

Policy Paper

Erkenntnisse und Handlungsempfehlungen
im Bereich Policy und Governance zur
Transformation öffentlicher
Mobilitätsräume in Österreich



POLICY PAPER

Erkenntnisse und Handlungsempfehlungen im Bereich Policy und Governance zur Transformation öffentlicher Mobilitätsräume in Österreich

Leitprojekt Trans|formator:in

GESAMTKOORDINATION

Alexander Neumann (netwiss)
Jasmin Liszt (netwiss)

AUTOR:INNEN

Alexander Neumann (netwiss)
Jasmin Liszt (netwiss)
Roland Hackl (tbwr)
Julia Schmid (tbwr)
Harald Frey (TU Wien)
Barbara Laa (TU Wien)
Gunnar Grandel (TU Wien)
Martin Berger (TU Wien)

*In Zusammenarbeit mit den Pilotprojekten und
dem Projektkonsortium.*

Das Projekt „Trans|formator:in“ wird gefördert bzw. finanziert im Rahmen des FTI-Programms Mobilität der Zukunft durch das Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur und von der Österreichischen Forschungsförderungsgesellschaft abgewickelt.

Mobilität der Zukunft – ist ein FTI-Programm des Bundesministeriums für Innovation, Mobilität und Infrastruktur, das von der Österreichischen Forschungsförderungsgesellschaft abgewickelt wird.

Executive Summary

Transformation öffentlicher Mobilitätsräume in Österreich

Worum es geht

Das Leitprojekt Transformator:in zeigt anhand mehrjähriger Arbeiten mit österreichischen Pilotgemeinden und -städten, wie öffentliche Mobilitätsräume sozial-ökologisch transformiert werden können. Das Policy Paper bündelt Erkenntnisse zu rechtlichen, finanziellen, organisatorischen und prozessualen Rahmenbedingungen als essentielle Grundlage dieser Transformation – mit Blick auf Handlungsrelevanz für Bund (BMIMI, BMF), Länder, Gemeinden und Förderstellen.

Zentrale Einsichten & Empfehlungen

Rechtlicher Rahmen

Der bestehende Ordnungsrahmen wie die StVO, RVS-Richtlinien und Landesstraßengesetze ist historisch auf den Kfz-Verkehr ausgerichtet. Rechtssicher begründbare Prioritäten für den Umweltverbund sowie geregelte Experimentierräume fehlen weitgehend. Vollzug und Auslegung sind zwischen Verwaltungsebenen und Regionen uneinheitlich.

- Ordnungsrahmen modernisieren, klimafit ausrichten und planungsrelevante Richtlinien der RVS uneingeschränkt frei zugänglich bereitstellen.

Finanzierung

Angespannte Gemeindebudgets, gekürzte Förderbudgets und Förderlogiken mit hohen Vorleistungen stellen eine (teilweise unüberwindbare) Barriere für Transformationsprojekte dar.

- Transformationsfonds bzw. angepasster Finanzausgleich mit klaren Kriterien (inkl. Planung/Beteiligung, Vorschüsse) und standardisierte Kostenteilung bei Bahnhofsvorplätzen (Bund/Land/ÖBB/Gemeinde) mit verbindlichen Fristen.

Governance

Zersplitterte Zuständigkeiten (u.a. bei Landesstraßen innerorts) und Silostrukturen erschweren integrierte Planung. An Schnittstellen zu Infrastrukturbetreibern wie den ÖBB fehlen standardisierte Verfahren.

- Standard-Rahmenvereinbarungen für Landesstraßen im Ortsgebiet (Rollen, Fristen, Finanzierung) und One-Stop-Schnittstellen mit ÖBB etablieren; Fast-Track für temporäre, evaluierte Maßnahmen verankern.

Kompetenz und Kultur

Ein autozentriertes Planungsverständnis, mangelnder politischer Rückhalt und instrumentelles Beteiligungsverständnis schwächen die Transformationsfähigkeit.

- Weiterbildungsformate für Verwaltung und politische Akteur:innen, Peer-Learning-Netzwerke regional verankern und politisches Commitment frühzeitig formalisieren.

Beteiligung und Kommunikation

Partizipation ist rechtlich und organisatorisch nicht überall verankert; strategische, kontinuierliche Mobilitätskommunikation fehlt häufig.

- Mindeststandards für Beteiligung (niederschwellig, mehrsprachig) und eine feste Zuständigkeit/Budget für Mobilitätskommunikation verankern; bei temporären Maßnahmen klares Erwartungsmanagement (Kennzeichnung „Pilot“, Zeitplan, Evaluationskriterien).

Evidenzbasis

Bewertungsmethoden sind lückenhaft (z.B. „Verkehrsverdunstung“ durch Umgestaltungsprojekte, lokale Wirtschaftseffekte); Ex-post-Analysen und Langzeitbeobachtungen sind selten; der Transfer aus Forschungsprojekten in Regelprozesse gelingt nicht systematisch.

- Methodenstandard mit einheitlichen Indikatoren vorgeben; Vorher/Nachher-Messungen als Regel (inkl. Sammlung in offener Datenbank) und Evaluationsbudgets verbindlich einplanen.

FTI-Programme

FTI-Projekte bringen wichtige Lösungen u.A. zur Transformation öffentlicher Mobilitätsräume. Projektlogiken und Laufzeiten bilden reale Planungs- und Umsetzungszyklen nicht ab; Auswahl und Begleitung von Pilotgemeinden profitieren von frühen, kuratierten Vorphasen.

- Gestufte Förderlogik (Vor-, Umsetzungs-, Ex-post-Phase, Stage-Gate Verfahren), Pre-Call zur Pilotauswahl mit Eignungskriterien, Verstetigungs- und Open-Source-Pflicht für Tools, fixierte Kommunikationsbudgets und ein eigener Rechts-/Governance-Track für Tactical-Urbanism-Fragestellungen.

Kernbotschaft und Leitforderungen

Die mehrjährige Arbeit mit sieben Pilotgemeinden und -städten (Wien, Graz, Salzburg, St. Pölten, Langenlois, Deutschkreutz, St. Gallenkirch) führt zu einer klaren Kernbotschaft:

Trotz vieler positiver Initiativen scheitert die Transformation öffentlicher Mobilitätsräume in Österreich meist nicht am lokalen Wollen, sondern an den Rahmenbedingungen.

Wo Gemeinden Transformationsvorhaben anstoßen, sind Problembewusstsein, fachliche Ambition und politischer Gestaltungswille häufig bereits vorhanden; blockiert wird die Umsetzung durch rechtliche Unsicherheit, Förderlogiken mit hohen Vorleistungen, zersplitterte Zuständigkeiten und eine lückenhafte Evidenzbasis. Aus Sicht des Leitprojekts sind es die folgenden fünf Leitforderungen, die die größte Hebelwirkung entfalten – sie werden im nachfolgenden Detailteil je Adressat:in ausgeführt und begründet. Wie groß die Lücke zwischen Eignung und Umsetzung ist, zeigen projekteigene Roll-Out-Analysen: Österreichweit sind beispielsweise erst rund 3 bis 4% der für eine innerstädtische Verkehrsberuhigung bestgeeigneten Straßenabschnitte tatsächlich verkehrsberuhigt, und je nach Ambitionsniveau weisen 41 bis 85% aller Volksschulen Potenzial für eine Schulstraße im unmittelbaren Umfeld auf (Hackl und Simhandl, 2026).

