

Medienmappe

Zum virtuellen Mediengespräch:

Zwischen Mobilitätsgarantie und Finanzierungslücke – Bedarfsverkehre im ländlichen Raum unter Druck

19. März 2026

In Städten gilt der öffentliche Verkehr (ÖV) als „Backbone“ der städtischen Mobilität. Busse, (U-) Bahnen und Straßenbahnen bringen die Menschen wie selbstverständlich zur Arbeit, in die Schule, zum Einkaufen, zu Gesundheits- und Freizeiteinrichtungen etc. und ermöglichen die Teilhabe am sozialen Leben. Schlagworte wie „Erreichung der Klimaziele“, „Lebenswerte, gesunde Städte“ oder „Raum für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen“ können erst vor dem Hintergrund eines funktionierenden ÖV-Systems konsequent in die Realität umgesetzt werden.

Und wie schaut es am Land aus? Hier gelten andere Mobilitätsgesetze: der motorisierte Individualverkehr (MIV) dominiert das Verkehrsgeschehen nicht zuletzt bedingt durch eine Pkw-förderliche Raum- und Regionalplanung. Menschen ohne Auto sind auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen, um ihre Mobilitätsbedürfnisse erfüllen zu können. Während Gemeinden vielerorts ihre Verantwortung wahrnehmen, die Sicherstellung einer selbstbestimmten Mobilität mittels Mikro-ÖV (eine andere Bezeichnung für Bedarfsverkehre) zu gewährleisten, werden in manchen Regionen diese wegen Unwirtschaftlichkeit oder mangelnden Finanzierungsmöglichkeiten wieder zurückgefahren.

Vor dem Hintergrund der Einstellung des Regiotaxis in der Steiermark Ende März 2026 beleuchten im Mediengespräch von Diskurs. Das Wissenschaftsnetz Sandra Wegener und Günter Emberger, was die Sicherstellung der Mobilität in ländlichen Regionen für Menschen und Umwelt bedeutet.

Inputs:

[Sandra Wegener](#) (BOKU Wien): "Mikro-ÖV am Land zwischen Aufschwung und Rückgang"

[Günter Emberger](#) (TU Wien): „Mobilität im ländlichen Raum – Abhängigkeit von Pkw senken“

Moderation: Alexander Behr (Diskurs. Das Wissenschaftsnetz)

Sandra Wegener

Mikro-ÖV am Land zwischen Aufschwung und Rückgang

Die Mobilität in ländlichen Regionen ist in Österreich auto-dominiert. Der liniengebundene ÖV kann dünn besiedelte ländliche Räume nicht kostendeckend erschließen (Meschik & Stark, 2018). Hier kommen Mikro-ÖV-Angebote oder sogenannte Bedarfsverkehre ins Spiel. Darunter versteht man öffentliche Verkehrsdienste, die nicht nach starren Fahrplänen und nicht streckengebunden, sondern nur bei Bestellung, relativ flexibel verkehren (z.B. Anruf-Sammel-Taxi, Rufbus, On-Demand-Shuttles). Sie werden in der Regel von einem ÖV-Betreiber, aber auch von Vereinen oder aus privaten Initiativen heraus betrieben. Diese Mobilitätsservices sind in vielen Regionen gut etabliert und als Angebot nicht mehr wegzudenken. Good-practice Beispiele finden sich verteilt über ganz Österreich (Salzburg: Walsie-Bus, Lungau Shuttle; OÖ: Dorfmobil in Klaus an der Pyhrnbahn; NÖ: AST Krems; Burgenland: BAST; Tirol: MAXI – Matreier Taxi; Wien: WienMobil Hüpfen etc.).

Die Ziele dahinter sind vielfältig, und die Rechtfertigung dieser Mobilitätsangebote geht weit über die Frage der Wirtschaftlichkeit hinaus. Während es vielerorts um die Sicherstellung der eigenständigen Mobilität für Menschen ohne Pkw (Senior:innen, Kinder und Jugendliche, Personen in einem Haushalt am Land ohne Zweitauto etc.) und damit um soziale Teilhabe geht, sind die letzte Meile (Erreichbarkeit von ÖV-Knotenpunkten/-Haltestellen) und die Erschließung von touristischen Zielen wichtige Argumente für ein bedarfsorientiertes Mobilitätsangebot. Dabei zeigt sich, dass die Zufriedenheit der Nutzer:innen durchgängig hoch ist und der soziale Aspekt eine enorme Rolle spielt (Meschik & Stark, 2018; Klemetschitz et al., 2024).

