

Aktive Mobilität – gesund unterwegs!

Beispiele aus der Praxis für Gemeinden und Städte



Fonds Gesundes
Österreich



Gesundheit Österreich
GmbH



Projektteam und Autor/innen:



Universität für Bodenkultur Wien
Department für Raum, Landschaft
und Infrastruktur

Universität für Bodenkultur Wien

Department für Raum, Landschaft und Infrastruktur
Institut für Verkehrswesen
Peter-Jordan-Straße 82, 1190 Wien

Dipl.-Ing.ⁱⁿ Dr.ⁱⁿ Sandra Wegener
Ass.-Prof.ⁱⁿ Dipl.-Ing.ⁱⁿ Dr.ⁱⁿ Juliane Stark
Martin Hinteregger, BSc



Factum Verkehrs- & Sozialanalysen

Hermann-Bahr-Straße 9/11, 1210 Wien

Mag.^a Elisabeth Füssl

Auftraggeber:

Gesundheit Österreich GmbH, Fonds Gesundes Österreich, Dr.ⁱⁿ Verena Zeuschner

Redaktionelle Mitarbeit: Mag.^a Petra Winkler

Fotos Titelseite: fotolia, Adobe Stock

Gestaltung: paco.Medienwerkstatt, Wien

Druck: Druckerei Odysseus, Himberg

Jänner 2019



Bundesministerium
Arbeit, Soziales, Gesundheit
und Konsumentenschutz

Gesundheit Österreich
GmbH ● ● ●



**Fonds Gesundes
Österreich**



Gedruckt nach der Richtlinie des Österreichischen Umweltzeichens
„Schadstoffarme Druckerzeugnisse“
Druckerei Odysseus, Himberg • UW-Nr. 830

INHALTSVERZEICHNIS

VORWORT	4
AKTIVE MOBILITÄT – WAS? WIE? WARUM?	6
BEISPIELE AUS DER PRAXIS	10
Kommunale Mobilitätsbeauftragte	10
Mobilitätslehrgang	14
Gemeinsam Gehen	16
WIR BEWEGEN WAS!	18
Österreich radelt	19
Beat the Street	23
Gut-Geh-Raum Bregenz	25
Sanfte Mobilität – Verkehrssparen in Traun	28
Fußgänger/innen-Check	30
RADPASS	32
Geh-Café	34
RadBuddy – Radel mit mir!	36
Radspielplatz	38
Nextbike	40
LITERATURVERZEICHNIS	42
NÜTZLICHE HINWEISE	43

VORWORT

Liebe Leserinnen und Leser!

„Eine aktive Lebensweise bringt nachweislich positive körperliche, soziale und psychische Vorteile mit sich. Diese Effekte regelmäßiger körperlicher Aktivität sind gut belegt. Es besteht ein direkter Zusammenhang zwischen körperlicher Aktivität und Lebenserwartung, die bei körperlich aktiven Menschen im Vergleich zu inaktiven Menschen höher liegt.“ (Europäische Kommission 2008)

Um die Gesundheit zu fördern und aufrechtzuerhalten, sollten Erwachsene 150 Minuten pro Woche Bewegung mit mittlerer Intensität durchführen. Kinder und Jugendliche sollten, um die Gesundheit zu fördern, jeden Tag insgesamt mindestens 60 Minuten körperlich aktiv sein. Zur Erreichung dieser Empfehlungen spielt neben Bewegung und Sport vor allem die Alltagsmobilität als Aspekt körperlicher Aktivität eine tragende Rolle. Die Integration von aktiven Mobilitätsformen, zu denen das Radfahren und das Zufußgehen (aber auch das Scooter- oder Skateboardfahren) zählen, in den Alltag kann als große Chance gesehen werden, das Bewegungsausmaß der Bevölkerung und damit die positiven Wirkungen auf die Gesundheit zu erhöhen.

Daher hat der FGÖ in seinen Arbeitsprogrammen in der Programmlinie „Gesunder Lebensstil durch intersektorale Zusammenarbeit“ den Förderschwerpunkt **„Aktive Mobilität – gesund unterwegs! Gehen, radeln, rollern & Co im Alltag“** aufgenommen.



Aktive Mobilität

Gehen, Radeln, Rollern & Co

Durch Maßnahmen zur Förderung aktiver Mobilitätsformen werden Grundlagen für eine qualitätsvolle intersektorale Arbeit in den Lebenswelten (Settings) der Menschen geschaffen.

Im Setting Gemeinde/Stadt/Stadtteil/Grätzeln ist ein primäres Argument für die Entwicklung von Maßnahmen zur Förderung aktiver Mobilitätsformen die Verbesserung der Lebensqualität durch Reduktion von Stau, Lärm, Emissionen und Unfällen bzw. wird mit der Erfüllung der Klimaziele argumentiert. Aber auch die Gesundheit durch Bewegung oder die Förderung von sozialen Kontakten sind wesentliche Argumente für die Implementierung von konkreten kommunalen Maßnahmen und Aktionen zur Förderung Aktiver Mobilität.

In der vorliegenden Broschüre werden Beispiele guter Praxis zur Förderung aktiver Mobilitätsformen in Gemeinden/Städten/Stadtteilen/Grätzeln vorgestellt, die sich gut bewährt haben, sich leicht in weitere Gemeinden/Städte/Stadtteile/Grätzeln transferieren lassen oder Ideen für die Umsetzung liefern. Die Beispiele sind eine Auswahl der vielzähligen Umsetzungsmaßnahmen, die es in Österreich gibt, und stehen exemplarisch für unterschiedliche Ansätze. Im Sinne der Gesundheitsförderung werden sowohl Maßnahmen zur Veränderung individueller Verhaltensweisen sowie auch zur Gestaltung gesunder Lebensverhältnisse vorgestellt.

Ziel der vorliegenden Broschüre ist es, einen Einblick in Strategien, Maßnahmen und Projekte zu geben, die auf Basis unterschiedlicher Perspektiven in Gemeinden/Städten/Stadtteilen/Grätzeln etabliert wurden.

Wir haben uns um eine möglichst praxisnahe Darstellung bemüht - deshalb wurden neben einer Kurzdarstellung der Projekte auch persönliche Statements der beteiligten Akteurinnen und Akteure und weiterführende Informationen durch Links (alle Stand Okt. 2018) aufgenommen.

Wir bedanken uns bei allen beteiligten Akteurinnen und Akteuren für ihr Engagement, aktiv zu sein, und die Bereitschaft, ihre Erfahrungen einzubringen, um Gemeinden/Städte/Stadtteile/Grätzeln bei der Förderung Aktiver Mobilität zu unterstützen.

Das Team des Fonds Gesundes Österreich

AKTIVE MOBILITÄT – WAS? WIE? WARUM?

Verkehr und Mobilität zählen zu den zentralen Agenden einer Gemeinde und sind auch Themen, die in der Bevölkerung stark polarisieren. Es ist schwierig für Entscheidungsträger/innen, die Bedürfnisse, Ansprüche und Wünsche aller Verkehrsteilnehmer/innen gleichermaßen zu erfüllen und ihnen gerecht zu werden. So wünschen sich Autofahrer/innen Parkplätze und staufreie Fahrtrouten, Nutzer/innen des öffentlichen Verkehrs (ÖV) ein attraktives Angebot des öffentlichen Verkehrs, Radfahrer/innen einen Ausbau der Radinfrastruktur, Eltern sichere Schulwege für ihre Kinder etc. Den kleinsten gemeinsamen Nenner aus all den unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer/innen stellen letztendlich die Fußgänger/innen dar – denn jeder ist zumindest ein Stück seiner täglichen Wege auch zu Fuß unterwegs und unterstützt durch die Bewegung die eigene Gesundheit.

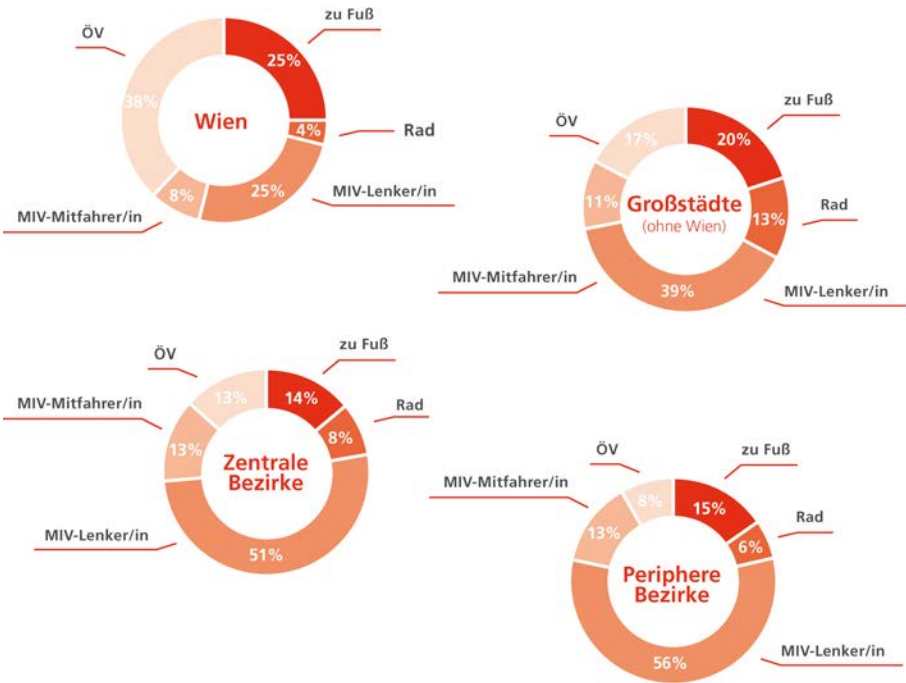
Jede Form der Fortbewegung aus eigener Muskelkraft, um von A nach B zu kommen, wird als AKTIVE MOBILITÄT bezeichnet. Dazu gehören vor allem Zufußgehen und Radfahren, aber auch die Nutzung von Micro-Scootern oder Skateboards (FGÖ 2018a).

Die Förderung von Aktiver Mobilität in Gemeinden dient damit nicht nur dem Erreichen der viel zitierten Klima- und Umweltschutzziele und der Verbesserung der Lebensqualität (durch Reduktion von Stau, Lärm, Emissionen und Unfällen), sondern vor allem auch der Steigerung der Bewegung und damit der Gesundheit innerhalb der Be-

völkerung. Wenn man bedenkt, dass eine erwachsene Person in Österreich im Schnitt täglich 60 bis 80 Minuten im Verkehr unterwegs ist, und dass die Hälfte aller Autowege kürzer ist als 5 km (Herry et al. 2011), zeigt sich das große Potenzial aktiver Mobilitätsformen – insbesondere des Radfahrens und Zufußgehens. Dass die Rahmenbedingungen und das Angebot dafür vorhanden sein müssen (Strategien, Infrastruktur, rad- und fußgängerfreundliche Umgebung etc.), ist dabei eine wesentliche Grundvoraussetzung und gleichzeitig eine große Herausforderung. Ein Blick auf die Verkehrsmittelaufteilung (= Modal Split) nach Raumtypen in Österreich (siehe Grafik Seite 7) zeigt, dass gerade im ländlichen Raum (zentrale und periphere Bezirke) der Anteil an Aktiver Mobilität relativ gering ist, während der Autofahrer/innen-Anteil besonders hoch ist (Tomschy R. et al. 2016). Gründe dafür sind unter anderem die Zunahme der Weglängen, das weniger dichte Netz des öffentlichen Verkehrs und eine mangelnde Radinfrastruktur. Raum- und Verkehrsplanung sind gefordert, hier gemeinsam an Lösungen zu arbeiten.

