

Aktive Mobilität in Schule, Betrieb & Gemeinde: Models of Good Practice

Band Nr. 14 aus der Reihe WISSEN



Fonds Gesundes
Österreich

Aktive Mobilität in Schule, Betrieb & Gemeinde: Models of Good Practice

IMPRESSUM

Medieninhaber, Herausgeber, Verleger:

Gesundheit Österreich GmbH, Geschäftsbereich Fonds Gesundes Österreich



Fonds Gesundes
Österreich

Auftraggeber:

Gesundheit Österreich GmbH
Fonds Gesundes Österreich
Verena Zeuschner



Universität für Bodenkultur Wien
Department für Raum, Landschaft
und Infrastruktur

Bearbeitungsteam:

BOKU Wien - Institut für Verkehrswesen (Projektleitung)
Sandra Wegener, Juliane Stark, Christoph Link



Factum Verkehrs- & Sozialanalysen
Hermann Bahrstraße 9/11, 1210 Wien
Elisabeth Füssl, Karin Ausserer, Daniel Bell

Zitiervorschlag:

Fonds Gesundes Österreich (Hrsg.) (2018): Aktive Mobilität in Schule, Betrieb und Gemeinde:
Models of Good Practice.

Redaktionelle Mitarbeit:

Petra Winkler

Gestaltung: paco.Medienwerkstatt, Wien

Wien, Juni 2018

 **Bundesministerium**
Arbeit, Soziales, Gesundheit
und Konsumentenschutz

Gesundheit Österreich
GmbH 

 **Fonds Gesundes
Österreich**

Inhalt

Einleitung

Zusammenfassung

1	Problemstellung	7
2	Ziele	8
3	Arbeitspakete und Projektüberblick	8
4	Systemabgrenzung	9
4.1	Settings und Art der Maßnahmen	9
4.2	Definition von Good Practice	10
4.3	Nutzen durch Aktive Mobilität	10
4.4	Datenquellen	13
4.5	Kategorisierungsschema	13
5	Ergebnisse der Literaturrecherche	15
5.1	Digitale Matrix	16
5.2	Wissenslandkarte für Österreich	17
5.3	Maßnahmen Setting Schule	19
5.3.1	„Steckbriefe“	19
5.3.2	Kurzübersicht mit Bewertung	27
5.3.3	Strategien und Leitfäden	29
5.4	Maßnahmen Setting Betrieb	29
5.4.1	„Steckbriefe“	29
5.4.2	Kurzübersicht mit Bewertung	34
5.4.3	Strategien und Leitfäden	35
5.5	Maßnahmen Setting Gemeinde	36
5.5.1	„Steckbriefe“	36
5.5.2	Kurzübersicht mit Bewertung	44
5.5.3	Strategien und Leitfäden	46
6	Analyse ausgewählter Praxisbeispiele	47
6.1	Auswahl	47
6.2	Expert/inneninterviews (Einzelinterviews)	47
6.3	Ergebnisse	48
6.3.1	Setting Schule	48
6.3.2	Setting Betrieb	49
6.3.3	Setting Gemeinde	49
6.3.4	Ableitung von settingübergreifenden Erfolgsfaktoren	50
7	Zusammenfassung und Ausblick	54
	Referenzen	55
8	Anhang	57
8.1	Indikatorenliste für Kategorisierungsschema	57
8.2	Legende zur Kurzübersicht mit Bewertung	59

Einleitung

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 (WHO 2006).

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 Domäne körperlicher Aktivität eine tragende Rolle. Die Integration von aktiven Mobilitätsformen in den Alltag kann als große Chance gesehen werden, das Bewegungsausmaß der Bevölkerung zu erhöhen und damit die positiven Wirkungen auf die Gesundheit.

Direkte Wirkungen liegen dabei einerseits auf Ebene der individuellen Gesundheit und tragen damit wesentlich zur Lebensqualität und einem Leben in guter Gesundheit bei. Andererseits sind die Gesundheitswirkungen ebenso aus Public-Health-Perspektive besonders relevant. Berechnungen zufolge ist ein enormes Einsparungspotenzial für das Gesundheitssystem durch direkte und indirekte Gesundheitskosten zu erwarten.

Daher hat der FGÖ in seinem Arbeitsprogramm in der Programmlinie „Gesunder Lebensstil durch intersektorale Zusammenarbeit“ das Thema Aktive Mobilität aufgegriffen. Durch seine Maßnahmen zur Förderung aktiver Mobilitätsformen werden Grundlagen für eine qualitätsvolle intersektorale Arbeit in den Lebenswelten (Settings) der Menschen geschaffen.

Mit der vorliegenden Zusammenstellung von Beispielen guter Praxis zur Förderung aktiver Mobilitätsformen in den Lebenswelten Gemeinde, Schule und Betrieb wurden in diesem Wissensband nun konkrete Anknüpfungspunkte für gezielte Förderungen Aktiver Mobilität durch den Fonds Gesundes Österreich erarbeitet. Darüber hinaus soll der Wissensband übersichtlich und basierend auf definierten Kriterien eine Zusammenschau der Vielfalt von in Österreich existierenden Beispielen zur Förderung Aktiver Mobilität darstellen.

Zusammenfassung

Aktive Mobilitätsformen, zu denen das Radfahren und das Zufußgehen (bzw. beides auch in Verbindung mit der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel) zählen, bringen nicht nur aus ökologischer, wirtschaftlicher und sozialer Sicht Vorteile, sondern auch aus gesundheitlicher. Der wesentliche Nutzen für die Gesundheit entsteht durch die Erhöhung der körperlichen Aktivität und des Bewegungsumfanges im Alltag – ganz ohne sportliche Hintergedanken. In Expert/innenkreisen ist dieser Zusammenhang zwischen Mobilität und Gesundheit längst Thema und die Frage kreist um die Motivation der Verkehrsteilnehmer/innen, vermehrt zu Fuß zu gehen und/oder mit dem Rad zu fahren, und um die Art der Umsetzung.

Österreichweit werden für unterschiedliche Zielgruppen Projekte, Veranstaltungen und Kampagnen im Bereich Information, Bewusstseinsbildung und Kommunikation zur Förderung Aktiver Mobilität durchgeführt. Diese sollen mittel- bis langfristig Einstellungs- und vor allem Verhaltensänderungen bewirken. Gleichzeitig besteht Handlungsbedarf bei der Verhältnisänderung, sprich der Schaffung von Rahmenbedingungen (physical, social and legal environment) durch die Umsetzung von Maßnahmen (Infrastruktur für den Rad- und Fußverkehr, Serviceeinrichtungen etc.). Im Rahmen des Projekts werden erprobte Beispiele (Models of Good Practice) zur Förderung aktiver Mobilitätsformen in den Settings Schule (und Kindergarten), Betrieb und Gemeinde recherchiert und systematisiert. Models of Good Practice zeichnen sich u. a. durch Nachhaltigkeit, Dauerhaftigkeit, Niederschwelligkeit, Ressourcenschonung, Übertragbarkeit und Einbindung von Multiplikatoren/innen aus.

In den gesammelten Beispielen für das Setting **Schule** wird der Gesundheitsnutzen relativ häufig betont und explizit als Ziel definiert. Ausgangspunkt ist jedoch vorrangig eine unbefriedigende verkehrliche Situation im Schulumfeld. So soll durch den Umstieg auf aktive Mobilitätsformen vor allem eine Erhöhung der Verkehrssicherheit erreicht werden (z. B. durch autofreie Zonen vor Schulen). Aber auch der Umweltgedanke und die Einsparung von CO₂ sind wesentliche Argumente für die Implementierung von schulischen Maßnahmen und Aktionen zur Förderung Aktiver Mobilität. In den letzten Jahren gewinnt das Argument „Gesundheit durch Bewegung“ mehr und mehr an Bedeutung. Die Umsetzung erfolgt zumeist über bewusstseinsbildende Einzelmaßnahmen und Motivation zu Bewegung in Form von Spielen (z. B. Verkehrsschlängenspiel, Mobilitätsbox), Wettbewerben (z. B. BIKEline, run2sun) oder Ähnlichem.

Im Setting **Betrieb** geht es primär um die Entwicklung von Strategien, um die Mobilität von Mitarbeiter/innen oder Kund/innen möglichst ressourcenschonend (ökonomisch und ökologisch effizient) abzuwickeln. Im Sinne eines betrieblichen Mobilitätsmanagements spielen dabei Einsparungen von Zeit und Kosten, freiwerdende Flächen für Betriebserweiterungen (anstelle von Parkplätzen) und nur zum Teil die Förderung der Gesundheit eine Rolle. Als hoher Motivationsfaktor erweisen sich Wettbewerbe (z. B. Österreich radelt zur Arbeit) oder Incentives, wie z. B. das Sammeln von Eco-Miles. Zusätzlicher Beweggrund, Mobilitätsmaßnahmen umzusetzen, kann auch ein Imagegewinn sein, beispielsweise durch Erreichen von Umwelt-Gütesiegeln oder Auszeichnungen.

In **Gemeinden** wird zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs allgemein mit der Verbesserung der Lebensqualität in der Gemeinde durch Reduktion von Stau, Lärm, Emissionen und Unfällen bzw. mit der Erfüllung der Klimaziele argumentiert. Die Implementierung von konkreten Maßnahmen ist meistens in die Entwicklung von Raum- und Mobilitätskonzepten eingebunden, im Rahmen derer Infrastrukturmaßnahmen gesetzt oder bestimmte Services ausgebaut werden sollen. Gemeinden stellen somit die infrastrukturellen Rahmenbedingungen und Ressourcen bereit, die auch den beiden Settings Schule und Betrieb zugutekommen.

Spezifisch für das Setting Gemeinde ist, dass die Zielgruppe von Fördermaßnahmen für eine Aktive Mobilität heterogen ist: Anrainer/innen innerhalb der Gemeinde schließen Kinder, Jugendliche, Senior/innen etc. ein. Im Gesundheitskontext geht es auch um soziale Teilhabe (z. B. Verbesserung von Erreichbarkeiten in Gemeinden im ländlichen Raum). Die recherchierten Maßnahmen in Gemeinden weisen eine große Vielfalt und Bandbreite auf und sind über ganz Österreich verteilt. Sie reichen von Strategien (z. B. Mobilitätskonzepten, Reduktion des motorisierten Verkehrs, Autofreies Wohnen), Infrastrukturprojekten (z. B. Fahrradstraßen, Begegnungszonen), Mobilitätseinrichtungen (z. B. Mobilitätszentralen) und -services (z. B. Sharing von Lastenrädern, Nextbike) über bewusstseinsbildende Maßnahmen (z. B. Autofasten, Geh Café) bis hin zu technologiegestützten Innovationen (z. B. Apps) und Wettbewerben (z. B. Beat the street, RADIUS).

Förderlich für die erfolgreiche Umsetzung von Maßnahmen und Projekten in allen drei Settings ist oft ein konkreter Anlass bzw. hoher Handlungsdruck sowie die kontinuierliche 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 alle Settings. 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.

1 Problemstellung

Aktive Mobilitätsformen (Radfahren und Zufußgehen bzw. beides auch in Verbindung mit der Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln) bringen auf mehreren Ebenen (aus ökologischer, ökonomischer und sozialer Sicht) nachweislich Vorteile mit sich. Der wesentliche Nutzen für die Gesundheit entsteht durch die Erhöhung der physischen Aktivität und des Bewegungsumfanges im Alltag. Betrachtet man den Status quo des Bewegungslevels der Österreicher/innen, zeigt sich, dass nur etwa ein Fünftel der 11- bis 15-Jährigen und ein Viertel der Erwachsenen sich so oft und so viel bewegen, dass es die Gesundheit fördert (Titze et al. 2010). Laut WHO (2017) liegt die durchschnittliche Bewegungsempfehlung für Erwachsene bei 150 Minuten in der Woche und für Kinder und Jugendliche bei 60 Minuten pro Tag.

Untersuchungen zur Mobilität bzw. zur Gesundheit von Kindern und Jugendlichen zeigen, dass (1) „Elterntaxis“ auf Wegen stetig zunehmen, (2) die selbstständige Mobilität zurückgeht und (3) die Fettleibigkeit zunimmt (z. B. Funk & Fassmann 2002, Hillman et al. 1990, Limbourg 2010, Frauendienst et al. 2011, WHO 2006) – und das, obwohl besonders Kinder aktive Mobilitätsformen bevorzugen (Aschauer & Stark 2015). Die zunehmende Motorisierung ist einer der Gründe, warum Kinder im Alltag weniger Fahrrad fahren und zu Fuß gehen. Hinzu kommt, dass sich Kinder generell weniger (als früher) und nicht ausreichend bewegen und ihre Freizeit vielfach sitzend im Haus (mit neuen Medien) verbringen. Bei den Erwachsenen sind die Gründe für Bewegungsmangel vor allem zunehmende Tätigkeiten, die ausschließlich im Sitzen durchgeführt werden (z. B. Computer- und Schreibtischarbeit) sowie Lebensstile und Freizeitverhalten, die wenig Bewegung mit sich bringen.

