

THE FRICTION OF MOBILITY

Keynote – Vollständiger Redetext

FehrAdvice & Partners AG

Stand: 22. April 2026

Dauer: ca. 48 Minuten

1. INTRO: Die Magie der 100 Jahre

(Alexis steht auf der Bühne, hält einen Autoschlüssel hoch)

Dauer: ca. 4 Minuten

Was halte ich hier in der Hand?

(Pause)

Einen Autoschlüssel. Mehr nicht. Ein kleines Stück Plastik und Metall.

Aber dieses kleine Ding ist eines der genialsten Produkte, die die Menschheit je erfunden hat. Nicht wegen der Technik. Sondern wegen dem, was es mit unserem Kopf macht.

In über 100 Jahren Autogeschichte haben wir eines perfektioniert: Die Reduktion von Komplexität. Dieser Schlüssel stellt keine Fragen. Er braucht keine App. Keinen Fahrplan. Keine Zone. Keinen QR-Code. Kein Update.

Sie drücken einen Knopf — und die Welt steht Ihnen offen.

Aus verhaltensökonomischer Sicht ist das Auto kein Transportmittel. Es ist die ultimative Antwort auf unseren Complexity Bias. Das ist die Tendenz von uns Menschen, Dinge zu vermeiden, die kompliziert wirken — selbst wenn sie rational betrachtet besser wären.

Ich gebe Ihnen ein Beispiel. Die Strecke Graz–Klagenfurt. Mit dem Zug: eine Stunde, Direktverbindung, Sie können arbeiten, lesen, schlafen. Mit dem Auto: eindreiviertel Stunden, Stau am Knoten Graz, Baustelle am Packsattel, Parkplatzsuche in Klagenfurt.

Und trotzdem — trotzdem! — fahren die meisten mit dem Auto. Warum?

Weil der Schlüssel keine Fragen stellt. Der Zug schon. Welcher Bahnhof? Welches Gleis? Welcher Tarif? Brauche ich eine Vorteils card? App oder Schalter?

(Schlüssel weglegen)

Wir verhalten uns nicht rational. Wir verhalten uns systematisch irrational. Und genau darin liegt der Schlüssel — Entschuldigung für das Wortspiel — zum Verständnis der Mobilitätswende.

(Kurze Pause)

Ich bin Verhaltensökonom. Mein Job ist es, zu verstehen, warum Menschen Dinge tun, die keinen Sinn ergeben — und wie man Systeme so gestaltet, dass das Richtige auch das Einfache wird.

Und heute möchte ich mit Ihnen über die grösste Friction sprechen, die es in der Mobilität gibt. Nicht die technische. Nicht die infrastrukturelle. Sondern die im Kopf.

[EINSPIELER: Kurzvideo Verhaltensökonomie — 60 Sekunden]

2. DIE VISION: Was weltweit passiert

Dauer: ca. 10 Minuten (inkl. 3 Einspieler)

Wir wissen also: Menschen verhalten sich systematisch irrational. Kann uns dieses Wissen helfen, die Probleme der Zukunft zu lösen?

Schauen wir uns zuerst an, was auf dem Spiel steht.

Mobilität ist etwas Grossartiges. Sie hat unsere Welt in den letzten 100 Jahren massiv zum Positiven verändert. Wir handeln global. Wir verstehen die Welt besser. Wir können in Wien frühstücken und in Paris zu Abend essen.

Aber wir haben uns auch Probleme eingehandelt. In unserem Arbeitsleben — das sind etwa 40 Jahre — stehen wir rund ein Jahr im Stau. Ein ganzes Jahr. Stellen Sie sich vor, was Sie mit einem Jahr anfangen könnten.

Unsere Städte ersticken unter Asphalt. Und sie wachsen weiter. Wien hat gerade die 2-Millionen-Marke geknackt. Wie sehen also die Konzepte der Zukunft aus?

Schauen wir uns an, wo die Reise hingeht. Weltweit entstehen Labore für das neue Leben. Und die Ansätze könnten unterschiedlicher nicht sein.

2a. China: Die Flucht nach oben

Fangen wir im Osten an.

