

# sicher.aktiv.mobil

Ein Handbuch zur regionalen Förderung von  
kinderfreundlicher Mobilität  
und Verkehrssicherheit



 **Bundesministerium**  
Verkehr, Innovation  
und Technologie

### Impressum

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

BMVIT - Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

[www.bmvit.gv.at](http://www.bmvit.gv.at)

Autorinnen: KFV (Mag.<sup>a</sup> Eva Aigner-Breuss, Mag.<sup>a</sup> Anita Eichhorn, Dipl.-Psych.<sup>in</sup> Daniela Knowles,  
Mag.<sup>a</sup> Tina Brunner)

Fotonachweis: Coverfoto: Adobe Stockphoto

Gestaltung: Sigma Tau Stummvoll KG, 1090 Wien, [www.sigmatau.at](http://www.sigmatau.at)

Wien, 2019



## Inhalt

Kinderfreundliche Mobilität gemeinsam fördern und gestalten.....	2
1 Entwicklungspsychologische Erkenntnisse für die Verkehrsplanung.....	3
2 Daten, Fakten und Hintergründe zur aktiven Mobilität .....	6
2.1 Mobilität und Verkehrssicherheit der 10- bis 14-Jährigen.....	7
2.2 Förderung einer sicheren, bewegungsfreundlichen und nachhaltigen Mobilität.....	9
3 Wesentliche Eckpunkte für eine erfolgreiche Umsetzung.....	11
4 Von der Identifikation des Handlungsbedarfs bis zur erfolgreichen Umsetzung..	14
5 Umsetzung von Maßnahmen(bündeln).....	17
6 Beratungs- und Fördermöglichkeiten .....	25

# Kinderfreundliche Mobilität gemeinsam fördern und gestalten

In diesem Handbuch sind kurz und prägnant alle relevanten Informationen zur Förderung einer sicheren und aktiven Mobilität von 10- bis 14-Jährigen sowie zur Planung und Durchführung entsprechender Maßnahmen auf regionaler Ebene dargestellt. In den letzten 20 Jahren hat die Anzahl der Fußwege, die in der Altersgruppe der 10- bis 14-Jährigen zurückgelegt werden, stark abgenommen. Dies spiegelt sich auch in den WHO-Zahlen von Österreich (2018) wider, die zeigen, dass 80% der Kinder dieser Altersgruppe die aktuellen WHO-Bewegungsempfehlungen nicht erreichen. Bereits im Volksschulalter leiden bis zu 30% der Kinder an Übergewicht, und dieser Anteil wird in den folgenden Jahren weiter zunehmen.

Um diesem Trend wirksame Maßnahmen entgegenzusetzen, sollten das Zufußgehen und Radfahren für alltägliche Wege attraktiver gestaltet werden. Dieses Handbuch bietet dazu Handlungstipps für öffentliche Einrichtungen und Organisationen, die in diesem Bereich tätig sind. Das Handbuch „sicher.aktiv.mobil“ vermittelt Ihnen wesentliche, theoretische [Hintergrundinformationen zur kindlichen Entwicklung sowie zur Mobilität](#) der 10- bis 14-Jährigen.

Darüber hinaus werden [Argumente](#) zur Förderung aktiver Mobilität bereitgestellt, die im Zuge von geplanten Vorhaben in der Kommunikation mit Eltern, AnrainerInnen, GemeindevertreterInnen und anderen Betroffenen eingesetzt werden können. Neben einer Beschreibung jener [Rahmenbedingungen](#), die bei einem Zusammenschluss von Gemeinden zu Regionen zu beachten sind, finden Sie außerdem die notwendigen Schritte, die im Zuge einer [praktischen Umsetzung von Maßnahmen](#) bzw. Maßnahmenbündeln in einer Region bzw. Gemeinde zu setzen sind. Dabei sollten unterschiedliche Zugänge (Bewusstseinsbildung, Verkehrsplanung, Infrastruktur) miteinander kombiniert und statt singulärer Aktionen mehrere Maßnahmen gesetzt werden.

Um ressourcenschonend, schnell und zielgerichtet aktive Mobilität zu fördern, ist es sinnvoll, dabei auf bereits [bestehende Angebote](#) zurückzugreifen. Allerdings stehen 10- bis 14-Jährigen nur wenige Angebote zur Verfügung, die ohne wesentlichen Aufwand umgesetzt werden können. Die in diesem Handbuch zu findende Zusammenstellung aller österreichweit verfügbaren Maßnahmen sowie [Fördermöglichkeiten](#) (Stand September 2019) soll Ihnen eine Hilfestellung hinsichtlich Auswahl, Planung und Umsetzung (gemeindeübergreifender) Aktivitäten bieten.

Mit diesem Handbuch soll ein Grundverständnis für die Förderung aktiver Mobilität auf regionaler Ebene geschaffen und ein Anstoß für gemeindeübergreifende Aktivitäten gegeben werden.

1

# Entwicklungs- psychologische Erkenntnisse für die Verkehrsplanung

Um den Mobilitätsansprüchen von Kindern gerecht zu werden, ist spezifisches Wissen darüber erforderlich, welche Voraussetzungen sie als Verkehrsteilnehmende mitbringen. Denn auch 10- bis 14-Jährige unterscheiden sich in ihrem Denken und Handeln noch von Erwachsenen.



## Sehen und Hören

- Das Sichtfeld ist anfangs kleiner als bei Erwachsenen und frühestens ab einem Alter von 11 Jahren voll entwickelt.<sup>1</sup> Auch Geschwindigkeits- und Entfernungseinschätzungen sowie die Interpretation von Geräuschen erfolgen erst ab diesem Alter ähnlich gut wie bei Erwachsenen.<sup>2</sup>



Der konsequente Einsatz akustischer, aber v.a. visueller Informationen erleichtert Kindern die Orientierung in Gebäuden sowie im Wegenetz.



## Motorik

- Aufgrund der hohen Pkw-Verfügbarkeit in Familien bewegen sich mittlerweile auch ältere Kinder kaum mehr unbegleitet im Straßenverkehr fort. Im Vergleich zu motorisch geschulten Kindern ist ihr Verletzungsrisiko im Falle eines Unfalls erheblich erhöht.
- Die durchschnittliche Gehgeschwindigkeit eines Erwachsenen wird in der Regel erst im Alter von 12 bis 14 Jahren erreicht.<sup>2</sup>



Generell sollten Eltern ihren Kindern möglichst oft die Gelegenheit bieten, Alltagswege selbstständig zurückzulegen, um ihr motorisches Geschick, aber auch ihre Verkehrskompetenz zu stärken. Kfz-LenkerInnen sollten bei Kindern prinzipiell mit niedrigeren Gehgeschwindigkeiten rechnen und ihnen entsprechend mehr Zeit zum Queren einer Straße einräumen. Grünphasen von Fußgängerampeln müssten hingegen bereits so gewählt werden, dass Kinder zumindest zwei Drittel des Weges zurückgelegt haben, bevor die Ampel auf Rot schaltet.<sup>3</sup>



## Denken

- Kinder können etwa ab dem 12. Lebensjahr räumliche Beziehungen zwischen Wegen und Orten präzisieren. D.h., erst ab diesem Alter gelingt es ihnen, Stadtpläne und visuelle Leitsysteme richtig wahrzunehmen und zu nutzen.



Informationen zur Orientierung müssen möglichst übersichtlich und selbst-erklärend sein. Eindeutige Symbole und durchgängige Beschriftungen sind unerlässlich.

