsrelevante Fragestellungen liegt die Entscheidungskompetenz auf kommunaler Ebene. Doch gerade die Gemeinden haben mit vielerlei Hemmnissen umzugehen. Beispielhaft seien hier genannt:

Finanzierung: Ein häufiger Grund dafür, dass Gemeinden zu wenig Maßnahmen zur Förderung nachhaltiger Mobilität umsetzen, ist fehlendes Geld bzw. ein begrenzter finanzieller Spielraum. Insbesondere Verkehrsinfrastruktur aber auch der Betrieb von öffentlichen Verkehrsangeboten kosten viel Geld. Geld, das insbesondere kleinere Gemeinden nicht haben bzw. für etwas anderes vorsehen müssen. Fehlendes Geld bedeutet oft auch zu wenig Personal für Planung, Umsetzung und Evaluierung von Mobilitätsprojekten.

Wille zur Veränderung: Nachhaltige Mobilität steht politisch oder gesellschaftlich nicht immer an erster Stelle. Vielfach kennen die EntscheidungsträgerInnen die Bedürfnisse von Menschen, die auf den öffentlichen Verkehr angewiesen sind oder mit dem Rad fahren bzw. zu Fuß gehen, nicht, weil sie selbst diese Verkehrsmittel nicht nutzen. Dementsprechend investieren Gemeinden oftmals eher in den Erhalt bestehender (autogerechter) Infrastruktur, statt in langfristige Veränderungen.

Wissen um gute Lösungen: Fehlendes Wissen um gute Lösungen ist ein weiteres zentrales Hemmnis, warum viele Gemeinden nicht genug für nachhaltige Mobilität tun – selbst wenn der Wille oder teilweise auch die finanziellen Mittel vorhanden wären. Denn die Planung von zukunftsweisenden Mobilitätslösungen ist oftmals komplex, müssen doch ExpertInnen aus mehreren Disziplinen (Verkehr, Umwelt, Stadtentwicklung, Gesundheit etc.) zusammenarbeiten. Viele kleinere oder mittlere Gemeinden haben keinen oder nur beschränkten Zugang zum notwendigen Fachwissen. Entscheidungen werden oft auf Basis von Bauchgefühl oder alten Planungsmustern getroffen („Wir haben das immer so gemacht“).

Einbindung der Betroffenen: Tragfähige Lösungen, die akzeptiert, mitgetragen und im Alltag gelebt werden, setzen die Einbindung der Bevölkerung sowie aller Betroffenen voraus. Beteiligung muss stattfinden, bevor alles beschlossen ist. Dabei sollte von Anfang an offen und ehrlich kommuniziert werden, was der Handlungsspielraum ist, d.h. welche Entscheidungen beeinflusst werden können, und welche nicht. Professionelle, frühzeitige und ernsthaft angelegte Beteiligung scheitert meist nicht am guten Willen, sondern an fehlenden Strukturen, Ressourcen und der Angst vor Kontrollverlust.

Gemeinden brauchen Unterstützung beim Zugang zu Fördermitteln:

Förderprogramme sind oft kompliziert in der Antragstellung und dementsprechend ohne ausreichendes Personal oder Know-how für viele Gemeinden nicht zugänglich. Es braucht Unterstützungsangebote seitens der Länder sowie kommunaler Zweckverbände, um den Zugang zu vorhandenen Fördermitteln zu erleichtern.

Kooperationsbereitschaft: viele Projekte brauchen die Kooperationsbereitschaft und den guten Willen von vielen Beteiligten, um erfolgreich umgesetzt werden zu können. Ein Verständnis für die Zwänge und Handlungsspielräume der einzelnen AkteurInnen ist eine wesentliche Voraussetzung für eine gute Zusammenarbeit. Hierfür braucht es eine offene und konstruktive Gesprächskultur zwischen Verkehrsunternehmen, Verkehrsinfrastrukturbereitstellern, Interessenvertretungen, den Ländern und den Gemeinden. Vor allem aber auch mit der betroffenen Bevölkerung.

Voneinander lernen – aufeinander schauen: Oftmals kämpfen die Gemeinden mit sehr ähnlichen Problemstellungen. Gute Vorbilder aus anderen Städten oder Ländern sind aber nicht bekannt oder nicht greifbar. Dadurch wird Potenzial verschenkt, von Erfolgen (aber auch von Misserfolgen) anderer zu lernen und zu guten Lösungen zu kommen. Niederschwellige Austauschformate, organisiert und unterstützt durch Bund und/oder die Länder, sollen es den Gemeinden ermöglichen, auf einfache Art und Weise Zugang zum notwendigen Fachwissen zu bekommen.

Das vorliegende „ROADBOOK MOBILITÄT“ ist ein überaus hilfreicher Beitrag für Planung und Umsetzung von Mobilitätsprojekten bis hin zur Einbindung diverser Betroffener bzw. Anspruchsgruppen und Beispielen von Kommunikationstools.

Konkrete Handlungsmöglichkeiten für Gemeinden

Trotz allem, gibt es Mittel und Wege für jede Gemeinde, auch ohne viel Geld selbst aktiv zu werden.

„Windows of Opportunity“ nutzen:

Viele Baumaßnahmen im öffentlichen Straßenraum bieten die Chance, anstatt des Originalzustands die Oberfläche im Sinne von Radfahrenden und Zu-Fuß-Gehenden umzugestalten. Oftmals mit nur sehr geringen Zusatzkosten. Diese Chancen gilt es zu nutzen. Dafür ist es notwendig, dass die unterschiedlichen Stellen bereits frühzeitig Informationen austauschen und Planungsprozesse transparent ablaufen.

Frühzeitige und integrierte Planung von Infrastrukturprojekten:

Die Anforderungen des öffentlichen Verkehrs, des Fuß- und Radverkehrs bei der Planung von Anfang an mitzudenken, spart Geld. Allzu oft verursachen nachträglich eingebrachte Anforderungen zusätzliche Kosten und Verzögerungen im Planungsprozess.

Nachhaltige Mobilität in der örtlichen Raumplanung mitdenken:

Raumplanung legt heute fest, wo Menschen wohnen, arbeiten, einkaufen und zur Schule gehen – und damit auch, wie sie sich fortbewegen müssen. Werden nachhaltige Mobilitätsformen nicht mitgedacht, entstehen autoabhängige Strukturen, die schwer rückgängig zu machen sind. Kurze Wege zwischen Wohnstandort und den Zielen des täglichen Bedarfs machen die Nutzung des Fahrrads oder den Fußweg attraktiver. Durchwegungen, die in der Flächenwidmungsplanung vorgesehen werden, sind eine Möglichkeit, nachhaltige Mobilität zu fördern. Supermärkte am Rand des Siedlungsgebiets bzw. auf der „grünen Wiese“ bewirken das Gegenteil.

Perspektivwechsel:

Oft hilft es schon, sich in die Perspektive von Mitmenschen mit anderen Mobilitätsbedürfnissen hineinzusetzen, um bessere Entscheidungen zu treffen. „Wahrnehmungsspaziergänge“ haben sich hierbei als einfach anwendbares und kostengünstiges Instrument erwiesen. Dabei handelt es sich um geführte Rundgänge durch einen ausgewählten Teil der Gemeinde, bei dem BürgerInnen (SchülerInnen, ältere Menschen, etc.), Verwaltungsmitarbeitende, PlanerInnen und politische VertreterInnen gemeinsam den öffentlichen Raum erleben und diskutieren.

Mit gutem Beispiel vorangehen:

Um nachhaltige Mobilität sichtbar und glaubwürdig zu fördern, ist es hilfreich, wenn die Gemeindegremien mit gutem Beispiel vorangeht. Zu GEHmeineRADs-Sitzungen kommen die Gemeinderäte zu Fuß oder mit dem Fahrrad. Ein/e BürgermeisterIn, der/die sich in der Gemeinde mit dem Fahrrad bewegt oder Wege zu Fuß zurücklegt, setzt ein Zeichen und motiviert zur Nachahmung.

Über den Tellerrand schauen:

In Österreich gibt es 2.094 Gemeinden. Viele stehen vor ähnlichen Herausforderungen. Aufeinander zu schauen, erfolgreiche Lösungen zu übernehmen, statt alles neu zu erfinden, sollte eine logische Konsequenz sein. Dadurch können Umwege und Fehler vermieden und die vorhandenen Mittel effizienter eingesetzt werden.

1.3. Zukunft der Mobilität im Lebensraum

Di Matthias Zawichowski (im-plan-tat Raumplanungs- GmbH & Co KG)

Von der Vergangenheit in die Zukunft: Wandel als Konstante

Die Welt befindet sich inmitten eines tiefgreifenden Transformationsprozesses. Disruptive Technologien verändern unser tägliches Leben und stellen bestehende Geschäfts- und Organisationsmodelle infrage. Wer heute erfolgreich sein will, muss bereit sein, bekannte Pfade zu verlassen und neue Wege zu gehen. Besonders der Mobilitätssektor steht vor grundlegenden Veränderungen.

Die Geschichte zeigt, dass technologische Entwicklungen unser Leben stets tiefgreifend geprägt haben. Vom Wandtelefon mit Wählscheibe, dem Overheadprojektor über die Diskette bis hin zur Tageszeitung – einst unverzichtbar, heute nahezu obsolet. Ähnliche Veränderungen zeichnen sich in naher Zukunft in der Mobilität und Energiewirtschaft ab. Das Auto – einst Statussymbol und Ausdruck individueller Freiheit – wird zunehmend zur digitalen autonomen Mobilitätszelle auf vier Rädern und zur mobilen Stromquelle.

Dabei spielt Künstliche Intelligenz (KI) eine zentrale Rolle. KI-Systeme analysieren riesige Datenmengen in Echtzeit – etwa Verkehrsdaten, Wetterinformationen, NutzerInnenverhalten oder Ladezustände von Elektrofahrzeugen – und ermöglichen dadurch eine präzisere, effizientere und nachhaltigere Steuerung von Mobilitätslösungen. Autonome Fahrzeuge, prädiktive Wartung, intelligente Verkehrsflusssteuerung oder das dynamische Management von E-Flotten sind nur einige der Bereiche, in denen KI bereits heute eingesetzt wird. Sie schafft die Grundlage für eine Mobilität, die nicht nur individueller und komfortabler, sondern auch ressourcenschonender und netzdienlicher funktioniert. KI wird damit zum Rückgrat eines Mobilitätssystems, das sich flexibel an die Bedürfnisse von Menschen, Infrastruktur und Umwelt anpasst – und zur treibenden Kraft für die Energie- und Mobilitätswende.

China und Kalifornien als globaler Taktgeber

Ein Blick nach China und Kalifornien zeigt, wie erfolgreich Länder den Wandel gestalten. Mit Investitionen von über 546 Milliarden US-Dollar im Bereich erneuerbare Energien hat China 2022 fast die Hälfte aller weltweiten Ausgaben in diesem Sektor getätigt. Über 70 % der global neu installierten PV-Leistung entfallen auf das Land. Allein im Jahr 2024 wurden dort 277 Gigawatt Photovoltaikleistung installiert. Dieser massive Ausbau, gekoppelt mit einem drastischen Preisverfall bei Photovoltaikmodulen (über 75 % zwischen 2016 und 2024) sowie bei Stromspeichern (rund 41 % seit 2023), schafft neue Spielräume für die Energie- und Mobilitätswende weltweit.

Betrachten wir das Verkehrswesen: Im Jahr 2015 gab es schätzungsweise weltweit rund 173.000 batterieelektrische Busse (BEVs). Nahezu die gesamte globale Flotte – also etwa 150.000 dieser Busse – war in China als Stadtbusse im Einsatz. Im Jahr 2024 befanden sich über 520.000 batterieelektrische Busse (Battery Electric Buses, BEBs) in Betrieb in China, was einem Anteil von rund 77,6 % an der gesamten globalen BEB-Flotte entspricht, die sich auf über 670.000 Fahrzeuge belief. China hat seine Dominanz durch massiven politischen Rückhalt und lokale Produktion weiter ausgebaut. Dabei spielen Hersteller wie BYD, Yutong und King Long eine Schlüsselrolle. Parallel steigen die

Verkäufe in anderen Regionen – in Europa erstmals deutlich spürbar, aber der chinesische Bestand bleibt dominant.

Parallel zur Elektrifizierung des Mobilitätswesens ist auf der anderen Seite des Globus die Entwicklung des Autonomen Fahrens festzustellen. Im Jahr 2023 lag die Gesamtzahl der testberechtigten Fahrzeuge in Kalifornien bei etwa 1.603 AVs, betrieben von 38 Unternehmen. Der Löwenanteil entfiel auf die Unternehmen Cruise (510), Waymo (438) und Zoox (281).

Der DMV-Bericht für den Zeitraum Dezember 2022 bis November 2023 dokumentierte 9.068.861 Testmeilen, davon 3.267.792 Meilen ohne Sicherheitsfahrer und 5.801.069 Meilen mit Sicherheitsfahrer. Im Folgejahr 2023/24 sank die getestete Strecke deutlich auf 4.498.066 Meilen – inklusive 552.895 Meilen vollständig autonom und 3.945.171 Meilen mit Sicherheitsfahrer.

Abgesehen von den Testungen sind in Kalifornien bereits kommerzielle Robotaxis unterwegs. Waymo startete seine Robotaxi-Plattform bereits im Jahr 2022 für interne TestnutzerInnen in San Francisco. Ab August wurde diese Plattform für die Allgemeinheit geöffnet und öffentlich angeboten. Im August 2023 wurden erstmals 12.617 bezahlte Fahrten in Kalifornien registriert – innerhalb von weniger als zwei Jahren steigerte sich die Zahl auf über 708.180 Fahrten im März 2025. Im Jahr 2024 wurden insgesamt über 4 Mio. vollständig autonome Fahrten absolviert. Insgesamt bis Jahresende 2024 wurden so über 5 Mio. Fahrten, im Jahr 2025 bereits über 10 Mio. Fahrten kommerziell absolviert.

In San Francisco allein steuert Waymo mittlerweile rund 300 Fahrzeuge, was etwa 22 % Marktanteil aller Taxifahrten in der Stadt entspricht. Die Unfallrate sank beträchtlich: von etwa 147 Kollisionen pro 100.000 Fahrten (2022) auf nur 7 pro 100.000 Fahrten (2025) – eine Verbesserung um rund 95 %.

Die US-Verkehrssicherheitsbehörde (NHTSA) stellte im Juli 2025 eine 14-monatige Untersuchung zu Waymo-Unfällen ein, ohne weitere Maßnahmen, da der Betreiber Waymo Rückrufe von Mängeln vollzog und Software-Updates rasch lieferte.

Um in diese Welt einzudringen und die Realität im Mobilitätssystem in Kalifornien zu verstehen, empfiehlt es sich, den Blog von Herrn Dr. Mario Herger zu folgen. Der Blog namens „*Der letzte Führerschein neuling ist bereits geboren*“, bietet Herger laufend einen guten Überblick über das Autonome Fahren in Kalifornien, aber auch weltweit.

Digitalisierung als Gamechanger auch in Europa

In Europa ist die Zeit diesbezüglich zwar nicht stehen geblieben, nur die Uhr tickt etwas langsamer – aber es gibt in Europa erste Versuche Autonomes Fahren zu testen. Der deutschsprachige Raum erlebt aktuell eine Vorreiterrolle in Europa beim Thema autonomes Fahren – besonders durch Projekte mit echter NutzerInnenbeteiligung im öffentlichen Verkehr. Während andere Weltregionen (USA, China, UK) stärker Robotaxis einsetzen, fokussieren sich EU-Projekte auf rechtlich sichere, nachhaltige und skalierbare Pilotmodelle.

In Hamburg betreibt Moia in Zusammenarbeit mit Volkswagen und dem HVV seit 2023 autonome Ridepooling-Züge, teils mit SicherheitsfahrerInnen. Der VW ID Buzz AD als autonomer Shuttle ist ab 2026 geplant, mit Testbetrieb 2025. Seit 2020 fahren autonome

Kleinbusse in Monheim am Rhein im Regelbetrieb aufgrund einer Ausnahmegenehmigung. Weitere Pilotprojekte in Deutschland:

- ALIKE (Hamburg),
- KIRA (Darmstadt / Rhein-Main),
- Shuttle-Modellregion Oberfranken (SMO/SMO-II),
- ULTIMO-Projekt in Herford (Westfalen), mit Koordination durch DB Regio Bus – hier startet der Testbetrieb noch 2025

Vereinzelt waren in der Vergangenheit auch in Österreich Forschungsprojekte am Laufen, zuletzt in Klagenfurt und Pörschach am Wörthersee. Bereits seit 2018 verkehrte ein autonomer Bus in Pörschach und transportierte über 20.000 Fahrgästen in der Pilotphase.

Aktuelle Übersicht bedeutender Pilotprojekte

Land	Ort bzw. Region	Projekt / Betreiber	Pilotform	Publikumsverkehr
Schweiz CH	Schaffhausen	Swiss Transit Lab STL 12/13	Linien-Shuttle	Seit 2018 / 2023
Österreich AT	Klagenfurt	SHOW / SURAAA / IOKI	On-Demand Shuttle	seit Juli 2024
Österreich AT	Pörschach am Wörthersee	autonomer Bus Pionierbetrieb	Linien-Shuttle	seit 2018
Deutschland DE	Hamburg	Moia / VW ID Buzz AD	Ridepooling- /Shuttlebetrieb	Testphase seit 2023
Deutschland DE	Monheim am Rhein	kommunaler Testbetrieb	Kleinbus im Regelbetrieb	seit 2020
Deutschland DE	Darmstadt, Oberfranken, Herford	KIRA, SMO-II, ULTIMO	Shuttles, On- Demand-Systeme	Test- / Pilotstatus

Quelle: automatisierte Zusammenfassung von chatgpt, erstellt im Juli 2025.

Elektromobilität als Hebel

Ein zentrales Element dieser Transformation ist die Elektromobilität. Die Zahlen sprechen für sich: Allein im Jahr 2024 wurden in Österreich über 44.000 batterieelektrische Fahrzeuge (BEVs) neu zugelassen, und mehr als 200.000 dieser Fahrzeuge sind bereits auf den heimischen Straßen unterwegs. Diese Dynamik zeigt: Elektromobilität ist längst kein Nischenthema mehr, sondern dabei, den Massenmarkt zu erreichen. Doch mit dem schnellen Wachstum der E-Fahrzeugflotte gehen auch neue Herausforderungen und Chancen einher.

Auffällig ist, dass moderne Elektrofahrzeuge über immer größere Batteriekapazitäten verfügen – durchschnittlich 50 bis 70 kWh – im Alltag jedoch etwa 96 % der Zeit ungenutzt

abgestellt sind. Diese enormen Standzeiten und die darin ruhende Energie bieten ein bislang kaum genutztes Potenzial, das weit über den Mobilitätsbereich hinausreicht: Es eröffnet neue Perspektiven für das gesamte Energiesystem.

Denn Elektromobilität ist mehr als nur eine neue Antriebsform – sie ist ein verbindendes Element zwischen Mobilität und Energieversorgung. E-Autos können als dezentrale, flexible Energiespeicher fungieren, die bei entsprechender Infrastruktur in intelligente Stromnetze eingebunden werden. Mit dem bidirektionalen Laden („Vehicle-to-Grid“ oder „Vehicle-to-Home“) können Fahrzeuge nicht nur Strom aufnehmen, sondern auch gezielt Energie zurückspeisen – etwa in ein Gebäude, eine Energiegemeinschaft oder das öffentliche Netz. Das macht sie zu aktiven Elementen eines nachhaltigen, resilienten Energiesystems, das auf Flexibilität und Dezentralität basiert und die Volatilität der witterungsbedingten Stromerzeugung (Sonne und Wind) puffern können.

Gerade vor dem Hintergrund des rasanten Ausbaus erneuerbarer Energien – allen voran Photovoltaik – wird diese Rolle immer wichtiger. Solarstrom steht oft dann zur Verfügung, wenn der Energiebedarf niedrig ist. Elektrofahrzeuge könnten dabei helfen, überschüssige Energie temporär zu speichern und zu späteren Zeitpunkten bereitzustellen. So steigt nicht nur der Eigenverbrauchsanteil in Haushalten und Betrieben, sondern auch die Netzstabilität insgesamt. Elektromobilität wird damit zum Schlüssel für die erfolgreiche Integration volatiler, erneuerbarer Energiequellen.

Die Digitalisierung ist auch hier der Katalysator, der diese Synergien möglich macht. Nicht nur Autonomes Fahren, sondern intelligente Ladeinfrastruktur, Smart Meter, cloudbasierte Steuerungsplattformen und Datenanalytik ermöglichen es, Ladevorgänge dynamisch zu steuern, an die Netzsituation anzupassen und wirtschaftlich zu optimieren. Durch digitale Schnittstellen können Ladebedarfe, Strompreise, Wetterprognosen und Netzlasten in Echtzeit berücksichtigt werden. Künstliche Intelligenz kann Prognosen verbessern, Lastspitzen vermeiden und eine effiziente Nutzung der verfügbaren Ressourcen sicherstellen.

Mobilität und Energie wachsen also zunehmend zusammen – technisch, wirtschaftlich und strukturell. Die Zukunft liegt in einem vernetzten Gesamtsystem, in dem Fahrzeuge, Gebäude, Stromerzeuger und Speicher intelligent miteinander kommunizieren. Elektromobilität wird dadurch zu einem integralen Bestandteil der Energiewende – und die Digitalisierung zum Werkzeug, das diese Verbindung erst ermöglicht und effizient steuert.

Grundsätzlich ergeben sich daraus vielversprechende Zukunftsbilder. Jedoch bedarf Digitalisierung und Autonomes Fahren Daten- und Rechenzentren, die global bereits erhebliche Strommengen (200–300 TWh/Jahr) verbrauchen, mit wachsendem Anteil durch KI! Autonome Mobilität wird große Strommengen benötigen, jedoch wenig zur Gesamtlast beitragen – von einzelnen Betreibern wird der Strombedarf spürbar sein (MWh–GWh-Skala).

Grundsätzlich ist aber festzuhalten, dass die Digitalisierung den Energiebedarf entscheidend senken und gleichzeitig Leistung und Echtzeitfähigkeit gewährleisten wird.

Mit Millionen autonomer Fahrzeuge steigt auch der Rechen- und damit Energiebedarf – hier entscheidet das Design digitaler Architektur über ökologische Nachhaltigkeit und Wirtschaftlichkeit.

EXKURS: Wieviel Strom braucht Autonomes Fahren in Österreich im Jahr 2040?

Unter der Annahme, dass 10% des Fahrzeugbestands autonom unterwegs wären, würde Strom für ein mittelgroßes Rechenzentrum im Umfang von 13.000 Haushalten benötigt. Das sind ca. 50-60 GWh/a an zusätzlichem Strombedarf (exklusive des Stroms für die Fortbewegung der Fahrzeuge!).

Anmerkung: dieses grobe Rechenbeispiel soll Gedankengänge widerspiegeln und erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Die Rechenlogik ist von ChatGPT vorgeschlagen.

Die Mobilität der Zukunft führt uns zu einem Paradigmenwechsel! Weg vom monokausalen Denken, hin zu Einbindung der Mehrfachnutzung mittels Künstlicher Intelligenz. Aktuelle Pilotprojekte zeigen, dass das individuelle Besitzen von Fahrzeugen durch das Autonome Fahren deutlich reduziert wird und die BeTEILigung an Projekten und Mobilitätsangeboten die Anzahl der Fahrzeuge generell reduzieren wird. Daraus resultiert die Hypothese, dass Autonomes Fahren und der Einsatz der Künstlichen Intelligenz in der Mobilität die Anzahl der Fahrzeuge reduzieren wird und damit langfristig mehr Lebensraum in unseren Siedlungen für Menschen gewonnen werden kann.

Die Verbindung von Mobilität und Energieversorgung ist der Schlüssel zur Energie-Zukunft. Das Konzept der erneuerbaren Energiegemeinschaften, das in Österreich bereits fast 5.000 Gemeinschaften mit über 100.000 Zählpunkten umfasst, zeigt, wie dezentrale Versorgung funktionieren und gelebt werden kann. Das Thema der Speicherung wird uns in diesem Zusammenhang immer mehr beschäftigen und was liegt näher, als die Speicher der Elektrofahrzeuge diesbezüglich zu nutzen. Die Fahrzeuge – ob PKW, Bus oder LKW – können dabei mehrfache Funktionen einnehmen: als Transportmittel und als mobile Speicher, die Energie gezielt aufnehmen und abgeben. Wer dachte in den 90iger Jahren daran, dass unsere heutigen Telefone gleichzeitig Fotoapparat, Kalender, Spielkonsole, Mailpostfach und vieles mehr sein können.

Der Wandel als Konstante in der Zukunft – wir müssen uns laufend mit dem Wandel und dessen Chancen auseinandersetzen und dürfen uns vor diesen Möglichkeiten nicht fürchten! Mit diesem optimistischen Blick gilt es in die Zukunft zu gehen, denn „Damit alles bleibt, wie es ist, muss sich alles ändern!“¹

¹ Der Satz "Damit alles bleibt, wie es ist, muss sich alles ändern" ist ein bekanntes Zitat, das oft Giuseppe Tomasi di Lampedusa zugeschrieben wird, insbesondere im Zusammenhang mit seinem Roman "Der Leopard". Es beschreibt die paradoxe Notwendigkeit von Veränderung, um eine bestehende Ordnung oder Identität zu bewahren

2. Erfolgsfaktor „Teilen“

2.1. Erfolgsfaktor „Teilen“ – Faktor Mobilität

Das Teilen eines Fahrzeuges an sich, aber auch die Verknüpfung verschiedener Nutzungsmöglichkeiten in einem Mobilitätsangebot bietet neue und ideenreiche Chancen mit diversen Vorteilen. So kann beispielsweise eine Verbesserung der Wirtschaftlichkeit eines Projektes erzielt, mehr potenzielle Nutzungsgruppen angesprochen, die Erhöhung der Effizienz hervorgerufen und Ressourcen gespart werden.

Im Folgenden werden Vorschläge, Projektvisionen und Anwendungs- bzw. Praxisbeispiele beschrieben, die als Ansatz für Mobilitätsprojekte mit dem Erfolgsfaktor „Teilen“ dienen können.

2.1.1. Mehrfachnutzen von Fuhrparks

Fuhrparks bieten – insbesondere beispielsweise im öffentlichen und kommunalen Bereich – bislang oft unterschätzte Möglichkeiten für eine ressourcenschonende, nachhaltige und effiziente Mobilitätswende. Statt einer rein altbewährten Nutzung für Dienstfahrten, können Fahrzeuge heute mehrfach genutzt werden. Beispielsweise kann das Auto für Privatfahrten außerhalb der Dienstzeiten, durch MitarbeiterInnen-Sharing, oder durch eine Öffnung des Fuhrparks für BürgerInnen zur Forcierung der geteilten Mobilität eingesetzt und verwendet werden. Durch eine einwandfreie Kombination und Abstimmung zwischen einer digitalen Buchungssoftware, der E-Mobilität und Ladeinfrastruktur kann beim Fuhrpark eine effizientere Fahrzeugauslastung erreicht werden. Zudem tragen diese Möglichkeiten zu einer Reduktion von CO₂-Emissionen und Verkehrsaufkommen bei. Es wird aus einem reinen Mobilitätsmittel ein multifunktionales Mobilitätsangebot für eine lebenswerte Region geschaffen.

2.1.1.1. Carsharing mit Mehrfachnutzen

Projektvision - Car-Sharing und Essen auf Rädern

Raumplanungsbüro im-plan-tat GmbH & Co KG basierend auf den Daten der Projektvision

In einer niederösterreichischen Gemeinde wird mit einem elektrischen E-Car-Sharing-Angebot eine Möglichkeit geboten, eine Verbesserung des Mobilitätsangebots zu generieren, eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs hervorzurufen und die Umweltbelastung zu verringern. Das gut organisierte E-Carsharing-System bietet den Gemeindemitgliedern Flexibilität, Bequemlichkeit und Kosteneffizienz. Die GemeindebürgerInnen können ein alternatives und ergänzendes Mobilitätsangebot in ihrer Heimatgemeinde verwenden und müssen sich dabei nicht wie bei einem eigenen privaten Fahrzeug um die

laufenden Kosten (z.B. Wartung, Versicherung) oder einen Parkplatz kümmern. Ein besonderer Fokus bei dieser Projektvision liegt auf dem Mehrfachnutzen des Fahrzeugs. Daher wird das E-Carsharing-Fahrzeug auch für den täglichen Transport im Rahmen von „Essen auf Rädern“ eingesetzt. Das E-Carsharing-Fahrzeug der Marktgemeinde wurde bei einem Wohnbau stationiert. Dies ist der Startpunkt für die Nutzung des Fahrzeugs. Nach Beendigung der Fahrt beziehungsweise der Buchung ist das Fahrzeug wieder auf den ursprünglichen Standort zurückzubringen. Das Fahrzeug steht täglich für den Transport im Rahmen von „Essen auf Rädern“ zur Verfügung und wird wöchentlich an jedem Tag für etwa 1–2 Stunden genutzt – insgesamt 52 Wochen im Jahr. Die Registrierung der FahrerInnen, die im Rahmen dieses ehrenamtlichen Dienstes tätig sind, erfolgt über eine Onlineplattform. Für die Anmeldung ist das Hochladen persönlicher Daten (z.B. Führerschein) erforderlich. Vor der Inbetriebnahme des Fahrzeugs erhält jede/r registrierte FahrerIn eine verpflichtende Einschulung des Fahrzeugs durch den regionalen Carsharing-Verein. Nach erfolgreicher Registrierung bekommen die FahrerInnen eine Zutrittskarte, die für die Nutzung im Rahmen des „Essen auf Rädern“-Transports vorgesehen beziehungsweise zu verwenden ist. Als zusätzliche Anerkennung für das Engagement wird den FahrerInnen ermöglicht, das E-Carsharing-Fahrzeug auch für private Zwecke zu einem vergünstigten Tarif zu nutzen.

Für weiterführende Informationen sowie bei Interesse an dieser Projektversion steht Ihnen Herr DI Stefan Czamutzian, Klima- und Energieregionsmanager der Region Wagram, jederzeit gerne als Ansprechpartner zur Verfügung.

<p>LEARNINGS / ANREGUNGEN / ANREIZE</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Mehrwert durch E-Carsharing: Verbesserung des Mobilitätsangebots, Reduktion des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und Verringerung der Umweltbelastung • NutzerInnenfreundlichkeit: Mitglieder profitieren von Kosteneffizienz und Flexibilität, ohne sich um z.B. Wartung oder Versicherung kümmern zu müssen. • Doppel- bzw. Mehrfachnutzen des Fahrzeugs: Das Fahrzeug wird zusätzlich auch für „Essen auf Rädern“ eingesetzt – ein Mehrfachnutzen, der gesellschaftlichen Mehrwert generiert. • Ehrenamtliche Integration: FahrerInnen für „Essen auf Rädern“ werden im Prozess integriert. • Anreizsystem für Ehrenamtliche: FahrerInnen sollen das Fahrzeug auch privat zu vergünstigten Tarifen nutzen können. • Standortlösung: Stationierung des Fahrzeugs bei einem Wohnbau. Dies ermöglicht eine leichte Zugänglichkeit für Abholung und Rückgabe. • Verbindliche Qualitätssicherung: z.B. durch Online-Registrierung oder Führerscheinprüfung
--	---

Projektvision - Car-Sharing als Verstärkungsfahrzeug für Vereinsstrukturen

Raumplanungsbüro im-plan-tat GmbH & Co KG basierend auf den Daten der Projektvision

Eine Gemeinde im Zentralraum Niederösterreichs setzt einen wichtigen Schritt in Richtung zukunftsorientierter, bürgernaher und umweltfreundlicher Mobilität. Für

Fahrten innerhalb des Gemeindegebiets steht den BürgerInnen ein Fahrtendienst zur Verfügung. Dieser wird mit Unterstützung von ehrenamtlichen FahrerInnen betrieben. Während der Betriebszeiten können die Mitglieder einfach im Rahmen eines Telefonats Fahrten beispielsweise zur Apotheke, zum Einkaufen oder zu Terminen bei ÄrztInnen buchen. Das Mobilitätsangebot wird in der Gemeinde als Verein organisiert. Aufgrund eines erhöhten Bedarfs an Fahrten zu Stoßzeiten wird eine Verstärkung für das Fahrzeug des Fahrtendienstes erforderlich. Ein wichtiges Element für ein Verstärkungsfahrzeug des Fahrtendienstes ist das E-Carsharing-Fahrzeug, das als Standort in der Nähe eines Wohnbaus platziert ist. Es ermöglicht einerseits ein klimafreundliches und kosteneffizientes Mobilitätsangebot für alle Gemeindemitglieder, andererseits unterstützt es gezielt soziale Dienste. Damit wird nicht nur der Individualverkehr reduziert, sondern auch das ehrenamtliche Engagement in der Gemeinde gestärkt.

Im Zuge der Realisierung des E-Carsharing-Angebots in der Marktgemeinde wurde ein ergänzender Mobilitätsbedarf identifiziert. Zu der Abdeckung dieses Bedarfs wurde ein Verstärkungsfahrzeug benötigt, das an vier Tagen in der Woche jeweils für zwei Stunden zur Verfügung steht. Dieses ergänzende Fahrzeug dient als Zusatz zu den bestehenden Fahrten im Rahmen des Fahrtendienstes in der Gemeinde und schafft flexible Einsatzmöglichkeiten. Für die Verwendung des E-Carsharing-Fahrzeugs ist eine verpflichtende Einschulung für alle ehrenamtlichen bzw. freiwilligen FahrerInnen notwendig. Diese Schulungen werden von einem regionalen Verein organisiert und halbjährlich in geblockten Einheiten angeboten. Die Einschulung stellt sicher, dass alle NutzerInnen mit den Funktionen und Anforderungen des Fahrzeugs vertraut sind. Die Registrierung der FahrerInnen für das Fahrtendienstangebot erfolgt analog zur Anmeldung der FahrerInnen für den Transportdienst „Essen auf Rädern“. Für die Registrierung sind persönlichen Daten (z.B. Führerschein) über die Plattform hochzuladen. Mit dieser strukturierten Vorgehensweise wird gewährleistet, dass das E-Carsharing-Angebot nicht nur bedarfsgerecht, sondern auch sicher und nachhaltig betrieben werden kann. Die Möglichkeiten des „Teilens“ erfüllt zum einen den Zweck der Mobilitätsverbesserung des Angebots vor Ort, vor allem für Menschen, die einen benachteiligten Mobilitätszugang haben, wie beispielsweise Kinder und Jugendliche, ältere Menschen oder mobilitätseingeschränkte Personen. Zum anderen erzeugt dieses Projektvorhaben einen großen sozialen Mehrwert für die Gemeinde. Das Gemeinschaftsgefühl und das Miteinander wird gestärkt, der Vereinsamung von Personen wird vorgebeugt und es werden neue Kontakte innerhalb der Gemeinde geknüpft, die zu gegenseitiger Unterstützung führen.

<p>LEARNINGS / ANREGUNGEN / ANREIZE</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Bedarfsgerechte Ergänzung: Die hohe Nachfrage erfordert ein Verstärkungsfahrzeug, das flexibel und zusätzlich eingesetzt wird. • E-Carsharing als Doppel -bzw. Mehrfachnutzung: Das Elektrofahrzeug unterstützt individuelle Fahrten und soziale Dienste. • Inklusion und soziale Wirkung: Das Angebot richtet sich an mobilitätsbenachteiligte Gruppen (Kinder, Jugendliche, ältere oder eingeschränkte Personen). • Sozialer Mehrwert: z.B. Stärkung des Gemeinschaftsgefühls und des Miteinanders • Verbindliche Qualitätssicherung: Alle FahrerInnen müssen an einer verpflichtenden Fahrzeugeinschulung teilnehmen. • Transparente Registrierung: Anmeldung und Führerscheinprüfung über eine Online-Plattform. • Nachhaltigkeit: Doppelter Nutzen für Gesellschaft und Umwelt
--	--

Geteilte Autonutzung – Beispiele aus der Klima- und Energiemodellregion (KEM) Elsbeere Wienerwald

DI Matthias Zawichowski (KEM-Manager der KEM Elsbeere Wienerwald)

In der „Klima- und Energiemodellregion (KEM) Elsbeere Wienerwald“ wird geteilte Mobilität in mehreren Gemeinden betrieben. Diese erfolgt ausschließlich mit Elektroautos, die sowohl lokale Betriebe als auch BürgerInnen nutzen können.

