

Nachhaltiges Mobilitätsverhalten von der Nische zur Norm: Maßnahmen zur Förderung nachhaltiger Mobilität

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

Erstveröffentlichung / Primary Publication

Arbeitspapier / working paper

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Scherhauser, P., Braitto, M., Hinterreiter, M., Schuppenlehner-Kloyber, E., & Wegener, S. (2023). *Nachhaltiges Mobilitätsverhalten von der Nische zur Norm: Maßnahmen zur Förderung nachhaltiger Mobilität*. (NTN Factsheet, 3). Wien: Universität für Bodenkultur (BOKU). <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-90248-9>

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. 2023ⁱ).

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

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 (NTN Factsheet No. 3).

MASSNAHMEN ZUR FÖRDERUNG NACHHALTIGER MOBILITÄT

Das vorliegende Factsheet geht auf die Maßnahmen zur Förderung nachhaltiger Mobilität ein, welche in je zwei interaktiven Workshops in den Stadtgemeinden Fischamend, Korneuburg und Stockerau erarbeitet wurden.

Im Rahmen von **Workshop 1** wurden in einem ersten Schritt die Ergebnisse der Q-Studie inkl. der fünf Mobilitätsprofile (vgl. Schauppenlehner-Kloyber et al. 2023) und der Fragebogenerhebungen (vgl. Braitto et al. 2023) präsentiert. Die Workshop-Teilnehmenden bekamen damit einen umfassenden Einblick in individuelle Mobilitätsverhaltensweisen in der jeweiligen Gemeinde, sowie über deren Zusammenhänge mit den Mobilitätsprofilen. In einer anschließenden Gruppenarbeit wurden die Teilnehmer*innen gebeten, sich in eine fiktive Person, die einem in der Q-Studie identifizierten Mobilitätsprofil angehört, hinein zu versetzen (Persona-Methode). Aus der Perspektive dieser Person wurden Mobilitätsbedürfnisse identifiziert (vgl. Abbildung 1) und mögliche Maßnahmen entworfen, die diese Person dabei unterstützen, ein nachhaltigeres Mobilitätsverhalten zu entwickeln.

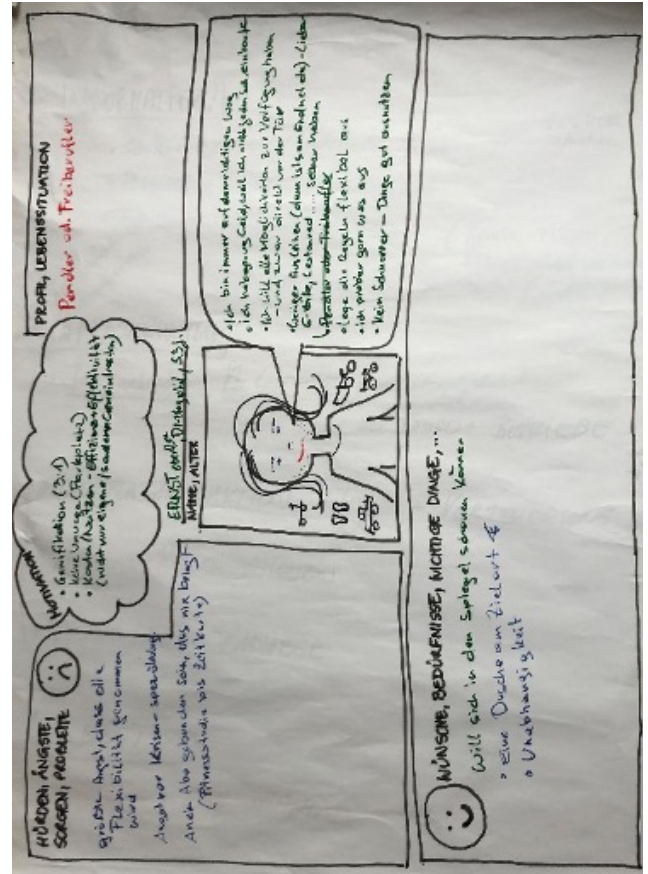


Abbildung 1: Arbeiten mit der Persona-Methode

Die in den Workshops gesammelten Maßnahmen wurden vom NTN-Team um elf weitere, Good-Practice-Beispiele aus anderen Projekten ergänzt und letztlich zu einer Liste von 86 Maßnahmen zusammengefasst (siehe Tabelle 1). Diese wurden nach folgenden Kategorien strukturiert: a) Maßnahmen zur Bewusstseinsbildung, b) Infrastrukturmaßnahmen, c) Push-Maßnahmen/Handlungsanreize, d) Maßnahmen zur Förderung von Partizipation und e) Mobilitätsangebote.

