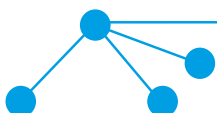




DOMINO AP3 D3.1


Beschreibung von potenziellen Zielgruppen für die DOMINO Services

2020



Das Projekt Domino wird gefördert bzw. finanziert im Rahmen des FTI-Programms Mobilität der Zukunft durch das Bundesministerium für Klimaschutz und von der Österreichischen Forschungsförderungsgesellschaft abgewickelt.



 Bundesministerium
Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie

Änderungshistorie

Version	Datum	Verfasser	Änderungshistorie
V1.0	2020-11-23	Stefan Seer	Erstellung von Version 1.0
V1.1	2021-03-14	Stefan Seer	Überarbeitungen
V1.2	2021-07-20	Stefan Seer	Anpassung Formatierung
V1.3	2021-09-24	Alexandra Millonig	Ergänzungen zu pro:motion Typologie

Mitwirkende Organisationen

DOMINO AP3 / Mitwirkende Organisationen
AIT Austrian Institute of Technology GmbH
Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft
FH OÖ Forschungs- & Entwicklungs GmbH
Herry Consult GmbH
NÖ.Regional.GmbH
ÖAMTC
ÖBB-Holding AG
Quintessenz Organisationsberatung GmbH
Salzburg Research Forschungsgesellschaft m.b.H.
Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) GmbH
Wiener Linien GmbH & Co KG

Glossar

Begriff	Bedeutung
ÖV	Öffentlicher Verkehr
pro:motion	Projekt pro:motion (promotion-project.at)
B+R	Bike & Ride
P+R	Park & Ride
AST	Anrufsammeltaxi
EW	Einwohner

Inhaltsverzeichnis

1	<i>Einleitung und Zielsetzung</i>	4
2	<i>Zielgruppenspezifikation</i>	5
3	<i>Entwicklung von Entscheidungsszenarien</i>	9
4	<i>Zusammensetzung und Charakteristika der Zielgruppen</i>	11
5	<i>Zusammenfassung & Ausblick</i>	11

1 Einleitung und Zielsetzung

Ziel dieser Untersuchung war die Erhebung von Wechselepotenzialen bei NutzerInnen-Gruppen in den Pilotregionen und darauf aufbauend das Design von Strategien zur Aktivierung der NutzerInnen-Potenziale. Die Potenziale unterschiedlicher NutzerInnen-Gruppen sind in Form von Anforderungsprofilen auf Basis von intrinsischen oder extrinsischen Motivationstreibern zusammengefasst, die anschließend in den Pilotregionen bei der Umsetzung der lokalen Mobilitätslösungen einbezogen, getestet und evaluiert werden.

Basierend auf Erkenntnissen zu den Mobilitätsmustern, -bedürfnissen und Einstellungen unterschiedlicher NutzerInnen-Gruppen (ausgehend von der pro:motion Typologie und lokalen Bevölkerungsdaten der Pilotregionen) war es das Ziel, Profile mit hoher Wechselbereitschaft zu identifizieren. Die Konkretisierung der DOMiNO Zielgruppen benötigte die enge Abstimmung mit den aktiven Partnern in den Pilotregionen in AP7 (zur Berücksichtigung der lokalen Angebotscharakteristika). Unter Einbeziehung lokal verfügbarer Daten und ExpertInnen wurden die Zielgruppen anschließend hinsichtlich ihrer Größe und Anteile an der Bevölkerung geschätzt, um Übertragbarkeitspotenziale ableiten zu können (AP8).

In Zusammenarbeit mit den Pilotregionen war ebenfalls im Fokus die konkrete Angebotssituationen zu spezifizieren und wesentliche Entscheidungskriterien zu identifizieren (z.B. Zahlungsbereitschaft, Toleranzgrenzen für Wartezeiten oder Umwege, akzeptierte MitfahrerInnen-Eigenschaften). Für jede Pilotregion sind die für die jeweils geplanten Services Entscheidungssituationen für NutzerInnen zu konstruieren, die verschiedene Alternativen im Rahmen der Services umfassen.

2 Zielgruppenspezifikation

In diesem Task wurden verhaltens- und einstellungsspezifische Grundlagen aus relevanten Projekterkenntnissen, vor allem basierend auf dem Projekt pro:motion¹, aufbereitet um relevante Zielgruppen zu definieren. In pro:motion wurde der Fokus auf die Untersuchung und Kategorisierung der vielfältigen Verhaltens- und Einstellungsmuster der Nutzerinnen und Nutzer von Mobilitätsinformationen gesetzt. Das Ziel des Projekts war die Identifikation von Gruppen, die homogene Verhaltensweisen aufweisen und z.B. spezifische Informationsquellen nutzen oder auf bestimmte Argumente zur Verhaltensänderung besonders ansprechen (z.B. Gesundheit, Umwelt, Kosten, Image, Erlebnis). Diese Gruppen wurden anschließend repräsentativ für die österreichische Bevölkerung quantifiziert und umfangreich anhand gängiger Merkmale beschrieben, um die Zielgruppen für künftige Entwicklungen adressierbar zu machen und die gezielte Einbeziehung in Forschungs- und Entwicklungsprojekten zu ermöglichen.