Viele Gemeinden und Städte in ganz Österreich sind schon viele Jahre sehr aktiv, um die Lebensqualität für die Bewohner/innen durch zahlreiche Maßnahmen und Angebote im Mobilitätsbereich zu erhöhen. **Neben den positiven Auswirkungen auf Verkehr und Klima lassen sich auch Faktoren der individuellen physischen, psychischen und sozialen Gesundheit verbessern.** Im Gesundheitskontext geht es

Modal Split nach Raumtypen in Österreich (2013/2014)



Abbildungen: Modal Split = Verkehrsmittelaufteilung nach Raumtypen in Österreich (ÖV = Öffentlicher Verkehr, MIV = Motorisierter Individualverkehr) Tomschy R. et al. (2016)

dabei vor allem auch um die Ermöglichung sozialer Teilhabe (z. B. Verbesserung von Erreichbarkeiten in Gemeinden im ländlichen Raum) (FGÖ 2018b).

Einerseits geht es mit der Schaffung von Infrastruktur für den Rad- und Fußverkehr um eine Verhältnisänderung in der Lebenswelt, andererseits zielen bewusstseinsbildenden Maßnahmen wie Kampagnen und Aktionen auf Verhaltensänderung der Menschen ab. Eine Kombination von beidem verspricht nachhaltige Wirkungen. Oft ist die Implementierung von konkreten Maßnahmen in

die Entwicklung von Raum- und Mobilitätskonzepten eingebunden, im Rahmen derer Infrastrukturmaßnahmen gesetzt oder bestimmte Services ausgebaut werden sollen. Spezifisch für das kommunale Setting ist, dass die Zielgruppe von Fördermaßnahmen für eine Aktive Mobilität sehr gemischt ist: Anrainer/innen innerhalb der Gemeinde schließen Kinder, Jugendliche, Senior/innen etc. gleichermaßen ein.

Förderlich für die erfolgreiche Umsetzung von Maßnahmen und Projekten ist oft ein konkreter Anlass bzw. hoher Handlungs-

druck sowie die Verfügbarkeit von Ressourcen (Personal, Finanzen). Je besser betreut und je konkreter die Maßnahmen und Angebote sind, umso wahrscheinlicher ist eine erfolgreiche und nachhaltige Implementierung. Transparente Kommunikation zieht sich als wesentlicher Erfolgsfaktor durch fast alle Maßnahmen. Die frühzeitige Partizipation möglichst vieler Akteur/innen und eine gemeinsame Zieldefinition scheinen sich im Sinne einer Gruppendynamik positiv auszuwirken. Im Fall von Maßnahmen, die auf Verhaltensänderungen abzielen, zeigt sich, dass, wenn die infrastrukturellen Voraussetzungen nicht gegeben sind, es deutlich schwieriger wird, Verhaltensänderungen zu erzielen. Die Motivation ist ein entscheidender Faktor für den Erfolg einer Maßnahme. Extrinsische Motivation durch Incentives oder Wettbewerb wirkt förderlich, ebenfalls die Vorbildwirkung durch weitere Akteure oder Autoritätspersonen (FGÖ 2018b).

Übergeordnete Strategien wie der „Masterplan Radfahren“ oder der „Masterplan Gehen“ werden vom Nachhaltigkeits- bzw. Verkehrsministerium forciert, die Implementierung erfolgt in den Gemeinden. Zahlreiche Leitfäden, aber auch Förderungen von klimaaktiv (Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus) sollen den Gemeinden Hilfestellung liefern, welche Maßnahmen sie konkret zur Förderung des Zufußgehens und Radfahrens umsetzen und damit einen aktiven Beitrag zum Klimaschutz und zur Gesundheitsförderung leisten können ab Seite 42 siehe Literaturverzeichnis und Nützliche Hinweise).



Masterplan Radfahren 2015-2025 (BMVIT 2017)

Die in der vorliegenden Broschüre enthaltenen Beispiele und Maßnahmen weisen eine große Vielfalt und Bandbreite auf und sind über ganz Österreich verteilt. Sie reichen von Strategien (z. B. Ausbildung von Mobilitätsbeauftragten, Mobilitätskonzepte), Infrastrukturprojekten (z. B. Gut-Geh-Raum, Radspielplatz), Mobilitätsservices (z. B. Nextbike) über bewusstseinsbildende Maßnahmen und Aktionen (z. B. Geh-Café, Gemeinsam Gehen) bis hin zu Wettbewerben (z. B. Beat the Street, Österreich radelt). Sie sollen den Entscheidungsträger/innen und interessierten Gemeindebürger/innen Ideen und Anregungen liefern, mit welcher unterschiedlichen Ansätzen Aktive Mobilität in der Gemeinde gefördert werden kann.

	Zielgruppe	Aktive Mobilität	Maßnahmen	Durchführung	Kosten*
Kommunale Mobilitätsbeauftragte	Gemeinde	 	Strategie 	Gemeinde	ja
Mobilitätslehrgang	Gemeindemitarbeiter/ innen, interessierte Bürger/innen	 	Ausbildung 	extern	ja
Gemeinsam Gehen	65plus		Projekt 	Gemeinde + extern	nein/ja
Wir bewegen was!	Jugendliche	 	Projekt 	extern	nein/ja
Österreich radelt	Gemeinde, Betriebe, Schulen etc.		Wettbewerb 	extern	nein/ja
Beat the Street	Kinder, lokale Bevöl- kerung	 	Wettbewerb 	Gemeinde	ja
Geh-Gut-Raum Bregenz	Gemeinde	 	Praxis- beispiel 	Gemeinde	ja
Verkehrssparen in Traun	Gemeinde	 	Praxis- beispiel 	Gemeinde	ja
Fußgänger/innen-Check	Gemeinde, Bürger/ innen		Einzel- maßnahme 	extern	ja
Radpass	lokale Bevölkerung		Einzel- maßnahme 	Gemeinde	nein/ja
Geh-Café	lokale Bevölkerung		Einzel- maßnahme 	Gemeinde	nein/ja
RadBuddy	Radfahrer/innen		Einzel- maßnahme 	extern	nein/ja
Radspielplatz	Gemeinde, Kinder		Infrastruktur 	extern	ja
Nextbike	Gemeinde		Infrastruktur 	Gemeinde + extern	ja

* Bei jedem dieser Beispiele entstehen Kosten für die Gemeinde. Im Falle von „nein/ja“ bedeutet es, dass für die Teilnehmer/innen (z. B. an einer Aktion) keine Kosten entstehen.

BEISPIELE AUS DER PRAXIS

Kommunale Mobilitätsbeauftragte

Interview mit Petra Jens, Beauftragte für Fußverkehr, Mobilitätsagentur Wien



Foto: Regina Huegli

Petra Jens,
Mobilitätsagentur Wien, Beauftragte für Fußverkehr

Petra Jens ist seit 2013 Beauftragte für den Fußgängerverkehr in Wien. Der Schwerpunkt der Arbeit der Mobilitätsagentur – neben der Fußgängerbeauftragten gibt es auch einen Radverkehrsbeauftragten – liegt einerseits auf der Bewusstseinsbildung zur Förderung des Zufußgehens und Radfahrens und andererseits in der Vermittlerrolle zwischen Bevölkerung, Politik und Verwaltung.

Frau Jens, Sie sprechen heute als Repräsentantin für die gesamte Mobilitätsagentur. Können Sie kurz erläutern, wie es zur Gründung der Mobilitätsagentur gekommen ist?

Begonnen hat alles mit der neuen Stadtregierung im Jahr 2010. Es sollte eine/n Radverkehrsbeauftragte/n und in weiterer Folge auch eine/n Beauftragte/n für Fußverkehr geben. Ende 2011 wurde die Radagentur gegründet mit Martin Blum als Radverkehrsbeauftragten und seinem Team. Ende 2012 wurde ein/e Beauftragte/r für Fußver-

kehr gesucht, ich habe die Aufgabe Anfang 2013 übernommen. Die Radagentur wurde in Mobilitätsagentur umbenannt mit der Erweiterung der Aufgaben auf die Bereiche Kommunikation, Zufußgehen und Barrierefreiheit.

Was ist das Spezielle an der Mobilitätsagentur?

Besonders ist, dass wir einen Kulturwandel begleiten. Das Zufußgehen und das Radfahren erhalten wieder Wertschätzung als alltägliche Fortbewegungsarten. Was auch speziell ist, ist die Funktion der Fußgängerbeauftragten. Das gibt es in den wenigsten Kommunen. Häufig übernehmen die Fahrradbeauftragten oder Fahrradkoordinator/innen auch Agenden des Zufußgehens. In der Mobilitätsagentur machen wir keine Verkehrsplanungen, sondern wir begleiten, koordinieren, vermitteln und vernetzen. Dass eine Stadt eine eigene Agentur zur Kommunikation des Themas Aktive Mobilität hat, ist ebenso außergewöhnlich.

Inwieweit spielt Gesundheit eine Rolle für die Mobilitätsagentur?

Das Thema Gesundheit war von Anfang an sehr relevant. Im Strategiepapier Fußverkehr (Mobilitätsagentur Wien 2014) steht dezidiert, wie wesentlich die Verbindung zwischen dem Zufußgehen und dem Gesundheitssektor ist, und dass hier Synergien genutzt werden sollen. Bereits 2014 sind wir einen großen Schritt vorwärts gekommen und haben gemeinsam mit der Ärztekammer Wien eine Kampagne zum Zufußgehen und Gesundheit gestartet. Außerdem gibt es Projekte im Zuge der Wiener Gesundheitsziele. Mit „Beat the Street“ (siehe Beispiel ab Seite 23), einem Bewegungsspiel (aus England), haben wir im Herbst 2018 in der Donaustadt und in Simmering innerhalb von sechs Wochen ca. 10.000 Menschen bewegt. In London beispielsweise wird der „Healthy Street“-Ansatz¹ ganz großgeschrieben. Dieser entspricht eigentlich den Dingen, die auch in Wien gemacht werden, wie Verbesserung der Aufenthaltsqualität durch Pflanzung von Bäumen, um Schatten zu schaffen, sowie die Promotion von Radfahren und Zufußgehen. Gesundheitsförderung und Prävention sind auf jeden Fall wichtige Aspekte unserer Arbeit.

Was war hilfreich für die Umsetzung der Aktivitäten der Mobilitätsagentur und ihrer Agenden?

Hilfreich war auf jeden Fall, dass es dazu einen klaren politischen Willen gab. Hilfreich ist natürlich auch, dass wir ein Budget zur Verfügung haben. Wir haben ein jährliches Budget von 2 Millionen Euro, das zur Abdeckung von drei Themen, nämlich Radfahren, Zufußgehen und Barrierefreiheit vorgesehen ist. Für eine Stadt mit 1,8 Mio. Einwohner/innen ist das nicht übermäßig viel, aber aus-

reichend, um Akzente zu setzen. Darüber hinaus gibt es noch Sonderbudgets für größere Jahreskampagnen. Große Events, wie z. B. die internationale Fußgänger/innenkonferenz Walk 21 (2015) sind eine tolle Sache. Dadurch haben wir internationale Aufmerksamkeit und Wertschätzung erfahren. Auch das Radjahr 2013 war international durch die Velo-City-Konferenz in Wien sehr beachtet.

Wie lässt sich die Entwicklung der Mobilitätsagentur beschreiben?