- 1 Schützhofer, B., Rauch, J., Knessl, G & Uhr, A. (2015). Neue Ansätze in der verkehrspsychologischen Verkehrssicherheitsarbeit im Kindesalter. Zeitschrift für Verkehrssicherheit 61, 4, 235-246.
- 2 Schlag, B., Richter, S., Buchholz, K. & Gehlert, T. (2018). Ganzheitliche Verkehrserziehung für Kinder und Jugendliche, Teil 1: Wissenschaftliche Grundlagen. Forschungsbericht Nr. 50. Berlin: Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.
- 3 FSV (Hrsg.) (2015). RVS 03.04.13 Kinderfreundliche Mobilität. Wien: Hrsg.

## Aufmerksamkeit

- Frühestens im Alter von 13 Jahren ist die Daueraufmerksamkeit von Kindern mit jener von Erwachsenen vergleichbar, d.h., sie können sich über längere Zeit auf den Straßenverkehr konzentrieren.<sup>4</sup>
- Generell fällt es jedoch auch 14-Jährigen noch schwer irrelevante Reize zu ignorieren. Insbesondere durch Smartphones sind sie leicht ablenkbar.<sup>2</sup>

Kinder haben auf der Straße immer Vorrang, weshalb Erwachsene in ihrer Umgebung besonders aufmerksam und rücksichtsvoll sein sollten. Parallel dazu sollten Kinder für die Gefahren des Straßenverkehrs sensibilisiert werden und Selbstverantwortung entwickeln können. Letzteres setzt ein sicheres und für Kinder attraktives Wegenetz voraus.<sup>3</sup>



## Regelbeachtung

- Gegen Ende der Volksschulzeit bilden sich häufig gleichgeschlechtliche Cliquen. Die Wertvorstellungen der FreundInnen beeinflussen die Einzelne bzw. den Einzelnen in Form von Imitation und Gruppendruck sehr stark, während die elterliche Meinung an Bedeutung verliert.

Damit 10- bis 14-Jährige vorgegebene Regeln einhalten, sollten sie nach Möglichkeit direkt in Verkehrsplanungsprojekte eingebunden werden – zumindest ihre Perspektive sollte bei der Planung Berücksichtigung finden. Zudem sollte Mobilitätsbildung über die Volksschulzeit hinaus in der Schule eine Rolle spielen.



## Gefahrenbewusstsein

- Erst im Alter von 11 Jahren sind Kinder in der Lage, Gefahren vorherzusehen und vorbeugende Verhaltensweisen zu entwickeln sowie anzuwenden.<sup>1</sup>
- Im Jugendalter steigt die Risikofreude. Die eigenen Grenzen werden ausgetestet, wobei Burschen in der Regel risikofreudiger sind als Mädchen. Statt sicheren Querungen werden Abkürzungen gesucht und statt angepasster Geschwindigkeiten überhöhte angestrebt. Es kommt häufiger zu Selbstüberschätzung.<sup>2</sup>

Bis zum Ende der Volksschulzeit begrenzen meist verkehrsreiche und/oder schnell befahrene Straßen den kindlichen Lebens- und Aktionsraum. Danach lassen sich Kinder und Jugendliche nicht mehr von derartigen Barrieren einschränken, deshalb sollte ihnen ein leichter und gefahrloser Zugang zu für sie attraktiven Orten wie etwa Sportstätten ermöglicht werden. Dies gelingt z.B. durch Verringerung des motorisierten Verkehrs in Wohngebieten oder durch Geschwindigkeitsbeschränkungen.<sup>3</sup>



4 Limbourg, M. (1997). Gefahrenkognition und Präventionsverständnis von 3- bis 15-jährigen Kindern. Verfügbar unter: <https://www.uni-due.de/~qpd402/alt/texte/ml/Gefahrenerkennung.html> [27.06.2019].

2

# Daten, Fakten und Hintergründe zur aktiven Mobilität



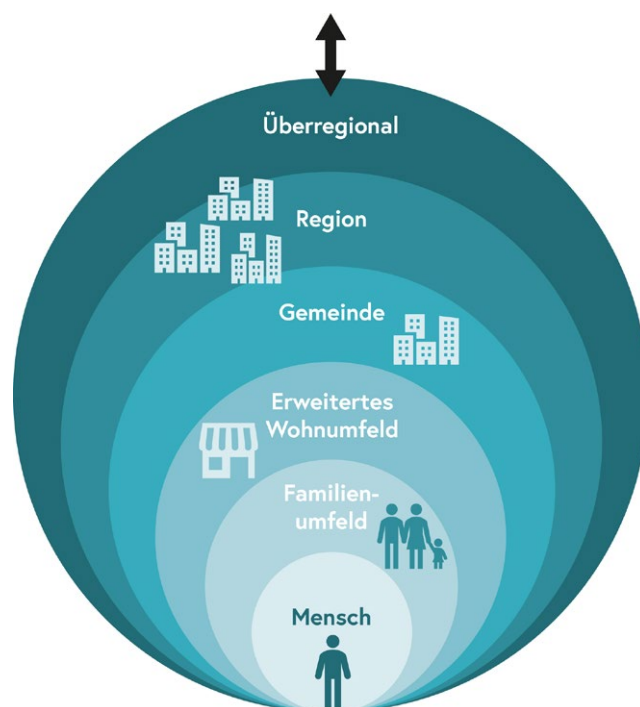
## 2.1 Mobilität und Verkehrssicherheit der 10- bis 14-Jährigen

Die Mobilitätsradien und die genutzten Verkehrsmittel hängen stark vom Alter der Kinder ab. Mit fortschreitendem Alter erweitert sich der Lebensraum, in dem Kinder und Jugendliche selbstständig unterwegs sind. Im Kindergartenalter ist der Aktionsradius noch gering und auf den Wohnraum beschränkt. Mit beginnendem Schulalter werden bereits längere Wege im erweiterten Wohnumfeld und in der Gemeinde allein zurückgelegt. Oft gehen Freizeitaktivitäten bzw. der Schulwechsel mit 10 Jahren mit gemeindeübergreifender Mobilität sowie dem Wechsel der Verkehrsmodi einher.

10- bis 14-Jährige sind gegenüber jüngeren Kindern vermehrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln (ÖV) und dem Fahrrad unterwegs. Knapp ein Drittel der Wege werden als Pkw-Mitfahrende zurückgelegt. Der Anteil der Fußwege nimmt im Vergleich zu den Jüngeren ab, was auch mit dem Besuch von weiter entfernten Schulen zusammenhängt. Insgesamt entfallen bei den unter 15-Jährigen zwei Drittel der Wege auf Ausbildungszwecke und ein Drittel auf Freizeit Zwecke.

