

## Nachhaltiges Mobilitätsverhalten von der Nische zur Norm: Ergebnisse aus der Fragebogenerhebung Stockerau

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

Erstveröffentlichung / Primary Publication

Arbeitspapier / working paper

### Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Braitto, M., Hinterreiter, M., Schauppenlehner-Kloyber, E., Wegener, S., & Scherhauser, P. (2023). *Nachhaltiges Mobilitätsverhalten von der Nische zur Norm: Ergebnisse aus der Fragebogenerhebung Stockerau*. (NTN Factsheet, 2c). Wien: Universität für Bodenkultur (BOKU). <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-90251-8>

### 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 (vgl. NTN Factsheet No. 1 / Schauppenlehner-Kloyber et al. 2023<sup>i</sup>).

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

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. 2023<sup>ii</sup>).

## ERGEBNISSE DER FRAGEBOGENERHEBUNG

Das vorliegende Factsheet präsentiert die zentralen Ergebnisse aus der Fragebogenerhebung (Durchführungszeitraum März-April 2022, N=629, Gemeindegänger\*innen ab 15 Jahren mit Wohnsitz in einer der drei Gemeinden). Die Verteilung des Fragebogens erfolgte in allen drei Gemeinden über eine Aussendung (Beilage) der jeweiligen Stadtzeitungen. Zusätzlich gab es die Möglichkeit, den Fragebogen online auszufüllen.

### Beschreibung der Teilnehmer\*innen der Fragebogenerhebung

Das durchschnittliche Alter der Befragten liegt bei rund 49,7 Jahren und zirka 54,5% der teilnehmenden Personen waren weiblich. Tabelle 1 zeigt die wichtigsten sozio-demographischen Daten der Befragten in den jeweiligen Gemeinden. Alter und Geschlecht der Teilnehmenden entsprechen sehr gut der Grundgesamtheit (= Bevölkerung der 3 Gemeinden). Bei den Bildungsabschlüssen sind in der Stichprobe Personen mit Hochschulabschluss und Matura überrepräsentiert.

Der Anteil jener Personen, die jederzeit einen PKW zur Verfügung haben, ist in allen drei Gemeinden annähernd gleich hoch (>80%). Unterschiede zeigen sich jedoch bezüglich der Verfügbarkeit eines Fahrrads: in Fischamend sind es mit 68% der Befragten deutlich weniger als in Stockerau (84,4%) oder

Korneuburg (82,2%). Dafür ist der Anteil jener Personen, die einen Scooter als alltägliches Verkehrsmittel zur Verfügung haben, in Fischamend mit 27,6% deutlich höher als in den anderen Gemeinden. Der Anteil der E-Bikes ist in Stockerau mit 21,3% am höchsten.

Tabelle 1: Beschreibung der Teilnehmer\*innen (N = 629)

	Fischamend	Korneuburg	Stockerau	
<b>gültige Fragebögen</b>	87	232	310	
<b>Durchschnittsalter</b>	46,2	49,8	50,9	
<b>höchste Ausbildung (%)</b>	Hochschulabschluss	21,8	46,6	37,6
	Matura	36,8	28,4	29,9
	ohne Matura	41,3	25,0	31,8
<b>Arbeit (%)</b>	in Ausbildung	6,8	8,0	3,4
	unselbstständig	54,0	63,6	54,9
	selbstständig	5,7	7,8	9,7
	Pensionist*in	20,7	20,3	25,0
<b>Anteil Frauen (%)</b>	62,1	54,7	51,8	
<b>Führerscheinbesitz Auto/Motorrad (%)</b>	95,4	97,0	96,8	
<b>Besitz von ÖV-Zeitkarten (%)</b>	21,8	34,6	29,1	
<b>jederzeit verfügbares Verkehrsmittel (%)</b>	Auto	87,4	80,9	85,2
	Fahrrad	67,8	82,2	84,4
	Scooter	27,6	16,1	13,5
	E-Bike	10,3	14,3	21,3
	Motorrad	6,9	11,2	12,9