[EINSPIELER CHINA — ca. 90 Sekunden: Fliegende Autos (eVTOL), schwimmende Fahrzeuge, Hängebahnen über Häuserdächern, autonome Robotaxis]

(Nach dem Einspieler, mit leichtem Schmunzeln)

Beeindruckend, oder? China löst das Mobilitätsproblem, indem es einfach eine Etage höher oder eine Etage tiefer baut. Autos, die fliegen. Autos, die schwimmen. Bahnen, die über Dächer hinweggleiten.

(Pause, dann etwas sarkastisch)

Schauen Sie — das ist faszinierende Ingenieurskunst. Aber seien wir ehrlich: Für europäische Städte, die in Jahrhunderten gewachsen sind, für Wien, für Paris, für Barcelona — ist «einfach ein Stockwerk höher fahren» keine Option. Wir können keine Hängebahnen über den Stephansdom bauen. Wir können keine fliegenden Taxis über der Ringstrasse kreisen lassen.

Chinas Ansatz ist technologisch brillant — aber er löst ein anderes Problem. In China werden gerade ganze Städte von Grund auf neu gebaut. In Europa müssen wir mit dem arbeiten, was da ist. Mit Strassen, die für Pferdekutschen geplant wurden. Mit Plätzen, die Jahrhunderte alt sind. Mit Menschen, die dort leben.

Die Lösung für Europa wird nicht von oben kommen. Sie wird vom Boden kommen. Vom Strassenraum. Und genau das hat eine Stadt am Mittelmeer verstanden.

2b. Barcelona: Die Superblocks

[EINSPIELER BARCELONA — ca. 90 Sekunden: Superblocks, Eixample-Viertel, Kinder auf der Strasse, vorher/nachher]

(Nach dem Einspieler)

Was Barcelona macht, ist radikal einfach. Nehmen Sie neun Häuserblöcke. Sperren Sie den Durchgangsverkehr. Fertig.

Innerhalb dieser sogenannten Superblocks gilt Tempo 10. Parkplätze wandern unter die Erde. Und der gewonnene Strassenraum? Wird zu dem, wofür er ursprünglich da war: zum Leben. Märkte, Spiele, Bäume, Bänke — Menschen, die miteinander reden, statt aneinander vorbeizurasen.

Die Stadt Vitoria-Gasteiz im Baskenland hat es als erste grossflächig umgesetzt, schon seit 2008. Die Ergebnisse dort sind bemerkenswert:

Vitoria-Gasteiz: Superblock-Ergebnisse

Kennzahl	Vorher	Nachher	Veränderung
Fussgänger-Fläche	45%	74%	+29 Prozentpunkte
Lärmpegel	66.5 dB	61 dB	-5.5 dB
Stickstoffdioxid (NO ₂)	Basis	-42%	Deutliche Reduktion
Feinstaub	Basis	-38%	Deutliche Reduktion
Wirtschaftliche Aktivität	Basis	Gestiegen	Mehr Umsatz

Die wirtschaftliche Aktivität ist gestiegen. Nicht gesunken — gestiegen. Das ist das Gegenargument zu jedem Geschäftsinhaber, der sagt: «Ohne Autos sterben wir.» Das Gegenteil ist der Fall. Menschen, die zu Fuss gehen oder langsam Rad fahren,

bleiben stehen. Schauen in Schaufenster. Gehen rein. Kaufen. Autofahrer rasen vorbei.

Und der entscheidende Punkt: Barcelona baut Superblocks nicht nur in ein paar hübschen Vierteln. Sie rollen das Konzept über die ganze Stadt aus. 120 Kreuzungen sind identifiziert. Die Botschaft ist: Autofreier Raum ist kein Luxus für Reiche — es ist ein Recht für alle.

(Kurze Pause)

Aber Barcelona hat einen Vorteil: das berühmte Raster des Eixample-Viertels, 1859 von Ildefons Cerdà entworfen. Neun gleiche Blöcke lassen sich leicht zusammenfassen. Wien hat kein Raster. Paris auch nicht.

Also schauen wir auf die Stadt, die es trotzdem gemacht hat — ohne Raster, ohne Neubau, dafür mit maximaler politischer Friction.

