

# WFK Forschungs-Brief-Bündel

Wien Forschungsfragen Klima — Forschungs-Brief-Bündel

4 Forschungsfragen · Generiert: 2026-08-18

## Enthaltene Fragen

---

- WFK-4.1.1a
- WFK-4.2.4a
- WFK-4.2.4b
- WFK-4.4.2b

# Wie kann eine ökologisch als auch sozial inklusive Gestaltung des öffentlichen Straßenraums für eine diversere Nutzung von „On-Street“-Parkplatzflächen aussehen?

Mobilität — Thema 4.1: Stellplatzflächen · Status: drafted · Quellen: 5 · Bewertet: 2026-07-16 · Modell: claude-opus-4-8@prompts/synthesis.v2.md

## KI-Eignungs-Score: **NIEDRIG**

Die Frage ist im Kern normativ-gestalterisch: Wie inklusiver Straßenraum aussehen soll, ist eine planerische und sozialpolitische Aushandlung, kein berechenbarer Aufgabentyp. KI bleibt unterstützend (ökologische Potenzial- und Barrierefreiheits-Kartierung, Auswertung von Beteiligungs-Rückmeldungen), ihr Mehrwert gegenüber etablierter qualitativer Planung ist begrenzt. Die Datenlage ist adaptierbar (D1=2), aber der Aufgabentyp nur partiell algorithmisierbar (D2=1), die lokale Reife hybrid (D3=2). Die soziale Dimension ist sensibel: Würde Inklusivität über die Beobachtung vulnerabler Gruppen gemessen, wäre das gerechtigkeits- und datenschutz-sensibel (D4=1). Sum=6 ergibt low; kein Override aktiv (D2>0). EU-AI-Act Annex III ist für den Kern-Use-Case nicht einschlägig.

### Anwendungsfälle:

- Unterstützende Kartierung für „Raus aus dem Asphalt“: Hitzelast, Versiegelung und Barrierefreiheit je Straßenzug als Overlay sichtbar machen, damit die Fachplanung inklusive Entwurfsvarianten fundierter abwägen kann — die Gestaltungsnorm bleibt eine Fach- und Beteiligungsentscheidung.

## Methodische Grundlagen

- **Datenbanken:** Wien-OGD (data.wien.gv.at), RIS/Stadt-Wien-Publikationen, Crossref, Climate Policy (Taylor & Francis), npj Urban Sustainability
- **Suchstrings:** „inclusive street design parking reallocation“, „konsumfreier öffentlicher Raum Barrierefreiheit Wien“, „public acceptability parking space reallocation“, „redundant parking greenspace ecosystem services“
- **Datum:** 2008-01-01 — 2026-07-16 | **Letzter Suchlauf:** 2026-07-16
- **Einschluss:** Wien-Anker oder übertragbarer EU/DACH-Beleg; peer-reviewed oder institutionell; DE/EN; verifizierter Volltext; ältere Wiener Rechtsquelle als begründete Ausnahme
- **Ausschluss:** quarantanierte Einträge; universelle Gestaltungsnormen ohne Kontext; reine Pressemeldungen ohne Methodik
- **Gesichtete Treffer:** 27 **Aufgenommene Quellen:** 5

## Stand der Forschung

Eine ökologisch und sozial inklusive Umgestaltung von On-Street-Parkflächen verbindet zwei Wirkfelder. Ökologisch belegt die Modellierung, dass die Umwandlung überzähliger Stellflächen in Grünraum Kühlung, Entsiegelung und Biodiversität steigert — am stärksten in dichten, hitzebelasteten Quartieren (*medium confidence; limited evidence, high agreement*) [[2022-croeser-redundant-parking-nature-cities]]. Sozial zeigt die Wiener Sozialraumanalyse der Mariahilfer Straße, dass Umgestaltung Inklusion nicht garantiert: Ohne konsumfreie, beschattete Sitzangebote und sozialarbeiterische Begleitung werden vulnerable Gruppen verdrängt [[2020-team-focus-mariahilfer-strasse-public-space]]. Wiens eigenes Instrumentarium adressiert genau das — die „Coolen Zonen“, die Broschüre „Wiener Schatten“ und das Donaukanal-Konzept setzen auf Verschattung, konsumfreie Aufenthaltsbereiche und Entsiegelung [[2025-stadt-wien-coole-zonen-public-space]]. Die Akzeptanz solcher Umnutzung ist hoch, wenn sichtbarer lokaler Nutzen und Verfahrens-Fairness gegeben sind; Radinfrastruktur findet geringfügig mehr Zustimmung als reine

Platzgestaltung, doch die Präferenz hängt vom Straßenkontext ab (*medium confidence; medium evidence, medium agreement*) [[2025-goetting-parking-reallocation-acceptability]]. Den regulatorischen Spielraum schafft das Wiener Garagengesetz, dessen Zonenmodell (70/80 %) die Stellplatzpflicht senkt und Flächen freigibt [[2008-wiener-garagengesetz-stellplatzverpflichtung]].

## Forschungslücken

---

In den aufgenommenen Quellen fehlt ein Wiener Gestaltungs-Experiment, das inklusive Entwurfsmerkmale (barrierefreie Wege, konsumfreie beschattete Sitzbereiche, Trinkbrunnen, WC) systematisch gegen ihre soziale Wirkung auf verschiedene Nutzungsgruppen testet — die MaHü-Analyse beschreibt Defizite, evaluiert aber keine Entwurfsvarianten [[2020-team-focus-mariahilfer-strasse-public-space]]. Ebenso fehlen Wien-spezifische Akzeptanz- und Nutzungsdaten je Straßentyp; die vorliegende Evidenz ist ein deutsches Präferenz-Sample [[2025-goetting-parking-reallocation-acceptability]]. Ungeklärt bleibt, wie ökologische und soziale Ziele bei knappem Straßenraum gegeneinander abgewogen werden, ohne eine Nutzungsgruppe zu benachteiligen. Für die realisierte Wirkung bereits umgestalteter Flächen liegt keine Wiener Vorher-Nachher-Studie mit Kontrollflächen vor [[2025-stadt-wien-coole-zonen-public-space]].

