

Ergebnisbericht „Sharing is Caring“

Finanziert im Rahmen des FTI-Schwerpunkts Mobilitätswende durch das BMIMI

Impressum

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

Bundesministerium für Innovation, Mobilität, und Infrastruktur (BMIMI)
A-1030 Wien, Radetzkystraße 2

FTI-Schwerpunkt Mobilitätswende

Abteilung III/4 – Mobilitäts- und Verkehrstechnologien

iii4@bmimi.gv.at

Website: www.bmimi.gv.at

Website: <https://fti-mobilitaetswende.at/de/>

Für den Inhalt verantwortliche Autorinnen und Autoren:

AIT Austrian Institute of Technology GmbH

Autor 1: Dr. Christian Rudloff, MSc

Autor 2: Dr. Alexandra Millonig

Autor 3: DI Martin Stubenschrott

Autor 4: MA Peter Pöchersdorfer

Autor 5: Dr. Stefan Seer

Tel.: +43 50550 6341

E-Mail: christian.rudloff@ait.ac.at

Website: www.ait.ac.at

Wien, 2025. Stand: 21. Januar 2026

Copyright und Haftung:

Auszugsweiser Abdruck ist nur mit Quellenangabe gestattet, alle sonstigen Rechte sind ohne schriftliche Zustimmung des Medieninhabers unzulässig.

Es wird darauf verwiesen, dass alle Angaben in dieser Publikation trotz sorgfältiger Bearbeitung ohne Gewähr erfolgen und eine Haftung des Bund der Autorinnen und Autoren ausgeschlossen ist. Rechtausführungen stellen die unverbindliche Meinung der Autorinnen und Autoren dar und können der Rechtsprechung der unabhängigen Gerichte keinesfalls vorgehen.

Rückmeldungen: Ihre Überlegungen zu vorliegender Publikation übermitteln Sie bitte an iii4@bmimi.gv.at.

Inhalt

1 Einleitung & Motivation.....	6
2 Projektstruktur von Sharing is Caring	8
2.1 Projektbeschreibung.....	8
2.2 Ziele, Methoden und Innovationsgehalt	9
3 Stand des Wissens	11
3.1 Zielsetzungen und Rahmenbedingungen für Mitfahrangebote	11
3.2 Erkenntnisse aus relevanten Vorstudien	13
3.2.1 Zielgruppenbedürfnisse und Potenziale	13
3.2.2 Umsetzungserfordernisse und Herausforderungen für Mitfahrangebote.....	17
3.3 Bewertung von Maßnahmen	21
3.4 Ableitung von Hypothesen zur Steigerung von Mitfahrpotenzialen	25
4 Umfrage	29
4.1 Design der Umfrage	29
4.2 Umfrageergebnisse.....	32
4.2.1 Ergebnisse zum aktuellen Mobilitätsverhalten	33
4.2.2 Ergebnisse zur Bereitschaft für Fahrgemeinschaften.....	33
4.2.3 Ergebnisse zu Treibern für Fahrgemeinschaften	36
4.3 Umfrageergebnisse aus dem SCE	38
4.3.1 Gründe für die Wahl von Alternativen im SCE	45
5 Potential und Nutzen von Fahrgemeinschaften	46
6 Ergänzende Erkenntnisse und Einschätzungen von Fachpersonen	51
6.1 Durchführung und Struktur des Workshops.....	51
6.2 Ergebnisse der Diskussionen	52
6.3 Abschließende Anmerkungen.....	54
7 Empfehlungen	56
7.1 Zentrale Erkenntnisse	56
7.2 Erreichbare Personengruppen.....	57
7.3 Anreize und Erfolgsfaktoren	58
7.4 Anforderungen an Mitfahrplattformen	58
7.5 Zusammenfassung der Hauptergebnisse	59
Tabellenverzeichnis.....	61
Abbildungsverzeichnis.....	62
Literaturverzeichnis	63

Abkürzungen.....	66
Appendix: Gründe für Verkehrsmittelwahl	68
Appendix: Gründe für Verkehrsmittelwahl nach pro:NEWMotion Typologie	70

1 Einleitung & Motivation

Die Förderung einer nachhaltigen und sozial ausgewogenen Mobilität zählt zu den zentralen Zielen der österreichischen Verkehrspolitik und steht im Zentrum des Mobilitätsmasterplans 2030 des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK, heute BMIMI). Dieser bildet den strategischen Rahmen für die Klimaneutralität des österreichischen Verkehrs bis 2040 und setzt dabei auf das international anerkannte Prinzip „Vermeiden – Verlagern – Verbessern“. Ziel ist es, Verkehr zu vermeiden, wo möglich, Wege auf klimafreundliche Verkehrsmittel zu verlagern und verbleibende Verkehre effizienter und emissionsärmer zu gestalten. Der Masterplan betont, dass technologische Innovationen allein nicht ausreichen, sondern gesellschaftliche Veränderungen, neue Mobilitätskulturen und faire Teilhabe notwendig sind, um die Verkehrswende erfolgreich umzusetzen.

Gerade im ländlichen Raum Österreichs bestehen in diesem Zusammenhang besondere Herausforderungen. Hier ist der motorisierte Individualverkehr oft die dominante Mobilitätsform, da Alternativen wie öffentlicher Verkehr oder Sharing-Angebote nur eingeschränkt verfügbar sind. Auch fehlt oft die geeignete Infrastruktur (z.B. sichere und durchgängige Radwege, intermodale Anbindung wie etwa die Mitnahme im Zug und Stellplätze) für Verlagerungen von Wegen auf das Fahrrad oder E-Bike. Zusammen mit der starken Zersiedelung des ländlichen Raumes in vielen Teilen Österreichs entstand dadurch eine hohe Autoabhängigkeit. Das führt nicht nur zu erhöhten Emissionen und Flächenverbrauch, sondern auch zu sozialer Ungleichheit – insbesondere für Haushalte, die kein oder nur ein Auto besitzen, oder Personen, die aus Alters- und Gesundheitsgründen nicht selbst fahren können.

Da öffentlicher Verkehr in dünn besiedelten Regionen oft nicht effizient ist (z.B. aufgrund von geringer Nachfrage, hoher Betriebskosten pro Person, unregelmäßigen Fahrplänen), könnte neben bedarfsgesteuertem Verkehr die gemeinschaftliche Nutzung der vorhandenen Pkw-Flotte ein Hebel zur Erreichung der Klimaziele sein. Das Mitfahren – also die Bildung von Fahrgemeinschaften – wird im Mobilitätsmasterplan ausdrücklich als ergänzendes Element des Umweltverbunds genannt. Es kann dazu beitragen, die Zahl der Pkw-Fahrten zu verringern, Emissionen zu senken und gleichzeitig soziale Kontakte und Teilhabe im ländlichen Raum zu fördern. Je höher der Besetzungsgrad eines Pkw, desto größer ist der Beitrag zur Reduktion von Treibhausgasemissionen.

Allerdings bleibt Mitfahren in Österreich bislang ein wenig genutzter Bestandteil der Alltagsmobilität. Der durchschnittliche Pkw-Besetzungsgrad liegt laut Berechnungen des Umweltbundesamt derzeit bei etwa 1,14 Personen [UBA 2025]. Besonders im werktäglichen Pendelverkehr, in dem besonders viele Fahrten anfallen, dominieren Einzelfahrten.

Aus der Literatur (z.B. Mitropoulos, Kortsari, Ayfantopoulou, 2021) wird deutlich, dass technische Lösungen wie digitale Plattformen nur dann erfolgreich sein können, wenn sie mit sozialem Vertrauen, klaren Anreizstrukturen und positiven Narrativen verknüpft werden. Der Erfolg gemeinschaftlicher Mobilität hängt wesentlich von kulturellen und psychologischen Faktoren ab – vom Sicherheitsgefühl bis zur sozialen Akzeptanz des Mitfahrens als alltäglicher Mobilitätspraxis.

Im Rahmen des Vorprojekts DOMINO¹ wurden erste Schritte unternommen, um Mitfahren als ergänzende Mobilitätsform im Pendlerkontext zu etablieren. Das Projekt „Sharing is Caring“ knüpft an diese Erkenntnisse an und verfolgt das Ziel, sozial ausgewogene Konzepte für eine nachhaltige Mitfahrkultur im ländlichen Raum Österreichs zu entwickeln. Im Fokus steht die Frage, wie Mitfahren als attraktiver und vertrauenswürdiger Verkehrsmodus etabliert werden kann, der ökologische und soziale Ziele gleichermaßen unterstützt.

Dazu wurden in „Sharing is Caring“ jene Personengruppen identifiziert, die eine hohe Bereitschaft zur Bildung von Fahrgemeinschaften aufweisen, sowie geeignete Anreizmechanismen erarbeitet, die unterstützen können, Mitfahren als Teil der Mobilitätswende zu verankern. Parallel dazu wurden organisatorische und infrastrukturelle Voraussetzungen untersucht.

Das Projekt leistet damit einen konkreten Beitrag zur Umsetzung der im Mobilitätsmasterplan 2030 sowie zur FTI-Strategie Mobilität 2040 des BMIMI, die Sharing als zentralen Bestandteil einer klimaneutralen Mobilität im ländlichen Raum definiert. Im Sinne des Zukunftsbilds „Transition Mobility 2040“ trägt das Projekt dazu bei, Mitfahren zu fördern, um den Besetzungsgrad gerade im ländlichen Raum zu erhöhen und damit die Mobilitätswende zu unterstützen.

¹ <https://projekte.ffg.at/projekt/3300226>

2 Projektstruktur von Sharing is Caring

Die Projektstruktur von „Sharing is Caring“ basiert auf einem Forschungsansatz, der den Bogen von der Analyse bestehender Mobilitätsstrategien über die Entwicklung von Hypothesen und Erhebungsinstrumenten bis hin zur empirischen Datenerhebung und Modellierung spannt. Im ersten Schritt wird in Kapitel 2.1 die Projektbeschreibung vorgestellt, die den thematischen Rahmen und die Ausgangslage des Projekts erläutert. Darauf aufbauend behandelt Kapitel 2.2 die zentralen Zielsetzungen, die angewandten methodischen Ansätze sowie die innovativen Elemente, die das Projekt von bisherigen Arbeiten abgrenzen.

2.1 Projektbeschreibung

Das Projekt „Sharing is Caring“ untersuchte, wie Fahrgemeinschaften als sozial integrative und nachhaltige Mobilitätsform zur Reduktion individueller Pkw-Nutzung beitragen können. Ausgangspunkt ist der geringe durchschnittliche Besetzungsgrad von Pkw (1,14 Personen pro Fahrzeug, [UBA 2025]) und die daraus resultierende Umwelt- und Ressourcenbelastung. Besonders in ländlichen Regionen, wo der öffentliche Verkehr häufig keine flächendeckende Alternative bietet, sollen Fahrgemeinschaften als alltagstaugliche Ergänzung zur bestehenden Mobilitätslandschaft etabliert werden. Das Projekt knüpft an Ergebnisse aus den Vorgängerprojekten DOMINO² und pro:NEWmotion³ an, geht aber darüber hinaus, indem es neue Wegezwecke, Anreizsysteme und benachteiligte Nutzergruppen einbezieht. Die Einordnung von „Sharing is Caring“ in den Prozess der Dekarbonisierung des Verkehrs im ländlichen Raum ist in Abbildung 1 zu sehen. Das Projekt sieht sich als einer der Wegbereiter für die Erarbeitung einer Ride-Sharing-Strategie im ländlichen Raum.

² <https://projekte.ffg.at/projekt/3300226>

³ <https://projekte.ffg.at/projekt/4443999>



Abbildung 1 Gesamtüberblick über das Projekt "Sharing is Caring".

2.2 Ziele, Methoden und Innovationsgehalt

Ziel von „Sharing is Caring“ war es zu untersuchen, ob und wie Ride-Sharing und Fahrgemeinschaften zu einer Erhöhung des Pkw-Besetzungsgrades im ländlichen Raum beitragen können, welche Voraussetzung und Begleitmaßnahmen es dafür braucht und welches Potenzial Fahrgemeinschaften im ländlichen Raum haben. Dabei wurden sowohl ökologische (welches Einsparungspotenzial gibt es) als auch soziale Aspekte (welche benachteiligten Gruppen können mit welchen Voraussetzungen von Fahrgemeinschaften profitieren) berücksichtigt. Die Methodik umfasste:

- Eine Untersuchung des Stands des Wissens sowohl aus Vorprojekten wie DOMINO als auch aus wissenschaftlicher Literatur zu Ride-sharing.
- Aufbauend darauf die Entwicklung von Hypothesen und eines darauf basierenden Fragebogens.
- Empirische Erhebung des Mitfahrpotenzials über das MyTrips-Tool, welches mit einem Stated Preference-off-Revealed Preference-Ansatz (SP-off-RP) arbeitet [Rudloff & Straub 2021].
- Datenanalyse und Modellierung mittels diskreter Wahlmodelle zur Untersuchung von Einflussfaktoren auf das Mitfahrverhalten.
- Bewertung von Maßnahmen hinsichtlich Wirksamkeit und Akzeptanz.
- Synthese und Handlungsempfehlungen, die Akteuren konkrete Entscheidungsgrundlagen bieten.

Der Arbeitsplan für das Projekt Sharing is Caring ist in Abbildung 2 zu sehen.

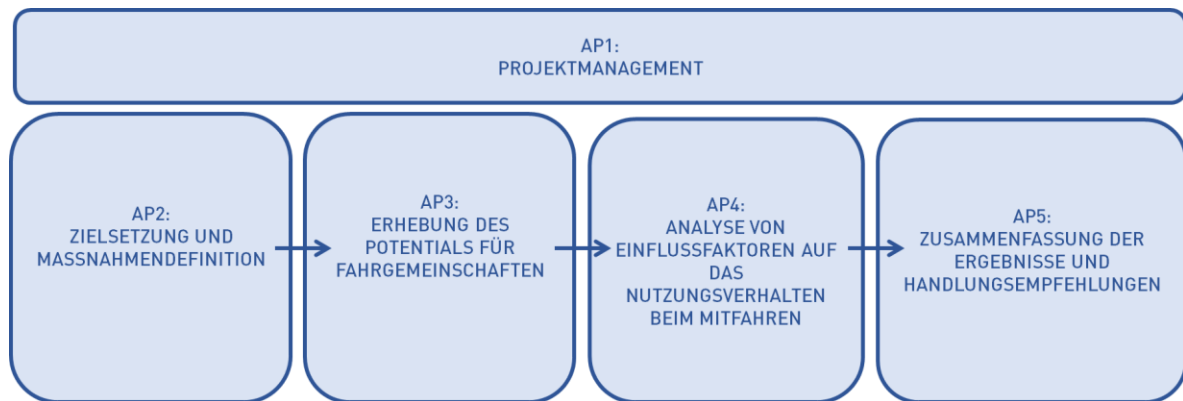


Abbildung 2: Ablaufplan des Projektes Sharing is Caring.

Im Projektverlauf wurde darauf geachtet, dass die Integration benachteiligter Gruppen (z.B. Familien ohne Zweitwagen, ältere oder mobilitätseingeschränkte Personen), mit in die Untersuchungen eingebettet werden. Da Pendelwege im DOMINO Projekt eingehend untersucht wurden, geht es in Sharing is Caring um die ergänzende Betrachtung unterschiedlicher anderer Wegezwecke.

Zu Beginn des Projektes wurden bestehende Arbeiten und Strategien untersucht und daraus Hypothesen zum Mitfahren im ländlichen Raum abgeleitet. Darauf aufbauend wurde ein Fragebogen entwickelt, der zusätzlich zu einem herkömmlichen Befragungsteil eine Befragung mittels dem vom AIT entwickelten MyTrips-Tools (Rudloff & Straub, 2021) in Form eines Stated Choice Experiments (SCE) enthält. Die Daten der Befragung wurden ausgewertet, wobei neben herkömmlichen statistischen Auswertungen des Fragebogens auch Modellanalysen durchgeführt wurden, um genauere Informationen über Einflussfaktoren wie Zeit und Kosten auf die Wahl von Fahrgemeinschaften zu erhalten.

Basierend auf den im Projekt entwickelnden Modellen und Ergebnissen aus Vorprojekten wurden Potentialanalysen erstellt. Zusätzlich wurden jene Hypothesen zu benachteiligten Gruppen, die in einer Befragung schwer zu erreichen sind, in einem Workshop erörtert, um abschließende Informationen für die Handlungsempfehlungen zu erheben.

3 Stand des Wissens

Dieses Kapitel widmet sich dem Erkenntnisstand zu Beginn des Projektes. Ausgehend von den Zielsetzungen und Rahmenbedingungen für Mitfahr-Initiativen in Österreich werden Ergebnisse aus relevanten Vorstudien diskutiert. Entsprechend dem inhaltlichen Schwerpunkt des Projekts – das Potenzial von Ride-Sharing in ländlichen Gebieten – werden die Erkenntnisse zusammengefasst und potenzielle Maßnahmen für die erfolgreiche Umsetzung von Mitfahrangeboten abgeleitet, die als Grundlage für die Entwicklung des Umfragedesigns dienen. Zusätzlich werden noch Erkenntnisse zu Ride-Sharing als Mobilitätsalternative für mobilitätsbenachteiligte Gruppen betrachtet die dann in als Input in den abschließenden Expert:innenworkshop einfließen.

3.1 Zielsetzungen und Rahmenbedingungen für Mitfahrangebote

Im Mobilitätsmasterplan 2030 (BMK, 2021) und den Fachstrategien des Ministeriums, wie etwa der Sharing-Strategie (BMK, 2023), werden strategische und regulatorische Zielsetzungen und Maßnahmen im Bereich Fahrgemeinschaften behandelt, was auch eine Verbesserung der Erreichbarkeiten für benachteiligte Gruppen bedeuten kann.

In der Vision 2030 sind Mitfahrgelegenheiten ein integraler Bestandteil des Gesamtverkehrssystems und tragen insbesondere im suburbanen und ländlichen Raum maßgeblich zur regionalen Wettbewerbsfähigkeit und der Lebensqualität in einer Region bei. Mobilität wird von der Bevölkerung als Verbindung zwischen den Funktionen Wohnen, Arbeiten, Versorgen und Erholung verstanden und nicht als Selbstzweck. Fahrgemeinschaften stehen in dieser Vision für personenzentrierten Verkehr, der in seiner Gesamtheit multimodal, gemeinschaftlich genutzt, zugänglich, flexibel, sicher, koordiniert und effizient ist. Sie machen den PKW-Besitz für einen Teil der Nutzer:innen obsolet oder ergänzen diesen und verschaffen durch ein niederschwelliges, leistbares Angebot allen Verkehrsteilnehmer:innen Wahlfreiheit bei hoher Servicequalität. Dadurch wird die gesellschaftliche Teilhabe aller Gruppen, deren Zugang zu Verkehrsoptionen aus verschiedenen Gründen andernfalls nur eingeschränkt möglich wäre, ermöglicht. Das eigene Fahrzeug wird bewusster und seltener eingesetzt, um Alltagswege zurückzulegen.

Zur Erreichung dieser Vision wurden aus strategischen Dokumenten konkrete Leitprinzipien abgeleitet (Tabelle 1).

Tabelle 1: Leitprinzipien aus strategischen Dokumenten

Leitprinzip	Quelle	Erläuterung
1 zur Erreichbarkeit	ARL, 2023: 7)	Erreichbarkeit grundlegender Einrichtungen der Daseinsvorsorge für alle Bevölkerungsgruppen
2 zum Zugang	(BMK, 2021: 27)	Schaffung eines flächendeckenden öffentlich zugänglichen (leistbaren, sicheren und barrierefreien) Mobilitätsangebots im suburbanen und ländlichen Raum
3 zur Wahlfreiheit	(BMK, 2023: 19)	Verringerung der Abhängigkeit der ländlichen Bevölkerung vom privaten PKW
4 zur Servicequalität	(BMK, 2023: 22)	Gewährleistung einer hohen Bedienqualität für die Nutzer:innen mit heterogenen digitalen Zugangsvoraussetzungen
5 zur Inklusion	(BMK, 2023: 31)	Mehr Gerechtigkeit und Sozialverträglichkeit im Verkehrsbereich
6 zur Sichtbarkeit	(BMK, 2023: 16)	Positionierung von Mitfahrangeboten als attraktive, kostengünstige und umweltschonende Mobilitätslösung in Ergänzung zum öffentlichen Verkehr und Bedarfsverkehren
7 zum öffentlichen Bewusstsein	(BMK, 2023: 65)	Bewusstere und sparsamere Nutzung des eigenen PKW im suburbanen und ländlichen Raum

Hinsichtlich der Umsetzung dieser Leitprinzipien im Kontext werden auch entsprechende Rahmenbedingungen und Umsetzungsformen betrachtet. In Bezug auf die Organisation von Mitfahrten werden unterschiedliche Modelle genannt. Grob lässt sich das derzeit vorherrschende (inter-)nationale Angebot an Fahrgemeinschaften in informell organisierte Fahrten, durch Mitgliedschaften/Services über Ride-Matching Plattformen und Programme bereitgestellte Fahrten und Ad-Hoc-Fahrgemeinschaften einteilen (BMK 2023: 49). Als Voraussetzung für das Zustandekommen von Mitfahrgelegenheiten werden möglichst ähnliche Quell- und Zielorte sowie ähnliche zeitliche Anforderungen gelistet.

Die tatsächliche Ausgestaltung von Fahrgemeinschaften ist in vielfältiger Form möglich. Stellschrauben bei der Konzeption von Angeboten sind insbesondere der Fahrpreis (kostenlos, Pauschalgebühr, entfernungsabhängige Gebühr, Kombination aus Pauschale und Entfernung, Abhängigkeit vom sonst verwendeten Verkehrsmittel), Abholort (Bordsteinkante, virtuelle Haltestelle, offizielle Haltestelle/Station, zentraler Treffpunkt)

und Organisation der Abholung (vorbestellte Zeit vor der Abholung, Wartezeit für Anfragen auf Abruf, Ausmaß des Umwegs, Fußwege zum Start- bzw. Endpunkt).

Hinzu kommt die Möglichkeit entsprechende Anreize für die Nutzung von Fahrgemeinschaften zu setzen. Beispielsweise durch die Bereitstellung eines Mobilitätsbudgets, bevorzugte Parkplätze für Fahrgemeinschaften bei Park & Ride-Anlagen oder die Schaffung eines Punktesystems mit Gutpunkten, die gegen Waren oder Leistungen eingelöst werden können.

Konkrete Maßnahmen und Regelungen sind in den strategischen Dokumenten nicht festgelegt. „Bislang fehlt eine nationale Position hinsichtlich Definition, Infrastruktur, Kommunikation sowie rechtlicher und finanzieller Rahmenbedingungen“ (BMK 2023: 49). In den verfügbaren Dokumenten auf nationaler Ebene wird lediglich festgehalten, dass nur dann von „Mitfahren“ gesprochen wird, „wenn die Fahrt nicht aufgrund der Nachfrage des Mitfahrenden zustande kommt [...] und das Mitfahren nur teilweise die Fahrtkosten deckt, ohne einen finanziellen Gewinn anzustreben“ (BMK 2023: 49).

3.2 Erkenntnisse aus relevanten Vorstudien

Mitfahren ist keine neue Form der Mobilität, sondern wird bereits seit langem praktiziert. Besonders für Personen, deren Zugang zu Mobilitätsangeboten eingeschränkt ist, sind Mitfahrmöglichkeiten eine wertvolle Unterstützung. Mit der Digitalisierung im Mobilitätsbereich ist auch die Organisation von Fahrgemeinschaften leichter geworden und hat vor allem außerhalb von familiären und Community-Kreisen die Möglichkeit, eine Mitfahrgelegenheit zu finden, deutlich erleichtert. Entsprechend gibt es auch zahlreiche Studien und Erkenntnisse in diesem Bereich. Zum einen betrifft das die Bedürfnisse und Potenziale bei unterschiedlichen Zielgruppen, zum anderen auch die erforderlichen Rahmenbedingungen, zur Förderung und die potenziellen Hürden für die erfolgreiche Umsetzung von Fahrgemeinschaften.

