

Damit der Umstieg auf's Rad und Zufußgehen klappt!

Motive verstehen, um Mobilität zu verändern

2. Österr. Fußverkehrsgipfel & 17. Österreichischer Radgipfel
09. - 11. September 2026, Eisenstadt

Sandra WEGENER

Institut für Verkehrswesen, BOKU University

Michael BRAITO

Institut für Nachhaltige Wirtschaftsentwicklung, BOKU University



Nachhaltige Mobilität braucht ein **Verstehen von Verhalten und Entscheidungen.**

Welche städtischen Mobilitätsprofile können identifiziert werden? → **Q-Studie**

Welche demographischen Daten umschreiben die Mobilitätsprofile? → **Fragebogenerhebung**

Ziele & Forschungsfragen

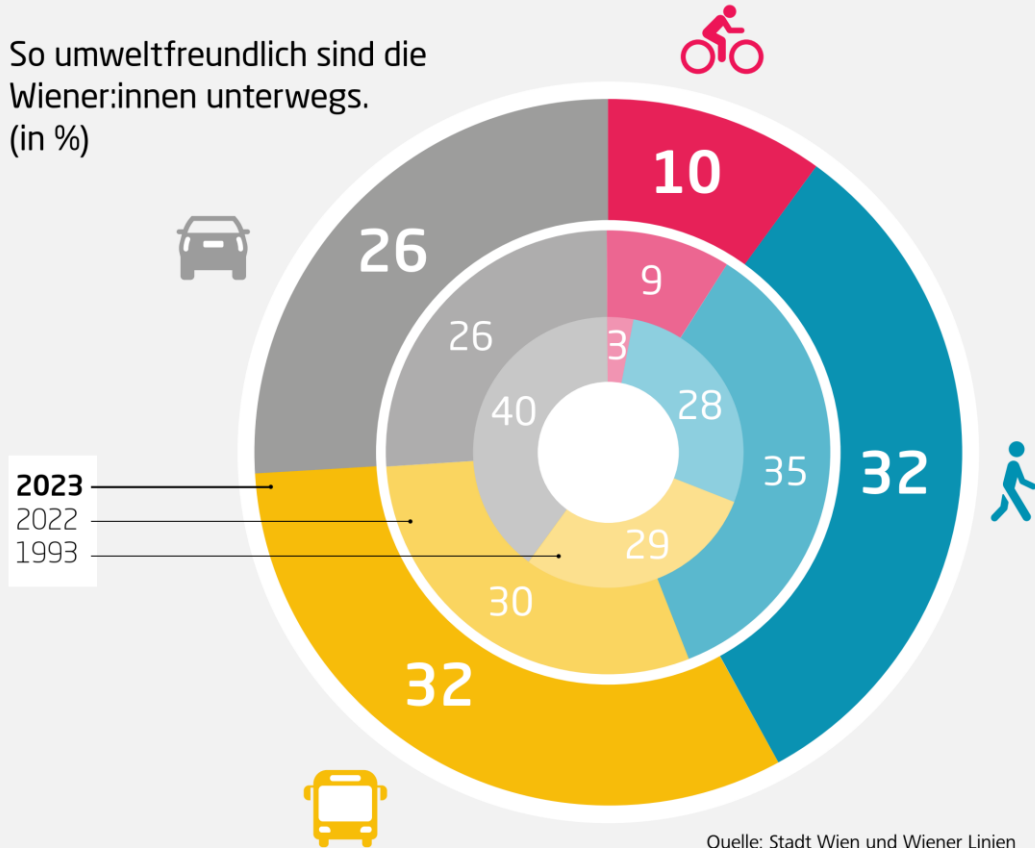


Modal Split 2023

So umweltfreundlich sind die
Wiener:innen unterwegs.
(in %)

mobilitäts
agentur
wien

Für die
Stadt Wien



„Um neue Mobilitätsangebote erfolgreich zu gestalten, ist ein tiefes Verständnis der Nutzungsmuster und Bedürfnisse verschiedener Zielgruppen unerlässlich“
(Forschungskatalog, Stadt Wien, 2024)

Q-Studie & Mobilitätsprofile

Science for [life]

Q-Methode: Ziele & Vorgehensweise



1. Welche **Einflussfaktoren** beeinflussen die Wahl städtischer Mobilitätsoptionen?

2. Welche städtischen **Mobilitätsprofile** können identifiziert werden?



Q - Studie

städtische
Mobilitätsprofile

- Bildung **von Typen subjektiver Sichtweisen** (subjektive Deutungen und Meinungen)
- **Gemeinsamkeiten & Unterschied** der Typen erkennen
- **48 Interviews**, heterogenes Sample (Alter, Bildung, Wohnbezirk, Herkunft,...)