Mittels Expert*innen-Votums (durch die NTN-Teammitglieder) wurde jede einzelne Maßnahme bewertet. Ziel war es, zu beurteilen, welche der fünf Mobilitätsprofile (vgl. Abbildung 2) wie stark durch eine Maßnahme angesprochen werden kann. Hintergrund dafür

ist, dass sich Personen (laut Studien) von Interventionsmaßnahmen angesprochen fühlen oder diese ablehnen, je nachdem wie sehr eine Maßnahme mit ihren eigenen Motiven und Einstellungen harmoniert oder eben nicht.

Für alle 86 Maßnahmen wurde daher geprüft, inwiefern diese den Einstellungen und Bedürfnissen der Mobilitätsprofile entsprechen. Dazu nahm jedes NTN-Teammitglied zunächst individuell eine Bewertung vor (anhand einer vierteiligen Skala – siehe unten) – entlang der Einflussfaktoren, die verwendet wurden, um die Profile aus der Q-Studie zu beschreiben (vgl. Schauppenlehner-Kloyber et al. 2023),. Anschließend wurden die Einschätzungen der NTN-Teammitglieder gemittelt und die Standardabweichungen errechnet. Alle Einschätzungen, die eine Standardabweichung über 1,3 hatten, wurden nochmals im Team diskutiert und neu evaluiert. Die finalen Bewertungen wurden abschließend entlang der Maßnahmen graphisch übersetzt (siehe Tabelle 1). Die Bewertungsskala reichte dabei von **null** bis **drei**:

-
- **null** (Maßnahme spricht keinen Einflussfaktor des Profils an)
 - **eins** (Maßnahme spricht mindestens einen Einflussfaktor des Profils an) □
 - **zwei** (Maßnahme spricht mehr als einen aber weniger als drei Einflussfaktoren des Profils an)
 - **drei** (Maßnahme spricht mehr als drei Einflussfaktoren des Profils an)
-

Ein Beispiel: Wenn eine Maßnahme darauf abzielt, die Sicherheit im Straßenverkehr zu erhöhen, wurden jene Profile entsprechend hoch bewertet, für die es wichtig ist, mit der Wahl des Verkehrsmittels die Unsicherheit oder Unfallgefahr im Straßenverkehr zu reduzieren.

Tabelle 1 zeigt zudem, welche Maßnahmen die größte Reichweite haben, d.h. mit welchen Maßnahmen mehrere der fünf in der Q-Studie identifizieren Mobilitätsprofile (vgl. Abbildung 2) gleichzeitig angesprochen werden können.

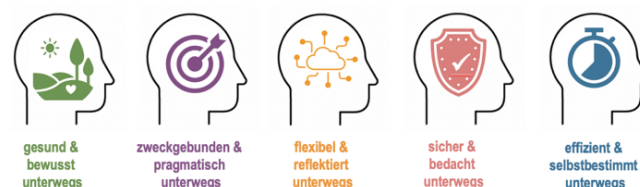


Abbildung 2: Die 5 Mobilitätsprofile – links Profil 1 bis rechts Profil 5

Es wird deutlich, dass vor allem Maßnahmen in der Kategorie „Infrastruktur“ für viele Mobilitätsprofile von Bedeutung sind, was den Sachverhalt widerspiegelt, dass eine entsprechend attraktive Infrastruktur (Fuß-, Radwege, Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums) die zentrale Grundlage für eine nachhaltigere Mobilität in den Gemeinden darstellt. Aber auch günstigere und leichter umsetzbare Maßnahmen, v.a. in den Bereichen Bewusstseinsbildung und Partizipation, können eine hohe Wirksamkeit haben. Außerdem ist gut ablesbar, dass viele bereits etablierte Maßnahmen (z.B. Fahrradführerschein,

Karten und Broschüren zu Fuß- und Fahrradwegen), vor allem jene Personen bzw. Profile ansprechen, die ohnehin eine hohe Bereitschaft zeigen, nachhaltige Mobilität zu unterstützen. Eine zentrale Frage der Zukunft wird daher sein, wie die anderen Personen (v.a. Vertreter*innen der Profile 2 und 5) angesprochen werden können. Die vorliegende Maßnahmenliste kann die Gemeinden unterstützen, stärker zielgruppenspezifische bzw. profiltypische Maßnahmen für eine nachhaltigere Mobilität umzusetzen.

