



NACHHALTIGE MOBILITÄT

*Wirtschafts- & Bildungsknoten
im Zentralraum Kärnten*

KWF-17978 | 32528 | 46736

Ko-kreative Entwicklung innovativer regionaler Mobilitätskonzepte unter dem Aspekt der Nachhaltigkeit und Umsetzbarkeit, auf Basis eines verschränkten Expert*innen- und Bildungsprozesses.



**Edu-
cational
Lab**



Stand der Inhalte

November 2022

Fördergeber*in

Europäische Union – Europäischer Fonds für regionale Entwicklung und Investitionen in Wachstum und Beschäftigung (EFRE)
Kärntner Wirtschaftsförderungs Fonds (KWF)



Projektleitung

Lakeside Science und Technology Park GmbH
Lakeside B11, 9020 Klagenfurt am Wörthersee
Mag. David Pitschmann



Gesamtprojektsteuerung

Trigon Entwicklungsberatung
Marktwirksame Unternehmensentwicklung GmbH
Radetzkystraße 2, 9020 Klagenfurt am Wörthersee
Dr. Günther Karner



Technische Projektbegleitung

Kampus Raumplanungs- und Stadtentwicklungs GmbH
Joanneumring 3/2, 8010 Graz
DI Daniel Kampus
DI Michael Malderle



Team Bildungsprozess

FH St. Pölten Department Bahntechnologie und Mobilität (Projektleitung)

- Prof. (FH) Dipl.-Ing. (FH) Dipl.-Ing. Frank Michelberger, EURAIL-ING
- Dipl.-Ing. Thomas Preslmayr

Marketing und Social Media (Studierende)

- Sandra Rabba
- Thomas-Peter Hadl
- Sebastian Fieber



Smart lab CARINTHIA der FH Kärnten

- Paul Amann, MSc.
- Ing. Mag. Gerald Zebedin



Product Life Institute Austria - Gemeinnütziger Verein zur Förderung der Circular Economy

- Mag. Raphaela Egger



NACHHALTIGE MOBILITÄT

Wirtschafts- & Bildungsknoten im Zentralraum Kärnten

KWF-17978 | 32528 | 46736

Ko-kreative Entwicklung innovativer regionaler Mobilitätskonzepte unter dem Aspekt der Nachhaltigkeit und Umsetzbarkeit, auf Basis eines verschränkten Expert*innen- und Bildungsprozesses.



Endbericht
Klagenfurt/Graz, November 2022

Dieses Konzept wurde gemeinsam mit zahlreichen Stakeholdern von Mai 2021 bis Oktober 2022 entwickelt. Die daraus entstandenen Hebelmaßnahmen der einzelnen Wirtschafts- und Bildungsknoten liegen als Ergebnis in Kapitel 8 vor und bauen auf den in den einzelnen Phasen zur Verfügung stehenden Informationen und Entwicklungsrichtungen der betrachteten Wirtschafts- und Bildungsknoten auf.

Mit dankenswerter Unterstützung:



Dr.in Gaby Schaunig
Landeshauptmann-
Stellvertreterin



Mag. Sebastian Schuschnig
Landesrat &
Mobilitätsreferent



Christian Scheider
Bürgermeister Klagenfurt



Günther Albel
Bürgermeister Villach



Ing. Martin Kulmer
Bürgermeister St. Veit/Glan

Lakeside Science & Technology Park



Mag. (FH) Bernhard Lamprecht
Geschäftsführer



Mag. David Pitschmann
Projektleitung

Die Wirtschafts- und Bildungsknoten im Zentralraum Kärnten leisten nicht nur einen wesentlichen Beitrag zur Wirtschaftsentwicklung, sondern sorgen durch die Menschen, die dort arbeiten, forschen, lehren und lernen für ein entsprechendes Verkehrsaufkommen. Daher eignen sich der Lakeside Park in Klagenfurt, der tpv Technologiepark Villach und der Industriepark St. Veit besonders als Modellstandorte für die Entwicklung nachhaltiger Mobilitätskonzepte zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs und als Testlabore für innovative Lösungsansätze unter Einbeziehung aktueller Forschungsthemen. Gemeinsam mit den beteiligten Stakeholdern wurden 12 Hebelmassnahmen entwickelt, die in den kommenden 3 bis 4 Jahren umgesetzt werden. Ebenso wurden Bildungsinstitutionen wie die Universität Klagenfurt, die Fachhochschule Kärnten und die Pädagogische Hochschule Kärnten, sowie Unternehmen und Forschungsinstitute in den Wirtschafts- und Bildungsknoten involviert.

Wir sind stolz darauf mit diesem Projekt, das aus Mitteln des EFRE Europäischen Fonds für regionale Entwicklung und des KWF Kärntner WirtschaftsförderungsFonds kofinanziert wird, den Lakeside Park zu einem Vorreiter in Sachen nachhaltige Mobilität weiterzuentwickeln. Mit Pilotierungen wie dem Betrieblichen Mobilitätsmanagement im Park, oder dem Mobilitätsknoten der Stadtwerke werden erste Ergebnisse bereits sichtbar. Erst die entwickelten Transferkonzepte ermöglichen allerdings die gewonnenen Erfahrungen auf weitere Standorte zu übertragen.

Inhalt	
0.	
Summary	8
1.	
Das Projekt im Überblick	14
1.1 Ausgangssituation und Aufgabenstellung.....	14
1.2 Projektziele	16
1.3 Zielgruppen	17
1.4 Projektstrategien	17
1.5 Der Expert*innenprozess (Retrospektive)	18
1.6 Bildungsprozess (Retrospektive).....	19
2.	
Herausforderung Mobilitätswende	22
2.1 Allgemeine Anforderungen an den Fußverkehr	24
2.2 Allgemeine Anforderungen an den Radverkehr	24
2.3 Allgemeine Anforderungen an den Öffentlichen Verkehr.....	25
3.	
Recherche und Analyse von Rahmenstrategien und Konzepten	28
4.	
Good Practice Mobilitätskonzepte für Wirtschafts- und Bildungsknoten	32
4.1 Erfolgskriterien für nachhaltige Mobilitätskonzepte	36
4.2 Landkarte der Möglichkeiten	37
5.	
Analyse der Wirtschafts- und Bildungsknoten im Zentralraum Kärnten	40
5.1 Standort Klagenfurt West	43
5.1.1. Analyseergebnisse Modellrechnungen AAU (Joanneum)	51
5.2 Standort Villach tpv.....	54
5.3 Standort St. Veit/Glan Industriepark Blintendorf	62
5.4 Analyseergebnisse aus dem Bildungsprozess	70
6.	
Good Practice Anwendungsbeispiele für innovative Mobilitätslösungen	76
7.	
Nachhaltige Mobilitätsideen und Lösungsansätze für die Wirtschafts- und Bildungsknoten	80
7.1 Themen- und Maßnahmen-Ideen-Portfolio – Klagenfurt West	80
7.2 Themen- und Maßnahmen-Ideen-Portfolio – Villach tpv	81
7.3 Themen- und Maßnahmen-Ideen-Portfolio –St. Veit/Glan Industriepark Blintendorf	82
7.4 Themen- und Maßnahmen-Ideen-Portfolio aus dem Bildungsprozess	84
8.	
Die Kernergebnisse des Projektes	88
8.1 Die 4 gemeinsamen Makroziele	89
8.2 Die 12 gemeinsamen Ziele und Hebelthemen	90
8.3 Der gemeinsame Umsetzungsmasterplan.....	98
8.4 Pilotumsetzungsvorhaben im Lakeside Science und Technology Park am Standort Klagenfurt West.....	99
8.4.1. Mobilitätsknoten Lakeside Science und Technology Park.....	99
8.4.2. Innovatives Verkehrsmonitoring.....	99
8.4.3 Fahrradoffensive Lakeside Park.....	99
8.4.4. Betriebliches Mobilitätsmanagement.....	99
8.4.5. Betriebliche Mobilitätsbeauftragte	104
9.	
Transferkonzepte	108
9.1 Entwicklung Mobilitätskonzepte in anderen Regionen	108
9.2 Transferkonzept Bildungsprozess in anderen Regionen	113
9.3 Edu Lab dezentral.....	124
Literaturverzeichnis.....	134
Abbildungsverzeichnis.....	135

o. Summary

Dem vorliegenden Mobilitätskonzept gehen die Mobilitätskonzepte 1.0 und 2.0 voran. Es ist das finale Mobilitätskonzept für die 3 Bildungs- und Wirtschaftsknoten Klagenfurt, Villach und St. Veit/Glan im Zentralraum Kärnten. Die Inhalte des Konzeptes sind in einem stufenweisen Prozess integrativ erarbeitet worden. Die Ausgangsbasis bilden eine Recherche und Analyse von Rahmenstrategien und -konzepten, von vergleichbaren Good Practice Mobilitätskonzepten sowie eine Standortanalyse der einzelnen Wirtschafts- und Bildungsknoten, inklusive der Recherche und Analyse praxiserprobter innovativer Mobilitätslösungen. Parallel dazu, wurde im Rahmen eines 6-stufigen Bildungsprozesses mit Jugendlichen an Bewusstseinsbildungsprozessen, Standortanalysen und Lösungsideen mit kreativen Methoden gearbeitet.

Phasenplan (1/2)

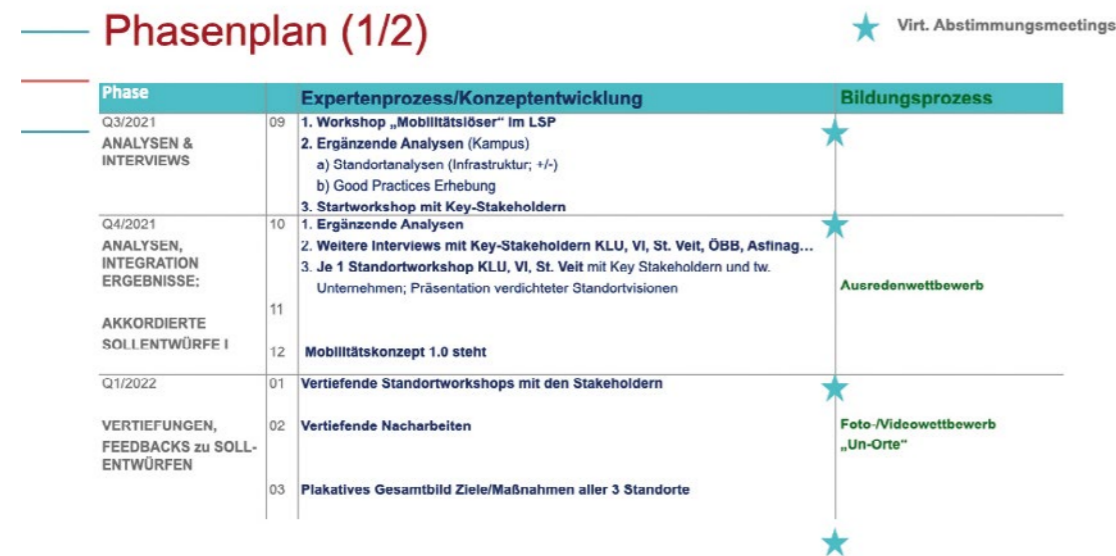


Abbildung 1: Phasenplan (Projektteam, 2021)

Phasenplan (2/2)

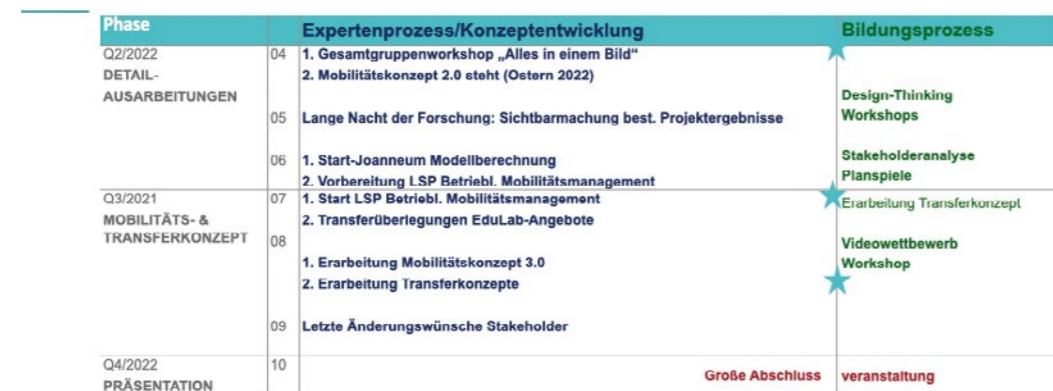


Abbildung 2: Phasenplan (Projektteam, 2021)

Die Ergebnisse aller Recherchen und Analysen bildeten die Grundlage für die Formulierung anzustrebender (Spitzen-)Qualitäten und standortspezifischer Themen und Maßnahmen. Die Ergebnisse sind in Form standortspezifischer Themen- und Maßnahmen-Ideen-Portfolios (siehe Kapitel 7) konkretisiert, visualisiert, zusammengefasst und im Rahmen eines begleitenden Stakeholder*innen-Prozesses mit allen relevanten Schlüssel-Stakeholder*innen abgestimmt.



Abbildung 3: Übersicht der möglichen Stakeholder*innen-Gruppen (Projektgruppe, 2022)

Als Endergebnis liegen ein gemeinsamer Mobilitäts-Zieleplan mit 4 Makrozielen, 12 Teilzielen/Hebelthemen sowie ein gemeinsamer Umsetzungsmasterplan für alle 3 Standorte vor (siehe Kapitel 8)

Das Kapitel 9 beinhaltet 3 Transferkonzepte:

Transferkonzept 1 gibt praktische Anregungen, in welchen Phasen ein integratives, nachhaltiges Mobilitätskonzept in anderen vergleichbaren Regionen entwickelt werden kann.

Transferkonzept 2 erläutert, wie der 6-stufige Bildungsprozess in anderen vergleichbaren Regionen ein- und umgesetzt werden kann.

Transferkonzept 3 zeigt Möglichkeiten auf, wie innovative Angebote des Educational Lab dezentral angeboten werden können und unnötige Fahrten nach Klagenfurt in den Lakeside Park, bei zeitgleicher Schonung der Umwelt, eingespart werden können.

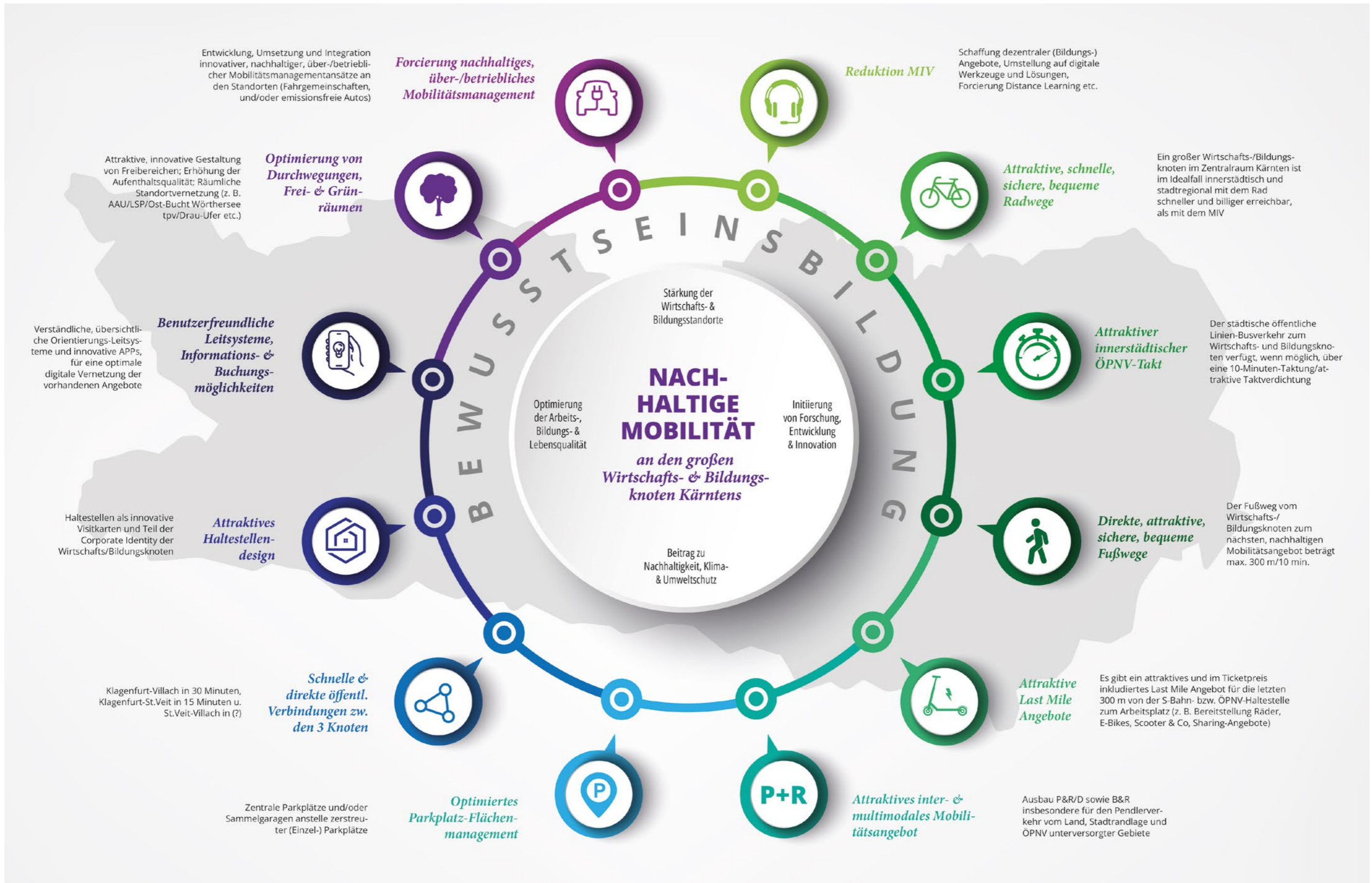


Abbildung 4: Übersicht der möglichen Stakeholder*innen-Gruppen (Projektgruppe, 2022)

NACHHALTIGE MOBILITÄT

an den großen Wirtschafts- & Bildungsknoten Kärntens

BEWUSSTSEINSBILDUNG



Reduktion MIV	Attraktive, schnelle, sichere, bequeme Radwege	Attraktiver, innerstädtischer ÖPNV-Takt	Direkte, attraktive, sichere, bequeme Fußwege	Attraktive Last Mile Angebote	Attraktives inter- & multimodales Mobilitätsangebot	Optimiertes Parkplatz-Flächenmanagement	Schnelle & direkte öffentliche Verbindungen zwischen den 3 Knoten	Attraktives Haltestellendesign	Benutzerfreundliche Leitsysteme, Informations- & Buchungsmöglichkeiten	Optimierung von Durchwegungen, Frei- & Grünräumen	Forcierung nachhaltiges, über-/betriebliches Mobilitätsmanagement
Schaffung dezentraler (Bildungs-) Angebote, Umstellung auf digitale Werkzeuge und Lösungen, Forcierung Distance Learning etc.	Ein großer Wirtschafts-/Bildungsknoten im Zentralraum Kärnten ist im Idealfall innerstädtisch und stadtreional mit dem Rad schneller und billiger erreichbar, als mit dem MIV	Der städtische öffentliche Linien-Busverkehr zum Wirtschafts- und Bildungsknoten verfügt wenn möglich über eine 10-Minuten-Taktung/attraktive Taktverdichtung	Der Fußweg vom Wirtschafts-/Bildungsknoten zum nächsten, nachhaltigen Mobilitätsangebot beträgt max. 300 m/10 min.	Es gibt ein attraktives und im Ticketpreis inkludiertes Last Mile Angebot für die letzten 300 m von der S-Bahn- bzw. ÖPNV-Haltestelle zum Arbeitsplatz (z. B. Bereitstellung Räder, E-Bikes, Scooter & Co, Sharing-Angebote)	Ausbau P&R/D sowie B&R insbesondere für den Pendlerverkehr vom Land, Stadtrandlage und ÖPNV unterversorgter Gebiete.	Zentrale Parkplätze und/oder Sammelgaragen anstelle strentreter (Einzel-)Parkplätze	Klagenfurt-Villach in 30 Minuten, Klagenfurt-St. Veit in 15 Minuten u. St. Veit-Villach in (?)	Haltestellen als innovative Visitenkarte und Teil der Corporate Identity der Wirtschafts-/Bildungsknoten	Verständliche, übersichtliche Orientierungs-Leitsysteme und innovative APPs, für eine optimale digitale Vernetzung der vorhandenen Angebote	Attraktive, innovative Gestaltung von Freibereichen; Erhöhung der Aufenthaltsqualität; Räumliche Standortvernetzung (z. B. AAU/LSP/Ost-Bucht Wörthersee, tpv/Drau-Ufer etc.)	Entwicklung, Umsetzung und Integration innovativer, nachhaltiger, über-/betrieblicher Mobilitätsmanagementansätze an den Standorten (Fahrgemeinschaften, und/oder emissionsfreie Autos)

KLAGENFURT WEST	ST. VEIT/GLAN BLINTENDORF	VILLACH tpv
<p>Forcierung digitale Lehre, Distance Learning, Homeoffice, innovative Arbeitszeitmodelle u. digitale Meeting Culture AAU + PH + LSP</p> <p>Forcierung dezentrale Angebote Zölkau</p> <p>Neue Rad(schnell)wege (AAU/LSP/PH, KLU-West/Sportspange, KLU-West/Stadtzentrum/Hbf.) Land (AR) + Stadt (Strg/Infbau u. Verkehr)</p> <p>Entflechtung Rad u. MIV (Südring im Bereich Sportspange, Hallenbad NEU) Land (AR) + Stadt (Strg/Infbau u. Verkehr)</p> <p>Anbindung Wörtherseeradweg (RI) Land (AR) + Stadt (Strg/Infbau u. Verkehr)</p> <p>Integration Standort KLU West u. Sportspange in das Städtische ÖPNV-Liniennetz u. Einbindung 10 Min. Takt (S-Bahn KLU-West/AAU/LSP/Sportpark/Hallenbad NEU/PH/Hbf.) Stadt (KMG) + Stadt (STP)</p> <p>KLANA Bus - KLU Nachtbus Stadt (KMG) + Stadt (STP)</p> <p>Fußwegverbindung (LSP/AAU mit KLU West + S-Bahn) Stadt (Stadtplanung)</p> <p>Querungsbereich Villacher Straße Land (AR) + Stadt (Stadtplanung)</p> <p>Last Mile Angebot S-Bahn/AAU/LSP z. B. (Autonomer) Shuttle-Bus ab KLU West u. ergänzende Alternativangebote etc. Land (AR) + Stadt (KMG) + ÖBB + Private Mobilitätsanbieter</p> <p>Mobilitätsknoten LSP ASFINAG - ÖBB - Stadt (Strg/Infbau u. Verkehr) - Stadt (KMG)</p> <p>Nutzungskonzept für dauerhaftes Park & Ride Messeparkplatz Autobahn + Anbindung S-Bahn KLU West? ASFINAG - ÖBB - Stadt (Strg/Infbau u. Verkehr) - Stadt (KMG)</p> <p>Ausbau betriebliche u. öffentliche Sharing-Angebote LSP + AAU + Stadt (KMG) + ÖBB</p> <p>Gemeinschaftliches Stellplatzkonzept Bereich Sportspange Land (AR) + Stadt (Strg/Infbau u. Verkehr)</p> <p>Parkraum-bewirtschaftungskonzept KLU West Land (AR) + Stadt (Strg/Infbau u. Verkehr)</p> <p>30 min. Klagenfurt-Villach ÖBB - Land (AR)</p> <p>Ausbau E-Ladestationen selektiver Ausbau der öffentlichen E-Ladestruktur an den Wirtschafts- und Bildungsknoten Klu, Vi, SV Kölog</p> <p>Visitenkarte S-Bahnhaltestelle KLU-West (Umfeld u. Zugangssituation) ÖBB + Stadt (Stadtplanung)</p> <p>Orientierungskarte S-Bahnhaltestelle KLU-West ÖBB + Stadt (Stadtplanung)</p> <p>Weiterentwicklung Klagenfurt Mobil App Stadt (KMG)</p> <p>Neugestaltung Lorelei-Steg Stadt (Stadtplanung)</p> <p>Überbrückung Südring Land (AR) + Stadt (Stadtplanung)</p> <p>Neuorganisation Zufahrtbereich LSP LSP + Land (AR)</p> <p>Projekt Betriebliches Mobilitätsmanagement LSP</p>	<p>Forcierung digitale Lehre, Distance Learning, Homeoffice und Vernetzung Wood-K-Plus mit Unternehmen im IP</p> <p>Radwegausbau & Lückenschluss (Industriepark/S-Bahn/Stadtzentrum/St. Veit Hbf./St. Donat) Land (AR) + Stadt (Tg/Infbau u. Verkehr)</p> <p>Anschluss an das überregionale Radwegnetz (Glan-Radweg) Land (AR) + Stadt (Tg/Infbau u. Verkehr)</p> <p>ÖPNV Anschluss Bus (Testbetrieb 2.0) Stadt (Tg/Infbau u. Verkehr) + Private Mobilitätsanbieter</p> <p>Optimierung Fußwegverbindung durch Ausbau und Ergänzung des Fußwegnetzes zwischen Altglandorf und Blintendorf/IP</p> <p>Last Mile Angebot (temporärer Shuttle) S-Bahn/Industriepark Stadt (Tg/Infbau u. Verkehr) + Private Mobilitätsanbieter</p> <p>Ausbau Hbf. St. Veit/Glan als regionaler Mobilitätshub Land (AR) + Stadt (Stadtplanung)</p> <p>Ausbau P+R Anlage Hbf. Land (AR) + Stadt (Stadtplanung)</p> <p>Privat organisierte Fahrgemeinschaften (umgesetzt) Mitarbeiter/Studenten der lokalen Dienstleistungsunternehmen</p> <p>Zentraler LKW-Abstellplatz für Ein- und Ausgangsverkehr, welcher nicht zum Termin im IP eintrifft.</p> <p>Ausbau S-Bahn (Interregio) zwischen Villach Hbf., Ossiacher See, Feldkirchen u. Hbf. St. Veit/Glan ÖBB - Land (AR)</p> <p>Visitenkarte S-Bahnhaltestelle Glandorf (Umfeld u. Zugangssituation) ÖBB + Stadt (Raum)</p> <p>Orientierungskarte S-Bahnhaltestelle Glandorf ÖBB + Stadt (Raum)</p> <p>Leitsystem, vorhandenes Leitsystem evaluieren und ergänzen mit digitaler App</p> <p>Optimierung Freiflächen, vorhandene Restflächen, Schutzwälle, Gewässerstreifen öffnen, bepflanzen und zugänglich machen</p> <p>Pilotprojekt KIOTO: Ausbau Mobilitäts-Sharing-Infrastruktur (E-Car u. E-Bike Angebot + gratis Strom) KIOTO</p>	<p>Forcierung digitale Lehre, Distance Learning, Homeoffice, innovative Arbeitszeitmodelle u. digitale Meeting Culture PH + tpv + HTECV + Ökostrom</p> <p>Optimierung Radwege • tpv/Stadtzentrum/Hbf • tpv/Maria Galler Straße/Inflon • tpv/Landskron • Friedensbrücke (Brückenkopf) • Beleuchtung tpv Stadt + tpv</p> <p>Alternativ-Radverbindung tpv/Hbf. Seebach Stadt</p> <p>Anschluss an Drau-Radweg tpv + Stadt + Land (AR)</p> <p>Attraktive Bus-Anbindung, -Linienführung u. regelmäßige Taktung (für den Standort tpv) Stadt + Private Mobilitätsanbieter</p> <p>Optimierung Fußwegverbindung tpv mit S-Bahn Friedenbrücke (Brückenkopf) Zentraler Fußweg durch tpv (Campuskonzept) tpv + Stadt</p> <p>Ausbau Bike & Ride Angebot am Hbf. Villach ÖBB</p> <p>Last Mile Angebot S-Bahn/tpv Stadt + ÖBB + Private Mobilitätsanbieter</p> <p>P+D Anlage Maria Galler Straße ASFINAG + Stadt</p> <p>Um- u. Ausbau Hbf. Villach Regionaler Mobilitätshub u. S-Bahnknoten ÖBB - Land (AR)</p> <p>Ausbau Bike & Ride am Hbf. ÖBB + Land (AR)</p> <p>Anbindung Region: Mikro ÖV Stadt + Land (AR) + Private Mobilitätsanbieter</p> <p>Ausbau betriebliche u. öffentliche Sharing-Angebote tpv + HTECV + PH + Stadt + Private Mobilitätsanbieter + ÖBB</p> <p>Zentrale Sammelgarage für PKW und Rad im tpv tpv + Stadt + HTECV</p> <p>Parkraumbewirtschaftung u. Einschränkung kostenloses Parken tpv + Stadt + HTECV</p> <p>Ausbau E-Ladestationen selektiver Ausbau der öffentlichen E-Ladestruktur an den Wirtschafts- und Bildungsknoten Klu, Vi, SV Stadt + tpv + HTECV</p> <p>Ausbau S-Bahn (Interregio) zwischen Villach Hbf., Ossiacher See, Feldkirchen u. Hbf. St. Veit a.d.G. ÖBB - Land (AR)</p> <p>Vision - Interregio Strecke nach SLO u. IT ÖBB - Land (AR)</p> <p>Visitenkarte S-Bahnhaltestelle Seebach (Umfeld u. Zugangssituation) ÖBB</p> <p>Orientierungskarte S-Bahnhaltestelle Seebach ÖBB</p> <p>Integration eines Standort-Orientierungsleitsystems im tpv tpv + Stadt</p> <p>Neugestaltung u. -Organisation Eingangsbereich tpv tpv + Stadt</p> <p>Drau-Ufergestaltung (Flusstribüne/Radwegverlegung) tpv + Stadt</p> <p>tpv Villach Vision mit integriertem Mobilitätskonzept tpv + Stadt + HTECV + Unternehmen am Standort</p>

Verantwortung und Zuständigkeiten: Land (AR) + Stadt (STP) + ÖBB + Private Mobilitätsanbieter



Abbildung 5: Umsetzungsmasterplan (Projektteam, 2022)

1. Das Projekt im Überblick

1.1 Ausgangssituation und Aufgabenstellung

Die Wirtschafts- und Bildungsknoten im Zentralraum Kärnten leisten nicht nur einen wesentlichen Beitrag zur Wirtschaftsentwicklung, sondern sorgen durch die Menschen, die dort arbeiten, forschen, lehren und lernen für ein entsprechendes Verkehrsaufkommen. Daher eignen sie sich besonders als Modellstandorte für die Entwicklung nachhaltiger Mobilitätskonzepte zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs und als Testlabore für innovative Lösungsansätze unter Einbeziehung aktueller Forschungsthemen.

Neue regionale Mobilitäts- und Umsetzungskonzepte mit Mobilitätsanbietern, Mobilitäts-expert*innen, Unternehmen, Forschung, Verkehrsteilnehmer*innen zu entwickeln und dabei die Ideen junger Menschen zu nutzen, ist ein Kernanliegen dieses Projektes.

Ein weiteres Anliegen ist es, junge Menschen als zukünftige Gestalter*innen für die zentralen Themen nachhaltiger Energie und Mobilität sowie Ressourcenschonung und damit Senkung des CO₂-Ausstoßes nicht nur zu sensibilisieren, sondern sie zu befähigen, Zukunftskonzepte selbst zu gestalten.

Mit diesem Ansatz können nicht nur durchdachte Mobilitätskonzepte entstehen, sondern kann eine Verhaltensänderung in der Bevölkerung gefördert und damit ein effektiver Beitrag zu den Zielen der Investitionspriorität, des Energiemasterplan Kärnten 2025 und des Mobilitätsmasterplan Kärnten 2035 geleistet werden.

Konkret zielt das Projekt „Mobilitätskonzept Wirtschafts- und Bildungsknoten im Zentralraum Kärnten“ des Lakeside Science und Technology Park GmbH bzw. des Educational Lab im Lakeside Park, auf die Entwicklung von innovativen, nachhaltigen Mobilitäts- und Umsetzungskonzepten an 3 definierten Wirtschafts- und Bildungsknoten im Zentralraum Kärnten ab, um zu einer Verringerung des motorisierten Individualverkehrs und zur Reduktion von CO₂-Emissionen beizutragen.

Basierend auf den Konzepten und Ergebnissen des Energiemasterplans Kärnten 2025 (eMap 2025) und des Mobilitätsmasterplans Kärnten 2035 (momak 2035) sowie unter Einbeziehung aktueller Forschungsthemen werden die Expertisen von Mobilitätsexpert*innen und regionalen Stakeholder*innen mit den Ideen der jungen Generation verbunden.

Die breite und ko-kreative Entwicklung schafft nicht nur neue, innovative Zugänge zu Mobilitätslösungen, sondern auch eine erhöhte Sensibilisierung und Umsetzungsakzeptanz.

Der innovative und umfassende Ansatz bewirkt die Entwicklung eines durchdachten Mobilitätskonzepts, das mit ersten Pilotanwendungen für alle 3 Wirtschafts- und Bildungsknoten einen effektiven Beitrag zu den Zielen der EFRE Investitionspriorität 4e im Rahmen des Programms IWB 2014-2020, des eMap 2025 und des momak 2035 leisten wird.

Betrachtete Wirtschafts- und Bildungsknoten im Zentralraum Kärnten

- Lakeside Science und Technology Park mit Educational Lab und Universität Klagenfurt, Stadt Klagenfurt
- tpv Technologiepark Villach mit HTCVC und Fachhochschule Kärnten, Stadt Villach
- Industrie- und Wirtschaftspark St. Veit

Regionale Anbindung durch Berücksichtigung des Pendlerverhaltens (Erreichbarkeit der Wirtschafts- und Bildungsknoten)

Die gemeinsamen Zielsetzungen sind:

- Thematisierung, Sensibilisierung und Adressierung von wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Herausforderungen, aktuell relevanten Trends und Themenfeldern für den Kärntner Innovationsstandort, um Bewusstsein zu schaffen und nachhaltige Entwicklungen in Kärnten zu ermöglichen.
- Beitrag zu übergeordneten Strategien, Masterplänen zur Senkung der CO₂-Emissionen durch die Entwicklung neuer lokaler und regionaler Strategien und Maßnahmen für wesentliche Mobilitätsknoten anhand der Vernetzung von Unternehmen, Forschungs-, Bildungs- und wirtschaftsnahen Einrichtungen.
- Entwicklung und Umsetzung eines innovativen Mobilitätskonzepts, das sowohl Pilot- als auch Demonstrationscharakter hat, ein verbessertes Angebot für nachhaltige Mobilitätslösungen unterstützt und zu einer Stärkung klimaschonender Maßnahmen im Land führt.
- Involvierung der jungen Generation, einerseits um neue innovative Zugänge im ko-kreativen Entwicklungsprozess zu ermöglichen und andererseits zu einer Bewusstseinsbildung und Vermittlung entsprechender Fähigkeiten und Fertigkeiten für zukünftige Herausforderungen und Berufsbilder im Bereich der nachhaltigen Mobilität beizutragen.
- Weitere relevante Schwerpunktsetzung im innovativen Entwicklungsmodell des „Educational Lab“, welche ein verbessertes Angebot für Bildung unterstützt, zu einer Stärkung der Bildungsdynamik im Land führt und zu einer sichtbaren Positionierung des Standortes beiträgt.

Das Projekt „Mobilitätskonzept Wirtschafts- und Bildungsknoten im Zentralraum Kärnten“ wird aus Mitteln des EFRE Europäischen Fonds für regionale Entwicklung und des KWF Kärntner Wirtschaftsförderungs Fonds mit der Bezeichnung KWF-17978 | 32528 | 46736 ko-finanziert. Siehe auch <https://www.lakeside-scitec.com/der-park/eu-projekte/mobilitaetskonzept>

Projektlaufzeit: 01.10.2020 bis 31.03.2023

Projektbudget: € 695.000,--

1.2 Projektziele

Im Rahmen des Projektes wurden 5 übergeordnete Projektziele mit folgenden 5 Zielsetzungen definiert.

Projektziel 1

Das Projekt soll zu einer Reduzierung des Motorisierten Individualverkehrs anregen, um CO₂ zu reduzieren, bestehende Parkplätze sollen eingespart werden, ÖV Pendler-Einzugsgebiete sollen erweitert, die Wirtschaftsstandorte sollen in ihrer Attraktivität gesteigert werden und der Betrachtungsradius soll den Zentralraum Kärnten in den Fokus stellen.

Projektziel 2

Durch das Projekt sollen zukünftig an den Wirtschafts- und Bildungsknoten im Zentralraum Kärnten sogenannte Mobilitätsknoten entstehen. In diesem Zusammenhang sollen individuelle lokale Umsetzungskonzepte mit konkreten Umsetzungsempfehlungen für attraktive Mobilitätsangebote an und zwischen den Mobilitätsknoten, inklusive Pilot-Maßnahmen im eigenen Einflussbereich und Pilot-Anwendungen regionaler Forschungsergebnisse umgesetzt werden.

Projektziel 3

Das im Projekt erarbeitete Prozessdesign soll als Modell für die Entwicklung von Mobilitätskonzepten und Mobilitätsknoten, in vergleichbaren Regionen und Standorten, vorbildlich zweckdienlich sein, indem eine Übertragbarkeit bzw. Transfer möglich sein soll. Dies schließt vor allem auch jene, im Ziel 2 erwähnten, Pilot-Maßnahmen und Pilot-Anwendungen regionaler Forschungsergebnisse mit ein.

Projektziel 4

Durch das Educational Lab soll ein transferierbares themenspezifisches Bildungsangebot für „Nachhaltige Mobilität“ angeboten werden, wobei der Fokus auf Fach- und Bewusstseinsbildung gelegt werden soll.

Projektziel 5

Das Projekt soll einen Beitrag zu übergeordneten Strategien und Masterplänen in der Region des Zentralraum Kärntens sowie den einzelnen Wirtschafts- und Bildungsknoten leisten.

