

Welche Effekte und Potenziale haben Maßnahmen der betrieblichen Mobilität für den Klimaschutz, die Mobilitätswende sowie die Gesundheit und wie können diese ausgestaltet, großflächig implementiert, evaluiert und sichtbar gemacht werden? (u.a. überbetriebliches Mobilitätsmanagement in Betriebszonen)

Mobilität — Thema 4.2: Nutzungsmuster und Mobilitätsangebote des Umweltverbunds · Status: drafted · Quellen: 3 · Bewertet: 2026-07-16 · Modell: claude-opus-4-8@prompts/synthesis.v2.md

KI-Eignungs-Score: MITTEL

Der Kern der Frage — Ausgestaltung, großflächige Implementierung, Evaluation und Sichtbarmachung betrieblicher Mobilität — ist organisatorisch und normativ; der KI-Mehrwert ist begrenzt. Nutzbar sind aggregierte Pendler-Ziel-Quell-Daten der Statistik Austria, die Betriebsbaugebiet-Widmung aus Wien-OGD und die Wiener-Linien-Netzdichte, während beschäftigten-bezogene Mobilitätsdaten fragmentiert, proprietär und DSGVO-sensibel sind. Der klarste Aufgabentyp ist Optimierung und Priorisierung überbetrieblicher Angebote in Betriebszonen; die Methodenreife bleibt hybrid. Beschäftigten-Daten erfordern eine Datenschutz-Folgenabschätzung, Aggregation mindert das Risiko. $D1=2$, $D2=2$, $D3=2$, $D4=2$ ergeben $Sum=8$ und damit medium ohne aktiven Override; EU-AI-Act Annex III ist nicht einschlägig.

Anwendungsfälle:

- Priorisierungs-Layer für überbetriebliches Mobilitätsmanagement: Pendler-Ziel-Quell-Daten der Statistik Austria, Betriebsbaugebiet-Widmung aus Wien-OGD und Wiener-Linien-Netzdichte überlagern, um Betriebszonen mit hoher Pkw-Abhängigkeit und schwacher ÖV-Anbindung für gebündelte Beratung und Förderung zu markieren.
- Optimierung überbetrieblicher Shared-Mobility in schwach angebundenen Betriebszonen (Sammel-Shuttle, betriebsübergreifendes Rad-Sharing, abgestimmte Schichtfahrpläne) als Bandbreiten-Entscheidungsvorbereitung für Betriebe und Stadtplanung, nicht als Festlegung.

Methodische Grundlagen

- **Datenbanken:** Wien-OGD (data.wien.gv.at: Betriebsbaugebiet/Flächenwidmung), Statistik Austria (Pendlerstatistik), klimaaktivmobil.at (BMIMI), Crossref, ScienceDirect (Transport Policy), EEA-Publikationskatalog
- **Suchstrings:** „betriebliches Mobilitätsmanagement Wirkung Evaluation“, „organisational workplace travel plans modal shift effectiveness“, „überbetriebliches Mobilitätsmanagement Betriebszonen“, „transport demand road emissions Europe offset“
- **Datum:** 2013-01-01 — 2026-07-16 | **Letzter Suchlauf:** 2026-07-16
- **Einschluss:** Wien-/AT-Bezug oder methodisch übertragbarer EU-Anker; peer-reviewed oder institutionell; DE/EN; verifizierter Volltext; methodisch grundlegender Cochrane-Review als begründete ältere Ausnahme
- **Ausschluss:** quarantänierte Katalogeinträge; reine Pressemeldungen ohne Methodik; nicht belegbare Wirkungsbehauptungen
- **Gesichtete Treffer:** 24 **Aufgenommene Quellen:** 3

Stand der Forschung

Verkehr lässt sich nicht allein über Fahrzeug-Effizienz dekarbonisieren: Effizienzgewinne und alternative Energieträger wurden europaweit durch eine steigende Verkehrsnachfrage mehr als aufgewogen, und der Straßenverkehr verursacht rund drei Viertel der Verkehrsemissionen (*high confidence; medium evidence, high agreement*) [[2024-eea-sustainability-europe-mobility-systems]]. Betriebliches Mobilitätsmanagement setzt genau hier nachfrageseitig an — an den Arbeits- und Pendelwegen. Die kontrollierte Evidenz zu seiner Wirksamkeit ist allerdings dünn: Effekte auf die Verkehrsmittelwahl der Beschäftigten sind plausibel, aber statistisch unsicher, und Push-Komponenten wie betriebliches Parkraum-Management wirken stärker als reine Anreize allein (*medium confidence; medium evidence, medium agreement*) [[2013-macmillan-organisational-travel-plans-cochrane]]. In Österreich besteht mit klimaaktiv mobil ein Bundes-Programm für betriebliches Mobilitätsmanagement, das Betrieben, Bauträgern und Flottenbetreibern kostenlose Beratung und Förderungen (Jobticket, Jobrad, emissionsfreie Flotten) bietet — auch Wiener Betriebe können darauf aufsetzen. Das Programm belegt das verfügbare Angebot, nicht dessen gemessene Wirkung [[2026-klimaaktiv-mobil-betriebliches-mobilitaetsmanagement]].