Fünf Leitforderungen als Auszug aus der Arbeit im Leitprojekt

- Rahmenvereinbarung Bahnhofsvorplätze mit verbindlichen Fristen. Bund, Länder, ÖBB und Gemeinden schließen eine bundesweite Rahmenvereinbarung mit Standard-Kostenteilung (nach Finanzkraft staffelbar), verbindlichen Verfahrensfristen und regionalen One-Stop-Ansprechstellen. Damit wird der derzeit projektindividuelle Verhandlungsaufwand in ein standardisiertes Verfahren überführt und die häufigste Ursache für Stillstand an dieser Schnittstelle beseitigt. Zuständigkeit: BMIMI, BMF, Länder, ÖBB (siehe Punkt 1.7).
- Experimentierklausel in der StVO: Eine gesetzliche Klausel ermöglicht befristete, evaluierte Abweichungen vom Regelwerk unter klaren Sicherheits- und Qualitätsanforderungen und schafft damit erstmals eine rechtssichere Grundlage für Reallabore und Tactical-Urbanism-Maßnahmen inklusive geklärter Zuständigkeiten für Haftung, Instandhaltung und Pflege. Die 35. StVO-Novelle hat diese Lücke nicht geschlossen; einschlägige Vorarbeiten liegen vor (Lachmayer et al. 2019). Zuständigkeit: BMIMI (siehe Punkt 1.3).

- Gestufte Förderlogik mit Pre-Call und Ex-post-Phase. Förderprogramme für Transformationsvorhaben werden in Vor-, Umsetzungs- und Ex-post-Phase gegliedert; ein vorgezogener Pre-Call identifiziert motivierte und handlungsfähige Pilotgemeinden vor Projektstart, die Ex-post-Phase sichert Wirkungsmessung nach Fertigstellung. Ergänzend sind Pauschalen für Planung, Beteiligung, Prozessbegleitung und Kommunikation sowie Vorschüsse und Brückenfinanzierungen vorzusehen, da Vorleistungen und Eigenanteile finanzschwache Kommunen faktisch ausschließen. Zuständigkeit: FTI-Förderstellen, Klima- und Energiefonds, BMIMI, BMF (siehe Punkte 1.6, 3.4 und 3.5).

- Evidenz-Agenda: Verkehrsverdunstung (*Phänomen, dass der Autoverkehr bei Kapazitätseinschränkungen oder Verkehrsberuhigungen insgesamt abnimmt, anstatt sich nur zu verlagern*), Vorher-/Nachher-Messungen, offene Datenbank. Die methodische Behandlung verdunstenden Verkehrs ist zu standardisieren, Vorher-/Nachher-Erhebungen sind mit einheitlichen Indikatoren (Verkehr, Sicherheit, Nutzung, Klima, Ökonomie) verbindlich vorzusehen und zu budgetieren, die Ergebnisse in einer offen zugänglichen Datenbank zu dokumentieren. Damit werden Transformationsvorhaben aus der Einzelfallargumentation herausgeführt und für Behörden, Sachverständige und Gerichte belastbar begründbar. Zuständigkeit: BMIMI, FTI-Förderstellen, Länder (siehe Punkte 2.12 und 3.1).

- Landesstraßen im Ortsgebiet: geklärte Zuständigkeiten und verbindliche Beteiligung. Für Landesstraßen im Ortsgebiet ist eine Standard-Rahmenvereinbarung zwischen Bezirksverwaltungsbehörde, Landesstraßenverwaltung und Gemeinde zu etablieren, die Rollen, Fristen und Finanzierung regelt; parallel ist Öffentlichkeitsbeteiligung im formalen Verfahren rechtlich zu verankern, die derzeit gerade dort nicht vorgesehen ist. Damit entfällt die Abhängigkeit von Einzelpersonen und deren Auslegungspraxis. Zuständigkeit: BMIMI (StVO), Länder, Gemeinden (siehe Punkte 2.7 und 2.10). Einführung einer Verpflichtung zur Fortbildung für (Amts-)Sachverständige für Verkehr.

Details zu den Handlungsempfehlungen für die Transformation öffentlicher Mobilitätsräume in Österreich

Die folgenden Details sind nach Adressaten bzw. Handlungsebene strukturiert – Überschneidungen sind ggf. beschrieben:

Bundespolitik	Seite 6
Länder & Gemeinden	Seite 11
Förderstellen	Seite 17
Übersichtstabelle	Seite 19
Referenzen	Seite 21

1 Adressat: Bundespolitik (BMIMI, BMF)

Die Transformation des öffentlichen Raums ist ein direkter Hebel, um die Ziele nationaler Mobilitätsstrategien zu erreichen und Klimawandelanpassung zu ermöglichen: Sie verlagert Wege vom Pkw zum Zufußgehen, Rad- und öffentlichen Verkehr, senkt Emissionen und Hitzerrisiken und erhöht Verkehrssicherheit sowie Aufenthaltsqualität. Für den Bund ist sie zugleich ein wirtschaftliches Thema: Die volkswirtschaftlichen Unfallkosten des Straßenverkehrs beliefen sich 2021 auf 11,2 Mrd. Euro jährlich. Hinzu kommen die Gesundheitskosten des Bewegungsmangels von 1,6 bis 2,4 Mrd. Euro pro Jahr bzw. 0,5 bis 0,7% des BIP (Helmenstein et al., 2015) sowie die wetter- und klimabedingten Schadenskosten, die derzeit bei mindestens 2 Mrd. Euro jährlich liegen und bis 2050 auf 4,3 bis 10,8 Mrd. Euro im Jahresdurchschnitt ansteigen (Steininger et al., 2020). Verlagerung, Verkehrsberuhigung und Entsiegelung im Ortsgebiet wirken damit unmittelbar auf Gesundheits-, Unfall- und klimabedingte Schadenskosten.

Auf Bundesebene liegen die größten Stellschrauben beim rechtlichen Ordnungsrahmen, der Finanzierung und der Schaffung von Schnittstellen. Bundesentscheidungen können somit lokale Blockaden lösen, die Umsetzung unterstützen und eine breite Skalierung (z.B. auf weitere Städte oder Gemeinden) beschleunigen. Im Folgenden sind konkrete Maßnahmen aufgelistet, die je nach Ziel bzw. Zielkonflikt unterschiedliche Prioritäten setzen und sich daher im Detail teilweise widersprechen können – in der Gesamtrichtung aber alle zur Transformation des öffentlichen Raums beitragen.

1.1 Mobilitätsgesetz einführen gegen Fragmentierung

Zuständigkeiten und Regelungen zur Mobilitätswende sind auf zahlreiche Gesetze, Verordnungen und Verwaltungsebenen verteilt. Eine Bündelung könnte die Rechtslage vereinfachen und konkreter an neuen Zielen der Nachhaltigkeit ausrichten, wie es beispielsweise in Frankreich mit dem LOM umgesetzt wurde. In Österreich gab es dazu bereits die Vorstudie MOBILEX (Wagner, 2022).