Wird die Veränderung der österreichweiten Mobilität im Verlauf der letzten 20 Jahre betrachtet, zeigt sich, dass in der Altersgruppe der 6- bis 14-Jährigen seit 1995 die Anzahl der Fußwege zugunsten des Anteils der Mitfahrenden im motorisierten Individualverkehr (MIV) stark abgenommen hat. Dies spiegelt sich auch in dem Phänomen „Elterntaxi“ wider. Österreichweit werden demnach 27% der SchülerInnen mit dem Pkw zur Schule gebracht.<sup>5</sup>

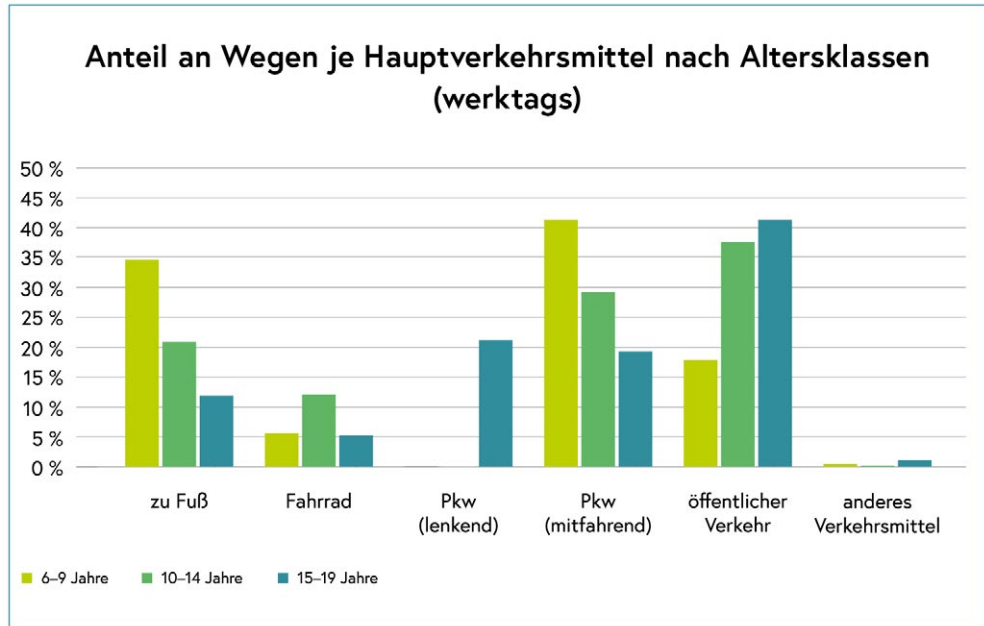
Des Weiteren ist die Mobilität der 10- bis 14-Jährigen auch durch die Nutzung von sogenannten Trendsportgeräten und Kleinfahrzeugen geprägt. Darunter fallen Skateboards u.ä. (fahrzeugähnliches Kinderspielzeug), Hoverboards sowie Mini- und Kleinroller (vorwiegend zur Verwendung außerhalb der Fahrbahn bestimmtes Kleinfahrzeug; kein Fahrzeug im Sinne der StVO) und elektrisch betriebenen Klein- und Miniroller, für die die Verhaltensvorschriften für RadfahrerInnen anzuwenden sind. Je nach rechtlicher Einstufung sind andere Verhaltensregeln zu befolgen.<sup>6</sup> Allgemein dürfen bei Nutzung dieser Fortbewegungsmittel weder der Verkehr auf der Fahrbahn noch FußgängerInnen gefährdet oder behindert werden.



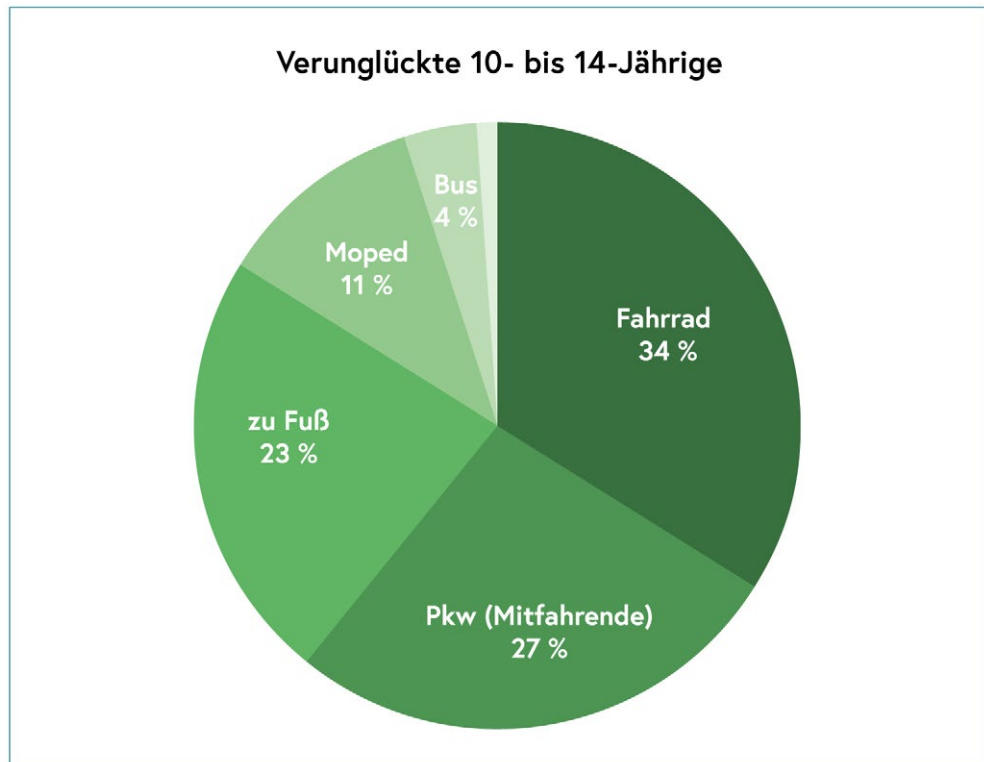
Mobilitätsradien

5 Tomschy et al. (2016). Österreich unterwegs 2013/2014. Verfügbar unter: [www.oesterreich-unterwegs.at](http://www.oesterreich-unterwegs.at) [08.08.2019].

6 Weitere Details dazu sind auf der Website des ÖAMTC zu finden: <https://www.oeamtc.at/thema/kindersicherheit/kleinfahrzeuge-im-strassenverkehr/> [08.08.2019]



In der Altersgruppe 10-14 Jahre gibt es im Durchschnitt jährlich 1.483 Verletzte und 2 Getötete (2014-2018) zu beklagen. Im Jahr 2018 wurden pro Tag ca. vier 10- bis -14-jährige Kinder auf Österreichs Straßen verletzt. Insgesamt wurden in dieser Altersgruppe 169 Kinder schwer und 1.350 leicht verletzt. Erfreulicherweise starb 2018 kein Kind im Alter von 10 bis 14 Jahren auf Österreichs Straßen. Rund 34% verunglückten mit dem Fahrrad, 23% zu Fuß, und 27% fuhren im Pkw mit. Mit dem Moped verunglückten 11% der Kinder.



## 2.2 Förderung einer sicheren, bewegungsfreundlichen und nachhaltigen Mobilität

In den letzten Jahren hat sich der Begriff „Aktive Mobilität“ mit dem Ziel, aktive Mobilitätsformen zu fördern, etabliert. Jede Fortbewegung von A nach B aus eigener Muskelkraft wird als aktive Mobilität bezeichnet: Dazu gehören vor allem Zufußgehen und Radfahren, aber auch Aktivitäten wie Micro-Scooter-Fahren, Laufen und Skateboarden.<sup>7</sup> Da das Thema „Nicht-motorisierte Mobilität“ unterschiedliche Bereiche betrifft (Verkehr, Umwelt, Gesundheit, Raumplanung etc.), sind die Zuständigkeiten jedoch nicht klar zuordenbar oder voneinander zu trennen. Um Synergien bestmöglich nutzen zu können, sind daher **sektorenübergreifende Kooperationen** über das heutige Maß hinaus anzustreben.

