

Nachhaltiges Mobilitätsverhalten von der Nische zur Norm: Ergebnisse aus der Q-Studie (Mobilitätsprofile)

Schauppenlehner-Kloyber, Elisabeth; Braitto, Michael; Hinterreiter, Michael; Scherhauser, Patrick; Wegener, Sandra

Erstveröffentlichung / Primary Publication

Arbeitspapier / working paper

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Schauppenlehner-Kloyber, E., Braitto, M., Hinterreiter, M., Scherhauser, P., & Wegener, S. (2023). *Nachhaltiges Mobilitätsverhalten von der Nische zur Norm: Ergebnisse aus der Q-Studie (Mobilitätsprofile)*. (NTN Factsheet, 1). Wien: Universität für Bodenkultur (BOKU). <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-90247-4>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer CC BY-NC-ND Lizenz (Namensnennung-Nicht-kommerziell-Keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Nähere Auskünfte zu den CC-Lizenzen finden Sie hier:

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.de>

Terms of use:

This document is made available under a CC BY-NC-ND Licence (Attribution-Non Commercial-NoDerivatives). For more information see:

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0>

DAS PROJEKT NTN

Das Forschungsprojekt mit einer Laufzeit von Mai 2021 bis Oktober 2022 wurde von einem interdisziplinären Team der Universität für Bodenkultur Wien in Kooperation mit drei niederösterreichischen Gemeinden – Fischamend, Korneuburg und Stockerau – und der NÖ Regional GmbH durchgeführt. Im Zentrum stand die Frage, wie nachhaltiges Mobilitätsverhalten – d.h. das Zufußgehen, das Radfahren und die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel – innerhalb einer Gemeinde in der Alltagspraxis als Norm etabliert werden kann.

Projektziele

Das Projekt zielte in einem ersten Schritt darauf ab, ein besseres **Verständnis kollektiver Mobilitätsverhaltensweisen und -praktiken** sowie den dahinterliegenden materiellen, sozialen, psychologischen und kulturellen Einflussfaktoren herzustellen. Folgende Fragen wurden eingangs bearbeitet:

1. **Welche Faktoren beeinflussen unser Mobilitätsverhalten?**
2. **Welche Mobilitätsprofile (=Verkehrsteilnehmer*innen, die in ihrem Mobilitätsverhalten ähnliche Einflussfaktoren priorisieren) lassen sich identifizieren?**

Darauf aufbauend entwickelte das Projektteam in Zusammenarbeit mit Politik, Verwaltung, Interessensgruppen und Bürger*innen der drei Gemeinden mögliche **Transformationspfade von der Nische zur Norm**, zur Beantwortung der Forschungsfrage:

3. **Mit welchen Maßnahmen können – auf Basis des Wissens über Faktoren und Mobilitätsprofilen – nachhaltige Mobilitätsmuster gefördert werden?**