3.2.1 Zielgruppenbedürfnisse und Potenziale

Als Zielgruppen werden besonders jene Personengruppen angesehen, für die Mitfahrgelegenheiten eine deutliche Verbesserung ihrer Teilhabe am gesellschaftlichen Leben bedeutet. Mitropoulos et al. (2021: 17) identifizieren in ihrer Meta-Analyse die

folgenden klassischen Nutzer:innen von Mitfahrgelegenheiten, gegliedert nach dem Fahrtzweck:

- Nutzer:innen, die im Haushalt leben und zur Arbeit müssen (informelle Mitfahrgelegenheit),
- Nutzer:innen, die ansonsten alleine zur Arbeit fahren würden (formelle Mitfahrgelegenheit)
- Nutzer:innen, die zu Bildungseinrichtungen unterwegs sind (informelle oder formelle Mitfahrgelegenheit)
- Nutzer:innen, die zu Besorgungs-, Unterhaltungs- und Freizeit Zwecken unterwegs sind (informelle oder formelle Mitfahrgelegenheit)

Personen, die von Mobilitätsarmut betroffen sind, gehören ebenfalls zu den Zielgruppen. Das inkludiert nicht nur Personen in ländlichen Gebieten, die über keine ausreichenden finanziellen Mittel zur Erfüllung ihrer Mobilitätsbedürfnisse verfügen, sondern bis zu einem gewissen Grad auch Personen mit körperlichen oder psychischen Einschränkungen, da sie bestimmte Voraussetzungen für die Teilhabe nicht mitbringen oder ihre Bedürfnisse nicht entsprechend adressiert werden. Ebenso betroffen sind Personen, die unflexiblen Beschäftigungszeiten außerhalb üblicher Bedienzeiten von Mobilitätsangeboten unterliegen und Gebiete in denen keine öffentlichen Verkehrsmittel bereitgestellt werden oder die Anbindung unzureichend ist.⁴

In einer deutschen Untersuchung (DLR, 2023) wurden Gruppen identifiziert, die aus einem oder mehreren Gründen von Mobilitätsarmut betroffen sind und spezifische Anforderungen und Einschränkungen aufweisen. Ähnliche Erkenntnisse wurden in den österreichischen Projekten erREICHbar⁵ und österREICHbar⁶ erarbeitet. In diesen Studien wurden nicht nur soziale, sondern auch Verhaltenstyp-bezogene Aspekte mitberücksichtigt. Für viele der identifizierten Gruppen, die von Mobilitätsarmut betroffenen sind, gilt nämlich, dass diese in Bezug auf ihre Verhaltensweisen und Einstellungen trotz ähnlicher sozialökonomischer Umstände sehr unterschiedlich sind. Tabelle 2 gibt einen Überblick über elf Zielgruppen und deren Einschränkungen.

⁴ „Menschen aus den unteren Einkommensgruppen gehen öfter einer zeitlich unflexiblen Beschäftigung nach, pendeln häufiger zu Randzeiten, zum Beispiel durch Schichtarbeit, und können sich weniger zeitsparende Dienstleistungen einkaufen.“ (DLR, 2023: 75)

⁵ <https://www.klimafonds.gv.at/projekt/erreichbar/>

⁶ <https://www.klimafonds.gv.at/projekt/oesterreichbar/>

Tabelle 2: Klassische Versorgungslücken bei vulnerablen Gruppen

	Verfügbarkeit von Verkehrsangeboten 	Erreichbarkeit von Verkehrsangeboten, ... 	Erschwinglichkeit von Verkehrsangeboten 	Mobilitätsbezogene Zeitarbeit 	Exposition gegenüber schädlichen Umwelteinflüssen 
Alleinerziehende			✓	✓	
Familien / Mehrpersonenhaushalte mit mind. 3 Kindern			✓	✓	
Ältere und Hochbetagte Personen (65+)	✓	✓	✓		✓
Physisch oder psychisch Mobilitätseingeschränkte	✓	✓	✓		✓
Menschen mit gesundheitlichen Vorbelastungen	✓	✓	✓		✓
Kinder		✓			✓
Personen mit geringem Einkommen ⁷			✓	✓	
Personen mit niedrigem Bildungsabschluss			✓	✓	
Personen, die nicht fließend Deutsch sprechen	✓	✓	✓		
Personen ohne Lenkberechtigung	✓	✓			
Personen mit hoher Abhängigkeit vom PKW (z.B. Schichtarbeit)	✓	✓			

Im Hinblick auf die Heterogenität der Verhaltensweisen innerhalb der Zielgruppen gibt es Erkenntnisse zu Verhaltenstypologien inklusive typspezifischer Bedürfnisse und Gewohnheiten bezüglich Mobilitätskommunikation aus den Projekten pro:motion⁸ und dem Nachfolgeprojekt pro:NEWMotion⁹. Dies ist insofern relevant, als der Umgang mit Einschränkungen sowie die Möglichkeiten der Unterstützung je nach Verhaltenstyp sehr

⁷ „Menschen aus den unteren Einkommensgruppen gehen öfter einer zeitlich unflexiblen Beschäftigung nach, pendeln häufiger zu Randzeiten, zum Beispiel durch Schichtarbeit, und können sich weniger zeitsparende Dienstleistungen einkaufen.“ (DLR 2023: 75)

⁸ <https://www.ait.ac.at/themen/integrated-mobility-systems/projects/promotion/>

⁹ <https://projekte.ffg.at/projekt/4443999>

unterschiedlich sind. In Tabelle 3 werden die fünf Typen kurz vorgestellt und deren abgeschätzte Nutzungspotenziale erläutert.

Tabelle 3: pro:NEWMotion Typen und Projekt pro:NEWMotion ermittelte Mitfahrpotenziale

	Eigenschaften	Mitfahrpotenziale
Spontan – On the Go	Der Typ „Spontan – On the Go“ ist von allen Typen am urbansten und leicht männlich dominiert. Bei der Verkehrsmittelwahl zeichnen sich die Personen durch ihre flexible Wahl und spontane Entscheidungen aus. Zeitersparnis ist neben Verfügbarkeit und Wetterunabhängigkeit von großer Bedeutung bei der Wahl des Modus. Entsprechend sind die Effizienz und flexible Kombinationsmöglichkeit von Mobilitätsservices Argumente für deren Nutzung, wobei die Information zu Services schnell und quasi „im Gehen“ verfügbar sein sollte.	Wenige oder keine Vorbehalte gegenüber verschiedenen Mobilitätsoptionen machen den Typ „Spontan – On the Go“ zu einer guten Zielgruppe für Mitfahrgelegenheiten, sofern die Effizienz dafürspricht. Größere Umwege müssten daher vermieden werden, da dieser Typ immer auf der Suche nach schnelleren Varianten ist.
Hoch informierte Nachhaltigkeit	Der Typ „Hoch informierte Nachhaltigkeit“ zeichnet sich durch seine hohe Akademikerquote aus. Umweltverträglichkeit ist für diese Personen neben Verlässlichkeit, Verfügbarkeit und Flexibilität relevant bei der Verkehrsmittelwahl. Hinsichtlich des Umweltverbunds wird der Aspekt der Entschleunigung geschätzt. Die Nutzung von Verkehrs-Apps ist sehr stark verbreitet in dieser Personengruppe und es besteht hohes Interesse an Sharing-Angeboten, wobei auch hier nachhaltige Optionen präferiert werden. Leicht zugängliche Informationen sind wichtig, um dieses Interesse zu bedienen.	Als Zielgruppe für Mitfahrgelegenheiten ist dieser Typ insofern interessant, als dass er den PKW eher meidet und somit für klimafreundliche Alternativen offen ist, sofern sie dem Bedürfnis nach Flexibilität nicht komplett entgegenstehen.
Effizienz-orientierte Infoaufnehmer	Der Typ „Effizienz-orientierte Infoaufnehmer“ ist zumeist berufstätig und hat einen leicht erhöhten Frauenanteil. Die Gruppe ist wenig an Umweltthemen interessiert, sondern vielmehr an Zeitersparnispotential von Mobilitätsoptionen. Hervorzuheben ist, dass grundsätzlich Verfügbarkeit, Schnelligkeit und Wetterunabhängigkeit bei der Wahl von Verkehrsmitteln eine Rolle spielen, jedoch insgesamt sehr geringe Erwartungen bestehen. Persönliche Vorteile (Kosten, Flexibilität, Effizienz) können diese Personengruppe motivieren die bewährten Kombinationen unterschiedlicher Mobilitätsangebote auf den Alltagswegen zu hinterfragen. Neue Mobilitätsdienstleistungen werden von der Gruppe aktuell wenig genutzt, da sie als wenig effizient wahrgenommen werden.	Mitfahrgelegenheiten werden für diesen Typ durch Kostenvorteile und/oder Zeitersparnis attraktiv. Bei der Kommunikation von Services ist zu berücksichtigen, dass bei der Suche nach Informationen klassische Fahrpläne genauso genutzt werden, wie Social Media Beiträge und persönliche Gespräche.

Pragmatisch-Interessierte	Der Typ „Pragmatisch-Interessiert“ ist tendenziell jünger und hat häufig Kinder. Er ist empfänglich für neue Mobilitätsoptionen und optimiert gerne die Wege im Alltag. Hinsichtlich der Wohnumgebung hat dieser Typ jedoch häufig wenige Optionen. Diese Gruppe von Personen ist besonders leicht zum Umstieg auf neue Mobilitätsoptionen zu bewegen, sofern der persönliche Nutzen gut dargestellt wird. Als Informationsbasis werden Informationen entweder persönlich, über Social Media oder Fahrpläne eingeholt. Apps werden eher seltener verwendet.	Diese Personengruppe ist sehr offen gegenüber neuen Mobilitätsdienstleistungen und bereit Sharing-Optionen und Fahrgemeinschaften zu nutzen, sofern es eine Zeit- und/oder Kostenersparnis für sie bringt. Auch Kombinationen verschiedener Verkehrsmittel sind für diesen Typ kein Problem.
Niederer Bedarf	Der Typ „Niederer Bedarf“ ist das älteste Segment und vorwiegend in ländlichen Regionen zu Hause. Bei der Verkehrsmittelwahl stehen Verlässlichkeit, Zugänglichkeit und teilweise Barrierefreiheit. Umweltaspekte sind bei der Verkehrsmittelwahl nicht relevant. Es handelt sich um einen kostensensitiven Typen, der technische Hilfsmittel nicht nutzt. Informationen werden selten eingeholt und Buchungen bevorzugt telefonisch durchgeführt. Die Kommunikation muss einfach, verständlich und bodenständig sein, um die Personengruppe anzusprechen.	Mitfahrgelegenheiten sind für diese Gruppe tendenziell uninteressant in einer App-basierten Form. Konzepte wie Anrufsammeltaxi und Rufbusse werden teilweise genutzt, da sie eine telefonische Buchung ermöglichen.

Die Ergebnisse machen deutlich, dass unterschiedliche Typzugehörigkeiten von Personen aus der gleichen Zielgruppe deutliche Unterschiede bei den Nutzungspotenzialen ergeben.

3.2.2 Umsetzungserfordernisse und Herausforderungen für Mitfahrangebote

In einer Meta-Studie von Olsson et al. (2019, zit. in Lygnerud & Nilsson 2021: 2) wurde festgestellt, dass die maßgeblichen Einflussfaktoren für Mitfahrgelegenheiten entweder wertender Natur sind oder das Ergebnis externer Interventionen. Unter „wertender Natur“ werden Faktoren wie die Sozialisierung, Umweltbelangen, Zeiteinsparung und monetäre Einsparungen verstanden. Die externen Interventionen beziehen sich auf den Zugang zu separaten Fahrspuren (bei hoher Pkw-Auslastung) und reservierte Parkplätze. Ebenfalls erwähnt wird der Einfluss von Kraftstoffpreisen und die Bevölkerungsdichte. Im Fall der Bevölkerungsdichte wird davon ausgegangen, dass das Interesse am Mitfahren mit steigenden Bevölkerungszahlen zunimmt. Im Projekt DOMINO¹⁰ stellte sich das Vorhandensein einer hinreichend großen Community als wichtige Voraussetzung für eine

¹⁰ <https://projekte.ffg.at/projekt/3300226>

Ride-Sharing-App heraus, um passende Optionen zu gewährleisten zu können (Rudloff et al.: 24). Im DOMINO-Projekt wurde untersucht, welche Personengruppen für neue Mitfahrangebote im Pendlerkontext erreichbar sind und unter welchen Bedingungen sie bereit wären, an Fahrgemeinschaften teilzunehmen. Ziel war es, die Wechsellpotenziale zwischen motorisiertem Individualverkehr und Fahrgemeinschaften zu untersuchen, sowie Anreizsysteme und Plattformfunktionen zu definieren.

Die Erhebung erfolgte mit dem vom AIT entwickelten SP-off-RP-Tool MyTrips, das reale Wege der Befragten aufgreift und mit hypothetischen Alternativen (z.B. Mitfahrangebot, Park&Ride, Ridepooling) vergleicht. Dadurch konnten individuelle Entscheidungsmuster und Verhaltensänderungsfaktoren präzise analysiert werden. Dies geschah anhand der im Projekt pro:motion¹¹ entwickelten Typologie, die eine Kategorisierung der vielfältigen Verhaltens- und Einstellungsmuster der Nutzerinnen und Nutzer in Bezug auf Mobilität in sechs homogene Gruppen vornimmt. Dies ermöglichte die Identifizierung von Klassen einheitlicher Informationsbedürfnisse. Fahrgemeinschaften wurden in zwei Pilotregionen untersucht:

- Niederösterreich: Fahrgemeinschaften zu Park&Ride (P&R) Anlagen
- Oberösterreich: betriebliche Fahrgemeinschaften im Großraum Linz (auch Schichtarbeit)

Bei den Pendler:innen die P&R auf ihrem Pendelweg nutzten, führen zum Zeitpunkt der Erhebung über 80 % der Befragten alleine zum Bahnhof. Das Potential war generell hoch, da sich zumindest 46,7 % vorstellen konnten, zumindest Teilstrecken gemeinsam zurückzulegen. Die Rollenpräferenz war bei P&R Nutzer:innen so gestaltet, dass sich 31,8 % eine Fahrgemeinschaft nur als Fahrer:in, 16,3 % nur als Mitfahrer:in und 51,9 % in beiden Rollen vorstellen konnten. Im MyTrips-Experiment zeigte sich, dass vor allem Personen aus den Gruppen „Hoch Informierte Nachhaltigkeit“ und „Spontan – On the go“ für Fahrgemeinschaften offen waren. Auch in diesen Gruppen war jedoch der Anteil der Mitfahrer:innen geringer als der der Fahrer:innen. Es konnten sich also insgesamt 15,5 % mehr Personen vorstellen zu fahren als mitzufahren. Fahrgemeinschaften wurden zudem eher für kürzere Wege genutzt. Gerade im Fall von häufigen Arbeitswegen zeigte

¹¹ Die Erstentwicklung der Typologie umfasste noch einen zusätzlichen Verhaltenstyp – „Digital Illiterates“ – der in der aktualisierten Typologie aus pro:NEWMotion nicht mehr als eigene Gruppe identifiziert werden konnte, vermutlich aufgrund der deutlich verbesserten digitalen Kompetenzen der älteren Bevölkerung in der Folgerhebung. <https://www.ait.ac.at/themen/integrated-mobility-systems/projects/promotion/>

sich, dass das Vermeiden von Buchungsgebühren für Park&Ride Parkplätze neben dem Umweltgedanken ein häufig genannter Grund für die Wahl der Fahrgemeinschaft sowohl bei Fahrer:innen wie Mitfahrer:innen war. Für Pendler:innen, die P&R nutzen, war es vor allem wichtig, dass die Angebote einfach, fair und zuverlässig sind – insbesondere brauchte es kurze Wartezeiten, geringe Umwege und transparente Kostenregelungen.

Bei Pendelstrecken von Arbeitnehmer:innen in Schichtarbeit und flexiblen Arbeitszeitmodellen zeigte sich ein grundsätzliches Interesse an Mitfahrgemeinschaften, aber auch eine hohe Abhängigkeit von kurzfristiger Planbarkeit. Fahrgemeinschaften sind generell meist nicht weit im Voraus planbar. 68 % der Befragten nannten einen maximalen Planungszeitraum von einer Woche, 33 % sogar nur 1–3 Tage. Die Rollenpräferenz war in diesem Kontext sogar noch ausgeprägter als im P&R-Fall. Hier konnten sich 41,8 % eine Fahrgemeinschaft nur als Fahrer:in, 11,3 % nur als Mitfahrer:in und 47,9 % in beiden Rollen vorstellen. Es waren also 30,5 % mehr Personen bereit zu fahren als mitzufahren.

Die Ergebnisse zeigten, dass im Pendler:innenkontext ein gewisses Potenzial besteht, wenn eine Buchungsplattform spontane Anpassungen an wechselnde Dienstzeiten ermöglicht und gleichzeitig Verlässlichkeit garantiert (z. B. Ersatzfahrt bei Ausfall). Betriebe mit Schichtarbeit bieten ideale Einsatzfelder für betrieblich organisierte Matching-Plattformen, die Arbeitszeitdaten integrieren und Fahrgemeinschaften innerhalb des Unternehmens fördern. Betrachtet man zusätzlich die Potenziale bei unterschiedlichen Verhaltenstypen, so zeigen die Typen „Hoch informierte Nachhaltigkeit“ und „Interessiert-Konservativ“ (in pro:NEWMotion „Pragmatisch interessiert“) die höchste Bereitschaft, ihr Mobilitätsverhalten zu ändern. Diese Gruppen reagieren besonders auf faire und transparente Anreizsysteme, positive Narrative (Klimaschutz, Gemeinschaft, Kostenersparnis) und verlässliche digitale Dienste mit einfacher Bedienbarkeit. Die beiden Gruppen sind kommunikativ gut erreichbar und eignen sich für Pilotprojekte im suburbanen Raum, wo Nachhaltigkeitsargumente mit konkreten Vorteilen (z. B. reservierte Stellplätze, Pendlerpauschale) verbunden werden können. Die Gruppe „Spontan – On the Go“ ist digitalaffin, mobilitätsflexibel, aber preis- und komfortorientiert. Für sie zählen Bequemlichkeit, spontane Verfügbarkeit und niedrige Kosten mehr als ökologische Motive. Ein Mitfahrangebot muss deshalb schnell, einfach und unmittelbar buchbar sein.

Generell sind die wichtigsten Voraussetzungen, dass Fahrgemeinschaften funktionieren, dass die Beteiligten wenig zusätzlichen Zeitaufwand haben. Gerade geringe Wartezeiten für Fahrer:innen und Mitfahrer:innen und nur kurze Umwege (max. 5 Minuten bzw. 10 %

der Route) für die Mitnahme anderer sind also sehr wichtig. Zusätzlich wurde eine automatische Kostenaufteilung bevorzugt. Auch eine Mobilitätsgarantie bei Ausfall erhöht Vertrauen und wurde in der Befragung oft als wichtige Voraussetzung für das Bilden von Fahrgemeinschaften genannt. Daneben werden Pull-Faktoren wie reservierte Parkplätze für Fahrgemeinschaften als wichtig empfunden. Neben zeitlichen Faktoren spielen soziale und kulturelle Faktoren eine wichtige Rolle. Vertrauen und Bekanntheit (Kolleg:innen, Nachbar:innen) werden lieber mitgenommen als fremde Personen. Zuletzt sind Bewertungssysteme und Rückmeldungen im Buchungssystem wichtig, um den Beteiligten Vertrauen in die gebuchte Fahrgemeinschaft zu geben. Als weitere begünstigende Aspekte werden häufig Kosteneinsparungen, schneller Fortbewegung als mit aktiver Mobilität oder anderen Verkehrsmitteln¹², ökologische Verträglichkeit, Austausch mit anderen Personen, Bequemlichkeit im Vergleich zu aktiver Mobilität oder anderen Verkehrsmitteln (inklusive eigener Pkw) genannt. Demgegenüber steht die Sorge vor Ansteckung durch kranke Mitreisende, die Verlängerung der Reisezeit, das Zusammensein mit unsympathischen Menschen bzw. kein Interesse an sozialer Interaktion und die nicht verlässlich prognostizierbare Reisedauer (u.a. Shabur & Ali 2024).

Die Erkenntnisse aus DOMINO und anderen Studien verdeutlichen auch die Herausforderungen, mit denen Mitfahrangebote außerhalb urbaner Räume konfrontiert sind. In suburbanen und ländlichen Gebieten liegt ein systeminhärentes Problem beim Zugang zu Fahrgemeinschaften darin, dass die geringe Bevölkerungsdichte mit einem entsprechend reduzierten Verkehrsaufkommen (in Vergleich zu urbanen Gebieten) einhergeht. Dadurch wird die Wahrscheinlichkeit, dass zeitgleich ein Fahrangebot und Nachfrage nach einer Mitfahrgelegenheit im selben räumlichen Korridor stattfinden deutlich reduziert (Harz & Sommer, 2021). Es kann daher zum Problem werden, einen verlässlichen Service zu bieten und eine Lösung für diese Lücken bzw. Ausfälle muss mitgedacht werden. Das deckt sich mit den Erkenntnissen aus DOMINO, dass Verlässlichkeit besonders für die Mitfahrer:innen einen hohen Stellenwert einnimmt. Ein Weg kann es sein, eine Mobilitätsgarantie abzugeben und nicht adressierte Fahrten über den Taxidienst abzuwickeln. Eine Untersuchung von Mitfahrgelegenheiten in unterschiedlichen Gebieten in Deutschland untermauert dies (Harz & Sommer 2021: 6).

Bei der Servicegestaltung in Kombination mit öffentlichem Verkehr hat sich anhand der deutschen Beispiele gezeigt, dass die Angebots-Restriktionen des öffentlichen Verkehrs im

¹² Das kann zu Rebound Effekten wie z.B. ersetzen von Wegen im Umweltverbund mit Autofahrten führen (siehe Ergebnisbericht pro:NEWmotion).

ländlichen Raum starke Auswirkungen auf die Servicequalität von Fahrgemeinschaften haben können. Wenn sich die Nachfrage auf bestimmte Strecken in einem bestimmten Zeitfenster konzentriert, um den Anschluss zum (letzten) ÖV nicht zu verpassen oder die letzte Meile vom ÖV-Punkt zurückzulegen, dann kann das zur Barriere für Fahrer:innen werden (Harz & Sommer, 2021). Hinsichtlich der Sichtbarkeit von Angeboten wurde in der gleichen Publikation für die deutsche Mitfahr-Plattform Mobifalt erhoben, dass 35 % der Passagiere durch Bekannte auf den Service aufmerksam gemacht wurden. 27 % konnten über Online-Informationen und Aushänge an ÖV-Stationen erreicht werden. Traditionelle Kommunikationskanäle erreichten nur 22 % der Passagiere. Auch in schwedischen Pilotprojekten zeigte sich für den ländlichen Raum, dass die Unterstützung durch die lokale Bevölkerung maßgeblich für den Erfolg von Fahrgemeinschaften ist. „In one example, the village residents described it as they had developed a service that was ‘theirs’, and in another of the pilots, the project manager described the importance of connecting with the village community: ‘It does not matter how good your service is if you do not have the engagement from the local community’” (Lygnerud & Nilsson 2021: 4).

3.3 Bewertung von Maßnahmen

Aus den Erkenntnissen vorangegangener Projekte lassen sich konkrete Maßnahmen zur Erhöhung des Pkw-Besetzungsgrades, insbesondere im ländlichen Raum und bei den identifizierten Zielgruppen, ableiten. Dazu gehören Anreizmechanismen, zielgruppenspezifische Ansätze und die sozial integrative Wirkung von Mitfahren. Ebenso werden notwendige Begleitmaßnahmen vorgeschlagen, die notwendig sind, um die Bildung von Fahrgemeinschaften zu ermöglichen. Es wird ebenfalls bewertet, welche Maßnahmen unter aktuellen Rahmenbedingungen umsetzbar sind bzw. wo Änderungen bei den Rahmenbedingungen notwendig sind.

Die Maßnahmen umfassen dabei solche, die vor allem der Erreichung der Leitvisionselemente und damit der Gesamtvision dienen. Um einen Vergleich der Maßnahmen zu ermöglichen und gleichzeitig ihre chronologische Reihenfolge zu bestimmen, wurde eine Matrix als Instrument zur Maßnahmenbewertung entwickelt (siehe Tabelle 4). Zur besseren Übersicht sind die Maßnahmen nach dem jeweiligen Leitprinzip in verschiedene Bereiche gegliedert. Die Matrix besteht aus den folgenden Elementen:

- Zeitplan: kurz-, mittel-, langfristig (KF = 0-5 Jahre, MF = 5-10 Jahre, LF = 10-15 Jahre)
- Priorität (bei der Umsetzung): je höher die Priorität, desto höher die Rangfolge (positiv)
- Wirkung (der Maßnahme auf das Gesamtsystem): je höher der positive Effekt, desto höher die Einstufung (positiv)
- Komplexität der Umsetzung (beteiligte AkteurInnen): je mehr einbezogen werden sollen, desto höher der Rang (negativ)
- Anlagekosten (Investitionskosten): je höher die Kosten, desto höher der Rang (negativ)
- Instandhaltungskosten (Betriebskosten): je höher die Kosten, desto höher der Rang (negativ)

Die Maßnahmen lassen sich nach ihrer geschätzten Wirkung auf einer Skala von 0 bis 5 einordnen. Die Maßnahmenbewertung stellt daher die Priorität und die Wirkungen in Bezug zur Komplexität der Implementierung, zu den Anfangskosten und zu den Wartungskosten. Die Priorität zusammen mit den Wirkungen zeigt an, welche Maßnahmen vorrangig vorangetrieben werden sollten.

