



**Policy
Lab**

Mobilitätswende jetzt!

Beratungsprogramm
Betriebliches Mobilitäts-
management in Wiener
Betriebsbaugebieten
Kurzversion

Wien, Dezember 2025



Autor*innen

Sophie Hofbauer | UIV
Julia Schmid | tbwr

Kontakt

UIV Urban Innovation Vienna GmbH
1040 Wien, Operngasse 17-21
+43 1 4000 842 60
policylab@urbaninnovation.at
www.urbaninnovation.at

Das Policy Lab wird gefördert aus den Mitteln des Programms
„Mobilität der Zukunft“ – eine Initiative des Bundesministeriums für
Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI).



Bundesministerium
Innovation, Mobilität
und Infrastruktur



Kurzfassung

Der vorliegende Bericht bietet einen strukturierten Überblick über das BMM-Beratungsprogramm in Wiener Betriebsbaugebieten. Er umfasst eine Darstellung der erarbeiteten Maßnahmen und der Aktivitäten, die ergänzend zu den Beratungen durchgeführt wurden. Abschließend werden die wichtigsten Learnings sowie konkrete Handlungsempfehlungen für die Weiterentwicklung des Betrieblichen Mobilitätsmanagements aufgezeigt.

Das Beratungsprogramm wurde im Rahmen des Policy Labs umgesetzt und gemeinsam von der UIV Urban Innovation Vienna und tbw research sowie den Wiener Linien durchgeführt. Die Stadt Wien (MA 18) und die Wirtschaftskammer Wien unterstützten das Projekt inhaltlich und organisatorisch und stellten durch ihre Kofinanzierung die Umsetzung sicher. Dadurch konnte ein breit abgestimmter Prozess entstehen, der sowohl fachliche Expertise als auch lokale Bedürfnisse der Wiener Betriebsbaugebiete berücksichtigt.

Inhalt

1	Der Beratungsprozess	5
1.1	Ablauf der Beratungen	7
1.2	Beratene Unternehmen	8
1.3	Umgesetzte Maßnahmen	8
1.4	Ergänzende Aktivitäten zum Beratungsprogramm	9
2	Dissemination	10
2.1	Erstellte Unterlagen	10
2.2	Formate und Aktivitäten	10
2.2.1	Administrative Strukturen und Steuerungsformate	10
2.2.2	Öffentlichkeitsarbeit und Netzwerkformate	10
2.2.3	BMM-Klub	11
3	Handlungsempfehlungen aus über 2 Jahren Policy Lab	13
3.1	Learnings	13
3.2	Handlungsempfehlungen	15
3.3	Abschluss und Ausblick	16

1 Der Beratungsprozess

Die Ausgestaltung des Wiener Beratungsprogramms orientierte sich am bereits etablierten Modell der Stadt München, das ab 2019 erfolgreich einen Beratungsprozess zum Betrieblichen Mobilitätsmanagement umgesetzt hat. Im Rahmen der Konzeptentwicklung fand ein fachlicher Austausch mit den zuständigen Expert*innen von B.A.U.M. Consult GmbH statt, um Erfahrungen, Erfolgsfaktoren und bewährte Ansätze für Wien nutzbar zu machen.

Die Dauer des Beratungsprozesses, beginnend beim ersten „Runden Tisch im Grätzl“ bis zum Abschlussworkshop zu den Ergebnissen hat rund ein Jahr gedauert. In Abbildung 1 ist der Beratungsprozess dargestellt.