Die Gemeinden

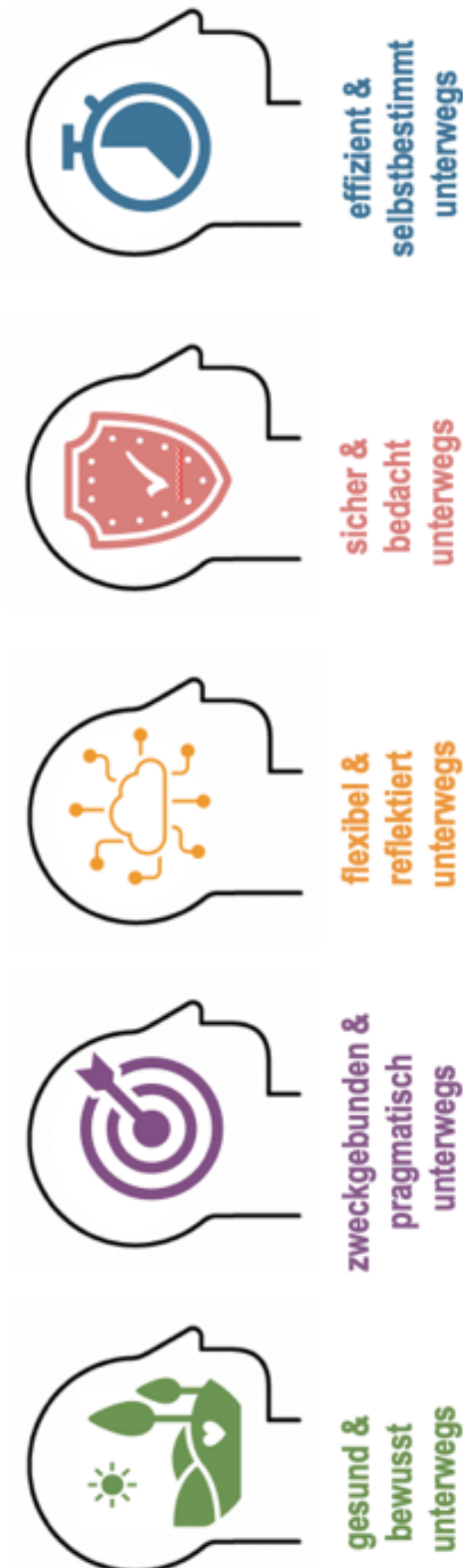
Die Auswahl der drei Stadtgemeinden **Fischamend, Korneuburg und Stockerau** erfolgte aufgrund ihrer Ähnlichkeiten in Bezug auf die Nähe zur Stadt Wien sowie ihrer räumlichen Struktur und Größe, wodurch sich vergleichbare Rahmenbedingungen für die Alltagsmobilität ergaben.

Die Methoden

Es wurden sowohl qualitative als auch quantitative Forschungsmethoden eingesetzt. Zur Identifikation der **Mobilitätsprofile** wurde eine **Q-Studie** (39 Interviews zu den Motiven der Verkehrsmittelwahl bzw. des Mobilitätsverhaltens) in allen drei Gemeinden durchgeführt (NTN Factsheet No. 1).

Eine **Fragebogenerhebung** (N=629) diente im Anschluss dazu, die Ergebnisse der Q-Studie quantitativ zu verorten und mit soziodemographischen Merkmalen zu verknüpfen (vgl. NTN Factsheets No. 2a/2b/2c/ Braito et al. 2023ⁱ).

Darauf aufbauend wurde in zwei interaktiven **Workshops** (pro Gemeinde) gemeinsam mit Vertreter*innen der Städte und Bürger*innen konkrete, zu den Mobilitätsprofilen passende Maßnahmen ausgearbeitet und Umsetzungspotentiale eruiert (vgl. NTN Factsheet No. 3/ Scherhauser et al. 2023ⁱⁱ).



ERGEBNISSE DER Q-STUDIE: MOBILITÄTSPROFILE

Das vorliegende Factsheet präsentiert die zentralen Ergebnisse der Q-Studie. Es fanden 39 zirka einstündige Q-Interviews (mehr dazu in Hinterreiter 2022ⁱⁱⁱ) mit einer möglichst heterogenen Gruppe ausgewählter Bürger*innen der Stadtgemeinden – davon 13 in Fischamend, 11 in Korneuburg und 15 in Stockerau – statt. Zur Identifikation der Mobilitätsprofile wurden die Interviewpartner*innen gebeten, 45 aus der Literatur abgeleitete Aussagen über Einflussfaktoren und Motive, die das persönliche Verkehrsverhalten beeinflussen können, nach ihrer subjektiven Wichtigkeit (stimme sehr zu – stimme gar nicht zu) zu reihen. Die resultierenden Antwortmuster wurden statistisch auf Ähnlichkeiten und Unterschiede hin analysiert (Korrelation/Q-Faktoranalyse). Als Resultat wurden 5 statistisch relevante Mobilitätsprofile identifiziert.

DIE 5 MOBILITÄTSPROFILE IM ÜBERBLICK

Unter einem Mobilitätsprofil wird im Kontext der vorliegenden Studie eine Gruppe von Personen verstanden, deren alltägliches Mobilitätsverhalten von annähernd gleichen Beweggründen beeinflusst wird. Die Analysen haben folgende Profile identifiziert (siehe Abbildung 1).