1.3 Zielgruppen

Das Projektvorhaben richtete sich insbesondere an folgende 5 Zielgruppen:

- Infrastrukturverantwortliche (Bund, Land und/oder Gemeinde)
- Mobilitätsdienstleister (öffentliche und private Verkehrsunternehmen)
- Bildungseinrichtungen (z. B. PH, Uni, FH...)
- Dachorganisationen am Standort (z. B. Lakeside Park...)
- Einzelunternehmen am Standort
- Einzelpersonen (Mitarbeiter*innen, Student*innen, Schüler*innen und dgl.)

Jede dieser Zielgruppen ist im Stande direkten oder aber auch indirekten Einfluss auf das Mobilitätsverhalten an den einzelnen Wirtschafts- und Bildungsknoten im Zentralraum Kärnten auszuüben, weshalb ihnen eine besondere Verantwortung zukommt.

1.4 Projektstrategien

Das Projektvorhaben konzentrierte sich auf 3 zentrale Themenfelder:

- Nachhaltige standortbezogene und innerstädtische Mobilitätslösungen an den 3 Einzelstandorten (Wirtschafts- und Bildungsknoten)
- Nachhaltige interkommunale Mobilitätslösungen zwischen den 3 Einzelstandorten
- Nachhaltige Mobilitätslösungen zwischen den Einzelstandorten und ihren dazugehörigen Peripherien

Das Projekt verfolgte 2 parallellaufende prozessuale Entwicklungsstränge

Der erste Entwicklungsstrang (*Expert*innenprozess*) setzte sich mit dem technisch und infrastrukturellen Entwicklungskonzept auseinander und befasste sich mit den Gesamtlösungsansätzen und Lösungsansätzen der Einzelstandorte (Wirtschafts- und Bildungsknoten).

Der zweite Entwicklungsstrang (*Bildungsprozess*) setzte sich mit innovativen Bildungsprozessen, in Form von innovativen Formaten, Inhalten und Transferüberlegungen auseinander. Die beiden Prozesse wurden miteinander verschränkt. Durch die gemeinsame (ko-kreative) Entwicklung entstanden neue, dokumentierte und transferierbare Prozesse und Methoden, die zu besser umsetzbaren und breiter akzeptierten Mobilitätslösungen führen.

1.5 Der Expert*innenprozess (Retrospektive)

Der Expert*innenprozess durchlief 7 zentrale Phasen:



Abbildung 6: Expert*innenprozess (Projektteam, 2021)

In der Analysephase 1 wurden Rahmenkonzepte auf regionaler und überregionaler Ebene erhoben, gesichtet und ausgewertet (siehe Kapitel 3 und 4). Zudem wurden Best Practice Beispiele erhoben, um aufzuzeigen, was es schon alles regional und überregional gibt und was man in den eigenen Einflussbereich transferieren könnte. Nahezu zeitgleich wurden mit zentralen Stakeholdern Makroziele für das Gesamtprojekt herausgearbeitet. Bei den Makrozielen ging es darum, die Stakeholder von Anfang an auf große, gemeinsame Ziele einzustimmen, um sich nicht sofort in isolierten Detailmaßnahmen und Einzelideen zu verlieren (siehe Kapitel 8).

In der Folge wurden für jeden der 3 Standorte gemeinsam mit den Stakeholdern Stärken-, Schwächen-, Chancen- und Risiken-Analysen durchgeführt. Und dies vor dem Hintergrund der großen strategischen Entwicklungsrichtungen, die für die jeweiligen Standorte im Raum stehen (siehe Kapitel 5). Für die Alpen Adria Universität wurde zudem ein Verkehrsflussmodell mit Szenarioberechnungen erstellt.

Einerseits parallel und andererseits nachfolgend wurden für die Standorte Optimierungsideen herausgefiltert. Zum einen gab es bereits eine Fülle an laufenden Maßnahmen und Ideen. Diese wurden durch weitere Ideen ergänzt (siehe Kapitel 7).

Das Projektteam hat in der Folge auf Basis der vielen Ideen einen Katalog von 12 gemeinsamen Teilziel- bzw. Hebelthemen entwickelt (siehe Kapitel 8). Diese Übersicht (Big Picture) stellt eine Themenclustering aller vorhandenen Ideen dar. Der Nutzen für die Standorte lag und liegt darin, dass der Katalog eine hohe Orientierungsfunktion aufweist. Jeder Standort kann für sich prüfen, bei welchen der Teilziele er Stärken beziehungsweise Schwächen aufweist, wo es bereits viele

Ideen gibt, wo noch Ideen fehlen und wo man kurz-, mittel- und langfristig Schwerpunkte setzen möchte.

Im nächsten Schritt entstand ein gemeinsam abgestimmter Mobilitätsmasterplan für alle 3 Wirtschafts- und Bildungsknoten im Zentralraum (siehe Kapitel 8). Pilotumsetzungen starteten bereits während der o.a. Phasen (siehe Kapitel 8).

1.6 Bildungsprozess (Retrospektive)

Das Projekt „Mobilitätskonzept Wirtschafts- und Bildungsknoten im Zentralraum Kärnten“ wurde prototypisch von einem Bildungsprozess begleitet. Im Bildungsprozess wurden insbesondere junge Menschen für die Themen des Mobilitätskonzepts sensibilisiert und der Nutzen des Mobilitätskonzepts für Bevölkerung und Region mit Schwerpunkt auf dem Beispiel Lakeside Park ko-kreativ vermittelt. Das zentrale Ziel des Bildungsprozesses ist die Bewusstseinsbildung aller Teilnehmer*innen für „Nachhaltige Mobilität“. Des Weiteren wurden in Anlehnung an das Mobilitätskonzept Ergebnisse generiert, die wiederum als Input für den parallellaufenden Expert*innenprozess dienten.

Von November 2021 bis Herbst 2022 wurde im Projektraum um die Wirtschafts- und Bildungsknoten Klagenfurt, Villach und St. Veit an der Glan eine 6-stufige Abfolge von Maßnahmen umgesetzt (siehe Abbildung 7).



Abbildung 7: Maßnahmenschritte des Bildungsprozesses (Projektteam Bildungsprozess, 2022)

Die einzelnen Maßnahmenschritte bauen aufeinander auf, indem die Schritte jeweils mit den Outputs der vorherigen Stufe weiterarbeiten. Im Laufe des Projektfortschritts wird dieser Trichter immer enger. Die anfangs breite Basis an abstrakten Inputs von einer breiten Zielgruppe aus dem Partizipationsprozess wurde mit zunehmenden Maßnahmenschritten zu immer konkreteren Umsetzungsideen und -schritten verdichtet. Durch diese Abfolge sank mit dem Fortschrittsgrad die Abstraktion, während gleichzeitig die Fülle an Informationen zunahm.

Die Formate richteten sich an unterschiedliche Zielgruppen

Während bei manchen Aktionen die gesamte Bevölkerung im Projektraum eingeladen wurde, adressierten andere Gruppenworkshops Schulklassen der Sekundarstufe. Die Schritte waren von unterschiedlicher Dauer und fanden teilweise auch mehrfach parallel statt, um einem größeren Teilnehmer*innenkreis das Mitmachen zu ermöglichen. Die Einladung zur Teilnahme an offenen Wettbewerben oder Workshops erfolgte über die Website als auch über die Social Media Kanäle des Lakeside Parks.

Ausreden- und Fotowettbewerb

In Anlehnung an den Expertenprozess wurde der Bildungsprozess mit einer Analysephase initiiert. Die erste Aktion stellte einen „Ausreden“ Wettbewerb unter dem Motto „Náchhaltige Mobilität is eh supa, ába für mi is des nix, weil...“ dar. Dadurch gelang es, mentale Problemstellungen zu identifizieren, die Personen im alltäglichen Leben davon abhalten, nachhaltige Verkehrsmittel zu nutzen. In weiterer Folge wurden im Zuge eines Fotoworkshops und eines anschließenden Fotowettbewerbs Personen mit Bezug zu den Projektgebieten dazu aufgerufen, Mobilitäts-„UnOrte“ fotografisch zu dokumentieren. Mit dieser Maßnahme wurden erneut ko-kreativ, lokale Problemstellungen aufgezeigt.

Design Thinking Workshops

Nach der Analysephase wurde eine Ideenphase eingeleitet, die wiederum darauf aufbaute, die junge Kärntner Bevölkerung in den Prozess miteinzubeziehen. Die zugehörigen Maßnahmen bildeten 3 Design Thinking Workshops mit Schulklassen im Educational Lab, deren Aufgabe es war, zu den aus den vorherigen Stufen identifizierten Problemstellungen, innovative Lösungen zu erarbeiten.

Stakeholder-Planspiel

Da kreative Ideen meist sowohl auf Zustimmung als auch Ablehnung treffen, diente die Aktion „Planspiel“ dazu, potenzielle Widerstände und Argumente von Stakeholdern zu identifizieren. Schüler*innen nahmen dabei die Rollen verschiedener Stakeholdergruppen ein, im Plenum wurden so Ideen aus den Design Thinking Workshops im Hinblick auf unterschiedliche Interessen diskutiert.

Videoworkshop

Als finale inhaltliche Aktion wurde in einem Videoworkshop mit anschließendem Wettbewerb innerhalb einer Woche von Jugendlichen Kommunikationsmaterial erzeugt, das Stakeholder davon überzeugen sollte, den Ausbau von nachhaltiger Mobilität voranzutreiben, als auch diese vermehrt zu nutzen. Dieser hätte konzeptionell auf den Ergebnissen des Planspiels aufbauen sollen, aufgrund von Krankheitsfällen musste jedoch der Videoworkshop dem Planspiel zeitlich vorgezogen werden.



2. Herausforderung Mobilitätswende

Die größten Verursacher der Treibhausgasemissionen in Österreich, sind lt. Österreichischen Umweltbundesamt, die Sektoren Energie und Industrie, Verkehr, Gebäude und Landwirtschaft. Wobei der Verkehrssektor seit 1990 eine regelmäßige Zunahme der Treibhausgase verzeichnet.

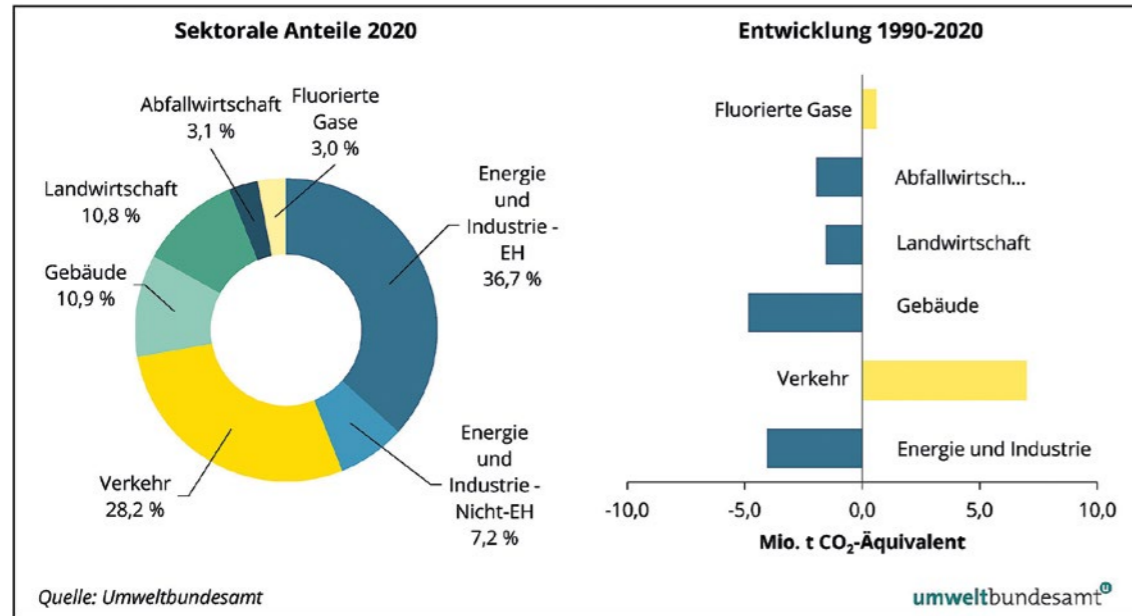


Abbildung 8: Statistische Darstellung der Treibhausgasemissionen in Österreich im Jahr 2020 (Österreichisches Umweltbundesamt 2022, Quelle zuletzt online abgerufen am 15.7.2022 unter: www.umweltbundesamt.at)

Für nahezu ein Drittel der anfallenden Treibhausgasemissionen in Österreich ist der Verkehrssektor verantwortlich. Der größte Anteil der Verkehrs-Emissionen ist auf den Straßenverkehr, insbesondere auf den PKW-Verkehr, zurückzuführen¹.

Um die Klimaziele österreichweit einzuhalten, müssen Österreichs Städte lt. VCÖ noch vor dem Jahr 2050 klimaneutral werden. Die Ausgangsbedingungen für die Mobilitätswende in Österreich gestaltet sich grundsätzlich positiv, es gibt jedoch eine Divergenz zwischen Stadt und Land. Zahlreiche Beispiele zeigen, dass klimaverträgliche Mobilität nicht nur die Verkehrssituation verbessert, sondern auch die Lebensqualität und Gesundheit. Faktoren, wie eine hohe Bevölkerungsdichte, die Verfügbarkeit unterschiedlicher Transportmittel sowie das Potenzial kurzer Wege, bieten demnach gute Ausgangsbedingungen für innovative, effiziente und damit nachhaltige Verkehrslösungen².

Grundsätzlich gilt es Verkehr zu vermeiden, zu verlagern und schließlich zu verbessern. Um die Mobilitätswende voranzutreiben und die Mobilitätshierarchie entsprechend umzukehren, benötigt es vor allem einen Rollen- sowie Perspektivenwechsel. Ein entscheidender Schlüsselfaktor ist demnach das menschliche Verhalten. Im Prozess der Mobilitätswende spielt es daher eine zentrale Rolle.

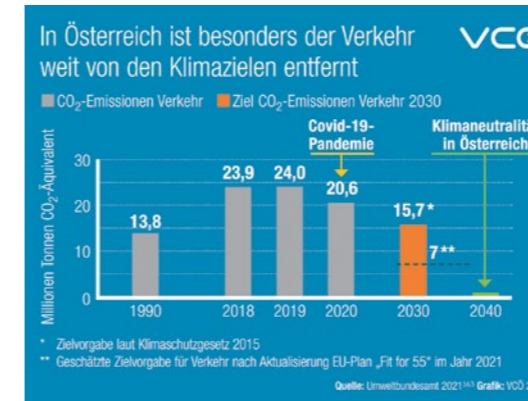


Abbildung 9: Erreichbarkeit der Klimaziele in Bezug auf den Verkehrssektor (VCÖ, Quelle zuletzt online abgerufen am 15.7.2022 unter: www.vcoe.at)



Abbildung 10: Übersicht Anteil umweltverträglicher Mobilitätsformen an der Gesamtmobilität im Bundesländervergleich (VCÖ, Quelle zuletzt online abgerufen am 15.7.2022 unter: www.vcoe.at)

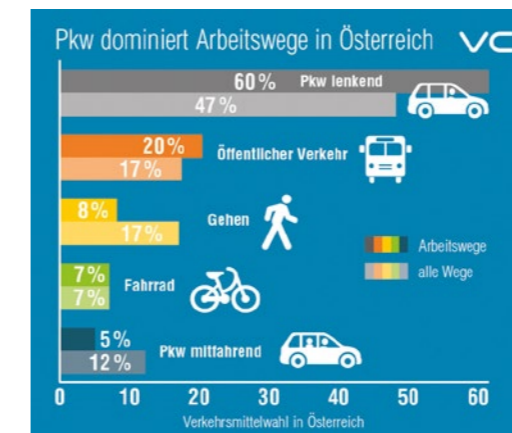


Abbildung 11: Anteilige Verkehrsmittelwahl in Bezug auf die täglichen Arbeitswege (VCÖ, Quelle zuletzt online abgerufen am 15.7.2022 unter: www.vcoe.at)

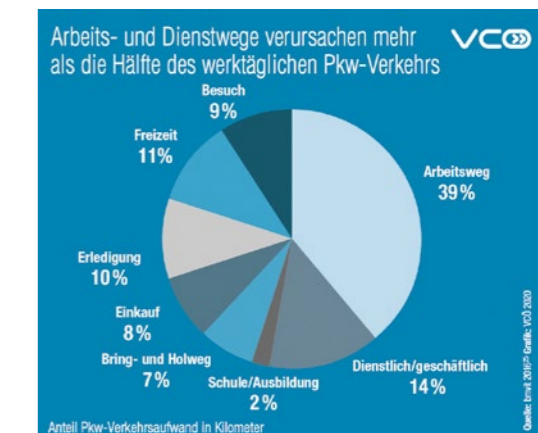


Abbildung 12: Motive des werktäglichen PKW-Verkehrs im Vergleich (VCÖ, Quelle zuletzt online abgerufen am 15.7.2022 unter: www.vcoe.at)

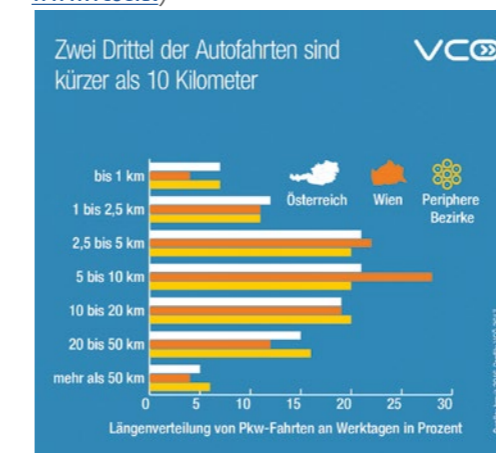


Abbildung 13: Durchschnittliche zurückgelegte Distanzen im PKW-Verkehr (VCÖ, Quelle zuletzt online abgerufen am 15.7.2022 unter: www.vcoe.at)

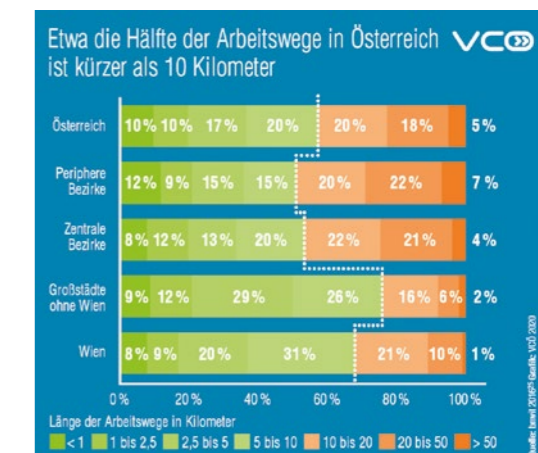


Abbildung 14: Durchschnittliche zurückgelegte Distanzen im PKW-Verkehr bezogen auf die Arbeitswege (VCÖ, Quelle zuletzt online abgerufen am 15.7.2022 unter: www.vcoe.at)

¹Quelle zuletzt abgerufen am 15.7.2022 unter: <https://www.umweltbundesamt.at/umweltthemen/mobilitaet/mobilitaetsdaten/verkehr-treibhausgase>
²Quelle zuletzt abgerufen am 15.7.2022 unter: <https://www.vcoe.at/>

Lt. dem dänischen Architekten und Stadtplaner Jan Gehl³ steigen ca. 63 % der Kopenhagener aufs Rad um, weil es einfach, schnell und bequem ist. Beim nachhaltigen Verhalten geht es vornehmlich um die individuelle Wahl der Lebensweise, daher gilt: „Wir entscheiden danach, was bequem und was einfach ist.“ – Deshalb braucht es einflussreiche, innovative und nachhaltige verkehrspolitische Entscheidungen, die gleichzeitig *individuelle, einfache* und komfortable Entscheidungen ermöglichen und zugleich den motorisierten Individualverkehr reduzieren und zum Beispiel auf den Fuß-, Rad- oder den Öffentlichen Verkehr verlagern.

Vor diesem Hintergrund lassen sich folgende allgemeine Anforderungen an den Fuß- und Radverkehr sowie den Öffentlichen Verkehr herleiten.

2.1 Allgemeine Anforderungen an den Fußverkehr



Abbildung 15: Herleitung allgemeiner Anforderungen an den Fußverkehr basierend auf den Prinzipien von Jan Gehl und dem Greenpeace Leitfadens: ROLLENWECHSEL. Konzept für eine neue Mobilität in Städten (Abbildungsgrafik Büro Kampus, 2022)

2.2 Allgemeine Anforderungen an den Radverkehr

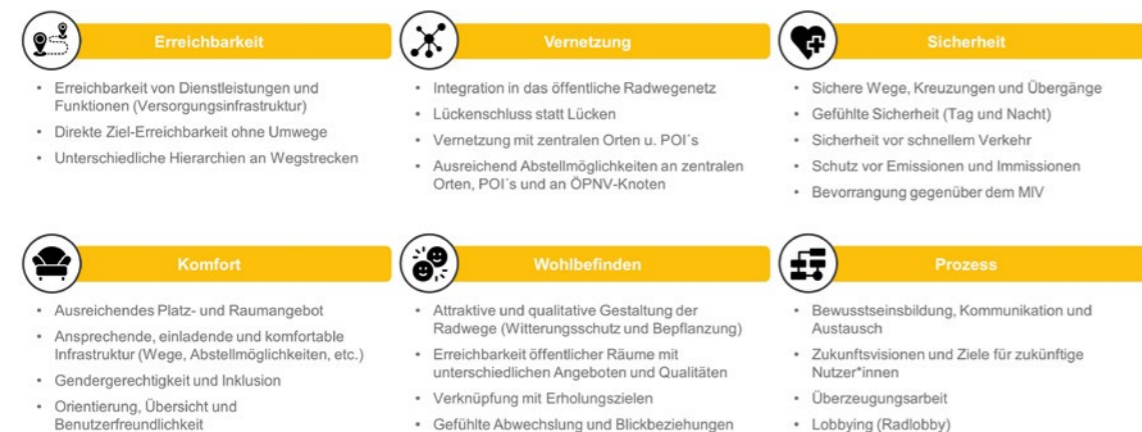


Abbildung 16: Herleitung allgemeiner Anforderungen an den Radverkehr basierend auf den Prinzipien von Jan Gehl und dem Greenpeace Leitfadens: ROLLENWECHSEL. Konzept für eine neue Mobilität in Städten (Abbildungsgrafik Büro Kampus, 2022)

2.3 Allgemeine Anforderungen an den Öffentlichen Verkehr



Abbildung 17: Herleitung allgemeiner Anforderungen an den öffentlichen Verkehr basierend auf den Prinzipien von Jan Gehl und dem Greenpeace Leitfadens: ROLLENWECHSEL. Konzept für eine neue Mobilität in Städten (Abbildungsgrafik Büro Kampus, 2022)

³ Greenpeace e. V. und Gehl Architects ApS: ROLLENWECHSEL. Konzept für eine neue Mobilität in Städten. 2016 (zuletzt abgerufen am 14.6.2022 unter: https://www.greenpeace.de/publikationen/screen_s01851_ds_studie_de_mobi_22_o6_16.pdf)



3. Recherche und Analyse von Rahmenstrategien und Konzepten

Die nachfolgend dargestellte Abbildung 18 (Rahmenstrategien- und Konzeptlandkarte) zeigt die Zusammenhänge und Einflussebenen der, dem gegenständlichen Mobilitätskonzept für Wirtschafts- und Bildungsknoten im Zentralraum Kärnten, übergeordneten Mobilitäts-Rahmenstrategien und -Konzepte auf EU-, Bundes-, Landes-, Kommunal- und Standortebene.

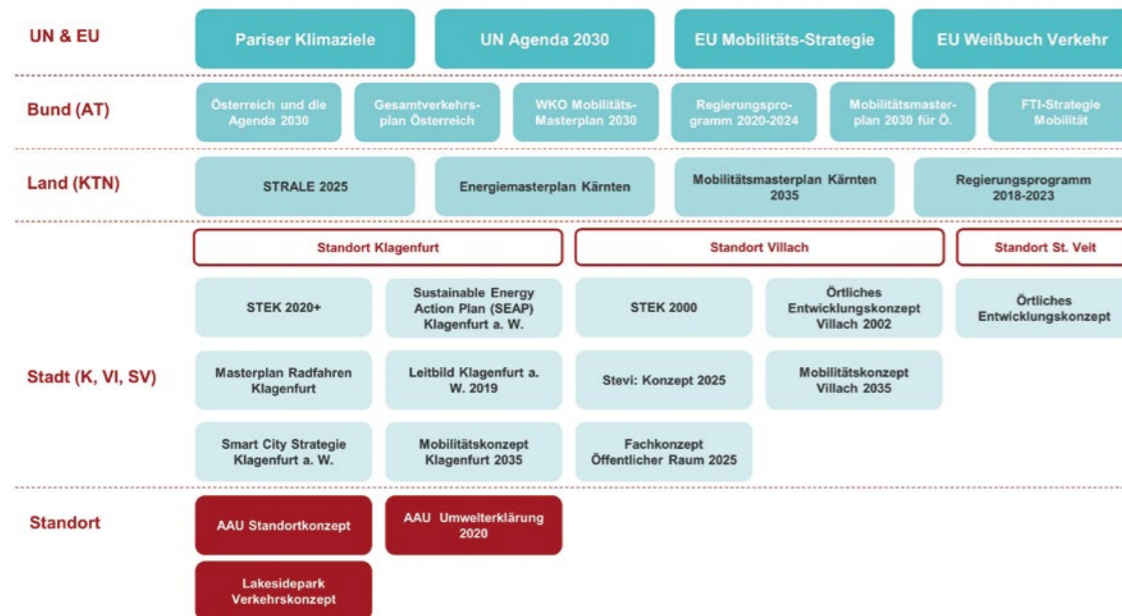


Abbildung 18: Übersichtskarte übergeordneter Rahmenstrategien und Konzepte differenziert nach Wirkungsebene (Projektteam, 2022)

Die Analyse der Rahmenstrategien und Konzepte fokussiert auf die anschließenden 8 Parameter,

- 1 Mission/Vision
- 2 Schwerpunktthemen
- 3 Zielsetzung
- 4 Schlüsselakteur*innen (Konzeptpartner*innen)
- 5 Methodische Vorgehensweise und Entscheidungen
- 6 Prozessformat (Steuerung, Kommunikation)
- 7 Maßnahmen
- 8 Lessons learned

und lässt grundsätzlich folgende rahmenstrategische Gemeinsamkeiten identifizieren:



Abbildung 19: Übersicht der rahmenstrategischen Gemeinsamkeiten der recherchierten und analysierten Rahmenstrategien und Konzepte (Projektteam, 2021)

Die Inhalte des gegenständlichen Mobilitätskonzepts sind mit den übergeordneten Rahmenstrategien und -konzepten strategisch entsprechend abgestimmt.



4. Good Practice Mobilitätskonzepte für Wirtschafts- und Bildungsknoten

Die Analyse, vergleichbarer Good Practice Beispiele innovativer Mobilitätskonzepte für Wirtschafts- und/oder Bildungsstandorte im D-A-CH Raum, lässt wirtschaftliche, soziale sowie ökologische Herausforderungen, Trends und Themenfelder ablesen und erkennen. Im Zuge der Analyse konnte die Anwendbarkeit und Weiterentwicklung für die 3 Standorte Klagenfurt, Villach und St. Veit/Glan entsprechend geprüft werden. Die Analyse der Good Practice Auswahl fokussiert auf folgende 7 Parameter:

- 1 Standorteigenschaften (Lage, ÖV-Anbindung, KFZ-Angebot, Fuß- und Radverkehrsvernetzung)
- 2 Zielsetzung
- 3 Schlüsselakteur*innen (Konzeptpartner*innen)
- 4 Methodische Vorgehensweise
- 5 Prozessformat (Steuerung, Kommunikation und Entscheidungen)
- 6 Maßnahmen
- 7 Lessons learned

Mobilitätskonzepte für BILDUNGS-STANDORTE

Mobilitätskonzepte für WIRTSCHAFTS-STANDORTE

Christian Albrechts Universität zu Kiel		Boehringer Ingelheim Wien	
Land:	DE	Land:	AT
Stadt:	Kiel	Stadt:	Wien
Einwohnergröße:	246.601 EW	Einwohnergröße:	1.920.949
Standort-Informationen		Standort-Informationen	
Fläche:	ca. 80 ha	Fläche:	ca. 7,3 ha
Arbeitsplätze:	3.305 AP	Arbeitsplätze:	2.500 AP
Studierende:	27.792 ST		
Johannes Kepler Universität Linz		Österreichischer Rundfunk Wien	
Land:	AT	Land:	AT
Stadt:	Linz	Stadt:	Wien
Einwohnergröße:	206.537	Einwohnergröße:	1.920.949
Standort-Informationen		Standort-Informationen	
Fläche:	ca. 36 ha	Fläche:	ca. 8 ha
Arbeitsplätze:	3.300 AP	Arbeitsplätze:	3.000 AP
Studierende:	19.493 ST		
Technische Universität Darmstadt		Roche	
Land:	DE	Land:	CH
Stadt:	Darmstadt	Stadt:	Basel Kaiseraugst
Einwohnergröße:	159.878	Einwohnergröße:	173.232 5.533
Standort-Informationen		Standort-Informationen	
Fläche:	ca. 20 + 35 ha	Fläche:	ca. 12 ha ca. 28 ha
Arbeitsplätze:	5.031 AP	Arbeitsplätze:	10.000 AP
Studierende:	25.355 ST		
Technische Universität Graz		Zeiss	
Land:	AT	Land:	DE
Stadt:	Graz	Stadt:	Jena
Einwohnergröße:	294.236	Einwohnergröße:	111.343
Standort-Informationen		Standort-Informationen	
Fläche:	ca. 18 ha	Fläche:	ca. 8 ha
Arbeitsplätze:	2.200 AP	Arbeitsplätze:	2.000 AP
Studierende:	13.300 ST		

Abbildung 20: Übersicht der Good Practice Auswahl (Projektteam, 2022)

Aktuell gibt es kein vergleichbares Projektvorhaben im D-A-CH-Raum, das Wirtschafts- und Bildungsstandorte in Kombination betrachtet, thematisiert und als potentialreiches Tandem für die Umsetzung nachhaltiger Mobilität nutzt.

Bildungsknoten

Bei den meisten Bildungsknoten, die über Mobilitätskonzepte verfügen, handelt es sich um überwiegend neuere Campus-Standorte in Stadtrandlage, die vom motorisierten Individualverkehr (MIV) dominiert sind und über limitierte Raum-, Grund- und Bodenressourcen verfügen. Der Fokus der Maßnahmen der untersuchten Konzepte, lässt sich wie folgt, auf 7 Themenbereiche zusammenfassen.

- 1 *Reduktion des motorisierten Individualverkehrs*

- 2 *Parkraumbewirtschaftung*

- 3 *Mobilitätsmanagement*

- 4 *Öffentlicher Verkehrsanschluss*

- 5 *Rad- und Fußverkehr*

- 6 *Standortvernetzung*

- 7 *Attraktivierung des Campus hinsichtlich Aufenthaltsqualität und Durchwegung*

Die konzeptuelle Umsetzung von Mobilitätskonzepten an Bildungsstandorten ist meist sehr umfangreich und vertieft, wissenschaftlich, teilweise isoliert betrachtet, streng hierarchisch, zielorientiert und statisch.

Wirtschaftsknoten

Bei den meisten Wirtschaftsstandorten, die über ein Mobilitätskonzept verfügen, handelt es sich um Transformationsstandorte in verdichteten Zonen und/oder in Stadtrandlage. Ähnlich wie die Bildungsstandorte, sind sie vom motorisierten Individualverkehr (MIV) dominiert und verfügen ebenfalls nur über limitierte Raum-, Grund- und Bodenressourcen. Der Fokus der Maßnahmen lässt sich wie folgt, auf 7 Themenbereiche zusammenfassen.

- 1 *Transformation des Mitarbeitermobilitätsverhaltens (Reduktion des motorisierten Individualverkehrs)*

- 2 *Parkraumbewirtschaftung und Mobilitätsmanagement*

- 3 *Öffentlicher Verkehrsanschluss (stadtreional)*

- 4 *Serviceangebote und Benefits im Sinne eines/einer attraktiven Arbeitgebers/Arbeitgeberin*

- 5 *Rad- und Fußverkehr*

- 6 *Standortvernetzung*

- 7 *Home-Office, Meeting-Culture, Dienst- und Arbeitswege, Fuhrpark etc. (bedingt durch Corona)*

Die konzeptuelle Umsetzung von Mobilitätskonzepten an Wirtschaftsstandorten ist zumeist angewandt (praxisorientiert), partizipativ durch eine breite und aktive Einbindung der Mitarbeiter*innen, maßgeschneidert, adaptierbar, ergebnisorientiert und agil im Sinne eines laufenden Prozesses.

4.1 Erfolgskriterien für nachhaltige Mobilitätskonzepte

Erfolgreiche nachhaltige Mobilitätskonzepte für Wirtschafts- und Bildungsknoten benötigen ein klares Commitment sämtlicher beteiligter Personen hinsichtlich Transformation, Kooperation und Experimentierfreude. Grundvoraussetzung ist die Anbindung an ein leistungsfähiges öffentliches Verkehrssystem, wobei Vernetzung, Konnektivität, Multi- und Intermodalität eine essenzielle Rolle spielen. Hierbei ist die Vernetzung zwischen Stadt, Stadtregion und Land ebenso wichtig, wie die grenzüberschreitende Vernetzung.

Die Good Practice Beispiele lehren uns Diversität als Synergiepotential zu nutzen und das Beste aus zwei Welten (Bildung und Wirtschaft) zu vereinen. Speziell Wirtschafts- und Bildungsstandorte verfügen über entsprechendes Know-how, Technologien und Innovationen an einem einzigen Ort, weshalb eine Ressourcenbündelung naheliegt.

Um komplexe Herausforderungen erfolgreich zu managen, bedarf es integrativer Prozessstrukturen, Agilität und Flexibilität, Intelligenz, Anpassbarkeit und ein laufendes Monitoring. Vernetzung, Kommunikation, Erfahrungsaustausch und Wissenstransfer spielen hierbei eine wesentliche Rolle im Prozessdesign. Nutzer*innen müssen laufend und aktiv eingebunden sein, sodass sie sich mit dem Mobilitätskonzept entsprechend identifizieren können. Daher müssen nachhaltige Mobilitätskonzepte für Wirtschafts- und Bildungsknoten überschaubar, transparent und nachvollziehbar gestaltet sein, wobei Alltagstauglichkeit, Praxisnähe und Realitätsbezug in den Mittelpunkt zu stellen sind.

4.2 Landkarte der Möglichkeiten

Durch die Good Practice Analyse lassen sich mögliche Maßnahmen-Handlungsfelder definieren, die in Abbildung 21, in Form einer „Landkarte der Möglichkeiten“ festgehalten werden. Sie sollen einen Überblick darüber geben – WIE Wirtschafts- und Bildungsknoten einen Beitrag zur nachhaltigen Mobilität leisten können.

Nachhaltige Mobilität an Wirtschafts- und Bildungsstandorten ist unterschiedlich beeinflussbar. Im Zentrum des Aktionsradius steht die öffentliche Mobilitäts-Infrastruktur, sie liegt im Einflussbereich von Bund, (Bundes-)Länder, Gemeinden, öffentlicher und privater Mobilitätsdienstleister. Die Unternehmen und Bildungseinrichtungen können mittels Angeboten, Anreizen, regulatoriver, organisatorischer, bewusstseinsbildender und infrastruktureller Maßnahmen aktiv in das Mobilitätsgeschehen und -verhalten des Unternehmens und am Standort entsprechend einwirken.



Abbildung 21: Landkarte der Möglichkeiten für die Umsetzung einer nachhaltigen Mobilität an Wirtschafts- und Bildungsknoten (Kampus 2022)



5. Analyse der Wirtschafts- und Bildungsknoten im Zentralraum Kärnten

Alle 3 Wirtschafts- und Bildungsknoten – *Klagenfurt, Villach und St. Veit/Glan* – wurden einer umfangreichen Standort-, Umfeld-, Potential und Stakeholder-Analyse unterzogen. Für alle 3 Standorte konnten die lokalen räumlichen Rahmenbedingungen, die relevanten Schlüsselakteure, das Mobilitätsangebot, die Mobilitätsinfrastrukturen, die Aufenthaltsqualität sowie das lokale Versorgungsangebot erhoben und in Form einer SWOT-Analyse zusammengefasst werden.

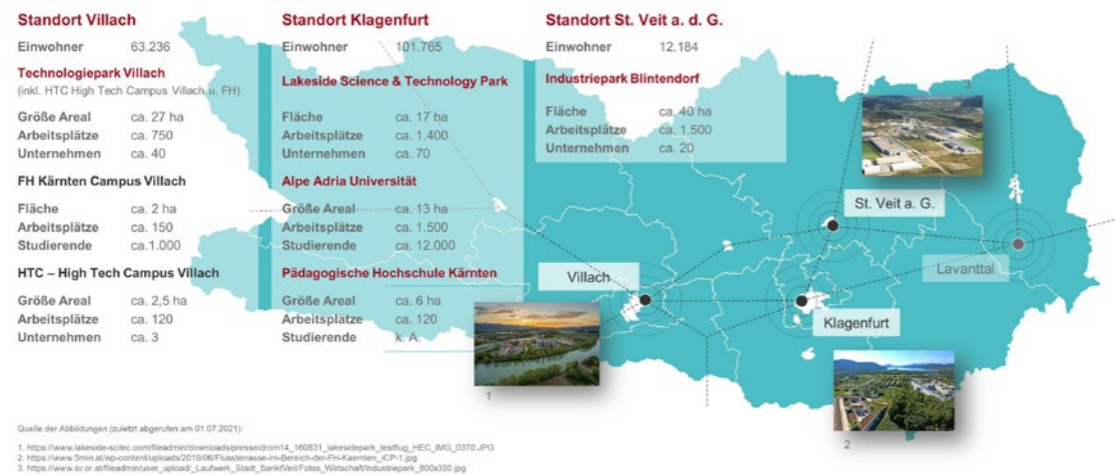


Abbildung 22: Lage und Übersicht der Wirtschafts- und Bildungsknoten im Zentralraum Kärnten (Kampus, 2021)

Alle 3 Wirtschafts- und Bildungsknoten verfügen über eine ausgezeichnete geostrategische Lage-gunst innerhalb des Kärntner Zentralraumes sowie über eine starke Mobilitäts-Infrastruktur-anbindung und sind über das Kärntner S-Bahn-Netz (S2), optimal und direkt miteinander vernetzt. Über den Knoten Klagenfurt erreicht man nicht nur den Großraum Villach, sondern auch St. Veit/Glan, das Rosental, Völkermarkt, das Görtschitztal und das Lavanttal. Über den Knoten Villach erhält man Anschluss an das Untere Drautal mit Spittal/Drau, das Gailtal mit Hermagor und Arnoldstein, das Rosental, den Raum rund um den Ossiacher See mit Feldkirchen sowie Klagenfurt. Über den Knoten St. Veit/Glan erreicht man neben Klagenfurt, Feldkirchen, Althofen, Friesach und das Görtschitztal.