### Wie bewegen sich Befragte in Stockerau von A nach B?

Abbildung 1 zeigt, mit welchen Verkehrsmitteln bzw. auf welche Art sich die Befragten in Stockerau wie oft fortbewegen. Zu den häufigsten Fortbewegungsarten zählt somit das Lenken eines PKWs 33,5% „(fast) jeden Tag“; 40,3% „1 bis 3 Mal pro Woche“ und das Zufußgehen (39,8% „(fast) jeden Tag“; 31,4% „1 bis 3 Mal pro Woche“. Das Fahrrad benutzen 24,2% der Befragten „(fast) je-

den Tag“ und 31,9% „1 bis 3 Mal pro Woche“. 19,5% der Befragten gaben an, mit einem motorisierten Kraftfahrzeug „1-3 Mal pro Woche“ als Mitfahrer\*in unterwegs zu sein. Zudem wird augenscheinlich, dass der öffentliche Verkehr für Wege innerhalb der Gemeinde eine untergeordnete und damit ausbaufähige Rolle spielt. Gleiches gilt für Leihfahrräder oder Car-Sharing – zwei Angebote, die in Stockerau von den Befragten kaum genutzt werden.

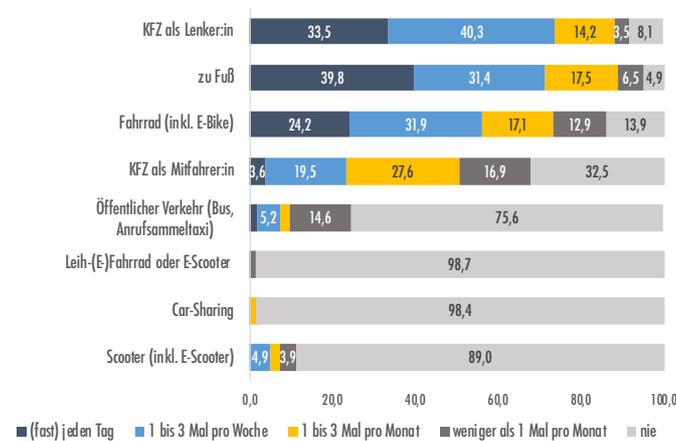


Abbildung 1: Fortbewegungsart (%) in Stockerau (N = 310)

Abbildung 2 zeigt die drei wichtigsten Fortbewegungsarten – das Auto- und Fahrradfahren sowie das Zufußgehen – im Gemeindevergleich. Mit 33,5% die den PKW „(fast) jeden Tag“ benutzen, liegt Stockerau vor Korneuburg (24,5%) aber hinter Fischamend, wo 48,8% „(fast) jeden Tag“ das Auto für Wege innerhalb der Gemeinde verwenden. Mit 40,3% hat Stockerau den höchsten Wert bei der Nutzung des PKWs (als Lenker\*in) „1 bis 3 Mal pro Woche“. Das Zufußgehen scheint insbesondere im Vergleich zu Korneuburg eine weniger geübte Mobilitätspraktik

zu sein. Obwohl im Vergleich zum Autofahren und Zufußgehen das Fahrradfahren eine weniger genutzte Fortbewegungsart in Stockerau ist (vgl. Abbildung 1), übernimmt die Stadtgemeinde hier eine Vorreiterrolle in der Gegenüberstellung mit Fischamend und Korneuburg. 24,2% der Befragten benutzen das Fahrrad „(fast) jeden Tag“ und 31,9% „1 bis 3 Mal pro Woche“. Zusammen genommen spielt das Fahrradfahren in Stockerau daher eine größere Rolle als in den beiden anderen Städten.

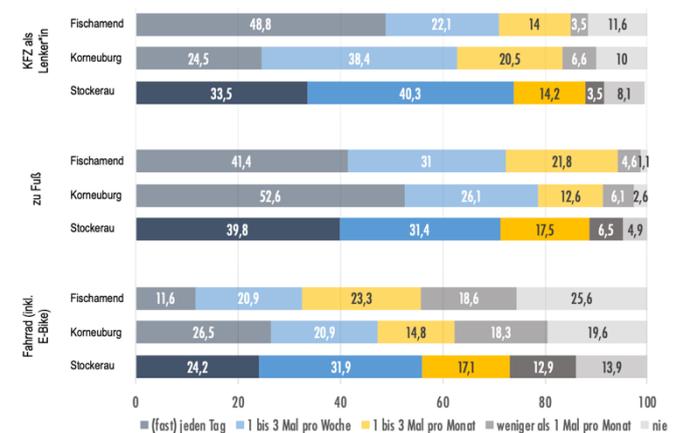


Abbildung 2: Gemeindevergleich der drei wichtigsten Fortbewegungsarten (N = 629)