Die Integration von aktiven Mobilitätsformen in die Alltagsmobilität kann als große Chance gesehen werden, den Bewegungslevel der Bevölkerung zu erhöhen und somit den genannten Trends entgegenzuwirken. Wenn man bedenkt, dass eine erwachsene Person (in Österreich) im Schnitt täglich 60 bis 80 Minuten unterwegs ist und dass 50 % aller Auto-Wege kürzer sind als 5 km (Herry et al. 2011), zeigt sich das große Potenzial des Radfahrens und Zufußgehens. Dass die Rahmenbedingungen und das Angebot dafür passen müssen (Strategien, Infrastruktur, rad- und fußgängerfreundliche Umgebung etc.), ist eine Voraussetzung. Aber auch eine positive Einstellung gegenüber aktiven Mobilitätsformen ist ein wichtiger Faktor (Stark et al. 2014). Österreichweit werden für unterschiedliche Zielgruppen Projekte, Veranstaltungen und Kampagnen von Stakeholdern auf allen Ebenen im Bereich Information, Bewusstseinsbildung und Kommunikation zur Förderung aktiver Mobilitätsformen durchgeführt. Imagekampagnen sollen mittel- bis langfristig Einstellungs- und vor allem Verhaltensänderungen bewirken. Gleichzeitig besteht Handlungsbedarf bei der Verhältnisänderung, sprich der Schaffung von Rahmenbedingungen (physical, social and legal environment) durch die Umsetzung von Maßnahmen (Infrastruktur für den Rad- und Fußverkehr, Serviceeinrichtungen etc.).

Bei der Vielzahl und Vielfältigkeit an bereits umgesetzten Maßnahmen fehlt bisher ein umfassender zielgruppen- und settingorientierter Überblick, eine Zusammenfassung von Erfolgsfaktoren und Handlungsempfehlungen sowohl für die praktische Umsetzung als auch als Basis für weitere Förderprogramme.

2 Ziele

Im Rahmen des Projekts werden erprobte Beispiele (Models of Good Practice) zur Förderung aktiver Mobilitätsformen in den Settings Schule (und Kindergarten), Betrieb und Gemeinde recherchiert und systematisiert. Die Systematisierung erfolgt nach einem Kategorisierungsschema, welches es ermöglicht, Maßnahmen gezielt nach bestimmten Aspekten zu screenen. Eine Systematisierung auf diesem Gebiet und deren Analyse ermöglicht u. a.:

- einen schnellen und gezielt für verschiedene Settings differenzierten Überblick zu Praxisbeispielen zu erhalten,
- Rahmenbedingungen (physical and social environment) und mögliche Ansatzpunkte für die Umsetzung von zukünftigen Maßnahmen zu erfassen,
- (settingübergreifende) Erfolgs- und Innovationsfaktoren zu aggregieren und konkrete Handlungsansätze für die Durchführung von Initiativen abzuleiten,
- eine Basis für die Weiterentwicklung von Förderprogrammen und Projekten in diesem Bereich zu erstellen, u. a. indem einerseits Zielgruppen identifiziert werden, die derzeit noch nicht (ausreichend) in Maßnahmen angesprochen werden, und andererseits indem zukünftige Förderungen stärker an Ursache-Wirkungsketten gekoppelt werden.

Ausgewählte Good-Practice-Interventionen werden im Rahmen von Expert/inneninterviews detailliert untersucht, um unter anderem auf folgende Aspekte näher eingehen zu können:

- Inhalte der Maßnahme und Nutzen hinsichtlich der Gesundheitsförderung für die Zielgruppe(n) und Institutionen
- Umfeld, Rahmenbedingungen und Umsetzbarkeit (einfach, kostengünstig, alltagstauglich)
- Faktoren, die zur erfolgreichen Umsetzung der Maßnahme beigetragen haben bzw. mögliche Hemmnisse und Strategien zur Bewältigung

Ziel ist es, basierend auf den Ergebnissen der Analyse (settingübergreifende) Erfolgsfaktoren für die Durchführung von Initiativen zur Förderung Aktiver Mobilität abzuleiten¹.

3 Arbeitspakete und Projektüberblick

Die Abwicklung des Projekts erfolgte in vier Arbeitspaketen (Abb. 1). Kern des Projekts ist eine umfassende Literaturrecherche zu vorliegenden (laufenden oder abgeschlossenen) Maßnahmen, Kampagnen, Interventionen zur Förderung Aktiver Mobilität (Zufußgehen und Radfahren, im Setting Schule auch Roller) in Schulen, Gemeinden und Betrieben hauptsächlich für Österreich mit einzelnen Ergänzungen aus dem europäischen Raum (AP2). Die Recherche (Desk Research) im Sinne einer Meta-Analyse erfolgte u. a. basierend auf der Broschüre „Aktive Mobilität - Informationen und Projekte“ des FGÖ unter Nutzung vorhandener Kontakte des Projektteams (siehe Kapitel 4.4). Dabei wurde empirisch-induktiv vorgegangen. Für eine systemische Betrachtung wurde für die Sammlung und Analyse der Beispiele ein Kategorisierungsschema entwickelt, welches auf alle Settings anwendbar ist (Kapitel 4.5). Ausgewählte

¹ Weiterführend könnten die Projektergebnisse als Basis dafür herangezogen werden, für die Praxis ein digitales Interventionstool zur Planung von Kampagnen für Aktive Mobilität zu entwickeln, welches es ermöglicht, zielgruppenspezifisch und gemäß gesetzter Rahmenbedingungen Kampagnen zu entwickeln. Vorüberlegungen dazu wurden von den Autor/innen bereits getroffen; eine Umsetzung im Rahmen dieses Projekts ist jedoch nicht möglich.

Praxisbeispiele wurden vertieft untersucht und Expert/inneninterviews durchgeführt (AP3). Die Ergebnisse wurden zur Ableitung von Erfolgsfaktoren und allgemeinen Handlungsempfehlungen synthetisiert und aufbereitet (AP4). Alle Arbeitsschritte in dem Projekt erfolgten in enger Abstimmung mit dem Auftraggeber.

4 Systemabgrenzung

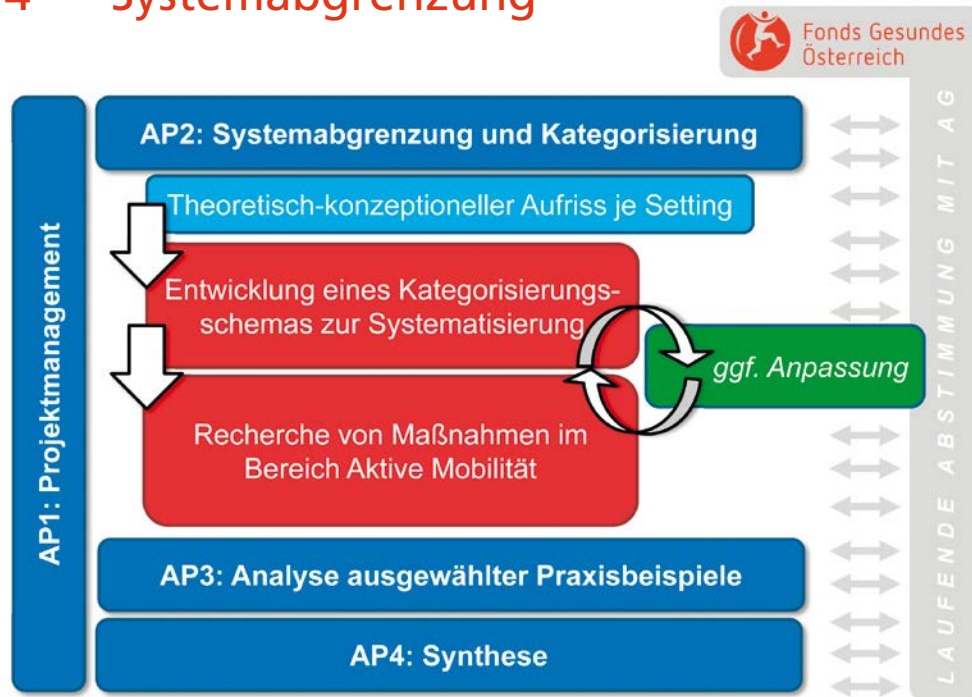


Abb. 1: Abwicklung des Projektes erfolgt in vier Arbeitspaketen

4.1 Settings und Art der Maßnahmen

Für das vorliegende Projekt zur Analyse von Maßnahmen zur Förderung Aktiver Mobilität (Zu Fußgehen und Radfahren) werden die Settings Schulen (und Kindergärten), Betriebe und Gemeinde einbezogen. Bei den untersuchten Maßnahmen handelt es sich vorwiegend um Initiativen und Aktionen aus den Bereichen Bewusstseinsbildung, Bildung, Service, Information und Kommunikation, die den Gesundheitsaspekt direkt oder indirekt ansprechen.

Strategien und Leitfäden wurden recherchiert und bei den jeweiligen Settings aufgelistet, aber nicht näher beschrieben. Zusätzlich wurden einige wenige Infrastrukturprojekte (z. B. Fahrradstraßen, Begegnungszonen etc.) in das Kategorisierungsschema aufgenommen.

Die Recherche bezieht sich auf Österreich mit einzelnen Ergänzungen aus dem europäischen Raum. Es wurden vorrangig aktuelle Projekte und Aktivitäten einbezogen (maximal ca. 10 Jahre alt). Der Fokus lag dabei nicht auf Quantität; vielmehr wurde versucht, einen Überblick über viele verschiedene Maßnahmen zu geben.

4.2 Definition von Good Practice

Unter Good Practice werden Maßnahmen verstanden, die möglichst

- großräumig,
- zielgruppenübergreifend,
- ressourcenschonend,
- niedrighschwellig und damit
- übertragbar,
- mit maximalen und nachhaltigen Effekten in die intendierte Richtung,
- innovativ,
- dauerhaft implementiert,
- nachvollziehbar dokumentiert sind,
- sowie Multiplikator/innen systematisch einbinden und
- ein Qualitätsmanagement aufweisen.

Auf Basis dieser Definition wurden die Indikatoren ausgewählt, die den Kern des Kategorisierungsschemas bilden. Nicht alle der genannten Faktoren konnten für die gesammelten Maßnahmen nachgewiesen werden. Dies lag unter anderem daran, dass die Maßnahmen in sehr unterschiedlicher Informationstiefe dokumentiert sind.

4.3 Nutzen durch Aktive Mobilität

In der Literatur finden sich unterschiedliche Definitionen zum Begriff der Aktiven Mobilität. Das österreichische Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) fasst in der Personenmobilität darunter alle „postfossilen Mobilitätsformen“ zusammen, welche alle aktiven Mobilitätsformen wie das Zulußgehen, Radfahren und die Nutzung weiterer „Mobilitätstools gegebenenfalls mit Antriebsunterstützung“ umfasst (BMVIT 2017). Im Wörterbuch des Mobile Lives Forums findet man eine weiter gefasste Definition, die die Energiebereitstellung durch die eigene Muskelkraft hervorhebt: „Active mobility refers to all forms of travel that require human energy (i.e. non-motor) and the physical effort of the person moving. Active mobility occurs via modes themselves referred to as ‘active’, namely walking and cycling“ (Forum Vies Mobiles 2015). Aktive Mobilität kann dabei auch die Nutzung von Inline Skates, Scooter, Skateboards oder von Rollstühlen miteinschließen. Andere Autor/innen benennen explizit auch Joggen, Skifahren und Schneeschuhwandern als aktive Mobilitätsformen (Public Health Agency of Canada 2014). Der Begriff „active mobility“ oder auch „active transport“ wird beispielsweise von „soft mobility“ abgegrenzt, da letzterer teilweise auch für öffentliche Verkehrsmittel oder Pedelecs verwendet wird (Forum Vies Mobiles 2015). In der Verkehrsforschung wird in Abgrenzung zu anderen Verkehrsmitteln häufig der Begriff „nichtmotorisierter Verkehr“ verwendet. Elektrisch betriebene Zweiräder nehmen eine Sonderstellung ein, da sie eine Mischform zwischen passiver und aktiver Mobilität darstellen. Für weitere Begriffsabgrenzungen aus

Theorie und Praxis wird auf das parallel laufende Projekt „Intersektorales Argumentarium zu Aktiver Mobilität in Österreich (Aktive Mobilität)“ verwiesen. Im Folgenden werden unter Aktiver Mobilität alle Fortbewegungsarten verstanden, die ganz oder teilweise auf Muskelkraft basieren. Diese Begriffsdefinition ist allgemein verständlich und für die in diesem Projekt relevanten Settings gleichermaßen anwendbar.