Abbildung 1: Die 5 Mobilitätsprofile

Mobilitätsprofil 1: „gesund und bewusst unterwegs“

Für Personen mit dieser Sichtweise erfüllt die Fortbewegung in der eigenen Gemeinde mehr als nur den Zweck, von A nach B zu kommen. Für sie spielen gesundheitliche Aspekte eine vergleichsweise große Rolle, sowie die Möglichkeit, sich in einer schönen Umgebung zu bewegen und dabei Spaß zu haben. Körperliche Anstrengung wird dazu gerne in Kauf genommen. Außerdem schätzen sie die Möglichkeit, mit anderen Menschen in Kontakt zu kommen. Die Zeitersparnis ist für Personen mit dieser Einstellung im Vergleich zu allen anderen am wenigsten wichtig.

Diese Gruppe ist jene mit dem stärksten Fokus auf umweltbezogene Faktoren. Personen mit dieser Sichtweise spüren eine Verantwortung, den eigenen Einfluss auf Umwelt und Klima zu minimieren, und sie denken an die ökologischen Konsequenzen der eigenen Art der Fortbewegung. Ihnen ist es nicht nur wichtig, dass ihre Art der Fortbewegung ihren Überzeugungen entspricht, sondern sie möchten auch mehr als alle anderen mit dem eigenen Verhalten eine Vorbildfunktion einnehmen. Gleichzeitig orientieren sich Personen dieser Gruppe weder daran, wie Freund*innen oder Bekannte unterwegs sind, noch denken sie darüber nach, was andere von ihrer Art der Fortbewegung halten. Dem eigenen Verkehrsmittelbesitz stehen sie eher neutral gegenüber, Aussehen und Zustand des Ver-

kehrsmittels sind gänzlich unwichtig. In Abbildung 2 sind die Kernaussagen des Mobilitätsprofils 1 zusammengefasst.

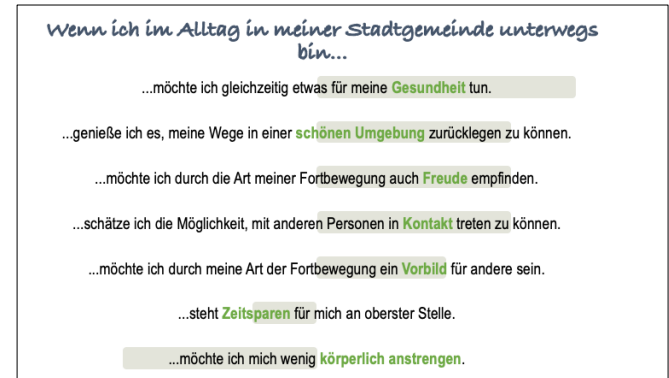


Abb.2: Kernaussagen zu Mobilitätsprofil 1 (schattiert von der Mitte nach rechts die Zustimmung / von der Mitte nach links die Ablehnung zur jeweiligen Aussage)

Mobilitätsprofil 2: „zweckgebunden und pragmatisch unterwegs“

Für diese Personen ist die Fortbewegung innerhalb der eigenen Gemeinde in erster Linie zweckgebunden, was einen gewissen Pragmatismus bei der Verkehrsmittelwahl erfordert. Zentrale Entscheidungskriterien für die Verkehrsmittelwahl sind für diese Personen die Länge und der Zweck der Wege. Bei der Wahl des Verkehrsmittels steht weniger der Wunsch nach eigener Flexibilität im Vordergrund, als vielmehr das Gefühl, dass der Zweck die Art des Verkehrsmittels diktiert. So fühlt sich diese Personengruppe bei der Verkehrsmittelwahl im Vergleich zu den anderen am alternativlosesten und wählt in der Regel häufig das gleiche Verkehrsmittel.