Allem voran sind die Fahrtendienste in sechs Gemeinden zu nennen. Diese werden auf Basis ehrenamtlicher Tätigkeiten betrieben. Viele freiwillige Fahrerinnen und Fahrer sind monatlich ein paar Stunden koordiniert abrufbar. Menschen ohne Autos bzw. mit Mobilitätseinschränkungen können über eine zentrale Hotline ihre Fahrtenanfragen beziehungsweise Buchungen melden und werden anschließend von einem E-Mobil abgeholt. Die genannten Mobilitätsdienstleistungen beschränken sich auf das jeweilige Gemeindegebiet. Zusätzlich werden weitere Fahrzeuge multifunktional eingesetzt: Kommunale (E-)Fahrzeuge werden nicht nur für Dienstfahrten genutzt, sondern auch als Kindergartenbusse oder Vereinsfahrzeuge – etwa für Ausflüge, Transport von Materialien oder Vereinsaktivitäten eingesetzt. Dies trägt zur Stärkung der lokalen Gemeinschaft, einer Reduzierung des Fahrzeugbesitzes und einer annähernden flächendeckenden Mobilität in ländlichen Gebieten bei. Eine Vision wäre, dass der kommunale Fuhrpark zukünftig am Wochenende und außerhalb der Kernarbeitszeiten in Form eines Carsharing-Modells zur Verfügung gestellt wird. Dabei entstehen klare Vorteile:

- **Hohe Auslastung:** Fahrzeuge stehen durchschnittlich 23 Stunden am Tag ungenutzt herum. Durch eine vielseitige Nutzung – von Carsharing über Vereinsfahrten bis hin zu Kindergarten-Transporten – wird die Fahrzeugflotte effizienter eingesetzt.
- **Gemeindeeinbindung:** Gemeindeangestellte und Ehrenamtliche verwenden gleichermaßen die Fahrzeuge für verschiedene Aufgaben.

- **Emissionseinsparung:** Weniger Zweitautos in Privathaushalten und geteilte Betriebskosten führen zu einer Reduktion des CO₂-Ausstoßes.
- **Flexible Nutzung:** Die Fahrzeuge können je nach Bedarf für Vereinszwecke, Zubringerdienste oder Gemeindeeinsätze gebucht werden. Dies führt wiederum zu einer Mobilisierung der einzelnen Haushalte ein eigenes Fahrzeug abzuschaffen.

Die „KEM Elsbeere Wienerwald“ fördert und stärkt dieses Modell aktiv: Standorte mit Carsharing-Plätzen wurden eingerichtet, lokale AnsprechpartnerInnen etabliert und regelmäßige Evaluierungen (z. B. nach einem Jahr) durchgeführt. Der Fokus liegt dabei auf der Integration von Carsharing in den regionalen Mobilitätsmix – auch im Zusammenspiel mit Themen wie Ladestationen, ÖPNV und Fahrradnetz.

<p>LEARNINGS / ANREGUNGEN / ANREIZE</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ehrenamtlich organisierte Fahrtendienste in der Region • Multifunktionale Verwendung von kommunalen E-Fahrzeugen: z.B. Dienstfahrten, Kindergartenbusse, Vereinsfahrten • Effizienzsteigerung durch geteilte Nutzung • Flexibilität: Fahrzeuge können für verschiedene Zwecke gebucht werden. • Einbindung unterschiedlicher TeilnehmerInnengruppen: GemeindemitarbeiterInnen und Ehrenamtliche nutzen die Fahrzeuge gemeinsam. • Soziale und ökologische Effekte: Reduktion der CO₂-Emissionen, Verringerung des Zweitautoanteils • Strukturelle regionale Unterstützung: durch die KEM Elsbeere Wienerwald • Systemintegration: Das Carsharing-Angebot wird in das regionale Mobilitätsangebot integriert.
--	--

Car-Sharing für Pflege- und Krankentransporte

Raumplanungsbüro im-plan-tat GmbH&Co KG basierend auf den Auskünften des Unternehmens FAMILY OF POWER e Carsharing, DDI Gerd-Ingo Janitschek

In den steirischen Gemeinden **Murau, Scheifling und Neumarkt in der Steiermark** wird bereits aktiv ein innovatives Modell angewendet, das Carsharing mit der Personenbeförderung kombiniert. Hier kommt es regelmäßig – etwa wöchentlich – zur Nutzung von Carsharing-Fahrzeugen für Krankentransporte oder Essen auf Rädern, also für flexible Formen der Beförderung außerhalb des klassischen Taxibetriebs. Das Konzept hat sich besonders in ländlichen Regionen bewährt, in denen herkömmliche Mobilitätsdienste oft nicht flächendeckend verfügbar sind.

Ein entscheidender Vorteil ergibt sich durch die Doppelzulassung der Fahrzeuge: Sie sind sowohl für den Carsharing-Betrieb als auch für die Personenbeförderung, gemäß den landesspezifischen Bestimmungen, zugelassen. Das erhöht die Auslastung der Fahrzeuge und schafft mehr Flexibilität für BetreiberInnen und NutzerInnen. Insbesondere bei der PatientInnenbeförderung ist das System effizient: Sollte ein Fahrzeug nicht verfügbar sein, können Transportdienste rasch umdisponiert oder auf andere Anbieter zurückgegriffen werden.

Auch in **Klagenfurt** wird ein solches Modell angedacht. Hier stellt sich zurzeit allerdings noch die Frage der Infrastruktur. Die Standortwahl für die Installation einer Ladeinfrastruktur in Klagenfurt wird zurzeit evaluiert. In diesem Zusammenhang spielt der Finanzierungsaspekt eine zentrale Rolle. Dennoch wäre das Ziel auch in Klagenfurt, Carsharing-Fahrzeuge direkt über die Plattform anzusteuern und sie bei Bedarf auch für den Taxi- oder PatientInnentransport zu nutzen.

Die Voraussetzung für diese multifunktionale Nutzung ist, dass die Fahrzeuge die landesspezifischen Kriterien der Betriebsordnung für den Taxibetrieb erfüllen. Dazu zählen z. B. eine Mindestfahrzeuglänge, bestimmte technische Voraussetzungen sowie die korrekte Kennzeichnung als Taxi. Diese Anforderungen sind nicht bundesweit einheitlich, sondern werden auf Landesebene definiert.

Die Erfahrung bisher zeigt, dass wenn mehrere Fahrzeuge in einem Einsatzgebiet verfügbar sind, die Wahrscheinlichkeit steigt, dass mindestens eines davon kurzfristig für die Personenbeförderung einsatzbereit ist. Damit lässt sich ein flexibler Fahrzeugpool entwickeln, der bedarfsgerecht und ressourcenschonend agieren und eingesetzt werden kann. Das Konzept zeigt klar: Multifunktionale Fahrzeugnutzung ist ein Schlüssel zu effizienter, nachhaltiger und leistbarer Mobilität – insbesondere in Regionen mit heterogenen Mobilitätsbedürfnissen.

Das Modell bietet für die regionale Bevölkerung diverse Potentiale:

- Das Modell des Carsharings ermöglicht es sozialen TrägerInnen, kosteneffizient zu arbeiten. Es müssen keine eigenen Fahrzeugflotten angeschafft werden. Dies führt wiederum zu verringerten Anschaffungskosten. Durch die gemeinschaftliche Nutzung sind ebenfalls geringere Fixkosten (z.B. Wartung, Versicherung) sichtbar.
- Das Carsharing-Angebot bringt Flexibilität bei kurzfristigem Bedarf mit sich, da die Fahrzeuge bedarfsgerechter buchbar sind. In diesem Fall wurden einzelne Tage/Zeiten speziell für den Pflege- und Krankentransport terminlich geblockt, damit diese Zeitfenster sicher für notwendige Transporte zur Verfügung stehen.
- Das E-Carsharing Fahrzeug ist umweltfreundlich, schafft regionale Wertschöpfung und trägt zu einem vielfältigen Mobilitätsangebot in der Region bei. E-Carsharing-Modelle reduzieren CO₂-Ausstoß und Lärm.
- Die Fahrten können bei Vorregistrierung der Plattform schnell per App oder Web gebucht werden.
- Für die PatientInnen ermöglicht der Krankentransport mit dem E-Carsharing-Fahrzeug und den freiwilligen FahrerInnen selbstbestimmt Fahrten zu Terminen (z.B. Arzt) auch ohne eigenes Auto zurückzulegen – bessere Versorgung trotz Mobilitätsarmut.
- E-Carsharing gilt als verlässliche Transportmöglichkeit in dünn besiedelten Gebieten und ergänzt Mobilitätslücken in der Region.

<p>LEARNINGS / ANREGUNGEN / ANREIZE</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Multifunktionale Nutzung: Carsharing-Fahrzeuge können gleichzeitig für Personenbeförderung und klassische Carsharing-Zwecke eingesetzt werden. • Doppelzulassung ermöglicht mehr Auslastung u. Flexibilität: Fahrzeuge sind sowohl für Carsharing als auch für den Taxibetrieb zugelassen. • Effizienz bei Krankentransporten -Sozialer Mehrwert: Es sind mit diesem Modell flexible Umplanung möglich. • Höhere Flexibilität - Mehrere Fahrzeuge/ Fahrzeugpool erhöhen die Fahrzeugverfügbarkeit für kurzfristige Buchungsvorgänge. • Planbare Nutzung: Trotz Flexibilität können Zeitfenster für Pflege- und Krankentransporte blockiert werden. • Regionale Standortwahl: Die Standortwahl des Mobilitätsangebots ist essentiell – es ist sinnvoll in ländlichen Regionen, wo klassische Mobilitätsdienste nicht flächendeckend vorhanden sind. • Lückenschluss: Ergänzt vorhandene (möglicherweise liniengebundene) Mobilitätsangebote in dünn besiedelten Regionen und ermöglicht eine bessere Versorgungssicherheit. • Berücksichtigung rechtlicher Rahmenbedingungen: Fahrzeuge müssen landesspezifische Taxibetriebsordnungen erfüllen • Mögliche Herausforderungen: Infrastruktur, Finanzierung
--	---

2.1.1.2. Carsharing als Angebot eines mobilen Postfachs

Raumplanungsbüro im-plan-tat GmbH & Co KG basierend auf den Daten der Projektidee

Die Mehrfachnutzung von Fahrzeugen ist unumgänglich, damit Carsharing-Projekte langfristig betriebswirtschaftlich ermöglicht werden können, ohne Zuschüsse aus anderen Töpfen erhalten zu müssen. Eine weitere potenzielle Nutzung und Möglichkeit stellen die Verwendung des Fahrzeugs als mobiles Postfach dar. Der innovative Gedanke dahinter: Fahrzeuge, die im Rahmen von Carsharing ohnehin im täglichen Einsatz stehen, können zusätzlich für die dezentrale Zustellung von Gütern, Dokumenten oder Medikamenten genutzt werden.

Dieses Modell erschließt neue Potenziale im Bereich der logistischen Nahversorgung, vor allem in ländlichen oder schwer erreichbaren Regionen, wo klassische Lieferdienste oft an ihre Grenzen stoßen. Ein Carsharing-Fahrzeug, das ohnehin regelmäßig zwischen Gemeinden oder Quartieren pendelt, kann somit logistische Aufgaben zusätzlich erfüllen, ohne einen weiteren Verkehr zu erzeugen. In Verbindung mit einer digitalen Infrastruktur, wie etwa ein App-gesteuerter Zugang, Echtzeit-Tracking oder Zustellnachweise, wird das Fahrzeug zur mobilen Übergabeplattform. Die Idee erweitert das klassische Mobilitätsverständnis um eine logistische Funktion, was zu einer deutlich höheren Auslastung und Effizienz der Fahrzeugflotte führen kann. Damit wird ein spannender Anwendungsfall für Multifunktionalität in der Mobilität aufgezeigt, der nicht nur wirtschaftlich, sondern auch ökologisch und sozial nachhaltig ist.

Neben dem innovativen Kofferraum-Sharing könnte das Installieren von Ladestationen für Elektrofahrzeuge mit integrierten Schließfächern ein weiterer Schritt zu Optimierung

der kleinräumigen Logistik angedacht werden. Der Grundgedanke hierbei besteht darin, Sharing-Systeme auszuweiten und die vorhandene Infrastruktur, wie eben das Car-Sharing Fahrzeug oder die Ladestation, mit erweiterten Funktionen auszustatten. Der Kofferraum des Car-Sharing Fahrzeugs kann bei manchen Car-Sharing Systemen getrennt von den übrigen Autotüren (auch von der Ferne) per SMS geöffnet werden. Diese Möglichkeit kann genutzt werden, um aus dem Kofferraum eine Abholstation für Pakete zu machen. Somit kann z.B. von einem Paketzusteller oder Kurier eine Sendung im Kofferraum hinterlegt werden, welche zu einem späteren Zeitpunkt (etwa im Zuge einer Buchung des Fahrzeugs) von der jeweiligen, empfangenden Person dort abgeholt werden kann. Diese Funktion kann zukünftig auch von intelligenten Ladestationen übernommen werden, indem in die Stromtankstelle ein Schließfachsystem integriert wird und diese als Abholstation für Sendungen zur Verfügung steht. Vor allem aufgrund der angestrebten gleichmäßigen Verteilung von Car-Sharing Standorten in Siedlungsgebieten, wäre die Einrichtung von solchen smarten Abholstationen für die gesamte Bevölkerung von Vorteil. In einem Einzugsbereich von max. 500 Metern sollten solche multifunktionalen Sharing-Points in Siedlungsgebieten künftig als Mobilitätspunkte und Abholstationen (z.B. E-Car-Sharing, aber auch E-Moped-Sharing, etc.) zur Verfügung stehen. Vor allem im Hinblick auf die zunehmende Bedeutung von E-Commerce und die stetig steigende Anzahl an Paketzustellungen ist der Bedarf für solche innovativen Lösungen definitiv gegeben.

<p>LEARNINGS / ANREGUNGEN / ANREIZE</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Notwendigkeit der Mehrfachnutzung: Carsharing-Fahrzeuge müssen multifunktional verwendet werden, um den Betrieb wirtschaftlich nachhaltig und unabhängig von Subventionen sicherzustellen. • Mobiles Postfach als zusätzliche Nutzung: Carsharing-Fahrzeuge können zusätzlich für die dezentrale Zustellung eingesetzt werden. • Synergieffekt: Fahrzeuge übernehmen zusätzlich logistische Aufgaben. • Einsatz digitaler Infrastruktur: z.B. über Echtzeit-Tracking • Realisierung von Mobility-Hubs: Kombination von E-Carsharing, E-Scooter und Paketabholung an zentralen Standorten • Ökologische und soziale Wirkung: Höhere Auslastung führt zu einer Reduktion des Ressourcenverbrauchs, steigert die Effizienz und erhöht den Nutzen für die breite Bevölkerung.
--	--

2.1.2. Klimafreundliche Wegeketten / Vermeidung vom motorisierten Individualverkehr (MIV)

2.1.2.1. Klimafreundlich reisen trotz Zusatzgepäck: Erfolgsmodelle nachhaltiger Mobilität

Raumplanungsbüro im-plan-tat GmbH & Co KG basierend auf den Daten des Projekts „Mobilitätsplattform“ in Kärnten

Die nachhaltige Gestaltung der An- und Abreise ist ein zentrales Element einer klimaverträglichen Tourismusstrategie. Dabei stellt die Mitnahme von zusätzlichem Equipment, wie Ski, Snowboards oder Fahrräder, häufig eine besondere logistische

Herausforderung für Urlaubsreisende oder Tagesgäste dar. Allerdings zeigen erfolgreiche Praxisbeispiele, insbesondere aus der Tourismusregion Kärnten, dass Reisen mit umfangreichem Gepäck ökologisch verträglich gestaltet werden kann, ohne Komfortverlust für Reisende.

Der Fern- und Regionalverkehr bietet Reisenden in Kärnten zahlreiche direkte Verbindungen, etwa nach Villach, Spittal an der Drau oder Klagenfurt. Anschließend erfolgt die Weiterreise mit den S-Bahn-Linien in die Kärntner Regionen, kombiniert mit einem „Last Mile Service“, der die direkte Anbindung bis in den Ort oder zur Unterkunft sicherstellt. Besonders hervorzuheben ist, dass viele dieser Verbindungen bereits Fahrradmitnahme im Zug ermöglichen. In der Wintersaison sind auch Züge mit ausreichend Stauraum für Ski- und Snowboardausrüstung verfügbar. Das macht eine Anreise per Bahn selbst für AktivurlauberInnen attraktiv.

Ein zentrales Element nachhaltiger Mobilitätsstrategien ist die sogenannte „letzte Meile“ – also der Weg vom Bahnhof oder Busbahnhof zur Unterkunft. In Kärnten gibt es dazu mehrere klimafreundliche Angebote. Die Region Nassfeld-Presegger See wirbt aktiv mit einer klimafreundlichen Anreise per Bahn, inklusive kostenlosem Shuttle-Service vom Bahnhof Hermagor zu den Unterkünften. Dabei werden auch große Gepäckstücke, Ski oder Bikes mittransportiert – ein gelungenes Beispiel für eine integrierte Mobilitätskette. Die Mobilitätsplattform in Kärnten ist eines der Erfolgsbeispiele klimafreundlichen Reisens - trotz Zusatzgepäck. Der Urlaubsgast kann durch die Angabe relevanter Details wie Unterkunft, Reisedatum, Uhrzeit, Personenzahl und Gepäckmenge die gewünschten Rahmenbedingungen für seine Fahrt festlegen. Auf dieser Basis werden passende Verbindungen für An- und Abreise angezeigt. Sofern keine anderen Angaben vorliegen, beziehen sich die Ergebnisse auf Sammeltransfers. Individuelle Transfers von oder zu einem Partner werden nur dann angezeigt, wenn entsprechende Preisangaben im Backend hinterlegt sind.

Die ÖBB bieten einen Gepäcksservice bei dem Gepäckstücke, wie auch weiteres Equipment wie Fahrräder etc. voraus an den Urlaubsort geschickt werden können. Die Gepäckstücke werden zu Hause abgeholt und an den Urlaubsort in Österreich, Deutschland und Südtirol bis zum Quartier zugestellt. Dies ermöglicht eine unkomplizierte öffentliche Anreise für UrlauberInnen.

<p>LEARNINGS / ANREGUNGEN / ANREIZE</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Nachhaltige An- und Abreise als Kernelement • Integriertes Gepäcksservice: bietet die logistische Möglichkeit Gepäck bei einer nachhaltigen An- und Abreise mitzubuchen • Relevanz „Letzte Meile“: z.B. Shuttle-Services verbinden Bahnhof direkt mit Unterkünften inklusive Gepäcktransport. • Attraktivitätssteigerung für AktivurlauberInnen durch die Möglichkeit der Mitnahme von Fahrrädern oder anderer sperriger Gepäckstücke in Zügen. • Digitale Mobilitätsplattform: Ermöglicht es den Gästen und Einheimischen Reisedetails anzugeben und die Möglichkeiten für Verbindungen und Sammel- oder Individualtransfers zu eruieren. • Komfort und Klimaschutz kombiniert: Durch eine durchgehende Mobilitätskette können beide Faktoren ermöglicht werden.
--	--

2.1.2.2. Mystery Checks - Beauskunftung bei Hotelbuchung / Reservierungsanfrage

Raumplanungsbüro im-plan-tat GmbH & Co KG basierend auf den Daten des Projekts KEM Tourismus Nassfeld-Pressegger See / Lesachtal / Weißensee

Im Rahmen einer Untersuchung zur Rolle nachhaltiger Mobilitätsangebote in österreichischen Beherbergungsbetrieben, wurden systematische Mystery Checks durchgeführt. Ziel war es, den Status quo der Kommunikation, Information und aktiven Bewerbung klimafreundlicher Anreisemöglichkeiten zu erheben. Dabei wurden E-Mail- und Telefonanfragen, sowie Analysen der Webseiten zahlreicher Betriebe angewendet. Als Methodik wurden unterschiedliche Formen angewendet beziehungsweise die Untersuchung umfasste mehrere Analyseformate:

- E-Mail- und Telefonanfragen („Mystery Checks“) mit sechs definierten Personenausprägungen,
- Homepageanalysen, qualitativ und quantitativ, entlang eines standardisierten Fragenkatalogs,
- Blitzlichterhebungen zur Lagekartenintegration und zu digitalen Tools wie Plug-ins.

Die Auswertung der Homepages ergab folgende zentrale Befunde:

- Nur rund die Hälfte der Betriebe stellt die Anreise mit dem Zug gleichwertig zur Anreise mit dem Auto oder Flugzeug dar.
- Eine aktive Bewerbung klimaneutraler Anreiseformen (z. B. durch Text, Icons, Angebote auf den jeweiligen Websites), ist nur bei wenigen Betrieben zu beobachten.
- Lagekarten – meist in Form von Google Maps – sind weit verbreitet, weisen jedoch nur Standardfunktionen ohne zusätzliche Mobilitätsintegration auf.
- Informationen zur autofreien Urlaubsgestaltung vor Ort (z. B. Nutzung von öffentlichem Verkehr, Leihfahrrädern, Wanderrouten) finden sich bei etwa der Hälfte der analysierten Betriebe, meist bezogen auf saisonale Aktivitäten.
- Plug-ins zur Fahrplanabfrage oder Ticketbuchung sind selten implementiert.
- Links zu Mobilitätsanbietern werden in wenigen Einzelfällen bereitgestellt.

Unterschiede nach Beherbergungsart

Die Analyse weist darauf hin, dass Unterschiede zwischen den Beherbergungstypen bestehen. Während einige Betriebe zumindest Basisinformationen zur klimafreundlichen Anreise bieten, ist in vielen Fällen weiterhin eine starke Dominanz des Autos als primäres Verkehrsmittel sichtbar. Beispielsweise führten die Hotels im Vergleich zu Feriendörfern oder Pensionen vermehrt die klimafreundliche Anreise auf den jeweiligen Homepages an.

Implikationen für nachhaltigen Tourismus

Die Ergebnisse verdeutlichen, dass es in der Praxis deutliche Defizite in der Kommunikation und Förderung nachhaltiger Mobilitätslösungen gibt. Obwohl der Tourismus ein potenzieller Hebel für die Mobilitätswende sein kann, fehlt vielerorts die

konsequente Einbindung klimaneutraler Anreiseformen in die KundInnenkommunikation, insbesondere für die letzte Meile. Aus Sicht eines zukunftsorientierten, nachhaltigen Tourismus wäre jedoch eine systematische Verankerung solcher Informationen auf den digitalen Kanälen der Beherbergungsbetriebe sowie bei Telefongesprächen im Rahmen einer Buchung oder Auskunft notwendig.

<p>LEARNINGS / ANREGUNGEN / ANREIZE</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Verstärkte Integration nachhaltiger Mobilitätsinformationen auf Startseiten von Quartieren/Unterkünften und Buchungsplattformen. • Anreizsysteme für klimafreundliche Anreise (z. B. Preisnachlässe, Begrüßungsgeschenke, ÖV-Gutscheine, Mehrwertleistungen durch Inklusiv-Gästecards). • Einbindung externer Mobilitätsservices (z. B. ÖBB, regionale Verkehrsverbünde) durch Plug-ins und Buchungslinks. • Sensibilisierung der Betriebe im Rahmen touristischer Netzwerke und regionaler Strategien zur Klimaneutralität. • Einbindung der alternativen Mobilitätsangebote für die Anreise, sowie während des Aufenthalts vor Ort in die Werbung für Tourismusregionen
--	--

2.1.3. Nachhaltige Mobilitätsangebote für Gäste und Einheimische

2.1.3.1. Nachhaltige Mobilitätsangebote in der Region Wilder Kaiser

Verena Mühlbacher (TVB Wilder Kaiser/Lebensraum), DI Matthias Zawichowski (Raumplanungsbüro im-plan-tat GmbH & Co KG)

Impulse zu nachhaltiger Mobilität aus der Region Wilder Kaiser – Synergien zwischen Tourismus und Alltagsleben nutzen

Die Entwicklung nachhaltiger Mobilitätslösungen stellt insbesondere für alpine Tourismusregionen eine zentrale Herausforderung dar. Zerstreute Siedlungsstrukturen, topografische Gegebenheiten sowie ein stark saisonabhängiges Verkehrsaufkommen und BesucherInnenfrequenzen erschweren die flächendeckende und effiziente Umsetzung entsprechender Maßnahmen erheblich. Die Region Wilder Kaiser steht exemplarisch für diese Herausforderungen, verweist jedoch gleichzeitig auf das Potenzial, wie durch strategische Kooperationen zwischen Tourismus, Gemeinden und lokaler Bevölkerung zukunftsfähige Lösungen im Bereich nachhaltige Mobilität entstehen können.

Diesen Themenschwerpunkt greift das Projekt „Lebensraumnetzwerk Wilder Kaiser“ gezielt heraus. Ziel ist es, ein interkommunales Netzwerk aufzubauen, das eine nachhaltige und strategische Weiterentwicklung des Lebensraums unterstützt. Im Bereich Mobilität bedeutet das konkret, bestehende Angebote zu evaluieren, alternative Mobilitätsangebote und -lösungen zu entwickeln und dabei gezielt Synergien zwischen EinwohnerInnen und Gästen aufzuzeigen.

Mobilität: Alltag und Tourismus

Insbesondere im Bereich Alltagsmobilität zeichnet sich in ländlichen Regionen ein zentrales, strukturelles Problem ab: Es fehlt noch immer an attraktiven Alternativen zum motorisierten Individualverkehr, um tägliche Wege zurückzulegen. Öffentliche Verkehrsangebote in touristisch frequentierten Regionen sind häufig auf saisonale Spitzenzeiten ausgerichtet. In vielen Tourismusregionen existieren zwar bereits gute Angebote für umweltfreundliche Alternativen zum PKW, jedoch sind diese meist auf die Mobilitätsbedürfnisse der Gäste zugeschnitten, nicht ganzjährig verfügbar und daher für die ortsansässig Bevölkerung im Alltag nur eingeschränkt nutzbar.

Auch in der Region Wilder Kaiser zeigt sich: Ohne den Tourismus wären viele der aktuellen Mobilitätsangebote nicht realisiert worden. Angebote wie der „KaiserJet“ (ein Sommerbus-Angebot), diverse Wanderbusse oder Shuttle-Dienste wie der Dorfabendbus sowie die Wilder Kaiser GästeCard sind in erster Linie für Gäste der Region konzipiert. Trotz dieser breiten Angebotspalette reisen jedoch viele Tagesgäste weiterhin mit dem eigenen Auto an, was regelmäßig zu überlasteten Straßen und Unmut bei den BewohnerInnen führt.

Vor diesem Hintergrund wird deutlich: Eine zukunftsfähige Mobilitätsstrategie in der Region Wilder Kaiser kann nur dann erfolgreich sein, wenn touristische und alltagsbezogene Mobilitätsbedürfnisse gemeinsam gedacht und in einem langfristig tragfähigen Gesamtkonzept verankert werden.

Ganzjahrestourismus als Motor für nachhaltige Mobilitätslösungen

Um alternative Mobilitätsangebote in ländlich-touristisch geprägten Regionen dauerhaft, alltagstauglich und wirtschaftlich tragfähig zu etablieren, ist eine ganzjährige Nutzung dieser Angebote Voraussetzung. Die zukunftsorientierte Ausrichtung einer Region auf ganzjährigen Tourismus kann hier als strategischer Motor wirken: Sie ermöglicht eine kontinuierlichere Nachfrage, welche die wirtschaftliche Basis alternativer Mobilitätslösungen verbessert. Werden Verkehrsangebote von Gästen und Einheimischen gleichermaßen genutzt, lassen sich Infrastrukturen besser auslasten und Angebote wie Rufbusse, Sharing-Systeme oder Mikro-ÖV dauerhaft betreiben. Gleichzeitig profitieren auch die BewohnerInnen der Region, wenn bei der Entwicklung dieser Angebote alltägliche Wege und Bedürfnisse mitgedacht werden.

In der Region Wilder Kaiser, die stark vom Winter- und Sommertourismus geprägt ist, liegt in der Entwicklung eines ganzjährigen touristischen Angebots großes Potenzial. Besonders die Zwischen- und Nebensaisonen bieten Chancen, um BesucherInnenströme zu entzerren und saisonale Verkehrsspitzen zu reduzieren. Dadurch entsteht Spielraum für eine neu gedachte Mobilitätsinfrastruktur, von der sowohl Gäste als auch die lokale Bevölkerung profitieren können.

Das Projekt „Lebensraumnetzwerk Wilder Kaiser“ setzt genau bei dieser Thematik an. Ziel ist es, touristische Angebote nicht isoliert zu betrachten, sondern mit der regionalen Mobilitätsplanung zu verzahnen. Das Lebensraumnetzwerk Wilder Kaiser verfolgt den Ansatz, in der kommenden Projektphase ein interdisziplinäres Netzwerk aufzubauen, um in weiterer Folge eine zukunftsorientierte, umfassende Mobilitätsstrategie als ein Baustein von mehreren für den Erhalt und die Hebung der Lebensqualität der Region zu erarbeiten. Die Genossenschaft Lebensraum Wilder Kaiser übernimmt hierbei eine koordinierende Funktion, indem sie ein Netzwerk zwischen Gemeinden, Verkehrsunternehmen, und weiteren AkteurInnen aus Tourismus, Wirtschaft und

Bevölkerung etc. aufspannt, um durch Austausch Synergien zu nutzen und nachhaltige Mobilitätslösungen in der Region zu etablieren. Das Gesamtkonzept des Lebensraumnetzwerks und die weiteren Themenschwerpunkte werden in Kapitel 0 beschrieben.

Perspektive und Wirkung

Das Projekt zielt langfristig auf eine Transformation des Mobilitätsangebots in der Region ab: weg von saisonalen Einzelangeboten, hin zu einer integrierten, nachhaltigen Mobilitätsstrategie, die regionale Wertschöpfung generiert, den CO₂-Ausstoß reduziert und die Lebensqualität erhöht. Der Tourismus wird dabei nicht als Problem, sondern als Teil der Lösung verstanden: Er schafft die notwendige kritische Masse, um neue Mobilitätsangebote zu testen, zu etablieren und mit der Bevölkerung zu teilen.

Gleichzeitig sollen über gezielte Kommunikationsmaßnahmen wie Informationskampagnen, Feedbackplattformen oder partizipative Planungsmethoden Akzeptanz geschaffen werden. Nur wenn sowohl TouristInnen als auch EinwohnerInnen die Vorteile der neuen Angebote erkennen und aktiv nutzen, kann die Strategie langfristig aufgehen. Das Lebensraumnetzwerk Wilder Kaiser schafft somit einen organisatorischen und partizipativen Rahmen für die Entwicklung und Umsetzung nachhaltiger Mobilitätsmaßnahmen, die sich sowohl an den Bedürfnissen der lokalen Bevölkerung als auch der TouristInnen orientieren. Der Schlüssel liegt darin, Tourismus nicht als externen Einflussfaktor auf die Mobilitätsstruktur zu betrachten, sondern ihn als integralen Bestandteil regionaler Entwicklung zu verstehen.

<p>LEARNINGS / ANREGUNGEN / ANREIZE</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Kooperationen ermöglichen Potenziale: Zusammenarbeit von unterschiedlichen AkteurlInnen (z.B. Tourismus, Gemeinden und lokale Bevölkerung) können nachhaltige Mobilitätslösungen ermöglichen. • Bestehende Angebote meist tourismuszentriert: Busse, Shuttle-Dienste und Gästekarten sind primär für Gäste konzipiert. Einheimische können die angebotenen Mobilitätsdienstleistungen im Alltag nur bedingt nutzen. • Verschmelzen von Alltags- und Tourismusmobilität als Schlüssel: Diese Herangehensweise ist für ein langfristiges, tragfähiges Gesamtkonzept der Mobilität notwendig. • Kontinuierlichere und stetige Nachfrage verbessert Wirtschaftlichkeit alternativer und ergänzender Mobilitätsangebote. • Kommunikation und Partizipation: Mitgestaltung und Informationskampagnen führen zu einer Akzeptanzsteigerung bei Einheimischen und Gästen. • Forcierung langfristiger Ziele: Transformation von saisonalen Einzelangeboten hin zu einer integrierten, nachhaltigen Mobilitätsstrategie • Mögliche Herausforderungen: Fehlende attraktive Mobilitätsalternativen zum Individualverkehr für Alltagsmobilität in ländlichen Regionen. Es existiert eine hohe Anreisequote mit dem Auto. Diese führt zu Belastungen der Einheimischen. Ein Mobilitätskonzept in alpinen Regionen mit zerstreuten Siedlungsstrukturen erfordert eine Detailplanung.
--	---

2.1.3.2. Nachhaltige Mobilitätsangebote auf kommunaler Ebene

*Raumplanungsbüro im-plan-tat GmbH & Co KG basierend auf den Daten der Projektidee
Mobilitätskonzept für ländliche Regionen*

Projektidee: Mobilitätskonzept – Modellhafte Verknüpfung nachhaltiger Mobilitätsformen mit Wohnraumentwicklung im ländlichen Raum

Angesichts der multiplen Herausforderungen im Bereich Mobilität, insbesondere in ländlich geprägten Regionen, gewinnt die Entwicklung ökologischer, sozial verträglicher und innovativer Verkehrslösungen zunehmend an Bedeutung. Die Projektidee eines Mobilitätskonzepts in einer Marktgemeinde in Niederösterreich forciert ein integriertes Vorgehen zur Stärkung nachhaltiger Mobilitätsangebote. Dabei werden gezielt die bestehenden Lücken in der Verkehrsinfrastruktur außerhalb urbaner Zentren adressiert. Beim Konzept wird auf ein Zusammenspiel aus Anrufsammeltaxi, E-Carsharing, Lastenfahrrädern sowie Mobilitätsabos, ergänzt durch Maßnahmen zur baulichen Integration im Wohnbau, geachtet. Dabei wurde ein Zonenmodell nach regionaler Ausweitung entwickelt. Das Anrufsammeltaxi bietet eine kostengünstige und bedarfsgerechte Alternative zum privaten PKW, insbesondere für Zielgruppen wie ältere Menschen, Jugendliche oder Personen ohne eigenes Fahrzeug. Die definierten Fahrpreise sollen deutlich unter dem Taxitarif liegen, wobei die Differenz durch die Gemeinde getragen wird. Ein innovativer Aspekt des Konzepts ist die tarifliche Differenzierung nach Fahrgastanzahl. Fahrten mit mehreren Personen sind signifikant günstiger. Dies führt wiederum zu einer Förderung der gemeinschaftlichen Nutzung und zu einer Begünstigung der Emissionsreduktion. Zusätzlich wird durch die Vernetzung über digitale Tools (z. B. WhatsApp-Gruppen oder Plattformen) ein sozialer Mehrwert generiert, der über die reine Mobilität hinausgeht.

Das Mobilitätskonzept wird gezielt mit der Wohnbauentwicklung kombiniert und verknüpft. In neuen Wohnanlagen soll durch ein Mobilitätsabo ein Mix aus Mobilitätsformen (z.B. E-Carsharing, Lastenfahrräder, Anrufsammeltaxi) bereitgestellt werden. Für eine monatliche Pauschale erhalten MieterInnen ein kontingentiertes, aber kostengünstiges Mobilitätsangebot, das alternative Wegeketten wie z. B. Einkäufe, Arzttermine oder Freizeitaktivitäten abdeckt.

Ziel ist die Reduktion des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und insbesondere des Zweit- oder Drittautos, durch ein funktionierendes und komfortables Sharing-Angebot direkt am Wohnstandort. Ein Mobility-Hub führt zu einer Bündelung dieser Funktionen und wird durch beispielsweise reservierte E-Stellplätze mit Ladeinfrastruktur, sichere Fahrradabstellanlagen und Paketstationen infrastrukturell ergänzt.

Die Kombination von Mobilitätsangeboten und reduzierter Stellplatzverpflichtung führt zu deutlichen Einsparungen. Damals wurden anhand einer beispielhaften Berechnung mit Festlegung der Anzahl von Wohneinheiten bzw. Anzahl der reduzierten PKW-Stellplätze die Baukosteneinsparungen berechnet. Diese Mittel fließen in den Betrieb der Mobilitätsangebote und steigern die Akzeptanz durch finanzielle Anreize. Zugleich wird durch die Förderung multimodaler Mobilität ein wesentlicher Beitrag zu den

österreichischen Klimazielen geleistet. Die Einsparung von CO₂, Reduktion von Flächenversiegelung und Förderung lokal emissionsarmer Verkehrsmittel machen das Konzept ökologisch nachhaltig. Die Umsetzung erfolgt über eine kooperative Struktur zwischen Gemeinde, Wohnbauträgern, regionalen Carsharing-Anbietern und Taxiunternehmen.