→ Einführung eines verbindlichen bundesweiten **Mobilitäts(wende)gesetzes**, das bestehende Rahmenbedingungen bündelt und konsequent auf Nachhaltigkeitsziele ausrichtet.

1.2 Straßenverkehrsordnung (StVO) modernisieren

Die StVO 1960 räumt nach wie vor dem motorisierten Individualverkehr in weiten Teilen eine bevorzugte Stellung ein: Die zentrale Verordnungsermächtigung des § 43 Abs. 1 knüpft an die „Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des Verkehrs“ an, die in der Praxis meist als Pkw-Verkehr interpretiert wird. Klimaschutz- und Aufenthaltsqualitätsargumente lassen sich aus der aktuellen Fassung nur eingeschränkt und rechtlich unsicher ableiten. Mit der 35. StVO-Novelle (BGBl. I Nr. 52/2024, in Kraft seit 1.7.2024) wurde ein erster Schritt gesetzt: Der neue § 43 Abs. 4a erlaubt der Behörde, im Ortsgebiet in „Bereichen mit besonderem Schutzbedürfnis“ – beispielhaft genannt sind Schulen, Kindergärten, Freizeiteinrichtungen, Krankenhäuser und Senioreneinrichtungen – die nach § 20 Abs. 2 erlaubte Höchstgeschwindigkeit zu verringern, sofern dies zur Erhöhung der Verkehrssicherheit insbesondere von Zufußgehenden und Radfahrenden geeignet ist; in der Praxis bedeutet dies Tempo 30. Die Ermächtigung ist eigenständig: Auf die Kriterien des § 43 Abs. 1 und damit auf die Abwägung mit Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs kommt es dort nicht an. Vorschriften zum Ermittlungsverfahren bestehen nach Auskunft des BMIMI nicht, sodass ein verkehrstechnisches Gutachten im Kernbereich der Ermächtigung in der Regel entbehrlich ist. Ergänzend können Gemeinden ohne eigenen Gemeindegewachkörper auf Grundlage einer Übertragungsverordnung der Landesregierung (§ 94c Abs. 3) punktuelle Geschwindigkeitsmessungen nach § 98b auf Gemeindestraßen durchführen – ausgenommen dort, wo eine Landespolizeidirektion Sicherheitsbehörde erster Instanz ist.

Aus Sicht der Pilotgemeinden im Leitprojekt transformator:in greift diese Erleichterung jedoch zu kurz: Sie wirkt (1) ausschließlich anlassbezogen in abgegrenzten Schutzbereichen statt als Regelgeschwindigkeit im Ortsgebiet, womit ein kleinteiliger, je Standort begründungspflichtiger Flickenteppich anstelle einer flächigen, selbsterklärenden Lösung entsteht; (2) sie ändert nichts an der Zuständigkeits- und Vollzugsproblematik auf Landesstraßen im Ortsgebiet:

§ 43 Abs. 4a gilt dort zwar ebenfalls, verordnungsbefugt bleibt aber die Bezirksverwaltungsbehörde, und die neue kommunale Geschwindigkeitsüberwachung ist ausdrücklich auf Gemeindestraßen beschränkt (siehe Punkt 2.7); und (3) sie enthält keine Experimentierklausel, d.h. befristete, evaluierte Abweichungen vom Regelwerk bleiben rechtlich ungesichert (siehe Punkt 1.3). Die Zielhierarchie der StVO bleibt damit unverändert; der eigentliche Hebel – Priorität für den Umweltverbund – ist weiterhin nicht genutzt.

→ Eine grundlegende **Novellierung**, die dem **Umweltverbund** (Fuß-, Rad-, öffentlicher Verkehr) explizit Priorität einräumt, z.B. Tempo 30 im Ortsgebiet als Regelgeschwindigkeit festlegt und eine neue Zielhierarchie (Sicherheit, Klimaschutz, Aufenthaltsqualität) verankert, hätte erhebliche Hebelwirkung für die Mobilitätswende.

1.3 Experimentierräume in der StVO ermöglichen

Im Unterschied zu anderen Ländern fehlt in Österreich eine klar geregelte Möglichkeit, innovative Verkehrslösungen befristet und rechtlich abgesichert zu erproben (Experimentierklauseln, Sunset Provisions, begleitete Gesetzesevaluierung, etc.). Für Tactical-Urbanism-Maßnahmen fehlen weitgehend geklärte Zuständigkeiten für Haftung, Instandhaltung und Pflege sowie ein etablierter Verwaltungsprozess. Vorliegende Vorarbeiten zu Experimentierräumen im Verkehrs- und Mobilitätsrecht (wie etwa von Lachmayer et al. 2019) wurden bislang nicht in eine gesamtstrategische Umsetzung überführt.

→ Gesetzliche **Experimentierklausel einführen**, die befristete Abweichungen mit klaren Sicherheits- und Qualitätsanforderungen und verpflichtender Evaluation ermöglicht.

1.4 Neue Widmungs- und Verordnungs-kategorien für den öffentlichen Raum

Es fehlen Instrumente, die die Aufenthalts- und Erholungsfunktion des Straßenraums – nicht nur seine Verkehrsfunktion – rechtlich absichern. Vorschläge zu sogenannten „Straßenparks“ gibt es z.B. von Furchtlehner et al. 2023. Die Stadt Wien hat in diesem Sinne im Stadtentwicklungsplan 2035 ein Verbesserungsgebot bei Straßenumbauten sowie das Konzept der Gartenstraßen mit min. 40% Begrünungsgrad eingeführt.

→ **Neue Verordnungs-kategorien** in der **StVO** wie „öffentlicher Raum“ oder „Straßenpark“ könnten analog zu Begegnungszone oder Wohnstraße eingeführt werden, diese sollten dann mit Mindestanteilen an Flächen für Grünraum und nicht motorisierten Verkehr verbunden sein (vgl. Furchtlehner et al. 2023).

→ Alternativ könnten Gemeinden in ihren **Flächenwidmungsplänen** derzeitige **Verkehrsflächen** als öffentlichen Raum mit entsprechenden Vorgaben vorsehen, siehe auch 2.2.

1.5 RVS klimafit und transparent ausrichten

Die technischen Richtlinien der FSV (RVS) sind für die Verkehrsplanung maßgeblich und haben bindenden Charakter für Bundesstraßen und auf Landesebene. Sie sind jedoch überwiegend am Kfz-Verkehr orientiert und nur teilweise kostenfrei zugänglich: Klimarelevante Richtlinien – unter anderem zu Fuß- und Radverkehr, Verkehrsberuhigung und Begrünung – stehen seit 2022 über klimaaktiv mobil frei zur Verfügung, der überwiegende Teil des planungsrelevanten Regelwerks bleibt jedoch kostenpflichtig. Das schränkt Transparenz und öffentliches Verständnis für planerische Entscheidungen weiterhin ein. In der Studie „Klimacheck RVS/RVE“ (Fellendorf et al., 2023) wurden erst ausgewählte Richtlinien auf den Aspekt der Klimaverträglichkeit analysiert.