Der Nutzen durch Aktive Mobilität ist vielfältig. Die Wirkungsbereiche reichen von Gesundheit (höhere Lebensqualität durch körperliche Bewegung, verbesserte räumliche Orientierung etc.), Soziales (Zufußgehen und Radfahren ist für viele Menschen verfügbar und führt zu sozialen Interaktionen), Verkehr (eine stärkere Nutzung nichtmotorisierter Verkehrsmittel kann zur Reduktion von Stau beitragen), Umwelt (Aktive Mobilität ist umweltfreundlich und trägt dazu bei, Treibhausgase zu reduzieren) bis zur Ökonomie (günstige Mobilitätsformen, die Nutzung aktiver Mobilitätsformen kann dazu beitragen, die Flächeninanspruchnahme zu reduzieren oder externe Kosten wie zum Beispiel Staukosten und Gesundheitskosten reduzieren).

Der direkte Gesundheitsnutzen durch mehr Bewegung – auch durch Aktive Mobilität – ist vielfach erwiesen (z. B. Wanner et al. 2012, Andersen et al. 2000, Mueller et al. 2015). Allgemein gesehen stärkt Bewegung das physische und psychische Wohlbefinden, differenziert betrachtet ist Bewegung und Sport je nach Lebensabschnitt mit unterschiedlichen Zielsetzungen assoziiert (Tab. 1). Während Kinder Bewegung vor allem für die Entwicklung der Körper- und Raumwahrnehmung sowie zur Förderung der Entwicklung kognitiver und psychomotorischer Fähigkeiten brauchen, dient Bewegung und Sport im Erwachsenenalter vorrangig der Erhaltung der Fitness und dem Stressabbau. Bei Jugendlichen am Übergang zum Erwachsenenalter bedeutet Sport auch das Bewusstsein für den eigenen Körper zu schärfen. Für Senior/innen stellt Bewegung und die Möglichkeit, sich aktiv fortzubewegen, einen wichtigen Aspekt der sozialen Teilhabe dar. Welche Nutzenkomponenten durch die Förderung Aktiver Mobilität vorrangig angesprochen werden, unterscheidet sich je nach Setting bzw. der angesprochenen Zielgruppe. Darüber

Tab. 1: Bedeutung von Bewegung und Sport in unterschiedlichen Lebensabschnitten, übertragen auf die projektrelevanten Settings

Lebensabschnitt	Bedeutung von Bewegung und Sport	Setting
Kinder	Bewegungserfahrung, Motorik, Gehirnentwicklung, Körper- und Raumwahrnehmung	Schule/Gemeinde
Jugendliche	Aufbau von Fitness, Körperbewusstsein, Sozialisationserfahrungen	Schule/Gemeinde
Erwachsene	Gesundheit und Fitness, Stressabbau	Betrieb/Gemeinde
Senior/innen	soziale Teilhabe und Lebensqualität, Bewältigung der Alltagsanforderungen	Gemeinde

hinaus erfolgt die Maßnahmenumsetzung mit unterschiedlichen Ansätzen, je nachdem, ob sie vorrangig auf eine Verhältnisänderung oder Verhaltensänderung abzielen. Unter Verhältnisänderung kann dabei die Änderung der strukturellen Rahmenbedingungen verstanden werden, z. B. Änderung der rechtlichen Rahmenbedingungen, Infrastrukturausbau, Schaffen von Mobilitätsangeboten/-services. Wird durch Maßnahmen direkt die Verhaltensänderung

verfolgt, handelt es sich um bewusstseinsbildende Maßnahmen. Tab. 2 gibt einen Überblick über settingspezifische Charakteristika zur Umsetzung von Maßnahmen zur Förderung Aktiver Mobilität.

Setting **Schule** wird der Gesundheitsnutzen relativ häufig betont und explizit als Ziel definiert. Ausgangspunkt ist jedoch vorrangig eine unbefriedigende verkehrliche Situation im Schulum-

Tab. 2: Charakteristika zur Umsetzung von Maßnahmen zur Förderung Aktiver Mobilität

Aktive Mobilität	SCHULE	BETRIEB	GEMEINDE
Ziele	Bewegung, motorische Entwicklung, Selbstständigkeit	Angebot für Mitarbeiter/innen, Umweltzertifizierung	Lebensraum, Lebensqualität, Nachhaltigkeit
Gesundheitsziel*	●●	●	●
Strategien	Schulisches Mobilitätsmanagement	Betriebliches Mobilitätsmanagement	Raum- und Mobilitätskonzepte
Umsetzung	Einzelmaßnahmen: Aktivitäten, Initiativen, Spiele → Verhaltensänderung	Paket an Maßnahmen: Infrastruktur, Services, Information → Verhältnisänderung	Schwerpunkt Infrastruktur, aber auch Services, Information → Verhältnisänderung

*) Bedeutung des Gesundheitsnutzens als entscheidendes Argument für die Umsetzung von Maßnahmen zur Förderung Aktiver Mobilität: ● - gering bis ●●● - hoch

feld zu Schulbeginn- und -endzeiten. So soll durch den Umstieg auf aktive Mobilitätsformen vor allem eine Erhöhung der Verkehrssicherheit erreicht werden. Schulen handeln dabei häufig aus ihrem Verantwortungsbewusstsein für die Verkehrserziehung von Kindern heraus. Der Schulweg steht dabei im Fokus. Aber auch der Umweltgedanke und die Einsparung von CO₂ sind wesentliche Argumente für die Implementierung von schulischen Maßnahmen und Aktionen zur Förderung Aktiver Mobilität. In den letzten Jahren gewinnt das Argument „Gesundheit durch Bewegung“ mit den in Tab. 1 genannten Hintergründen mehr und mehr an Bedeutung. Die Umsetzung erfolgt zumeist über bewusstseinsbildende Einzelmaßnahmen in Form von Spielen, Wettbewerben o. Ä.

Während im Setting Schule der Gesundheitsnutzen häufiger adressiert wird, wird in Gemeinden eher allgemein mit der Verbesserung der Situation bzw. Lebensqualität in der Gemeinde durch Reduktion von Stau, Lärm, Emissionen und Unfällen argumentiert. Die Erfüllung der Klimaziele stellt oft die Argumentationsgrundlage dar. Die Implementierung von konkreten Maßnahmen ist häufig in die Entwicklung von Raum- und Mobilitätskonzepten eingebunden, im Rahmen derer Infrastrukturmaßnahmen gesetzt oder bestimmte Services ausgebaut werden sollen. Spezifisch für das Setting Gemeinde ist, dass die Zielgruppe von Fördermaßnahmen für eine Aktive Mobilität heterogen ist: Anrainer/innen innerhalb der Gemeinde schließen Kinder, Jugendliche, Senior/innen etc. ein. Im Gesundheitskontext geht es dabei auch um soziale Teilhabe (z. B. Verbesserung von Erreichbarkeiten in Gemeinden im ländlichen Raum).

Im Setting **Betrieb** geht es vorrangig um die Entwicklung von Strategien, um die Mobilität von den Mitarbeiter/innen oder Kund/innen möglichst ressourcenschonend (ökonomisch und ökologisch effizient) abzuwickeln. Im Sinne eines betrieblichen Mobilitätsmanagements spielen dabei Einsparungen von Zeit und Kosten, freierwerdende Flächen für Betriebserweiterungen (anstelle von Parkplätzen) und zum Teil die Förderung der Gesundheit eine Rolle. Hintergrund von Interventionen kann auch ein Imagegewinn sein, z. B. durch Erreichen von Umwelt-Gütesiegeln oder Auszeichnungen.

4.4 Datenquellen

Die Recherche (Desk Research) im Sinne einer Meta-Analyse erfolgte basierend auf folgenden Datenquellen:

- Internetrecherche
- eigene Referenzprojekte und Literaturdatenbanken der Projektpartner im Bereich Dialogmarketing, Gesundheit, Aktive Mobilität und Kinder- und Jugendmobilität
- Broschüre „Aktive Mobilität - Informationen und Projekte“ des FGÖ
- Aktivitäten des Klimabündnis Österreich (<http://www.klimabuendnis.at/>)
- Leitfäden von klima:aktiv mobil zum Mobilitätsmanagement für Schulen, Gemeinden und Betriebe (<https://www.klimaaktiv.at/>)
- VCÖ-Projekt Datenbank

4.5 Kategorisierungsschema

Zur systematisierten Recherche von Maßnahmen zur Förderung Aktiver Mobilität wurde ein Kategorisierungsschema entwickelt. Dieses enthält Kriterien bzw. Indikatoren, die für die Recherche in allen Settingbereichen anwendbar sind. Das entwickelte Set an Indikatoren soll die wesentlichen Merkmale der Good-Practice-Beispiele abdecken. Ein Fokus liegt auf der Analyse der Wirkungskontrolle der untersuchten Interventionen, um Orientierungshilfe für zukünftige Projektförderung geben zu können. Bei der Entwicklung des Kategorisierungsschemas wurde gemeinsam mit dem Auftraggeber ein Kompromiss hinsichtlich Umfang und Informationstiefe der erwünschten Datengrundlage, Rechercheaufwand und Datenverfügbarkeit getroffen.

Die Indikatoren decken folgende Bereiche ab (eine vollständige Übersicht zu den ca. 40 Indikatoren inklusive Variablenamen und Ausprägung ist dem Kapitel 8.1 im Anhang zu entnehmen):

1. **Beschreibung:** Indikatoren dieser Indikatorengruppe umfassen u. a. den Namen der Aktion, eine kurze Beschreibung sowie Informationen zur Art der Maßnahme (Bewusstseinsbildung, Spiel, Kommunikation etc.).

2. **Ziele:** Diese Indikatorengruppe umfasst Inhalte zu den adressierten Zielgruppen (z. B. Altersgruppe) und Verkehrsmitteln. Zusätzlich ist abgebildet, ob die Maßnahme explizit auf Gesundheitsförderung abzielt, auf Änderungen im Modal Split und/oder auf eine Verbesserung der Verkehrssicherheit. Darüber hinaus wird angegeben, inwieweit die Maßnahme eher Verhältnis- oder Verhaltensänderung beabsichtigt.
3. **Örtliche Systemabgrenzung:** Indikatoren in dieser Gruppe beschreiben den Wirkungsradius (lokal, kommunal, regional, national) und das Bundesland, in welchem die Maßnahme gesetzt wurde, inklusive Postleitzahl. Auf dieser Grundlage kann die Verortung des Zielgebietes auf der Wissenslandkarte erfolgen.
4. **Zeitliche Systemabgrenzung:** Der Zeitraum und die Dauer der Aktion wurden erhoben.
5. **Teilnahme:** Informationen zur Anzahl der Teilnehmer/innen bzw. Anzahl der teilnehmenden Einrichtungen werden dargestellt. Zusätzlich wird unter anderem der relevante Motivationskanal (Wettbewerb, Gewinnspiel, intrinsische Motivation etc.) für eine Teilnahme und die Richtung der Initiierung (top-down oder bottom-up) erhoben.
6. **Evaluierung:** Diese Indikatorengruppe umfasst die Information, ob die Maßnahme evaluiert wurde, wie die Evaluation erfolgte (z. B. quantitativ, qualitativ, über eine Ex-Post-Befragung der Teilnehmer/innen, Beobachtungen, Messungen) und welche Indikatoren für die Messung der Effekte herangezogen wurden.
7. **Effekte:** Bezugnehmend auf die Zielsetzungen der Maßnahme wird angeführt, inwieweit Effekte im Bereich der Gesundheit, des Modal Splits und/oder der Verkehrssicherheit in die intendierte Richtung erhoben wurden. Zusätzlich ist eine verbale Kurzbeschreibung der Ergebnisse der Maßnahme angeführt.
8. **Projektbeteiligte:** Diese Indikatorengruppe enthält u. a. Informationen zu den Initiatoren der Maßnahme und des involvierten Teams.
9. **Übertragbarkeit:** Diese Gruppe umfasst Indikatoren, auf deren Grundlage eine Einschätzung der Übertragbarkeit der Maßnahme erfolgen kann. Ein wesentlicher Aspekt dabei ist der Aufwand bzw. die Höhe der Kosten, die für die Durchführung der Maßnahme entstanden sind. Sofern verfügbar, wurden Informationen zu Erfolgsfaktoren und Hemmnissen gesammelt. Auf dieser Grundlage kann eine Einschätzung erfolgen, inwieweit die Maßnahme skalierbar ist.
10. **Sonstiges:** weitere Kommentare zur Maßnahme

In der Recherche zeigte sich, dass die Datenverfügbarkeit zu den umgesetzten Maßnahmen teilweise sehr gering war. Deshalb wurden einzelne ursprünglich angedachte Indikatoren, welche zu einer Einschätzung der Qualität der Maßnahme beitragen könnten, wie zum Beispiel die langfristige Wirksamkeit der Maßnahme oder ihre Multiplikatorenwirkung, aus dem Kategorisierungsschema mangels Verfügbarkeit an Informationen herausgenommen. Jene Aspekte wurden im Rahmen der detaillierten Analyse ausgewählter Praxisbeispiele bzw. im Rahmen der Expert/inneninterviews zu berücksichtigen versucht.

Im Ergebnis liegt eine digitale Matrix vor, welche die Vergleichbarkeit gewährleistet und das Filtern nach Auswahlkriterien ermöglicht.