Tabelle 4: Maßnahmenbewertung (Skala 0 bis 5)

Leitprinzipien und Maßnahmen		Zeitplan	Priorität	Wirkung	Komplexität der Umsetzung	Anlagekosten	Instandhaltungskosten
	Leitprinzip 1 zur Erreichbarkeit						
M1.1	Forcierung kompakter Siedlungsplanung	MF	5	5	3	-	-
M1.2	Schutz und Ausbau von Räumen der aktiven Mobilität	MF	3	3	3	2	1
M1.3	Abstimmung von Linien- und Bedarfsverkehren im suburbanen und ländlichen Raum zur besseren Erreichbarkeit und Verkürzung der Reisezeiten	KF	5	4	4	3	2
M1.4	Priorisierung von suburbanen und ländlichen Regionen beim verkehrlichen und digitalen Ausbau (Adressierung des Stadt-Land-Ungleichgewichts)	MF	5	4	4	2	1

	Leitprinzip 2 zum Zugang						
M2.1	Bereitstellung von Infrastruktur für gemeinsame Mobilitätsoptionen	LF	2	2	4	2	2
M2.2	Replikation dessen, was funktioniert - Nutzung von Best Practices unter Berücksichtigung der gegebenen Rahmenbedingungen	MF	2	2	2	1	1
M2.3	Witterungsgeschützte Wartebereiche schaffen	KF	4	3	1	1	1
M2.4	Abwicklung des Ticket-Buchungsprozesses über die ÖV-Betreiber:innen	MF	4	4	4	3	2
M2.5	Adressierung des Sicherheitsbedürfnisses als Voraussetzung für die barrierefreie Nutzung durch verschiedene Zielgruppen	KF	4	3	1	1	1
	Leitprinzip 3 zur Wahlfreiheit						
M3.1	Konzept für Ausfallsicherheit (z.B. Taxi-Option, falls keine Fahrt verfügbar ist)	KF	5	5	2	2	1
M3.2	Flexible Nutzung des Services forcieren (Bedienqualität)	MF	4	3	2	2	1
M3.3	Bereitstellung von Angeboten für verschiedene Wegezwecke und Distanzen	KF	2	2	2	1	1
M3.4	Integration von Mitfahrgelegenheiten in den ÖV auf allen vier Ebenen (Verkehrsangebot, Vertrieb, Tarif und Information/Kommunikation)	MF	4	4	4	4	2
	Leitprinzip 4 zur Servicequalität						
M4.1	Festlegung von Richtlinien für Piloten, die in Partnerschaft mit dem Privatsektor durchgeführt werden	KF	3	2	4	1	1
M4.2	Bereitstellung eines politischen Rahmens für gemeinsame Mobilitätsoptionen	MF	4	2	3	-	-
M4.3	Definition der Hauptzielgruppen und Nebenzielgruppen (funktionales Business Modell)	KF	3	3	2	-	-
M4.4	Einbindung der lokalen Bevölkerung in die Ausgestaltung des Service-Angebots	KF	3	2	4	1	-
M4.5	Möglichkeit der telefonischen Reservierung, um digital divide entgegenwirken	KF	4	2	2	-	1
M5.5	Mitdenken von Kompensationsmöglichkeiten für eventuelle Verzögerungen auf der Strecke (Vergünstigung, Freifahrt, Gutschein für nächste Fahrt)	KF	3	2	2	-	1
	Leitprinzip 5 zur Inklusion						
M5.1	Aktivierung des öffentlichen Bewusstseins und einer Debatte in Bezug auf die Entwicklung des Verkehrsnetzes durch geeignete Beteiligungsmöglichkeiten (z.B. offenes Forum)	MF	3	2	3	1	1

M5.2	Untersuchung von Möglichkeiten zur Erhöhung der Beteiligung (z.B. Freiwillige, Gemeindegruppen) außerhalb von Planungsprozessen	KF	2	2	3	1	1
M5.3	Verbindung mit lokalen Attraktoren, um den Zugang zur breiteren Öffentlichkeit zu verbessern	KF	2	2	3	1	1
M5.4	Sozialpolitische Abfederung der steigenden Mobilitätskosten für einkommensschwache Haushalte (z.B. spezielle Angebotspakete)	MF	3	2	4	3	2
	Leitprinzip 6 zur Sichtbarkeit						
M6.1	Verbesserung der Sichtbarkeit, Zugänglichkeit und Erfahrung neuer Dienstleistungen durch die Förderung von Transportalternativen für die breite Öffentlichkeit	MF	3	2	3	2	1
M6.2	Implementierung von suburbanen/ländlichen Laboren zur Erprobung zielgruppenspezifischer Dienstleistungen	KF	3	2	3	3	2
M6.3	Bewerbung über Kommunikationskanäle mit Transportbezug (Routing-Apps, ÖV-Haltestellen) sowie die Gemeinden	KF	4	3	2	2	1
	Leitprinzip 7 zum öffentlichen Bewusstsein						
M7.1	Kommunikation von begrenzter freier Kapazität auf dem Straßennetz (aufgrund des bestehenden/vorhergesagten Verkehrsaufkommens) an potenzielle VerkehrsteilnehmerInnen, um eine Verlagerung des Verkehrsmittelwahlverhaltens anzuregen	KF	3	2	3	1	1
M7.2	Stigmatisierung von geteilten Mobilitätsangeboten bzw. ÖV adressieren	KF	3	2	1	1	-
M7.3	Bei der Nutzung von Fortbewegungsoptionen an Gemeinschaftssinn appellieren (Gemeinde-Aktion, Pfarr-Aktion)	KF	3	2	1	1	-
M7.4	Kombination von Push- und Pull-Maßnahmen (Restriktionen bei der Parkraumbewirtschaftung bzw. spezielle Angebote, wenn der eigene Pkw stehen gelassen wird)	KF	5	5	3	3	2

Als besonders vielversprechend wurden folgende Maßnahmen bewertet:

- M3.1 (Konzept für Ausfallsicherheit, z.B. Taxi-Option, falls keine Fahrt verfügbar ist)
- M7.4 (Kombination von Push- und Pull-Maßnahmen, z.B. Restriktionen bei der Parkraumbewirtschaftung bzw. spezielle Angebote bei Verzicht auf den eigenen Pkw)
- M1.3 (Abstimmung von Linien- und Bedarfsverkehren im suburbanen und ländlichen Raum zur besseren Erreichbarkeit und Verkürzung der Reisezeiten)
- M2.3 (Witterungsgeschützte Wartebereiche schaffen)

- M2.5 (Adressierung des Sicherheitsbedürfnisses als Voraussetzung für die barrierefreie Nutzung durch verschiedene Zielgruppen)
- M6.3 (Bewerbung über Kommunikationskanäle mit Transportbezug (Routing-Apps, ÖV-Haltestellen) sowie die Gemeinden)

Diese Maßnahmen sollten zeitnah umgesetzt werden, damit sie unmittelbaren Nutzen bringen.

3.4 Ableitung von Hypothesen zur Steigerung von Mitfahrpotenzialen

Aus den bestehenden Erkenntnissen wurde eine Liste an Hypothesen abgeleitet, die in Folge mit Hilfe eines Fragebogens mit integriertem MyTrips-Tool im Rahmen einer Umfrage unter Bewohner:innen ländlicher Gebiete erhoben wurden. Hypothesen, die sich nicht für eine Online-Umfrage eigneten, wurden für die Diskussion innerhalb eines Workshops mit Fachvertreter:innen selektiert. Die folgende Tabelle listet die Hypothesen sowie die jeweils gewählte Form der Überprüfung.

Tabelle 5: Hypothesen im Zusammenhang mit der Erhöhung des Potenzials von Fahrgemeinschaften im ländlichen Raum.

Nr.	Hypothese	Fragebogen	Stated Choice Experiment	Workshop
AP2 Akzeptanz-Hypothesen				
A1	Wenn die lokale Bevölkerung in die Service-Gestaltung miteingebunden wird, dann sinkt die Einstiegsbarriere bei der Nutzung der Fahrgemeinschaften.			Frage danach, welche Mitgestaltung gewünscht wird.
A2	Erst wenn eine Mitfahrgarantie abgegeben wird (z.B. Taxi-Fahrt bei Ausfall der Mitfahroption), dann entsteht die Bereitschaft die Mitfahrgelegenheit regelmäßig zu nutzen.	Frage nach Mitfahrgarantie	Wege mit längeren Wartezeiten nach Ausfall geplanter Mitfahrgelegenheit	

A3	Wenn die Strecke kurz ist (1-2km), dann sind Pendler:innen weniger interessiert an einer Mitfahrgelegenheit, da der organisatorische Aufwand zu hoch ist.	Frage nach kurzen Wegen	kurze Arbeitswege integrieren (für Mitfahrer)
A4	Lange Zeitintervalle bei der Abholung wirken sich negativ auf die Zufriedenheit mit dem Service aus.		Wartezeiten in unterschiedlichen Situationen variieren (siehe auch A7 und A8)
A5	Wenn die Distanz zum Abholpunkt mehr als 5 Gehminuten beträgt, dann nutzen Personen Mitfahrgelegenheiten nicht.		Gehdistanzen zu Abholpunkten variieren
A6	Es gibt Unterschiede in der Wahrnehmung von Wartezeit (im Fahrzeug vs. draußen stehen und warten).		Wartezeiten in unterschiedlichen Situationen (als Fahrer/Mitfahrer) variieren (siehe auch A5 und A8)
A7	Wenn im Winter das Warten in der Kälte/Nässe auf ein Minimum reduziert wird (unter 7 Minuten), dann steigt die Bereitschaft eine Mitfahrgelegenheit zu nutzen.		Wartezeiten in unterschiedlichen Situationen (Witterung) variieren (siehe auch A5 und A7)
A8	Aus organisatorischen Gründen, wie z. B. Mitnahme eines Begleittiers oder einer Hilfstechnologie, wird die Mehrheit der behinderten Menschen wahrscheinlich keine Mitfahrgelegenheiten nutzen.	Frage nach temporärer körperlichen Beeinträchtigungen bzw. Hilfsmitteln (Gipsbein)	Vertreter:innen von Gruppen beeinträchtigter Personen
A9	Wenn Personen gewöhnlich auf ihren Wegen Kinder abholen oder Besorgungen machen, dann nutzen sie Mitfahrgelegenheiten selten oder gar nicht.	Frage nach Zwischenzielen	Integration von Zwischenzielen
A10	Es gibt viele non-routine Trips, die abgebildet werden müssen, sonst funktioniert das System nicht.		Unterschiedliche Kategorien von Routine- und NichtROUTINEWegen

AP2 Maßnahmen-Hypothesen (abgeleitet)				
M1	Ein Umstieg vom eigenen Fahrzeug auf andere Verkehrsmittel wird wesentlich wahrscheinlicher durch eine Kombination entsprechender Anreize und Restriktionen.	Frage nach Anreizen/Restriktionen (für Mitfahrer mit eigenem Zugang zu Auto)	Anreize (z.B. finanziell) und Restriktionen (z.B. Parkplatzreduktion) integrieren? (für Mitfahrer)	Anreize und Restriktionen erheben und bewerten
M2	Durch ausreichend Information zur Fahrt selbst und den involvierten Personen können Sicherheitsbedenken reduziert werden.		Informationen zum Fahrer/Mitfahrer integrieren?	Sicherheitsbedenken erfragen und Informationsbedürfnisse identifizieren
M3	Informationsmaßnahmen in den Gemeinden können einerseits bereits bei der Konzeption des Services der Einbezug der Bevölkerung sein oder später durch Aushänge an Haltestellen oder in der Nähe der Points of Interest (z.B. Supermarkt, Bäcker, Kirche).			geeignete Kontaktpunkte identifizieren
Hypothesen aus österREICHbar Erkenntnissen				
O1	Längere Wegekettens erschweren die Mitnahme von anderen Personen in Form von Mitfahrgemeinschaften.	Frage nach Wegekettens	Wegekettens integrieren (für Fahrer)	
O2	Umwege für Haus-zu-Haus-Abholung (außerhalb familiärer/nachbarschaftlicher Verbundenheit) werden ungern in Kauf genommen.		Umwege variieren (für Fahrer)	
O3	Umwege für Haus-zu-Haus-Abholung für besonders bedürftige Personen werden akzeptiert.	Frage nach Treibern für Fahrgemeinschaften.		
weitere Hypothesen				
W1	Bestehende soziale Netzwerke (Mitfahren innerhalb von Familien oder Bekannten) sind eher bereit auch andere gelegentlich mitzunehmen.	Frage nach Häufigkeit von Mitnahmen innerhalb des sozialen Umfelds		
W2	Mitfahrer sind eher bereit bei Leuten mitzufahren, die auch innerhalb ihrer sozialen Netzwerke gewohnt sind, jemanden mitzunehmen.		entsprechende Info zu Fahrern (für Mitfahrer)?	

W3	Öffentliche Anerkennung ist in kleinen Gemeinden ein starker Motivator für die Bereitschaft, andere mitzunehmen.	Frage nach Anerkennung als Motivator
----	--	--------------------------------------

4 Umfrage

Ziel des Forschungsprojekts „Sharing is Caring“ war es Mitfahrgelegenheiten im ländlichen Raum attraktiver gestalten. Dafür wurde im Zuge des Projekts eine Umfrage durchgeführt, um das Potential von Mitfahrgelegenheiten im suburbanen und ländlichen Raum insbesondere auf Nicht-Arbeitswegen zu erheben. Die Ergebnisse der Umfrage wurden genutzt, um wesentliche Treiber und Hindernisse für eine Nutzung von Mitfahren zu identifizieren, damit Angebote zielgerichtet an die tatsächlichen Anforderungen der Nutzerinnen und Nutzer angepasst werden können.

4.1 Design der Umfrage

Die Umfrage wurde als Online-Umfrage umgesetzt und auf den Servern von AIT im Zeitraum von 11.7.2025 bis 8.8.2025 gehostet. In diesem Zeitraum wurden vom Subauftragnehmer Integral Personen in Gemeinden ausgewählt, die maximal 5000 Einwohner haben und zur Umfrage eingeladen.

Die Umfrage gliederte sich in mehrere Teile:

1. **Fragen zum aktuellen Mobilitätsverhalten:** Welche Verkehrsmittel werden regelmäßig verwendet? Werden bereits Fahrgemeinschaften gebildet? Welche Rolle (Fahrer:in oder Mitfahrer:in) wird bevorzugt?
2. **Abfrage des Wohnsitzes und folgender Wege:**
 - Bitte geben Sie das Ziel Ihres letzten REGELMÄSSIGEN Alltagsweges an, der NICHT Ihr Arbeitsweg ist (z.B. Einkaufsweg, regelmäßiger Weg zu einer Freizeitaktivität oder ähnliches)
 - Bitte geben Sie nun das Ziel Ihres letzten NICHT REGELMÄSSIG durchgeführten Weges an, der NICHT zu einer bestimmten Zeit beginnt (z.B. Behördenweg, Weg zu einer gelegentlichen Freizeitaktivität oder ähnliches)
 - Bitte geben Sie das Ziel ihres letzten NICHT REGELMÄSSIG durchgeführten Weges an, der ZU einer bestimmten Zeit beginnt (z.B. Arzttermin, Kursteilnahme, Lokalreservierung oder ähnliches)

Zu diesen Wegen wurde auch jeweils abgefragt, ob regelmäßig Zwischenziele besucht werden und wenn ja, ob diese normalerweise beim Hin- oder Rückweg

erledigt werden. Ebenso wurde das benutzte Verkehrsmittel erhoben. All dies dient dazu, den Mobilitätsbedarf zu verstehen, um in späteren Phasen mögliche Mitfahralternativen anbieten zu können.

3. Anforderungen an Mitfahrgelegenheiten:

- Welche Umstände sind entscheidend, ob Sie jemanden mitnehmen? (Dauer der Umwege, Länge der Wege, Wetter, finanzielle Aspekte, etc.)
- Welche Umstände sind entscheidend, um eine Mitfahrgelegenheit zu suchen? (Gehdistanz, Länge der Wege, Wetter, finanzielle Aspekte, etc.)
- Ausfallsicherheit (z.B. Taxi, falls die Mitfahrgelegenheit kurzfristig ausfällt)
- Komfort (Überdachter Wartebereich)

4. Sozio-demographische Daten (Geschlecht, Alter, Ausbildung, Haushaltsgröße, etc.)

5. Einstellungen zu Verkehrsaspekten: Insgesamt acht Fragen wurden gestellt, um die Personen nach der pro:NEWMotion¹³ Typologie in homogene Verhaltensgruppen einteilen zu können. Dadurch können Entscheidungsfindungen besser verstanden werden, und verschiedene Personen durch unterschiedliche Angebote zielgerichtet adressiert werden. Beispielsfragen sind z.B. die Nutzungshäufigkeit von Apps wie Google Maps, ob jemand an nachhaltiger Fortbewegung interessiert ist und ob eine Änderung im Verkehrsverhalten überhaupt vorstellbar ist. Das Resultat sind fünf verschiedene Gruppen, die jeweils separat ausgewertet werden (siehe **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**).

6. Personalisierte Routenentscheidungen aufbauend auf den Antworten der ersten drei Teile der Umfrage, sogenannte SP-off-RP Fragen: Hierzu wurde das MyTrips Befragungstool (Rudloff & Straub 2021) angewandt, um Daten über die Akzeptanz der Angebote und Maßnahmen sowohl bei potenziellen Fahrer:innen wie auch Mitfahrer:innen und benachteiligten Gruppen zu sammeln. Den Befragten wurden bis zu sechs verschiedene Beispiele von hypothetischen Situationen in Bezug auf Ihren Alltagsweg präsentiert (siehe **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**), von denen die Person jeweils die präferierte Variante wählen und den Grund dafür angeben müsste (Zeit, Umwelt, Sicherheit, etc.). Variante A war immer die zu Beginn der Umfrage angegebene tatsächlich durchgeführte Originalvariante. Variante B waren Alternativen, die sich teils in der Wahl des Verkehrsmittels unterschieden, aber auch in anderen Parametern wie z.B. die

¹³ https://projekte.ffg.at/anhang/66e2ce149038e_proNEWMotion_Ergebnisbericht.pdf

Dauer des Umwegs oder die Anzahl der Zwischenstopps, um andere Personen mitzunehmen.

Sie wollen zu Ihrem üblichen Ziel. Sie sind zeitlich flexibel. Das Wetter ist regnerisch.

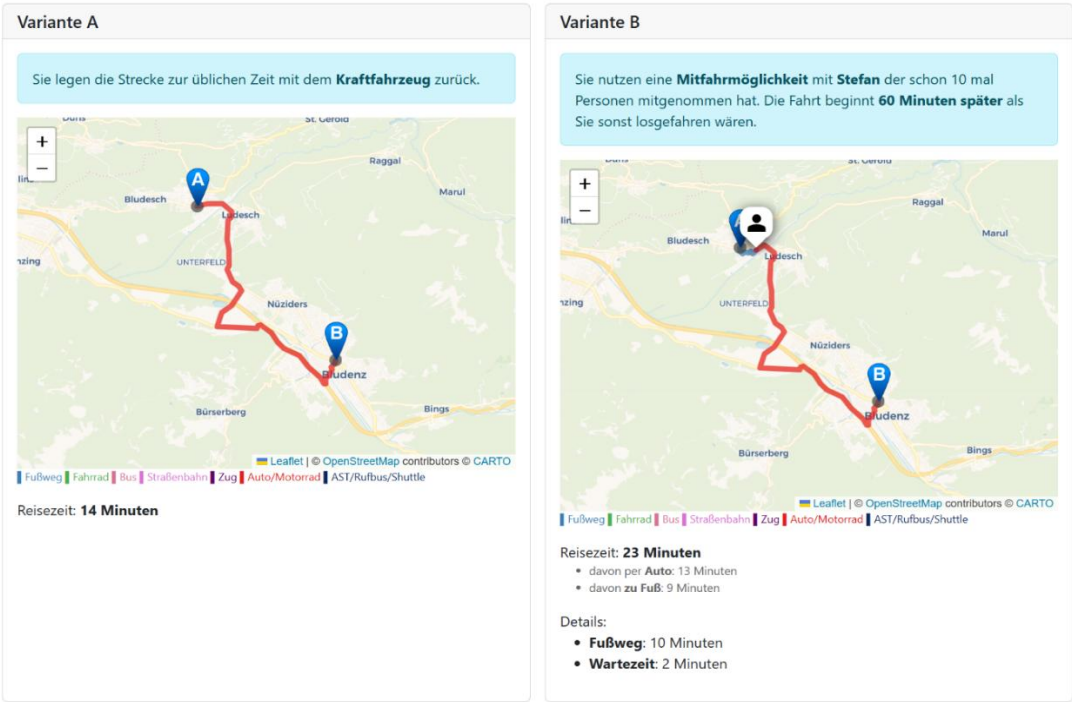


Abbildung 3: Beispiel einer personalisierte Routenentscheidung.

Um unterschiedliche Hypothesen testen zu können wurden die in Tabelle 6 beschriebenen Szenarien abgefragt. Dabei wurden den Befragten höchstens sechs zufällig ausgewählte Szenarien zur Auswahl gegeben, wobei nicht bei allen Befragten alle Szenarien relevant waren. So wurden z.B. keine Szenarien zu Fahrgemeinschaften als Fahrer:in genutzt, wenn die Befragten kein Auto im Haushalt verfügbar haben.

Tabelle 6: Szenarien im MyTrips SCE.

Szenarien im MyTrips SCE	
Regelmäßige Wege	R1: Regelmäßiger Weg mit dem Auto, Mitfahrer:in
	R2: Regelmäßiger Weg mit dem Auto, Auto nicht verfügbar, Mitfahrer:in
	R3: Regelmäßiger Weg mit dem Auto, Parkplatz nicht verfügbar, Mitfahrer:in
	R4: Regelmäßiger Weg mit anderem Verkehrsmittel, Mitfahrer:in
	R5: Regelmäßiger Weg mit anderem Verkehrsmittel, Fahrer:in, bekannte Person
	R6: Regelmäßiger Weg mit anderem Verkehrsmittel, Fahrer:in
Unregelmäßige Wege	NRfix1: Unregelmäßiger Weg mit fester Anfangszeit, Mitfahrer:in
	NRfix2: Unregelmäßiger Weg mit fester Anfangszeit, Fahrer:in
	NRflex1: Unregelmäßiger Weg mit flexibler Anfangszeit, Mitfahrer:in
	NRflex2: Unregelmäßiger Weg mit flexibler Anfangszeit, Fahrer:in

Das Design dieser Umfrage diene dazu, möglichst praxisnahe Antworten zu erhalten, wie hoch die Akzeptanz von Mitfahrmöglichkeiten ist, und welche Parameter die wesentlichen Einflussfaktoren sind. Im nächsten Abschnitt gehen wir detailliert auf die Ergebnisse der Umfrage ein. Die Anwendung des MyTrips SP-off-RP Designs bietet dabei den Vorteil, dass die Befragten die hypothetische Alternative zu ihrem derzeitigen Mobilitätsverhalten, also im Vergleich zu einer wirklich von ihnen zurückgelegten Route angeboten bekommen. Dadurch sinkt die hypothetische Verzerrung in SCE, da die Personen sich besser in die jeweilige Auswahl-situation hineinversetzen können und so die Änderungen bei der Wahl besser berücksichtigen können.

4.2 Umfrageergebnisse

Insgesamt haben N=1029 Personen die Umfrage vollständig abgeschlossen. In Abbildung 4 sieht man die soziodemografischen Merkmale der Stichprobe.

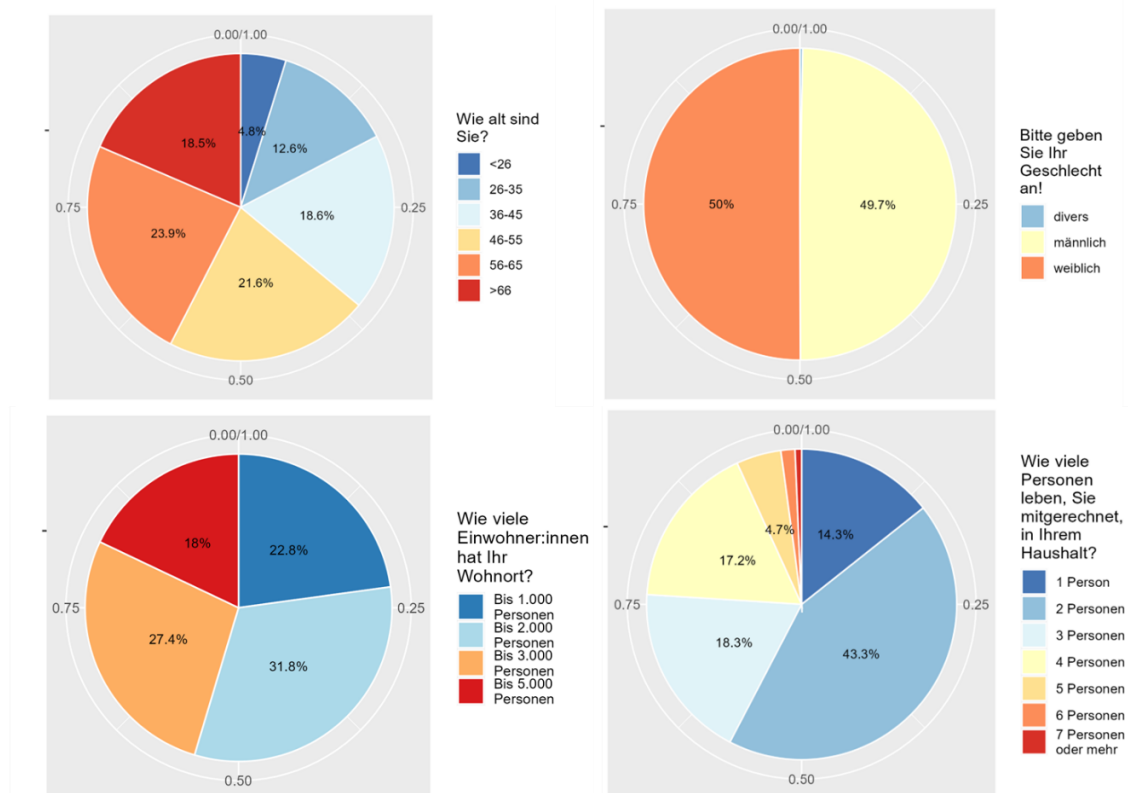


Abbildung 4: Soziodemografische Zusammensetzung der Stichprobe der Befragung.