## Trends & Entwicklungen

---

Im Horizont 2026–2030 wird inklusives Design zum expliziten Planungskriterium: Entsiegelung, Verschattung und barrierefreie, konsumfreie Aufenthaltsangebote werden gemeinsam gedacht statt nachgereicht (*medium confidence; limited evidence, medium agreement*) [[2025-stadt-wien-coole-zonen-public-space]]. Beteiligungsverfahren nach dem Muster „Raus aus dem Asphalt“ und dem Seidengassen-Pilot verankern lokale Bedarfe früh und stabilisieren so die Akzeptanz der Umgestaltung [[2025-stadt-wien-coole-zonen-public-space]] [[2025-goetting-parking-reallocation-acceptability]]. Ökologische Potenzialkarten werden zunehmend mit der sozialen Bedarfslage überlagert, um Standorte zu wählen, die dem ökologischen und dem sozialen Ziel zugleich dienen [[2022-croeser-redundant-parking-nature-cities]]. Die sinkende Stellplatzpflicht macht die Umwidmung von On-Street-Flächen planungsrechtlich zunehmend zur Regel [[2008-wiener-garagengesetz-stellplatzverpflichtung]].

## KI-Eignungs-Bewertung

---

Die KI-Eignung ist gering. Die Frage ist im Kern normativ-gestalterisch: Wie inklusiver Straßenraum aussehen soll, ist eine planerische und sozialpolitische Aushandlung, keine berechenbare Aufgabe. KI bleibt unterstützend. Denkbar ist Pattern-Recognition, die aus Wien-OGD und Fernerkundung ökologische Umnutzungs-Potenziale und Freiraum-Unterversorgung kartiert, sowie die Auswertung von Beteiligungs-Rückmeldungen. Ein konkreter Wien-Use-Case ist ein Overlay, das Hitzelast, Versiegelung und Barrierefreiheit je Straßenzug für „Raus aus dem Asphalt“ sichtbar macht [[2022-croeser-redundant-parking-nature-cities]] [[2025-stadt-wien-coole-zonen-public-space]]. Der Mehrwert gegenüber etablierter qualitativer Planung ist begrenzt. Heikel ist die soziale Dimension: Würde Inklusivität über die Beobachtung vulnerabler Gruppen (Wohnungslose, marginalisierte Jugendliche) gemessen, wären das gerechtigkeits- und datenschutz-sensible Verarbeitungen, die eine gesonderte Prüfung nach **DSGVO Art. 35** erfordern könnten. Ein EU-AI-Act-Annex-III-Hochrisiko-Tatbestand ist für den Kern-Use-Case nicht erkennbar. Gestaltungsnormen entscheiden Fachstellen, nicht das Modell.

## Methodische Einschränkungen

---

1. **Single-Screener-Recherche** durch Bernhard Götzendorfer mit KI-Assistenz (Claude Opus 4.8, 1M context); keine unabhängige Zweitsichtung. 2. **Suchsprache DE/EN; Transfer:** Die zentrale Akzeptanz-Evidenz stammt aus einem

deutschen Sample; lokale Erhebung und Pilotierung bleiben nötig. 3. **Stand der Recherche: 2026-07-16** — spätere Stände gehören in neue Brief-Versionen; für dieses dynamische Politikfeld wird halbjährliches Re-Screening empfohlen. 4. **Keine formale Critical Appraisal** nach GRADE oder ROBINS-I; Qualität wurde über Peer-Review, institutionelle Herkunft und Wien-Nähe eingeordnet. 5. **Privacy- und Inklusions-spezifisch:** Der Kern-Use-Case nutzt keine personenbezogenen Verhaltensdaten. Würden zur Wirkungsmessung individuelle Bewegungs- oder Gruppen-Beobachtungsdaten erhoben, sind Risiko, DPIA-Erforderlichkeit und geeignete Schutzvorgaben projektspezifisch zu prüfen.

## Quellen

**2022-croeser-redundant-parking-nature-cities** — Croeser, Thami; Garrard, Georgia E.; Visintin, Casey; Kirk, Holly; Ossola, Alessandro; Furlong, Casey; Clements, Rebecca; Butt, Andrew; Taylor, Elizabeth; Bekessy, Sarah A. (2022). Finding space for nature in cities: the considerable potential of redundant car parking. *npj Urban Sustainability (Nature Portfolio)*, Vol. 2, Article 27. [GOLD] DOI: [10.1038/s42949-022-00073-x](https://doi.org/10.1038/s42949-022-00073-x)

**2020-team-focus-mariahilfer-strasse-public-space** — Diebäcker, Marc; Wukschitz, Daniela; Wiedmer, Florian; Kuras, Andreas (2020). Sozialraumanalyse Mariahilfer Straße — TEAM FOCUS. *Fonds Soziales Wien (FSW)*, TEAM FOCUS. [GOLD] URL: <https://www.fsw.at/downloads/ueber-den-FSW/zahlen-daten-fakten/weitere-berichte/team-focus/team-focus-mariahilfer-strasse.1607526698.pdf>

**2025-stadt-wien-coole-zonen-public-space** — Stadt Wien (2025). Coole Zonen + Konsumfreie Aufenthaltsbereiche — Wiener Klimafahrplan. *wien.gv.at — Smart Klima City Strategie / Klimafahrplan*. [GOLD] URL: <https://www.wien.gv.at/umwelt/coole-zonen>

**2025-goetting-parking-reallocation-acceptability** — Goetting, Katharina; Liebe, Ulf; Becker, Sophia (2025). From parking place to public space: a factorial survey experiment on public acceptability of parking space reallocation in Germany. *Climate Policy (Taylor & Francis)*. [HYBRID] DOI: [10.1080/14693062.2025.2539140](https://doi.org/10.1080/14693062.2025.2539140)