Äußere Umstände, wie z.B. die Verfügbarkeit von Parkplätzen, beeinflussen ihre Entscheidung stärker als bei anderen Personengruppen. Auch der Faktor Bequemlichkeit spielt

für Personen mit dieser Einstellung eine vergleichsweise große Rolle, Zeitersparnis ist dagegen kein zentrales Thema. Wichtig ist auch die Unabhängigkeit. Diese Personen wollen spontan und flexibel sein, sich selbstbestimmt fortbewegen, suchen unterwegs keinen Kontakt mit anderen Menschen, wollen ein eigenes Verkehrsmittel besitzen und nicht lange überlegen müssen, wie sie von A nach B kommen.

Dieser Gruppe sind umweltbezogene Kriterien bei der Wahl des Verkehrsmittels weniger wichtig: Der Anspruch, die eigene Klimabelastung zu minimieren und die Sorge um die ökologischen Folgen der eigenen Fortbewegung spielen bei der Entscheidung eine untergeordnete Rolle. In Abbildung 3 sind die Kernaussagen des Mobilitätsprofils 2 zusammengefasst.

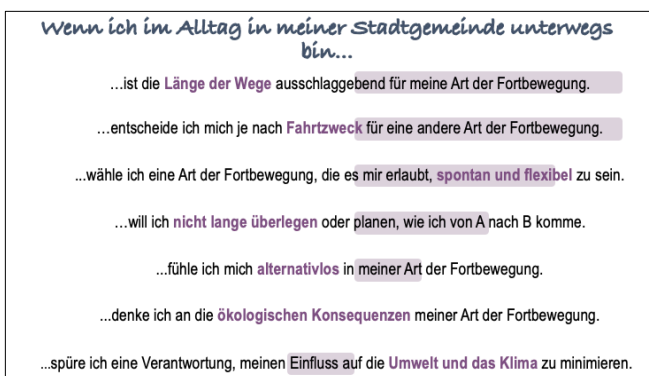


Abb.3: Kernaussagen zu Mobilitätsprofil 2 (schattiert von der Mitte nach rechts die Zustimmung / von der Mitte nach links die Ablehnung zur jeweiligen Aussage)

Mobilitätsprofil 3: „flexibel und reflektiert unterwegs“

Für Personen mit dieser Sichtweise ist die Fortbewegung in der eigenen Gemeinde etwas,

das reflektiert und immer wieder neu abgewogen wird. Sie entscheiden sich je nach Fahrtzweck für eine andere Art der Fortbewegung, schätzen dabei die Flexibilität, zwischen verschiedenen Optionen wählen zu können und fühlen sich in ihrer Art der Fortbewegung keineswegs alternativlos. Im Gegensatz zu anderen Personengruppen überlegen sie sich jedes Mal neu, wie sie sich fortbewegen, sind offen für die Planung, wie sie von A nach B kommen, und wählen letztlich auch nicht immer die gleiche Art der Fortbewegung. Personen mit dieser Sichtweise versuchen, mehrere notwendige Wege miteinander zu kombinieren, fühlen sich verantwortlich für eine möglichst geringe Belastung von Umwelt und Klima und möchten sich mit gutem Gewissen fortbewegen können. Sie versuchen daher, für jeden Weg die aus ihrer Sicht richtige Entscheidung zu treffen.

Von allen Gruppen denken Personen mit dieser Einstellung am meisten an die Verfügbarkeit von Parkmöglichkeiten. Völlig unwichtig ist für sie dagegen, was andere von ihrer Fortbewegungsart halten oder ob sie damit ihren sozialen Status demonstrieren können. Im Vergleich zu den anderen Personengruppen achten sie stärker auf die Ausnutzung der laufenden oder bereits entstandenen Kosten. In Abbildung 4 sind die Kernaussagen des Mobilitätsprofils 3 zusammengefasst.

Wenn ich im Alltag in meiner Stadtgemeinde unterwegs bin...