Die Stichprobe ist über die unterschiedlichen Merkmale ausgewogen. Die Verteilung der Haushaltsgrößen entspricht mit durchschnittlich 2,6 Personen pro Haushalt nicht der

Verteilung der Haushaltgrößen in ganz Österreich, sondern ist etwas höher als im österreichischen Durchschnitt von 2.17 (Statistik Austria Haushaltsprognosen). Das ist konsistent mit anderen Studien, die sagen, dass die Haushaltgrößen im ländlichen Raum über denen in größeren Städten liegen.

4.2.1 Ergebnisse zum aktuellen Mobilitätsverhalten

Wie erwartet ist die Autoverfügbarkeit in den befragten Haushalten mit fast 98% sehr hoch. Ebenso haben fast 98 % der Befragten einen Autoführerschein. Daher ist es nicht überraschend, dass nur 11 % der Befragten angeben, dass sie des Öfteren auf Wege verzichten müssen, weil ihnen kein Fahrzeug zur Verfügung steht. Am häufigsten muss dabei auf Freizeitwege verzichtet werden (ca. 7 % der Befragten). Dabei ist die Aufteilung der Personen, die des Öfteren auf Wege verzichten, weil kein Fahrzeug zur Verfügung steht, zwischen den Altersgruppen recht verschieden (Tabelle 7:7). Andere Gruppen die überdurchschnittlich oft auf Fahrten verzichten müssen sind Personen mit geringem persönlichem Einkommen (<500 Euro: 21,4 %, <1000 Euro: 28,6 %, <1500 Euro 20,8 %) aber auch Arbeitslose/-suchende (30,4 %). Daneben haben auch Frauen (14,5 %) und Personen aus kleineren Gemeinden (14,0 %) eine etwas höhere Wahrscheinlichkeit auf Fahrten verzichten zu müssen, weil kein Fahrzeug zur Verfügung steht.

Tabelle 7: Anteil der Personen die angaben, öfters Wege nicht anzutreten, weil ihnen ein Fahrzeug fehlt. Aufgeschlüsselt nach Altersgruppen.

	<26	26-35	36-45	46-55	56-65	>66
Ich muss öfter auf Wege verzichten, weil kein Fahrzeug zur Verfügung steht.	30,6%	15,5%	12,0%	10,0%	7,8%	8,4%

4.2.2 Ergebnisse zur Bereitschaft für Fahrgemeinschaften

In Abbildung 5 sieht man, die allgemeine Bereitschaft für unterschiedliche Rollen in einer Fahrgemeinschaft. Man sieht, dass insgesamt 18,4% mehr der Befragten bereit sind als Fahrere:in als als Mitfahrer:in in einer Fahrgemeinschaft zu agieren.

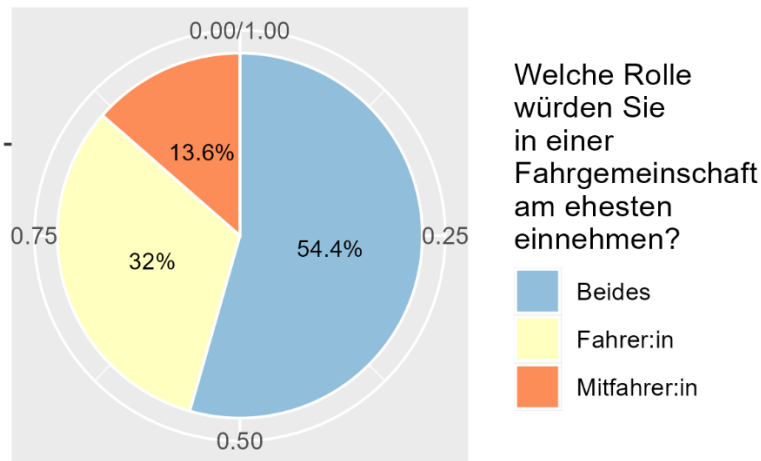


Abbildung 5: Bereitschaft verschiedene Rollen in einer Fahrgemeinschaft zu übernehmen.

Wie schon bei den nicht angetretenen Wegen ist die Gruppe der unter 26-jährigen auch die einzige Gruppe, bei der sich gleich viele Personen bereiterklären die Rolle der Mitfahrer:in wie die Rolle der Fahrer:in einzunehmen (Abbildung 6).

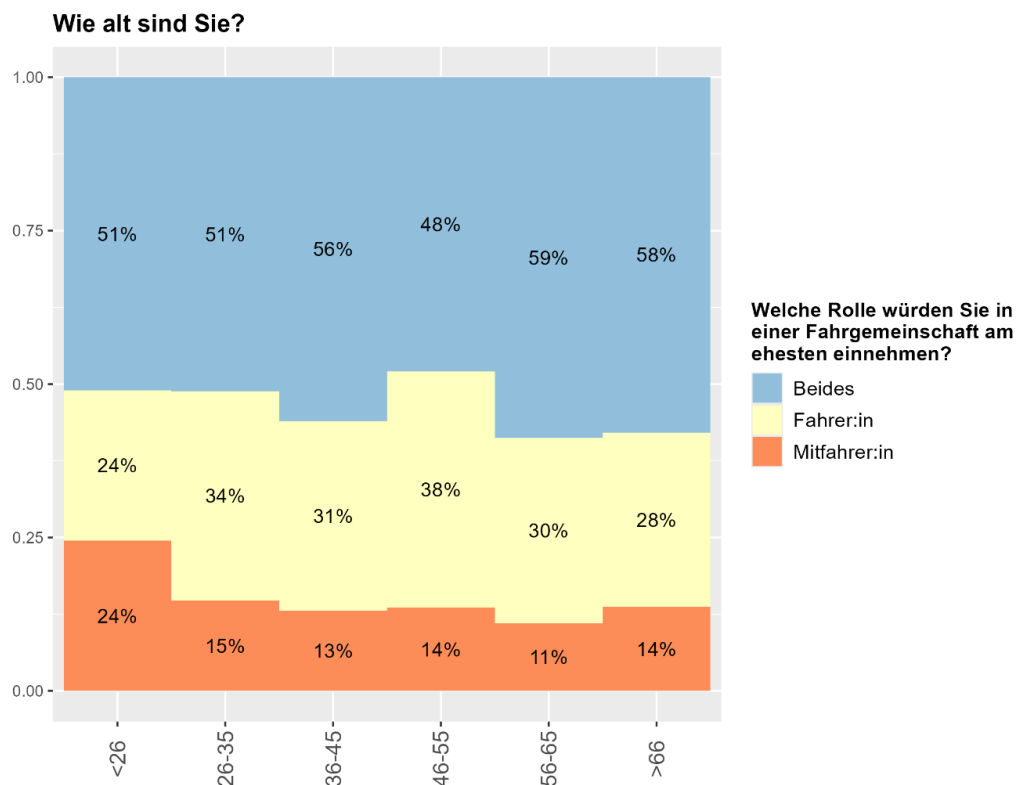


Abbildung 6: Bereitschaft verschiedene Rollen in der Fahrgemeinschaft einzunehmen nach Altersgruppen.

In allen anderen Gruppen sind deutlich mehr Personen bereit Fahrer:in als Mitfahrer:in zu sein (von 14 % mehr bei den über 66-jährigen bis 24 % mehr bei den 46-55-jährigen). Andere Gruppen, die eine überdurchschnittliche Bereitschaft zeigen die Rolle der Mitfahrer:in einzunehmen sind Personen mit sehr geringem Einkommen. Bei Personen mit persönlichem Nettoeinkommen unter 500 Euro sind sogar 15 % mehr Befragte bereit mitzufahren als selbst in einer Fahrgemeinschaft zu fahren. Bei Einkommen bis 1000 Euro dreht sich das Verhältnis dann um, aber es sind dort auch nur 8 % mehr Personen bereit Fahrer:in als Mitfahrer:in in einer Fahrgemeinschaft zu sein. Auch der Bildungsgrad hat einen Einfluss auf die Differenz der Bereitschaft zwischen Personen, die sich vorstellen können mitzufahren oder zu fahren. So steigt mit dem Bildungsgrad diese Differenz etwas an (14 % bei Befragten mit Pflichtschulabschluss, 20 % bei Personen mit Universitäts-/FH/Akademieabschluss). Ebenso sind Frauen eher bereit mitzufahren als Männer. In Abbildung 7 sieht man, dass bei Frauen ist der Unterschied zwischen den Bereitschaften zu fahren und mitzufahren nur 10 %, bei Männern sind 27 % mehr Befragte bereit in einer Fahrgemeinschaft selbst zu fahren als mitzufahren. All dies ist wenig überraschend, sind im Normalfall autofahrraffine Personen überwiegend männlich und mit entsprechenden finanziellen Mitteln ausgestattet¹⁴. Umso wichtiger ist es, diese unterschiedlichen Benutzergruppen zusammenzubringen, um ein funktionierendes Mitfahrssystem zu schaffen.

¹⁴ Statistisches Bundesamt Deutschland, 2025: Mobilitätsverhalten von Frauen und Männern, <https://www.destatis.de/Europa/DE/Thema/Verkehr/Mobilitaet-Frauen-Maenner.html>

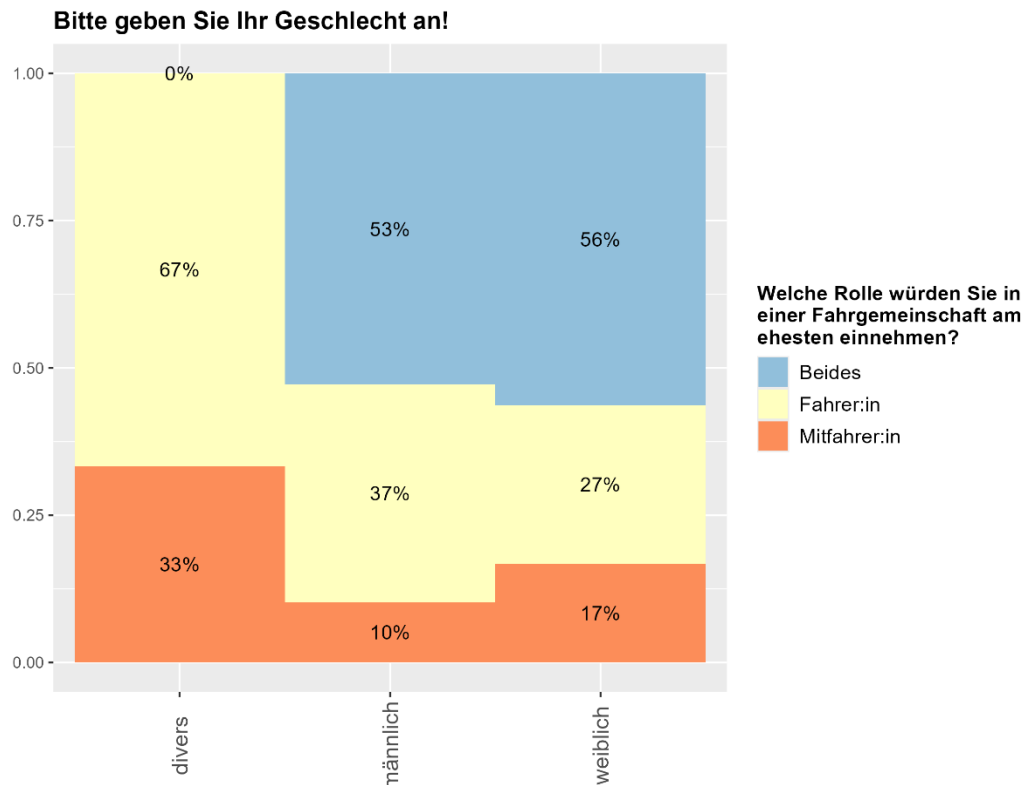


Abbildung 7 Bereitschaft verschiedene Rollen in der Fahrgemeinschaft einzunehmen nach Geschlecht.

Im privaten Umfeld werden bei den meisten Personen zumindest manchmal Fahrgemeinschaften gebildet (56,2 %), während 15,8 % der Befragten sogar sagen, dass sie häufig jemandem mitnehmen oder sich mitnehmen lassen. Allerdings sagen auch 28 % der Befragten, dass sie sich nie mitnehmen lassen oder jemanden mitnehmen.

4.2.3 Ergebnisse zu Treibern für Fahrgemeinschaften

In der Befragung wurde auch nach Umständen gefragt, jemanden anderen mitzunehmen oder sich mitnehmen zu lassen. Abbildung 8 zeigt, dass die Befragten vor allem Personen aus ihrem Bekanntenkreis mitnehmen (sehr wichtig für 52 % der Befragten und wichtig für 36 % der Befragten). Weiterhin war es den Befragten sehr wichtig, genug Zeit zur Planung zu haben (sehr wichtig 49 %, wichtig 30 %). Auch ein geringer Umweg von weniger als 10 Minuten hat eine hohe Wichtigkeit (35 % sehr wichtige, 38 % wichtig). Andere Gründe wie die Bedürftigkeit der mitzunehmenden Person oder eventuelle Mobilitätseinschränkungen wurden noch von zumindest 20 % bzw. 15 % der Befragten als

sehr wichtig eingeschätzt. Eine Vergütung wird von den Fahrer:innen nicht als wichtig eingeschätzt.

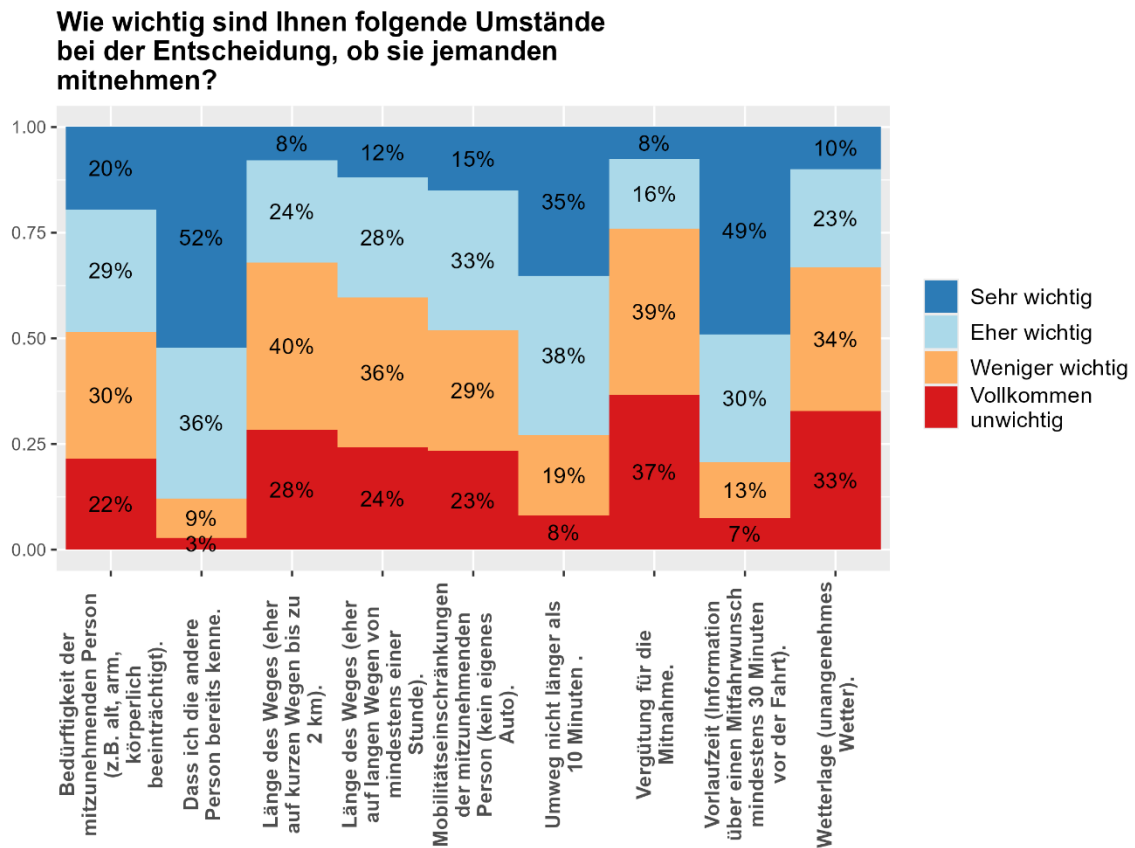


Abbildung 8: Umstände unter denen Fahrer:innen bereit sind andere mitzunehmen.

Beim Mitfahren ist die angegebene Reihenfolge der Umstände ähnlich (Abbildung 9). Auch hier ist es wichtig, dass Fahrer:innen aus dem Bekanntenkreis sind (sehr wichtig 47 %, eher wichtig 39 %) und dass genügend Vorlaufzeit zur Planung besteht (sehr wichtig 37 %, wichtig 39 %). Es werden allerdings auch häufiger Mobilitätseinschränkung und körperliche Beeinträchtigung als wichtiger Umstand genannt. Kosten sind eher zweitrangig.

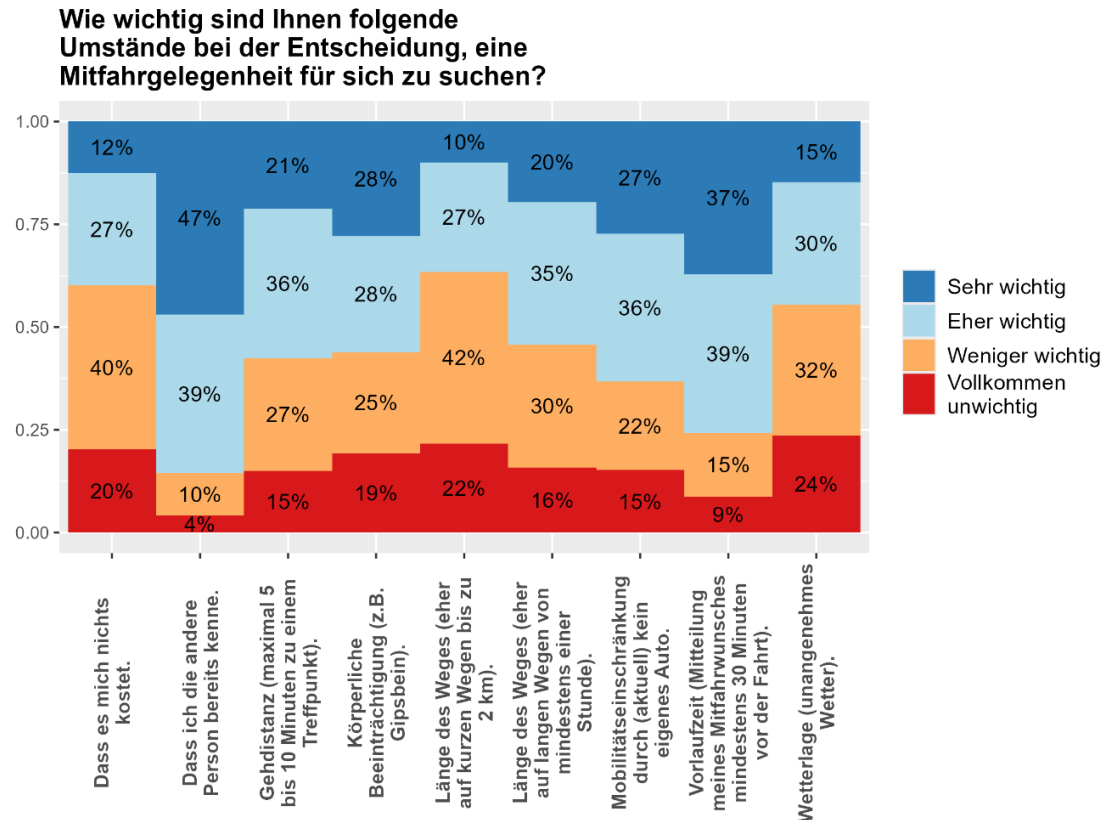


Abbildung 9: Umstände unter denen die Befragten bereit sind bei anderen mitzufahren.

Punkte, die sich für Mitfahrende als besonders wichtig herausstellen sind die Bereitstellung einer Beförderungsgarantie. Auf die Frage, ob es wichtig ist, dass die Mitfahrgelegenheit ausfallsicher ist (also z.B. indem bei Verzögerungen zeitnah ein Taxi bereitgestellt wird), gaben 47,1 % an, dass für sehr wichtig zu halten, 35,7 % für eher wichtig und nur 4,9 % für vollkommen unwichtig. Ebenso werden wettergeschützte Wartebereiche als wichtige Komponente angesehen, um bei anderen mitzufahren. 28,7 % halten das für sehr wichtig, 44,3 % für eher wichtig und nur 5,3 % für vollkommen unwichtig.

4.3 Umfrageergebnisse aus dem SCE

Einige Ergebnisse des ersten Befragungsteils können mit den Ergebnissen des SCE validiert werden. Im SCE werden wie in Tabelle 6 beschrieben neun unterschiedliche Szenarien abgefragt, wobei jede der befragten Personen maximal sechs SCE-Fragen beantworten musste. Damit sollte verhindert werden, dass Personen ihre Aufmerksamkeit wegen einer

zu langen Befragungsdauer verlieren. Abbildung 10 zeigt, dass wie bei der direkten Frage in Abbildung 5 die Rolle des Fahrenden beliebter ist, als die des Mitfahrenden. In den Szenarien, wo die Alternativvarianten die des Mitfahrers waren (R1-R4, NRfix1, NRflex1), wird in etwas über 40 % (40,13 % - 44,24 %) der SCE die Rolle des Mitfahrenden gewählt wird, während in 60 % der Fälle die Originalvariante gewählt wird. Bei Routineweg-Szenarien, in denen die Alternativvariante ist, als Fahrer:in andere Personen mitzunehmen (R5, R6), ist dieses Verhältnis ca. umgedreht und in ca. 40 % (39,76 % - 41,72 %) der Fälle wird die Originalvariante gewählt während in 60 % der Fälle die Alternative der Fahrgemeinschaften als Fahrer:in gewählt wird. Bei Nichtroutinewegen (NRfix2, NRflex2) ist dieses Verhältnis etwas schlechter mit ca. der Hälfte der Szenarien (47,91 % - 50,68 %), bei denen die Fahrgemeinschaftsalternative gewählt wird. Dies bestätigt das Ergebnis, dass gerade die Planbarkeit der Wege sehr wichtig ist, was bei Nichtroutinewegen generell etwas schwerer sein kann.