Abbildung 3 stellt dar, welches Verkehrsmittel für welchen Zweck innerhalb der Gemeinde präferiert wird. Für Einkäufe des nicht-täglichen Bedarfs wird zu 65,8% der PKW verwendet, gefolgt von Begleitwegen (andere Mitmenschen begleiten bzw. transportieren) mit 51,1%. Private Erledigungen, Einkäufe des täglichen Bedarfs und Freizeitwege werden mehrheitlich zu Fuß oder mit dem Fahrrad erledigt. Jedoch ist immerhin zirka ein Drittel der Befragten hier auch mit

dem PKW innerhalb der Gemeinde unterwegs. Der hohe Prozentsatz an „nicht zutreffend“ bei Ausbildungs- und Arbeitswegen resultiert daraus, dass diese Zielorte zumeist außerhalb der Gemeinde liegen.

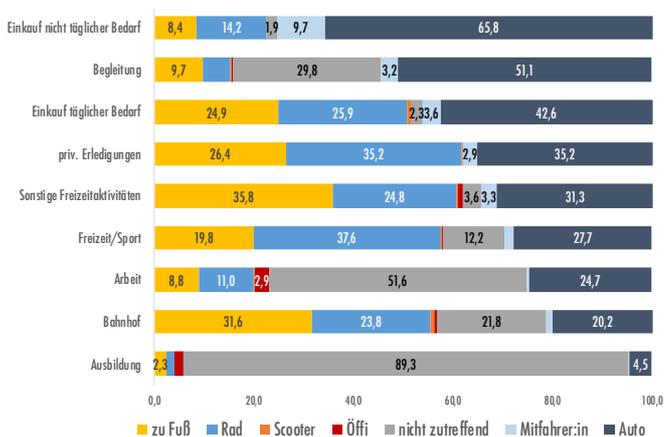


Abbildung 3: Verkehrsmittelnutzung aufgeschlüsselt nach Wegzweck innerhalb der Gemeinde (N = 310)

### Gemeindespezifische Fragen Stockerau

Die Stadtverantwortlichen haben sich in diesem Zusammenhang dafür interessiert, wie sehr die Stockerauer\*innen zwei spezifischen Mobilitätsmaßnahmen zustimmen. Abbildung 4 zeigt, dass der überwiegende Anteil der Befragten einem Car-Sharing Angebot skeptisch gegenübersteht. Für eine Temporeduktion in Wohngebieten können sich hingegen mehr als 2/3 der Befragten begeistern.

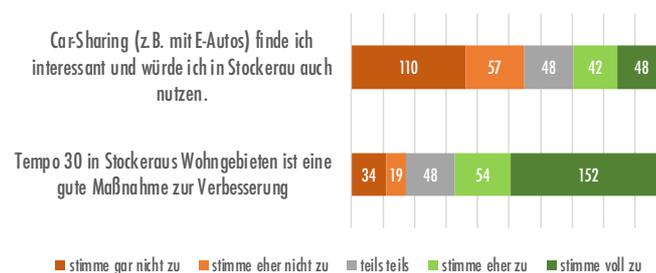


Abbildung 4: Zustimmungsggrad zu zwei Mobilitätsmaßnahmen in Stockerau (N = 305)