Fazit

Das Mobilitätskonzept stellt ein praxisnahes, adaptierbares Modell für ländliche Gemeinden dar, die nachhaltige Mobilität fördern und gleichzeitig kosteneffizient Infrastruktur entlasten wollen. Durch die Verknüpfung von Mobilitäts- und Wohnraumentwicklung, den sozialen Fokus sowie den Einsatz ökonomisch tragfähiger Tarifmodelle liefert ein innovatives Beispiel für integrierte Verkehrsplanung im ländlichen Raum. Es wird ein niederschwelliges, sozial gerechtes und ökologisch nachhaltiges Angebot geschaffen, das vielfältige Vorteile für die lokale Bevölkerung bietet und zugleich als Best-Practice-Modell für andere Gemeinden dient. Das Konzept gilt als modular und kann daher flexibel in anderen Regionen skaliert bzw. angewendet werden.

<p>LEARNINGS / ANREGUNGEN / ANREIZE</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Forcierung eines ganzheitlichen Ansatzes: Kombination von unterschiedlichen Mobilitätsangeboten (z.B. Anrufsammeltaxi, E-Carsharing, Lastenräder, Mobilitätsabo) mit baulichen Strukturen (z.B. Wohnbau) • Knotenpunkt als Mobility-Hub: z.B. Ausgestaltung mit E-Ladestellen, Fahrradabstellplätzen und Paketstationen • Fokus auf bestimmte Zielgruppen: Besonders ansprechend für ältere Menschen, Jugendliche und Personen ohne eigenes Auto • Entwicklung eines innovativen Tarifmodells: Preisnachlässe bei Mehrpersonenfahrten fördern gemeinschaftliche Nutzung, senken Kosten und Emissionen. • Digitale Vernetzung schafft sozialen Mehrwert. • Kooperative Projektumsetzung: Zusammenarbeit zwischen unterschiedlichen AkteurInnen (z.B. Gemeinden, Wohnbauträgern, Carsharing-Anbietern und Taxiunternehmen) • Stellplatzreduktion: Weniger PKW-Stellplätze führen zu einer Reduktion der Baukosten; eingesparte Mittel können für die Finanzierung alternativer Mobilitätsangebote eingesetzt werden. • Ökologische Effekte: Weniger CO₂-Ausstoß, geringere Flächenversiegelung, Förderung emissionsarmer Verkehrsmittel • Konzept multiplizierbar: Konzept modular und skalierbar für andere Gemeinden • Positive Effekte für Bevölkerung und Gäste: bessere Erreichbarkeit ohne Auto, Kostenvorteile durch Mobilitätsabos, Förderung sozialer Teilhabe, Entlastung der Infrastruktur, Stärkung regionaler Dienstleister, Beitrag zum Klimaschutz
--	---

2.1.3.3. Nachhaltige Mobilitätsangebote am Beispiel des Stadtquartiers „An der Schanze“

*Raumplanungsbüro im-plan-tat GmbH & Co KG basierend auf den Informationen -
Konzept Mobility Hub „An der Schanze“*

In der wachsenden Donaustadt (Wien, 22. Bezirk), entsteht mit dem Stadtquartier „An der Schanze“ ein zukunftsweisendes Wohn- und Lebensumfeld für Wien. Auf dem Gelände des ehemaligen Heeresspitals ist eine Schritt für Schritt Entwicklung eines lebendigen, durchmischten Quartiers, das auf Nachhaltigkeit, soziale Vielfalt und hohe Lebensqualität setzt, ersichtlich. Der Name „An der Schanze“ bezieht sich auf die historische Nutzung des Areals. Dieses enthält eine militärische Vergangenheit, und fungiert als Ort, der nun als Symbol für Offenheit, Umnutzung und städtischen Aufbruch steht. Das Quartier wird rund 2.000 neue Wohnungen umfassen, ergänzt durch soziale Infrastruktur wie Schulen, Kindergärten, Nahversorger, Gesundheitsangebote und großzügige Grünflächen. Ein zentrales Anliegen der Stadtplanung ist die Förderung des Miteinanders: Unterschiedliche Wohnformen – von gefördertem Wohnbau über Baugruppen bis zu Smart-Wohnungen – führen zu einer sozialen Durchmischung. Vielfältige Freiräume, Plätze und Parks laden zum Verweilen ein und forcieren den Nachbarschaftsgedanken. Architektonisch entsteht ein modernes und städtisches Stadtbild mit einem ausgewogenen Verhältnis von Bebauung und Freiraum. Die Mobilität wird zukunftsorientiert betrachtet. Dabei spielt die Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz, kurze Wege für den Alltagsbedarf und die Förderung von Rad- und Fußverkehr eine entscheidende Rolle. Neben einer klugen Raumplanung und einer guten öffentlichen Anbindung wurden für das neue Stadtquartier Konzepte für sogenannte Mobility-Hubs entwickelt. Diese sollen das Mobilitätsangebot vielfältiger gestalten und unterschiedliche Bedürfnisse bedienen bzw. berücksichtigen. Im Rahmen des Konzepts war angedacht, dass an einem der Mobility-Hubs an zwei Ladestationen ein E-Car-Sharing Fahrzeug zum Einsatz kommt. Der weitere Ladepunkt soll der Allgemeinheit im Quartier zur Verfügung stehen. Weiters sollen versperrbare Radabstellboxen mit Lademöglichkeit geschaffen werden. In einem Teil der Fahrradboxen sollen weitere Sharing-Systeme (z.B. E-Bikes, E-Lastenräder, E-Roller) für die künftigen BewohnerInnen zur Verfügung gestellt werden. Ein besonderes Augenmerk bei der Konzepterarbeitung lag auch auf der Kommunikation und Informationsverbreitung der unterschiedlichen Mobilitätsangebote. So ist geplant bereits in den Gesprächen bei der Wohnungsvergabe auf die Mobilitätsangebote hinzuweisen, sowie im Starter-Paket für die neuen BewohnerInnen Informationen bereit zu stellen. Zusätzlich werden weitere Kanäle wie Lokale Presse, Social Media Aushänge und Postwürfe bespielt, um möglichst viele unterschiedliche Nutzungsgruppen erreichen zu können. Im Rahmen der Realisierung des neuen Stadtquartiers ist auch eine Mobilitätsveranstaltung in Planung. Bei dieser Veranstaltung besteht die Möglichkeit die Mobilitätskonzepte auszuprobieren und kennenzulernen. Mit dem Stadtquartier „An der Schanze“ setzt Wien ein Zeichen für nachhaltige Stadtentwicklung: ressourcenschonend, sozial ausgewogen und architektonisch hochwertig – ein neuer Lebensraum mit Geschichte und Perspektive.

<p>LEARNINGS / ANREGUNGEN / ANREIZE</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Nachhaltige Stadtentwicklung: Kurze Wege zu Alltagsinfrastruktur (z.B. Nahversorgung, Kinderbetreuung, Arbeit, Gesundheitsinfrastruktur, Naherholung) führen zu einer Reduzierung der Mobilität. Es wurde ein Stadtentwicklungsprojekt vom Militärgelände hin zu einem modernen Quartier entwickelt. • Soziale Durchmischung: Vielfältige Nachbarschaft und vielfältige Lebensrealitäten verlangen nach einem vielfältigen Mobilitätsangebot. • Kluge Planung und attraktive Gestaltung der Freiräume von Wohngebieten kann Mobilität im Umweltverbund fördern. • Förderung von zukunftsorientierten und vielfältigen Mobilitätsangeboten: Förderung und Forcierung alternativer Mobilitätsangebote – z.B. Öffentlicher Verkehr, Fuß- und Radverkehr, E-Carsharing, E-Bike-Sharing • Kommunikation neuer Mobilitätsangebote auf konventionellen und unkonventionellen Wegen ist ein essentielles Werkzeug, damit alternative Mobilitätsangebote auch tatsächlich genutzt werden. Die unterschiedlichen Kommunikationskanäle führen zur Akzeptanzsteigerung.
--	---

2.1.4. Schnittstellen zwischen überregionalen und regionalen Verkehrsangeboten

Multifunktionalität gewinnt im Bereich der Mobilitätsplanung zunehmend an Bedeutung. Der Begriff beschreibt die synchrone und synergetische Nutzung von Infrastrukturen, Räumen und Angeboten für mehrere Zwecke oder Zielgruppen. Insbesondere im Kontext nachhaltiger Mobilität bedeutet das, dass Mobilitätslösungen nicht isoliert gedacht, sondern in bestehende städtische oder ländliche Strukturen integriert werden.

Ein Beispiel für multifunktionale Mobilitätsangebote sind Mobilitätsstationen, die nicht nur den Umstieg zwischen Verkehrsmitteln erleichtern, sondern gleichzeitig E-Ladestellen, Sharing-Angebote, Sitzgelegenheiten und soziale Treffpunkte integrieren. Dies ist ein Ansatz bzw. ein Konzept, dass die Effizienz steigert und zur Stärkung regionaler Lebensqualität beiträgt. Multifunktionalität unterstützt somit nicht nur nachhaltige Mobilität, sondern trägt auch wesentlich zur Attraktivität, Effizienz und Nutzbarkeit von Verkehrs- und Siedlungsräumen bei.

2.1.4.1. Projekt Mobilitätsplattform Hermagor – Weissensee

Raumplanungsbüro im-plan-tat GmbH & Co KG basierend auf den Daten des Projekts „Mobilitätsplattform“ in Kärnten

Ausgangslage:

Die Region Nassfeld – Pressegger See / Lesachtal – Weissensee, ausgezeichnet als „Nachhaltigste Tourismusregion Österreichs“, wurde 2021 Teil des Projekts KEM Tourismus. Die Region verfügt bereits über ein vielfältiges Mobilitätsangebot – von Linienverkehr (Bus, Bahn) bis hin zu bedarfsorientierten Services wie Rufbussen und

Bahnshuttles. Die Bahnhöfe Greifenburg, Hermagor und Oberdrauburg fungieren als zentrale Verkehrsknoten. Auch die Nähe zu Italien prägt das regionale Verkehrsnetz.

Ziele:

Die Region verfolgt das Ziel, CO₂-Emissionen im Verkehr zu senken und nachhaltiges Mobilitätsverhalten bei Einheimischen und Gästen zu fördern. Im Fokus stehen eine stressfreie, umweltfreundliche An- und Abreise sowie attraktive Mobilitätsangebote vor Ort. Angestrebt wird ein Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf öffentliche und bedarfsorientierte Verkehrsmittel.

Methoden:

Zur Erreichung der Ziele wurde eine intermodale Online-Plattform entwickelt, die überregionale und regionale Mobilitätsangebote bündelt und für Gäste, Einheimische und Betriebe nutzbar macht. Sie soll eine einfache, nachhaltige Reiseplanung und Ticketbuchung entlang der gesamten Strecke ermöglichen – vom Wohnort bis zur Unterkunft. Der Aufbau erfolgte schrittweise mit laufender Erweiterung. Im Projektverlauf fanden regelmäßige Abstimmungen mit allen Beteiligten statt. Besonders während des Probetriebs wurden NutzerInnen aktiv in die Entwicklung einbezogen.

Resultate:

Die Mobilitätsplattform ermöglicht eine stressfreie und umweltfreundliche An- und Abreise ohne eigenes Auto sowie nachhaltige Mobilität innerhalb der Region – mit einfacher Ticketbuchung von der Haustür bis zur Unterkunft. Dies trägt zur CO₂-Reduktion, besserer Luftqualität und höherer Aufenthaltsqualität bei. Als weiterer Vorteil für die Einheimischen wird, durch die bessere Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln inkl. „Last Mile Services“, die Reduzierung des Verkehrs und Staus auf den Straßen (Entlastung Straßen und Parkflächen in Orten) angesehen. Damit einhergehend sind positive Folgen wie z.B. bessere Luftqualität und weniger Lärmbelastung bzw. Abgase.

Während der Projektphase wurden Chancen und Herausforderungen beim Aufbau der Plattform analysiert. Die Testphase mit dem Bahnhofshuttle Greifenburg diente zur praxisnahen Erprobung und laufenden Anpassung an neue Anforderungen. Zukünftige Feedbackschleifen sichern eine kontinuierliche Weiterentwicklung. Im Fokus steht ein ganzheitlicher Ansatz aus Technologie, Strategie und benutzerfreundlicher Planung.

Benutzungsoberfläche der Mobilitätsplattform:

Dem Gast werden passende Zugverbindungen angezeigt, auf deren Basis die Abfahrtszeiten der Shuttles automatisch berechnet werden. Alternativ kann auch eine individuelle Abfahrtszeit gewählt werden. Nach Auswahl des Transfers für An- oder Abreise werden alle Buchungsdetails übersichtlich zusammengefasst. Der Gast kann sich anschließend einloggen, ein neues Benutzerkonto anlegen oder ohne Registrierung buchen. Sofern Kosten anfallen, wird im Buchungsprozess eine Zahlungsmethode gewählt. Vor Abschluss der Buchung erhält der Gast eine Übersicht aller relevanten Informationen – darunter Abfahrtszeit, Preis, Personenanzahl, persönliche Daten und Gepäckangaben. Nach abgeschlossener Buchung erhält der Gast eine Bestätigung, die auch als PDF zum Download bereitsteht. Solange die Fahrt noch nicht zugeteilt wurde,

kann die Buchung über das Benutzerkonto storniert werden. Im Benutzerkonto hat der Urlaubsgast jederzeit Zugriff beispielsweise auf seine Buchungen oder das Impressum. Außerdem sind die Kontaktinformationen sowie die Öffnungszeiten des Mobilitätsbüros hinterlegt, um bei Fragen Unterstützung zu bieten. Die Sprache der Plattform kann jederzeit gewechselt werden; verfügbar sind Deutsch, Englisch, Italienisch und Niederländisch.

Ausblick:

Das Projekt fungiert als wichtigen Schritt in Richtung nachhaltiger Mobilität: Erstmals wurde eine digitale Plattform geschaffen, die regionale und überregionale Angebote umfassend vereint. Die Erkenntnisse aus Entwicklung und Testphase dienen der Weiterentwicklung der Plattform und künftigen Projektphasen. Zudem sollen sie als Modell für weitere PartnerInnen und Regionen nutzbar gemacht werden.

<p>LEARNINGS / ANREGUNGEN / ANREIZE</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Einsatz vielfältiger Mobilitätsangebote: z.B. Bahn, Bus, „Last-Mile“-Mobilitätsangebote – E-Carsharing, Rufbusse • Relevanz von Mobilitätsknotenpunkten, um überregionale und regionale Mobilitätsangebote miteinander verknüpfen zu können. • Bewusstseinssteigerung eines nachhaltigen Mobilitätsverhaltens bei Einheimischen und Gästen • Internationale Vernetzung: Die Nähe zu Italien fördert die Intermodalität. • Stressfreie und umweltfreundliche An- und Abreise sowie attraktive Mobilitätsangebote vor Ort • Einfacher Buchungsvorgang und BenutzerInnenfreundlichkeit führt zu einer Akzeptanzsteigerung in der Bevölkerung. • Vernetzung und enger Austausch zwischen unterschiedlichen AkteurInnen • Betrachtung eines ganzheitlichen Mobilitätsansatzes • Anwendbarkeit des Projekts auch auf andere Regionen
--	---

2.1.4.2. Projekt SEAMLESS

Raumplanungsbüro im-plan-tat GmbH & Co KG basierend auf den Daten des Projektkonsortiums „Seamless“

Die betriebliche Mobilität befindet sich im Wandel. Steigende Kosten, gesetzliche Anforderungen (z. B. Berichtspflichten nach ESG oder CSRD) und Klimaziele machen flexible und ressourcenschonende Mobilitätslösungen erforderlich. Eine zentrale Rolle dabei spielt betriebliches Carsharing – insbesondere in Kombination mit Elektrofahrzeugen.

Ein Projekt, das sich intensiv mit Carsharing im betrieblichen Kontext sowie auch dem Thema der Intermodalität befasste war SEAMLESS. SEAMLESS steht für „Sustainable, Efficient Austrian Mobility with Low-Emission Shared Systems“ und wurde als

wesentlicher Schritt zur Umsetzung der Mobilitätslösungen von morgen konzipiert (2015-2020).

Gefördert wurde das Projekt, das von 2015 bis 2020 in Kooperation mit einer Vielzahl an namhaften PartnerInnen umgesetzt wurde, aus Mitteln des Klima- und Energiefonds im Rahmen der 7. Ausschreibung des Programms „Technologische Leuchttürme der Elektromobilität“.

Primäres Ziel dieses Projektes war es, intelligente und praxisnahe E-Flottenkonzepte zu entwickeln und diese im Rahmen von Testbetrieben umzusetzen. Zahlreiche Unternehmen aus Forschung und Wirtschaft entwickelten Hand in Hand Mobilitätslösungen von morgen, die auf den Prinzipien der Intermodalität und der Digitalisierung basierten. Darüber hinaus wurde großer Wert auf die Einbindung der FahrzeugnutzerInnen sowie der jeweiligen Flottenmanagements und Führungsebenen gelegt, die Schlüsselrollen für den erfolgreichen Paradigmenwechsel in Bezug auf die Nutzung von Dienstfahrzeugen einnehmen.

Technische Umsetzung und Testbetrieb der Betriebsflotte von morgen

Im Rahmen des Projekts wurde beispielsweise eine Carsharingtechnologie entwickelt, die eine intelligente und bequeme Nutzung von Elektroautos im Flottenbetrieb bzw. in Carsharing- und Carpoolingmodellen forcieren sollte. Nicht nur der CO₂-Ausstoß sollte verringert werden, auch wirtschaftlich sollte sich die grüne Flotte, v.a. in Verbindung mit alternativen Verkehrsmodi, rechnen.

Entwickelt wurde im Rahmen des Projektes konkret eine Softwarelösung in Form eines einfach zu verwendenden Buchungs- und Verrechnungssystems, das mit einer integrierten Routen-, Touren- und Ladeplanung, die Fahrzeugzuteilung sowie die Aufladung optimierte. Intelligent gesteuerte Pufferbatterien sollten die Nutzung erneuerbarer Energien maximieren und die Kosten für Leitungsinfrastruktur und die elektrischen Anschlüsse reduzieren.

SEAMLESS wollte darüber hinaus das Mosaik an bestehenden, nachhaltigen Mobilitätstechnologien vervollständigen und eine Gesamtlösung für Betriebe bieten, um ihre Mobilität nachhaltig zu optimieren.

Carsharing-Angebote für Betriebe

Das Projekt belegte darüber hinaus, dass Carsharing-Lösungen in Betrieben durchaus dazu in der Lage sein können, umwelt- und kostenrelevante Einsparungen zu erzielen.

Neben der Anwendung der entwickelten Lösungen in Form klassischer, unternehmenseigener Fuhrparks wurden Sharing-Modelle erarbeitet, die einen starken Fokus auf kleinere Städte und eine ländlichere Umgebung hatten und auf die Nutzung durch unterschiedliche Anspruchsgruppen abzielten, um möglichst umfassende Aussagen über betriebliches Mobilitätsverhalten und Optimierungspotentiale im Rahmen von SEAMLESS zu erhalten. Sharing-Modelle unter gemeinsamer Beteiligung von

Unternehmen, Gemeinden und Privatpersonen fanden daher ebenso Anwendung wie betriebsübergreifende Sharing-Angebote ohne Beteiligung weiterer Personengruppen.

Im Rahmen des Projektes wurden daher u.a. Maßnahmen definiert, die für den erfolgreichen Einsatz von E-Fahrzeugen im betrieblichen Carsharing-Betrieb relevant sind:

- 1. Bewusstseinsbildende Maßnahmen** z.B. MitarbeiterInnen-Tag mit Elektroauto-Probefahrten; Beiträge in MitarbeiterInnen-Zeitung/-Newsletter; Vortragsabende; etc.
- 2. Investive Maßnahmen**
 - Im Rahmen des Projektes war es grundsätzlich möglich, Ladeinfrastruktur zu mieten bzw. anzuschaffen und sich dabei entsprechend unterstützen zu lassen.
- 3. Gemeinsame Entwicklung eines Geschäftsplans**
 - Zur Realisierung des angestrebten Projektes zur betriebsinternen Fuhrparkumstellung bzw. zur Mitnutzung einer betriebsübergreifenden Elektroautoflotte wurden die Unternehmen bei der Ausarbeitung konkreter Geschäftspläne unterstützt. Die fachlichen Inputs erfolgten von der im-plan-tat Raumplanungs-GmbH & Co KG, der Kooperationspartner musste die dafür notwendigen Daten zur Verfügung stellen (Fahrzeugbestand, Kilometerleistungen, Kosten im Fuhrpark).
- 4. Betriebsinterne Fuhrparkumstellung**
 - Aufbauend auf einer Flottenanalyse des bestehenden betriebsinternen Fuhrparks und den damit verbundenen, identifizierten Potentialen wurden Strategien für die Umstellung des Fuhrparks entwickelt.
- 5. Interesse an einer Mitnutzung einer betriebsübergreifenden Elektroautoflotte**
 - Der Kooperationspartner bekundet im Rahmen dieses Projektes sein grundsätzliches Interesse daran, aufbauend auf einer Flottenanalyse des bestehenden Fuhrparks bzw. der identifizierten Potentiale, ein im Rahmen des Projektes konzipiertes Sharing-Modell für eine etwaige Umsetzung in seinem Unternehmen zu prüfen bzw. im Anschluss gegebenenfalls zu nutzen.
- 6. Interesse an der Zurverfügungstellung eines Elektroautos** durch die Spectra Today GmbH
 - Im Rahmen des Projektes bestand für den Kooperationspartner die Möglichkeit, ein Elektroauto über die Spectra Today GmbH zu mieten.

Am Projekt war ein breites Konsortium beteiligt. Die ProjektpartnerInnen sind über einen Link im Quellenverzeichnis ersichtlich bzw. abrufbar. Sollten Sie weiterführende Informationen benötigen oder Interesse am Projekt SEAMLESS haben, steht Ihnen das Konsortium gerne für Rückfragen zur Verfügung.

<p>LEARNINGS / ANREGUNGEN / ANREIZE</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Intermodalität ist ein komplexer Prozess: Damit Wegeketten intermodal zurückgelegt werden, benötigt es einfach zu bedienende Tools. • Mit der Anwendbarkeit eines Tools auf den Realitäten der NutzerInnen steht und fällt der Erfolg eines Mobilitätsangebots. • Das Aufzeigen unterschiedlicher Mobilitätsmöglichkeiten für Wege steigert die Nutzung von öffentlichen und aktiven Mobilitätsformen. • Car-Sharing kann in vielen Anwendungsfällen klassische Dienstfahrzeuge ersetzen, die Effizienz von Flotten steigern und Kosten einsparen. • Um eine nachhaltige Umstellung bei Flottenbetrieben zu erreichen, ist eine Einbindung von unterschiedlichen AkteurlInnen - von der Geschäftsführung bis zur NutzerIn - erforderlich. • Elektrische Flotten bieten ein großes Potenzial für einen Mehrfachnutzen sowie als Pufferspeicher für Sonnenenergie. • Bewusstseinsbildung: Umstellungen bei Flotten, deren Anwendung und die Verwendung digitaler Tools erfordern angreifbare Bewusstseinsbildung.
--	--

2.2. Erfolgsfaktor „Teilen“ – Faktor Energie

2.2.1. Mehrfachnutzen der Batterie - Das Auto als Speicher im Energiesystem

Raumplanungsbüro im-plan-tat GmbH & Co KG basierend auf den Informationen des Projekts „V2G-Network“

Mit dem raschen Ausbau erneuerbarer Energien und dem zunehmenden Anteil von E-Fahrzeugen am Gesamtfahrzeugbestand gewinnt das Konzept des Mehrfachnutzens von Batterien stark an Bedeutung. Dabei steht vor allem die Idee im Fokus, Elektroautos nicht nur als Fortbewegungsmittel, sondern auch als mobile Energiespeicher zu nutzen.

Ein zentrales Stichwort in diesem Zusammenhang ist das **bidirektionale Laden** („Vehicle-to-Grid“ bzw. „Vehicle-to-Home“). Diese Technologie ermöglicht es, dass ein Elektrofahrzeug nicht nur Strom aus dem Netz aufnimmt, sondern auch wieder ins Netz zurückspeisen oder ein Gebäude versorgen kann. Das Auto wird damit zur flexiblen Speicherlösung, die zur Netzstabilisierung, zur Eigenverbrauchsoptimierung oder zur Lastverschiebung beitragen kann. Der Mehrfachnutzen entsteht, wenn die Batterie eines Fahrzeugs – ohne Einbußen bei der Mobilität – auch als Puffer für überschüssige erneuerbare Energie dient. Beispielsweise kann tagsüber durch Photovoltaik gewonnene Energie im Fahrzeug gespeichert und am Abend wieder ins Hausnetz eingespeist werden. Damit wird nicht nur der Eigenverbrauch erhöht, sondern auch die Stromrechnung gesenkt und das Stromnetz entlastet. Darüber hinaus kann bidirektionales Laden in ländlichen Regionen mit geringer Netzstabilität oder bei Veranstaltungen mit temporärem Energiebedarf eine dezentrale Versorgungssicherheit schaffen. Auch für Unternehmen oder Flottenbetreiber bietet diese Technologie attraktive Potenziale zur Kostenoptimierung und CO₂-Reduktion. Die technische Umsetzung erfordert kompatible Fahrzeuge, geeignete Ladestationen (mit CCS oder CHAdeMO-Standard) und ein intelligentes Energiemanagementsystem. Viele Autohersteller und Energiedienstleister arbeiten derzeit an marktfähigen Lösungen, und erste Pilotprojekte zeigen das große Zukunftspotenzial dieses Ansatzes.

Innovationsprojekt bringt bidirektionales Laden in Österreich voran.

Diese Ausgangslage schafft den Rahmen für ein neues, von der Österreichischen Forschungsförderungsgesellschaft FFG gefördertes Projekt, das darauf abzielt, ein interdisziplinäres Netzwerk aufzubauen und die grundlegenden Anforderungen sowie Bedürfnisse zukünftiger (privater) NutzerInnen von E-Fahrzeugen zu identifizieren. Durch die Entwicklung, Implementierung und Validierung von Methoden im Labor und realen Testumgebungen wird ein wichtiger Beitrag der Vehicle to Grid-Thematik zur Schaffung eines netz- und systemdienlichen Zusatznutzens für unser Energiesystem geleistet.

„Die Herausforderungen im Bereich der Elektromobilität sind vielfältig. Neben technischen Aspekten müssen auch rechtliche und gesellschaftliche Rahmenbedingungen berücksichtigt werden“, erklärt Konsortialführer Kurt Leonhartsberger. „Mit diesem Projekt möchten wir

eine Anlaufstelle für Unternehmen sowie private NutzerInnen schaffen und Lösungen erarbeiten, die eine reibungslose Integration der V2G-Technologie ermöglicht.“

Zu den Hauptzielen des Projekts gehört die Identifikation von KundInnenbedürfnissen, sowie die Erarbeitung potenzieller Geschäftsmodelle für bidirektionales Laden. Ein zentrales Element wird zudem der Aufbau eines Innovationsnetzwerks im österreichischen V2G-Bereich sein, in dem 14 österreichische Partner (u.a.: VERBUND, AIT, APG, Sonnenplatz Großschönau, 2-Direct, EMC, Reisenbauer Solution, im-Plan-Tat, Family of Power, Sticon, Stadtwerke Amstetten) aktiv mitwirken.

Die Erfolgsfaktoren des Projekts umfassen die Entwicklung validierter Use-Cases und Geschäftsmodelle sowie deren Umsetzung in ausgewählten Testumgebungen. Darüber hinaus wird ein umfassender Bericht über die technischen, gesellschaftlichen und rechtlichen Grundlagen für V2G in Österreich erstellt. Eine Wissens-, Kommunikations- und Partizipationsplattform wird zudem als zentrale Drehscheibe für alle Stakeholder fungieren.

„Die Rolle von VERBUND umfasst in diesem Projekt den Netzwerkaufbau, die Stakeholder-Akquise, Social Requirement Engineering sowie die Ausarbeitung und Validierung nutzerorientierter Use-Cases. Wir freuen uns, Teil dieses zukunftsweisenden Projekts zu sein und sind überzeugt, dass wir gemeinsam mit unseren Partnern einen bedeutenden Schritt in Richtung einer nachhaltigen und innovativen Mobilität machen können“, ist VERBUND Projektleiter Harald Wechselberger überzeugt.

Durch die Integration der V2G-Technologie und die Nutzung von Elektrofahrzeugen als flexible Stromspeicher wird nicht nur die Energiewende beschleunigt, sondern auch eine nachhaltige und resiliente Energiezukunft für kommende Generationen gesichert – ein wichtiger Schritt in Richtung einer de-karbonisierten und intelligent vernetzten Energiezukunft.

<p>LEARNINGS / ANREGUNGEN / ANREIZE</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Mehrfachnutzen der E-Autos: E-Fahrzeuge können zusätzlich als mobiler Energiespeicher eingesetzt werden. Durch das bidirektionale Laden können eine Stromaufnahme und spätere Einspeisung ins Netz oder ins Haus erfolgen. • Fahrzeugnutzung als Batteriespeicher führt zur Netzstabilisierung und Lastverschiebung. • Dezentrale Versorgungssicherheit: Dies ist besonders in ländlichen Regionen oder bei temporärem Energiebedarf von Bedeutung. • Technische Anforderungen für z.B. die geeignete Ladestation werden benötigt. • Interdisziplinäres Netzwerk wird zur Identifikation von NutzerInnenbedürfnissen und Entwicklung von Geschäftsmodellen benötigt. • Förderung nachhaltiger, resilienter Energieinfrastrukturen • Beitrag zur Energiewende • Akzeptanzsteigerung durch die Integration von Recht, Technik und sozialen Rahmenbedingungen
--	---

2.2.2. Projektidee - Energiegemeinschaften und Mobilität gemeinsam gedacht

Raumplanungsbüro im-plan-tat GmbH & Co KG basierend auf den Daten der Energiegemeinschaft Wagram

Die Region Wagram geht mit dem Konzept „EEG & Mobilität gemeinsam gedacht“ einen zukunftsweisenden Schritt in Richtung klimafreundlicher, sozial gerechter und regional verankerter Mobilität. Im Mittelpunkt stehen einerseits neue und kombinierbare Mobilitätsangebote (z.B. E-Carsharing, Radinfrastruktur, Mitfahrbörsen), die auf den tatsächlichen Bedarf abgestimmt sind. Dabei werden auf ein Zusammenwirken der technischen Infrastruktur, ehrenamtlichem Engagement, kommunaler Unterstützung und digitaler Buchbarkeit gesetzt. Zudem fand eine weitere Forcierung regionaler Mobilitätskonzepte in Kooperation mit der Erneuerbaren Energiegemeinschaft (EEG) statt. Dabei wurde der Fokus auf die Etablierung einer klimafreundlichen, gemeinschaftlich organisierten und leistbaren Mobilität im ländlichen Raum und auf die Verknüpfung mit der regionalen Energiegemeinschaft gesetzt. Im Zuge des Projektes wurde versucht, über die Gründung einer Energiegemeinschaft die lokale erneuerbare Energieproduktion mit gemeinschaftlichen Erzeugungsanlagen und eine gemeinsame Nutzung für Mobilitätszwecke (z. B. E-Autos, Ladeinfrastruktur) zu ermöglichen. Als Erweiterung des Angebots für die Energiegemeinschaft Wagram galt es, die lokalen Energie- und Mobilitätsleistungen zu verknüpfen. Dabei wurden unterschiedliche Gesichtspunkte (technisch, organisatorisch/rechtlich und finanziell) beachtet. Aus Sicht der technischen Komponenten wurden im Rahmen des Projekts folgende Überlegungen getroffen: Genossenschaftsmitglieder sollen über die Energiegemeinschaft Wagram Strom beziehen und zusätzlich Zugriff auf regionale Carsharing- u. Bikesharing-Angebote erhalten. Weiters sollen regionale Ladestellen mittels Stroms aus der Energiegemeinschaft versorgt werden. Die Möglichkeit für Gründungen regionaler gemeinschaftlicher Erzeugungsanlagen (GEAs) mittels Mehrfachteilnahme wurde ebenfalls in diesem Projekt mitberücksichtigt. Organisatorisch bzw. rechtlich erfolgt eine Mitgliedschaft der Genossenschaft über die Anmeldung auf der Plattform des Drittleisters. Nach Genossenschaftsbeitritt soll eine Anmeldung für weitere Mobilitätsangebote mit den bestehenden Zugangsdaten der EEG-Plattform möglich sein. Weiters planen die Projektträger beziehungsweise das Projektteam, die Verknüpfung zwischen Mobilität und Energiegemeinschaften auch über diverse Öffentlichkeitskampagnen zu publizieren und die Bevölkerung über das Angebot zu informieren. Als finanzielle Komponenten wurden im Projektverlauf einerseits die Tarife für die Mitglieder zum Genossenschaftsbeitritt als auch andererseits für die Kosten für die laufende Mitgliedschaft der Energiegemeinschaft definiert. Die Mobilitätsangebote können dabei flexibel und einzeln freigeschaltet werden. Diese sollen zudem eigens abgerechnet werden. Im Rahmen des Projekts wurde zudem ein mögliches Mobilitätsabo für die Kombination diverser Mobilitätsangebote ausgearbeitet. Das Mobilitätsabo führt unter anderem zu einer steigenden Lebensqualität der BewohnerInnen.

Für weiterführende Informationen sowie bei Interesse an dieser Projektversion steht Ihnen Herr DI Stefan Czamutzian, Klima- und Energieregionsmanager der Region Wagram, jederzeit gerne als Ansprechpartner zur Verfügung.

<p>LEARNINGS / ANREGUNGEN / ANREIZE</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Anwendung eines integrierten und innovativen Konzepts: Kombination zwischen erneuerbarer Energie und Mobilität, Berücksichtigung diverser Mobilitätsangebote • Fokussierung auf sozial gerechte und regional verankerte Mobilität • Vernetzung Mobilität und Energiegemeinschaft: Mitgliedern soll eine kombinierte Mobilitäts- und Energienutzung ermöglicht werden. • Einheitliche Anmeldung für Mobilitätsangebote nach Beitritt zur Energiegemeinschaft • Möglichkeit eines Mobilitätsabos zur Kombination verschiedener Mobilitätsangebote • Steigerung der Lebensqualität: Durch die Möglichkeit, integrierte Mobilitätsangebote zu nutzen, steigt die Wohnqualität. • Beitrag zum Klimaschutz
--	---

2.3. Erfolgsfaktor „Teilen“ – Faktor Raum

2.3.1. Attraktive Gestaltung des öffentlichen Raums als Beitrag zur Veränderung des Mobilitätverhaltens

2.3.1.1. Projekt – Amstetten

Raumplanungsbüro im-plan-tat GmbH & Co KG

Die Stadt Amstetten hat ihren zentralen Hauptplatz samt angrenzender Gassen umfassend neugestaltet und damit besonders auf Raumqualität, Verkehrssicherheit und Klimawandelanpassung gesetzt. Die wesentlichen Maßnahmen umfassten:

- Entsiegelung großer Flächen zugunsten von Begrünung, inklusive rund 70 neuer Bäume nach dem Schwammstadt-Prinzip; bislang gibt es bereits 24 bestehende Bäume
 - Das Schwammstadtprinzip gilt als ein Zukunftsmodell im Städtebau. Dieses Prinzip fungiert als modernes Regenwassermanagement. Mit dieser Methodik können beispielsweise Plätze realisiert werden, die die Möglichkeit bieten größere Wassermengen aufzunehmen, zu speichern und zeitverzögert wieder abzugeben. Städte, die solche Flächen planen und realisieren, bezeichnet man als „Schwammstädte“.
- Austausch des alten Brunnens gegen einen bodenbündigen Brunnen
- Aufwertung des Platzes mit neuer Holzmöblierung und flexible, multifunktionale Gestaltung
- Einführung einer verkehrsberuhigten Begegnungszone, die zum sicheren Flanieren und Verweilen einlädt und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beiträgt. Am Hauptplatz wurden im Zuge der Umgestaltung 18 Parkplätze von 28 erhalten. Mit einem neuen Parkleitsystem soll allerdings vermehrt auf die umliegenden fußläufig erreichbaren Parkmöglichkeiten verwiesen werden. Diese stehen in ausreichendem Umfang zur Verfügung - 1.550 Parkplätze sind in einer Distanz von ein bis drei Gehminuten zum Hauptplatz zu erreichen.

