

Medienmappe

Zum virtuellen Mediengespräch:

Angebunden statt abgehängt: Wie wird ländliche Mobilität zukunftsfähig?

28. August 2026

Öffentliche Mobilität wird quer durch Österreich teurer: 2026 haben fast alle Bundesländer ihre Öffi-Tarife angehoben, und in der Ostregion setzt sich das fort. Nach einer ersten Anhebung im Juli steigen mit 1. September auch die Preise der regionalen KlimaTickets und Strecken-Jahreskarten in Niederösterreich und dem Burgenland. Parallel dazu haben die Verteuerungen der Vorjahre bereits die Verkaufszahlen gedrückt, und die Regionalverkehre stehen unter Spardruck. Gleichzeitig rückt eine Grundfrage in den Fokus: Wie verlässlich kommen Menschen am Land von A nach B, und wer bleibt dabei zurück? Einkommen, Alter und Geschlecht prägen mit, wie gut sich der Alltag bewältigen lässt.

Im ländlichen Raum, wo die Verbindungen ohnehin dünner sind, wiegt das umso schwerer. Das bestehende Modell des öffentlichen Verkehrs stößt hier an seine Grenzen und muss erweitert werden, um den unterschiedlichen Bedürfnissen wirklich gerecht zu werden. Gefragt sind neue Ansätze, von einer besseren Taktung über flexible On-Demand-Angebote bis hin zu automatisierten Fahrzeugen, die auch abseits der Hauptrouten tragfähige Verbindungen schaffen könnten.

Dies nimmt *Diskurs. Das Wissenschaftsnetz* zum Anlass, einen Blick auf die zentralen Herausforderungen ländlicher Mobilität und auf vielversprechende Lösungsansätze zu werfen. Expert:innen beleuchten, welche Muster und Hürden den Verkehrsalltag prägen und wie sich Lücken im ländlichen Verkehr mit neuen Konzepten schließen lassen.

Inputs:

[Clara Himmelbauer, MSc](#) (WU Wien): „Geschlechtergrenzen im Verkehrsalltag: Geschlechtsspezifische Mobilitätsmuster und Hürden – neue Erkenntnisse aus der Zeitverwendungserhebung“

[Prof. Dr.-Ing. Uwe Plank-Wiedenbeck](#) (Bauhaus-Universität Weimar): „Neue Wege in der Mobilität für den ländlichen Raum - Integraler Taktfahrplan, On-Demand-Angebote und Autonomes Fahren“

Moderation: Anna Hasenauer (Diskurs. Das Wissenschaftsnetz)

Eine Veranstaltung von [Diskurs. Das Wissenschaftsnetz](#)

Abstracts der Inputs

Clara Himmelbauer

Geschlechtsspezifisch Mobilitätsmuster und Hürden in Österreich – neue Erkenntnisse aus der Zeitverwendungserhebung

Frauen legen mehr, aber kürzere Wege zurück als Männer. Der Hauptgrund dafür ist die Kinderbetreuung: Ihre Wege hängen häufiger mit Betreuungs- und Hausarbeit zusammen und sind oft komplizierter organisiert – etwa durch „Trip-Chaining“, wenn ein Weg mehreren Zwecken dient (zum Beispiel Kind abholen und gleichzeitig einkaufen). Frauen nutzen seltener das Auto als Männer und sind häufiger mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder zu Fuß unterwegs. Der öffentliche Verkehr wird dabei vor allem für Arbeitswege genutzt.

Vor dem Hintergrund dieser Hard Facts zur Mobilität von Frauen, ergeben sich besonders im ländlichen Raum Herausforderungen für die Mobilität. Dort sind die Wege weiter und daher schlechter zu Fuß zurückzulegen, gleichzeitig ist der öffentliche Verkehr schlechter ausgebaut als in der Stadt.

In unserer Studie „*Charakteristika der Zeitverwendung im Kontext von Armut, Mobilität und intergenerationalen Zeitverwendungsmustern*“ untersuchen wir die Mobilität am Land genauer. Dafür verknüpfen wir die Österreichische Zeitverwendungserhebung 2021/22 mit Daten der Österreichischen Raumordnungskonferenz (ÖROK) zur Qualität des öffentlichen Verkehrs auf Gemeindeebene.