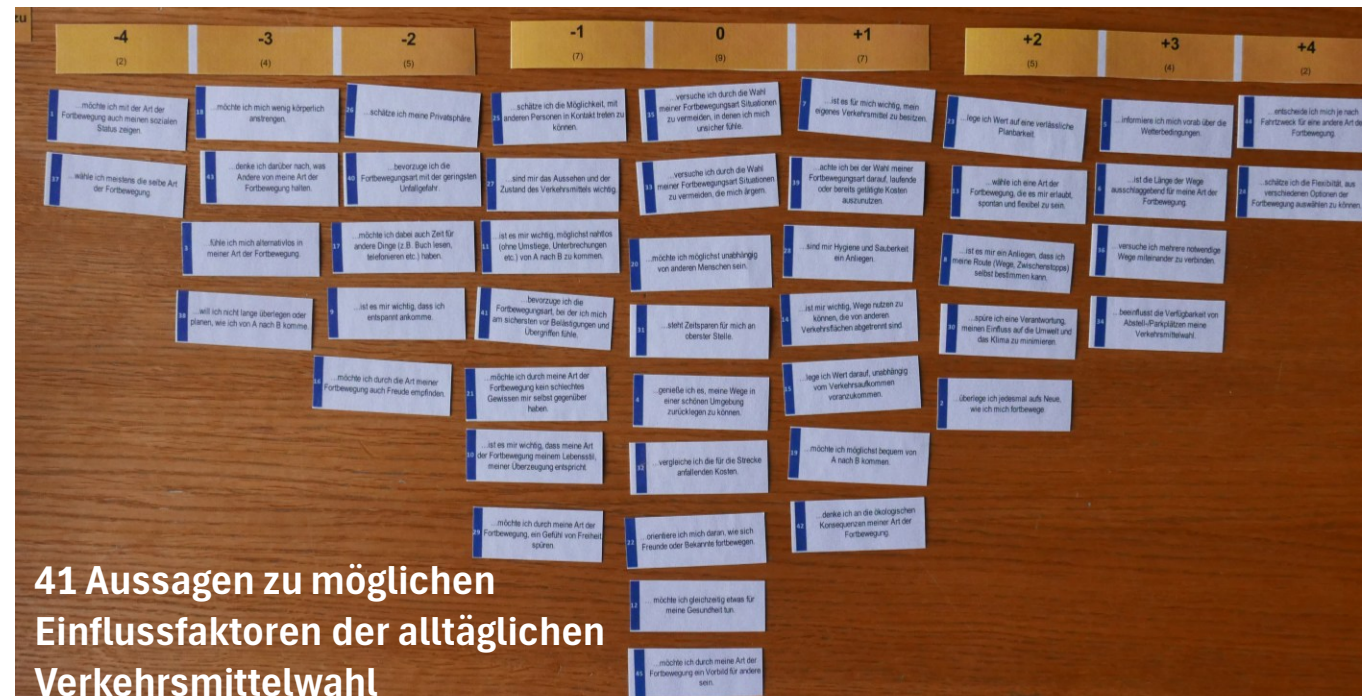
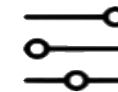
Sammeln



Sortieren (Interviews)



Analysieren





**Effizienz-
orientiert**



**Werte- &
Gesundheits-
orientiert**



**Kosten- &
Komfortorientiert**



**Situations- &
Sicherheitsorientiert**



**Ordnungs- &
Verlässlichkeits-
orientiert**

Ergebnisse der Q-Studie – 5 Mobilitätsprofile

Abgrenzung der Profile zueinander



Profil 1 – Effizienzorientiert

ausgeprägte Zeit- und Zielorientierung:

schnell – pünktlich – flexibel → praktischer Nutzen im Vordergrund
Umweltbezogenen oder soziale Motive sind nachrangig.

„Mobilität ist zielgerichtet, schnell und zweckmäßig – ein Mittel zum Zweck, nicht zur Selbstverwirklichung.“

Profil 3 – Kosten- & Komfortorientiert

kosten- und nutzenbezogene Entscheidungslogik, Wunsch nach Bequemlichkeit und geringer körperlicher Anstrengung.

Werte, Gesundheit und Vorbildfunktion spielen kaum eine Rolle.

