



# ULTIMOB Policy Briefing

Maßnahmenempfehlungen zur integrierten Personenmobilität  
Maßnahmenempfehlungen zur Mobilitätswende  
März 2024

Das Projekt wird gefördert bzw. finanziert im Rahmen des FTI-Programms Mobilität der Zukunft durch das Bundesministerium für Klimaschutz und von der Österreichischen Forschungsförderungsgesellschaft abgewickelt.

# ULTIMOB Policy Briefing

Mehr als vier Jahre **intensive und erfolgreiche Projektarbeit** in den ULTIMOB-Pilotregionen und im Projekt generell haben eine Vielzahl von **politikrelevanten Ergebnissen und Erkenntnissen** hervorgebracht. Das nun vorliegende **Policy Briefing** dient dazu, die wichtigsten **Umsetzungsempfehlungen an Politik und Verwaltung** überblicksartig zusammenzufassen, zu argumentieren und einzuordnen. Naturgemäß beziehen sich die Learnings aus ULTIMOB auf äußerst **unterschiedliche Detailebenen, föderale Zuständigkeiten** oder auch **Sektoren und Handlungsfelder**. Gemeinsam ist ihnen jedoch, dass sie stets die **Ziele der Mobilitätswende** adressieren und ausschreibungsgemäß die **Weiterentwicklung integrierter Gesamtlösungen** im Personenverkehr („Integrierte Personenmobilität“) im Fokus haben. Damit wird unser Mobilitätssystem in Richtung **Klimaneutralität** gebracht.

Für ULTIMOB besteht das **Zielbild integrierter Personenmobilität** darin, Wege grundsätzlich **ohne eigenes Fahrzeug zu akzeptablen Bedingungen** (Reisezeiten, Kosten, Intervalle usw.), unabhängig vom jeweiligen Wegezweck zu bewältigen, und dies für **beliebige Quell- und Zielstandorte in Österreich**. Der modale Schwerpunkt liegt dabei auf dem **(erweiterten) Umweltverbund**. Naturgemäß stellt dies in Österreich gerade in ländlichen, aber auch semi-urbanen Räumen eine äußerst **komplexe Herausforderung** dar. Hier gilt es grundsätzlich, die **Nutzbarkeit des Umweltverbunds** in **räumlicher** (dichteres Netz, mehr Zugangspunkte) und **zeitlicher** (häufigere Fahrten und kürzere Reisezeiten) Hinsicht deutlich zu verbessern. Dieses Verständnis war die Motivation für die beiden **wichtigsten Leitlinien** des ULTIMOB-Ansatzes: „**aus den Regionen lernen**“ (=starker Fokus auf nicht-urbane Mobilitätsbedürfnisse) und „**bottom-up**“ (dezentrales Verständnis eines MaaS-Ökosystems).

Die im Folgenden angeführten **Maßnahmenempfehlungen seitens ULTIMOB** orientieren sich an dieser Zielvorstellung, sowie generell an der Erreichung der Klimaziele / Mobilitätswende. Sie sind grob in zwei Bereiche untergliedert: (1) spezifische Maßnahmen zur **integrierten Personenmobilität** und (2) Maßnahmen zur **Mobilitätswende**, d.h. Handlungsempfehlungen mit allgemeinem, begleitendem Charakter zur **Gestaltung der richtigen Rahmenbedingungen**.

## Maßnahmenempfehlungen zur integrierten Personenmobilität

**Integrierte Personenmobilität** stand im **Fokus des Leitprojekts ULTIMOB**. Darunter wird die nahtlose **Kombination verschiedener Mobilitätsangebote** verstanden, die es ermöglichen soll, ohne eigenen PKW zu akzeptablen Bedingungen (Reisezeit, Preis, Intervalle, Komfort etc.) von A nach B zu gelangen. Im ULTIMOB-Verständnis bedingt dies eine **Kooperation** vieler (kleiner) **Mobilitätsdienstleister:innen (TSP)** gerade auf der **ersten und letzten Meile**. Auf einer technischen Ebene sind dazu sowohl **physische** (physische Mobilitätsangebote, physische Infrastruktur etc.), als auch **nicht-physische Systemelemente** (digitale Infrastruktur, digitale Plattformen /,MaaS‘ sowie eine entsprechende Governance, Rahmenbedingungen, ‚Ökosystem‘ uvm.) notwendig. Auch wenn ULTIMOB einen deutlichen **Fokus auf ländliche Räume** aufweist, sind einzelne Projektergebnisse und Lösungsansätze auch für **Städte und Stadtumlandregionen** nutzbar. Entscheidend dabei ist jedoch, die jeweilige **Siedlungsstruktur** in ihren **relevanten Dimensionen** in der Planung zu berücksichtigen.



Es kann festgehalten werden, dass der **großen Erwartungshaltung** an integrierte Mobilität und MaaS eine Realsituation gegenübersteht, die von **vielen Herausforderungen** geprägt ist. Dies ist (1) die oft **mangelnde Bereitschaft** der TSP zur Teilnahme an solchen Systemen, (2) das damit verbunden oft **fehlende Vertrauen in Kooperationen** mit Dritten und (3) die in sehr großem Ausmaß sichtbar gewordene **Lücke auf einer Ebene der digitalen „MaaS-Readiness“** der TSP und hier vor allem der vielen kleinen Unternehmen in Österreich.