Im Zuge des Projekts wurden sechs Informationstypen identifiziert, die sich durch homogene Informationsbedürfnisse auszeichnen. Die Informationstypen unterscheiden sich voneinander vor allem aufgrund ihrer Aufnahme an Informationen, ihrer Mobilitätsgewohnheiten sowie ihrer Einstellungen gegenüber verschiedenen Verkehrsmitteln. Je nach Typus sind bestimmte Kommunikationskanäle, über die sich die Zielgruppe informiert und über die diese Personen vorzugsweise auch erreicht werden können, besser geeignet als andere. Ebenso variiert die generelle Wechselbereitschaft einer Gruppe vom habitualisierten Mobilitätsverhalten auf aktive Mobilität bzw. umweltschonende Mobilitätsformen. Die folgende Tabelle 1 zeigt die Charakteristika der identifizierten Typen in Relation zu sozialen Milieus.

Verteilung der Anteile je Informationstyp, Sinus-Milieu und Altersklasse repräsentativ für die österreichische Bevölkerung (Ergebnis aus pro:motion). Zellenfarbe markiert signifikant über- (grün) bzw. unterdurchschnittlichen (grau) Anteil pro Zeile.	Spontan - on the go	Hoch informierte Nachhaltigkeit	Effizienzorientiert Infoaufnehmer	Interessiert-Konservativ	Niederer Bedarf	Digital Illiterates
Anteil innerhalb Gesamtbevölkerung in %	6	17	16	35	16	10
Wechselbereitschaft innerhalb Typs in %	20	31	16	18	16	7
Sinus-Milieus						
KON = Konservative	2	7	10	53	11	18
TRA = Traditionelle	1	4	5	47	11	31
ETA = Etablierte	5	27	14	30	14	9
PER = Performer	13	25	24	25	12	0
PMA = Postmaterielle	5	35	5	42	10	3
DIG = Digitale Individualisten	18	19	24	18	19	1
BÜM = Bürgerliche Mitte	2	16	12	42	16	12
PRA = Adaptiv-Pragmatische	9	16	22	28	22	4
KBA = Konsumorientierte Basis	2	8	20	25	34	11
HED = Hedonisten	5	17	24	33	14	7

Tabelle 1: Stichprobenanteile je Informationstyp und Sinus-Milieu und Wechselbereitschaft.

¹ Projektwebsite pro:motion: <http://promotion-project.at>

Ein hohes Zielgruppen-Potenzial lässt sich aus den Ergebnissen hinsichtlich des Anteils an der Bevölkerung und der zu erwartenden Wechselbereitschaft vor allem für die beiden Typen „Hoch informierte Nachhaltigkeit“ und „Interessiert Konservativ“ ableiten, in denen etwa jede/r Dritte bzw. jede/r Fünfte Bereitschaft zeigt, das Verhalten zu ändern und die zusammen etwas mehr als die Hälfte der Gesamtbevölkerung ausmachen und zu einem größeren Teil in kleineren Gemeinden (bis maximal 20.000 EW) leben. Auch für die Gruppe „Spontan – on the go“ lässt sich ein höheres Nutzungspotenzial erwarten, da diese junge Gruppe aufgrund von begrenzten finanziellen Mitteln offen für verschiedene, auch neue Angebote ist. Die Nutzung von ÖV-Angeboten ist für alle drei Gruppen bereits überdurchschnittlich, wobei auch das Auto häufig genutzt wird – vor allem im ländlichen Umfeld, wo keine angemessenen Alternativen vorhanden sind (siehe Abbildung 1 sowie Tabelle 2 und Tabelle 3).