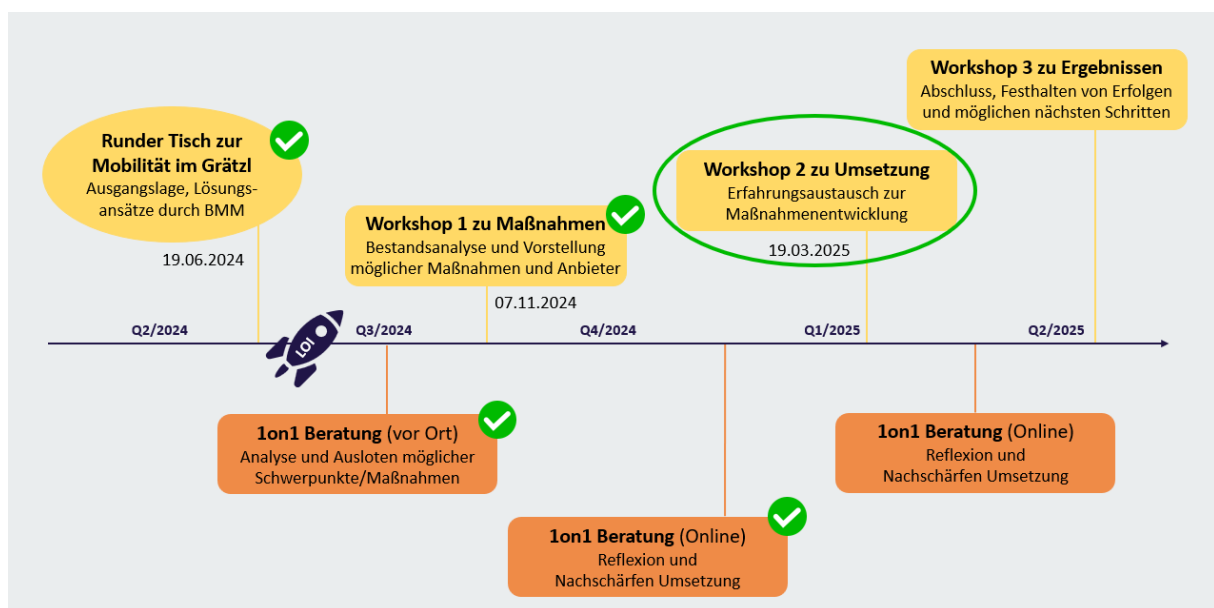


Abbildung 1: Zeitleiste für das Beratungsprogramm.

Beim ersten Runden Tisch im Grätzl wurden alle interessierten Unternehmen eingeladen, um erste Informationen über das Programm zu erhalten. Eine zentrale Rolle spielten dabei die ehemaligen Vienna Business Districts (VBDs), ein früheres Betriebsbetreuungsangebot der Wirtschaftskammer Wien und der Wirtschaftsagentur Wien, das 2025 neu aufgestellt wurde. Als lokale Ansprechpersonen mit direktem Zugang zu den Betrieben in ihren Gebieten konnten sie gezielt einladen, bestehende Kontakte aktivieren und Unternehmen auf das Programm aufmerksam machen. Bei Interesse haben die Betriebe anschließend einen LOI unterzeichnet.

Die Runden Tische fanden in vier ausgewählten Gebieten statt. Die sogenannten Kohorten orientierten sich an den ehemaligen Business Districts der VBDs.

- **District Nord: Hermann-Gebauer-Straße / Rautenweg** (Anm. vor Beauftragung des Policy Labs)
- **District Süd: Inzersdorf**

- **Simmering:** Im District Ost war ursprünglich angedacht, dass Beratungsprogramm im Betriebsbaugelände Ailecgasse durchzuführen. Aufgrund zu wenig interessierter Betriebe wurde das Angebot auf den gesamten District OST erweitert.
- **District Nord: Heiligenstadt / Stadtquartier Muthgasse**