Die Eröffnung des umgestalteten Platzes erfolgte Ende Oktober 2024. VCÖ-Geschäftsführerin Ulla Rasmussen betonte: Entsiegelung und Begrünung nach dem Schwammstadt-Prinzip sind essenziell, um Städte und Gemeinden besser auf Hitze- und Starkregenereignisse vorzubereiten.

VertreterInnen der Österreichischen Hagelversicherung wiesen in diesem Rahmen darauf hin, dass Wirtschaftspolitik den Schutz von Boden und Klima dauerhaft mitdenken müsse – und räumlich nachhaltige Gestaltung als integrale Chance für Gesellschaft und Umwelt verstanden werden sollte. Im Rahmen dieser Projektumsetzung konnten **für die Einheimischen in Amstetten jede Menge Vorteile** erzielt werden. Darunter sind beispielhaft folgende Faktoren zu nennen:

- Der Hauptplatz bietet mehr Aufenthaltsqualität. Die Grünflächen und schattigen Bereiche laden zum Verweilen ein.
- Der Platz wird zunehmend als sozialer Treffpunkt für Jung und Alt genutzt und dient zur Stärkung des Gemeinschaftsgefühls. Zusätzlich birgt der Raum Möglichkeiten für Veranstaltungen oder Märkte.
- Die Neugestaltung des Platzes führt zur Belebung der Innenstadt und unterstützt die lokalen Geschäfte.
- Weiters verbessert die umweltfreundliche Platzgestaltung das Mikroklima.
- In Richtung Mobilität findet eine Förderung sanfter Mobilitätsformen statt. Es wurden bessere Wege für FußgängerInnen und RadfahrerInnen geschaffen. Zusätzlich konnte die Lebensqualität durch die Verkehrsberuhigung im Zentrum deutlich gesteigert werden.

Weiters bringt die Neugestaltung des Platzes auch einige **Vorteile für die Gäste bzw. BesucherInnen der Stadt Amstetten:**

- Durch die Neugestaltung des Platzes entsteht ein erster positiver Eindruck der Stadt. Ein moderner, gepflegter Platz vermittelt Gästen direkt ein einladendes Bild von Amstetten.
- Die attraktiven Aufenthaltsmöglichkeiten laden TouristInnen und Durchreisende zum Verweilen ein.
- Die Neugestaltung ermöglicht ein kulturelles und soziales Erlebnis – Veranstaltungen oder Märkte auf dem Platz bieten ein authentisches Erlebnis lokaler Kultur und Kulinarik.
- Gastronomische Vielfalt und regionale Produkte werden durch die attraktive Gestaltung des Platzes für die Gäste besser angenommen, da durch das neue Ambiente der Wohlfühlfaktor gestiegen ist.

Bei der Prozessgestaltung für die Umgestaltung des Hauptplatzes wurde ein großes Augenmerk auf die Einbindung der BürgerInnen gelegt. Aufgrund der Pandemie wurde der Auftakt mit einer Live-Show online gestaltet und anschließend ein Fragebogen an die Bevölkerung ausgeschickt. Der Rücklauf an Fragebögen lag deutlich über den Erwartungen, mehr als 1.000 Fragebögen wurden ausgefüllt retourniert. Um laufend mit der Bevölkerung im Austausch zu sein, wurde am Stadtplatz ein Containerbau errichtet. Die ursprüngliche Idee war diese Stadterneuerungs-Werkstatt als Ort des Austausches und für Workshops zu nutzen. Aufgrund der Pandemie, wurde der Container dann praktisch mehr als Dokumentationszentrum für das Projekt genutzt. Dennoch war es aber dem Projektteam sehr wichtig in direkten Austausch mit der Bevölkerung zu treten. Daher wurden weiterführend sogenannte Stadtsafaris angeboten, die es ermöglichten, einen neuen Blick auf die Stadt zu werfen, wie beispielsweise von oben von einem Hubsteiger, gemeinsam bei Befahrungen der Stadt mit dem Rad oder bei einer Bachwanderung. Auch Workshops und Diskussionsrunden wurden zum Teil an ungewöhnlichen Orten, wie etwa in der Mitte eines Kreisverkehrs abgehalten. Durch diesen unkonventionellen Zugang wurde die Bevölkerung für ihre Stadt interessiert und Zugang zu den Ideen für eine Umgestaltung hergestellt. Die Erwartungen der Beteiligung wurde laut Aussage von Vizebürgermeister Markus Brandstetter deutlich übertroffen.

<p>LEARNINGS / ANREGUNGEN / ANREIZE</p>	<ul style="list-style-type: none"> • eine vielfältige Gestaltung des öffentlichen Raums bietet Platz für unterschiedliche Formen der Fortbewegung. • BürgerInnenbeteiligung ist ein aufwendiger Prozess, zahlt sich auf lange Sicht allerdings aus. <ul style="list-style-type: none"> ○ Großer Ideenpool aus dem geschöpft werden kann. ○ Unannehmlichkeiten während der Bauphase werden besser akzeptiert. ○ Gestaltung der Freiräume und Angebote passen zu den Realitäten und Bedürfnissen der BürgerInnen und werden gut angenommen. ○ Identifikation der BürgerInnen mit Ihrer Stadt, Ihrem Platz, Ihrem Grätzl, etc. • Unkonventionelle Methoden können den Grad der Beteiligung erhöhen. • Bepflanzung öffentlicher Räume verbessert das Mikroklima, erhöht die Aufenthaltsqualität und animiert zu mehr bewegungsaktiver Mobilität. • Attraktive Gestaltung zentraler Plätze und Räume präsentiert eine Stadt, eine Gemeinde auf positive Weise und animiert auch Gäste zum Erkunden zu Fuß.
--	---

2.3.1.2. Projekt - Wels „Volksgarten Neu“

Raumplanungsbüro im-plan-tat GmbH & Co KG

Die Stadt Wels startet mit dem Projekt „Volksgarten Neu“ ein ambitioniertes Vorhaben: Auf dem ehemaligen Messegelände werden über 40.000 m² Flächen entsiegelt und in einen mehr als 10 Hektar großen öffentlichen Stadtpark umgewandelt. Laut dem Bundesrechnungshof handelt es sich damit um das größte Entsiegelungsprojekt Österreichs und fungiert als ein leuchtendes Beispiel für klimafreundliche Stadtentwicklung.

Die Umsetzung begann am 28. April 2025 mit dem Abriss der alten Messehallen und der Nutzung von Abrissmaterialien zur Wiederverwertung vor Ort. Ziel ist es, den neuen Volksgarten bis Sommer 2026 fertigzustellen – einschließlich Wegen, Grünflächen und naturnaher Infrastruktur. Durch die großzügige Entsiegelung entsteht Raum für nachhaltige Nutzung:

- Die neue Grünfläche reduziert Hitzeinseln und verbessert die Wasser-Versickerung und -Speicherung.
- Insgesamt sind rund 500 klimafitte Bäume in etwa 40 Arten sowie vielfältige Gehölze, Sträucher und Stauden vorgesehen – gezielt ausgewählt nach ökologischen und gestalterischen Kriterien
- Bestandsbäume bleiben geschützt erhalten; etwaige Fällungen erfolgen außerhalb der Brutzeit von Vögeln oder bei unabwendbarer Gefährdung.

Der erweiterte Volksgarten gliedert sich in drei Hauptbereiche:

- Bewegungsraum entlang des Traunufers: Mit erweiterter Promenade, Sitzbereichen und klarer Trennung zwischen Geh- und Radwegen.

- Freizeit- und Sportzonen: Zwei große Rasenflächen auf rund 16.000 m² mit Wasserspielplatz, Calisthenics-Geräten und einem naturnahen Spielbereich für Kinder.
- Natur- und Erholungsbereich südlich des Volksgartenteichs: Inklusive naturnaher Wiesen, Baumflächen, einem 700 m² Seerosenteich mit Kiesstrand, Schilfgürtel, sowie der erweiterten Welser Bucht mit stufenförmiger Ufergestaltung als Veranstaltungs- und Aufenthaltsraum direkt an der Traun. Zudem entsteht eine 1.880 m² große Hundefreilaufzone im Park.

Beim Abriss fallen etwa 40.000 Tonnen Material an – 95 % davon (ca. 38.000 Tonnen Beton, Asphalt, Bauschutt) werden direkt vor Ort recycelt und wieder in den Park integriert oder für andere Bauvorhaben genutzt. Auch Holzreste, Metalle und andere Komponenten werden umweltgerecht verwertet oder als Baustoffe weiterverwendet. Die Baukosten belaufen sich auf etwa 20 Mio. Euro, wobei das Land Oberösterreich erstmals 80.000 Euro Förderung für die Entsiegelung bereitgestellt hat – ein Modellbeispiel und Anreiz für andere Kommunen. Bürgermeister Andreas Rabl bezeichnet das Projekt als „Jahrhundertprojekt“, während Landesrat Stefan Kaineder es als wegweisende Maßnahme gegen Hitze, Hochwasser und für städtische Lebensqualität lobt.

Der neue Volksgarten wird zur grünen Lunge der Stadt: als Ort der Erholung, der Begegnung und des Naturschutzes. Mit Wasserfeatures, natürlicher Aufenthaltsqualität und aktiver BürgerInnenbeteiligung schafft Wels ein Beispiel für nachhaltige Stadtentwicklung im Zentrum. Das Projekt zeigt eindrucksvoll, wie Entsiegelung, Recycling und Raumgestaltung mit positiven Effekten auf Klimaanpassung, Biodiversität und städtisches Leben Hand in Hand gehen kann.

Sowohl die Einheimischen als auch die Gäste profitieren von der neuen „grünen Lunge in der Stadt Wels“. Folgende Faktoren sind hierbei, zusammengefasst, zu erwähnen:

- Dieses Projekt gilt mit einer Fläche von 40.000 m² als großes Entsiegelungsprojekt. „deutlich mehr grün innerhalb der Stadt“
- Die neue Platzgestaltung birgt Freiraum für alle Generationen. (z.B. Bewegungsraum, zentrale Freiflächen oder Erholungszone)
- Das Projekt wurde unter gezielter BürgerInnenbeteiligung umgesetzt. Damit wird eine NutzerInnenfreundlichkeit und Bedarfsorientierung der Bevölkerung bei der Umsetzung sichtbar.
- Das Projektvorhaben führte zu einer Verbesserung der Verkehrsführung und Infrastruktur. Es konnten beispielsweise neue Radwege (z.B. Alleeachsen) erschlossen werden.
- Durch diese Umgestaltung entstanden zudem wertvolle Lebensräume für Insekten und Vögel. Es wurden heimische, klimaresistente Pflanzenarten eingesetzt. Damit einhergehend konnte die ökologische Widerstandskraft des Parks erhöht werden.
- Neben den Einheimischen und der regionalen Bevölkerung bietet die „grüne Lunge in Wels“ ebenfalls Vorteile für die Gäste der Stadt. Der moderne und begrünte Volksgarten wirkt einladend und vermittelt einen positiven Stadtcharakter mit Lebensqualität. Weiters bietet der Park vielfältige Erholungsmöglichkeiten, die ideal für kurze Verweilpausen oder Familienausflüge

dienen. Zudem fungiert der Ort als Begegnungsraum für z.B. Veranstaltungen und Märkte. Die Zugänglichkeit und Wegeführung des Parks wurden so gestaltet, dass sie für BesucherInnen leicht nutzbar sind. Das Entsiegelungsprojekt führt zu einer Reduzierung des Staubs in der Stadt und verbessert die Luftqualität.

<p>LEARNINGS / ANREGUNGEN / ANREIZE</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Öffentliche Grün- und Freiräume ermöglichen Alltagserholung im direkten Wohnumfeld und reduzieren den Freizeitverkehr. • Großzügige Grün- und Freiräume bringen multifunktionalen Nutzen und Mehrwert für die Gesellschaft. <ul style="list-style-type: none"> ○ Steigerung der Biodiversität ○ Verbesserung des Mikroklimas ○ Raum für sozialen Austausch ○ Platz für Öffentlichkeitsarbeit - Veranstaltungen und Märkte ○ Frischluftschneisen zur Kühlung und Belüftung • Großflächige Umgestaltungen im öffentlichen Raum ermöglichen die Schaffung von neuen Verbindungen und Achsen für den aktiven Verkehr.
--	--

2.3.2. Gestaltung öffentlicher Raum in ländlichen Regionen

Text Raumplanungsbüro im-plan-tat GmbH & Co KG

Der ORF-Journalist Tarek Leitner wendet sich in seinem Sachbuch „Mut zur Schönheit – Streitschrift gegen die Verschandelung Österreichs“ mit folgender Fragestellung an die ÖsterreicherInnen: "Was lassen wir uns eigentlich an Hässlichkeiten in unserer Umgebung gefallen?"

Leitners zentrale These lautet: Im Namen der Wirtschaftlichkeit akzeptieren wir oft eine Verunstaltung des Alltagsraums – etwa durch Tankstellen, Fast-Food-Ketten, Leuchttafeln, Baumärkte oder Lärmschutzwände – ohne wahrzunehmen, wie sehr sie uns die Sicht auf die Schönheit unserer Landschaft verstellen.

Er will das Bewusstsein für die gebaute Umgebung schärfen und eine längst überfällige Diskussion über den sorglosen Umgang mit der Landschaft als Ressource entfachen. Leitner ist überzeugt: Eine schöne Umgebung trägt nachweislich zu unserem Glück bei – im Gegensatz zu einem Fokus auf Effizienz und reiner Funktionalität. Er hält fest, dass es dabei nicht um individuellen Geschmack geht – sondern um offensichtliche Störungen und bauliche „Sünden“, die objektiv als störend empfunden werden können, unabhängig von subjektiver Ästhetik.

Leitner möchte mit seinem Sachbuch verdeutlichen, dass es mehr als um eine ästhetische Betrachtung geht. Die gesellschaftspolitische Dimension von Raumgestaltung ist von Bedeutung. Er möchte darauf hinweisen, dass Schönheit als politische Kategorie zu verstehen ist und gesetzliche Architektur-Standards etabliert werden sollen. Damit einhergehend kann eine Begrenzung des Flächenverbrauchs oder eine Verdichtung urbaner Räume forciert werden. Gerade vor dem Hintergrund stetiger Zersiedelung, möchte Leitner Aufmerksamkeit gegenüber dem gebauten Alltag verdeutlichen.

Das Sachbuch kann zur Sensibilisierung der EntscheidungsträgerInnen und der Bevölkerung führen. Weiters sollten Regionen statt großflächigen Shoppingzonen,

ortstypische, kleinteilige Architekturen forcieren und beispielsweise die Gebäudekubaturen und Materialien an die Umwelt anpassen. Traditionelle Bauernhöfe oder Bauformen sollen nicht verdrängt, sondern erhalten und modernisiert werden. Ortskerne sollen zum Verweilen einladen und Anreize schaffen, sich aktiv fortzubewegen, weil Landschaft und Baukultur erlebbar sind.

In dasselbe Horn stößt der Verein LandLuft. LandLuft setzt sich mit Baukultur im ländlichen Raum auseinander. Der Verein begleitet Gemeinden und EntscheidungsträgerInnen durch Bewusstseinsbildung, Weiterbildung und Vernetzung, bei der Gestaltung lebenswerter Orte. Ein wesentlicher Bestandteil der Arbeit des Vereins LandLuft besteht darin positive Beispiele vor den Vorhang zu holen und durch diese Kraft Baukultur in ländlichen Gemeinden zu stärken. Dabei wird nicht rein auf Gebäude, sondern auf die gesamte gestaltete Umwelt wie Häuser, Plätze, Parks, Wege und Landschaften fokussiert. Dabei werden in unterschiedlichen Regionen Österreichs und in Allgäu (D) diverse Projekte unterstützt.

Eine weitere kritische Stimme, die sich intensiv mit dem Thema der Baukultur auseinandersetzt, ist der Stadtplaner und Filmemacher Reinhard Seiß. Mit kritischen Vorträgen mit Titeln wie „Von der Raumentwicklung zur Raumschonung“ regt er zum Nachdenken und dem Überdenken des vom Wachstum getriebenen Umgangs mit der Ressource Boden und Raum an. Beim Symposium „Landschaft des Wissens 2021“ stellte er das „Wegwerfprodukt Landschaft?“ an den Pranger und sieht Politik, Planung und Gesellschaft zwischen Ignoranz und Verantwortungslosigkeit gefangen und fordert zum Handeln auf. Österreichs einzigartige und vielfältige Landschaft erfüllt die Österreicherinnen und Österreicher mit Stolz, zugleich gefährden sie sie durch unser Bauverhalten: überdimensionierte Straßen, uniforme Gewerbegebiete, ausufernde Siedlungen und wuchtige Hotelanlagen. Diese hinterlassen ökologische, wie ästhetische Schäden für kommende Generationen. Reinhard Seiß plädiert daher für eine ästhetisch ansprechende, aber trotzdem funktionale Raum- und Stadtplanung.

<p>LEARNINGS / ANREGUNGEN / ANREIZE</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Nicht nur die funktionale Gestaltung unserer Umwelt, sondern auch die Ästhetik beeinflusst unser Verhalten und die Nutzung des Raums. • Von der Theorie hin zur Praxis - Kritische Texte und Auseinandersetzungen mit dem Themenkomplex Raum, Boden, Baukultur, Ästhetik der gebauten Umwelt geben Anreize im eigenen Umfeld, genauer hinzuschauen und Ideen fürs Handeln zu entwickeln. • Best-Practice-Sammlungen liefern einen Ideenpool, aus dem Inspirationen für eigene Projekte geschöpft werden können. • Maßvolle Verdichtung von Ortskernen reduziert den Bodenverbrauch und kann sich durch das Verkürzen von Wegen reduzierend auf das Verkehrsaufkommen auswirken.
--	--

2.4. Kommunikation, Storytelling und Bewusstseinsbildung

Raumplanungsbüro im-plan-tat GmbH & Co KG

Gäste begeistern, nicht belehren! – Mobilität als essenzieller Bestandteil nachhaltiger Tourismusstrategien muss nicht nur sorgfältig geplant, sondern auch erfolgreich kommuniziert werden.

Das beginnt bereits bei der Suche des Gastes nach der idealen Urlaubsdestination und sollte konsequent während des Aufenthaltes bis zur Abreise fortgeführt werden.

Nachfolgend werden Maßnahmen beschrieben, die u.a. auf Elemente des Storytellings zurückgreifen und versuchen, den Gast an unterschiedlichen Etappen seiner Reise abzuholen:

Bewusstseinsbildung durch Storytelling

„Dein Urlaub beginnt bereits zuhause“

Urlaub und Mobilität – zwei Themenbereiche, die eng mit unseren Emotionen verbunden sind. Entscheidungen, die KundInnen diesbezüglich treffen, bedingen daher starker emotionaler Appelle und müssen auf unsere (Grund-)Bedürfnisse abzielen, wie beispielsweise Erholung, Entschleunigung (Wusstest du bereits, wie viel die Natur in XY zu bieten hat – entdecke sie doch auf deiner nächsten Zugfahrt) oder aber auch das Gefühl Zeit für Dinge zurückzugewinnen, die einem andernfalls fehlt, wie z.B. für das Lesen eines guten Buches („Wann hast du das letzte Mal ein richtig gutes Buch gelesen“). Auch Slogans, die darauf anspielen, wie wertvoll unsere Zeit ist, können gut dafür genutzt werden („Deine Zeit ist wertvoll. Nutze Sie für dich und das, was dir wichtig ist.“)

Es können aber auch Geschichten erzählt werden, aber auch Geschichten angeteasert werden, erzählt von Dritten, mit denen wir uns identifizieren können wie z.B.: „Susanne reist mit dem Zug in die Region – ihr Fahrrad wartet schon am Bahnhof.“

Micro-Stories für soziale Medien

Kurze, persönliche Geschichten von Gästen sind besonders authentisch und können gut für die Kommunikation entsprechender Angebote genutzt werden (z.B. „Mit dem E-Shuttle zur Alm – ganz ohne Auto“). Ebenso eignen sich (humorvolle) Behind-the-Scene-Videos von GastgeberInnen („So bringen wir unser Frühstück klimafreundlich zum Gästehaus“). In Abhängigkeit der tatsächlichen Zielgruppe sollte auch die jeweils geeignete Plattform ausgewählt und die Inhalte angepasst werden (facebook eignet sich beispielsweise zumeist für etwas ältere und oftmals einkommensstärkere Gäste, Instagram und TikTok für jüngere Zielgruppen).

„Auto-freie Urlaubserlebnisse“ als Inspirationsserie

Die oberste Prämisse bei entsprechenden Kommunikationsoffensiven muss immer sein, dass die Gäste durch die zur Verfügung gestellten Inhalte einen Mehrwert geboten bekommen. Dieser soll allerdings auch von Einheimischen genutzt werden. Tipps und Tricks für Unternehmungen in der Region, zielgruppenspezifisch aufbereitet (so wie z.B. in Form von Blogartikeln, Kooperationen mit Influencern, Insta-Karussell oder aber auch entsprechenden Reels), können kostengünstig und dennoch effektiv sein, beispielsweise in Form von: „5 Dinge, die du ohne Auto machen kannst“.

Partnerschaften und Kooperationen

Partnerschaften und Kooperationen sind von ganz besonderer Bedeutung für die Glaubwürdigkeit und die Kommunikation touristischer (Mobilitäts-)Angebote. Einerseits können diese kostengünstig realisiert bzw. vielleicht sogar Einnahmen dafür erzielt werden (z.B. im Rahmen der Vergabe von Gütesiegeln), andererseits können auf diese Weise eine Vielzahl an Menschen erreicht werden. Ansatzmöglichkeiten diesbezüglich könnten beispielsweise wie folgt aussehen:

Mini-Infoboxen oder Piktogramme

Indem auf den Websites der betrieblichen Kooperationspartner mit Icons wie z.B. „ Bahnhof-Shuttle verfügbar“, „ Radverleih direkt am Haus“, „ E-Carsharing 200 m entfernt“ gearbeitet wird, sind die Inhalte rasch und einfach erkennbar.

QR-Codes auf Check-in-Mappen, Schlüsselanhängern oder Frühstückskarten

Diese können direkt zu weiteren Informationen betreffend Mobilitätsangeboten führen und auf diese Weise online nicht nur jederzeit abgerufen, sondern auch ohne nennenswerte Kosten geändert werden. Auf diese Weise können z.B. Informationen betreffend Shuttle-Zeiten, E-Ladestellen und Wanderrouten zur Verfügung gestellt werden.

Automatisierte Infomails VOR der Anreise

Nach erfolgreicher Buchung ist es empfehlenswert, rechtzeitig vorab Informationen zur Anreise zu übermitteln – kompakt und übersichtlich aufgeschlüsselt, z.B. in Form von „So kommst du entspannt & nachhaltig zu uns“. Dabei sollte insbesondere auf Bahnverbindungen, „Last-Mile-Angebote“ (z.B. E-Carsharing, E-Bike) während des Aufenthaltes und Shuttle-Services eingegangen werden.

Qualität sichtbar machen – mit Gütesiegeln & Icons

Die Einführung von Gütesiegeln bietet eine Vielzahl an Vorteilen: Einerseits ist für den Gast schnell und einfach erkennbar, wer sich besonders für Nachhaltigkeit engagiert bzw. für damit verbundene Mobilitätsangebote. Gütesiegel wecken darüber hinaus sofort Vertrauen und ermöglichen es ggf. auch, zusätzliche Einnahmen zu lukrieren oder aber den teilnehmenden Betrieben besondere Schulungen oder Vergütungen zuteilwerden zu lassen. Darüber hinaus hat sich bei Gütezeichenprozessen für Betriebe (z.B. Österr. Umweltzeichen, etc.) erwiesen, dass durch die gemeinsame Erarbeitung von Nachhaltigkeitsmaßnahmen, sich teilweise nicht unwesentliches, monetäres Einsparpotenzial für den/die BetriebsinhaberIn ergeben hat.

Möglich wäre das z.B. wie folgt:

Einführung eines eigenen „Mobilitätsfreundlich reisen“-Siegels

Ein solches Gütesiegel könnte z.B. an Betriebe vergeben werden, die Angebote betreffend Ladestationen, Bahnhof-Abholservices oder aber E-Bike-Verleihmöglichkeiten für ihre Gäste realisiert haben. Ein eigener Infolyer (analog bzw. digital verfügbar) könnte diese Partner dann auch kompakt zusammenfassen.

„Mobilitätspartner der Region“-Sticker oder Web-Badges

Gäste werden bereits bei der Buchung eines entsprechenden Angebotes darauf hingewiesen, in dem sie bereits auf der Website mit Icons oder aber Gütesiegeln in Kontakt kommen bzw. auch das Personal entsprechend geschult ist, um bereits in Telefongesprächen auf diese Möglichkeiten hinweisen zu können.

Aktionen & Challenges

Gamification-Strategien spielen für eine erfolgreiche Verhaltensänderung nach wie vor eine besonders wichtige Rolle. Daher sind insbesondere Strategien, die den Gast belohnen bzw. positive Emotionen wecken besonders zu empfehlen:

„Ohne Auto unterwegs“-Wochenaktion

Gäste, die nachweislich autofrei anreisen, können z.B. mit einem ganz besonderen Goodie belohnt werden (z.B. in Form regionaler Spezialitäten, kostenloser Eintritte oder Verknüpfung mit Inklusivleistungen von Gäste Cards)

Social Media Challenge

Zeig uns, wie du #UrlaubOhneAuto machst“ – mit Gewinnspiel für ein Wochenende im nachhaltigen Partnerbetrieb!

Diese Strategie ist in mehrfacher Hinsicht erfolgversprechend: Einerseits, weil sie kostengünstige Werbung darstellt. Andererseits, weil sie die Leute dazu animiert, besonders positive Erlebnisse zu sammeln und dann zu teilen.

Mobility-Bingo

Eine besonders erfolgreiche Strategie ist zumeist auch das Sammeln von Bonuspunkten. Gäste können beispielsweise eine Karte (z.B. Gäste-InklusivCard mit nachhaltigen Mobilitätsaktivitäten (z.B. E-Bike genutzt, Shuttle genommen, Spaziergang statt Autofahrt) bei ihrer Anreise erhalten. Sobald sie eine gewisse Anzahl an Punkten gesammelt haben, wird das in Form eines kleinen Geschenks oder aber z.B. eines Gutscheins belohnt

GastgeberInnen als BotschafterInnen stärken

Storytelling-Schulung für GastgeberInnen

Schulungen für GastgeberInnen, wie sie ihre Gäste bereits bei der ersten Kontaktaufnahme bis zur Abreise über nachhaltige Mobilität und Angebote vor Ort informieren, erzielen mit geringem Kosteneinsatz zumeist gute Resultate.

Vorlagen & Textbausteine für Website, Newsletter & Social Media:

Holen Sie Ihre GastgeberInnen vor den Vorhang und zeigen sie ihnen, wie sie selbst guten Content für ihre Websites generieren können. Oder aber auch, indem sie gemeinsam mit ihnen entsprechende Videos produzieren, wie z. B. „5 gute Gründe, warum du bei uns dein Auto stehen lassen kannst“

Sichtbarkeit vor Ort – emotional, informativ, charmant

Wichtig ist, dass der Gast sich auch während seines Aufenthaltes laufend über Mobilitätsangebote informieren und diese auch kurzfristig (nach Verfügbarkeit) nutzen kann. Aus diesem Grund sollten sie gut sichtbar und leicht zugänglich platziert sein, so wie z.B. in Form der folgenden Maßnahmen:

Mobilitäts-Tipps auf Willkommensplakaten oder als „Kärtchen des Tages“ am Frühstückstisch

z. B. „Heute schon geradelt?“ Planen Sie eine E-Bike-Tour durch die wunderschöne Landschaft. Folgende Anbieter stehen Ihnen hierfür gerne zur Verfügung

Regionale Infokarte mit klimafreundlichen Mobilitätsoptionen (Shuttles, Wanderbus, E-Carsharing) als Beilage in Willkommensmappen oder digital per QR-Code

Verleih von „EntdeckerInnen-Rucksäcken“ mit Fahrplänen, Jausenbox und Gutschein für ein nachhaltiges Mobilitätsangebot

<p>LEARNINGS / ANREGUNGEN / ANREIZE</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Kommunikation ist ein wichtiges Werkzeug, damit gut überlegte Mobilitätsangebote auch genutzt werden. • Wirksame Kommunikation von alternativen Mobilitätsangeboten begleitet einen Gast von der Recherche nach einer passenden Destination über den Aufenthalt hinweg bis hin zur Abreise. • Information zu Mobilitätsangeboten für Einheimische sollen über vielfältige Kanäle kommuniziert werden, um ein möglichst großes Publikum zu erreichen. • Kommunikationsmaßnahmen sollen auf das Wecken von positiven Emotionen in Verbindung mit nachhaltigen Mobilitätsformen abzielen. • Social Media können passende Plattformen für die Kommunikation von Mobilitätsangeboten sein. • Gütesiegel können einen Mehrwehrt schaffen, um Gäste anzuziehen. • Belohnung und Gamification sind wirkungsvolle Methoden, um Menschen zum Umstieg auf nachhaltige Mobilitätsformen zu erleichtern. • GastgeberInnen können als BotschafterInnen für nachhaltige Mobilität wirken, ebenso wie vorbildhafte Rolemodels in der Gemeinde, in Politik, Verwaltung, Vereinen, Bildungseinrichtungen etc.
--	--

3. Best Practice Beispiele

Das Projekt "Naturforum Weissensee" mit dem Leitgedanken „Naturräume erfahren – Lebensraummanagement durch Mobilitätslösungen und Entsiegelung“, hat sich zum Ziel gesetzt, innovative Ansätze an Hand von Praxisbeispielen sichtbar zu machen und diese als positive Beispiele zur Nachahmung - in einzelnen Punkten oder in der Gesamtheit - zu empfehlen. Ziel ist es durch nachhaltige Mobilitätskonzepte und gezielte Entsiegelungsmaßnahmen einen verantwortungsvollen Umgang mit sensiblen Naturräumen zu fördern. In diesem Kapitel werden exemplarisch ausgewählte Best-Practice-Projekte aus verschiedenen Regionen Österreichs vorgestellt, die diese Vision erfolgreich in die Praxis umgesetzt haben.

3.1. „Die Koralmbahn - Mobilität verbindet!“

Die Autoren Christian Heschtera (Verkehrsplanung Kärnten), Markus Brandstätter (Destinations-Management NLW) und Thomas Michor (Tourismus & Mobilität Weissensee)

Ein Gesamtkonzept für Kärnten von der Landesstrategie bis zur lokalen Umsetzung“

Fokus auf die verbindende Kraft der Mobilität und die abgestimmte Zusammenarbeit aller Ebenen.

Mit der Inbetriebnahme der Koralmbahn – als Bindeglied der baltisch-adratischen Achse, beginnt für Kärnten und die Steiermark eine neue Ära der Erreichbarkeit. Doch die wahre Stärke dieses Infrastrukturprojekts liegt nicht allein in der schnellen Verbindung zwischen Graz und Klagenfurt, sondern in der intelligenten Verknüpfung mit regionalen und lokalen Mobilitätslösungen. Das vorliegende Konzept zeigt eindrucksvoll, wie Land Kärnten, Tourismusregionen und einzelne Gemeinden gemeinsam ein ganzheitliches Mobilitätsökosystem schaffen – abgestimmt, digital integriert und klimafreundlich.

Drei ineinandergreifende Ansätze bilden das Fundament:

- Der Mobilitäts-Masterplan Kärnten 2035 definiert die strategische Ausrichtung für den öffentlichen Verkehr und die „Last Mile“-Lösungen im ganzen Bundesland.
- Die digitale Mobilitätsvernetzung im Tourismusraum NLW (Nassfeld–Lesachtal–Weissensee) zeigt, wie regionale AkteurInnen gemeinsam ein nutzerInnenfreundliches, grenzüberschreitendes System aufbauen.
- Das Projekt Weissensee PremiumCARD beweist, wie eine lokale Initiative zur nachhaltigen Transformation touristischer Mobilität führen kann – mit messbarem Erfolg und hoher Akzeptanz.

Alle drei Konzepte eint ein klares **Ziel**: Mobilität als Erlebnis, als Service und als Schlüssel zur nachhaltigen Regionalentwicklung. Die enge Abstimmung zwischen Landesstrategie,

regionaler Umsetzung und lokaler Innovation macht dieses Dokument zu einem Modell für zukunftsfähige Mobilität in alpinen Räumen.

Fazit: Was hier vorliegt, ist kein Flickenteppich einzelner Maßnahmen, sondern ein abgestimmtes Gesamtkonzept, das vom Land Kärnten bis in die Täler, Tourismusorte und Gemeinden reicht. Es lädt ein, Mobilität neu zu denken – als gemeinsame Aufgabe und als Chance für Lebensqualität, Klimaschutz und Wettbewerbsfähigkeit.

3.1.1. Mit der neuen Koralmbahn – Von der Baltisch-Adriatischen Achse in alle Kärntner Regionen“

DI Christian Heschtera (Verkehrsplanung Kärnten), Markus Brandstätter (Destinations-Management NLW) und Mag. Thomas Michor (Tourismus & Mobilität Weissensee)

Der Mobilitäts-Masterplan Kärnten 2035: Ein weiterführendes Konzept für Regionalverkehr & „Last Mile“-Lösungen

Kontext und Ausgangslage:

Mit der Inbetriebnahme der Koralmbahn und des dazugehörigen Tunnels im Jahr 2025 entsteht eine neue Ära der Erreichbarkeit für Kärnten: Erstmals wird die gesamte Region direkt an die europäische Baltisch-Adriatische Achse angebunden – mit einer Reisezeit von nur 45 Minuten zwischen Graz und Klagenfurt. Die Koralmbahn stellt damit nicht nur ein Infrastrukturprojekt dar, sondern eine Chancenplattform für einen gesamtkärntnerischen Mobilitätswandel.

Doch: Schnellbahnen allein reichen nicht aus. Damit diese Entwicklung auch in den Tälern, Tourismusregionen und ländlichen Gemeinden spürbar ankommt, braucht es gezielte Strategien zur Weiterverteilung der Fahrgäste – die sogenannte „Last Mile“. Der Mobilitäts-Masterplan Kärnten 2035 greift diesen Wandel auf und formuliert ein umfassendes, integratives Konzept für den Ausbau des klimafreundlichen Regionalverkehrs und die systematische Einbettung lokaler Mobilitätslösungen.

Anlass und Projektziele

Die Herausforderungen bestehen darin, Fahrgäste aus dem hochrangigen Netz (z. B. Koralmbahn, ÖBB-Fernverkehr) nahtlos in Regionen, Täler, Tourismusorte und periphere Gemeinden weiterzuleiten – bequem, klimaneutral, barrierefrei und digital gestützt.