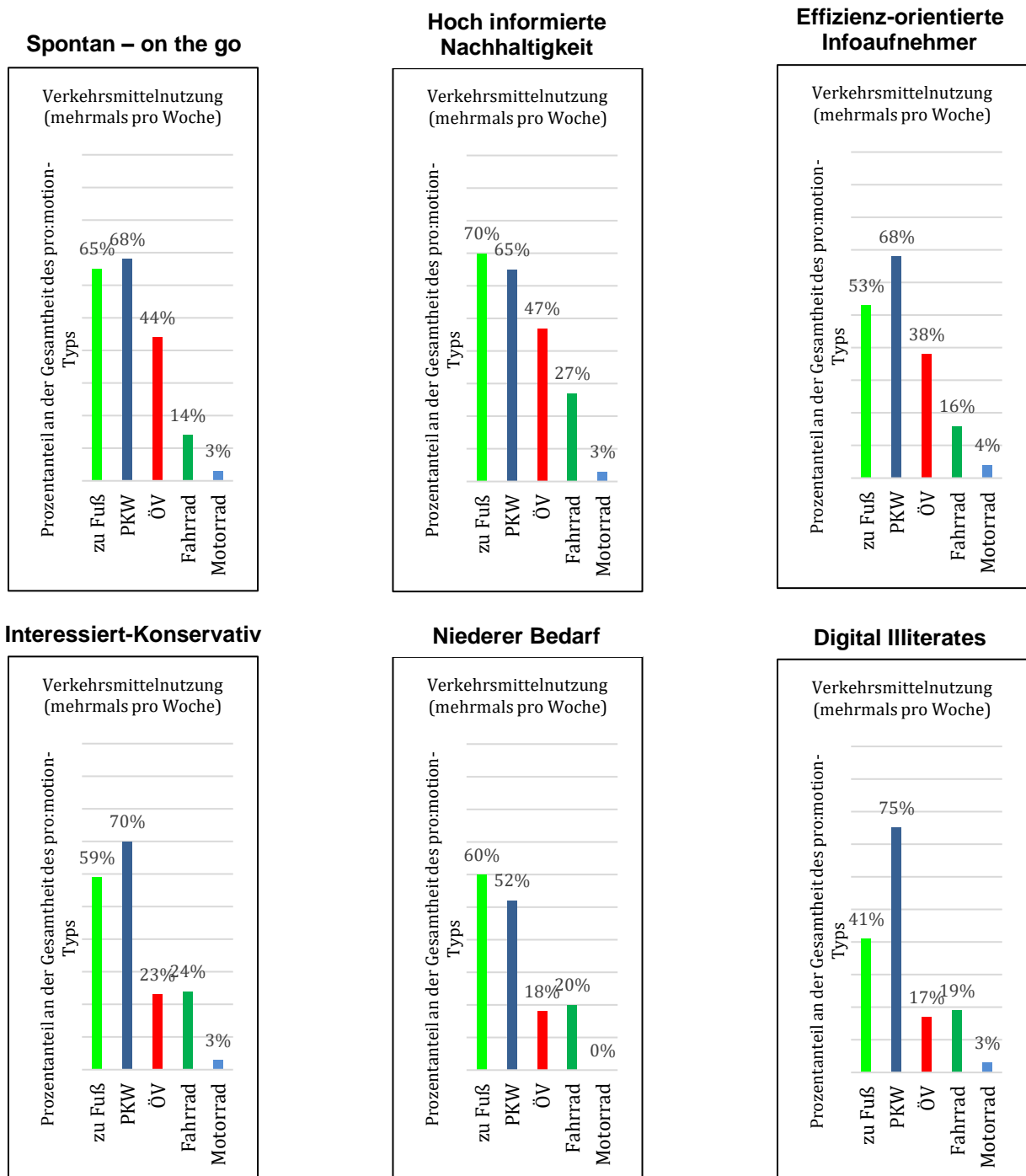


Abbildung 1: Modal Split je pro:motion Typ (Darstellung: W. Slupetzky auf Basis der pro:motion Projektberichte).