2c. Paris: Die radikale Wende

[EINSPIELER PARIS — ca. 90 Sekunden: DW REV Highlights — Seine-Ufer, Rue de Rivoli, Place de la Bastille, SUV-Parkgebühren]

(Nach dem Einspieler)

Was hat Paris gemacht? Die Seine-Ufer-Schnellstrasse — eine der wichtigsten Verkehrsadern der Stadt — wurde in einen Erholungsraum für Fussgänger und Radfahrer verwandelt. Die Rue de Rivoli, einst vierspurig, ist jetzt eine Fahrradstrasse mit einer einzigen Spur für Autos. Auf dem Place de la Bastille wurden die Autos an den Rand gedrängt. In ganz Paris gilt Tempo 30. Und per Volksentscheid hat die Stadt beschlossen, dass SUVs 18 Euro pro Stunde fürs Parken zahlen.

Die Ergebnisse sind beeindruckend. Heute werden in Paris nur noch 9 Prozent aller Wege mit dem Auto zurückgelegt. 9 Prozent! In Wien sind es 25. Nur jeder vierte Pariser besitzt überhaupt ein Auto.

Aber — und das ist entscheidend — die Geschichte hat eine Kehrseite.

Bürgermeisterin Anne Hidalgo regiert über 2 Millionen Pariser. Aber der Ballungsraum Île-de-France hat 12 Millionen Einwohner. 80 Prozent der Menschen, die in Paris arbeiten, wohnen ausserhalb der Stadt. Sie pendeln rein. Jeden Tag.

Und diese 10 Millionen Pendler wurden nicht gefragt.

«Wer in Paris lebt, braucht kein Auto. Wer 20, 30 Kilometer ausserhalb wohnt, ist darauf angewiesen. Und wir hatten keine Stimme.»

— Motorradfahrer aus der Banlieue

Merken Sie sich dieses Muster. Wir werden es gleich in Wien wiederfinden.

2d. Drei Städte, drei Ansätze — ein Muster

Wir haben jetzt drei Labore gesehen:

Drei Ansätze im Vergleich

Stadt	Ansatz	Stärke	Schwäche
China	Neue Dimension (höher/tiefer)	Technologisch brillant	Nicht auf Altstadt übertragbar
Barcelona	Strassenraum umverteilen (Superblocks)	Messbare Ergebnisse, skalierbar	Braucht Raster-ähnliche Struktur
Paris	Politisch durchsetzen (Hidalgo)	Mutig, 9% Auto-Anteil	Pendler-Konflikt, soziale Spaltung

China baut neue Dimensionen. Barcelona verteilt den bestehenden Raum um. Paris setzt politisch durch.

Aber alle drei stehen vor demselben Problem: Menschen wehren sich gegen Veränderung. Nicht weil sie dumm sind. Nicht weil ihnen das Klima egal ist. Sondern weil ihr Gehirn sie davor schützen will, etwas zu verlieren.

Und jetzt frage ich Sie: Was würde in Wien passieren?

3. DER REALITÄTSCHECK: Wien als Live-Experiment

Dauer: ca. 6 Minuten (inkl. Mentimeter)

Jetzt wird es konkret. Und jetzt brauche ich Sie.

(Mentimeter aktivieren)

Ich möchte ein Gedankenexperiment mit Ihnen machen. Stellen Sie sich vor, morgen wird beschlossen: Innerhalb des Gürtels — die Bezirke 1 bis 9 — wird der private Autoverkehr verboten. Anwohner-Ausnahmen, Lieferverkehr, Taxis, Rettung — alles geregelt. Aber Ihr privates Auto darf da nicht mehr rein.

MENTIMETER Frage 1: Wie stark würden SIE diesem Verbot zustimmen? Skala 0–100.

(Warten auf Mentimeter-Ergebnisse, 30 Sekunden)

Interessant. Ich sehe [Ergebnis kommentieren].

MENTIMETER Frage 2: Was glauben Sie — wie stark würden die ANDEREN Wienerinnen und Wiener zustimmen? 0–100.

(Warten auf Mentimeter-Ergebnisse, 30 Sekunden)

(Ergebnisse nebeneinander zeigen)

Sehen Sie den Unterschied? Fast immer schätzen wir die Zustimmung der anderen niedriger ein als unsere eigene. Das ist kein Zufall. Das ist ein bekanntes Phänomen: Wir glauben, der Widerstand sei grösser, als er tatsächlich ist. Weil Gegner lauter sind als Befürworter.