Vor der Gründung der Mobilitätsagentur gab es bereits viele Aktivitäten und Bestrebungen, das Zufußgehen und das Radfahren zu fördern. Man muss schon sagen, dass Wien beim Zufußgehen eine Vorreiterrolle spielt. Wir haben uns zwar Inspiration aus London geholt, wo es Spazerrouten und ein Leitsystem gibt, aber man hat in Wien auf eigene Strategien zurückgegriffen, wie auf den Masterplan Verkehr (Stadt Wien, MA18 2008) von 2003, der viele Inhalte zum Zufußgehen hat. Es gab die Gruppe „Gendergerechtes Planen und Bauen“, die viel Vorarbeit geleistet hat. Als wir begonnen haben, waren die Arbeiten zum Stadtentwicklungsplan 2020-2025 bereits im Gange und hier ist vieles schon parallel gelaufen. Nach fünf Jahren Arbeit können wir viele Initiativen und Projekte vorweisen. Man muss auch sagen, dass im Großen und Ganzen ein großes Wohlwollen und Offenheit vonseiten der Politik und der Bevölkerung da war.

Wie wird die Arbeit der Mobilitätsagentur evaluiert?

Wir machen alle zwei Jahre einen Report zum Radfahren und alternierend einen zum Zufußgehen. Dabei handelt es sich um Studien, in

1 <https://www.london.gov.uk/what-we-do/health/transport-and-health/healthy-streets>
<http://content.tfl.gov.uk/healthy-streets-for-london.pdf>

der wir die Bürger/innen nach ihrer Einstellung zum Radfahren und Zufußgehen fragen. Diese zeigen sehr deutlich, dass man das Image des Radfahrens und Zufußgehens mittels Kommunikation und Marketing steigern kann. Die Einstellung der Menschen zu diesen nachhaltigen Mobilitätsarten hat sich nachweislich zum Positiven verändert. Das ist natürlich nicht alles, was es braucht. Die Einstellungsänderung alleine ist noch keine Garantie, dass sich auch das Verhalten ändert – aber es ist eine wichtige Voraussetzung. Große Kampagnen, wie etwa zur Lastenradförderung oder das Jahr des Zufußgehens mit Fußwegekarte und Wien-zu-Fuß-App, hat es zuvor nicht gegeben. Die Menschen nehmen diese Angebote sehr gerne an. Man kann sagen, wir haben uns einen guten Ruf erarbeitet; wir brauchen nicht mehr zu erklären, wer wir sind und was wir machen, und die Leute sind auch offener.

Zudem spielt der internationale Austausch, der sehr wertvoll ist, eine große Rolle. Die Lastenradförderung wird beispielsweise jetzt in Berlin übernommen. Wien hat sich wiederum die Parklets (= temporäre Nutzung eines Parkplatzes als Mini-Park oder Sitzbereich) von anderen Städten abgeschaut. Zurzeit machen wir einen Pilotversuch zur Schulstraße – dabei wird ein temporäres Kfz-Fahrverbot vor einer Schule eingerichtet – und das wurde jetzt in Montreal aufgegriffen. Diese Beispiele zeigen die Wichtigkeit der Vernetzung mit anderen Städten und stärken auch unser Handeln.

Was ist Ihre Vision für die Mobilität der Zukunft?

Ganz konkret für das Thema Kindermobilität und schulisches Mobilitätsmanagement ist meine Vision für die nächsten fünf bis zehn Jahre, dass es einen Fonds gibt, der gemeinsam aus dem Verkehrs- und Gesundheitsressort gespeist wird, über den man schulisches Mobilitätsmanagement abwickeln kann. Das wäre mir ein ganz wichtiges Anliegen, weil der Schulweg ein regelmäßiger Weg ist, auf dem Kinder sehr viel Bewegung machen können; hier kann man auch ansetzen, Autofahrten zu vermeiden. Außerdem hilft ein aktiver Schulweg dabei, bei jungen Menschen und ihren Familien eine positive Bewegungskultur zu etablieren.

Der zweite wichtige Punkt betrifft Budget und Infrastruktur: Ich würde mir langfristig ein zentral gewidmetes Budget für die Fußgängerinfrastruktur wünschen. Das Budget sollte an Strategien gekoppelt sein, sei es ein Flaniermeilen- oder Fußwegenetz, was eine Entlastung für die Bezirke bedeuten würde. Was ich auch wichtig fände, wäre, dass der öffentliche Verkehr die Aktive Mobilität stärker berücksichtigt; Wien hat ein tolles ÖV-Angebot und die Kombination mit dem Rad- und Fußverkehr käme den Nutzer/innen sehr entgegen. In London beispielsweise sind die Verkehrsbetriebe zuständig für die Fußverkehrskommunikation. Diese Verbindung ist entstanden, weil U-Bahn-Stationen aufgrund von Überfüllung gesperrt werden mussten. Das heißt, die Verkehrsbetreiber haben ein Interesse daran, dass die Leute mehr zu Fuß gehen und damit die öffentlichen Verkehrsmittel entlastet werden.

Name	Mobilitätsagentur Wien	
Zielgruppe	Gemeinde/Stadt	
Maßnahmenart	Strategie	
Aufgaben	Kommunikation, Vermittlung und Vernetzung zu Themen Aktiver Mobilität zwischen Bevölkerung, Politik und Verwaltung	
Zeitraum	seit 2011	
Kosten	ca. 2 Mio. € pro Jahr	
Kontakt	Mobilitätsagentur Wien Petra Jens Telefon: +43 (0) 1 4000 49906 E-Mail: petra.jens@mobilitaetsagentur.at	
Links	www.mobilitaetsagentur.at/	



© Klimabündnis Österreich



Mobilitätslehrgang

Ausbildung zum/zur Mobilitätsbeauftragten

Klimabündnis Österreich bietet jährlich den Mobilitätslehrgang zum/zur kommunalen Mobilitätsbeauftragten oder zum/zur kommunalen Radverkehrsbeauftragten an. Die Gemeinde erhält damit eine kompetente Ansprechperson für Verkehrsbelange in der Gemeinde.

Zur Zielgruppe gehören Bürgermeister/innen und Gemeinderätinnen und Gemeinderäte, Gemeindemitarbeiter/innen, Mitarbeiter/innen von Mobilitätszentralen sowie an Verkehrsthemen interessierte Bürger/innen.

In zwei mal zwei Tagen wird ein fundiertes Basiswissen zur nachhaltigen Verkehrsgestaltung in der Gemeinde vermittelt. Lehrgangsinhalte

sind u. a. Möglichkeiten nachhaltiger Verkehrsgestaltung – von der Raumplanung bis zur Bewusstseinsbildung, Maßnahmen für attraktiven und sicheren Fußgänger- und Radverkehr, Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs, Errichtung von Car-Sharing und Mikro-Öffentlicher-Verkehr-Systemen, Potenziale der Elektromobilität sowie Einbeziehung der Bürger/innen. Im Praxisteil wird auf konkrete Umsetzungsmöglichkeiten eingegangen. Im Speziallehrgang „Kommunale/r Radverkehrsbeauftragte/r“ steht die Integration des Radverkehrs in das Verkehrsgeschehen der Gemeinde im Vordergrund.



Bisher wurden in acht Jahren 250 Mobilitätsbeauftragte für 180 Gemeinden ausgebildet.

Irene Schrenk

„Der Mobilitätslehrgang qualifiziert Bürgermeister/innen, politische Mandatar/innen, Mitarbeiter/innen in den Städten und Gemeinden und Multiplikatoren in Fragen der sauberen Mobilität. Konkrete Umsetzungsbeispiele regen zum Adaptieren erfolgreicher Projekte in der eigenen Gemeinde an.“



© Klimabündnis Österreich

Name	Mobilitätslehrgang für Gemeinden	
Zielgruppe	Bürgermeister/innen, Gemeinderät/innen, Gemeindemitarbeiter/innen, Mitarbeiter/innen von Mobilitätszentralen und Verkehrsverbänden, interessierte Bürger/innen	
Maßnahmenart	Ausbildung	
Durchführung	Der Lehrgang wird von Klimabündnis Österreich organisiert und gemeinsam mit renommierten Mobilitätsexpert/innen abgehalten.	
Dauer	2 x 2 Tage bzw. 1 Tag zum/zur Kommunalen Radverkehrsbeauftragten	
Kosten	Lehrgang Kommunale/r Mobilitätsbeauftragte/r € 880,- (€ 780,- für Mitarbeiter/innen von Klimabündnis-Gemeinden) Lehrgang Kommunale/r Radverkehrsbeauftragte/r € 430,- (€ 350,- für Mitarbeiter/innen von Klimabündnis-Gemeinden)	
Kontakt	Klimabündnis Österreich Irene Schrenk Telefon: +43 (0) 1 581 5881-18 E-Mail: irene.schrenk@klimabuendnis.at	
Links	www.klimabuendnis.at/mobilitaetslehrgang	



© Styria vitalis



Gemeinsam Gehen

Interview mit Christine Neuhold, Gemeindebegleitung & Mobilitätsförderung, Styria vitalis

Foto: Stiefkind Fotografie



Christine Neuhold,
Styria vitalis, Gemeindebegleitung & Mobilitätsförderung

Christine Neuhold ist bei Styria vitalis für die Bereiche Gemeindebegleitung und Mobilitätsförderung zuständig. Styria vitalis ist eine gemeinnützige, unabhängige Non-Profit-Organisation für Gesundheitsförderung und Prävention in der Steiermark. Ihr Ziel ist es, in Kooperation mit Kindergärten, Schulen, Gemeinden und Betrieben die Ressourcen für Gesundheit in den Lebenswelten zu stärken.

Ziel des Projekts „Gemeinsam Gehen“ war es, die Gesundheitschancen der älteren Bevölkerung durch mehr Bewegung zu verbessern und

ihre Gesundheitspotenziale zu stärken. Mit Beteiligung der Zielgruppe 65plus sowie Vertreter/innen aus den fünf teilnehmenden steirischen Gesunden Gemeinden und relevanten Organisationen bzw. Einrichtungen wurde ein Bündel an Maßnahmen in der Gemeinde umgesetzt, damit gesundheitsfördernde Sozialräume und Angebote für die Zielgruppe, die die körperliche Aktivität fördern, entstehen konnten.

Warum erachten Sie die Maßnahme als wichtig für die Förderung Aktiver Mobilität?


Grundsätzlich ist es wichtig, mit zunehmendem Alter mobil und beweglich zu bleiben. Das Sprichwort „Wer rastet, der rostet“ trifft da genau zu. Regelmäßig einen Spaziergang machen, Wege zum Arzt oder zu Behörden zu Fuß zurücklegen oder einen kleinen Einkauf tätigen, hilft, Funktionen und Fertigkeiten für den Alltag gerade im Alter aufrechtzuerhalten.

Damit das gelingen kann, haben wir im Projekt „Gemeinsam Gehen“ genau diese Wege, die täglich oder mehrmals die Woche zurückgelegt werden, unter die Lupe genommen. Wir haben gemeinsam mit den Menschen vor Ort hingeschaut, wo gibt es Stolperfallen, Hürden, die mit einer Gehhilfe nicht bewältigt werden können, fehlende Rastplätze oder schattige Orte zum Ausruhen. Es braucht diese guten Rahmenbedingungen „zum Gehen“, damit sich die Menschen auch im Alter sicher fortbewegen können. Wir wissen auch, dass mit zunehmendem Alter immer mehr Wege in der Wohnumgebung zu Fuß zurückgelegt werden.