	Spontan – On the go	Hoch informierte Nachhaltigkeit	Effizienz-orientierte Infoaufnehmer	Interessiert-Konservativ	Niederer Bedarf	Digital Illiterates
Unkomplizierte Nutzung	Rasch über Smartphone alle Mobilitätsoptionen zur Verfügung haben, am Weg die eigene Mobilität steuern (buchen, bestellen, routen, ...)	Flexibel vielfältige Mobilitätsangebote nutzen können, Alle Informationen zur Verfügung haben, um die eigene Mobilität problemlos steuern zu können	Einsteigen und fahren, ob ins Auto oder in den ÖV (vor allem die U-Bahn in Wien entspricht diesem Anspruch), Alle Informationen über das Smartphone: rasch und nur im benötigten Ausmaß	Wenige technische Hürden, Wenn digitale Nutzung, dann so einfach wie möglich, barrierefreie Zugänglichkeit,	Ins Auto steigen und fahren, wie gewohnt	Sind wenig mobil und wenn, dann auf den gewohnten Wegen. Unkompliziert heißt, dass sich daran nichts ändert und es zu keinen Überraschungen kommt.
Keine Störungen	Echtzeit-Mitverfolgung der Reise, Sofort-Information bei Abweichungen, Simultane Ausweichroute bzw. Ersatzmobilität	Mobilität wird mit dem Smartphone gesteuert. Bei Störungen wird rasch ein Alternativ-Angebot gefunden.	Treue zum Verkehrsmittel ist hoch, auch wenn es langsam und kompliziert vorgeht, (insbesondere beim PKW, beim ÖV in geringerem Ausmaß)	Bei Störungen sind zeitnahe analoge Informationen wichtig (Durchsagen, Infos von Mitfahrenden, ...). Im Umgang mit Störungen vergleichsweise langmütig	Staufreie PKW-Fahrt, Freie Parkplätze	Störung bedeutet Abweichung von den gewohnten Routinen. Behebung muss meist durch andere erfolgen (Mitfahrende, PartnerIn, herbeigerufene HelferInnen, ...)
Rasche Erreichbarkeit des Verkehrsmittels	Haben über ihre Apps immer ein Verkehrsmittel in der Nähe oder schnell bei sich.	Haben durch die Vielfalt der genutzten Angebote immer ein VKM in der Nähe, rasche Buchung mittels Smartphone	Kurzer Weg zum Privatauto bzw. zum ÖV in Wien.	Fahrrad, Fußwege, PKW am Wohnort; ÖPNV am Land eher schwer erreichbar	Auto in der Garage oder vor der Haustür	Kleiner Radius der Mobilität, der durch zu Fuß gehen, Fahrrad und Auto abgedeckt wird.
Akzeptable Fahrtzeit	VKM müssen rasch und flexibel sein, nahtlose Umstiege mit minimalen Wartezeiten sind bei intermodalen Fahrten Voraussetzung (sonst PKW),	Flexible Kombination von VKM; Mittels Routenvergleich kann immer der schnellste Weg gefunden werden.	Ob mit Auto oder ÖV, es soll schnell gehen. Freie und ungehinderte Fahrt ist ein wesentliches Anliegen. Einschränkungen stoßen auf wenig Gegenliebe, führen aber selten zum VKM-Wechsel	Wird durch andere Bedürfnisse relativiert (Umweltfreundlich, nutzbare Zeit, Entschleunigung, Gesundheit, Barrierefreiheit,...)	Verzögerungsfreie Autofahrt ohne lange Stehzeiten, berechenbare Ankunft	Wege sind eher kurz, Dauer fällt nicht so ins Gewicht.
Unabhängigkeit	Selbstbestimmung bedeutet viele Informationen über die eigenen Fortbewegungsmöglichkeiten in Echtzeit zur Verfügung haben	Hohe Selbstbestimmung in der Mobilität durch Vielfalt an Möglichkeiten und Steuerung mit dem Smartphone, keine Auto-Abhängigkeit	Unabhängigkeit bedeutet, nichts an der gewohnten Mobilität ändern zu müssen, nicht durch äußere Umstände zu etwas gezwungen werden. Mit dem PKW lieber selber fahren als mitfahren.	Freiheit in der Mobilität stößt an Grenzen: Teurer PKW, mangelnde Verfügbarkeit des ländlichen ÖV, Zurückhaltung bei der Nutzung digitaler Dienstleistungen, ...	Jederzeit fahren können, Auto selbst steuern, Bestimmen mit wem man fährt	Unabhängigkeit ist nicht so wichtig, da Stellenwert der Mobilität gering. Bedeutender ist, dass andere bei Bedarf zur Stelle sind (PartnerIn, Mitfahrende, gerufene HelferInnen, ...)
Vertretbare Kosten	Flexible, nahtlose und rasche Mobilität darf etwas kosten, Besitz von Nutzungsrechten wird im Vergleich zum PKW-Besitz wichtiger (zahlen für laufende Nutzung statt großer Investitionen in Fahrzeuge)	Kostenbewusst: Mobilität darf nur einen begrenzten Teil des Haushaltsbudgets ausmachen, Umweltkosten sind aber auch wichtig: Aktive Mobilität und ÖV daher bevorzugt, PKW-Nutzung nur wenn notwendig;	Kosten sind kaum ein Argument, um das VKM zu wechseln. Man wünscht sich eher die Änderung der Umstände, als neue Möglichkeiten zu suchen, die billiger, praktischer,... sind.	Hohes Kostenbewusstsein, kostengünstige Mobilität wird vorgezogen: zu Fuß, Fahrrad, Mitfahrmöglichkeiten, verfügbarer ÖV	Kosten werden erst ein Thema, wenn sie an Einkommensgrenzen stoßen. Es wird viel getan, um sich das Auto leisten zu können („zweites Wohnzimmer“)	Durch die geringe Intensität der Mobilität fallen die Kosten nicht so ins Gewicht, Das Auto wird häufig als MitfahrerIn genutzt
Sicherheit	Sicherheit der Daten, Verfügbarkeit von Information, Immer eine Option zur Verfügung haben: Bei Unsicherheit (z. B. COVID) rasch eine Alternative wählen können	Sichere Infrastruktur für aktive Mobilität, z. B.: vom Autoverkehr getrennte Radwege. Gut versicherte Sharing-Fahrzeuge, User-Registrierung und -Info bei Mitfahrtservices, ...	Schutz vor anderen Menschen, die anstecken können, sich unangenehm verhalten, öffentliche VKM überfüllen, ...	Schutz vor Unfällen: Sichere Rad- und Fußwege, lieber geführt werden als selber fahren, ... Autofahren wird tendenziell als unsicher erlebt.	PKW als privater Raum: Schutz vor Viren, unangenehmen Begegnungen, etc. Jederzeit einen Ort verlassen können	Das Auto wird in hohem Ausmaß als sicher betrachtet, vermutlich weil es einen geschützten Raum bietet.