## MOBILITÄTSPROFILE UND IHRE VERTEILUNG IN ALLEN DREI GEMEINDEN

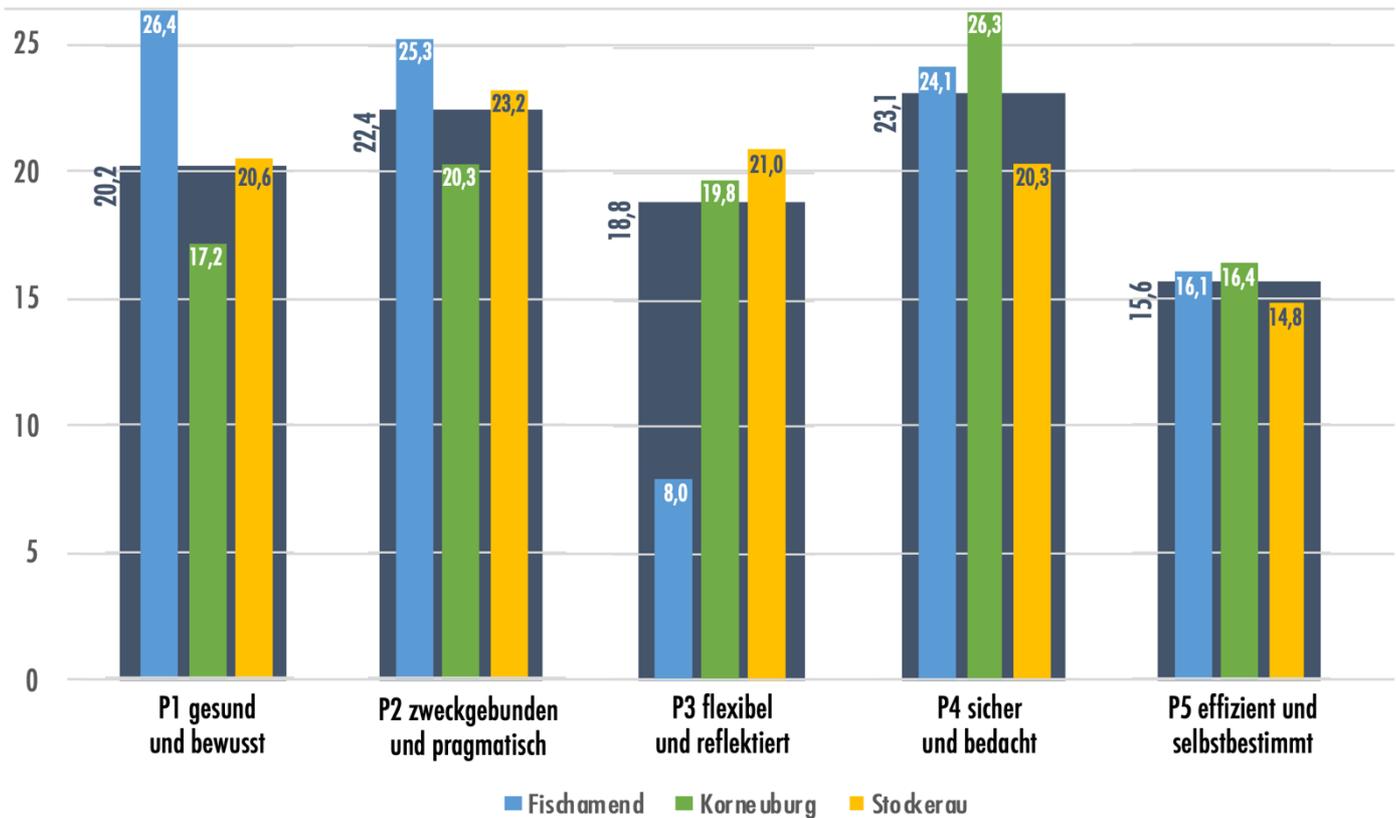


Abbildung 5: Die Verteilung der Mobilitätsprofile über die gesamte Stichprobe (dunkelblauer, dicker Balken, N = 629) und aufgeschlüsselt nach Gemeinden (in %)

Ein weiterer Fokus der Fragebogenerhebung bildete die Erhebung der bereits in der Q-Studie identifizierten Mobilitätsprofile (vgl. Schauppenlehner-Kloyber et al. 2023). Dazu wurden die Teilnehmer\*innen gebeten anzugeben, welchen Einfluss 31 ausgewählte Faktoren (siehe Abbildung 9) auf ihre Entscheidung haben, wie sie sich im Alltag innerhalb der Gemeinde von A nach B bewegen. Hierzu wurde mit einer Skala von – „stimme gar nicht zu (1)“ bis „stimme voll zu (5)“ gearbeitet. Anschließend sollten die Teilnehmer\*innen angeben, welche Fortbewegungsart sie wie häufig verwenden (nie, seltener als 1-mal pro Monat, 1 bis 3-mal pro Monat, 1 bis 3-mal pro Woche, (fast) jeden Tag).