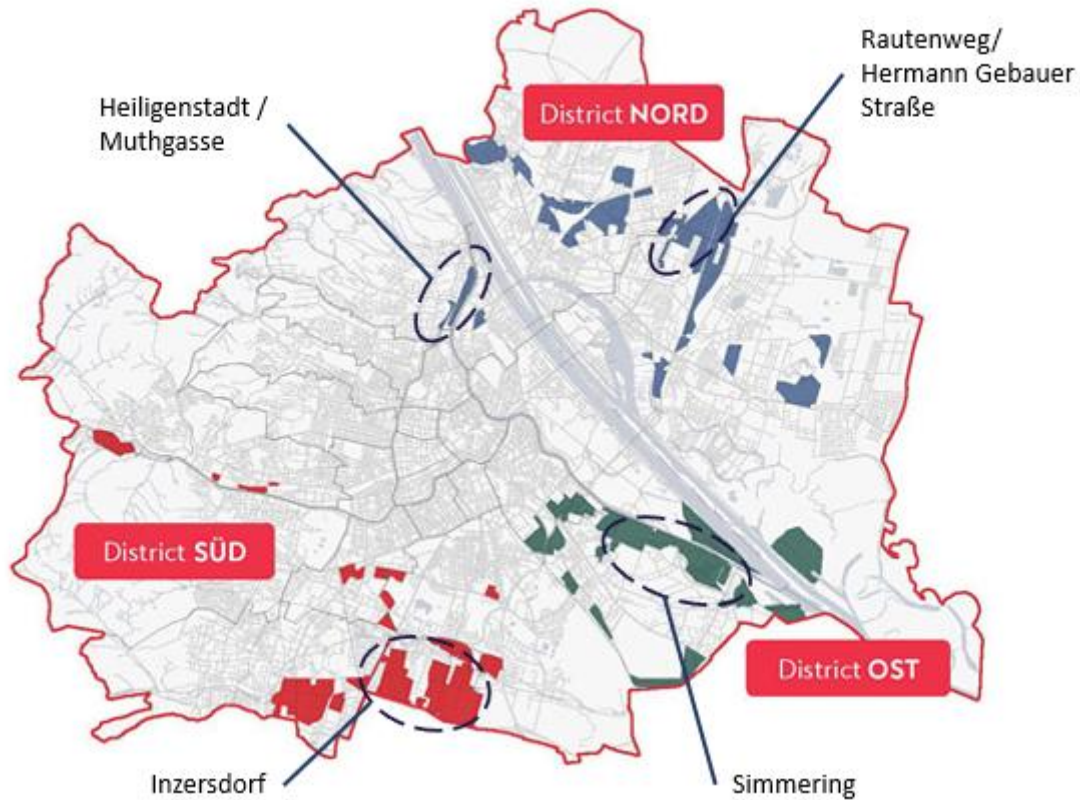


Abbildung 2: Die vier ausgewählten Gebiete in den VBDs.

Ziel dieser vier Kohorten war es, räumliche Synergien zu nutzen und standortspezifische Mobilitätsanforderungen gemeinsam zu betrachten. Der Fokus lag darauf, den Austausch zwischen Unternehmen mit ähnlichen Rahmenbedingungen zu ermöglichen und gemeinsame Bezugspunkte im Mobilitätskontext sichtbar zu machen.

1.1 Ablauf der Beratungen

Wie in Abbildung 1 zu sehen ist, war das Beratungsprogramm aus einem Wechsel zwischen Einzelberatungen und Workshops mit den Unternehmen aus dem Grätzl konzipiert.

Die definierte Kohorte Rautenweg hat im Jänner 2023 gestartet und wurde im September 2024 abgeschlossen. Mit dabei waren fünf Unternehmen (Lead tbwr). Parallel dazu wurde die Inzersdorfer Kohorte im September 2023 gestartet und im Juli 2024 abgeschlossen. Hier waren sechs Unternehmen beteiligt (Lead UIV).

Als Learning der ersten beiden Kohorten wurden die Zeiträume bei den Kohorten drei und vier adaptiert.

Im Juni 2024 fanden die ersten „Runden Tische im Grätzl“ in den beiden Betriebsbaugebieten der 3. und 4. Kohorte (Simmering sowie Heiligenstadt/Muthgasse) statt. Diese dienten als erste Informationsveranstaltungen zum BMM-Beratungsprogramm. In der Folge entschieden sich sieben Unternehmen in Simmering (Lead UIV) sowie vier Unternehmen zur Teilnahme in Heiligenstadt/Muthgasse (Lead tbwr). Zwischen November 2024 und Juni 2025 wurden drei Workshops mit den teilnehmenden Unternehmen durchgeführt.

Die thematischen Schwerpunkte der Workshops lagen auf der Vorstellung und Entwicklung von Maßnahmen, deren Umsetzung sowie Ergebnissicherung. Zusätzlich waren je Unternehmen drei Einzelberatungstermine zwischen den Workshops vorgesehen, die in unterschiedlichem Ausmaß in Anspruch genommen wurden. Unternehmen, die bereits Aktivitäten im Bereich des BMM gesetzt hatten, nutzten das Beratungsangebot zum Teil selektiv. Andere Unternehmen hingegen benötigten häufigere sowie kürzere Abstimmungen im Verlauf des Prozesses. Insbesondere mit Unternehmen, die eine Mitarbeiter*innenumfrage durchgeführt haben, hatten einen höheren Abstimmungsbedarf. Die erste Einzelberatung hat jeweils vor Ort bei den Unternehmen stattgefunden, um einen Lokalausweis von den Betrieben zu bekommen.

Der gesamte Prozess wurde von den Wiener Linien als Mobilitätsdienstleister auf freiwilliger Basis mitbegleitet.