„Mobilität ist hier vertraut, bequem und unkompliziert – ein Teil des Alltags, nicht Anlass zur Veränderung.“

Profil 5 – Ordnungs- & Verlässlichkeitsorientiert

Planbarkeit, Störungsfreiheit und strukturelle Verlässlichkeit.

Sicherheit, Sauberkeit und ein kontrollierbares Mobilitätsumfeld stehen im Vordergrund, während Spontanität oder ökologische Motive nachrangig sind.



Profil 2 – Werte- & Gesundheitsorientiert

Mobilität als Ausdruck persönlicher Werthaltungen und als Beitrag zum eigenen Wohlbefinden.

Effizienz, Kosten, Pünktlichkeit oder soziale Erwartungen spielen hier kaum eine Rolle.

„Mobilität ist hier achtsam, gesund und verantwortungsvoll – ein Beitrag zum guten Leben, nicht nur ein Weg zum Ziel.“

Profil 4 – Situations- & Sicherheitsorientiert

Mobilitätsentscheidungen werden situativ und nach Sicherheitswahrnehmung getroffen.

Schnelligkeit, Bequemlichkeit und Besitzdenken sind nachrangig.

„Mobilität ist situativ, bewusst und sensibel – eine tägliche Entscheidung, nicht bloß Routine.“

Fragebogenerhebung & Profile

Science for [life]

3. Welche **soziodemographischen Merkmale** umschreiben die städtischen Mobilitätsprofile?



Fragebogen-
erhebung

Quantitative
Verortung der
Mobilitätsprofile

Fragebogenerhebung

marketagent.



P1
Effizienzorientiert



P2
Werte- &
Gesundheits-
orientiert



P3
Kosten- &
Komfortorientiert



P4
Situations- &
Sicherheits-
orientiert



P5
Ordnungs- &
Verlässlichkeits-
orientiert

Ziele

- Welche **inneren Logiken Mobilitätsentscheidungen strukturieren**
- Wie **häufig** verbreitet?
- Wie demografisch **beschreibbar**?

Demographie

Geburtsjahr
Geschlecht
Geburtsland
Wohnbezirk (Wien)
Höchste abgeschlossene Ausbildung
Beschäftigungsverhältnis

Lebenslage

Finanzielle Situation
Betreuungspflicht
ÖV zu Fuß erreichbar
Besitz Führerschein (PKW und/oder Motorrad)
Supermarkt zu Fuß erreichbar
Grünflächen in der Nähe
Zufriedenheit mit Nachbarschaft
Zufriedenheit mit Lebenssituation

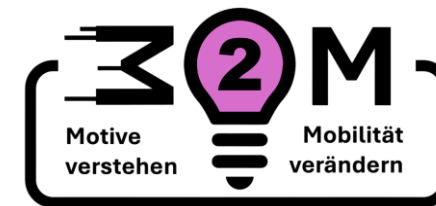
Mobilitätsverhalten

Verkehrsmittelverfügbarkeit
Nutzung welche Fortbewegungsarten im Alltag
Welche Fortbewegungsart für welchen Zweck

Mobilitätsprofile

Mensch-Natur Beziehung (HNR)

