

land.mobil:LAB – Vorhandenes clever vernetzen: Die Zukunft ländlicher Mobilität

Céline Schmidt-Hamburger, Elias Grinzinger

Der politische und wissenschaftliche Diskurs um die Mobilitätswende in Österreich ist häufig von einem defizitären Blick auf den ländlichen Raum geprägt. Eine systematische Analyse zentraler Strategiedokumente der Bundesregierung wie des Nationalen Energie- und Klimaplanes (NEKP) und des Mobilitätskonzepts 2030 zeichnet ein Bild vom „benachteiligten“ ländlichen Raum als „Herausforderung“ (Schojan, Schmidt-Hamburger 2025). Dabei orientiert sich die Mobilitätsplanung überwiegend an städtischen Konzepten, was oft an der Lebensrealität am Land vorbeigeht und die Entwicklung regional angepasster Lösungen erschwert. Dies resultiert in einer Stadt-Land-Kluft bei der Gestaltung von Mobilitätskonzepten, die den unterschiedlichen räumlichen Anforderungen nicht ausreichend Rechnung trägt.

Diese defizitäre Perspektive steht jedoch im Widerspruch zur tatsächlichen Bedeutung des ländlichen Raums: Als Wohn- und Wirtschaftsstandort gewinnt er zunehmend an Bedeutung. Mit über 40% der österreichischen Bevölkerung, die in ländlichen Gebieten leben (STATatlas - Gliederungen nach städtischen und ländlichen Gebieten, o. J.), und einem überdurchschnittlichen Bevölkerungszuwachs in Gemeinden mit bis zu 5000 Einwohner:innen im Jahr 2020 (Lebisch, 2021) wird deutlich: Der ländliche Raum ist kein Nebenschauplatz, sondern ein zentraler Akteur der Mobilitätswende.

1 Potenziale statt Defizite: Neue Perspektiven für ländliche Mobilität

Die besonderen Stärken ländlicher Räume zeigen sich in mehrfacher Hinsicht: Fest institutionalisierte soziale Netzwerke und ein hohes Maß an zivilgesellschaftlichem Engagement als Kern des Gemeindelebens bilden eine solide Basis für innovative Mobilitätslösungen, die nah an den Bedürfnissen der Bevölkerung sind, zum Teil sogar selbstorganisiert. Der Trend zu Multilokalität (Othengrafen et al., 2021) und dezentralem Arbeiten verändert traditionelle Mobilitätsmuster und eröffnet neue Chancen für zukunftsweisende Konzepte. Zudem ist der Tourismus ein gewichtiger Wirtschaftsfaktor. Mobilitätsinnovationen können und sollen hier auch zu Qualitätssteigerungen im Tourismussektor beitragen (BMAW, 2024).

2 land.mobil:LAB: Ein neuer Ansatz für ländliche Mobilität

Als Antwort auf diese Erkenntnisse wurde mit dem land.mobil:LAB das Mobilitätslabor für den ländlichen Raum an der Technischen Universität Wien eingerichtet. Das Mobilitätslabor versteht sich als Brückenbauer zwischen Forschung und Praxis und orientiert sich an etablierten Strategien wie der Open Innovation Strategie 2025 (BMWFW & BMVIT 2016) und dem Masterplan Mobilität 2030 (BMK 2021). Der besondere Mehrwert liegt dabei im partizipativen Co-Creation-Ansatz, der lokale Expertise systematisch in den Innovationsprozess einbindet. Die theoretische Grundlage bildet die "Quadruple Helix" (Schütz, 2020). Diese bildet die Verschränkung der Perspektiven von Bürger:innen, Gemeinden, lokalen Mobilitätsdienstleister:innen, Unternehmen und der Wissenschaft ab. Somit werden lokales Wissen und bewährte Praktiken gezielt in die Entwicklung neuer Mobilitätslösungen integriert, um damit passgenaue, regional verankerte Lösungen zu schaffen.