→ **RVS** systematisch auf **Klimaschutz, Fuß- und Radverkehr** sowie **Aufenthaltsqualität** ausrichten und alle planungsrelevanten Richtlinien uneingeschränkt frei zugänglich machen; Kooperationen bei der Überarbeitung mit FSV, Ländern und weiteren Stakeholdern weiter intensivieren.

1.6 Finanzierung: Gemeinden handlungsfähig machen

Kleine und mittlere Gemeinden können Planung, Bau und vor allem den laufenden Betrieb/Pflege vieler Transformationsprojekte nicht aus eigener Kraft tragen. Eigenanteile und Vorfinanzierung überfordern insbesondere finanzschwache Kommunen; Förderprogramme sind oft an Vorab-Investitionen gebunden und verlangen einen hohen Reifegrad der Projekte. Gleichzeitig sind Budgets auf allen Ebenen angespannt. Durch zweckgebundene Einnahmen und klare Förderarchitekturen lassen sich dennoch wirksame Spielräume schaffen.

→ **Finanzausgleich** anpassen oder entsprechenden **Fonds** schaffen (z.B. Transformationsfonds), die Transformationsprojekte mit klaren Vorgaben finanzieren. Ermöglichung der Speisung solcher Fonds z.B. durch zielgerichtete neue Einnahmequellen wie Versiegelungsabgaben, Straßenmauten oder Erlöse aus dem ETS 2 Emissionshandel ab 2028.

→ **Fördermittel** gezielt für Transformation ausbauen – auf keinen Fall jedoch reduzieren: z.B. klimaaktiv mobil Förderung ausreichend ausbauen und Kriterien (z.B. Beiträge zur Klimawandelanpassung) überarbeiten (z.B. Pauschalen für Planung, Beteiligung, Prozessbegleitung, Kommunikation und Lernen – als Schlüssel, um Projekte tatsächlich umzusetzen, Vorschüsse, Brückenfinanzierung, Quick-Start-Grants für kleine Gemeinden)

→ **Klimaanpassung als Förderkriterium verankern:** Förderungen für die Transformation öffentlicher Mobilitätsräume an einen nachgewiesenen Beitrag zu Entsiegelung,

Beschattung und Regenwasserbewirtschaftung knüpfen – analog zur etablierten Praxis bei Barrierefreiheitsanforderungen. Damit wird Klimaanpassung von der Absichtserklärung zur Fördervoraussetzung, ohne dass es dafür einer Gesetzesänderung bedarf.

1.7 Bahnhofsvorplätze: Finanzierung und Schnittstelle sicherstellen

Die Umgestaltung von Bahnhofsvorplätzen stockt oft, weil sich Gemeinden, Länder und ÖBB in langwierigen Verhandlungen über Zuständigkeiten und Kosten/Finanzierungsschlüsseln wiederfinden. Knappe Budgets auf allen Seiten verschärfen die Situation, und später anfallende Pflege- und Erhaltungskosten werden in der Projektplanung häufig zu spät berücksichtigt, was zu Verzögerungen, Redimensionierungen oder Qualitätsverlusten führt. Gleichzeitig fehlen verbindliche Mindeststandards für die Vorplatz-Gestaltung, multimodale Anbindung und klare, verlässliche Zeithorizonte in den Verfahren.

- ➔ Bundesweite **Rahmenvereinbarung Bund-Länder-ÖBB-Gemeinden** abschließen, mit Standard-Kostenteilung (nach Finanzkraft staffelbar), verbindlichen Verfahrensfristen (z. B. 12 Monate bis Vorentwurf, 6 Monate bis Kostenvereinbarung) und regionalen One-Stop-Ansprechstellen
- ➔ **Mindeststandards** für Barrierefreiheit, Fußwege, multimodale Anbindung, Radabstellplätze und Grünflächen festlegen und an Förderungen koppeln; ein gezieltes Bahnhofsumfelder-Programm aufsetzen. Radabstellplätze und Grünflächen festlegen und an Förderungen koppeln – einschließlich eines Mindestanteils entsiegelter und beschatteter Flächen, da Bahnhofsvorplätze in Zentrumsanlagen oft stark versiegelte Hitzeinseln sind.

1.8 Schnittstellen und Wissen: Überregionale Unterstützung für Gemeinden stärken

Kleine Gemeinden verfügen oft nicht über eigenes Fachpersonal für Mobilitätsplanung; Personalwechsel und unbesetzte Stellen führen zu Kontinuitätsverlusten in laufenden Prozessen. Der Bund könnte hier unterstützen, indem er die Zusammenarbeit über Gemeinden hinweg weiter stärkt. Anknüpfungspunkte bieten sich bei etablierten Formaten wie den KEM/KLAR Manager:innen, siehe auch 2.6 und 3.7. Dass hier Handlungsbedarf besteht, zeigt sich beispielsweise anhand der räumlichen Verteilung des Potenzials an Schulstraßen: Rund 84% des verlagerbaren Bring- und Holverkehrs im fußläufigen Schulumfeld entfallen auf zentrale und periphere Bezirke und nur rund 16% auf Wien und die übrigen Großstädte – also gerade auf jene Gemeinden mit den geringsten Planungsressourcen, in denen Schulstraßen bislang am seltensten diskutiert werden (Hackl und Simhandl, 2026).

- **Ausbau von KEM & KLAR! Regionen** mit explizitem Wissen und Auftrag zur Transformation öffentlicher Mobilitätsräume, Finanzierung sicherstellen; Synergien mit weiteren bestehenden Programmen wie LEADER oder e5 nutzen, statt Parallelstrukturen aufzubauen.
- **Weiterbildungsangebot** für **Politik** und **Verwaltung** auf allen Ebenen systematisch anbieten zum Thema Transformation öffentlicher Mobilitätsräume, z.B. in Kooperation mit dem Klimabündnis und integriert in bestehende Angebote
- **Peer-Learning-Formate institutionalisieren:** Regionale Austauschforen zwischen Personen aus Politik und Verwaltung auf derselben Ebene etablieren, in denen man sich offen über Herausforderungen und mögliche Lösungswege austauschen kann.

2 Adressat: Länder und Gemeinden

2.1 Stellplatzverpflichtungen und Parkraumbewirtschaftung modernisieren

Verpflichtende Mindeststellplatzzahlen bei Neubauten stehen einer Reduktion des Pkw-Bestands entgegen. Modelle, die Stellplatzverpflichtungen durch Mobilitätsmanagement-Maßnahmen ersetzbar machen, sowie eine wertbasierte, zonierte Parkraumbewirtschaftung im öffentlichen Raum sind in Österreich noch nicht flächendeckend etabliert.

- **Stellplatzverpflichtungen streichen** oder in Höchststellplatzzahlen überführen und systematisch ersetzbar machen durch Mobilitätsmanagement (Carsharing, ÖV-Tickets, Fahrradstellplatz-Standards, Mobilitätsfonds).
- **Parkraummanagement:** Flächendeckende, zonierte und wertbasierte Parkraumbewirtschaftung einführen. Einnahmen zweckbinden für öffentlichen Raum und nachhaltige Mobilität (siehe auch 2.5)
- **Wettbewerb um Bauwerber** zwischen Gemeinden reduzieren / wer einen höheren Schlüssel hat, bekommt eher ein Bauprojekt – ggf. die Kompetenz zu Stellplatzverpflichtung auf Landes- oder Bundesebene legen.