Abbildung 5 präsentiert die Verteilung der fünf Mobilitätsprofile (P1-P5) über die Gemeinden hinweg. Der dunkle/dicke Balken zeigt die Vorkommnisse der Mobilitätsprofile der gesamten Stichprobe, die farbigen Balken zeigen die Ergebnisse der jeweiligen Gemeinden. P4 „sicher und bedacht“ ist mit 23,1% insgesamt am häufigsten vertreten, gefolgt von P2 „zweckgebunden und pragmatisch“ mit 22,4%. An dritter Stelle kommt das Mobilitätsprofil P1 „gesund und bewusst“ (20,2%) und an vierter P3 „flexibel und reflektiert“ (18,8%). Die Einstellung von P5 „effizient und selbstbestimmt“ teilen 15,6% der Befragten. Betrachtet man die Verteilung der Profile in den verschiedenen Gemeinden, so

fällt vor allem auf, dass in Fischamend mit 26,4% die meisten Befragten das Einstellungsmuster P1 „gesund und bewusst“ teilen, was einen deutlich höheren Anteil entspricht als in den anderen Gemeinden. Gleichzeitig ist in Fischamend P3 „flexibel und reflektiert“ signifikant weniger häufig vertreten. In Korneuburg ist P4 „sicher und bedacht“ mit 26,3% das am häufigsten vertretene Einstellungsmuster, in Stockerau mit 23,2% P2 „zweckgebunden und pragmatisch“.

In Tabelle 2 sind die demographischen Merkmale (Alter, Geschlecht, Bildung) der fünf Mobilitätsprofile in den drei Gemeinden dargestellt. Obwohl die Unterschiede beim Alter gering sind, teilen im Durchschnitt jüngere Personen die Sichtweise von P2 und P5. Mit 68,2% ist der Frauenanteil beim Profil 2 „zweckgebunden und pragmatisch“ höher, als bei den anderen Mobilitätsprofilen. Die höchste Ausbildungsstufe findet sich bei den Profilen P2, P3 und P5.

Tabelle 2: Demographische Eckdaten der fünf Mobilitätsprofile in allen drei Gemeinden (N = 629)

	P1 gesund und bewusst	P2 zweckgebunden und pragmatisch	P3 flexibel und reflektiert	P4 sicher und bedacht	P5 effizient und selbstbestimm	
Durchschnittsalter	50,9	44,9	48,2	54,9	42,9	
höchste Ausbildung	Hochschulabschluss	17,4	36,4	28,6	4,8	28,6
Ausbildung (%)	Matura/Meister	52,2	27,3	14,3	38,1	35,7
	ohne Matura	30,4	36,4	57,1	57,1	35,7
Anteil Frauen (%)	60,9	68,2	57,1	66,7	50,0	

## Zusammenhänge zwischen Mobilitätsverhalten und Profilen in Stockerau

Die Abbildungen 6-8 zeigen, welche Art der Fortbewegung von welchem Mobilitätsprofil für welchen Wegzweck (tägliche Einkäufe,

private Erledigungen, Erreichen des Bahnhofs) in Stockerau bevorzugt wird. Es zeigt sich, dass alle Mobilitätsprofile alle Verkehrsmittel nutzen, aber dass es Unterschiede im Nutzungsgrad gibt. Das P2 sticht hier besonders heraus. Die täglichen Einkäufe (Abbildung 6) erledigen 71,8% der Personen mit diesem Einstellungsprofil mit dem PKW, ebenso private Erledigungen (Abbildung 7) mit 64,8% und immerhin 35,2% der Fahrten zum Bahnhof (Abbildung 8). Andererseits sind Personen, die dieses Einstellungsprofil teilen, durchaus auch mit dem Rad oder zu Fuß innerhalb der Gemeinde unterwegs. Personen, die dem P1 zugeordnet sind, erledigen ihre täglichen Einkäufe und privaten Erledigungen sowie ihre Fahrten zum Bahnhof zu einem hohen Prozentsatz mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln. Trotzdem sind selbst diese Personen ab und zu noch mit dem PKW innerhalb von Stockerau unterwegs.