Um erstmals einen **ganzheitlichen Wissensstand** zum Thema **MaaS** unter österreichischen **Mobilitätsdienstleister:innen** zu erlangen, wurde mit **maas-ready.at** eine Lern- und Informationsplattform aufgesetzt. Die Plattform diene auch dazu, Evidenz zur MaaS-Readiness, Wünschen und Bedenken der Unternehmen zu generieren. Es zeigt sich, dass die Weiterentwicklung bzw. der Roll-Out von MaaS bzw. integrierter Mobilität in erster Linie an **Policy- und Governance-themen** hängt. Lösungen liegen (1) in einem möglichst partizipativen Aufbau von **klaren und fairen Spielregeln** für ein **vertrauensvolles Miteinander** im Kontext integrierter Mobilität, (2) damit verbunden der Garantie, dass **große Player im Mobilitätssystem nicht bevorzugt** werden, (3) der Sicherstellung einer möglichst **großen Transparenz und Fairness in allen Prozessen** und (4) einer **umfassenden Unterstützung und Schulung der tausenden kleinen TSP in ganz Österreich**. So kann integrierte Mobilität gelingen und einen großen Beitrag zu diversen gesellschaftlichen Zielen leisten, im Kern auch zu den Klimazielen auf nationaler und internationaler Ebene.

Auf Basis der **Pilotbetriebe** zur integrierten Personenmobilität in **vier repräsentativen Regionen** (Graz Umgebung, Tullnerfeld, Ötztal und Großraum Salzburg) wurden umfassende **Erfahrungen zur praktischen Umsetzung** neuer, integrierter Mobilitätsangebote gemacht. Aus diesen leiten sich die folgenden **Maßnahmenempfehlungen** ab.

- **Nachfrageorientierte Angebote** können in dünner besiedelten, peripheren Räumen ein zentrales Element integrierter Personenmobilität darstellen. Dies erfordert eine **integrierte Planung und Umsetzung** zwischen **ÖV und Mikro-ÖV**, die (regionalen) **Verkehrsverbände** bilden dabei mögliche Schnittstellen zur **Koordination der Planung und Bestellung** der Verkehre. In vielen Fällen bietet sich auch ein **gemeindeübergreifendes Planen und Bestellen** an. Bund und Länder können diese Prozesse durch **geeignete Rahmenbedingungen** erleichtern und verstetigen.
- Die **Notwendigkeit der Mobilitätswende** ist bislang nur zum Teil in der Bevölkerung angekommen. Dies bedeutet auch, dass die **Etablierung neuer Mobilitätsangebote** durch massive **Werbe- und bewusstseinsbildende Maßnahmen** begleitet werden muss, um ihre Rolle zum systemischen Wandel des Mobilitätssystems klar herauszustreichen. Eine weitere **Kommunikationsaufgabe** besteht darin, **Ängste vor Veränderungen** innerhalb der Bevölkerung zu adressieren, insbesondere wenn sich die ÖV-Erreichbarkeit für einzelne Teilgebiete verschlechtert (z.B. durch Fahrplanänderungen). Die Zuständigkeit hierfür liegt meist bei den Gemeinden, sie sollten aber durch die Verkehrsverbände, Länder und Bund unterstützt werden, da ansonsten die **Umsetzungsbereitschaft** der lokalen politischen und administrativen Entscheidungsträger:innen sinkt.
- Nachfrageorientierte Angebote und andere alternative Mobilitätsformen benötigen zum überwiegenden Teil **Subventionen**, da sie nur in den seltensten Fällen eigenwirtschaftlich betrieben werden können. Die diesbezügliche **Förderlandschaft** ist für große Teile der Bedarfsträger:innen (Gemeinden, lokale Vereine etc.) allerdings zu komplex und zu intransparent. Der Zugang zu Fördermöglichkeiten sollte **möglichst barrierefrei** und auch für Akteur:innen ohne umfassendes Hintergrundwissen (z.B. Kompetenzen und Erfahrung hinsichtlich Antragsstellung) und spezifischer Ressourcen (F&E-Personal) zugänglich sein. Förderoptionen sollten zudem möglichst **gebündelt („One Stop Shop“)** abrufbar sein. Generell



benötigt ein attraktives, gut funktionierendes und lückenloses integriertes Mobilitätssystem auch deutlich **mehr Mittel** für die Finanzierung von **Mikro-ÖV-Diensten**.