Länder und Gemeinden übernehmen Verantwortung für die Sicherstellung der Mobilität ihrer Einwohner:innen und tragen mit ihrer Unterstützung zu einer nachhaltigen Mobilität in der Region bei.

Worum geht's, kurz zusammengefasst:

- *Sicherstellung des Mobilitätsangebots* in ländlichen Regionen und damit der selbstbestimmten Mobilität von Menschen unabhängig vom Auto (Mobilitätsgarantie),
- *Verantwortung der Gemeinden* für die Mobilitätsbedürfnisse ihrer Einwohner:innen, Erfüllung der Daseinsvorsorge,
- *Soziale Teilhabe* und Entgegenwirken von Mobilitätsarmut,
- *Sicherung der letzten Meile* (Strecke zwischen ÖV-Station und Destination (nach Hause, zum Arbeitsplatz etc.)
- *Attraktive Alternativen zum Pkw* und damit Option für jede/n einzelne/n, klimafreundlich unterwegs zu sein und zum *Erreichen der Klimaziele* beizutragen,

- Zeichnen an die *kommenden Generationen*, dass ein Leben in ländlichen Regionen nicht gleichbedeutend ist mit Autoabhängigkeit.

Oft wird eine fehlende Finanzierung als Argument für die Nicht-Implementierung oder Einstellung eines (Mobilitäts-)Services vorgeschoben. Was bleibt, ist die Frage „Was ist uns als Gesellschaft eine nachhaltige Mobilität wert?“.

Quellen:

Bedarfsverkehre.at – Eine Datenbank der Bedarfsverkehre (“Mikro-ÖV-Angebote) in Österreich. <https://www.mobyome.at/angebot/bedarfsverkehr>

EMOJI – Eigenständige Mobilität von jungen Menschen in ländlichen Regionen (2024-2027). Forschungsprojekt gefördert von der Forschungsförderungsgesellschaft Österreich. <https://young-mobility.at/emoji/>

Klementsitz, R., Woloschtschuk, I., Gkavra, R., Husner, G., Susilo, Y. (2024). Bedarfsverkehr im ländlichen Raum zur Sicherung der letzten Meile. Analyse erfolgreicher Fallbeispiele aus dem Bundesland Salzburg. Conference presentation. 29th International Conference on Urban Planning and Regional Development in the Information Society, Mannheim, Germany

Meschik, M., Stark, J. (2018). Das Dorfmobil in Klaus an der Pyhrnbahn. In: Der Nahverkehr, 2018(9), 91–96.

Steiermark, ORF.at (05.11.2025). Sammeltaxi regiomobil wird eingestellt. <https://steiermark.orf.at/stories/3328721/>

Günter Emberger

Mobilität im ländlichen Raum – Abhängigkeit von Pkw senken

Ausgangssituation: Emissionen im Verkehrssektor

Der Verkehrssektor verursachte im Jahr 2023 in Österreich rund 19,8 Millionen Tonnen Treibhausgasemissionen (29 % der Gesamtemissionen) und ist damit nach Energie und Industrie der zweitgrößte Emittent. Gegenüber 2022 sanken die Emissionen um 3,9 % bzw. 0,8 Millionen Tonnen. Trotz eines rückläufigen Trends seit 2019 liegen die Emissionen weiterhin rund 44 % über dem Niveau von 1990. Ursachen sind unter anderem steigende Fahrleistungen sowie ein Kraftstoffexportanteil von rund 11 % (Umweltbundesamt, 2025).

Mobilität im ländlichen Raum

In vielen ländlichen Regionen Österreichs ist der private Pkw weiterhin das dominierende – oftmals einzige – Verkehrsmittel. Dies führt zu sozialen und ökologischen Problemen. Haushalte ohne Auto sind häufig von Bildung, Arbeitsmarkt, Gesundheitsversorgung und sozialer Teilhabe eingeschränkt. Diese Mobilitätsabhängigkeit verstärkt bestehende soziale Ungleichheiten und erhöht gleichzeitig die Umweltbelastung (Frey et al., 2022).

Subventionen und strukturelle Fehlanreize

Die hohe Pkw-Abhängigkeit wird durch bestehende Förderinstrumente wie die Pendlerpauschale oder steuerliche Begünstigungen fossiler Energieträger verstärkt. Diese Maßnahmen begünstigen überwiegend Haushalte mit höherem Einkommen und tragen zur Stabilisierung autoabhängiger Strukturen bei. Eine Reform in Richtung ökosozialer Lenkungswirkung ist notwendig, um nachhaltige Mobilitätsformen zu fördern.