Demographien



P1
Effizienzorientiert



P2
Werte- &
Gesundheits-
orientiert



P3
Kosten- &
Komfortorientiert

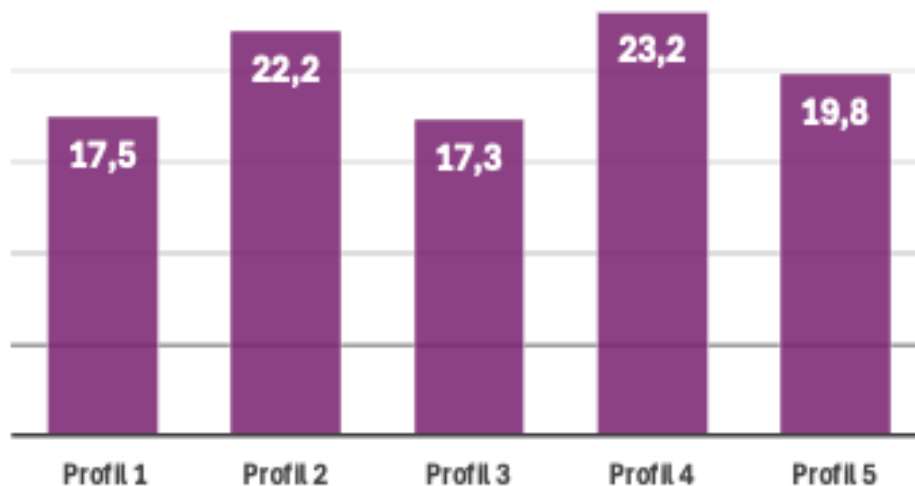


P4
Situations- &
Sicherheitsorientiert

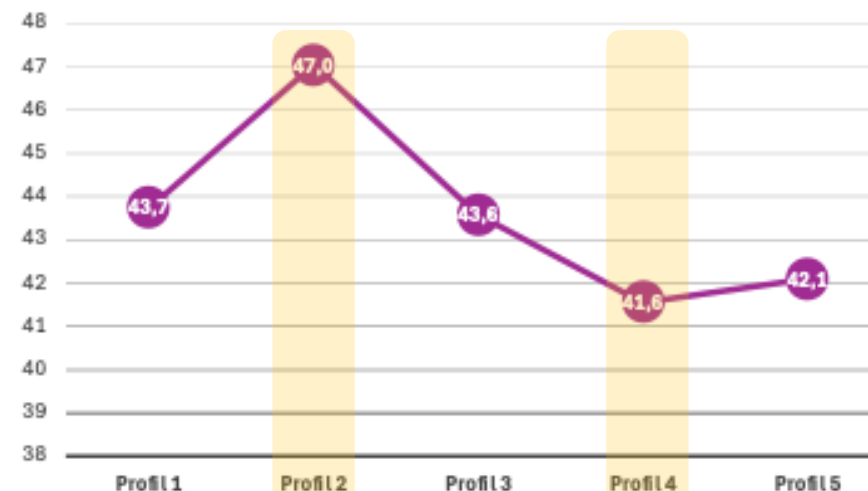


P5
Ordnungs- &
Verlässlichkeits-
orientiert

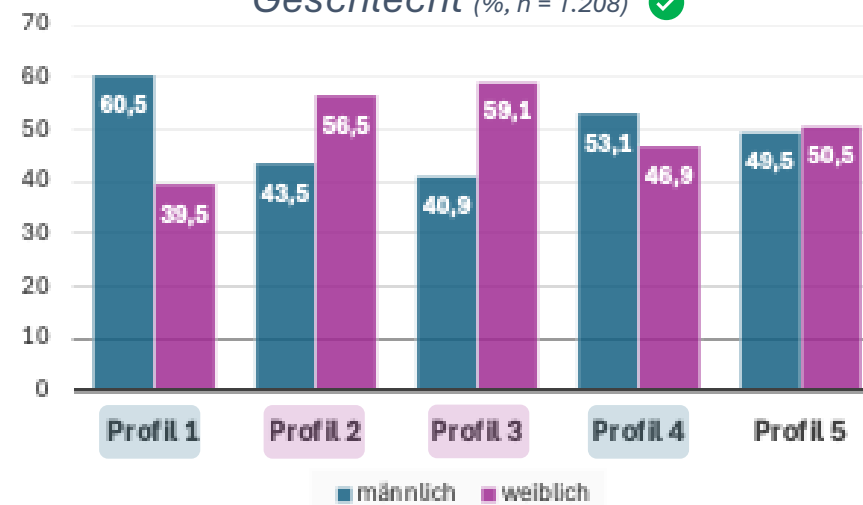
Mobilitätsprofile in Wien (% , n = 1.208)