Abbildung 3 Workshop in Inzersdorf

1.2 Beratene Unternehmen

Im Rahmen des Beratungsprogramms wurden insgesamt 23 Unternehmen mit rund 8.700 Mitarbeiter:innen begleitet. Neben der Teilnahme an Informationsveranstaltungen „Runder Tisch im Grätzl“ nahmen die Betriebe an individuellen Beratungen sowie gemeinsamen Workshops teil. Sonstige involvierte Organisationen

Neben den Unternehmen, die im Programm beraten wurden bzw. bei Veranstaltungen dabei waren, waren auch Kooperationspartner / Organisationen aus der Verwaltung sowie Mobilitätsdienstleister involviert. Neben den Auftraggeber*innen Wirtschaftskammer Wien/VBD und Stadt Wien – MA 18 sowie den umsetzenden Partnern UIV, tbwr und den Wiener Linien waren weitere Organisationen in unterschiedlicher Intensität am Prozess beteiligt. Dazu zählen unter anderem: Herry Consult/klimaaktiv (Förderungen), Fluidlife (Produkt Mitfahren), JobRad (Produkt Jobrad), Ummadam (Produkt Mitfahren), Pave Commute (Produkt Mitfahren), das Energieinstitut Vorarlberg (Produkt Mobilitätsmappe) sowie das Zielgebietsmanagement der MA 21 in Heiligenstadt.

1.3 Umgesetzte Maßnahmen

Im Rahmen des Beratungsprogramms wurden von den teilnehmenden Unternehmen unterschiedliche Unterstützungsangebote in Anspruch genommen. Die Steckbriefe je Betrieb zeigen, dass sich die Aktivitäten je nach Ausgangssituation, Unternehmensgröße und internen Prioritäten deutlich unterscheiden. Insgesamt lassen sich jedoch mehrere Maßnahmenbereiche identifizieren, die wiederkehrend nachgefragt oder bereits angestoßen wurden. Dazu zählen insbesondere die Mobilitätsbefragungen der Mitarbeiter*innen, erste Schritte zur Einführung eines JobRads, die

Erstellung einer Mobilitätsmappe oder diverse Quick Wins wie beispielsweise die Nutzung der WienMobil-Monitore zur verbesserten Information am Standort.

Da die Betriebe sich in unterschiedlichen Phasen der internen Entscheidungs- und Budgetprozesse befinden, ist der Umsetzungsstand der Maßnahmen heterogen. Einige Unternehmen konnten erste Maßnahmen unmittelbar realisieren, während andere Projekte – insbesondere solche mit größerem finanziellem oder organisatorischem Aufwand – vorerst angestoßen wurden und in einem längerfristigen zeitlichen Rahmen weiterbearbeitet werden. Grundsätzlich zeigt sich jedoch ein breites Interesse an Maßnahmen, die die Erreichbarkeit im öffentlichen Verkehr, die fehlende Fahrradinfrastruktur sowie die First- und Last-Mile-Anbindung verbessern. Gerade diese Themen wurden von vielen Betrieben als zentrale Herausforderung benannt.

1.4 Ergänzende Aktivitäten zum Beratungsprogramm

Bei den Inzersdorfer Betrieben entstand die Idee eine überbetriebliche Mitfahrbörse zu etablieren. Im Zuge dessen wurden verschiedene Anbieter*innen im Rahmen des Abschlussworkshops eingeladen. Der Anbieter Fluidtime hat dabei einen kostenlosen 12-monatigen Testbetrieb angeboten. Im Juni 2025 wurde das Angebot nochmal an alle Inzersdorfer Unternehmen verteilt und ein Infotermin abgehalten. Über den Sommer wurde die Mitfahrbörse „FahrMit Inzersdorf“ gemeinsam mit sechs Unternehmen konzipiert. Im September 2025 erfolgte der Start des Piloten im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche.

Weiters gab es in Inzersdorf eine Sonderform der Zusammenarbeit. Mit drei Betrieben wurden Workshops zu folgenden Kooperationsthemen durchgeführt: Werksbusse, gemeinsame Radanfahrt sowie gemeinsames Lobbying für Infrastrukturmaßnahmen. Das Endergebnis war ein Austausch mit der Bezirksvertretung des 23. Wiener Gemeindebezirks zum Radwege-Lückenschluss Betriebsgebiet Inzersdorf-Ost sowie eine Untersuchung des Anliegens durch die MA 18.