Die Ergebnisse verschiedenster Forschungsprojekte<sup>8</sup> zeigen, dass bei Erwachsenen hauptsächlich die Motive Fitness und Gesundheit eine wesentliche Rolle dabei spielen, ob man sich im Alltag für eine aktive Mobilitätsform entscheidet oder nicht. Daneben ist vor allem dem Faktor Gewohnheit großes Gewicht zuzuschreiben. Sind bestimmte Gewohnheitsmuster erst einmal gefestigt, wird es schwierig, dieses Verhalten mit den gängigen (Präventions-)Maßnahmen zu verändern. Aus diesem Grund sollte eine Förderung aktiver Mobilitätsformen – viel stärker als bisher – schon im Kindes- und Jugendalter stattfinden. Damit können schon **frühzeitig** Gewohnheitsmuster entwickelt werden, die das Zufußgehen und Radfahren auch im Erwachsenenalter zu einem festen Bestandteil der Mobilität machen.

Kinder und Jugendliche im Alter von 10 bis 14 Jahren sind ohnehin am liebsten unabhängig und daher zu Fuß, mit dem Fahrrad oder öffentlich unterwegs. Mit dem Wechsel der Schule erhöht sich in diesem Alter auch zunehmend der Aktionsradius. Dennoch erfüllen in Österreich über 80% dieser Altersgruppe die WHO-Bewegungsempfehlungen zur Förderung der Gesundheit nicht.<sup>9</sup>

Eine Ursache hierfür ist die steigende Zahl von „Elterntaxis“. Statt ihren Kindern zu ermöglichen, durch **tägliches Zufußgehen oder Radfahren** Verkehrskompetenz zu erlangen, bringen viele Eltern ihre Kinder mit dem Pkw zur Schule oder zu Freizeiteinrichtungen. Dadurch entgehen den Kindern jedoch wichtige **Erfahrungen zur Stärkung ihrer Selbstverantwortung, ihres Selbstbewusstseins und ihrer Problemlösungskompetenz**, die wiederum Voraussetzungen für eine unfallfreie Fortbewegung sind. Hinzu kommt, dass durch Bewegungsmangel neben gesundheitlichen Folgen auch motorische Defizite entstehen.

---

7 FGÖ (Hrsg.) (2018): Aktive Mobilität - Argumentarium KOMPAKT. Intersektorale Argumente zur Förderung Aktiver Mobilität in Österreich. S.5.

8 u.a. Eichhorn, A., Aigner-Breuss, E., Kaiser, S., Strohmeier, F., Prössl, S., Braun, E. (2016). Pimp Up Your Skills. Verkehrssicherheitsmaßnahmen für „Best Ager“ von heute und morgen. Forschungsarbeiten des österreichischen Verkehrssicherheitsfonds. Band 55.

9 WHO (Hrsg.) (2018). Austrian Physical Activity Factsheet 2018. Verfügbar unter: [http://www.euro.who.int/\\_\\_data/assets/pdf\\_file/0009/382338/austria-eng.pdf?ua=1](http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0009/382338/austria-eng.pdf?ua=1) [08.08.2019].

Dies sollte zum Anlass genommen werden, aktive Mobilitätsformen bei 10- bis 14-Jährigen über die Gemeindegrenzen hinaus verstärkt und gezielt zu fördern. Dabei können je nach Zielgruppe (Stakeholder, Eltern, PädagogInnen, SchülerInnen) folgende **Argumente** zur Untermauerung bestimmter Maßnahmen herangezogen werden:

Vorteile aktiver Mobilität	Nachteile motorisierter Mobilität
<p>Körperliche <b>Bewegung</b> verbessert</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• die kognitive Entwicklung,</li> <li>• die Aufmerksamkeitsfähigkeit im Unterricht,</li> <li>• die Orientierung im Straßenraum,</li> <li>• die Entwicklung der Körper- und Raumwahrnehmung sowie</li> <li>• psychomotorische Fähigkeiten</li> </ul>	<p>Ungeübte und motorisch nicht geschulte Kinder sind im Falle eines Unfalls einem höheren <b>Verletzungsrisiko</b> ausgesetzt als Kinder, die motorisch geschickter sind.<sup>10</sup></p>
<p>Vermehrtes Zufußgehen und Radfahren tragen zur Reduktion des motorisierten Individualverkehrs und damit zum Erreichen der <b>Klimaziele</b> bei. <i>(Der Gesamtverkehrsplan Österreich sieht eine Feinstaub-Reduktion um 50% bis 2025 und eine CO<sub>2</sub>-Reduktion im Verkehrsbereich um 60% bis 2050 vor.)</i></p>	<p>Pkw-InsassInnen (vor allem Kinder) sind durch Autoabgase stärker gefährdet als Verkehrsteilnehmende am Geh- oder Radweg – die <b>Feinstaubbelastung</b> innerhalb des Fahrzeugs ist wesentlich höher als beim Zufußgehen oder Radfahren.<sup>11</sup></p>
<p>Eine <b>Reduzierung</b> der erlaubten <b>Fahrgeschwindigkeiten</b> von 50 km/h auf 30 km/h erhöht nicht nur die Sicherheit der FußgängerInnen und RadfahrerInnen, sondern bewirkt auch eine deutliche Lärmreduktion.</p>	<p><b>Verkehrslärm</b> vor Schulen beeinflusst das Schulverhalten und die psychische Gesundheit von Kindern negativ.<sup>12</sup> Unter anderem hat Lärm Auswirkungen auf das Erlernen des Lesens und reduziert die Fähigkeit, sich zu motivieren.<sup>13</sup></p>
<p>Zufußgehen kann – im Gegensatz zum motorisierten Individualverkehr – verstärkte <b>soziale Interaktionen</b> fördern.</p>	<p>Im Durchschnitt sind Kinder täglich 50 bis 70 Minuten unterwegs und dies größtenteils im Pkw. Selbstständige Lernerfahrungen im Straßenverkehr zu sammeln ist ihnen daher nur begrenzt möglich.</p>
<p>30 min Gehen oder Radfahren pro Tag schützen bereits vor <b>Herz-Kreislauf-Erkrankungen</b>.<sup>14</sup></p>	<p>Bereits 25-30% aller Kinder im Volksschulalter leiden an <b>Übergewicht</b>.<sup>14</sup></p>

10 BMLFUW (2014). Kinderfreundliche Mobilität. Ein Leitfaden für eine kindergerechte Verkehrsplanung und -gestaltung. Wien: BMLFUW.

11 Brandl, M. et al. (2005). Auto und Gesundheit. Wien: Ärztinnen und Ärzte für eine gesunde Umwelt.

12 Lercher, P. et al. (2002). Ambient neighbourhood noise and children's mental health. Occupational and Environmental Medicine 59:380-386.

13 Staatsen, B. et al. (2004). Assessment of health impacts and policy options in relation to transport-related noise exposure. Bilthoven: RIVM.

14 BMGF (Hrsg.) (2017). Childhood Obesity Surveillance Initiative (COSI). Bericht Österreich 2017.

3

Wesentliche Eckpunkte  
für eine erfolgreiche  
Umsetzung

Wie in Kapitel 2 beschrieben, nehmen die selbstständig zurückgelegten Wege der 10- bis 14-Jährigen außerhalb ihrer Wohngemeinde zu. Um aktive Mobilitätsformen wie Zufußgehen oder Radfahren in dieser Altersgruppe zu fördern, ist es sinnvoll, gemeindeübergreifende Kooperationen anzustreben. Im Folgenden werden jene Rahmenbedingungen dargestellt, die zum Gelingen einer Umsetzung zielgerichteter Maßnahmen beitragen.