Laut Eric Kirschner von Joanneum Research, ist die Koralmbahn das größte sozioökonomische Projekt in Österreich seit dem Bau der Semmeringbahn 1845. Mit der neuen Bahn sind wesentliche Weichen für einen mächtigen (neuen) Wirtschaftsraum gelegt.



Abbildung 23: Netzplan S-Bahn Kärnten (ÖBB, Quelle zuletzt online abgerufen am 19.7.2022 unter https://www.oebb.at/dam/jcr:e05a0037-0c1c-4e3f-b24f-931d55d71a0e/liniennetz_kaernten.pdf)

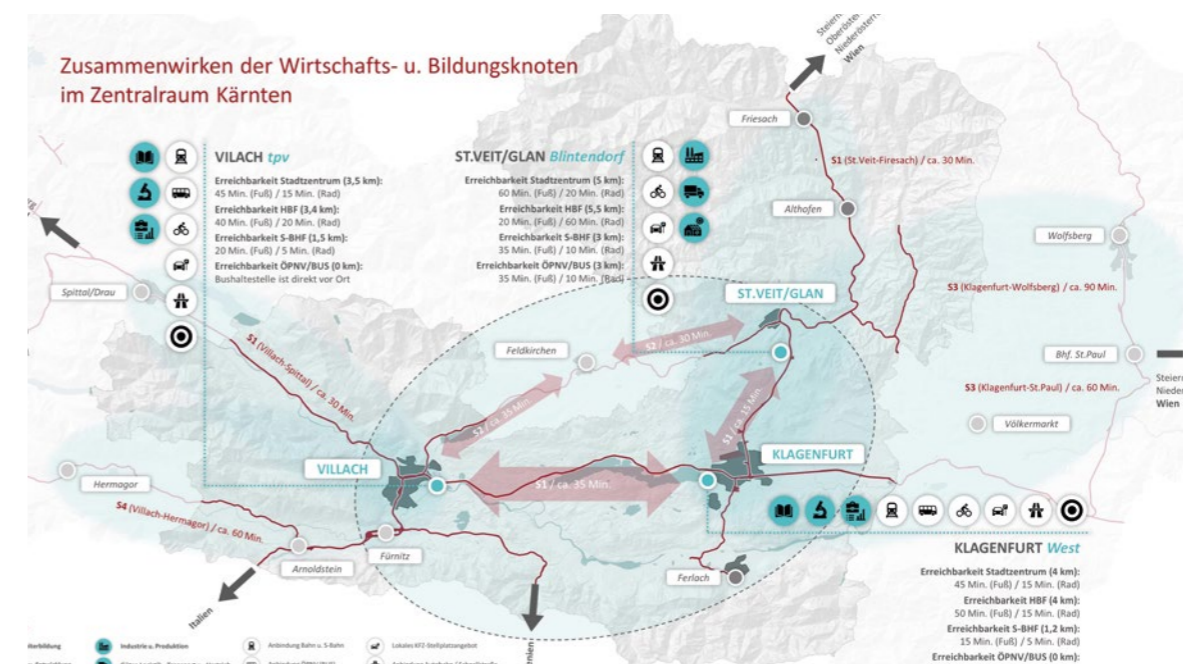


Abbildung 24: Zusammenwirken der Wirtschafts- und Bildungsknoten im Zentralraum Kärnten

Während die Knoten Klagenfurt und Villach 2 klassische Wirtschafts- und Bildungsstandorte sind, ist der Standort St. Veit/Glan ein stark von Industrie, Gewerbe, Güter-Logistik, Transport und Vertrieb geprägter Standort. Es zeigen sich in Summe gesehen folgende Standortschwerpunkte:

**Wirtschafts- und Bildungsknoten
KLAGENFURT West**



Lokale Schwerpunkte

- Forschung und Entwicklung
- Aus- und Weiterbildung
- Naherholung
- Sport und Freizeit
- Tourismus

**Wirtschafts- und Bildungsknoten
VILLACH tpv**



Lokale Schwerpunkte

- Aus- und Weiterbildung
- Forschung und Entwicklung
- Wirtschaft und Unternehmen

**Wirtschafts- und Bildungsknoten
ST.VEIT/GLAN Blintendorf**



Lokale Schwerpunkte

- Industrie und Produktion
- Güter-Logistik, Transport und Vertrieb
- Erneuerbare Energien

5.1 Standort Klagenfurt West



Abbildung 25: Lakeside Science und Technology Park (Projektteam, 2021)



Abbildung 26: Übersicht der vorhandenen Standortschwerpunkte (Projektteam, 2022)

**Standort-Informationen (Fact-Sheet)
STANDORT – KLAGENFURT WEST**

Land	AT/Kärnten
Stadt	Klagenfurt
Einwohnergröße	101.765 EW
Lage in der Stadt	Stadtrandzone (disperse Bebauung)

Standort Klagenfurt West

Standortfläche	ca. 30 ha (+6 ha)
Nutzungskategorie	Bildungs- und Unternehmensstandort

Lakeside Science und Technology Park GmbH

Fläche	ca. 17 ha
Arbeitsplätze	ca. 1.400 AP
Unternehmen	ca. 70

Alpen Adria Universität Klagenfurt

Fläche	ca. 13 ha
Arbeitsplätze	ca. 1.500 AP
Studierende	ca. 12.000 ST

Pädagogische Hochschule Kärnten

Fläche	ca. 6 ha
Arbeitsplätze	ca. 120 AP
Studierende	k.A.

Stadtteilentwicklung Klagenfurt West

Der Standort Klagenfurt soll mittel- bis langfristig als Teil des städtischen Entwicklungsgebiets „Klagenfurt West“ ausgebaut werden. Das bestehende Angebot soll erweitert und ein neues vielseitiges lokales, regionales und hochwertiges überregionales Nutzungsangebot (insbesondere an vordefinierten Vorrangzonen) für F&E, Tourismus, Sport und Freizeit (Sportspace) soll geschaffen werden. Durch den schrittweisen Standortausbau in den kommenden 15 Jahren werden neue Arbeits- und Studienplätze, Sport- und Freizeiteinrichtungen, als auch lokaler Wohnraum entstehen, wodurch zukünftig neue und zusätzliche Nutzer- und Besucher*innen-Gruppen den Standort beleben werden.

Entwicklungsvorhaben in den nächsten 15 Jahren

Erweiterung AAU	Ca. 64 Mio. Euro Investition Ca. minus 250 Parkplätze
Erweiterung LSP	Ausbau auf zweifache Größe Ca. plus 1.400 AP
Weiterentwicklung Sportspace	Ca. ??? Besucher/Jahr
Erweiterte Nutzung Europa Park	Ca. minus 650 Parkplätze

Mobilitätsangebot und -Infrastruktur vor Ort

MOBILITÄTS-ANGEBOT/INFRASTRUKTUR – BEWERTUNG

● ausreichend vorhanden | ● mittelmäßig vorhanden | ● mäßig vorhanden | ● nicht vorhanden

ÖV-Angebot/Infrastruktur

- Bahn
- Bus

MIV-Angebot/Infrastruktur

- Park & Ride
- Parkraumbewirtschaftung
- Sammelgarage
- Ladeinfrastruktur für Elektroautos

Radverkehrs-Angebot/Infrastruktur

- Direktanbindung an das öffentliche Radwegenetz
- Stellplatzangebot für Fahrräder im Freien
- Stellplatzangebot für Fahrräder überdacht
- Fahrradstellplätze mit Absperrfunktion
- Radweginfrastruktur
- Orientierungsleitsystem
- Anbindung ÖPNV Knotenpunkt

Fußverkehrs-Angebot/Infrastruktur

- Sichere fußläufige Anbindung und Vernetzung
- Attraktive fußläufige Anbindung und Vernetzung
- Barrierefreie fußläufige Anbindung und Vernetzung
- Attraktive öffentliche Freiräume

Sharing-Angebot/Infrastruktur

- Car-Sharing
- Bike-Sharing
- E-Scooter

Abbildung 27: Bewertung des Mobilitätsangebotes und der Mobilitätsinfrastruktur vor Ort (Büro Kampus 2021)

Standort-, Arbeits- und Bildungsumfeld vor Ort

STANDORT-, ARBEITS-, UND BILDUNGSUMFELD – BEWERTUNG

● ausreichend vorhanden | ● mittelmäßig vorhanden | ● mäßig vorhanden | ● nicht vorhanden

Aufenthaltsqualität

- Natur- und Grünraum
- Öffentliche und halböffentliche Freibereiche
- Gestaltung der Zugänge, Eingangsbereiche, Fußwege und Aufenthaltsbereiche
- Mobiliar
- Beleuchtungskonzept
- Witterungsschutzmaßnahmen
- Gestaltung und Proportion der Gebäude
- Gestaltung der Erdgeschosszone

Versorgung

- Gastronomisches Versorgungsangebot
- Nahversorgungsangebot
- Kinderbetreuungsangebot
- W-Lan
- Fitness-, Sport- und Freizeitangebot
- Übernachtungsangebot

Abbildung 28: Bewertung des Standort-, Arbeits- und Bildungsumfeldes bzgl. Aufenthaltsqualität und Versorgungsangebot (Büro Kampus 2021)

Standort- und Umfeldanalyse

Lage im Stadtgebiet, Gebietscharakter und stadträumliche Vernetzung mit der Umgebung

Der Wirtschafts- und Bildungsknoten *Klagenfurt West*, bestehend aus dem *Lakeside Science und Technology Park* sowie der *Alpen Adria Universität Klagenfurt*, befindet sich in Stadtrandlage, in ca. 3,7 km Luftlinie westlich des Stadtzentrums von Klagenfurt und in fußläufiger Distanz zur Wörthersee-Ost-Bucht.

Der Gebietscharakter ist, neben seiner Funktion als Bildungs- und Wirtschaftsstandort für Forschung, Entwicklung und Innovation, vor allem von üppigen Grün- und großzügigen Freiräumen für Naherholung, Freizeit, Sport und Tourismus, als auch von angrenzenden und naheliegenden Wohngebieten geprägt.

Westlich grenzt das Areal an die Wörthersee-Südufer-Straße (Süd-Umfahrung), an ein großflächiges Landschaftsschutzgebiet und in Folge an das Ufer des Wörthersees. Im Norden grenzt das Areal an das Universitätssportzentrum mit dem naheliegenden Lendkanal, im Osten an ein mehrgeschossiges verdichtetes Wohnquartier und im Süden an ein Landschaftsschutzgebiet. Nördlich des Lendkanals, schließen weitere verdichtete mehrgeschossige Wohnquartiere an.

Der Standort ist von Osten und Norden gut bis sehr gut erschlossen und stadträumlich optimal mit den benachbarten Wohnquartieren, Naherholungs-, Freizeit-, Sport- und Tourismuseinrichtungen für den Fuß- und Radverkehr vernetzt.

Stadträumlich ist der Wirtschafts- und Bildungsknoten *Klagenfurt West* als Teil eines übergeordneten urbanen Funktionsbandes – *Bahnhof Klagenfurt West, Wörthersee-Ost-Bucht (mit Strandbad, Europapark und Minimundus), Alpen Adria Universität, Lakeside Science und Technology Park, Sportpark Klagenfurt und Pädagogische Hochschule Kärnten* – zu sehen.



Abbildung 29: Lage im Stadtgebiet (Projektteam, 2022)

- LSP/AAU nach Bhf. Klagenfurt West**
 - ca. 1,3 km Distanz
 - ca. 15 Minuten Fußweg
- PH nach Bhf. Klagenfurt Lend**
 - ca. 2,0 km Distanz
 - ca. 23 Minuten Fußweg
- PH nach Bhf. Klagenfurt Süd**
 - ca. 1,3 km Distanz
 - ca. 16 Minuten Fußweg
- LSP/AAU nach PH**
 - ca. 2,3 km Distanz
 - ca. 27 Minuten Fußweg

- Standortareal
- Bahn / Bahn-Haltestelle
- ÖPNV-Haltestelle (Bus)
- Radwegenetz
- Fußweg
- 15 Minuten fußläufige Erreichbarkeit
- Brücke
- Unterführung
- Risikopotential Kreuzungsbereich
- Freiflächenpotential

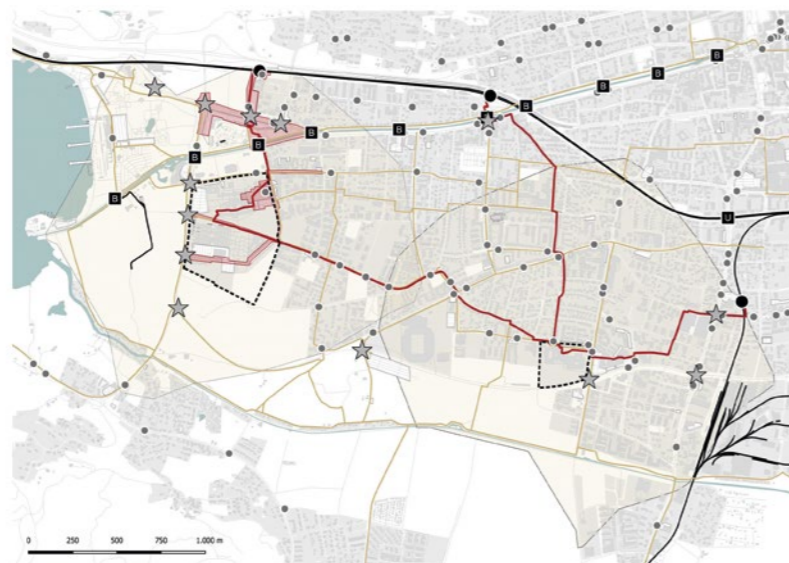


Abbildung 30: Standort- und Umfeldanalyse. Übersicht der wesentlichen Fußwegeverbindungen zwischen Alpen Adria Universität, Lakeside Science und Technology Park, Pädagogischer Hochschule und den nahegelegenen S-Bahnhaltestellen, sowie Übersicht der fußläufigen Erreichbarkeiten, der Brücken und Unterführungen, der Haltestellen für den ÖPNV, des Bestandsradwegenetzes, möglicher Freiflächenpotentiale und Kreuzungsbereiche mit hohem Risikopotential. (Projektteam, 2022)

Öffentliche Mobilitätsinfrastruktur

Der Standort verfügt über eine gute Basiserschließung bis sehr gute ÖV-Erschließung der ÖV-Gütekategorie C, D, E und F. In ca. 10 bis 15 Minuten Fußweg erreicht man eine hoch- und höchstrangige ÖV-Erschließung der ÖV-Gütekategorie A und B. D.h. der Standort selbst verfügt über einen Direktanschluss an das städtische Busliniennetz, in ca. 10 Minuten Fußweg erreicht man das regionale Busnetz und in ca. 15 Minuten das überregionale Bahn- und S-Bahnnetz (Bahnhof Klagenfurt West).

Lokale Versorgungsinfrastrukturen und -angebote

In 15 Minuten Fußweg erreicht man zahlreiche privatgewerbliche und öffentliche Versorgungseinrichtungen. D.h. der Standort ist ausreichend gut versorgt. Er verfügt sowohl über ein lokales Nahversorgungsangebot, gastronomisches Angebot und Übernachtungsangebot, als auch über ein lokales Kinderbetreuungs-, Erholungs-, Sport, Freizeit- und Tourismusangebot.

Als besondere (überregionale) Points of Interests der näheren Umgebung, neben der Alpen Adria Universität und dem Lakeside Science und Technology Park selbst, gelten vor allem das Strandbad Klagenfurt mit der Ost-Bucht des Wörthersees und dem Europapark mit Minimundus, als auch das nahe gelegene Stadion Klagenfurt mit dem dazugehörigen Sportpark.

- LSP/AAU nach Bhf. Klagenfurt West**
 - ca. 1,3 km Distanz
 - ca. 15 Minuten Fußweg
- PH nach Bhf. Klagenfurt Lend**
 - ca. 2,0 km Distanz
 - ca. 23 Minuten Fußweg
- PH nach Bhf. Klagenfurt Süd**
 - ca. 1,3 km Distanz
 - ca. 16 Minuten Fußweg
- LSP/AAU nach PH**
 - ca. 2,3 km Distanz
 - ca. 27 Minuten Fußweg

- Standortareal
- Bahn / Bahn-Haltestelle
- ÖPNV-Haltestelle (Bus)
- Radwegenetz
- Fußweg
- 15 Minuten fußläufige Erreichbarkeit
- Brücke
- Unterführung
- Risikopotential Kreuzungsbereich
- Freiflächenpotential



Abbildung 31: Standort- und Umfeldanalyse. Übersicht der wesentlichen Points of Interests und ihre fußläufige Erreichbarkeit (Projektteam, 2022)

Stadträumliche Barrieren

Als besondere stadträumliche Barrieren für den Fuß- und Radverkehr gelten, vom Bahnhof Klagenfurt West (im Norden) kommend, der Bereich der stark befahrenen Villacher Straße zwischen Wörthersee Südufer Straße (Süd-Umfahrung) und Lendkanal sowie der Lendkanal selbst. Weitere stadträumliche Barrieren sind die Wörthersee Südufer Straße (Süd-Umfahrung), die ein nahezu unüberwindliches Hindernis für den Fuß- und Radverkehr nach Westen und Süden darstellt, sowie die nördlich gelegene Südbahntrasse und die Autobahnauffahrt der Südautobahn.

Insbesondere durch die stark verkehrsbelasteten Straßenräume entstehen zahlreiche risikoreiche Kreuzungs- und Querungsbereiche für den Fuß- und Radverkehr, und der Lendkanal ermöglicht nur an ausgewählten Stellen einen Übergang.

Örtliches Entwicklungskonzept

Lt. örtlichem Entwicklungskonzept grenzt der südliche und westliche Teil des Areals an ein Landschaftsschutz- und Natura 2000 Gebiet, im Osten an ein Wohngebiet und im Norden an eine Fläche für Sport- und Erholungsfunktion sowie sonstige spezifische Grünraumfunktionen. Der südliche Teil des Areals liegt direkt an einer absoluten Siedlungsgrenze. Nördlich des Standortes, entlang des Lendkanales, sowie südlich des Standortes entlang der Glanfurt (umgangssprachlich Sattnitz), definiert das örtliche Entwicklungskonzept jeweils Grünverbindungen mit raumgliedernder Funktion, die von Bebauungen freizuhalten sind.

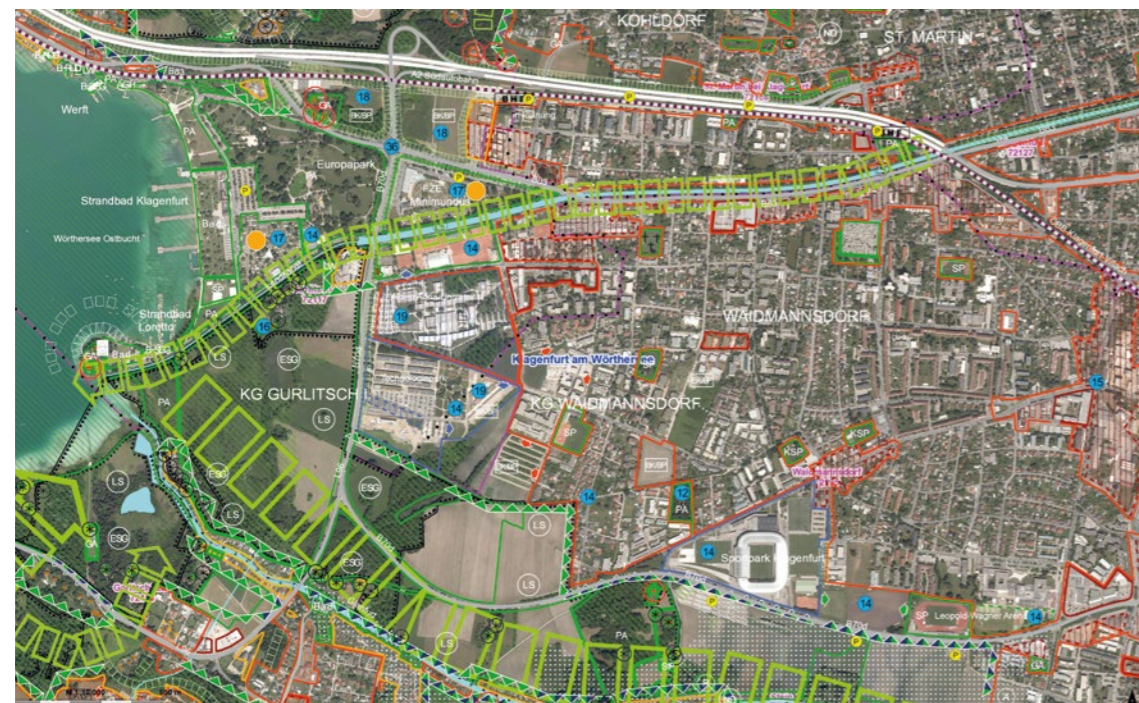


Abbildung 32: Ausschnitt des örtlichen Entwicklungskonzeptes (Quelle abgerufen am 08.07.2022 unter: <https://gis.ktn.gv.at/>)

Flächenwidmung

Lt. Flächenwidmungsplan liegt der nördliche Teil (Alpen Adria Universität) des Wirtschafts- und Bildungsknotens Klagenfurt West in einem als Bauland gewidmeten Wohngebiet mit Vorbehaltsfläche für die Nutzung als Universität, der südliche Teil (Lakeside Science und Technology Park) liegt hingegen in einem als Bauland gewidmeten Sondergebiet für die Nutzung als Software-Center. Nördlich, westlich und südlich grenzt das Areal an das Grünland (Erholungsflächen), nördlich an ein Grünland mit Sportnutzung (Sportanlage allgemein) und östlich an ein als Bauland gewidmetes Geschäfts- und Wohngebiet.

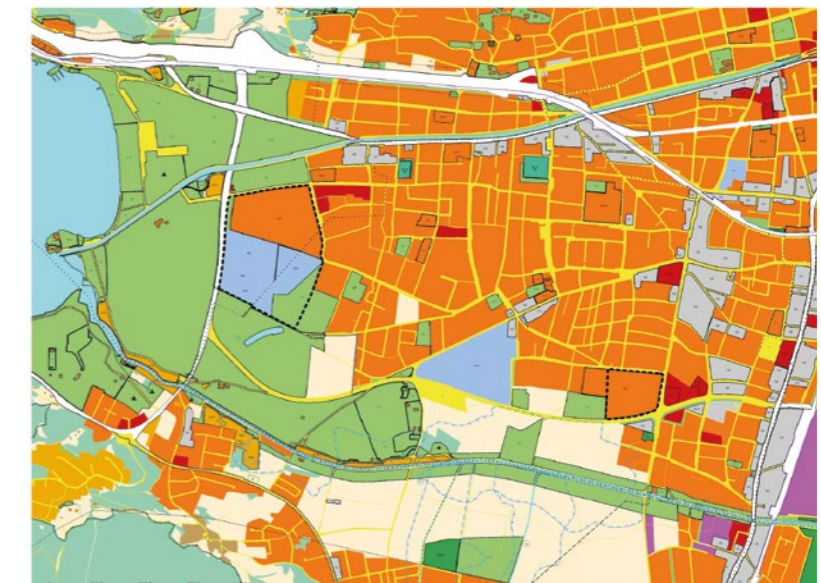


Abbildung 33: Ausschnitt des örtlichen Entwicklungskonzeptes (Quelle abgerufen am 08.07.2022 unter: <https://gis.ktn.gv.at/>)

SWOT-Analyse „Standort-Mobilität“ (Projektteam und Schlüssel-Stakeholder*innen, 2021)

STÄRKEN	SCHWÄCHEN
Stadtrandlage = auch Chance	S-Bahn Anbindung (Wege) für den Fuß- und Radverkehr
Lagegünstig direkt am Wörthersee (Verknüpfungsmöglichkeit zahlreicher Nutzungen)	Verkehrsräumliche Barrieren und verkehrsreiche Straßenräume (Südring und Villacher Straße)
Optimales fußläufig erreichbares lokales ÖPNV-Angebot (Bus und S-Bahn)	Qualität und Zustand der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur
Anschluss an das öffentliche Radwegenetz	Qualität und Zustand der ÖPNV Haltestellenbereiche
Autobahnanschluss	Fußläufige Standort-Durchwegung
Attraktives lokales Versorgungs-Angebot	Verkehrshierarchie MIV (I), ÖPNV (II), Rad (III), zu Fuß (IV)
Dichtes, breites und vielseitiges lokales Nutzungsangebot/-Möglichkeiten und Infrastrukturen = hohe Frequenz = Interesse Mobilitätsanbieter	Orientierungsleitsystem für den Fuß- und Radverkehr
Lokales Know-how im Bereich Mobilität	Großes Parkplatzangebot und fehlende Parkraumbewirtschaftung
Zentrale Sammelgarage LSP	Die lokale Verkehrsinfrastruktur ist nicht digitalisiert (= Grundlage für autonome Mobilität)
Multimodaler Knoten LSP	

CHANCEN	RISIKEN
Asset Stadtrandlage = auch Stärke	Kein Handeln = Erhöhte Zunahme MIV
Planung und schrittweise, kostensparende Umsetzung von Maßnahmen in einem Gesamtkonzept	Kein Handeln = Erhöhter Flächenbedarf
Umsetzung visionärer und innovativer Mobilitätslösungen (Autonomer Shuttle-Bus, Schwebel-/Gondelbahn, Linienschiffahrt)/visionärer und innovativer Projektideen/gemeinsamer Masterplan	Kein Handeln = Erhöhtes Verkehrschaos
Verkehr am Stadtrand abfangen, bündeln und das Stadtzentrum entlasten	Kein Handeln = Erhöhte Emissionen und Immissionen
Verschränkung von Stadtentwicklung, Verkehrs- und Raumplanung	Kein Handeln = Erhöhte Mobilitätskosten
Strategische Schwerpunktsetzung F&E, Tourismus, Sport und Freizeit	Kein Handeln = Wachstums- und Entwicklungsbremse
Verhaltensänderung	Standortwechsel Hallenbad NEU
Umkehr der Verkehrshierarchie Zu Fuß (I), Rad (II), ÖPNV (III), MIV (IV)	Parallelangebot ÖPNV (z. B. Bahn vs. Regionalbus)
Neuaufteilung der Verkehrsflächen zugunsten des Rad- und Fußverkehrs	Auswirkungen der Inbetriebnahme der Koralm-bahn = auch Chance
Straßenrückbau zugunsten eigener Rad- und Busspuren	Ineffiziente und nicht nachhaltige Nutzung der ohnehin beschränkten Grund- und Bodenressourcen, sowie Baulandreserven am Standort (z. B. durch die großflächige Nutzung als Parkierungsflächen)
Gelebte Inter- und Multimodalität	
Eingeschränkte Grund- und Bodenressourcen, sowie Baulandreserven innovativ und nachhaltig nutzen	
Wasserstraße „Lendkanal“	
Intelligente Nutzung der Autobahnauffahrt und des temporären Messeparkplatzes (eignet sich z. B. ideal als Radschnellverbindung) ÖPNV-Nutzung der Autobahninfrastruktur: Autobahn für den regionalen und überregionalen Busverkehr nutzen (z. B. als Express-Bus Verbindung)	
Parkplatzbewirtschaftung der kostenlosen Parkplätze Strandbad und Minimundus	
Intelligente Parkplatzbewirtschaftung der kostenlosen Parkplätze rund um das Strandbad, Europapark und Minimundus	
P&R für lokal ansässige Unternehmen	
Attraktives Last-Mile Angebot zwischen S-Bahn, Unternehmen und Universität	
Auswirkungen der Inbetriebnahme der Koralm-bahn = auch mögliches Risiko	
Vorhandene Verdichtungspotentiale (dichtes und breites Angebot von Nutzungsmöglichkeiten und Infrastrukturen vor Ort) strategisch nutzen und bündeln (Verdichtungs- und Bündelungspotential = Innenentwicklung)	

Hohes Synergiepotential des Status Quo intelligent nutzen	
Intelligente Organisation und Bereitstellung nachhaltiger Mobilitätsformen entlang der Sportspange	
Intelligente und nachhaltige Mehrfachnutzung von Parkierungsflächen (abseits der klassischen Parkplatznutzung)	
Umsetzung autonom fahrender Mobilitätsformen (z. B. Shuttle-Bus)	

5.1.1. Analyseergebnisse Modellrechnungen AAU (Joanneum)

Für den Standort Klagenfurt West wurde mit dem Fokus auf die Alpen Adria Universität und dem Lakeside Science und Technology Park eine Verkehrsflusserhebung durchgeführt und aufbauend auf dieser, 2 Szenarien errechnet. Die Ergebnisse finden sich hier angeführt:

Modellrechnung: Szenarien (Stufe 01)

Referenzbestand 2022: Bestehende Parkraumorganisation (Lakeside Park, AAU und öffentlicher Raum), Bestandsnachfrage aufgewertet (Spitzentage, Homeoffice)

Szenario 1 (oKZ) - 2022: *Einschränkung* der Parkmöglichkeit im Lakeside Park für Parkplatz-Nutzer aus Klagenfurt und Klagenfurt Land, keine Maßnahmen im öffentlichen Raum

Szenario 2 (mKZ) - 2022: *Einschränkung* der Parkmöglichkeit im Lakeside Park für Parkplatz-Nutzer aus Klagenfurt und Klagenfurt Land, und *Kurzparkzonen* (gebührenpflichtig) im öffentlichen Raum

JR Parkraum – LIFE Mobility Modell Carinthia



Abbildung 34: Ausschnitt aus Verkehrsflussmodell Joanneum Research

JR Parkraum – LIFE Mobility Modell Carinthia

- Wechselwirkung mit öffentlichem Raum integriert
- Verkehrsmittel (Kfz, ÖV, Fußgänger und Fahrrad)
- Dauerparkplätze, Kurzparkplätze sind als Angebot definiert (keine Privatparkplätze)
- Bewohner sind als Nachfrage in den Stellplatzbilanzen enthalten
- Bewohner reagieren marginal auf die Szenarien-Maßnahmen (Ausnahmegenehmigungen)
- Bewohnerfahrten gehen über die Systemgrenze, sind aber als Nachfrage in den Stellplatzbilanzen enthalten
- Ausgewiesene Modellergebnisse entsprechen den Werten aus Stufe 01
- Treibhausgasbilanzierung bezieht sich auf Gesamtwert-Emissionen (Scope 3)
- Für die Bilanzierungen (Wege, km-Verkehrsleistungen, THG-Bilanzen) sind raumbezogen (Lakeside Park|AAU) > szenarienrelevant bzw. für die Wirkungsbewertung sind primär die Werte des Einzugsgebietes heranzuziehen

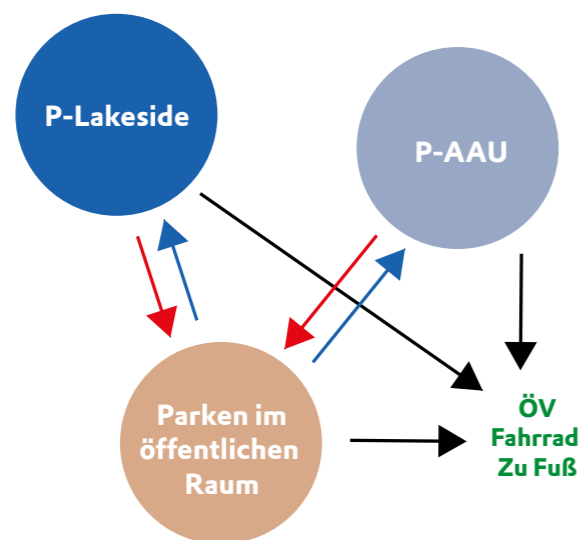


Abbildung 35: Schema Joanneum Research Parkraum Lakeside Campus

Stellplatzbilanz Einzugsgebiet Lakeside Park|AAU

Stellplätze	Stellplatzangebot (KP + DP)	Stellplatznachfrage / Szenarien	
		Referenzbestand 2022	
		absolut	Auslastung
	Zufahrten/24h	PKW-E	%
Lakeside Park	976	633	65 %
Universität (AAU)	680	375	55 %
Öffentlicher Raum	1026	600	71 %
Öffentlicher Raum Bewohner (inkl. WP)		125	
Einzugsgebiet	2682	1733	65 %

Schlussfolgerungen

2 Szenarien wurden berechnet

- Szenario 1: Einschränkung der Parkplatznutzung (Lakeside Park|AAU) für Mitarbeiter (Studenten) aus Klagenfurt und Klagenfurt Land
- Szenario 2: Einschränkung der Parkplatznutzung (Lakeside Park|AAU) für Mitarbeiter (Studenten) aus Klagenfurt und Klagenfurt Land und Kurzparkzone im öffentlichen Raum
- Modellrechnung beinhaltet die Wechselwirkung der Verkehrsmittel (Kfz, ÖV, Fußgänger und Fahrrad), Bewohner reagieren nur marginal auf die Szenarien-Maßnahmen (bedingt durch die Erwerbsmöglichkeiten von Ausnahmegenehmigungen)
- Für die Bilanzierungen (Wege, km-Verkehrsleistungen, THG-Bilanzen) sind raumbezogen (Lakeside Park|AAU) > szenarienrelevant bzw. für die Wirkungsbewertung sind primär die Werte des Einzugsgebietes heranzuziehen

Schlussfolgerungen – Szenario 1 (oKZ)

- Bei Szenario 1 entsteht ein Parkpotential (Parkdruck) im öffentlichen Raum von 118 %, d.h. private Bewohnerparkplätze werden verparkt (Konflikte mit der Bevölkerung sind zu erwarten)
- Bei Szenario 1 sinkt die Parkraum-Auslastung im Lakeside Park um 34 %-Punkte und in der AAU um 23 %-Punkte
- Bei Szenario 1 steigt die Parkraum-Auslastung im öffentlichen Raum auf 95 % (= Vollauslastung)
- Bedingt durch die Verlagerung der kurzen Wege (Klagenfurt|Klagenfurt Land) ist die Reduktion der km-Verkehrsleistung deutlich geringer (-11 % für den Lakeside Park und 9,9 % für die AAU)
- Bei der AAU kommt es durch die Rückverlagerung von Studenten (mit längeren Wegen z. B. Wolfsberg) vom öffentlichen Raum auf die Parkplätze der AAU zu einer Erhöhung der km-Verkehrsleistung in der Bilanz
- Bei Szenario 1 kommt es zu einer Abnahme der Treibhausgasemissionen (CO₂ Äquivalente) von nur ca. -6,7 % (dies kommt daher, dass die Parker (K|KL) großteils in den öffentlichen Parkraum verlagert werden.)

Schlussfolgerungen – Szenario 2 (mKZ)

- Bei Szenario 2 kommt es auch im öffentlichen Parkraum zu einer Entlastung um 45 % Punkte
- Bei Szenario 2 sinkt die Parkraum-Auslastung im Lakesidepark um 34 %-Punkte und in der AAU um 19 %-Punkte
- Bedingt durch die Verlagerung der kurzen Wege (Klagenfurt|Klagenfurt Land) ist die Reduktion der km-Verkehrsleistung zwar geringer, bei diesem Szenario 2 aber in Summe mit ca. -33 % deutlich höher als bei Szenario 1
- Bei Szenario 2 kommt es zu einer Abnahme der Treibhausgasemissionen (CO₂ Äquivalente) von ca. -27 %

Daraus kann abgeleitet werden, dass klimaorientierte Verkehrsmaßnahmen im Lakesidepark und in der Universität Klagenfurt nur im Zusammenspiel mit Maßnahmen im öffentliche Raum eine signifikante Wirkung aufweisen.

5.2 Standort Villach tpv



Abbildung 36: Technologie Park Villach – tpv (Projektteam, 2021)

Abbildung 37: Übersicht der vorhandenen Standort-schwerpunkte (Projektteam, 2022)

Standort-Informationen (Fact-Sheet) STANDORT – VILLACH tpv	
Land	AT/Kärnten
Stadt	Villach
Einwohnergröße	63.236 EW
Lage in der Stadt	Forschung & Entwicklung, Bildung, Unternehmen an einem Standort
Standort Villach tpv	
Standortfläche	ca. 27 ha
Nutzungskategorie	Bildungs- und Unternehmensstandort
Technologiepark Villach (inkl. HTCVC High Tech Campus Villach und FH Kärnten)	
Fläche	ca. 27 ha
Arbeitsplätze	ca. 800 AP
Unternehmen	ca. 40
FH Kärnten Campus Villach	
Fläche	ca. 2 ha
Arbeitsplätze	ca. 150 AP
Studierende	ca. 1.000 ST
HTCV	
Fläche	ca. 2,5 ha
Arbeitsplätze	ca. 130
Unternehmen	ca. 3

Entwicklungsvorhaben in den nächsten 15 Jahren

Erweiterung tpv	Abklärung ob zentral oder dezentral Ausbau auf zweifache Größe / ca. plus 1.500 AP Gebäude 3 + 4: 6 ha und ca. 200 - 300 AP Verdoppelung der AP (Soll: 1.500 AP)
Erweiterung FH	F&E Bau-Labor (Fertigstellung 2022) Mittelfristig 1.200 - 1.400 Studenten ca. 200 Arbeitsplätze
Erweiterung HTCVC	mind. 3 weitere Gebäude / ca. 800 - 1.000 AP 2 weitere Gebäude geplant = ca. +200 Arbeitsplätze
Betriebsansiedelung	ca. 8 - 10

Der Standort tpv Technologiepark Villach baut auf dem Drei-Säulen-Modell mit Aus- und Weiterbildung, Forschung & Entwicklung sowie Unternehmen an einem Standort auf. Es gibt eine klare Schwerpunktsetzung in den Bereichen Mikroelektronik, Elektronik, Mechatronik, Maschinenbau, Geoinformation sowie den entsprechenden Dienstleistern und Zulieferern. Aufbauend auf der Schwerpunktsetzung und der Vision soll das bestehende Angebot ausgebaut und vorrangig für Forschungseinrichtungen, Aus- und Weiterbildungsanbietern wie national wie auch international agierende Unternehmen ein hochwertiges und wettbewerbsfähiges Umfeld geschaffen werden.