Als Modellregion dient das Waldviertel in Niederösterreich. Gelegen an der tschechischen Grenze ist die Region als eine „vorwiegend ländliche Region“ (Urban-Rural Typologie) einzuordnen (STATatlas - Gliederungen nach städtischen und ländlichen Gebieten, o. J.). Weiters weist das Waldviertel laut Verkehrsclub Österreich (VCÖ) den höchsten Motorisierungsgrad in ganz Österreich auf (Stand 2023). Die Bezirke Waidhofen an der Thaya mit 767 PKW pro 1.000 Einwohner:innen, Zwettl (741), Horn und Gmünd (je 727) belegen die ersten vier Plätze im österreichweiten Vergleich und verzeichneten dabei alle einen Anstieg gegenüber 2022. Diese Zahlen liegen deutlich über dem Bundesdurchschnitt von 566 PKW pro 1.000 Einwohner:innen (VCÖ, 2024).

3 Mobilität als Schlüssel zu gesellschaftlicher Teilhabe

Die Transformation ländlicher Mobilität bietet die Chance, vorhandene soziale Netzwerke zu stärken und neue Mobilitätsformen zu etablieren. Auch informelle Mobilitätspraktiken können sichtbar gemacht und bei ihrer Organisation verstetigt werden. Im Fokus steht die Entwicklung flexibler und kostengünstiger Mobilitätsoptionen für verschiedene Bevölkerungsgruppen und deren spezifische Bedürfnisse: für ältere und bewegungseingeschränkte Menschen zur Wahrung ihrer Unabhängigkeit, für Menschen mit Betreuungspflichten zur Gewährleistung flexibler Mobilität und für jüngere Menschen die Erfüllung ihrer Bedürfnisse in Bezug auf Mobilität.

Das land.mobil:LAB entwickelt gemeinsam mit lokalen Akteur:innen zukunftsweisende Perspektiven für die ländliche Mobilität. Diese bauen auf den spezifischen Potenzialen des ländlichen Raums auf. Die entstehenden kontextspezifischen Lösungsansätze können als Mobilitätsinnovationen direkt vor Ort erprobt und evaluiert werden. Dieser partizipative Ansatz soll zu mehr Selbstbewusstsein entgegen der aufgezeigten Dominanz urbaner Mobilitätsplanungen beitragen und zu einer lokal differenzierteren, kontextorientierten und bedürfnisorientierten Transformation beitragen. Dies geschieht hauptsächlich durch die Waldviertler:innen selber. Das land.mobil:LAB unterstützt sie dabei „ihre Mobilitätswende“ nachhaltig zu kultivieren.

Das land.mobil:LAB fungiert dabei als Experimentierraum und Katalysator einer Mobilitätswende mit ausgewogener ökologischer und sozialer Dimension. In Folge der bis Februar 2025 andauernden Aufbauphase werden in drei aufeinanderfolgenden Arbeitsphasen von je 18 Monaten verschiedene Innovationsvorhaben zu definierten inhaltlichen Schwerpunkten wissenschaftlich begleitet und evaluiert. Dabei nimmt das land.mobil:LAB die verschiedenen Innovationsperspektiven „Mobilitätsmodus“, „Mobilitätswende“ und „Akteur:innen“ ein (vgl. Abb1).

Die Perspektiven versammeln unterschiedliche Fokusfelder, welche immer für eine Arbeitsphase definiert werden. Somit gibt es über die Projektlaufzeit drei Fokusfelder je Innovationsvorhaben. Abbildung 1 illustriert eine exemplarische Arbeitsphase. In dieser liegen die Schwerpunkte auf Flex-ÖV, also die Beschäftigung mit Bedarfsverkehr, der gemeinschaftlichen Organisation von Event- und Kulturmobilität sowie die Zusammenarbeit mit