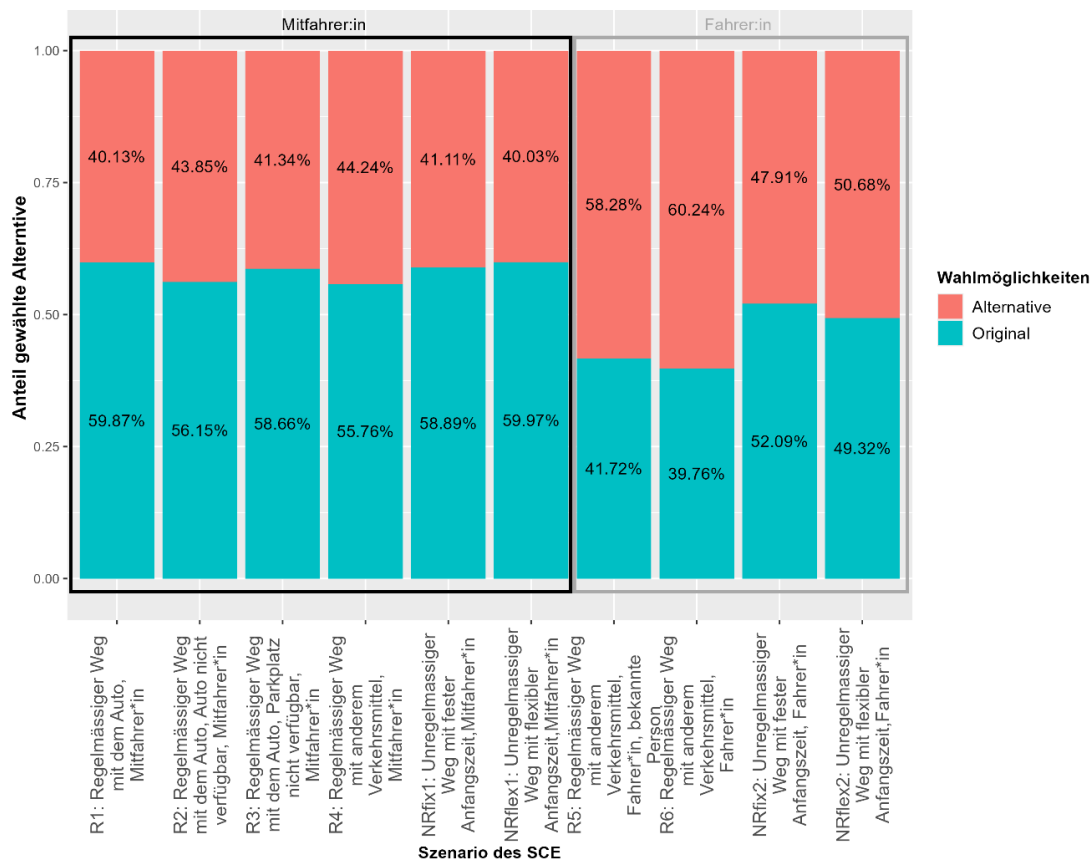


Abbildung 10: Anteil von Originalroute und Alternative für Mitfahrer:innen und Fahrer:innen Szenarien.

In Szenarien R2, R4, NRfix1 und NRflex1 wurde getestet, ob Wege, die mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden, eher oder weniger oft durch Fahrgemeinschaften ersetzt werden. Dabei zeigt sich, dass gerade Fußwege eher nicht durch Wege als Mitfahrer:in ersetzt werden. So werden nur 30 % der Wege, die derzeit zu Fuß zurückgelegt werden, durch Wege in einer Fahrgemeinschaft ersetzt. Wege im ÖV und mit dem Fahrrad werden dagegen in ca. 50 % der Fälle durch Wege in einer Fahrgemeinschaft ersetzt, wenn sie zur Verfügung stehen. Selbst wenn das Auto kurzfristig nicht zur Verfügung steht, werden Wege, die zu Fuß zurückgelegt werden können, eher nicht durch Fahrgemeinschaften ersetzt.

Betrachtet man das Potential für Mitfahrgelegenheiten bei Wegen (Tabelle 8) mit unterschiedlichen Aktivitäten, fällt auf, dass vor allem bei Freizeitwegen und bei Treffen mit anderen Personen sowohl die Rolle als Mitfahrer:in wie auch als Fahrer:in häufiger gewählt wird als bei anderen Aktivitäten. Bei Pendelwegen ist die Bereitschaft gering. Insgesamt sind die Bereitschaften aber bei allen Wegen vergleichbar eine Fahrgemeinschaft zu nutzen.

Tabelle 8: Anteil der gewählten Alternative mit Fahrgemeinschaft bei unterschiedlichen Aktivitäten.

	Sharing is Caring					DOMINO	
	Begleitung anderer Person	Einkaufen	Erledigung	Freizeitweg	Treffen mit anderen Personen	Pendelwege	Pendelwege mit P&R
Mitfahrer:in	39,73 %	41,69 %	35,18 %	43,05 %	50,30 %	34,72 %	39,64 %
Fahrer:in	55,52 %	51,03 %	48,51 %	56,24 %	59,91 %	48,24 %	51,88 %

Insgesamt wird eher die Alternativroute genutzt, wenn die Wege länger sind. So sind Wege, die weiterhin mit dem ursprünglich genutzten Verkehrsmittel zurückgelegt werden, durchschnittlich 26,2 km lang (median: 13,3 km) und Wege, bei denen eine Alternative in einer Fahrgemeinschaft genutzt wird, durchschnittlich 34,4 km (Median 17,6 km) lang.

Es wurde auch untersucht, wie sich unterschiedliche sozio-demografische Faktoren auf die Wahl der Alternative mit Mitfahren auswirken. Dabei wurde nach Personen unterschieden, die die Fahrgemeinschaftsalternative immer auswählen, nie auswählen oder sowohl Originalrouten wie auch Alternativrouten mit Fahrgemeinschaft auswählen.

Im Fall von Alternativen als Mitfahrer:in zeigt Abbildung 11, dass jüngere Personen am ehesten bereit sind die Rolle als Mitfahrer:in zumindest in gewissen Szenarien einzunehmen. Je älter die Personen sind, desto größer ist der Anteil derer, die nie in Betracht ziehen die Rolle als Mitfahrer:in einzunehmen. Ebenso ergibt sich, dass Personen mit niedrigerer Bildung wenig bereit sind diese Rolle als Mitfahrer:in einzunehmen. Bei Personen mit Pflichtschulabschluss sind 25 % nie bereit die Rolle einzunehmen und nur 4 % wählen immer die Alternative als Mitfahrer:in ein, während bei Personen mit Matura die Rolle der Mitfahrer:in nur bei 19% nie und bei 14% immer gewählt wird.

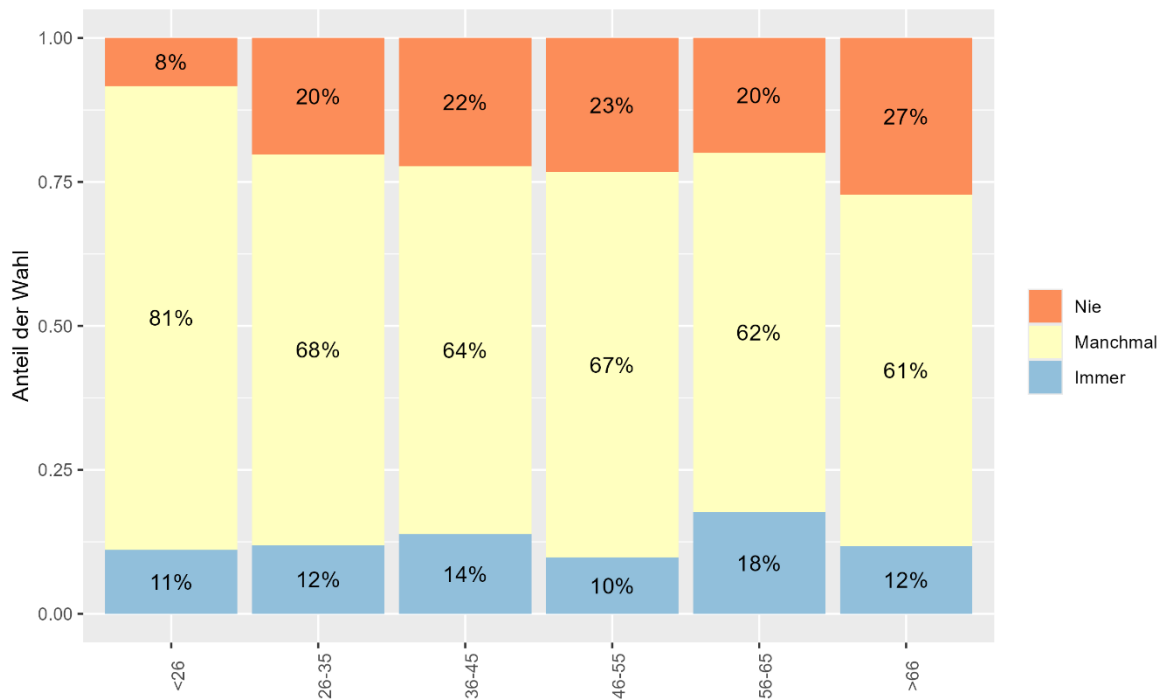


Abbildung 11: Anteil der Befragten und Häufigkeit der Wahl der Rolle als Mitfahrer:in nach Altersgruppen.

Bei der Rolle der als Fahrer:in sieht die Bereitschaft etwas anders aus. In Abbildung 12 sieht man, dass vor allem jüngere und ältere Personen häufiger die Alternative nie auswählen, während und Personen mittleren Alters die Variante mit größerer Häufigkeit zumindest manchmal auswählen. Betrachtet man die Rolle der Fahrer:in bei unterschiedlichen Bildungsgraden ist das Bild weniger eindeutig als bei der Rolle der Mitfahrer:in, da hier die Personen mit Pflichtschulabschluss sowohl den größten Anteil an Personen haben, die die Rolle der Fahrer:in nie einnehmen (30 %), aber auch den höchsten Anteil an Personen, die die Rolle immer einnehmen (37%), während dieser Anteil bei anderen Personengruppen kleiner ist.

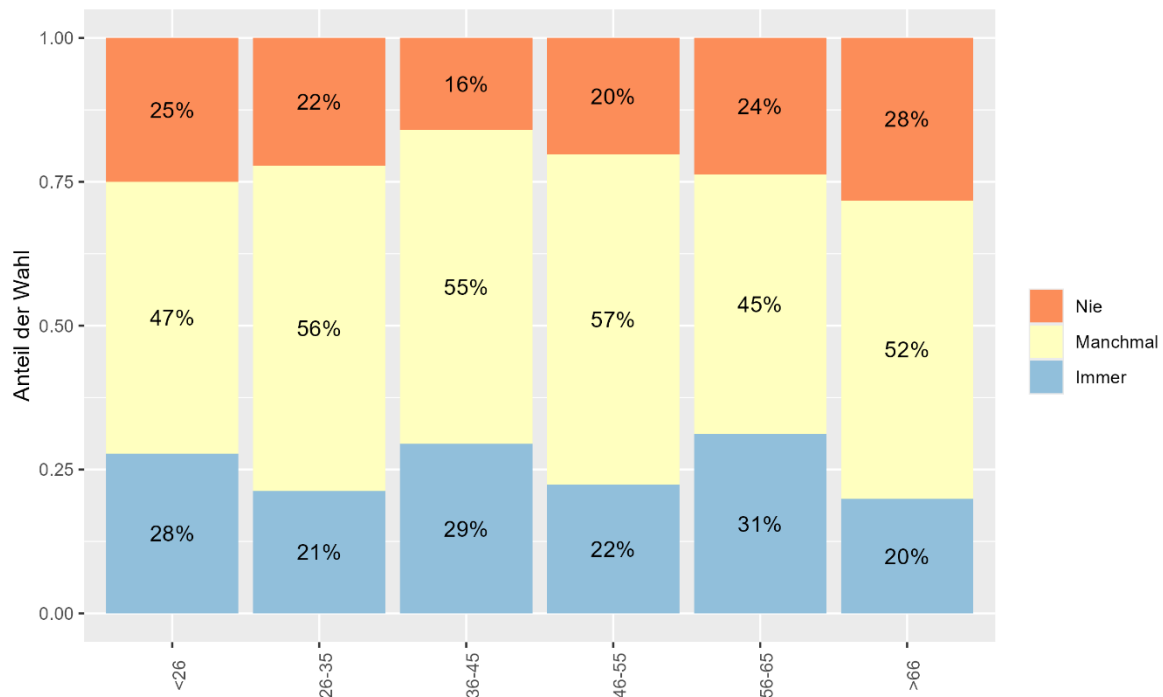


Abbildung 12: Anteil der Befragten und Häufigkeit der Wahl der Rolle als Fahrer:in nach Altersgruppen.

Sieht man sich die Aufteilung der Wahl der unterschiedlichen Rollen in der Fahrgemeinschaft nach Gemeindegröße an (Abbildung 13), fällt auf, dass der Anteil der Personen, die die Alternative mit Fahrgemeinschaft nie wählen sowohl für die Rolle der Fahrer:in wie auch der Mitfahrer:in mit der Größe der Gemeinde steigt. Bei den Personen, die die Fahrgemeinschaft immer auswählen ist dies allerdings für Fahrer:innen und Mitfahrer:innen unterschiedlich. Bei Fahrer:innen nimmt der Anteil der Personen, die die Fahrgemeinschaftsalternative wählen mit der Größe der Gemeinde zu, während er bei der Rolle der Mitfahrer:in mit der Größe der Gemeinde abnimmt.

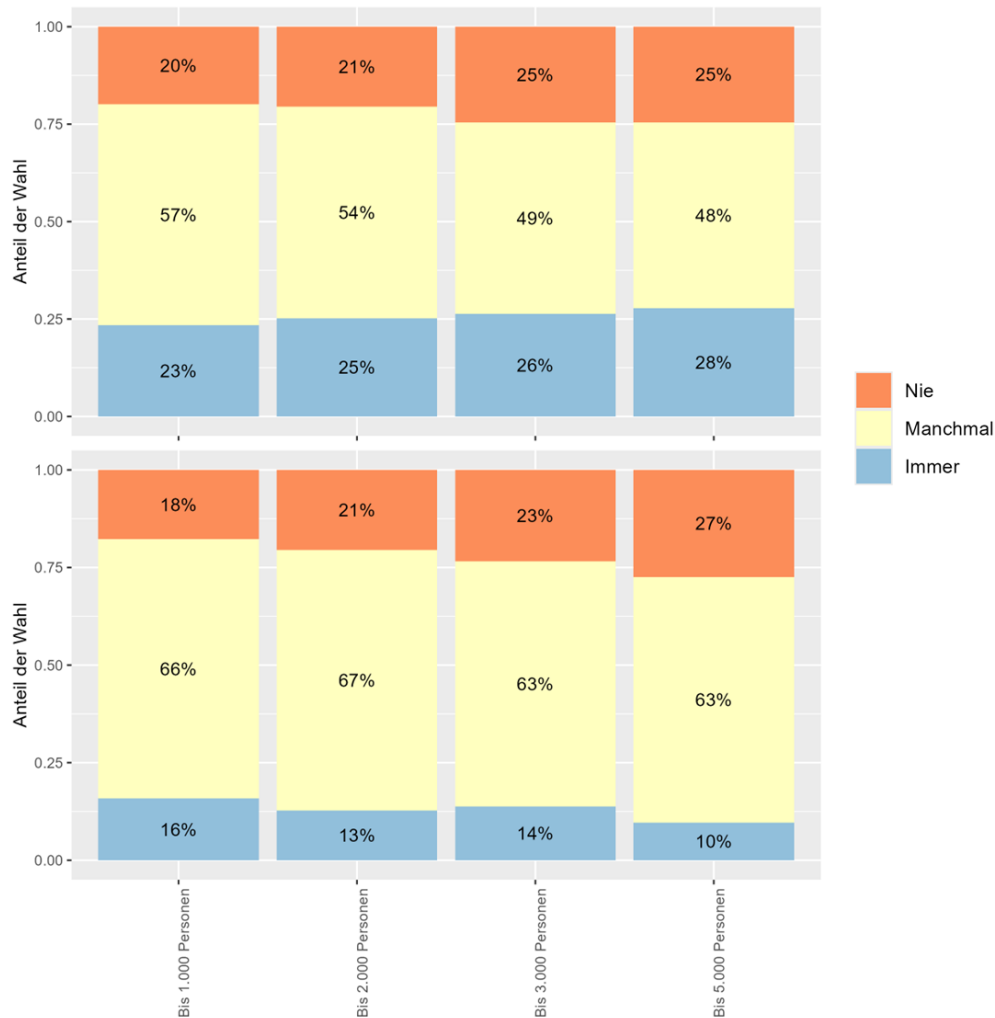


Abbildung 13: Anteil der Befragten und Häufigkeit der Wahl der Rolle als Fahrer:in (oben) und Mitfahrer:in (unten) nach Gemeindegröße.

Betrachtet man die Wahl der Fahrgemeinschaftsalternativen nach pro:NEWMotion Typen (Abbildung 14) stellt man fest, dass Personen des „Niederen Bedarfs“ sowohl für die Rolle der Fahrer:in wie auch der Mitfahrer:in am schwersten zu bewegen sind. Diese Gruppe, ist im Allgemeinen am schwersten dazu zu bewegen von Gewohnheiten abzuweichen. Im Gegensatz dazu ist die Gruppe der „Hoch informierten Nachhaltigkeit“ am leichtesten zu umweltfreundlichen Alternativen zu bewegen und ist daher auch hier die Gruppe, die am häufigsten die Alternativen mit Fahrgemeinschaften wählt. Interessant sind die Gruppen der „Pragmatisch interessierten“, die als einzige Gruppe eher dazu neigt die Rolle der Mitfahrer:in als die der Fahrer:in zu wählen, während es unter der „Spontan on the Go“ Gruppe besonders viele Befragte gibt, die die Rolle der Fahrer:in immer auswählen.

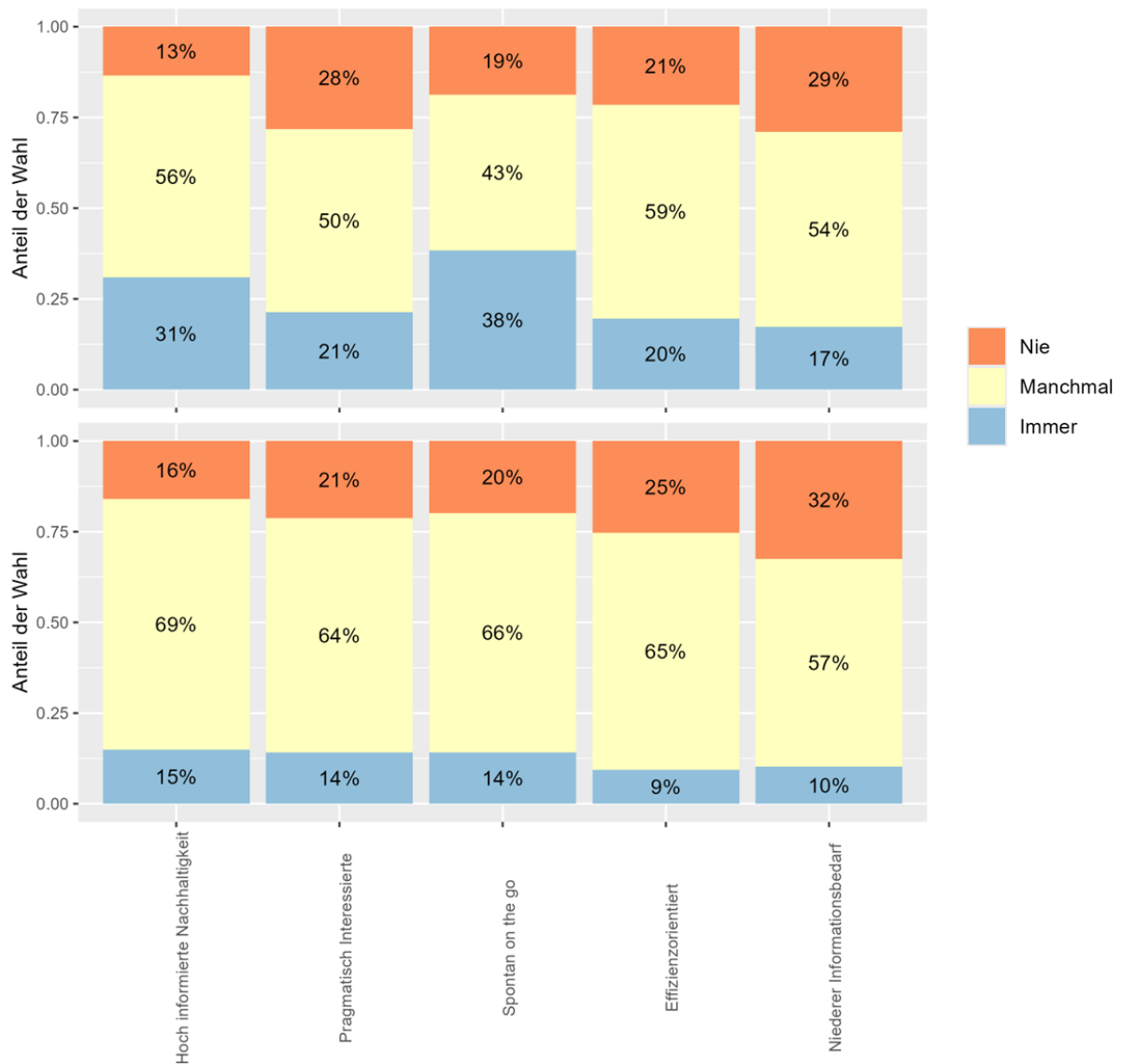


Abbildung 14: Anteil der Befragten und Häufigkeit der Wahl der Rolle als Fahrer:in (oben) und Mitfahrer:in (unten) nach pro:NEWmotion Typen.

Nach jeder der SCE wurden die Befragten nach den Gründen ihrer Wahl gefragt. Es zeigte sich dabei, dass bei den Gründen für die Nutzung der Originalroute ohne Fahrgemeinschaft die Zeit mit durchschnittlich 37,8 % vor Komfort mit 25,1 %, „Fahre lieber alleine“ mit 18,3 % und der unsicheren Rückfahrt mit 14,4 % am häufigsten als Gründe genannt wurden. Dabei wurde Komfort vor allem bei den Routen genannt, die derzeit im Auto zurückgelegt werden (durchschnittliche 31,1 %).

Wurde die Alternativroute ausgewählt, ist die Hilfsbereitschaft deutlich der wichtigste Grund mit durchschnittlich 49,4 % bei Routen bei denen man als Fahrer:in der

Fahrgemeinschaft agiert. Umwelt wurde immerhin bei 24,0 % der gewählten Routen als Mitfahrer:in und 17,0 % der gewählten Routen als Fahrer:in als Grund für die Wahl der Alternative mit Fahrgemeinschaft genannt. Bei Routen bei denen man als Mitfahrer:in agiert ist Komfort mit durchschnittlich 28,3 % ein wichtiger Grund für die Wahl. Geselligkeit mit 15,5 % und vor allem bei Routen als Mitfahrer:in waren die Kosten mit 14,2 % weitere oft genannte Gründe. Die genaue Analyse der Gründe ist im Appendix: Gründe für Verkehrsmittelwahl zu sehen.

4.3.1 Gründe für die Wahl von Alternativen im SCE

Wenn man die Gründe nach pro:NEWmotion Typen aufschlüsselt, fallen folgende Dinge auf. Die Typen „Spontan on the Go“, „Pragmatisch Interessiert“ und „Niedriger Bedarf“ nennen zudem überdurchschnittlich häufig den Komfort als Motivation die Mitfahrer:innenrolle zu wählen. Für den Typ „Hoch informierte Nachhaltigkeit“ steht erwartungsgemäß stärker der Umweltschutz im Vordergrund – ein Ergebnis, das gut zur Typologie passt.

Der Wunsch nach Gesellschaft wird insgesamt nur selten überdurchschnittlich genannt – einzig beim Typ „Niedriger Informationsbedarf“ tritt dieses Motiv häufiger auf, was eventuell auf eher einsame oder ältere Personen hinweisen könnte. Umgekehrt äußern gerade diese Personen auch besonders oft den Wunsch, allein unterwegs zu sein, was einen spannenden Widerspruch andeutet.

Bei den Hemmnissen zeigt sich, dass eine unsichere Rückfahrt vor allem die Typen „Spontan on the Go“ und „Effizienzorientiert“ überdurchschnittlich verunsichert. Kosten hingegen spielen für keinen Typ eine herausragende Rolle – am wenigsten sogar für „Spontan on the Go“.

Interessant ist auch der Blick auf den Faktor Zeit als Trigger, um mitzufahren: Für die „Effizienzorientierten“ ist sie ein häufiger Auslöser, während sie für „Spontan on the Go“ überraschend wenig Bedeutung hat. Auch die „Hoch informierte Nachhaltigkeit“ nennt Zeit nur selten als Grund für das Mitfahren.

Die detaillierte Auswertung der Gründe nach pro:NEWmotion Typen ist in Appendix: Gründe für Verkehrsmittelwahl nach pro:NEWMotion Typologie zu sehen.

5 Potential und Nutzen von Fahrgemeinschaften

Da die Information über genau zeitlich und geographisch verortete Wege für ganz Österreich nicht verfügbar ist, ist es nicht möglich, das genaue Potential über die Anzahl möglicher Matches von Fahrere:innen und Mitfahrer:innen zu ermitteln. Daher wurde im Rahmen von „Sharing is Caring“ eine zweigleisige Potentialanalyse durchgeführt. Dabei wurden folgende Inputs verwendet:

- 1) Basierend auf den SCE-Experimenten aus der Befragung wurden Verkehrsmittelwahlmodelle geschätzt. Diese statistischen Modelle ermöglichen es in verschiedenen Szenarien die Wahrscheinlichkeit für die Wahl von Mitfahrangeboten zu berechnen wenn es diese Alternativen zu der bisherigen Verkehrsmittelwahl gibt. Damit lässt sich das Potential von Begleitmaßnahmen abschätzen.
- 2) Ergebnisse des D-A-CH-Forschungsprojekts INTRO¹⁵ wurden herangezogen, um das lokale Potential von Fahrgemeinschaften im ländlichen Raum beschreiben zu können.