Aber lassen Sie mich Ihnen jetzt zeigen, was unser Modell sagt.

(Folie: Die drei Ringe)

Wir haben das mit dem Evidence-Based Framework berechnet — einem verhaltensökonomischen Modell, das reale Daten mit psychologischen Parametern verbindet. Und die Ergebnisse sind faszinierend.

Die Zone: Bezirke 1–9

Bezirk	Name	Einwohner	PKW/1000 EW
1.	Innere Stadt	16'500	380
2.	Leopoldstadt	108'000	310
3.	Landstrasse	92'000	330
4.	Wieden	34'000	300
5.	Margareten	55'000	258
6.	Mariahilf	32'000	285
7.	Neubau	32'000	280
8.	Josefstadt	24'500	275
9.	Alsergrund	42'000	295
Total	Zone Gürtel	436'000	Ø 295

Die drei Ringe: Zustimmungsprognose

Ring	Gebiet	Einwohner	Zustimmung	Dagegen
Ring 1	Bezirke 1–9 (Zone)	436'000	56%	44%
Ring 2	Wien gesamt	2'028'000	36%	64%
Ring 3	Grossraum Wien	3'000'000	29%	71%

Innerhalb der Zone — Bezirke 1 bis 9. 436'000 Menschen leben dort. 62 Prozent von ihnen besitzen gar kein Auto. Zustimmung: 56 Prozent. Eine knappe Mehrheit. Mehr als die Hälfte wäre dafür.

Wien gesamt — 2 Millionen Menschen. Zustimmung: 36 Prozent. Nur jeder Dritte.

Grossraum Wien — 3 Millionen Menschen, inklusive Niederösterreich, Pendlergürtel. Zustimmung: 29 Prozent. Nicht einmal jeder Dritte.

(Pause, wirken lassen)

Sehen Sie das Muster? Es ist exakt dasselbe wie in Paris. Innerhalb der Zone: Mehrheit dafür. Je weiter weg: immer stärker dagegen.

Aber warum? Die Menschen weiter draussen sind ja nicht dümmer. Sie haben nicht weniger Information. Sie lesen dieselben Zeitungen. Sie sehen dasselbe Klimaproblem.

Der Unterschied ist nicht Information. Der Unterschied ist Kontext.

4. WARUM WIR SCHEITERN: Die Verhaltensbarrieren

Dauer: ca. 5 Minuten

(Folie: Loss Aversion)

Lassen Sie mich Ihnen das wichtigste Konzept der Verhaltensökonomie erklären. Es heisst Loss Aversion — Verlustaversion. Und es erklärt fast alles, was in der Mobilitätsdebatte passiert.

Die Idee ist einfach: Ein Verlust schmerzt uns etwa doppelt so stark wie ein gleichwertiger Gewinn uns freut.

Wenn ich Ihnen 100 Euro gebe, freuen Sie sich. Wenn ich Ihnen 100 Euro wegnehme, ärgern Sie sich. Aber der Ärger ist ungefähr doppelt so gross wie die Freude. Das ist keine Meinung — das ist in hunderten Experimenten gemessen worden. Der Faktor ist etwa 2,1.

Was bedeutet das für unser Autoverbot?

(Folie: Lautstärke-Paradox)

Innerhalb des Gürtels sind 56 Prozent dafür und 44 Prozent dagegen. Die Mehrheit ist also pro Autoverbot.

Aber die 44 Prozent, die dagegen sind, fühlen ihren Verlust doppelt so intensiv wie die 56 Prozent ihren Gewinn. Der Verlust des Autofahrers — «Mein Schlüssel! Meine Freiheit! Meine Autonomie!» — wiegt psychologisch doppelt so schwer wie der Gewinn der Fussgängerin — «Schönere Strassen, weniger Lärm, mehr Grün.»

Das Ergebnis? Die Gegner schreiben Leserbriefe. Die Gegner gehen auf die Strasse. Die Gegner dominieren die Talkshows. Die Befürworter? Nicken zuhause und sagen: «Wäre schon schön.»

Und genau so entsteht die Illusion, dass die Mehrheit dagegen sei — obwohl sie es nicht ist.