Mobilitätsangebot und -Infrastruktur vor Ort

MOBILITÄTS-ANGEBOT/INFRASTRUKTUR – BEWERTUNG

● ausreichend vorhanden | ● mittelmäßig vorhanden | ● mäßig vorhanden | ● nicht vorhanden

ÖV-Angebot/Infrastruktur	
● Bahn	
● Bus	
MIV-Angebot/Infrastruktur	
● Park & Ride	
● Parkraumbewirtschaftung	
● Sammelgarage	
● Ladeinfrastruktur für Elektroautos	
Radverkehrs-Angebot/Infrastruktur	
● Direktanbindung an das öffentliche Radwegenetz	
● Stellplatzangebot für Fahrräder im Freien	
● Stellplatzangebot für Fahrräder überdacht	
● Fahrradabstellplätze mit Absperrfunktion	
● Radwegeninfrastruktur	
● Orientierungsleitsystem	
● Anbindung ÖPNV Knotenpunkt	
Fußverkehrs-Angebot/Infrastruktur	
● Sichere fußläufige Anbindung und Vernetzung	
● Attraktive fußläufige Anbindung und Vernetzung	
● Barrierefreie fußläufige Anbindung und Vernetzung	
● Attraktive öffentliche Freiräume	

Sharing-Angebot/Infrastruktur

- Car-Sharing
- Bike-Sharing
- E-Scooter

Abbildung 38: Bewertung des Mobilitätsangebotes und der Mobilitätsinfrastruktur vor Ort (Büro Kampus 2021)

Standort-, Arbeits- und Bildungsumfeld vor Ort

STANDORT-, ARBEITS-, UND BILDUNGSUMFELD – BEWERTUNG

- ausreichend vorhanden
- mittelmäßig vorhanden
- mäßig vorhanden
- nicht vorhanden

Aufenthaltsqualität

- Natur- und Grünraum
- Öffentliche und halböffentliche Freibereiche
- Gestaltung der Zugänge, Eingangsbereiche, Fußwege und Aufenthaltsbereiche
- Mobiliar
- Beleuchtungskonzept
- Witterungsschutzmaßnahmen
- Gestaltung und Proportion der Gebäude
- Gestaltung der Erdgeschosszone

Versorgung

- Gastronomisches Versorgungsangebot
- Nahversorgungsangebot
- Kinderbetreuungsangebot
- W-Lan
- Fitness-, Sport- und Freizeitangebot
- Übernachtungsangebot

Abbildung 39: Bewertung des Standort-, Arbeits- und Bildungsumfeldes bzgl. Aufenthaltsqualität und Versorgungsangebot (Büro Kampus 2021)

Standort- und Umfeldanalyse

Lage im Stadtgebiet, Gebietscharakter und stadträumliche Vernetzung mit der Umgebung

Der Wirtschafts- und Bildungsknoten *Villach tpv* befindet sich in Stadtrandlage, in ca. 3 km Luftlinie östlich des Stadtzentrums von Villach und liegt direkt am Ufer der Drau nahe des Gail-Spitzes.

Der Gebietscharakter ist, neben seiner Funktion als Forschungs-, Bildungs- und Wirtschaftsstandort für Entwicklung und Innovation, auch von Gewerbe- und Logistikbauten und ländlich geprägten Wohnbebauungen (überwiegend Einfamilienhäusern und ländlichen Streusiedlungen) geprägt. Aufgrund der Lage direkt an der Drau und nahe des Magdalen- und Silbersees, ist der Standort intensiv von Wasser, üppigen Grün- und großzügigen Freiräumen für Naherholung, Freizeit und Sport geprägt.

Von Westen bis Südosten grenzt das Areal an den Uferbereich der Drau mit dem überregionalen Radweg R1 an. Von Osten bis Nordosten schließen der Ort St. Magdalen, das überwiegend von Einfamilienhäusern und ländlicher Besiedelung geprägt ist, im Norden und Nordwesten das

Gewerbegebiet Magdalen mit nationalen wie auch international agierenden Unternehmen sowie einige mehrgeschossige Wohnbauten wie auch die Sportanlage St. Magdalen an.

Aufgrund seiner Lage ist der Standort stadträumlich begrenzt erschlossen, dh die Erschließung erfolgt über die Europastraße als Zu- und Abfahrt, wobei der derzeit errichtete Ringschluss das gesamte Areal erschließt und von dieser die einzelnen Unternehmen erschlossen werden.

Die Anbindung für den Radverkehr ist, aufgrund der Lage an der Drau, über den Drau-Radweg optimal gegeben. Die fußläufige Vernetzung mit der benachbarten Umgebung ist aufgrund der topografischen Geländekante zu St. Magdalen begrenzt gegeben, wobei sowohl Richtung St. Magdalen wie auch entlang der Drau bzw. Gewerbegebiet Geh- und Radwegverbindungen gegeben sind. Die Anbindung zum Stadtzentrum ist entlang der Drau fußläufig wie auch mit dem Rad möglich.

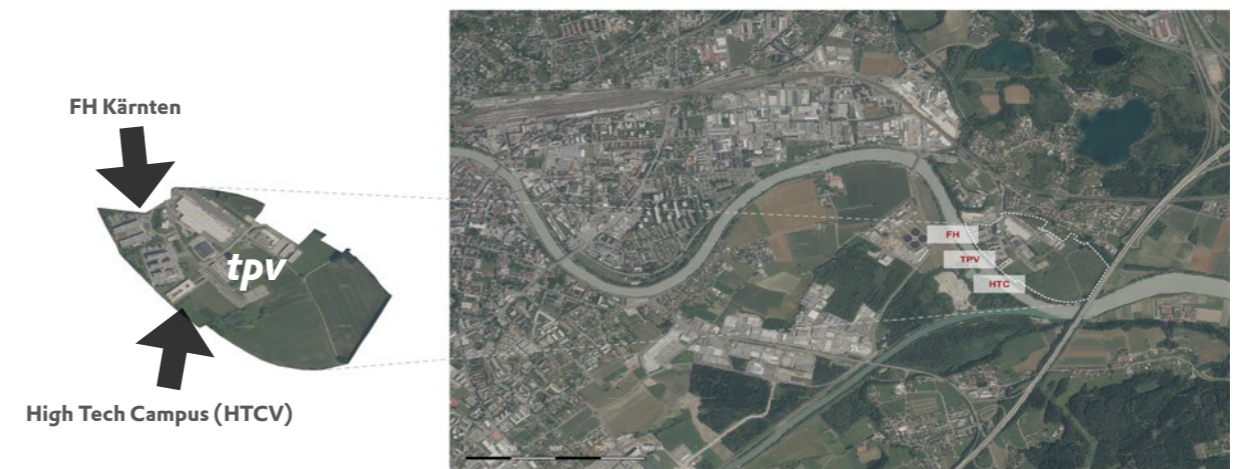


Abbildung 40: Lage im Stadtgebiet (Projektteam, 2022)

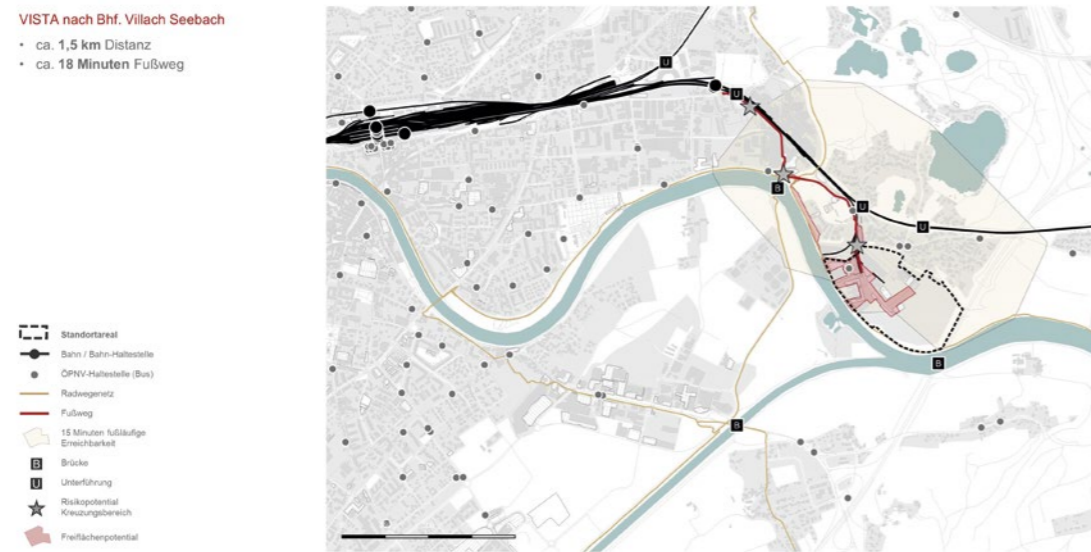


Abbildung 41: Standort- und Umfeldanalyse. Übersicht der Fußwegeverbindung zwischen Standort Villach tpv und der nahegelegenen S-Bahnhaltestelle (Villach Seebach), sowie Übersicht der fußläufigen Erreichbarkeiten, der Brücken und Unterführungen, der Haltestellen für den ÖPNV, des Bestandsradwegenetzes, möglicher Freiflächenpotentiale und Kreuzungsbereiche mit hohem Risikopotential. (Projektteam, 2022)

Öffentliche Mobilitätsinfrastruktur

Der Standort verfügt seit der Umstellung des Villacher Kernstadtverkehrs im Busbereich über zwei im Halbstundentakt geführte Linien. Um die Verbindung mittels S-Bach von und nach Klagenfurt möglichst attraktiv zu gestalten, wurde eine dieser Linien als einzige im Stadtgebiet auf den Bahnhof Seebach ausgerichtet. Damit wurde der Umstieg zwischen Bus-Bahn mit geringen Wartezeiten ermöglicht.

Lokale Versorgungsinfrastrukturen und -angebote

Aufgrund der teilweise entlegenen Lage, des gewerblich und ländlich geprägten Gebietscharakters, verfügt der Standort über ein entsprechend eingeschränktes lokales Versorgungsangebot. Im Grunde richtet sich das lokale Angebot auf die tägliche Mindestversorgung der Mitarbeiter*innen und Student*innen am Standort (wie z. B. gastronomische Verpflegungsangebote, beschränkte Nahversorgungsangebote z. B. Ackerbox, und dgl.). Ferner (in 5–15 Minuten Fußweg) erreicht man die dörflichen Versorgungsinfrastrukturen und -angebote (Gasthäuser, kleinere Geschäfte, Sportplatz und lokale Betriebe) der Umgebung, die sich jedoch aufgrund der ländlich geprägten Lage, ebenfalls sehr einschränken. Zusätzlich zum lokalen dörflichen Angebot und Standort-Verpflegungsangebot für Mitarbeiter*innen und Student*innen, bietet der Standort, aufgrund seiner naturnahen Lage, entlang der Drau und in der Nähe kleinerer Seen, ein entsprechendes Freizeit-, Sport- und Naherholungsangebot.



Abbildung 42: Standort- und Umfeldanalyse. Übersicht der wesentlichen Points of Interests und ihre fußläufige Erreichbarkeit (Projektteam, 2022)

Stadträumliche Barrieren

Der Wirtschafts- und Bildungsknoten *Villach tpv* ist durch seine spezielle Lage zugleich von mehreren stadträumlichen Barrieren umgeben. Im Süden wird das Areal einerseits von der Drau begrenzt, im Osten von der Südautobahn, im Norden von der Südbahn und einer topografischen Geländekante, die das Areal vom Dorfgebiet St. Magdalen topografisch trennt und im (Nord-)Westen vom Seebach. Als besondere stadträumliche Barrieren für den Fuß- und Radverkehr gelten, vom Bahnhof Seebach (im Nordwesten) kommend, der Bahnunterführungsbereich „Industriestraße/Treibacher Straße“, die durch das Industriegebiet führende „Industriestraße“ samt Industriegebiet, der nördliche Brückenkopfbereich der Friedensbrücke sowie der Kreuzungsbereich zwischen St. Magdalener Straße und Chemiestraße.

Örtliches Entwicklungskonzept

Lt. örtlichem Entwicklungskonzept ist der Wirtschafts- und Bildungsknoten Villach tpv als Sondergebiet "Technologiepark" gewidmet. Nördlich grenzt das Areal an mehrere Wohngebiete und an ein Gebiet mit ländlicher Mischnutzung (Landwirtschaft-Wohnen) an. Im Südosten grenzt es an ein Grünland ausgewiesenes Gebiet, alle weiteren Ränder grenzen an die Uferbereiche der Drau. Die Randzonen zu den Wohngebieten und zum ländlichen Mischnutzungsgebiet (Landwirtschaft-Wohnen), sind zusätzlich als Immissionsschutzbereiche festgelegt. Das örtliche Entwicklungskonzept, sieht zudem eine weitere Erschließungsmöglichkeit des Areals über die Drau vor.



Abbildung 43: Ausschnitt des örtlichen Entwicklungskonzeptes 2002 (Quelle: Abteilung für Stadt- und Verkehrsplanung der Stadt Villach, 2022)

Flächenwidmung

Lt. Flächenwidmungsplan ist das gesamte Areal von ca. 27 ha als Sondergebiet "Technologiepark" gewidmet, wobei der südöstliche Teil noch als Aufschließungsgebiet "Technologiepark" ausgewiesen. Derzeit wird der Bebauungsplan überarbeitet und das Aufschließungsgebiet soll aufgehoben werden. Die nördlich angrenzenden Flächen sind als Bauland Wohngebiet, Bauland Dorfgebiet und Bauland Gewerbegebiet (im Nordwesten) gewidmet. Der Streifen entlang der topografischen Geländekante zum ausgewiesenen Dorfgebiet ist als Grünland-Schutzstreifen als Immissionsschutz gewidmet.



Abbildung 44: Ausschnitt des örtlichen Entwicklungskonzeptes (Quelle abgerufen am 08.07.2022 unter: <https://gis.ktn.gv.at/>)

SWOT-Analyse „Standort-Mobilität“ (Projektteam und Schlüssel-Stakeholder*innen, 2021)

STÄRKEN	SCHWÄCHEN
S-Bahn-Anschluss (Villach Seebach)	Keine eigene S-Bahnhaltestelle
Direkte Lage an der Bahntrasse	Suboptimale Anbindung der S-Bahnhaltestelle Seebach für den Fuß- und Radverkehr
Fußläufige ÖPNV-Erreichbarkeit	Verkehrsräumliche Barrieren und verkehrsreiche Straßenräume
Anschluss an das öffentliche Radwegenetz (Drau-Radweg)	Verkehrshierarchie MIV (I), ÖPNV (II), Rad (III), zu Fuß (IV)
Bestehende Radanbindung zur Infineon	Fußläufige Standort-Durchwegung
Attraktive Lage an der Drau (Naherholungsgebiet)	Großes Parkplatzangebot und verstreute Einzelparkplätze
Stadtrandlage = auch Chance	Begrenztes Versorgungsangebot (Nahversorgung und Kinderbetreuung)
CHANCEN	RISIKEN
Stadtrandlage = auch Stärke	Dezentrale Entwicklung des tpv
Planung und schrittweise, kostensparende Umsetzung von Maßnahmen in einem Gesamtkonzept	Kein Handeln = Erhöhte Zunahme MIV
Umsetzung: Gemeinsame Vision/Standort-Masterplan/Mobilitätsinfrastrukturprojekte (zentrale Sammelgarage)	Kein Handeln = Erhöhter Flächenbedarf
Großzügige Erweiterungsmöglichkeiten	Kein Handeln = Erhöhtes Verkehrschaos
Umsetzung visionärer und innovativer Projektideen (S-Bahn-Haltestelle St. Magdalen)	Kein Handeln = Erhöhte Emissionen und Immissionen
Verkehr am Stadtrand bündeln und Stadtzentrum entlasten. Z. B. P&R Anlagen am Stadtrand (z. B. Stadteinfahrt Maria Gailer Straße)	Kein Handeln = Erhöhte Mobilitätskosten
Verschränkung von Stadtentwicklung, Verkehrs- und Raumplanung	Kein Handeln = Wachstums- und Entwicklungsbremse
Bewusstseinsbildung und Verhaltensänderung	Konfliktpotential: Post Logistik Zentrum und Papyrus Altpapier Service
Umkehr der Verkehrshierarchie ÖPNV (I), Rad (II), MIV (III), Fuß (IV)	Der tpv ist eine „Sackgasse“ – es gibt nur ein „Tor“ das gleichzeitig Ein- und Ausfahrt ist
Inter- und Multimodalität	Direkter Autobahnanschluss für den tpv = auch mögliche Chance
Verschränkung Drau-Ufer, tpv und Drau-Radweg	
Ausbau vorhandener Radwegverbindung (z. B. zur Infineon, Stadtzentrum, Hauptbahnhof etc.)	
Absperrbare Rad-Boxen am Standort	
Orientierungsleitsysteme für den Fuß- und Radverkehr	
Testversuche für innovative und nachhaltige Mobilitätsformen (Scooter, E-Bikes, Fahrräder, autonomes Fahren etc.)	

5.3 Standort St. Veit/Glan Industriepark Blintendorf



Abbildung 45: Industriepark Blintendorf bei St.Veit/Glan
Bildquelle (zuletzt abgerufen am 16.10.2021 unter:
www.standort.babeg.at)



Abbildung 46: Übersicht der vorhandenen
Standortschwerpunkte (Projektteam, 2022)

Standort-Informationen (Fact-Sheet) STANDORT – ST.VEIT/GLAN Blintendorf	
Land	AT/Kärnten
Stadt	St. Veit an der Glan
Einwohnergröße	12.184 EW
Lage in der Stadt	Stadtrandzone (disperse Bebauung)
Standort St. Veit/Glan Industriepark Blintendorf	
Standortfläche	ca. 40 ha
Nutzungskategorie	Industrie- und Unternehmensstandort
Industriepark Blintendorf	
Fläche	ca. 40 ha
Arbeitsplätze	ca. 1.500 AP
Unternehmen	ca. 20

Industrie und Logistikkreisläufe „Blintendorf“

Der Standort St. Veit an der Glan hat sich seit den 1990ern als Industriepark St. Veit/Glan Blintendorf etabliert und beherbergt heute zahlreiche Unternehmen aus den Bereichen Industrie und Güterlogistik. Die zur Verfügung stehenden Flächenressourcen des Standortes wurden umfangreich ausgeweitet und sollen mittel- bis langfristig entwickelt werden. Ein besonderer Fokus des Standortes liegt im Bereich der Produktion erneuerbarer Energiesysteme.

Entwicklungsvorhaben

Fokus „Erneuerbare Energie“	Sonnenstadt St. Veit
Laufender Standortausbau	Ca. 3 ha/Jahr des Industriestandortes gehen in die Nutzung über
Betriebsansiedlung	Laufend
Ausweitung der Industrieflächen	Langfristig geplant nördl. des Funder Max Werks 3 und zwischen S37 / Zollfeldstraße

Mobilitätsangebot und -Infrastruktur vor Ort

MOBILITÄTS-ANGEBOT/INFRASTRUKTUR – BEWERTUNG

● ausreichend vorhanden | ● mittelmäßig vorhanden | ● mäßig vorhanden | ● nicht vorhanden

ÖV-Angebot/Infrastruktur

- Bahn
- Bus

MIV-Angebot/Infrastruktur

- Park & Ride
- Parkraumbewirtschaftung
- Sammelgarage
- Ladeinfrastruktur für Elektroautos

Radverkehrs-Angebot/Infrastruktur

- Direktanbindung an das öffentliche Radwegenetz
- Stellplatzangebot für Fahrräder im Freien
- Stellplatzangebot für Fahrräder überdacht
- Fahrradabstellplätze mit Absperrfunktion
- Radweginfrastruktur
- Orientierungsleitsystem
- Anbindung ÖPNV Knotenpunkt

Fußverkehrs-Angebot/Infrastruktur

- Sichere fußläufige Anbindung und Vernetzung
- Attraktive fußläufige Anbindung und Vernetzung
- Barrierefreie fußläufige Anbindung und Vernetzung
- Attraktive öffentliche Freiräume

Sharing-Angebot/Infrastruktur

- Car-Sharing
- Bike-Sharing
- E-Scooter

Abbildung 47: Bewertung des Mobilitätsangebotes und der Mobilitätsinfrastruktur vor Ort (Büro Kampus 2021)

Standort-, Arbeits- und Bildungsumfeld vor Ort

STANDORT-, ARBEITS-, UND BILDUNGSUMFELD – BEWERTUNG

● ausreichend vorhanden | ● mittelmäßig vorhanden | ● mäßig vorhanden | ● nicht vorhanden

Aufenthaltsqualität

- Natur- und Grünraum
- Öffentliche und halböffentliche Freibereiche
- Gestaltung der Zugänge, Eingangsbereiche, Fußwege und Aufenthaltsbereiche
- Mobiliar
- Beleuchtungskonzept
- Witterungsschutzmaßnahmen
- Gestaltung und Proportion der Gebäude
- Gestaltung der Erdgeschosszone

Versorgung	
●	Gastronomisches Versorgungsangebot
●	Nahversorgungsangebot
●	Kinderbetreuungsangebot
●	W-Lan
●	Fitness-, Sport- und Freizeitangebot
●	Übernachtungsangebot

Abbildung 48: Bewertung des Standort-, Arbeits- und Bildungsumfeldes bzgl. Aufenthaltsqualität und Versorgungsangebot (Büro Kampus 2021)

Standort- und Umfeldanalyse

Lage im Stadtgebiet, Gebietscharakter und stadträumliche Vernetzung mit der Umgebung

Der Wirtschafts- und Bildungsknoten *St. Veit/Glan Industriepark Blintendorf* befindet sich in Stadtrandlage, in ca. 4 km Luftlinie südlich des Stadtzentrums von *St. Veit/Glan* und nahe der Gemeinde *St. Donat*. Der Industriepark Blintendorf befindet sich am nördlichen Ende des Zollfeldes, erstreckt sich von Nord nach Süd entlang der Glan und liegt direkt an der S37 sowie der Südbahnstrecke.

Der Industriepark Blintendorf ist Teil des *St. Veiter Industrie- und Gewerbegebietes*, das sich wie ein Dreieck über das nördliche Zollfeld, zwischen Blintendorf, Pflugern (Schloss Stadelhof), *St. Donat*, Untermühlbach und Glandorf aufspannt. Neben dem Industriepark Blintendorf, zählen somit auch die Standorte *Funder Max Werk 1, 2 und 3* sowie der *Wirtschaftspark* und das *Industriegebiet St. Donat* zum übergeordneten *St. Veiter Industrie- und Gewerbegebiet*.

Der Gebietscharakter rund um den Wirtschafts- und Bildungsknoten ist, neben seiner Funktion als Industrie-, Gewerbe- und Wirtschaftsstandort, vor allem von land- und forstwirtschaftlich genutzten Flächen, ländlich geprägten Dorfstrukturen und Streusiedlungen sowie Naturlandschaften (Zollfeld und Magdalensberg) geprägt.

Als Industriepark ist der Standort bewusst auf den motorisierten Verkehr ausgelegt. Da der Industriepark Blintendorf über einen Direktanschluss an die S37 (Klagenfurter Schnellstraße) verfügt, ist der Standort lokal, regional und überregionale optimal für den motorisierten Verkehr (LKW und PKW) erschlossen. Obwohl der Standort über einen direkten Anschluss an das überregionale Radwegnetz verfügt (R7 Friesacher Radweg), spielt der Fuß- und Radverkehr am Standort selbst, aufgrund der industriellen und gewerblichen Nutzung und den damit in Verbindung stehenden Gefahrenpotentialen, eine untergeordnete Rolle. Die exponierte Lage, die monofunktionale Standortnutzung sowie die teils großen Entfernungen, die erschwerte Zugänglichkeit und Erreichbarkeit für den Fuß- und Radverkehr, erschweren eine direkte fußläufige und radfahrtechnische Vernetzung mit der benachbarten Umgebung.

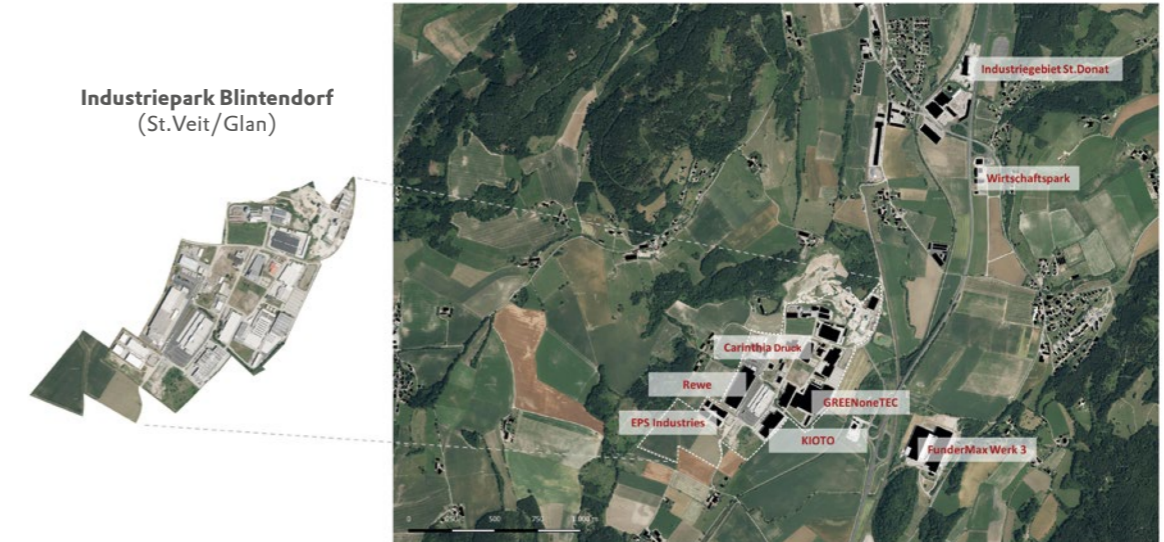


Abbildung 49: Lage im Stadtgebiet (Projektteam, 2022)



Abbildung 50: Standort- und Umfeldanalyse. Übersicht der Fußwegeverbindung zwischen Standort Industriepark Blintendorf und der nächsten S-Bahnhaltestelle (Glandorf bei St. Veit/Glan), sowie Übersicht der fußläufigen Erreichbarkeiten, der Brücken und Unterführungen, der Haltestellen für den ÖPNV, des Bestandsradwegernetzes, möglicher Freiflächenpotentiale und Kreuzungsbereiche mit hohem Risikopotential. (Projektteam, 2022)

Öffentliche Mobilitätsinfrastruktur

Der Standort selbst verfügt über keinen direkten öffentlichen Verkehrsanschluss. In ca. 30 Minuten Fußweg verfügt man über einen Direktanschluss an das regionale Busnetz und an das Kärntner S-Bahn-Netz (Bahnhof Glandorf bei St. Veit/Glan). Der Nahbereich der S-Bahnhaltestelle entspricht einer guten bis sehr guten ÖV-Erschließung der ÖV-Güteklasse C und D.

Lokale Versorgungsinfrastrukturen und -angebote

Aufgrund der exponierten Lage, verfügt der Standort nur über ein sehr eingeschränktes lokales Versorgungsangebot. Das vorhandene Angebot richtet sich daher ausschließlich an die tägliche Mindestversorgung der am Standort arbeitenden Mitarbeiter*innen und umfasst z. B. Kantinen- und Zustellangebote, unddgl. Aufgrund der naturnahen Lage, mitten im Zollfeld und entlang der Glan, bietet die Umgebung des Industrieparks Blintendorf ein entsprechendes Naherholungspotential.

Stadträumliche Barrieren

Der Wirtschafts- und Bildungsknoten *St. Veit/Glan Industriepark Blintendorf* ist durch seine spezielle Lagegunst zeitgleich von mehreren stadträumlichen Barrieren umgeben, wobei es sich bei den Barrieren überwiegend um Nord-Süd führende, verkehrsinfrastrukturelle und natürliche lineare Barrieren handelt. Die wesentlichen stadträumlichen Barrieren und Hindernisse sind somit die S37 (Klagenfurter Schnellstraße) inklusive Auf- und Abfahrtsbereiche, die Südbahntrasse und der Verlauf des Flusses Glan.

Örtliches Entwicklungskonzept

Lt. örtlichem Entwicklungskonzept (ÖEK) ist der Wirtschafts- und Bildungsknoten *St. Veit/Glan Industriepark Blintendorf* als Zone für gewerblich-industrielle Funktion (Gewerbe- und Industriegebiet) ausgewiesen. Die südwestlichen unbebauten Grundstücke des Standortes sind als Vorrangstandort für gewerblich-industrielle Funktion (Gewerbe- und Industriegebiet) ausgewiesen. Das Areal ist rundum von land- und forstwirtschaftlich genutzten Flächen (Äckern, Wäldern und Nutzwiesen) umgeben. Das ÖEK sieht an den westlichen, östlichen und nördlichen Rändern absolute Siedlungsgrenzen vor. Nach Süden wurden relative Siedlungsgrenzen vorgegeben. Im südlichen Teil, entlang der Glan und am westlichen Rand, zur Streusiedlung Blintendorf, sieht das ÖEK eine Grünverbindung und Freihaltezone mit raumgliedernder Funktion, die von Bebauungen freizuhalten ist, vor. Am nordwestlichen Bereich zum Sportschießzentrum sieht das ÖEK einen entsprechenden Immissionsschutzstreifen vor, der ebenfalls von Bebauungen freizuhalten ist.



Abbildung 51: Ausschnitt des örtlichen Entwicklungskonzeptes (Quelle abgerufen am 12.07.2022 unter: <https://gis.ktn.gv.at/>)

Flächenwidmung

Lt. Flächenwidmungsplan (FLÄWI) kommt der Großteil des Wirtschafts- und Bildungsknotens *St. Veit /Glan Industriepark Blintendorf* in einem als Bauland gewidmeten Industriegebiet zum Liegen. Die südlichen unbebauten Flächen sind als Vorbehaltsflächen für die Widmung Bauland – Industriegebiet ausgewiesen, mit dem Hinweis „nicht für UVP-Vorhaben gemäß K-UPG“. Mehrheitlich grenzt der Standort an Grünland gewidmete Flächen, die für die Land- und Forstwirtschaft bestimmt sind bzw. als Ödland gekennzeichnet sind. Die nördlich an den Standort angrenzenden Flächen sind als Grünland, mit der Nutzung als Schottergrube, gewidmet. Die Fläche zwischen den beiden Schottergruben ist als Sondergebiet mit der Nutzung als Schießstätte ausgewiesen. Der gesamte östlich flankierende Bereich zwischen Industriepark und S37, entlang der Glan, ist als festgestelltes Hochwasserabflussgebiet und Überschwemmungsgebiet ersichtlich gemacht und gekennzeichnet.

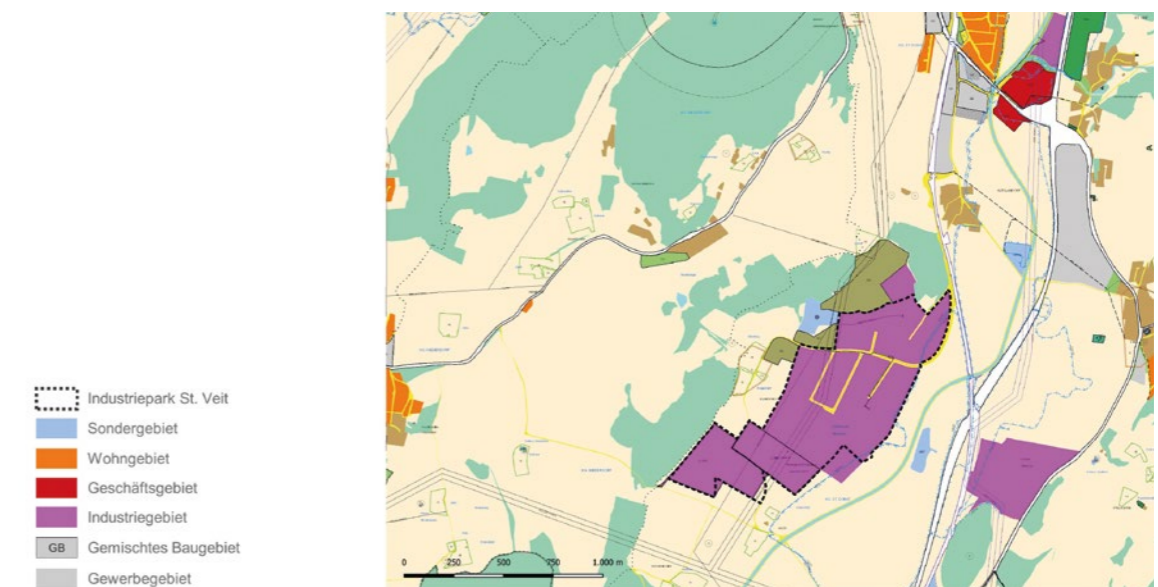


Abbildung 52: Ausschnitt des örtlichen Entwicklungskonzeptes (Quelle abgerufen am 08.07.2022 unter: <https://gis.ktn.gv.at/>)

SWOT-Analyse „Standort-Mobilität“ (Projektteam und Schlüssel-Stakeholder*innen, 2021)

STÄRKEN	SCHWÄCHEN
Stadtrandlage	S37 (fördert den MIV)
S-Bahn-Anschluss (St. Veit Glandorf) – 15 Minuten zum Hbf. Klagenfurt	Räumliche und verkehrsräumliche Barrieren und Hindernisse (Glan, S37 und Bahn)
Direkte Lage an der Bahntrasse	Fehlende Standort-Vision
Anschluss an das öffentliche Radwegenetz (Glan-Radweg)	Unattraktive Weganbindung der S-Bahnhaltestelle Glandorf für den Fuß- und Radverkehr
Direktanschluss S37	Kein direkter ÖPNV-Anschluss (Bus-Haltestelle)
Nähe zum Flughafen Klagenfurt	Qualität und Zustand der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur
Lage am Bahnkreuz St. Veit	Fehlendes Orientierungsleitsystem
Lage im Wirtschaftsdreieck Klagenfurt/ Feldkirchen/Friesach	Fußläufige Standort-Durchwegung (große Umwege)
Gemeinsame Stromversorgung (20KV Ringleitung)	Verkehrshierarchie MIV (I), ÖPNV (II), Rad (III), zu Fuß (IV)
Hohes Verdichtungspotential der bestehenden Unternehmensstandorte	Großes kostenloses Parkplatzangebot und verstreute Einzelparkplätze
Erweiterungsflächen zwischen S37 und Zollfeldstraße	Versorgungsangebot
Lokale Solarenergieproduktion	Fehlende LKW-Wartezone mit Sanitäreinrichtungen/Aufenthaltsbereich für LKW-Fahrer*innen
CHANCEN	RISIKEN
Asset Stadtrandlage = auch Stärke	Kein Handeln = Erhöhtes Zunahme MIV
Planung und schrittweise, kostensparende Umsetzung von Maßnahmen in einem Gesamtkonzept	Kein Handeln = Erhöhter Flächenbedarf
Unternehmensübergreifende Projekte und Kooperationen im Bereich Mobilität	Kein Handeln = Erhöhte Emissionen und Immissionen
Umsetzung: Gemeinsame Vision (Güterlogistik-Drehscheibe und Produktionsstandort für „Erneuerbare Energie“)/Standort-Masterplan/Mobilitätsinfrastrukturprojekte (zentrale Sammelgarage)/visionärer und innovativer Mobilitätslösungen (Autonomer Shuttle-Bus, S-Bahn Pendlerbus)	Kein Handeln = Erhöhte Mobilitätskosten
Umsetzung visionärer und innovativer Projektideen	Kein Handeln = Wachstums- und Entwicklungsbremse
Großzügige Erweiterungsmöglichkeiten	Konfliktpotential: LKW-Verkehr mit MIV, Rad- und Fußverkehr
Eigene ÖPNV Haltestelle: Testbetrieb 2.0 für eine öffentliche Bus-Anbindung mit unternehmensübergreifender Abstimmung der Schichtbetriebs-Arbeitszeiten.	Schichtbetriebszeiten
Alternative Einführung gemeinsamer „Betriebspendlerbusse“	Der öffentliche Radweg verläuft genau durch den Industriepark Blintendorf
Bahnanschluss für den Waren- und Gütertransport	St. Veit als Entlastungsrouten für den Güterbahnverkehr der Koralmbahn (Abschnitt Klagenfurt und Villach)

Verschränkung von Stadtentwicklung, Verkehrs- und Raumplanung	
Verhaltensänderung	
Gefahrenminimierung für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen rund um und am Standort selbst	
Reorganisation LKW-Verkehr und MIV (Entflechtung des LKW-Verkehrs)	
Inter- und Multimodalität	
Mehr mobile Versorgungsdienste und Selfservice Boxen (z. B. Ackerbox – Verkauf regionaler Produkte) – Lebensmittelversorgung durch regionale Bauern der Umgebung = Win-Win entspannt die Beziehung Landwirtschaft und Industrie	
Integrative standortübergreifende Entwicklung des Produktions-Dreiecks Blintendorf, Standort Funder Max Werk 3, Wirtschaftspark und Industriegebiet St. Donat	
Strategische Lenkung der Pendlerströme mittels Erhebung und Definition von Pendler-Korridoren	
Intelligente und effiziente Verdichtung von Bestandsstrukturen	
Unternehmensübergreifende Mobilitätsmaßnahmen	
Ansiedelung von „Denkern“ – Synergie zwischen Industrie, F&E generieren und nutzen	
Ausbau vorhandener Radwegverbindungen und Herstellung einer attraktiven Radwegverbindung zwischen Industriepark Blintendorf und S-Bahnhaltestelle Glandorf	
Erweiterung der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur nach St. Donat	
LKW-Wartezone mit Sanitäreinrichtungen und Aufenthaltsbereich für LKW-Fahrer*innen	
SDG's – Nachhaltigkeitsberichte für Unternehmen	
Standort eigene E-Bike und E-Car-Flotte (unternehmensübergreifend) = max. Werbeeffekt und zeitgleich ein guter Außenauftritt (PR)	
Attraktives Last-Mile Angebot zwischen Industriepark und S-Bahn	
Ausbau von Fahrgemeinschaften (unternehmensübergreifende Mitfahrbörse)	

5.4 Analyseergebnisse aus dem Bildungsprozess

Als erste Aktion des ko-kreativen Bildungsprozesses diente ein Ausredenwettbewerb der Bestandserhebung und Analyse von mentalen Hürden, die Menschen davon abhalten, nachhaltige Verkehrsmittel zu nutzen. Unter dem Motto „*Nåchhåltige Mobilität is eh suppa, åba für mi is des nix, weil...*“ (Kärntner Dialektsprache) sind in dem Zeitraum von 4 Wochen 169 Ausreden eingelangt. 22 Ausreden wurden aufgrund von Themenverfehlung oder Doppeleinreichung aus der Wertung genommen.