- Der **Markteintritt** für **neue Anbieter:innen** von Mobilitätsdienstleistungen und **Start-Ups** gestaltet sich **äußerst schwierig**. Dies hat eine Reihe von organisatorischen, technischen und wirtschaftlichen Ursachen, viele Barrieren liegen aber im **Bereich der Governance**. So definieren beispielsweise **Kraftfahrliniengesetz und Gelegenheitsverkehrsgesetz** einen sehr engen Rahmen für Pilotprojekte, der mit hohen Kosten (z.B.: Haltestellenerrichtung) verbunden sind. Aktuell besteht die Lösung für testweise Umsetzungen in der Umgehung dieser Bestimmungen, was jedoch keine nachhaltige Strategie für die Zukunft darstellt. Die Zulassung von **Übergangsfristen zwischen Pilotbetrieb und kommissioniertem Regelbetrieb** unter Anwendung des Kraftfahrliniengesetzes und des Gelegenheitsverkehrsgesetzes kann hier Abhilfe schaffen.
- Um neue **Angebote für die erste und letzte Meile** erfolgreich zu etablieren, müssen sie in **höherrangige Verkehrsdienste eingegliedert und interoperabel gemacht** werden (Kommissionierung neuer Routen und Haltestellen, Tarifierung, Integration in bestehende Tarifsysteme, MaaS-Einbindung, Abrechnung der neuen Verkehrsdienste). Aufgrund der **langfristigen Verkehrsdienstverträge** gestalten sich diese Integrationsprozesse äußerst komplex, zudem gibt es zum Teil auch **Widerstände seitens der Verkehrsverbände**, die naturgemäß ein räumliches Monopol für Mobilitätsdienstleistungen haben. Hier müssen **einheitliche und transparente Spielregeln** und **Rahmenbedingungen** für alle Beteiligten geschaffen werden, um ein attraktives Umfeld („Ökosystem“) für Start-Ups zu bieten und damit bestehende Mobilitätslücken schließen zu können. Erfahrungen aus ULTIMOB zeigen zudem, dass eine **gemeinsame, gut strukturierte Vorgangsweise** zwischen **Verkehrsverbund** und der jeweiligen **Landesebene** die Implementierung von **Mikro-ÖV Systemen** als **gleichwertigen Verkehrsdienst** in das **Leistungsportfolio des Verbundes** wesentlich erleichtert.
- Für eine **faire und präzise** (granulare) **Leistungsabrechnung** müssen bessere Systeme und Prozesse zur **detaillierten Beförderungserfassung** aller Mobilitätsdienstleister:innen bzw. zur **Vergütung von Zeitkarten** etabliert werden. Dies liegt in der Verantwortung von Verbänden, Ländern und Gemeinden.
- Für **touristisch geprägte Regionen** ist die **An- und Abreise von Gästen** ein wesentlicher Hebel zur Umsetzung der Mobilitätswende. Dabei spielt der **Gepäcktransport** eine entscheidende Rolle, da er (speziell im Wintertourismus) einer der Hauptgründe für die PKW-Nutzung bei An- und Abreise darstellt. **Gepäcksservices im ÖV-System** sind noch deutlich ausbaufähig, sowohl in Bezug auf Angebot, Sichtbarkeit, (digitale) Buchbarkeit, Abwicklung als auch Servicequalität. Die Etablierung neuer Services, bzw. der Markteintritt neuer lokaler Dienstleister:innen zum Fulfillment derartiger Services scheitert derzeit häufig an **mangelnder Kooperationsbereitschaft der ÖV-Unternehmen**. Hier gilt es, durch eine passende Governance auf Bundesebene (bspw. Änderung des Kraftfahrliniengesetzes in Hinblick auf die Verantwortung beim Gepäcktransport) aber auch in den ÖV-Unternehmen selbst (Awareness-building etc.) bessere Voraussetzungen zu schaffen.
- Auch wenn die **Vorteile der Bahnreise** in Tourismusregionen von manchen Stakeholder:innen bereits erkannt und in **Werbemaßnahmen** einbezogen werden, gilt es vielfach, regionale, lokale Akteure (Tourismusverbände und vor allem Beherbergungsunternehmen) stärker einzubeziehen, um die Bewerbung **durchgängiger und präsenter** zu gestalten. Hier müssen alle an der Wertschöpfungskette Beteiligten besser zusammenarbeiten.



- **Ridesharing / Fahrgemeinschaften** stellen ein wesentliches Element integrierter Personenmobilität dar. Dazu ist eine kritische Masse an angebotenen privaten Fahrten notwendig. Um also ein attraktives Ridesharing-Angebot zu etablieren, müssen mehrere Gruppen aktiviert werden: Privatpersonen, (touristische) Unternehmen, Kommunen, (Tourismus-)verbände, Betreiber wichtiger Points-of-Interest. Dies kann durch die **Gestaltung der relevanten Rahmenbedingungen** (z.B. Erhöhung des Kilometergelds für Mitfahren) bzw. durch die Anpassung von derzeit kontraproduktiven Regelungen (Sachbezugsbefreiung von umweltfreundlichen Mobilitätslösungen, Ökologisierung der Pendlerpauschale) umgesetzt werden.

## Maßnahmenempfehlungen zur Mobilitätswende

In ULTIMOB wurde neben den o.a. Erkenntnissen zur integrierten Personenmobilität umfangreiches Wissen zu **geeigneten Rahmenbedingungen, Treibern und Barrieren** eines integrierten Mobilitätssystems geschaffen. Der folgende Abschnitt fasst die **daraus abgeleiteten Maßnahmenempfehlungen** zusammen.