2 Dissemination

2.1 Erstellte Unterlagen

Am Beginn des Beratungsprogramms wurde der Leitfaden für Betriebliches Mobilitätsmanagement in Wien sowie neun Briefings zu den Themen Mobilitätsbudget, Mitfahrbörse, Parkraummanagement, Jobrad, Radabstellanlagen, WienMobil Monitor, E-Taxis, Stellplatzbedarf und Kommunikationsmaßnahmen aufbereitet. Die Briefings geben jeweils einen kurzen Überblick zu den Themen, worum geht es, was sind die Vorteile, wie kann eine Maßnahme umgesetzt werden etc. Diese Unterlagen wurden laufend erweitert bzw. aktualisiert und sind auf der Website des Policy Labs verfügbar.

Weiters wurden für alle vier Betriebsbaugebiete Porträts über die Räumliche Lage & Abgrenzung, Wirtschaftsstruktur, die Voraussetzungen für BMM, dem IST- und SOLL-Zustand der Mobilität im jeweiligen Zielgebiet sowie Maßnahmen zur Unterstützung von BMM verfasst. Zudem wurde pro Unternehmen ein kurzer Steckbrief mit Betriebsinfos (Mitarbeiter*innenanzahl, Branche, Standort) sowie umgesetzten Maßnahmen im Bereich BMM erstellt.

2.2 Formate und Aktivitäten

Neben der Hauptaktivität, dem Beratungsprogramm, wurden im Rahmen des BMM-Themas verschiedene weitere Aktivitäten gesetzt.

2.2.1 Administrative Strukturen und Steuerungsformate

Zwischen den Hauptverantwortlichen (UIV und tbwr gemeinsam mit der Wirtschaftskammer Wien) gab es einen wöchentlichen Austausch bei denen Updates aus den Betriebsgebieten, geplante Veranstaltungen, Publikationen etc. besprochen wurden.

In regelmäßigen Formaten „Zwischenstand“ wurde den Initialpartner*innen Wirtschaftskammer Wien und der Stadt Wien – MA 18 der aktuelle Status und Learnings aus den Betriebsgebieten präsentiert, sowie gemeinsame Überlegungen für eine dauerhafte Implementierung von BMM entwickelt. Dazu werden auch andere relevante Akteur*innen aus der Stadt eingeladen. Zudem erfolgte eine Vorstellung der BMM-Aktivitäten beim Strategieboard der Stadt Wien.

2.2.2 Öffentlichkeitsarbeit und Netzwerkformate

Neben den internen Formaten war das Policy Lab bei zahlreichen Veranstaltungen, welche von Partner*innen durchgeführt wurden, dabei, um die Tätigkeiten der öffentlichen Hand im Bereich BMM aufzuzeigen.

- Webseminar „Nachhaltige Mobilität im Betrieb“ veranstaltet von OekoBusiness Wien. Seitens des Policy Labs gab es Vorträge zu den Themen Fahrrad- und E-Mobilität in Unternehmen.
- GSV-Forum: „Nachhaltige Mobilität in Unternehmen – Wege zum Erfolg“ (GSV – Österreichische Gesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen in Kooperation mit UIV Urban Innovation Vienna)
- Unter dem Motto „Was ist Betriebliches Mobilitätsmanagement und was kann es?“ fanden ein Webinar und ein WKW Business Brunch im Rahmen der Nachhaltigkeitswoche 2024 und 2025 der Wirtschaftskammer Wien statt.
- Zwei Runde Tische beim Hafen Wien, wo mit den Betrieben, welche im Hafen eingemietet sind, ein Austausch stattgefunden hat.
- Austausch mit den Wiener Klima Allianzen der MA 23. Dabei gab es zwei Austauschformate mit den Betrieben der Allianz und Best-Practice-Betriebsbesuche.
- Kompaktworkshops Betriebliche Mobilität, einer Kooperation der Wirtschaftsagentur Wien und POINT&

Neben den zahlreichen Veranstaltungen wurden die Inhalte auch in schriftlicher Form für ein breiteres Publikum aufbereitet und veröffentlicht. Zum einem ist ein Artikel in der Wiener Wirtschaft mit dem Titel *Mehrwert durch Mobilität* erschienen, an dem Julia Schmid (tbwr) beteiligt war. Weiters wurde eine Publikation in der wissenschaftlichen Zeitschrift Internationales Verkehrswesen zum Thema *Unternehmen als Multiplikatoren der Mobilitätswende* von Matthias Nocker (UIV) und Julia Schmid (tbwr) verfasst. Und es wurde ein Beitrag für die HR-Fachzeitschrift *personal manager* verfasst. Der Artikel *How to BMM? Wie Unternehmen Mobilität aktiv mitgestalten* wurde von Julia Schmid (tbwr) und Sophie Hofbauer (UIV) in Zusammenarbeit mit den Wiener Linien als Praxisbeispiel aufbereitet.