Die Ergebnisse zeigen: Ist die Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel sehr gut, nutzen Frauen in ländlichen Gemeinden diese deutlich häufiger – bei Männern macht das jedoch keinen Unterschied (siehe Abbildung 1). Wird die Anbindung schlechter, bricht die Nutzung bei Frauen ein. Das zeigt: Es reicht nicht, dass öffentliche Verkehrsmittel vorhanden sind, für eine hohe Nutzung braucht es auch eine dichte Taktung. Zudem verbringen Frauen bei schlechterer Anbindung mehr Zeit in Bus und Bahn. Ein besseres Öffi-Netz am Land würde also vor allem Frauen Zeitersparnisse bringen.

Daraus ergeben sich weitere politische Forderungen: Öffentliche Verkehrsmittel werden vor allem für gut planbare Arbeitswege genutzt. Hier gibt es ungenutztes Potenzial bei Männern, die zwar häufiger aus beruflichen Gründen unterwegs sind, dafür aber seltener den öffentlichen Verkehr nutzen. Die Mobilität von Frauen orientiert sich hingegen stärker an Betreuungspflichten und solche Wege sind schwerer planbar. Der öffentliche Verkehr müsste daher flexibler werden. Außerdem braucht es sicherere und kürzere Wege, damit Kinder öfter zu Fuß oder mit dem Rad begleitet werden können.

Eine Einschränkung unserer Studie: Wege unter zehn Minuten werden durch die Methodik der Zeitverwendungserhebung nicht erfasst. Dadurch fehlen viele kurze Wege, die vor allem mit Kinderbetreuung und Hausarbeit zusammenhängen. Arbeitswege sind hingegen gut abgebildet.

Referenzen:

Himmelbauer, C., Krasny, Y. A., & Heitzmann, K. (2026). Charakteristika der Zeitverwendung im Kontext von Armut, Mobilität und intergenerationalen Zeitverwendungsmustern (S. 141 pages) [Application/pdf]. Vienna University of Economics and Business. <https://doi.org/10.57938/5D6993EC-D3B8-4DF5-AC9B-1A2FC087D7AF>

Österreichische Raumordnungskonferenz (ÖROK). (2022). Die österreichweiten ÖV-Güteklassen: Rahmen, Struktur & Beispiele (Nr. 10; Materialien). Österreichische Raumordnungskonferenz (ÖROK). https://www.oerok.gv.at/fileadmin/user_upload/publikationen/Broschueren/O__ROK-Broschuere_Heft_10_O__V-Gu__teklassen.pdf

Statistik Austria, B. für S. Ö. (2023). Zeitverwendung 2021/22: Ergebnisse der Zeitverwendungserhebung.

Grafiken:

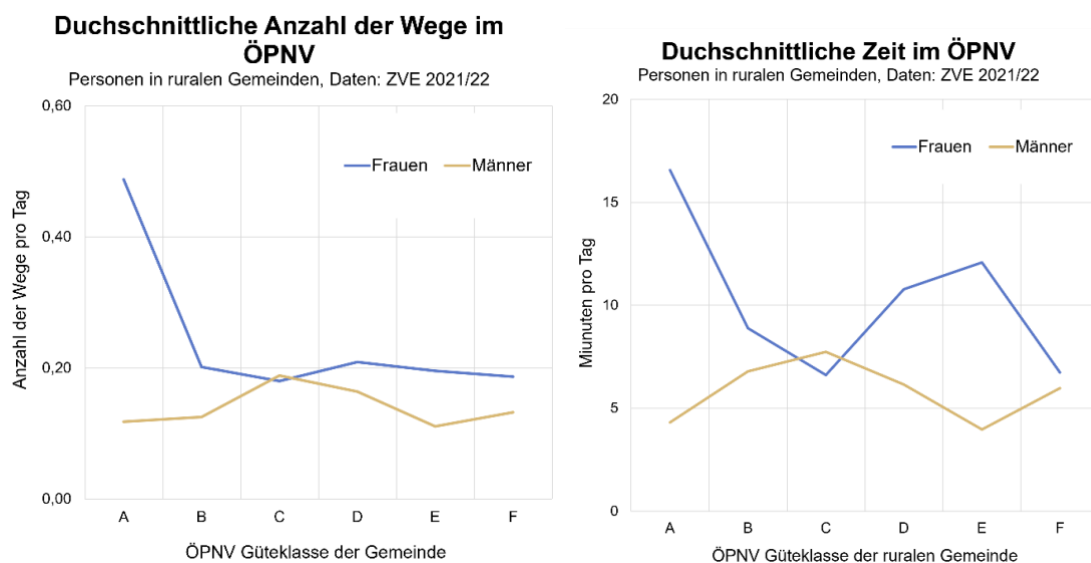


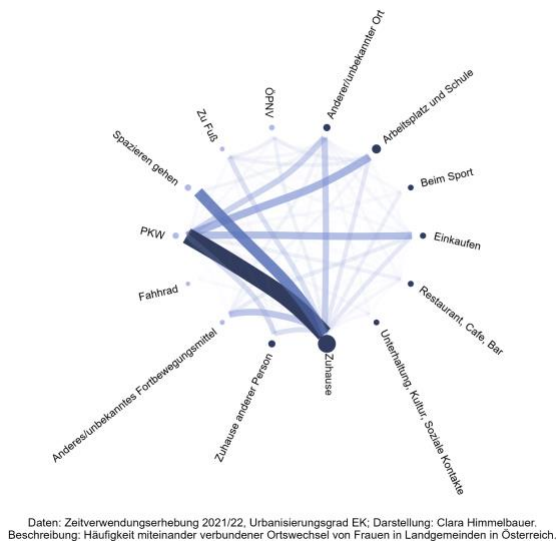
Abbildung 1: Durchschnittliche Anzahl und Zeit der Wege von Männern und Frauen in ländlichen Gemeinden in Österreich.

Interpretation: Bei sehr guter ÖPNV-Anbindung (= Güteklasse A) legen Frauen am Land mehr Wege mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zurück, nicht aber Männer. Sobald die Taktung oder Anbindung durch den ÖPNV schlechter wird (also ab Güteklasse B), bricht die Nutzung des ÖPNV bei Frauen ein. Bei noch schlechterer Anbindung nutzen Frauen den ÖPNV zwar nicht häufiger, aber verbringen trotzdem mehr Zeit in öffentlichen Verkehrsmitteln.

Daten: Die Zahlen zu Anzahl und Dauer der Wege stammen aus der österreichischen Zeitverwendungserhebung 2021/22. Die Einteilung der Gemeinden in städtisch, intermediär und ländlich erfolgt auf Basis der „Verstädterungsgrad“-Klassifikation der

Europäischen Kommission. Die Daten zur höchsten ÖPNV-Gütekategorie pro Gemeinde stammen von der österreichischen Raumordnungskonferenz ÖROK. „A“ bedeutet eine sehr gute Öffi-Anbindung, bis zur Güteklasse „F“ wird die ÖPNV-Anbindung graduell schlechter.

Wege von Frauen in Landgemeinden



Interpretation Abbildung 2: Frauen in Landgemeinden verbringen die meiste Zeit zu Hause. Von dort bewegen sie sich zumeist mit dem PKW zu anderen Orten. Die leichten Verbindungen zwischen „zu Fuß“ und „ÖPNV“ zeigen, dass diese beiden Fortbewegungsarten oft miteinander verbunden werden. Außerdem zeigt die Verbindung von „ÖPNV“ zu „Arbeitsplatz und Schule“, dass die öffentlichen Verkehrsmittel zumeist für planbare Arbeitswege verwendet werden.