Die unterschiedlichen ULTIMOB-Lösungsansätze zur integrierten Personenmobilität haben eines gemeinsam: sie zielen darauf ab, **Wege in den (erweiterten) Umweltverbund zu verlagern** oder überhaupt ganz zu **vermeiden**. Damit stehen sie in **Konkurrenz zum System MIV**. Anders gesagt, können sie ihre Wirkung nur dann (voll) entfalten, wenn gleichzeitig entsprechende Rahmenbedingungen zur **Eindämmung von MIV**, zur **Förderung des Umweltverbunds** sowie generell zu **verbesserten Planungsparadigmen und Governance** im Sinne **verkehrssparender Siedlungsstrukturen** und besser **integrierter Gesamtplanung** gesetzt werden. Ergänzt werden die Maßnahmenempfehlungen mit Vorschlägen zu **FTI-Politik** und **politischem Agenda-setting** und **Kommunikation**.

Die Maßnahmenempfehlungen sind nach ihrer **Fristigkeit in Bezug auf Umsetzung** bzw. dem **Eintritt ihrer Wirkungen** gestaffelt, beginnend mit den kurzfristigsten Maßnahmen. Die Empfehlungen aus ULTIMOB setzen sich aus dem derzeitigen **Stand des Wissens, Erhebungen und Analysen** im Zuge der Projektarbeit sowie **Erkenntnissen aus den Pilotregionen** zusammen. Sie enthalten sowohl **Push- als auch Pull-Maßnahmen**, da die Erfahrung zeigt, dass **allein mit Angebotsverbesserung** die gewünschten Effekte **nicht bzw. nur sehr langsam zu realisieren sind**, konsequente Push-Maßnahmen stellen in vielen Bereichen wesentlich wirksamere Hebel für die Mobilitätswende dar. Entsprechend der Ausgangslage und der Projektlogik in ULTIMOB werden notwendige Maßnahmen **nicht primär im Bereich Technologie** verortet, sondern beim **Verhalten der Nutzer:innen** und v.a. in der **Governance und Policy des Mobilitätssystems**, die die **wichtigste Handlungsebene** darstellt. Die verschiedenen Optionen innerhalb einer Maßnahmengruppe sind teilweise komplementär oder als Alternativen zu sehen – dies ist bei den einzelnen Empfehlungen näher ausgeführt.

### Fiskalische und preisliche Rahmenbedingungen für den motorisierten Individualverkehr

Zum Gelingen der Mobilitätswende braucht es neben **Angebotsverbesserungen im erweiterten Umweltverbund** auch **nachfragedämpfende Maßnahmen** im konkurrierenden **System des MIV**. Dies adressiert die Prinzipien ‚Vermeiden‘ und ‚Verlagern‘ im MMP. Kurzfristig wirksame Möglichkeiten



umfassen u.a. **steuerliche Anreize und preisliche Änderungen**, mit dem Ziel, der **Kostenwahrheit im Mobilitätssystem** ein Stück näherzukommen. Dafür stehen mehrere alternative Optionen zur Verfügung, u.a.:

- **MöSt-Erhöhung** und preisliche Angleichung Diesel an Benzin – diese setzt direkt an der CO<sub>2</sub>-Erzeugung an.
- Ersatz der Autobahnvignette durch **road pricing** – dieses setzt an der **Pkw-Fahrleistung** an, weil PKW neben CO<sub>2</sub> auch nachteilige Wirkungen im lokalen Umfeld haben (Platzverbrauch, Lärm, Emissionen).
- **Citymaut**: Auf Städte begrenztes Roadpricing, weil dort die nachteiligen lokalen Wirkungen des Pkw-Verkehrs besonders problematisch sind.
- Individuelles **Mobilitäts- oder CO<sub>2</sub>-Konto**, mit dem Haushalte ohne Pkw oder Wenigfahrer:innen, die ihr Kontingent nicht ausschöpfen, auch Geld verdienen können und so ein Beitrag zu sozialer Gerechtigkeit geleistet werden kann.
- **Abbau von kontraproduktiven, klimaschädlichen Förderungen** wie das Pendlerpauschale, bzw. Ökologisierung der Pendlerpauschale, ggf. in Verbindung mit einer Förderung von home office und anderen Ansätzen zur Verkehrsvermeidung.

Eine MöSt-Erhöhung könnte sehr rasch umgesetzt werden, die Roadpricing-Maßnahmen und das Mobilitätskonto erfordern mehr Vorbereitung. Mindestens eine **Preismaßnahme** sollte jedenfalls umgesetzt werden – dies ist ein zentraler Hebel in Richtung Mobilitätswende. Wichtig ist bei den Preismaßnahmen, auf die **soziale Balance** zu achten: Nur wer eine Alternative hat, kann auf den höheren Preis reagieren, wo dies nicht der Fall ist, müssen die Wirkungen sozial abgedeckt werden.