Um die Menschen dann auch zu motivieren, hinauszufragen, wurden Gehtreffs ins Leben gerufen, um gemeinsam eine Runde zu drehen und unter die Menschen zu kommen – ein ganz wichtiger Schritt gegen die Vereinsamung. Die Wegenetzkarten, die dabei entstanden sind, unterstützen die Menschen vor Ort in der Auswahl ihrer Spazier- und Alltagswege, weil sie wichtige Hinweise (Steigungen, Rastbänke, Treppen etc.) liefern, welche Wege für wen gut geeignet sind.

Was ist Ihre Wunschvorstellung für die Mobilität in der Zukunft?

Ich wünsche mir, dass es selbstverständlich wird, dass die Infrastruktur zum Zufußgehen intakt ist; dass verschiedene Verkehrsteilnehmer/innen wie Fußgänger/innen, Radfahrer/innen, der Autoverkehr und der öffentliche Verkehr nicht gegeneinander ausgespielt werden, aber auch nicht auf engen Flächen zusammengepresst werden, da das zwingend zu Konflikten führt und zulasten des schwächsten Glieds geht. Zufußgehen soll so attraktiv sein, dass es in Ballungszentren die erste Wahl der Fortbewegung wird

Name	Gemeinsam Gehen	
Zielgruppe	Gemeinden; Senior/innen (65plus)	
Maßnahmenart	Projekt	
Durchführung	Gesundheitsförderung in Gemeinden durch Verbesserung der Infrastruktur, Erstellung von Wegenetzkarten, Etablierung von Gehtreffs etc. speziell für ältere Menschen. Durchführung von Sozialraumanalysen gemeinsam mit der Zielgruppe und Aufbau eines Begleitdienstes.	
Dauer	2 Jahre	
Kosten	keine Angabe	
Kontakt	Styria vitalis Christine Neuhold Telefon: +43 (0) 316 82 20 94 - 51 E-Mail: christine.neuhold@styriavitalis.at	



WIR BEWEGEN WAS!

Jugendliche im Dialog mit Gemeindevertreter/innen

Das Projekt WIR BEWEGEN WAS! will das Bewegungsverhalten Jugendlicher verändern sowie durch seine Prozesse die Teilhabechancen Jugendlicher (an Entscheidungen in der Stadt) verbessern und setzt dafür an der Schnittstelle zweier Settings an: Zum einen steht das kommunale Setting – in den drei beteiligten Städten Wörgl, Klagenfurt und Villach – mit den inhaltlich relevanten Akteur/innen, Ressourcen und Agenden im Vordergrund und zum anderen setzt das Projekt am Setting offene Jugendarbeit an. Im Zentrum von WIR BEWEGEN WAS! steht der Dialog zwischen Jugend-

lichen und Umsetzungsverantwortlichen der Stadtgemeinden (aus den Bereichen Gesundheit, Jugend, Verkehr, Stadtplanung und Sport). Ziel dieses Dialoges sind nachhaltige, partizipativ entwickelte Veränderungen zugunsten der Aktiven Mobilität und die Festigung der intersektoralen Zusammenarbeit auf kommunaler Ebene im Sinne von Health in All Policies. Die Projekterfahrungen und -ergebnisse werden u. a. in einem Leitfaden publiziert, laufend über verschiedene Kommunikationskanäle verbreitet und in einer Abschlussveranstaltung (2020) einem breiten Fachpublikum vorgestellt.

Gernot Antes, Koordinator, Netzwerk Gesunde Städte Österreichs



„Jugendliche entwickeln Forderungen zu ihren Mobilitätsanliegen, die direkt mit einer intersektoralen Steuerungsgruppe der Stadtverwaltung verhandelt werden. Auf diesem Weg wird neben Verbesserungen der Mobilitätsmöglichkeiten eine direkte Teilhabe von Jugendlichen erreicht.“

Foto: Gernot Antes

Name	WIR BEWEGEN WAS!	
Zielgruppe	Volksschulen: Kinder von 6 bis 10 Jahren	
Maßnahmenart	Projekt	
Durchführung	Umsetzung als Kooperation der Jugendzentren mit den Stadtverwaltungen der teilnehmenden Städte. Projektbegleitung durch das Netzwerk Gesunde Städte und queraum.	
Dauer	12/2018–11/2020	
Kosten	Projektkosten (gefördert), für teilnehmende Jugendliche kostenlos	
Kontakt	Netzwerk Gesunde Städte Österreichs Gernot Antes Telefon: +43 (0) 660 6691405 E-Mail: gesundestaedte@gmail.com	
Links	www.gesundestaedte.at	



Foto: Adobe Stock

Österreich radelt

= „Österreich radelt zur Arbeit“ +
„Fahrradwettbewerb“



„Österreich radelt“ ist eine österreichweite Dachkampagne, die durch Gewinnspiele und Teamgeist jährlich tausende Menschen zum Radfahren motiviert. Entstanden ist die Aktion, die erstmals 2019 gemeinsam ablaufen wird, aus der langjährigen Initiative „Radelt zur Arbeit“, die sich auf Arbeitswege konzentriert hat, und dem Fahrradwettbewerb, der seit über 10 Jahren in Vorarlberg und Tirol angeboten wird. Mit „Österreich radelt“ werden beide Initiativen zusammengeführt und österreichweit in allen Bundesländern angeboten. Unterstützt wird die Initiative vom Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus und den Bundesländern.

So funktioniert's:

Personen melden sich auf der Webseite von „Österreich radelt“ (www.radelt.at) an. Dort können sie sich bei einem oder mehreren Veranstaltern registrieren (Heimatgemeinde, Ar-

beitgeber, Verein etc.) und Radkilometer sammeln. Veranstalter mit den meisten aktiven Teilnehmer/innen werden durch die Bundesländer prämiert. Die Veranstalter verlosen ihrerseits am Ende des „Basis-Wettbewerbs“ Preise unter ihren Teilnehmer/innen. Der Basis-Wettbewerb dauert von Frühlingsbeginn bis Ende September. Aber auch während des Wettbewerbs sowie für Personen, die keinen passenden Veranstalter finden, gibt es Preise zu gewinnen (z. B. Radel-Lotto).

Die Erfassung der geradelten Kilometer kann über die „Österreich Radelt“-App erfolgen oder durch regelmäßiges Eintragen des Fahrrad-Kilometerstands auf der Webseite. Die Motivation für die Teilnehmer/innen entsteht aus dem Wettbewerbsgedanken gepaart mit Teamgeist und den Gewinnmöglichkeiten und nicht zuletzt durch den Effekt, der Gesundheit etwas Gutes zu tun.

Magdalena Pircher, Energieinstitut Vorarlberg

„Österreich radelt‘ zeigt, wie Menschen über einen spielerischen Zugang und gemeinschaftliche Aktionen sehr erfolgreich motiviert werden können, im Alltagsverkehr vermehrt auf Aktive Mobilität umzusatteln. Nach dem Motto ‚Nicht immer, aber immer öfter!‘ soll das Fahrrad bei kurzen und mittleren Wegen zu einem der wichtigsten, weil gesündesten und umweltfreundlichsten Verkehrsmittel werden.“

Foto: Energieinstitut/Markus Gmeiner



Interview mit Alec Hager, Initiator von „Österreich radelt zur Arbeit“

Foto: Peter Prohaznik



Alec Hager,
Initiator und Leiter der Kampagne

„Radeln zur Arbeit“ (RZA) war eine österreichweite Initiative, die Menschen dazu anregte, ihren Arbeitsweg mit dem Rad zurückzulegen. Ein Firmenranking und attraktive Preise motivierten von 2011–2018 jährlich Tausende zum Mitmachen. Die Ersparnisse an kcal, CO₂ und Kosten wurden auf der Website publik gemacht. Mit dem Jahr 2019 wird das Konzept auf alle Wegezwecke ausgedehnt, unter dem Motto: „Österreich radelt!“

Wie ist es zur Initiative „Radeln zur Arbeit“ gekommen?

Es war mir ein Anliegen, eine Motivationskampagne nach dänischem und Schweizer Vorbild in Österreich zu etablieren, die zum Radfahren am Arbeitsweg aufruft und durch Gewinnspiele und Teamgeist Anreize setzt. Die Kampagne sollte auch dazu beitragen, die Ziele des österreichischen „Masterplan Radfahren“ des BMNT zu erfüllen: mehr Radverkehr im Alltag. Ich habe 2010 die Vorbildkampagnen analysiert und um eigene Ideen erweitert; das daraus resultierende Konzept habe ich dem Umweltministerium und den Radverkehrsbeauftragten der Bundesländer vorgestellt. 2011 erfolgte der Start der Kam-

pagne. Im Jahr 2018 wurde dann beschlossen, dass wir „RZA“ mit dem Vorarlberger Fahrradwettbewerb vereinen und bundesweit ab 2019 unter dem Titel „Österreich radelt!“ auftreten.

Was ist das Besondere an der Initiative?

Eine Besonderheit im internationalen Vergleich ist das tägliche Radel-Lotto (einen Monat lang, im Mai), in dem an jeden Werktag und in jedem teilnehmenden Bundesland ein/e Radler/in einen Preis gewinnt. Das Teilnehmer/innenfeedback bestätigt, dass das Reizvolle in der Mischung aus Gewinnspiel, Teamgedanke und spielerischem Wettbewerb (zwischen Personen, Teams und ganzen Firmen) besteht. Die Gewinnchance auf Preise dient eher als Aufmerksamkeitsreger und Anmeldemotivation, danach stehen Spaß und Wettbewerb im Vordergrund.

Inwieweit wurde das Gesundheitsargument thematisiert?

Wir haben das Gesundheitsargument natürlich als eines der Hauptargumente gegenüber Teilnehmer/innen und Betriebsleitungen verwendet und arbeiten auch mit Gesund-

heitsverantwortlichen in Betrieben zusammen. Inhaltlich bieten wir Hinweise auf die verbrauchten Kalorien und Infos zu Gesundheitsgewinn durch Radfahren an. Die Ärztekammer wird auch als Kooperationspartner an Bord sein und unterstützt die Kampagne inhaltlich.

Was war für die Umsetzung hilfreich?

Zuallererst die Zusage zur Kofinanzierung durch das Umweltministerium und einige Vorreiter-Bundesländer wie Wien und Oberösterreich. Dann die Kooperationszusagen durch andere Radkampagnen wie z. B. vom Fahrradwettbewerb Vorarlberg. Daraus ergab sich nach wenigen Jahren eine bundesweite Plattform für „Radelt zur Arbeit“.

Die große Zahl der angemeldeten Teilnehmer/innen ist als Anreiz für große Sachsporen wichtig, in die Kampagne mit attraktiven Sachpreisen einzusteigen. Die dadurch ermöglichten attraktiven Preise erhöhten wiederum die Anmeldezahlen.

Das Netzwerk an sogenannten „RZA-Betriebskordinator/innen“ als Ansprechpartner in

den Betrieben funktioniert gut als Multiplikator und Motivator. Mit der Umstellung 2019 werden auch Gemeinden, Vereine und Schulen mitmachen können, d. h. es geht nicht mehr nur um Arbeitswege. Davon erhoffen wir uns noch mehr Breite und Reichweite.

Was sind die Herausforderungen?

Die Finanzierung für Werbe- und Kommunikationsmaßnahmen, um das Potenzial des Themas voll zu entfalten.

Wie wurde „Radelt zur Arbeit“ aufgenommen? Welche Auswirkungen konnten beobachtet werden?


Wir haben vor allem positive Rückmeldungen gesammelt und über die Jahre über 40.000 aktiv teilnehmende Personen in der Kampagne versammelt. Davon waren meist um die 50 % bereits regelmäßig zur Arbeit radelnde Personen, die durch ihr Vorbild die andere Hälfte der Teilnehmer/innen motiviert hat. Ein überwältigender Teil der „neuen Radler/innen“ gab nach der Kampagnenteilnahme an, nun vermehrt zur Arbeit zu radeln und das beibehalten zu wollen. Die Kampagnenziele wurden sehr gut erfüllt.