Für die Schätzung von Verkehrsmittelwahlmodellen wurden die Daten der SCE herangezogen. Neben den in den SCE enthaltenen Information über Reisezeiten und Verkehrsmittelnutzung wurden Kosten für die einzelnen Optionen errechnet. Als Kosten wurden die derzeitigen, offiziellen Sätze für das Kilometergeld für Auto und Fahrrad angenommen, also 50 Cent pro Kilometer für Fahrten im Auto und 25 Cent pro Kilometer für Fahrten mit dem Fahrrad. Die Kosten pro Kilometer im ÖV wurden abgeschätzt, indem die durchschnittlichen jährlichen Kosten für den öffentlichen Verkehr aus der letzten Konsumerhebung (2019/20) durch die durchschnittlich jährlichen Kilometer im ÖV geteilt wurden. Daraus ergibt sich ein Wert von 8 Cent pro Kilometer. Für das Mitfahren wurde angenommen, dass für die Rolle als Fahrer:in die gleichen Kosten anfallen wie für Wege allein mit dem Auto und dass das Mitfahren gratis ist.

¹⁵ <https://www.ait.ac.at/themen/energielogistik-transportoptimierung/projekte/intro>

Dabei wurden LOGIT-Modelle für die unterschiedlichen pro:NEWmotion Typen geschätzt, um zu ermitteln wie diese Reisezeiten, Wartezeiten und Kosten bei Mitfahrgelegenheiten bewerten. Daneben wurden auch andere Einflussfaktoren wie das Geschlecht der Fahrer:in, Wettereinflüsse und Anzahl der schon durchgeführten Fahrten der Fahrer:in getestet. Diese zeigten, abgesehen von Regen bei aktiven Modi keinen Einfluss auf die Modelle.

Modelle wurden getrennt für die Rolle des Fahrenden und des Mitfahrenden geschätzt¹⁶. Die Modelle ermöglichen die Bereitschaft an der Teilnahme an Fahrgemeinschaften sowohl für Fahrer:innen wie Mitfahrer:innen abhängig von Push-Maßnahmen die Veränderungen der Fahrten in Bezug auf Reisezeit und Kosten zu modellieren. Beispiele dafür könnten Maßnahmen wie Straßenmauten, umfassendes Parkraummanagement, High-Occupancy Lanes oder die Freigabe von Busspuren für Fahrzeuge mit Besetzungsgrad von mindestens 2 Personen sein.

Die folgenden Szenarien wurden mit Hilfe des Verkehrsmittelwahlmodells modelliert. Neben dem Basisszenario wurden Szenarien modelliert, bei denen der zeitliche Unterschied zwischen Originalroute bzw. der Alternativroute um 5 bzw. 10 Minuten erhöht wurde. Dort würde sich die Fahrzeit allein im Auto erhöhen, da die Kapazität der Spuren für alleiniges Fahren verringert würde. Für Personen in Fahrgemeinschaften würde sich die Fahrzeit verringern. Dieser Effekt wurde modelliert, indem die Fahrzeiten der Originalrouten erhöht und der Alternativrouten verringert wurde. Die Ergebnisse sind in Tabelle 9 zu sehen. Die Tabelle enthält ebenso Szenarien, in denen die Originalroute um 5 bzw. 10 Euro teurer gemacht wurde. Beispiele hierfür könnten Parkgebühren am Zielort oder Straßenmauten sein.

Die Ergebnisse zeigen, dass die Befragten nur bedingt auf erhöhte Gebühren und auch auf längere Fahrzeiten reagieren. Am größten ist der Einfluss der Zeitänderung auf die Bereitschaft zu fahren mit einer Änderung von knapp 3%. Insgesamt ist der Einfluss von Reisezeit und Kosten auf die Rolle des Mitfahrers kleiner, auch daher, da die Annahme des SCE war, dass Mitfahrer:innen keine Kosten anfallen und die Personen wahrscheinlich bereit sind, gewisse Zeitnachteile in Kauf zu nehmen wenn sie bereit sind die Rolle des Mitfahrers einzunehmen. Eine Kombination von Pusheffekten des Preises und der

¹⁶ Die genauen Modellspezifikationen können auf Nachfrage gerne übermittelt werden.

Reisezeit beeinflusst die Bereitschaft in einer Fahrgemeinschaft mitzufahren um 2,7%, und um zu fahren um 3,6%.

Tabelle 9: Ergebnis des Verkehrsmittelwahlmodells zum Anteil jener Personen, die in unterschiedlichen Szenarien bereit wären als Fahrer:in bzw. Mitfahrer:in in einer Fahrgemeinschaft zu fahren.

Szenario	Anteil mit Bereitschaft als Fahrer:in	Anteil mit Bereitschaft als Mitfahrer:in
Basiswert	52,9%	41,3%
+5 Minuten Reisezeit für Fahrten allein	54,5%	41,8%
+10 Minuten Reisezeit für Fahrten allein	55,8%	42,4%
+5 Euro Kosten für Fahrten allein	53,2%	41,4%
+10 Euro Kosten für Fahrten allein	53,4%	42,8%
+10 Minuten, +10 Euro für Fahrten allein	56,5%	43,0%

Die Bereitschaft eine Fahrgemeinschaft zu nutzen, heißt noch nicht, dass das Potential für die tatsächliche Anzahl an Fahrgemeinschaften tatsächlich ausgeschöpft wird. Nur wenn es auch tatsächlich zeitlich und räumlich realistische Möglichkeiten gibt, Fahrgemeinschaften zu bilden, kann das Potential ausgeschöpft werden. Um eine Vorstellung zu erhalten, wo und in welchem Ausmaß Wege ohne großen Aufwand (wie ein zu großer Umweg) gemeinsam zurückgelegt können, wird auf Ergebnisse des D-A-CH-Forschungsprojekts INTRO¹⁷ zurückgegriffen. Dort wurden erstmals standardisierte Methoden zur Abschätzung des Mitfahrpotenzials an Park & Drive (P+D)-Standorten entwickelt und in unterschiedlichen Raumtypen pilotiert. Ziel war es, zu quantifizieren, in welchem Ausmaß sich Pkw-Fahrten bündeln lassen, wenn geeignete infrastrukturelle und organisatorische Rahmenbedingungen bestehen. Die P+D-Potenzialanalyse baut auf realitätsnahen Verkehrsmodellen (MATSim, Müller et al., 2023) und empirischen Erhebungen zur Mitfahrbereitschaft auf. Sie verknüpft räumlich-zeitliche Bewegungsdaten mit sozio-demografischen Faktoren und modelliert so, wie viele Autofahrten sich an einem Standort tatsächlich zu Fahrgemeinschaften zusammenfassen lassen. Zwei Verhaltensmodelle – ein optimistisches Szenario auf Basis der DOMINO-Erhebung und ein

¹⁷ <https://projekte.ffg.at/projekt/4906625>

konservatives Szenario auf Grundlage der Studie pro:NEWmotion – erlaubten die Spannbreite realistischer Effekte zu erfassen.

Diese Ergebnisse können zumindest auf die Mitnahme von Personen in Orte in der Nähe von großen Straßen und Pendlerströmen übertragen werden, da dort für die Mitnahme keine zu großen Umwege anfallen würden. Im Projekt INTRO wurden städtische, ländliche und suburbane Kontexte abgebildet. In Österreich wurden unter anderem die Standorte Ebreichsdorf, Stockerau und Fels am Wagram untersucht. Die Ergebnisse zeigen, dass selbst unter konservativen Annahmen ein gewisses Mitfahrpotenzial besteht. In Ebreichsdorf, einer suburban geprägten Region, ließen sich in der DOMINO-Variante rund 6,6 % aller Pkw-Wege zu Fahrgemeinschaften bündeln, was einer Einsparung von knapp 2 % der gesamten Pkw-Kilometer entspricht. Im vorsichtigeren pro:NEWmotion-Szenario verblieben noch rund 2,5 % mit einem Reduktionspotenzial von 0,7 % der Pkw-Kilometer. Ähnliche Größenordnungen zeigten sich an anderen Standorten, wobei die Werte je nach Raumtyp und Datenmodell zwischen 0,6 und 2,0 % der Pkw-Kilometer lagen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass es hier nur das Potential an Fahrgemeinschaften modelliert wird und dieses noch mit geeigneten Begleitmaßnahmen ausgeschöpft werden müsste.

Ländliche Standorte haben gerade in Regionen mit hohen Pendlerzahlen und schlechter ÖV-Erschließung durchaus ein Potenzial, signifikante Einsparungen der gefahrenen Kilometer zu erreichen, wenn es gelingt das relative Mitfahrpotenzial auszuschöpfen. Durch gezielt platzierte Sammelpunkte an Hauptachsen oder Anschlussstellen könnten sich Fahrten bündeln lassen und damit die Besetzungsgrade etwas erhöhen. Weiter entfernt von Hauptachsen ist durch die geringere Anzahl an Fahrten das Potential Mitfahrer:in und Fahrer:in zusammenzubringen gering. Dort liegt die einzige Möglichkeit darin, soziale Netzwerke der Personen zu nutzen oder Möglichkeiten zu finden, diese innerhalb z.B. von Dorfgemeinschaften zu verstärken und damit das Potential für Fahrgemeinschaften zu erhöhen. Insgesamt zeigt sich aber, dass ohne geeignete Push-Maßnahmen nur im direkten persönlichen Umfeld Fahrgemeinschaften eingegangen werden. Um größere Personengruppen zum Umdenken zu bringen und Fahrgemeinschaften auch mit nicht bekannten Personen zu nutzen müssen Maßnahmen getroffen werden, die über eine kleine Erhöhung der Kosten oder Reisezeiten hinausgehen. Beispiele wie informelle Mitnahmepunkte vor High-Occupancy Lanes in den USA zeigen, dass hoher zeitlicher Druck durchaus das Potenzial hat, Personen zum Mitfahren zu bewegen. So nutzten vor Covid ca. 38.000 Pendler nach Washington DC

zumindest einmal pro Woche informelle Mitnahmepunkte¹⁸. Allerdings sind solche Maßnahmen nur auf hoch frequentierten Wegen einsetzbar.

Auch die Ergebnisse von INTRO belegen zudem, dass die Nutzung von P+D-Angeboten wesentlich von der sozialen und digitalen Infrastruktur abhängt. In ländlichen Räumen sind neben gut sichtbaren, sicheren und gepflegten Treffpunkten am besten mit wetterfesten Unterstellmöglichkeiten auch digitale Mitfahrplattformen entscheidend, um die passenden Fahrten zu vermitteln und Vertrauen zu schaffen. In Oberösterreich oder der Ostregion Wiens haben Pilotprojekte wie „DOMINO OÖ“ oder „nahallo“ bereits gezeigt, dass Anreizsysteme (z. B. Bonuspunkte für geteilte Fahrten) die Bildung von Fahrgemeinschaften erhöhen können. Ebenso wichtig ist die Integration solcher Angebote in bestehende Mobilitätsplattformen, um den Umstieg auf gemeinschaftliche oder öffentliche Verkehrsmittel zu erleichtern.

Insgesamt zeigt die P+D-Potenzialanalyse, dass Mitfahren im ländlichen Raum einen kleinen Beitrag zur Reduktion des motorisierten Individualverkehrs liefern könnte. Dabei ist es essenziell, dass die notwendige digitale und physische Infrastruktur für alle nutzbar ist und im Falle der digitalen Infrastruktur von einem großen Anteil der Bevölkerung genutzt wird. Gerade benachteiligten Gruppen sind oft schwer zur Nutzung neuer, digitaler Infrastruktur zu bewegen. Daher ist es daneben essenziell persönliche Netzwerke zu stärken und die durchaus vorhandene Hilfsbereitschaft der Fahrer zu nutzen, um auch benachteiligten Gruppen die geteilte Mobilität zu ermöglichen.

¹⁸ <https://www.washingtonpost.com/transportation/2023/01/14/slug-lines-virginia-commuting-pandemic/>

6 Ergänzende Erkenntnisse und Einschätzungen von Fachpersonen

Nach der Aufbereitung der Ergebnisse wurde ein Workshop mit Expert:innen sowie benachteiligten Personengruppen durchgeführt. Ziel dieses Workshops war es, die Ergebnisse der empirischen Erhebung zu vertiefen und zusätzliche Einblicke in spezifische Herausforderungen, Bedürfnisse und Potenziale von Fahrgemeinschaften im ländlichen Raum zu gewinnen. Durch die Diskussion sollten erste Lösungsansätze erarbeitet und die Erkenntnisse aus der Befragung um praxisnahe Perspektiven ergänzt werden. Die Ergebnisse des Workshops wurden anschließend in die Gesamtanalyse einbezogen, um ein umfassenderes Bild des Potenzials von Fahrgemeinschaften zu erhalten.

6.1 Durchführung und Struktur des Workshops

Der Workshop mit dem Titel „Online-Workshop zum Projekt „Sharing is Caring“ – Fahrgemeinschaften im ländlichen Raum“ fand am 29. Oktober 2025 statt und wurde als Online-Veranstaltung durchgeführt, um eine flexible Teilnahme zu ermöglichen. Insgesamt nahmen zehn Personen aus unterschiedlichen Bereichen teil, unter anderem Mobilitätswissenschaft, Arbeitsmarktservice, Verkehrsinformation, Mobilitätsdienstleistungen, Verkehrsvermeidung, Mobilitätsagentur und Energieagentur. Diese Zusammensetzung stellte sicher, dass sowohl wissenschaftliche als auch praxisorientierte Perspektiven abgedeckt wurden.

Der Workshop umfasste zwei Schwerpunkte. Zunächst wurden ausgewählte Befragungsergebnisse im Detail vorgestellt und diskutiert. Dabei ging es zunächst um die Charakteristika der potenziellen Fahrer:innen und Mitfahrer:innen (inklusive Zugehörigkeit zur pro:NEWmotion Typologie). Weiters wurden die erhobenen Gründe für die Entscheidung, jemanden mitzunehmen bzw. selbst mitzufahren vorgestellt und in einem weiteren Schritt identifizierten Erfolgsfaktoren und Barrieren für Fahrgemeinschaften, differenziert nach Routinewegen (z. B. Einkaufswege) und Nicht-Routinewegen (z. B. Freizeit- oder Erledigungsfahrten) präsentiert. Im zweiten Teil des Workshops wurden im Projekt entwickelte Hypothesen zur Nutzung von Mitfahrgelegenheiten vorgestellt und diskutiert. Dabei ging es sich um folgende Hypothesen:

- Partizipative Service-Gestaltung reduziert Einstiegsbarriere für die Nutzung von Mitfahrgelegenheiten (A1)
- Mitnahme benötigter Hilfsmittel kann Behinderten Nutzung erschweren (A9)
- Verzicht auf Nutzung eines eigenen Fahrzeugs erfordert Push- und Pull-Maßnahmen (M1)
- Sicherheitsbedenken können durch umfangreichere Informationen reduziert werden (M2)
- Die Wahrnehmung des Services wird durch Partizipation bei der Entwicklung und durch Infos an „Kontaktpunkten“ erhöht (M3)
- Öffentliche Anerkennung ist ein starker Motivator für Fahrer:innen (W3)

Den Abschluss bildete eine Reflexionsrunde, in der die Teilnehmer:innen folgende Fragen beantworteten:

- Einschätzung der Potenziale von Mitfahrangeboten
- Empfehlungen betreffend Bedürfnisse von Zielgruppen
- Erforderliche Rahmenbedingungen für die Umsetzung

6.2 Ergebnisse der Diskussionen

Die Diskussionsergebnisse zeigen deutlich, dass Partizipation, Sicherheit, Inklusion und Kommunikation für die Akzeptanz und Nutzung von Mitfahrangeboten zentrale Erfolgsfaktoren sind. Besonders betont wurde die Bedeutung einer partizipativen Service-Gestaltung, bei der Nutzer:innen aktiv in die Entwicklung eingebunden werden. Dies trägt nicht nur dazu bei, Einstiegshürden zu senken, sondern stärkt auch das Vertrauen und die Akzeptanz. Dabei wurde hervorgehoben, dass unterschiedliche Zielgruppen verschiedene Zugänge benötigen. Während jüngere Generationen digitale Anwendungen selbstverständlich nutzen, bevorzugen ältere Menschen niedrigschwellige, persönlichere Kommunikationswege. Ebenso wichtig sind regional angepasste Angebote, die an bestehende Strukturen und lokale Netzwerke anknüpfen. Als besonders wirkungsvoll wurden Formate wie sogenannte Community Talks beschrieben, die den Austausch zwischen Anbieter:innen und Nutzer:innen fördern. Unter „Community Talks“ sind öffentliche Gesprächsformate zu verstehen, in denen Anbieter:innen, Nutzer:innen und weitere lokale Akteure gemeinsam über Mobilitätsbedarfe und Lösungen diskutieren. Die Formate dienen dazu, Erfahrungen, Erwartungen und Ideen direkt aus der Gemeinschaft in die Entwicklung und Einführung der Angebote einfließen zu lassen und so partizipative,

bedarfsgerechte Mobilitätslösungen zu schaffen.(z.B Match Rider - Community-Talks)
Zudem kann die gezielte Information an relevanten Kontaktpunkten sowie die Darstellung von Best-Practice-Beispielen wesentlich zur Sichtbarkeit und Vertrauensbildung beitragen.

Ein weiterer zentraler Diskussionspunkt war die Barrierefreiheit. Für mobilitätseingeschränkte Personen bestehen nach wie vor zahlreiche praktische und organisatorische Hürden, etwa bei der Mitnahme von Hilfsmitteln oder aufgrund fehlender Erfahrung der Fahrer:innen im Umgang mit diesen Zielgruppen. Hier besteht ein deutlicher Bedarf an Sensibilisierung, Schulungen und der Bereitstellung barrierefreier Fahrzeuge. Auch sichere, möglichst haustürnahe Abholorte wurden als entscheidend genannt, um Unsicherheiten zu vermeiden. Darüber hinaus wurden spezifische Angebote, wie etwa Mitfahrplattformen für Frauen oder solche mit klar gekennzeichneten barrierefreien Optionen, als potenzielle Verbesserungen identifiziert. Die Workshopteilnehmer:innen merkten an, dass eine transparente Kommunikation der möglichen Kostenersparnis durch Fahrgemeinschaften könnte darüber hinaus als zusätzlicher Anreiz wirken, was aus den Ergebnissen der Befragung allerdings nicht abgeleitet werden kann.

Das Thema Sicherheit wurde von den Teilnehmenden als zentrales Anliegen hervorgehoben. Neben der physischen Sicherheit spielten organisatorische Aspekte wie eine Beförderungsgarantie bei Ausfall – also die Verlässlichkeit von Abholung und Rückfahrt – eine große Rolle. Solche Garantien gelten als grundlegende Voraussetzung für Vertrauen und Akzeptanz. Vorgeschlagen wurden unter anderem Entschädigungsmechanismen oder Ersatzfahrten im Falle von Ausfällen. Zur strukturierten Umsetzung wurde die Entwicklung einer Checkliste empfohlen, um Sicherheits- und Verlässlichkeitsthemen systematisch zu berücksichtigen.

Auch der notwendige Anreiz zum Verzicht auf das eigene Fahrzeug wurde diskutiert. Dabei wurde deutlich, dass sowohl Pull-Faktoren, wie Kostenersparnisse und einfache Nutzung, als auch Push-Maßnahmen, etwa durch Bewusstseinsbildung über die tatsächlichen Pkw-Kosten, erforderlich sind. Als wesentliche Voraussetzungen, um den Umstieg vom eigenen Auto auf Mitfahrangebote zu fördern, wurden Planungssicherheit, klare Informationen und eine verlässliche Organisation genannt.

Schließlich wurde die Bedeutung sozialer Anerkennung für die Motivation von Fahrer:innen betont. Sichtbarkeit innerhalb der Community, der Austausch über

Erfahrungen und die Einbindung in Kommunikationsaktivitäten können die Bindung zur Plattform stärken und das Engagement langfristig fördern.

Insgesamt lässt sich festhalten, dass Mitfahrangebote aus Sicht der Teilnehmer:innen dann erfolgreich sind, wenn sie partizipativ gestaltet, inklusiv gedacht, sicher organisiert und kommunikativ begleitet werden. Vertrauen, Sichtbarkeit und soziale Wertschätzung bilden dabei die Grundlage für eine nachhaltige Nutzung.

6.3 Abschließende Anmerkungen

Im abschließenden Teil des Workshops wurden die Teilnehmenden gebeten, ihre Einschätzung zum Potenzial von Mitfahrangeboten, zu den Bedürfnissen relevanter Zielgruppen sowie zu erforderlichen Rahmenbedingungen abzugeben.

- **Hohe Relevanz im (sub)urbanen Raum**
Größtes Potenzial wird dort gesehen, wo ein hohes Verkehrsaufkommen besteht und Fahrten – etwa zu großen Arbeitgeber:innen – gebündelt werden können.
- **Begrenzte, aber wichtige Rolle im ländlichen Raum**
Im ländlichen Raum besteht aus Sicht der Teilnehmer:innen zwar großer Bedarf, jedoch werden Mitfahrangebote eher als Nischenlösung verstanden, die bestehende Versorgungslücken schließen können. Das große Hindernis wird hier in der praktischen Umsetzung gesehen (Organisation, Anzahl der Fahrer:innen, Mitfahrgarantie & Ausfallsicherheit bzw. fehlende Alternativen). Für benachteiligte Personengruppen verringert sich das Potenzial weiter durch zusätzliche Hürden. (Mitnahme von Hilfsmitteln wie Rollstuhl, Blindenhund etc.; Unsicherheiten von Fahrer:innen wie mit benachteiligten Personen umgegangen werden muss.)
- **Starkes Potenzial bei Freizeit- und Veranstaltungsverkehr**
Besonders bei Großveranstaltungen (z. B. Konzerte, Festivals) oder im Freizeitverkehr wird ein großes Anwendungspotenzial gesehen.
- **Integration in betriebliche Mobilität**
Chancen bestehen in der Einbindung von Fahrgemeinschaften in betriebliche Mobilitätskonzepte, insbesondere bei Schichtbetrieben mit festen Arbeitszeiten und als Alternative zum Ausbau von Parkmöglichkeiten.
- **Anknüpfung an den öffentlichen Verkehr**
Entlang bestehender ÖV-Linien können Mitfahrangebote das bestehende Netz verdichten und eine Art „Fallback-System“ schaffen.

- **Organisatorische Herausforderungen**

Hindernisse bestehen vor allem in der Bereitstellung einer Beförderungsgarantie bei Ausfall (z. B. Abholung, Rückfahrt) und in der Überwindung organisatorischer Unsicherheiten. Besonders die „letzte Meile“ bleibt ein kritischer Punkt.

- **Verhaltensänderung als Schlüsselthema**

Das theoretische Potenzial wird allgemein als hoch eingeschätzt. In der Praxis hängt die Nutzung jedoch stark von Einstellungen, Routinen und dem sozialen Standing des Mitfahrens ab. Erfolgreich sind bislang vor allem Systeme, die regional gut verankert oder über Unternehmen organisiert sind.

- **Beispiele aus bestehenden Projekten**

Erfahrungen aus Projekten wie MOSAIK zeigen, dass gezielte Motivation seitens Arbeitgeber:innen zu hohem Engagement führen kann. Für barrierefreie Mitfahrangebote besteht noch Forschungsbedarf, insbesondere in Abstimmung mit Organisationen, die betroffene Personen unterstützen.

- **Niederschwellige Nutzung**

Einfache und barrierearme Buchungsmöglichkeiten – sowohl über Apps als auch über analoge Kanäle – sind zentral, um alle Zielgruppen zu erreichen.

- **Sicherheit und Versicherung**

Bewusstseinsbildung und Information hinsichtlich Themen wie Insassen-Unfallversicherung oder vergleichbarer Absicherungen wurde als wichtiges Element genannt, um rechtliche Unsicherheiten zu reduzieren und Vertrauen zu schaffen.

- **Bewusstseinsbildung und Kommunikation**

Die Vorteile gemeinsamer Fahrten – insbesondere in Bezug auf Kostenersparnis, ökologische Effekte und Gemeinschaftsgefühl – sollten stärker kommuniziert werden, um die Akzeptanz zu erhöhen.

7 Empfehlungen

7.1 Zentrale Erkenntnisse

Die Ergebnisse der Umfrage zeigen, dass Personen generell eine hohe Bereitschaft hätten, als Fahrer:in einer Fahrgemeinschaft zu agieren. Während es auch eine Bereitschaft gibt als Mitfahrer:in an einer Fahrgemeinschaft teilzunehmen, fällt diese doch um 10-20 % geringer aus. Um diese Bereitschaft auch zu nutzen, müssen aber grundsätzlich passende Gelegenheiten, also die Möglichkeit bestehen Fahrten zusammenzubringen.

