

Mikro-ÖV am Land zwischen Aufschwung und Rückgang

Mediengespräch von *DISKURS. Das Wissenschaftsnetz*
„Zwischen Mobilitätsgarantie und Finanzierungslücke – Bedarfsverkehre
im ländlichen Raum unter Druck“

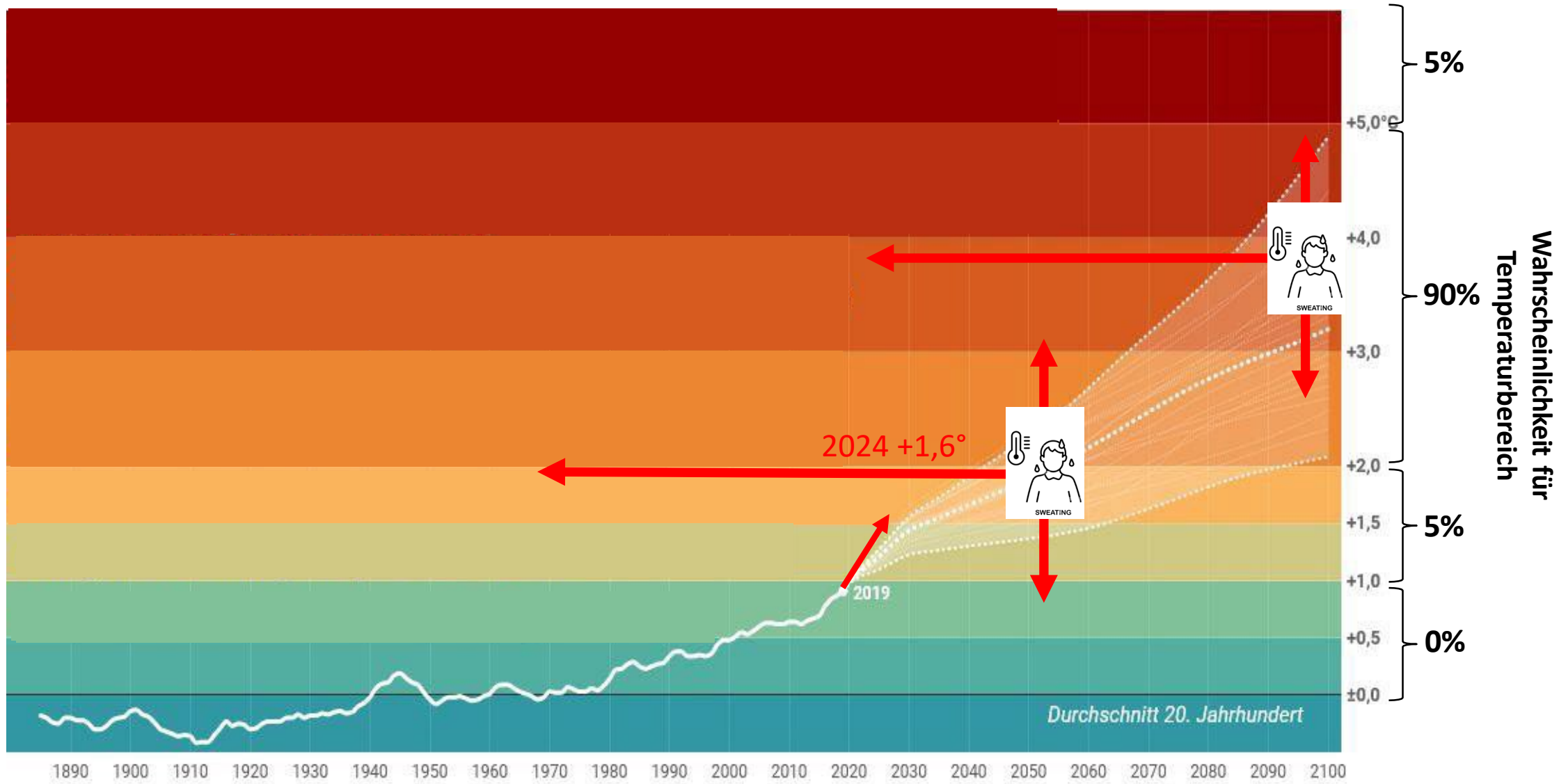
„Warum notwendig und was es sonst noch braucht!“