Ziele des Masterplans:

- Anbindung aller Kärntner Regionen an das Bahnnetz durch flächendeckende „Last Mile“-Angebote
- Verkehrsverlagerung vom Auto auf den ÖV durch attraktive Anschlussmöglichkeiten
- Verstärkte Nutzung des Bahnhofs als Mobilitätshub
- Verzahnung mit Tourismus- und Regionalentwicklungsstrategien (z. B. Weissensee, Nassfeld, Lesachtal, Slow Food Travel)

- THG-Reduktion & Klimaneutralität im öffentlichen Verkehr
- Stärkung des ländlichen Raums durch gleichwertige Erreichbarkeit

Umsetzungsschritte

Der Masterplan basiert auf drei zentralen Umsetzungsachsen:

a) Strukturelle Maßnahmen

- Stärkung von Knotenpunkten: Ausbau regionaler Bahnhöfe (z. B. Wolfsberg, St. Paul, Villach, Spittal, Hermagor, Greifenburg) zu Multimodalitäts-Hubs
- Bahnhofsshuttle Kärnten als flächendeckendes „Last Mile“-System mit Online-Buchung, Verknüpfung mit Zugankünften und klimafreundlicher Fahrzeugflotte
- Rufbus-, Mikro-ÖV- und Radverleihsysteme für entlegene Gebiete

b) Systemintegration & Digitalisierung

- Echtzeit-Information, Routing und Ticketing über eine zentrale Kärntner Mobilitätsplattform
- Anbindung touristischer Karten (z. B. +CARD Holiday, Weissensee PremiumCARD) an ÖBB- und Verkehrsverbundsysteme
- Kombinierbare Ticketlösungen: Koralmbahn + Region + Freizeitnutzung aus einer Hand

c) Governance & Beteiligung

- Einbindung aller Gemeinden, der Bevölkerung, Tourismusregionen und Verkehrsunternehmen
- Einrichtung einer landesweiten Mobilitätskoordinationsstelle (Land Kärnten, Verkehrsverbund, Mobilitätszentrale, ÖBB)
- Dynamisches System mit Monitoring, Feedbackschleifen und Weiterentwicklung im Jahreszyklus

Erfolgsfaktoren und Herausforderungen

Erfolgsfaktoren:

- Leuchtturm Koralmbahn als Türöffner: Internationale Strahlkraft motiviert Regionen zur Neupositionierung
- Digitaler Zugang zum System: Einfache, intuitive Nutzerführung fördert breiten Zugang
- Kombination aus Fern- und Nahverkehr: Reiseketten aus einer Hand stärken Vertrauen und Komfort
- Kooperation statt Konkurrenz: Synergien zwischen Tourismus, PendlerInnenverkehr, SchülerInnentransport

Herausforderungen / Stolpersteine:

- Finanzierung der „letzten Meile“: Mikro-ÖV erfordert langfristige finanzielle Mittel
- Akzeptanz in der Bevölkerung: Veränderung von Mobilitätsroutinen geschieht langsam und verlangt gute Kommunikation

- Topografische Herausforderungen in Gebirgsregionen erfordern flexible Lösungen (z. B. Rufbussysteme, Almshuttles, E-Bikes)
- Vielfalt der Akteure: Unterschiedliche Interessen (ÖBB, VVK, Gemeinden, Wohnbevölkerung, Tourismus, Infrastrukturträger)

Partizipation, Nutzenbewertung und Kommunikation

Partizipation:

- Regionale Mobilitätskonferenzen in allen Bezirken (2025–2027)
- BürgerInnenbeteiligung online/offline zur Entwicklung bedarfsgerechter „Last-Mile“-Angebote
- Tourismusverbände & Wirtschaftskammer als Partner in der Produktentwicklung

Nutzen:

- Für Fahrgäste: Schnelle, klimafreundliche Verbindungen auch in entlegene Täler
- Für die Bevölkerung: Stärkung der Standortqualität, bessere Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen & Schulen
- Für Tourismusbetriebe: Attraktive Anreiseangebote & Mobilitätskomfort als Wettbewerbsvorteil

Kommunikationsstrategie:

- Zielgruppenfokussierte Ansprache (PendlerInnen, Gäste, SchülerInnen, Gemeinden)
- Starke visuelle Identität: „Mit der Koralmbahn in alle Regionen“
- Interaktive Plattformen und Kampagnen zur Erklärung der neuen Mobilitätsangebote

Gesamtbewertung, Learnings und Empfehlungen

Reflexion & Learnings:

- Große Infrastruktur braucht lokale Verzweigung: Ein Hochgeschwindigkeitszug hat regional/lokal keinen Effekt, wenn er nur Großstädte verbindet
- Mobilität ist Dienstleistung: Die KundInnenperspektive ist entscheidend – nur nutzbare Angebote sind wirkungsvoll
- Tourismus und Alltag dürfen nicht getrennt gedacht werden: Ein gutes Mobilitätssystem muss beidem gerecht werden

Empfehlungen:

- „One Mobility – One Ticket“: Entwicklung einer kärntenweiten Mobilitätskarte mit Bahn, Bus, Freizeit und Sharingangeboten (z.B. E-Carsharing, Scooter, E-Bike)
- Förderoffensive für Mikro-ÖV & E-Mobilität in der Fläche
- Ernennung regionaler Mobilitätsbeauftragter in allen Bezirken
- Intelligente Verknüpfung mit Raumplanung und Wohnbau

<p>LEARNINGS / ANREGUNGEN / ANREIZE</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Große Infrastrukturprojekte im Bereich des Öffentlichen Verkehrs können eine große Chance für eine tiefgreifende Veränderung in der Mobilität erzeugen, die genutzt werden will. • Damit diese Chance genutzt werden kann, muss der Fokus insbesondere auf die „Last-Mile“ gerichtet werden. • Ziel ist es, dass Bahnhöfe in Zukunft zu Mobilitäts-Hubs mit vielfältigen Mobilitätsangeboten werden. • Digitalisierung und einfach zu bedienende Plattformen sind wesentliche Werkzeuge für die Einführung kombinierter Mobilitätsprodukte. • Die Vernetzung von unterschiedlichen Angeboten erhöht die NutzerInnenfreundlichkeit. • Die Beteiligung verschiedener AkteurlInnen aus Politik, Verwaltung, Tourismus und Bevölkerung ermöglichen die Entwicklung und Durchführung diverser und benutzerInnenspezifische Mobilitätsangebote für Einheimische und Gäste. • Eine Finanzierung der nachhaltigen Mobilitätsangebote soll langfristig geplant werden. • Eine hohe Flexibilität von Mobilitätsangeboten ist wesentlich für die Konkurrenzfähigkeit zum eigenen PKW.
--	---

3.1.2. Regionale Vernetzung für smarte Mobilität - Digitales Mobilitätsökosystem in der Region Nassfeld-Lesachtal-Weissensee (NLW)

DI Christian Heschtera (Verkehrsplanung Kärnten), Markus Brandstätter (Destinations-Management NLW) und Mag. Thomas Michor (Tourismus & Mobilität Weissensee)

Kontext und Ausgangslage

Die Region Nassfeld-Lesachtal-Weissensee gehört zu den touristisch vielfältigsten Urlaubsdestinationen im Alpenraum (rd. 2,2 Mio. Jahresnächtigungen). Gleichzeitig stellen die strukturelle Zersiedelung, topografische Herausforderungen und die starke Abhängigkeit vom Individualverkehr, die Region vor eine doppelte Herausforderung: Einerseits sollen Gäste komfortabel, flexibel und nachhaltig mobil sein – andererseits gilt es, die Verkehrsbelastung für Umwelt und Bevölkerung deutlich zu reduzieren bzw. die Mobilitätsanforderungen für die Wohnbevölkerung zu verbessern. Bis vor Kurzem war der Zugang zu öffentlichem Verkehr für Gäste oft fragmentiert, schwer verständlich oder schlichtweg nicht praktikabel. Mobilitätsangebote existierten, jedoch ohne digitale Integration oder systematische Sichtbarkeit.

Anlass und Projektziele

Der zunehmende Druck, den Tourismus klima- und ressourcenschonend zu gestalten, diente als Katalysator für dieses Projekt. Ziel war es, alle bestehenden und neuen Mobilitätsangebote digital zu bündeln und intuitiv zugänglich zu machen – sowohl für Gäste als auch für Einheimische. Weiters verpflichtet das, vom Klimaministerium und

vom österr. Klimafonds, verliehene Prädikat "Nachhaltigste Region Österreichs" zu einer konsequenten Umsetzung der Nachhaltigkeitspolitik.

Zentrale Projektziele:

- Digitale Integration aller regionalen Verkehrsangebote über ein einheitliches System
- Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs durch Echtzeitinformationen, Shuttledienste und Gästekartenmodelle
- Sichtbarmachung vorhandener Infrastruktur, wie Radbusse, Bergbahnen, Bahnhofsshuttles
- Sichtbarmachung von "Vor-Ort Services", um die "Scheu" vor öffentlicher Anreise zu verringern: Skiverleih, Bikeverleih,)
- Förderung grenzüberschreitender Mobilität (nach Italien und Slowenien)
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch vereinfachte Reiseplanung und Alltagsmobilität
- Klimaziele unterstützen: THG-Reduktion um 50 % bis 2030
- Klare Darstellung des Nutzens für die heimische Bevölkerung

Umsetzungsschritte

Das Projekt fußt auf einem starken regionalen Netzwerk – bestehend aus Gemeinden, Tourismusorganisationen, Verkehrsdienstleistern, der Mobilitätszentrale Kärnten und internationalen Partnern. Die Umsetzung erfolgt durch eine systematische Verknüpfung analoger und digitaler Mobilitätskomponenten:

- Mobilitätsplattform Kärntner Linien als zentrale Informations- und Buchungsbasis
- Digitale Echtzeitanzeigen in Hotels, Gastronomiebetrieben und an Haltestellen (seit 2023/24)
- Integration des Angebotes in google maps
- Kostenlose Nutzung des ÖPNV in Kärnten über die +Card Holiday, der Gästecard Basic sowie mit der MitarbeiterInnen Card
- Integration aller Verkehrsträger:
 - Studentakt auf der elektrifizierten S-Bahn S4 „Gailtalsprinter“
 - Rufbusse/Almshuttles zu entlegenen Gebieten
 - Sommerbergbahnen inkl. MTB-Transport
 - FReD E-Carsharing (buchbar per App, über 40 Ladepunkte)
 - Bahnhofsshuttle Kärnten für die „letzte Meile“
- Radmobilität mit Verleihstationen und Radbussen inkl. Grenzverbindungen
- Serviceoptimierung über Self-Service-Punkte und Informationsmaterialien

Bewertung von Erfolgsfaktoren und Stolpersteinen

Erfolgsfaktoren:

- **Starke regionale Zusammenarbeit:** Gemeinden, TVBs und Dienstleister ziehen an einem Strang – auch grenzüberschreitend mit Italien und Slowenien
- **Kostenvorteile für Gäste:** Mobilität ist großteils in Gästekarten integriert – komfortabel, planbar und kosteneffizient
- **Vorteile & Nutzen für die heimische Bevölkerung darstellen**

- **Echtzeitinformation als Gamechanger:** Gäste erhalten direkte Fahrplaninfos im Betrieb – keine App oder lokale Ortskenntnis notwendig
- Hoher Innovationsgrad: Kombination aus öffentlichem Verkehr, On-Demand-Angeboten und Digitalisierung

Stolpersteine:

- **Komplexität der Systemintegration:** Unterschiedliche Anbieter, Ticketmodelle und Zuständigkeiten erfordern Koordinationsaufwand
- **Digital Divide:** Ältere Gäste oder Betriebe benötigen Unterstützung bei der Umstellung auf digitale Tools
- **Betriebskosten & Fördermittel:** Rufbusse und grenzüberschreitende Linien benötigen langfristige Finanzierungsmodelle
- **Wetter- und Saisonabhängigkeit** einzelner Angebote (z. B. Almshuttle oder MTB-Transport)
- Mangelhafte Einbindung der heimischen Bevölkerung / MitarbeiterInnen

Partizipation, Nutzen und Kommunikation

Partizipation:

- **Regionale Mobilitätswerkstätten** mit allen Beteiligten (Gemeinden, Wohnbevölkerung, Tourismus, Betreiber)
- **Mobilbüro Hermagor** als zentrale Informationsdrehscheibe
- Einbindung **grenzüberschreitender PartnerInnen** (Tarvisiano, Pontebba) stärkt die Akzeptanz in der gesamten Alpe-Adria-Region

Nutzen:

- **Gäste genießen** einfache, umfassende Mobilität ohne Auto – Erlebnis wird bereichert, nicht erschwert
- **Einheimische profitieren** von besser getaktetem ÖV, günstigerer Anbindung und sinkender Verkehrsbelastung
- **Regionale Betriebe** erhalten durch die Integration in die Kommunikation (Echtzeitanzeigen, Kommunikation als Mobilitätspartner etc.) zusätzlichen Mehrwert

Kommunikationsstrategie:

- **Emotionale Inszenierung:** "Natürlich hier läuft alles nach Fahrplan" – Mobilität wird positiv und modern erzählt
- **Multikanalkommunikation:** Website, Flyer, Hotel-TV, App, digitale Karten, Hotlines, Social Media
- **Grenzüberschreitende Bewerbung** über italienische und slowenische Partner

Gesamtbewertung, Learnings und Empfehlungen

Learnings:

- **Mobilität ist ein Gesamterlebnis** – Gäste bewerten nicht nur Natur und Hotel, sondern auch, wie gut sie von A nach B kommen

- **Digitale Vereinfachung** ist entscheidend – Mobilität darf nicht an Bedienhürden scheitern
- **Kleinteilige Maßnahmen** skalieren am besten, wenn sie vernetzt sind – Erfolg liegt in der Bündelung

Empfehlungen:

- Synergie mit Landesinitiativen intensivieren (siehe unten)
- Stärkere BesucherInnenlenkung über Mobilität: Mobilität gezielt zur Entzerrung von Hotspots einsetzen
- Monitoring & Evaluation verstärken: Daten nutzen, um Entscheidungen zu treffen (Fahrgastzahlen, Zufriedenheit etc.)
- Kommunikation in die Bevölkerung: Mobilität nicht nur als Gästethema behandeln - durch bessere Akzeptanz / Nutzen der heimischen Bevölkerung wird diese auch zu einem positiven Multiplikator gegenüber den Gästen und MitarbeiterInnen

<p>LEARNINGS / ANREGUNGEN / ANREIZE</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Einfache und übersichtliche Informationen und Buchungsmöglichkeiten erhöhen den Nutzungsgrad der Angebote bei den Gästen. • Integration von Mobilitätsangeboten in Gästecards bietet einen niederschweligen Zugang. • Das Bespielen vieler unterschiedlicher Informationskanäle und -tools ermöglicht eine zielgruppenorientierte Kommunikation. • Gezielte Ansprache und Adressierung der einheimischen Bevölkerung zu den jeweiligen Mobilitätsangeboten führt langfristig neben dem Nutzen für die Einheimischen auch zu MultiplikatorInneneffekten bei den Gästen und MitarbeiterInnen. • Monitoring und Evaluation liefern eine gute Entscheidungsgrundlagen für die Optimierung von bestehenden bzw. vorzufindenden Mobilitätsangeboten. • Mobilitätsangebote können für die BesucherInnenlenkung genutzt werden und so das Verkehrsaufkommen bei Hot-Spots reduzieren.
--	--

3.1.3. Ganzheitliches Mobilitätsmanagement Weissensee

DI Christian Heschtera (Verkehrsplanung Kärnten), Markus Brandstätter (Destinations-Management NLW) und Mag. Thomas Michor (Tourismus & Mobilität Weissensee)

„Von der Gästekarte zur Mobilitätskarte“ – Ein Weg zur nachhaltigen Transformation touristischer Mobilität

Kontext und Ausgangslage

Der Weissensee in Kärnten gilt als Vorzeigebispiel für naturnahen Qualitätstourismus – mit nur 770 Einwohnern, aber jährlich über 465.000 Nächtigungen und bis zu 120.000 Tagesgästen im Sommer. Diese beeindruckenden Zahlen zeigen jedoch auch eine Kehrseite:

Die massive Verkehrsbelastung mit bis zu 4.500 Fahrzeugen täglich. Trotz der Ausweisung als Naturpark (seit 2006) und ersten erfolgreichen Schritten wie dem

Naturparkbus oder dem Beitritt zum Alpine Pearls Netzwerk (siehe: www.alpine-pearls.com), konnte das grundlegende Ziel – ein verändertes Mobilitätsverhalten der Gäste – leider nicht im gewünschten Ausmaß erreicht werden. Auch hatten die bisherigen Gästekartenmodelle der Basis- und MobilitätsCARD (nur Shuttle und Bus) begrenzte Steuerungswirkung.

Anlass und Projektziele

Ausgangspunkt des Projekts „Weissensee PremiumCARD“ war die – aus den Erfahrungen der eingangs erwähnten Problemstellungen und Learnings – klare Erkenntnis: Nur ein umfassendes, einfach zugängliches und mehr oder weniger unlimitiert verfügbares Mobilitätsangebot kann Verhaltensmuster im Tourismus nachhaltig verändern!

Projektziele im Überblick:

- **Transformation zur Mobilitätscard:** Entwicklung einer benutzerInnenfreundlichen, digital gestützten „PremiumCARD“, die Mobilität nicht als Zusatz, sondern als integralen Bestandteil des Urlaubserlebnisses begreift.
- **Nachhaltiger Rückbau des Individualverkehrs:** Klare Steuerung durch finanzielle Anreize, Integration der Mobilitätsnutzung in den Nächtigungspreis und eine differenzierte Nutzererfahrung.
- **Stärkung des Ganzjahrestourismus:** Durch die Einbindung saisonunabhängiger Infrastruktur wie Naturparkbus, Shuttle, Bergbahn, sowie die Nutzung der Loipen und Eislaufflächen im Winter.
- **Aufwertung des Naturpark-Images:** Positionierung des Weissensees als Modellregion für klimaschonende Urlaubserlebnisse.
- **Entlastung der Gemeinde:** Umschichtung von Mitteln – weg von administrativen Kosten, hin zur Finanzierung konkreter Infrastrukturprojekte - von der Errichtung bis zum laufenden Betrieb.
- **Stärkung der Betriebe:** Erweiterung des Betriebs-Angebotes durch ALL-IN-Mobilität.

Umsetzungsschritte

Die Umsetzung erfolgte in einem strukturierten, mehrjährigen Entwicklungsprozess:

- **Positionierungs- und Strategieentwicklung (2018/19):** Im Rahmen von Workshops und Gremiensitzungen wurde die Idee einer ganzjährigen Mobilitätscard konkretisiert. Frühzeitige Einbindung von Stakeholdern wie Beherbergungsbetrieben, Verkehrsunternehmen und touristischen Leistungsträgern war dabei essenziell.
- **Modellierung und Partnergewinnung (2019):** Konzeption der Card, Angebotsausarbeitung und Vertragsverhandlungen mit Partnerbetrieben (Bus, Bergbahn, Schifffahrt, Loipen, etc.).
- **Öffentlicher Roll-Out (2020):** Öffentlichkeitsarbeit, Schulungen und technische Implementierung zur Systemeinführung im Winter 2020/21.
- **Etablierung eines integrierten Systems:** Die PremiumCARD ist bei teilnehmenden Betrieben vollständig im Nächtigungspreis inkludiert – ein klarer

Vorteil gegenüber Nicht-Partner-Betrieben, wo alle Leistungen (wie Shuttle, Bus, Schifffahrt, Bergbahn, Eis- und Loipenbenützung) einzeln bezahlt werden müssen.

- **Einführung einer PremiumCARD-Umlage:** Diese Umlage ersetzt Verwaltungsaufwände durch direkte Finanzierung nachhaltiger und umfassender Mobilität – ein System mit hoher Akzeptanz bei Betrieben und Gästen.

Erfolgsfaktoren und Stolpersteine – Differenzierte Bewertung

Erfolgsfaktoren:

- **Hohe Akzeptanz bei Gästen:** Mit einer Gästezufriedenheit von 99,99 % bestätigt sich die Relevanz und Qualität des Angebots – insbesondere neue Gästegruppen schätzen die All-in-One-Lösung.
- **Messbare Nutzungserfolge:** Durchschnittlich 4,7 Nutzungen pro Aufenthalt (mit Spitzenwerten von bis zu allein 37 Bergbahn-Nutzungen durch einen Downhill-Biker im Rahmen des vorhandenen Trail-Angebotes am See) zeigen die Wirksamkeit des integrierten Konzepts.
- **Starke Partnerbasis:** Bereits 75 % der örtlichen klassischen Beherbergungskapazitäten (ca. 2.600 Betten) sind aktiv eingebunden – Seit Einführung der CARD hat es keine Kündigungen seitens der Partner-Betriebe gegeben – im Gegenteil: die Kooperation wächst stetig.
- **Reputation & Auszeichnungen:** Mehrfache Landes- und Bundespreise (u.a. VCÖ Mobilitätspreis) stärken das Vertrauen in das System und dienen als Bestätigung des Innovationsgrades.
- **Hoher Anreisegrad:** Im Vergleich zu anderen österreichischen Destinationen sehr hoher und laufend steigender Anreisegrad mit öffentlicher Verkehrsmitteln.

Herausforderungen und Stolpersteine:

- **Veränderungsresistenz Einzelner:** Eine kleine Gruppe langjähriger Stamm-Gäste zeigte sich gegenüber den Neuerungen zurückhaltend bis ablehnend.
- **Komplexität der Abrechnungssysteme:** Die Integration mehrerer Leistungsträger erforderte hohen Koordinationsaufwand – klare, nachvollziehbare Regeln waren entscheidend.
- **Unkalkulierbare Marktdynamiken:** Preisentwicklungen und vor allem stark steigende Nutzungsfrequenzen bei Einzelleistungen stellten die Planbarkeit und Finanzierbarkeit vor große Herausforderungen – das System musste in den ersten Jahren trotzdem stabil bleiben.
- **Digitalisierung:** Die Nachrüstung mit digitalen Lösungen (z. B. QR-Code-Systeme, App-Integration) stellte hohe Anforderungen an Personal und Infrastruktur.

Partizipation, Nutzenbewertung und Kommunikation

Partizipation:

- **Lokale AkteurInnen** im Zentrum: Beherbergungsbetriebe, GemeindevertreterInnen, MobilitätsanbieterInnen und Tourismusausschuss waren von Beginn an involviert – Entscheidungen wurden gemeinsam getroffen.
- Gäste als Innovationsmotor: Feedbacksysteme ermöglichten direkte Rückmeldungen zur Kartennutzung – Optimierungen wurden daraus abgeleitet.

Nutzenbewertung:

- Für **Gäste**: Ein klarer Mehrwert durch inkludierte, komfortable und umweltfreundliche Mobilität – als Erlebnis- statt Zusatzkostenfaktor.
- Für **Einheimische**: Reduktion des Verkehrsaufkommens, infrastrukturelle Aufwertungen, ein Imagegewinn für die Region als nachhaltiger Lebens- und Arbeitsraum und Verbesserung der innerörtlichen und regionalen Mobilität für Einheimische durch Verdichtung des Bustaktes und der regionalen Anbindungen.

Kommunikationsstrategien:

- **Emotionales Storytelling**: Die Kommunikation setzt auf Naturverbundenheit, Entschleunigung und Erlebnis („grenzenlose Urlaubsmomente“ statt abstrakter Kennzahlen).
- **Transparente Differenzierung**: Der Unterschied zwischen Partner- und Nicht-Partnerbetrieb ist klar erkennbar – als aktives Steuerungsinstrument.
- **Multikanal-Ansatz**: Website, Printmaterial, GastgeberInnen-Trainings, Social Media und Informationsfolder sorgen für breite Streuung und Wiedererkennung.

Gesamtbewertung, Learnings und Empfehlungen für die Zukunft

Reflexion & Learnings:

- **Verhaltensänderung braucht System**: Nur durch ein ganzheitliches, leicht verständliches und in den Urlaub integriertes Angebot kann Mobilität tatsächlich neu gedacht werden.
- **Anreize wirken stärker als Verbote**: Gäste reagieren positiv auf spürbare Vorteile statt auf Einschränkungen – ein Paradigmenwechsel im Tourismusmanagement.
- **Digitalisierung ist ein Muss**: Künftige Effizienz und Skalierbarkeit hängen maßgeblich vom digitalen Reifegrad des Systems ab.

Optimierungsvorschläge:

- **Weiterentwicklung der Tarifsysteme**: Flexible Preisgestaltung bei veränderten Marktbedingungen zur Sicherung langfristiger Finanzierung.
- **Feinjustierung für Zielgruppen**: Familien, Jugendliche, SeniorInnen benötigen differenziertere Angebote – modularer Aufbau denkbar.
- **Verstärkte Integration lokaler Bevölkerung**: Mitgestaltungsformate und Nutzungsmöglichkeiten auch für Einheimische können Akzeptanz weiter steigern.

- **Stärkere Digitalisierung und Automatisierung:** Self-Service-Angebote, Echtzeitinformationen, App-basierte Lösungen – für smarte Gäste und effiziente Abläufe.

Schlussfolgerung:

Das Projekt am Weissensee zeigt eindrucksvoll, wie nachhaltige Mobilitätskonzepte durch strategische Steuerung, Beteiligung, Kommunikation und Innovationsmut zum Erfolgsmodell werden können. Die Weissensee PremiumCARD ist mehr als ein Mobilitätsticket – sie ist ein Zukunftsmodell für touristische Lebensqualität, ökologische Verantwortung und wirtschaftliche Effizienz – da es eine Win-Win-Situation sowohl für die Gäste, als auch für die GastgeberInnen und vor allem auch für die Leistungsanbieter mit sich bringt.

Synergien mit dem Land Kärnten: Verkehrsverbund und Koralmbahn

Die Eröffnung des Koralmtunnels im Dezember 2025 bringt eine historische Chance für die Mobilität Kärntens: Die Fahrzeit von/nach Graz verkürzt sich auf 45 Minuten – der Bahnhof St. Paul wird zur Drehscheibe für die westlichsten Regionen Kärntens. Auch das Gailtal profitiert durch verbesserte Taktung und Verknüpfung mit den Achsen Klagenfurt–Villach–Hermagor.

Einbindung in das regionale Konzept:

- Der **Bahnshuttle Kärnten** wird so zur echten „letzten Meile“-Lösung für die neue Fernverkehrsanbindung
- **Grenzüberschreitende Radangebote** nach Slowenien und Italien schließen an das wachsende Netz internationaler Bahnreisender an
- Die **digitale Echtzeitanzeigeplattform** der Kärntner Linien fügt sich nahtlos in landesweite Bestrebungen zur Fahrgaststeigerung ein

Synergien mit Landesstrategie / VVK (Verkehrsverbund Kärnten):

- **Kostenlose ÖBB-Nutzung** mit der Gästecard ist Ergebnis enger Kooperation
- **Gemeinsames Zielbild:** Fahrgaststeigerung, THG-Reduktion und Tourismus ohne Auto
- **Rolle des Landes Kärnten** als Fördergeber und Systemintegrator – sowohl finanziell als auch technisch (Daten, Plattform)

Empfehlung für die Zukunft:

- **Verstärkte Integration in Koralmbahn-Marketing** (z. B. Anreiseangebote für Slow Food Travel, Skigebiete, Radregionen)
- **Einheitliche App-Lösung für ganz Kärnten** mit Buchung, Ticketing, Echtzeitinfo, Auslastungsanzeige
- **Mobilitäts-Hubs an Bahnhöfen** (z. B. Hermagor, Greifenburg) mit Leihrädern, Shuttle, Info und touristischem Service
- Klaren Nutzen für **die heimische Bevölkerung** darstellen und laufend auch an diese Zielgruppe kommunizieren

<p>LEARNINGS / ANREGUNGEN / ANREIZE</p>	<ul style="list-style-type: none">• Ein umfassendes, einfach zugängliches und laufend verfügbares Mobilitätsangebot hat das Potenzial, nachhaltige Änderungen im Mobilitätsverhalten zu generieren.• Mobilität als Erlebnis: Mobilität soll auf keinen Fall nur als Zusatzangebot etabliert werden.• Entwicklung ganzjähriger Mobilitätsangebote erhöht die Nutzungsfreundlichkeit auch für Einheimische und führt zu einer Steigerung des Ganzjahrestourismus.• Kombination und Einbindung unterschiedlicher Mobilitäts- und Freizeitangebote bedeuten einen hohen Koordinationsaufwand, für den Ressourcen geschaffen werden müssen.• Neben Funktionalität spielt auch das Wecken positiver Emotionen eine große Rolle bei der Veränderung von Verhaltensmustern im Mobilitätsbereich.• Anreize zeigen im Vergleich zu Verboten eine höhere Wirksamkeit auf das Mobilitätsverhalten.• Die Digitalisierung ist eine wesentliche Triebkraft zur besseren Vernetzung, Information und Verkauf von nachhaltiger Mobilität.
--	---

3.2. 360°-Mobilitätsdienstleistung aus einer Hand – Das Beispiel Kronplatz

Andreas Dorfmann (Geschäftsführer Kronplatz Holding AG Präsident Kronplatz Mobility AG und Präsident des Mobilitätskonsortiums Südtirol)

Historischer Kontext und Projektbeschreibung

Die Geschichte der Erschließung des Kronplatzes und damit die Entwicklung der touristischen Destination beginnt lange vor der eigentlichen Gründung der Kronplatz Seilbahn. Bereits im 19. Jahrhundert wurde mit dem Bau der Pustertaler Bahn im Jahr 1871 der Grundstein für den Tourismus gelegt. Die neue Südbahnlinie von Wien nach Innsbruck über Lienz und Franzensfeste öffnete die abgeschiedene Region Pustertal (Südtirol) für BesucherInnen und führte zur Entstehung erster touristischer Visionen. In der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg träumten PionierInnen wie der damalige Brunecker Bürgermeister Dominikus Madile von einer Seilbahn auf den Kronplatz. Dieser Traum sollte jedoch erst Jahrzehnte später Wirklichkeit werden.

Insgesamt waren vier Anläufe nötig, ehe das Projekt realisiert wurde. 1938 wurde eine erste Aktiengesellschaft gegründet, doch es fehlte an Kapital. In den 1950er Jahren versuchte Willy Kofler, Präsident des Brunecker Verkehrsvereins, erneut den Berg touristisch zu erschließen – ebenfalls ohne Erfolg. Erst mit der Gründung der Kronplatz Seilbahn im Jahr 1960 durch Ernst Lüfter und einer Gruppe engagierter BürgerInnen Brunecks, wurde die Vision greifbar. Lüfter setzte alles auf eine Karte: Er bezahlte teils ArbeiterInnen aus eigener Tasche und bürgte mit seinem Privatvermögen, als die junge Gesellschaft mit finanziellen Schwierigkeiten konfrontiert war. Am 25. Dezember 1963 fuhr schließlich die erste Gondel von Reischach auf den Gipfel des Kronplatz – der Beginn einer neuen Ära.

Die Gesellschaft hat sich seitdem von einer klassischen Bergbahn zu einem umfassenden Dienstleister für Mobilität, Tourismus, Freizeit und Regionalentwicklung etabliert. Ausgangspunkt der heutigen Strategie war die Notwendigkeit, eine wachsende Zahl an Gästen nachhaltig und effizient zu bewegen – insbesondere im Hinblick auf die Herausforderungen des saisonalen Verkehrs, die Klimaziele Südtirols sowie den Wunsch, touristische Mobilität mit lokaler Lebensqualität zu vereinbaren.

Mit der Umwandlung zur Kronplatz Holding AG im Jahr 2020 als Dachstruktur wurden die Geschäftsbereiche in fünf operative Firmen geteilt: Seilbahn, Mobilität, Hotellerie, Gastronomie und Dienstleistungen. Interessant hervorzuheben ist die 2023 gegründete Kronplatz Mobility AG, die heute mit 106 Bussen und 200 MitarbeiterInnen jährlich 7 Millionen Kilometer den Linien- und Skibusverkehr im Pustertal abwickelt.

Ziele, Maßnahmen und Beteiligte

Zu Beginn stand die touristische Entwicklung und der wirtschaftliche Aufschwung im Mittelpunkt. Man wollte für Einheimische und Gäste bequem und ohne Anstrengung die Berge erschließen. So hat man vor allem den Ausflugstourismus angesprochen. Nach und nach, mit kontinuierlicher Steigerung des Wohlstandes und der Nachfrage nach mehr Freizeitmöglichkeiten, hat man den Fokus auch auf den Wintertourismus gelegt

und dank weitsichtiger Entscheidungsträger Schritt für Schritt das Skigebiet massiv ausgebaut und die Gesellschaft über die Jahre mit immer neuen Tätigkeitsfeldern erweitert bis hin zur Umstrukturierung zur aktuellen Unternehmensgruppe, der Kronplatz Holding AG, im Jahre 2020.

Die Kronplatz Holding AG hat sich zum Ziel gesetzt, die gesamte Region nachhaltig weiterzuentwickeln, die den Bedürfnissen von Gästen, Einheimischen und Wirtschaft gleichermaßen gerecht wird. Die Vision ist die Gesamtdienstleistung aus einer Hand, die teilweise auch ganzjährig zur Verfügung steht und somit den Lebensraum für Touristen und Einheimische aber auch für LandwirtInnen und Unternehmen begehrllich macht.

Zur Umsetzung dieses Ziels wurde letzthin ein integriertes Mobilitätsnetzwerk aufgebaut, das Buslinien, Bahnanschlüsse und Seilbahnen effizient miteinander verknüpft.

Die Bahnverbindungen umfassen in erster Linie die Nord–Süd-Achse Innsbruck–Bozen und ab Franzensfeste die Pustertaler Bahnlinie bis nach Lienz in Osttirol (Österreich). Durch die direkte Anbindung des Skigebiets Kronplatz an diese Strecke können Gäste und Einheimische sämtliche Orte des Tales im 1/2-Stunden-Takt erreichen – und dadurch die Nutzung des privaten Pkw deutlich reduzieren.

Die Buslinien haben ihren Knotenpunkt in Bruneck, im Herzen des Pustertals, und verbinden das Pustertal, das Ahrntal, das Gadertal sowie einige angrenzende Gebiete. Insgesamt werden jährlich rund 7 Millionen Kilometer zurückgelegt, wobei alle wichtigen Verbindungen im 1/2-Stunden-Takt und einzelne besonders wichtige Verbindungen im 1/4-Stunden-Takt gewährleistet sind.

Das Skigebiet Kronplatz selbst verbindet vier Täler – Bruneck, St. Vigil, Olang und das Gadertal – über moderne und leistungsstarke Aufstiegsanlagen und ermöglicht damit einen direkten Zugang von allen Tourismusorten der Region.

Die operative Umsetzung wurde der neu gegründeten Kronplatz Mobility AG übertragen. Zudem wurde die touristische Nutzung des öffentlichen Verkehrs durch die Einbindung in den Südtiroler Guest Pass erleichtert. Diese ermöglicht es den Gästen, den gesamten ÖPNV Südtirols für sie frei zu nutzen.

Mit der Neugründung der Kronplatz Mobility AG wurden auch neue hochwertige Strukturen wie vier im Pustertal verteilte Busremisen mit der Betriebszentrale in Bruneck mit Büroräumlichkeiten, Werkstätten, Waschanlage, Remisen, Personalunterkünften usw. geschaffen. Dies einerseits, um die Dienstleistungen effizient, professionell durchzuführen, und andererseits Spielraum für quantitatives und qualitatives Wachstum zu schaffen. Vorausschauend wurden die Standorte bereits auf die auch im ÖPNV zeitnah kommende Elektromobilität vorbereitet.

In die Umsetzung waren neben der Kronplatz- Gruppe auch das Land Südtirol, die touristischen Organisationen und private Akteure eingebunden.

Erkenntnisse, Erfolgsfaktoren und Herausforderungen

In den 1960er-Jahren wurde aus dem Nichts begonnen, erste touristische Unternehmen aufzubauen und wirtschaftliche Perspektiven für die Region zu schaffen. Die Anfangsphase war geprägt von zahlreichen Schwierigkeiten – unter anderem durch die

Abhängigkeit vom natürlichen Schneefall. Blieb der Schnee aus, mussten die Anlagen schließen, was auch Beherbergung, Gastronomie und die gesamte Wertschöpfungskette traf. Erst mit der Einführung der technischen Beschneigung in den frühen 1980er Jahren, konnte Schneesicherheit und damit Planbarkeit gewährleistet werden. Diese Maßnahme sowie kontinuierliche Investitionen in die Erneuerung der gesamten Bergbahninfrastruktur bis hin zu den kulturellen Angeboten, wie Museen am Berg, sowie die kulinarische Vielfalt auf höchstem Niveau, machten den Kronplatz zu einem der modernsten Skigebiete Europas.

Heute liegt die Herausforderung darin, das Erreichte weiterzuentwickeln und gleichzeitig die laufend neuen aufkommenden Probleme zu lösen. Der Individualverkehr, der mit dem wirtschaftlichen Erfolg stark zugenommen hat, stößt zunehmend an unsere Infrastrukturgrenzen. Im Jahr 2025 steht die Region vor der großen Herausforderung, den motorisierten Individualverkehr deutlich zu reduzieren. Trotz erheblicher Investitionen in Bahn-, Bus- und Seilbahninfrastruktur nimmt das Verkehrsaufkommen weiter zu – vor allem auch aufgrund des anhaltend starken Wachstums des Tourismus.