Welchen Rat geben Sie anderen Organisationen bei der Planung bzw. Umsetzung von Maßnahmen und Projekten zur Förderung Aktiver Mobilität?

Flexibel und zielstrebig sein und immer die Perspektive der Zielgruppe(n) als zentral zu sehen.

Was ist Ihre Vision für die Mobilität in der Zukunft?

Dass aktive, schadstofffreie Mobilität – also Fuß- und Radverkehr - im urbanen Bereich 50 % des Modal Splits² ausmacht und auf längeren (Pendel-)Strecken die Kombination mit dem öffentlichen Verkehr in einem guten intermodalen Angebotsnetz sowohl Besitz als auch regelmäßige Nutzung von Kraftfahrzeugen obsolet macht.

Name	Österreich radelt	
Zielgruppe	als Veranstalter: Betriebe, Gemeinden, Schulen, Vereine etc. als Teilnehmende: Arbeitnehmer/innen, Bürger/innen, Schüler/innen, Vereinsmitglieder etc.	
Maßnahmenart	Wettbewerb	
Durchführung	Institutionen registrieren sich als Veranstalter, Angehörige melden sich an, Wege online bzw. per App eintragen, Gewinnspiel und Abschlussveranstaltung.	
Zeitraum	Basis-Kampagne: 21. März bis 30. September – ergänzt durch zusätzliche Aktionen	
Kosten	keine	
Kontakt (Plattformbetreuung "Österreich Radelt")	Energieinstitut Vorarlberg, Fachbereich Mobilität, Magdalena Pircher Telefon: +43 (0) 5572 31202-79 E-Mail: magdalena.pircher@energieinstitut.at	
Kontakt (Marketing „Österreich radelt“)	Die Radvokaten Alec Hager; E-Mail: hager@radeltzurarbeit.at	
Links	www.fahrradwettbewerb.at ; www.radelt.at (ab März 2019)	 

2 Der Modal Split (= Verkehrsmittelaufteilung) beschreibt die Wegeanteile, die an Werktagen mit den fünf Hauptverkehrsmitteln - zu Fuß, Fahrrad, öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr als Mitfahrer/in und als Lenker/in - zurückgelegt werden (Tomschy R. et al (2016).



© Mobilitätsagentur Wien, Christian Fürthner



Beat the Street

Spielerisch zu mehr Bewegung

Beat the Street ist eine Aktion, bei der – in ihrer ursprünglichen Variante – Schulkinder und Eltern gemeinsam Schritte/Kilometer für die Schulklasse sammeln, die sich aber auch sehr gut auf Gemeindeebene umsetzen ließe. Alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer erhalten Chip-Schlüsselanhänger oder -Karten, die die Distanzen zwischen sogenannten „Beat Boxen“ messen, die an diversen Stellen im Straßenraum des Quartiers positioniert sind. Gewinner ist die Schule, die innerhalb von sechs Wochen die meisten Schritte/Kilometer gesammelt hat. Ziel der Aktion ist es, das Bewegungsverhalten der Kinder und Erwachsenen nachhaltig positiv zu verändern und somit die Gesundheit zu fördern, das Gemeinschaftsgefühl zu stärken und die Bürgerinnen und Bürger zu motivieren, kurze Strecken

im Alltag mit dem Fahrrad, dem Scooter oder zu Fuß zurückzulegen. Rund drei Viertel aller angesprochenen Schulkinder im Alter von 6-14 Jahren haben 2017 in Simmering aktiv an Beat the Street teilgenommen. Freunde, Eltern und Großeltern unterstützten die Kinder beim Punktesammeln, um deren Teams zum Sieg zu verhelfen. Kinder fungierten damit zusätzlich als Trigger für mehr Bewegung der Erwachsenen. Auch Vereine, Firmen, Jugend- oder Senior/innengruppen konnten mitmachen. Das Projekt ist für die Teilnehmer/innen gratis und niederschwellig und erreicht damit alle Gesellschaftsschichten.

Beat the Street wurde in Österreich bereits in Wiener Neustadt, St. Pölten, Wien-Simmering und Wien-Donaustadt durchgeführt.



Ingo und Karin Dopplinger

„Beat the Street motiviert auf zeitgemäß spielerische Art zu mehr Bewegung. Ein zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegter Schulweg könnte ein Drittel des von der WHO empfohlenen täglichen Bewegungsbedarfes eines Kindes abdecken.“

Name	Beat the Street	
Zielgruppe	Kindergartenkinder, Schüler/innen (Volksschule und Sekundarstufe 1 und 2), Pädagog/innen, Eltern, Gemeinden	
Maßnahmenart	Wettbewerb	
Teilnahme	An Beat the Street können zurzeit nur ausgewählte Schulen und Grätzeln in Wien im Rahmen eines Projekts der Mobilitätsagentur Wien teilnehmen. Interesse kann bei der Mobilitätsagentur Wien und bei Dopplinger & Dopplinger GmbH bekundet werden. Voraussetzung für die Durchführung ist eine Kofinanzierung des Bezirks, der Gemeinde oder eines dritten Trägers.	
Dauer	6 Wochen	
Kosten	bei Umsetzung für Schulen kostenlos	
Kontakt (Projektvermarktung und information)	Dopplinger & Dopplinger GmbH Karin & Ingo Dopplinger Telefon: +43 (0) 1 40 95 777 E-Mail: karin.dopplinger@ddbvb.at; ingo.dopplinger@ddbvb.at https://www.dbbvb.at/#zeile6	
Kontakt (Information und Durchführung)	Mobilitätsagentur Wien Petra Jens Telefon: +43 (0) 1 4000 49900 E-Mail: petra.jens@mobilitaetsagentur.at www.mobilitaetsagentur.at/	
Links	www.wienzufuss.at/2017/09/28/beat-the-street-wir-gehen-gemeinsam/ www.smartertogether.at/beat-the-street/	 



© Markus Gmeiner

Gut-Geh-Raum Bregenz

Interview mit Markus Linhart, Bürgermeister von Bregenz



In Bregenz wurde im Zuge eines Schulneubaus und der daraus resultierenden Verdoppelung der Schüler/innenzahl an der Schule Schendingen eine Schulstraße bzw. der sogenannte „Gut-Geh-Raum“ umgesetzt. Dabei wurde die Straße, an der die Schule liegt, zu Schulzeiten weitgehend verkehrsberuhigt. Die Zufahrt ist dann nur noch für Anrainer/innen, Linienbusse, Radfahrende und Zustelldienste erlaubt. Zusätzlich erfolgte eine starke Reduktion der Parkplätze um

das Schulumfeld und eine Attraktivierung des Gehens und Radfahrens. So wird die Sicherheit der Kinder gewährleistet und deren Eigenständigkeit gefördert. Begleitet wurden die Maßnahmen mit einem Paket an Kommunikation, Bewusstseinsbildung und diversen Aktionen. Die Schüler/innen werden motiviert, selbstständig zu Fuß oder mit dem Fahrrad in die Schule zu kommen und sich die neu geschaffenen Aufenthaltsbereiche in der Straße anzueignen.

Foto: Markus Linhart



Markus Linhart,
Landeshauptstadt Bregenz, Bürgermeister

Wie kam es zur Umsetzung des „Gut-Geh-Raumes“ in Bregenz?

Die Landeshauptstadt Bregenz hat durch den Neubau der Schule Schendingen 2017 eine Volks- und eine Mittelschule zusammengeführt. Die Schüler/innenzahl hat sich durch diese Zusammenlegung von 300 auf 600 Schü-

lerinnen und Schüler verdoppelt. Noch vor dem Neubau ergab eine Mobilitätsanalyse für die dort ansässige Volksschule Kapazitätsengpässe im Bereich des motorisierten Individualverkehrs (Parkplätze, Elterntaxis) und des öffentlichen Verkehrs (Haltestellenfläche), allgemein schmale Straßen- und Gehsteigverhältnisse so-

wie oft leider ein generell geringes Mobilitätsbewusstsein der Beteiligten. Deshalb wurde von uns ganz gezielt eine Maßnahme zur Verkehrsberuhigung in Angriff genommen. Von der Abteilung Planung und Bau der Landeshauptstadt Bregenz wurde aktiv die Initiative ergriffen, um ein potenzielles Verkehrschaos, verursacht durch Elterntaxis bei einer doppelten Schüler/innenzahl, in den Griff zu bekommen.

Was ist das Besondere am „Gut-Geh-Raum“?

Unser „Gut-Geh-Raum“ umfasst eine verkehrsfreie Wuhrwaldstraße zu Schulzeiten von 7:15 bis 17:00 Uhr. Die Sackgasse bietet eine Aufenthaltsfläche für die Bushaltestelle. Zudem hat man es gewagt, eine starke Reduktion der Parkplätze vorzunehmen. Es gibt nur noch fünf Plätze inklusive zwei Behindertenparkplätze vor Ort. Neu sind die viel großzügiger gestalteten Radabstellanlagen. Insgesamt hat man eine bessere Durchwegung des Schulumfeldes erreicht. Dazu arbeiten wir kontinuierlich an bewusstenfördernden Maßnahmen, wir kommunizieren sehr viel – auf verschiedenste Art und Weise –, nur so bleibt das Thema in unseren Köpfen, in den Köpfen aller Beteiligten.

Inwieweit wurde das Gesundheitsargument thematisiert?

Kinder, die schon früh über gute und sichere Aktionsräume verfügen, die sie selbstständig erreichen können, werden nicht nur in ihrer Selbstständigkeit und persönlichen Entwicklung gefördert. Gute Aktionsräume verhindern schlicht und einfach Bewegungsmangel. Im Falle der Mittelschule Schendingen handelt es sich um eine Sportmittelschule. Die Schülerinnen und Schüler werden seitens der Schule aktiv angehalten, zu Fuß oder mit dem Rad in die Schule zu kommen. Laufende Kommunikationsmaßnahmen und Aktionen der Schule, wie zum Beispiel eine Verteilak-

tionen von Frühstückszopf-Fahrrädern oder Jausenbrot-Stiefelchen an alle Kinder, die zu Fuß zur Schule kommen, machen einfach aufmerksam – und sagen: „Super, dass du zu Fuß kommst! Das tut dir gut, das macht dich fit, das tut uns allen gut“.

Was war für die Umsetzung hilfreich?

Besonders hilfreich war, dass wir das Thema auch mit etwas Humor aufgegriffen haben. Auf unsere Initiative hin wurde in Bregenz neben Elternschreiben, Info-Blättern oder Medienberichten der Schulfilm „Selbstständig zur Schule“ mit der Multimediaagentur Christoph Skofic in einer Kooperation mit dem Land Vorarlberg, dem Landesschulrat und „Sicheres Vorarlberg“ sowie den Umlandgemeinden produziert. Gedreht wurde an der Schule Schendingen selbst. Die Verbreitung des Films erfolgte in ganz Vorarlberg vor Schulbeginn 2017 bei der offiziellen Direktorenkonferenz, an der alle Volksschul- und Mittelschul-Direktoren/innen teilnahmen.