5 Ergebnisse der Literaturrecherche

Abb. 2 zeigt eine Übersicht zur Vorgehensweise im Rahmen der Literaturrecherche und den Output, der in nachfolgenden Kapiteln dokumentiert ist. Die recherchierten Maßnahmen zur Förderung Aktiver Mobilität wurden mit Hilfe des **Kategorisierungsschemas** in einer **digitalen Matrix** (Excel-Tabelle) gesammelt (Kapitel 5.1). Darauf aufbauend wurde für den Bericht eine Auswahl an **Maßnahmen je Setting** aufbereitet (Kapitel 5.3 bis 5.5). Dabei war es das Ziel, je Setting eine Vielfalt an Maßnahmen darzustellen. Neben einer Kurzbeschreibung („**Steckbriefe**“) mit wesentlichen Eckdaten zu diesen ausgewählten Maßnahmen wurde eine **Kurzübersicht mit Bewertung** (Tabelle) von ausgewählten und aufbereiteten Indikatoren des Kategorisierungsschemas erstellt. Die Maßnahmen konnten nicht immer nur einem Setting zugeordnet werden; Überschneidungen gab es zwischen den Settings Betrieb und Gemeinde bzw. Schule und Gemeinde.

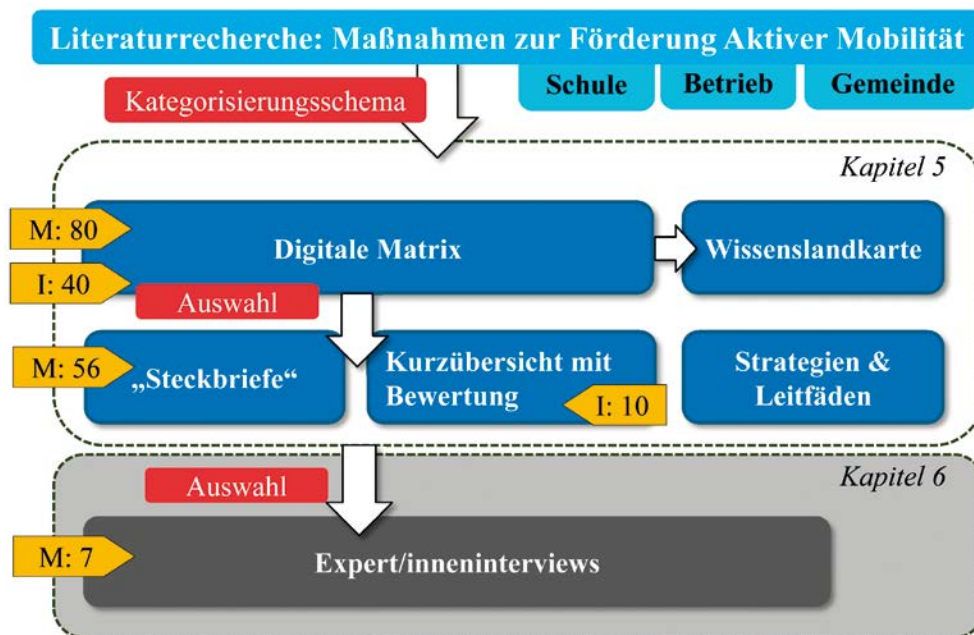


Abb. 2: Vorgehensweise bei der Literaturrecherche und Output (M – Anzahl Maßnahmen, I – Anzahl Indikatoren)

Darüber hinaus gibt es zu jedem Setting **Strategien & Leitfäden**, die Ideen und konkrete Anleitungen für die Umsetzung von Maßnahmen zur Förderung Aktiver Mobilität bieten. Um diese von den untersuchten Maßnahmen abzugrenzen, ohne die Information zu verlieren, wurden diese ebenfalls pro Setting dokumentiert. Die Ergebnisse der Literaturrecherche werden zusätzlich in einer **Wissenslandkarte** veranschaulicht (Kapitel 0).

In einem zweiten Schritt wurden zu herausragenden Good-Practice-Maßnahmen **Expert/inneninterviews** durchgeführt (Kapitel 6).

5.1 Digitale Matrix

Als ein Ergebnis der Literaturrecherche liegt eine digitale Matrix (Excel-Tabelle) zu Fördermaßnahmen für Aktive Mobilität je Setting vor. Insgesamt wurden 80 Maßnahmen recherchiert – davon (nach Setting):

Schule: 27

Betrieb: 10

Gemeinde: 43

Jedes Setting ist auf einem eigenen Tabellenblatt abgebildet (Abb. 3). Die Matrix enthält zusätzlich ein eigenes Tabellenblatt für die Beschreibung der Indikatoren. Es ist anzumerken, dass zum einen die Erhebung nicht auf Vollständigkeit beruht und zum anderen, dass die absolute Anzahl der verzeichneten Maßnahmen/Projekte/Initiativen kein Abbild für die Verteilung in der Grundgesamtheit darstellt. Da das Projektteam vorrangig Kompetenzen im Bereich Kinder-/Jugendmobilität aufweist, konnte für das Setting auf eine größere bereits bestehende Datenbasis zurückgegriffen werden.

SCHULE			KURZDARSTELLUNG																					
ID	Name	Beschreibung	Art	Vgl. IM		Zielgrupp. IM						Alter IM		ZielR	ZielS	ZielV								
NJM	STRING	STR	DROP	FO	IP	CO	S	A	K	E	C	AD	DB	S	A	K	S	CO	DB	SP	RE	S	B	
				VL	NEM											VL	NEM					VL		
10	EBKEbene	Die EBKEbene ist ein internetbasierter Fahrschulwettbewerb für Schulfahrräder ab der 4. Schulstufe. Mit dem Fahrrad zurückgelegte Schullewege werden mittels Helm-Chip elektronisch erfasst und als virtuelle Route im Web dargestellt. Für Rückmeldung den Schulfahrrädern sorgen Überwachungszeits, welche die teilnehmenden Schulen entlang der virtuellen Route verzeichnen können und die einer Punktabgabe genügt, die mit seinem Helm-Chip zum nächsten Zeitpunkt in der Schule einheißt.	Spil, Aktivierung, Bewusstseinsbildung	0	1	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	1	1	1
11	"aktiv, mobil + sicher + gesund"	"aktiv, mobil + sicher + gesund" ist ein Teilprojekt von LIFE CYCLE, einem Projekt der Europäischen Union (EU) dessen Ziel es ist, lebenslanges Radfahren zu bewerten und auf diese Weise einen Beitrag zur Gesundheitsförderung zu leisten. Dabei wurden die Themen Gesundheit + Bewegung + Ernährung + Verkehrssicherheit miteinander verknüpft. Ziel war es, bereits bekannte Maßnahmen zur Förderung des aktiven Mobilitätsverhaltens zu testen, weiterzuentwickeln und neue Maßnahmen, die den größten Erfolg versprechen, zu verfeinern und bekannt zu machen.	Bildung, Bewusstseinsbildung	0	1	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	1
12	Schulradfahrer	Förderung und Jugendliche sollen dazu motiviert werden, im Aktionsraum von Hirt bei ca. eine Woche vor Schulschluss möglichst viele Kilometer auf dem Bike zurückzulegen. Gezeigt werden alle Kilometer – also auch die, die in der Freizeit geritten sind, werden Teilweise verteilt. Die Förderung des Fahrradfahrens von Kindern und Jugendlichen ist dem Land vorübergehen großer Anliegen. Denn Radfahren hält fit und gesund und unterstützt die Lernaufgabe. Und wer sich schon in jungen Jahren häufig mit dem Rad bewegt, tut dies mit größerer Wahrscheinlichkeit auch im Erwachsenenalter.	Spil, Aktivierung, Bewusstseinsbildung	0	1	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	1	1	1

Abb. 3: Screenshot digitale Matrix, Setting Schule (Ausschnitt)

Die digitale Matrix bildet die Grundlage für die Auswahl herausragender Praxisbeispiele für die Expert/inneninterviews und für die Ableitung von über- und unterbelegten Kategorien und von Erfolgsfaktoren für die Synthese. Die digitale Matrix steht als Excel-Datei auf Anfrage zur Verfügung. Anfragen unter: verena.zeuschner@goeg.at

Die recherchierten Maßnahmen sind in einer Wissenslandkarte verortet dargestellt.

5.2 Wissenslandkarte für Österreich

Die „Wissenslandkarte“ enthält eine graphische Verortung der recherchierten Maßnahmen in Österreich je Setting. Die Darstellung basiert auf OpenStreetMap und ist unter folgendem Link abrufbar: https://umap.openstreetmap.co/de/map/mobilitatsprojekte_1392

Jede Verortung enthält einen Kurztitel, der per Mausklick abrufbar ist. Die digitale Karte lässt sich über die Zoomfunktion beliebig vergrößern bzw. verkleinern und ist via Login bearbeitbar (Abb. 4).

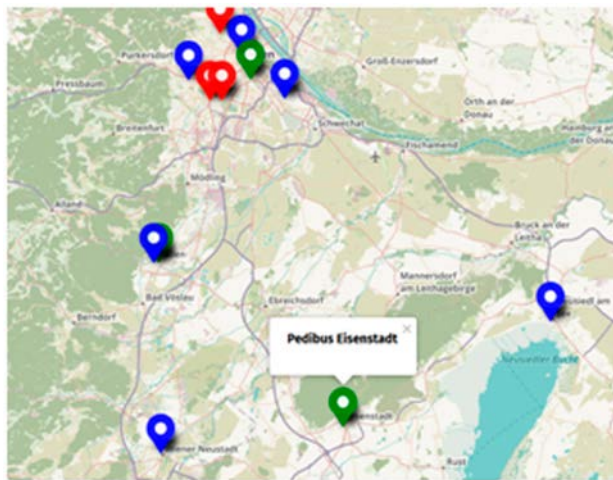


Abb. 4: Screenshot Verortung (Ausschnitt)

Die Maßnahmen wurden je nach Setting mittels Farbcode unterschieden. Zusätzlich werden Maßnahmen, die orts- oder bundeslandübergreifend umgesetzt wurden, mit einem anderen Symbol kenntlich gemacht. Dabei wurden Maßnahmen, die zwei Orte betreffen, punktuell verortet und ab drei betroffenen Orten als „flächig“ definiert. Österreichweite Maßnahmen sind in einem Cluster mittig in der Karte dargestellt. Sofern eine Maßnahme ein oder zwei gesamte Bundesländer betrifft, wurden diese mittels Flächensymbol mittig im jeweiligen Bundesland verortet.

Wissenslandkarte Maßnahmen zur Förderung Aktiver Mobilität (Österreich)

(basierend auf einer Literaturrecherche im Rahmen des Projektes Models of Good Practice; Stand: November 2017)

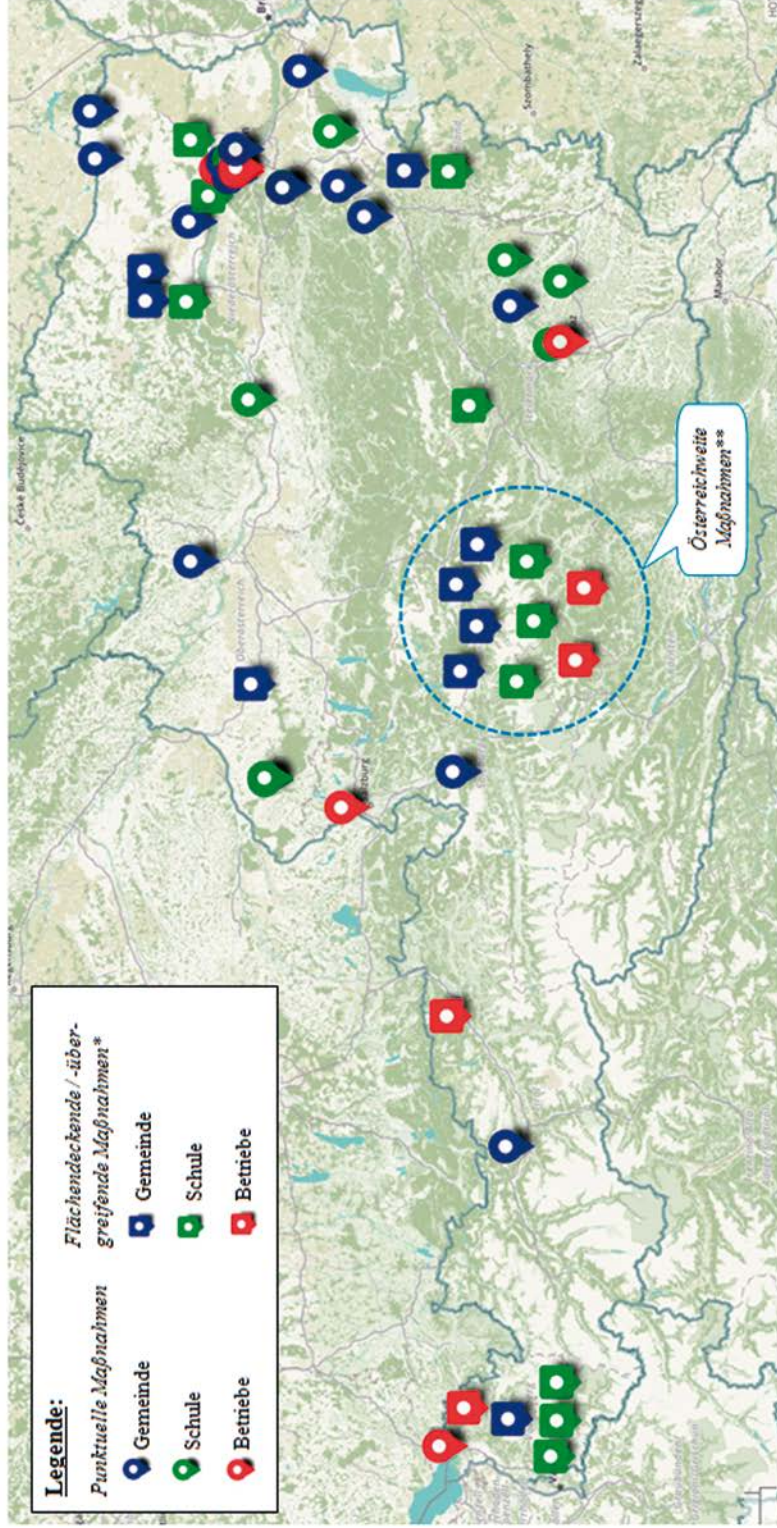


Abb. 5: Wissenslandkarte Österreich

*) mindestens 3 Orte betreffend

**) mindestens 3 Bundesländer betreffend

Anmerkung: Österreichweite Maßnahmen sind in einem Cluster mittig in der Karte dargestellt. Sofern eine Maßnahme ein oder zwei gesamte Bundesländer betrifft, wurden diese mittels Flächensymbol mittig im jeweiligen Bundesland verortet.