### **Konkreter Anlass**

Voraussetzung für eine erfolgreiche Umsetzung von Maßnahmen ist ein bestehender Handlungsbedarf, der eine gemeindeübergreifende Zusammenarbeit notwendig macht (z.B. Fahrradwege, Taktung öffentlicher Verkehrsmittel, Verkehrsproblematik vor Schulen). Wichtig ist, die Bevölkerung über das Problem und die angestrebten Lösungen vorab zu informieren (mögliche Argumentationslinien siehe Kapitel 2).

### **Einbindung von relevanten Akteuren**

Wesentliche Erfolgsfaktoren stellen die Zusammensetzung eines Koordinationsteams aus unterschiedlichen Fachbereichen mit entsprechenden Entscheidungskompetenzen und die Verfügbarkeit einer Hauptansprechperson dar. Jede Gemeinde sollte ein Team von 4-6 Verantwortlichen aus den Bereichen Gemeinde, Schule, Exekutive und Vereine wählen, die für den Umsetzungszeitraum über ausreichende Zeitkapazitäten verfügen und verbindlich am Austausch der Arbeitsgruppe teilnehmen.

### **Zieldefinition und Maßnahmenplanung**

Im Vorfeld müssen gemeinsame Ziele der beteiligten Gemeinden definiert werden. Wichtig ist es, die danach angedachten Maßnahmen möglichst detailliert, zielgerichtet, evidenzbasiert und mit einem konkreten Umsetzungshorizont zu planen und diese insbesondere an den Bedürfnissen von Kindern zu orientieren. Dabei sollten die Zuständigkeiten für die einzelnen Umsetzungsschritte festgelegt werden. Zur Planung von kinderfreundlichen Maßnahmen im Straßenverkehr kann auch die RVS 03.04.13 „Kinderfreundliche Mobilität“ inklusive Checkliste herangezogen werden.

### **Commitment zur Bereitstellung finanzieller Mittel**

Für die Umsetzung der Maßnahmen, aber auch für deren Bekanntmachung sind kontinuierliche Verfügbarkeit und Planung finanzieller und personeller Ressourcen notwendig. Dazu können auch entsprechende Förderungen (siehe Kapitel 6) in Anspruch genommen werden.

### **Nutzung bestehender Netzwerke**

Teilweise sind funktionierende, gemeindeübergreifende Netzwerke zu anderen Themen bzw. in anderen Sektoren bereits vorhanden. Diese können genutzt werden, um Maßnahmen zur Förderung aktiver Mobilität erfolgreich umzusetzen (siehe Kapitel 5). Hier bieten sich besonders Netzwerke im Gesundheits- und Klimaschutzbereich an. Wichtig ist, den Akteuren dieser Netzwerke die Sinnhaftigkeit des gemeindeübergreifenden Vorhabens zu vermitteln.



4

Von der  
Identifikation des  
Handlungsbedarfs  
bis zur erfolgreichen  
Umsetzung



Gemeinden und Regionen haben unterschiedliche Verkehrsprobleme und Mobilitätsanforderungen und brauchen daher unterschiedliche Lösungen. Um angemessene Ziele zu definieren und entsprechende Maßnahmen abzuleiten, ist es in einem ersten Schritt erforderlich, die sogenannte **Ist-Situation** zu betrachten: Wie sieht die derzeitige Mobilität der Bevölkerung und hier insbesondere jene der 10- bis 14-Jährigen aus, welche Mobilitätsbedürfnisse bestehen und wie ist es um die Verkehrssicherheit bestellt?

Objektive Probleme oder Mängel können am besten durch einen sogenannten **Ortsaugenschein unter Einbeziehung von Sachverständigen** identifiziert werden. Da im Zuge einer solchen Begutachtung nicht nur Probleme festgestellt, sondern gleichzeitig bereits Lösungen angedacht werden, ist es häufig von Vorteil, neben GemeindevertreterInnen weitere InteressensvertreterInnen wie SchulleiterInnen oder ElternsprecherInnen einzuladen.

Subjektive Probleme sollten hingegen von der Zielgruppe direkt erfragt werden, da sich die Einstellungen von 10- bis 14-Jährigen noch erheblich von jenen Erwachsener unterscheiden. Hierzu bietet sich ein **Fragebogen** an, der Fragen zu allen relevanten Themen enthält. Damit möglichst viele Jugendliche den Fragebogen ausfüllen, sollte er über die Schule ausgegeben und idealerweise im Rahmen des Unterrichts ausgefüllt werden. Da 10- bis 14-Jährige sehr internetaffin sind, bietet es sich zudem an, statt einer Papierversion des Fragebogens eine Online-Version zu erstellen. Hierfür stehen diverse Gratisprogramme im Internet zur Verfügung, die häufig eine einfache Datenauswertung auf Knopfdruck mitliefern.

Anhand der objektiven und subjektiven Daten lässt sich einerseits die Ausgangslage detailliert beschreiben, andererseits können daraus **Optimierungspotenziale** und konkrete **Projektziele** abgeleitet werden. Basierend auf den Zielen können anschließend **Lösungsansätze** erarbeitet werden. Mögliche Ansätze umfassen dabei nicht nur zumeist teure und schwer umsetzbare Infrastrukturmaßnahmen. Vielmehr gibt es ebenso einfache und kostengünstige bewussteinbildende Maßnahmen.

Um zu alltagsnahen und für alle akzeptablen Lösungen zu gelangen, empfiehlt es sich die Zielgruppe und alle relevanten Stakeholder einzubeziehen. Eine gemeinsame Arbeitsgruppe oder zumindest Einzelgespräche mit Betroffenen bieten sich an. Neben konkreten Maßnahmen sollten auch die benötigten Ressourcen gemeinsam abgeklärt und Verantwortliche sowie zeitliche Fristen festgelegt werden (vgl. Kapitel 3).

Anschließend folgt die **praktische Umsetzung der beschlossenen Maßnahmen** (vgl. Kapitel 5). Um zu überprüfen, ob die umgesetzten Maßnahmen zur gewünschten Wirkung geführt haben, empfiehlt sich eine **Erfolgskontrolle (Evaluation)**. Diese sollte bereits bei der Planung der Maßnahmen und Ressourcen mitbedacht werden. Weiters wird empfohlen, hierfür ExpertInnenwissen einzubeziehen. Auf diese Weise kann der Nutzen der Maßnahmen nachgewiesen werden, darüber hinaus können auch Aufwand und Kosten gerechtfertigt werden.

Schritt für Schritt vom Ist- zum Soll-Zustand



5

# Umsetzung von Maßnahmen(bündeln)

Im folgenden Kapitel werden Maßnahmen vorgestellt, die eine aktive und gleichzeitig sichere Mobilität in Ihrer (Stadt-)Gemeinde unterstützen sowie einfach und kostengünstig umsetzbar sind.

Die nachfolgende Tabelle gibt einen groben Überblick über mögliche Maßnahmen bzw. das österreichweit zur Verfügung stehende Angebot externer Anbieter auf dem Sektor Aktive Mobilität für die Zielgruppe der 10- bis 14-Jährigen. Die Maßnahmen werden ab Seite 20 im Detail beschrieben.