Das im Projekt INTRO ermittelte tatsächliche Einsparungspotenzial liegt entlang hochfrequentierter Pendelrouten bei Fahrten bei maximal rund 6 % und bei Pkw-Kilometern bei etwa 2 %. In Gegenden, die weiter von hoch frequentierten Routen liegen fällt dieses Einsparungspotential. Die Ursache liegt vor allem in den Schwierigkeiten, passende Wege unterschiedlicher Personen zur gleichen Zeit mit ähnlichen Start- und Zielregionen zu finden. Dieses Potential kann damit als Obergrenze für das Potential von Fahrgemeinschaften im ländlichen Raum gesehen werden, außer es gelingt Personen zu Verhaltensänderungen zu bewegen, also z.B. die Zeiten für einen Weg zu verändern, um damit die Möglichkeit zu haben andere Personen mitzunehmen oder bei anderen mitzufahren.

Was für eine solche Möglichkeit spricht ist, dass viele Personen grundsätzlich hilfsbereit und offen für gemeinsames Fahren sind. Am ehesten ist dies möglich, wenn es sich um Personen aus dem Bekannten- oder Verwandtschaftskreis handelt, da dann auch die Bereitschaft für Fahrgemeinschaften erhöht ist.

Allerdings benötigt es dafür jedoch niederschwellige Möglichkeiten, um ohne hohen Aufwand oder Zeitverlust eine Fahrgemeinschaft zu finden. Das können einfache Treffpunkte wie „Mitnahmebankerl“ sein, an denen sich bekannte Personen treffen. Gerade bei digitalen Tools oder Apps hängt vieles daran, dass von Anfang an eine sehr hohe Durchdringungsrate in der Bevölkerung besteht, also diese Systeme am besten an bestehende weit verbreitete Tools angehängt werden und die Systeme zusätzlich noch eine sehr einfache und effiziente Handhabung bieten.

Besonders um Menschen für die Rolle der Mitfahrenden zu bewegen sind zusätzliche Anreize erforderlich. Während Kosten generell kein großer Treiber für die Wahl von Fahrgemeinschaften sind, sollte das Mitfahren kostenfrei sein, damit die schon kleinere Gruppe der Personen, die zum Mitfahren bereit sind, nicht unnötig verkleinert wird. Zusätzlich ist es wichtig eine Beförderungsgarantie für die Mitfahrenden bereitzustellen, um damit das nötige Sicherheitsgefühl bei der Wahl des Mitfahrens in einer Fahrgemeinschaft zu erzeugen. Zusätzliche Zeitersparnis, z.B. durch Zusatzmaßnahmen wie High-Occupancy-Lanes, besser gelegene, reservierte Parkplätze an überlasteten Orten oder ein umfassendes Parkraummanagement kann in Regionen mit hoher Pkw-Verfügbarkeit Personen zum Mitfahren bewegen.

7.2 Erreichbare Personengruppen

Die größten Potenziale für Mitfahrgelegenheiten als Mitfahrer:in bestehen bei Personen mit niedrigem Motorisierungsgrad. Dazu zählen insbesondere:

- Personen mit niedrigem Einkommen
- Jüngere Menschen
- Frauen, die häufig über weniger Fahrzeugzugang verfügen

Auch bestimmte Lebensstilgruppen zeigen eine überdurchschnittliche Offenheit, darunter die Pro:NEWMotion-Typen „Hoch Informierte Nachhaltigkeit“, „Pragmatisch Interessierte“ und „Spontan on the Go“.

Pendler:innen, die bereits Park-and-Ride (P&R)-Angebote nutzen, sind tendenziell ebenfalls offener für Fahrgemeinschaften – insbesondere dann, wenn am Umsteigeort beschränkter Parkraum verfügbar ist.

Das Potenzial für gemeinsames Fahren besteht grundsätzlich über alle Wegezwecke hinweg. Eine geringere Bereitschaft zeigt sich lediglich bei Erledigungswegen (z. B. Arztbesuche, Behördenwege), während Freizeitwege leicht erhöhte Potenziale aufweisen.

7.3 Anreize und Erfolgsfaktoren

Die Hilfsbereitschaft im Bekannten- und Familienkreis ist ein zentraler Motivationsfaktor. Daher bieten Community-basierte Systeme – etwa innerhalb eines Wohngebiets oder Unternehmens – einen vielversprechenden Ansatz.

Entlang wichtiger Pendelstrecken können Push-Faktoren (z. B. High-Occupancy-Lanes, Parkraumbewirtschaftung, reduzierte Parkmöglichkeiten am Zielort) gemeinsam mit einer passenden Infrastruktur (Parkplätze, Fahrradabstellplätze, überdachte Wartezonen) die Nutzung von Fahrgemeinschaften fördern.

Eine gesicherte Rückfahrt spielt ebenfalls eine zentrale Rolle. Dazu gehören klar definierte Treffpunkte, Beförderungsgarantien bei Ausfällen und transparente Kommunikationsmöglichkeiten.

Zudem zeigen sich familien- und betreuungsbezogene Gruppen (z.B. Eltern für Freizeitaktivitäten der Kinder) als besonders geeignet, da sie ohnehin Koordinationsaufwand betreiben und diesen durch gemeinsame Fahrten reduzieren können.

Betriebliche Fahrgemeinschaftskonzepte funktionieren vor allem bei fixen Arbeitszeiten und stabilen sozialen Strukturen im Kolleg:innenkreis.

7.4 Anforderungen an Mitfahrplattformen

Datenschutz, Transparenz und Vertrauen sind Grundvoraussetzungen für erfolgreiche digitale Plattformen zum Mitfahren. Wie sich im Projekt DOMINO zeigte, sind Personen durchaus bereit, persönliche Informationen (Name, Telefonnummer, Profilbild etc.) zu teilen, erwarten aber gleichzeitig ein vergleichbares Maß an Offenheit von anderen Nutzer:innen. Dabei ist es wichtig, dass folgende Plattformfunktionen bei einem Tool vorhanden sind:

- Bewertungssysteme zur Vertrauensbildung (Social Proof)
- Identitätsprüfung und Profilverifikation
- Integration in soziale Medien oder betriebliche Netzwerke, um bestehende Beziehungen zu nutzen

Was in erster Linie wichtig ist, ist ein hoher Nutzer:innenanteil in der Bevölkerung. Es ist essenziell, von Beginn an genügend Nutzer:innen in einem System zu haben, um genügend Übereinstimmungen zwischen Fahrten zu erreichen und die Plattform attraktiv zu machen. Wird dies nicht erreicht verlieren Nutzer:innen schnell das Interesse an der Plattform und nutzen diese nicht weiter.

7.5 Zusammenfassung der Hauptergebnisse

Insgesamt ergeben sich folgende Empfehlungen aus den Arbeiten in „Sharing is Caring“:

1. Am ehesten erfolgsversprechend sind Community-basierte Konzepte. Diese können sowohl in der Wohnumgebung, aber auch in Betrieben, Wohnquartieren oder auch in homogenen Gruppen wie Elternnetzwerken gefördert werden. Dies entspricht dem vorherrschenden Bedürfnis vor allem im Bekanntenkreis aktiv an Fahrgemeinschaften teilzunehmen und dort Personen zu helfen.
2. Innerhalb, aber auch außerhalb von festen Gemeinschaften ist es vor allem wichtig, niederschwellig Möglichkeiten für eine Mitnahme zu stärken. Dies können einfache Systeme wie z.B. „Mitnahmebankerl“ oder auch niederschwellige digitale Lösungen sein. Insgesamt geht es hier vor allem darum einfache und schnell Personen mit minimalem Aufwand für Nutzer:innen zu matchen.
3. Als Begleitung für eine bessere Annahme der gebotenen Möglichkeiten sollten gezielt Ansprache und Narrative für unterschiedliche Zielgruppen entwickelt werden. So kann z.B. ein Fokus auf einkommensschwächere, jüngere und weibliche Zielgruppen Erfolg haben, da diese oft einen schlechteren Zugang zu Fahrzeugen haben. Zweckmäßig ist es auch bestimmte pro:NEWmotion-Typen, insbesondere „Hoch informierte Nachhaltige“, „pragmatisch Interessierte“ und „spontan on the go“ anzusprechen, da diese insgesamt höhere Bereitschaft zeigen, Fahrgemeinschaften zu bilden. Wichtig ist es dabei auch Narrative gezielt für die Zielgruppe zu entwickeln, z.B. in Richtung Umweltbewusstsein oder Hilfsbereitschaft, um bestimmte Personengruppen bestmöglich erreichen zu können.
4. Neben den oben genannten Voraussetzungen gilt es auch Infrastruktur wie wettersichere Wartemöglichkeiten sowohl am Start wie auch am Ziel zu schaffen, um Hin- und Rückfahrt zu unterstützen. Zusätzlich ist eine Beförderungsgarantie

ein wichtiger Bestandteil, um Personen die Angst zu nehmen, dass bei der Rückfahrt keine Probleme bestehen und Termine auch gewahrt werden können.

5. Generell ist es wichtig, das System der Fahrgemeinschaften durch Pull- und Push-Maßnahmen zu unterstützen. Zu den oben genannten Pull-Maßnahmen wie analogen und digitalen Treffpunkten oder Beförderungsgarantien oder auch für Fahrgemeinschaften reservierte Parkplätze, gerade an hoch ausgelasteten Plätzen, ist es auch wichtig Push-Maßnahmen wie High-Occupancy Lanes oder Parkraumbewirtschaftung einzuführen. Finanzielle und zeitliche Vorteile für Mitfahrende und Fahrende in Fahrgemeinschaften, kann zu einem Umdenken der eigenen Mobilitätsgewohnheiten führen.
6. Bei Digitalen Plattformen ist es wichtig an eine Vertrauensfördernde Plattformgestaltung zu denken. Themen wie Transparenz, Bewertungen, Identitätsprüfungen und Soziale-Medien-Integration können dabei helfen Personen die Sicherheit zu geben mit anderen eine Fahrgemeinschaft einzugehen.

Tabellenverzeichnis

<u>Tabelle 1: Leitprinzipien aus strategischen Dokumenten</u>	12
<u>Tabelle 2: Klassische Versorgungslücken bei vulnerablen Gruppen</u>	15
<u>Tabelle 3: pro:NEWmotion Typen und Mitfahrpotenziale</u>	16
<u>Tabelle 4: Maßnahmenbewertung (Skala 0 bis 5).....</u>	22
<u>Tabelle 5: Hypothesen im Zusammenhang mit der Erhöhung des Potenzials von Fahrgemeinschaften im ländlichen Raum.....</u>	25
<u>Tabelle 6: Szenarien im MyTrips SCE.....</u>	31
<u>Tabelle 7: Anteil der Personen die angaben, öfters Wege nicht anzutreten, weil ihnen ein Fahrzeug fehlt. Aufgeschlüsselt nach Altersgruppen.....</u>	33
<u>Tabelle 8: Anteil der gewählten Alternative mit Fahrgemeinschaft bei unterschiedlichen Aktivitäten.</u>	40
<u>Tabelle 9: Ergebnis des Verkehrsmittelwahlmodells zum Anteil jener Personen, die in unterschiedlichen Szenarien bereit wären als Fahrer:in bzw. Mitfahrer:in in einer Fahrgemeinschaft zu fahren.</u>	48

Abbildungsverzeichnis

<u>Abbildung 1: Gesamtüberblick über das Projekt "Sharing is Caring".....</u>	Fehler! Textmarke nicht definiert.
<u>Abbildung 2: Ablaufplan des Projektes Sharing is Caring.....</u>	10
<u>Abbildung 3: Beispiel einer personalisierte Routenentscheidung.</u>	31
<u>Abbildung 4: Soziodemografische Zusammensetzung der Stichprobe der Befragung.....</u>	32
<u>Abbildung 5: Bereitschaft verschiedene Rollen in einer Fahrgemeinschaft zu übernehmen.</u>	34
<u>Abbildung 6: Bereitschaft verschiedene Rollen in der Fahrgemeinschaft einzunehmen nach Altersgruppen.....</u>	34
<u>Abbildung 7: Bereitschaft verschiedene Rollen in der Fahrgemeinschaft einzunehmen nach Geschlecht.</u>	36
<u>Abbildung 8: Umstände unter denen Fahrer:innen bereit sind andere mitzunehmen.....</u>	37
<u>Abbildung 9: Umstände unter denen die Befragten bereit sind bei anderen mitzufahren.</u>	38
<u>Abbildung 10: Anteil von Originalroute und Alternative für Mitfahrer:innen und Fahrer:innen Szenarien.</u>	39
<u>Abbildung 11: Anteil der Befragten und Häufigkeit der Wahl der Rolle als Mitfahrer:in nach Altersgruppen.....</u>	41
<u>Abbildung 12: Anteil der Befragten und Häufigkeit der Wahl der Rolle als Fahrer:in nach Altersgruppen.....</u>	42
<u>Abbildung 13: Anteil der Befragten und Häufigkeit der Wahl der Rolle als Fahrer:in (oben) und Mitfahrer:in (unten) nach Gemeindegröße.</u>	43
<u>Abbildung 14: Anteil der Befragten und Häufigkeit der Wahl der Rolle als Fahrer:in (oben) und Mitfahrer:in (unten) nach pro:NEWmotion Typen.</u>	44

Literaturverzeichnis

ARL (Hrsg.) (2023): MOBILITÄT, ERREICHBARKEIT UND SOZIALE TEILHABE Für eine gerechtere Raum- und Verkehrsentwicklung. Positionspapier aus der ARL 144. Hannover.

ASFINAG (2023): Leitprojekt DOMINO. Endbericht. Version 02, 31.05.2023. Mobilität der Zukunft – Leitprojekt.

BMK (Hrsg.) (2021): Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich. Der neue Klimaschutz-Rahmen für den Verkehrssektor. Nachhaltig – resilient – digital. Wien.

BMK (Hrsg.) (2023): Sharing Strategie im Personen-Mobilitätsbereich. Eine Umsetzungsstrategie des Mobilitätsmasterplans 2030 für das Teilen von Fahrzeugen (Sharing) und Fahrten (Mitfahren). Wien.

DLR (2023): Mobilitätsarmut und soziale Teilhabe in Deutschland. Studie für Agora Verkehrswende 2023. Berlin.

Harz, J., & Sommer, C. (2021): Determinants of success and constraints of integrated ridesharing in rural areas. Transportation Research Interdisciplinary Perspectives, Vol. 11, 100459.

Herget, M. (2016): Mobilität von Familien im ländlichen Raum : Arbeitsteilung, Routinen und typische Bewältigungsstrategien (1st ed. 2016.). Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden.

Kahle, N. (2021): Mobilität in Bewegung: Wie soziale Innovationen unsere mobile Zukunft revolutionieren (1.). Gabal Verlag GmbH. https://www.wiso-net.de/document/GABA,AGAB__9783967400960264

Kuhnimhof, T., Nobis, C., Hillmann, K., Follmer, R., & Eggs, J. (2019): Veränderungen im Mobilitätsverhalten zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität—Schlussbericht [Berichtsreihe]. <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/veraenderungen-im-mobilitaetsverhalten-zur>

Lygnerud, K., & Nilsson, A. (2021): Business model components to consider for ridesharing schemes in rural areas – results from four Swedish pilot projects. Research in

Transportation Business & Management, Vol. 40, 100553.

<https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2020.100553>

Müller, J., Straub, M., Naqvi, A., Richter, G., Peer, S., & Rudloff, C. (2021). MATSim model Vienna: Analyzing the socioeconomic impacts for different fleet sizes and pricing schemes of shared autonomous electric vehicles.

Mitropoulos, L, Kortsari, A., & Ayfantopoulou, G. (2021): A systematic literature review of ride-sharing platforms, user factors and barriers. European Transport Research Review, Vol. 13:61. <https://doi.org/10.1186/s12544-021-00522-1>

Olsson, L. E., Maier, R., & Friman, M. (2019): Why Do They Ride with Others? Meta-Analysis of Factors Influencing Travelers to Carpool. Sustainability, Vol. 11(8), 2414. <https://doi.org/10.3390/su11082414>

Rudloff, C., Millonig, A. & Seer, S. (2025): Why many ride-sharing apps have failed: Type-specific behavior change potential and barriers in a Park & Ride Context for commuters. Case Studies on Transport Policy. Preprint.

Rudloff, C., & Straub, M. (2021): Mobility surveys beyond stated preference: introducing MyTrips, an SP-off-RP survey tool, and results of two case studies. Eur. Transp. Res. Rev. 13, 49. <https://doi.org/10.1186/s12544-021-00510-5>

Scheiner, J., & Holz-Rau, C. (2015): Räumliche Mobilität und Lebenslauf : Studien zu Mobilitätsbiografien und Mobilitätssozialisation. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden.

Shabur, A., & Ali, F. (2024): Perspectives and possibilities for developing ride-sharing services to promote sustainable mode of transport: Bangladesh perspective. Heliyon, Vol. 14:10(12), e33115. <https://doi.org/10.1016/j.heliyon.2024.e33115>

Stark, K., Kehlbacher, A., & Mattioli, G. (2023): Mobilitätsarmut und soziale Teilhabe in Deutschland. Studie für Agora Verkehrswende 2023. <https://doi.org/10.13140/RG.2.2.23455.94888>

Statistik Austria Haushaltsprognosen:Haushaltsprognosen,
<https://www.statistik.at/statistiken/bevoelkerung-und-soziales/bevoelkerung/familien-haushalte-lebensformen/haushaltsprognosen>

UBA (2025) Emissionsfaktoren bezogen auf Personen-/Tonnenkilometer,
<https://www.umweltbundesamt.at/umweltthemen/mobilitaet/mobilitaetsdaten/emissionsfaktoren-verkehrsmittel>

UBA (Hrsg.) (2024): Verteilungswirkungen einer Verkehrswende. Analyse von Verteilungswirkungen umweltpolitischer Instrumente im Verkehrssektor und ein Gesamtkonzept für eine ökologische und inklusive Verkehrswende. TEXTE 134/2024. Dessau-Roßlau.

Wittowsky, D., & Ahlmeyer, F. (2018): Verkehr im ländlichen Raum. In Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung (S. 2791–2797). Verlag der ARL.

Abkürzungen

SP-off-RP	stated preference-off-revealed preference
SCE	Stated Choice Experiment
ÖV	öffentlicher Verkehr
P&D	Park & Drive
P&R	Park & Ride

Appendix: Gründe für Verkehrsmittelwahl

Szenario	Wahl	Anzahl	Zeit	Kosten	Komfort	Umwelt	Sicherheit	Unsichere Rückfahrt	Hilfsbereit	Allein	Gesellig
NRfix1: Unregelmässiger Weg mit fester Anfangszeit, Mitfahrer*in	Original	391	38,62%	7,93%	31,46%	10,74%	9,97%	20,97%	12,02%	20,46%	4,09%
NRfix2: Unregelmässiger Weg mit fester Anfangszeit, Fahrer*in	Original	399	44,61%	8,52%	19,80%	8,77%	4,76%	10,03%	16,04%	19,80%	2,51%
NRflex1: Unregelmässiger Weg mit flexibler Anfangszeit, Mitfahrer*in	Original	400	43,25%	7,25%	26,50%	10,75%	10,50%	16,00%	14,25%	15,50%	5,50%
NRflex2: Unregelmässiger Weg mit flexibler Anfangszeit, Fahrer*in	Original	399	37,34%	5,51%	20,30%	7,02%	5,01%	9,27%	16,29%	20,05%	3,76%
R1: Regelmässiger Weg mit dem Auto, Mitfahrer*in	Original	182	36,81%	4,95%	31,87%	7,69%	9,34%	18,68%	9,89%	18,68%	3,30%
R2: Regelmässiger Weg mit dem Auto, Auto nicht verfügbar, Mitfahrer*in	Original	105	32,38%	7,62%	35,24%	7,62%	10,48%	21,90%	9,52%	17,14%	2,86%
R3: Regelmässiger Weg mit dem Auto, Parkplatz nicht verfügbar, Mitfahrer*in	Original	166	40,96%	9,64%	31,93%	9,64%	10,24%	22,29%	10,24%	17,47%	3,01%
R4: Regelmässiger Weg mit anderem Verkehrsmittel, Mitfahrer*in	Original	213	38,50%	7,04%	29,58%	14,55%	15,02%	15,49%	8,45%	18,31%	2,82%
R5: Regelmässiger Weg mit anderem Verkehrsmittel, Fahrer*in, bekannte Person	Original	204	28,92%	4,90%	12,75%	6,37%	3,43%	4,41%	20,59%	19,12%	3,92%
R6: Regelmässiger Weg mit anderem Verkehrsmittel, Fahrer*in	Original	196	36,73%	7,65%	11,73%	13,78%	5,61%	5,10%	12,24%	16,33%	4,59%

NRfix1: Unregelmässiger Weg mit fester Anfangszeit, Mitfahrer*in	Alternative	273	28,94%	14,29%	26,01%	23,44%	5,49%	9,52%	34,07%	5,49%	17,22%
NRfix2: Unregelmässiger Weg mit fester Anfangszeit, Fahrer*in	Alternative	367	13,90%	9,81%	10,63%	19,89%	6,27%	5,45%	56,68%	2,72%	17,44%
NRflex1: Unregelmässiger Weg mit flexibler Anfangszeit, Mitfahrer*in	Alternative	267	28,09%	11,99%	25,84%	23,60%	5,24%	7,49%	34,46%	4,49%	16,48%
NRflex2: Unregelmässiger Weg mit flexibler Anfangszeit, Fahrer*in	Alternative	410	22,20%	10,49%	16,59%	18,05%	4,39%	6,34%	45,61%	3,17%	15,37%
R1: Regelmässiger Weg mit dem Auto, Mitfahrer*in	Alternative	122	21,31%	22,95%	36,89%	27,87%	9,02%	12,30%	22,13%	4,10%	20,49%
R2: Regelmässiger Weg mit dem Auto, Auto nicht verfügbar, Mitfahrer*in	Alternative	82	39,02%	10,98%	32,93%	21,95%	3,66%	7,32%	30,49%	8,54%	12,20%
R3: Regelmässiger Weg mit dem Auto, Parkplatz nicht verfügbar, Mitfahrer*in	Alternative	117	23,08%	11,97%	27,35%	21,37%	6,84%	10,26%	25,64%	3,42%	14,53%
R4: Regelmässiger Weg mit anderem Verkehrsmittel, Mitfahrer*in	Alternative	169	31,36%	13,02%	20,71%	26,04%	8,28%	5,92%	27,81%	3,55%	16,57%
R5: Regelmässiger Weg mit anderem Verkehrsmittel, Fahrer*in, bekannte Person	Alternative	285	19,65%	8,42%	10,53%	14,74%	3,16%	3,16%	45,26%	3,86%	12,28%
R6: Regelmässiger Weg mit anderem Verkehrsmittel, Fahrer*in	Alternative	297	12,46%	7,41%	8,42%	15,49%	1,68%	2,69%	49,83%	3,37%	12,12%
Mittelwert	Original		37,81%	7,10%	25,11%	9,69%	8,44%	14,42%	12,95%	18,29%	3,64%
Mittelwert	Alternative		24,00%	12,13%	21,59%	21,24%	5,40%	7,04%	37,20%	4,27%	15,47%
Mittelwert Fahrer:in	Original		36,90%	6,65%	16,15%	8,98%	4,70%	7,20%	16,29%	18,82%	3,69%
Mittelwert Fahrer:in	Alternative		17,05%	9,03%	11,54%	17,04%	3,87%	4,41%	49,35%	3,28%	14,30%
Mittelwert Mitfahrer:in	Original		38,42%	7,40%	31,09%	10,17%	10,93%	19,22%	10,73%	17,93%	3,60%
Mittelwert Mitfahrer:in	Alternative		28,63%	14,20%	28,29%	24,04%	6,42%	8,80%	29,10%	4,93%	16,25%