5.3. Maßnahmen Setting Schule

5.3.1. „Steckbriefe“

Im Folgenden sind ausgewählte Maßnahmen im Setting Schule kurz beschrieben. Zusätzliche Informationen zu der jeweiligen Maßnahme sowie weitere Beispiele finden sich in der digitalen Matrix (Excel-Tabelle).

BIKEline		SCH01-Rad
Keywords	Spiel, Aktivierung, Bewusstseinsbildung	
Beschreibung	Die BIKEline ist ein internetbasierter Fahrradwettbewerb für Schüler/innen ab der 4. Schulstufe. Mit dem Fahrrad zurückgelegte Schulwege werden mittels Helm-Chip elektronisch erfasst und als virtuelle Reise um die Welt dargestellt. Für Rückenwind bei den Schüler/innen sorgen Überraschungspreise, welche die teilnehmenden Schulen entlang der virtuellen Route verstecken können und die jener Pedalritter gewinnt, der mit seinem Helm-Chip zum „richtigen“ Zeitpunkt in der Schule eincheckt.	
Ziele	Schaffung eines Umwelt- und Gesundheitsbewusstseins	
Zielgruppe	Kinder (ab 5. Schulstufe), Lehrer/innen	
Ort	Steiermark, NÖ, Wien, OÖ, Kärnten, Tirol	
Evaluation	keine Evaluierung; positive Rückmeldungen der Lehrer/innen, Anstieg der Schüler/innen, die mit dem Rad in die Schule kommen	
Dokumentation	http://www.bikebird.at/BIKEline/ (2017-11) Interview mit Initiator von BIKEline im Rahmen des Projekts	

Radverkehrsförderung in Schulen: aktiv, mobil + sicher = gesund		SCH02-Rad
Keywords	Bildung, Bewusstseinsbildung	
Beschreibung	„aktiv, mobil + sicher = gesund“ ist ein Teilprojekt von LIFE CYCLE, einem Projekt der Europäischen Union (EU), dessen Ziel es ist, lebenslanges Radfahren zu bewerben und auf diese Weise einen Beitrag zur Gesundheitsförderung zu leisten. (...) Ziel war es, bereits bekannte Maßnahmen zur Förderung des aktiven Mobilitätsverhaltens zu testen, weiterzuentwickeln und jene Maßnahmen, die den größten Erfolg versprechen, zu verbreiten und bekannt zu machen.	
Ziele	Ziel war es, die Themen Gesundheit – Bewegung – Ernährung – Verkehrssicherheit miteinander zu verknüpfen.	
Zielgruppe	Kinder (VS, MS/Gym), Eltern	
Ort	Graz/ST (lokal und kommunal)	
Evaluation	keine Evaluierung; positive Rückmeldungen der Lehrer/innen, Anstieg der Schüler/innen, die mit dem Rad in die Schule kommen	
Wirkungen	erhöhtes Bewusstsein, erhöhtes Sicherheitsgefühl	
Dokumentation	http://www.fgoe.org/projektfoerderung/geofoerderte-projekte/FgoeProject_2075/58692.pdf (09-2017) https://www.bmvit.gv.at/verkehr/strasse/publikationen/sicherheit/vsf/downloads/04_endbericht_aktivmobilsichergesund.pdf (11-2017)	

SCHOOLBIKER		SCH03-Rad
Keywords	Spiel, Aktivierung, Bewusstseinsbildung	
Beschreibung	Kinder und Jugendliche sollen dazu motiviert werden, im Aktionszeitraum von März bis ca. eine Woche vor Schulschluss möglichst viele Kilometer auf dem Bike zurückzulegen. Gezählt werden alle Kilometer – also auch die, die in der Freizeit geradelt werden. Unter allen teilnehmenden Schulklassen, die mehr als 1.000 Kilometer geradelt sind, werden Geldpreise verlost. Die Förderung des Fahrradfahrens von Kindern und Jugendlichen ist dem Land Vorarlberg ein großes Anliegen. Denn Radfahren hält fit und gesund und unterstützt die Lernfähigkeit. Und wer sich schon in jungen Jahren häufig mit dem Rad bewegt, tut dies mit größerer Wahrscheinlichkeit auch im Erwachsenenalter.	
Ziele	Fitness, Gesundheit, Förderung der Lern- und Aufnahmefähigkeit, Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens (im Erwachsenenalter)	
Zielgruppe	Kinder und Jugendliche	
Ort	Vorarlberg, Tirol	
Evaluation	ja, in Tirol 6.676 Aktive	
Dokumentation	https://www.energieinstitut.at/gemeinden/aktivierung-der-bevoelkerung/school-biker/ (11-2017) https://www.tirolmobil.at/schoolbiker/O2/Dateien/Informationsblatt_Schoolbiker17.pdf?20171123113859 (11-2017)	

Elterntaxi – Leihtandem		SCH04-Rad
Keywords	Bewusstseinsbildung, Aktivierung	
Beschreibung	Zwei plus zwei (Firma in Deutschland, die sich auf Kinderfahrradanhänger und Familienmobilität spezialisiert hat) stellt zehn Familien einer Grundschule zehn Leihtandems zur Verfügung, um für zwei Wochen Familienmobilität neu entdecken zu können.	
Ziele	Sensibilisierung der Eltern für das Fahrrad als sicheres Verkehrsmittel zur Schule; Spaß an der gemeinsamen Bewegung entdecken	
Zielgruppe	Eltern	
Ort	D	
Evaluation	nein	
Dokumentation	Fahrradmobilität für Familien. Elterntaxi bringt Familien in Schwung (Artikel in ADFC Radwelt 6/06)	

Schulterblick		SCH05-Rad
Keywords	Bildung, Training	
Beschreibung	Im Sinne des Umsteigens auf kinder- und umweltfreundliche Mobilität in Wien bietet der Verein Schulterblick Radfahrkurse für Schulklassen der 4. und 5. Schulstufe und außerschulische Kurse für Eltern und Kinder an. In den Kursen wird den Kindern das Radfahren im Stadtverkehr und die Bedeutung des Radfahrens für den Klimaschutz nähergebracht. Übergeordnetes Ausbildungsziel ist ein Verständnis von einem Miteinander, Kommunikation und Kooperation mit anderen Verkehrsteilnehmer/innen.	
Ziele	Befähigung der Kinder zum sicheren Radfahren im Verkehrsraum	
Zielgruppe	Kinder der 4. und 5. Schulstufe	
Ort	Wien	
Evaluation	nein	
Dokumentation	http://www.schulterblick.at/ (11-2017)	

Freiwillige Radfahrprüfung		SCH06-Rad
Keywords	Bildung, Training	
Beschreibung	Die Radfahrprüfung wird oft im Rahmen des Schulunterrichts in der 4. Klasse Volksschule vorbereitet und durchgeführt. Die Prüfung ist freiwillig und berechtigt Kinder im Alter von zehn bis zwölf Jahren zum Lenken eines Fahrrades im Straßenverkehr ohne Begleitperson.	
Ziele	Befähigung der Kinder zum selbstständigen und sicheren Radfahren	
Zielgruppe	Kinder der 4. und 5. Schulstufe	
Ort	österreichweit	
Evaluation	k. A.	
Dokumentation	https://www.help.gv.at/Portal.Node/hlpd/public/content/61/Seite.610420.html (11-2017)	

Radkilometer sammeln (HS Munderfing)		SCH07-Rad
Keywords	Bewusstseinsbildung, Aktivierung, Spiel	
Beschreibung	Schüler/innen der HS Munderfing (OÖ) befassten sich ein Schuljahr lang mit Mobilität. Auslöser waren der ansteigende Hol- und Bringverkehr und die verbesserungsfähige Verkehrssicherheit in der Schulumgebung. Gesundheit und Umweltschutz waren wichtige Aspekte. (...) In Zusammenarbeit mit der Gemeinde wurden Fahrradkilometer gesammelt. 137 von 187 Schüler/innen beteiligten sich. In 40 Tagen fuhren sie 16.573,28 km, das entspricht einer CO ₂ -Belastung von 387,81 kg.	
Ziele	Erhöhung der Verkehrssicherheit im Schulumfeld; Gesundheit durch Bewegung, Änderung/Bewusstmachung des Mobilitätsverhaltens	
Zielgruppe	Kinder und Jugendliche (ab der 5. Schulstufe)	
Ort	Munderfing/OÖ	
Evaluation	CO ₂ -Einsparungspotenzial: 387,8 kg in 40 Tagen	
Dokumentation	https://mobilitaetsprojekte.vcoe.at/munderfing-mobilitaetskonzept (11-2017)	

PEDIBUS		SCH08-Fuß
Keywords	Bewusstseinsbildung, Erziehung, Aktivierung	
Beschreibung	Um Zufußgehen für Kinder attraktiv zu machen, wird der Schulweg als „Buslinie“ dargestellt. Kinder können bei den vereinbarten Haltestellen in den Pedibus „zusteigen“. Je nach Gemeindegröße können eine oder mehrere Linien, die von Aufsichtspersonen begleitet werden, eingerichtet werden.	
Ziele	Kinder und Eltern für den Schulweg zum Zufußgehen und damit zu mehr Bewegung zu motivieren, Erhöhung der Verkehrssicherheit im Schulumfeld durch Vermeidung von Bring-Fahrten mit dem Auto	
Zielgruppe	Kinder (VS), Eltern	
Ort	Wieselburg/NÖ; Eisenstadt/B; Vorarlberg (als „Kinderzüge“); Tirol	
Evaluation	quantitative, externe Erhebung mit Fragebögen; positive soziale Veränderungen	
Dokumentation	https://www.tips.at/news/wieselburg/land-leute/392521-pedibus-ein-autobus-auf-kinderfuesen (11-2017) http://www.klimabuendnis.at/best-practice-datenbank/pedibus-autobus-auf-fuessen-in-eisenstadt (11-2017) http://www.klimabuendnis.at/images/doku/factsheet_10_pedibus.pdf (11-2017)	

SCHOOLWALKER		SCH11-Fuß
Keywords	Bewusstseinsbildung, Aktivierung, Spiel	
Beschreibung	Die Idee und Vision von „schoolwalker“ besteht darin, Kinder zu einer umwelt- und gesundheitsschonenden Fortbewegung von und zur Schule zu animieren. Basis von Schoolwalker ist ein Schulwegausweis, den die Kinder für jeweils 6 Wochen im Herbst und 6 Wochen im Frühling bekommen. (...) Neben dem Punktesammeln für möglichst viele zurückgelegte Schulwege lernen die Kinder im Unterricht alles rund um die Themen Verkehr, Umwelt und Gesundheit. „schoolwalker“ ist ein festes Programm der aks Gesundheitsvorsorge.	
Ziele	Reduzierung des Verkehrs im Schulumfeld, Förderung der eigenständigen und aktiven Mobilität; Gesundheitsnutzen	
Zielgruppe	Kinder (VS), Eltern	
Ort	Burgenland (Bernstein, Rechnitz, Oberdorf, Wolfau, Buchschachen, Mariasdorf, Bad Tatzmannsdorf); Vorarlberg	
Evaluation	quantitative, interne Erhebung mit Fragebögen (zu Beginn und am Ende) Wirkungen: erhöhtes Bewegungsbewusstsein, signifikanter Anstieg des Ausmaßes der körperlichen Aktivität, Förderung interaktiver Sozialkompetenzen	
Dokumentation	https://www.kommunalnet.at/news/einzelansicht/schoolwalker-fuer-mehr-fitness-gesundheit-und-weniger-verkehr/news/detail.html (11-2017)	