- ...schätze ich die Flexibilität, aus verschiedenen **Optionen** der Fortbewegung auswählen zu können.
- ...entscheide ich mich je **nach Fahrtzweck** für eine andere Art der Fortbewegung.
- ...überlege ich jedes Mal aufs **Neue**, wie ich mich fortbewege.
- ...spüre ich eine Verantwortung, meinen Einfluss auf die **Umwelt und das Klima** zu minimieren.
- ...will ich **nicht lange überlegen** oder planen, wie ich von A nach B komme.
- ...fühle ich mich **alternativlos** in meiner Art der Fortbewegung.
- ...wähle ich meistens **die selbe Art** der Fortbewegung.

Abb.4: Kernaussagen zu Mobilitätsprofil 3 (schattiert von der Mitte nach rechts die Zustimmung / von der Mitte nach links die Ablehnung zur jeweiligen Aussage)

Mobilitätsprofil 4: „sicher und bedacht unterwegs“

Personen mit dieser Sichtweise teilen das Bedürfnis nach Sicherheit und Kontrolle bei der Fortbewegung in der eigenen Gemeinde. Sie wählen die Fortbewegungsart mit dem geringsten Unfallrisiko und vermeiden Situationen, in denen sie sich unsicher fühlen. Dementsprechend bevorzugt diese Personengruppe Wege, die von anderen Verkehrsflächen abgetrennt sind. Sie ist die einzige, die nicht verneint, bei der Verkehrsmittelwahl an die Gefahr von Übergriffen oder Belästigungen zu denken. Im Gegensatz zum hohen Sicherheitsbedürfnis ist es für Personen mit dieser Sichtweise weniger wichtig, bei der Verkehrsmittelwahl flexibel zwischen verschiedenen Optionen wählen zu können oder sich jedes Mal neu für ein Verkehrsmittel entscheiden zu müssen. Vielmehr bevorzugen sie meist die gleiche Art der Fortbewegung. Dabei kommt es dieser Personengruppe weder darauf an, ein eigenes Verkehrsmittel zu besitzen, noch auf das Image des benutzten

Verkehrsmittels oder darauf, dass die gewählte Fortbewegungsart zum eigenen Lebensstil passt. Menschen mit dieser Einstellung möchten zwar möglichst bequem von A nach B kommen, nehmen dafür aber auch Zwischenstopps in Kauf. Wohl auch deshalb informieren sie sich im Vorfeld über die zu erwartenden Wetterbedingungen und die Länge der Wege. In Abbildung 5 sind die Kernaussagen des Mobilitätsprofils 4 zusammengefasst.

Wenn ich im Alltag in meiner Stadtgemeinde unterwegs bin...

- ...versuche ich Situationen zu vermeiden, in denen ich mich **unsicher** fühle.
- ...bevorzuge ich die Fortbewegungsart mit der **geringsten Unfallgefahr**.
- ...ist mir wichtig, Wege nutzen zu können, die von anderen **Verkehrsflächen abgetrennt** sind.
- ...informiere ich mich vorab über die **Wetterbedingungen**.
- ...wähle ich meistens **die selbe Art** der Fortbewegung.
- ...schätze ich die Flexibilität, aus verschiedenen **Optionen** der Fortbewegung auswählen zu können.
- ...überlege ich **jedes Mal aufs Neue**, wie ich mich fortbewege.

Abb.5: Kernaussagen zu Mobilitätsprofil 4 (schattiert von der Mitte nach rechts die Zustimmung / von der Mitte nach links die Ablehnung zur jeweiligen Aussage)

Mobilitätsprofil 5: „effizient und selbstbestimmt unterwegs“

Für Personen mit dieser Sichtweise stehen Effizienz und Unabhängigkeit bei der Fortbewegung in der eigenen Gemeinde im Vordergrund. Zeitersparnis bei der Fortbewegung ist ihnen deutlich wichtiger als den anderen Gruppen, ebenso die verlässliche Planbarkeit. Dazu wählen sie das Verkehrsmittel, das ihnen ein Höchstmaß an Spontanität und Flexibilität bietet, was nicht immer auf dasselbe Verkehrsmittel zutreffen muss. Sie wollen ihre Reiseroute selbst bestimmen und ohne viele