## Restriktives Parkraummanagement

Die **Parkraumbewirtschaftung** hat sich in der Vergangenheit als **wirksames Lenkungsinstrument** erwiesen – sie sollte im Sinne der Mobilitätswende weiter forciert werden. Folgende Strategien können parallel verfolgt werden:

- Räumliche und zeitliche **Ausweitung der Bewirtschaftungszonen**.
- **Höhere Parkgebühren** in Kurzparkzonen, evtl. abhängig von der **Fahrzeuggröße** bzw. dem **CO<sub>2</sub>-Ausstoß**.
- **Mengenmäßige Beschränkung** (Kontingentierung) der Stellplätze.

Ein zentrales Problem beim Parkraummanagement ist, dass sich die **privaten Stellplätze** einer direkten Steuerung durch die Politik entziehen, z.B. Firmenparkplätze und Parkplätze im Bereich von Fachmarkt- und Einkaufszentren. Solange dieses Problem nicht gelöst ist, kann auch die Bewirtschaftung der öffentlichen Stellplätze nur bedingt forciert werden, weil das zu Nachteilen im Wettbewerb der Standorte führt.

## Dekarbonisierung des notwendigen Pkw-Verkehrs

Ziel dieser Maßnahmengruppe ist es, den **verbleibenden** (d.h. nachdem die Potenziale für Verkehrsvermeidung und -verlagerung vollständig ausgeschöpft sind) **Pkw-Verkehr** so **CO<sub>2</sub>-arm wie möglich** abzuwickeln (Prinzip ‚Verbessern‘ im MMP). Folgende Optionen können gleichzeitig umgesetzt werden und ergänzen sich in der Wirkung:

- Förderung von **alternativen und CO<sub>2</sub>-armen Antriebstechnologien** (kurzfristig realisierbar).
- **Werbeverbot** für klimaschädliche PKW (ebenfalls kurzfristig).



- **Aus für Neuzulassung** von fossilen PKW (nach Übergangsfrist).
- **Downscaling der PKW** in Größe, Leistung und Gewicht, um den Platz- und Energieverbrauch zu reduzieren (z.B. über steuerliche Anreize oder Verbote).
- **Geschwindigkeitsreduktion** im System MIV: 100 km/h Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen für PKW mit Verbrennungsmotoren bzw. Tempo 100/80/30 im gesamten Straßennetz.

## Förderung aktiver Mobilität in Städten und Ortszentren

Hier geht es um eine **Qualitätsoffensive** für das **Zu-Fuß-Gehen** und das **Radfahren** als wesentlicher Teil des Umweltverbunds bzw. generell um die **Steigerung der Aufenthaltsqualität im Öffentlichen Raum**. Dies lässt sich durch mehrere Maßnahmen erreichen, die sich gegenseitig ergänzen:

- **Neuaufteilung des öffentlichen Raums** zugunsten aktiver Mobilitätsformen. Die Aufteilung des öffentlichen Raums muss die **angestrebten Modal-Split Zielwerte** widerspiegeln.
- Einrichtung bzw. Ausweitung von **Umweltzonen**. In diesem Zusammenhang bietet sich auch die Schaffung von **Experimentierräumen** (für Innovationen bzw. F&E Aktivitäten) an.
- Verbesserung und Ausweitung der **Fahrradinfrastruktur** (baulich getrennte Fahrstreifen, bedarfsgerechte Dimensionierung, Abkehr von rein farblicher Kennzeichnung) inkl. sicherer Abstellmöglichkeiten.
- Fokussierung auf **Netzeffekte und kurze Distanzen**, Vermeidung von erzwungenen Umwegen und Wartezeiten für aktive Mobilität („Schnellverbindungen“, „grüne Welle“ u.ä.).
- Österreichweit **30 km/h Höchstgeschwindigkeit** innerorts.

## Ausbau des öffentlichen Verkehrs in Richtung Mobilitätsgarantie & MaaS

Der **öffentliche Verkehr** wird ausgebaut und intensiviert und so zum **Rückgrat eines MaaS-Ökosystems** mit verschiedenen Komponenten, das in der Summe eine **Mobilitätsgarantie** für alle Quell-Ziel-Relationen in Österreich ergibt. Die folgenden Komponenten ergänzen sich gegenseitig, sie sind Teil dieses Systems und müssen aufeinander abgestimmt werden:

- ÖV-Nutzungsanreiz durch **günstige Tarife** v.a. für regelmäßige Nutzende (z.B. regionales Klimaticket, Klimaticket Österreich oder gar kostenfreie ÖV-Nutzung).
- Massiver **Ausbau des ÖV** insbesondere im ländlichen Raum sowie Verdichtung der Intervalle. Ziel sind attraktive Reisezeiten, die den Vergleich zum PKW standhalten.
- Verbesserung der **Konnektivität** (Umsteigebeziehungen) sowohl innerhalb des ÖV als auch die Umsteige- und Verknüpfungspunkte mit anderen Modi (inter- und multimodale Knoten).
- Durchgehende Bereitstellung von **Echtzeit-Verkehrsinformation**.
- Förderung und Ausbau von **MaaS** v.a. im ländlichen Raum, einerseits um das "last mile / first mile"-Problem zu lösen und andererseits für eine **dichtere innere Vernetzung** der ländlichen Räume.