Appendix: Gründe für Verkehrsmittelwahl nach pro:NEWMotion Typologie

Szenario	Verhaltenstyp	Wahl	Anzahl	Zeit	Kosten	Komfort	Umwelt	Sicherheit	Unsichere Rückfahrt	Hilfsbereit	Allein	Gesellig
NRfix1: Unregelmässiger Weg mit fester Anfangszeit, Mitfahrer*in	Spontan on the go	Original	62	29,03 %	8,06%	30,65%	17,74%	9,68%	25,81%	12,90 %	12,90 %	9,68%
NRfix1: Unregelmässiger Weg mit fester Anfangszeit, Mitfahrer*in	Pragmatisch Interessierte	Original	106	41,51 %	4,72%	38,68%	6,60%	16,04 %	19,81%	6,60%	22,64 %	0,94%
NRfix1: Unregelmässiger Weg mit fester Anfangszeit, Mitfahrer*in	Niederer Informationsbedarf	Original	75	42,67 %	12,00%	37,33%	4,00%	6,67%	20,00%	13,33 %	26,67 %	1,33%
NRfix1: Unregelmässiger Weg mit fester Anfangszeit, Mitfahrer*in	Hoch informierte Nachhaltigkeit	Original	99	37,37 %	8,08%	24,24%	17,17%	6,06%	17,17%	13,13 %	19,19 %	5,05%
NRfix1: Unregelmässiger Weg mit fester Anfangszeit, Mitfahrer*in	Effizienzorientiert	Original	49	40,82 %	8,16%	22,45%	8,16%	10,20 %	26,53%	18,37 %	18,37 %	6,12%
NRfix2: Unregelmässiger Weg mit fester Anfangszeit, Fahrer*in	Spontan on the go	Original	50	44,00 %	2,00%	22,00%	10,00%	2,00%	14,00%	20,00 %	24,00 %	0,00%
NRfix2: Unregelmässiger Weg mit fester Anfangszeit, Fahrer*in	Pragmatisch Interessierte	Original	123	42,28 %	9,76%	18,70%	5,69%	3,25%	6,50%	20,33 %	14,63 %	1,63%
NRfix2: Unregelmässiger Weg mit fester Anfangszeit, Fahrer*in	Niederer Informationsbedarf	Original	93	46,24 %	10,75%	20,43%	7,53%	2,15%	5,38%	11,83 %	26,88 %	1,08%
NRfix2: Unregelmässiger Weg mit fester Anfangszeit, Fahrer*in	Hoch informierte Nachhaltigkeit	Original	86	41,86 %	10,47%	20,93%	15,12%	8,14%	17,44%	16,28 %	12,79 %	4,65%

NRfix2: Unregelmässiger Weg mit fester Anfangszeit, Fahrer*in	Effizienzorientiert	Original	47	53,19 %	4,26%	17,02%	6,38%	10,64 %	10,64%	8,51%	27,66 %	6,38%
NRflex1: Unregelmässiger Weg mit flexibler Anfangszeit,Mitfahrer*in	Spontan on the go	Original	54	51,85 %	3,70%	38,89%	5,56%	12,96 %	16,67%	12,96 %	7,41%	5,56%
NRflex1: Unregelmässiger Weg mit flexibler Anfangszeit,Mitfahrer*in	Pragmatisch Interessierte	Original	109	41,28 %	7,34%	27,52%	12,84%	11,01 %	9,17%	12,84 %	16,51 %	5,50%
NRflex1: Unregelmässiger Weg mit flexibler Anfangszeit,Mitfahrer*in	Niederer Informationsbedarf	Original	78	41,03 %	11,54%	26,92%	6,41%	7,69%	8,97%	7,69%	20,51 %	7,69%
NRflex1: Unregelmässiger Weg mit flexibler Anfangszeit,Mitfahrer*in	Hoch informierte Nachhaltigkeit	Original	104	42,31 %	6,73%	20,19%	15,38%	8,65%	24,04%	21,15 %	14,42 %	6,73%
NRflex1: Unregelmässiger Weg mit flexibler Anfangszeit,Mitfahrer*in	Effizienzorientiert	Original	55	43,64 %	5,45%	23,64%	9,09%	14,55 %	23,64%	14,55 %	16,36 %	0,00%
NRflex2: Unregelmässiger Weg mit flexibler Anfangszeit,Fahrer*in	Spontan on the go	Original	55	38,18 %	1,82%	23,64%	0,00%	1,82%	18,18%	12,73 %	18,18 %	0,00%
NRflex2: Unregelmässiger Weg mit flexibler Anfangszeit,Fahrer*in	Pragmatisch Interessierte	Original	107	41,12 %	6,54%	16,82%	7,48%	7,48%	8,41%	13,08 %	21,50 %	5,61%
NRflex2: Unregelmässiger Weg mit flexibler Anfangszeit,Fahrer*in	Niederer Informationsbedarf	Original	98	28,57 %	4,08%	22,45%	8,16%	4,08%	5,10%	16,33 %	25,51 %	2,04%

NRflex2: Unregelmässiger Weg mit flexibler Anfangszeit,Fahrer*in	Hoch informierte Nachhaltigkeit	Original	89	37,08 %	7,87%	22,47%	11,24%	3,37%	6,74%	25,84 %	14,61 %	5,62%
NRflex2: Unregelmässiger Weg mit flexibler Anfangszeit,Fahrer*in	Effizienzorientiert	Original	50	46,00 %	6,00%	16,00%	4,00%	8,00%	14,00%	10,00 %	18,00 %	4,00%
R1: Regelmässiger Weg mit dem Auto, Mitfahrer*in	Spontan on the go	Original	21	33,33 %	4,76%	23,81%	23,81%	14,29 %	19,05%	9,52%	4,76%	9,52%
R1: Regelmässiger Weg mit dem Auto, Mitfahrer*in	Pragmatisch Interessierte	Original	53	45,28 %	5,66%	32,08%	3,77%	20,75 %	15,09%	5,66%	15,09 %	0,00%
R1: Regelmässiger Weg mit dem Auto, Mitfahrer*in	Niederer Informationsbedarf	Original	38	34,21 %	5,26%	31,58%	2,63%	2,63%	18,42%	7,89%	26,32 %	2,63%
R1: Regelmässiger Weg mit dem Auto, Mitfahrer*in	Hoch informierte Nachhaltigkeit	Original	48	31,25 %	2,08%	37,50%	8,33%	2,08%	20,83%	12,50 %	18,75 %	6,25%
R1: Regelmässiger Weg mit dem Auto, Mitfahrer*in	Effizienzorientiert	Original	22	36,36 %	9,09%	27,27%	9,09%	4,55%	22,73%	18,18 %	27,27 %	0,00%
R2: Regelmässiger Weg mit dem Auto, Auto nicht verfügbar, Mitfahrer*in	Spontan on the go	Original	16	37,50 %	0,00%	31,25%	6,25%	6,25%	31,25%	12,50 %	0,00%	6,25%
R2: Regelmässiger Weg mit dem Auto, Auto nicht verfügbar, Mitfahrer*in	Pragmatisch Interessierte	Original	30	23,33 %	10,00%	43,33%	16,67%	13,33 %	10,00%	3,33%	16,67 %	0,00%
R2: Regelmässiger Weg mit dem Auto, Auto nicht verfügbar, Mitfahrer*in	Niederer Informationsbedarf	Original	24	33,33 %	12,50%	45,83%	4,17%	16,67 %	25,00%	8,33%	20,83 %	4,17%
R2: Regelmässiger Weg mit dem Auto, Auto nicht verfügbar, Mitfahrer*in	Hoch informierte Nachhaltigkeit	Original	22	31,82 %	0,00%	27,27%	4,55%	0,00%	22,73%	13,64 %	22,73 %	4,55%

R2: Regelmässiger Weg mit dem Auto, Auto nicht verfügbar, Mitfahrer*in	Effizienzorientiert	Original	13	46,15 %	15,38%	15,38%	0,00%	15,38 %	30,77%	15,38 %	23,08 %	0,00%
R3: Regelmässiger Weg mit dem Auto, Parkplatz nicht verfügbar, Mitfahrer*in	Spontan on the go	Original	25	40,00 %	0,00%	44,00%	4,00%	8,00%	28,00%	12,00 %	16,00 %	4,00%
R3: Regelmässiger Weg mit dem Auto, Parkplatz nicht verfügbar, Mitfahrer*in	Pragmatisch Interessierte	Original	53	45,28 %	13,21%	30,19%	9,43%	11,32 %	16,98%	7,55%	15,09 %	5,66%
R3: Regelmässiger Weg mit dem Auto, Parkplatz nicht verfügbar, Mitfahrer*in	Niederer Informationsbedarf	Original	32	31,25 %	12,50%	25,00%	0,00%	6,25%	18,75%	9,38%	28,13 %	0,00%
R3: Regelmässiger Weg mit dem Auto, Parkplatz nicht verfügbar, Mitfahrer*in	Hoch informierte Nachhaltigkeit	Original	38	44,74 %	13,16%	34,21%	15,79%	13,16 %	26,32%	7,89%	13,16 %	2,63%
R3: Regelmässiger Weg mit dem Auto, Parkplatz nicht verfügbar, Mitfahrer*in	Effizienzorientiert	Original	18	38,89 %	0,00%	27,78%	22,22%	11,11 %	27,78%	22,22 %	16,67 %	0,00%
R4: Regelmässiger Weg mit anderem Verkehrsmittel, Mitfahrer*in	Spontan on the go	Original	30	40,00 %	6,67%	40,00%	23,33%	6,67%	6,67%	16,67 %	13,33 %	0,00%
R4: Regelmässiger Weg mit anderem Verkehrsmittel, Mitfahrer*in	Pragmatisch Interessierte	Original	61	47,54 %	8,20%	34,43%	9,84%	14,75 %	13,11%	6,56%	13,11 %	1,64%
R4: Regelmässiger Weg mit anderem Verkehrsmittel, Mitfahrer*in	Niederer Informationsbedarf	Original	43	34,88 %	6,98%	32,56%	6,98%	13,95 %	9,30%	6,98%	20,93 %	2,33%

R4: Regelmässiger Weg mit anderem Verkehrsmittel, Mitfahrer*in	Hoch informierte Nachhaltigkeit	Original	50	32,00 %	8,00%	20,00%	26,00%	16,00 %	20,00%	4,00%	26,00 %	6,00%
R4: Regelmässiger Weg mit anderem Verkehrsmittel, Mitfahrer*in	Effizienzorientiert	Original	29	34,48 %	3,45%	20,69%	6,90%	24,14 %	31,03%	13,79 %	17,24 %	3,45%
R5: Regelmässiger Weg mit anderem Verkehrsmittel, Fahrer*in, bekannte Person	Spontan on the go	Original	17	41,18 %	0,00%	29,41%	0,00%	11,76 %	11,76%	17,65 %	23,53 %	0,00%
R5: Regelmässiger Weg mit anderem Verkehrsmittel, Fahrer*in, bekannte Person	Pragmatisch Interessierte	Original	62	32,26 %	3,23%	11,29%	4,84%	1,61% 1,61%	1,61%	17,74 %	14,52 %	4,84%
R5: Regelmässiger Weg mit anderem Verkehrsmittel, Fahrer*in, bekannte Person	Niederer Informationsbedarf	Original	51	17,65 %	3,92%	7,84%	1,96%	1,96% 3,92%	3,92%	11,76 %	29,41 %	0,00%
R5: Regelmässiger Weg mit anderem Verkehrsmittel, Fahrer*in, bekannte Person	Hoch informierte Nachhaltigkeit	Original	42	28,57 %	9,52%	14,29%	14,29%	4,76% 7,14%	7,14%	23,81 %	19,05 %	2,38%
R5: Regelmässiger Weg mit anderem Verkehrsmittel, Fahrer*in, bekannte Person	Effizienzorientiert	Original	32	34,38 %	6,25%	12,50%	9,38%	3,13% 3,13%	3,13%	37,50 %	9,38% 12,50%	12,50%
R6: Regelmässiger Weg mit anderem Verkehrsmittel, Fahrer*in	Spontan on the go	Original	24	41,67 %	4,17%	16,67%	8,33%	4,17% 4,17%	4,17%	8,33% 20,83 %	20,83 %	0,00%
R6: Regelmässiger Weg mit anderem Verkehrsmittel, Fahrer*in	Pragmatisch Interessierte	Original	69	43,48 %	7,25%	8,70%	14,49%	5,80% 4,35%	4,35%	10,14 %	18,84 %	4,35%

R6: Regelmässiger Weg mit anderem Verkehrsmittel, Fahrer*in	Niederer Informationsbedarf	Original	41	31,71 %	7,32%	17,07%	4,88%	2,44%	2,44%	12,20 %	24,39 %	0,00%
R6: Regelmässiger Weg mit anderem Verkehrsmittel, Fahrer*in	Hoch informierte Nachhaltigkeit	Original	40	27,50 %	12,50%	12,50%	30,00%	7,50%	7,50%	15,00 %	5,00%	12,50%
R6: Regelmässiger Weg mit anderem Verkehrsmittel, Fahrer*in	Effizienzorientiert	Original	22	36,36 %	4,55%	4,55%	4,55%	9,09%	9,09%	18,18 %	9,09%	4,55%
NRfix1: Unregelmässiger Weg mit fester Anfangszeit,Mitfahrer*in	Spontan on the go	Alternative	38	28,95 %	7,89%	18,42%	18,42%	0,00%	2,63%	39,47 %	0,00%	15,79%
NRfix1: Unregelmässiger Weg mit fester Anfangszeit,Mitfahrer*in	Pragmatisch Interessierte	Alternative	80	28,75 %	10,00%	25,00%	18,75%	3,75%	8,75%	25,00 %	7,50%	13,75%
NRfix1: Unregelmässiger Weg mit fester Anfangszeit,Mitfahrer*in	Niederer Informationsbedarf	Alternative	40	30,00 %	22,50%	22,50%	20,00%	10,00 %	12,50%	45,00 %	10,00 %	22,50%
NRfix1: Unregelmässiger Weg mit fester Anfangszeit,Mitfahrer*in	Hoch informierte Nachhaltigkeit	Alternative	90	22,22 %	16,67%	33,33%	34,44%	6,67%	10,00%	35,56 %	5,56%	21,11%
NRfix1: Unregelmässiger Weg mit fester Anfangszeit,Mitfahrer*in	Effizienzorientiert	Alternative	25	52,00 %	16,00%	20,00%	12,00%	8,00%	16,00%	32,00 %	0,00%	8,00%
NRfix2: Unregelmässiger Weg mit fester Anfangszeit, Fahrer*in	Spontan on the go	Alternative	67	17,91 %	8,96%	5,97%	19,40%	4,48%	4,48%	62,69 %	0,00%	26,87%
NRfix2: Unregelmässiger Weg mit fester Anfangszeit, Fahrer*in	Pragmatisch Interessierte	Alternative	83	14,46 %	9,64%	13,25%	20,48%	9,64%	4,82%	54,22 %	1,20%	20,48%
NRfix2: Unregelmässiger Weg mit fester Anfangszeit, Fahrer*in	Niederer Informationsbedarf	Alternative	60	16,67 %	8,33%	16,67%	11,67%	10,00 %	8,33%	61,67 %	3,33%	13,33%
NRfix2: Unregelmässiger Weg mit fester Anfangszeit, Fahrer*in	Hoch informierte Nachhaltigkeit	Alternative	110	10,00 %	15,45%	9,09%	29,09%	3,64%	5,45%	57,27 %	3,64%	15,45%

NRfix2: Unregelmässiger Weg mit fester Anfangszeit, Fahrer*in	Effizienzorientiert	Alternative	47	12,77 %	0,00%	8,51%	8,51%	4,26%	4,26%	44,68 %	6,38%	8,51%
NRflex1: Unregelmässiger Weg mit flexibler Anfangszeit,Mitfahrer*in	Spontan on the go	Alternative	47	23,40 %	19,15%	21,28%	29,79%	4,26%	10,64%	44,68 %	4,26%	19,15%
NRflex1: Unregelmässiger Weg mit flexibler Anfangszeit,Mitfahrer*in	Pragmatisch Interessierte	Alternative	80	27,50 %	7,50%	23,75%	16,25%	3,75%	5,00%	28,75 %	5,00%	13,75%
NRflex1: Unregelmässiger Weg mit flexibler Anfangszeit,Mitfahrer*in	Niederer Informationsbedarf	Alternative	39	43,59 %	10,26%	30,77%	10,26%	7,69%	15,38%	30,77 %	7,69%	20,51%
NRflex1: Unregelmässiger Weg mit flexibler Anfangszeit,Mitfahrer*in	Hoch informierte Nachhaltigkeit	Alternative	82	24,39 %	13,41%	25,61%	31,71%	4,88%	3,66%	36,59 %	3,66%	15,85%
NRflex1: Unregelmässiger Weg mit flexibler Anfangszeit,Mitfahrer*in	Effizienzorientiert	Alternative	19	26,32 %	10,53%	36,84%	31,58%	10,53 %	10,53%	31,58 %	0,00%	15,79%
NRflex2: Unregelmässiger Weg mit flexibler Anfangszeit,Fahrer*in	Spontan on the go	Alternative	68	17,65 %	13,24%	16,18%	22,06%	2,94%	7,35%	52,94 %	1,47%	19,12%
NRflex2: Unregelmässiger Weg mit flexibler Anfangszeit,Fahrer*in	Pragmatisch Interessierte	Alternative	108	25,93 %	14,81%	15,74%	17,59%	6,48%	5,56%	42,59 %	4,63%	14,81%
NRflex2: Unregelmässiger Weg mit flexibler Anfangszeit,Fahrer*in	Niederer Informationsbedarf	Alternative	61	19,67 %	6,56%	16,39%	11,48%	3,28%	4,92%	49,18 %	3,28%	8,20%

NRflex2: Unregelmässiger Weg mit flexibler Anfangszeit,Fahrer*in	Hoch informierte Nachhaltigkeit	Alternative	121	19,83 %	8,26%	20,66%	23,97%	4,96%	8,26%	43,80 %	1,65%	19,83%
NRflex2: Unregelmässiger Weg mit flexibler Anfangszeit,Fahrer*in	Effizienzorientiert	Alternative	52	28,85 %	7,69%	9,62%	7,69%	1,92%	3,85%	42,31 %	5,77%	9,62%
R1: Regelmässiger Weg mit dem Auto, Mitfahrer*in	Spontan on the go	Alternative	24	20,83 %	29,17%	45,83%	33,33%	0,00%	12,50%	20,83 %	0,00%	20,83%
R1: Regelmässiger Weg mit dem Auto, Mitfahrer*in	Pragmatisch Interessierte	Alternative	33	24,24 %	12,12%	45,45%	9,09%	18,18 %	9,09%	15,15 %	3,03%	24,24%
R1: Regelmässiger Weg mit dem Auto, Mitfahrer*in	Niederer Informationsbedarf	Alternative	19	15,79 %	21,05%	26,32%	15,79%	15,79 %	5,26%	31,58 %	5,26%	36,84%
R1: Regelmässiger Weg mit dem Auto, Mitfahrer*in	Hoch informierte Nachhaltigkeit	Alternative	33	12,12 %	33,33%	36,36%	51,52%	6,06%	9,09%	27,27 %	6,06%	12,12%
R1: Regelmässiger Weg mit dem Auto, Mitfahrer*in	Effizienzorientiert	Alternative	13	46,15 %	15,38%	15,38%	23,08%	0,00%	38,46%	15,38 %	7,69%	7,69%
R2: Regelmässiger Weg mit dem Auto, Auto nicht verfügbar, Mitfahrer*in	Spontan on the go	Alternative	13	30,77 %	7,69%	53,85%	15,38%	0,00%	0,00%	46,15 %	0,00%	15,38%
R2: Regelmässiger Weg mit dem Auto, Auto nicht verfügbar, Mitfahrer*in	Pragmatisch Interessierte	Alternative	19	36,84 %	5,26%	21,05%	21,05%	0,00%	0,00%	21,05 %	0,00%	10,53%
R2: Regelmässiger Weg mit dem Auto, Auto nicht verfügbar, Mitfahrer*in	Niederer Informationsbedarf	Alternative	10	50,00 %	20,00%	50,00%	10,00%	10,00 %	10,00%	20,00 %	40,00 %	40,00%
R2: Regelmässiger Weg mit dem Auto, Auto nicht verfügbar, Mitfahrer*in	Hoch informierte Nachhaltigkeit	Alternative	33	42,42 %	15,15%	33,33%	30,30%	6,06%	9,09%	30,30 %	6,06%	3,03%

R2: Regelmässiger Weg mit dem Auto, Auto nicht verfügbar, Mitfahrer*in	Effizienzorientiert	Alternative	7	28,57 %	0,00%	0,00%	14,29%	0,00%	28,57%	42,86 %	14,29 %	14,29%
R3: Regelmässiger Weg mit dem Auto, Parkplatz nicht verfügbar, Mitfahrer*in	Spontan on the go	Alternative	21	33,33 %	9,52%	28,57%	4,76%	0,00%	9,52%	23,81 %	4,76%	14,29%
R3: Regelmässiger Weg mit dem Auto, Parkplatz nicht verfügbar, Mitfahrer*in	Pragmatisch Interessierte	Alternative	35	20,00 %	14,29%	17,14%	22,86%	14,29 %	5,71%	22,86 %	5,71%	8,57%
R3: Regelmässiger Weg mit dem Auto, Parkplatz nicht verfügbar, Mitfahrer*in	Niederer Informationsbedarf	Alternative	14	35,71 %	21,43%	42,86%	14,29%	0,00%	7,14%	7,14%	7,14%	14,29%
R3: Regelmässiger Weg mit dem Auto, Parkplatz nicht verfügbar, Mitfahrer*in	Hoch informierte Nachhaltigkeit	Alternative	37	13,51 %	8,11%	32,43%	35,14%	5,41%	10,81%	37,84 %	0,00%	18,92%
R3: Regelmässiger Weg mit dem Auto, Parkplatz nicht verfügbar, Mitfahrer*in	Effizienzorientiert	Alternative	10	30,00 %	10,00%	20,00%	10,00%	10,00 %	30,00%	20,00 %	0,00%	20,00%
R4: Regelmässiger Weg mit anderem Verkehrsmittel, Mitfahrer*in	Spontan on the go	Alternative	27	25,93 %	18,52%	22,22%	25,93%	25,93 %	7,41%	18,52 %	3,70%	22,22%
R4: Regelmässiger Weg mit anderem Verkehrsmittel, Mitfahrer*in	Pragmatisch Interessierte	Alternative	53	33,96 %	13,21%	15,09%	24,53%	9,43%	3,77%	33,96 %	1,89%	13,21%
R4: Regelmässiger Weg mit anderem Verkehrsmittel, Mitfahrer*in	Niederer Informationsbedarf	Alternative	22	22,73 %	22,73%	36,36%	31,82%	4,55%	9,09%	27,27 %	4,55%	18,18%

R4: Regelmässiger Weg mit anderem Verkehrsmittel, Mitfahrer*in	Hoch informierte Nachhaltigkeit	Alternative	53	30,19 %	7,55%	15,09%	32,08%	1,89%	3,77%	30,19 %	1,89%	16,98%
R4: Regelmässiger Weg mit anderem Verkehrsmittel, Mitfahrer*in	Effizienzorientiert	Alternative	14	50,00 %	7,14%	35,71%	0,00%	0,00%	14,29%	14,29 %	14,29 %	14,29%
R5: Regelmässiger Weg mit anderem Verkehrsmittel, Fahrer*in, bekannte Person	Spontan on the go	Alternative	47	14,89 %	6,38%	4,26%	19,15%	0,00%	0,00%	46,81 %	2,13%	12,77%
R5: Regelmässiger Weg mit anderem Verkehrsmittel, Fahrer*in, bekannte Person	Pragmatisch Interessierte	Alternative	65	24,62 %	9,23%	10,77%	13,85%	4,62%	1,54%	40,00 %	3,08%	9,23%
R5: Regelmässiger Weg mit anderem Verkehrsmittel, Fahrer*in, bekannte Person	Niederer Informationsbedarf	Alternative	52	23,08 %	3,85%	19,23%	7,69%	3,85%	5,77%	36,54 %	5,77%	7,69%
R5: Regelmässiger Weg mit anderem Verkehrsmittel, Fahrer*in, bekannte Person	Hoch informierte Nachhaltigkeit	Alternative	93	20,43 %	12,90%	11,83%	19,35%	4,30%	4,30%	49,46 %	2,15%	18,28%
R5: Regelmässiger Weg mit anderem Verkehrsmittel, Fahrer*in, bekannte Person	Effizienzorientiert	Alternative	28	7,14% %	3,57%	0,00%	7,14%	0,00%	3,57%	57,14 %	10,71 %	7,14%
R6: Regelmässiger Weg mit anderem Verkehrsmittel, Fahrer*in	Spontan on the go	Alternative	58	15,52 %	6,90%	13,79%	8,62%	3,45%	3,45%	60,34 %	0,00%	18,97%
R6: Regelmässiger Weg mit anderem Verkehrsmittel, Fahrer*in	Pragmatisch Interessierte	Alternative	66	9,09% %	6,06%	4,55%	19,70%	0,00%	1,52%	50,00 %	7,58%	13,64%

R6: Regelmässiger Weg mit anderem Verkehrsmittel, Fahrer*in	Niederer Informationsbedarf	Alternative	50	18,00 %	4,00%	8,00%	10,00%	2,00%	0,00%	36,00 %	4,00%	8,00%
R6: Regelmässiger Weg mit anderem Verkehrsmittel, Fahrer*in	Hoch informierte Nachhaltigkeit	Alternative	81	12,35 %	12,35%	8,64%	25,93%	1,23%	3,70%	50,62 %	1,23%	13,58%
R6: Regelmässiger Weg mit anderem Verkehrsmittel, Fahrer*in	Effizienzorientiert	Alternative	42	7,14%	4,76%	7,14%	4,76%	2,38%	4,76%	50,00 %	4,76%	2,38%



Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

+43 1 711 62 65-0

email@bmimi.gv.at

bmimi.gv.at