Uwe Plank-Wiedenbeck

Neue Wege in der Mobilität für den ländlichen Raum - Integraler Taktfahrplan, On-Demand-Angebote und Autonomes Fahren

Projektförderung durch das Bundesministerium für Forschung, Technologie und Raumfahrt im Rahmen der Förderinitiative FONA-Forschung für Nachhaltigkeit sowie der Hightech Agenda Deutschland

Das Projekt MOVEwell – Mobilitätsverbund werthaltige ländliche Lebensräume untersucht, wie nachhaltige Mobilität in ländlich geprägten Räumen verbessert und in die Fläche übertragen werden kann. Ausgangspunkt ist die Erkenntnis, dass Mobilität im ländlichen Raum Thüringens heute stark vom Pkw abhängig ist, während zentrale Orte, Arbeitsplätze und Einrichtungen des täglichen Bedarfs häufig nur eingeschränkt mit dem ÖPNV erreichbar sind. MOVEwell verbindet deshalb betriebliches Mobilitätsmanagement, eine optimierte ÖPNV-Planung und die Potenziale des automatisierten und vernetzten Fahrens (AVF). Im Fokus stehen die Einführung des

Integralen Taktfahrplans (ITF) im Thüringer ÖPNV sowie drei Reallabore: die AWO Saalfeld, die Zentralklinik Bad Berka und die Weimarer Gewerbegebiete.

Besonders relevant ist MOVEwell, weil klassische Bedienformen im ÖPNV angesichts von Kostendruck, Personalmangel, demografischem Wandel und geringer Nachfrage zunehmend an Grenzen geraten. In diesem Kontext können fahrerlose Systeme künftig eine wichtige Ergänzung zum konventionellen Fahrbetrieb darstellen – insbesondere als Zubringer, On-Demand-Angebot oder flexible Bedienform in der Fläche. Ziel ist nicht der isolierte Einsatz einzelner autonomer Fahrzeuge, sondern die Entwicklung eines integrierten Mobilitätssystems, in dem AVF-Angebote mit dem ITF, betrieblichen Mobilitätsbedarfen und bestehenden ÖPNV-Strukturen verknüpft werden.

Der Weg zum skalierbaren AVF-Regelbetrieb ist jedoch anspruchsvoll. MOVEwell benennt zentrale Unsicherheiten: Kosten, geeignete Anwendungsfälle, Zulassungs- und Betriebsprozesse sowie die bislang fehlende belastbare Demonstration der Technologiereife einschließlich Fernüberwachung. Genau hier setzt das im Projekt aufgebaute AVF-Kompetenzzentrum an. Es bündelt technische Ressourcen und methodische Kompetenzen zu einer modularen Forschungsinfrastruktur und soll Planung, Datensammlung, Kommunikation, Betriebskontrolle und Analyse miteinander verbinden.

MOVEwell zeigt, wie automatisiertes und vernetztes Fahren im ÖPNV nicht als technischer Selbstzweck, sondern als Baustein einer nachhaltigen, bezahlbaren und erreichbaren Mobilität im ländlichen Raum eingesetzt werden kann. Das AVF-Kompetenzzentrum schafft dafür die notwendige Brücke zwischen Forschung, Reallabor, technischer Infrastruktur, Genehmigung, Betrieb und späterer Skalierung.

Referenzen:

<https://www.zukunft-nachhaltige-mobilitaet.de/freemove-transdisziplinaere-erforschung-der-datenschutz-bewussten-verfuegbarmachung-von-bewegungsdaten-fuer-nachhaltige-urbane-mobilitaet-copy/>

<https://edih.digital/>

Gefördert durch:



FONA
Sozial-ökologische Forschung

Neue Wege!

Forschungsergebnisse und Chancen für nachhaltige Mobilität in Städten und Regionen

Mobilitätsverbund werthaltige ländliche Lebensräume



Das Projekt MOVEWELL hat es sich zum Ziel gesetzt, die Potentiale von betrieblichem Mobilitätsmanagement (BMM) sowie einer optimierten ÖPNV-Planung für die regionale Verkehrswende zu erproben und ausgehend von der Thüringer Projektregion in die Fläche zu tragen. Im Fokus steht dabei der ländliche Raum mit seinen spezifischen Herausforderungen. Neben planerischen Konzepten werden auch die Möglichkeiten des automatisierten und vernetzten Fahrens (AVF) für den ÖPNV in den Blick genommen. Ausgangspunkte sind die Einführung des Integralen Taktfahrplans (ITF) im Thüringer ÖPNV sowie die Bedarfe der Mitarbeitenden in drei Reallaboren: die Arbeiterwohlfahrt (AWO) Saalfeld, die Zentralklinik Bad Berka sowie die Weimarer Gewerbegebiete.