Altersdurchschnitt (Mittelwert, n = 1.208) ✓



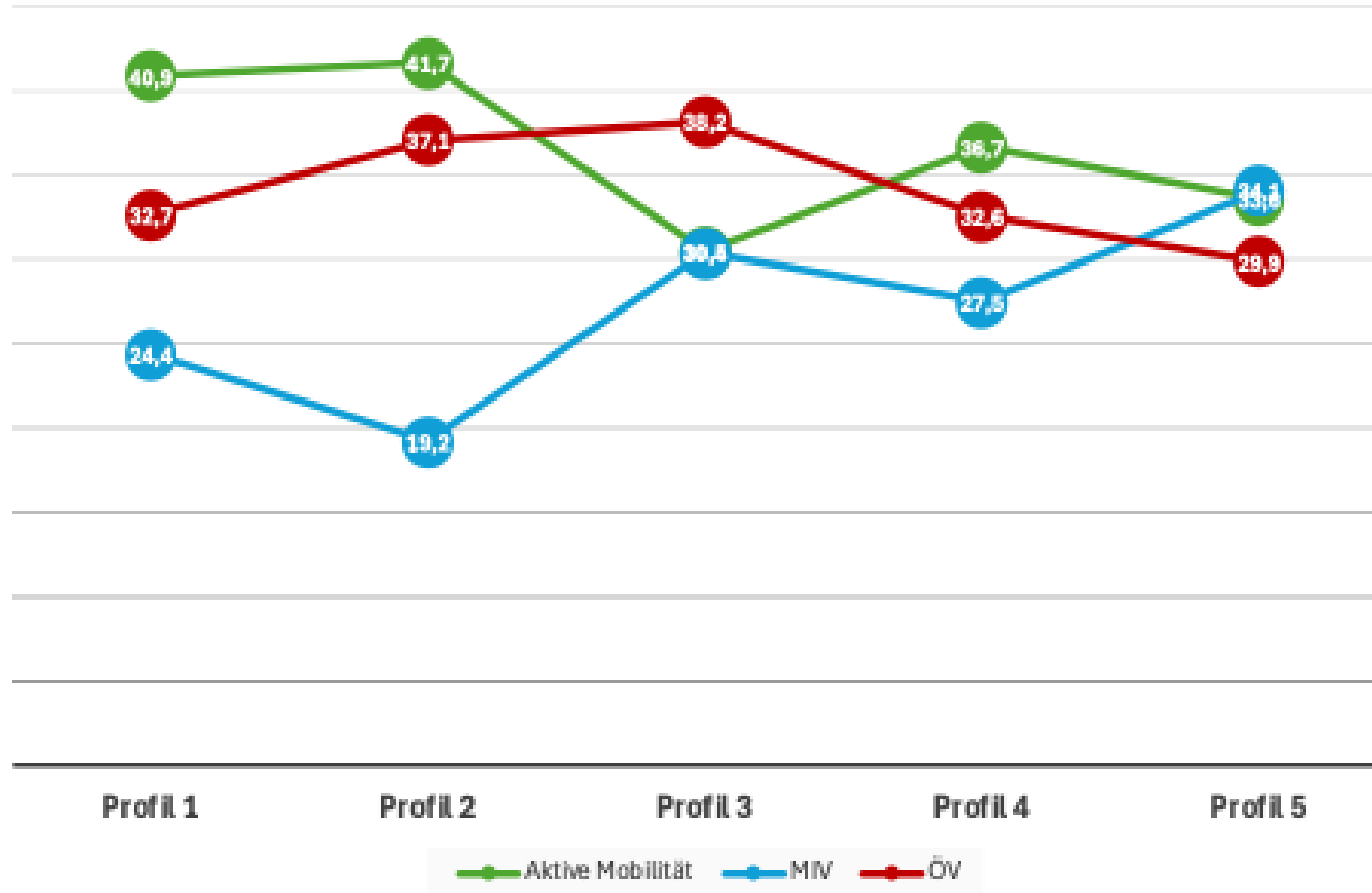
Geschlecht (% , n = 1.208) ✓



Mobilitätsverhalten



Mobilitätsverhalten der Profile (% , n = 1.208) ✓



- **Aktive Mobilität** ist am höchsten bei **P2** (42%) und **P1** (41%); am niedrigsten bei **P3** (31%).
- **MIV** ist am höchsten bei **P5** (34%) und **P3** (30%); am niedrigsten bei **P2** (19%).
- **ÖPV** ist am höchsten bei **P3** (38%) und **P2** (37%); am niedrigsten bei **P5** (30%).

Die Profile **unterscheiden sich signifikant im Mobilitätsverhalten**, besonders beim RF und beim MIV; Fuß und ÖV unterscheiden sich weniger stark.



P1
Effizienzorientiert



P2
Werte- &
Gesundheits-
orientiert



P3
Kosten- &
Komfortorientiert



P4
Situations- &
Sicherheitsorientiert



P5
Ordnungs- &
Verlässlichkeits-
orientiert



P1
Effizienzorientiert



P2
Werte- &
Gesundheits-
orientiert



P3
Kosten- &
Komfortorientiert



P4
Situations- &
Sicherheitsorientiert



P5
Ordnungs- &
Verlässlichkeits-
orientiert

Analyse der Einflussfaktoren

Analysemethode:

- **Ranking nach** Relevanz für Mobilitätsentscheidung (*Friedman*)
- **Zusammenhang** mit Mobilitätsverhalten (*Spearman-Korrelation*)