19. März 2026 (online)

Guenter.Emberger@tuwien.ac.at

TU Wien, Institut für Transportwissenschaft
Forschungsbereich für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik

Die Zukunft entscheidet sich genau jetzt



Quellen: Bis 2019: [globale Temperatursteigerung \(NOAA\)](#). Ab 2019: Prognosen nach [Rafferty et.al, 2017](#). Inspired by [The Guardian](#). Grafik: Gregor Aisch, [Datawrapper](#), entnommen aus Vortrag [Zukunft ohne Zukunft](#), [ParentsforFuture](#)



Auswirkungen Österreich

- Temp-Anstieg bis 2100 zwischen 2,3° bis 4,0°. Die Hitzetage und Tropennächte nehmen zu.
- Die Vegetationsperiode verlängert sich.
- Wärmeliebende Schädlinge, wie der Borkenkäfer, treten vermehrt auf.
- Das Vorkommen von subtropischen und tropischen Stechmücken als Überträger von Krankheiten nimmt zu.
- Die Ausbreitung von allergenen Arten (wie etwa *Ambrosia artemisiifolia*) wird verstärkt.
- Es kommt häufiger zu lokalen Starkniederschlägen.
- Im Winterhalbjahr nehmen Niederschläge in Form von Regen zu. In niedrigen und mittleren Lagen ist mit einem Rückgang der Schneedecke und -höhe zu rechnen.
- Die Austrocknung der Böden im Sommer und vermehrte Erosion durch Starkregen führen zu Humusabbau.
- Die Wasseraufnahme der Böden verringert sich, unter anderem auch durch eine geringere Schneebedeckung im Winter.
- Rutschungen, Muren und Steinschlag nehmen zu.
- Die Waldbrandgefahr nimmt zu.
- Durch die Verkleinerung der Gletscher wird die Wasserführung der Flüsse beeinflusst, die von Gletschern gespeist werden.
- Kosten heute 2 Mrd € pro Jahr – Anstieg auf 6-12Mrd € pro Jahr bis 2050
Global - Weltbankstudie – 140 Mio Migranten bis 2050 / Oxfam Studie – Meeresspiegelanstieg überflutet Land von 280 Mio Menschen