Die relevanten 147 Ausreden wurden von einer 13-köpfigen Jury bewertet und gerankt. So wurden folgende Gewinner-Ausreden gekürt:

1. Platz

“De Busse kummen nit fix, des is donn nix.
Foahn mit da Kirchn ums Kreuz,
des hot jo kann Reiz!
Bin ein Schüler und hab ka Geld
drum wird’s nix aus da nachhaltigen Welt.”
Anna-Maria Steiner

2. Platz

“Der innere Schweinehund ist einfach bequem.
Frierend an der Bushaltestelle zu warten, immer wieder umzusteigen oder
die 15 km in die Stadt neben dem Rad der Besitzerin herzurennen findet er mühsam und doof.
Ohne Zeitplanung in den Kofferraum des Frauerls zu springen ist hingegen unkompliziert”
Anna Kulle

3. Platz

“Der Bus beschleunigt nicht so schön,
den Ellenbogen kann man auch nicht beim Fenster raus stehen lassen,
die Haare wehen nicht im Wind und mein Auto bietet viel mehr Platz.

Joachim, 49, Fast-Glatze
fährt ein Cabrio mit Turbo-Heckmotor, Marke: Smart”
Joachim Lueder

Überreichte Preise zu den drei Erstplatzierten:

- 1. Platz** ÖBB Gailtalsprinter – Bahnfahrt für 6 Personen inkl. Fahrrad nach Hermagor
- 2. Platz** ÖBB Vorteilscard Classic
- 3. Platz** ÖBB Einfach-Raus-Radticket für 4 Personen

Die Preise wurden durch den Mobilitätspartner ÖBB Personenverkehr AG – Regionalmanagement Kärnten zur Verfügung gestellt. Die Gewinnerin erhielt zusätzlich ein vom Autor und Jurymitglied Thomas Bruderermann handsigniertes Buch „Die Kunst der Ausrede“.

Die eingereichten Ausreden geben einen tiefen Einblick in die mentalen Problemstellungen, die einer breiten Nutzung nachhaltiger Verkehrsmittel im Weg stehen. Unter Zuhilfenahme der Software MAXQDA wurden aus den Ausreden Kategorien abgeleitet und den Kategorien zugewiesen. Da manche Ausreden mehrere Problemstellungen ansprachen, wurden diese auch mehreren Kategorien zugewiesen.

Häufigkeit	Kategorisierung der Ausreden
32	Fahrplan Taktung, schlechter Service und fehlende Haltestellen
25	Zu lange Fahrtzeit mit Öffis
22	Verhältnis Fahrzeit/Preis Öffi zu Privatfahrzeug passt nicht
15	Scherz-Ausrede ohne jeglichen Inhalt
12	Jahreszeiten Kälte-Hitze
11	Hohe Öffi Preise
11	Transport von Einkäufen/Gegenständen
9	Bequemlichkeit
9	Sozialkontakt in Öffis nicht gewünscht
8	Prestige durch Auto
4	Länger schlafen
3	Maskenpflicht in Öffis/Infektionsgefahr
3	Nachhaltigkeit von Öffis in Frage gestellt
3	Fehlende Infrastruktur für Fahrräder
2	Öffis nicht familienfreundlich
1	Unabgestimmte Zeiten STW + ÖBB
1	Mitnahme von Tieren in Öffis

Abbildung 53: Aus den Ausreden abgeleitete Kategorien und Häufigkeiten

In der Abbildung 52 ist ersichtlich, dass die am häufigsten angesprochenen Hürden „Fahrplan Taktung, schlechter Service und fehlende Haltestellen“, „Zu lange Fahrtzeit mit Öffis“ und „Verhältnis Öffi zu Privatfahrzeug passt nicht“ (sowohl in Bezug auf den zeitlichen als auch finanziellen Aufwand) sind. Alle drei adressieren das Bild von Menschen in Bezug auf öffentliche Verkehrsmittel, dass deren Nutzung sehr zeitintensiv ist. Wie es der Abbildung 51 zu entnehmen ist, konnte noch eine Vielzahl an weiteren mentalen Hürden identifiziert werden.

Ein Hauptziel der breit angelegten Einstiegskampagne war, durch Bewerbung eine breite Aufmerksamkeit auf das Thema und nachfolgende Aktivitäten zu lenken. Dafür wurden auf Facebook und Instagram bezahlte Anzeigen und organische Beiträge erstellt. Bezahlte Anzeigen auf Facebook wurden über 77.000-mal ausgespielt, organische Beiträge auf Facebook haben ca. 8.000 Personen und organische Beiträge auf Instagram ca. 5.700 Personen erreicht.

Die zweite Aktion im Bildungsprozess zielte in Form von Fotoworkshops und -wettbewerb darauf ab, Mobilitäts-„UnOrte“ zu identifizieren. Personen mit Bezug zu den im Fokus stehenden Projektgebieten waren dazu aufgerufen, ihre eigenen Erfahrungen einzubringen.

Die Fotoworkshops wurden in 2 Durchgängen zu je zwei Terminen online von Fotograf Joachim Zotter abgehalten. Im Mittelpunkt stand dabei die Professionalisierung von Handy-Fotografie durch erweiterte Funktionen von gratis-Apps. Die Workshops und der anschließende Fotowettbewerb wurden über Social Media beworben, wobei die nach dem Prinzip „first come – first served“-Prinzip vergebenen Plätze der Workshops bereits am ersten Anmeldetag vergeben waren.

So wurden im Zuge dieser Aktion 26 Fotos zu Problemorten mit zugehörigen Problembeschreibungen eingereicht. Aus den Jurysitzungen sind folgende Gewinner-Fotos hervorgegangen:

Überreichte Preise zu den ersten 3 Plätzen:

- 1. Platz Kärnten Ticket
- 2. Platz Saisonkarte für die Strandbäder - Klagenfurt, Loretto und Maiernigg
- 3. Platz 2 Std. Privat-Fotoworkshop mit Fotograf Joachim Zotter

Der 1. Preis wird vom Mobilitätspartner ÖBB Personenverkehr AG - Regionalmanagement Kärnten zur Verfügung gestellt. Der 2. Preis wird von dem Mobilitätspartner Stadtwerke Klagenfurt AG zur Verfügung gestellt.

1. Platz

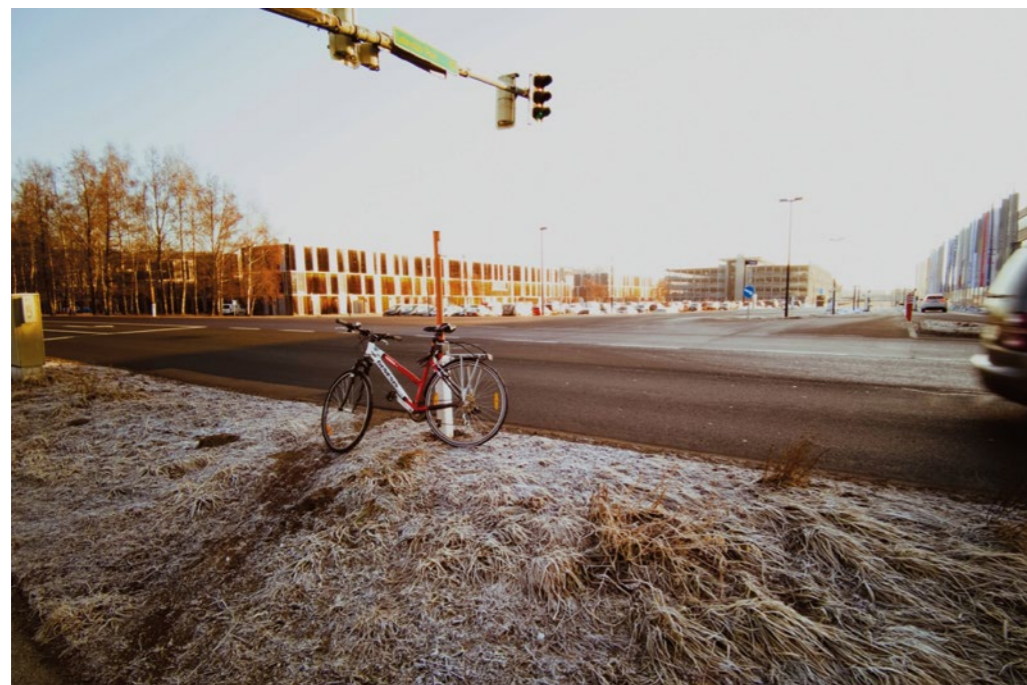


Abbildung 54: 1. Platzierung beim Fotowettbewerb

Beschreibung der Problemstellung: Der öffentliche Radweg ist nicht eingebunden. Zwar gibt es eine Ampelregelung, aber keine Bodenmarkierung für Radfahrer. Für wilde Radler kein Problem, gemeinsam mit Kindern aber schwierig. (Susanne Glatz-Jorde)

2. Platz



Abbildung 55: 2. Platzierung beim Fotowettbewerb

Beschreibung der Problemstellung: Dieser erhöhte Gehsteig war für mich mit dem Kinderwagen schon immer eine Herausforderung, aber überwindbar. Für Menschen, die aufgrund einer Beeinträchtigung dauerhaft auf Reifen angewiesen sind, ist er eine Zumutung. Sie müssen entweder drei ampelgesicherte Zebrastreifen nutzen, oder sich kurzerhand in den von Autos stark befahrenen Gegenverkehr wagen. (Sylvia Schwaberl)

3. Platz



Beschreibung der Problemstellung: Der Bahnhof ist scheinbar barrierefrei. Mit vollbepacktem Kinderwagen oder Radanhänger ist der Auf-/Abgang sehr mühsam. Noch mehr im Winter und nach Regen, wenn es rutschig und glatt ist. (Nachhaltige) Mobilität beginnt bei den Kleinsten. Wir leben das unseren Kindern so gut und selbstverständlich vor wie möglich. Diese Rampen verringern allerdings die Motivation, hier die Bahn zu nehmen. Und eine Person im Rollstuhl hat hier keine Chance. Sie ist ausgeschlossen vom (nachhaltigen) Leben. (Maria Sende)

Abbildung 56: 3. Platzierung beim Fotowettbewerb

Mobilität für wissensbasierte Räume

Dr. Stefan Carsten – Deutsches Zukunftsinstitut

Unsere Städte befinden sich in einem nie gekannten Erneuerungsprozess. Während es früher um Autos und Straßen ging, werden in Zukunft attraktive Räume und Mobilität im Mittelpunkt stehen. Nichts anderes als der Umbau der Stadt ermöglicht eine nachhaltige, inklusive und sichere Zukunft, in der Firmen investieren und Menschen leben wollen. Deswegen setzen immer mehr Städte auf das Prinzip Road Diet. Diese Straßendiät reduziert Straßenraum für Autos und schafft damit neue öffentliche Räume für nachhaltige Nutzungen – für Fußgänger, Fahrradfahrer*innen und auch den öffentlichen Verkehr. Allein in Paris werden 70.000 öffentliche Parkplätze entfernt, um Platz für Radwege zu schaffen. Wohnquartiere und Nachbarschaften werden durchmischt oder erhalten neue Funktionen. So wird aus Orten, die man früher verlassen musste, urbane Quartiere, in denen alles existiert (15-Minuten-Stadt).

Heute werden bis zu 60 Prozent des öffentlichen Raums von Autos genutzt, egal ob bewegt oder geparkt. Heute wissen wir, dass wenn Straßen gebaut werden, nur noch mehr Autos folgen. Deswegen werden überall auf der Welt neue Mobilitätskonzepte entwickelt. Die Räume der Stadt, die Mobilität und Qualität des urbanen Lebens sind interdependent. Es braucht ein neues Verständnis als auch neue Anforderungen an diese Räume, um den Prinzipien der mobilen Gesellschaft der Zukunft gerecht zu werden und dies in Zeiten des Klimawandels. Städte werden gezwungen, Bäume zu pflanzen, um überhaupt lebens- und arbeitsfähig zu bleiben. Die wichtigsten Trends in diesem Transformationsprozess begründen sich genau in diesem Spannungsfeld von Stadt, Raum und Mobilität und wirken in vielerlei Hinsicht auf die Megatrends unserer Zeit: Gesundheit, Energie, Ökologie und Konnektivität.

Tankstellen, wie wir sie kennen, werden verschwinden (Energy Places). Stattdessen werden Mobility Hubs, Schnellladesäulen oder Kulturprojekte in diese Orte einziehen. Und wer sich nicht bewegt, wird vielleicht als Museumsdirektor der fossilen Welt enden. Stadtviertel werden sauberer und leiser, Geschwindigkeiten automatisch reguliert und kontrolliert und die Angebote der Mikromobilität werden nur in den Räumen genutzt, wo sie wirklich gebraucht werden (Neofencing). Gleichzeitig werden nahezu täglich neue Konzepte der Fahrradbranche im Alltag erprobt (Bike Boom). Individualität und Flexibilität stehen im Mittelpunkt einer aktiven Mobilität. Im Kontext neuer städtischer Infrastrukturpraktiken werden sie zum Statussymbol auf der letzten Meile: nachhaltig, gesund und sicher. Und dank Elektromotor verbleibt die Pendlerstrecke nicht mehr länger nur dem Auto vorbehalten. Dafür werden überall neue Infrastrukturen und neue Verbindungen für aktive Mobilität geschaffen. Dies gilt nicht nur für Privatpersonen. Auch der Wirtschaftsverkehr integriert das Fahrrad immer stärker in die Logistik. Pakete werden auf Lastenrädern ausgeliefert, Monteure mit Lastenrädern zum Kunden geschickt.

Auch die untrennbare Symbiose von Mobilität und Immobilität schafft neue integrierte Räume (Front-door Mobility) – nicht nur in urbanen Kontexten und suburbanen Stadtteilen, sondern auch auf dem Land (Connecting the Countryside). Mehr als 80 Prozent aller Wege starten und enden an der eigenen Haustür und dafür braucht es weit mehr als nur den Parkplatz vor der Tür. Immer mehr Akteure und Akteurinnen nehmen sich diesen Herausforderungen an und bieten flexible Mobilitätskonzepte in Räumen, die dafür im herkömmlichen Sinne nicht geeignet sind. Der ländliche Raum mobilisiert sich – endlich. On-Demand Ride-Pooling erweist sich als das Zaubermittel für einen modernen ÖPNV. Sowohl mit Fahrer als auch autonom. Damit ist die Voraussetzung für Seamless Mobility und die nahtlose Integration und Vernetzung von Anbietern und Fahrzeugen geschaffen – eine situativ-optimierte Mobilität. Immer mehr junge Menschen fordern eben dies von ihren Arbeitgebern. Ein Mobilitätsbudget, mit dem sie mobil sein dürfen, während viele andere nur noch im Stau stehen.



Keynote Dr. Stefan Carsten Abschlussveranstaltung 11.10.22 im Lakeside Park



6. Good Practice Anwendungsbeispiele für innovative Mobilitätslösungen

Auf Basis der Recherche und Analyse der Good Practice Mobilitätskonzepte sowie der Analyse der einzelnen Wirtschafts- und Bildungsknoten, konnten passende Anwendungsbeispiele für innovative Mobilitätslösungen recherchiert, ausgewählt und in Folge den eingebundenen Stakeholder*innen präsentiert und gesammelt zur Verfügung gestellt werden.

Thema / Titel	Land	Weiterführende Links
Autofreier Campus TU Braunschweig	DE	https://tu-braunschweig-ila.de/projekt/campus-der-zukunft/
Fietsstraat/Rue cyclable (Radvorrangstraßen in Belgien)	BE	https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/rue_cyclable.pdf https://fietsberaad.be/documenten/publicatie-fietsstraten/
Bicipolitana di Pesaro (Stadtübergreifendes Metro-System für den Radverkehr in der Stadt Pesaro)	IT	http://www.comune.pesaro.pu.it/viabilitaemobilita/citta-della-bicicletta/bicipolitana/
Pop-Up Radweg entlang der B37 in Heidelberg	DE	https://www.heidelberg.de/hd/HD/service/28_01_2021+radverkehrsversuch+b+37_bauarbeiten+haben+begonnen.html https://www.ruprecht.de/2021/03/03/heidelberger-radweg-erhaelt-greenpeace-auszeichnung/
Autonome Mitarbeiter-Shuttle für die First- und Last-Mile der Innovationsabteilung MO14 der R+V Versicherung	DE	https://www.ruv.de/newsroom/pressemitteilungen/20180806-autonomer-bus-mainz
Autonomer Bus in der Seestadt Aspern	AT	https://www.wienerlinien.at/auto-bus-seestadt https://www.stadt-wien.at/wien/news/e-busse-seestadt.html https://www.ait.ac.at/themen/integrated-mobility-systems/projects/autobus-seestadt
Autonomes Shuttle SURAAA in Pörschach am Wörthersee	AT	https://www.suraaa.at/autonomes-shuttle/
Regioer-Fahrgemeinschaftskleinbusse (CarSharing für Fahrgemeinschaften)	DE	https://www.regiomobil.net/
REGIOtim Steirischer Zentralraum	AT	https://mobilitaetsprojekte.vcoe.at/regio-tim-steirischer-zentralraum--2020? https://www.zentralraum-stmk.at/regio-tim/ https://www.tim-oesterreich.at/steirischer-zentralraum/
Neptun Hopper in Rostock (Wasser-Bus als Ergänzungsangebot zum ÖPNV)	DE	https://muehlendammschleuse.de/2017/09/24/konzept-neptun-hopper/ https://www.youtube.com/watch?v=i_6Gh6LO3fA https://www.nnn.de/lokales/rostock/artikel/idee-vom-neptun-hopper-begeis-tert-40458441

WE_MOVE Wöbling (Privates Car-Sharing für Gemeindebürger*innen der Gemeinde Wöbling)	AT	http://www.wemove-woelbling.at/
1111 Lincoln Road. Miami Beach (USA, Florida) von Herzog und de Meuron (Innovatives multifunktionales Parkhaus)	US	https://www.archdaily.com/59266/1111-lincoln-road-herzog-de-meuron
Park'n'Play (Copenhagen) von JAJA Architects (Innovatives multifunktionales Parkhaus)	DK	https://www.archdaily.com/884956/park-n-play-jaja-architects
Global Street Design Guide Manual von der Global Designing Cities Initiative NY (Innovatives Street Design)	USA	https://globaldesigningcities.org/publication/global-street-design-guide/
Traverses Boulevard Léon-Bureau Nantes (Innovatives Street Design)	FR	https://www.levoyageanantes.fr/oeuvres/traverses/
Begegnungszone Strohdorf Wolfurt	AT	https://www.wolfurt.at/Verkehrskonzept https://www.energieinstitut.at/gemeinden/massnahmen-und-projekte-im-wirkungsbereich-von-gemeinden/mobilitaet/best-practice-beispiele-2/bpb-aus-mobilitaet/
Mersarski Most in (Fußgängerfreundliche Uferzonengestaltung in Ljubljana)	SLO	https://www.visitljubljana.com/de/besucher/entdecken-sie/aktivitaeten/besichtigungen/artikel/der-fluss-ljubljana-und-seine-bruecken/ https://www.ljubljana.si/ https://www.slovenia.info/de/ausflugsziele/regionen/ljubljana-zentralslowenien/ljubljana
Bestseller Logistics Centre North von C.F. Møller Architects (Produktion, Transport, Mobilität und Aufenthaltsqualität)	DK	https://www.cfmoller.com/p/Bestseller-Logistics-Centre-North-i2582.html https://www.archdaily.com/283851/bestseller-logistics-centre-north-c-f-moller-architects
Radschnellweg durch die Wetterau, Radwegeoffensive des Regionalverbands FrankfurtRheinMain (Regionale Radschnellwege für Berufspendler)	DE	https://www.region-frankfurt.de/Rad-schnellwege https://www.radfahren-ffm.de/587-o-Rad-schnellweg-in-die-Wetterau.html



7. Nachhaltige Mobilitätsideen und Lösungsansätze für die Wirtschafts- und Bildungsknoten

Einerseits parallel und andererseits nachfolgend wurden für die Standorte Optimierungsideen herausgefiltert. Zum einen gab es bereits eine Fülle an laufenden Maßnahmen und Ideen. Diese wurden durch weitere Ideen ergänzt.

7.1 Themen- und Maßnahmen-Ideen-Portfolio – Klagenfurt West

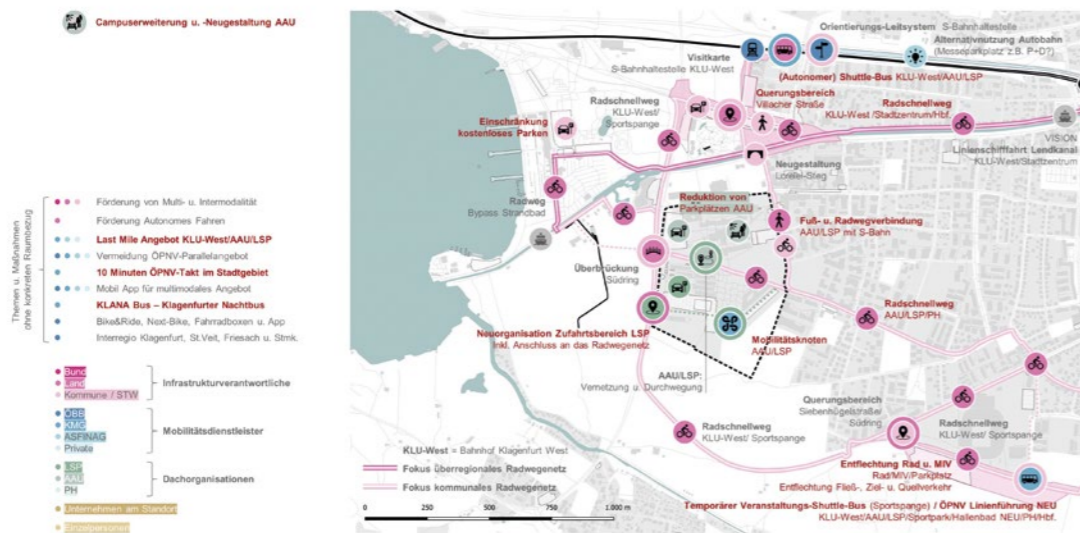


Abbildung 57: Themen- und Maßnahmen-Masterplan für den Wirtschafts- und Bildungsknoten „Klagenfurt West“ (Projektteam, 2022)

Themen und Maßnahmen-Ideen	
Campuserweiterung und -neugestaltung AAU	Förderung von Multi- und Intermodalität
10 Minuten ÖPNV-Takt im Stadtgebiet	Förderung Autonomes Fahren
Einschränkung kostenloses Parken (Wörthersee Ost-Bucht)	Vermeidung ÖPNV-Parallelangebot
Querungsbereich Villacher Straße	Visitenkarte S-Bahnhaltestelle KLU-West
(Autonomer) Shuttle-Bus KLU West/AAU/LSP	Orientierungsleitsystem S-Bahnhaltestelle KLU-West
Last Mile Angebot KLU-West/AAU/LSP	Mobil App für multimodales Angebot
Reduktion von Parkplätzen AAU	Bike&Ride, Next-Bike, Fahrrad-Boxen und App
Überbrückung Südring	Interregio Klagenfurt, St. Veit, Friesach und Stmk.
Fußwegverbindung LSP/AAU mit KLU West	AAU/LSP: Vernetzung und Durchwegung
Mobilitätsknoten LSP/AAU	Überbrückung Südring

Neuorganisation Zufahrtbereich LSP inkl. Anschluss an das Radwegenetz	Radweg Bypass Strandbad
Rad(schnell)wege: KLU-West/Stadtzentrum/Hbf. KLU-WestAAU/LSP AAU/LSP/PH KLU-West/Sportspange	Querungsbereich Siebenhügelstraße/Südring
Temporärer Veranstaltungs-Shuttle-Bus (Sportspange) + ÖPNV Linienführung NEU KLU-West/AAU/LSP/Sportpark/Hallenbad NEU/PH/Hbf.	VISION: Linienschiffahrt Lendkanal KLU-West/Stadtzentrum
Entflechtung Rad und MIV (Südring im Bereich Sportbad und Hallenbad NEU)	Alternativnutzung Autobahn (Messeparkplatz)
KLANA Bus – Klagenfurter Nachtbus	Neugestaltung Lorelei-Steg
	Radweg Bypass Strandbad

Abbildung 58: Übersicht möglicher Themen- und Maßnahmen-Ideen am Standort Klagenfurt West

7.2 Themen- und Maßnahmen-Ideen-Portfolio – Villach tpv

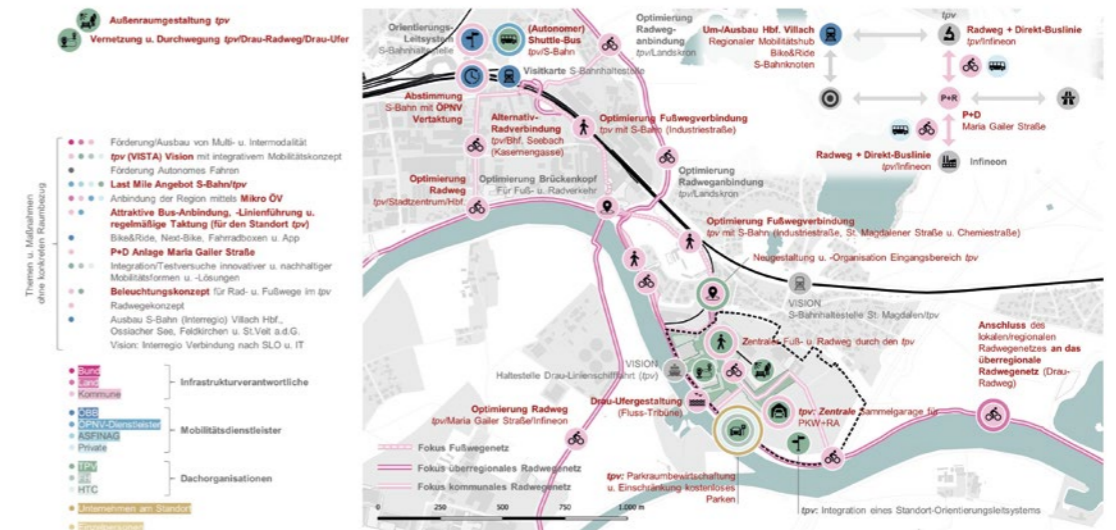


Abbildung 59: Themen- und Maßnahmen-Masterplan für den Wirtschafts- und Bildungsknoten „Villach tpv“ (Projektteam, 2022)

Themen und Maßnahmen-Ideen	
Außenraumgestaltung tpv	Förderung/Ausbau von Multi- und Intermodalität
Vernetzung und Durchwegung tpv/ Drau-Radweg/Drau-Ufer	Bike&Ride, Next-Bike, Fahrradboxen und App
tpv-Vision mit integrativem Mobilitätskonzept	Förderung Autonomes Fahren
Last Mile Angebot S-Bahn/tpv	Visitenkarte S-Bahnhaltestelle (Seebach)
Attraktive Bus-Anbindung, -Linienführung und regelmäßige Taktung (für den Standort tpv)	Orientierungs-Leitsystem S-Bahnhaltestelle (Seebach)
P&D Anlage Maria Gailer Straße	tpv: Integration eines Standort-Orientierungsleitsystems
Beleuchtungskonzept für Rad- und Fußwege im tpv	Integration/Testversuche innovativer und nachhaltiger Mobilitätsformen und -lösungen am Standort

7.4 Themen- und Maßnahmen-Ideen-Portfolio aus dem Bildungsprozess

Als 3. Aktion im Bildungsprozess wurden in Anlehnung an die aus den vorherigen Schritten abgeleiteten Problemstellungen, als auch einer weiteren Problemort-Erhebung, Lösungen erarbeitet.

Der Design Thinking Workshop gliederte sich in die folgenden klassischen Schritte (der d:school des HPI Potsdam):

- Verstehen
- Beobachten
- Sichtweise definieren
- Ideen finden
- Prototyp entwickeln
- Testen

Die Workshops wurden am 23.5., 31.5. und 1.6.2022 durchgeführt (einmal davon in englischer Unterrichtssprache). Die Schüler*innen wurden in Teams aufgeteilt und hatten es im Schritt des Beobachtens zur Aufgabe, die Route zwischen Lakeside Park und der S-Bahn-Station Klagenfurt West abzugehen und problematische Punkte zu identifizieren; es gab hierbei eine WEST- und eine OST-Route. Zudem schlüpfen die Teilnehmer*innen je Kleingruppe (bzw. je nach Gruppengröße auch pro Person) in 9 unterschiedliche Rollen; 4 exemplarische Rollen, in deren Perspektive sich die Teilnehmer*innen zu versetzen hatten:

- Rollstuhlfahrer*in
- E-Scooter Fahrer*in
- Person mit Kindern
- Roller Skater*in

Die Analyse ergab insgesamt 12 problematische Orte (siehe Abbildung 77), die gleich mehrere Teams als bedenklich einstufte und großen Veränderungsbedarf empfanden. Im Rahmen des Workshops wurden dann von den Teams in Ko-Kreation innovative Lösungsvorschläge erarbeitet und sowohl schriftlich als auch visuell dargestellt und präsentiert.

Die Vorschläge reichten von kleinen Verbesserungen z. B. bei Bodenmarkierungen, Umbauten im Straßenraum bis hin zu einer großen Lösung mit einer Seilbahnerschließung.

Die in diesem Prozess identifizierten Probleme und Lösungsideen bildeten die Basis für eine Stakeholderanalyse in Planspielen. Diese mussten krankheitsbedingt von Ende Juni auf Ende September verschoben werden.

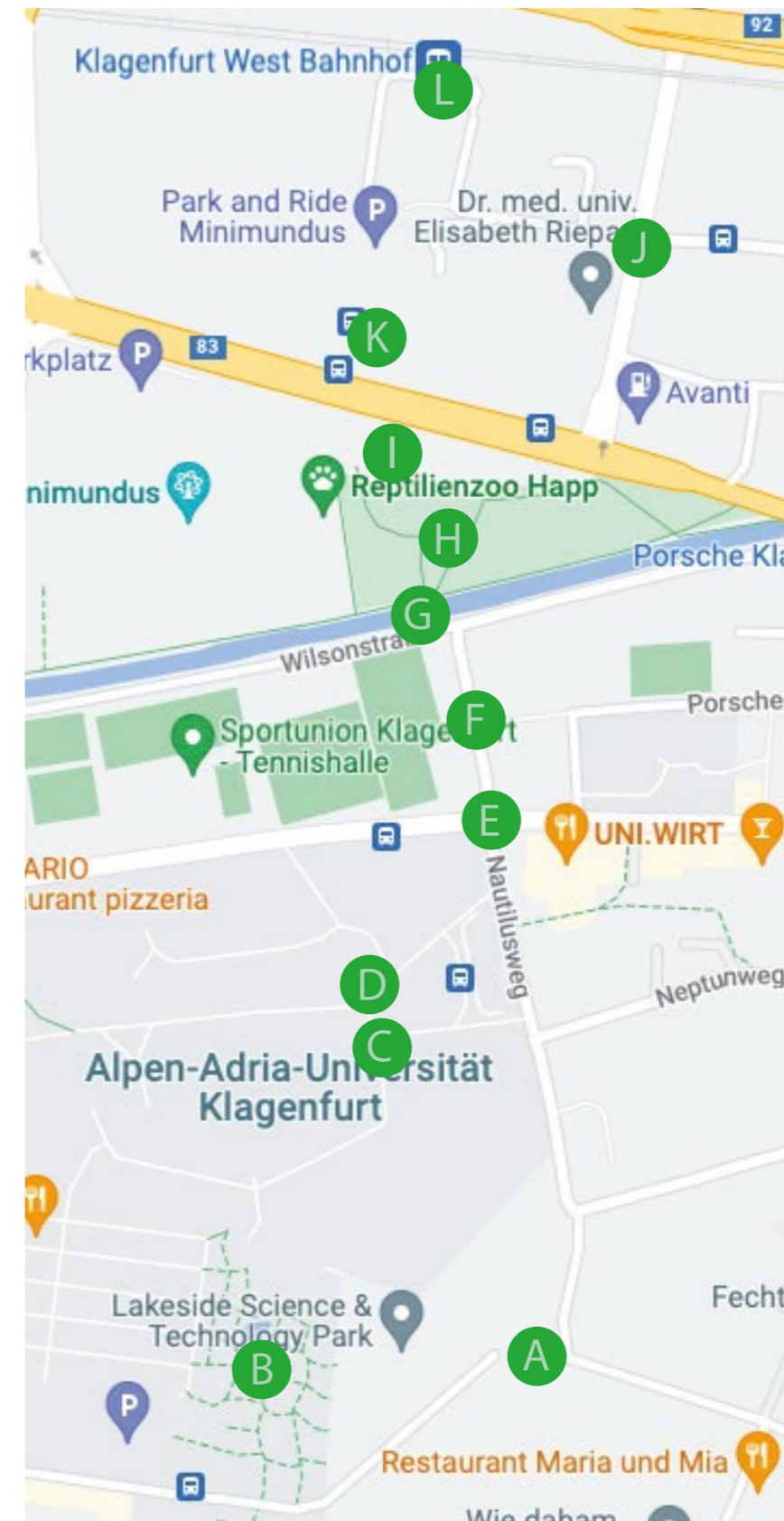


Abbildung 63: Identifizierte Problemorte



8. Die Kerneergebnisse des Projektes

Für jeden Wirtschafts- und Bildungsknoten wurden zu Projektbeginn Schlüssel-Stakeholder*innen erhoben, die über die nötigen Fach- und Entscheidungskompetenzen verfügen, um konkrete Mobilitätsziele für die Wirtschaftsknoten zu definieren und Schwerpunktmaßnahmen zu initiieren und umzusetzen.

Die integrative prozessuale Einbindung der relevanten Schlüssel-Stakeholder*innen, in Form von Einzelinterviews, Vernetzungstreffen, gemeinsamen Workshop-Formaten, vertiefenden Abstimmungs- und Feedbackrunden etc., ermöglichte es ein „Big Picture“ und einen Mobilitätsmasterplan „Nachhaltige Mobilität“ für die Wirtschafts- und Bildungsknoten aller 3 Standorte zu entwickeln.

Die lokalen wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Herausforderungen, Trends und Themenfelder, Anliegen, Ideen, Projekte, (Entwicklungs-)Vorhaben etc. konnten im Rahmen des Stakeholder*innen-Prozesses transparent ausgetauscht, diskutiert und priorisiert werden.

Parallel zum Erfahrungs- und Wissensaustausch zwischen den einzelnen Stakeholder*innen, konnte ein breites Bewusstsein für die gemeinsame Bündelung von Ressourcennutzung und Know-how geschaffen werden, sodass gemeinsame mobilitätsbedingte Bedarfs- und Problemsituationen sowie mögliche Pilot-Projekte erfolgreich in Kooperation gemeistert und initiiert werden können.

Die 4 integrativ erarbeiteten Makroziele sowie die 12 Teilziele/Hebelthemen wurden in einem gemeinsamen Mobilitäts-Zieleplan zusammengefasst (siehe Abbildung 79). Die integrativ erarbeiteten Umsetzungsmaßnahmen (Kernmaßnahmen) aller 3 Wirtschafts- und Bildungsknoten sind mit den 4 Makrozielen, den 12 Teilzielen bzw. Handlungsfeldern (Ziele- und Hebelthemen) abgestimmt und in einem gemeinsamen Umsetzungsmasterplan zusammengefasst (siehe Abbildung 83).

8.1 Die 4 gemeinsamen Makroziele

Mit den zentralen Stakeholdern wurden bereits zu Projektbeginn Makroziele für das Gesamtprojekt herausgearbeitet. Bei den Makrozielen ging es darum, die Stakeholder von Anfang an auf große, gemeinsame Ziele einzustimmen, um sich nicht sofort in isolierten Detailmaßnahmen und Einzelideen zu verlieren.