2.2 Neue Widmungs- und Verordnungskategorien für den öffentlichen Raum

Es fehlen rechtliche Instrumente, um die Aufenthalts- und Erholungsfunktion des Straßenraums abzusichern (siehe dazu ausführlich Punkt 1.4) – relevant auch auf der Ebene der Länder.

- Bestehenden **Verkehrsflächen-Widmungskategorien** in den Landesraumordnungsgesetzen sollten dahingehend geprüft und ggf. **überarbeitet** werden.

2.3 Uneinheitlicher Vollzug und Rechtsunsicherheit

Ob rechtliche Spielräume (z.B. StVO Geschwindigkeitsbeschränkungen, Begegnungszonen) tatsächlich genutzt werden, hängt stark von der Auslegung einzelner Sachverständiger bzw. Behörden ab (oft auf Landesebene). Gerichtsentscheidungen wirkten in der Praxis sowohl fördernd als auch hemmend für die Transformation und waren oft vom Engagement einzelner Betroffener abhängig.

- Eine klarere **Auslegungspraxis**, einheitlichere **Vollzugsstandards** und eine bessere Dokumentation würden Planbarkeit bzw. Rechtssicherheit für Gemeinden schaffen.
- **Austausch** zwischen Verantwortlichen in unterschiedlichen Bundesländern zur Vereinheitlichung und Innovation – z.B. über Städte- und Gemeindebund.
- Möglichkeit, **weiterer** (rechtlicher) **Schritte**, wenn Einzelentscheidungen auf „persönlichen Befindlichkeiten“ von Sachverständigen basieren und damit z.B. gegen den Wunsch einer Stadt oder Gemeinde ausgerichtet sind (obwohl rechtlich zulässig) – Stichwort: „Wir müssen warten, bis der Sachverständige in Pension geht.“
Anwendungsfälle z.B. Landesstraßen in Stadt- oder Gemeindegebiet, siehe Punkt 2.7.

2.4 Denkmal- und Ortsbildschutz: von der Blockade zur Chance

Bestehende Schutzbestimmungen können der Umgestaltung historischer Straßenräume und Plätze entgegenstehen (z.B. bei Baumpflanzungen und Möblierung). Gleichzeitig bietet die Auseinandersetzung um Denkmäler und Ortsbild die Möglichkeit, Klimaschutz und Klimaanpassung im öffentlichen Raum mitzudenken – gerade weil weitere Stakeholder involviert sind und das Thema dort sichtbar relevant ist.

- **Denkmal- und Ortsbildschutz als Chance nutzen:** Unter dem Aspekt der Aufenthaltsqualität argumentieren und durch konkrete, verträgliche Anpassungen wie Beschattung, Baumpflanzungen, helle/versickerungsfähige Beläge den Wert historischer Ortsbilder erlebbar und dauerhaft erhaltbar machen; dafür gemeinsam mit zuständigen Behörden Leitlinien und Musterlösungen entwickeln und frühzeitige, abgestufte Genehmigungsverfahren (inkl. beschleunigter Verfahren für Begrünung/Entsiegelung) verankern.
- **Klimaanpassung im geschützten Straßenraum operationalisieren:** Gemeinsam mit Denkmalschutz- und Ortsbildbehörden Musterlösungen mit messbaren Zielgrößen entwickeln – Beschattungsgrad der Aufenthaltsflächen zur sommerlichen Mittagszeit, Anteil entsiegelter bzw. versickerungsfähiger Flächen sowie Zahl neu gepflanzter, großkronenfähiger Bäume je Umgestaltungsprojekt. Erst messbare Zielgrößen machen

aus einem Abwägungsargument ein überprüfbares Planungskriterium; als Referenz kann das im Wiener Stadtentwicklungsplan 2035 verankerte Konzept der Gartenstraßen mit mindestens 40% Begrünungsgrad dienen (siehe Punkt 1.4), die konkreten Schwellenwerte sind je Bundesland festzulegen. Zuständigkeit: Länder (Ortsbildschutz), Bundesdenkmalamt, Gemeinden.

→ Strukturelle Förderung einer umfassenden, integrativen bzw. **kooperativen Grundhaltung** aller Beteiligten.

2.5 Landesförderungen und kommunale Finanzierung

Projekte scheitern oft, weil sie auf Gemeindeebene nicht finanzierbar sind – siehe auch 1.6. Auch auf Landesebene lassen sich passende Förderinstrumente aufsetzen, und Gemeinden können zusätzliche, zweckgebundene Einnahmen erschließen (z. B. Parkraumbewirtschaftung). Länder können zudem straßenbezogene Entgelte auf Landesstraßen einheben und zweckwidmen.

→ **Landesförderungen** für die Transformation öffentlicher Mobilitätsräume aufsetzen, die Gemeinden unter gewissen Rahmenbedingungen abrufen können.

→ **Einnahmen und Zweckbindung**: Parkraumbewirtschaftung ausrollen und zweckbinden; rechtlich ermöglichen/aufsetzen von straßenbezogenen Entgelten auf Landesstraßen oder City-Mauten, Umweltzonen und Versiegelungsabgaben.

2.6 Vernetzen und Wissen teilen

Viele Gemeinden arbeiten unter engen Kapazitäten, mit wechselndem Personal und ohne spezialisiertes Know-how. Es gibt es bereits viele Angebote (z.B. KEM/KLAR!, klimaaktiv mobil, Klimabündnis), die jedoch nicht überall genutzt oder in der Region verankert werden. Gleichzeitig fehlt es oft an stabilen, interkommunalen Strukturen, siehe auch 1.8 und 3.7.

→ **Angebote wahrnehmen**: Gemeinden können sich zusammenschließen und einen Antrag auf Förderung für die Programme KEM (Klima- und Energiemodellregion) oder eine KLAR! (Klimawandel-Anpassungsmodellregion) stellen und somit finanzielle und fachliche Hilfe bekommen; klimaaktiv mobil unterstützt unter anderem Gemeinden durch Beratung, Förderungen und Weiterbildung; Gemeinden können dem Klimabündnis beitreten und von praktischen Tools, Vernetzung und Bildungsangeboten profitieren.

→ Eigene **Netzwerke und Verbünde aufbauen**: Gemeinden schließen sich zusammen, z.B. auf informeller Ebene zum Austausch unter Peers oder auch in formellerer Weise u.a. zur Zusammenarbeit zu öffentlichem Raum und Mobilität - analog zu den „plan b“-Gemeinden in Vorarlberg

- **Intermediäre einbinden:** Organisationen (wie z.B. die Mobilitätszentrale Burgenland) können Gemeinden gezielt unterstützen – etwa indem sie Prozesse anstoßen und die Gemeinden von der Förderantragstellung bis zur Beauftragung von Planungsbüros begleiten.
- Förderung von **gemeinde- und abteilungsübergreifenden Steuerungsgruppen** (mit Entscheidungskompetenz) für einzelne, konkrete Projekte.
- Unterstützung im **Rückbau ggf. vorhandener Fragmentierung** in Verwaltung bzw. Silodenken.