	Zielgruppe*	Maßnahmenart	Durchführung	Kosten
Entschärfung von Gefahrenstellen	G	Infrastruktur	Gemeinde	
KFV-Ablenkungsworkshop	S	Workshop	Schule + KFV	
Mit Risi & Ko unterwegs	S	Unterricht	Schule	
Momo II	S	Workshop	Schule + Klimabündnis Österreich	
Top Rider	S	Aktion/Event	Schule + ÖAMTC	








	Zielgruppe*	Maßnahmenart	Durchführung	Kosten
Bike-Parcours-Event	S/G	Aktion/Event	Schule/Gemeinde + EASY DRIVERS/ KFV/AUVA	
Errichtung von Fahrradabstellanlagen	G	Infrastruktur	Gemeinde	
Fahrrad-Servicetag	G	Aktion/Event	Gemeinde + regionaler Fahrradserviceanbieter	
Mobile Radfahrschule	S/G	Aktion/Event	Schule/Gemeinde + Radfahrschule EASY DRIVERS	
Motivationskampagne BIKEline	S	Wettbewerb	Schule	
Verbesserung/Erweiterung des Radverkehrsnetzes	G	Infrastruktur	Gemeinde	






\* S=Schule/SchülerInnen; E=Eltern; G=Gemeinde

	Zielgruppe*	Maßnahmenart	Durchführung	Kosten
Begegnungszone	G	Infrastruktur	Gemeinde	
Verbesserung der Fußgängerinfrastruktur	G	Infrastruktur	Gemeinde	
Attraktivierung des öffentlichen Raums	G	Infrastruktur	Gemeinde	



	Zielgruppe*	Maßnahmenart	Durchführung	Kosten
Bauliche Maßnahmen	G	Infrastruktur	Gemeinde	
Einsatz von Mobilien Tempoanzeigen (MTA)	G	Infrastruktur	Gemeinde	
Errichtung von Elternhaltestellen	S/E	Infrastruktur	Gemeinde/Schule	
(Temporäre) Zufahrtsbeschränkungen vor Schulen	S/E/G	Infrastruktur	Gemeinde/Schule	
Tempo-30-Zonen im Ortsgebiet	G	Infrastruktur	Gemeinde	



	Zielgruppe*	Maßnahmenart	Durchführung	Kosten
Errichtung kinderfreundlicher Haltestellen	S	Infrastruktur	Gemeinde	
Erweiterung des ÖV-Angebots für den Freizeitverkehr	S	Infrastruktur	Gemeinde + ÖV-Anbieter	
Förderung verbilligter Kindertarife	S		Gemeinde	
Minimierung der Reise- und Wartezeiten	S	Infrastruktur	Gemeinde + ÖV-Anbieter	
Aktionen und Projekte zum Thema „Kinder und ÖV“		Aktion/Event	Gemeinde + externe Anbieter	



\* S=Schule/Schüler/innen; E=Eltern; G=Gemeinde



<https://www.ubz-stmk.at/materialien-service/downloads/verkehr-mobilitaet/>

#### Entschärfung von Gefahrenstellen

Kinder sind in erster Linie aufgrund der hohen Geschwindigkeiten im Ortsgebiet gefährdet. Außerdem sind Kinder vor allem in Kreuzungsbereichen häufig mit fehlenden Querungshilfen oder Ampeln, Verparkung und mangelnden Sichtbeziehungen konfrontiert. Eine weitere Gefahrenquelle stellt u.a. unzureichende Beleuchtung dar.



<https://www.kfv-aktionen.at/>

#### Ablenkung im Straßenverkehr

In einem 2-stündigen KFV-Workshop für die 6. und 7. Schulstufe wird das Thema Ablenkung im Straßenverkehr behandelt. Der Fokus liegt dabei auf dem Zufußgehen und Radfahren. Angesprochen werden u.a. Aufmerksamkeit und Ablenkung am Schulweg, eigene Erfahrungen mit Ablenkung sowie der Mythos Multitasking.



[www.risi-und-ko.at](http://www.risi-und-ko.at)

#### Mit Risi & Ko unterwegs

Die KFV-Unterrichtsmaterialien für die 5. bis 8. Schulstufe enthalten unterschiedliche Verkehrs- und Mobilitätsthemen, die in verschiedensten Unterrichtsfächern zum Einsatz kommen können. Comic-Geschichten rund um Risi und ihre Freunde Hugo, Lila, Theo und Keule dienen dabei als Ausgangspunkt für die selbstständige Erarbeitung verkehrsrelevanter Inhalte.



<https://www.klimabuendnis.at/momo-ii-5-8-schulstufe>

#### MOMO II

Im Klimabündnis-Workshop mit 2 Unterrichtseinheiten beschäftigen sich SchülerInnen der 5. bis 8. Schulstufe mit ihrer eigenen Mobilität und entdecken vielfältige Zusammenhänge zwischen ihrer Mobilität, der Lebensqualität und den Auswirkungen auf die Umwelt und das Klima.



<https://www.oeamtc.at/fahrtechnik/verkehrserziehung/>

#### Top Rider

Die ÖAMTC-Aktion veranschaulicht die Gefahren des Straßenverkehrs in der Rolle als RadfahrerIn, FahrzeuginsassIn und FußgängerIn. Behandelt werden die Themen Gurt, Anhalteweg, Fahrradbremsübungen, Fahrradausrüstung, Verhalten als RadfahrerIn, Helm und toter Winkel.



<b>Bike-Parcours-Event</b>		
<a href="https://radfahrschule.easydrivers.at/">https://radfahrschule.easydrivers.at/</a>	Im Rahmen der Betreuung eines mitgebrachten „Rad-Parcours“ wird bei öffentlichen Veranstaltungen jede/r TeilnehmerIn über die Hindernisse begleitet und gesichert.	
<b>Errichtung von Fahrrad- und Scooter-Abstellanlagen</b>		
<a href="https://www.radlobby.at/fahrradparken">https://www.radlobby.at/fahrradparken</a>	Ein wichtiger Aspekt zur Förderung des Radverkehrs ist das Vorhandensein von qualitativ hochwertigen Fahrradabstellanlagen. Vor der Anschaffung einer Anlage ist es empfehlenswert, etwaige Leistungen oder Zuschüsse bei (regionalen) Förderstellen nachzufragen.	
<b>Fahrrad-Servicetag</b>		
	Gemeinsam mit einem lokalen Fahrradservice-Anbieter kann im Rahmen einer Veranstaltung oder eines Aktionstags eine Prüfung von Fahrrädern auf StVO-Tauglichkeit inkl. Helmchecks erfolgen.	
<b>Mobile Radfahrschule</b>		
<a href="https://radfahrschule.easydrivers.at/kursangebot">https://radfahrschule.easydrivers.at/kursangebot</a>	Der Kurs mit 2 Unterrichtseinheiten für SchülerInnen ab der 5. Schulstufe soll neben einem individuellen Rad- und Helmcheck grundlegende sicherheitsrelevante Fertigkeiten am Fahrrad festigen und das Wissen zu Verkehrsregeln auffrischen.	
<b>Motivationskampagne BIKEline</b>		
<a href="https://www.bikebird.at/BIKEline/">https://www.bikebird.at/BIKEline/</a>	BIKEline ist ein internetbasierter Fahrradwettbewerb. Mit dem Fahrrad zurückgelegte Schulwege werden mittels Helm-Chip elektronisch erfasst und als virtuelle Reise um die Welt dargestellt. Das Streckennetz mit geeigneten Routen wird dabei von den teilnehmenden Schulen erarbeitet.	
<b>Verbesserung/Erweiterung des Radverkehrsnetzes</b>		
<a href="https://www.bmvit.gv.at/service/publikationen/verkehr/fuss_radverkehr/radverkehrsfoerderungen.html">https://www.bmvit.gv.at/service/publikationen/verkehr/fuss_radverkehr/radverkehrsfoerderungen.html</a>	Dies kann z.B. durch die Öffnung anderer Infrastruktur (Einbahnen, Fußgängerzonen, Sackgassen, landwirtschaftliche Wege, Busspuren) für den Radverkehr, die Errichtung eines Beschilderungs- bzw. Leitsystems, die Ausweitung von Geschwindigkeitsbegrenzungen, die Entflechtung gemeinsam geführter Geh- und Radwege oder natürlich durch einen Radwegebau bzw. eine -ausweitung erfolgen.	