Die 4 Makroziele definieren sich wie folgt:

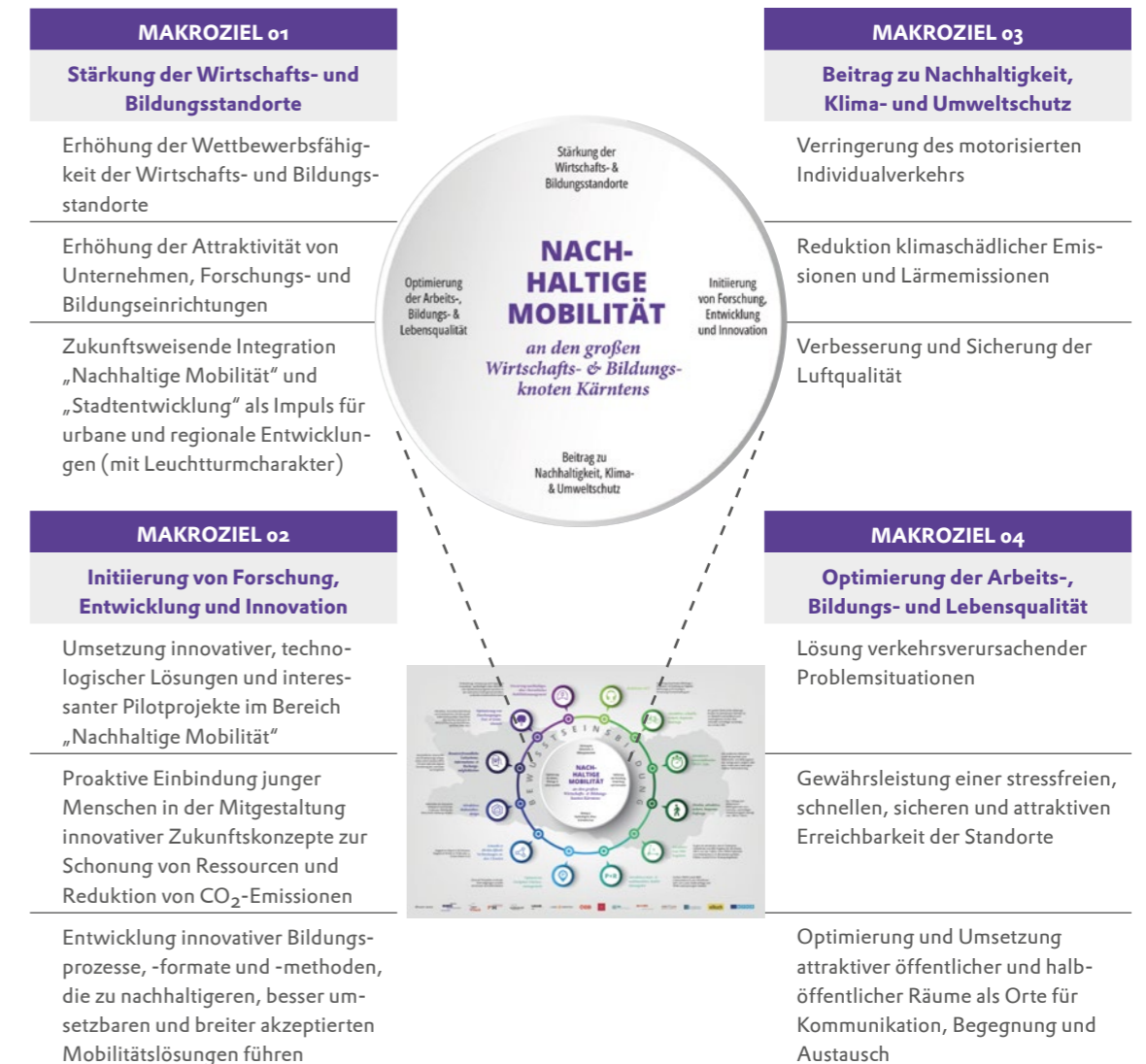


Abbildung 64: Die 4 Makroziele

8.2 Die 12 gemeinsamen Ziele und Hebelthemen

Der Mobilitäts-Zieleplan gibt eine Übersicht der 4 final abgestimmten und integrativ erarbeiteten Makroziele und der 12 Teilziele bzw. Handlungsfelder (Ziele- und Hebelthemen), denen die Einzelmaßnahmen jedes Wirtschafts- und Bildungsknoten zugeordnet werden können. Sämtliche Zielsetzungen gelten übergeordnet für den gesamten Zentralraum Kärnten und sind daher auf weitere Standorte im und außerhalb des Zentralraumes Kärnten übertragbar.

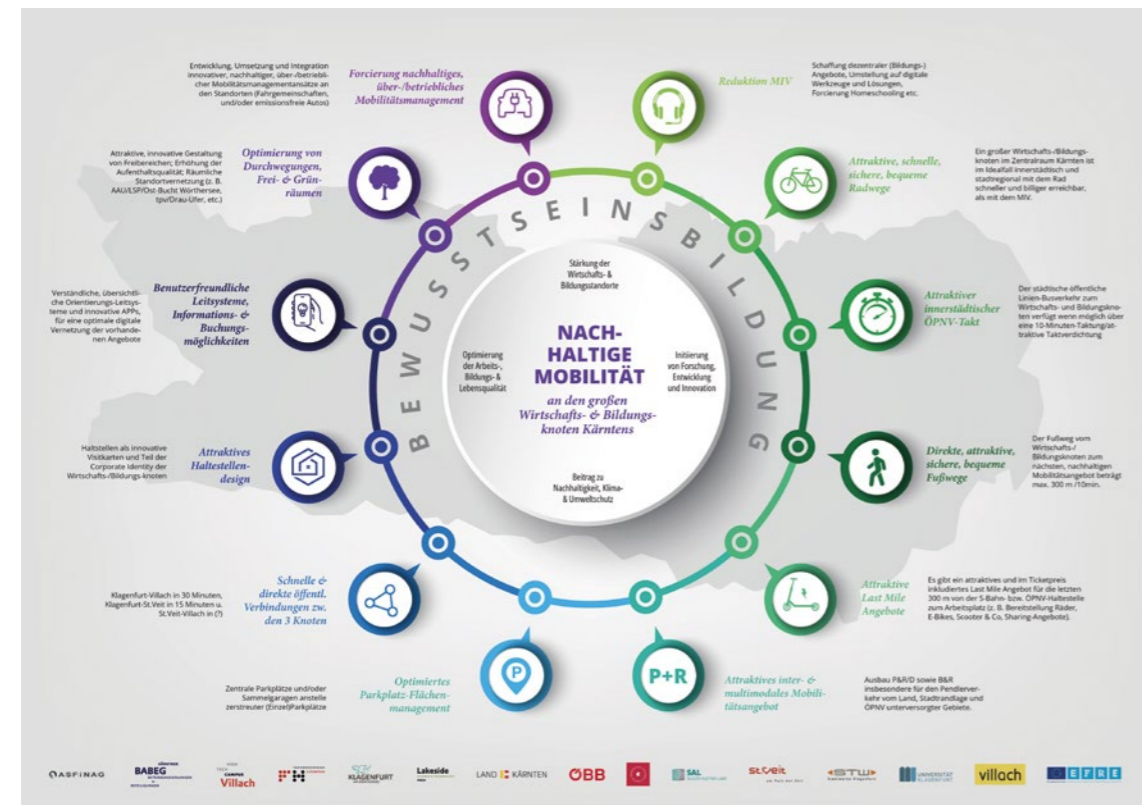


Abbildung 65: Mobilitäts-Zieleplan für die 3 Wirtschafts- und Bildungsknoten im Zentralraum Kärnten (Projektteam, 2022)

Die 12 gemeinsamen Ziele und Hebelthemen definieren sich wie folgt:

01	Reduktion MIV	Schaffung dezentraler (Bildungs-) Angebote, Umstellung auf digitale Werkzeuge und Lösungen, Forcierung Homeschooling etc.
02	Attraktive, schnelle, sichere, bequeme Radwege	Ein großer Wirtschafts-/Bildungsknoten im Zentralraum Kärnten ist im Idealfall innerstädtisch und stadtreional mit dem Rad schneller und billiger erreichbar, als mit dem MIV
03	Attraktiver, innerstädtischer ÖPNV-Takt	Der städtische öffentliche Linien-Busverkehr zum Wirtschafts- und Bildungsknoten, verfügt wenn möglich über eine 10-Minuten-Taktung/attraktive Taktverdichtung
04	Direkte, attraktive, sichere, bequeme Fußwege	Der Fußweg vom Wirtschafts-/Bildungsknoten zum nächsten, nachhaltigen Mobilitätsangebot beträgt max. 300 m/10 min.
05	Attraktive Last-Mile Angebote	Es gibt ein attraktives und im Ticketpreis inkludiertes Last-Mile Angebot für die letzten 300 m von der S-Bahn- bzw. ÖPNV-Haltestelle zum Arbeitsplatz (z. B. Bereitstellung Räder, E-Bikes, Scooter und Co, Sharing-Angebote)
06	Attraktives inter- und multimodales Mobilitätsangebot	Ausbau P&R/D sowie B&R insbesondere für den Pendlerverkehr vom Land, Stadtrandlage und ÖPNV unterversorgter Gebiete
07	Optimiertes Parkplatz-Flächenmanagement	Zentrale Parkplätze und/oder Sammelgaragen anstelle zerstreuter (Einzel)Parkplätze
08	Schnelle und direkte öffentliche Verbindungen zwischen den 3 Knoten	Klagenfurt–Villach in 30 Minuten, Klagenfurt– St. Veit in 15 Minuten und St. Veit–Villach in (?)
09	Attraktives Haltestellendesign	Haltestellen als innovative Visitenkarten und Teil der Corporate Identity der Wirtschafts-/Bildungsknoten
10	Benutzerfreundliche Leitsysteme, Informations- und Buchungsmöglichkeiten	Verständliche, übersichtliche Orientierungs-Leitsysteme und innovative APPs, für eine optimale digitale Vernetzung der vorhandenen Angebote
11	Optimierung von Durchwegungen, Frei- und Grünräumen	Attraktive, innovative Gestaltung von Freibereichen; Erhöhung der Aufenthaltsqualität; Räumliche Standortvernetzung (z. B. AAU/LSP/Ost-Bucht Wörthersee, tpv/Drau-Ufer etc.)
12	Forcierung nachhaltiges, über-/betriebliches Mobilitätsmanagement	Entwicklung, Umsetzung und Integration innovativer, nachhaltiger, über-/betrieblicher Mobilitätsmanagementansätze an den Standorten (Fahrgemeinschaften und/oder emissionsfreie Autos)

ID	Kernmaßnahmen	Zielkategorie												
		01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	
K-01	Forcierung digitale Lehre, Distance Learning, Homeoffice, innovative Arbeitszeitmodelle u. digitale Meeting Culture	x												
K-02	Forcierung dezentrale Angebote	x												
K-03	Neue Rad(schnell)wege (AAU/LSP/PH, KLU-West/Sportspange, KLU-West /Stadtzentrum/Hbf.)		x											
K-04	Entflechtung Rad u. MIV (Südring im Bereich Sportspange, Hallenbad NEU)		x											
K-05	Anbindung Wörtherseeradweg (R4)		x											
K-06	Integration Standort KLU West u. Sportspange in das Städtische ÖPNV-Liniennetz u. Einbindung 10 Min. Takt (S-Bahn KLU-West/AAU/ LSP/Sportpark/Hallenbad NEU/PH/Hbf.)			x										
K-07	KLANA Bus - KLU Nachtbus			x										
K-08	Fußwegverbindung (LSP/AAU mit KLU West + S-Bahn)				x									
K-09	Querungsbereich Villacher Straße				x									
K-10	Last Mile Angebot S-Bahn/AAU/LSP z. B. (Autonomer) Shuttle-Bus ab KLU West u. ergänzende Alternativangebote etc.					x								
K-11	Mobilitätsknoten LSP (umgesetzt)						x							
K-12	Nutzungskonzept für dauerhaftes Park & Ride Messeparkplatz Autobahn + Anbindung S-Bahn KLU West						x							
K-13	Ausbau betriebliche u. öffentliche Sharing-Angebote						x							
K-14	Gemeinschaftliches Stellplatzkonzept Bereich Sportspange							x						
K-15	Parkraumbewirtschaftungskonzept KLU West							x						
K-16	Ausbau E-Ladestationen selektiver Ausbau der öffentlichen E-Ladeinfrastruktur an den Wirtschafts- und Bildungsknoten KLU, VI, SV							x						
K-17	30 min. Klagenfurt-Villach								x					
K-18	Visitenkarte S-Bahnhaltestelle KLU-West (Umfeld u. Zugangssituation)									x				
K-19	Orientierungskarte S-Bahnhaltestelle KLU-West									x				
K-20	Weiterentwicklung Klagenfurt Mobil App										x			
K-21	Neugestaltung Lorelei-Steg											x		
K-22	Überbrückung Südring												x	
K-23	Neuorganisation Zufahrtbereich LSP												x	
K-24	Projekt Betriebliches Mobilitätsmanagement LSP													x

92 Abbildung 66: Übersichtstabelle der Kernmaßnahmen am Wirtschafts- und Bildungsknoten Klagenfurt West (Projektgruppe, 2022)

Verantwortliche und Lead	Zeitliche Umsetzung			
	umgesetzt	kurz <2 Jahre	mittel < 5 Jahre	lang > 5 Jahre
AAU/PH/ LSP		x		
EduLab		x		
Land (A9)/Stadt (Straßenbau u. Verkehr)			x	
Land (A9)/Stadt (Straßenbau u. Verkehr)			x	
Land (A9)/Stadt (Straßenbau u. Verkehr)		x		
Stadt (KMG)/Stadt (STW)		x		
Stadt (KMG)/Stadt (STW)		x		
Stadt (Stadtplanung)			x	
Land (A9) / Stadt (Stadtplanung)				x
Land (A7) / Stadt (KMG) / ÖBB / Private Mobilitätsanbieter			x	
LSP/Stadt (KMG)/Stadt (STW)	x			
ASFINAG/ÖBB/Stadt (Straßenbau u. Verkehr)/ Stadt (KMG)				x
LSP/AAU/Stadt (KMG)/ÖBB		x		
Land (A9)/Stadt (Straßenbau u. Verkehr)			x	
Land (A9)/Stadt (Straßenbau u. Verkehr)				x
Land (A9)/Stadt (Straßenbau u. Verkehr)				x
ÖBB/Land (A7)	x			
ÖBB/Stadt (Stadtplanung)			x	
ÖBB/Stadt (Stadtplanung)		x		
Stadt (KMG)		x		
Stadt (Stadtplanung)				x
Land (A9)/Stadt (Stadtplanung)				x
LSP/Land (A9)			x	
LSP		x		

ID	Kernmaßnahmen	Zielkategorie											
		01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12
VI-01	Forcierung digitale Lehre, Distance Learning, Homeoffice, innovative Arbeitszeitmodelle u. digitale Meeting Culture	x											
VI-02	Optimierung Radwege - tpv/Stadtzentrum/Hbf - tpv/Maria Gailer Straße/Infineon - tpv/Landskron - Friedensbrücke (Brückenkopf) - Beleuchtung tpv)		x										
VI-03	Alternativ-Radverbindung tpv/Bhf. Seebach		x										
VI-04	Anschluss an Drau-Radweg		x										
VI-05	Attraktive Bus-Anbindung, -Linienführung u. regelmäßige Taktung (für den Standort tpv)			x									
VI-06	Optimierung Fußwegverbindung tpv mit S-Bahn/Friedensbrücke (Brückenkopf)/Zentraler Fußweg durch tpv/(Campuskonzept)				x								
VI-07	Ausbau Bike & Ride Angebot am Hbf. Villach					x							
VI-08	Last Mile Angebot S-Bahn/tpv					x							
VI-09	P&D Anlage Maria Gailer Straße						x						
VI-10	Um- u. Ausbau Hbf. Villach Regionaler Mobilitätshub u. S-Bahnknoten						x						
VI-11	Ausbau Bike & Ride am Hbf.						x						
VI-12	Anbindung Region: Mikro ÖV						x						
VI-13	Ausbau betriebliche u. öffentliche Sharing-Angebote						x						
VI-14	Zentrale Sammelgarage für PKW und Rad im tpv							x					
VI-15	Parkraumbewirtschaftung u. Einschränkung kostenloses Parken							x					
VI-16	Ausbau E-Ladestationen selektiver Ausbau der öffentlichen E-Ladeinfrastruktur an den Wirtschafts- und Bildungsknoten KLU, VI, SV							x					
VI-16	Ausbau S-Bahn (Interregio) zwischen Villach Hbf., Ossiacher See, Feldkirchen u. Hbf. St.Veit a.d.G.								x				
VI-17	Vision – Interregio Strecke nach SLO u. IT								x				
VI-18	Visitenkarte S-Bahnhaltestelle Seebach (Umfeld u. Zugangssituation)									x			
VI-19	Orientierungskarte S-Bahnhaltestelle Seebach									x			
VI-20	Integration eines Standort-Orientierungssystems im tpv										x		
VI-21	Neugestaltung u. -Organisation Eingangsbereich tpv											x	
VI-22	Drau-Ufergestaltung (Flusstribüne/Radwegverlegung)												x
VI-23	tpv Villach Vision mit integrativem Mobilitätskonzept												x

Verantwortliche und Lead	Zeitliche Umsetzung			
	umgesetzt	kurz <2 Jahre	mittel <5 Jahre	lang >5 Jahre
tpv/HTCV/FH		x		
Stadt/tpv			x	
Stadt			x	
tpv/Stadt/Land (A9)		x		
Stadt/Private Mobilitätsanbieter	x			
tpv/Stadt			x	
ÖBB		x		
Stadt/ÖBB/Private Mobilitätsanbieter			x	
ASFINAG/Stadt			x	
ÖBB/Land (A7)				x
ÖBB/Land (A7)			x	
Stadt/Land (A7)/Private Mobilitätsanbieter				x
tpv/HTCV/FH/Stadt/Private Mobilitätsanbieter/ÖBB		x		
tpv/Stadt/HTCV				x
tpv/Stadt/HTCV			x	
Stadt/tpv/Infra-Anbieter		x		
ÖBB/Land (A7)				x
ÖBB/Land (A7)				x
ÖBB			x	
ÖBB		x		
tpv/Stadt		x		
tpv/Stadt			x	
tpv/Stadt			x	
tpv/Stadt/HTCV/Unternehmen am Standort			x	

ID	Kernmaßnahmen	Zielkategorie											
		01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12
SV-01	Forcierung digitale Lehre, Distance Learning, Homeoffice, innovative Arbeitszeitmodelle u. digitale Meeting Culture	x											
SV-02	Radwegausbau & Lückenschluss (Industriepark/S-Bahn/Stadtzentrum/St.Veit Hbf. /St. Donat)		x										
SV-03	Anschluss an das überregionale Radwegenetz (Glan-Radweg)		x										
SV-04	ÖPNV Anschluss Bus (Testbetrieb 2.o)			x									
SV-09	Optimierung Fußwegverbindung durch Ausbau und Ergänzung des Fußwegnetzes zwischen Altglendorf und Blintendorf				x								
SV-05	Last Mile Angebot (temporärer Shuttle) S-Bahn/Industriepark					x							
SV-06	Ausbau Hbf. St.Veit/Glan als regionaler Mobilitätshub						x						
SV-07	Ausbau P&R Anlage Hbf.						x						
SV-08	Privat organisierte Fahrgemeinschaften (umgesetzt)						x						
SV-09	Zentraler LKW-Abstellplatz für Ein- und Ausgangsverkehr, welcher nicht zum Termin im IP eintrifft.							x					
SV-10	Ausbau E-Ladestationen selektiver Ausbau der öffentlichen E-Ladeinfrastruktur an den Wirtschafts- und Bildungsknoten KLU, VI, SV							x					
SV-11	Attraktive S-Bahn-Anbindungen u. regelmäßige Taktung								x				
SV-12	Ausbau S-Bahn (Interregio) zwischen Villach Hbf., Ossiacher See, Feldkirchen u. Hbf. St.Veit/Glan								x				
SV-13	Visitenkarte S-Bahnhaltestelle Glendorf (Umfeld u. Zugangssituation)									x			
SV-14	Orientierungskarte S-Bahnhaltestelle Glendorf									x			
SV-15	Leitsystem, vorhandenes Leitsystemevaluieren und ergänzen mit digitaler App										x		
SV-16	Optimierung Freiflächen, vorhandene Restflächen, Schutzwälle, Gewässerstreifen öffnen, bepflanzen und zugänglich machen											x	
SV-17	Pilotprojekt KIOTO: Ausbau Mobilitäts-Sharing-Infrastruktur (E-Car u. E-Bike Angebot + gratis Strom)												x

Abbildung 68: Übersichtstabelle der Kernmaßnahmen am Wirtschafts- und Bildungsknoten St.Veit/Glan Industriepark Blintendorf (Projektgruppe, 2022)

Verantwortliche und Lead	Zeitliche Umsetzung			
	umgesetzt	kurz <2 Jahre	mittel < 5 Jahre	lang > 5 Jahre
Unternehmen im IP	x			
Land (A9)/Stadt (Tiefbau u. Verkehr)			x	
Land (A9)/Stadt (Tiefbau u. Verkehr)		x		
Stadt (Tiefbau u. Verkehr)/Private Mobilitätsanbieter			x	
Stadt (Tiefbau u. Verkehr)				x
Stadt (Tiefbau u. Verkehr)/ÖBB/ Private Mobilitätsanbieter			x	
ÖBB (?)/Land (A9)/Stadt (Stadtplanung)				x
ÖBB (?)/Land (A9)/Stadt (Stadtplanung)				x
Mitarbeiter*innen der lokalen Unternehmen	x			
Stadt (Tiefbau u. Verkehr)				x
Land (A9)/Stadt (Tiefbau u. Verkehr)		x		
ÖBB				x
ÖBB/Land (A7)				x
ÖBB/Stadt (Bauamt)		x		
ÖBB/Stadt (Bauamt)		x		
Stadt (Tiefbau u. Verkehr)			x	
Stadt (Stadtplanung)		x		
KIOTO			x	

8.3 Der gemeinsame Umsetzungsmasterplan

Der Umsetzungsmasterplan verbindet die 4 Makroziele, die 12 Teilziele/Hebelthemen mit den final abgestimmten und integrativ erarbeiteten geplanten Umsetzungsmaßnahmen (Kernmaßnahmen) je Wirtschafts- und Bildungsknoten, inklusive den verantwortlichen Lead-Partner*innen und dem zeitlichen Umsetzungshorizont, in einer einzigen Grafik, sodass eine vernetzte und integrative Umsetzung kurz- bis langfristig gewährleistet ist.

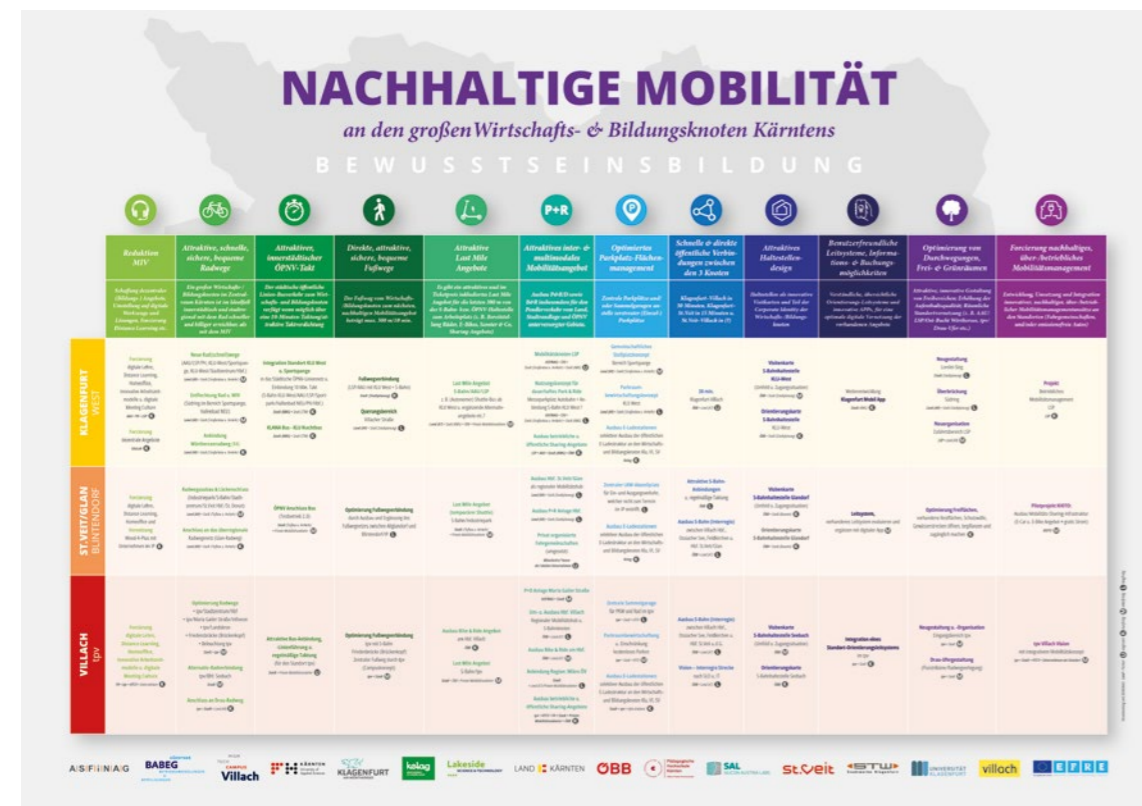


Abbildung 69: Mobilitäts-Maßnahmen-Umsetzungsmatrix (Projektteam, 2022)

8.4 Pilotumsetzungsvorhaben im Lakeside Science und Technology Park am Standort Klagenfurt West

Die Pilotumsetzungen starteten bereits während der vorangegangenen Analyse- und Sollentwurfsphasen, so z. B.:

8.4.1. Mobilitätsknoten Lakeside Science und Technology Park

Mit der Umsetzung des neuen Mobilitätsknotens hat der Lakeside Science und Technology Park in Zusammenarbeit mit der Klagenfurt Mobilgesellschaft (KMG) ein erweitertes und umweltfreundliches Mobilitätsangebot entwickelt, das den Parkmieter*innen und der Bevölkerung ab sofort zur Verfügung steht. Als einer der ersten beiden Knoten neben dem Smart City Quartier Harbach, bietet der Lakeside Science und Technology Park neben einer modernen Bushaltestelle mit digitaler Fahrplananzeige in Echtzeit, eine Nextbike-Station mit Lastenfahrrädern, Fahrrädern und E-Bikes zum Ausleihen, eine E-Ladesäule für Elektrofahrzeuge und E-Car-Sharing Angebot sowie MyFlexBoxen für ein bequemes Empfangen und Versenden von Paketen. Im Komplettausbau soll es bis 2030 16 Mobilitätsknoten in ganz Klagenfurt geben.

Dieses Angebot wird mit weiterer innovativer Infrastruktur abgerundet, so wurden zum Beispiel die Leihräder des Lakeside Parks, die von Parkmietern für längere Zeit günstig bzw. für einen Tag kostenfrei in der lokalen Gastronomie entlehnt werden können, serviert. Um mehr überdachte und absperrebare Abstellmöglichkeiten für Fahrräder zu schaffen, hat der Lakeside Park durch die Schaffung eines zentralen Müllraums, pilothaft neue Fahrradräume geschaffen, in denen sich auch Ladeinfrastruktur für E-Bikes befinden.

8.4.2. Innovatives Verkehrsmonitoring

Für die Darstellung des Verkehrsverhaltens der Parkmieter*innen und zur Förderung nachhaltiger Mobilität wurde ein innovatives Verkehrsmonitoring vorbereitet: Ein Bildschirm an einer zentralen Stelle im Parkhaus wird zukünftig die CO₂-Bilanz der Verkehrsteilnehmer*innen (PKW-, Rad- und Roller-Nutzer*innen sowie Fußgänger*innen) messen und darstellen.

8.4.3. Fahrradoffensive Lakeside Park

Den Parkmieter*innen wurde ein kostenfreier Fahrradcheck für die eigenen Fahrräder zur Verfügung gestellt. Weitere Informationsveranstaltungen, wie z. B. Entlehnung von Nextbikes, Jobradleasing wurden im Rahmen der regelmäßigen Kommunikationsveranstaltung „Lakeside Info-Frühstück“ kommuniziert. Durch die Schaffung eines zentralen Müllraumes in der Parkgarage entstanden insgesamt 11 verschließbare Fahrradabstellräume für Mitarbeiter*innen, die mit einer Ladeinfrastruktur für E-Bikes ausgestattet wurden.

8.4.4. Betriebliches Mobilitätsmanagement

Der Lakeside Science und Technology Park hat ein Pilotprojekt mit ausgewählten Parkunternehmern zum Thema: „Nachhaltiges Mobilitymanagement“ im Juli 2022 gestartet, um sich als Vorreiterpark für mehr nachhaltige Mobilität in Europa zu positionieren. Davon soll der Standort als Ganzes und jedes Unternehmen im Park profitieren. Der Mehrwert liegt auf der Hand: eine lebenswerte Umwelt, ein zusätzlicher Attraktivitätsfaktor für den Standort und die Unternehmen.

Bei 7 Pilotunternehmen wurde eine detaillierte Mitarbeiter*innen-Befragung von Herry-Consult durchgeführt:

**Lakeside Science und Technology Park Klagenfurt:
Betriebliches Mobilitätsmanagement für ausgewählte Unternehmen.**

Zusammenfassung der Befragungsergebnisse: 19. September 2022

Eckdaten zur Mobilitätsbefragung 2022

Im Zeitraum Mitte Juli bis Anfang August 2022 wurde in sieben Unternehmen (Build, CISC, Dynatrace, Plincs, Skidata, VUM, INFINEON) das Mobilitätsverhalten der Mitarbeiter*innen am Arbeitsweg sowie die Wünsche und Bedürfnisse der Mitarbeiter*innen mittels einer Mobilitätsbefragung erhoben. Für die Erhebung des Mobilitätsverhaltens der Mitarbeiter*innen wurde eine internetgestützte Befragung (Onlinefragebogen) gewählt.

Die insgesamt 593 Mitarbeiter*innen der 7 Unternehmen im Lakesidepark hatten für die Dauer von 3 Wochen Zeit die Fragen zu beantworten. Insgesamt konnten 350 Datensätze für die anonymisierte Auswertung herangezogen werden. Dies entspricht einem sehr guten Rücklauf von 59 %.

Thema: Zeitkartenbesitz

Nur 13 % der befragten Mitarbeiter*innen gaben an derzeit eine ÖV-Zeitkarte zu besitzen, davon 55 % eine Klimaticket Österreich, 38% ein regionales Klimaticket/Jahreskarte und die restl. 7 % eine Monatskarte.

86 % gaben an derzeit keine Zeitkarte zu besitzen – dabei wäre für 24 % der Personen eine ÖV-Anreise zum Arbeitsort sehr einfach möglich. Mehr als die Hälfte (56 %) gaben an, dass eine ÖV-Anreise möglich wäre, aber sehr umständlich, da sie mehrmals umsteigen müssten bzw. eine wesentlich längere Fahrzeit benötigen würden. Weiter 20 % gaben an, keine Möglichkeit zu haben mit den öffentlichen Verkehrsmitteln anzureisen.

Insgesamt ergibt sich dadurch jedoch ein theoretisches ÖV-Umsteigepotenzial von etwa einem Viertel der Befragten.

Thema: Homeoffice

98 % der Befragten nutzen derzeit die Möglichkeit im Homeoffice zu arbeiten – davon mehr als zwei Drittel 2 Tage pro Woche.

Thema: Mobilitätsverhalten am Arbeitsweg

Die Auswertung des Mobilitätsverhaltens am Arbeitsweg zeigt, dass mehr als die Hälfte der Personen mit dem Auto alleine zum Arbeitsort gelangen (59 %). Und dies, obwohl ein Drittel aller Arbeitswege kürzer als 10 Kilometer ist.

Die Gründe dafür sind sicherlich auch die aufgrund der ländlichen Wohngegenden nicht guten ÖV-Anbindungen.

Der Anteil der Radnutzung und ÖV-Nutzung zur Arbeit liegt bei jeweils 11 %.

Vergleicht man das Mobilitätsverhalten vor Covid 19 zum gegenwärtigen Verhalten und in Folge zum zukünftigen Verhalten so zeigt sich, dass sich der Pkw-Anteil reduziert und sich im Gegenzug der ÖV-Anteil erhöht. Es kann angenommen werden, dass die Einführung des Klimatickets dazu beiträgt bzw. bereits beigetragen hat, das Mobilitätsverhalten zu überdenken und zu ändern.

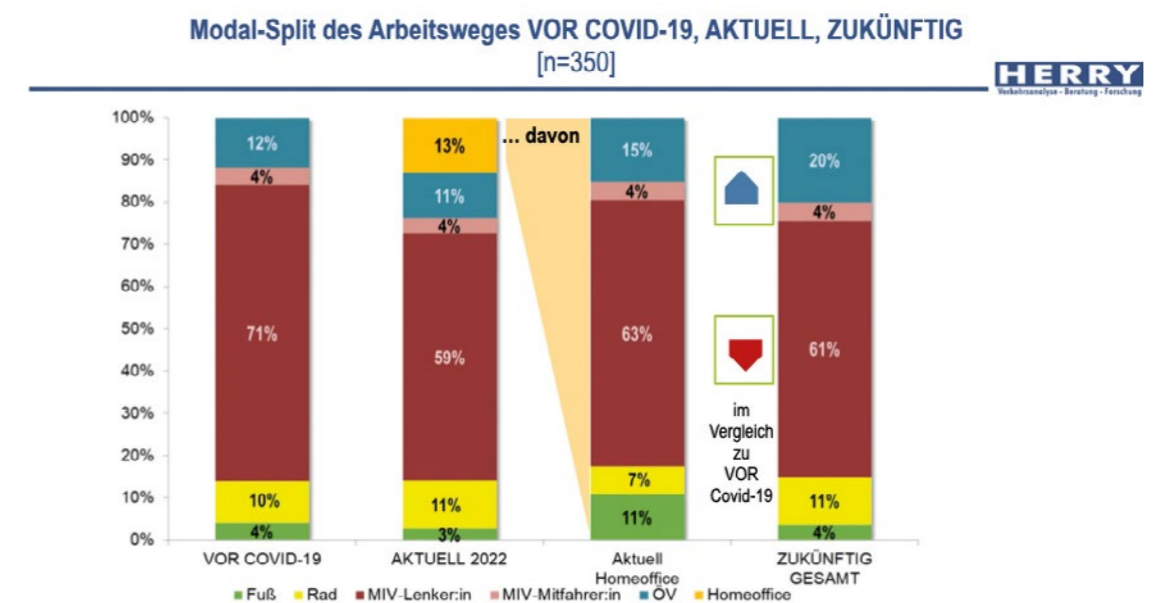


Abbildung 70: Modal-Split des Arbeitsweges VOR COVID-19, AKTUELL, ZUKÜNFTIG (Herry Consulting, 2022)

Als mögliche Alternativen werden von jenen Personen, die derzeit mit dem Pkw als Lenker*in zur Arbeit kommen, ein Elektro-Auto (49 %) genannt. Auch das „Fahrrad“ oder „öffentliche Verkehrsmittel“ stellen für rund 24 % bzw. 22 % eine gute Alternative dar.

Die durchschnittliche Distanz vom Wohnort zum Arbeitsort liegt bei 20 Kilometern.

Rund ein Drittel der befragten Pkw-Lenker*innen wohnen im Umkreis von 10 Kilometern zum Arbeitsort und stellen somit auch ein gutes Potenzial für den Radverkehr dar.

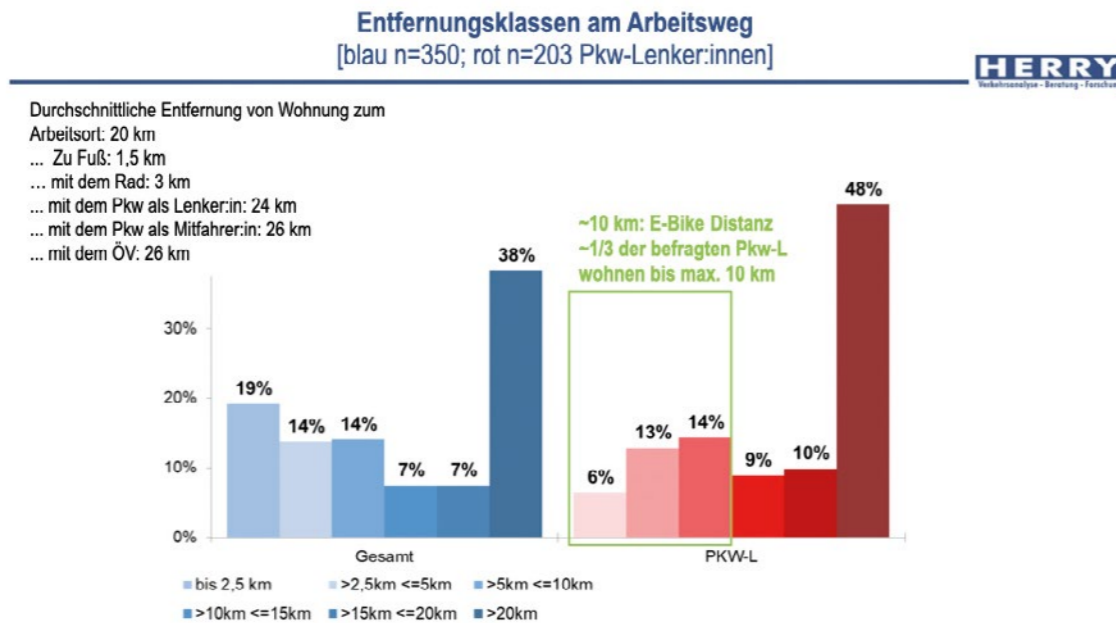


Abbildung 71: Entfernungsklassen am Arbeitsweg (Herry Consulting, 2022)

Thema: Unabhängigkeit, Flexibilität und Zeitersparnis ausschlaggebend für Verkehrsmittelwahl

„Unabhängigkeit“, „Zeitersparnis“ und „Flexibilität bei Dienstbeginn/-ende“ sind die Hauptkriterien bei der Wahl des persönlichen Verkehrsmittels. Als (eher) unwichtig für den Arbeitsweg werden hingegen v.a. die gesundheitlichen Aspekte betrachtet.