Im Rahmen von **Workshop 2** wurde den Vertreter*innen der Gemeinden (Repräsentant*innen von Politik, Verwaltung und Bürger*innen) die Maßnahmenliste (siehe Tabelle 1) präsentiert. In Kleingruppen wurde diskutiert, welche Maßnahmen für die Ge-

meinden von besonderer Relevanz bzw. besonderem Interesse sind. Dazu wurden ausgewählte Maßnahmen (entlang von Maßnahmenkategorien) hinsichtlich a) ihres transformativen Potenzials (d.h. Maßnahmen, die am ehesten einen Umstieg auf nachhaltige Mobilitätsformen erwarten lassen), b) ihrer Innovationskraft und c) der Motivation der Gemeinde, sie umzusetzen, bewertet. Darauf aufbauend wurden Maßnahmenbündel geschnürt, die aufeinander abgestimmte Maßnahmen enthalten und in den Gemeinden kurz-/mittelfristig umgesetzt werden könnten. Viele dieser Maßnahmenbündel wurden auch mit Slogans bzw. einen Werbespruch versehen wie z.B. „Die nachhaltige 5-Minuten Stadt“, „Beweg' dich mit uns“, „Es geht auch anders!“

Tabelle 1: Maßnahmenkatalog inkl. Bedeutung für die Mobilitätsprofile (F = Fischamend, K = Korneuburg, S = Stockerau)

Nr.	Maßnahmentyp	Maßnahmenbeschreibung	Profil 1	Profil 2	Profil 3	Profil 4	Profil 5	Quelle
1	Bewusstseinsbildung	(Schul-)Kinder als Multiplikator*innen	●●●	○○○	●●○	●○○	○○○	F, K, S
2	Bewusstseinsbildung	Zähler „Hier lebten XY Kinder / Menschen“ (Bsp. aus dem Film „Muttertag“) vor der Schule aufbauen/verwenden	○○○	○○○	○○○	●○○	○○○	F
3	Bewusstseinsbildung	Künstlerisch eine „Blutscene“ vor der Schule inszenieren, um auf die Gefahren im Straßenverkehr hinzuweisen	○○○	○○○	●○○	●○○	○○○	F
4	Bewusstseinsbildung	Verkehrssicherheitsaktion "Zitrone/Apfel" Geschenk für Autofahrende	○○○	○○○	●○○	●●●	○○○	F
5	Bewusstseinsbildung	Informationen über Radwege, Buslinien und Gehwege im Ort besser kommunizieren	●●○	●○○	●●●	●○○	●○○	F, K
6	Bewusstseinsbildung	Aufzeigen der wahren Kosten und Ressourcen des Autofahrens	●●○	○○○	●●●	○○○	○○○	K
7	Bewusstseinsbildung	gezielte Informations- und Bewusstseinsvermittlung mit Bezug auf die Vorteile aktiver Mobilität	●●○	●○○	●●●	○○○	○○○	K, S
8	Bewusstseinsbildung	Nachhaltige Mobilitätsvorbilder in der Gemeinde sichtbar machen	●●○	○○○	●●○	●○○	○○○	K
9	Bewusstseinsbildung	Karte der schönsten/effizientesten Radwege	●●○	○○○	●●○	●○○	●●○	K
10	Bewusstseinsbildung	Broschüre „Sichere Radwege in XY“ herausgeben	●●○	○○○	●●○	●●○	●○○	K
11	Bewusstseinsbildung	Aktion: Radfahren auf Rezept	●●○	○○○	●●○	●○○	○○○	K
12	Bewusstseinsbildung	Schaffung von Zukunftsbildern und Visionen	●●○	○○○	●●○	●○○	○○○	S
13	Bewusstseinsbildung	am Morgen von Tagen mit guter Wetterprognose eine SMS mit Wetterinfo an Bürger*innen aussenden	●○○	○○○	●●○	●●○	○○○	S
14	Handlungsanreize bzw. Push-Maßnahmen	Fahrradführerschein in Volksschulen	●●○	○○○	●●○	●●○	●○○	F
15	Handlungsanreize bzw. Push-Maßnahmen	mehr Polizeikontrollen der Tempolimits	●○○	●○○	○○○	●●○	○○○	F, S
16	Handlungsanreize bzw. Push-Maßnahmen	Parkplatzreduzierung	●●○	○○○	●●○	●●○	○○○	F, S
17	Handlungsanreize bzw. Push-Maßnahmen	Parkplatzbewirtschaftung (Kurzparkzonen, Parkpickerl)	●●○	●○○	●●○	●○○	○○○	F, S
18	Handlungsanreize bzw. Push-Maßnahmen	Buslinien in Kombination mit günstigen Fahrтарifen	●○○	○○○	●●○	●○○	○○○	F
19	Handlungsanreize bzw. Push-Maßnahmen	Bepreisung von externen Kosten des MIV	●●○	○○○	●●○	○○○	○○○	K
20	Handlungsanreize bzw. Push-Maßnahmen	Bepreisung des öffentlichen Raumes mittels handelbarer Zertifikate	●○○	○○○	●●○	○○○	○○○	K
21	Handlungsanreize bzw. Push-Maßnahmen	Gutscheine oder Goodies in Geschäften ausgeben für Personen, die mit Rad oder zu Fuß kommen	●●○	○○○	●●○	●○○	●○○	K
22	Handlungsanreize bzw. Push-Maßnahmen	Quote für Radabstellplätze einführen	●●○	●○○	●●○	●○○	●○○	K