Forschungslücken

Es fehlt eine Wiener, evaluierte Studie zum betrieblichen Mobilitätsmanagement mit belastbaren Wirkungsdaten — zu Modal-Shift, CO₂-Einsparung und Gesundheit. Der zentrale Meta-Befund der vorhandenen Evidenz ist gerade die schwache Evaluationslage: Es mangelt an kontrollierten Vorher-Nachher- oder cluster-randomisierten Designs [[2013-macmillan-organisational-travel-plans-cochrane]]. Für das überbetriebliche Mobilitätsmanagement in Wiener Betriebszonen liegen keine quantifizierten Wirkungsbänder vor. Ungeklärt bleibt auch, wie die Wirkung großflächig „sichtbar gemacht“ werden kann: Ein standardisiertes Monitoring- und Berichtsformat, das Betriebe vergleichbar macht, existiert nicht. Die Gesundheitseffekte aktiver Arbeitswege sind plausibel, für Wien aber nicht gemessen.

Trends & Entwicklungen

Im Horizont 2026–2030 verschiebt sich der Fokus von einzelbetrieblichen Plänen zu überbetrieblichem, gebietsbezogenem Mobilitätsmanagement in Betriebszonen, in denen sich Beschäftigte mehrerer Firmen ein gemeinsam getragenes Angebot teilen; Bundes-Förderprogramme wie klimaaktiv mobil skalieren dieses Angebot [[2026-klimaaktiv-mobil-betriebliches-mobilitaetsmanagement]]. Wirksam werden vor allem Kombinationen aus Push-Maßnahmen (betriebliches Parkraum-Management) und Pull-Anreizen (Jobticket, Jobrad) (*medium confidence; medium evidence, medium agreement*) [[2013-macmillan-organisational-travel-plans-cochrane]]. Zunehmend setzt sich die Einsicht durch, dass evaluierbares Design — mit Ausgangsmessung und Kontrollgruppe — die Voraussetzung dafür ist, Wirkung überhaupt nachzuweisen und sichtbar zu machen, statt Programme nur nach Teilnahmezahlen zu bewerten [[2024-eea-sustainability-europe-mobility-systems]].

KI-Eignungs-Bewertung

Die KI-Eignung ist mittel, doch der Kern der Frage — Ausgestaltung, Implementierung und Sichtbarmachung — ist organisatorisch und normativ, nicht algorithmisch. Der klarste KI-Aufgabentyp ist Optimierung und Priorisierung: Aus Pendler-Ziel-Quell-Daten der Statistik Austria, der Betriebsbaugebiet-Widmung aus Wien-OGD und der Wiener-Linien-Netzdichte lassen sich Betriebszonen mit hoher Pkw-Abhängigkeit und schwacher ÖV-Anbindung identifizieren und für überbetriebliches Mobilitätsmanagement priorisieren [[2026-klimaaktiv-mobil-betriebliches-mobilitaetsmanagement]]. Ergänzend kann Optimierung überbetriebliche Shared-Mobility-Angebote (Sammel-Shuttle, Rad-Sharing) in schwach angebundenen Zonen planen — als Entscheidungsvorbereitung mit Bandbreiten, nicht als Festlegung. Die Datenlage ist fragmentiert und teils proprietär; betriebliche Mobilitätsdaten auf Beschäftigten-Ebene

sind DSGVO-sensibel und erfordern eine Datenschutz-Folgenabschätzung (DPIA), Aggregation auf Zonen-Ebene mindert das Risiko. Ein Hochrisiko-Tatbestand nach EU-AI-Act Annex III ist nicht erkennbar (*medium confidence; medium evidence, medium agreement*).

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 Politik- und Förderfeld wird jährliches Re-Screening empfohlen. 4. **Keine formale Critical Appraisal** nach GRADE oder ROBINS-I; Qualität wurde über Peer-Review, institutionelle Herkunft und Wien-Nähe eingeordnet. Die schwache Evaluationslage ist hier selbst ein zentraler Befund. 5. **Transfergrenze:** Wirkungs- und Angebotsevidenz stammt aus einem internationalen Review, einem EU-Bericht und einem AT-Programm; sie zeigen plausible Richtungen, aber keine evaluierten Wiener Wirkungsdaten — lokale Messung bleibt nötig. Confidence-Tags markieren Evidenzstärke und Übereinstimmung der Kernaussagen.

Quellen

2024-eea-sustainability-europe-mobility-systems — European Environment Agency (EEA) (2024). Sustainability of Europe's mobility systems. *EEA Web report no. 01/2024 (ISBN 978-92-9480-683-3)*. [GOLD] DOI: 10.2800/8560026

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

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