Der Auf- und Ausbau dieses Systems erfordert ein **langfristiges Engagement** und **erhebliche Investitionen**. Es ist aber eine **fundamentale Voraussetzung**, dass die Menschen in Österreich flächendeckend eine Alternative zum Pkw haben und sich somit gegen die Pkw-Nutzung entscheiden können. Die einzige Alternative dazu sind grundlegende und massive Eingriffe in die Siedlungsstruktur, was mit noch höheren Aufwänden und höheren politischen Kosten verbunden wäre.

## Optimierung und Anpassung der Raumplanung

Bei dieser Gruppe von Maßnahmenempfehlungen geht es darum, die **Zersiedelung** bzw. **verkehrserzeugende Strukturen** zu stoppen bzw. **rückzubauen**, um eine Trendwende hin zu einer zentralräumlichen und achsenorientierten Siedlungstätigkeit zu erreichen. Die folgenden Optionen sind komplementär zu sehen:

- Konsequenter Einbezug von **Umwelt-, Klima- und Mobilitätspolitik** in die Raumplanung, d.h. integrierte, systemische Planung, Abbau von Silos in der Verwaltung.
- Neuregelung der **föderalen Zuständigkeiten** für Raumplanung und Flächenwidmung: Ziel ist eine Kompetenzverteilung entsprechend der Entwicklungsziele und ein Eindämmen von Nepotismus und intransparenten Entscheidungen. **Überregionale koordinative Instrumente** sind notwendig, um den zum Teil **ruinösen Standortwettbewerb** zwischen Kommunen zu stoppen.
- **Regionalisierung der Klimaziele** und Einführung von **Sanktionsmechaniken** bei Verfehlung der Klimaziele; **Aufteilungsmechanismen** bzgl. Lastenausgleich der Klimakosten und Mittelverteilung (Finanzausgleich) gekoppelt an Beiträge zur Zielerreichung.
- Stopp der flächigen Zersiedelung durch **engere gesetzliche Grenzen** für die Ausweisung von Neubaugebieten.
- **Verdichtung der Innenstädte** bei gleichzeitiger Schaffung von wohnnahen sicheren und attraktiven Aufenthaltsräumen – Stichwort: **Transformation Öffentlicher Räume**

Diese Maßnahmen entfalten ihre **Wirkung sehr langfristig**, daher ist von ihnen kurz- und mittelfristig noch kein großer Beitrag zum Klimaschutz zu erwarten. Auf lange Sicht sind sie aber umso wichtiger, um eine **Trendumkehr in der Zersiedelung** mit ihren vielfältigen negativen Wirkungen zu erreichen. Letztere sind allein mit mobilitätsbezogenen Maßnahmen nicht korrigierbar.

## Anpassung von Planungsrichtlinien und Straßenverkehrsrecht

Speziell die Planung von MIV-Infrastruktur ist durch **veraltete Planungsrichtlinien** und -konzepte gekennzeichnet, das derzeitige Mobilitätssystem folgt vielerorts hauptsächlich dem Prinzip der **„Flüssigkeit und Leichtigkeit“ des motorisierten Individualverkehrs**. Ein Primat des bestmöglichen Verkehrsflusses für Autos ist mit den **Zielen der Mobilitätswende** auf vielen Ebenen jedoch **unvereinbar**. Entsprechende Bestimmungen müssen demnach angepasst werden (Streichung, Neuformulierung etc.), um heutigen und künftigen Anforderungen zu genügen.

- Konkrete Änderungen sollten die konsequente **Berücksichtigung des Umweltverbunds** und der **Verkehrssicherheit** adressieren, etwa dadurch, dass die größtmögliche **Sicherheit und Leichtigkeit aktiver Mobilität** als Ziele definiert werden, ebenso wie die **Geschwindigkeit und Fahrplantageue des ÖPNV**.
- Erwartungsgemäß ist ein derartiger Paradigmenwechsel zum Teil auch von **Beharrungstendenzen** und **veraltetem Gedankengut innerhalb der Verwaltung** gekennzeichnet, deswegen gilt es, begleitend **Verwaltungsprozesse** dahingehend zu überprüfen und zu **optimieren**, und Maßnahmen zur **Bewusstseinsbildung** voranzutreiben.

## Begleitende Maßnahmen & Strategien, um die politischen Kosten wirksamer Mobilitätsmaßnahmen zu senken

Die oben angeführten Maßnahmen stellen zum Teil erhebliche Änderungen im Vergleich zum Status Quo dar und erfordern daher **konsequentes politisches Handeln**, das **breite Allianzen** erfordert und aus heutiger Sicht auch auf teils **erbitterten** (häufig ideologisch motivierten) **Widerstand** treffen wird. Deshalb ist es umso wichtiger, **Diskussionen zu versachlichen** und nach Wegen zu suchen, den

**politischen Preis** derartiger Maßnahmen möglichst **gering zu halten**, um so die **Umsetzungswahrscheinlichkeit der Maßnahmen** zu verbessern..