(Folie: Paris-Wien-Vergleich, nebeneinander)

Paris vs. Wien — Verhaltensökonomischer Vergleich

Dimension	Paris	Wien (Prognose)
Zone	Innenstadt (2 Mio.)	Gürtel Bez. 1-9 (436'000)
Ballungsraum	12 Mio. (Île-de-France)	3 Mio. (Grossraum Wien)
Autobesitz Zone	25%	~30%
Zustimmung Zone	~75%	56%
Zustimmung Ballungsraum	~30%	29%
Modal Split Auto	9%	25%
Demokratische Basis	Gewählt + Volksentscheid	Kein Mandat

Schauen Sie sich Paris und Wien nebeneinander an.

Paris, Innenstadt: 75 Prozent Zustimmung. Wien, Bezirke 1-9: 56 Prozent. Paris, Ballungsraum: 30 Prozent. Wien, Grossraum: 29 Prozent.

Identisches Muster. Zwei verschiedene Städte, zwei verschiedene Kulturen — aber dieselbe verhaltensökonomische Physik.

Und jetzt die Pointe. Ein Professor für Stadtentwicklung in Paris, Arnaud Passalacqua, hat etwas Entscheidendes gesagt:

«Die Lösung liegt nicht in der Mobilität selbst. Sie liegt darin, wie wir Arbeit, Wohnen und Immobilienpreise organisieren.»

— Arnaud Passalacqua, Professor für Stadtentwicklung, Paris

Das ist der Kern. Wir können nicht die Mobilität ändern, ohne den Kontext zu ändern. Solange Menschen 30 Kilometer pendeln müssen, weil sie sich die Miete im Zentrum nicht leisten können, ist jedes Autoverbot eine Strafe für die Falschen.

Und das bringt uns zur nächsten Friction.

Es gibt nämlich nicht nur die Loss Aversion. Es gibt drei weitere Barrieren, die jede Mobilitätswende blockieren:

Der Status-quo-Bias. Wir bleiben beim Gewohnten — nicht weil es besser ist, sondern weil es vertraut ist. Das Auto ist seit 100 Jahren der Default. Es ist die Normalität. Alles andere muss sich beweisen.

Der Endowment Effect. Wir bewerten, was wir besitzen, höher als das, was wir bekommen könnten. «Mein Parkplatz» ist mehr wert als «eine Grünfläche, die es noch nicht gibt». Besitz schlägt Versprechen.

Und der Complexity Bias — da sind wir wieder beim Schlüssel. Jede Alternative zum Auto ist komplizierter. Nicht unbedingt objektiv — aber gefühlt. Welche App? Welcher Tarif? Welche Zone? Kommt der Bus? Wo ist die Station?

Der Autoschlüssel fragt nicht. Er funktioniert einfach.

5. LIVE-INTERVIEW: Stefan Melzer (mopoint)

Dauer: ca. 7 Minuten

(Stefan Melzer auf die Bühne)

Reden wir mit jemandem, der diesen Widerstand jeden Tag am Markt spürt.

Stefan Melzer ist Gründer von mopoint — einer Plattform für Shared Mobility. Er versucht seit Jahren, Menschen dazu zu bringen, ihren eigenen Schlüssel gegen eine App zu tauschen.

Frage 1: Stefan, du hörst diese Zahlen — 56 Prozent innerhalb des Gürtels wären dafür. Überrascht dich das? Oder erlebst du im Alltag etwas anderes?

Frage 2: Wer sind die Pioniere? Wer legt den Schlüssel tatsächlich weg — und warum?

Frage 3: Wir haben über den Complexity Bias gesprochen — die Einfachheit des Autoschlüssels. Was müsste Shared Mobility bieten, damit sie sich genauso einfach anfühlt?

(Interview, 5–7 Minuten)

6. DIE FORSCHUNG: Sicherheit & Kooperation

Dauer: ca. 4 Minuten (inkl. Einspieler)

(Nach dem Interview)

Stefan hat etwas Wichtiges angesprochen: Es geht nicht nur um Bequemlichkeit. Es geht um psychologische Sicherheit.

Ein eigenes Auto zu besitzen bedeutet: Ich bin unabhängig. Ich kann jederzeit weg. Ich bin auf niemanden angewiesen. Das ist kein rationales Kalkül — das ist ein tief verankertes Sicherheitsgefühl.