Direkte gesundheitliche Folgen des Straßenverkehrs

Im Jahr 2025 kamen in Österreich 397 Menschen bei Verkehrsunfällen ums Leben, 97.800 wurden verletzt (KFV, 2026). Gegenüber 2024 (351 Getötete) entspricht dies einem Anstieg um 13,1 %, womit die Zahl wieder etwa das Niveau von 2023 erreicht. Hauptunfallursachen waren Unachtsamkeit bzw. Ablenkung (30,5 %), nicht angepasste Geschwindigkeit (25,3 %) sowie Vorrangverletzungen (16,6 %). Rund 74 % der tödlichen Unfälle ereigneten sich im Freiland, was die besondere Bedeutung der Verkehrssicherheit im ländlichen Raum unterstreicht (Bundesministerium für Inneres, 2026).

Indirekte gesundheitliche Auswirkungen

Luftverschmutzung verursacht laut Europäischer Umweltagentur jährlich rund 5.200 vorzeitige Todesfälle in Österreich. Verkehrsemissionen leisten dazu einen wesentlichen Beitrag. Zusätzlich fühlt sich etwa ein Drittel der Bevölkerung durch Lärm belastigt, wobei rund 40 % auf Verkehrslärm zurückzuführen sind (Klimareporter, 2024). Ein durchschnittlich besetzter Pkw (1,5 Personen) verursacht etwa 147 g CO₂ pro Personenkilometer (Mobility for Future, 2024).

Bewegungsmangel und Gesundheitskosten

Die Dominanz des motorisierten Individualverkehrs trägt zu Bewegungsmangel bei. Weltweit sterben jährlich rund 3,2 Millionen Menschen an den Folgen körperlicher Inaktivität. In Österreich entstehen dadurch jährliche volkswirtschaftliche Kosten von rund 6,4 Milliarden Euro (Klimareporter, 2024).

Flächenverbrauch und Infrastruktur

Der Straßenverkehr beansprucht einen erheblichen Anteil versiegelter Flächen. Das österreichische Straßennetz umfasst rund 124.510 km. Verkehrsflächen entsprechen etwa dem Fünffachen der Fläche Wiens, während täglich rund 28.560 m² zusätzliche Fläche verbaut werden (Mobility for Future, 2024).

Zentrale Lösungsansätze

- Strukturwandel durch integrierte Raumplanung und Stärkung regionaler Nahversorgung.
- Ausbau eines attraktiven öffentlichen Verkehrsangebots einschließlich flexibler Systeme (Rufbus, Sharing-Angebote).
- Förderung aktiver Mobilität (Gehen und Radfahren) im Rahmen einer Mobilitätsgarantie (Shibayama & Laa, 2024).
- Ökosoziale Reform klimaschädlicher Subventionen sowie Herstellung von Kostenwahrheit im Verkehr (z.B. durch Parkraummanagement;

flächendeckende, fahrzeugabhängige und fahrleistungsabhängigen Straßenmaut.)

- Einführung niedrigerer Tempolimits (30/80/100) zur Verbesserung von Chancengleichheit bei der Verkehrsmittelwahl, Verkehrssicherheit und Klimaschutz.

Kurzstatement

„Mobilität im ländlichen Raum darf nicht länger vom Autobesitz abhängen. Eine moderne Verkehrspolitik muss sicherstellen, dass alle Menschen – unabhängig von Einkommen oder Wohnort – Zugang zu Arbeit, Bildung und Versorgung haben. Flexible öffentliche Verkehrsangebote, aktive Mobilität und eine intelligente Raumplanung sind zentrale Voraussetzungen für Klimaschutz, Lebensqualität und regionale Entwicklung.“

Faktenbox: Mobilität im ländlichen Raum in Österreich

- Verkehrssektor: 19,8 Mio. t CO₂-Äquivalente (29 % der Gesamtemissionen, 2023)
- Emissionen im Verkehr: rund 44 % über dem Niveau von 1990
- 397 Verkehrstote 2025 (+13,1% mehr als 2024)
- Rund 5.200 vorzeitige Todesfälle jährlich durch Luftverschmutzung
- Straßenlänge in Österreich: ca. 124.510 km
- Verkehrsflächen entsprechen etwa dem Fünffachen der Fläche Wiens

Quellen:

APCC (2023): APCC Special Report – Strukturen für ein klimafreundliches Leben. <https://klimafreundlichesleben.apcc-sr.ccca.ac.at/>

Bundesministerium für Inneres (BMI) (2026): Verkehrsstatistik 2025 – 397 Verkehrstote auf Österreichs Straßen im Jahr 2025., https://www.bmi.gv.at/202/verkehrsangelegenheiten/unfallstatistik_vorjahr.aspx

Frey, H.; Brezina, T.; Emberger, G. (2022): Mobilität. In: APCC Special Report: Strukturen für ein klimafreundliches Leben. Springer Spektrum.