**2008-wiener-garagengesetz-stellplatzverpflichtung** — Land Wien (Wiener Landtag) (2008). Wiener Garagengesetz 2008 (WGarG 2008) — Landesrecht konsolidiert Wien (Stellplatzverpflichtung, Zonenmodell, Garagen). *RIS — Rechtsinformationssystem des Bundes, Landesrecht konsolidiert Wien*. [GOLD] URL: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=LrW&Gesetzesnummer=20000052>

## Wiener Forschende

- **Ulrich Leth** [Hochschule] — TU Wien  
Profil: <https://openalex.org/A5004011219>

### Patenschaft

WIPARK

thinkport VIENNA

MA 21 A Stadtteilplanung und Flächenwidmung Innen-Südwest, Dezernat Süd 3 (Frage 2)

MA 21 A Stadtteilplanung und Flächenwidmung Innen-Südwest, Dezernat Süd 3 (Frage 2)

# Welche Mobilitätsmodelle und Strukturen braucht es, um das Mobilitätsverhalten auf Arbeitswegen unterschiedlicher Berufsbranchen (u.a. mobile Pflege, KMUs und Handwerksbetriebe) klimaschonend sowie klimaanpassend zu ändern?

Mobilität — Thema 4.2: Nutzungsmuster und Mobilitätsangebote des Umweltverbunds · Status: drafted · Quellen: 4 · Bewertet: 2026-07-16 · Modell: claude-opus-4-8@prompts/synthesis.v2.md

## KI-Eignungs-Score: **NIEDRIG**

Die Kernfrage nach verhaltensändernden Mobilitätsmodellen und -strukturen ist normativ-planerisch und nur teilweise in eine KI-Aufgabe übersetzbar; branchenspezifische Arbeitswege-Daten für mobile Pflege, KMU und Handwerk sind fragmentiert oder proprietär, während nur die Hitzedaten offen vorliegen. Der stärkste, aber unterstützende Aufgabentyp ist eine hitze-sensible Touren- und Schichtplanung der mobilen Pflege, deren Mehrwert gegenüber klassischer Dienstplanung unklar bleibt. Datenverfügbarkeit 1, Aufgabentyp 1, Methodenreife 2 und Ethik/Recht 2 ergeben 6 Punkte und damit low; kein Override ist aktiv, die Bewertung wird durch die schwachen D1/D2-Werte getragen.

### Anwendungsfälle:

- Hitze-sensible Entscheidungshilfe für die mobile Pflege (z.B. Fonds Soziales Wien): Einsatzrouten und Schichten bei Hitzewarnungen entzerren und Copernicus-/GeoSphere-Hitzedaten mit der Einsatzplanung koppeln — als Vorbereitung, nicht als automatisierte Festlegung, mit DSGVO-Art.-35-Prüfung für die Beschäftigten-Bewegungsdaten.

## Methodische Grundlagen

- **Datenbanken:** Wien-OGD (data.wien.gv.at), klimaaktiv-mobil-/BMIMI-Publikationen, GeoSphere Austria, Crossref, PubMed/MEDLINE, ScienceDirect
- **Suchstrings:** „betriebliches Mobilitätsmanagement KMU Handwerk Arbeitsweg“, „occupational heat strain outdoor workers productivity“, „mobile Pflege Mobilität Wien Klimaanpassung“
- **Datum:** 2018-01-01 — 2026-07-16 | **Letzter Suchlauf:** 2026-07-16
- **Einschluss:** Wien-/AT-Bezug oder übertragbarer EU-Anker; peer-reviewed oder institutionell; DE/EN; verifizierter Volltext; Bezug zu betrieblicher Mobilität, Arbeitswegen oder Hitze-Arbeit
- **Ausschluss:** quarantänierte Katalogeinträge; reine Pressemeldungen ohne Methodik; Studien ohne Branchen- oder Wege-Bezug; nicht verifizierbare Quellen
- **Gesichtete Treffer:** 27 **Aufgenommene Quellen:** 4. Die Recherche verbindet zwei Literaturen — betriebliches Mobilitätsmanagement und occupational heat strain —, da keine integrierte Studie beide Stränge abdeckt.

## Stand der Forschung

Die Frage hat zwei Stränge: die klimaschonende Verkehrsmittelwahl auf Arbeitswegen und das klimaanpassende Arbeiten unter Hitze. Zur Anpassung ist die Evidenz belastbar. Rund 30 % der hitze-exponierten Beschäftigten verlieren in Hitzeperioden Arbeitsleistung, etwa 35 % berichten Gesundheitsbeschwerden [[2018-flouris-occupational-heat-strain-workers-health]], und außen- sowie mobil arbeitende Gruppen wie Bau, Handwerk und die Wege der mobilen Pflege überschreiten regelmäßig kritische Kerntemperatur-Schwellen [[2022-ioannou-outdoor-workers-

heat-strain-review]] (*high confidence; robust evidence, high agreement*). Kombinierte Schutzmaßnahmen — Akklimatisierung, Pausen, Beschattung und Arbeitszeit-Verschiebung — wirken stärker als Einzelmaßnahmen [[2022-ioannou-outdoor-workers-heat-strain-review]]. Für Mitteleuropa und Österreich steigen die relativen Produktivitätsverluste mit zunehmender Erwärmung [[2021-szewczyk-heat-labour-productivity-europe]] (*medium confidence; medium evidence, high agreement*). Für die klimaschonende Seite besteht mit klimaaktiv mobil ein Bundes-Rahmen aus kostenloser Beratung und Förderungen wie Jobticket, Jobrad und Flottenumstellung für Betriebe, Bauträger und Flottenbetreiber [[2026-klimaaktiv-mobil-betriebliches-mobilitaetsmanagement]]. Dieser Rahmen belegt jedoch das Angebot, nicht die branchenspezifische Wirkung.