<https://www.la21wien.at/projekte-detail/Raum.html>

#### Attraktivierung des öffentlichen Raums für Kinder

Durch eine fußläufige Gestaltung und die Erhöhung der Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums kann die Nutzung vonseiten aller BewohnerInnen gesteigert werden. Mit der Schaffung von Spiel- und Freiräumen für Kinder und Jugendliche, der Begrünung von Plätzen und Straßen, der Einschränkung des motorisierten Individualverkehrs in bestimmten Regionen u.ä. wird nicht nur das Wohlbefinden von Kindern gesteigert, auch Plätze und die lokale Wirtschaft werden belebt.



<http://www.begegnungszonen.or.at/>

#### Begegnungszone

Städte und Gemeinden haben die Möglichkeit Begegnungszonen auszuweisen. Eine Begegnungszone ist „eine Straße, deren Fahrbahn für die gemeinsame Nutzung durch Fahrzeuge und FußgängerInnen bestimmt ist“ (§ 2 Abs. 1 Z 2a).



<http://www.fsv.at/shop/produktdetail.aspx?IDProdukt=ba6b8631-ec7a-41a9-9376-91e8c0b142ea>

#### Verbesserung der Fußwegeinfrastruktur

Ein Fußwegenetz für Kinder und Jugendliche berücksichtigt die fußläufige Verbindung relevanter Orte. Fußwege sind dabei barrierefrei zu gestalten und mit ausreichenden Breiten vorzusehen. Es sollten daher Breitenzuschläge über die Regelbreiten hinaus Anwendung finden.





### Einsatz von Mobiltenpoanzeigen (MTA)

MTA geben direkte Rückmeldung an die FahrzeuglenkerInnen und reduzieren dadurch das Geschwindigkeitsniveau. Sie sind besonders dort sinnvoll, wo man die gefahrene Geschwindigkeit bewusst machen möchte oder Personen geschützt werden müssen, z.B. vor Schulen und Kindergärten, in Tempo-30-Zonen, in Siedlungsgebieten oder vor Krankenhäusern.

### Errichtung von Elternhaltestellen

<https://www.klimaaktiv.at/mobilitaet/mobilitaetsmanagem/bildung/Materialien/Elternhaltestelle.html>

Durch Elternhaltestellen können Kinder einen Teil des Schulweges selbst zurücklegen und das Verkehrschaos bzw. das Verkehrsaufkommen motorisierter Kfz kann vor Schulen erheblich reduziert werden. Dieser Bereich wird damit für zu Fußgehende und radfahrende SchülerInnen sicherer und attraktiver. Der Haltebereich sollte in etwa 300 m von der Schule entfernt sein.



### (Temporäres) Fahrverbot vor Schulen

<https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011336&FassungVom=2019-07-10>

Zur Fernhaltung von Gefahren oder Belästigungen kann die Behörde, wenn und insoweit es zum Schutz der Bevölkerung oder der Umwelt erforderlich ist, durch Verordnung für bestimmte Gebiete, Straßen oder Straßenstrecken für alle oder für bestimmte Fahrzeuge dauernde oder zeitweise Verkehrsbeschränkungen oder Verkehrsverbote erlassen.



### Tempo-30-Zonen im Ortsgebiet

<https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011336&FassungVom=2019-07-10>

Die Behörde kann zum Schutz der StraßenbenützerInnen oder zur Verkehrsabwicklung für bestimmte Straßen innerhalb eines bestimmten Gebietes durch Verordnung Geschwindigkeitsbeschränkungen erlassen.





[https://www.ubz-stmk.at/fileadmin/ubz/upload/Downloads/Mobilitaet/Leitfaden\\_kinderfreundliche\\_Mobilitaet\\_2014.pdf](https://www.ubz-stmk.at/fileadmin/ubz/upload/Downloads/Mobilitaet/Leitfaden_kinderfreundliche_Mobilitaet_2014.pdf)

#### Errichtung kinderfreundlicher Haltestellen

Kinderfreundliche Haltestellen verfügen über eine ausreichend große, überdachte Aufenthaltsfläche mit Sitzmöglichkeiten. Sie sollten windgeschützt, beleuchtet und von der Fahrbahn abgegrenzt sein. Im Idealfall sollte eine sichere Querung der Fahrbahn im Nahbereich möglich sein. Optimalerweise stehen in unmittelbarer Nähe Rad- und Scooter-Abstellplätze zur Verfügung.



<https://www.wko.at/branchen/transport-verkehr/befoerderungsgewerbe-personenkraftwagen/mobilitaetskonzepte.pdf>

#### Erweiterung des ÖV-Angebots für den Freizeitverkehr

Attraktive Mobilitätsangebote sind eine wesentliche Voraussetzung für eine hohe Lebensqualität. Für Personen, die über keinen eigenen Pkw verfügen, für Kinder, die auch größere Strecken selbstständig zurücklegen wollen oder für Frauen, die in den Nachtstunden sicher unterwegs sein möchten, stellen Sammeltaxis eine günstige Alternative dar.



<http://www.fsv.at/shop/produktdetail.aspx?IDProdukt=ba6b8631-ec7a-41a9-9376-91e8c0b142ea>

#### Minimierung der Reise- und Wartezeiten

Um Reise- und Wartezeiten zu verkürzen, muss die Anbindung von Schulen, Kindergärten und Freizeiteinrichtungen gegeben sein, die An- und Abfahrtszeiten müssen an Schulbeginn und -ende angepasst sein. Hier sollte eine regionale Lösung mit dem jeweiligen ÖV-Anbieter forciert werden.

#### Projekte oder Aktionen mit (regionalen) ÖV-Anbietern

Diverse Verkehrsunternehmen bieten verschiedene Aktionen oder Materialien zu den Themen Sicherheit, Orientierung und Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel an.

6

# Beratungs- und Fördermöglichkeiten

Im Folgenden werden Beratungs- und Förderangebote vorgestellt, die österreichweit in Anspruch genommen werden können (Stand Juli 2019). Aufgrund des begrenzten nationalen Angebots empfiehlt es sich zusätzlich, aktuelle regionale Fördermöglichkeiten abzuklären.



Mit dem **Masterplan Gehen**<sup>15</sup>, einer nationalen Strategie des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) und des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt- und Wasserwirtschaft (nunmehr Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus, BMNT) zur Förderung der FußgängerInnen in Österreich, sollen insbesondere Städte und Gemeinden motiviert und unterstützt werden, Maßnahmen zur Verbesserung der Bedingungen für das Zuzußgehen zu setzen. In Zusammenarbeit mit dem *klimaaktiv-mobil*-Förderprogramm sollen Projekte, die sich mit umweltfreundlicher Mobilität befassen, gefördert werden.



Mit dem Masterplan **Radfahren 2015-2025**<sup>16</sup> führt das BMVIT die Radverkehrsförderung in Österreich fort, um mit einer noch breiteren Umsetzung des Masterplans Radfahren und neuen Impulsen den Radverkehrsanteil bis 2025 auf 13 Prozent zu steigern. Die Broschüre des BMVIT *Kosteneffiziente Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Gemeinden*<sup>17</sup> stellt einen praktischen Leitfaden für Gemeinden und Regionen dar, die die Voraussetzungen für das Radfahren verbessern bzw. das Rad als Alltagsverkehrsmittel fördern wollen, wobei ganz bewusst kostengünstige Maßnahmen zur effektiven Radverkehrsförderung aufgezeigt werden.