Gailtal Sturmschäden Sturm VAIA im Jahr 2018



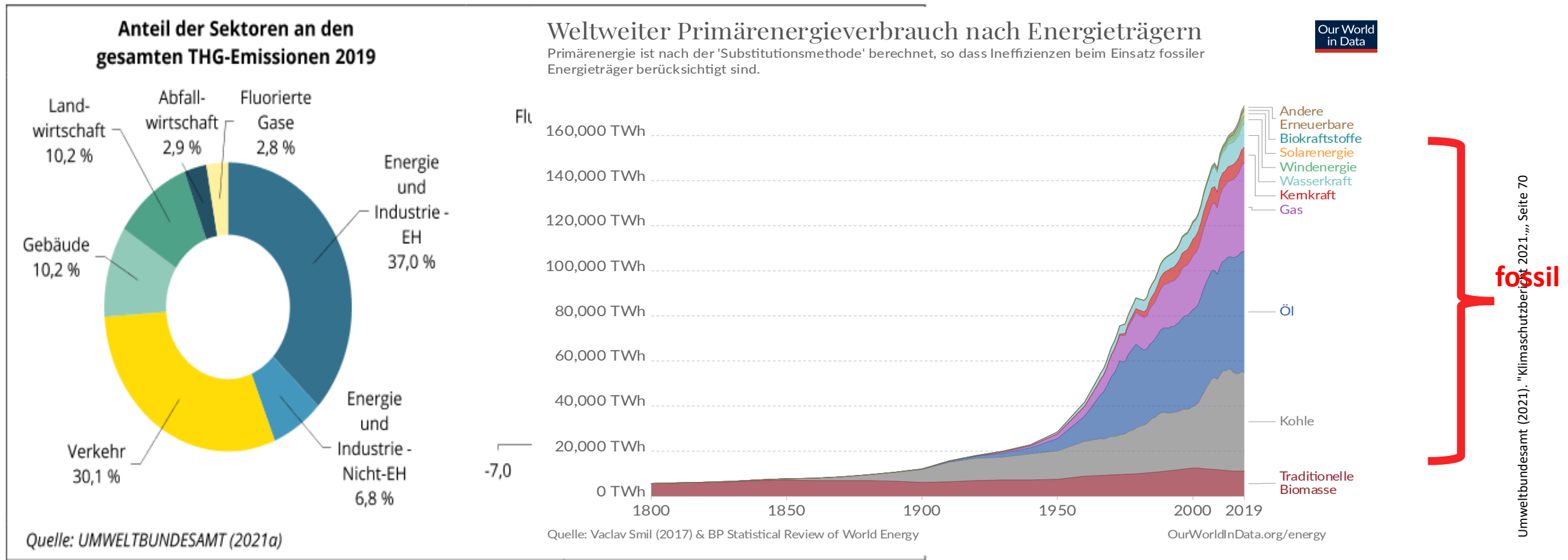
Hochwasser 28.-31. Oktober 2018



Foto 3: Drau bei Greifenburg



- Verkehrssektor ist in Österreich zweitgrößter Emittent von Treibhausgasen (~ 30%)
- **Aktive Mobilität** ist Schlüssel zur Erreichung der Klimaziele natürlich in **Kombination** mit **öffentlichem Verkehr**

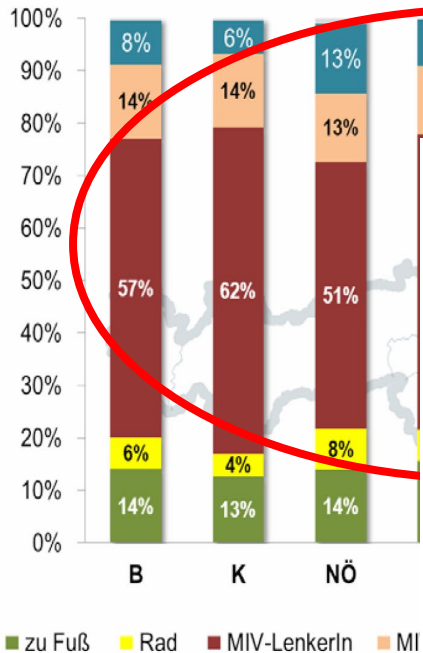


Modal Split (Verkehrsmittelwahl im Vergleich)



Befragung: infas / TRICONCONSULT
Hochrechnung, Grafik: HERRY
QS: BOKU-IVe / ZIS+P

Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (Modal Split) in [Prozent]

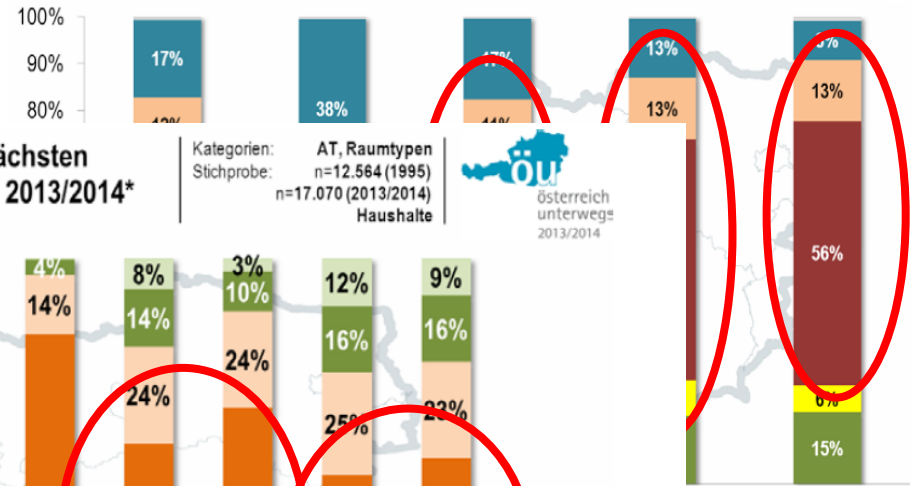


Wochentag: Gesamtjahr
Jahreszeit: Bundesländer
Kategorien: n=145.384 Wege
Stichprobe:



g: infas / TRICONCONSULT
Hochrechnung, Grafik: HERRY
U-IVe / ZIS+P

Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel (Modal-Split) in [Prozent]