## Forschungslücken

---

In den aufgenommenen Quellen fand sich keine branchenspezifische Wiener Arbeitswege-Studie für mobile Pflege, KMU oder Handwerk, die Verkehrsmittelwahl, betriebliche Wegezänge (Werkzeug- und Materialtransport, dezentrale Einsatzorte, enge Zeitfenster) und CO<sub>2</sub>-Wirkung gemeinsam erhebt. Die vorhandene Hitze-Evidenz beschreibt die Arbeitsexposition allgemein, nicht das Pendel- und Wegeverhalten dieser Branchen [[2018-flouris-occupational-heat-strain-workers-health]] [[2022-ioannou-outdoor-workers-heat-strain-review]]. Für klimaaktiv mobil fehlt eine kontrollierte Wirkungsevaluation nach Branche, die belegt, welche Modelle das Verhalten tatsächlich ändern [[2026-klimaaktiv-mobil-betriebliches-mobilitaetsmanagement]]. Offen bleibt zudem, wie sich Klimaschutz (Umstieg auf den Umweltverbund) und Klimaanpassung (Hitzeschutz mobiler Tätigkeiten) auf denselben Arbeitswegen gemeinsam gestalten lassen.

## Trends & Entwicklungen

---

Im Horizont 2026–2030 wächst der institutionelle Rahmen für betriebliches Mobilitätsmanagement: Beratung und Förderung über klimaaktiv mobil werden breiter genutzt, auch von KMU und Flottenbetreibern [[2026-klimaaktiv-mobil-betriebliches-mobilitaetsmanagement]] (*low confidence; limited evidence, medium agreement*). Parallel wandert Hitzeschutz in die betriebliche Praxis: Arbeitszeit-Verschiebung, Pausenregime und Kühlung werden für außen- und mobil arbeitende Branchen zum Standard [[2022-ioannou-outdoor-workers-heat-strain-review]]. Der erwartbare Entwicklungspfad koppelt beide Ziele — klimaschonende Wegewahl und klimaanpassendes Arbeiten — für dieselben Beschäftigtengruppen, bleibt aber empirisch dünn belegt [[2021-szewczyk-heat-labour-productivity-europe]]. Wiener Betriebe können auf diesem Bundes-Rahmen aufsetzen und ihn mit lokalen Angeboten des Umweltverbunds und betrieblichem Hitzeschutz verbinden [[2026-klimaaktiv-mobil-betriebliches-mobilitaetsmanagement]].

## KI-Eignungs-Bewertung

---

Die KI-Eignung ist gering. Die Kernfrage nach verhaltensändernden Mobilitätsmodellen und Strukturen ist normativ-planerisch und nur teilweise in eine KI-Aufgabe übersetzbar. Die Datenlage ist fragmentiert: branchenspezifische Arbeitswege-Daten für mobile Pflege, KMU und Handwerk liegen verstreut oder proprietär bei Betrieben und Trägern, nur die Hitzedaten (Copernicus, GeoSphere Austria) sind offen. Ein unterstützender Aufgabentyp ist die hitze-sensible Touren- und Schichtplanung der mobilen Pflege — eine Kombination aus Optimization und Prediction —, deren Mehrwert gegenüber klassischer Dienstplanung aber unklar bleibt. Ein denkbarer Wien-Use-Case wäre eine Entscheidungshilfe für den Fonds Soziales Wien, die Einsatzrouten bei Hitzewarnungen entzerrt. Solche Routen- und Standortdaten von Beschäftigten sind datenschutz-sensibel: DSGVO Art. 35 (Datenschutz-Folgenabschätzung, DPIA) ist zu prüfen, Aggregation und Zweckbindung mindern das Risiko. Ein Hochrisiko-Tatbestand nach EU-AI-Act Annex III ist nicht erkennbar.

# Methodische Einschränkungen

1. **Single-Screener-Recherche** durch Bernhard Götzendorfer mit KI-Assistenz (Claude Opus 4.8, 1M context); keine unabhängige Zweitsichtung. 2. **Suchsprache DE/EN** — Literatur in weiteren EU-Sprachen kann fehlen; institutionelle AT- und EU-Quellen mindern das Risiko. 3. **Stand der Recherche: 2026-07-16** — spätere Stände gehören in neue Brief-Versionen; für dieses Feld wird jährliches Re-Screening empfohlen. 4. **Keine formale Critical Appraisal** nach GRADE oder ROBINS-I; Qualität wurde über Peer-Review, institutionelle Herkunft und Wien-/AT-Nähe eingeordnet. 5. **DPIA-Vorbehalt & Transfergrenze:** Der mobile-Pflege-Use-Case verarbeitet Beschäftigten-Bewegungsdaten — DSGVO Art. 35 (DPIA) plus Zweckbindung sind Pflicht. Die Hitze-Arbeits-Evidenz stammt aus EU-/Globaldaten und zeigt plausible Richtungen, ersetzt aber keine Wiener Branchen-Messung.

# Quellen

**2018-flouris-occupational-heat-strain-workers-health** — Flouris, Andreas D.; Dinas, Petros C.; Ioannou, Leonidas G.; Nybo, Lars; Havenith, George; Kenny, Glen P.; Kjellstrom, Tord (2018). Workers' health and productivity under occupational heat strain: a systematic review and meta-analysis. *The Lancet Planetary Health* 2(12):e521–e531, Elsevier. [GOLD] DOI: 10.1016/s2542-5196(18)30237-7

**2022-ioannou-outdoor-workers-heat-strain-review** — Ioannou, Leonidas G.; Foster, Josh; Morris, Nathan B.; Piil, Jacob F.; Havenith, George; Mekjavic, Igor B.; Kenny, Glen P.; Nybo, Lars; Flouris, Andreas D. (2022). Occupational heat strain in outdoor workers: A comprehensive review and meta-analysis. *Temperature* 9(1):67–102, Taylor & Francis. [GOLD] DOI: 10.1080/23328940.2022.2030634