Erlebnislogik

Handlungslogik

Handlungslogik

Handlungslogik

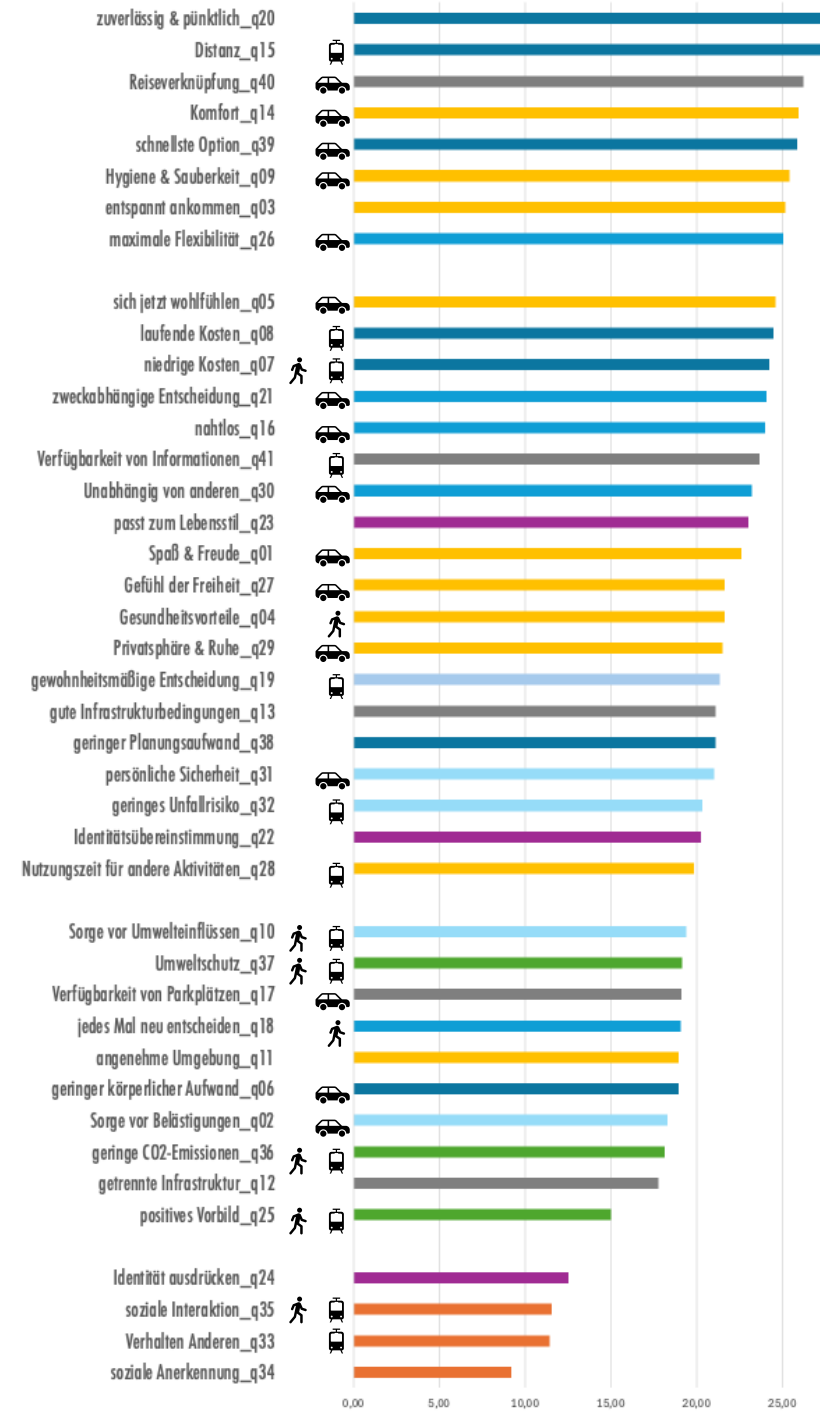
Handlungslogik