Der Film zeigt eine junge, fürsorgliche Mutter, die ihr Kind zur Schule fährt – selbstverständlich und unbeirrt über den Schulhof, hinein in das Schulgebäude und durch den Gang bis direkt ins Klassenzimmer. Begleitet von liebevollen Hinweisen der Mutter für das Kind wird das Verhalten der Mutter konterkariert. Die Fürsorge ist klar überspitzt formuliert, wirkt dadurch total komisch und bringt trotzdem zum Nachdenken. Der Film endet mit der Aussage, das Beste für unsere Kinder sind schlicht weniger Autos vor Schulen. Der Film wurde auch an den Elternabenden vorgeführt. Die Eltern haben über das Verhalten der Mutter im Film sehr gelacht. Und doch hat sich der eine oder die andere ein bisschen ertappt gefühlt. Naja, und für die Kinder war sowieso klar – es ist nicht sehr cool, von den Eltern bis vor die Schultüre gefahren zu werden.

Welche Herausforderungen gab bzw. gibt es?

Die starke Reduktion der Parkplätze – das war definitiv eine Herausforderung. Aber das Argument zugunsten der verbesserten, sicheren Aufenthaltsbereiche für die Kinder war letztlich ein sehr starkes und überzeugendes.

Wie wurde der „Gut-Geh-Raum“ aufgenommen? Welche Auswirkungen konnten beobachtet werden?

Das freut mich wirklich, dass ich das uneingeschränkt sagen kann: Sehr gut. Verstopfte Zufahrtsstraßen, wartende, aus- und einparkende Autos vor der Schule, das gibt es nicht mehr. Die Nachbarn sind über die Verkehrsberuhigung erfreut. Das Mobilitätsverhalten der Schülerinnen und Schüler der Mittelschule hat Vorbildwirkung auf die Volksschulkinder. Wenn die Schule und das Lehrpersonal so wie hier hinter einer solchen Maßnahme stehen, wird es nach außen sichtbar und gelebt.

Welchen Rat geben Sie anderen Schulen bzw. Gemeinden bei der Planung bzw. Umsetzung von Maßnahmen und Projekten zur Förderung Aktiver Mobilität?

In Vorarlberg werden 12 % der Kinder in die Schule gefahren. Bei einer Schule mit 300 Schüler/innen bedeutet das, dass in einem engen Zeitraum kurz vor Schulbeginn rund 35-40 Autos vor einer Schule halten. Viele Eltern, deren Kinder nicht mit dem Auto in die Schule gebracht werden, empfinden die Autos der Eltern und das damit verursachte Verkehrschaos vor den Schulen als eine große Gefahr. Somit kommen solche Verkehrsberuhigungsmaßnahmen besser an als grundsätzlich gedacht. Es braucht halt ein bisschen Mut, anfängliche Zweifel und Unsicherheiten auszuhalten, denn der „Gut-Geh-Raum“ zeigt eines ganz klar: Es funktioniert.

Was ist Ihre Vision für die Mobilität in der Zukunft?

Ein sicheres Umfeld für jedes Kind! „Ja“ zum Gehen, zum Fahrradfahren und Busfahren. Und – das Beste für unsere Kinder sind weniger Autos vor Schulen. Eigentlich ganz einfach.



Name	Gut-Geh-Raum Bregenz
Zielgruppe	Gemeinden, Schulen
Maßnahmenart	Verkehrsorganisation 
Durchführung	Verkehrsberuhigung und Reduktion von Stellplätzen bei gleichzeitiger Attraktivierung des Gehens und Radfahrens. Begleitende Maßnahmen in Form von Kommunikation, Bewusstseinsbildung, Aktionen.
Zeitraum	2017
Kosten	keine Angabe
Kontakt	Landeshauptstadt Bregenz Telefon: +43 (0) 5574 410 4500; E-Mail: kommunikation@bregenz.at
Links	www.energieinstitut.at/gemeinden/mobilitaet/best-practice-beispiele-2/gut-geh-raum-bregenz/ 



Foto: Adobe Stock



Sanfte Mobilität – Verkehrssparen in Traun

Gemeinde auf einem guten Weg

Mit dem Projekt „Sanfte Mobilität – Verkehrssparen Traun“ soll eine Änderung der Verkehrsmittelwahl bei der Bevölkerung erreicht werden. In die Wege geleitet wurde es bereits im Jahr 2005 mit einem Gemeinderatsbeschluss zur Förderung sanfter Mobilität. Die Anteile des Radfahrens, des Gehens und des öffentlichen Verkehrs sollen stetig erhöht werden, während der Anteil des Pkw-Verkehrs verringert werden soll.

Umgesetzt werden Maßnahmen des Mobilitätsmanagements in Schulen, Betrieben und der öffentlichen Verwaltung sowie spezifische Maßnahmen zur Förderung des Radfahrens und des öffentlichen Verkehrs. Einen großen Beitrag zur Förderung des öffentlichen Verkehrs leistet ein übergeordnetes re-

gionales Projekt, die Verlängerung der Linzer Straßenbahn durch das Zentrum von Traun, welche 2016 eröffnet wurde. Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs beinhalten u. a. ein jährliches Radfest, einen kostenlosen Fahrradanhängerverleih, Radlerstamm-tische, Aktion Kilometerzähler, Fahrrad-Fit-Gutscheine, Aktion Testradler, Bewerbung von Alltagsradrouten und Freizeitradrouten in und um Traun mit Wegbeschreibung, Elektrofahräder zum Testen, Installierung von vier Radservicestationen. Traun hat zudem einen eigenen Radverkehrsbeauftragten. Eine gezielte Öffentlichkeitsarbeit informiert die Bürger/innen über neue Maßnahmen und Aktionen rund um Verkehr und sanfte Mobilität und ist wichtig zur Förderung der Akzeptanz und Bewusstseinsbildung.



Rudolf Scharinger, Traun, Bürgermeister

„Die gesunde Mischung macht es aus. Wann immer es möglich ist, sollten die Menschen die umweltfreundlichsten Möglichkeiten zur Fortbewegung nutzen, also zu Fuß gehen, radeln oder mit Öffis fahren. Wer es einmal ausprobiert und konsequent umsetzt, verzichtet gerne möglichst oft auf das Auto. Die Kommunen sind daher aufgerufen, die optimalen Voraussetzungen dafür zu schaffen: fußgänger- und fahrradfreundliche Städte und ein gut ausgebautes Öffi-Netz. Wir als Stadt Traun sind auf einem sehr guten Weg.“

Name	Sanfte Mobilität – Verkehrssparen in Traun	
Zielgruppe	Gemeinden, Betriebe, lokale Bevölkerung, öffentliche Einrichtungen	
Maßnahmenart	Praxisbeispiel	
Durchführung	Maßnahmenpaket der Gemeinde mit den Schwerpunkten Bewusstseinsarbeit und Mobilitätsmanagement. Aktionen zur Förderung des Radverkehrs und des öffentlichen Verkehrs.	
Zeitraum	seit 2006	
Kosten	ca. 15.000 € pro Jahr	
Kontakt	Gemeinde Traun Gerald Seitlberger Telefon: +43 (0) 7229 688 412 E-Mail: gerald.seitlberger@traun.at	
Links	www.klimabuendnis.at/best-practice-datenbank/sanfte-mobilitaet-verkehrssparen-in-traun	



© walk-space.at



Fußgänger/innen-Check

Interview mit Dieter Schwab, Obmann des Vereins walk-space.at

Der Fußgänger/innen-Check ist ein Instrument, das vom Österreichischen Verein für Fußgänger/innen (walk-space.at) entwickelt und initiiert wurde und darauf abzielt, Problemstellen im Fußwegenetz zu identifizieren und Verbesserungsvorschläge anzulegen. Im Mittelpunkt stehen der Dialog mit Bürger/innen und eine

gemeinsame Begehung ausgewählter Wegstrecken. Das „Pedestrian Audit“ wurde in England und Skandinavien entwickelt, um im Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern die Schwachstellen im Fußwegenetz auf eine einfache Art und Weise zu ermitteln.

Foto: Dieter Schwab



Dieter Schwab, Verein walk-space.at, Obmann

„Der Fußgänger/innen-Check für Städte und Gemeinden dient zur Verbesserung der Bedingungen für das Zufußgehen. Dabei werden interessierte Menschen vor Ort mit verantwortlichen Institutionen zusammengebracht und ein Rahmen für einen Dialog geschaffen, um möglichst rasch Qualitätsverbesserungen für ein attraktives Fußwegenetz bereitzustellen. Kriterien für ein attraktives Fußwegenetz sind auf Basis dieser Erfahrungen vor allem die Engmaschigkeit und Ausgestaltung des Wegenetzes, die Aufenthaltsqualität des Außenraumes, die Entschleunigung des Verkehrs, die Schnittstellen zum öffentlichen Verkehr, die Verkehrssicherheit und die soziale Kontrolle. Städte und Gemeinden, die qualitätsvolle Fußwege und öffentliche Räume als Wohlfühlorte inmitten des Alltags bieten, haben in Zukunft bestimmt die Nase vorn.“

Welchen Rat geben Sie anderen Gemeinden bei der Planung bzw. Umsetzung von Maßnahmen und Projekten zur Förderung Aktiver Mobilität?

Eine gute Förderung Aktiver Mobilität im Alltag – insbesondere des Gehens – benötigt klare Zuständigkeiten, Ressourcen (v. a. für die Umsetzung) und eine der Situation angepasste Lösung. Empfehlenswert ist dabei die Einbindung von Kindern, Jugendlichen und älteren Menschen in einen Dialogprozess. Dadurch können individuelle Bedürfnisse vor Ort beachtet und Verbesserungen in der Infrastruktur oder im Bereich der Bewusstseinsbildung angeregt

werden. Unser Tipp: einen Fußgänger/innen-Check an zwei oder drei Orten pilothaft starten.

Was ist Ihre Vision für die Mobilität in der Zukunft?

Wichtige Ziele des täglichen Bedarfs wieder in die Nähe bringen, Stichwort Fußläufigkeit. Die Mobilität in der Zukunft sollte menschenfreundliche, abwechslungsreiche, kleinteilige und für aktiv-mobile Menschen sichere Räume bereitstellen. Attraktive öffentliche Verkehrsmittel ermöglichen zudem, dass das Gehen in der Mobilitätskette qualitativ voll stattfinden kann.

Name	Fußgänger/innen-Check	
Zielgruppe	Gemeinden	
Maßnahmenart	Einzelmaßnahme	
Durchführung	Instrument zur Identifikation und Evaluierung von Problemstellen im Fußwegenetz, Begehung mit Bürger/innen	
Dauer	0,5 bis 2 Tage	
Kosten	Tagespauschale 620 bis 700 €	
Kontakt	walk-space.at – Der Österreichische Verein für Fußgänger/innen Dieter Schwab Telefon: +43 (0) 699 1237 5441 E-Mail: office@walk-space.at	
Links	www.walk-space.at/index.php/fussgaengercheck	



© Zukunftsraum Thayaland



RADPASS

Lokale Radfahr-Initiative in der Gemeinde

Die Aktion RADPASS wird seit dem Jahr 2014 in der Region Thayatal von den Gemeinden organisiert und von der Bevölkerung sehr geschätzt. Alle Bürger/innen, die mit dem Rad zur Arbeit, in die Schule, zum Arzt, zum Einkaufen, zu Gasthäusern etc. radeln, erhalten einen Stempel im RADPASS. Mit der Abgabe der Radpässe nehmen die Radler/innen an einem Gewinnspiel teil – je mehr volle Pässe, desto höher die Gewinnchance. Die Gewinne werden in feierlichem Rahmen bei einem Abschlussfest vergeben.