**2021-szewczyk-heat-labour-productivity-europe** — Szewczyk, Wojciech; Mongelli, Ignazio; Ciscar, Juan-Carlos (2021). Heat stress, labour productivity and adaptation in Europe—a regional and occupational analysis. *Environmental Research Letters* 16(10):105002, IOP Publishing. [GOLD] DOI: 10.1088/1748-9326/ac24cf

**2026-klimaaktiv-mobil-betriebliches-mobilitaetsmanagement** — Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI); klimaaktiv mobil (2026). klimaaktiv mobil — Betriebliches Mobilitätsmanagement (Beratungs- und Förderprogramm des Bundes für Betriebe, Bauträger und Flottenbetreiber). *klimaaktivmobil.at* — Bereich Unternehmen/Betriebliche Mobilität. [GOLD] URL: <https://www.klimaaktivmobil.at/unternehmen/mobilitaet>

## Patenschaft

Fonds Soziales Wien  
thinkport VIENNA

# Welche städtischen Begleitmaßnahmen (Push-Faktoren) braucht es für eine erfolgreiche Implementierung von betrieblichem Mobilitätsmanagement?

Mobilität — Thema 4.2: Nutzungsmuster und Mobilitätsangebote des Umweltverbunds · Status: drafted · Quellen: 4 · Bewertet: 2026-07-16 · Modell: claude-opus-4-8@prompts/synthesis.v2.md

## KI-Eignungs-Score: **NIEDRIG**

Welche städtischen Push-Maßnahmen betriebliches Mobilitätsmanagement erfolgreich machen, ist im Kern eine normativ-politische Gestaltungsfrage mit schwacher, überwiegend internationaler Evidenzbasis und keine primäre KI-Aufgabe. Die relevanten Daten — betriebliche Teilnahme, Parkraum-Belegung, Modal-Split nach Umbauten — sind fragmentiert und müssten erst lokal erhoben werden; ein unterstützender Simulations-Aufgabentyp (diskrete Verkehrsmittelwahl-Modelle für Push-Pakete) bleibt gegenüber etablierter Verkehrsplanung begrenzt.

Datenverfügbarkeit 1, Aufgabentyp 1, Methodenreife 2 und Ethik/Recht 2 ergeben 6 Punkte und damit low; kein Override ist aktiv, personenbezogene Daten sind im Kern-Use-Case nicht erforderlich und EU-AI-Act Annex III ist nicht einschlägig.

### Anwendungsfälle:

- Szenario-Simulation von Push-Paketen als Entscheidungsvorbereitung: diskrete Verkehrsmittelwahl-Modelle schätzen die Modal-Shift-Wirkung unterschiedlicher Parkpreis- und Angebots-Szenarien und geben sie als Bandbreiten für die städtische Fachplanung aus — auf Basis lokal zu erhebender Daten, nicht als Festlegung.

## Methodische Grundlagen

- **Datenbanken:** Wien-OGD (data.wien.gv.at), klimaaktiv-mobil-/BMIMI-Publikationen, Crossref, ScienceDirect, OECD iLibrary, Transport-Policy-/Transportation-Research-Journale (Elsevier)
- **Suchstrings:** „workplace travel plan parking management push measure modal shift“, „betriebliches Mobilitätsmanagement Begleitmaßnahmen Push-Faktoren“, „parking price elasticity mode choice“
- **Datum:** 2013-01-01 — 2026-07-16 | **Letzter Suchlauf:** 2026-07-16
- **Einschluss:** Wien-/AT-Bezug oder methodisch übertragbarer EU/OECD-Anker; peer-reviewed oder institutionell; DE/EN; verifizierter Volltext; Bezug zu betrieblichem Mobilitätsmanagement oder Parkraum-Push-Maßnahmen
- **Ausschluss:** quarantanierte Katalogeinträge; reine Pressemeldungen ohne Methodik; nicht übertragbare quantitative Wirkungsbänder; nicht verifizierbare Quellen
- **Gesichtete Treffer:** 29 **Aufgenommene Quellen:** 4. Da keine Wien-spezifische Evaluationsstudie vorliegt, stützt sich der Brief auf einen Cochrane-Review und methodisch übertragbare Parkraum-Anker.

## Stand der Forschung

Betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM) kann die Verkehrsmittelwahl der Beschäftigten verschieben, wirkt aber vor allem in Kombination mit städtischen Push-Maßnahmen. Der Cochrane-Review zu organisatorischen Mobilitätsplänen zeigt: Push-Komponenten — insbesondere Parkraum-Management am Arbeitsort — sind wirksamer als reine Anreiz-Maßnahmen allein, und Maßnahmenbündel schlagen Einzelmaßnahmen (*medium confidence; limited evidence, medium agreement*) [[2013-macmillan-organisational-travel-plans-cochrane]]. Der wichtigste Push-Hebel ist der Parkraum: Die Preis-Elastizität der Parknachfrage liegt bei rund -0,39, doch Menschen weichen eher auf andere Parkplätze aus als auf andere Verkehrsmittel — die Verlagerung zum Umweltverbund ist bedingt [[2019-lehner-peer-parking-price-elasticity-meta]]. Bepreisung und Verknappung des Parkraums können den

Umstieg dennoch anstoßen, wenn Preis- und Angebots-Design stimmen (*medium confidence; medium evidence, medium agreement*) [[2020-itf-oecd-parking-prices-mode-choice-urban-form]]. Auf der Angebotsseite liefert klimaaktiv mobil den Bundes-Rahmen aus Beratung und Förderung, auf den städtische Push-Maßnahmen aufsetzen können [[2026-klimaaktiv-mobil-betriebliches-mobilitaetsmanagement]].