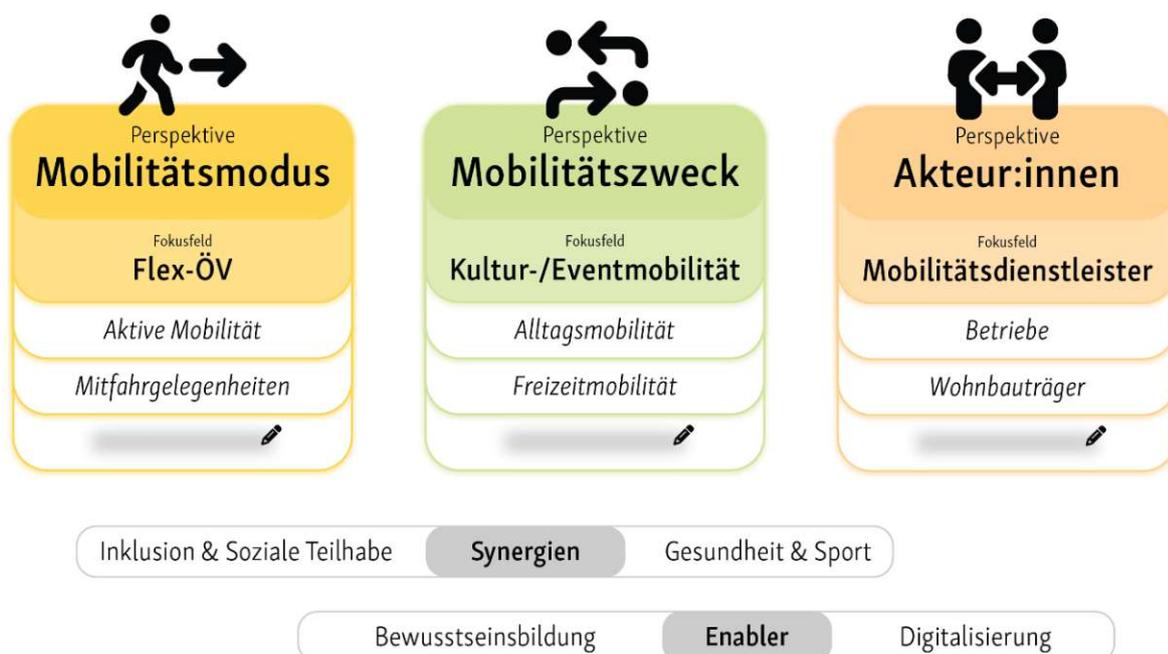


Abbildung 1: Innovationsperspektiven land.mobil:LAB
Quelle: eigene Darstellung

verschiedenen (neuen) Mobilitätsdienstleistern, bei denen Mobilitätsangebote angesiedelt bzw. ausgeweitet werden könnten. Das Konzept basiert auf der gezielten Förderung von Synergien, also Mobilitätsangebote mit Teilhabe und Gesundheitsförderung zusammenzudenken. Wichtige Unterstützungsfaktoren (Enabler) spielen dabei auch Bewusstseinsbildung und Digitalisierung.

4 Erste Erkenntnisse im Bereich Kulturmobilität

Die Vorstudie "KulturMobil" hat bereits das große Innovationspotenzial im ländlichen Raum aufgezeigt. Besonders im Bereich der Freizeitmobilität zeigen Menschen eine höhere Bereitschaft, neue Mobilitätsformen zu erproben als in ihrer Alltagsmobilität (Anzinger et al., 2008). Die identifizierten Entwicklungsmöglichkeiten umfassen die Integration von Kulturevents und öffentlichen Verkehrsangeboten, den Aufbau regionaler Mitfahrnetzwerke auf Basis bestehender sozialer Strukturen sowie die innovative Verknüpfung von Kulturangeboten mit flexiblen Mobilitätslösungen, beispielsweise durch Schnuppertickets oder der NÖ-Card (Grinzinger et al. 2024).

5 Handlungsempfehlungen und Ausblick

Für die weitere Entwicklung ländlicher Mobilität sind folgende Aspekte zentral: die systematische Nutzung lokaler Expertise und sozialer Netzwerke, die Entwicklung regional verankerter Mobilitätssysteme auf Basis vorhandener Strukturen, die aktive Einbindung lokaler Akteur:innen als Expert:innen ihrer Lebenswelt sowie die Förderung sozialer Innovation im Mobilitätsbereich.