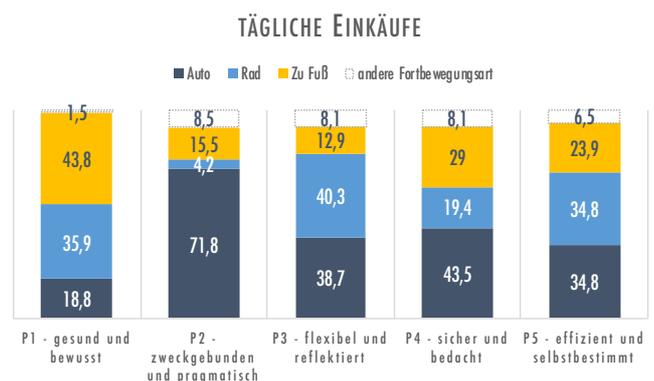


Abbildung 6: Wie erledigen Befragte in Stockerau ihre täglichen Einkäufe? (prozentueller Anteil der Befragten des jeweiligen Profils, N = 310)

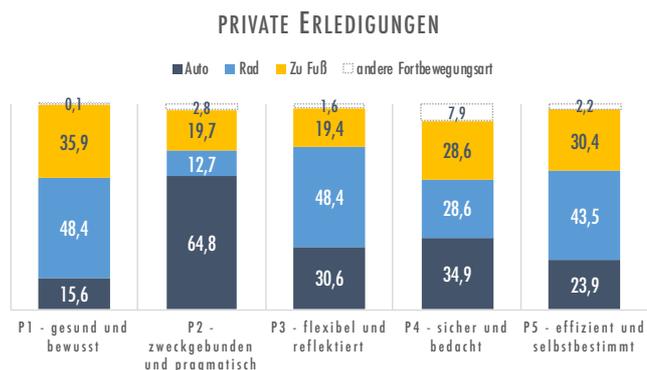


Abbildung 7: Wie erledigen Befragte in Stockerau ihre privaten Erledigungen? (prozentueller Anteil der Befragten des jeweiligen Profils, N = 310)

Der Weg zum Bahnhof in Korneuburg (Abbildung 8) vom Großteil der Befragten in allen Mobilitätsprofilen zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt. Ist das Ziel, die Fahrten mit dem PKW zum Bahnhof noch mehr zu verringern, sind die Gruppen P2 und P4 diejenigen mit dem höchsten Veränderungspotential.

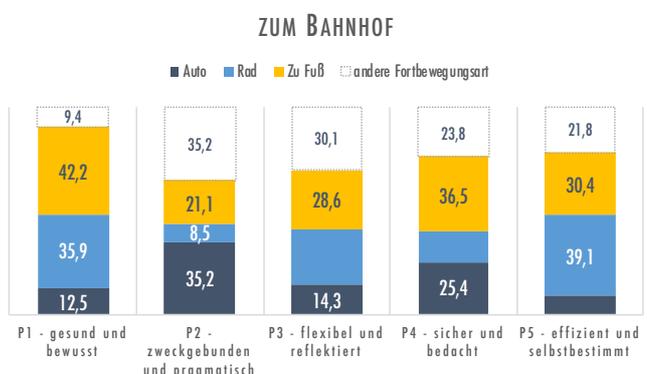


Abbildung 8: Wie kommen Befragte in Stockerau zum Bahnhof? (prozentueller Anteil der Befragten des jeweiligen Profils, N = 310)

In Summe zeigen die Profile entlang der ausgewählten Wegzwecke nach wie vor die Dominanz des motorisierten Individualverkehrs. Gerade diese Wege sollten aber im Sinne einer nachhaltigen Mobilitätswende ersetzt bzw. verlagert werden. Die Verteilungen entlang der Profile weisen zudem darauf hin,

dass vielfach Anknüpfungspunkte zur Veränderung gegeben sind. Wichtig ist dabei, dass diese Veränderungen die Bedürfnisse der einzelnen Profile (siehe Einflussfaktoren aus der Q-Studie in Schauppenlehner-Kloyber et al. 2023) auch berücksichtigen.