Schulweg zu Fuß statt mit dem Elterntaxi		SCH14-Fuß
Keywords	Bewusstseinsbildung, Erziehung, Aktivierung	
Beschreibung	Zwei Wochen lang wurden alle Eltern dazu aufgefordert, Schulkinder in der Ortsmitte aussteigen zu lassen, damit diese die letzten 900 m zur Schule gemeinsam und zu Fuß zurücklegen können. Auch die recht zahlreichen Buskinder hatten die Möglichkeit, bei einer Haltestelle im Ort auszusteigen und sich dem „Pedibus“ anzuschließen. Der Zweck dieser Aktion ist ein vielfältiger: Primär sollen die Anzahl der Elterntaxis vor der Schule reduziert werden, um die Verkehrssicherheit vor der Schule zu gewährleisten.	
Ziele	Erhöhung der Verkehrssicherheit vor der Schule; Motivation zu Bewegung	
Zielgruppe	Kinder (VS, NMS), Eltern	
Ort	St. Margarethen a. d. Raab/ST	
Evaluation	nein	
Dokumentation	https://www.klimaaktiv.at/mobilitaet/mobilitaetsmanagem/bildung/Projekttyps_/Aktionswochen-in-St.-Margarethen-an-der-Raab.html (11-2017)	

run2sun		SCH15-Fuß
Keywords	Aktivierung, Spiel	
Beschreibung	„run2sun“ ist das Bewegungsprogramm für alle steirischen Pflichtschulen und eine schulbezogene Veranstaltung. Jede/r Schüler/in bekommt einen kostenlosen „run2sun“-Bewegungszähler. Damit werden die gelaufenen Kilometer und der Kalorienverbrauch gemessen. Bis Ende des Schuljahres sollen gemeinsam 149,6 Millionen Kilometer von der Erde bis zur Sonne zurückgelegt werden. Die Verlosung von Preisen (für die Klassen) soll einen zusätzlichen Ansporn für die Schüler/innen bieten.	
Ziele	spielerisch zu mehr Bewegung	
Zielgruppe	alle steirischen Pflichtschüler/innen	
Ort	ST	
Evaluation	Anzahl der gesammelten (gelaufenen oder gegangenen) Kilometer	
Dokumentation	https://www.run2sun.at/#about (11-2017)	

Gehen geht		SCH16-Fuß
Keywords	Bewusstseinsbildung, Erziehung, Aktivierung	
Beschreibung	„Gehen geht“ richtet sich an Kinder im letzten Kindergartenjahr, die üben, den künftigen Schulweg sicher zu Fuß zurückzulegen. Dazu wird ein spielerischer Ansatz gewählt, um den Kindern Spaß am Zulußgehen zu vermitteln. Aktionen sind z. B. Bewegungswrkshops, Verkehrserziehung und kindgerechte Informationen zum Klimaschutz. Eltern werden in das Projekt eingebunden, um ihr Bewusstsein für die Problematik zu schärfen. „Gehen geht“ wurde 2007 mit dem UNESCO Preis für „vorbildliche UN-Dekadenprojekte“ (Bildung für nachhaltige Entwicklung), 2011 mit dem Energy Globe NÖ (Kategorie „Jugend“) und 2013 mit dem VCÖ-Preis Niederösterreich ausgezeichnet.	
Ziele	Verkehrsvermeidung, Verkehrssicherheit, Bewegung, Spaß am Zulußgehen, Informationen zum Klimaschutz und rund um Bewegung	
Zielgruppe	Kinder im letzten Kindergartenjahr	
Ort	NÖ	
Evaluation	nein	
Dokumentation	http://www.umweltbildung.enu.at/gehen-geht (11-2017)	

Beat the Street		SCH17-Fuß, Rad
Keywords	Spiel, Aktivierung, Bewusstseinsbildung	
Beschreibung	„Beat the Street“ ist eine Aktion, bei der Schulkinder und Eltern gemeinsam Schritte/Kilometer für die Schulklasse sammeln. Alle Teilnehmer/innen erhalten einen Schlüsselanhänger, der die Distanz zwischen zwei sogenannten „Beat Boxen“ misst. Gewinner ist die Schule, die in 6 Wochen die meisten Schritte/Kilometer gesammelt hat.	
Ziele	spielerisch zu mehr Bewegung	
Zielgruppe	Kinder, Lehrer/innen, Erwachsene	
Ort	Wien Simmering, St. Pölten/NÖ (London/UK, Danzig/Polen)	
Evaluation	Simmering: Zeitraum: 10.10. – 21.11.2017; 19 Teams (11 Schulen und 2 Jugendzentren), insgesamt 5.000 Schüler/innen und 1.000 weitere Personen; 150.000 Wege und 80.000 km	
Dokumentation	https://www.mobilitaetsagentur.at/presse/beat-the-street-in-simmering/ (11-2017)	

MEINE WELT		SCH18-Fuß, Rad
Keywords	Spiel, Aktivierung, Bewusstseinsbildung	
Beschreibung	„Meine Welt“ ist ein internetbasierter Puzzlespaß für Volksschulkinder. Kinder werden animiert, zu Fuß, mit dem Rad oder mit dem ÖV zur Schule zu kommen und auf das Elterntaxi zu verzichten. Alle Schüler/innen, die gesund und klimaschonend zur Schule kommen, checken in der Früh mit Hilfe ihres „Meine Welt“-Schlüsselanhängers bei einem Terminal ein. Dadurch registrieren sie vollautomatisch ihren Klimaschutzbeitrag und sammeln Punkte.	
Ziele	Schaffung eines Umwelt- und Gesundheitsbewusstseins	
Zielgruppe	Kinder (VS)	
Ort	Kaindorf/ST	
Evaluation	Reduktion des Autoanteils bei Schulwegen um 15 % (Schuljahr 2015/16) und damit CO ₂ -Einsparungen	
Dokumentation	https://www.trafficsnakegame.eu/austria/ (12-2017)	

Verkehrsschlängenspiel		SCH19-Fuß, Rad
Keywords	Spiel, Bewusstseinsbildung	
Beschreibung	Während eines zweiwöchigen Aktionszeitraumes sammeln die Schüler/innen Punkte für zu Fuß, mit dem Fahrrad, einer Fahrgemeinschaft oder dem öffentlichen Verkehr durchgeführte Wege. Diese Punkte werden auf einen „Verkehrsschlängen-Banner“ geklebt. Jede Schule oder Klasse setzt sich dabei eigene Ziele, die die Länge des Banners bedingen. Das Spiel ist in ganz Europa seit ca. 10 Jahren verbreitet („Traffic Snake Game Network“): 19 europ. Länder, 507 Städte, 1.192 Schulen.	
Ziele	bewusstes Mobilitätsverhalten, Umweltziele (CO ₂ -Einsparungen), Förderung von Bewegung	
Zielgruppe	Kinder (KG, VS, S), Lehrer/innen, Eltern	
Ort	Wien, NÖ, OÖ, ST, Kärnten, Salzburg	
Evaluation	Reduktion des Autoanteils bei Schulwegen um 15 % (Schuljahr 2015/16) und damit CO ₂ -Einsparungen	
Dokumentation	https://www.trafficsnakegame.eu/austria/ (12-2017)	

Klimameilen sammeln		SCH20-Fuß, Rad
Keywords	Spiel, Aktivierung, Bewusstseinsbildung	
Beschreibung	Kampagne des Klimabündnisses Österreich zur Sensibilisierung für ein nachhaltiges Verkehrsverhalten. Jeder umweltfreundlich zurückgelegte Schulweg entspricht einer Klimameile. Das bedeutet, der Weg kann mit dem Fahrrad, zu Fuß, mit dem Scooter oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden - nur eine Fahrt mit dem Auto ist „nicht erlaubt“. Für jeden klimafreundlich zurückgelegten Weg werden die Kinder mit einem Sammelsticker für das Klimameilen-Sammelalbum belohnt. In Österreich beteiligen sich pro Jahr etwa 30.000 Kinder und Jugendliche aus über 300 Bildungseinrichtungen.	
Ziele	Umwelt- bzw. Klimaziel vorrangig	
Zielgruppe	Kinder und Jugendliche (KG, VS, S), Lehrer/innen, Eltern	
Ort	Schulen in ganz Österreich (alle Bundesländer)	
Evaluation	Klimameilen und CO ₂ -Einsparungen	
Dokumentation	http://www.klimabuendnis.at/klimameilen (11-2017)	

Weiki-Mobil Baden		SCH21-Fuß, Rad
Keywords	Bewusstseinsbildung, Planung	
Beschreibung	„Weiki-Mobil“ ist ein Mobilitätsprojekt, das auf Initiative des Elternvereins gestartet wurde. Ziel ist die Förderung von klimafreundlicher und sicherer Mobilität für Schüler/innen, Eltern und Pädagog/innen der Schule. In Kooperation mit der Stadtgemeinde wurde ein breiter Beteiligungsprozess durchgeführt. Ergebnisse sind konkrete Maßnahmenvorschläge für mehr Sicherheit durch geändertes Mobilitätsverhalten, bauliche Maßnahmen der Straßengestaltung und des Schulvorplatzbereiches, Sicherheitssteigerungen entlang der Schulwege und verkehrsrechtliche Maßnahmen wie temporäres Fahrverbot. Ab Herbst 2017 werden 3 Pedibus-Linien betrieben. Eingebunden sind 299 Schüler/innen, 18 Lehrer/innen, 137 Eltern, 4 Abteilungsleiter der Stadt, Bürgermeister, Vize-Bgm., 5 Anrainer.	
Ziele	Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Verkehrsvermeidung, Bewusstseinsbildung der Eltern, Förderung der Bewegung und selbstständigen Mobilität der Kinder	
Zielgruppe	Kinder (VS) und deren Eltern	
Ort	Baden/NÖ	
Evaluation	qualitativ – Kinder kommen vermehrt zu Fuß, mit dem Scooter oder Rad in die Schule	
Dokumentation	https://mobilitaetsprojekte.vcoe.at/weiki-mobil-baden-2017 (11-2017)	

Mobilitätskonzept Schule (HS Munderfing)		SCH22-Fuß, Rad
Keywords	Bewusstseinsbildung, Planung	
Beschreibung	Die Schüler/innen der HS Munderfing (OÖ) befassten sich ein Schuljahr lang mit dem Thema „Mobilität“. Auslöser waren der immer stärker werdende Hol- und Bringdienst und die verbesserungsfähige Verkehrssicherheit in der Schulumgebung. Die Gesundheit und der Umweltschutz waren wichtige Aspekte. Das Projekt umfasste eine Umfrage zum Mobilitätsverhalten der Schüler/innen und eine Verkehrszählung. Gefährliche Stellen des Schulweges wurden dokumentiert, Schulwegeberlebniszähler und Trickfilme erstellt. Verbesserungsvorschläge zur Verkehrssicherheit wurden in einer Petition dem Gemeinderat überreicht. In Zusammenarbeit mit der Gemeinde wurden Fahrradkilometer gesammelt (siehe „Radkilometer sammeln“). Exkursionen zum örtlichen Fahrradhändler und zum Fahrradhersteller KTM Mattighofen und eine Diskussion mit einem Polizisten wurden durchgeführt. In der Aktionswoche „Gemeinsamer Schulweg“ trafen sich Kinder zu Fuß oder mit Fahrrädern an Sammelpunkten zu festgelegten Zeiten, um gemeinsam zur Schule zu gehen/fahren. Es entstand ein Mobilitätskonzept für die Schule.	
Ziele	Umwelt- und Klimaschutz durch Verkehrsvermeidung, Gesundheit, Verkehrssicherheit durch Verkehrsberuhigung	
Zielgruppe	Schule	
Ort	Munderfing/OÖ	
Evaluation	gefährdete Fahrradkilometer und daraus CO ₂ -Einsparungspotenzial	
Dokumentation	https://mobilitaetsprojekte.vcoe.at/munderfing-mobilitaetskonzept (11-2017)	

Autofreie Zone vor der Schule		SCH23-Fuß, Rad
Keywords	Bewusstseinsbildung, Infrastruktur, Recht	
Beschreibung	Die Einführung eines temporären Fahrverbots (eine Viertel- bis halbe Stunde vor Schulbeginn und nach Schulende) vor Schulen bzw. im unmittelbaren Schulumfeld soll dazu führen, dass Eltern ihre Kinder nicht bzw. weniger oft mit dem Auto in die Schule bringen.	
Ziele	Verkehrssicherheit durch Verkehrsberuhigung vor Schulen, Bewusstseinsbildung der Eltern, Erziehung der Kinder hin zu einer selbstständigen, aktiven Mobilität	
Zielgruppe	Eltern und Schüler/innen	
Ort	Salzburg/S; Ligist/ST; V; Bozen/Südtirol; Odense/Dänemark; in Wien geplant	
Evaluation	In Bozen hat sich die Anzahl der Schulweg-Unfälle halbiert und der Anteil der selbstständig mobilen Schulkinder ist auf fast 80 % angestiegen.	
Dokumentation	https://www.vcoe.at/news/details/autofreie-zone-vor-der-schule (11-2017)	