Wir haben dazu mit der Forscherin Birgit Wagner gearbeitet.

[EINSPIELER: Birgit Wagner, 2–3 Minuten]

Kernbotschaft: «Shared Mobility muss sich so einfach anfühlen wie ein Autoschlüssel. Das Problem: Bisher scheitern solche Angebote oft an fehlender Kooperation. Die Systeme sprechen nicht miteinander, weil keiner seine Daten hergeben will.»

Das ist ein entscheidender Punkt. Die technische Lösung existiert bereits. Wir könnten heute eine App bauen, die alles kann — Bus, Bahn, Leihrad, Carsharing, Taxi — in einem einzigen Interface. Ein digitaler Schlüssel, der keine Fragen stellt.

Aber wir scheitern nicht an der Technologie. Wir scheitern an der Kooperation. Jeder Anbieter will seine eigene App. Jedes Verkehrsunternehmen hütet seine Daten. Jede Stadt hat ihr eigenes System.

Die Friction ist nicht technisch. Sie ist institutionell.

Und das bringt mich zum Schluss.

7. FAZIT: Was wirklich funktioniert

Dauer: ca. 8 Minuten

Was fördert den Umstieg? Nicht Verbote. Nicht Moral. Nicht Schuldgefühle.

Schauen wir uns an, was die Verhaltensökonomie und die Daten aus Paris und Wien uns sagen.

Die Macht der Freiwilligkeit

Bevor ich zu meinen Hypothesen komme, möchte ich über etwas sprechen, das in der Mobilitätsdebatte fast immer vergessen wird. Etwas, das verhaltensökonomisch viel mächtiger ist als jedes Verbot.

Freiwilligkeit.

(Pause, wirken lassen)

Denken Sie an jede Diskussion über Mobilität in den letzten Jahren. Was hören wir? Fahrverbote. Tempolimits. Parkverbote. Zufahrtsbeschränkungen. SUV-Strafgebühren. Die gesamte Debatte ist in der Sprache des Zwangs formuliert.

Und genau deshalb scheitert sie.

Denn wir wissen aus der Verhaltensökonomie: Menschen reagieren auf Zwang mit Reaktanz. Je mehr Sie jemandem etwas verbieten, desto attraktiver wird es. Je stärker der Druck, desto stärker der Widerstand. Das ist kein Trotz — das ist ein evolutionär verankerter Schutzmechanismus. Wir verteidigen unsere Autonomie.

Aber es gibt einen Gegenbeweis. Und er kommt aus Österreich.

(Folie: Klimaticket)

Das Klimaticket. Ein Ticket. Alle öffentlichen Verkehrsmittel. Im ganzen Land. Einfacher geht es nicht.

Niemand wurde gezwungen, es zu kaufen. Kein Verbot. Kein Zwang. Nur ein Angebot, das besser war als die Alternative. Günstiger als das Auto. Einfacher als fünf verschiedene Tarife. Ein Schlüssel für alles — erinnert Sie das an etwas?

(Auf den Autoschlüssel deuten)

Und das Ergebnis? Allein in der Ostregion — Wien, Niederösterreich, Burgenland — gibt es heute über eine Million Öffi-Stammkunden. Die VOR-KlimaTickets haben sich in vier Jahren verdreifacht. Nicht weil jemand den Menschen das Autofahren verboten hat. Sondern weil jemand ihnen eine bessere Option gegeben hat.

Klimaticket Österreich — Freiwilligkeit wirkt

Kennzahl	Wert
Öffi-Stammkunden Ostregion	Über 1 Million
VOR-KlimaTicket Wachstum 2021-2025	+261%
Weniger Autofahrten (Nutzer-Befragung)	10-20% der Nutzer fahren weniger Auto
Methode	Kein Verbot. Nur ein besseres Angebot.

Jetzt stellen Sie sich vor, wir würden dieses Prinzip auf alle Mobilitätsfragen anwenden. Nicht Verbot und Strafe — sondern Wahlmöglichkeit und Anreiz.

Ein paar Gedankenexperimente:

Tempo 100 auf der Autobahn — freiwillig. Wer 100 statt 130 fährt, bekommt eine Reduktion auf die Strassenmaut. Die Vignette wird günstiger. Nicht um 5 Euro — um 30, 40 Prozent. Das spüren Sie. Und das Schöne: Niemand wird gezwungen. Wer 130 fahren will, darf. Er zahlt einfach den vollen Preis. Die Wahlfreiheit bleibt — aber der Anreiz ist real.