2.7 Zersplitterte Zuständigkeiten bei Landesstraßen im Ortsgebiet

Für Verkehrsberuhigung auf Landesstraßen im Ortsgebiet sind Bezirksverwaltungsbehörde, Landesstraßenverwaltung und Gemeinde gemeinsam zuständig, mit jeweils unterschiedlichen Kompetenzen für Verordnung, bauliche Umsetzung und Finanzierung. Diese Aufteilung erschwert rasches, abgestimmtes Handeln, insbesondere da Gemeinden selbst über wenig Planungs- und Finanzierungskompetenz auf Landesstraßen verfügen. Teilweise hängen Entscheidungen zur Mobilitätswende an Einzelpersonen und deren (persönlichen) Einstellungen – ein Umstand, der Projekte (eher zufällig) fördern oder verhindern kann (siehe auch 2.8).

- Möglichkeit, **weiterer** (rechtlicher) **Schritte**, siehe auch 2.3.

2.8 Autozentriertes Planungsverständnis bei Fachpersonal

In Teilen der Verwaltung, insbesondere bei Verkehrsjurist:innen und Landesplaner:innen, besteht weiterhin ein stark autozentriertes Planungsverständnis, das innovative Projekte wirksam blockieren kann. Wissensvermittlung durch Exkursionen, externe Gutachten und wissenschaftliche Beurteilungsgrundlagen kann hier unterstützen und den Entscheidungsdruck auf Einzelpersonen reduzieren.

- **Weiterbildungsangebote** für Planer:innen und Sachverständige inklusive Exkursionen zu erfolgreichen Positivbeispielen.
- Rechtlich zu prüfen: **Einbindung externer Gutachten** und wissenschaftlicher Studien als Beurteilungsgrundlage in die Verfahren.

2.9 Mangelnder politischer Rückhalt und Risikoscheu überkommen

Aus Verwaltungssicht fehlt oft ein klarer politischer Auftrag oder Unterstützung der politischen Ebene für angestoßene Transformationsprojekte. Im Projekt wurden passives bzw. reaktives Verhalten sowie eine übermäßig konsensorientierte Grundhaltung (vor allem vor Wahlen) genannt, die mutige und experimentelle Maßnahmen erschweren, siehe auch 2.6.

- **Politisches Commitment** sollte von Projektbeginn an aktiv eingefordert und strategisch – etwa durch die Einbettung in übergeordnete, bereits beschlossene Konzepte – abgesichert werden.

2.10 Beteiligung als Planungsinstrument nutzen

Politik und Verwaltung verstehen Bürger:innenbeteiligung teils primär als Mittel zur Akzeptanzsteigerung statt als echtes Planungsinstrument – dies untergräbt Vertrauen und Wirksamkeit von Beteiligungsprozessen. Insbesondere bei Verkehrsberuhigungsmaßnahmen auf Landesstraßen ist Öffentlichkeitsbeteiligung im formalen Verfahren rechtlich nicht vorgesehen; private Initiativen finden dadurch weniger Gehör als von Gemeinden initiierte Anliegen.

- Weiterer **Kulturwandel** hin zu Beteiligung als integralem Planungsbestandteil; Zugänglichkeit mitdenken, u.a. durch niederschwellige, zielgruppenspezifische und mehrsprachige Formate als Standard – Barrierefreiheit und Inklusion noch deutlicher integrativ verankern.
- **Beteiligung an eine bestehende Beteiligungskultur anknüpfen:** Wo bereits etablierte Intermediäre und Multiplikatoren bestehen – in größeren Städten z.B. Gebietsbetreuungen oder Agenda-21-Gruppen, in kleineren Gemeinden gewachsene Kontakte zu Schulen, Gewerbetreibenden oder Wirtschaftsvereinen –, gelingt Beteiligung deutlich leichter als rein projektbezogen gedacht
- **Beteiligung bei Verkehrsberuhigung** (z.B. auf Landesstraßen) verbindlich verankern und an aktuellen Standards der Öffentlichkeitsbeteiligung ausrichten – dies erhöht Legitimität und Qualität der Entscheidungen.

2.11 Mobilitätskommunikation institutionell verankern

Es besteht ein großer Bedarf nach einer dauerhaften institutionellen Struktur für die Kommunikation von Mobilitätsprojekten, um Kontinuität und Professionalität sicherzustellen, statt Kommunikation punktuell / projektabhängig zu gestalten – hierfür sind ausreichende Mittel/Ressourcen vorzusehen. Bei temporären bzw. taktischen Maßnahmen werden von der Bevölkerung teils fälschlich als finales Ergebnis wahrgenommen, was zu Enttäuschung führen kann, wenn qualitative Standards (z.B. Begrünung) nicht erreichbar sind. Ein konsequentes,

transparentes Erwartungsmanagement – inklusive klarer Kommunikation über Verbindlichkeit, Zeithorizont und geplante Weiterentwicklung – ist essenziell.

→ **Zuständigkeit** und **Budget für Kommunikation fixieren**: Feste Ansprechperson/Funktion für Mobilitätskommunikation und ein Mindestbudget dauerhaft verankern.

→ **Erwartungsmanagement** bei **temporären Maßnahmen**: Klare Kennzeichnung „Pilot/temporär“ mit Start/Ende, nächster Ausbaustufe und Messkriterien; einheitlicher Projektsteckbrief/Infotafel vor Ort und online.

2.12 Evidenzbasis für Transformationsprojekte stärken

Verkehrsgutachten, die vor Transformationsprojekten erstellt werden, berücksichtigen den Effekt „verdunstenden“ Verkehrs – also durch die Maßnahme entfallenden statt lediglich verlagerten Verkehrs – methodisch bislang unzureichend. Evaluierungen aus den Pilotprojekten in Wien (Grätzl Favoriten) und Graz (Umgestaltung Neutorviertel) bestätigen, dass MIV reduziert und nicht nur lokal verlagert wird. Ebenso liegen für die ökonomischen Effekte auf den lokalen Handel nur selektive Fallberichte vor; robuste, kontextsensitive Ex-ante-Schätzungen und systematische Ex-post-Auswertungen fehlen. Schließlich werden Langzeitwirkungen selten erhoben, weil Förderlogiken Messungen nach Projektende nicht vorsehen. Eine belastbare Evidenzbasis erfordert daher standardisierte, validierte Methoden (inkl. Gegenfaktenlogik), kleinräumige Datengrundlagen, sowie longitudinale Evaluationen mit klaren Indikatoren (Verkehr, Sicherheit, Nutzung, Klima – u.a. Oberflächen- und Lufttemperatur an Hitzetagen sowie Beschattungs- und Entsiegelungsgrad vor/nach der Umgestaltung, Ökonomie) und offener Ergebnisdokumentation.

→ **Evaluierung** schon vor der Umsetzung **mitdenken** und Vorher-Erhebungen vor der Umgestaltung durchführen; Nachher-Erhebungen und Gesamtauswertung in ausreichendem zeitlichem Abstand vorsehen und durchführen – am besten in einheitlichen Bewertungsstandards und Dissemination in einer gemeinsamen Datenbank.