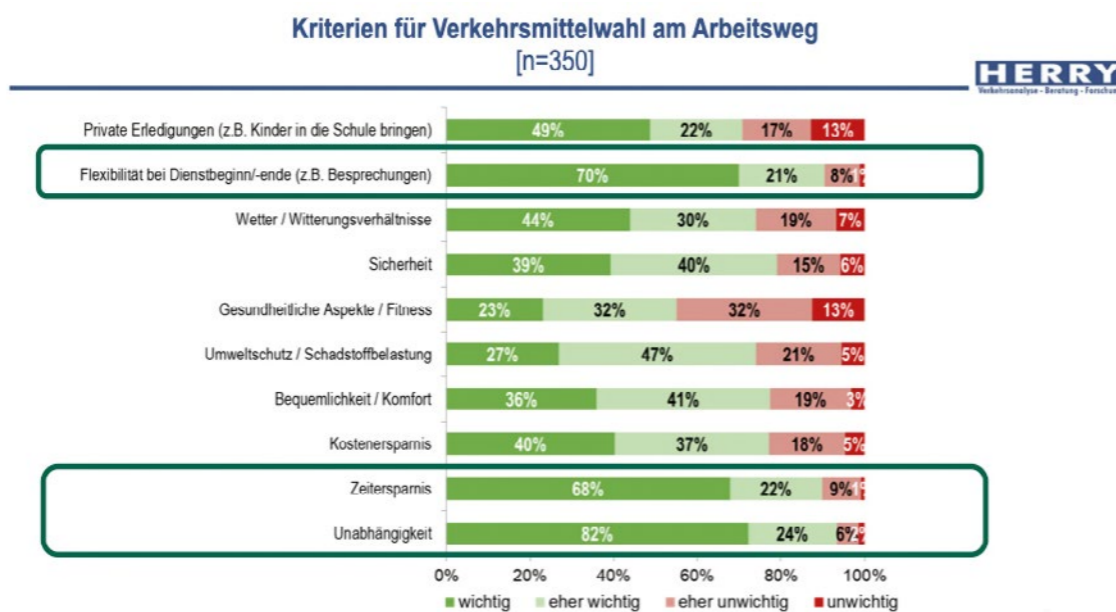


Abbildung 72: Kriterien für Verkehrsmittel am Arbeitsweg (Herry Consulting, 2022)

Thema: Verbesserungsvorschläge

Im Zuge der Befragung wurden die Mitarbeiter*innen nach ihren Wünschen und Bedürfnissen im Bereich Mobilität gefragt. Als Verbesserungen im Bereich „Radverkehr“ wurde am häufigsten die „Verbesserung bzw. der Ausbau der Radweg-Verbindungen mit 40 % Zustimmung, „mehr überdachte Fahrradständer/-abstellmöglichkeiten am Arbeitsort“ mit 32 % Zustimmung und „(mehr) diebstahl-sichere Radabstellmöglichkeiten am Arbeitsort“ mit 31 % Zustimmung, genannt.

Als Verbesserungen im Bereich „Öffis“ wurden am häufigsten folgende Punkte genannt:

- Verdichtung der Intervalle (57 % Zustimmung)
- Schnelle ÖV-Verbindungen (41 % Zustimmung)
- Weniger Umsteigen bzw. Anschaffung/Bezuschussung von JobTickets (je 32 % Zustimmung)

Als Verbesserungen im Bereich „Pkw“ wurden am häufigsten folgende Punkte genannt:

- (mehr) Lademöglichkeiten für Elektro-Autos (28 % Zustimmung)
- Organisation von Fahrgemeinschaften im Betrieb (27 % Zustimmung)

Als Verbesserungen im Bereich „Kommunikation/Management/Arbeitsorganisation“ wurden am häufigsten folgende Punkte genannt:

- Mobiles Arbeiten/Homeoffice etablieren/fördern/ausbauen (60 % Zustimmung)
- Telefon- und Videokonferenzen fördern (29 % Zustimmung)
- Infopakete „Mobilität“ für neue Mitarbeiter*innen (26 % Zustimmung)

8.4.5. Betriebliche Mobilitätsbeauftragte

Eine weiterführende geplante Maßnahme ist die Einführung von sogenannten Mobilitätsbeauftragten.

Idee

- Möglichst jedes Unternehmen im Lakeside Park nominiert eine/n Mobilitätsbeauftragte/n.
In einer nächsten Entwicklungsphase sollen auch Mobilitätsbeauftragte an den anderen Wirtschafts- und Bildungsknoten hinzukommen.
- Mobilitätsbeauftragte sind zentrale Verbündete, wenn es darum geht Kolleg*innen für die (Mehr)Nutzung nachhaltiger Mobilitätsformen zu gewinnen.

Aufgaben

Die Mobilitätsbeauftragten...

- fördern die Bewusstseinsbildung bei ihren Kolleg*innen, um eine Steigerung der nachhaltigen Mobilität zu bewirken,
- koordinieren thematische Schwerpunkte und Maßnahmen im Unternehmen in Richtung Steigerung der nachhaltigen Mobilität,
- sind zentrale Kommunikationsschnittstellen für das Thema nachhaltige Mobilität nach innen und außen.

Das Netzwerk

Die Mobilitätsbeauftragten der Lakeside Park-Unternehmen (und in der Folge auch anderer Unternehmen) bilden ein starkes Netzwerk. Alle 2 Monate soll es ein kurzes Netzwerktreffen geben, bei dem:

- über Fortschritte und News in den Unternehmen berichtet wird
- Probleme, Nöte, Schwachstellen aufgezeigt werden
- gemeinsame, überbetriebliche Aktionen abgestimmt werden
- neueste Infos und Impulse zum Thema nachhaltige Mobilität eingespielt werden
- überbetriebliche PR-Aktionen zum Thema „Nachhaltige Mobilität“ abgestimmt werden
- kompakte, lösungsorientierte Zukunftsdialoge mit Vertreter*innen von Infrastrukturanbietern, Stadt, Land etc. geführt werden können

Die Rolle der Netzwerkpartner*innen und Mobilitätsbeauftragten besteht darin, aktive Verbündete, als auch Konsumenten zu sein.

Das Lakeside Park-Management

Die Rolle des Lakeside Park-Managements besteht darin, die Netzwerktreffen zu koordinieren.

Das Educational Lab

Entwicklungsidee 1:

Die gegenständliche Entwicklungsidee sieht ein halbtägiges Schulungskurzmodul bzw. ein mehrstufiges Modul zu 60/90 min. Einheiten für Mobilitätsbeauftragte an den Wirtschafts- und Bildungsknoten (in der Folge aber auch für andere Unternehmen in Kärnten) mit folgenden Fragestellungen vor:

- Welche praxiswirksamen Möglichkeiten haben Mitarbeiter*innen, um nachhaltiger ins Unternehmen zu gelangen?
- Wie kann ich ein kompaktes nachhaltiges Mobilitätskonzept im Betrieb entwickeln?
- Welche Fördermöglichkeiten gibt es?

Entwicklungsidee 2:

Entwicklung und Erprobung innovativer Konzepte und innovativer Bildungsformate rund ums Thema nachhaltige Mobilität (MOBILABOR des Geographieinstituts der AAU und KLIMA AKTIV).



9. Transferkonzepte

Kapitel 9 beinhaltet 3 Transferkonzepte. *Transferkonzept 1* gibt praktische Anregungen, in welchen Phasen ein integratives, nachhaltiges Mobilitätskonzept in anderen vergleichbaren Regionen entwickelt werden kann. *Transferkonzept 2* erläutert, wie der 6-stufige Bildungsprozess in anderen vergleichbaren Regionen ein- und umgesetzt werden kann. *Transferkonzept 3* zeigt Möglichkeiten auf, wie innovative Angebote des Educational Lab dezentral angeboten werden können und unnötige Fahrten nach Klagenfurt in den Lakeside Park, bei zeitgleicher Schonung der Umwelt, eingespart werden können.

9.1 Entwicklung Mobilitätskonzepte in anderen Regionen

Eines der Projektziele lautet: Das im Projekt erarbeitete Prozessdesign soll als Modell für die Entwicklung von Mobilitätskonzepten und Mobilitätsknoten, in vergleichbaren Regionen und Standorten, vorbildlich zweckdienlich sein, indem eine Übertragbarkeit bzw. Transfer möglich sein soll. Dies schließt vor allem auch jene, im Ziel 2 erwähnten, Pilot-Maßnahmen und Pilot-Anwendungen regionaler Forschungsergebnisse mit ein.

Im Folgenden findet sich ein Prozessdesign, das in vergleichbaren Regionen und Standorten als Orientierungshilfe sowie als Fahrplan für die Entwicklung von Mobilitätskonzepten und Mobilitätsknoten zweckdienlich sein soll. Der Fahrplan besteht aus 9 Phasen:

Phase 1: Vorbereitungsphase

In der Vorbereitungsphase gilt es, folgende Punkte und Fragen zu klären, beziehungsweise Aufgaben zu erledigen:

- Wer übernimmt die Initiatorrolle? Welche Organisation und welche Person?
- Wer ist der Auftraggeber für das Projekt?
- Wer übernimmt die Projektleitung?
- Bekommt beziehungsweise hat die Projektleitung die entsprechenden zeitlichen Ressourcen für das Projekt?
- Formulierung einer ersten Projektskizze mit Grobzielen, Zeitlichkeiten...
- Überlegung, wie der inhaltliche Prozess und der Bewusstseinsbildungsprozess gut miteinander verzahnt werden
- Wer soll das Projekt von externer Seite her unterstützen?
- Auswahl der externen Partner
- Welche Stakeholder sind unbedingt einzubinden? Beachte: Der Stakeholderkreis kann sich im Projektverlauf noch ändern...
- Welcher Grobbudgetrahmen ist für die Projektentwicklung vorhanden?
- Welche finanziellen Unterstützungen/Fördermöglichkeiten kann man nutzen? Frühzeitige Klärung und Fixierung.
- Welche Mobilitätskonzepte und sonstige standortrelevante Unterlagen gibt es? Beachte: Je besser die Datengrundlage, umso effizienter kann in der Folge gearbeitet werden.

Im vorliegenden Projekt hat der Lakeside Park die Initiator- und Projektleitungsrolle übernommen. Die Vorteile waren:

- Der Lakeside Park verfügt über entsprechende Managementkompetenzen und -kapazitäten
- Der Lakeside Park ist ein zentraler Nutznießer der Projektergebnisse und hat ein unmittelbares Interesse am Erfolg des Projektes.

Phase 2: Startphase

Für die Startphase hat sich folgendes Vorgehen bewährt:

- Bildung einer kleinen, engagierten, kompetenten und mit Entscheider*innen besetzten Steuerungs- und Projektgruppe
In der Steuerungs- und Projektgruppe sollten eine interne und externe Projektleitung ebenso vertreten sein, wie 1–2 Top-Management-Repräsentanten der Trägerorganisation.
- Kick-off Workshop mit Steuerungsgruppe
Im Kick-off Workshop gilt es u.a. folgende Punkte zu klären:
 - Fixierung Ziele, Rollen, zeitlicher Rahmen, budgetäre Ressourcen...
 - Festlegung, wie der inhaltliche Prozess und der Bewusstseinsbildungsprozess gut miteinander verzahnt werden können
 - Fixierung, welche Stakeholder einzubeziehen sind
 - Erarbeitung erster Zukunftsbilder („Big Pictures“)
 - Vereinbarung eines Ablaufplanes
 - Klärung der Informations- und Bewusstseinsbildungsprozesse
- Ergänzende Erhebung und Sichtung regionaler und überregionaler Konzepte und Best Practice
- Entwicklung erster Makrobilder
- Was soll mit dem Mobilitätskonzept, dem Mobilitätsknoten erreicht werden? Wie lauten die „dahinter/darüberliegenden Ziele“?
- Schaffung einer Plattform, in der sich Interessierte über das Projekt erkundigen bzw. Fragen und Ideen einbringen können.
- Start der Öffentlichkeitsarbeit

Im vorliegenden Projekt hat sich Folgendes bewährt:

Die externe Projektleitung wurde von 2 Beratungsunternehmen übernommen. Die Aufgabe des einen Beratungsunternehmens war es eine fachlich-technische Expertise einzubringen, die Aufgabe des anderen Beratungsunternehmens lag darin, den Gesamtprozess zu steuern und zu koordinieren.

Phase 3: Einbindung regionaler und lokaler Stakeholder

Kompakter Kick-off Workshop mit regionalen und lokalen Stakeholdern mit drei Kernzielen:

- Vorstellung und Abstimmung der Projektziele, Vorgehensweisen, Zeitlichkeiten etc.
- Vorstellen, diskutieren und committen gemeinsamer Makroziele
- Überblick bekommen, welche Stakeholder, welche Projekte gerade laufen haben, beziehungsweise planen und welche ergänzenden Ideen sie in das Projekt einbringen möchten.

Im vorliegenden Projekt hat sich Folgendes bewährt:

- Der internen Projektleitung gelang es durch ein konsequentes Dranbleiben und ein vorausschauendes Zeitmanagement das Top Management nahezu aller Stakeholderorganisationen für den Kick-off Workshop zu gewinnen.
- Durch die Integration mit dem Bildungsprozess konnten neben zentralen Stakeholderorganisationen parallel Kinder und Jugendliche gut eingebunden werden. Für die nachhaltige Mobilität kommt es auf die Jugend und die Erwachsenen an.

Phase 4: Kompakte Standortanalysen

In der Phase 4 gilt es, kompakte Standortanalysen durchzuführen. Diese setzen sich aus mehreren Bausteinen zusammen:

- Kompakte Verkehrsflusserhebungen mit Unterstützung von Forschungseinrichtungen
- Sichtung und Bewertung der IST-Mobilitätsinfrastruktur durch die fachlich-technische Projektleitung
- Stärken-/Schwächen-/Chancen-/Risikanalyse durch die fachlich-technische Projektleitung
- Interviews mit relevanten Infrastrukturverantwortlichen
- Analysen mit Jugendlichen
- Klärung, der strategischen Entwicklungsrichtungen des Standortes und Klärung zukünftiger Anforderungen am Standort...

Im vorliegenden Projekt hat sich Folgendes bewährt:

Die Ergebnisse der Analyse werden mit den relevanten Stakeholdern besprochen, „gerüttelt“ und in ein „gemeinsames Diagnosebild“ übergeführt.

Phase 5: Ideenfindungs- und -bewertungs-Workshops mit Stakeholdern

In der Phase 5 geht es darum, neben den bereits laufenden und geplanten Vorhaben „unzensuriert“ innovative Ideen und Ansätze zu sammeln, die geeignet sind, die definierten Projektziele zu erreichen bzw. sogar zu übertreffen.

In die Workshops sollen miteinfließen:

- Good Practice-Beispiele aus anderen Regionen (eingebracht über die fachlich-technische Projektleitung und über die Stakeholder)
- Ideen, um Defizitthemen zu beheben
- Visionäre Ideen mit Leuchtturmpotential

Im vorliegenden Projekt hat sich Folgendes bewährt:

Es gibt visionäre Ideen, mit denen man sehr sensibel umgehen muss. Manche Idee, die zum falschen Zeitpunkt, im falschen Rahmen publik wird, kann mitunter in eine unnötige Schiefelage geraten und vorschnell zu Grabe getragen werden. Es gilt informelle Begegnungsräume zu schaffen, wo solche Ideen weiterbesprochen werden können und wo man vor allem überlegt, wie ein wirksamer Informations- und Umsetzungsprozess stattfinden kann.

Phase 6: Priorisierung der Ideen und Entwicklung eines Grobmasterplans

Neben den bereits laufenden und geplanten Vorhaben gilt es, ergänzende Projektvorhaben zu vereinbaren. Dabei kann das im vorliegenden Projekt entwickelte Bild mit den 12 Hebel Themen als Orientierungshilfe dienen.

- Zuerst gilt es zu bewerten, welche der 12 Hebel-Themen eine hohe Standortrelevanz haben
- Danach gilt es herauszufiltern, bei welchen Hebel-Themen welche Schwerpunktmaßnahmen gesetzt werden sollen
- Bei den Schwerpunktmaßnahmen kann man unterscheiden, ob es sich um kurzfristige, mittelfristige beziehungsweise längerfristige Maßnahmen handelt.
- Entscheidend ist, dass für jede Schwerpunktmaßnahme eine klare Verantwortlichkeit festgelegt wird.

Im vorliegenden Projekt hat sich Folgendes bewährt:

Die Hebelthemen und die Schwerpunktmaßnahmen wurden grafisch in zwei Kernbildern professionell aufbereitet. Die Darstellung hat allen Beteiligten geholfen, das worum es geht:

- die Makroziele,
- die Teilziele,
- die Kernmaßnahmen,
- den Umsetzungshorizont,
- die Umsetzungsverantwortlichkeiten,

in transparenter und sehr kompakter Weise zu erkennen.

Im parallellaufenden Bildungsprozess wurden die Schwerpunktmaßnahmen zudem im Rahmen eines Planspiels erörtert. Es zeigt sich dabei u.a. WIE junge Menschen mit einer klassisch definierten Rolle hinsichtlich der Umsetzung eines Lösungsvorschlages umgehen. Weiterführende Anregung: Es wäre im Anschluss an das Planspiel auch ein unbefangener Austausch und Diskussion zwischen Schüler*innen und echten Stakeholder*innen möglich, mit dem Hintergrund des gegenseitigen Lernens.

Phase 7: Detailkonzeptentwicklungen, Start/Fortführung Prototyping, Pilotumsetzungen

Die Phase 7 beginnt in Wahrheit nicht erst nach der Phase 6, sondern läuft parallel von Anbeginn an mit. Konkret ist damit gemeint, dass man mit der Umsetzung, beziehungsweise Planung von Projektvorhaben, nicht unnötigerweise zuwarten muss, sondern mit der Umsetzung beziehungsweise mit der Vorbereitung späterer Umsetzungen bereits zwischenzeitlich beginnt und so der Gefahr der Entwicklung eines reinen Schubladenkonzepes zuvorkommt.

Im vorliegenden Projekt hat sich Folgendes bewährt:

Im Lakeside Park wurde der Mobilitätsknoten bereits während der Projektentwicklung realisiert und steht seither allen Interessierten zur Verfügung. Auch wurde das Projekt „Betriebliches Mobilitätsmanagement“, „Mobilitätsbeauftragte“, „Fahrradoffensive“ etc. gestartet.

Phase 8: Präsentationsworkshop

Die Kernergebnisse der Phasen 1–7 wurden in einer hochkarätig besetzten Veranstaltung medienwirksam präsentiert und von den entscheidenden Stakeholdern öffentlichkeitswirksam unterschrieben. Dies sichert die Umsetzungswahrscheinlichkeit.

Phase 9: Wirkungsmonitoring und laufende PR

Die geplanten, laufenden und durchgeführten Schwerpunktmaßnahmen sollten auch nach Projektende regelmäßig publiziert werden. Success-Stories sollen und können dazu beitragen, das Bewusstsein aller Beteiligten für die persönliche Mobilitätswende zu erhöhen.

Im vorliegenden Projekt hat sich Folgendes bewährt:

Im Lakeside Park ist eine öffentlichkeitswirksame, digitale Informations- und Monitoringstation geplant, die neben dem aktuellen Mobilitätsverhalten, Best Practices und Success-Stories darbietet.

Ergänzend möchten wir noch hinweisen, dass das n.a. Prozessbild von Dr. Friedrich Glasl (Trigon) eine wirksame Hintergrundlandkarte für die Arbeit im Projektteam darstellen kann. Friedrich Glasl unterscheidet bei Change-Projekten 6 Prozesse, die es gut miteinander zu verweben gilt:

- Analyse- und Diagnoseprozesse
- Zukunftsentwicklungsprozesse
- Psycho-soziale Veränderungsprozesse
- Lernprozesse
- Informationsprozesse
- Steuerungsprozesse
- Umsetzungsprozesse

9.2 Transferkonzept Bildungsprozess in anderen Regionen

Im folgenden Abschnitt werden die im Bildungsprozess konzipierten und erprobten Formate der 6 Maßnahmenstufen einzeln im Detail erörtert.

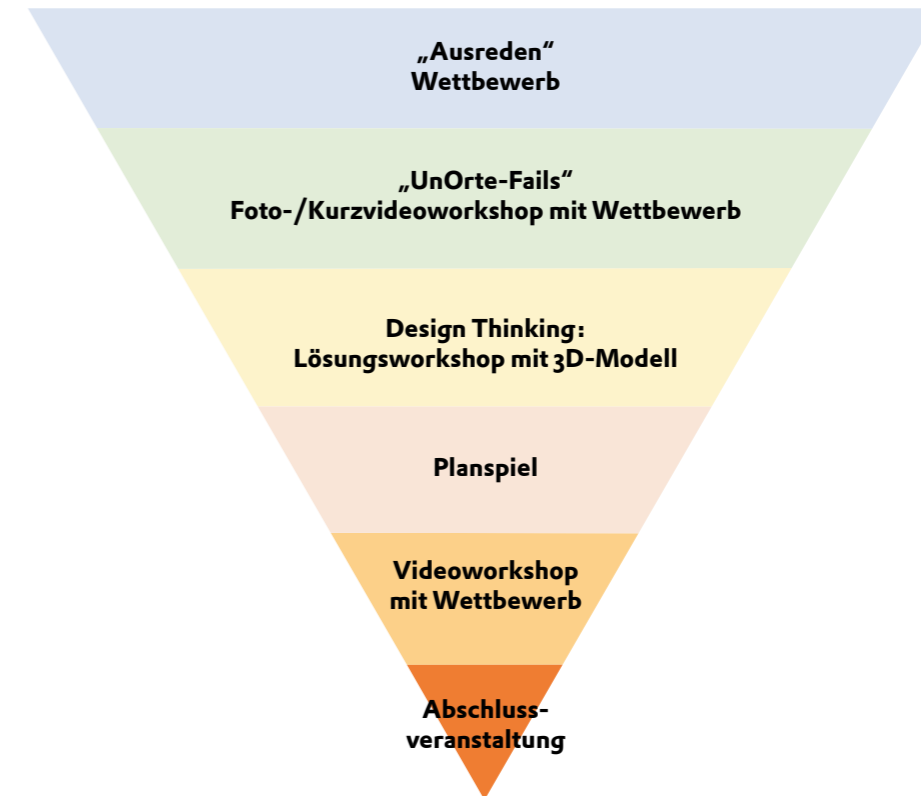


Abbildung 73: Stufenmodell des Bildungsprozesses

Stufe 1: "Ausreden" Wettbewerb

Titel des Formats	<p>Stufe 1: Ausredenwettbewerb „Nachhaltige Mobilität is eh supa, oba für mi is des nix, weil...“</p> <p>Breitenwirksamer Startschuss des Bildungsprozesses mit dem Aufruf zur kritischen Selbstreflexion und humoristischen Darstellung der eigenen Motivation zur Verkehrsmittelwahl</p>
Umfang (exkl. Vor- und Nachbereitung)	1 ½ Monate (Einreichungsphase)
Zielgruppe	Beispiel: Studierende, Unternehmer*innen sowie deren Mitarbeiter*innen von ansässigen Unternehmen im Lakeside Park und Mitarbeiter*innen der Lakeside Science und Technology GmbH selbst, Anrainer*innen; Schüler*innen; Besucher*innen
Gruppengröße	Keine Beschränkung

Durchführungsort	Online
Inputs aus vorangegangenen Schritten CoBeNaMo	Keine
Lehr- und Lernformen	Kreativwettbewerb
Voraussetzungen	Keine
Leistungsfeststellung/Abschluss	Wettbewerb; Preise für die besten 3 Sprüche; ggf. Ehrung bei Abschlussveranstaltung
Learning Outcomes für die Teilnehmer*innen	<p>Die Teilnehmer*innen wissen darüber Bescheid, dass der Bildungsprozess mit unterschiedlichen Partizipationsformaten stattfindet.</p> <p>Sie können erklären, warum das Thema nachhaltige Mobilität forciert wird.</p> <p>Die Teilnehmer*innen sind in der Lage, sich selbstkritisch mit dem eigenen Mobilitätsverhalten auseinanderzusetzen und Motivationen für die eigenen Verkehrsmittelwahl zu benennen.</p> <p>Sie können Hinderungsgründe für ein nachhaltigeres Mobilitätsverhalten prägnant in Worte fassen.</p>
Lehrinhalte	Information über den Bildungsprozess; Aufruf zur Selbstreflexion und Teilnahme am Wettbewerb
Outputs für Mobilitätskonzept	<p>Mentale/physische/organisatorische Problemstellungen bei Nutzung nachhaltiger Mobilitätsformen</p> <p>Breiteres Bewusstsein für den Start des Prozesses (Mobilitäts-/Bildungskonzept)</p>
Outputs für nachfolgende Schritte im Bildungsprozess	<p>Für Design Thinking: Lösungsworkshops mit 3D-Modell: Hinweise auf mentale Problemstellungen für nachhaltige Mobilität im definierten Bereich</p> <p>Für Planspiel/Stakeholderanalyse: Foto-/Videomaterial für Bewusstseinsbildung</p> <p>Für Abschlussveranstaltung: Foto-/Videomaterial für Präsentation</p>

Abbildung 74: Beschreibung des Formats Stufe 1: Ausredenwettbewerb; Quelle: eigene Darstellung 2022.

Stufe 2: Foto-/Kurzvideoworkshop und Wettbewerb

Titel des Formats	<p>Stufe 2: Foto-/Kurzvideoworkshop und Wettbewerb zu Mobilitätsthemen im Projektgebiet "UnOrte - Fails"</p> <p>Professionelles, Social Media-taugliches Fotografieren und Kurz-Video-Erstellen für Anfänger*innen mit Smartphone und Open Source Apps</p>
Umfang (exkl. Vor- und Nachbereitung)	2 Halbtage
Zielgruppe	Studierende, Lehrlinge, Unternehmer*innen sowie deren Mitarbeiter*innen von ansässigen Unternehmen im Betrachtungsgebiet
Gruppengröße	<p>Bei Durchführung vor Ort: 4–8 Personen</p> <p>Online: 10–20 Personen (Erhöhung der Gruppengröße führt zu Qualitätsverlusten)</p>
Durchführungsort	Online oder in einem geeigneten Hörsaal + "im Gelände" im Untersuchungsraum
Lehr- und Lernformen	Theorie-Praxis verschränkter Workshop zur Problemstellung nachhaltige Mobilität. Impulsvorträge Theorie, eigenständiges Fotografieren (mit Exkurs Kurzfilm), Bearbeiten, Feedback, Wettbewerb
Voraussetzungen	<p>Smartphone mit aktueller Version Adobe Lightroom-Foto Editor (Kostenlos für Smartphone)</p> <p>Aktuelles Smartphone empfohlen</p> <p>Workshopraum im Educational Lab</p>
Leistungsfeststellung/Abschluss	Wettbewerb mit Teilnahmezertifikat; Preise für die besten 3 Fotos/Kurzvideos; Ehrung bei Abschlussveranstaltung

<p>Learning Outcomes für die Teilnehmer*innen</p>	<p>Die Teilnehmer*innen können ein Fotomotiv nach den Regeln der Fotografie gestalten, bewusst den richtigen Bildausschnitt wählen, natürliche Lichtsituationen nutzen sowie Fokus und Perspektiven richtig anwenden. Sie können darüber hinaus eine Story für ein Kurzvideo entwickeln und ein Video nach den obigen Prinzipien drehen.</p> <p>Die Teilnehmer*innen können Problemstellungen der nachhaltigen Mobilität im Betrachtungsraum erkennen. Sie sind in der Lage, die Problemstellungen „nachhaltige Mobilität“ in Fotos bzw. Kurzvideos zu erfassen und eine klare Botschaft damit zu transportieren. Sie sind in der Lage, ihre Ideen zur Problemstellung nachhaltige Mobilität optimal in Fotos und Videos zu verbildlichen. Die Teilnehmer*innen erlernen Open Source Apps zur Bild-/Videobearbeitung zu bedienen und die Qualität ihrer Bilder und Videos damit zu verbessern. Sie sind in der Lage, ihre eigenen Arbeiten auch im Vergleich mit anderen Werken kritisch zu reflektieren und Weiterentwicklungsmöglichkeiten zu erkennen.</p>
<p>Lehrinhalte</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Funktionen der eingesetzten Geräte - automatische Einstellungen ▪ Erweiterung der Funktionen durch Freeware Apps (Adobe Lightroom-Foto Editor) - manuelle Einstellungen ▪ Bildmotive: Bildausschnitt (Goldener Schnitt), Perspektive, Licht, Fokus - Schärfe/Unschärfe), starre/bewegte Motive ▪ Prinzipien der Kurzvideoerstellung ▪ Bild-Nachbearbeitung in Adobe Lightroom ▪ Einführung über nachhaltige Mobilität: Verkehrsträger, Verkehrsmittel; ökologische Fußabdrücke der Verkehrsmittel; Konfliktsituationen zwischen Mobilitätsformen
<p>Allgemeine Outputs</p>	<p>Hinweise auf physisch manifeste lokale Problemstellungen (gebaute Umwelt) für nachhaltige Mobilität im Bereich Lakeside Park und Alpen Adria Universität Klagenfurt</p> <p>Foto-/Videomaterial für Berichte/Dokumentationen</p> <p>Foto-/Videomaterial für Bewusstseinsbildungsmaßnahmen</p>

<p>Outputs für nachfolgende Schritte CoBeNaMo</p>	<p>Für Design Thinking: Lösungsworkshops mit 3D-Modell: Hinweise auf physisch manifeste lokale Problemstellungen (gebaute Umwelt) für nachhaltige Mobilität im Bereich Lakeside Park und Alpen Adria Universität Klagenfurt</p> <p>Für Planspiel/Stakeholderanalyse: Foto-/Videomaterial für Bewusstseinsbildung</p> <p>Für Abschlussveranstaltung: Foto-/Videomaterial für Präsentation</p>
--	---

Abbildung 75: Beschreibung des Formats Stufe 2: Foto-/Kurzvideoworkshop und Wettbewerb zu Mobilitätsthemen im Projektgebiet "UnOrte - Fails"; Quelle: eigene Darstellung 2021

Stufe 3: Design Thinking: Lösungsworkshop mit 3D-Modell

<p>Titel des Formats</p>	<p>Stufe 3: Design Thinking: Lösungsworkshop mit 3D-Modell</p> <p>Hier werden Ideen zur nachhaltigeren Gestaltung der Mobilitätssituation um den Lakeside Park geboren und in einem 3D-Modell umgesetzt.</p>
<p>Umfang (exkl. Vor- und Nachbereitung)</p>	<p>1 Tag</p>
<p>Zielgruppe</p>	<p>Schüler*innen (Sekundarstufe 1 + 2)</p>
<p>Gruppengröße</p>	<p>Schulklasse</p>
<p>Durchführungsort</p>	<p>Educational Lab + "im Gelände" im Untersuchungsraum</p>
<p>Inputs aus vorangegangenen Schritten CoBeNaMo</p>	<p>In Ausredenwettbewerb gewonnene Erkenntnisse über räumlich/bauliche Hinderungsgründe für Nutzung nachhaltiger Mobilitätsformen</p> <p>In Foto-/Kurzvideoworkshop gewonnene Erkenntnisse über räumlich/bauliche Probleme hinsichtlich nachhaltiger Mobilität</p>
<p>Lehr- und Lernformen</p>	<p>Impulsvorträge; Workshop; Systems Thinking – um Themen im Gesamtzusammenhang zu begreifen, Design Thinking – mit Schwerpunkt auf Rapid Prototyping via LEGO® Serious Play®, 3D-Druck und Laser-cutter praktische Arbeit am 3D-Modell, Begehungen im Projektgebiet</p>

Voraussetzungen	Erstelltes 3D-Modell im Smart Lab; LEGO® Serious Play® Workshopraum im Educational Lab
Leistungsfeststellung/ Abschluss	Aktive Teilnahme; vorliegende Ergebnisse des Workshops
Learning Outcomes für die Teilnehmer*innen	<p>Die Teilnehmer*innen kennen die wesentlichen Systemeigenschaften der unterschiedlichen Verkehrsträger/-mittel und können deren Wirkung in Bezug auf Nachhaltigkeit und Klimaschutz erklären.</p> <p>Sie können Problemstellungen der nachhaltigen Mobilität im Bereich Lakeside Park und Alpen Adria Universität Klagenfurt und die dortigen räumlichen Strukturen beschreiben.</p> <p>Die Teilnehmer*innen sind in der Lage, Lösungsvorschläge für Problemstellungen zu entwickeln und deren Wirkung gemeinsam zu bewerten.</p> <p>Sie können Methoden zur Aufbereitung und Visualisierung ihrer Vorschläge nennen und die geeignetste Methode auswählen.</p> <p>Sie sind in der Lage, die Visualisierung ihrer Vorschläge z. B. am 3D-Modell umzusetzen und ihre Vorschläge und deren Wirkung erläutern.</p> <p>Die Teilnehmer*innen können die von ihren Vorschlägen betroffenen Stakeholder benennen.</p>
Lehrinhalte	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Systemeigenschaften der Verkehrsträger/-mittel ▪ Umwelt-/Klimawirkungen der Verkehrsmittel ▪ Räumliche Strukturen und Zusammenhänge des Projektgebiets ▪ Problemstellungen der nachhaltigen Mobilität im Bereich Lakeside Park und Alpen Adria Universität Klagenfurt ▪ Methoden des Design Thinking und Prototyping ▪ Systems Thinking ▪ Darstellungsmethoden ▪ Technik und Umsetzung 3D-Druck ▪ Modellbau ▪ Stakeholder in der Verkehrsplanung

Allgemeine Outputs	<p>3D-Modell des Projektgebiets</p> <p>In 3D visualisierte Lösungsideen für räumlich/bauliche Probleme</p> <p>Lösungsideen für mentale/organisatorische Probleme</p>
Outputs für nachfolgende Schritte CoBeNaMo	<p>Für Planspiel/Stakeholderanalyse und Videoworkshop: in 3D visualisierte Lösungsideen für räumlich/bauliche Probleme</p> <p>Für Planspiel/Stakeholderanalyse und Videoworkshop: Lösungsideen für mentale/organisatorische Probleme</p> <p>Für Planspiel/Stakeholderanalyse: Identifizierte Stakeholder</p>

Abbildung 76: Beschreibung des Formats Stufe 3: Design Thinking: Lösungsworkshop mit 3D-Modell; Quelle: eigene Darstellung 2021

Stufe 4: Planspiel

Titel des Formats	Stufe 4: Planspiel/Stakeholderanalyse
	In der Rolle unterschiedlicher Stakeholder bei der Umsetzung von verkehrsplanerischen Maßnahmen vertreten die Teilnehmer*innen ihre unterschiedlichen Interessen und arbeiten gemeinsam an einer Lösung
Umfang (exkl. Vor- und Nachbereitung)	1 Tag
Format-/Workshop-leiter*in + Mitwirkende	Raphalea Egger (plia), Wolfgang Gruber (FH St. Pölten) + Dep. Bahntechnologie und Mobilität (FH St. Pölten)
Zielgruppe	Schüler*innen (Sekundarstufe 2 im Klassenverband)
Gruppengröße	Max. 1 Schulklasse
Durchführungsort	Educational Lab
Inputs aus vorangegangenen Schritten CoBeNaMo	<p>In Ausredenwettbewerb gewonnene Erkenntnisse über räumlich/bauliche Hinderungsgründe für Nutzung nachhaltiger Mobilitätsformen</p> <p>In Foto-/Kurzvideoworkshop gewonnene Erkenntnisse über räumlich/bauliche Probleme hinsichtlich nachhaltiger Mobilität</p> <p>In Design Thinking mit 3D-Modell entwickelte Lösungsansätze</p>

Lehr- und Lernformen	Impulsvorträge; Inverted Classroom Workshop mit Kleingruppenarbeiten und Diskussionsrunden (Planspiel); Reflexion; Videoaufzeichnung
Voraussetzungen	Workshopraum im Educational Lab
Leistungsfeststellung/ Abschluss	Aktive Teilnahme; vorliegende Ergebnisse
Learning Outcomes für die Teilnehmer*innen	<p>Die Teilnehmer*innen kennen die wesentlichen Systemeigenschaften der unterschiedlichen Verkehrsträger/-mittel und können deren Wirkung in Bezug auf Nachhaltigkeit und Klimaschutz erklären.</p> <p>Sie können Problemstellungen der nachhaltigen Mobilität im Bereich Lakeside Park und Alpen Adria Universität Klagenfurt und die dortigen räumlichen Strukturen beschreiben.</p> <p>Die Teilnehmer*innen sind in der Lage, vorhandene Lösungsvorschläge für Problemstellungen zu beschreiben und deren Wirkung zu erklären.</p> <p>Sie können die Betroffenen und Beteiligten im Prozess der Verkehrsplanung benennen und einen Planungsablauf grob skizzieren.</p> <p>Sie sind in der Lage, am Beispiel der entwickelten Lösungsvorschläge die Interessen der Beteiligten wiederzugeben, Argumente für deren Standpunkte zu entwickeln und in einer Diskussion anzuwenden.</p> <p>Die Teilnehmer*innen sind in der Lage, gemeinsam einen Interessenausgleich zu finden und (Kompromiss-)Lösungen zu entwickeln.</p> <p>Sie können diese erzielte Einigung gegenüber der Stakeholdergruppe vertreten, die sie jeweils vertreten.</p>
Lehrinhalte	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Systemeigenschaften der Verkehrsträger/-mittel ▪ Umwelt-/Klimawirkungen der Verkehrsmittel ▪ Räumliche Strukturen und Zusammenhänge des Projektgebiets ▪ Problemstellungen der nachhaltigen Mobilität im Bereich Lakeside Park und Alpen Adria Universität Klagenfurt und Lösungsvorschläge ▪ Prozess Verkehrsplanung und beteiligte Stakeholder ▪ Interessen von Stakeholdern ▪ Setting und Intention Planspiel
Allgemeine Outputs	Stakeholderanalyse (Interessen, potenzielle Widerstände, Argumente identifiziert)

Outputs für nachfolgende Schritte CoBeNaMo
Für Videowettbewerb: Stakeholderanalyse (Interessen, potenzielle Widerstände, Argumente identifiziert)

Abbildung 77: Beschreibung des Formats Stufe 4: Planspiel/Stakeholderanalyse; Quelle: eigene Darstellung 2021