Zudem wurden die Aktivitäten am LinkedIn Account des Policy Labs verbreitet.

2.2.3 BMM-Klub

Für Alumni Unternehmen des BMM-Beratungsprogramms wurde der Wiener BMM-Klub als ergänzendes Format etabliert. Ziel dieses Formats ist es, über die Beratungsphase hinaus mit den Unternehmen in Kontakt zu bleiben und eine Plattform für den niederschweligen Austausch zu schaffen. Im Mittelpunkt steht der Dialog unter den teilnehmenden Unternehmen, ergänzt durch kurze thematische Inputs.



Abbildung 4 Kurzinput der Wiener Linien beim 1. Wiener BMM-Klub

3 Handlungsempfehlungen aus über 2 Jahren Policy Lab

3.1 Learnings

Im Zeitraum des Programms konnten erste Erkenntnisse zu Rahmenbedingungen, Wirkmechanismen und Herausforderungen im betrieblichen Mobilitätsmanagement gewonnen werden. Diese spiegeln Erfahrungen aus der praktischen Umsetzung sowie aus dem Austausch mit teilnehmenden Unternehmen wider und stellen keine abschließende Bewertung dar. Die folgenden Learnings fassen zentrale Beobachtungen zusammen.

- **Veränderungen benötigen Zeit:**
Es ist gelungen einen niederschweligen Zugang zum Thema für interessierte Unternehmen zu schaffen und kleinere Quick-Wins (z.B. WienMobil Monitore) rasch umzusetzen. Aufgrund von Budgetzyklen dauern finanziell aufwändigere Maßnahmen länger bis zur Umsetzung (z.B. Jobticket). Zusätzlich sind auch die Förderzyklen und Einreichphasen zu beachten. Weiters sind Herausforderungen bei Maßnahmen wie der Errichtung von Radabstellanlagen nicht zu unterschätzen (z.B. Umnutzung Stellplätze bei Tele Haase).
- **Nachhaltigkeit ist nicht das durchschlagende Argument, um ein BMM im Unternehmen umzusetzen:**
Herausforderungen wie die Attraktivität als Arbeitgeber*in, ein vorhandener Parkraumangel oder Kosteneinsparungen (z.B. durch die Anmietung von Parkplätzen) sind entscheidender, um sich mit dem Thema BMM zu beschäftigen. Die CO₂-Auswirkungen durch die Anfahrt verursachen gerade bei produzierenden Unternehmen in Betriebsbaugebieten nur einen geringen Anteil an Gesamtemissionen des Unternehmens. Im Gegensatz dazu, ist der Weg von und zur Arbeit in rein dienstleistenden Unternehmen und die damit einhergehende CO₂-Emission oft nicht sichtbar und muss zunächst erhoben werden. Vor allem bei zweitemer gibt es einen Nachholbedarf im Sinne der Nachhaltigkeitsthemen und viel Raum für Bewusstseinsbildung.
- **Der Standort allein entscheidet nicht über das Mobilitätsverhalten:**
Die Unternehmenskultur ist ein wesentlicher Einflussfaktor – das zeigt sich etwa bei Kurier und Raiffeisen Leasing, die im selben Gebäude sitzen und damit die gleiche infrastrukturelle Ausgangslage haben. In beiden Unternehmen wurden Mitarbeiter*innen-Umfragen durchgeführt, die jedoch sehr unterschiedliche Ergebnisse aufweisen. Branche, Unternehmenskultur, Lohnniveau sowie die persönlichen Einstellungen prägen das Mobilitätsverhalten der Beschäftigten deutlich stärker als der Standort selbst.
- **Kooperation schafft Mehrwert:**
Der Austausch mit städtischen Organisationen (Magistratsabteilungen) sowie mit der Wirtschaftskammer Wien und den Wiener Linien wurde von den teilnehmenden Unternehmen durchgehend positiv wahrgenommen. Auch die Bezirksverwaltungen wurden

auf Anfrage eingebunden und war ein wesentlicher Player für die Unternehmen. Die direkte Ansprechbarkeit, kurze Wege und die Möglichkeit, Fragen unmittelbar zu klären, wurden besonders geschätzt.