Autofreier Dienstag — freiwillig. Unternehmen, deren Mitarbeitende an einem Tag pro Woche nicht mit dem Auto kommen, bekommen einen Steuerbonus. Kein Gesetz, das es vorschreibt. Ein Anreiz, der es attraktiv macht. Und plötzlich wird der autofreie Tag zum Team-Event statt zur Bestrafung.

Parkplatz-Tausch — freiwillig. Wer seinen Bewohnerparkplatz im Innenbezirk zurückgibt, bekommt ein Jahr Klimaticket geschenkt. Plus ein Guthaben für Carsharing. Kein Verlust — ein Tausch. Das Gehirn verarbeitet das völlig anders als eine Streichung.

Shared Mobility Bonus — freiwillig. Jede Fahrt mit Carsharing, Leihrad oder E-Scooter sammelt Punkte. Punkte werden zu Rabatten im lokalen Handel. Mobilität als Belohnung, nicht als Busse.

(Pause)

Sehen Sie das Muster? In jedem einzelnen Beispiel bleibt die Wahlfreiheit vollständig erhalten. Niemand wird gezwungen. Aber die kluge Option wird zur leichten Option. Und genau das ist der Kern der Verhaltensökonomie:

«Mach das Richtige einfach. Nicht das Falsche verboten.»

— Grundprinzip der Verhaltensökonomie

Das Klimaticket beweist, dass es funktioniert. Über eine Million Menschen in der Ostregion haben sich freiwillig für den öffentlichen Verkehr entschieden. Nicht weil sie mussten. Sondern weil es klüger war.

Und jetzt stellen Sie sich vor, jede Mobilitätsdiskussion in diesem Land würde mit zwei Worten beginnen: freiwillig und Wahlmöglichkeit. Statt: Verbot und Strafe.

Wie anders würde die Debatte klingen? Wie anders würden die 44 Prozent reagieren, die heute gegen das Autoverbot sind — wenn man ihnen stattdessen eine bessere Alternative anbieten würde?

Und genau das bringt mich zu meinen drei Hypothesen.

Erstens: Es darf nicht wehtun. Loss Aversion bedeutet: Jede Veränderung, die sich wie ein Verlust anfühlt, wird bekämpft — auch wenn der Gewinn objektiv grösser ist. Die Lösung ist nicht, den Verlust zu ignorieren, sondern ihn zu kompensieren. Paris hat das mit dem Ausbau der Fahrradinfrastruktur gemacht — bevor man den Autos Platz wegnimmt, muss die Alternative stehen. Wien macht es gerade mit der Verkehrsberuhigung im 1. Bezirk — schrittweise, mit Ausnahmen.

Zweitens: Es muss einfacher sein als der Status quo. Der Complexity Bias ist der stärkste Gegner der Mobilitätswende. Solange die Alternative komplizierter ist als der Autoschlüssel, wird sich nichts ändern — egal wie viele Klimaberichte wir lesen. Die Lösung ist ein einziger digitaler Schlüssel. Eine Plattform. Ein Interface. Keine Fragen.

Drittens: Der Kontext muss sich ändern, nicht nur die Mobilität. Arnaud Passalacqua hat recht. Solange Wohnen im Zentrum unbezahlbar ist, solange Arbeitsplätze konzentriert statt verteilt sind, solange die 15-Minuten-Stadt eine Vision und keine Realität ist — solange erzeugt jede Einschränkung des Autoverkehrs eine soziale Schieflage. Die Privilegierten im Zentrum profitieren. Die Pendler von aussen zahlen.

(Pause)

Ich habe Ihnen heute drei Zahlen gezeigt.

56 Prozent der Menschen innerhalb des Gürtels würden einem Autoverbot zustimmen. 36 Prozent in ganz Wien. 29 Prozent im Grossraum.

Die Mehrheit in der Zone ist dafür. Aber die Minderheit dagegen ist lauter. Doppelt so laut, um genau zu sein. Faktor 2,1.