Tabelle 2: MaaS-Nutzenaspekte je pro:motion-Mobilitätstyp (Zusammenstellung: Walter Slupetzky auf Basis der Projektberichte aus pro:motion und Erkenntnissen aus DOMiNO).

Mobilitätspräferenzen	<u>Auto-Mobilität</u> in allen Formen (Privat, Carsharing, Miete, ...), <u>ÖV</u> möglichst hoch digitalisiert, <u>Fahrdienste</u> , <u>On Demand Services</u> (per App nutzbar), <u>Taxi</u> , wenn App vorhanden, <u>zu Fuß</u> für kurze oder intermodale Wege	<u>Umweltverbund</u> , <u>Carsharing</u> als ergänzende Mobilität, <u>Bedarfsverkehre</u> und <u>Taxi</u> für punktuelle Nutzung; <u>Ridesharing</u> für z. B. gemeinsame Fahrt zur Arbeit bzw. Ausbildung	<u>Privat-PKW</u> , <u>ÖPNV in Städten</u> , wenn ähnlich einfach wie Auto (kurzer Fußweg, einsteigen, fahren, kaum Wartezeiten), <u>zu Fuß</u>	<u>Privat-PKW</u> , jedoch manchmal mit schlechtem Gewissen <u>Fahrrad/E-Bike</u> , mit Bedarf an sicheren Radwegen <u>Öffentlicher Fernverkehr</u> , v. a. wegen Komfort, Sicherheit (Nahverkehr am Land zu wenig verfügbar)	<u>PKW</u> für Alltagswege, <u>aktive Mobilität</u> in der Freizeit	<u>Aktive Mobilität</u> wird am meisten genutzt, Wenn <u>Privat-PKW</u> , dann mit sehr hoher Bindung (keine Alternativen mehr vorstellbar), <u>Mitfahren im Privatauto</u> , in der Familie oder mit Bekannten, Selten <u>ÖV</u> , da am Land wenig verfügbar
Wechselpotentiale	<u>Fahrrad</u> , wenn die Infrastruktur rasche und effiziente Nutzung ermöglicht (gut ausgebaute Radwege, Abstellanlagen, Vorrang bei Kreuzungen, ...) <u>Zu Fuß</u> , bei entsprechender Infrastruktur (Komfortable Gehwege, Abkürzungen, Kurze Wartezeiten an Kreuzungen, ...), <u>ÖV</u> , wenn schnell und dicht, wenn per App gut nutzbar, wenn Zeit im ÖV gut nutzbar (W-Lan, Privatsphäre, ...)	<u>Privatauto</u> wenn: - Familiengründung und die vielfältigen Wege durch Alternativen nicht abgedeckt werden können - Arbeit mit dem ÖV nicht erreichbar	<u>Ergänzende Sharing-Angebote</u> mit speziellen Autos: Vans, Transporter, E-Autos zum Ausprobieren, Kombi für Urlaub/Ausflug, ... <u>Nicht:</u> - Fahrrad - Mitfahr-Angebote (Ridepooling, Ridesharing, Taxi, ...)	<u>ÖPNV</u> , wenn besser ausgebaut <u>Ridepooling</u> , wenn verfügbar und einfach zu nutzen <u>Ridesharing</u> , wenn verfügbar und einfach zu nutzen <u>P&R</u> , wenn sicherer Parkplatz (Vorausbuchung bzw. -info) <u>Privatauto</u> , wenn leistbar	Wechselbereitschaft nur bei drastischen Änderungen in den Rahmenbedingungen: Wegfall der Parkplätze am Zielort, starke Erhöhung der laufenden Kosten (Benzin, Maut, ...), <u>Vielfachung der Fahrzeit</u> , ... <u>Ridesharing</u> wenn, dann nur als FahrerIn <u>P&R</u> bei gesichertem Parkplatz <u>Carsharing</u> eventuell, um neue Autos auszuprobieren (E-Autos, Spezialfahrzeuge, ...)	Kaum Wechselbereitschaft. Alles soll bleiben, wie es ist. Eventuell <u>Bedarfsverkehre</u> , wenn sehr einfach organisiert (telefonische Bestellung, Fahrschein oder Bezahlung im Fahrzeug)
Stichworte	Digitale Elite	Jung, gebildet, umweltbewusst	VKM-Treu und autoaffin	Ländlich, analog, ökoorientiert	Hoch-routinisiert, autofixiert	Vertraut und konstant mobil
Anteil Bev. ≥ 14 Jahre	6%	17%	16%	35%	16%	10%