- **Räumliche Nähe und Kooperationen auf Ebene des Betriebsgebiets / Grätzls bewähren sich:**

Gemeinsamkeiten hinsichtlich infrastruktureller Ausgangslage schaffen eine gute Gesprächsbasis; Der Austausch und Kooperationen mit anderen Unternehmen vor Ort hat neue Netzwerke geknüpft.

- **Breite Verankerung und klare Zuständigen erleichtern die Umsetzung:**

Je breiter das Team zum Thema BMM im Unternehmen aufgestellt ist (Geschäftsführung, Betriebsrat, Facility Management, HR, Gesundheitsmanagement, Fuhrparkmanagement, etc.), desto leichter können Maßnahmen langfristig umgesetzt werden.

- **Begrenzte Aussagekraft der Policy-Lab-Mobilitätsumfrage:**

Die im Policy Lab durchgeführte Mobilitätsumfrage bietet hilfreiche Einblicke, ist jedoch aufgrund ihres Charakters und der begrenzten Ressourcen für Erstellung, Durchführung und Auswertung nur eingeschränkt aussagekräftig. Gleichzeitig zeigt sie deutlich das breite Spektrum an Herausforderungen, die in den Betrieben noch zu adressieren sind.

Gerade in produzierenden Unternehmen ist die Erreichbarkeit aller Mitarbeitenden schwierig: Viele verfügen weder über Diensthandy noch Laptop, es bestehen häufig Sprachbarrieren, und die zeitlichen Ressourcen für die Teilnahme an einer Umfrage sind begrenzt. Auch das aufgezeigte und in der Literatur dargestellte Umstiegspotenzial gehört kritisch betrachtet, da die persönliche Einstellung der Mitarbeitenden eine tragende Rolle in ihrer Mobilitätswahl spielt. Die Ergebnisse sollten daher als Orientierung verstanden werden – nicht als vollständiges Abbild des Mobilitätsverhaltens.

Die Umfrage wurde mittels MS Forms durchgeführt. Dabei wurden die Verkehrsmittelwahl, die Entfernung vom Wohn- zum Arbeitsort, Home Office Tage / Schichtmodelle / Gleitzeit, Betreuungstätigkeiten, Motive für die Verkehrsmittelwahl, Ausstiegshaltestellen etc. abgefragt. Daraus wurde der Modal Split, der CO₂-Ausstoß sowie das theoretische Umstiegspotential pro Unternehmen berechnet. Es haben **9 Unternehmen mit 5.553 Mitarbeiter*innen** eine Umfrage durchgeführt

- **Gezielte und kontinuierliche Kommunikation ist ein zentraler Erfolgsfaktor:**

Maßnahmen im betrieblichen Mobilitätsmanagement entfalten ihre Wirkung nur dann, wenn sie verständlich, zielgruppengerecht und regelmäßig kommuniziert werden. Transparente Informationen zu Angeboten, klare Zuständigkeiten sowie wiederholte Impulse tragen wesentlich zur Bewusstseinsbildung bei und erhöhen die Akzeptanz bei Mitarbeiter*innen. Besonders wirksam zeigte sich die Kombination aus formeller Kommunikation (z. B. interne Kanäle) und persönlichem Austausch.

3.2 Handlungsempfehlungen

- **Standortwechsel/-umbau/-erweiterung als Chance für BMM nutzen:**

Die Umsiedlung oder Standortveränderung eines Unternehmens ist ein idealer Zeitpunkt, um Maßnahmen im Betrieblichen Mobilitätsmanagement umzusetzen – wie etwa die Einführung oder Erhöhung von Stellplatzpreisen, den Ausbau der Radinfrastruktur oder die Bereitstellung einer Mobilitätsmappe, die neue Verhaltensweisen langfristig verändern könnte.

Betriebe sollten – wenn möglich – bereits bei der Suche nach einem neuen Standort begleitet werden. Auch bei der Erschließung neuer Betriebsbaugebiete sowie in städtischen Verfahren wie Widmung oder Standortentwicklung kann frühzeitig auf Mobilitätsaspekte hingewiesen werden.