Alle 15 Gemeinden des Bezirkes Waidhofen/Thaya machen bei der Aktion mit, die auf lokaler Ebene von den Radverkehrsbeauftragten der Gemeinden koordiniert wird. Im Jahr 2018 beteiligten sich über 170 Betriebe, Geschäfte etc. an der Aktion, bei der 248 Radpässe abgegeben wurden. Es sind bereits positive Auswirkungen bemerkbar: Beispielsweise ist der Radverkauf in der Region gestiegen und gerade die Bevölkerung 50+ steigt zunehmend auf das Fahrrad um. Eine Weiterentwicklung des Konzeptes ist angedacht und soll schon nächstes Jahr umgesetzt werden.

Foto: Beate Grün



**Beate Grün, Verein Zukunftsraum Thayaland,
Kleinregionsmanagerin**

„Optimale Mobilität in der Zukunft wäre für mich, wenn jede/r über ein Rad verfügen kann. Es geht nicht um den Besitz eines Rades, sondern um ein Rad-Verleih-Service, das allen zur Verfügung steht. Die eigene Fähigkeit, mobil zu sein, soll in den Vordergrund rücken. Denn Radfahren trägt dazu bei, dass wir selbstständig mobil bleiben bis ins hohe Alter.“



Name	RADPASS	
Zielgruppe	Gemeinden, Betriebe, lokale Bevölkerung, öffentliche Einrichtungen	
Maßnahmenart	Aktion	
Durchführung	Menschen, die mit dem Rad zu Betrieben, öffentlichen Einrichtungen etc. kommen, erhalten Stempel im Radpass und nehmen damit an einem Gewinnspiel teil. Auf lokaler Ebene wird die Aktion von den Radverkehrsbeauftragten der Gemeinden koordiniert.	
Dauer	Die Aktion läuft von April/Mai bis Oktober.	
Kosten	kostenlos (Abschlussveranstaltung und Gewinne werden von Gemeinden und Betrieben gesponsert)	
Kontakt	Zukunftsraum Thayaland Beate Grün Telefon: +43 (0) 2843 26135 E-Mail: office@thayaland.at	
Links	www.thayaland.at/radl-pass/	



Foto: Mobilitätsagentur Wien/Christian Fürthner



Geh-Café

Gemeinsam die Stadt zu Fuß erkunden

Das Geh-Café ist eine Initiative der Mobilitätsagentur Wien. Bei geführten Spaziergängen lernen Wiener/innen Wiens Grätzeln kennen und können sich in entspannter Atmosphäre über Neuigkeiten zum Fußverkehr informieren und mit der Fußgängerbeauftragten diskutieren. Die Spaziergänge und Themenschwerpunkte werden von der Mobilitätsagentur ge-

meinsam mit engagierten Stadtinitiativen und Bezirksvertretungen sowie Autor/innen ausgearbeitet. Zum Ausklang jeder Tour, die ungefähr eine Stunde dauert, gibt es im bunten Pop-up-Geh-Café viel Raum für Gespräche bei Erfrischungen und kleinen Snacks. Die Teilnahme am Geh-Café ist kostenlos, barrierefrei und bedarf keiner Anmeldung.



Petra Jens, Mobilitätsagentur Wien, Beauftragte für Fußverkehr

„Das Geh-Café ist wie ein Urlaub in der eigenen Stadt. Es bietet die Gelegenheit, Grätzeln zu entdecken, die man so noch nicht kannte, die weniger touristisch oder kulturell geprägt sind. Und das Ganze passiert in einem angenehmen Rahmen. Mit dem Geh-Café haben wir gezeigt, dass die Menschen Angebote zum Zufußgehen sehr gerne annehmen, und ich sehe da noch weit mehr Potenzial.“

Name	Geh-Café	
Zielgruppe	lokale Bevölkerung	
Maßnahmenart	Einzelmaßnahme	
Durchführung	geführte Spaziergänge für Anrainer/innen mit weiteren Infos zum Fußverkehr und anschließendem Pop-up-Café	
Dauer	6 x pro Jahr ca. 1,5 bis 2 Stunden	
Kosten	kostenlos	
Kontakt	Mobilitätsagentur Wien Petra Jens Telefon: +43 (0) 1 4000 49906 E-Mail: petra.jens@mobilitaetsagentur.at	
Links	www.wienzufuss.at/geh-cafe/	



© Eliza Brunmayr



RadBuddy – Radel mit mir!

Routenfindung mit persönlicher Begleitung

Die Initiative „RadBuddy – Radel mit mir!“ ist eine Idee der Radlobby Wien und richtet sich an all jene Personen, die auf ihren Alltagswegen gerne mit dem Fahrrad unterwegs wären, aber nicht wissen, auf welcher Route sie am sichersten bzw. direktesten an ihr Ziel kommen. Routinierte Stadt-Radler/innen helfen weniger routinierten Radfahrer/innen bei ihren Alltagswegen mit dem Rad den richtigen Weg zu finden. Menschen, die Alltagswege gerne mit

dem Rad zurücklegen möchten, aber unsicher hinsichtlich der Routenführung sind, werden von ihrem RadBuddy von zu Hause abgeholt und auf dem besten Weg zum Ziel begleitet. Routinierte Radfahrende, die anderen Spaß am Radfahren in der Stadt vermitteln möchten, können sich als RadBuddy zur Verfügung stellen. Die Aktion ist für jene, die dieses Service in Anspruch nehmen wollen, kostenlos und wird dauerhaft für ganz Wien angeboten.



Ines Ingerle, Radlobby Wien

„Das Fahrrad ist das gesündeste und umweltschonendste Verkehrsmittel, mit dem man entspannt und oftmals schneller als mit motorisierten Gefährten ans Ziel kommt. Viele Menschen fahren täglich ihre Alltagswege mit dem Rad, andere würden das auch gern, sind aber unsicher, wo das am besten geht. Daher hat die Radlobby Wien das Prinzip des RadBuddys entwickelt: Routinierte Stadt-Radler/innen helfen weniger routinierten bei ihren Alltagswegen mit dem Rad. Gemeinsam kommen wir besser voran.“

Name	RadBuddy – Radel mit mir!	
Zielgruppe	Gemeinden, Radfahranfänger/innen, routinierte Radfahrer/innen	
Maßnahmenart	Aktion	
Durchführung	Routinierte Radfahrende begleiten weniger sattelfeste Radfahrer/innen bei ihren Alltagswegen in Wien. Interessierte melden sich direkt bei der Radlobby Wien.	
Dauer	laufend	
Kosten	kostenlos	
Kontakt	Radlobby Wien Ines Ingerle Telefon: +43 (0) 1 4000 49906 E-Mail: ines.ingerle@radlobby.at	
Links	www.radlobby.at/wien/radbuddy-radel-mit-mir	



Konzeptskizze für "Radspielplatz Wien" von Alec Hager
 inspiriert von den "Cykellegebanen" in Kopenhagen
 November 2017
 Details: radspielplatz.at

© Die Radvokaten



Radspielplatz

Eine coole Idee für coole Rad-Kids

Betreute Radspielplätze sollen Kindern auf spielerische Art und Weise nachhaltige Mobilität näherbringen. Das Konzept stammt vom Verein „Die Radvokaten“ und ist Preisträger des VCÖ-Mobilitätspreises 2018 sowie eines Ideenwettbewerbs der Wiener Wirtschaftsagentur.

Angesiedelt im städtischen Bereich zielt das Konzept auf den Erwerb grundlegender Radfahrfähigkeiten (Balance und Beherrschung) ab und zeichnet sich durch einen spielerischen Zugang aus. Er unterscheidet sich von einem Verkehrsgarten, welcher den Straßenverkehr in Miniaturform nachstellt und nur zur Vermittlung der Straßenverkehrsregeln und dem richtigen Verhalten im Verkehr dient. Ein Radspielplatz sollte hürdenfreien Zugang für bewegungshungrige Kinder, begleitetes Lernen für Anfänger/innen und Leihräder für alle Kinder bieten. Durch eine modulare Gestaltung soll aber auch eine gezielte Vorbereitung für die Freiwillige Radfahrprüfung und das Erlernen der Ver-

kehrsregeln möglich sein. Der Radspielplatz kann darüber hinaus auch Ausgangspunkt für gemeinsames Erlernen der Verkehrsrealität in beruhigten Bereichen sein.

Der Radspielplatz richtet sich vor allem an Kinder von 2-12 Jahren in Einrichtungen wie Kindergruppen, Kindergärten, Schulen und Kinder in ihrer Freizeit, u. a. begleitet von Aufsichtspersonen und zu bestimmten Zeiten von geschulten Trainer/innen betreut. Leihräder und -helme werden dabei zur Verfügung gestellt. Zusätzlich wird im Rahmen von Radfahrkursen eine Nutzung durch ältere Kinder und Erwachsene möglich sein (www.radspielplatz.at).


In Österreich wird der erste Radspielplatz zurzeit geplant und bis 2021 in der Seestadt Aspern in Wien umgesetzt. Weitere Umsetzungen sind in Wien und in anderen Bundesländern im Gespräch und können anhand eines modularen Baukastensystems individuell geplant werden.

Foto: Peter Provaznik



Alec Hager, Die Radvokaten, Idee und Konzept zum Radspielplatz

„Selbstständige Mobilität, Fahrradbeherrschung und körperliche Bewegung von Kindern nehmen in Österreich ständig ab, vor allem in Stadtgebieten. Dieser bedauerliche Trend hat negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit und Gesundheit, da eine frühe aktive Verkehrsteilnahme für das spätere sichere Verhalten im Straßenverkehr besonders wichtig ist. Unseren Kindern fehlen sichere Orte zum Erlernen und Üben des Radfahrens. Das möchte der Radspielplatz nach dänischem Vorbild anbieten! Damit Radfahren unbesorgt Spaß machen kann.“

Name	Radspielplatz	
Zielgruppe	Gemeinden, Schulen, Kinder	
Maßnahmenart	Infrastruktur	
Durchführung	Öffentlich zur Verfügung stehende Radspielplätze mit Leihmaterial. Betreuung insbesondere für Bildungseinrichtungen durch geschultes Personal.	
Kosten	Kosten abhängig von Voraussetzungen und Größe des Radspielplatzes	
Kontakt	Die Radvokaten Alec Hager Telefon: +43 (0) 650 94 64 968 E-Mail: hager@radvokaten.at info@fahrsicherrad.at	
Links	www.radspielplatz.at/	



Nextbike

Bikesharing für den Mobilitätslückenschluss

Nextbike* ist ein öffentliches, stationsbasiertes Bikesharingsystem, das in mehreren Bundesländern (Burgenland, NÖ) und Städten (Innsbruck, Klagenfurt) vertreten ist. Fahrräder können an allen Stationen (auch in anderen Gemeinden desselben Bundeslandes) zurückgegeben werden. Die Ausleihe erfolgt telefonisch oder per App. Mit einem Kundenkonto können bis zu vier Räder gleichzeitig ausgeliehen werden.

In Niederösterreich gibt es 198 Stationen mit 900 Fahrrädern in 73 Gemeinden. Die erste

Nutzungsstunde ist für Besitzer/innen der ÖBB-Vorteilscard oder VOR-Jahreskarte kostenlos, für Besitzer/innen der Niederösterreich-Card ist der gesamte Nutzungstag kostenlos. Besonders stark ist die Nutzung an Standorten mit gut ausgebautem öffentlichem Verkehrsnetz, die Räder werden intensiv als Ergänzung zum öffentlichen Verkehr verwendet.

In Innsbruck und Klagenfurt gibt es neben dem Standardtarif auch einen Vorteilstarif, der vor allem für Vielfahrer/innen geeignet ist.