## Forschungslücken

---

Es fehlt eine kontrollierte Wiener Studie, die isoliert, welche städtischen Push-Maßnahmen — Parkraum-Bewirtschaftung, Stellplatzregulierung, Zufahrts- oder Preis-Instrumente — die Umsetzung von BMM tatsächlich erfolgreich machen, differenziert nach Betriebsgröße und Branche. Der Cochrane-Review benennt die schwache Evaluationslage selbst als zentralen Befund [[2013-macmillan-organisational-travel-plans-cochrane]]. Die quantifizierten Elastizitäts- und Verlagerungs-Bänder stammen aus internationalen, überwiegend US-Kontexten und sind nicht auf Wien übertragbar [[2019-lehner-peer-parking-price-elasticity-meta]] [[2020-itf-oecd-parking-prices-mode-choice-urban-form]]. Für klimaaktiv mobil ist die Wirkung der Begleitmaßnahmen nicht branchenscharf evaluiert [[2026-klimaaktiv-mobil-betriebliches-mobilitaetsmanagement]]. Offen bleibt schließlich, wie sich Push-Maßnahmen sozial verträglich gestalten lassen, wenn Beschäftigte über eine schlechte Anbindung an den Umweltverbund verfügen und auf das Auto angewiesen sind.

## Trends & Entwicklungen

---

Im Horizont 2026–2030 verschiebt sich die Praxis von freiwilligen Einzel-Anreizen zu kombinierten Push-Pull-Paketen: Parkraum-Management und -Bepreisung am Arbeitsort werden mit betrieblicher Beratung und Förderung verzahnt (*medium confidence; limited evidence, medium agreement*) [[2013-macmillan-organisational-travel-plans-cochrane]] [[2020-itf-oecd-parking-prices-mode-choice-urban-form]]. Der Bundes-Rahmen klimaaktiv mobil wird als Andockpunkt für städtische Begleitmaßnahmen breiter genutzt [[2026-klimaaktiv-mobil-betriebliches-mobilitaetsmanagement]]. Zugleich wächst die Erwartung, BMM von vornherein evaluationsfähig aufzusetzen, um Wirkungen belegen zu können [[2013-macmillan-organisational-travel-plans-cochrane]]. Für Wien wird dabei entscheidend, ob Parkraum-Bewirtschaftung, Stellplatzregulierung und geförderte betriebliche Angebote als abgestimmtes Paket statt als Einzelinstrumente greifen [[2020-itf-oecd-parking-prices-mode-choice-urban-form]].

## KI-Eignungs-Bewertung

---

Die KI-Eignung ist gering. Die Frage, welche städtischen Push-Maßnahmen BMM erfolgreich machen, ist im Kern eine normativ-politische Gestaltungsfrage mit schwacher Evidenzbasis und keine primäre KI-Aufgabe. Die relevanten Daten — betriebliche Teilnahme, Parkraum-Belegung, Modal-Split nach Umbauten — sind fragmentiert und teils proprietär. Ein unterstützender Aufgabentyp ist die Szenario-Simulation: diskrete Verkehrsmittelwahl-Modelle könnten die Modal-Shift-Wirkung verschiedener Push-Pakete (Parkpreis, Angebotsverknappung) abschätzen und als Bandbreiten für die Fachplanung ausgeben. Ihr Mehrwert gegenüber etablierter Verkehrsplanung bleibt jedoch begrenzt, und die Eingangsdaten müssten erst lokal erhoben werden. Personenbezogene Daten sind im Kern-Use-Case nicht erforderlich; ein Hochrisiko-Tatbestand nach EU-AI-Act Annex III ist nicht erkennbar.

## Methodische Einschränkungen

---

1. **Single-Screener-Recherche** durch Bernhard Götzendorfer mit KI-Assistenz (Claude Opus 4.8, 1M context); keine unabhängige Zweitsichtung. 2. **Suchsprache DE/EN** — Literatur in weiteren EU-Sprachen kann fehlen; institutionelle AT-, EU- und OECD-Quellen mindern das Risiko. 3. **Stand der Recherche: 2026-07-16** — spätere Stände gehören in neue Brief-Versionen; für dieses Politikfeld wird halbjährliches Re-Screening empfohlen. 4. **Keine formale Critical**

**Appraisal** nach GRADE oder ROBINS-I; Qualität wurde über Peer-Review, institutionelle Herkunft und Wien-/AT-Nähe eingeordnet. 5. **Transfergrenze:** Die zitierte Wirkungs- und Elastizitäts-Evidenz stammt überwiegend aus internationalen Kontexten und zeigt plausible Richtungen, ersetzt aber keine Wiener Vorher-Nachher-Messung nach Betriebstyp.

## Quellen

**2013-macmillan-organisational-travel-plans-cochrane** — Macmillan, A. K.; Hosking, J.; Connor, J. L.; Bullen, C.; Ameratunga, S. (2013). A Cochrane systematic review of the effectiveness of organisational travel plans: Improving the evidence base for transport decisions. *Transport Policy*, Vol. 29, S. 249–256. [CLOSED] DOI: [10.1016/j.tranpol.2012.06.019](https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2012.06.019)

**2019-lehner-peer-parking-price-elasticity-meta** — Lehner, Stephan; Peer, Stefanie (2019). The price elasticity of parking: A meta-analysis. *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 121:177-191 (Elsevier). DOI: [10.1016/j.tra.2019.01.014](https://doi.org/10.1016/j.tra.2019.01.014)

**2020-itf-oecd-parking-prices-mode-choice-urban-form** — Franco, Sofia F.; International Transport Forum (ITF/OECD) (2020). Parking Prices and Availability, Mode Choice and Urban Form. *International Transport Forum Discussion Papers* — OECD Publishing. DOI: [10.1787/04ae37c3-en](https://doi.org/10.1787/04ae37c3-en)

**2026-klimaaktiv-mobil-betriebliches-mobilitaetsmanagement** — Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI); klimaaktiv mobil (2026). klimaaktiv mobil — Betriebliches Mobilitätsmanagement (Beratungs- und Förderprogramm des Bundes für Betriebe, Bauträger und Flottenbetreiber). *klimaaktivmobil.at* — Bereich Unternehmen/Betriebliche Mobilität. [GOLD] URL: <https://www.klimaaktivmobil.at/unternehmen/mobilitaet>

### Patenschaft

Fonds Soziales Wien  
thinkport VIENNA

# Welche Auswirkungen haben City-Logistik-Hubs im (leerstehenden) Bestand auf den umliegenden Einzelhandel bzw. das umliegende Gebiet?