Für Unternehmen, die einen Umzug planen oder einen neuen Standort suchen, ist eine gemeinsame Anlaufstelle – etwa über die Wirtschaftskammer Wien oder die Wirtschaftsagentur Wien – eine wertvolle Unterstützung, um Mobilität von Anfang an mitzudenken.

- **BMM frühzeitig in der Standortentwicklung verankern:**

Betriebliches Mobilitätsmanagement sollte bereits bei der Neuwidmung von Standorten mitgedacht werden. In städtebaulichen Verträgen können verbindliche Qualitätskriterien festgehalten werden – etwa zur Ausgestaltung von Fahrradräumen oder zur Bereitstellung ausreichender Fahrradabstellplätze. Siehe Prozess Stadtquartiersentwicklung Muthgasse & [Beispiel Muthgasse 105, 1190 Wien](#).

- **Radverkehrsinfrastruktur und aktive Mobilität in Betriebsbaugebieten gezielt weiterentwickeln:**

In Betriebsbaugebieten besteht weiterhin ein erhöhter Bedarf an infrastrukturellen Verbesserungen für den Radverkehr – beispielsweise beim Lückenschluss Inzersdorf oder bei identifizierten Gefahrenstellen wie der Leberstraße.

Auch wenn Priorisierungen häufig zu Gunsten innerstädtischer Projekte ausfallen – bedingt durch höhere Radverkehrsanteile – sollten niederschwellige Maßnahmen für Fuß und Radverkehr in Betriebsgebieten dennoch umgesetzt werden, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Dies gilt insbesondere in Arealen mit hohem LKW-Verkehrsaufkommen, wo angepasste Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur einen wesentlichen Beitrag zur Risikoreduktion leisten kann.

3.3 Abschluss und Ausblick

Der Beratungsprozess im Rahmen des Policy Labs hat wertvolle erste Einblicke in die unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse der Mitarbeiter*innen in den Wiener Betriebsbaugebieten geliefert. Er zeigt deutlich, wie heterogen die Anforderungen der Betriebe sind und welche spezifischen Rahmenbedingungen in den Gebieten bestehen. Besonders positiv wurde der Austausch im Grätzl und zwischen den Unternehmen wahrgenommen – ein wichtiger Baustein, um voneinander zu lernen und Mobilitätsthemen gemeinsam weiterzuentwickeln.

Deutlich wurde auch, dass Standortwechsel – etwa Umzüge oder die Entwicklung neuer Standorte – zentrale Zeitfenster darstellen, in denen Unternehmen besonders offen für Mobilitätsmaßnahmen sind. Gleichzeitig zeigt sich, dass Maßnahmen sehr unterschiedliche Umsetzungszeiträume haben: Während einige rasch realisierbar sind, benötigen aufwändigere Schritte wie etwa Jobtickets eine längere Vorlaufzeit, insbesondere in der Budgetplanung.

Betriebliches Mobilitätsmanagement leistet dabei nicht nur einen Beitrag zur Verbesserung betrieblicher Klimabilanzen, sondern ist ein wesentlicher Hebel zur Erreichung der städtischen Klimaziele. Ein erheblicher Anteil des motorisierten Individualverkehrs entfällt auf Arbeits- und Dienstwege, wodurch Maßnahmen auf betrieblicher Ebene direkte Auswirkungen auf das gesamtstädtische Verkehrsaufkommen haben.

Gleichzeitig wirkt BMM über einzelne Standorte und Stadtgrenzen hinaus: Durch abgestimmte Angebote und Strukturen entstehen überregionale Effekte, die insbesondere Pendler*innen adressieren und nachhaltige Mobilitätsoptionen stärken. Darüber hinaus zeigen sich Potenziale zur Reduktion von Wirtschafts- und Lieferverkehren, etwa durch gebündelte Logistiklösungen oder veränderte organisatorische Abläufe. In diesem Zusammenspiel von Betrieben und Stadt kann BMM einen wichtigen Beitrag zur Verkehrsvermeidung, -verlagerung und -reduktion leisten.

Insgesamt wird sichtbar: Betriebliches Mobilitätsmanagement ist ein kontinuierlicher Prozess, der Zeit, Verbindlichkeit und strukturelle Verankerung benötigt. Die gewonnenen Erkenntnisse bilden eine gute Grundlage, um BMM in den kommenden Jahren in Wien weiter zu stärken und gemeinsam mit Betrieben, Stadt und Partnerorganisationen nachhaltig zu entwickeln.