Nr.	Maßnahmentyp	Maßnahmenbeschreibung	Profil 1	Profil 2	Profil 3	Profil 4	Profil 5	Quelle
23	Handlungsanreize bzw. Push-Maßnahmen	Sattelschoner als Geschenk der Stadtgemeinde	○○○	○○○	○○○	○○○	○○○	K
24	Handlungsanreize bzw. Push-Maßnahmen	Autofreie Zonen zu bestimmten Zeiten einführen	●●●	○○○	●●○	●●●	○○○	S
25	Infrastruktur	Fuß- und Radwege mit Hilfe von Piktogrammen sichtbarer machen	●●●	●○○	●○○	●●●	○○○	F
26	Infrastruktur	attraktive Fußwege gestalten	●●●	○○○	●○○	●○○	○○○	F
27	Infrastruktur	Einbahnregelungen für MIV	●○○	○○○	○○○	●●●	○○○	F, S
28	Infrastruktur	bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung	●●●	○○○	●○○	●●●	○○○	F
29	Infrastruktur	baulich getrennte Radfahrstreifen	●●●	○○○	●●○	●●●	●●○	F
30	Infrastruktur	Radweg-Rundweg	●●●	○○○	●●○	●○○	●○○	F
31	Infrastruktur	Qualität der Radwege erhöhen	●●●	○○○	●●●	●○○	●○○	F
32	Infrastruktur	Getrennte Verkehrsflächen (Rad/Fuß/MIV) herstellen	●●●	●●○	●○○	●●●	●●●	F
33	Infrastruktur	Geschäfte im Zentrum beleben	●●●	●○○	●○○	●○○	●○○	F
34	Infrastruktur	Mehr Bänke/Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum	●○○	○○○	●○○	●●●	○○○	F
35	Infrastruktur	Sichtbarkeit von Fuß- und Radübergängen erhöhen	●●●	○○○	●○○	●●●	●○○	F
36	Infrastruktur	Schließfächer für Roller oder E-Scooter	●○○	●○○	●○○	●○○	●○○	F
37	Infrastruktur	Bestimmte Parkplätze könnten zu bestimmten Zeiten unterschiedlichen Menschen zur Gestaltung freigegeben werden	●●●	○○○	●○○	○○○	○○○	K
38	Infrastruktur	Flächendeckende, leicht zugängliche, sichere Radabstellplätze	●●●	●○○	●●●	●○○	●○○	K
39	Infrastruktur	Radparkplätze, die auch für Lastenräder geeignet sind	●●●	●○○	●●●	●○○	●○○	K
40	Infrastruktur	Schnellere Radwege	●○○	●○○	●●●	○○○	●●●	K
41	Infrastruktur	Irritation des MIV durch (täglich/monatlich) wechselnde Parkzonen & -gebühren in der Stadt	●○○	○○○	○○○	○○○	○○○	K
42	Infrastruktur	Ladestationen für E-Bikes + Abstellplätze	●○○	●○○	●●●	●○○	●○○	K
43	Infrastruktur	Verpflichtende E-Ladestationen für PKWs in Wohnbauten	●○○	●○○	●○○	○○○	●●●	K
44	Infrastruktur	Trinkwasser + „Sprudler“ im öffentlichen Raum	●●●	○○○	●○○	●○○	○○○	K
45	Infrastruktur	anteilig genutzter (Rad)Fahrstreifen (Shared space) + Fahrbahnmarkierung zur Orientierung für Radfahrer*innen (Sharrows)	●●●	○○○	●○○	●○○	●○○	K
46	Infrastruktur	Radrouten durchgängig gestalten	●●●	●○○	●●●	●●●	●●●	K
47	Infrastruktur	Temporäre Straßensperren für MIV bei Schulen (Schulstraßen)	●●●	○○○	●○○	●●●	○○○	S
48	Infrastruktur	Basisnetzwerk von Radwegen schaffen, auf denen das Rad auch vorrangig behandelt wird	●●●	●○○	●●●	●○○	●●●	S