→ **Evaluation von Prozessen etablieren**: Dies dient als Grundlage für z.B. eine lernende Verwaltung, die Zusammenarbeit und Strukturen kontinuierlich weiterentwickelt.

3 Forschungs- und Programmbedarfe (FTI-Förderstellen)

3.1 Governance- und Verwaltungskulturforschung

Governance-Strukturen gelten als zentraler Hebel für nachhaltige Transformation, doch wie institutionelle Barrieren nachhaltig abgebaut und Verwaltungskultur verändert werden können, ist unzureichend erforscht.

3.2 Verstetigung von Projektergebnissen in Regelprozesse

Instrumente und Werkzeuge, die im Rahmen von Forschungsprojekten entwickelt werden, benötigen konkrete Modelle für ihre Weiterführung und Integration in die Regelprozesse von Gemeinden nach Projektende – ansonsten drohen wertvolle Ergebnisse ungenutzt zu bleiben. Hier sollten in den Forschungsprojekten noch klarer Strategien und Lösungen bearbeitet werden.

3.3 Tactical Urbanism: Rechtliche und Governance-Forschung

Temporäre Interventionen im öffentlichen Raum stoßen regelmäßig an rechtliche und administrative Grenzen, für die es in Österreich noch keine strukturell etablierten Lösungen gibt. Es braucht gezielte Forschung zu geeigneten rechtlichen Rahmenbedingungen und Governance-Modellen, insbesondere für Klein- und Mittelstädte.

3.4 Realistische Zeithorizonte für Leitprojekte

Physische Umsetzungsprojekte haben oft einen langen Vorlauf mit Planungs-, Bewilligungs- und Beteiligungsprozessen, deren Dauer in der Antragsphase von Forschungsprojekten kaum verlässlich abschätzbar ist. Dadurch liegt die physische Fertigstellung häufig außerhalb der Projektlaufzeit, was Wirkungsanalysen erschwert. Längere Laufzeiten bzw. gestufte Programmphasen – inklusive einer Vorphase – sollten bei der Konzeption von Leitprojekten mitgedacht werden.

3.5 Vorgezogene Ausschreibungsphase zur Pilotauswahl

Eine vorgezogene Ausschreibung zur Identifikation motivierter und handlungsfähiger Pilotgemeinden vor Projektstart erweist sich als wirksamer als die nachträgliche Einbindung von Gemeinden ohne ausreichendes Engagement oder mit strukturellen Umsetzungsproblemen. Eine solche Vorphase sollte als Standardbestandteil größerer Förderprogramme etabliert werden.

3.6 Kommunikationsbudget und Vernetzung mit Interessensvertretungen

Ein ausreichendes Kommunikationsbudget in den Einzelprojekten sowie der aktive Austausch mit relevanten Interessensvertretungen sind wesentlich, um Sichtbarkeit zu erzeugen und Umsetzungsbarrieren zu überwinden. Synergien mit verwandten Initiativen und Ausschreibungen sollten in der Programmgestaltung noch aktiver genutzt werden.

3.7 Institutionalisierung von Netzwerk- und Peer-Learning-Formaten

Programmübergreifende Netzwerke aus Pilot- und Partnergemeinden sowie internationalen Referenzstädten haben sich als wertvolle Grundlage für Capacity Building bei institutionellen Changemaker:innen erwiesen. Diese Netzwerke sollten über einzelne Förderprojekte hinaus dauerhaft weitergeführt und strukturell verankert werden (siehe auch 1.8 und 2.6) – z.B. auch in Kooperation mit der Initiative der Pionierstädte.

4 Zusammenfassende Übersicht

Problem	Auswirkung	Empfehlung/ mögliche Maßnahmen	Umsetzbarkeit
Rechtlicher Rahmen			
StVO priorisiert Kfz; wenig Rechtssicherheit	Verzögerungen oder Ablehnungen von Transformationsprojekten	StVO-Novelle: Umweltverbund-Priorität, Regel-Tempo 30, klare Kriterien für Zonen	Novelle erforderlich (Bundesgesetz): Regel-Tempo 30 = § 20 Abs. 2 StVO, neue Zielhierarchie = § 43 Abs. 1. Teilschritt seit 1.7.2024: § 43 Abs. 4a.
Experimentierklauseln nicht gesetzlich verankert	Temporäres Ausprobieren nicht möglich; lange Genehmigungen verzögern Umsetzung	Gesetzliche Experimentierklausel in der StVO, befristet und evaluiert (Reallabore)	Novelle erforderlich (Bundesgesetz). Kompetenz eindeutig beim Bund, legislative Vorarbeiten liegen vor (Lachmayer et al. 2019).
Uneinheitlicher Vollzug (Sachverständige/ Behörden)	Rechtsunsicherheit, regionale Flickenteppiche	Auslegungsleitfäden, Musterverordnungen/-gutachten; SV-Mindeststandards; Fast-Track für Standardfälle	Kurzfristig, ohne Gesetzesänderung: reines Verwaltungshandeln. Erfordert Bund-Länder-Abstimmung, weil die Vollziehung Landessache ist.
RVS Kfz-orientiert, teils nicht offen zugänglich	Suboptimale Standards für Fuß/Rad/Aufenthalt; geringe Transparenz	RVS klimafit ausrichten (Fuß/Rad/Grün/Sicherheit) und planungsrelevante Richtlinien Open Access stellen	Zugang kurzfristig, Inhalt mittelfristig: klimarelevante RVS sind seit 2022 kostenfrei; Verbindlichkeit per Erlass, Überarbeitung über die Gremien der FSV.
Finanzierung			
Knappe Gemeindebudgets, hohe Vorleistungen	Projekte starten nicht bzw. werden verkleinert	Transformationsfonds/ angepasster Finanzausgleich; Vorschüsse, Pauschalen für Planung/Beteiligung, Brückenfinanzierung	Gestaffelt: Vorschüsse und Pauschalen kurzfristig über die Förderrichtlinie (ARR 2014 lässt beides bereits zu). Finanzausgleich längerfristig – Runde nach 2028; Zwischenschritt ist der Zukunftsfonds.
Unklare Finanzierung Bahnhofsvorplätze	Stillstand durch Zuständigkeitsstreit, Qualitätsverlust	Rahmenvereinbarung Bund-Länder-ÖBB-Gemeinden: Standard-Kostenteilung, Fristen; Mindeststandards an Förderungen koppeln	Kurz- bis mittelfristig, ohne Gesetzesänderung: Verwaltungsübereinkommen; Finanzierung über den ÖBB-Rahmenplan (§ 42 Bundesbahngesetz), der jährlich fortgeschrieben wird.
Fehlende Zweckbindung im Parkraum	Fehlende Mittel für Pflege/Qualität im öffentlichen Raum	Zonierte Parkraumbewirtschaftung ausrollen und zweckbinden; landesrechtliche Entgelte/City-Maut/Versiegelungsabgabe prüfen	Gestaffelt: Parkraumbewirtschaftung kurzfristig, wo ein Landes-Parkometergesetz besteht. Versiegelungsabgabe: Landesgesetz. City-Maut: rechtlich strittig - Prüfauftrag.