Die Kronplatz Mobility legt in etwa 7 Millionen Kilometer jährlich zurück und befördern dabei rund 9 Millionen Fahrgäste. Der lokale Eisenbahnverkehr transportiert pro Jahr in etwa 10 Millionen Fahrgäste, während die Seilbahnen im Skigebiet Kronplatz jährlich rund 23 Millionen Gäste befördern. Das ÖPNV-Angebot leistet einen wichtigen Beitrag zur Entlastung der Straßen und zur Förderung der nachhaltigen Mobilität – auch wenn der Individualverkehr PKW parallel aktuell noch weiterhin zunimmt.

Laufend werden neue Erkenntnisse gewonnen, welche immerwährend und mit viel Herzblut für die Zukunft eingesetzt werden. Als besonderer Erfolgsfaktor erwies sich die starke regionale Verankerung der Kronplatz Gruppe. InhaberInnen, EntscheidungsträgerInnen, MitarbeiterInnen und ZuliefererInnen stammen aus der Region, wodurch nicht nur wirtschaftliche Kreisläufe gestärkt, sondern das Vertrauen garantiert ist.

Die Schaffung guter ganzjähriger Arbeitsplätze trug wesentlich zur Stabilität des „Projekts Kronplatz Gruppe“ bei – mit rund 1.000 Beschäftigten direkt am Kronplatz und etwa 10.000 in der gesamten Talschaft in der touristischen Infrastruktur und verwandten Bereichen.

Partizipation, Nutzen und Kommunikationsstrategien

Der Erfolg des Projekts ist maßgeblich auf die Beteiligung des gesamten Pustertals zurückzuführen. Die aktive Einbindung der lokalen Bevölkerung war hierbei ein wesentlicher Bestandteil. Dabei ist eine klare Rollenverteilung entscheidend, bei der alle Beteiligten – von der öffentlichen Hand über unsere Unternehmensgruppe bis hin zu privaten Betrieben wie Hotels, Restaurants, Skiverleihen und LandwirtInnen ihren Beitrag leisten. Mit dem Ausbau des ÖPNV als private Unternehmensgruppe unterstützen wir aktiv die öffentliche Hand, um in enger Abstimmung gemeinsame und nachhaltige Ergebnisse zu erzielen.

Die Vernetzung zwischen den privaten Personentransportplayern Seilbahnen und dem ÖPNV, kommt sowohl den Gästen als auch der breiten lokalen Bevölkerung zugute.

Beispielhaft seien die Verdichtung des ÖPNV-Angebotes, Schaffung neuer Infrastruktur wie der Eisenbahnhaltestelle Percha (direkter Zustieg vom Bahnhof in die Seilbahn), stark reduzierte Tarife für Einheimische usw. genannt.

Die Realisierung des Projektes war nur möglich, weil einige Mutige von Anfang an bereit waren, trotz aller Unsicherheiten neue Wege zu gehen und die Bevölkerung zu motivieren, sich aktiv zu beteiligen. Die TalbewohnerInnen waren dankbar für die geschaffenen Arbeitsplätze vor Ort und brachten durch ihren Einsatz das Projekt zum Erfolg.

Gesamtbewertung, Lehren und Empfehlungen

Das Modell Kronplatz zeigt eindrucksvoll, wie touristische Infrastruktur und Mobilität nachhaltig, wirtschaftlich tragfähig und partizipativ organisiert werden können. Die Mobilität wird dabei nicht isoliert, sondern als integraler Bestandteil eines Lebens- und Wirtschaftsraumes gedacht.

Langfristiger Erfolg ist ohne konsequente regionale Einbindung nicht möglich. Mobilität muss als Werkzeug verstanden werden, das nicht nur Mobilitätsdienstleistung schafft, sondern auch zur gezielten Steuerung des Tourismus und zur Steigerung der Lebensqualität beiträgt.

Eine zentrale Herausforderung der Zukunft ist es, bessere Optionen zum Individualverkehr zu schaffen. Begonnen haben wir damit 2011 mit der Vernetzung der Skigebiete im Pustertal über die Schiene und der Übernahme des lokalen Busdienstes im Jahr 2023 durch unsere Unternehmensgruppe. Davon ausgehend, dass unsere Gäste, die primär aus den Ballungszentren kommen, dort keinen eigenen Pkw besitzen müssen, stellen wir als ersten Schritt als Destination ein Mobilitätsangebot zur Verfügung, mit dem alles mit dem ÖPNV erreicht werden kann. Wenn wir in der Region eine optimale ÖPNV-Mobilität zur Verfügung stellen und die Menschen deutlich weniger auf ihren eigenen Pkw angewiesen sind, ist der nächste logische Schritt die verstärkte Forcierung der Anreise mit der Bahn – sowohl für inländische als auch für ausländische Gäste. Dafür sehen wir im Brenner Basis Tunnel BBT großes Potential. Unser Ziel ist es, eine Destination zu schaffen, in der alles – von der An- und Abreise bis zur Mobilität vor Ort mit dem ÖPNV – problemlos funktioniert. Wir versuchen unser Pustertal zu einem der begehrtesten Lebensräume Europas für Gäste und Einheimische zu machen.

Weitere Nutzen für einheimische Bevölkerung

Die Bereitstellung der Mobilitätsinfrastruktur, die direkt oder indirekt durch den Tourismus finanziert wird, bringt auch den Einheimischen entsprechende Vorteile: ein Halbstundentakt auf der Eisenbahnlinie, 1/2-Stunden Verbindungen auf den Hauptbuslinien, ein 1/2-Stunden Takt auf den Nebenlinien sowie die Integration der Skibusse in das öffentliche Verkehrsnetz.

Als letzten speziellen Erfolg, kann das 250 €-Ticket für Einheimische genannt werden. Abgeleitet von der Finanzierung des Südtirol Guest Pass, für den pro Nächtigung € 0,70 eingehoben wird. Die Südtiroler Landesregierung hat hier somit bewusst ein für die einheimische Bevölkerung attraktives Ticket beschlossen, mit dem Hintergrund, dass das System primär vom Tourismus finanziert wird. Vielleicht kann das Kronplatz-Modell als Diskussionsbeispiel für andere alpine Regionen dienen.

<p>LEARNINGS / ANREGUNGEN / ANREIZE</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Aktive Einbindung der lokalen Bevölkerung und verschiedener AkteurlInnen mit einer klaren Rollenverteilung kann zum Erfolg von Mobilitätsangeboten beitragen. • Mobilität soll nicht isoliert, sondern als integraler Bestandteil eines Lebens- und Wirtschaftsraumes gedacht werden. • Sowohl die An- und Abreise als auch die Mobilität vor Ort müssen ohne eigenen PKW gewährleistet sein, um die Gäste vom Umstieg auf Wegeketten im Umweltverbund zu überzeugen. • Abgaben aus dem Tourismus können gezielt für die Verbesserung des Mobilitätsangebots für Gäste, als auch für Einheimische verwendet werden.
--	--

3.3. Südtirol Guest-Pass – Mobilitätskonsortium Südtirol

Dr.essa Sophia Oberjakober (GF Mobilitätskonsortium Südtirol)

Die einheitliche und flächendeckende Gästekarte für mehr als 30 Millionen Nächtigungen

Kontext

Die hohe touristische Frequentierung in Südtirol – mit jährlich über 37 Millionen Nächtigungen bei nur etwa 500.000 EinwohnerInnen – stellt die Region vor enorme Herausforderungen im Bereich der Mobilität. Starke Verkehrsbelastung, CO₂-Emissionen und eine überlastete Infrastruktur waren die zentralen Beweggründe für die Entwicklung eines umfassenden Mobilitätskonzepts.

Basierend auf einem Best-Practice-Beispiel im Pustertal wurde der „Südtirol Guest Pass“ einheitlich für die gesamte Region „Südtirol“ konzipiert – ein innovatives, Ticketmodell zur Optimierung des öffentlichen Verkehrsnetzes. Ziel war es, nachhaltige Mobilität für Gäste flächendeckend und einfach zugänglich zu gestalten, den Individualverkehr zu reduzieren und den Umstieg auf den ÖPNV zu fördern.

Das Projekt wurde im Oktober 2022 durch einen Beschluss der Südtiroler Landesregierung konkretisiert. 68 von 70 Tourismusorganisationen haben sich dem freiwilligen Finanzierungssystem dank intensiver Überzeugungsarbeit von Seiten des Mobilitätskonsortiums Südtirol innerhalb April 2024 angeschlossen. Der Südtirol Guest Pass ermöglicht den Zugang zu allen öffentlichen Verkehrsmitteln im Verkehrsverbund „südtirolmobil“, gilt für 97 % aller Nächtigungen und wird digital vor der Anreise bereitgestellt. Das Projekt „Südtirol Guest Pass“ wurde als eines der TOP 5 in der Kategorie „Internationale Vorbildprojekte“ beim VCÖ-Mobilitätspreis ausgezeichnet.

Erfolgsfaktoren

Das Modell überzeugt durch eine flächendeckende freiwillige Teilnahme der Tourismusorganisationen: 97 % aller Nächtigungen sind erfasst – ein bemerkenswerter Wert für ein freiwilliges System. Die digitale Transformation trägt wesentlich zur Attraktivität bei: Die automatisierte Ausstellung des Passes, die Integration in digitale Wallets sowie die Nutzung von QR-Codes erhöhen den Komfort und die

Nutzungsfreundlichkeit erheblich. Gleichzeitig sorgt der niederschwellige Zugang mit einfacher Handhabung und umfassender Gültigkeit – auch für An- und Abreisetage – für eine hohe Akzeptanz bei Gästen. Finanziert wird das System über eine Mobilitätsabgabe von € 0,70 pro Nacht (ab 01.01.2026 € 0,77) für Gäste ab 14 Jahren, die jährlich rund 20 Millionen Euro einbringt und zweckgebunden in den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs investiert wird. Dieser Ausbau kommt in erster Linie den Einheimischen zugute. Darüber hinaus ist das Modell erweiterbar: Es bietet Potenzial für regionale Zusatzleistungen, individuell buchbare Angebote sowie die Einbindung lokaler AnbieterInnen.

Stolpersteine

Die Einführung des Südtirol Guest Passes, sowie dessen Digitalisierung, war mit mehreren Herausforderungen verbunden. Eine heterogene Ausgangssituation erschwerte zunächst die Vereinheitlichung, da in den verschiedenen Tourismusorganisationen unterschiedliche Modelle und Tarife bestanden. Intensive Überzeugungsarbeit war erforderlich, sodass die Tourismusorganisationen in ihren Gremien den freiwilligen Beschluss fassten, dem Südtirol Guest Pass mit allen Nüchtigungen ganzjährig beizutreten. Hinzu kamen infrastrukturelle Grenzen. Trotz hoher Nachfrage stößt der öffentliche Nahverkehr, insbesondere in der Hochsaison, teilweise an seine Kapazitätsgrenzen. Auch der Kommunikationsaufwand war beträchtlich, da alle Tourismusorganisationen sowie die Beherbergungsbetriebe in den digitalen Prozess eingebunden werden mussten. Darüber hinaus erforderte die Koordination zwischen den Tourismusorganisationen, die Einführung des neuen Systems und die Abstimmung mit öffentlichen Stellen wie dem Amt für Personenverkehr, ein hohes Maß an Organisation und personellen Ressourcen.

Partizipation

Die Umsetzung erfolgte in enger Abstimmung mit lokalen Tourismusorganisationen, Beherbergungsbetrieben, dem Amt für Personenverkehr und dem Mobilitätskonsortium Südtirol.

Nutzen für Einheimische

Der digitale Guest Pass trägt maßgeblich zur nachhaltigen Mobilitätsentwicklung bei. Durch den gezielten Ausbau und die Verbesserung des öffentlichen Verkehrsnetzes – mit inzwischen 44 Millionen ÖPNV-Kilometern auf einer Fläche von 7.400 km² – wird der Individualverkehr spürbar reduziert. Das führt nicht nur zu einer Verringerung von CO₂-Emissionen und Lärmbelastung, sondern entlastet auch die bestehende Infrastruktur. Gleichzeitig steigt die Lebensqualität, da attraktive und leicht zugängliche Mobilitätsangebote sowohl Einheimischen als auch Gästen zugutekommen. Ein konkretes Beispiel ist die Linie 450 ins Ahrntal, die ab Bruneck werktags im Viertelstundentakt verkehrt und somit eine spürbare Verbesserung in erster Linie für die einheimische Bevölkerung darstellt.

² Provinz Bozen-Südtirol

Vom Missverständnis => zur Optimierung des Mehrwerts für Einheimische

Gemeinsam mit der STA AG (Südtiroler Transportstrukturen AG - Eisenbahnen und Seilbahnen) und der „Abteilung Mobilität“ der Südtiroler Landesregierung, hat das Mobilitätskonsortium Südtirol versucht, auch der einheimischen Bevölkerung den Mehrwert des Angebots näherzubringen. Leider kam es dabei teilweise zu großen Missverständnissen seitens der Einheimischen.

In Reaktion darauf hat das Land ein neues Abo für Einheimische eingeführt, das seit dem 1. Juni 2025 auf große Beliebtheit stößt: Der „Südtirol Pass 365 Fix“

Für € 250,- pro Jahr können von den Einheimischen alle öffentlichen Verkehrsmittel von „südtirolmobil“ uneingeschränkt genutzt werden. Besonders attraktiv: Der Betrag ist steuerlich absetzbar. Rechnet man den Betrag von € 250,- auf 365 Tage um, ergibt sich ein Tagespreis von nur € 0,68. Zum Vergleich: Der Gast zahlt derzeit € 0,70 pro Nacht – ab dem 1. Januar 2026 sogar € 0,77. Berücksichtigt man zusätzlich den Steuervorteil, reduziert sich der Preis für Einheimische auf rund € 0,55 pro Tag – ein echter Mehrwert und ein hervorragendes Preis-Leistungs-Verhältnis angesichts des stetig erweiterten und verbesserten Mobilitätsangebots.

Nutzen für Gäste

Der digitale Guest Pass ermöglicht einen einfachen und unkomplizierten Zugang zum gesamten öffentlichen Verkehrsnetz und erlaubt somit eine komfortable Reise ganz ohne Auto – bereits ab der Anreise. Mehr als 200 Buslinien, das Schienennetz mit mehr als 300 km sowie 5 Seilbahnen können mit dem Südtirol Guest Pass genutzt werden. Darüber hinaus bietet das System weit mehr als reine Mobilität: Es integriert auch touristische Leistungen wie Eintritt in Kultureinrichtungen, die Teilnahme an Führungen oder den Zugang zu sportlichen Aktivitäten, was den Aufenthalt für Gäste noch attraktiver und vielfältiger gestaltet. Durch diese so genannten regionalen Inklusivleistungen, kann das Angebot des Guest Passes gezielt auf die jeweiligen Besonderheiten und Stärken einer Ferienregion zugeschnitten werden. Gleichzeitig wird das Produktportfolio vor Ort weiterentwickelt.

Kommunikationsstrategien

Die Bereitstellung des digitalen Guest Passes erfolgt bereits vor der Anreise – per E-Mail, als Wallet-Version oder im PDF-Format – und ermöglicht so eine frühzeitige Nutzung und Planung. Beherbergungsbetriebe und Tourismusorganisationen spielen dabei eine zentrale Rolle in der Informationsweitergabe an die Gäste. Unterstützt wird dies durch umfassendes Informationsmaterial wie eine zentrale Website (Guest Pass Portal), Flyer sowie gezielte Schulungen für Gastgeber. Ein einheitliches Branding sorgt für eine klare Wiedererkennung des Guest Passes, während gezielte Medienkampagnen in der gesamten DACH-Region zur weiteren Verbreitung und Bekanntheit beitragen.

Gesamtbewertung

Der Südtirol Guest Pass ist ein beispielhaftes Modell für nachhaltige und flächendeckende Mobilität. Das freiwillige Umlagefinanzierungssystem, die digitale Integration und die flächendeckende Anwendung schaffen sowohl ökologischen als auch

gesellschaftlichen Mehrwert. Durch die direkte Rückführung der Mittel in den ÖPNV profitieren alle Beteiligten – Tourismus und lokale Bevölkerung.

Learnings

Einheitliche Systeme mit klarer Finanzierung und transparenter Kommunikation lassen sich auch auf freiwilliger Basis erfolgreich umsetzen. Digitale Lösungen tragen dabei maßgeblich dazu bei, die Nutzungsfreundlichkeit und Akzeptanz sowohl von Gästen als auch von GastgeberInnen deutlich zu steigern. Entscheidend sind zudem die enge Kooperation und frühzeitige Einbindung aller touristischen AkteurInnen, um eine breite Unterstützung zu gewährleisten. Werden solche Systeme zudem in die touristische Wertschöpfungskette wie etwa regionale Inklusivleistungen (Bergbahnen, kulturelle Angebote, sportliche Aktivitäten etc.) integriert, erhöht sich der wahrgenommene Mehrwert für alle Beteiligten deutlich.

Optimierungsvorschläge

Um den steigenden Anforderungen in den Hauptverkehrszeiten gerecht zu werden, werden die Kapazitäten durch Taktverdichtungen und Linienoptimierungen ausgebaut. Die Evaluierung des Nutzungsverhaltens durch Mobilitätsdaten ermöglicht eine gezielte Weiterentwicklung des Angebots. Zudem wird das Angebot durch den Ausbau regionaler Zusatzleistungen individualisiert, um den unterschiedlichen Bedürfnissen der verschiedenen Ferienregionen besser gerecht zu werden.



<p>LEARNINGS / ANREGUNGEN / ANREIZE</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Die einheitliche Bereitstellung von Mobilitätsangeboten über eine gemeinsame Karte über eine größere Region hinweg erhöht die Nutzungsfreundlichkeit und den Anreiz, das Mobilitätsangebot verstärkt zu nutzen. • Die Einführung und der Betrieb eines regional umfassenden Mobilitätsangebots erforderten ein hohes Maß an Abstimmung und Organisation und damit verbunden personelle Ressourcen. • Übermittlung der Gäste- und Mobilitätscard vor der Anreise ermöglicht die Einsicht über die vielfältigen Mobilitätsangebote vorab, schafft Anreize, diese zu nutzen, und erleichtert die Planung der Gäste. • Einheitliche Systeme mit klarer Finanzierung lassen sich gut auf Basis von Freiwilligkeit bzw. Ehrenamt durchsetzen. • Die Mobilitätsabgaben der Gäste finanzieren Mobilitätsangebote, die in erster Linie der einheimischen Bevölkerung zu Gute kommen – bei guter Kommunikation kann dies einen Beitrag zu einer besseren Akzeptanz des Tourismus leisten.
--	--

3.4. Lebensraumnetzwerk Wilder Kaiser – Mehrwert eines Lebensraummanagements

Hans Adelsberger (Obmann TVB Wilder Kaiser), Verena Mühlbacher (Managerin Lebensraum) und DI Matthias Zawichowski (Raumplanungsbüro im-plan-tat GmbH & Co KG)

Herausforderungen und Ausgangslage in der Region

Die Region Wilder Kaiser ist ein bedeutender touristischer Anziehungspunkt im Alpenraum. Über Jahrzehnte hinweg hat sich der Tourismus als tragende Säule der regionalen Wirtschaft etabliert und viele infrastrukturelle sowie gesellschaftliche Entwicklungen positiv beeinflusst. Dennoch sind in den letzten Jahren Spannungen zwischen touristischer Nutzung, den Bedürfnissen der lokalen Bevölkerung und dem Erhalt der Natur deutlich spürbarer geworden. Gerade junge Menschen hinterfragen zunehmend, ob ihre Zukunft in einer Region liegt, die stark auf Gästeorientierung ausgerichtet ist und in der alltägliche Lebensbedürfnisse oftmals zu kurz kommen.

Die Region steht exemplarisch für viele alpine Räume, in denen die Balance zwischen ökonomischer Nutzung, ökologischer Tragfähigkeit und sozialem Zusammenhalt herausgefordert ist. Vor diesem Hintergrund entstand die Idee eines neuen strategischen Zugangs: ein Lebensraummanagement, das regionale AkteurInnen vernetzt, Konflikte vorbeugt, nachhaltige Lösungen entwickelt und eine langfristige, gemeinwohlorientierte Entwicklung des Lebensraums fördert.

Gründung einer neutralen Plattform für den Lebensraum

Mit der Gründung der Genossenschaft Lebensraum Wilder Kaiser wurde ein organisatorischer Rahmen geschaffen, um genau diesen Anforderungen gerecht zu werden. Als neutrale Plattform bringt sie Gemeinden, den Tourismusverband, die lokale Bevölkerung, die Wirtschaft sowie UmweltakteurInnen an einen Tisch. Ziel ist nicht nur die Koordination bestehender Aktivitäten, sondern vor allem die strategische Weiterentwicklung der Region als ganzheitlicher Lebens- und Erholungsraum. Im Zentrum steht dabei nicht die Interessenvertretung einzelner Gruppen, sondern die Ermöglichung gemeinsamer Lösungen. Die gewählte Organisationsform der Genossenschaft sichert eine faire Mitbestimmung, klare Entscheidungsstrukturen und eine langfristige, nicht gewinnorientierte Ausrichtung.

Die Rolle der Lebensraummanagerin bzw. des Lebensraummanagers

Eine zentrale Funktion im Lebensraummanagement übernimmt die Lebensraummanagerin bzw. der Lebensraummanager. Diese Position vereint Koordination, Vermittlung, strategische Steuerung und operative Umsetzung in einer Person. Sie oder er bringt AkteurInnen zusammen, moderiert Aushandlungsprozesse, begleitet Projekte in allen Phasen und stellt sicher, dass die Interessen von Einheimischen, Gästen und der Natur berücksichtigt werden.

Besondere Bedeutung kommt dabei den Themen zu, die in bisherigen Strukturen nicht ausreichend bearbeitet werden konnten. Dazu zählen unter anderem nachhaltige

Mobilitätskonzepte, naturverträglicher Bergsport, der Sicherung regionaler Wertschöpfungsketten oder der Schutz von Brauchtum und kulturellem Erbe. Die Lebensraummanagerin oder der Lebensraummanager setzt nicht nur Impulse, sondern trägt konkret zur Umsetzung innovativer Lösungsansätze bei.

Mehrwert für Bevölkerung, Gemeinden und Tourismus

Ein klarer Mehrwert des Lebensraummanagements liegt in der Verknüpfung von Themen, die bislang häufig getrennt betrachtet wurden. So soll beispielsweise die Mobilität nicht mehr nur aus touristischer Sicht geplant werden, sondern auch alltagsrelevante Bedürfnisse der Bevölkerung einbeziehen. Daraus entstehen integrierte Lösungen, die sowohl ökologische als auch soziale Aspekte berücksichtigen und die Lebensqualität für alle verbessern.

Ein weiteres Beispiel ist der Umgang mit der bestehenden Infrastruktur. Viele Freizeiteinrichtungen wie Wanderwege, Loipen oder Schwimmbäder stehen sowohl Gästen als auch Einheimischen offen. Deren Instandhaltung wird jedoch zunehmend zur finanziellen Belastung für die Gemeinden. Das Lebensraummanagement arbeitet an neuen Finanzierungsmodellen, die auf eine faire Kostenverteilung setzen und auch alternative Instrumente wie BürgerInnenbeteiligung oder regionale Bausteine zur Finanzierung in Erwägung ziehen.

Beteiligung als Grundprinzip

Ein zentrales Element des Lebensraummanagements ist die strukturierte Beteiligung der Bevölkerung. In einem mehrstufigen Ideenfindungsprozess wurden insbesondere junge Menschen eingebunden, um ihre Sichtweisen, Bedarfe und Vorstellungen von einer lebenswerten Region zu erfassen. Die Rückmeldungen zeigen, dass ein starkes Interesse an Mitgestaltung vorhanden ist, jedoch die Möglichkeiten bislang begrenzt waren. Das Lebensraummanagement schafft hierfür geeignete Formate, wie etwa in Form eines digitalen Ideenboards, eines Begleitgremiums oder themenspezifischen Arbeitsgruppen. Partizipation wird nicht als punktuelle Einbindung, sondern als kontinuierlicher, dialogischer Prozess verstanden. Sie bildet die Grundlage für Akzeptanz, Verantwortungsübernahme und die Entwicklung von Lösungen, die tatsächlich auf die Bedürfnisse vor Ort zugeschnitten sind.

Im bisherigen Projektverlauf war ein Begleitgremium zentraler Bestandteil zur Einbindung der Bevölkerung. Dieses setzt sich gleichberechtigt aus Frauen und Männern zusammen, die Teilnehmenden kommen zudem aus unterschiedlichen beruflichen Bereichen. Bei der Auswahl wurde insbesondere darauf geachtet, viele junge Erwachsene anzusprechen, da in dieser Generation die größte Ablehnung gegenüber dem Tourismus in der Region gegeben ist. Das Begleitgremium zeigte sich interessiert und steuerte einige Themenbereiche und Ideen bei, die für die weitere Entwicklung des Lebensraummanagements aufgegriffen wurden. Um eine kontinuierliche Beteiligung aufrecht zu erhalten, erfordert es Maßnahmen zur Motivation. Diese reichen von Aufbringen eines aufrechten Interesses an den Herausforderungen der Gremiumsmitglieder über die kulinarische Versorgung bei Zusammenkünften des Gremiums bis zum Anbieten von einfachen online Tools zum Sammeln und Teilen von Gedanken und Ideen.

Monitoring als Steuerungsinstrument

Für eine zielgerichtete Steuerung regionaler Entwicklungen ist eine fundierte Datenlage unverzichtbar. Das Lebensraummanagement verankert ein strukturiertes Monitoring, das qualitative und quantitative Daten systematisch erhebt, analysiert und öffentlich aufbereitet. So können Fortschritte sichtbar gemacht, Wirkungen überprüft und bei Bedarf Kurskorrekturen vorgenommen werden.

Gleichzeitig stärkt diese Transparenz das Vertrauen der Bevölkerung in getroffene Maßnahmen und erleichtert die Kommunikation komplexer Zusammenhänge. Die gewonnenen Erkenntnisse fließen direkt in strategische Planungen ein und unterstützen das Ziel, Synergien zu nutzen und Ressourcen effizient einzusetzen.

Gemeinsam Verantwortung übernehmen

Die Region Wilder Kaiser geht mit dem Lebensraumnetzwerk einen zukunftsweisenden Weg. Die enge Verknüpfung von Lebensqualität, Nachhaltigkeit und wirtschaftlicher Tragfähigkeit eröffnet neue Perspektiven für die Regionalentwicklung im alpinen Raum. Statt auf sektorale Einzelinteressen zu setzen, wird ein gemeinsames Verständnis von Verantwortung und Gestaltung aufgebaut. Durch die Kombination von neutraler Koordination, strategischer Planung und Beteiligung soll es gelingen, den Lebensraum Wilder Kaiser nicht nur als Tourismusdestination, sondern als Heimat für alle, die dort leben, arbeiten und Erholung suchen, zukunftsfähig weiterzuentwickeln.

<p>LEARNINGS / ANREGUNGEN / ANREIZE</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Eine neutrale Plattform soll Ressourcen für eine strategische Weiterentwicklung der Region als ganzheitlicher Lebens- und Erholungsraum für Einheimische und Gäste schaffen. • Eine ganzheitliche Betrachtung des Lebensraums und die Vernetzung der verschiedensten AkteurlInnen soll Impulse setzen. • Mit der Schaffung der Ressource einer LebensraummanagerIn sollen innovative Lösungsansätze bei der Umsetzung begleitet werden. • Beteiligung als Grundprinzip: mit unterschiedlichen Formaten (Begleitgremium, Online Tools zum Sammeln von Ideen, etc.) soll ein breiter Ideenpool geschaffen sowie die Akzeptanz von umgesetzten Maßnahmen erhöht werden. • Daten sind eine wichtige Grundlage für Entscheidungen. Eine gezielte Datensammlung, Analyse und Auswertung sind wirkungsvolle Tools für die Begleitung und Optimierung von Maßnahmen in unterschiedlichen Lebensbereichen. • Die Verknüpfung unterschiedlicher Lebensbereiche und deren ganzheitliche Betrachtung kann Synergien kreieren.
--	--

3.5. Nibelungenplatz Tulln

Dr. Victor Geyrhofer (Stadtamtsdirektor Tulln / NÖ)

Mitten im Herzen der Gartenstadt Tulln, nur wenige Schritte von der Donau entfernt ist aus einem bislang funktionalen, aber wenig einladenden Ort ein zukunftsweisender Stadtraum entstanden: Der neu gestaltete Nibelungenplatz ist heute ein Symbol für den Aufbruch in eine klimafitte, lebenswerte und gemeinschaftlich gestaltete Stadt.

Über Jahrzehnte hinweg wurde der Nibelungenplatz mit seinen 213 Stellplätzen vor allem durch den motorisierten Verkehr als Parkplatz genutzt. Trotz der prominenten Lage vor dem Rathaus blieb das volle Potenzial des Platzes lange ungenutzt. Mit rund 90 Prozent versiegelter Fläche war die Aufenthaltsqualität des Platzes sehr gering.

Die Stadt Tulln hat diese Situation nicht einfach hingenommen. Vielmehr wurde die Umgestaltung des Platzes zum Kristallisationspunkt einer neuen städtischen Haltung: ökologisch sensibel, sozial inklusiv, gestalterisch anspruchsvoll – und vor allem gemeinsam gedacht. Bereits 2021 wurde ein breiter Beteiligungsprozess gestartet, der unter anderem eine Perspektivenwerkstatt, Vor-Ort-Aktionen, digitale Dialogformate sowie eine umfassende Volksbefragung umfasste. In einer Zeit, in der viele Städte mit Beteiligung ringen, setzte Tulln damit ein bemerkenswert starkes demokratisches Signal: knapp 60% Prozent der BürgerInnen entschieden sich für die umfassendste der drei zur Auswahl stehenden Umgestaltungsversionen und damit für die meiste Entsiegelung.

Was folgte, war ein ambitionierter Planungs- und Realisierungsprozess. Im Wettbewerb überzeugte das Büro DnD Landschaftsplanung ZT GmbH mit einem Konzept, das den Nibelungenplatz nicht nur als Aufenthaltsort, sondern als multifunktionales Bindeglied zwischen Stadt und Fluss versteht. Entstanden ist ein rund 8.000 Quadratmeter großer Raum, der zugleich Park, Garten, Treffpunkt, sowie Spiel- und Trainingsfläche ist. Der ehemals versiegelte Hitzehotspot wurde nach Prinzipien der Schwammstadt entschärft. Großkronige Bäume, Staudenbeete, unterirdische Wasserspeicher und intelligente Bewässerungssysteme sorgen auch an heißen Sommertagen für ein angenehmes Mikroklima. Gleichzeitig schaffen Nebelspiele, digitale Infopoints und eine durchdachte Möblierung Aufenthaltsqualität mit Erlebnischarakter.

Vor der Realisierung des Projektes gab es 211 Parkplätze. Im Zuge des Projektes und der Neugestaltung des zentralen Hauptplatzes konnten 150 Parkplätze reduziert werden.

Das Projekt wurde bewusst nicht nur als bauliche, sondern auch als gesellschaftliche Transformation verstanden. Begleitet von der Initiative „Stadt des Miteinanders“ entstand ein Prozess, der auf Respekt, Lernbereitschaft und Zusammenarbeit setzte. AnrainerInnen, Jugendliche, Erwerbstätige und Gäste wurden gleichermaßen eingebunden – nicht nur als Zielgruppen, sondern als Mitgestaltende. Der neue Nibelungenplatz ist so zu einer Visitenkarte der Gartenstadt Tulln geworden, der nicht nur gärtnerische, sondern auch soziale und klimatische Qualitäten zum Ausdruck bringt.

Tulln zeigt mit diesem Projekt, wie Stadtentwicklung im 21. Jahrhundert aussehen kann: dialogorientiert, ökologisch fundiert und gestalterisch mutig. Der Nibelungenplatz ist heute mehr als ein Platz. Er ist ein Versprechen für eine lebenswerte Stadt von morgen.

LEARNINGS / ANREGUNGEN / ANREIZE	<ul style="list-style-type: none">• Vielfältige und umfassende Beteiligungsformate führen zu einer hohen Akzeptanz und Identifikation der Bevölkerung mit Maßnahmen zur Umgestaltung in Gemeinden und Städten.• Durchdachte bauliche Veränderungen schaffen Raum für eine vielfältige Nutzung und unterschiedliche Mobilitätsformen.• Projekte als Teil einer gesellschaftlichen Transformation verstehen und durch vielfältige begleitende Aktivitäten die BürgerInnen zum Mitgestalten anregen sowie die langfristige Akzeptanz und Nutzung fördern
---	--

3.6. Parkraumveränderung 7. Wiener Gemeindebezirk – jedoch andere Dimension! Städtischer Charakter und nicht ländlicher Raum!

a.o. Univ.Prof. Mag. Dr. Martin Heintel (Institut für Geographie und Regionalforschung, Uni Wien; Wissenschaftlicher Leiter „Kooperative Stadt- und Regionalentwicklung“ am Postgraduate Center der Uni Wien)

Modellprozess Parkraumveränderung in einer Gasse im 7. Bezirk in Wien - Ableitung methodischer Learnings für partizipative Mobilitätsprozesse

• Ziel: Präzise Beschreibung des Kontextes, Anlass, Projektziele und Umsetzung

Im Zentrum Wiens wurde eine Gasse in der Bestandsstadt erstmals komplett vom ruhenden Verkehr ausgeräumt und in einen Ort der Begegnung umgestaltet. In der Bernardgasse (1070 Wien) sind 150 Stellplätze Aufenthaltsräumen, konsumfreien Zonen, Bäumen und Beeten sowie einer entsiegelten Oberfläche mit z.T. blauer Infrastruktur gewichen.

Wie kann das im Konsens und unter der Mitwirkung der AnrainerInnen umgesetzt werden, sodass die Akzeptanz dieser Transformation einer klimaangepassten Stadt gelingen kann?

Der Reihe nach: Ein Narrativ wurde entwickelt, eine Parkraumstudie wurde erstellt, ein Mobilitätskonzept entwickelt, mehrere Partizipationsprozesse mit AnrainerInnen wurden durchgeführt, kooperative Modelle der Mobilität und Stellplatzbedarfe gemeinsam entwickelt. Eine BürgerInneninitiative hat sich gebildet, ein wissenschaftliches Projekt hat mittels Augmented Reality und einer App, neue Beteiligungsformate entwickelt, die eine Simulation der Hitzentwicklung und -absorption der Oberfläche unter unterschiedlichen Szenarien möglich gemacht hat. Die letzten ZweiflerInnen wurden mit einer individuellen Mobilitätsberatung hinsichtlich ihrer Bedarfe abgeholt. Das Projekt wurde erfolgreich umgesetzt, die Zustimmung der AnrainerInnen lag bei Fertigstellung des Projekts bereits bei über 80%.

Klimaangepasste und raumgerechte Transformation betrifft alle, die dicht bebaute Innenstadt, den Hauptplatz einer Kleinstadt, den Anger im Dorf oder auch den Parkplatz auf der grünen Wiese.