Nr.	Maßnahmentyp	Maßnahmenbeschreibung	Profil 1	Profil 2	Profil 3	Profil 4	Profil 5	Quelle
49	Infrastruktur	Verkehrsfluss für MIV einschränken durch Umleitungen und Verkehrsbeschränkungen	●●●	○○○	●●●	●●●	○○○	S
50	Infrastruktur	Gerechtigkeit zwischen Verkehrsteilnehmer*innen schaffen durch bessere Ampelregelungen	●●●	○○○	●●●	●●●	●●●	S
51	Infrastruktur	Barrierefreiheit auf Geh- und Radwegen	●●●	○○○	●●●	●●●	●●●	S
52	Infrastruktur	Radspielplatz	○○○	○○○	●●●	●●●	○○○	NTN-Team
53	Infrastruktur	Einrichtung von Begegnungszonen	●●●	○○○	●●●	●●●	○○○	NTN-Team
54	Mobilitätsangebote	Schulgebus / Pedibus	●●●	○○○	●●●	●●●	○○○	F, K, S
55	Mobilitätsangebote	Schüler*innenlots*innen	●●●	○○○	●●●	●●●	○○○	F
56	Mobilitätsangebote	Micro-ÖV ausbauen	●●●	●○○	●●●	●●●	○○○	F, K, S
57	Mobilitätsangebote	E-Lastenrad-Sharing	●●●	○○○	●●●	○○○	○○○	F
58	Mobilitätsangebote	E-Carsharing	●○○	○○○	●●●	●○○	○○○	F, K
59	Mobilitätsangebote	Kindergartenzuteilung nimmt Bezug auf Nähe zum Wohnort und Sicherheit auf dem Weg	●●●	●●●	●○○	●●●	●●●	F
60	Mobilitätsangebote	Taxi-Dienste anbieten bzw. ausweiten	●○○	○○○	●●●	●○○	○○○	F
61	Mobilitätsangebote	Rad-Taxi ("Rikschas")	●○○	○○○	●●●	○○○	○○○	F
62	Mobilitätsangebote	"Mitfahrbänke" (spontane Mitfahrgelegenheiten) organisieren	●○○	○○○	●●●	○○○	○○○	F
63	Mobilitätsangebote	Lieferservice für Einkäufe	○○○	●●●	●●●	●●●	○○○	F
64	Mobilitätsangebote	Radfahrbus / Velobus	●●●	○○○	●●●	●●●	○○○	K, S
65	Mobilitätsangebote	Elterntaxi Haltestellen in der Nähe von Schule(n)	●○○	○○○	●○○	●●●	○○○	K
66	Mobilitätsangebote	Plattform für Fahrgemeinschaften	●○○	○○○	●●●	●○○	○○○	S
67	Mobilitätsangebote	kostenlose Reparaturen und Services für das Rad anbieten	●●●	○○○	●●●	●○○	○○○	S
68	Mobilitätsangebote	Radfahrtrainings für Erwachsene in der Gemeinde	●●●	○○○	●○○	●●●	○○○	NTN-Team
69	Partizipation/ Beteiligung	Photopoint und Urkunden für Schulkinder für das zu Fuß gehen oder Fahrrad fahren	●●●	○○○	●●●	○○○	○○○	F
70	Partizipation/ Beteiligung	Vernetzung von älteren Personen, um gemeinsame Fahrten zu organisieren	●●●	○○○	●●●	●○○	○○○	F
71	Partizipation/ Beteiligung	Erfahrbarmachen durch gemeinsame Spaziergänge	●●●	○○○	○○○	●●●	○○○	K
72	Partizipation/ Beteiligung	Erfahrbarmachen durch gemeinsame Radfahrten	●●●	○○○	○○○	●●●	○○○	K
73	Partizipation/ Beteiligung	Organisation eines autofreien Tages	●●●	○○○	●○○	●●●	○○○	K
74	Partizipation/ Beteiligung	Aktivismus zur Rückeroberung des öffentlichen Raumes durch engagierte Bürger*innen ermöglichen / fördern	●●●	○○○	●●●	●○○	○○○	K