Und deshalb — deshalb — passiert so wenig. Nicht weil die Ideen fehlen. Nicht weil die Technologie fehlt. Nicht weil die Mehrheit dagegen wäre.

Sondern weil Verluste lauter schreien als Gewinne.

(Schlüssel noch einmal hochhalten)

Das hier ist kein Stück Plastik. Es ist 100 Jahre kondensierte Einfachheit. 100 Jahre kondensierte Freiheit. 100 Jahre kondensierte Gewohnheit.

Wer das ersetzen will, muss nicht besser argumentieren.

Er muss es einfacher machen.

(Schlüssel auf den Tisch legen)

Und deswegen habe ich drei Hypothesen für die Zukunft:

Eins: Mobilität wird plattformbasiert. Wer das einfachste Interface bietet, gewinnt. Nicht das schnellste Auto — das einfachste System.

Zwei: Mobilität ist eine Chance, kein Problem. Besonders für ein Land wie Österreich, dessen Tourismus davon lebt, dass Menschen gerne herkommen — und sich hier gerne bewegen.

Drei: Der Erfolg entscheidet sich nicht an der Technologie. Er entscheidet sich daran, wie viele Menschen wir wirklich mitnehmen. Nicht nur die 56 Prozent in der Zone. Auch die 44 Prozent, die heute dagegen sind. Auch die Pendlerin aus Mödling. Auch den Taxifahrer, der Angst vor Fahrrädern hat.

Menschen verändern sich nicht, weil sie sollen.

Sie verändern sich, weil sie wollen.

Und sie wollen, wenn es einfacher ist als vorher.

Danke.

Technische Notizen für die Produktion

Ablaufplan

Zeit	Abschnitt	Element	Dauer
00:00	1. Intro	Schlüssel hochhalten	~4 min
04:00		Einspieler Verhaltensökonomie	~1 min
05:00	2a. China	Einspieler + sarkastisches Fazit	~3 min
08:00	2b. Barcelona	Einspieler Superblocks + Daten	~4 min
12:00	2c. Paris	Einspieler + Pendler-Konflikt	~4 min
16:00	2d. Drei Ansätze	Vergleichstabelle, Überleitung Wien	~1 min
17:00	3. Realitätscheck	Wien, Mentimeter	~6 min
23:00	4. Verhaltensbarrieren	Loss Aversion, Paris-Wien	~5 min
28:00	5. Interview	Stefan Melzer (mopoint)	~7 min
35:00	6. Forschung	Einspieler Birgit Wagner	~4 min
39:00	7. Freiwilligkeit	Klimaticket, Anreize, Beispiele	~5 min
44:00	7. Hypothesen	3 Hypothesen, Schluss	~4 min
	TOTAL		~48 min

Benötigte Elemente

1. Autoschlüssel (physisch, auf der Bühne)
2. Einspieler Verhaltensökonomie (60 Sek.)
3. Einspieler China (90 Sek.) — Fliegende Autos, schwimmende Fahrzeuge, Hängebahnen über Dächern
4. Einspieler Barcelona Superblocks (90 Sek.) — Vorher/Nachher, Kinder auf der Strasse, Eixample

5. Einspieler Paris (90 Sek.) — DW REV: Seine-Ufer, Rue de Rivoli, Bastille, SUV-Gebühren

6. Mentimeter: 2 Fragen (0–100 Skala)

7. Stefan Melzer (mopoint) — Live auf der Bühne

8. Einspieler Birgit Wagner (2–3 Min.)

9. Grafiken: Wien, Klimaticket, Hypothesen

Quellen

- Modal Split Wien 2024 — [fahrradwien.at](https://www.fahrradwien.at)
- VCÖ: Autobesitz Wiener Bezirke — [vcoe.at](https://www.vcoe.at)
- Statistik Wien Bevölkerungsstand 2025 — [wien.gv.at](https://www.wien.gv.at)
- Stadtregion Wien Bevölkerung — [stadtregionen.at](https://www.stadtregionen.at)
- Autofreie Innenstadt Wien — [wien.gv.at](https://www.wien.gv.at)
- Car-free preferences discrete choice experiment — ScienceDirect
- EU car ban support survey — Transport & Environment
- DW REV: Paris Mobilitätswende — YouTube
- EBF Evidence-Based Framework — FehrAdvice & Partners AG