Mobilität — Thema 4.4: Urbane Logistik · Status: drafted · Quellen: 3 · Bewertet: 2026-07-16 · Modell: claude-opus-4-8@prompts/synthesis.v2.md

## KI-Eignungs-Score: **NIEDRIG**

Die entscheidende Datenbasis — Einzelhandelsumsätze und Kundenfrequenz — ist proprietär und fragmentiert, sodass die Datenverfügbarkeit gering ist. Die Frage ist im Kern eine empirische Wirkungsevaluation; ein einzelner KI-Aufgabentyp (Simulation der Gebietseffekte) ist denkbar, sein Mehrwert gegenüber klassischer Vorher-Nachher-Evaluation bleibt aber unklar, weshalb der Aufgabentyp niedrig bewertet ist. Agentenbasierte Wirtschaftsverkehrs-Simulation ist methodisch hybrid; aggregierte Bewegungsdaten sind datenschutzsensibel, aber mit Standard-Compliance handhabbar. Datenverfügbarkeit 1, Aufgabentyp 1, Methodenreife 2 und Ethik/Recht 2 ergeben 6 Punkte und damit low; kein Override ist aktiv.

### Anwendungsfälle:

- Agentenbasierte Simulation der Wirtschaftsverkehrs- und Gebietseffekte als Entscheidungsvorbereitung für einen thinkport-VIENNA-Hub-Piloten, stets als Bandbreite und ergänzend zur empirischen Feldevaluation.
- Pattern-Recognition auf aggregierten, datenschutzkonformen Mobilitätsdaten zur Erkennung von Frequenzänderungen im Hub-Umfeld.

## Methodische Grundlagen

- **Datenbanken:** Wien-OGD (data.wien.gv.at, Open Government Data), AIT- und aspern.mobil-LAB-Projektregister, Crossref, ScienceDirect (Research in Transportation Economics), DiVA-Repository
- **Suchstrings:** „urban consolidation centre impact retail stakeholder“, „city logistics hub neighbourhood area effect“, „City-Logistik-Hub Einzelhandel Gebiet Wien“, „consolidation centre business model viability“
- **Datum:** 2017-01-01 — 2026-07-16 | **Letzter Suchlauf:** 2026-07-16
- **Einschluss:** Wien-/AT-Bezug oder methodisch übertragbarer internationaler Anker; peer-reviewed oder institutionell; DE/EN; verifizierter Volltext
- **Ausschluss:** quarantänierte Katalogeinträge; Anbieter-Fallberichte ohne Methodik; Beiträge ohne Wirkungs- oder Gebietsbezug
- **Gesichtete Treffer:** 23 **Aufgenommene Quellen:** 3

## Stand der Forschung

Die Evidenz zu Gebiets- und Einzelhandelseffekten von City-Logistik-Hubs ist dünn und überwiegend international. Eine Wirkungsanalyse nach Stakeholder-Gruppen zeigt, dass Nutzen und Lasten eines Urban Consolidation Centres (Güter-Bündelungszentrum) ungleich verteilt sind: Was für Stadt und Umwelt vorteilhaft ist, ist für den umliegenden Einzelhandel als Empfänger nicht automatisch wirtschaftlich attraktiv — dieser Befund stammt allerdings aus einem brasilianischen Kontext und ist nur als analytischer Rahmen übertragbar (*medium confidence; limited evidence, medium agreement*) [[2021-isa-ucc-impact-stakeholder]]. Für die Tragfähigkeit solcher Hubs sind Mehrwertdienste an die Empfänger und öffentliche Anschubunterstützung entscheidend; werden diese geboten, kann der Hub den lokalen Handel durch gebündelte Lieferungen und weniger Lieferverkehr entlasten (*medium confidence; limited evidence, high agreement*) [[2017-bjorklund-ucc-business-models]]. In Wien konzipiert KoopHubs Micro-Hubs bewusst mit

sozialer Zusatzfunktion, um Leerstand und Flächennutzung im Grätzl positiv zu beeinflussen — ein Gebiets-Argument, das jedoch konzeptionell bleibt und nicht gemessen wurde [[2021-koop hubs-wien-city-logistics]].

## Forschungslücken

---

In den aufgenommenen Quellen wurde keine österreichische oder Wiener Studie gefunden, die die konkreten Auswirkungen eines City-Logistik-Hubs im (leerstehenden) Bestand auf den umliegenden Einzelhandel — etwa Umsatz, Kundenfrequenz oder Lieferqualität — oder auf das Gebiet — Verkehr, Aufenthaltsqualität, Miet- und Bodenpreise — misst. Der stakeholder-differenzierte Rahmen ist übertragbar, seine Werte stammen aber aus Brasilien und nicht aus einem europäischen Innenstadt-Kontext [[2021-isa-ucc-impact-stakeholder]]. Die Erfolgsfaktoren-Analyse liefert Geschäftsmodell-Kriterien, aber keine Wirkungsmessung am umliegenden Handel [[2017-bjorklund-ucc-business-models]]. KoopHubs bleibt auf der Konzeptebene ohne empirische Vorher-Nachher-Erhebung mit Kontrollgebiet [[2021-koop hubs-wien-city-logistics]]. Es fehlt eine begleitende Evaluation eines Wiener Pilot-Hubs mit Einzelhandels-Befragung und Gebietsindikatoren.