Das Förderprogramm **Intermodale Schnittstellen im Radverkehr** (ISR) verfolgte von 2008 bis 2016 das Ziel, durch eine Verbesserung der Infrastrukturmaßnahmen an den Schnittstellen zum öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) die Akzeptanz des Fahrrads weiter zu erhöhen. Der daraus 2018 entstandene Umsetzungsbericht<sup>18</sup> enthält grundlegende Informationen sowie viele interessante Praxisbeispiele.



**Klimaaktiv**<sup>19</sup> ist die Klimaschutzinitiative des Bundesministeriums für Nachhaltigkeit und Tourismus (BMNT) und unterstützt Gemeinden mit zahlreichen Services auf dem Weg in eine nachhaltige Zukunft. Bei *klimaaktiv mobil* handelt es sich um ein Programm des

---

15 [https://www.bmvit.gv.at/service/publikationen/verkehr/fuss\\_radverkehr/downloads/masterplangehen.pdf](https://www.bmvit.gv.at/service/publikationen/verkehr/fuss_radverkehr/downloads/masterplangehen.pdf) [08.08.2019]

16 <https://www.bmnt.gv.at/service/publikationen/umwelt/MPRadfahrende.html> [08.08.2019]

17 [https://www.bmvit.gv.at/service/publikationen/verkehr/fuss\\_radverkehr/downloads/radverkehrsfoerderung.pdf](https://www.bmvit.gv.at/service/publikationen/verkehr/fuss_radverkehr/downloads/radverkehrsfoerderung.pdf) [08.08.2019]

18 [https://www.bmvit.gv.at/verkehr/ohnemotor/downloads/isr\\_bericht2018.pdf](https://www.bmvit.gv.at/verkehr/ohnemotor/downloads/isr_bericht2018.pdf) [08.08.2019]

19 <https://www.klimaaktiv.at> [08.08.2019]

Klima- und Energiefonds der österreichischen Bundesregierung, in dem Ideen, Konzepte und Projekte unterstützt bzw. forciert werden, die einen positiven Einfluss auf unsere Umwelt haben und schonend mit natürlichen Ressourcen umgehen. Die Kofinanzierung des *klimaaktiv-mobil*-Förderprogramms durch den Europäischen Landwirtschaftsfonds (ELER) ist besonders für große Radwegkonzepte in ländlichen Regionen interessant.<sup>20</sup> Im Zuge dessen können beispielsweise Maßnahmen zur Verbesserung der Radinfrastruktur (z.B. Radabstellanlagen oder Beschilderungen) gefördert werden.<sup>21</sup> Aber auch Projekte, die sich mit klimafreundlicher Jugendmobilität beschäftigen, werden gefördert, wenn sie die Kriterien einer ELER-Kofinanzierung erfüllen. Seit 2016 werden durch das Förderprogramm *Klimawandel-Anpassungsmodellregionen (KLAR!)*<sup>22</sup> Gemeinden und Regionen unterstützt, sich auf den Klimawandel vorzubereiten. Diese bestehenden Modellregionen stellen einen Anknüpfungspunkt dar, um Maßnahmen für aktive Mobilität gemeindeübergreifend umzusetzen.

Auch der **Fonds Gesundes Österreich (FGÖ)**<sup>23</sup> hat den Förderschwerpunkt *Aktive Mobilität – gesund unterwegs. Gehen, radeln, rollern & Co im Alltag*<sup>24</sup> in seine Arbeitsprogramme aufgenommen und unterstützt in diesem Zusammenhang Projekte in den Settings Kindergarten/Schule, Betrieb und Gemeinde/Stadt/Stadtteil/Grätzl. Generell fördert der FGÖ zeitlich begrenzte Projekte, die der Gesundheitsförderung und Primärprävention zuordenbar sind, wenn sie den Qualitätskriterien entsprechen, sich an den Förderschwerpunkten orientieren und auch nach Ablauf der Förderlaufzeit weiterwirken. *Der Wissensband 14: Aktive Mobilität in Schule, Betrieb & Gemeinde – Models of Good Practice*<sup>25</sup> (aus der Reihe „Wissen“ des FGÖ) beinhaltet insgesamt 80 erprobte Beispiele zur Förderung aktiver Mobilitätsformen in den Settings Schule, Betrieb und Gemeinde. Es wird darauf hingewiesen, dass neben Fördergeldern aus öffentlicher Hand (z.B. im Rahmen von Förderprogrammen) auch Sponsorengelder durch private Unternehmen – eventuell in Form von Kooperationen oder Werbepartnerschaften – in Erwägung gezogen werden sollten.



Das **Klimabündnis Österreich**<sup>26</sup> ist ein kommunales Klimaschutz-Netzwerk, das österreichweit Klimabündnis-Gemeinden, -Betriebe, -Schulen & -Kindergärten umfasst. Es werden Informationsfluss und Bewusstseinsbildung, Vernetzung und Weiterbildung



---

20 <https://www.klimaaktiv.at/mobilitaet/mobilitaetsmanagem/kommunalregional/eler2015.html> [08.08.2019]

21 <https://www.klimafonds.gv.at/call/multimodale-verkehrssysteme-klimaaktiv-mobil/> [08.08.2019]

22 <https://klar-anpassungsregionen.at/> [08.08.2019]

23 [www.fgoe.org](http://www.fgoe.org) [08.08.2019]

24 [http://fgoe.org/foerderschwerpunkt\\_aktive\\_mobilitaet](http://fgoe.org/foerderschwerpunkt_aktive_mobilitaet) [08.08.2019]

25 <http://fgoe.org/medien/Broschüren%2C%20Folder%2C%20Plakate> [08.08.2019]

26 <https://www.klimabuendnis.at> [08.08.2019]

sowie die Durchführung von Projekten und Kampagnen in den Bereichen Klimaschutz, Klimagerechtigkeit und Klimawandelanpassung realisiert. Vom Klimabündnis Österreich werden auch bereits ausgearbeitete Konzepte für SchülerInnen in den unterschiedlichen Schulstufen zum Thema Mobilität angeboten, wie z.B. der Workshop Momo II<sup>27</sup> oder die Klimameilen-Kampagne<sup>28</sup>.

#### TIPP

Da sich die Förderprogramme und -schwerpunkte laufend neu ausrichten und immer wieder auch zusätzliche regionale Förderungen in den Bundesländern oder (Klein-)Regionen bereitgestellt werden, wird dazu geraten, sich regelmäßig über die bundesweiten Unterstützungsmöglichkeiten hinaus zu informieren.

Wenn Sie Beratung zu Mobilitätsmanagement, Mobilitäts- und Verkehrskonzepten, aktiver Mobilität und Beteiligungsprozessen in Anspruch nehmen möchten, sind sowohl regionale Verkehrsplanungsbüros als auch die Mobilitätsberatungen der Länder zu empfehlen. Darüber hinaus bieten auch Universitäten bzw. Fachhochschulen verschiedene Leistungen in diesen Bereichen an.

---

27 [https://www.klimabuendnis.at/bildung-5-bis-8-schulstufe/momo\\_2\\_workshop](https://www.klimabuendnis.at/bildung-5-bis-8-schulstufe/momo_2_workshop) [08.08.2019]

28 <https://www.klimabuendnis.at/klimameilen> [08.08.2019]