- Rechtzeitig **mediale Kooperationen** zur Kommunikation (scheinbar) unpopulärer mobilitätsbezogener Maßnahmen suchen. Dazu werden auch glaubwürdige und evidenzbasierte **Narrative** benötigt.
- Tiefere **vertikale** (über alle föderalen Ebenen hinweg) und **horizontale** (über alle relevanten Ressorts hinweg) **Integration und Zusammenarbeit** suchen und intensivieren. Dies ermöglicht eine bessere und widerspruchsfreie Kommunikation gegenüber der jeweils betroffenen Bevölkerung.
- Entschlossenes **Handeln gegen Desinformation** und **Verschwörungserzählungen** (Leugnung des menschengemachten Klimawandels, Infragestellen von Maßnahmenwirkungen etc.) mit allen Mitteln: medial, rechtlich, wirtschaftlich und politisch.
- Entschlossenes **Handeln gegen Wissenschaftsfeindlichkeit**: Klare Differenzierung zwischen Fakten und Meinung bzw. Desinformation. Sanktionen gegen die Diffamierung von Wissenschaftler:innen und Schaffung/Anpassung **entsprechender Rechtsrahmen**.
- Evidenzbasierte **Formulierung von Klima- und Reduktionszielen**: in Strategiepapieren aller föderaler Ebenen werden verstärkt Zielwerte in Bezug auf verkehrliche Entwicklungen (z.B. Modal-Split Anteile) oder Emissionen (CO<sub>2</sub>, THG, u.a.) genannt. Dabei ist es wichtig, verbindliche **realistische Ziele** mitsamt den dazu **erforderlichen Maßnahmen** zu formulieren, da ansonsten die **Glaubwürdigkeit** und das **Vertrauen in Politik und Verwaltung** sinkt. Das tatsächliche Engagement bzw. das Commitment einer Gebietskörperschaft zu einer Strategie wird nicht durch die bloße **Nennung von Zielvorgaben**, sondern durch die Darstellung **nachvollziehbarer und umsetzbarer Maßnahmen, Umsetzungspfade** und durch die **Zuteilung der dazu notwendigen Mittel** verdeutlicht.
- Klares Aufzeigen der **Folgen des Nicht-Handelns** – ökologisch, wirtschaftlich, gesellschaftlich: Beendigung der politischen Prokrastination bei klima- bzw. mobilitätspolitischen Aufgaben. **Früheres Handeln senkt den politischen Preis** und die verringert die Folgen der Klimakrise für künftige Generationen.
- Die Umsetzung von Maßnahmen sollte durch entsprechende **Information der Bevölkerung** sowie Bewusstseinsbildung begleitet werden. Klare Darstellung individueller Verantwortung aber auch ihrer Grenzen: Abkehr vom Narrativ, wonach der/die Einzelne für das Gelingen bzw. Scheitern der Mobilitätswende voll verantwortlich ist. Dabei muss **zielgruppenadäquat kommuniziert** werden, d.h. unter Berücksichtigung der **jeweiligen Werthaltungen und Informationsbedarfe**.
- **Gender, Inklusion & Diversität, soziale Balance**: bei der Gestaltung unseres Mobilitätssystems müssen die **Bedürfnisse aller Menschen** in ihrer **jeweiligen Lebensrealität** oder beruflichen Situation berücksichtigt werden. Im derzeitigen Mobilitätssystem gibt es **zahlreiche Gaps**, etwa **Gender Gaps** beim Zugang zu Mobilitätsressourcen oder bei der Verkehrssicherheit. Es braucht verstärkte Bemühungen, die Bedürfnisse von **Menschen mit eingeschränkter Mobilität psychischen** oder **physischen Beeinträchtigungen**, Personen mit **eingeschränkten digitalen Skills** (digital divide), sowie Personen / Haushalte mit **geringer Zahlungsfähigkeit/Armutgefährdung** besser zu berücksichtigen.
- **Evidenzbasierte Narrative**: eine klare Erzählung, die die Vision, Ziele und Auswirkungen eines Projekts aufzeigt trägt dazu bei, die **Akzeptanz** neuer Mobilitätskonzepte und -lösungen zu



**verbessern**, indem sie die Vorteile für Nutzer:innen, Gebietskörperschaften und Umwelt veranschaulicht. Gute Narrative **bauen Ängste und Vorurteile ab**, und helfen, sich mit neuen Ideen und Technologien wohlfühlen – sowohl auf einer **kognitiven** als auch **emotionalen Ebene**. Sie bilden eine Strategie gegen die Instrumentalisierung klima- oder mobilitätspolitischer Themen und ideologiegetriebener Debatten.

## FTI-politische Maßnahmen

Im Zuge der Projektarbeit wurden in ULTIMOB auch mögliche Maßnahmen und Strategien in Bezug auf den **österreichischen F&E-Sektor** und seine **Lösungskompetenzen im Kontext mit der Mobilitätswende** identifiziert.