Problem	Auswirkung	Empfehlung/ mögliche Maßnahmen	Umsetzbarkeit
Governance & Schnittstellen			
Zersplitterte Zuständigkeiten bei Landesstraßen innerorts	Lange Verfahren, inkonsistente Lösungen	Dreiparteien-Rahmenvereinbarung (Rollen, Fristen, Finanzierung), Designkorridor, temporär testen und nach Evidenz verstetigen	Vereinbarung kurzfristig, Kompetenzverlagerung nur per Novelle: § 94d StVO erfasst Landesstraßen nicht, verordnungsbefugt bleibt die Bezirksverwaltungsbehörde.
Keine One-Stop-Schnittstellen zu Infrastruktur-betreibern	Reibungsverluste, Mehraufwand	Regionale One-Stop-Ansprechstellen und Standardprozesse (z.B. für ÖBB-Vorplätze) etablieren	Kurzfristig, ohne Gesetzesänderung: rein organisatorisch, über die Eigentümersteuerung der ÖBB und den Rahmenplan verankerbar.
Kompetenz & Kultur			
Autozentriertes Planungs-verständnis	Blockaden trotz rechtlicher Spielräume	Kurzformate (Ortsbegehungen, Mini-Exkursionen), Zweitgutachten/Peer-Review; regelmäßige Updates für Jurist:innen/Planer:innen	Kurzfristig, ohne Gesetzesänderung: Weiterbildung organisatorisch; Zweitgutachten über § 52 Abs. 2 AVG möglich, aber ohne Rechtsanspruch.
Mangelnder politischer Rückhalt	Risikoaversion, Verzögerungen	Politisches Commitment früh formalisieren; Projekte in bestehende Strategien integrieren; Meilensteine transparent machen	Kurzfristig, ohne Gesetzesänderung, aber rechtlich nicht durchsetzbar – die Wirkung beruht auf politischer Selbstbindung; Einschätzung daher nur mit Vorbehalt.

Hinweis zur Evidenz

Die Ergebnisse stützen sich auf mehrjährige Praxisarbeit in Pilotkommunen, kommunale Befragungen, Fallanalysen und internationale Benchmarks. Vertiefende Beispiele, Quellen und methodische Details sind in den Deliverables des Leitprojekts dokumentiert:

- Chancen und Herausforderungen zur Transformation von öffentlichen Mobilitätsräumen -Recht | Finanzen | Akteur:innen. Deliverable 2.1 Transformator:in. URL: https://www.transformatorin.at/wp-content/uploads/2025/09/D2.1_TransformatorIn_final_mit_Anhang.pdf
- Roll-Out-Potentialanalyse und Impact Assessment. Ergebnisbericht Transformator:in, tbw research, 2026.

5 Referenzen

35. StVO-Novelle (2024). Bundesgesetz, mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960 geändert wird. BGBl. I Nr. 52/2024, ausgegeben am 27.05.2024, in Kraft seit 01.07.2024. URL: https://www.ris.bka.gv.at/Dokumente/BgblAuth/BGBLA_2024_I_52/BGBLA_2024_I_52.htm, abgerufen am 27.08.2026
- BMIMI (o.J.). 35. StVO-Novelle: Häufig gestellte Fragen. Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur, Wien. URL: <https://www.bmimi.gv.at/themen/verkehr/strasse/recht/stvo/faq.html>, abgerufen am 27.08.2026
- Fellendorf, M., Heck, D., Juhart, J., Steininger, K. W. (2023). Klimacheck RVS/RVE. Überprüfung bestehender RVS/RVE auf Klimaverträglichkeit und Festlegung der Vorgangsweise für die Neuerstellung von RVS/RVE. FSV, Wien. URL: <https://www.fsv.at/shop/artikeldetail.aspx?IDArtikel=cf5fc32d-22b4-492a-a855-b50fcb8baf06>, abgerufen am 18.08.2026
- Furchtlehner, J., Heger, N., Lehner, D., Lička, L. (2023). Grünraumgerechtigkeit für eine resiliente Stadt. Visionäre Realitäten. AK Wien, Band 44 Stadtpunkte. URL: <https://emedien.arbeiterkammer.at/viewer/image/AC16878339/1/>, abgerufen am 18.08.2026
- Hackl, R., Simhandl, J. (2026). Roll-Out-Potentialanalyse und Impact Assessment. Ergebnisbericht im Leitprojekt Transformator:in. tbw research, Wien.
- Helmenstein, C., Kleissner, A., Alt, R., Binder, A., Krabb, P. (2015). Der volkswirtschaftliche Nutzen von Bewegung. SportsEconAustria (SpEA), im Auftrag der Österreichischen Bundes-Sportorganisation und von Fit Sport Austria. Wien. URL: https://www.spea.at/wp-content/uploads/2018/12/1512_SpEA_Nutzen_Bewegung_Endbericht-2.pdf, abgerufen am 27.08.2026
- Laa, B., Gallian, L., Gebhardt, V., Franta, L., Hölzl, D., von Krosigk, P., Frey, H. (2025) Chancen und Herausforderungen zur Transformation von öffentlichen Mobilitätsräumen -Recht | Finanzen | Akteur:innen. Deliverable 2.1 Transformator:in. URL: https://www.transformatorin.at/wp-content/uploads/2025/09/D2.1_TransformatorIn_final_mit_Anhang.pdf, abgerufen am 18.08.2026
- Lachmayer, K., Eisenberger, I., Rehrl, K. (2019). Extra Law – Mobility. Experimentierräume im Verkehrs- und Mobilitätsrecht. Interdisziplinäre Studie zur Erarbeitung eines neuen (Rechts)-Rahmens für die Erprobung neuer Verkehrstechnologien und Mobilitätskonzepte für Österreich. BMVIT. Wien, 2019. URL: https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/alternative_verkehrskonzepte/automatisiertesFahren/publikationen/extralawmobility.html, abgerufen am 18.08.2026
- Sedlacek, N., Steinacher, I., Neustifter, R., Donaubauer, M. (2023). Unfallkostenrechnung Straße 2022. Forschungsarbeiten des österreichischen Verkehrssicherheitsfonds, Band 089. BMK, Wien. URL: https://www.bmimi.gv.at/dam/jcr:c33e61e1-54e1-4dc5-b4e1-e65aabb410c7/BMK_UKR_2022.pdf, abgerufen am 27.08.2026
- Steininger, K. W., Bednar-Friedl, B., Knittel, N., Kirchengast, G., Nabernegg, S., Williges, K., Mestel, R., Hutter, H.-P., Kenner, L. (2020). Klimapolitik in Österreich: Innovationschance Coronakrise und die Kosten des Nicht-Handelns. Wegener Center Research Briefs 1/2020, Universität Graz, im Auftrag des Klima- und Energiefonds. Graz. URL: https://www.klimafonds.gv.at/wp-content/uploads/2024/10/COIN_2020.pdf, abgerufen am 27.08.2026

Wagner, E. (2022). Vortrag Tagung Verkehrswende DACH zu Studie „MOBILEX - Studie zur Erarbeitung eines Mobilitätsgesetzes für die Umsetzung klimaschutzfreundlicher Normen im österreichischen Verkehrsrecht“. 14.6.2022, Luzern.