Nr.	Maßnahmentyp	Maßnahmenbeschreibung	Profil 1	Profil 2	Profil 3	Profil 4	Profil 5	Quelle
75	Partizipation/ Beteiligung	Austauschmöglichkeiten mit Nutzer*innen von z.B. Lastenrädern	●●●	○○○	○○○	○○○	○○○	K
76	Partizipation/ Beteiligung	Öffentlich finanziertes Fahrradtraining für Kinder	●●●	○○○	●○○	●●●	○○○	S
77	Partizipation/ Beteiligung	Radtauschbörsen bzw. Flohmärkte für Räder und Zubehör	●●●	○○○	●○○	●○○	○○○	S
78	Partizipation/ Beteiligung	„Auto-Spar-Wettbewerb“	●●●	○○○	●●●	●○○	○○○	S
79	Partizipation/ Beteiligung	Kommunale Mobilitätsbeauftragte	○○○	○○○	●○○	●●●	○○○	S
80	Partizipation/ Beteiligung	Fußgänger*innen Check; gemeinsame Begehungen	○○○	○○○	●○○	●●●	○○○	NTN-Team
81	Partizipation/ Beteiligung	Geh-Cafe	●○○	○○○	●○○	●○○	○○○	NTN-Team
82	Partizipation/ Beteiligung	Exkursionen zu best practice (z.B. Wr. Neudorf, Piktogramme am Schulweg)	●○○	○○○	●○○	●○○	○○○	NTN-Team
83	Partizipation/ Beteiligung	Gehzeit-Karten für die Gemeinde, Wahl der schönsten Plätze im Ort (Bspl. Kremsmünster)	●●●	●○○	●○○	●○○	●●●	NTN-Team
84	Partizipation/ Beteiligung	Aktion „Schritte zählen“ (Bspl. Parndorf: Gemeinderäte sammeln Schritte und wandeln diese in Sitzmobiliar um bzw. Bspl FH Campus Wien: in Bäume)	●○○	○○○	●○○	○○○	○○○	NTN-Team
85	Partizipation/ Beteiligung	Bewegungs-/Mobilitätsfest	●○○	○○○	●○○	●○○	○○○	NTN-Team
86	Partizipation/ Beteiligung	Rad-Buddy - gemeinsam bestimmt Alltagswege abradeln, um die Scheu vorm Radfahren zu nehmen	●●●	○○○	●○○	●●●	○○○	NTN-Team

MIV = motorisierter Individualverkehr (entspricht Autoverkehr)

Zitationshinweis: Scherhauber, 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.

Mehr Informationen zum Forschungsprojekt NTN gibt es unter: <https://tinyurl.com/5n7f8wmx>

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

ⁱⁱ Braitto, Michael, Hinterreiter, Michael, Schauppenlehner-Kloyber, Elisabeth, Scherhauber, 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.