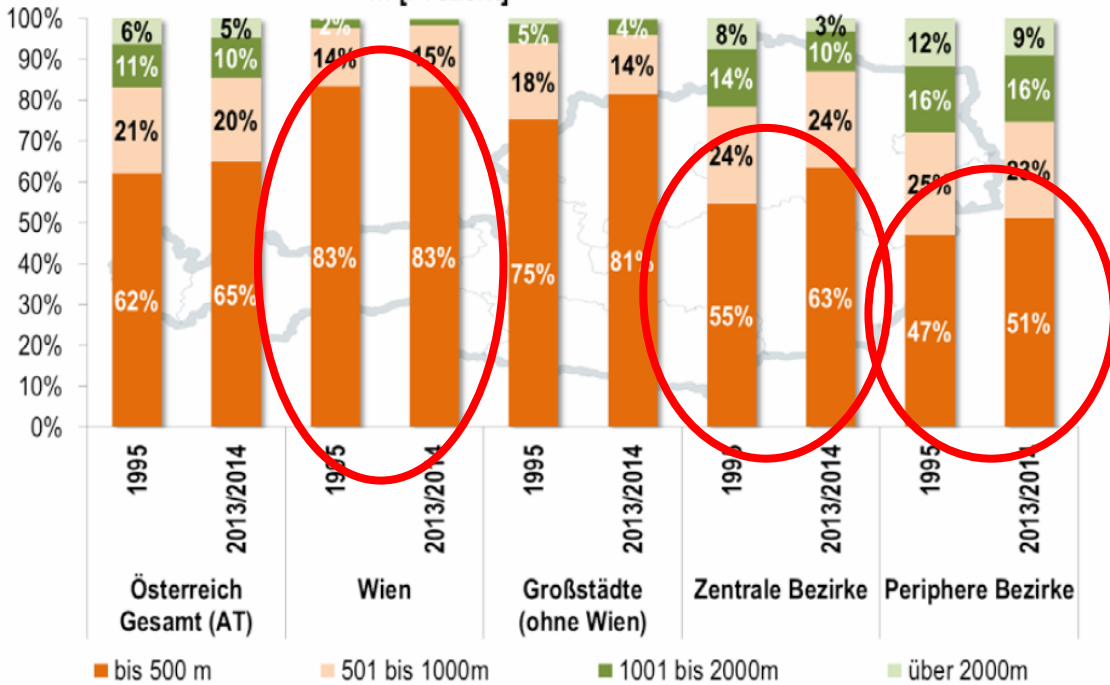


Wochentag: Gesamtjahr
Jahreszeit: AT, Raumtypen
Kategorien: n=145.384 Wege
Stichprobe:



Befragung: infas / TRICONCONSULT
Hochrechnung, Grafik: HERRY
QS: BOKU-IVe / ZIS+P

Entfernung der Haushalte zur nächsten ÖV-Haltestelle 1995 im Vergleich zu 2013/2014* in [Prozent]



* 2013/2014: Berechnete Werte aus Gehminuten zur nächsten ÖV-Haltestelle und durchschnittlicher Gehgeschwindigkeit

Abbildung 4.5-2: Hauptverkehr

Abbildung 2.4-3: Anteil der Haushalte nach Entfernungsklassen der Haushalte zur nächsten ÖV-Haltestelle im Vergleich 1995 und 2013/14



- Menschen sind abhängig (gemacht worden) vom Automobilität!
- Unfälle (~350 Tote, ~100.000 Verletzte), Luftschadstoffe (~5000 Tote), Lärm, Bewegungsmangel, etc.
- Kosten - Haushalte geben mittlerweile 30% des Haushaltseinkommens für Mobilität aus (Quelle ÖAMTC (2025): *auto touring*, Ausgabe Oktober 2025, Editorial des Herausgebers.)
- Gesellschaft ist abhängig von fossilen Treibstoffen
- Flächenverbrauch, Versiegelung, Verlust an Retentionsflächen, Nahrungsmittelversorgung, etc.