Tabelle 3: Mobilitätspräferenzen und Wechselbereitschaft je pro:motion-Mobilitätstyp (Zusammenstellung: Walter Slupetzky auf Basis der Projektberichte aus pro:motion).

3 Entwicklung von Entscheidungsszenarien

In diesem Schritt wurden in enger Abstimmung mit den Pilotregionen die konkreten Testszenarien festgelegt, um die darauffolgende Datenerhebung zu spezifizieren. Zu diesem Zweck wurden in Meetings bzw. Telefonkonferenzen mit den Vertreterinnen und Vertretern der Pilotregionen Hypothesen herausgearbeitet, die den entsprechenden Pilotfällen zugrunde liegen. Folgende in Tabelle 4 zusammengefasste Zielsetzungen, Szenarien und Entscheidungskriterien wurden für die Befragungen in den drei Pilotregionen definiert, um die Akzeptanzgrenzen für Verhaltensänderungen im Rahmen der SP-off-RP Befragung zu erheben:

Pilotregion NÖ	
Ziel	Entlastung von P+R Anlagen und Bahnhofstellplätzen im Einzugsbereich von Wien
Zielgruppe	PendlerInnen, die auf dem Arbeitsweg Auto und Bahn kombinieren
Szenario	PendlerInnen werden mit Hilfe einer App und durch Incentives dabei unterstützt, Fahrgemeinschaften auf dem Weg zum und vom Bahnhof zu bilden.
Erhebungsmerkmale	<ul style="list-style-type: none"> • Aktuelles Pendlerverhalten • Ausstattung des Haushalts mit privaten Fahrzeugen • Erreichbarkeit von ÖV-Stationen • Nutzungsberechtigungen für Fahrzeuge (z.B. Führerscheine, Zeitkarten) • Fragenset zur Einordnung in pro:motion Typologie • Soziodemographische/sozioökonomische Merkmale
Entscheidungskriterien/Hypothesen	<ul style="list-style-type: none"> • Rolle in einer Fahrgemeinschaft (FahrerIn/MitfahrerIn) • Fairnessempfinden bei Bevorzugung von Fahrgemeinschaften bei der Stellplatzreservierung • Toleranz Anzahl MitfahrerInnen • Toleranz Umweglänge (im Verhältnis zur ursprünglichen Länge) • Toleranz Umweglänge (bei unterschiedlicher Anzahl von MitfahrerInnen) • Toleranz Preis (Fahrtgebühr + Stellplatzreservierung, inkl. Reservierungsincentive) • Toleranz Wartezeit (auf vereinbarte Fahrt oder bei Inanspruchnahme der Mobilitätsgarantie) • Toleranz Wartezeit bei Fahrtunterbrechung (Erledigung [Zweck, Dauer, Ort], z.B. Einkauf, Holen/Bringen)
Pilotregion OÖ	
Ziel	Verbesserung des Verkehrsflusses auf Pendlerstrecken im Großraum Linz
Zielgruppe	PendlerInnen die (zumindest einen Teil der Strecke) mit dem Auto unterwegs sind
Szenario	Entlastung der Straßenkapazitäten durch Wechsel zum ÖV oder Bildung von Fahrgemeinschaften von ArbeitnehmerInnen in Schichtarbeit bzw. mit Gleitzeitregelungen
Erhebungsmerkmale	Wie bei NÖ, plus: <ul style="list-style-type: none"> • Anforderungen an bzw. Bereitschaft zur Bereitstellung von Profilinformationen (z.B. Geschlecht, Foto, Vereinsmitgliedschaften) • Mitgliedschaft in Vereinen • Fairnessempfinden Kostenaufteilung • Präferenzen Kontaktaufnahme mit potenziellen MitfahrerInnen
Entscheidungskriterien/Hypothesen	Wie NÖ, plus: <ul style="list-style-type: none"> • Einfluss von Vereinszugehörigkeiten auf die Mitfahrentscheidung • Einfluss von CO₂-Bilanz auf die Mitfahrentscheidung • Akzeptanz für Wechsel auf den Öffentlichen Verkehr