Foto: WEINFRANZ

Stephan Pernkopf, Land Niederösterreich, Landesrat für Umwelt, Landwirtschaft, Energie, Landeskliniken und Feuerwehren

„Das Fahrradverleihsystem Nextbike ist ein Angebot des Landes NÖ für Gemeinden, die ihren Bürgerinnen und Bürgern eine gesunde und klimafreundliche Fortbewegung ermöglichen wollen. Mit Radverleihstellen in Kombination mit Bus und Bahn kann die letzte Meile zum Bestimmungsort aktiv zurückgelegt werden. Die öffentlich zugänglichen Fahrräder, welche einfach per App oder Anruf ausborgt werden können, helfen dabei, Lücken in den individuellen Mobilitätsketten zu schließen.“

* Nextbike ist ein urbaner Mobilitätsdienstleister, der in mehr als 25 Ländern öffentliche Fahrradverleihsysteme betreibt und dafür gleichzeitig Namensgeber ist.

Name	Nextbike	
Zielgruppe	Gemeinden	
Maßnahmenart	Infrastruktur	
Durchführung	stationsbasiertes Bikesharing, Ausleihe per Telefon oder App, Rückgabe an allen Stationen innerhalb eines Bundeslandes	
Zeitraum	permanent (aber teilweise Winterpause)	
Kosten	NÖ, Burgenland: 1 € pro Stunde (diverse Ermäßigungen verfügbar) Innsbruck, Klagenfurt: 1 € pro 30 Min. (Normaltarif)	
Kontakt	<p>Nextbike Niederösterreich: NÖ Energie- und Umweltagentur Betriebs-GmbH Telefon: +43 (0) 2742 229 901 E-Mail: info@nextbike.at</p> <p>Nextbike Burgenland: Michael Chibin Telefon: +43 (0) 664 13 24 197 E-Mail: info@nextbike.at</p> <p>Stadtrad Innsbruck: Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahn GmbH Telefon: +43 (0) 512 90 80 69 E-Mail: stadtrad@ivb.at</p> <p>Nextbike Klagenfurt: Magistrat der Stadt Klagenfurt Telefon: +43 (0) 463 53 73 333 E-Mail: info@nextbike.at</p>	
Links	www.nextbike.at/de/	

LITERATURVERZEICHNIS

Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus (BMNT) [vormals Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft BMLFUW], Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie – bmvit (2015). Masterplan Gehen – Strategie zur Förderung des FußgängerInnenverkehrs in Österreich. Wien. www.bmvit.gv.at/verkehr/ohnemotor/publikationen/masterplangehen.html

Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus (BMNT) [vormals Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft BMLFUW] (2015). Masterplan Radfahren 2015–2025. Wien. www.bmnt.gv.at/service/publikationen/umwelt/MPRadfahrende.html

Bundeministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) (2017). Kosteneffiziente Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Gemeinden. Wien. www.klimaaktiv.at/mobilitaet/radfahren/bmvit-kosteneff-massnahmen.html

Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus (BMNT) [vormals Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft BMLFUW] (2009). Mobilitätsmanagement für Städte, Gemeinden und Regionen – Leitfaden. Wien.

www.bmnt.gv.at/umwelt/luft-laerm-verkehr/verkehr-laermschutz/mobilitaetsmanagement/MM_Staedte/LeitfadenMMkomreg.html

Bundeministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) (2015). Neue Wege zur Förderung des Radverkehrs in Gemeinden – Die Umsetzung von Fahrradstraßen, Begegnungszonen und Radwegen ohne Benützungspflicht. Wien. www.bmvit.gv.at/service/publikationen/verkehr/fuss_radverkehr/index.html

Fonds Gesundes Österreich (Hrsg.) (2018a). Aktive Mobilität – Argumentarium KOMPAKT. Intersektorale Argumente zur Förderung Aktiver Mobilität in Österreich. Wissensband 13. Wien. <http://fgoe.org/medien/Reihe%20Wissen>

Fonds Gesundes Österreich (Hrsg.) (2018b). Aktive Mobilität in Schule, Betrieb & Gemeinde – Models of Good Practice. Wissensband 14. Wien. <http://fgoe.org/medien/Reihe%20Wissen>

Herry, M., Sedlacek, N. & Steinacher, I. (2011). Verkehr in Zahlen Österreich. Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie. Wien.

Mobilitätsagentur Wien (Hrsg.) (2014). Strategiepapier Fußverkehr 2014. Wien. www.mobilitaetsagentur.at/wp-content/uploads/2016/06/Grundsatzbeschluss-Fussverkehr.pdf

Stadt Wien MA18 (2008). Masterplan Verkehr 2003. Evaluierung und Fortschreibung 2008. Werkstattbericht Nr. 95, Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung, Wien. www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008012.pdf

Tomschy R., Herry M., Sammer G., Klementschtz R., Riegler S., Follmer R., Gruschwitz D., Josef F., Gensasz S., Kirnbauer R., Spiegel T. (2016). Österreich unterwegs 2013/2014. Ergebnisbericht zur österreichweiten Mobilitätsbefragung „Österreich unterwegs 2013/2014“, im Auftrag von: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft, Österreichische Bundesbahnen Infrastruktur AG, Amt der Burgenländischen Landesregierung, Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Amt der Steiermärkischen Landesregierung und Amt der Tiroler Landesregierung. Herausgeber: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Wien. www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/statistik/oesterreich_unterwegs/

Transport for London (2017). Healthy Streets for London. Prioritising walking, cycling and public transport to create a healthy city. London. <http://content.tfl.gov.uk/healthy-streets-for-london.pdf>

Die Gesundheitsfolgenabschätzung (GFA) ist ein Instrument des Gesundheitsministeriums zur Abschätzung der positiven wie auch negativen gesundheitlichen Auswirkungen von politischen Maßnahmen in verschiedensten Sektoren, u. a. auch für Verkehrs- und Mobilitätsprojekte. www.sozialministerium.at/site/Gesundheit/Gesundheitsfoerderung/Gesundheitsfoerderung_Praevention/Gesundheitsfolgenabschaetzung/

Das Health Impact Assessment Tool for walking und cycling, kurz HEAT, ist ein von der WHO entwickeltes Online-Tool, das den Wert einer verringerten Sterblichkeit aufgrund von regelmäßiger Bewegung durch Radfahren

oder Zulußgehen abschätzt. HEAT liefert die Antwort auf die Frage: „Wenn x Personen regelmäßig eine Distanz von y zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurücklegen, was spart es an volkswirtschaftlichen Kosten (aufgrund einer verringerten Sterberate).“

www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/Transport-and-health/activities/guidance-and-tools/health-economic-assessment-tool-heat-for-cycling-and-walking

NÜTZLICHE HINWEISE

Klimabündnis Österreich

Das Klimabündnis ist das größte kommunale Netzwerk Österreichs und gleichzeitig eine globale Partnerschaft zum Schutz des Weltklimas. Ziel ist die Reduktion von klimaschädlichen Treibhausgasen durch kommunale Klimaschutz-Initiativen sowie der Erhalt des Regenwaldes in Südamerika durch Unterstützung der indigenen Partner/innen. Kern der Klimabündnis-Arbeit in Österreich ist Information, Bewusstseinsbildung, Vernetzung und Schulung der Klimabündnis-Partner/innen sowie Durchführung von Projekten und Kampagnen.

In Österreich ist das Klimabündnis das größte Klimaschutz-Netzwerk und umfasst Klimabündnis-Gemeinden, Klimabündnis-Betriebe, Klimabündnis-Schulen und –Kindergärten sowie alle neun Bundesländer. www.klimabuendnis.at/klimabuendnis-gemeinden

klimaaktiv mobil

klimaaktiv ist die Klimaschutzinitiative des Bundesministeriums für Nachhaltigkeit und Tourismus (BMNT) mit den vorrangigen Zielen Klimaschutz und Reduktion der Emissionen. klimaaktiv mobil widmet sich der nachhaltigen und emissionsfreien Mobilität mit den Themen rund um Aktive Mobilität (Radfahren, Gehen, öffentlicher Verkehr), Mobilitätsmanagement, Elektromobilität etc.

www.klimaaktiv.at/mobilitaet.html

www.klimaaktiv.at/gemeinden/verkehr.html

Im Rahmen der Initiative gibt es Klimaschutzförderungen für Mobilitätsprojekte (z. B. Verkehrs- und Mobilitätsprojekte, bewusstseinsbildende Maßnahmen etc.) und Förderungen rund ums Fahrrad (z. B. Radwege, Radabstellanlagen, Radverleih etc.). www.klimaaktiv.at/foerderungen.html

Fonds Gesundes Österreich (FGÖ)

Die Arbeit des FGÖ beruht auf dem 1998 beschlossenen Gesundheitsförderungsgesetz. Der FGÖ als österreichische Förder- und Kompetenzstelle sowie Drehscheibe für Gesundheitsförderung und Prävention setzt sich dafür ein, allen in Österreich lebenden Menschen das Erreichen eines hohen Alters bei guter Gesundheit zu ermöglichen. Zwei Strategien stehen im Mittelpunkt: Einerseits durch Projekte in Lebenswelten (z. B. Wohnort, Schule und Arbeitsplatz) gesundheitsfördernde Rahmenbedingungen zu schaffen und andererseits durch Information und Aufklärung die Gesundheitskompetenz zu erhöhen, damit die Menschen in die Lage versetzt werden, eigenverantwortlich „gesunde Entscheidungen“ zu treffen.

Unter anderem werden Projektförderungen vergeben, Projekterfahrungen sowie Informationsmaterialien zur Verfügung gestellt.

Projektsuche zu Gesundheitsförderungsprojekten in Gemeinden/Städten/Stadtteilen/Grätzeln: <http://fgoe.org/index.php/projektsuche>

Materialien und Tools zu Bewegung und Ernährung: http://fgoe.org/index.php/Wissenspool_zum_Thema_Gesunder_Lebensstil

Bestellformular: http://fgoe.org/index.php/Wissenspool_zum_Thema_Gesunder_Lebensstil

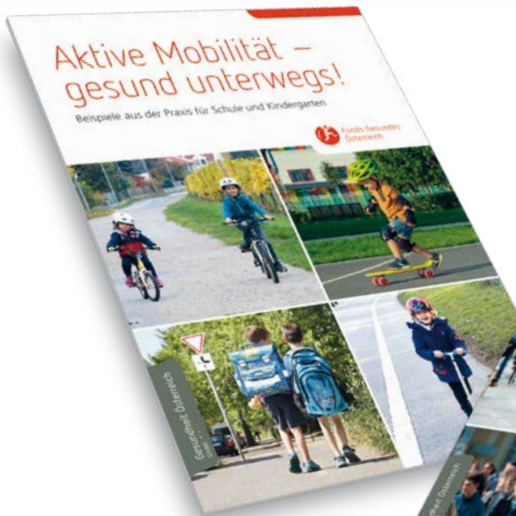
Projektförderung: http://fgoe.org/index.php/projektfoerderung_ueberblick

Kontakt: http://fgoe.org/geschaeftsstelle/verena_zeuschner

Gesundheit für alle!



Fonds Gesundes
Österreich



Die weiteren Broschüren mit den Beispielen Aktiver Mobilität aus der Praxis für Schule und Kindergarten sowie Betriebe können kostenlos beim Fonds Gesundes Österreich, ein Geschäftsbereich der Gesundheit Österreich GmbH, bestellt werden:

Aspernbrückengasse 2, 1020 Wien, Tel: 01/8950400, Fax: 01/8950400-720, fgoe@goeg.at,
Download unter http://fgoe.org/FGOe-Publikationen_downloaden