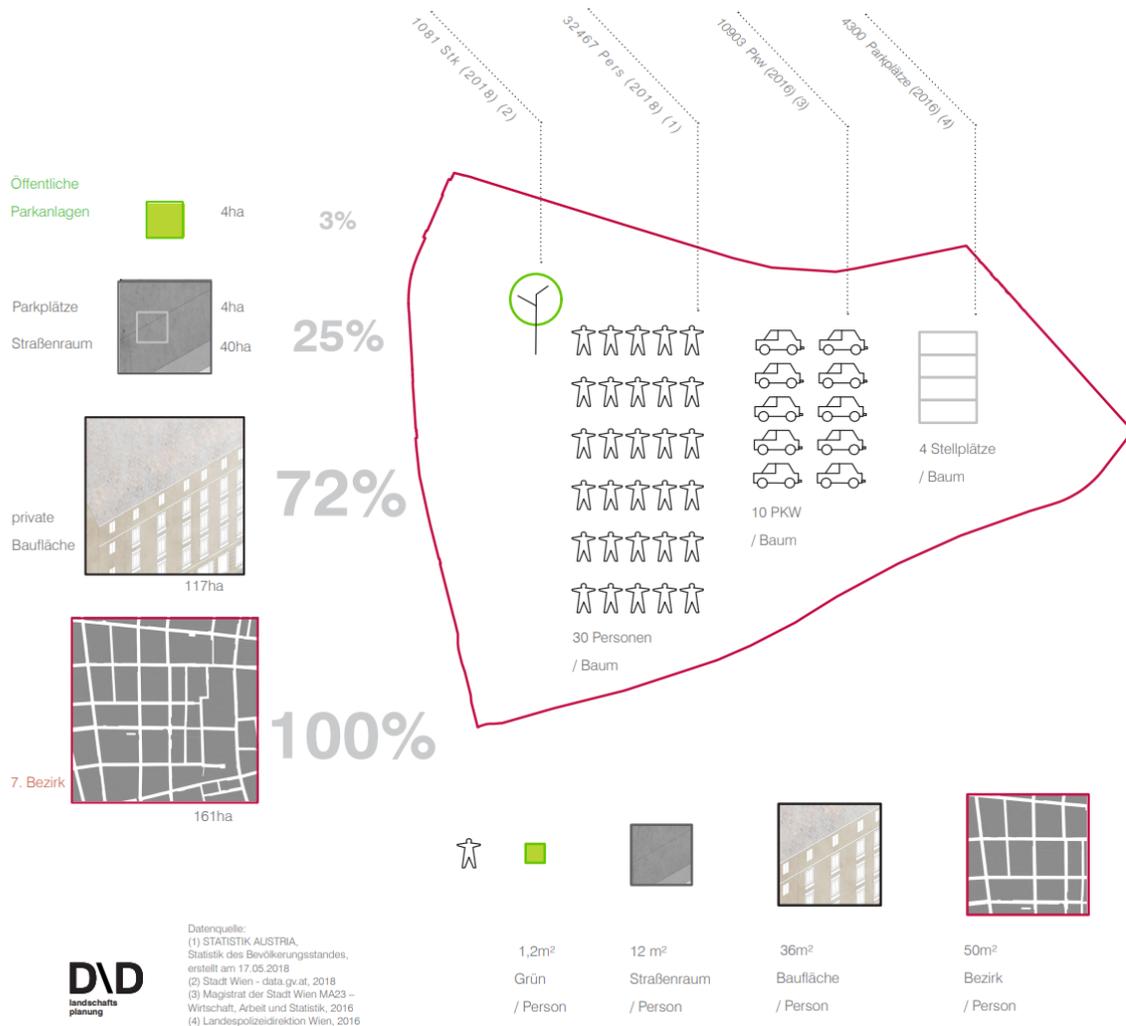
o Welche Ausgangslage und konkreten Herausforderungen bildeten den Anlass für das Projekt

Die Ausgangslage ist vielschichtig. Klimaanpassungsmaßnahmen, Überhitzung der Städte, Mobilitätswende und Raumgerechtigkeit bilden, neben anderen auch, die unterschiedlichen Ausgangslagen. Nehmen wir Wien als Beispiel: Wien ist eine über Jahrhunderte gewachsene Stadt, die im innerstädtischen Bereich durch dichte gründerzeitliche Bebauung gekennzeichnet ist, denn bereits damals war Bauland ein begrenztes Gut. Gleichzeitig besteht der öffentliche Raum vorrangig aus Verkehrsflächen und wird nach wie vor von Asphalt und Autos dominiert. Der ruhende Verkehr – die

"Park(platz)spur" – erhitzt sich zusätzlich, da Autos ebenso Hitze speichern und abgeben. Asphalt ist zudem die denkbar schlechteste Oberfläche, da Hitze enorm aufgenommen wird und Regenwasser nicht versickern kann. Anders ist das Temperaturverhalten, beispielsweise bei Pflastersteinen aus Granit mit Ritzen zur Versickerung von Oberflächenwasser. Auch fehlt in Wien vielerorts eine blaue Infrastruktur, wie Flüsse, Bäche oder Oberflächenbewässerung, die im Hitzefall Kühlung ermöglichen.

All diese Faktoren lassen sich messen. Die Daten sind empirisch evident und wurden in zahlreichen (Forschungs-)Projekten erhoben. Beispielsweise entwickelte das Forschungsprojekt GLARA eine **App**, die Oberflächentemperaturen in Abhängigkeit der Oberflächengestaltung simuliert. Diese App wird auch im Rahmen von Beteiligungsformaten mit lokaler Bevölkerung als Informationsmedium eingesetzt. Nicht alle Bereiche einer Stadt sind gleich betroffen, es gibt stärkere (in der Regel Innenstadtlagen) und weniger stark betroffene (Außenlagen) Gebiete. Wir sprechen hier von Klimagerechtigkeit, denn Maßnahmen gegen sogenannte Hitzeinseln werden nicht überall gleichermaßen umgesetzt.

Die flächendeckende Implementierung von Entsiegelungsmaßnahmen scheitert primär noch immer am weit geteilten Verständnis, dass ein eigener PKW kostengünstig vor der eigenen Haustüre – somit im öffentlichen Raum – parken soll und darf. Hier ist eine Mobilitätswende mehr als angebracht. Die Bevölkerung ist hier gedanklich oft weiter, als sich Politik zu entscheiden traut. Der Faktor Kosten darf jedoch auch nicht ausgeblendet werden. Grünflächen in die Bestandsstadt zu bringen ist planerisch aufwendig aufgrund der zahlreichen Einbauten (Strom, Wasser, Gas, Fernwärme, Kanal, Telekommunikation etc.) und kostenintensiv. Baumpflanzungen sind kostspielig, in der Stadt ebenso wie in peripheren Lagen. Der erzielte Mehrwert ist hingegen schwer monetär zu bemessen.



Ausgangslage: Wien Neubau in Zahlen (Quelle BV 7, 2025)

• Ziel: Differenzierte Bewertung von Erfolgsfaktoren und Stolpersteinen

Vom theoretisch konzeptionellen Zugang ist dieser Transformationsprozess am ehesten einer „kooperativen Governance“ zuzuordnen. „Kooperative Governance lässt sich als Konzept beschreiben, welches Zusammenarbeit und Dialog zwischen unterschiedlichen AkteurInnen innerhalb der Gesellschaft fördert, um komplexe Herausforderungen zu bewältigen und gemeinsam definierte Ziele zu verfolgen.“ (Heintel et al. 2025, S. 24) Dieser Zugang steht in sehr engem Bezug zur politischen Arbeit auf kommunaler Ebene. „Bezirksarbeit besteht somit auch stark in der Interpretation und Gestaltung des Machbaren und Möglichen. Sie ist somit auch akteurInnenabhängig. Voraussetzungen und Möglichkeiten, die über die formalen Verantwortungen und Bestimmungen der Stadtverfassung hinausgehen, zeigen sich allerdings zentral für lokale Entwicklungen und können im Sinne einer kooperativen Governance auf Bezirks- bzw. Stadtteilebene begriffen werden.“ (Heintel et al. 2025, S. 24)

Die hier dargestellten Umsetzungserfolge basieren daher auf umfassender partizipativer Arbeit mit sämtlichen Stakeholdern, die unmittelbar von den Transformationsmaßnahmen und Ergebnissen betroffen sind. Werden in diesem Prozess, der im konkreten Fall etwa über zwei Jahre erfolgt ist, Personen oder Gruppen übersehen, ist der Gelingensfaktor gefährdet. Im Umkehrschluss: Prozesse dieser Art bedürfen umfassender Vorbereitung, eines Stakeholdermappings, konzeptioneller Grundlagenarbeit, vielfältiger partizipativer Methoden, immerwährender Rückkoppelungen im Prozess selbst und u.U. auch zielgruppenspezifischer Aktivierung, Information und Beteiligung.

• **Ziel: Darstellung der Partizipation, Nutzenbewertung und Kommunikationsstrategien**

Darstellung der schrittweisen partizipativen Umsetzung des Projekts:

1. Ausgangslage: Einbautenneuverlegungen (Erhaltungsarbeiten, „Raus aus Gas“)
2. Narrative entwickeln
3. Interventionen Öffentlicher Raum
4. Konzeptionelle Grundlagen schaffen: Entwicklungsplan öffentlicher Raum, Masterpläne (z.B. Grün, Gehen) Mobilität, Evaluierungen
5. Erstellung von Grundlagenstudien (im Zeitenlauf): Parkraumbilanz
6. Kooperation mit Dienststellen der Stadt: Planungsgrundlagen
7. Information und Kommunikation (Presse etc.)
8. Unterschiedliche Beteiligungsformate
9. Agenda 21+
10. Forschung und Entwicklung: digitale Beteiligung via App
11. BürgerInneninitiative
12. Kooperationen mit privaten AkteurInnen (z.B. GaragenbetreiberInnen)
13. Mobilitätsberatung und -begleitung
14. Evaluierung und Rückkoppelung

Getroffene Maßnahmen am Fallbeispiel Bernardgasse in Wien 1070:

- Neue Pflasterung aus versickerungsfähigem Granitstein
- 36 neue Bäume
- Wasserspiel, Trinkhydranten sowie 2 Quellsteine
- Grätzlplatzl mit schattigen Sitzgelegenheiten

- FußgängerInnenzone
- Wohnstraßen-Abschnitt
- FußgängerInnen-Übergang zur U6-Station
- Radfahren gegen die Einbahn
- Neue Hundezone

Detaillierte Beschreibung der GLARA App und Methode der digitalen Partizipation via Augmented Reality (entnommen von folgender Quelle: [Nominiert in der Kategorie "Partizipation und zivilgesellschaftliches Engagement" | ÖGUT](#); Zugriff: 08.07.2025):

ÖGUT-Umweltpreis 2022

Nominiert in der Kategorie "Partizipation und zivilgesellschaftliches Engagement"

Die derzeitigen Krisen, und insbesondere die Klimakrise, stellen hohe Anforderungen an die Demokratie. Um diese zu bewältigen, braucht es – neben technologischen und wirtschaftlichen Lösungen - auch Beteiligung „von oben" sowie Partizipation „von unten". Der ÖGUT-Umweltpreis zielt in beide Richtungen: es werden herausragende Partizipationsprojekte sowie zivilgesellschaftliche Initiativen ausgezeichnet, in denen öffentliche Anliegen in innovativer und vorbildhafter Weise verhandelt und umgesetzt wurden.

GLARA – partizipatives Planungsservice

Umgestaltungsprojekte im öffentlichen, urbanen Raum sind aufwändig und richtungsentscheidend für die kommenden Jahrzehnte. Solche Projekte sind daher mit großer Verantwortung verbunden und müssen umso mehr in Zeiten des Klimawandels zukunftsfit geplant werden. Die tatsächlichen (langfristigen) Wirkungen von Grünen Infrastrukturen sind oft im Vorfeld nicht genau abschätzbar. „GLARA" (Green Living Augmented+Virtual ReAlity) bietet hier einen Lösungsweg, bestehend aus einem innovativen Beteiligungsprozess für Projekte mit Begrünungsgestaltungen im urbanen Raum – unterstützt durch Augmented- und Virtual-Reality-Visualisierungen für mikroklimatische Effekte. Das Konzept wurde in Kooperation mit dem 7. Wiener Gemeindebezirk bei der Umgestaltung der Bernardgasse (Herbst 2021 – Herbst 2022) umgesetzt und getestet.

Umfassende Beteiligung in mehreren Phasen: Partizipation soll niederschwellig für alle und jederzeit zugänglich sein. Daher entwickelt GLARA einen ausgewogenen Mix aus analogen und digitalen Beteiligungsformaten, um verschiedenste Personengruppen in der Bevölkerung zu erreichen und zu aktivieren.

- Während der Aktivierungsphase wurden, mittels Stakeholdermappings, alle relevanten Personen(-gruppen), wichtige AkteurInnen und MultiplikatorInnen wie Vereine, Interessensvertretungen, BürgerInnenbewegungen) identifiziert.
- In der Beteiligungsschleife 1 ging es in einem offenen Prozess vor allem darum, die Ideen und Bedürfnisse der TeilnehmerInnen abzuholen und Problemstellungen im Status quo zu identifizieren. Hierbei kam ergänzend auch die GLARA-App mit Visualisierung des mikroklimatischen Status quo zum Einsatz.
- Auf Basis dieser Ergebnisse und der technischen Vorgaben sowie der raumplanerischen Rahmenstrategien der Stadt, entwickelte das beauftragte Planungsteam ein Gestaltungskonzept. Ein Kernstück dieses Konzepts war die modulare Aufteilung der Flächen neben der Fahrbahn, die für die zweite Beteiligungsschleife den größtmöglichen Gestaltungsspielraum ermöglichte.
- Das Einziehen einer zweiten Beteiligungsschleife mit Feedbackmöglichkeit zum bis dahin aktuellen Planungsstand ist neuartig. In dieser Phase lag der inhaltliche Fokus darauf, AnrainerInnen das Gestaltungskonzept vorzustellen und konkrete Rückmeldungen dazu einzuholen. Auch hier kam die GLARA-App zum Einsatz - mit Vergleich Planungseffekt vs. Status quo und Funktionsdemos vor Ort.
- Auf Basis der Ergebnisse der zweiten Beteiligungsschleife wurde die Gestaltung des Vorentwurfs finalisiert.

Die PlanerInnen erhielten durch diesen Beteiligungsprozess wertvolle Einblicke in die spezifischen Themenspektren vor Ort und konnten damit gezielt auf Problemstellungen eingehen. Bei den TeilnehmerInnen konnte dabei nicht nur ein größeres Verständnis für die Bedürfnisse und Positionen ihrer NachbarInnen erzeugt werden – es wurden dadurch auch neue Kontakte geknüpft, das Gemeinschaftsgefühl gestärkt und sogar einzelne nachbarschaftliche Initiativen für den öffentlichen Raum angestoßen.

Die Kombination von digitalen Tools und analogen Methoden sowie der breite Anwendungsbereich (z.B. Hitzeinsel, Mobilität, etc.) und die hohe TeilnehmerInnenquote, haben die Jury überzeugt.

Konsortium und Finanzierung:

Das Forschungskonsortium besteht aus vier Partnern:

[tatwort Nachhaltige Projekte GmbH](#) (Konsortialführung)

[Green4Cities GmbH](#)

[Fluxguide Ausstellungssysteme GmbH](#)

[superwien urbanism ZT GmbH](#)

Das Forschungsprojekt wurde im Rahmen der FFG-Programmlinie COIN durchgeführt und mit Mitteln des BMAW gefördert. Die Planung und Umsetzung der Umgestaltung der Bernardgasse wird über den 7. Wiener Gemeindebezirk finanziert.

Webseite [GLARA](#)

Ergebnisbericht der 1. Beteiligungsphase

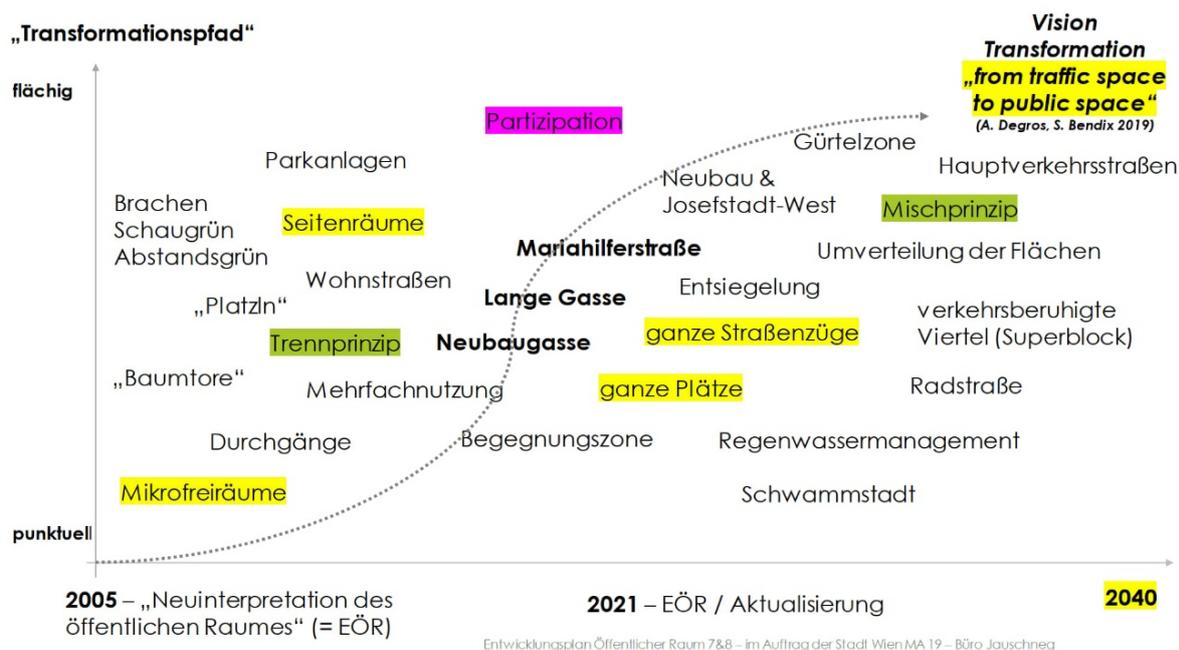
Mit Abschluss des Forschungsprojekts GLARA wurde ein [White Paper](#) mit den zusammengefassten Ergebnissen erstellt.

• **Ziel: Reflektierte Gesamtbewertung, Learnings und Optimierungsvorschläge**

Aus politischer Sicht ist das aktuelle Wahlergebnis vom 27.05.2025 sowohl Bestätigung, wie Auftrag für weitere vergleichbare Transformationsmaßnahmen auf kommunaler Ebene.

Als wichtigstes Learning lässt sich festhalten, dass Transformation jedenfalls begleitet gehört. Wird sie begleitet, ist Transformation auch machbar! Eine wesentliche Grundlage dafür war der Entwicklungsplan öffentlicher Raum (vgl. Jauschneq et al. 2025).

Abbildung: Transformationspfad Wien Neubau (Entwicklungsplan öffentlicher Raum)



Hinsichtlich zukünftiger Gestaltung und Optimierung gibt es natürlich weitere Steigerungsstufen. Folgende Aspekte könnten zukünftig noch stärker berücksichtigt werden, um die Mobilitätswende auch in der Bestandsstadt weiter voranzutreiben. Die hier angeführten beziehen sich ausschließlich auf Fragen der innerstädtischen Mobilität:

- Citymaut bzw. weitere Erhöhung der Parkplatzgebühren im öffentlichen Raum
- Weitere Reduktion des ruhenden Verkehrs in der Bestandsstadt (großflächig)

- Weiterentwicklung digitaler Beteiligungstools und weiterer Simulationen von Hitzeentwicklungen in der Bestandsstadt
- Weiterer Ausbau der Fahrradinfrastruktur (v.a. ruhender Radverkehr)
- Noch intensivere Bewusstseinsarbeit mit der ansässigen Bevölkerung
- Steigerung der zielgruppenspezifischen Arbeit mit der Bevölkerung (Jugendliche, Personen 65+, soziale Randgruppen etc.)
- Punktgenauere Sharingangebote für PKWs

<p>LEARNINGS / ANREGUNGEN / ANREIZE</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Vielfältige Beteiligung und Information sind der Schlüssel bei der Umsetzung von komplexen Projekten. • Bereitstellung alternativer Mobilitätsangebote erhöht die Bereitschaft, auf Parkplätze im öffentlichen Raum zu verzichten. • Wissenschaftlich fundierte Szenarien negativer Auswirkungen von versiegelten Flächen sind ein wertvoller Beitrag in der Überzeugungsarbeit. • Eine individuelle Mobilitätsberatung abgestimmt auf die jeweiligen Bedürfnisse kann auch SkeptikerInnen überzeugen. • Teilweise wird die Bereitschaft der Bevölkerung von der Politik unterschätzt. Überzeugungsarbeit muss an zwei Fronten – Politik und Bevölkerung – passieren. • Kooperative Governance-Prozesse erfordern umfassende Vorbereitung, StakeholderInnenmappings, konzeptionelle Grundlagenarbeit, vielfältige partizipative Methoden und Rückkoppelungen im Prozess. • Augmented- und Virtual-Reality-Visualisierungen können effektiv Beteiligungsprozesse unterstützen, um Veränderungen zu visualisieren. • Beteiligung ermöglicht es PlanerInnen in Projekten direkt auf konkrete Problemstellungen einzugehen und Anpassungen vorzunehmen.
--	---

4. Finanzierung

Einleitung: Neue Herausforderungen – neue Finanzierungswege

Klimakrise, Digitalisierung, regionale Wertschöpfung und demografischer Wandel stellen Regionen vor enorme Aufgaben. Gleichzeitig steigen die Anforderungen an nachhaltige Infrastrukturprojekte und innovative Dienstleistungen – oft bei begrenzten Budgets. Um diese Transformation aktiv zu gestalten, braucht es neue, resiliente und demokratisch legitimierte Finanzierungsformen. Allein der Finanzierungsbedarf zur Sanierung öffentlicher Gebäude, gemäß der Gebäuderichtlinie, überfordert nahezu alle kommunalen Budgets. Zwei vielversprechende Ansätze sind Regionsanleihen und CO₂-Zertifikate als Einnahmequelle für regionale Projekte.

Regionsanleihen – BürgerInnenkapital zur gemeinsamen nachhaltigen Finanzierung

Was sind Regionsanleihen?

Regionsanleihen (auch BürgerInnenanleihen oder Kommunalanleihen genannt) sind festverzinsliche Wertpapiere, die von einer Region, einem Gemeindeverband oder einem Zweckverband emittiert werden, um konkrete Projekte zu finanzieren – etwa den Ausbau erneuerbarer Energien, Nahverkehr, Pflegeinfrastruktur oder Bildungseinrichtungen.

Die BürgerInnen beteiligen sich direkt an der Finanzierung „ihrer“ Projekte – beispielsweise leisten Großeltern einen Beitrag zur Sanierung des Schulgebäudes ihrer Enkelkinder. Das Kapital bleibt damit in der Region. Die Zinsen, die den GeldgeberInnen refundiert werden, fließen nicht an Großinvestoren, sondern an die einheimische Bevölkerung.

Selbstverständlich bedarf es transparenter Kommunikation und regionaler Verankerung, um Vertrauen aufzubauen. Grundsätzlich stärken solche Aktionen wesentlich das Vertrauen in öffentliche Institutionen, besonders in die Gemeinden bzw. Regionalverbände. Aber nicht nur das Vertrauen ist aufzubauen, sondern regulatorische Hürden zu überwinden. Die Ausschüttung müssen rechtlich korrekt erfolgen, inklusive Prospektpflichten (je nach Volumen). Die Region benötigt einen hohen Grad an Professionalität und Know-how für die Ausschüttungen, das Finanzmanagement und die Abwicklung. Eine Kooperation mit regionalen Partnern wie Banken oder Crowdfunding-Plattformen könnte die Aktion wesentlich stützen.

Finanzierung durch CO₂-Zertifikate – ein neues Finanzierungsmodell?

Projekte, die nachweislich CO₂ einsparen, können diese Einsparung als Zertifikat veräußern – etwa über den freiwilligen CO₂-Markt (Voluntary Carbon Market). Käufer sind z. B. Unternehmen, die ihre Klimabilanz verbessern oder Klimaneutralität erreichen wollen. Diesbezüglich gilt es, dass eine klare Abgrenzung zu jeglichen Gedanken des „Greenwashings“ bei der Partnerwahl einbezogen werden müssen.

CO₂-Zertifikate können dort generiert werden, wo CO₂ eingespart bzw. langfristig / dauerhaft gespeichert werden kann. Neue Wälder oder nachhaltige Forstwirtschaft, können CO₂-Zertifikate generieren. Aber auch der „Waldumbau“ kann zur Steigerung der Bindung des Kohlenstoffs im Boden beitragen. Entsprechende erste zertifizierte Konzepte sind bereits bekannt. Nicht nur der Waldboden ist ein wertvoller CO₂-Speicher. Auf unseren Wiesen und Feldern wurde über die Jahre Humus abgebaut. Entsprechende Initiativen zum Humusaufbau in der Landwirtschaft müssen gestartet werden, um nachhaltig den Boden und die Bodenfruchtbarkeit sicherzustellen. Neue innovative landwirtschaftliche Methoden können zur CO₂-Speicherung beitragen und wären somit der Weg zu CO₂-Zertifikaten.

Die Idee der CO₂-Zertifikate in der Regionalentwicklung heben die Motivation für nachhaltiges Handeln und das Verständnis der CO₂-Bepreisung. Klimagerechtes Verhalten gehört belohnt!

Die Emission von CO₂-Zertifikaten ist aufwändig und erfordert genaue Berechnungen und unabhängige Überprüfungen – laufende Monitoringsysteme sind die Grundlage für eine qualitativ hochwertige Zertifizierung. Davon hängt auch die Zahlungsbereitschaft ab, denn die Volatilität der Märkte ist auch in diesen Bereichen spürbar. Der Preis für CO₂-Zertifikate schwankt stark – was Planungssicherheit erschwert. Der Markt ist jung und unerfahren – mit zunehmender Dauer des Marktes wird sich Stabilität zeigen.

Die Qualität des Prozesses soll die Gefahr von Greenwashing wesentlich reduzieren. Nur echte Einsparungen bzw. langfristiges / dauerhaftes CO₂ Senken dürfen angerechnet werden, ansonsten droht Glaubwürdigkeitsverlust.

Regionalisierung der Stromwirtschaft bringt regionalen Rückhalt - Energiegemeinschaften

Energiegemeinschaften ermöglichen es BürgerInnen, Betrieben und Gemeinden, gemeinsam Strom zu erzeugen, zu teilen und zu nutzen – etwa über Photovoltaikanlagen, Windkraft oder Biomasse. Dabei bleibt die Wertschöpfung in der Region, statt an externe Energieversorger zu fließen.

Das Modell der Energiegemeinschaften birgt großes Potential für Regionen, indem die Energieversorgung regionalisiert wird. Demnach bekommen die Menschen mehr Zugang und Bezug zur Energieversorgung, indem sie auch im gewissen Maß mitgestalten dürfen.

Aus den ersten Betriebsjahren größerer Energiegemeinschaften lässt sich ableiten, dass in der regionalen Stromwirtschaft großes Potential gegeben ist, Rücklagen für nachhaltige Investitionen bilden zu können. Dies betrifft Energiegemeinschaften, die über Gemeindegrenzen hinweg als Regionalinitiativen gestartet wurden und stabil betrieben werden. Es geht hier nicht darum, dass Strom laufend teurer werden muss – ganz im Gegenteil, klassische PV- und Windkraftanlagen werden in der Stromproduktion nicht teurer, sondern liefern die Kilowattstunde Strom zum selben Preis wie im vergangenen Jahr. Aber der Gemeinschaft muss bewusst sein, dass mit diesem Grad der Stabilität nicht die Volatilität des freien Marktes gegeben sein kann. Somit ist eine solche Gemeinschaft nicht der Diskonter am Strommarkt, sondern ein stabiler Faktor über Jahre

hinweg. Über diese Dauerhaftigkeit können Rücklagen gebildet und in Infrastruktur investiert werden.

Zukünftige Finanzierung der Gemeinde- und Regionalentwicklung auf Basis von innovativen Modellen?

Besonders spannend wird es, wenn Regionsanleihen und CO₂-Zertifikate miteinander kombiniert werden. Diese Verknüpfung schafft ein wirkungsorientiertes Finanzmodell und führt zu einem verstärkten Bewusstsein in Sachen Nachhaltigkeit und regionale Identität. Teilhabe und ökonomische Tragfähigkeit greifen ineinander.

Beispiel: Eine Region finanziert mit einer BürgerInnenanleihe eine großflächige Aufforstung. Die CO₂-Einsparungen werden zertifiziert und am freiwilligen Markt verkauft. Die Erlöse daraus fließen in die Tilgung oder Verzinsung der Anleihe – oder ermöglichen sogar Zusatzerträge für Investitionen in die Gemeindefinanzierung.

Conclusio:

In Zeiten knapper öffentlicher Mittel und wachsender Erwartungen an nachhaltige Transformation, eröffnen neue Finanzierungsmodelle wie Regionsanleihen und CO₂-Zertifikate interessante Perspektiven. Sie verbinden BürgerInnenbeteiligung, Nachhaltigkeit und regionale Wertschöpfung. Die rechtliche, technische und kommunikative Umsetzung erfordert allerdings Sorgfalt und Expertise.

Für weiterführende Informationen sowie bei Interesse an diesem Thema stehen Ihnen diverse Förderungen und damit einhergehende zuständige Förderinstitutionen zur Verfügung. Da die Förderlandschaft sehr divers und umfangreich ist, sind die folgenden genannten Institutionen als Auszüge zu verstehen:

- KPC (Kommunal credit public consulting)
- Klima- und Energiefonds
- Klimaaktiv
- EcoPlus
- Österreichische Forschungsförderungsgesellschaft mbH (FFG)
- Austria Wirtschaftsservice (AWS)
- Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG)
- Dorf- und Stadterneuerung in NÖ
- LEADER
- Ev. noch ergänzen – Bund und Landeskoordinationsstellen

Wir empfehlen zudem, Kontakt mit den regionalen Partnern und jeweiligen Ansprechpersonen der Klima- und Energiemodellregionen oder der LEADER-Regionen aufzunehmen. Es empfiehlt sich, bei der Planung die verschiedenen Ebenen, möglichen Förderungen und thematischen Zusammenhänge systematisch zu berücksichtigen.

5. Konzeptmodell: Nachhaltiges Mobilitätsmanagement im Tourismus

5.1. Ausgangspunkt: Analyse der regionalen Rahmenbedingungen

Ziel: Verstehen der spezifischen Herausforderungen und Potenziale einer Destination

Elemente	Fragen zur Analyse
Touristische Struktur	Wie hoch sind Nächtigungen, Tagesgäste, Saisonalität?
Verkehrsaufkommen	Wie hoch ist die Belastung durch motorisierten Individualverkehr?
Infrastruktur	Welche Mobilitätsangebote gibt es bereits? Wie ist der Zustand?
Bevölkerung	Welchen Bedarf hat die Bevölkerung? (PendlerInnen, SchülerInnen, Freizeit ..)
Image & Positionierung	Wie sieht das Selbstbild der Region aus? (z. B. Natur, Familie, Aktivurlaub)
AkteurInnenlandschaft	Wer sind die relevanten Stakeholder (Beherbergung, Gemeinde, Mobilitätsanbieter, Bevölkerung)?

5.2. Zieldefinition: Leitbild und strategische Eckpfeiler

Ziel: Entwicklung einer gemeinsamen Vision & konkreter Zielsetzungen für nachhaltige Mobilität

Zielbereiche	Mögliche Leitziele
Ökologie	Reduktion des CO ₂ -Ausstoßes, Förderung sanfter Mobilität
Ökonomie	Effiziente Umlagefinanzierung, Investition in Qualität statt Werbung
Soziales	Verbesserung der Lebensqualität für Einheimische und Gäste
Tourismus	Verlängerung der Saison, Differenzierung durch Nachhaltigkeit
Kommunikation	Authentisches Storytelling, Sichtbarkeit des Mehrwerts
Einheimische:	Nicht nur Verbesserung der Lebensqualität, sondern auch der praktische Nutzen für diese Zielgruppe durch Gesamtlösung

5.3. Systementwicklung: Vom Konzept zur Mobilitätskarte

Ziel: Aufbau eines integrierten Mobilitäts- und Leistungssystems

Baustein	Maßnahmen
Mobilitätsangebot	Aufbau oder Ausbau von Shuttles, (E-)Bussen, Bergbahnen, Fahrradverleih, E-Carsharing
Leistungsträgerintegration	Einbindung von Tourismusbetrieben, Infrastrukturpartnern und Verkehrsunternehmen
Einheimischen-Ticket	Entwicklung Vorteilsticket für Wohnbevölkerung (siehe Südtirol)

Baustein	Maßnahmen
Premiumcard-Konzept	Entwicklung einer ganzjährigen Gästekarte mit inkludierten Mobilitätsleistungen
Finanzierungsmodell	Einführung einer Umlage (z. B. Nächtigungspreis oder Kurbeitrag), transparente Verteilung
Recht & Verträge	Erarbeitung von Standardverträgen, klaren AGBs und Abrechnungsmodellen
Technische Infrastruktur	QR-Code-Tickets, digitale Gästeplattform, Schnittstellen zu Buchungssystemen

5.4. Stakeholderbeteiligung

Ziel: Sicherstellen von Akzeptanz, Mitgestaltung und langfristiger Kooperation

Beteiligungsebene	Formate
Regionale Stakeholder	Workshops, Tourismusforen, Pilotgruppen, Beherbergungsrunden
Externe Fachpartner	MobilitätsexpertInnen, Umweltstellen, Forschungsinstitute
Einheimische Bevölkerung	Infoveranstaltungen, Feedbackrunden, Akzeptanz-Abfragen, Mitnutzungsmöglichkeiten
Gäste	Digitale Feedbacktools, Umfragen, Bewertungsintegration

5.5. Kommunikation & Marketing

Ziel: Begeisterung wecken, Vorteile erklären, Verhalten lenken

Zielgruppen	Strategien
Gäste	Storytelling rund um Natur & Erlebnis, All-Inklusive-Komfort betonen, einfache Nutzung vermitteln
Einheimische	Betonung der Entlastung, infrastrukturelle Verbesserungen, neue Lebensqualität,
Medien Öffentlichkeit	& Kommunikation von Leuchtturmcharakter und ökologischer Verantwortung
Kommunikations-App	Bereits zum Start mittels App – Einbindung von Stakeholdern, Einheimischen ... → Beteiligungsprozess!

5.6. Monitoring & Weiterentwicklung

Ziel: Laufende Optimierung und Skalierbarkeit sichern

Monitoringbereich	Methoden
Nutzung & Frequenz	Auswertung digitaler Tickets, anonyme Nutzungsstatistiken
Zufriedenheit	Gästabefragungen, Stakeholder-Interviews, Hoteliers-Rückmeldungen

Monitoringbereich Methoden

Kosten Einnahmen & Jahresabschlüsse, Umlagevergleiche, Investitionsrenditen

Anpassungsschritte Anpassung der Umlagehöhe, Integration neuer Leistungsträger, digitale Upgrades

5.7. Empfehlung für andere Regionen

- **Beginne klein, denke groß:** Ein Pilotbetrieb oder Pilotregion kann den Start erleichtern.
- **Vermeide Verwaltungs-Overhead:** Ressourcen sollten vorrangig in Infrastruktur und Qualität fließen.
- **Denke von der NutzerInnenperspektive aus (Einheimische und Gäste):** Was ist bequem, sinnvoll und wirklich erlebbar?
- **Kommuniziere mit Begeisterung:** Nachhaltigkeit darf emotional und attraktiv sein – nicht nur „vernünftig“.

Erfolgsfaktoren für Übertragbarkeit

- ✓ Klare Differenzierung zwischen Partner- und Nicht-Partnerbetrieben
- ✓ Transparente Kosten-Nutzen-Kommunikation
- ✓ Ganzjahreskonzept, statt saisonaler Lösung
- ✓ Integriertes Denken: Mobilität + Erlebnis + Nachhaltigkeit
- ✓ Innovationsfreude & Mut zur Veränderung
- ✓ Fokus auf konkreten Mehrwert – nicht nur ökologische, auch ökonomische Argumente
- ✓ Einbindung der Bevölkerung in die Erwartungs- und Nutzen-Diskussion

Nur was nach innen gelebt wird, kann nach außen wirken!

6. Prozessgestaltung

Die im Roadbook beschriebenen Best Practice Beispiele und Ideen zeigen vielfältige Möglichkeiten einer Prozessgestaltung für Projekte im Mobilitätsbereich auf. Gerade diese Vielfalt zeigt jedoch, dass es nicht ein allgemeingültiges Rezept oder Modell gibt, welches das Gelingen eines Projektes im Sinne der nachhaltigen Mobilität ermöglicht. Dennoch soll am Ende dieses Roadbooks ein Überblick darüber gegeben werden, wie ein Prozess sich im Mobilitätsbereich gestalten kann und welche Werkzeuge zum Erfolg führen können. Dieser Überblick soll einen Ideenpool darstellen, aus dem geschöpft werden kann, um Projekte zu initiieren, weiterzuentwickeln, bewerten und zu verbessern.

Am Anfang jedes Prozesses steht die Frage „Wo stehe ich?“. Diese Standortbestimmung soll der Orientierung dienen, in welchem Stadium einer Idee, eines Projekts oder einer Maßnahme man steht.