Umstiege oder Unterbrechungen ans Ziel kommen. Im Vergleich zu anderen ist ihnen ihre Privatsphäre nicht egal, und sie legen keinen Wert darauf, unterwegs mit anderen Menschen in Kontakt zu kommen. Entsprechend ihrem Bedürfnis nach Zeitersparnis wollen sie unabhängig vom Verkehrsaufkommen vorankommen. Der Besitz eines eigenen Verkehrsmittels ist für diese Gruppe sehr wichtig, wobei sie sich in ihrer Verkehrsmittelwahl keineswegs alternativlos fühlen. Weder die laufenden Kosten noch die Fahrtkosten spielen für sie eine Rolle. Sie legen darauf Wert, dass ihr Verkehrsmittel auch zu ihrem Lebensstil und ihren Überzeugungen passt. Mehr als die anderen Personengruppen überlegen sie sich, was andere über ihre Art der Fortbewegung denken könnten.

Sie wollen mit ihrer Art der Fortbewegung Spaß haben, aber im Gegensatz zu anderen ist es ihnen weniger wichtig, ihre Wege in einer schönen Umgebung zurückzulegen oder gleichzeitig etwas für die Gesundheit zu tun. Weder das Wetter noch die Länge der Wege oder die Verfügbarkeit von Parkplätzen/Parkhäusern beeinflussen sie in ihrer Verkehrsmittelwahl. In Abbildung 6 sind die

Kernaussagen des Mobilitätsprofils 5 zusammengefasst.

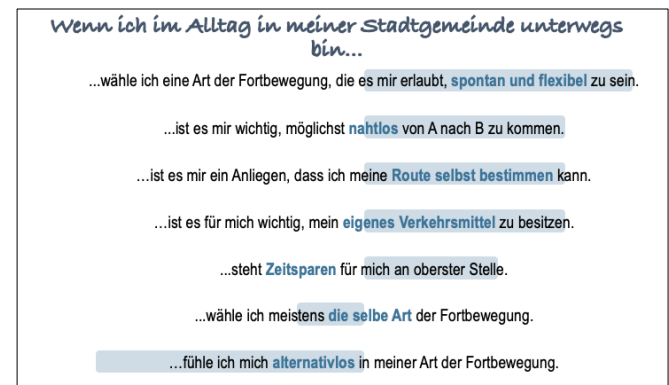


Abb.6: Kernaussagen zu Mobilitätsprofil 5 (schattiert von der Mitte nach rechts die Zustimmung / von der Mitte nach links die Ablehnung zur jeweiligen Aussage)

Zitationshinweis: Schauppenlehner-Kloyber, Elisabeth, Braitto, Michael, Hinterreiter, Michael, Scherhaufner, Patrick, Wegener, Sandra (2023): Nachhaltiges Mobilitätsverhalten von der Nische zur Norm. Ergebnisse aus der Q-Studie (Mobilitätsprofile). NTN Factsheet No. 1, Universität für Bodenkultur Wien.

Mehr Informationen zum Forschungsprojekt NTN gibt es unter:

<https://tinyurl.com/5n7f8wxm>

ⁱ Braitto, Michael, Hinterreiter, Michael, Schauppenlehner-Kloyber, Elisabeth, Scherhaufner, Patrick, Wegener, Sandra (2023): Nachhaltiges Mobilitätsverhalten von der Nische zur Norm. Ergebnisse aus der Fragebogenerhebung. NTN Factsheets No. 2a,/2b/2c, Universität für Bodenkultur Wien.

ⁱⁱ Scherhaufner, Patrick, Braitto, Michael, Hinterreiter, Michael, Schauppenlehner-Kloyber, Elisabeth, We-

gener, Sandra (2023): Nachhaltiges Mobilitätsverhalten von der Nische zur Norm. Maßnahmen zur Förderung nachhaltiger Mobilität. NTN Factsheet No. 3, Universität für Bodenkultur Wien.

ⁱⁱⁱ Hinterreiter, Michael (2022): What Drives You? A Q-Methodological Approach to Understanding People's Mobility Preferences, Masterarbeit, Universität für Bodenkultur Wien.