### Was beeinflusst, wie sich Personen von A nach B bewegen?

Abbildung 9 verdeutlicht, wie die verschiedenen Einflussfaktoren, die auch den Mobilitätsprofilen zugrunde liegen, zueinander in Beziehung stehen. Die Bedeutung jedes Faktors wird dabei in Relation zu den anderen Faktoren berechnet und entsprechende sortiert. Gleichzeitig zeigt die Abbildung 9, wie stark ein Faktor mit der Nutzung von PKW oder Fahrrad zusammenhängt. Ein **schwarzes Symbol** zeigt an, dass der Einflussfaktor die Wahrscheinlichkeit der Wahl dieses Verkehrsmittel erhöht und die Wahl der Alternative reduziert. Ein **graues Symbol** zeigt an, dass der Einflussfaktor die Wahrscheinlichkeit der Wahl dieses Verkehrsmittel erhöht, aber kein Zusammenhang mit der Alternative besteht. Ist z.B. Spontanität und Flexibilität bei der Wahl des Verkehrsmittels wichtig, ist die Wahrscheinlichkeit für die Wahl des PKW höher. Wenn es wichtig ist, nahtlos von A nach B zu kommen, ist die Wahrscheinlichkeit für die Wahl des PKW höher und gleichzeitig die Wahrscheinlichkeit für die Wahl des Fahrrads niedriger.

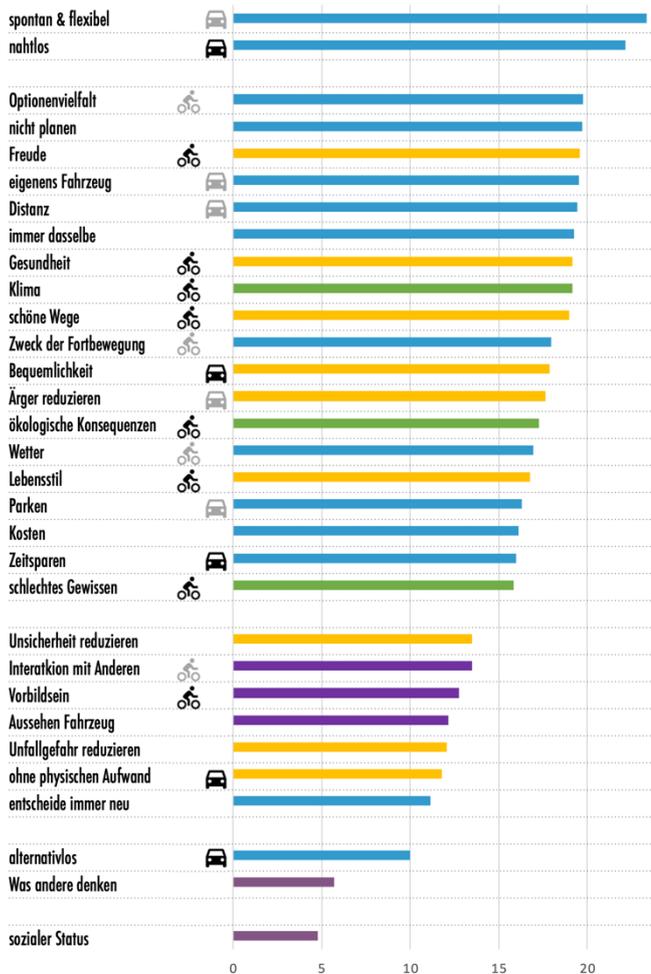


Abbildung 9: Rangfolge der Wichtigkeit der Einflussfaktoren in den drei Gemeinden (Friedman-Test,  $p < 0,01$ ) mit dem im Zusammenhang stehenden priorisierten Verkehrsmittel (Spearman Korrelation,  $p < 0,01$ ) ( $N = 612$ )

Die Einflussfaktoren wurden entsprechend ihrer Art farblich eingefärbt: **Gelbe** Balken zeigen interne Einflussfaktoren, die sich auf das eigene Wohlbefinden beziehen. **Violette** Balken fassen externe Einflussfaktoren zusammen, die sich auf das soziale Umfeld beziehen. **Grüne** Einflussfaktoren meinen umweltbezogenen Überlegungen und **blaue** Einflussfaktoren spiegeln funktionale bzw. zweckorientierte Überlegungen wider.