Stufe 5: Videoworkshop und Wettbewerb

Titel des Formats	Stufe 5: Videoworkshop und Wettbewerb Professionelle Videogestaltung von Drehbuch bis Schnitt und Vertonung mit dem Ziel, die Meinungsbildung von Stakeholdern zu Verkehrsmaßnahmen im Sinne des Projektes zu beeinflussen
Umfang (exkl. Vor- und Nachbereitung)	5 Tage
Zielgruppe	Studierende; Schüler*innen (Sekundarstufe 2; nicht im Klassenverband)
Gruppengröße	5–10 Personen
Durchführungsort	Educational Lab oder online
Inputs aus vorangegangenen Schritten CoBeNaMo	<p>In Ausredenwettbewerb gewonnene Erkenntnisse über räumlich/bauliche Hinderungsgründe für Nutzung nachhaltiger Mobilitätsformen</p> <p>In Foto-/Kurzvideoworkshop gewonnene Erkenntnisse über räumlich/bauliche Probleme hinsichtlich nachhaltiger Mobilität</p> <p>In Design Thinking mit 3D-Modell entwickelte Lösungsansätze</p> <p>In Planspiel erlangtes Wissen über Interessen von Stakeholdern bzw. erwartbare Widerstände gegen Umsetzung von Maßnahmen</p>
Lehr- und Lernformen	Workshop mit Theorie und praktischen Übungen zur Videogestaltung; Input zu Problemstellungen nachhaltige Mobilität, Problemstellungen und Lösungsvorschlägen im Projektgebiet; eigenständiges Filmen; gemeinsame und eigenständige Videobearbeitung; Feedback; Wettbewerb
Voraussetzungen	Wenn in Präsenz: Workshopraum im Educational Lab
Leistungsfeststellung/ Abschluss	Aktive Teilnahme; vorliegende Ergebnisse; Wettbewerb

Learning Outcomes für die Teilnehmer*innen	<p>Die Teilnehmer*innen kennen die wesentlichen Systemeigenschaften der unterschiedlichen Verkehrsträger/-mittel und können deren Wirkung in Bezug auf Nachhaltigkeit und Klimaschutz erklären.</p> <p>Sie können Problemstellungen der nachhaltigen Mobilität im Bereich Lakeside Park und Alpen Adria Universität Klagenfurt und die dortigen räumlichen Strukturen beschreiben.</p> <p>Die Teilnehmer*innen sind in der Lage, vorhandene Lösungsvorschläge für Problemstellungen zu beschreiben und deren Wirkung zu erklären.</p> <p>Sie können die Betroffenen und Beteiligten im Prozess der Verkehrsplanung benennen und einen Planungsablauf grob skizzieren.</p> <p>Sie sind in der Lage, am Beispiel der entwickelten Lösungsvorschläge die Interessen der Stakeholder wiederzugeben.</p> <p>Die Teilnehmer*innen können Überzeugungsargumente gegenüber Widerständen und ablehnenden Haltungen entwickeln.</p> <p>Sie sind in der Lage, eine Erzählung bzw. ein Drehbuch zu entwickeln, um ablehnende Stakeholder zu überzeugen.</p> <p>Sie können die Prinzipien für professionelle Videogestaltung wiedergeben und beschreiben, welche Ausrüstung (Hardware, Software) für welche Ergebnisqualität benötigt wird.</p> <p>Sie sind in der Lage, unter Anleitung und dann selbständig nach Drehbuch Videos zu erstellen und diese zu bearbeiten (z. B. schneiden, vertonen).</p> <p>Sie sind in der Lage, ihre eigenen Arbeiten auch im Vergleich mit anderen Werken kritisch zu reflektieren und Weiterentwicklungsmöglichkeiten zu benennen.</p>
---	---

Lehrinhalte	<p>Systemeigenschaften der Verkehrsträger/-mittel</p> <p>Umwelt- /Klimawirkungen der Verkehrsmittel</p> <p>Räumliche Strukturen und Zusammenhänge des Projektgebiets</p> <p>Problemstellungen der nachhaltigen Mobilität im Bereich Lakeside Park und Alpen Adria Universität Klagenfurt und Lösungsvorschläge</p> <p>Interessen von Stakeholdern</p> <p>Storytelling; Entwicklung eines Drehbuchs</p> <p>Kamera- und Lichttechnik</p> <p>Dreh</p> <p>Schnitt</p> <p>Nachbearbeitung mit Grafik und Animation, Audio</p>
Allgemeine Outputs	<p>Kommunikationsmaterial für öffentliche Wahrnehmung des Mobilitätskonzepts</p> <p>„Lobbying“-Material für Meinungsbildung der Stakeholder</p>
Outputs für nachfolgende Schritte CoBeNaMo	<p>Für Abschlussveranstaltung: Kommunikationsmaterial für öffentliche Wahrnehmung des Bildungsprozesses</p>

Abbildung 78: Beschreibung des Formats Stufe 5: Videoworkshop und Wettbewerb; Quelle: eigene Darstellung 2022

Stufe 6: Abschlussveranstaltung

Titel des Formats	Stufe 6: Abschlussveranstaltung
Umfang (exkl. Vor- und Nachbereitung)	2 Std.
Zielgruppe	Team Lakeside Park; Mitwirkende der Workshops und Wettbewerbe; Öffentlichkeit
Gruppengröße	~ 50 Pers.
Durchführungsort	Educational Lab; Veranstaltungsraum im Educational Lab
Inputs aus vorangegangenen Schritten CoBeNaMo	<p>Best-of-Ergebnisse Ausredenwettbewerb</p> <p>Best-of-Ergebnisse Foto-/Kurzvideowettbewerb</p> <p>Best-of-Lösungsvorschläge aus Design Thinking am 3D-Modell</p> <p>Videoaufzeichnung Planspiel mit Best-of-Sequenzen</p> <p>Ergebnisse Videoworkshop/-wettbewerb</p>

Lehr- und Lernformen	Präsentation, Best-of-Pitches aus den Workshops, Präsentationen Ergebnisse Videowettbewerb; Juryentscheidung + Publikumsvoting Videowettbewerb; Siegerehrungen Wettbewerbe, interaktive Elemente
Voraussetzungen	Erfolgreicher Abschluss aller vorangegangenen Projektschritte
Leistungsfeststellung/ Abschluss	Messung der Zufriedenheit der Teilnehmer*innen (per Smartphone, per Touchscreen am Ausgang, per Mail)
Learning Outcomes für die Teilnehmer*innen	Die Teilnehmer*innen können die Ergebnisse der einzelnen Maßnahmenschritte des Projekts CoBeNaMo wiedergeben.
Lehrinhalte	Zielsetzung und Methodik Bildungskonzept CoBeNaMo Ergebnisse Ausredenwettbewerb Ergebnisse Foto-/Kurzvideowettbewerb Lösungsvorschläge aus Design Thinking am 3D-Modell Ergebnisse Planspiel Ergebnisse Videoworkshop/-wettbewerb mit Juryentscheidung/Publikumsvoting
Allgemeine Outputs	Aggregierte/gesammelte Projektergebnisse aus allen Schritten
Outputs für nachfolgende Schritte CoBeNaMo	Aggregierte/gesammelte Projektergebnisse für Dokumentation und Leitfaden

Abbildung 79: Abschlussveranstaltung; Quelle: eigene Darstellung 2021

9.3 Edu Lab dezentral

Bildungstransformation Educational Lab

Alle Expert*innen sind sich einig: Um beim Thema nachhaltige Mobilität wirksam weiterzukommen, braucht es neben optimierten Mobilitätsangeboten mehr begleitende Bildungsprozesse. Ohne Bewusstseinsentwicklung bleiben die Menschen zu sehr in ihrem gewohnten Verhalten verhaftet. Deshalb möchte der Lakeside Park mit dem Educational Lab einen Beitrag dafür leisten, um die Kinder und die Jugend an den Bildungsstandorten Klagenfurt, Villach, St. Veit möglichst frühzeitig und auf spannende und wirksame Weise mit dem Thema „Nachhaltige Mobilität“ zu konfrontieren.

Neben dem Thema der nachhaltigen Mobilität gilt es für den MINT-Bereich insgesamt pilothaft neue, innovative Bildungsformate, -methoden, -werkzeuge etc. zu entwickeln, einzusetzen, zu evaluieren, zu publizieren und in der Folge in die Breite bzw. an andere Standorte zu bringen. Regionen, die zukünftig die Angebote des Educational Labs nutzen, setzen ein deutliches Signal bezüglich ihres Interesses, offen für die Förderung der MINT-Fächer zu sein. Das rechtfertigt bei kluger und langfristiger Investition durch das Land Kärnten, den finanziellen Aufwand wegen der zu erwartenden positiven Reaktionen bei jungen Menschen und am Arbeitsmarkt in jedem Fall.

Es wäre wunderbar, wenn wichtige regionale Bildungsträger Feuer für die oben skizzierten Vorhaben fangen und diese zentralen gesellschaftspolitischen Themen in ihren Verantwortungsreichen und abgestimmt mit einer kleinen Steuerungsgruppe vorantreiben. Es wäre schön, wenn es in Kärnten gelingt mit den Kindern und Jugendlichen beim Thema nachhaltige Mobilität eine wegweisende Vorreiterrolle einnehmen.

Die nachfolgend beschriebenen Teilkonzepte aus dem Educational Lab zeigen erste Möglichkeiten auf, innovative Bildungsangebote zu transferieren und in die Breite zu bringen.

Die Innovationen haben ihren Ausgangspunkt im Educational Lab. Bei Spin Offs bleibt der Lead beim Lakeside Park.

Teilprojekt 1: Mini Educational Lab

Zielgruppe

- Kindergärten und Kindertagesstätten aus der Region, in der das Lab installiert ist.

Kurzbeschreibung

- Das Mini Educational Lab ist ein externer Lernort für Kindergartenkinder. Sie können hier aktiv in die Welt der MINT-Fächer eintauchen. Der Kreativität und der Fantasie der Kinder wird ein möglichst freier Raum gegeben. Seine erste Umsetzung in Villach basiert auf den Konzepten des Educational Labs und des digitalen Montessori-Kindergartens am Lakeside Park Klagenfurt.

Das Besondere/Herausragende des Angebotes/Bildungsmoduls

- Das Mini Educational Lab ermöglicht den Kindern einprägsame Erlebnisse im MINT-Bereich.
- Das Mini Educational Lab bietet eine kindgerechte Umgebung, ist nicht auf Reizüberflutung ausgelegt und ermöglicht es den Kindern, selbständig und ohne Zeitdruck Aufgaben zu bewältigen. Praktisches Arbeiten und kreatives Umsetzen von eigenen Ideen haben Vorrang vor dem bloßen Anlernen von Inhalten oder dem Arbeiten nach „Rezept“. Elektronik wird sparsam eingesetzt, Inhalte werden auf Geschichten aufgehängt.
- Kinder werden als Erwachsene MINT und Forschung als sinnvoll erachtet, wenn man ihrem kindlichen Entdeckergeist ausreichend Zeit und Raum gelassen hat.
- Das Mini Educational Lab hilft mit, das Hauptziel, den Anteil der MINT-Absolvent*innen in Kärnten zu steigern und eine positive Wanderungsbilanz bei Fachkräften zu erreichen.

Rahmenbedingungen

- Zwei große Arbeitsräume; begleitende Infrastruktur (Sanitär, Garderobe, Aufenthaltsraum für die Betreuungspersonen vor Ort usw.)
- Maximale Gruppengröße bei 2 Betreuungspersonen: 13 Kinder; Aufenthaltsdauer pro Gruppe: maximal 3 Stunden
- Es braucht eine öffentliche und/oder private Trägerorganisation, die die Ressourcen über mehrere Jahre aufbringt.
- Der Einzugsbereich muss so groß sein, dass eine zufriedenstellende Auslastung ermöglicht wird.
- 200 Öffnungstage jährlich erscheinen sinnvoll. Damit können ca. 50 Kindergärten das Angebot jährlich 4x mit je 2 Gruppen nutzen.
- 3–4 Standorte in Kärnten erscheinen sinnvoll (Villach, Klagenfurt, Wolfsberg und Oberkärnten).

Vorteile/Nutzen der dezentralen/regionalen Lösung

- Keine lange Zufahrtszeiten zu zentralen Orten, dadurch positivere Verkehrsbilanz
- Keine Benachteiligung weniger zentral gelegener Standorte
- Weitere Attraktivierung dezentraler Bildungsknoten

Leistung/Unterstützung durch das Educational Lab

- Das Grundcurriculum (pädagogischer und didaktischer Leitfaden) für Villach liegt vor. Es gibt 21 Module zu Mathematik, Informatik, Naturwissenschaft, Technik und Nachhaltigkeit für die Zielgruppe der 3- bis 6-jährigen Kinder. Inkludiert sind dort organisatorische Tipps und Vorgaben, ein Katalog zur Qualitätssicherung, Vorschläge für die kontinuierliche Weiterentwicklung, Empfehlungen für die erforderliche Fachkompetenz der im Mini Educational Lab tätigen Elementarpädagog*innen, Fortbildungsangebote für die Elementarpädagog*innen.

Das Konzept für das Mini Educational Lab berücksichtigt die Vorgaben des bundesländerübergreifenden Bildungsrahmenplans für elementare Bildungseinrichtungen in Österreich.

Teilkonzept 2: Educational Lab „Mobil Container“

Zielgruppe

- Schulzentren und Schulen in Bezirken

Kurzbeschreibung

- Der mobile Container ermöglicht Schulen, an denen und in deren Umgebung keine top ausgerüsteten MINT-Labors wie am Educational Lab vorhanden sind, einen modernen und attraktiven Unterricht.
- Der Container selbst ist ein gut bestücktes mobiles Lager für Labor- und Kleinmaterial. Er unterstützt das Land Kärnten dabei, junge Menschen spannend und nachhaltig mit MINT-Inhalten zu konfrontieren und sie dazu zu motivieren, Berufe in MINT-Bereichen zu ergreifen. Eine dadurch bessere Ausbildung und eine höhere Motivation der jungen Menschen nützen den Regionen.
- Der Container wird ganzjährig zu bestimmten Zeiten je Bezirk im Jahr an verschiedenen Orten in Kärnten stationiert.
- Die Lehrer*innen und Betreuungspersonen werden zuvor am Standort Lakeside Park vorbereitet, sinnvolle Module mit der mobilen Ausrüstung durchzuführen.
- Die Ausrüstung kann an die Bedürfnisse der Schulen angepasst werden.
- Ein Kernteam an Expert*innen unterstützt die Lehrkräfte bei komplizierten Modulen.

Das Besondere/Herausragende des Angebotes/Bildungsmoduls

- Es ist der erste und einzige MINT-Container Österreichs, der Regionen zur Verfügung gestellt wird.
- Die Ausrüstung wird laufend auf den neuesten Stand gebracht und bietet von 3D-Druckern über verschiedenste Baukästen zu Robotik, Basismodulmaterial für die kleinsten und Stereolupen auch ausreichend Tablets und Messgeräte.
- Das Know-how der BIKO und des Smart Labs ermöglichen einen gezielten und sinnvollen Einsatz des Equipments.
- Die bereits erprobten Module minimieren den Aufwand für die dezentral arbeitenden Lehrer*innen.

Beachte: Es ist unbedingt erforderlich, dass der Container didaktisch und bezüglich der Ausrüstung immer am Puls der Zeit ist. Das stellt sicher, dass die Innovation die gewünschte Wirkung erzielt. Elterninformationen und die Einbindung regionaler Betriebe und Kommunen können die positiven Akzente in Hinblick auf die Standortentwicklung verstärken.

Rahmenbedingungen

- Finanzierung durch die öffentliche Hand (Land, Region, Gemeinden)
- Zugriff auf Förderungen durch den Bund und bei benachteiligten Regionen durch die EU
- Erhöhung der personellen Ressourcen am Educational Lab

- Eine fakultative Beratung und Unterstützung der Expert*innen und Pädagog*innen vor Ort, mittels Telefon, Zoom oder E-Mail durch Expert*innen am Educational Lab während der Arbeit an den Modulen ist sinnvoll.
- Bei guter Annahme des Angebotes und ganzjähriger Buchbarkeit des Containers braucht es regional und überregional einen Pool an zusätzlichem, gut geschultem Personal.

Vorteile/Nutzen der dezentralen/regionalen Lösung

- Jungen Menschen ist es möglich, ohne lange Zufahrtszeiten zu zentralen Orten, Zugang zu deren MINT-Angeboten zu erhalten. Das wirkt sich auch positiv auf den privaten und öffentlichen Verkehr aus.
- Junge Menschen werden nicht weiter dadurch benachteiligt sein, dass sie in weniger besiedelten Regionen heranwachsen.
- Eine deutliche Erhöhung der Zahl der Schüler*innen erfährt und erlebt modernes Equipment und aktuellen Technologien hands on.
- Endlich können mit den Initiativen des Educational Labs auch talentierte und interessierte Schüler*innen aus der Peripherie gefördert werden.
- Denkbar sind auch Angebote für Erwachsenenbildung.

Leistung/Unterstützung durch das Educational Lab

- Der Lead und die organisatorische und inhaltliche Abwicklung bei der Nutzung des Containers liegen beim Educational Lab.
- Der Umgang mit Hightech Produkten wie 3D-Drucker, 3D-Scanner, aber auch mit nicht immer einfach zu bedienenden Messgeräten, macht den Einsatz von Expert*innen unerlässlich. Hier stehen Expert*innen am Standort zur Verfügung.
- Die BIKO macht MINT Lab übernimmt die Ausrüstung und Wartung des Containers.
- Die Arbeitsanleitungen und Modulvorschläge werden den beteiligten Schulen zur Verfügung gestellt.

Teilkonzept 3: Erlebnispfad mobil - Natur trifft Industrie und Bildung

Zielgruppe

- Regionen Kärntens

Kurzbeschreibung

- Innovativer Erlebnispfad, der Natur, Unternehmen, Wissenschaft, Kunst, Bildung und Tourismus einer Region präsentiert:

Beispiel Lakeside Park:

Der in der Umsetzung befindliche Pfad im Lakeside Park umfasst bis zu 40 Stationen aus den Bereichen Wirtschaft, Bildung und Natura 2000.

- Die Stationen in Klagenfurt ermöglichen einen ganzjährigen nicht invasiven Zugang zur stadtnahen Natur.
- Der Lehrpfad ist öffentlich und ohne Gebühren für Einheimische und Touristen zugänglich.
- Für Schüler*innen und Schulklassen wird ein pädagogisches Begleitkonzept erstellt.
- Der QR-Code geführte Pfad stellt optische und vor allem akustische Phänomene in den Vordergrund, die einerseits über Informationstafeln, andererseits via Augmented Reality zugänglich gemacht werden.
- Die Mieter des Lakeside Park präsentieren ihre Betriebe. Das Educational Lab in Klagenfurt informiert über seine Angebote. Schüler*innen und Erwachsene lernen die innovativen Organisationen vor Ort auf spannende Weise kennen

Das Besondere/Herausragende des Angebotes/Bildungsmoduls

- Das Modell kann national und international als Vorbild und als Pilotprojekt gesehen werden. Nach vorliegenden Recherchen existieren weltweit keine vergleichbaren Projekte.
- Das Projekt erweitert die Möglichkeit der Ausweisung der Erfüllung der SDGs.
- Besucher*innen können erkennen, dass Industrie, Bildung, Regionalverwaltung und Natur eine sinnvolle Allianz bilden können.
- Die zentrale Lage und die Verkehrsanbindung können genutzt werden, um mehr Menschen mit dem Industriepark bekannt zu machen

Rahmenbedingungen

- Finanzierung durch die öffentliche Hand (Naturschutz, Standortförderung) und durch die Mieter (Aktualisierungs- und Instandhaltungskosten)
- Der Park und seine Bildungspartner (z. B. Universitäten, FHs, PHs) treten gemeinsam öffentlich auf.
- Die Stationen werden mit geringsten temporären Eingriffen in Natur und Architektur errichtet.
- Einbindung tertiärer Bildungsinstitutionen, Schulen und Naturschutzorganisationen

Die o.a. Modulideen, die in Zukunft dezentral angeboten werden könnten, finden sich auch in den Kernzielsetzungen/Empfehlungen der Schwerpunktsetzungen „Educational Lab 2023-2027“ der spe-consulting gmbh wieder:

Prozessbegleitung: Wolfgang Filz

Rahmenvorgaben Mobilitätskonzept, Instrumente, Mechanismen zur Transformation

Wie können die Ziele des Mobilitätskonzepts im Rahmen der neuen Schwerpunktsetzung 2023–2027 umgesetzt werden?

- Festschreibung von entsprechenden *Querschnittsvorgaben als verbindende Themen für alle Module* und Programmelemente.
 - *Festschreibung Wirkungsorientierung:* Module und Programme intendieren nachvollziehbare Impacts auf das gesamte Bildungssystem, wollen dezentrale Wirkungen entfalten und wirksame Methoden und Instrumente ins System und damit in die dezentralen Bildungseinrichtungen bringen. Das Potentialfeld Digital Education wird dabei als besondere Herausforderung aller Module verstanden.
- *Monitoring auf Modulbasis:* Status Quo Erhebung, Festlegung von modulspezifischen Zielsetzungen, Umsetzung der Mobilitäts- und Nachhaltigkeit und anschließendes Begleiten des Monitoring.
- Entwicklung und Umsetzung spezifischer ergänzender Projekte im Kontext „Nachhaltige Mobilität“. Folgende Projektideen wurden entwickelt und sind in Folge zu evaluieren:
 - Entwicklung Pilotprojekte für neue, innovative Bildungsformate im Kontext „Nachhaltige Mobilität“
 - Mini Educational LAB (Entwicklung externer MINT-Lernorte für Kindergartenkinder)
 - Educational Lab mobil Container (MINT-Labore und Materialien für Schulen für den Vor-Ort Unterricht)
 - Erlebnispfad mobil – Natur trifft Industrie und Bildung (Natura 2000 Erweiterung mit 40 Stationen)





Abschlussveranstaltung 11.10.22 mit Stakeholder Unterschrift



Lakeside Mobility Coach KickOff 30.11.22 mit LR Sebastian Schuschnig



Verwendete Literatur

Amt der Kärntner Landesregierung, Abteilung 3 (Hg.): Strategische Landesentwicklung Kärnten – STRALE 2025, Klagenfurt 2015

Amt der Kärntner Landesregierung Abteilung 7 (Hg.): Mobilitätsmasterplan Kärnten 2035 (MoMaK 2035), Klagenfurt 2016.

Amt der Kärntner Landesregierung Abteilung 8 (Hg.): Energiemasterplan Kärnten, Klagenfurt 2013.

Amt der Kärntner Landesregierung, Abteilung 9 (Hg.): Masterplan Radmobilität 2025, Klagenfurt 2020.

Amt der Kärntner Landesregierung Abteilung 9 (Hg.): Masterplan Radfahren Klagenfurt, Klagenfurt 2018.

Europäische Kommission (Hg.): Weißbuch zum Verkehr. Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem, Luxemburg 2011.

Europäische Kommission (Hg.): Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität. Den Verkehr in Europa auf Zukunftskurs bringen, Brüssel 2020.

Bundeskanzleramt Österreich (Hg.): Aus Verantwortung für Österreich. Regierungsprogramm 2020-2024, Wien 2020

Bundeskanzleramt Österreich (Hg.): Österreich und die Agenda 2030. Freiwilliger Nationaler Bericht zur Umsetzung der Nachhaltigen Entwicklungsziele / SDGs (FNU), Wien 2020.

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (Hg.): Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich. Der neue Klimaschutz-Rahmen für den Verkehrssektor. Nachhaltig – resilient – digital, Wien 2021.

Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus (Hg.): Die österreichische Strategie zur Anpassung an den Klimawandel, Wien 2017.

Bmvit – Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (Hg.): Gesamtverkehrsplan für Österreich, Wien 2012.

Greenpeace (Hg.): Rollenwechsel. Konzept für eine neue Mobilität in Städten, Hamburg 2016

Magistrat der Landeshauptstadt Klagenfurt am Wörthersee (Hg.): Smart City Strategie Klagenfurt am Wörthersee. Version 5.0, Klagenfurt 2019.

Magistrat der Landeshauptstadt Klagenfurt am Wörthersee, Abteilung Klima- und Umweltschutz (Hg.): Mobilitätskonzept Klagenfurt 2035 mit Schwerpunkt ÖPNV, Wien 2019

Magistrat der Landeshauptstadt Klagenfurt am Wörthersee, Rathaus (Hg.): Leitbild Klagenfurt am Wörthersee 2019, Klagenfurt 2019.

Magistrat der Stadt Villach (Hg.): Stadtentwicklungskonzept Villach 2025, Villach 2016.

Magistrat der Stadt Villach (Hg.): Fachkonzept Öffentlicher Raum Villach 2025, Villach 2019.

Magistrat der Stadt Villach (Hg.): Mobilitätskonzept Villach 2035, Villach 2017.

SPÖ und ÖVP Landtagsklub Kärnten (Hg.): KÄRNTEN KOALITION. Regierungsprogramm 2018 – 2023, Klagenfurt 2018.

WKO – Wirtschaftskammer Österreich (Hg.): Mobilitätsmasterplan 2030. Lösungen der Verkehrswirtschaft für den Standort Österreich im Personen-, Güter- und Individualverkehr, Wien 2020.

United Nations (Hg.): Paris Agreement, Paris 2015.

United Nations (Hg.): Transforming our World. The 2030 Agenda for Sustainable Development, 2015.

Abbildungen

Abbildung 1: Phasenplan (Projektteam, 2021).....	8
Abbildung 2: Phasenplan (Projektteam, 2021)	8
Abbildung 3: Übersicht der möglichen Stakeholder*innen-Gruppen (Projektgruppe, 2022)	9
Abbildung 4: Übersicht der möglichen Stakeholder*innen-Gruppen (Projektgruppe, 2022)	10
Abbildung 5: Umsetzungsmasterplan (Projektteam, 2022).....	12
Abbildung 6: Expert*innenprozess (Projektteam, 2021).....	18
Abbildung 7: Maßnahmschritte des Bildungsprozesses (Projektteam Bildungsprozess, 2022)	19
Abbildung 8: Statistische Darstellung der Treibhausgasemissionen in Österreich im Jahr 2020 (Österreichisches Umweltbundesamt 2022, Quelle zuletzt online abgerufen am 15.7.2022 unter: www.umweltbundesamt.at).....	22
Abbildung 9: Erreichbarkeit der Klimaziele in Bezug auf den Verkehrssektor (VCÖ, Quelle zuletzt online abgerufen am 15.7.2022 unter: www.vcoe.at).....	23
Abbildung 10: Übersicht Anteil umweltverträglicher Mobilitätsformen an der Gesamtmobilität im Bundesländervergleich (VCÖ, Quelle zuletzt online abgerufen am 15.7.2022 unter: www.vcoe.at).....	23
Abbildung 11: Anteilige Verkehrsmittelwahl in Bezug auf die täglichen Arbeitswege (VCÖ, Quelle zuletzt online abgerufen am 15.7.2022 unter: www.vcoe.at).....	23
Abbildung 12: Motive des werktäglichen PKW-Verkehrs im Vergleich (VCÖ, Quelle zuletzt online abgerufen am 15.7.2022 unter: www.vcoe.at).....	23
Abbildung 13: Durchschnittliche zurückgelegte Distanzen im PKW-Verkehr (VCÖ, Quelle zuletzt online abgerufen am 15.7.2022 unter: www.vcoe.at).....	23
Abbildung 14: Durchschnittliche zurückgelegte Distanzen im PKW-Verkehr bezogen auf die Arbeitswege (VCÖ, Quelle zuletzt online abgerufen am 15.7.2022 unter: www.vcoe.at).....	23
Abbildung 15: Herleitung allgemeiner Anforderungen an den Fußverkehr basierend auf den Prinzipien von Jan Gehl und dem Greenpeace Leitfaden: ROLLENWECHSEL. Konzept für eine neue Mobilität in Städten (Abbildungsgrafik Büro Kampus, 2022).....	24
Abbildung 16: Herleitung allgemeiner Anforderungen an den Radverkehr basierend auf den Prinzipien von Jan Gehl und dem Greenpeace Leitfaden: ROLLENWECHSEL. Konzept für eine neue Mobilität in Städten (Abbildungsgrafik Büro Kampus, 2022).....	24
Abbildung 17: Herleitung allgemeiner Anforderungen an den öffentlichen Verkehr basierend auf den Prinzipien von Jan Gehl und dem Greenpeace Leitfaden: ROLLENWECHSEL. Konzept für eine neue Mobilität in Städten (Abbildungsgrafik Büro Kampus, 2022).....	25
Abbildung 18: Übersichtslandkarte übergeordneter Rahmenstrategien und Konzepte differenziert nach Wirkungsebene (Projektteam, 2022)	28
Abbildung 19: Übersicht der rahmenstrategischen Gemeinsamkeiten der recherchierten und analysierten Rahmenstrategien und Konzepte (Projektteam, 2021)	29
Abbildung 20: Übersicht der Good Practice Auswahl (Projektteam, 2022).....	33
Abbildung 21: Landkarte der Möglichkeiten für die Umsetzung einer nachhaltigen Mobilität an Wirtschafts- und Bildungsknoten (Kampus 2022)	37
Abbildung 22: Lage und Übersicht der Wirtschafts- und Bildungsknoten im Zentralraum Kärnten (Kampus, 2021)	40
Abbildung 23: Netzplan S-Bahn Kärnten (ÖBB, Quelle zuletzt online abgerufen am 19.7.2022 unter https://www.oebb.at/dam/jcr:e05a0037-0c1c-4e3f-b24f-931d55d71a0e/liniennetz_kaernten.pdf)	41
Abbildung 24: Zusammenwirken der Wirtschafts- und Bildungsknoten im Zentralraum Kärnten	41
Abbildung 25: Lakeside Science und Technology Park (Projektteam, 2021).....	43
Abbildung 26: Übersicht der vorhandenen Standortschwerpunkte (Projektteam, 2022)	43
Abbildung 27: Bewertung des Mobilitätsangebotes und der Mobilitätsinfrastruktur vor Ort (Büro Kampus 2021)	44

Abbildung 28: Bewertung des Standort-, Arbeits- und Bildungsumfeldes bzgl. Aufenthaltsqualität und Versorgungsangebot (Büro Kampus 2021)..... 45

Abbildung 29: Lage im Stadtgebiet (Projektteam, 2022) 46

Abbildung 30: Standort- und Umfeldanalyse. Übersicht der wesentlichen Fußwegeverbindungen zwischen Alpen Adria Universität, Lakeside Science und Technology Park, Pädagogischer Hochschule und den nahegelegenen S-Bahnhaltestellen, sowie Übersicht der fußläufigen Erreichbarkeiten, der Brücken und Unterführungen, der Haltestellen für den ÖPNV, des Bestandsradwegenetzes, möglicher Freiflächenpotentiale und Kreuzungsbereiche mit hohem Risikopotential. (Projektteam, 2022)..... 46

Abbildung 31: Standort- und Umfeldanalyse. Übersicht der wesentlichen Points of Interests und ihre fußläufige Erreichbarkeit (Projektteam, 2022)..... 47

Abbildung 32: Ausschnitt des örtlichen Entwicklungskonzeptes (Quelle abgerufen am 08.07.2022 unter: <https://gis.ktn.gv.at/>) 48

Abbildung 33: Ausschnitt des örtlichen Entwicklungskonzeptes (Quelle abgerufen am 08.07.2022 unter: <https://gis.ktn.gv.at/>) 49

Abbildung 34: Ausschnitt aus Verkehrsflussmodell Joanneum Research 51

Abbildung 35: Schema Joanneum Research Parkraum Lakeside Campus 52

Abbildung 36: Technologie Park Villach – tpv (Projektteam, 2021)..... 54

Abbildung 37: Übersicht der vorhandenen Standortschwerpunkte (Projektteam, 2022)..... 54

Abbildung 38: Bewertung des Mobilitätsangebotes und der Mobilitätsinfrastruktur vor Ort (Büro Kampus 2021)..... 56

Abbildung 39: Bewertung des Standort-, Arbeits- und Bildungsumfeldes bzgl. Aufenthaltsqualität und Versorgungsangebot (Büro Kampus 2021)..... 56

Abbildung 40: Lage im Stadtgebiet (Projektteam, 2022)..... 57

Abbildung 41: Standort- und Umfeldanalyse. Übersicht der Fußwegeverbindung zwischen Standort Villach tpv und der nahegelegenen S-Bahnhaltestelle (Villach Seebach), sowie Übersicht der fußläufigen Erreichbarkeiten, der Brücken und Unterführungen, der Haltestellen für den ÖPNV, des Bestandsradwegenetzes, möglicher Freiflächenpotentiale und Kreuzungsbereiche mit hohem Risikopotential. (Projektteam, 2022) 58

Abbildung 42: Standort- und Umfeldanalyse. Übersicht der wesentlichen Points of Interests und ihre fußläufige Erreichbarkeit (Projektteam, 2022)..... 59

Abbildung 43: Ausschnitt des örtlichen Entwicklungskonzeptes 2002 (Quelle: Abteilung für Stadt- und Verkehrsplanung der Stadt Villach, 2022) 60

Abbildung 44: Ausschnitt des örtlichen Entwicklungskonzeptes (Quelle abgerufen am 08.07.2022 unter: <https://gis.ktn.gv.at/>) 60

Abbildung 45: Industriepark Blintendorf bei St.Veit/Glan Bildquelle (zuletzt abgerufen am 16.10.2021 unter: www.standort.babeg.at) 62

Abbildung 46: Übersicht der vorhandenen Standortschwerpunkte (Projektteam, 2022) 62

Abbildung 47: Bewertung des Mobilitätsangebotes und der Mobilitätsinfrastruktur vor Ort (Büro Kampus 2021)..... 63

Abbildung 48: Bewertung des Standort-, Arbeits- und Bildungsumfeldes bzgl. Aufenthaltsqualität und Versorgungsangebot (Büro Kampus 2021)..... 64

Abbildung 49: Lage im Stadtgebiet (Projektteam, 2022)..... 65

Abbildung 50: Standort- und Umfeldanalyse. Übersicht der Fußwegeverbindung zwischen Standort Industriepark Blintendorf und der nächsten S-Bahnhaltestelle (Glandorf bei St. Veit/Glan), sowie Übersicht der fußläufigen Erreichbarkeiten, der Brücken und Unterführungen, der Haltestellen für den ÖPNV, des Bestandsradwegenetzes, möglicher Freiflächenpotentiale und Kreuzungsbereiche mit hohem Risikopotential. (Projektteam, 2022) 65

Abbildung 51: Ausschnitt des örtlichen Entwicklungskonzeptes (Quelle abgerufen am 12.07.2022 unter: <https://gis.ktn.gv.at/>) 66

Abbildung 52: Ausschnitt des örtlichen Entwicklungskonzeptes (Quelle abgerufen am 08.07.2022 unter: <https://gis.ktn.gv.at/>) 67

Abbildung 53: Aus den Ausreden abgeleitete Kategorien und Häufigkeiten 71

Abbildung 54: 1. Platzierung beim Fotowettbewerb 72

Abbildung 55: 2. Platzierung beim Fotowettbewerb 73

Abbildung 56: 3. Platzierung beim Fotowettbewerb 73

Abbildung 57: Themen- und Maßnahmen-Masterplan für den Wirtschafts- und Bildungsknoten „Klagenfurt West“ (Projektteam, 2022) 80

Abbildung 58: Übersicht möglicher Themen- und Maßnahmen-Ideen am Standort Klagenfurt West 81

Abbildung 59: Themen- und Maßnahmen-Masterplan für den Wirtschafts- und Bildungsknoten „Villach tpv“ (Projektteam, 2022) 81

Abbildung 60: Übersicht möglicher Themen- und Maßnahmen-Ideen am Standort Villach tpv 82

Abbildung 61: Themen- und Maßnahmen-Masterplan für den Wirtschafts- und Bildungsknoten „St. Veit/Glan Industriepark Blintendorf“ (Projektteam, 2022) 82

Abbildung 62: Übersicht möglicher Themen- und Maßnahmen-Ideen am Standort St. Veit/Glan Industriepark Blintendorf 83

Abbildung 63: Identifizierte Problemorte..... 85

Abbildung 64: Die 4 Makroziele 89

Abbildung 65: Mobilitäts-Zieleplan für die 3 Wirtschafts- und Bildungsknoten im Zentralraum Kärnten (Projektteam, 2022) 90

Abbildung 66: Übersichtstabelle der Kernmaßnahmen am Wirtschafts- und Bildungsknoten Klagenfurt West (Projektgruppe, 2022) 92

Abbildung 67: Übersichtstabelle der Kernmaßnahmen am Wirtschafts- und Bildungsknoten Villach tpv (Projektgruppe, 2022) 94

Abbildung 68: Übersichtstabelle der Kernmaßnahmen am Wirtschafts- und Bildungsknoten St.Veit/Glan Industriepark Blintendorf (Projektgruppe, 2022)..... 96

Abbildung 69: Mobilitäts-Maßnahmen-Umsetzungsmatrix (Projektteam, 2022) 98

Abbildung 70: Modal-Split des Arbeitsweges VOR COVID-19, AKTUELL, ZUKÜNFTIG (Herry Consulting, 2022) ... 101

Abbildung 71: Entfernungsklassen am Arbeitsweg (Herry Consulting, 2022) 102

Abbildung 72: Kriterien für Verkehrsmittel am Arbeitsweg (Herry Consulting, 2022) 102

Abbildung 73: Stufenmodell des Bildungsprozesses 113

Abbildung 74: Beschreibung des Formats Stufe 1: Ausredenwettbewerb; Quelle: eigene Darstellung 2022. 114

Abbildung 75: Beschreibung des Formats Stufe 2: Foto-/Kurzvideoworkshop und Wettbewerb zu Mobilitätsthemen im Projektgebiet „UnOrte - Fails“; Quelle: eigene Darstellung 2021 117

Abbildung 76: Beschreibung des Formats Stufe 3: Design Thinking: Lösungsworkshop mit 3D-Modell; Quelle: eigene Darstellung 2021 119

Abbildung 77: Beschreibung des Formats Stufe 4: Planspiel/Stakeholderanalyse; Quelle: eigene Darstellung 2021 121

Abbildung 78: Beschreibung des Formats Stufe 5: Videoworkshop und Wettbewerb; Quelle: eigene Darstellung 2022 123

Abbildung 79: Abschlussveranstaltung; Quelle: eigene Darstellung 2021 124