Literatur

Anzinger, K., Lechner, D., Philipp, T., & Thanner, L. (2008). Eventmobilität. Kulturhauptstadt Linz09 (Langfassung). LiQuA – Linzer Institut für qualitative Analysen. https://www.researchgate.net/publication/258218750_Eventmobilitat_Kulturhauptstadt_Linz09_Langfassung

BMAW. (2024). Bericht über die Lage der Tourismuswirtschaft in Oesterreich. Bundesministerium für Arbeit und Wirtschaft. <https://www.bmaw.gv.at/Themen/Tourismus/Tourismus-in-Oesterreich/lagebericht.html>

Die Innovationsvorhaben können Top-Down, wie z.B. Bedarfs-ÖV (Gemeinden), Bottom-Up, wie z.B. Fahrgemeinschaften (Zivilgesellschaft) oder auch durch das land.mobil:LAB selbst initiiert werden.

6 Fazit

Die anfängliche Problematisierung des ländlichen Raums in der Mobilitätswende weicht zunehmend der Erkenntnis seiner besonderen Potenziale und Stärken. Als Forschungsinfrastruktur will das land.mobil:LAB durch die systematische Integration von lokalem Wissen zukunftsweisende Mobilitätskonzepte unterstützen. Die gewonnenen Erkenntnisse bilden eine fundierte Grundlage für die Entwicklung methodischer Ansätze, die auch in strukturell ähnlichen Regionen in Österreich und Europa Anwendung finden können. Somit trägt das land.mobil:LAB auch zu einer Erweiterung des Wissensbestandes zu ländlicher Mobilität bei.

Die Zukunft der Mobilität liegt in der klugen Verbindung lokaler Potenziale mit innovativen Konzepten. Der ländliche Raum nimmt dabei eine Vorreiterrolle ein – nicht als Empfänger urbanzentrierter Lösungen, sondern als Innovationsmotor einer Mobilitätswende mit starker lokaler Beteiligung der Bevölkerung.

BMK - Federal Ministry for Climate Action, Environment, Energy, Mobility, Innovation and Technology (2021). Austria's 2030 Mobility Master Plan. The new climate action framework for the transport sector: sustainable – resilient – digital.

BMWF – Bundesministerium für Wissenschaft, Forschung und Wirtschaft & BMVIT – Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (2016): Open Innovation Strategie für Österreich. <https://openinnovation.gv.at/wp-content/uploads/2016/08/Open-Innovation-barrierefrei.pdf>.

- GRINZINGER, E. et al. (2024). KulturMobil – Case Study Kultur- und Eventmobilität in NÖ. [noch nicht veröffentlicht]
- Othengrafen, F., Greinke, L., Lange, L., & Seitz, A. (2021). Multilokalität in ländlichen Räumen als Herausforderung für Stadt- und Regionalplanung. In F. Othengrafen, L. Lange, & L. Greinke (Hrsg.), Temporäre An- und Abwesenheiten in ländlichen Räumen: Auswirkungen multilokaler Lebensweisen auf Land und Gesellschaft (S. 1–15). Springer Fachmedien. https://doi.org/10.1007/978-3-658-32500-8_1
- Schojan, F., Schmidt-Hamburger, C. (2025). Whose Transition? Power and Discourse in Austria's Rural Mobility Transformation [noch nicht veröffentlicht]
- Schütz, F. (2020). Das Geschäftsmodell kollaborativer Innovation. <https://doi.org/10.14279/depositonce-10390>
- STATatlas—Gliederungen nach städtischen und ländlichen Gebieten. (o. J.). Abgerufen 27. Januar 2025, von https://www.statistik.at/atlas/?mapid=topo_stadt_land
- VCÖ: Schere zwischen Stadt und Land geht bei Autobesitz weiter auseinander - Mobilität mit Zukunft. (2024, November 29). <https://vcoe.at/presse/presseaussendungen/detail/vcoe-schere-zwischen-stadt-und-land-geht-bei-autobesitz-weiter-auseinander>