Normative Logik

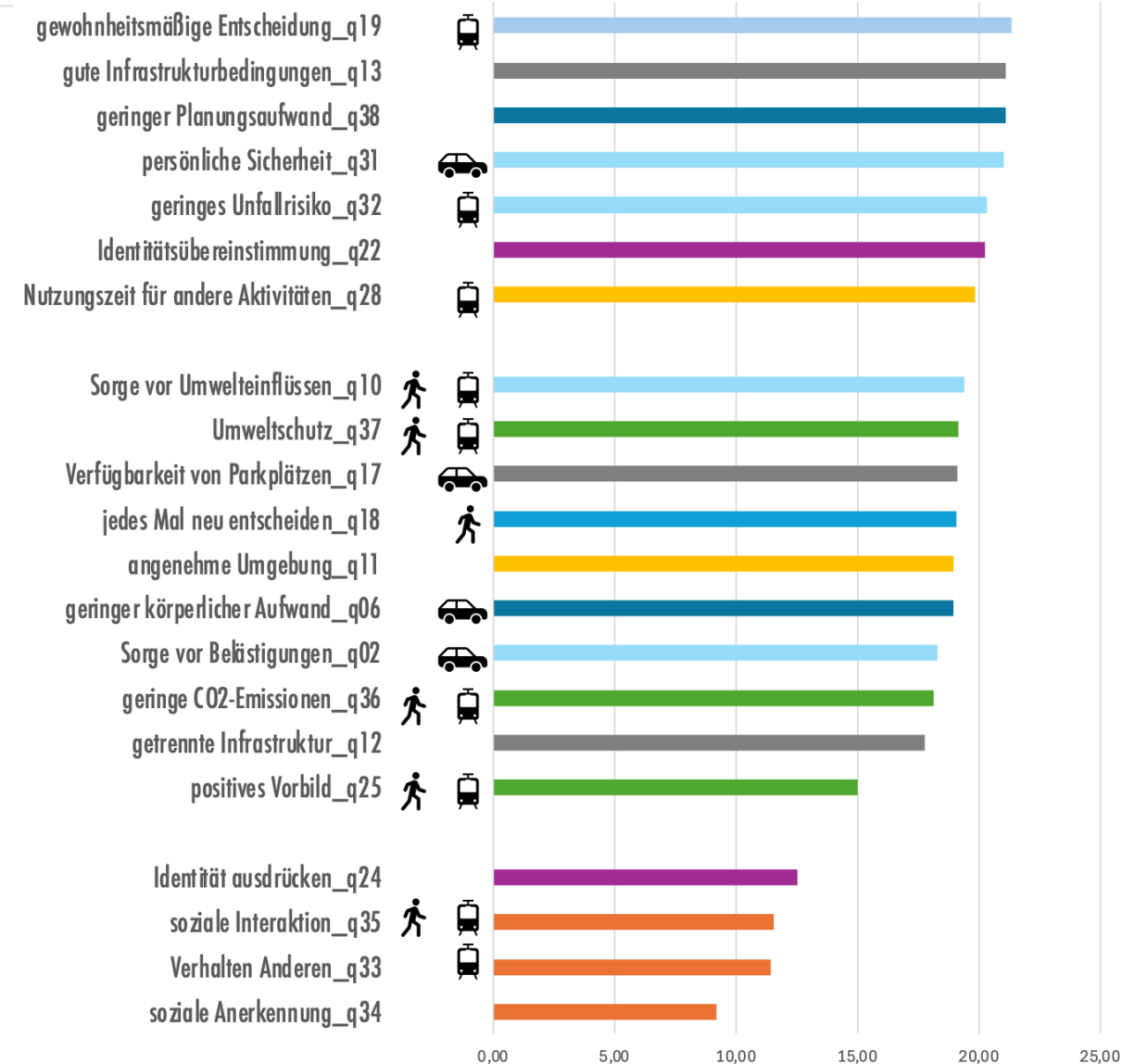
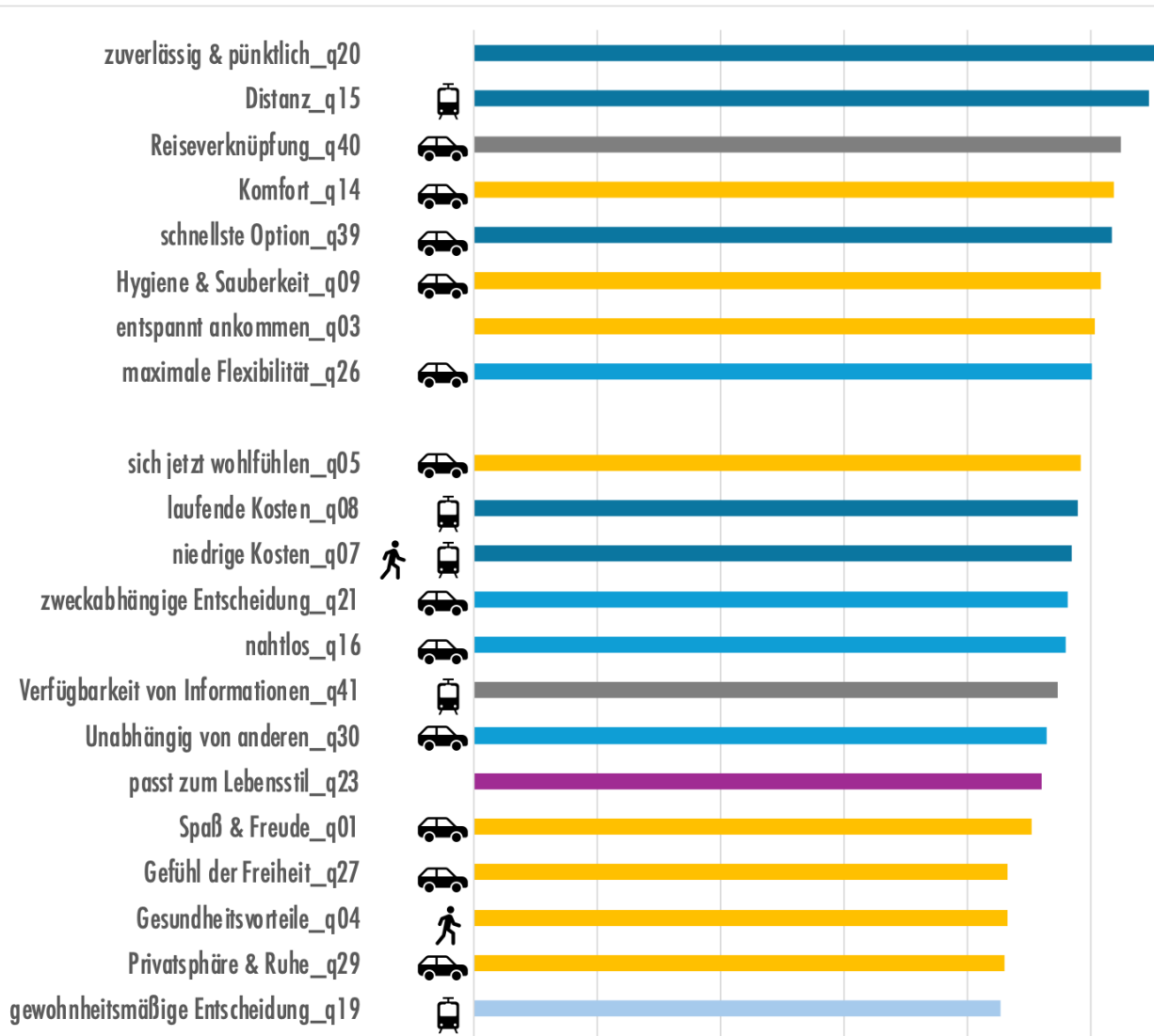
Selbstbezugslogik