Pilotregion Salzburg	
Ziel	Verlagerung von Verkehrsflüssen im Land Salzburg bei geplanten / ungeplanten Ereignissen
Zielgruppe	PendlerInnen, die (zumindest einen Teil der Strecke) mit dem Auto unterwegs sind
Szenario	Bereitschaft vom Pkw auf den ÖV, Park+Ride, Bike+Ride sowie ÖV in Kombination mit First/Last-Mile-Shuttles umzusteigen. Szenario 1: ungeplante Ereignisse (z.B. Stau aufgrund von Überlastung etc.), Echtzeit-Info Szenario 2: geplanten Ereignissen (z.B. Stau durch Baustellen, Großevents), Vorankündigung
Erhebungsmerkmale	Wie bei NÖ, plus: <ul style="list-style-type: none"> • Wichtigkeit von Angeboten/Informationen für den Umstieg auf ÖV, P+R, B+R • Wichtigkeit von Angeboten/Informationen für die Nutzung von First/Last Mile Angeboten • Wichtigkeit von Angeboten zur Bildung von Fahrgemeinschaften
Entscheidungskriterien/Hypothesen	<ul style="list-style-type: none"> • Einfluss von Stauinformationen • Einfluss von ÖV-Echtzeitinformationen und Anschlussicherung • Einfluss von Stellplatzverfügbarkeit und -Kosten (bei P+R) • Einfluss von Verfügbarkeit/Kosten von First/Last Mile Angeboten (e-Bike Leasing, Leihräder/-scooter, Shuttle/AST) • Einfluss von Sitzplatzreservierungen • Einfluss von Verfügbarkeit von Radboxen • Einfluss von Sicherheit von Radwegen (bauliche Trennung von Straßen) • Einfluss des Umwegfaktors bei Shuttles

Tabelle 4: Szenarienprofile der Befragungen zu den Pilotregionen.

Für die Bildung von Entscheidungsszenarien (Stated Choice Experimente) wurden während der Befragung basierend auf den vom jeweiligen Befragten angegebenen Orten (u.a. Wohn- und Arbeitsort) sechs Choice-Sets zur Bewertung generiert. Ein Choice-Set bestand dabei aus der Originalroute (dem angegebenen Verhalten) und je einer Alternativroute. Die Berechnung der Alternativrouten basierte auf den im Projekt für die jeweiligen Pilotregionen formulierten Hypothesen. Das folgende Beispiel zeigt die Parameter zur Generierung für den Fall der Pilotregion Salzburg (Abbildung 2).

DOMiNO Salzburg: Parameter zur Generierung von Alternativrouten für das Stated Choice Experiment

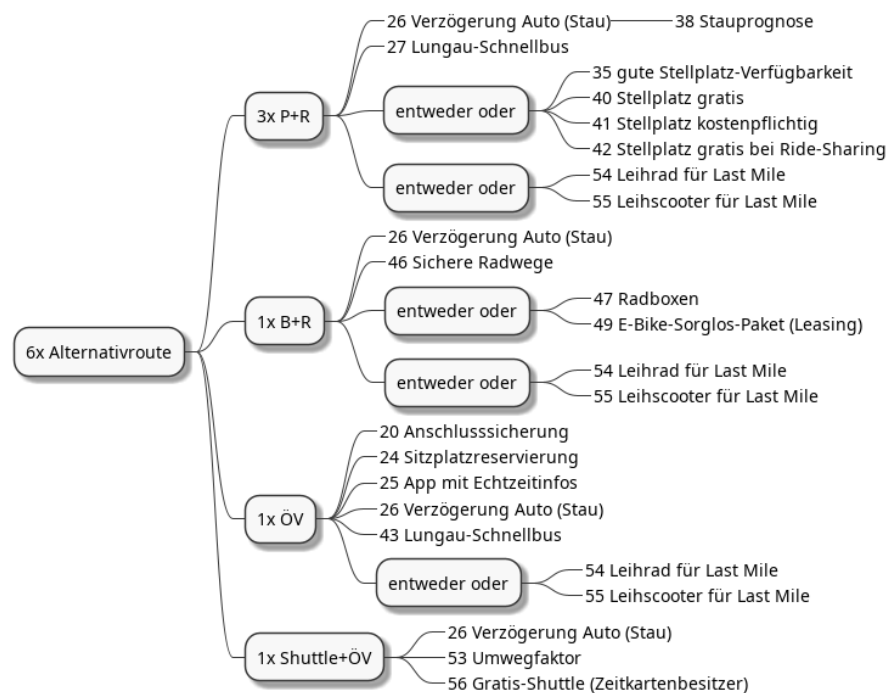


Abbildung 2: Parameter für die Variation von Alternativrouten basierend auf den zu überprüfenden Hypothesen für die Pilotregion Salzburg.