- **Schließen von Datenlücken:** Sowohl in räumlicher als auch zeitlicher Hinsicht bestehen in Österreich teils gravierende Datenlücken zum **Mobilitätsgeschehen**, z.B. **Mobilitätsverhalten** auf kleinräumigeren Ebenen, Mobilitätsverhalten in zeitlich dichten Intervallen oder auch **Flächeninanspruchnahme** im System MIV für ruhenden Verkehr. Ebenso ist beispielsweise die **vorhandene Verkehrsinfrastruktur** im Bereich aktiver Mobilität nur mangelhaft erfasst. Das aktuelle **Angebot im Bereich öffentlicher Verkehr** wird durch ÖV-Güteklassen nur unvollkommen abgebildet, da sie die Mobilitätsrealität (Zielwahl, relevante Verkehrsrelationen, uvm.) vieler Menschen nicht widerspiegeln.
- Vertiefung der **F&E-Aktivitäten im Bereich Mobilitäts-Governance:** wie in ULTIMOB gezeigt werden konnte liegen die meisten **Umsetzungs- und Innovationsbarrieren** im Bereich der **Governance:** dies gilt sowohl für die integrierte Personenmobilität aber auch allgemein für die Erreichung der Mobilitätswende insgesamt. Während die Forschung zu Technologie weit fortgeschritten ist und auch zum Verhalten gute Grundlagen vorhanden sind, gibt es nur sehr **wenige Ergebnisse zu Governance:** Wie kommen mobilitätsrelevante Entscheidungen zustande, in wessen Verantwortung liegen existierende Barrieren und wie können diese überwunden werden?
- **UML, Reallabore u.ä. Instrumente** sollten offener gegenüber umsetzungswilligen Partner:innen (Unternehmen, Kommunen etc.) agieren können, um **schneller in die Umsetzung** zu kommen. Derzeit dauert die Phase zwischen ersten Tests und Skalierung aufgrund der geltenden Rahmenbedingungen in der Regel zu lange, erst recht, wenn Änderungen im rechtlichen Rahmen u.Ä. notwendig werden. Dadurch geht aber zum einen der ursprüngliche Elan verloren, für junge **Start-Ups** ist zudem das **wirtschaftliche Überleben** gefährdet. Durch klare **Evaluierung der Projekte** und frühzeitige **Identifikation der jeweiligen Barrieren bzw. Treiber** für österreichweite Roll-Outs könnten hier über die gezielte **Anpassung von FTI-Strategien** wesentlich besserer Bedingungen geschaffen werden.
- Konsequentes **Monitoring und Bewertung möglicher Zielbeiträge von F&E-Aktivitäten:** Auch wenn dies eine zum Teil durchaus komplexe Aufgabe darstellt, ist es aus Sicht des ULTIMOB-Konsortiums essenziell, die **Wirkung von F&E** in Hinsicht auf die **Mobilitätswende** zu kennen und nach Möglichkeit quantitativ oder qualitativ (im Sinne der grundlegenden Wirkungszusammenhänge) zu bewerten. Eine **gemeinsame Prozessevaluation** zur **Reflexion des Umsetzungsprozesses**, welche die Ausarbeitung von **Lessons-Learned** unterstützt, hat sich in diesem Kontext bewährt. Derartige Aktivitäten werden **allerdings aktuell noch zu selten durchgeführt** bzw. sind sie noch **nicht ausreichend implementiert**. In vielen Bereichen fehlen zudem die entsprechenden Datengrundlagen für ein konsequentes Monitoring.



- **Transparente Kommunikation** und Nutzung von Synergien zwischen dem **F&E-Sektor und Verwaltung und Politik**: Inputs und Maßnahmvorschläge aus dem F&E-Sektor müssen in den politischen Diskurs eingebracht, mit anderen Interessen abgeglichen und unvereinbare Positionen gegeneinander abgewogen werden. Bei diesen Prozessen ist ein **kontinuierliches Feedback** zwischen allen Beteiligten sinnvoll, um Reibungsverluste zu minimieren und voneinander zu lernen. Hier gilt es **geeignete Formate und Plattformen** zu entwickeln.



### FOLLOWER-PROZESS




PILOT SALZBURG

PILOT GRAZ

PILOT ÖTZTAL

PILOT TULLNERFELD

zukunftsweg.at  
Bewegende Ideen zur Mobilität für morgen

rsa Research Studios Austria  
Forschungsgesellschaft

Salzburg Verkehr®  
verbindet

KONSORTIUM

Maas GLOBAL

PLANUM  
FALLAST TISCHLER & PARTNER GMBH

tbw RESEARCH

netwiss

BOKU

TU WIEN

raum ivs

ummadum  
you'll never ride alone

WVT

SHS gesbR

WU  
WIRTSCHAFTS UNIVERSITÄT WIEN VIENNA UNIVERSITY OF ECONOMICS AND BUSINESS

ÖTZTALER  
Einfach besser reisen!

FH OBERÖSTERREICH  
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES UPPER AUSTRIA

SMART DIGITAL

POSTBUS  
in Zusammenarbeit mit ÖBB

KARSAN

Atos

Grazer ENERGIEAgentur

z\_gis

Sub-Auftragnehmerinnen

### BEIRAT



Jens Dangschat  
Sylvia Leodolter  
Gerd Sammer

Thorsten Beckers  
Peter Vortisch

+

Taina Haapamäki  
Heikki Liimatainen

### LOI-PARTNERINNEN