Ausgangslage und Zielstellung

Ein Leben im ländlichen Raum Thüringens ist ohne Auto kaum möglich. Während es vor Ort nur wenige Angebote des alltäglichen Bedarfs gibt, sind die nächsten zentralen Orte zumeist nur schlecht mit dem ÖPNV zu erreichen. Dies gilt auch für die Arbeitgeber in den Regionen, die sich – verstärkt durch den demografischen Wandel – zunehmend mit einem Fachkräftemangel konfrontiert sehen. Angesichts der bestehenden Problemlagen soll die Einführung des ITF im Thüringer ÖPNV zu einer verbesserten Erreichbarkeit führen. Da vor dem Hintergrund von Kostendruck und Personalmangel bestehende Bedienformen jedoch zunehmend an ihre Grenzen geraten, kann eine Integration von fahrerlosen Systemen als Ergänzung zum konventionellen Fahrbetrieb zu einem verbesserten Angebot in der Fläche beitragen. Zugleich können Arbeitgeber im Rahmen eines betrieblichen Mobilitätsmanagements positiv auf die Mobilität ihrer Mitarbeitenden einwirken, indem sie neue nachhaltige Möglichkeiten schaffen oder bestehende fördern und verbessern.

Automatisiertes und vernetztes Fahren im ÖPNV



Abb. 1: Interdisziplinärer, modularer Laboransatz

Die Herausforderungen auf dem Weg zum skalierbaren AVF-Regelbetrieb sind vielfältig; über Kosten, Kriterien für geeignete Anwendungsfälle sowie Zulassungs- und Betriebsprozesse herrscht Unsicherheit. Eine belastbare Demonstration der Technologiereife einschließlich der Fernüberwachung ist bislang nicht erfolgt.

MOVEWELL adressiert die genannten Aufgaben und Fragen mit einem AVF-Kompetenzzentrum, welches technische Ressourcen und methodische Kompetenzen zu einer modularen Forschungsinfrastruktur verbindet. Sie gliedert sich in vier interdisziplinäre Labore, die von den Projektpartnern gemeinschaftlich genutzt werden (siehe Abb. 1).



Betriebliches Mobilitätsmanagement in den Reallaboren

Die Ausgangsbedingungen in den drei Reallaboren sind abhängig von ihrer Struktur und räumlichen Situiertheit je unterschiedlich. Im Rahmen einer Mitarbeitendenbefragung in den Reallaboren AWO Saalfeld und Zentralklinik Bad Berka konnte ein genaueres Bild der Mitarbeitendenmobilität sowie der diesbezüglichen Chancen und Herausforderungen gezeichnet werden.

- Der Pkw ist das dominante Verkehrsmittel, im Alltag und auf dem Arbeitsweg.
- Alternative Verkehrsmittel spielen eine deutlich geringere Rolle; insbesondere das Fahrrad und der ÖPNV werden selten und meist unregelmäßig genutzt.
- Die Wahl des Verkehrsmittels für den Arbeitsweg wird maßgeblich durch alltagspraktische Kriterien bestimmt: Flexibilität und Unabhängigkeit sowie ein geringer zeitlicher Aufwand sind zentral; Kosten- und Nachhaltigkeitsaspekte spielen für die meisten Beschäftigten eine untergeordnete Rolle.
- Wegeketten zeigen eine hohe Relevanz: Während für etwa 80 Prozent der Beschäftigten der Arbeitsweg regelmäßig Teil einer solchen ist, begünstigen diese die Nutzung des Pkw. Hier sollen qualitative Forschungsformate zu einem besseren Verständnis beitragen.
- In beiden Räumen sind vorhandene Potentiale des Umweltverbunds bislang nicht ausgeschöpft. Diese konnten anhand unterschiedlicher Kriterien (Länge Arbeitswege, Präferenzen etc.) insbesondere für den Radverkehr und den ÖPNV identifiziert werden.
- Beschäftigte der Zentralklinik Bad Berka zeigen eine grundsätzlich offene Haltung gegenüber der Mobilitätswende. Das eigene Mobilitätsverhalten wird in Ansätzen kritisch reflektiert, während zugleich ein begrenzter Handlungsspielraum wahrgenommen wird. Zudem zeigt sich eine generelle Offenheit gegenüber dem AVF. Die Stimmung bei der AWO fällt insgesamt kritischer aus, sowohl Mobilitätswende als auch das AVF werden mit größerer Skepsis betrachtet.