Vorteile Umweltverbund (Zu Fuß gehen, Radfahren, Öffentlicher Verkehr)

- Gesund, günstig, selbstbestimmt, stärkt lokale Wirtschaft, stärkt sozialen Zusammenhalt, keine /geringe Umweltbelastung (Lärm, Feinstaub, Mikroplastik, Luftschadstoffe (Nox, CO, ...), Treibhausgase, Unfälle, Tote)
- Weitgehend unabhängig von geopolitischen Einflüssen (keine fossilen Treibstoffe, keine seltenen Erden, keine Abhängigkeit von externem Knowhow (Stichwort Router, KI, etc.))



- **Strukturen** (baulich, legislativ (StVO), ordnungspolitisch) sind so zu gestalten, sodass sie aktive Mobilität & öffentlichen Verkehr fördern -z.B. Gleichstellung von Aktiver Mobilität (z.B. Umlaufzeiten bei Ampeln, Schutz vor Lärm, etc.)
- Infrastruktur muss aus der Sicht der FG/RF geplant werden (Breiten, Aufpflasterungen, Beschattung, Überdachung, etc.)
- Gerade am Land - sich der „alten“ Fußwegnetze wieder besinnen und diese attraktiv gestalten (Beleuchtung, Oberfläche, Sitzgelegenheiten)
- Adäquates ÖV-Angebot (Mobilität als Daseinsvorsorge) & gute First & Last Mile Angebote
- PKW-Stellplätze im öffentlichen (Straßen-)Raum sind **generell** zu vermeiden, äquidistant zum ÖV anzuordnen, flächensparend, nicht versiegelnd auszuführen und zu bewirtschaften!
- Schrittweise Einführung von Kostenwahrheit - Abschaffung von kontraproduktiven Subventionen (Dieselprivileg, Firmenautos, Pendlerpauschale, etc.) Parkraummanagement; flächendeckende, fahrzeugabhängige und fahrleistungsabhängigen Straßenmaut, uvam.)
- Geschwindigkeitsbeschränkungen für MIV 30/80/100 & ausreichende Kontrolle und Null-Toleranz
- Raumordnung – Verkehr sparende Raumplanung
- Kommunikation – Vorteile Aktive Mobilität / Nachteile PKW Abhängigkeit (Tue Gutes und rede darüber!)
- **Vorbildwirkung BM, Gemeinderäte, Lehrer, aber auch Unternehmer, Influencer vor Ort**



- **Klimakrise (und Folgekrisen) ist die zentrale Herausforderung für die Menschheit**
- Zukunft lässt sich nicht vorhersagen, ist jedoch zu einem beträchtlichen Teil durch proaktive, gemeinschaftliche Anstrengungen von Politik und Gesellschaft gestaltbar
- Fuß- und Radverkehr (aktive Mobilität) sind bei weitem die zukunftsträchtigsten Verkehrsträger
- Die Bahn ist unter den Massen- und Fernverkehrsmitteln das zukunftsstauglichste und damit die beste Ergänzung zum Fuß- und Radverkehr
- Selbst unter vollständiger Ökologisierung der Antriebstechnologien und „endloser“ Energieverfügbarkeit sind die anderen Verkehrsträger nicht beliebig skalierbar – aufgrund des Ressourcenbedarfs, der Flächenverfügbarkeit, der Leistungsfähigkeit oder der Inklusivität (**Wertschöpfung Österreich, Autarkie**)
- **Daher folgende Prioritätenreihung: Fußgänger, Radfahrer, ÖV** MIV
in **ALLEN Bereichen** (Planung, Infrastruktur, Gesetzgebung, Kostenwahrheit etc.)
- Der Umbau benötigt Zeit - in den Köpfen, in den Gesetzen, in den Strukturen
- Die Frage ist ob wir diese Zeit noch haben werden!

Die Nachhaltigkeit die geht zu Fuß!



**Ach ja – ein Gratisparkplatz im öffentlichen Raum ist
kein Menschenrecht !!!**

**Vielen Dank für
Ihre Aufmerksamkeit!**

Guenter.Emberger@tuwien.ac.at