KFV, 2026, <https://www.kfv.at/unfallbilanz-824-400-verletzte-in-oesterreichs-spitaelern-durch-unfaelle/> abgefragt 2.3.2026

Klimareporter.in: "Das läuft Verkehr(t): Aktive Mobilität hilft Klima und Gesundheit", <https://klimareporter.in/das-laeuft-verkehrt-warum-aktive-mobilitaet-fuer-das-klima-und-die-eigenen-gesundheit-wichtig-ist/>, abgefragt 1.3.2026

Mobility for Future: Der motorisierte Individualverkehr. <https://www.mofu-interreg.org/>, abgefragt 1.3.2026

Shibayama, T.; Laa, B. (2024): Sustainable Mobility Guarantee. Transport Policy, 155, 287–299.

Umweltbundesamt (2025): Klimaschutzbericht 2025.

Über die Expert:innen

[Sandra Wegener](#) ist Senior Scientist am Institut für Verkehrswesen (seit 2001) an der Universität für Bodenkultur Wien (BOKU). Sie studierte Landschaftsplanung und Landschaftspflege und promovierte 2011 an der BOKU. Sie forscht zum Thema Mobilitäts- und Verkehrsmittelwahlverhalten im Personenverkehr mit Fokus auf Aktiver Mobilität (Rad- und Fußverkehr) und Gesundheit (u.a. EU-Projekt PASTA; FFG Projekte active2work, ActNow, TRA:WELL, EMOJI).

Sie ist wissenschaftliche Beraterin des Fonds Gesundes Österreich (FGÖ) in Fragen zur Aktiven Mobilität und Mitglied der Arbeitsgruppe Sektorkopplung "Gesundheit und Mobilität" unter der Leitung des BMIMI.

Email: sandra.wegener@boku.ac.at

Tel: +43 1 47654-85613

[Günter Emberger](#) ist Leiter des Institut für Verkehrswissenschaften (seit 2024), Leiter des Forschungsbereichs für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik (seit 2017) sowie Leiter des Forschungsbereichs für spurgebundenen Verkehrssysteme (seit 2021) an der Fakultät für Bau- und Umweltingenieurwissenschaften (TU Wien). Emberger hat Erfahrung in der Analyse von Mobilitätsverhalten, Entwurf und Implementierung von 4-stufigen und strategischen Verkehrsmodellen auf städtischer, regionaler und nationaler Ebene. Seine Forschung fokussiert sich auf die Bereiche Verkehrssicherheit, Umweltauswirkungen des Verkehrs, öffentlicher Verkehr, aktive Verkehrsmodi und Zugänglichkeit im öffentlichen Raum.

Email: guenter.emberger@tuwien.ac.at

Kontakt für Rückfragen

Alexander Behr

Diskurs. Das Wissenschaftsnetz

T: +43 650 343 83 78

E: behr@diskurs-wissenschaftsnetz.at

Cosima Danzl

Diskurs. Das Wissenschaftsnetz

T: +43 660 721 83 75

E: danzl@diskurs-wissenschaftsnetz.at

Über Diskurs

Diskurs. Das Wissenschaftsnetz ist eine Initiative zum Transfer von wissenschaftlicher Evidenz engagierter Wissenschaftler*innen in die Öffentlichkeit. Wir setzen uns dafür ein, dass wissenschaftliche Erkenntnisse entsprechend ihrer Bedeutung im öffentlichen Diskurs und in politischen Entscheidungen zum Tragen kommen. Mehr Informationen finden Sie auf unserer Website <https://diskurs-wissenschaftsnetz.at/>

Sie möchten über unsere zukünftigen Mediengespräche und Pressemitteilungen informiert werden? Dann melden Sie sich doch bei unserem Presseverteiler an:

<https://www.diskurs-wissenschaftsnetz.at/presseverteiler/>