Mobilitätsbox für Kinder		SCH24-Fuß, Rad
Keywords	Bewusstseinsbildung, Spiel	
Beschreibung	Die Mobilitätsagentur Wien hat eine Mobilitätsbox für Kindergärten zusammengestellt mit Spiel-, Experimentier- und Bewegungsmaterialien sowie mit einem Leitfaden mit 15 Aktionsideen zur Mobilitätsbildung. Die Box kann von Kindergärten kostenlos für 4 - 6 Wochen entlehnt werden und soll das Interesse an Aktiver Mobilität fördern.	
Ziele	Kinder für das Zufußgehen, Radfahren und zu mehr Bewegung zu motivieren	
Zielgruppe	Kindergartenkinder	
Ort	Wien	
Evaluation	nein	
Dokumentation	https://www.fahrradwien.at/mobilitaetsbox-fuer-kinder/ (11-2017)	

Unterwegs		SCH25-Fuß, Rad
Keywords	Forschungsprojekt, Bildung	
Beschreibung	Untersuchung des Mobilitätsverhaltens und der Einstellungen zur Mobilität bei Jugendlichen im Alter von 12 bis 14 Jahren an vier Schulstandorten. Entwicklung eines Verfahrens für Mobilitätserhebungen bei Jugendlichen, das mit ihnen gemeinsam erarbeitet wird und auf ihre spezifischen Besonderheiten Rücksicht nimmt. Untersuchung der Veränderbarkeit des Mobilitätsverhaltens und der Einstellungen zur Mobilität bei Jugendlichen als Folge eines höheren Wissensstandes und der Bewusstseinsbildung durch eine Intervention. Die Effekte werden mittels Vorher-Nachher-Kontrollgruppenexperiments erhoben.	
Ziele	Analyse des Mobilitätsverhaltens von Jugendlichen, individuelle Veränderung des Mobilitätsverhaltens	
Zielgruppe	Jugendliche im Alter von 12 bis 14 Jahren	
Ort	Wien, NÖ, D	
Evaluation	ja; Vorher-Nachher-Kontrollgruppenexperiment	
Dokumentation	http://jugend-unterwegs.at/ (11-2017)	

Was geht ab?		SCH26-Fuß, Rad
Keywords	Forschungsprojekt, Bildung	
Beschreibung	Das Projekt „Was geht ab?“ untersucht die Gestaltung des Verkehrssystems im urbanen Schulumfeld aus der Perspektive der umweltfreundlichen, aktiven und sicheren Mobilität. Darin sind multimethodische Aktivitäten und Kampagnen für diese nachhaltige Mobilität aller Schüler/innen, Eltern und Lehrer/innen integriert. Neben der Entwicklung einer schulspezifischen Mobilitätsstrategie ist eine digitale interaktive Karte und eine Raumanalyse-App ein zentrales Ergebnis.	
Ziele	Bewusstseinsbildung durch Reflexion des eigenen Mobilitätsverhaltens und der Folgen für die Umwelt; Vermittlung von Sozialkompetenzen, Entwicklung einer schulspezifischen Mobilitätsstrategie	
Zielgruppe	Schüler/innen (VS, S)	
Ort	Wien	
Evaluation	Projekt läuft noch bis 2018	
Dokumentation	http://was-geht-ab.at/ (11-2017)	

5.3.2 Kurzübersicht mit Bewertung

Folgende Übersicht soll einen raschen Überblick über die gesammelten Maßnahmen zur Förderung Aktiver Mobilität – unterschieden nach Radfahren, Zufußgehen und Maßnahmen, die auf beides abzielen – an Schulen (und Kindergärten) vermitteln. Die Tabelle enthält einerseits Indikatoren, die auch in der digitalen Matrix aufscheinen, und andererseits Kenndaten, denen eine objektiv gestützte, aber letztlich subjektive Bewertung durch die bearbeitenden Expertinnen zugrunde liegt und die auf die Übertragbarkeit der Maßnahmen/Projekte/Initiativen schließen lassen.

Tab. 3: Übersicht Maßnahmen an Schulen (und Kindergärten)

SCHULE*	Zielgruppe**	Gesundheitsziel	Evaluierung	Ort der Umsetzung	Personalaufwand	Materialeaufwand	Zeitaufwand	Externer Input	Motivationsfaktor	Positive Wirkung
RADFAHREN 										
BIKEline	V, S	✓	✓	Ö	●●●	●●	●●●	●	●●●	●●●
aktiv, mobil + sicher = gesund	V, S	✓	✓	ST	●●	●●●	●●	●	●●	●●●
SCHOOLBIKER	V, S	✓	✓	V, T	●●●	●●●	●●●	●●	●●●	●●●
Elterntaxi-Leihtandem	E, V	✗	✗	D	●●	●●	●●●	●●	●	●●
Schulterblick	V	✗	✓	W	●	●●	●●	●	●●	●●
Freiwillige Radfahrprüfung	V	✗	✓	Ö	●●	●●●	●●	●	●●	●
Radkilometer sammeln	S	✓	✓	OÖ	●●●	●●●	●●●	●●	●●	●●
ZUFUSSGEHEN 										
PEDIBUS	V	✓	✓	Ö	●●●	●●●	●●●	●●●	●	●●
SCHOOLWALKER	V	✓	✓	Ö	●●●	●●●	●●●	●●	●●●	●●
Schulweg zu Fuß statt mit dem Elterntaxi	V, S	✓	✗	ST	●●●	●●●	●●●	●●●	●	●●
run2sun	V, S	✓	✗	ST	●●●	●●●	●●●	●●	●●●	●●●
Gehen geht	K	✓	✗	NÖ	●●●	●●●	●●●	●●	●●	●●
RAD & FUSS  										
Beat the Street	V, S	✓	✓	W, NÖ	●●●	●●	●●●	●●	●●●	●●●
MEINE WELT	V	✓	✗	ST	●●●	●●●	●●●	●●	●●●	●●
Verkehrsschlangenspiel	K, V, S	✓	✓	Ö	●●	●●	●●●	●●	●●●	●●
Klimameilen sammeln	K, V, S	✓	✓	Ö	●●●	●●●	●●●	●●	●●	●●
Weiki-Mobil Baden	V	✓	✗	NÖ	●●●	●●●	●●●	●●	●●	●●
Mobilitätskonzept Schule	S	✓	✓	OÖ	●●●	●●●	●●	●	●●	●●
Autofreie Zone vor der Schule	V, S	✓	✓	ST, V	●●	●●	●●	●	●	●●
Mobilitätsbox für Kinder	K	✓	✗	W	●●	●●	●●	●●	●●	●●
Unterwegs	S	✓	✓	W	●●	●●	●	●	●●	●●
Was geht ab?	V, S	✓	✗	W	●●	●●	●	●	●●●	●●

*) Die vollständige Legende ist dem Anhang zu entnehmen (8.2); grundsätzlich sind alle Bewertungen (von 1 bis 3 Punkten) dahingehend zu interpretieren, dass eine höhere Anzahl an Punkten (●) eine positivere Einschätzung bedeutet (geringer Material-/Personal-/Zeitaufwand, positive Wirkung usw.). Dabei ist zu beachten, dass es sich um subjektive Einschätzungen basierend auf den Maßnahmenbeschreibungen handelt.

***) K - Kindergarten, V - Volksschule, S - Sekundarstufe (NMS, Gymnasium)

In der Analyse der recherchierten Beispiele zeigt sich, dass österreichweit Initiativen zu allen Altersgruppen zu finden sind, Maßnahmen für Volksschüler/innen aber tendenziell häufiger durchgeführt werden. Aus der Recherche wurde deutlich, dass Eltern nur teilweise einbezogen werden (eher unterstützend für die Umsetzung, z. B. beim PEDIBUS, weniger im Sinne einer Vorbildwirkung), Pädagog/innen selbst sind manchmal Initiator/innen (z. B. BIKEline) oder beziehen die Maßnahme in den Unterricht mit ein (z. B. Verkehrsschlängenspiel, Mobilitätsbox).

Gesundheitsförderung durch Aktive Mobilität auf dem Schulweg wird explizit als Ziel genannt, häufig mit dem Argument, dass Kinder, die sich mehr bewegen, im Unterricht aufmerksamer sind und besser lernen (vergleiche Kapitel 4.3). Maßnahmen, die hier gezielt ansetzen, haben die Aktivierung der Kinder durch Wettbewerbe und Spiele im Fokus (z. B. Klimameilen sammeln, run2sun).

Die Erhöhung der Verkehrssicherheit wird oft als Argument für die Umsetzung von Maßnahmen zur Förderung des Fuß-/Radverkehrs angeführt, mit dem Hintergrund, dass das gesteigerte Verkehrsaufkommen durch motorisierten Hol-/Bringverkehr zu Schulbeginn- und Schulendzeiten im Schulumfeld regelmäßig zu Chaos führt. Darauf zielen explizit „Autofreie Zonen“ vor Schulen ab, die allerdings häufig auf Widerstand (von Seiten der Gemeinden) stoßen.

Evaluierungen zu den erzielten Effekten werden teilweise durchgeführt, allerdings fast ausschließlich qualitativ, zum Beispiel über Ex-Post-Befragungen der Akteure. Systematische empirische Erhebungen, zum Beispiel in Form von Vorher-Nachher-Untersuchungen mit Kontroll-/Testgruppe, finden selten statt (z. B. im Projekt UNTERWEGS), was höchstwahrscheinlich dem Kostenaufwand zuzuschreiben ist. Als Effekte werden zumeist Änderungen des Modal Splits genannt und daraus CO₂-Einsparungen abgeleitet. Gesundheitseffekte werden im Zusammenhang mit Erhöhungen des Fuß-/Radanteils vermutet, jedoch nie nachgewiesen.

Aus der Recherche kann abgeleitet werden, dass die meisten der gesetzten Initiativen und Projekte einen hohen Grad an Übertragbarkeit aufweisen, da der Aufwand in Form von Personal, Zeit und Material relativ überschaubar bleibt. Dies ist wiederum auf die Initiatoren zurückzuführen, die vorwiegend Schulen selbst sind. Die Betreuung durch externe Expert/innen ist in den seltensten Fällen nötig, oft reicht ein Input oder die Maßnahme kann gänzlich selbstständig durchgeführt werden. Die Maßnahmen zielen in den meisten Fällen auf die Aktivierung der Kinder und Jugendlichen ab bzw. auf Bewusstseinsbildung und Bildung allgemein. Sehr häufig geht es um die Organisation von Gruppen und das gemeinsame Sammeln von Kilometern. Dabei wird deutlich, dass fast ausschließlich Schulwege im Fokus der Maßnahmen stehen, da diese als regelmäßige Wege eher „greifbar“ sind. Gemeinden wirken oft unterstützend mit.

Zufußgehen und Radfahren wird gleichermaßen gefördert oder auch beide Verkehrsmittel adressiert. Erwartungs- und erfahrungsgemäß werden häufig Wettbewerbselemente eingesetzt, um die Kinder zum Mitmachen zu motivieren, da man davon ausgehen kann, dass Initiativen mit einem hohem Spaß- und Motivationsfaktor auch eine nachhaltigere Wirkung auf das Verkehrsverhalten haben.

5.3.3 Strategien und Leitfäden

Neben den zahlreichen Beispielen von einzelnen Maßnahmen, Aktivitäten und Initiativen gibt es vom BMLFUW (2017) und von der Stadt Graz (2016) zwei umfangreiche Leitfäden für schulisches Mobilitätsmanagement, die eine Reihe von Aktionsideen liefern und vorstellen, die zum Teil auch im vorliegenden Projekt beschrieben sind.

Strategie, Leitfaden

Mobilitätsmanagement für Kinder, Eltern und Schulen (BMLFUW 2017)

Quelle/URL (Stand 11-2017): https://www.klimaaktiv.at/dam/jcr:61fa1331-bb66-4f51-a088-db-429871ce46/KAM_MM_Kinder_WEB_BF_170921.pdf

Schulisches Mobilitätsmanagement (Graz 2014 bzw. 2016)

Quelle/URL (Stand 11-2017): <http://www.gat.st/sites/default/files/leitfadensmmsj-2013-14web130114end.pdf>

Schulisches Mobilitätsmanagement (D 2013)

Quelle/URL (Stand 11-2017): https://www.ivm-rheinmain.de/wp-content/uploads/2013/12/ivm_Schulisches_MM_Handbuch_2013.pdf

5.4 Maßnahmen Setting Betrieb

5.4.1 „Steckbriefe“

Im Folgenden sind ausgewählte Maßnahmen im Setting Betrieb näher beschrieben. Dabei handelt es sich in den meisten Fällen um Betriebliches Mobilitätsmanagement, dem immer ein Mix an unterschiedlichen Maßnahmen zugrunde liegt, die hier nicht im Einzelnen ausgeführt werden. Zusätzliche Informationen zu der jeweiligen Maßnahme finden sich in der digitalen Matrix (Excel-Tabelle).