Prozesse zur Umsetzung von Projekten, sei es aus dem Mobilitätsbereich oder auch aus anderen Themenfeldern, verlaufen in den meisten Fällen nicht linear. Um also einen Prozess zu starten oder wieder aufzunehmen, muss man sich zuerst damit beschäftigen, was es bereits gibt und was gebraucht wird, um den Prozess zu initiieren oder weiterführen zu können. In jedem Fall gibt es einen Anlass, den Wunsch oder den Willen, im Mobilitätsbereich in einer Gemeinde, in einer Stadt, in einer Region, in einer Institution etwas zu verändern. Steht rein der Wille oder die Erkenntnis am Beginn im Fokus, startet man mit dem vielzitierten „Weißen Blatt“ und muss sich oftmals erst mit der Sammlung und Analyse von Informationen und Daten befassen. Oftmals gibt es aber bereits Vorprojekte, Studien oder existierende Mobilitätsprojekte, die noch nicht umgesetzt oder weiterverfolgt wurden oder nicht richtig in Gang kommen wollen.

An welchen Punkt kann ich also mit meiner Idee oder mit einem Projekt in einen Transformationsprozess einsteigen? Die folgende Einteilung eines Prozesses in fünf unterschiedliche Phasen, soll als Orientierung für eine Einordnung der eigenen Projektidee dienen.

Phase 1 – Daten sammeln und Analysieren

Phase 2 – Identifizieren von Handlungsmöglichkeiten und Finden von Ideen

Phase 3 – Aktivieren und Motivieren

Phase 4 - Realisieren und Transformieren

Phase 5 - Bewerten und Modifizieren

6.1. Phase 1 – Daten sammeln und Analysieren

Ausgehend von der Frage, welche Herausforderungen bestehen oder gelöst werden sollen, ist zu Beginn eine Sammlung an verschiedenen Daten und Informationen ein erster Schritt, um sich einem Projekt oder einem Prozess anzunähern. Je nach Problemstellung kann sich diese Phase als sehr umfassend erweisen oder aber auch im kleineren Rahmen passieren. Stellt sich heraus, dass nicht genug Daten und Informationen vorliegen, kann Grundlagenarbeit in Form von Datenerhebung erforderlich sein. Abhängig von der eigenen Expertise in der betroffenen Gemeinde, Institution, Region, etc. kann es erforderlich notwendig sein, für die Erhebung und Interpretation von Daten, Unterstützung durch erfahrene BeraterInnen und PlanerInnen einzuholen.

Basierend auf den recherchierten Informationen und der Analyse der vorhandenen Daten ist es möglich, Zielgruppen zu identifizieren, an die sich ein Projekt richten soll. In einem weiteren Schritt werden relevante AkteurInnen und StakeholderInnen definiert, um dieses Projekt realisieren zu können.

Wesentlich für das Gelingen eines Mobilitätsprojekts ist das Finden und Benennen eines regionalen Nutzens. Im Idealfall kann auch ein Mehrfachnutzen der Projektidee identifiziert werden. Dieser Nutzen soll ein Projekt durch die unterschiedlichen Phasen begleiten und der Erfolg des Projekts an dem definierten Nutzen gemessen werden.

Werkzeugkiste für Phase 1 - Daten sammeln und Analysieren

- Dokumentenanalyse
Analyse bestehender Pläne, Konzepte, statistischer Daten, Umweltberichte, Umsetzungskonzepte von Klima- und Energiemodellregionen, etc.)
- Analyse von Geodaten
Analyse der Raumstruktur, Barrieren, Verkehrsfluss, Lage von häufigen Zielen, etc.
- Analyse thematischer Karten - Hitzekarten, Verkehrsflüsse, etc.
- Verkehrszählungen
- Bedarfsanalyse
- Begehungen und Beobachtungen
- Quantitative Befragungen
- Qualitative Interviews von ExpertInnen und/oder lokalen AkteurInnen
- StakeholderInnen-Mapping
- Szenarien-Analyse anhand von unterschiedlichen Mobilitätsprofilen
- Recherche nach Best Practice-Beispielen und Ideen

6.2. Phase 2 – Identifizieren von Handlungsmöglichkeiten und Finden von Ideen

Ist die Ausgangssituation klar und sind die Herausforderungen identifiziert, startet der Prozess der Abschätzung von Handlungsmöglichkeiten und das Finden von Ideen, um diesen Herausforderungen zu begegnen. In dieser Phase ist es bereits sinnvoll, unterschiedliche StakeholderInnen in den Prozess hereinzuholen. Die Einbindung verschiedener Expertisen und Sichtweisen, ermöglicht eine vernetzende Denkweise und diese wiederum führt zur Identifikation von Synergieeffekten und multifunktionalen Nutzen von Projektideen. Wichtig dabei ist, dass nicht nur offensichtliche Expertisen aus den Bereichen Mobilität eingeholt werden, sondern auch Themengebiete, die nicht in erster Linie mit Mobilität in Verbindung gebracht werden, wie Soziales oder Gestaltung und Ästhetik, im Prozess mitbedacht werden. Je heterogener Themenbereiche und StakeholderInnen mit diversen Expertisen eingebunden werden, desto vielfältiger sind auch die Sichtweisen auf die Zusammenhänge, sowie die Ideen und Lösungsvorschläge. Daher wird empfohlen, nicht eine zufällig ausgewählte Gruppe in dieser Phase des Prozesses miteinzubinden, sondern diese gezielt, abhängig von der Fragestellung, zusammen zu stellen.

Beim Finden einer passenden Methode und deren Durchführung macht es Sinn, sich externe Unterstützung in den Prozess hereinzuholen.

Das Ergebnis dieser Projektphase ist eine konkrete Projektidee oder klare Handlungsempfehlungen.

Werkzeugkiste für Phase 2 - Identifizieren von Handlungsmöglichkeiten und Finden von Ideen

- Identifikation von Synergieeffekten
- Kreative Methoden zur Initiierung eines vernetzenden Denkansatzes wie
 - Design Thinking
 - Szenario-Techniken
 - Slow Thinking Methoden beruhend auf Intuition, Kreativität, Erkenntnis und Emotion
 - Brainstorming, Brainwriting
 - Perspektivenwechsel
 - Wirkungsketten
 - World Café
 - Planungsspaziergänge
 - Ideenwerkstatt, Projektschmiede
 - Theory of Change, uvm.
- Langfristige Ziele für die Transformation von Einzelangeboten zu einer integrierten, nachhaltigen Mobilitätsstrategie entwickeln
- BürgerInnenbeteiligung mit unterschiedlichen Formaten
 - BürgerInnenforen
 - Augmented- und Virtual-Reality-Visualisierungen zur Darstellung von Veränderungen und Möglichkeiten
- Experimentier- und Begegnungsräume schaffen
- Inklusion von mobilitätsbenachteiligten Gruppen

6.3. Phase 3 – Aktivieren und Motivieren

Die Umsetzung einer Idee benötigt Schubkraft von zahlreichen UnterstützerInnen und MöglichmacherInnen. In der Phase des Aktivierens und Motivierens geht es nun darum, potenzielle PartnerInnen für die Umsetzung zu gewinnen. Der regionale Nutzen, sowie der Nutzen für unterschiedliche Zielgruppen steht im Vordergrund und soll für die Überzeugungsarbeit herangezogen werden. Darüber hinaus ist es wesentlich, ein klares Finanzierungsmodell für das Projekt auf die Beine zu stellen. Dabei soll darauf geachtet werden, dass ein Projekt nicht nur für einen kurzen Versuchszeitraum finanziert, sondern langfristig geplant wird. Die Einführung neuer Mobilitätsangebote benötigt Zeit und gegebenenfalls Anpassungen, um erfolgreich zu sein.

Werkzeugkiste für Phase 3 – Aktivieren und Motivieren

- Kooperation unterschiedlicher AkteurInnen wie Gemeinden, Tourismus, lokale Bevölkerung, Wirtschaftstreibende, etc. anregen
- Netzwerkstrukturen aufbauen
 - Arbeitsgruppen
 - Plattformen
 - Beiräte
- Neutrale Plattform als Vermittlungsstelle zwischen unterschiedlichen Interessensgruppen einsetzen
- Einsetzen einer hauptverantwortlich agierenden Person oder Gruppe
- Einbindung von (künftigen) NutzerInnen von Mobilitätsangeboten
- Entwicklung von Anreizsystemen für das Ehrenamt
- Kritische Auseinandersetzung mit Themenkomplexen wie Raum, Boden, Baukultur, Ästhetik der bebauten Umwelt, etc. zur Förderung des Verständnisses und Überzeugung für die Notwendigkeit von Veränderungen
- Finanzierungsmodelle und Businesspläne entwickeln
 - Mobilitätsabgaben finanzieren nachhaltige Mobilitätsangebote für Gäste und Einheimische
 - Finanzierungsmodelle mit BürgerInnenkapital
 - Genossenschaftsmodelle
 - Möglichkeiten von Förderungen nutzen

6.4. Phase 4 – Realisieren und Transformieren

Die Projekte werden so angelegt, dass sie realisierbar und finanzierbar sind und zu einer dauerhaften Veränderung in Strukturen, Mobilitätsverhalten und -kultur führen. Schwierigkeiten in der Umsetzung sind wahrscheinlich, Scheitern ist möglich und keine Schande. Die Projektumsetzung erfolgt schrittweise. Erste kleine Pilotprojekte oder Reallabore sind gute Möglichkeiten, um Mobilitätsangebote zu testen und gegebenenfalls anzupassen. Rückkoppelungsprozesse sind aber auch bei einer weiteren Ausrollung des Mobilitätsangebots bzw. des Projektes wichtig.

Quick-Wins fördern eine positive Stimmung im Zusammenhang mit dem Projekt und heben die Akzeptanz.

Werkzeugkiste für Phase 4 – Realisieren und Transformieren

- Mehrfachnutzen einbinden und organisieren
- Zusammenschluss unterschiedlicher Nutzungsgruppen
- Kooperative Projektumsetzung – Zusammenarbeit zwischen unterschiedlichen AkteurInnen
- Einbindung unterschiedlicher Hierarchieebenen in Unternehmen, Gemeinden, Regionen, Bildungseinrichtungen, etc.
- Vielfältige, auf unterschiedliche Lebensrealitäten abgestimmte, Mobilitätsangebote
- Flexible Systeme entwickeln
 - Verstärkung für starke Auslastung einplanen
- Komfortable und einfach bedienbare Angebote
- Digitale Mobilitätsplattformen entwickeln oder anwenden
- Systemintegration – Integration von lokalen Mobilitätsangeboten in übergeordnete Systeme und Angebote
- Modulare und skalierbare Angebote entwickeln
- Qualitätssicherung durch Online Tools, Schulungen, Prüfung von Qualifikationen
- Adaption von bestehenden Angeboten für den Tourismus UND für den Bedarf der Einheimischen
- Anreizsysteme bzw. Belohnungssysteme für eine klimafreundliche Anreise für Gäste und klimafreundliche Mobilität für Einheimischen entwickeln
- Sensibilisierung und Einbindung lokaler Betriebe
- Mitgestaltung und BürgerInnenbeteiligung
 - Co-Creation-Formate nicht nur als Instrument für die Ideenfindung, sondern auch als Begleitung der Umsetzung anwenden
- Mobilität als Erlebnis entwickeln
- Kommunikation neuer Angebote
 - Nutzung konventioneller Kommunikationskanäle wie Prospekte, Flyer, Newsletter, Anschläge, Postwürfe, Webseitenbeiträge, Beiträge in Gemeindezeitungen
 - Nutzung unkonventioneller Kommunikationskanäle wie Storytelling über Social Media, Veranstaltungen und Events, Erklärvideos und Tutorials, Einbindung von InfluencerInnen und lokalen MultiplikatorInnen etc.
 - Kontakt und Dialog suchen und aufrechterhalten: mit Pop Up Ständen, Schulungen, Workshops, „Stadtsafaris“, SchülerInnenaktionen, etc.

- Kommunikation auf allen Ebenen (von der Recherche bis zur Heimfahrt, von SchülerInnen; für PensionistInnen, vom Weg zum Einkauf bis zum Wochenendausflug)
- Gütesiegel zur Bewerbung nachhaltiger Mobilitätsangebote. Dabei österreichweite oder international bestehende bevorzugen, gegenüber eigenen Gütesiegeln/-zeichen (Bekanntheit / Kommunikation als Hindernis)
- Belohnungssysteme entwickeln und einführen
- Gamification-Methoden anwenden
- Individuelle Mobilitätsberatung
- Knotenpunkte als Mobility Hubs mit vielfältigen Mobilitätsangeboten entwickeln
- Stellplatzreduktion: Reduktion von Baukosten kann andere Mobilitätsangebote finanzieren und Raum für aktive Mobilitätsformen schaffen
- Neue Technologien nutzen, die eine Mehrfachnutzung zulassen
 - E-Fahrzeuge als Pufferspeicher für Sonnenenergie nutzen
- Ästhetik und Gestaltung als wichtige Einflussfaktoren auf das Mobilitätsverhalten erkennen und nutzen
- Mobilitätsangebote für die BesucherInnenlenkung entwickeln und zur Entzerrung von BesucherInnenströmen nutzen
- Ganzjährigkeit bei Mobilitätsangeboten beachten
- Kombination von Freizeitangeboten mit der dafür erforderlichen Mobilität anbieten (MehrWert).
- Ganzheitliche Angebote umsetzen, damit kein eigener PKW mehr erforderlich ist – nicht bei einem Urlaubsaufenthalt und nicht im Alltag in der Region
- Ressourcen für Abstimmung und Organisation einplanen
- Personalressourcen einplanen – KümmererIn einsetzen

6.5. Phase 5 – Bewerten und Modifizieren

Wie am Anfang des Prozesses steht auch am Ende das Sammeln von Informationen und die damit einhergehende Analyse und Bewertung. Die Erkenntnisse dieser Phase, werden für die Adaption, Weiterentwicklung und Perfektionierung von Projekten und Maßnahmen herangezogen. Je nach Dimension der Projekte werden eine oder mehrere Rückkopplungsphasen eingeplant.

Das Bewerten und Modifizieren von Projekten ist eine entscheidende Phase im Projektverlauf, weil dadurch sichtbar wird, ob der gewünschte Nutzen tatsächlich erreicht wurde bzw. in welchen Bereichen gegebenenfalls nachjustiert werden muss. Gerade im Mobilitätsbereich verändern sich Rahmenbedingungen, Technologien und Bedürfnisse der NutzerInnen rasch. Eine regelmäßige Überprüfung ermöglicht es, auf diese Veränderungen flexibel zu reagieren. So werden Fehlinvestitionen vermieden, die Akzeptanz gesteigert und die Wirksamkeit des Projekts langfristig gesichert. Schlussendlich sollen die Mobilitätskultur und das Mobilitätsverhalten nachhaltig transformiert werden. Der Prozess der Transformation, erfordert einen langen Atem und die Bereitschaft immer wieder auch in vorherige Phasen zurückzukehren.

Werkzeugkiste für Phase 5 - Bewerten und Modifizieren

- Monitoring
- Evaluation
 - Verkehrsdaten-Analysen
 - Key-Performance-Indikatoren
 - NutzerInnenbefragungen
 - StakeholderInnen-Interviews
 - Hoteliers-Rückmeldungen
 - Before-After Studies
 - Auswertung digital erfasster Tickets, Wege, Klicks
- Bewertung der Kosten und Einnahmen
 - Jahresabschlüsse
 - Umlagevergleiche
 - Investitionsrenditen
- Rückkopplungsprozesse
 - Feedbackschleifen
 - Adaption im Rahmen bereits etablierter Formate, wie Co-Creation und Design-Thinking-Prozessen
- Reaktion von PlanerInnen auf konkrete Problemstellungen aus den Beteiligungsformaten
- Datenbasierte Steuerung

7. Quellenverzeichnis

7.1. Quellenverzeichnis Kapitel 1

Heraklit. (ca. 500 v. Chr.). Fragmente.

Platon. (ca. 399 v. Chr.). Apologie des Sokrates.

Kant, I. (1784). Beantwortung der Frage: Was ist Aufklärung? Berlinische Monatsschrift.

Mill, J. S. (1859). On Liberty. London: John W. Parker and Son.

Jonas, H. (1979). Das Prinzip Verantwortung: Versuch einer Ethik für die technologische Zivilisation. Frankfurt am Main: Suhrkamp.

Naess, A. (1973). The shallow and the deep, long-range ecology movement. *Inquiry*, 16(1–4), 95–100.

Jaspers, K. (1958). Die Atombombe und die Zukunft des Menschen. München: Piper.

The Robot Report. (2024, 6. Februar). *Autonomous vehicles drove more than 9M miles in California in 2023*. Abgerufen von <https://www.therobotreport.com/autonomous-vehicles-drove-more-than-9m-miles-in-california-in-2023/>

State of California, Department of Motor Vehicles. (2024, 2. Februar). *Autonomous vehicle permit holders report a record 9 million test miles in California in 12 months*. Abgerufen von <https://www.dmv.ca.gov/portal/news-and-media/news-releases/autonomous-vehicle-permit-holders-report-a-record-9-million-test-miles-in-california-in-12-months/>

Cohen, B. (2025, 30. Mai). *Waymo cars, self-driving, robotaxi, Tesla, Uber*. *The Wall Street Journal*. Abgerufen von <https://www.wsj.com/tech/waymo-cars-self-driving-robotaxi-tesla-uber-0777f570>

Juliussen, E. (2025, 25. Februar). *California AV tests: Examining 10 years of data*. *EE Times*. Abgerufen von <https://www.eetimes.com/california-av-tests-examining-10-years-of-data/>

APA-OTS. (2025, 13. April). *Premieren für das autonome Fahren in Österreich*. Abgerufen von https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20250413_OTS0020/premierer-fuer-das-autonome-fahren-in-oesterreich

7.2. Quellenverzeichnis Kapitel 2

Agora Verkehrswende. (2021). Das Auto als Stromspeicher – Szenarien für die Energie- und Verkehrswende. Berlin. Abgerufen 3. September 2025, von <https://www.agora-verkehrswende.de>

Agora Verkehrswende. (2020). Fuhrparkmanagement im Wandel – Nachhaltigkeit und Sharing im Fokus. Berlin: Agora Verkehrswende. Verfügbar unter: <https://www.agora-verkehrswende.de>

Agora Verkehrswende. (2020). Multimodalität und Multifunktionalität im Verkehr – Konzepte für eine neue Mobilitätskultur. Berlin. Abgerufen 3. September 2025, von <https://www.agora-verkehrswende.de>

AIT Austrian Institute of Technology. (o. J.). Seamless – innovatives, nahtloses Flottenkonzept. Abgerufen 3. September 2025, von <https://www.ait.ac.at/themen/energielogistik-transportoptimierung/projekte/seamless>

AIT Austrian Institute of Technology. (o. J.). Seamless – innovatives, nahtloses Flottenkonzept. Abgerufen 3. September 2025, von <https://www.ait.ac.at/themen/energielogistik-transportoptimierung/projekte/seamless>

APA OTS. (2025, 18. Juni). Innovative regionale Klima- und Energieaktivitäten ausgezeichnet. https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20250618_OTS0056/innovative-regionale-klima-und-energieaktivitaeten-ausgezeichnet

BMK – Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie. (2022). Batterien als Schlüssel zur Energiewende. Wien. Abgerufen 3. September 2025, von <https://www.bmk.gv.at>

BMK – Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie. (2022). Nachhaltige Mobilität in Stadt und Land. Wien. Abgerufen 3. September 2025, von <https://www.bmk.gv.at>

Brandstetter, M. [Stadt Amstetten]. (2023, 15. Juni). Präsentation „Amstetten – Eine Stadt in Bewegung“ [Video]. YouTube. <https://www.youtube.com/watch?v=DnTs6JtqSos>

Bundesnetzagentur. (2023). Energie im Wandel – Herausforderungen für das Stromnetz. Bonn. Abgerufen 3. September 2025, von <https://www.bundesnetzagentur.de>

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK). (2022). Nachhaltige betriebliche Mobilität – Handbuch für Betriebe und Gemeinden. Wien: BMK. Verfügbar unter: <https://www.bmk.gv.at>

Difu - Deutsches Institut für Urbanistik. (2021). Mobilitätsstationen in der kommunalen Praxis: Handlungsansätze und Erfolgsfaktoren. Berlin. Abgerufen 3. September 2025, von <https://www.difu.de>

Energie- und Umweltagentur des Landes Niederösterreich. (o. J.). Ein grüner Nibelungenplatz für Tulln. Abgerufen 3. September 2025, von <https://www.klimafit-noe.at/best-practice-tulln/>

Factory. (2024, 22. Juli). Ladeinfrastruktur für die Zukunft: Die Vision für städtische E-Mobilität. Retrieved September 3, 2025, from <https://factorynet.at/menschen/die-vision-fuer-staedtische-e-mobilitaet/>

Family of Power. (o. J.). FAMILY OF POWER e-Carsharing. Abgerufen [Datum], von <https://www.familyofpower.com/>

FFG – Österreichische Forschungsförderungsgesellschaft. (o. J.). V2G-Network [Projektbeschreibung]. Abgerufen 3. September 2025, von <https://projekte.ffg.at/projekt/5134251>

Fraunhofer ISE. (2023). Bidirektionales Laden – Potenziale und Herausforderungen. Freiburg. Abgerufen 3. September 2025, von <https://www.ise.fraunhofer.de>

Grün in die Stadt. (o. J.). Schwammstadt: ein Zukunftsmodell im Städtebau. Abgerufen 3. September 2025, von <https://www.gruen-in-die-stadt.de/schwammstadt/>

Internationalen Bauausstellung Wien (Hrsg.). (2021). Quartier „An der Schanze“ – Ergebnisse und Lerneffekte aus dem Bauträgerwettbewerb [Broschüre]. Abgerufen 3. September 2025 von https://www.iba-wien.at/projekte/projekt-detail/project/donaufeld?utm_source=chatgpt.comhttps://www.iba-wien.at/fileadmin/user_upload/documents/003_IBA_Projekte_u_Gebiete/02_Quartiere/An_der_Schanze/189_An_der_Schanze_web.pdf

Klima- und Energiemodellregionen. (o. J.). Car-sharing Initiativen Elsbeere Wienerwald. Klima- und Energiemodellregionen. Verfügbar unter <https://www.klimaundenergiemodellregionen.at/ausgewaehlte-projekte/best-practice-projekte/showbpp/181>

LandLuft – Verein zur Förderung der Baukultur in ländlichen Räumen. (o. J.). Gute Beispiele. Abgerufen 3. September 2025, von <https://www.landluft.at/gute-beispiele/>

Leitner, T. (2012). Mut zur Schönheit: Streitschrift gegen die Verschandelung Österreichs. Brandstätter Verlag.

Land Niederösterreich (2017) 7. ORTE Symposium zur Raumplanung – Das Ende des Wachstums? Aufgerufen 5.9.2025, von https://www.noee.gv.at/noee/7._ORTE-Symposium_zur_Raumplanung.html

Klima- und Energiemodellregionen. (2025, 5. Mai). Carsharing in und für ganz Österreich. <https://www.klimaundenergiemodellregionen.at/ausgewaehlte-projekte/leitprojekte/carsharing-in-und-fuer-ganz-oesterreich/>

Klima- und Energiemodellregionen. (2023, 27. Oktober). Energiewendemarathon – 3 Tage Energiewende im Fokus. <https://kem-zentrum.at/blog/energiewendemarathon-3-tage-energiewende-im-fokus>
ÖBB. (o. J.). ÖBB Gepäckservice – Haus-Haus-Gepäck. Aufgerufen 3. September 2025, von <https://www.oebb.at/de/reiseplanung-services/vor-ihrer-reise/haus-haus-gepaeck>

ÖBB (o. J.) Gepäckservice. Aufgerufen 3. September 2025, von <https://www.oebb.at/de/reiseplanung-services/vor-ihrer-reise/haus-haus-gepaeck>

ÖIR - Österreichisches Institut für Raumplanung. (2023). Multifunktionale Räume für nachhaltige Mobilität im ländlichen Raum. Wien. Abgerufen 3. September 2025, von <https://www.oir.at>

Österreichische Energieagentur (AEA). (2023). E-Fuhrparks effizient nutzen – Leitfaden für Kommunen und Unternehmen. Wien: AEA. Verfügbar unter: <https://www.energyagency.at>

Stadt Wels. (2025, 8. April). Wels entsiegelt 40.000 Quadratmeter. ORF Oberösterreich. Abgerufen 3. September 2025, von <https://ooe.orf.at/stories/3300401/>

Stadt Amstetten (o. J.) Neuer Hauptplatz. Aufgerufen 3. September 2025, von <https://www.amstetten.at/serviceleistung/infohauptplatz/>

Stadt Wels. (2025, April 8). Wels startet Österreichs größtes Entsiegelungsprojekt. Aufgerufen 3. September 2025, von <https://www.wels.gv.at/news/detail/wels-startet-oesterreichs-groesstes-entsiegelungsprojekt/>

Stadt Wien – Stadtplanung. (o. J.). Quartier An der Schanze. Abgerufen 3. September 2025, von <https://www.wien.gv.at/stadtplanung/quartier-an-der-schanze>

Travel Industry Club Tourismus. (2025, 20. Mai). Symposium "Tourismus und Renaturierung – ein Dilemma?". Abgerufen 3. September 2025 von <https://www.club-tourismus.org/event/tourismus-und-renaturierung/>

Tourismusverband TirolWest. (o. J.). Gepäcktransport – Urlaub in der Ferienregion TirolWest. Abgerufen 3. September 2025, von <https://tirolwest.at/de/gepaecktransport>

Universitäts.club | Wissenschaftsverein Kärnten (Hrsg.). (2021). Landschaft des Wissens – Baukultur zwischen privaten und öffentlichen Interessen [Broschüre]. Abgerufen 3. September 2025 von https://archiv.landschaftdeswissens.at/wp-content/uploads/2021/04/Broschuere_LandschaftDesWissens_2021_Korrektur_148x210-CF-FINAL-WEB_1.pdf

VCÖ – Mobilität mit Zukunft. (2022). Mehr Mobilität mit weniger Verkehr – Betriebliche und kommunale Mobilitätslösungen. Wien: VCÖ. Verfügbar unter: <https://www.vcoe.at>

VCÖ – Mobilität mit Zukunft. (2024). VCÖ-Mobilitätspreis 2024 – Kategorie Raumordnung, Entsiegelung und Wohnen. Abgerufen 3. September 2025, von <https://vcoe.at/mobilitaetspreis-2024/raumordnung>

Vötter, C. (2013, 10. Juli). Tarek Leitner begeisterte mit seinem Buch Mut zur Schönheit die Besucher im TAURISKA-Kammerlanderstall in Neukirchen am Großvenediger. MeinBezirk.at. Abgerufen 3. September 2025, von https://www.meinbezirk.at/pinzgau/c-lokales/tarek-leitner-begeisterte-mit-seinem-buch-mut-zur-schoenheit-die-besucher-im-tauriska-kammerlanderstall-in-neukirchen-am-grossvenediger_a630852

Wirtschaftskammer Wien. (o. J.). Quartier „An der Schanze“ – Freie Lokale. Abgerufen 3. September 2025, von <https://www.wko.at/wien/netzwerke/freie-lokale/an-der-schanze>

ChatGPT. (o. J.). ChatGPT Webseite. Abgerufen 19. September 2025, von <https://chatgpt.com/>

7.3. Quellenverzeichnis Kapitel 3

Allerstorfer, D., Salzlechner, J., Krebs, R., Höftberger, K., Berger, A., & Konrath, A. (2025). Innovative Partizipation mit Augmented Reality für eine klimagerechte Bernardgasse. In M. Heintel (Hrsg.), *Wien7_Nebau; Stadtplanung, Stadtentwicklung und Stadtlabor* (S. 215–223). Wien: Böhlau. DOI: [INNOVATIVE PARTIZIPATION MIT AUGMENTED REALITY FÜR EINE KLIMAGERECHTE BERNARDGASSE](https://doi.org/10.7767/9783205221432)

Franz, Y., & Heintel, M. (Hrsg.). (2025). *Kooperative Stadt- und Regionalentwicklung* (2., aktualisierte und erweiterte Aufl.). Wien: facultas. <https://www.utb.de/doi/book/10.36198/9783838563633>

Geyrhofer, V. (2025). *Gartenstadt Tulln – Entsiegelung und Stadtgrün: Umgestaltung Nibelungenplatz* [Präsentation]. Initiative „Stadt des Miteinanders“. Abgerufen 3. September 2025, von www.stadtdesmiteinanders.at

Heintel, M. (2023, 8./9. Juli). Kommentar der Anderen: Reden wir über Raumgerechtigkeit. *Der Standard*, S. 38. Abgerufen 3. September 2025, von <https://www.derstandard.at/story/300000178001/reden-wir-252ber-raumgerechtigkeit>

Heintel, M. (2020, 30. September). Mutig in die Zukunft der Stadtgestaltung gehen. *Wiener Zeitung*, Gastkommentar, S. 8. Abgerufen 3. September 2025, von <https://www.wienerzeitung.at/meinung/gastkommentare/2076836-Mutig-in-die-Zukunft-der-Stadtgestaltung-gehen.html>

Heintel, M. (Hrsg.). (2025). *Wien7_Nebau; Stadtplanung, Stadtentwicklung und Stadtlabor*. Wien: Böhlau. <https://www.vr-elibrary.de/doi/book/10.7767/9783205221432>

Jauschneg, M., King, N., & Ebenstreit, D. (2025). Entwicklungsplan öffentlicher Raum. In M. Heintel (Hrsg.), *Wien7_Neubau; Stadtplanung, Stadtentwicklung und Stadtlabor* (S. 97–135). Wien: Böhlau. DOI: [ENTWICKLUNGSPLAN ÖFFENTLICHER RAUM PERSPEKTIVE 2040](#)

Molitor, R. (2025). Parken am Neubau. In M. Heintel (Hrsg.), *Wien7_Neubau; Stadtplanung, Stadtentwicklung und Stadtlabor* (S. 159–170). Wien: Böhlau. DOI: [PARKEN AM NEUBAU](#)

ÖGUT – Österreichische Gesellschaft für Umwelt und Technik. (2025). Nominiert in der Kategorie *Partizipation und zivilgesellschaftliches Engagement*. Abgerufen 8. Juli 2025, von <https://www.oegut.at>

Travel Industry Club Tourismus. (2025, 20. Mai). *SYMPOSIUM „Tourismus und Renaturierung – ein Dilemma?“* [Veranstaltungshinweis]. <https://www.club-tourismus.org/event/tourismus-und-renaturierung/>

7.4. Quellenverzeichnis Kapitel 4

Austria Wirtschaftsservice Gesellschaft mbH (aws). (n.d.). *Start | Umweltförderung*. Abgerufen 3. September 2025, von <https://www.aws.at/>

ecoplus. (n.d.). *Start | Umweltförderung*. Abgerufen 3. September 2025, von <https://www.ecoplus.at/betriebsansiedlung/wirtschaften-niederoesterreich>

Forschungsförderungsgesellschaft mbH (FFG). (n.d.). *Start | Umweltförderung*. Abgerufen 3. September 2025, von <https://www.ffg.at/>

Klima- und Energiefonds. (n.d.). *Start | Umweltförderung*. Abgerufen 3. September 2025, von <https://www.klimafonds.gv.at/>

klimaaktiv. (n.d.). *Start | Umweltförderung*. Abgerufen 3. September 2025, von <https://www.klimaaktiv.at/foerderungen>

SCHIG mbH. (n.d.). *Kontakt*. Abgerufen 3. September 2025, von <https://www.schig.com/kontakt>

Standortagentur Tirol GmbH. (n.d.). *Start | Umweltförderung*. Abgerufen 3. September 2025, von <https://standortkompass.at/de/foerderkompass>

ChatGPT. (o. J.). ChatGPT Webseite. Abgerufen 19. September 2025, von <https://chatgpt.com/>

7.5. Quellenverzeichnis Kapitel 6

Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Regionen und Wasserwirtschaft (2023). *Innovation am Land - Ein Sketchbook für regionale Innovator:innen*. Abgerufen 8. September 2025, von https://www.ffg.at/sites/default/files/downloads/11.07.23_Finale_Sketchbook_Innovation-am-Land_barrierefrei.pdf

Forschungsbereich für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik (FVV), Institut für Verkehrswissenschaften, Fakultät für Bau- und Umweltingenieurwesen, Technische Universität Wien (n.d.) *Transformatorin*. Abgerufen 8. September 2025, von <https://www.transformatorin.at/>

Mooncamp GmbH (n.d.) *Theory of Change (ToC)*. Abgerufen 8. September 2025 von <https://mooncamp.com/de/glossary/theory-of-change-toc>

Participation Team of the Austrian Society for Environment and Technology (ÖGUT)(n.d.) *Citizen Engager - Citizen Engagement Manual for Climate Action and a Just Transition*. Abgerufen 8. September 2025, von <https://partizipation.at/wp-content/uploads/2025/07/citizen-engager.pdf>

Zukunftsinstitut GmbH (n.D.) Abgerufen 8. September 2025 <https://www.zukunftsinstitut.de/zukunftsthemen/slow-thinking-die-kunst-vernetzt-zu-denken>

8. Anhang

- Weiterführende Links zu Sammlung Best Practice Beispiele
- Links zu Leitfäden/Literatur
 - Leitfaden zur E-Mobilität im Tourismus WKO - <https://www.wko.at/oe/tourismus-freizeitwirtschaft/leitfaden-e-mobilitaet-im-tourismus>
 - Checklisten für nachhaltige Mobilität im Tourismus – Klimaaktiv <https://www.klimaaktiv.at/tourismus-mobilitaets-check>
 - Wie wird meine Tourismusdestination nachhaltig mobil? Klimaaktiv - <https://www.klimaaktiv.at/publikationen/wie-wird-meine-tourismusdestination-nachhaltig-mobil>
 - Maßnahmen für die digitale Transformation in der Mobilität – Gerhard Menzel (Mobilitätskonferenz)
 - Effizient unterwegs – Betriebe im Fokus – Markus Schuster (Mobilitätskonferenz)
 - Effizient unterwegs : Betriebe im Fokus – Wiebke Unbehaun (Mobilitätskonferenz)
 - Bodenschutz in der Gemeinde – ein zentraler Beitrag zur Großen Transformation „Nachhaltigkeit“ – Gerlinde Weber (Workshop Klimafitte Stadt Krems)
 - Nachhaltigkeit für Städte und Gemeinden – Monika Heindl (Workshop Klimafitte Stadt Krems)
 - Best-Practice-Beispiele: Mobilität – Helmut Koch (Workshop Klimafitte Stadt Krems)
 - Sharing als Teil des öffentlichen Mobilitätsangebots - <https://vcoe.at/themen/bessere-mobilitaet-fuer-die-regionen/sharing-als-teil-des-oeffentlichen-mobilitaetsangebots>
 - VCÖ-Fachveranstaltung: Sharing-Mobility erfolgreich umsetzen - <https://vcoe.at/projekte/vcoe-veranstaltungen/detail/vcoe-fachveranstaltung-sharing-mobility-erfolgreich-umsetzen>
 - Carsharing Österreich - https://vcoe.at/files/vcoe/uploads/Veranstaltungen/2024_07_Sharing-Mobility/Vortrag%20Matthias%20Zawichowski_Carsharing.at.pdf
 - Wer nutzt geteilte Mobilität und welche Bedingungen braucht es für neue Mobilitätsdienste? - https://vcoe.at/files/vcoe/uploads/Veranstaltungen/2024_07_Sharing-Mobility/Vortrag%20VC%C3%96_Carsharing.pdf
 - Sharing als Baustein der Mobilitätswende nutzen - https://vcoe.at/files/vcoe/uploads/Veranstaltungen/2024_07_Sharing-Mobility/Vortrag%20Konstantin%20Krauss_Shared%20Mobility.pdf
 - Tourismusregionen punkten mit nachhaltiger Mobilität - https://vcoe.at/news/details/tourismusregionen-punkten-mit-nachhaltiger-mobilitaet?page_n168=7
 - Bessere Mobilität für die Regionen - <https://vcoe.at/themen/bessere-mobilitaet-fuer-die-regionen>
 - Aktive Mobilität als Säule der Mobilitätswende - <https://vcoe.at/themen/aktive-mobilitaet-als-saeule-der-mobilitaetswende>
 - Aktive Mobilität als Zubringer zum Öffentlichen Verkehr - <https://vcoe.at/publikationen/vcoe-factsheets/detail/aktive-mobilitaet-als-zubringer-zum-oeffentlichen-verkehr>
 - VCÖ-Factsheet: Mobilität als Dienstleistung erspart teuren Autobesitz - <https://vcoe.at/publikationen/vcoe-factsheets/detail/vcoe-factsheet-2020-03-mobilitaet-als-dienstleistung-erspart-teuren-autobesitz>