Für ein BMM ergeben sich daraus mehrere zentrale Handlungsfelder. Neben Verbesserungen im Radverkehr (z.B. durch die Schaffung attraktiver Abstellanlagen) sowie im ÖPNV (z.B. Abstimmung von Abfahrts- und Arbeitszeiten oder Einrichtung von On-Demand-Verkehren) gilt es auch Anreizstrukturen zu schaffen, die zu einer Attraktivierung des bestehenden Angebots beitragen können. Eine geplante App zur Bildung von Fahrgemeinschaften kann zudem zu einer weiteren Verringerung des Pkw-Aufkommens beitragen. Kommunikationsmaßnahmen, die über reine Information hinausgehen, sollen bestehende Unsicherheiten abbauen, alternative Angebote sichtbar machen und Akzeptanz fördern. Dabei bieten lokale Multiplikatoren und erlebbare AVF-Angebote Potenzial.

Die Erkenntnisse, die so im Rahmen von MOVEWELL generiert werden, können anschließend auf andere Arbeitgeber in ländlichen Räumen übertragen werden und leisten so einen Beitrag zur Mobilitätswende abseits der urbanen Gebiete.

Kontakt

Fördermaßnahme
Nachhaltige Mobilität in regionalen Transformationsräumen

Förderkennzeichen
01UW2470A

Projektkoordination
Bauhaus-Universität Weimar
Professur Verkehrssystemplanung
Schwarzeistr. 13, 99423 Weimar
Ansprechpartner:
Prof. Dr.-Ing. Uwe Plank-Wiedenbeck
uwe.plank-wiedenbeck@uni-weimar.de
Tel.: 03643 / 584471

Projektpartner
Thüringer Innovationszentrum Mobilität an der Technischen Universität Ilmenau
Landratsamt Saalfeld-Rudolstadt
highQ Computerlösungen GmbH
Stadtwirtschaft Weimar GmbH
Zentralklinik Bad Berka GmbH
AWO Saalfeld gGmbH

Weitere Informationen
mobilitaet-thueringen.de/movewell/

Stand
Juni 2026

Gestaltung: DLR Projektträger

Über die Expert:innen

Clara Himmelbauer, MSc ist Ökonomin am Forschungsinstitut Economics of Inequality an der Wirtschaftsuniversität Wien. Sie forscht zu Zeitverwendung, besonders im Kontext von Zeitarmut, Mobilität, sowie Zeitverteilung innerhalb von Haushalten und Familien.

Email: clara.himmelbauer@wu.ac.at

Prof. Dr.-Ing. Uwe Plank-Wiedenbeck leitet die Professur Verkehrssystemplanung an der Bauhaus-Universität Weimar. Seine Forschungsschwerpunkte liegen in der Verkehrssystemplanung, der nachhaltigen und smarten Mobilität, dem vernetzten und automatisierten Fahren sowie der digitalen Verkehrsinfrastruktur.

Email: uwe.plank-wiedenbeck@uni-weimar.de

Kontakt für Rückfragen

Anna Hasenauer

Diskurs. Das Wissenschaftsnetz

T: +43 664 922 62 64

E: hasenauer@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 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/>