Wie zu erkennen ist, finden sich im obersten Abschnitt mit der meisten Zustimmung funktionale bzw. zweckorientierte Faktoren. Den Befragten ist es daher am wichtigsten, dass die Fortbewegungsart es erlaubt, möglichst spontan und flexibel zu sein, nahtlos (ohne Umstiege, Unterbrechungen etc.) von A nach B zu kommen und je nach Bedarf, aus verschiedenen Optionen der Fortbewegung wählen zu können. Anschließend folgt eine Kombination aus funktionalen, internen und umweltbezogenen Einflussfaktoren. Hier finden sich neben praktischen Aspekten, wie der Distanz, Einflussfaktoren wie Freude an der Fortbewegung, dem Wunsch, sich in einer schönen Umgebung bewegen zu können, auch Überlegungen, wie den negativen Einfluss auf das Klima reduzieren zu wollen. Im unteren Drittel konzentrieren sich Einflussfaktoren des sozialen Umfeldes (z. B. Unsicherheit und Unfallgefahr reduzieren, Aussehen des Fahrzeugs, Vorbildwirkung). In den letzten zwei Abschnitten finden sich Faktoren, deren Einfluss im Vergleich zu anderen Mobilitätsstudien sehr niedrig ist. Die Befragten scheinen sich nicht alternativlos in der Art der Fortbewegung zu fühlen, auch scheint der soziale Status, den sie mittels der Fortbewegungsart zeigen und auch was andere darüber denken, nicht wichtig zu sein.

Die Ergebnisse zeigen, dass sich die individuellen Mobilitätsentscheidungen der Befragten zunächst entlang von Funktionalitätskriterien beschreiben lassen. Diese erhöhen gleichzeitig die Wahrscheinlichkeit für die Wahl des

PKW. Erst in zweiter Linie sind für die Befragten andere Einflussfaktoren, wie die Gesundheit, umweltbezogene Faktoren oder die Freude an der Fortbewegung und auf schönen Wegen unterwegs sein zu können, von Bedeutung. Aus dem Zusammenspiel dieser vorrangigen und zweitrangigen Faktoren ergeben sich jedoch vielfältige Chancen und Potentiale für den Radfahrverkehr für Fahrten innerhalb einer Gemeinde.

Mit welchen potentiellen Maßnahmen zur Förderung nachhaltiger Mobilitätsformen die Personen hinter den einzelnen Profilen am besten angesprochen werden können, wird im NTN Factsheet 3 (vgl. Scherhauffer et al. 2023) beschrieben.

*Zitationshinweis: Braitto, Michael, Hinterreiter, Michael, Schauppenlehner-Kloyber, Elisabeth, Wegener, Sandra, Scherhauffer, Patrick (2023): Nachhaltiges Mobilitätsverhalten von der Nische zur Norm. Ergebnisse aus der Fragebogenerhebung Stockerau. NTN Factsheet No. 2c, Universität für Bodenkultur Wien.*

*Mehr Informationen zum Forschungsprojekt NTN gibt es unter:*

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

<sup>i</sup> Schauppenlehner-Kloyber, Elisabeth, Braitto, Michael, Hinterreiter, Michael, Scherhauffer, Patrick, Wegener, Sandra (2023): Nachhaltiges Mobilitätsverhalten von der Nische zur Norm. Ergebnisse aus der Q-Studie. NTN Factsheet No. 1, Universität für Bodenkultur Wien.

<sup>ii</sup> Scherhauffer, Patrick, Braitto, Michael, Hinterreiter, Michael, Schauppenlehner-Kloyber, Elisabeth, Wegener, Sandra (2023): Nachhaltiges Mobilitätsverhalten von der Nische zur Norm. Maßnahmen zur Förderung nachhaltiger Mobilität. NTN Factsheet No. 3, Universität für Bodenkultur Wien.