Für jede berechnete Alternativroute wurde (vereinfacht gesagt) eine zufällige Kombination der Hypothesen pro Routentyp berechnet, wobei für jede/n UmfrageteilnehmerIn nur Hypothesen herangezogen wurden, die für ihn oder sie auf Basis der Antworten auf die erfragten Erhebungsmerkmale grundsätzlich in Frage kamen (z.B. Haushaltsausstattung, Bereitschaft zur Nutzung von Verkehrsmitteln).

4 Zusammensetzung und Charakteristika der Zielgruppen

Die Charakteristika der Stichproben spiegeln die Zielgruppen der Pilotregionbefragungen wider: die Befragten entsprechen in ihrem Alter, ihrer Beschäftigungsart und ihrer Haushaltsgröße den Ausprägungen, die man bei einer Gruppe von PendlerInnen erwarten würde. In den Kategorien Ausbildungsgrad und Haushaltseinkommen zeigt sich allerdings eine Verzerrung in Richtung höher gebildete und besserverdienende Befragte. Diese Gruppe besitzt generell eine höhere Bereitschaft, sich an Befragungen zu beteiligen, weshalb sie bei nicht-repräsentativen Stichprobenziehungen wie in diesem Fall häufig überrepräsentiert sind. Da diese Gruppe auch offener gegenüber Neuerungen als die Durchschnittsbevölkerung ist, ist auch anzunehmen, dass damit in den Ergebnissen der Befragung mit einer Verzerrung zu rechnen ist. Dieser Aspekt wird auch bei der Betrachtung der Verteilung der pro:motion Typen deutlich. Progressivere Typen wie „Spontan – On the go“ und „Hoch informierte Nachhaltigkeit“, die in der Gesamtbevölkerung zusammen 23% ausmachen, sind in den Stichproben überrepräsentiert – in Niederösterreich machen sie sogar etwa zwei Drittel aller Befragten aus. Die konservativen Typen hingegen, die eine geringe Änderungsbereitschaft und eine geringe Affinität zu Apps aufweisen, sind in den Stichproben hingegen unterrepräsentiert. Die Gruppen „Niederer Bedarf“ und „Digital Illiterates“ umfassen etwa ein Viertel der österreichischen Bevölkerung, in den Stichproben jedoch wesentlich weniger. Diese Gruppen zählen allerdings auch nicht zu den Hauptadressaten der Projektergebnisse.

Diese Auswertung der Stichprobencharakteristika zeigt, dass die Zielgruppen hinsichtlich ihrer Empfänglichkeit für die im Projekt angedachten Lösungen in den Stichproben gut repräsentiert sind. Es muss allerdings aufgrund der eingeschränkten Stichprobenziehung bei der Interpretation der Befragungsergebnisse beachtet werden, dass in der Gesamtbevölkerung eine deutlich geringere Bereitschaft für Verhaltensänderungen geben sein könnte, als die Befragung suggeriert, und eine Übertragung der Ergebnisse auf die Gesamtheit der PendlerInnen nicht zulässig ist.

5 Zusammenfassung & Ausblick

Das Projekt DOMiNO kann auf die im Projekt pro:motion entwickelten Zielgruppendefinitionen aufbauen, wobei hohes Potenzial hinsichtlich der Wechselbereitschaft vor allem für die beiden Typen „Hoch informierte Nachhaltigkeit“ und „Interessiert Konservativ“ anzunehmen ist, in etwas eingeschränkterem Maß auch für den Typ „Spontan – on the go“. Die in diesem Bericht zusammengefassten Ergebnisse zu den Potenzialen unterschiedlicher NutzerInnen-Gruppen bildeten die Grundlage für die konkreten Angebotssituationen in den jeweiligen Pilotregionen und die Erzeugung von relevanten Entscheidungssituationen für NutzerInnen. Im nächsten Schritt (Task 3.3) wird zur Erhebung der Entscheidungssituationen ein Befragungsdesign entwickelt, das typische Situationen im Rahmen der geplanten Services und potenzieller neuer Mobilitätsformen umfasst.