Soziale Resonanzlogik

Systemische Rahmenbedingungen



Analyse der Einflussfaktoren



Zum Mitnehmen ...



ZIEL: Rahmen gestalten, um die vielfältigen Mobilitätslogiken in nachhaltige Praktiken umzusetzen

- Es gibt nicht den Radfahrer oder die Autofahrerin, sondern Menschen mit unterschiedlichen **Wünschen, Erwartungen und Bedürfnissen**.
- Maßnahmen im Bereich **Infrastruktur** haben die **größte Reichweite** bzw. adressieren gleichzeitig mehrere Profile.
- Parallel müssen jedoch auch **zielgruppenspezifische Begleitmaßnahmen** in den Bereichen Mobilitätsangebote, Bewusstseinsbildung, Partizipation und Handlungsanreize gesetzt werden.

A close-up photograph of a red paper coffee cup. The words 'coffee to go' are printed on the cup in a bold, yellow, sans-serif font. The cup is slightly tilted, and the background is a blurred green field with some white flowers.



Bild: Pixabay_Geralt



Mag. Dr. Michael Brait

Umweltsoziologe

Institut für Nachhaltige Wirtschaftsentwicklung

T +43 1 47654-73117

michael.brait@boku.ac.at



DI Dr. Sandra Wegener

Mobilitätsforscherin

Institut für Verkehrswesen

T +43 1 47654-85613

sandra.wegener@boku.ac.at



Mag. Dr. phil. Patrick Scherhauser

Politikwissenschaftler

Institut für Wald-, Umwelt-
und Ressourcenpolitik



Miriam Eva-Maria

Mendl, BSc

Masterstudentin

Umwelt- und
Bioressourcenmanagement



**Mag. Dr. Elisabeth
Schauppenlehner-
Kloyber**

Geographin

Institut für Nachhaltige
Wirtschaftsentwicklung