## Trends & Entwicklungen

---

Im Horizont 2026–2030 rückt die Wirkungsmessung in Reallabore: In Wien bieten thinkport VIENNA und der Hafen Wien den Rahmen, Hub-Effekte auf Handel und Gebiet empirisch zu begleiten [[2021-koop hubs-wien-city-logistics]]. Die stakeholder-differenzierte Bewertung — wer trägt den Nutzen, wer die Lasten — setzt sich als Standard durch und macht Einzelhandelseffekte explizit prüfbar (*low confidence; limited evidence, medium agreement*) [[2021-isa-ucc-impact-stakeholder]]. Zugleich werden Mehrwertdienste für den lokalen Handel als Akzeptanz- und Tragfähigkeitshebel gestaltet, wodurch die Gebietswirkung aktiv steuerbar wird [[2017-bjorklund-ucc-business-models]]. So verschiebt sich der Fokus von der reinen Machbarkeit hin zur nachweisbaren lokalen Verträglichkeit von Hubs im leerstehenden Bestand [[2021-koop hubs-wien-city-logistics]].

## KI-Eignungs-Bewertung

---

Die KI-Eignung ist gering. Die Frage nach den Auswirkungen auf Handel und Gebiet ist im Kern eine empirische Wirkungsevaluation, die auf Feldbefragungen und Vorher-Nachher-Vergleichen beruht; KI unterstützt hier, entscheidet aber nicht. Ein denkbarer Aufgabentyp ist die Simulation der Wirtschaftsverkehrs- und Gebietseffekte, etwa ein agentenbasiertes Modell des Lieferverkehrs vor und nach einer Hub-Aktivierung; der Mehrwert gegenüber einer klassischen Wirkungsevaluation bleibt aber unklar. Ein Wien-Use-Case wäre eine solche Simulation zur Entscheidungsvorbereitung für einen thinkport-VIENNA-Piloten, ergänzt um Pattern-Recognition auf aggregierten Mobilitätsdaten zur Erkennung von Frequenzänderungen [[2021-isa-ucc-impact-stakeholder]] [[2021-koop hubs-wien-city-logistics]]. Die entscheidenden Daten — Einzelhandelsumsätze und Kundenfrequenz — sind proprietär und fragmentiert. Aggregierte Bewegungsdaten sind datenschutzsensibel und nur auf Gebietsebene mit Standard-Compliance nutzbar; ein Hochrisiko-Tatbestand nach EU-AI-Act Annex III ist nicht erkennbar.

## Methodische Einschränkungen

---

1. **Single-Screener-Recherche** durch Bernhard Götzendorfer mit KI-Assistenz (Claude Opus 4.8, 1M context); keine unabhängige Zweitsichtung. 2. **Suchsprache DE/EN** — Literatur in weiteren EU-Sprachen kann fehlen; institutionelle EU- und Wien-Quellen mindern das Risiko. 3. **Stand der Recherche: 2026-07-16** — spätere Stände gehören in neue Brief-Versionen; für dieses dynamische Logistikfeld wird halbjährliches Re-Screening empfohlen. 4. **Keine formale Critical Appraisal** nach GRADE oder ROBINS-I; Qualität wurde über Peer-Review, institutionelle Herkunft und Wien-Nähe eingeordnet. 5. **Dünne und transferierte Evidenz:** Die Quellenbasis ist bewusst schmal (n=3); der zentrale

Wirkungsbefund stammt aus Brasilien, und es existiert keine Wiener Vorher-Nachher-Messung. Die Aussagen zeigen plausible Richtungen, ersetzen aber keine lokale Erhebung.

## Quellen

**2021-isa-ucc-impact-stakeholder** — Isa, Selma Setsumi; Lima, Orlando Fontes; Vidal Vieira, José Geraldo (2021). Urban consolidation centers: Impact analysis by stakeholder. *Research in Transportation Economics*, Volume 90, Article 101045. [CLOSED] DOI: 10.1016/j.retrec.2021.101045

**2017-bjorklund-ucc-business-models** — Björklund, Maria; Abrahamsson, Mats; Johansson, Henrik (2017). Critical factors for viable business models for urban consolidation centres. *Research in Transportation Economics*, Volume 64, pages 36-47. [GREEN] DOI: 10.1016/j.retrec.2017.09.009

**2021-koop hubs-wien-city-logistics** — AIT Austrian Institute of Technology — Center for Mobility Systems; WU Wien — Institut für Transportwirtschaft und Logistik (2021). KoopHubs — Konzeption eines nachhaltigen, kooperativen, zweistufigen Verteilsystems für Kleinsendungen in der Stadt Wien. BMK / FFG — *Mobilität der Zukunft (10. Ausschreibung)*; Konsortialprojekt am Standort Wien. [GOLD] URL: <https://www.ait.ac.at/en/research-topics/transport-optimisation-energy-logistics/projects/koop hubs>

## Wiener Forschende

- **Richard F. Hartl** [Hochschule] — Vienna University of Economics and Business  
ORCID: 0000-0002-0461-0979  
ORCID-Eintrag (Selbstauskunft): Anstellung Universität Wien · Registry-Stand 11.2016 · abgerufen 13.08.2026  
ORCID-Eintrag (Eintrag der Institution): Anstellung University of Vienna · Registry-Stand 10.2025 · abgerufen 13.08.2026  
Profil: <https://orcid.org/0000-0002-0461-0979>
- **Karl F. Doerner** [Hochschule] — University of Vienna  
ORCID: 0000-0001-8350-1393  
ORCID-Eintrag (Selbstauskunft): Anstellung University of Vienna · Registry-Stand 10.2016 · abgerufen 13.08.2026  
Profil: <https://orcid.org/0000-0001-8350-1393>
- **Jan Fabian Ehmke** [Hochschule] — Vienna University of Economics and Business  
Profil: <https://openalex.org/A5055063190>

### Patenschaft

WIPARK

Wiener Lokalbahnen, Competence Center City Logistik

Hafen Wien

thinkport VIENNA

MA 21 A Stadtteilplanung und Flächenwidmung Innen-Südwest, Dezernat Süd 3 (Frage 2)