MM Böhlinger Ingelheim		BE01-Fuß, Rad
Keywords	Strategie, Bewusstseinsbildung, Infrastruktur, Kommunikation	
Beschreibung	Im Zuge der Standorterweiterung in Wien Meidling setzt Böhlinger Ingelheim (BI) auf ein innovatives betriebliches Mobilitätsmanagement. Ein Paket an Mobilitätsmaßnahmen soll Ressourcen sparen und das Bewusstsein für Umweltschutz schärfen. Das Konzept umfasst Maßnahmen, die die Umwelt schonen und den Umstieg vom Auto auf den ÖV und die Aktive Mobilität fördern sollen. Schwerpunkte werden auf die Bereiche Radverkehr, Shuttleservice, ÖV, Park & Ride sowie Bewusstseinsbildung gelegt.	
Ziele	Umwelt- & Energieeffizienz (Umweltpreis 2017 der Stadt Wien für das Mobilitätskonzept); Angebot für MA (Gesundheitsnutzen; Bewusstsein für Umweltschutz)	
Zielgruppe	Mitarbeiter/innen	
Ort	Wien	
Evaluation	Einsparungspotenzial von 1,8 NOx, 689 t CO ₂ ; Verdoppelung des ÖV-Anteils; MIV um mehr als die Hälfte reduziert	
Dokumentation	https://www.boehringer-ingelheim.at/de/presse-information/bi-fuer-innovatives-mobilitaets-konzept-praemiert (11-2017) Interview mit BI-Mobilitätsteam im Rahmen des Projekts	

MM Omicron		BE02-Fuß, Rad
Keywords	Strategie, Bewusstseinsbildung, Infrastruktur, Kommunikation	
Beschreibung	Bei Omicron ist Mobilitätsmanagement ein wichtiger Bestandteil der Unternehmensvision und wird von engagierten Mitarbeiter/innen seit 2005 betrieben. Die vier Säulen, auf die es sich stützt, sind Information (über Veranstaltungen, Ermittlung des Mobilitätsverhaltens und der Parkplatzauslastung), Infrastruktur (Firmenfahräder, Fahrradgarage, Duschen, Umkleieräume etc.), Anreizsystem Eco-Miles (die gegen Gutscheine getauscht werden können) und Animation (Mobilitätsfrühstück, Fahrrad-Service, Fahrrad-Wettbewerb, Helmaktionen etc.).	
Ziele	Beitrag zum Klimaschutz; Überlegungen zur Gesundheit und Energiebilanz	
Zielgruppe	Mitarbeiter/innen	
Ort	V	
Evaluation	k. A.	
Dokumentation	www.mobilsalon.ch/file/download/432/07_Robert_Hoschek_Omicron.pdf (12-2017) Interview mit Omicron-Mobilitätsteam im Rahmen des Projekts	

MM Alpstar		BE03-Fuß, Rad
Keywords	Strategie, Forschungsprojekt	
Beschreibung	ALPSTAR befasste sich mit der Entwicklung von Strategien für eine klimaneutrale Alpenregion. Die Projektpartner Land Vorarlberg, Liechtenstein und der Kanton St. Gallen haben in diesem Rahmen einen besonderen Schwerpunkt zum Thema (grenzüberschreitender) Pendlerverkehr gesetzt. Das Energieinstitut Vorarlberg und die CIPRA haben die Aktivitäten koordiniert und umgesetzt.	
Ziele	Klima- und Umweltziele	
Zielgruppe	Mitarbeiter/innen	
Ort	Vorarlberg, CH, Liechtenstein	
Evaluation	k. A.	
Dokumentation	https://www.energieinstitut.at/forschung/alpstar-betriebliches-mobilitaetsmanagement-im-alpenrheintal/ (11-2017)	

MM Berger Logistik		BE04-Fuß, Rad
Keywords	Strategie, Bewusstseinsbildung, Infrastruktur, Kommunikation	
Beschreibung	Berger Logistik hat den Unternehmensstandort vom schwer erreichbaren Industriegebiet in Radfeld zum Hauptbahnhof Wörgl verlegt. Begleitend wurden zahlreiche Maßnahmen umgesetzt, damit die Beschäftigten möglichst nicht mehr mit dem Auto (es gibt keine gratis Pkw-Parkplätze mehr), sondern umweltfreundlich mit öffentlichen Verkehrsmitteln, dem Fahrrad oder zu Fuß zur Arbeit kommen. Beispiele sind Abstellanlagen für Fahrräder, Reparaturmöglichkeiten und Duschen für Fahrradfahrer/innen oder ein ÖV-Jobticket. Im Vergleich zum früheren Standort werden durch den neuen Unternehmensstandort rund eine Million Autokilometer pro Jahr vermieden, was einer Verringerung der klimaschädlichen Treibhausgas-Emissionen von mindestens 150.000 Kilogramm entspricht.	
Ziele	Klima- und Umweltschutz durch nachhaltige Mobilität; Mobilitätsangebot und Gesundheitsnutzen für MA	
Zielgruppe	Mitarbeiter/innen	
Ort	Tirol	
Evaluation	80 % verzichten auf eigenen PKW, jährliche Einsparung von 1.000.000 Kilometern im Raum Tirol	
Dokumentation	http://www.berger-logistik.com/berger-logistik/news/vcoe-mobilitaetspreis/ (11-2017)	

MM Haberkorn		BE05-Fuß, Rad
Keywords	Strategie, Bewusstseinsbildung, Infrastruktur, Kommunikation	
Beschreibung	Der Vorarlberger Betrieb Haberkorn ist Mitglied im Netzwerk „Wirtschaft Mobil“ und setzt mit dessen Hilfe betriebliches Mobilitätsmanagement erfolgreich im Betrieb um. Mit „Jobrad & Jobticket“ schafft Haberkorn Anreize zur sanften Mobilität und gewinnt den VCÖ-Mobilitätspreis.	
Ziele	Nutzen für die Mitarbeiter/innen (Mobilitätsangebot, Gesundheitsnutzen); Reduktion lokaler Verkehrsbelastung; Förderung nachhaltiger Mobilität als Beitrag zur Umsetzung der Energieautonomie Vorarlberg	
Zielgruppe	Mitarbeiter/innen	
Ort	Vorarlberg	
Evaluation	k. A.	
Dokumentation	https://www.energieinstitut.at/wirtschaft-mobil-betriebe-setzen-auf-intelligente-mobilitaet/ (11-2017)	

Mobilitätsmanagement Uni Salzburg		BE06-Fuß, Rad
Keywords	Strategie, Bewusstseinsbildung, Infrastruktur, Kommunikation	
Beschreibung	Im Rahmen einer interdisziplinären Lehrveranstaltung wurde an der Uni Salzburg 2013 das Mobilitätsverhalten der Mitarbeiter/innen und Studierenden erhoben und das Mobilitätsmanagement implementiert mit zahlreichen Maßnahmen für den Radverkehr (Radhelme, Bologna-Rad, Duschen, Lastenrad etc.) und Aktionen, die die Benutzung des ÖV fördern (Aktion Dezember 2017 und Jänner 2018: ÖV statt Auto wird mit Gutscheinen des Salzburger Verkehrsverbunds belohnt).	
Ziele	nachhaltige und umweltfreundliche Verkehrsmittelwahl (im Rahmen der PLUS Green Campus Initiative)	
Zielgruppe	Mitarbeiter/innen (2.500) und Studierende (18.000)	
Ort	Salzburg	
Evaluation	Mit dem Start des Mobilitätsmanagements 2013 wurde eine Analyse des Mobilitätsverhaltens der Mitarbeiter/innen und Studierenden (Vergleich 2008 und 2013) durchgeführt: Anstieg des Radverkehrs (MA: von 43 % auf 48 %, Studierende von 30 % auf 43 %), negative Entwicklung beim ÖV-Anteil (Reduktion bei MA von 21 % auf 18 %, bei Studierenden von 40 % auf 36 %) und auch beim Pkw-Anteil (Zunahme um 1 % bei MA, bei Studierenden von 13 % auf 20 %).	
Dokumentation	https://www.uni-salzburg.at/index.php?id=76 (11-2017)	

Mobilitätsmanagement BOKU		BE07-Fuß, Rad
Keywords	Strategie, Bewusstseinsbildung, Infrastruktur, Kommunikation	
Beschreibung	2013 wurde an der Universität für Bodenkultur das BOKU-Mobilitätsmanagement gestartet. Die Grundlage dafür ist die im Jahr 2014 durchgeführte Mobilitätsbefragung, bei der alle Mitarbeiter/innen und Studierenden zu ihrem Mobilitätsverhalten befragt wurden. Die Ergebnisse zeigen ein deutliches Bekenntnis zur Nachhaltigkeit: Mitarbeiter/innen und Studierende sind zu einem hohen Anteil mit dem „Umweltverbund“ (ÖV, Rad, Fuß) unterwegs. Damit dieser Trend weiter gestärkt werden kann, werden unterschiedliche Maßnahmen in den Bereichen Radverkehr, Fuhrpark, Dienstreisen und ÖV erarbeitet. Umgesetzt wurde zum Beispiel die Mitfahrbörse FLINC, eine Kooperation mit Next Bike in Tulln und die Anschaffung der BOKU-Bikes zu günstigen Konditionen für Mitarbeiter/innen und Studierende.	
Ziele	Reduktion der CO ₂ -Emissionen durch Steigerung des Anteils des Umweltverbunds	
Zielgruppe	BOKU-Angestellte und BOKU-Studierende	
Ort	Wien, Tulln/NÖ	
Evaluation	„BOKU Unterwegs“-Mobilitätsbefragung (2014) mit Einführung des Mobilitätsmanagements, aber keine Nachbefragung http://www.rali.boku.ac.at/verkehr/forschung/boku-mobilitaetsmanagement/unterwegs-mobilitaetserhebung/ (12-2017)	
Dokumentation	https://www.rali.boku.ac.at/verkehr/forschung/boku-mobilitaetsmanagement/boku-unterwegs/ (11-2017)	

Österreich radelt zur Arbeit		BE08-Fuß, Rad
Keywords	Bewusstseinsbildung, Aktivierung, Wettbewerb	
Beschreibung	„Radelt zur Arbeit“ ist eine österreich- und europaweite Initiative, die Menschen dazu anregt, ihren Arbeitsweg mit dem Rad zurückzulegen. Ein Firmenranking und attraktive Preise motivieren jährlich Tausende zum Mitmachen. Die Ersparnisse an kcal, CO ₂ und Kosten werden auf der Website/via App publik gemacht.	
Ziele	Motivation, den Arbeitsweg mit dem Rad zurückzulegen; Umwelt- und Gesundheitsziele	
Zielgruppe	Betriebe, Unternehmen etc.	
Ort	Österreich und Europa	
Evaluation	4.612.092 gefahrene Rad-km und somit € 2.121.562 und 733.323 t CO ₂ eingespart (Stand: Oktober 2017)	
Dokumentation	https://www.radeltzurarbeit.at/ (11-2017)	




RADIUS Fahrradwettbewerb		BE09-Fuß, Rad
Keywords	Bewusstseinsbildung, Aktivierung, Wettbewerb	
Beschreibung	Seit fast 10 Jahren gibt es den Fahrradwettbewerb in Vorarlberg. 2016 haben sich über 12.000 Vorarlberger/innen angemeldet und gezählt, wie viele Kilometer sie von März bis September zurücklegen. Gemeinden, Betriebe, Vereine und Schulen gehen ebenfalls an den Start und stellen sich der Herausforderung, möglichst viele Menschen zur Teilnahme zu bewegen.	
Ziele	Motivation der Teilnehmer/innen zum Radfahren, Umwelt- und Gesundheitsziele	
Zielgruppe	Betriebe, Gemeinden, Schulen	
Ort	Vorarlberg	
Evaluation	Einsparung von 1.172.674 kg CO ₂ -Emission und € 2.363.520	
Dokumentation	https://www.fahrradwettbewerb.at/index.php?slD=1 (11-2017)	

CFE-Zertifizierung „Fahrradfreundlicher Betrieb“		BE10-Fuß, Rad
Keywords	Strategie	
Beschreibung	Unternehmen, die den Radverkehr im Betrieb fördern, eine innerbetriebliche Radfahrkultur aufbauen und dauerhaft fahrradfreundliche Maßnahmen umsetzen, wird eine Plattform für ihre Fahrradfreundlichkeit geboten: Um sie für ihr Engagement auszuzeichnen, wurde ein EU-weiter Standard für die CFE-Zertifizierung zum fahrradfreundlichen Betrieb ausgearbeitet (CFE steht für Cycle-friendly Employer). Diese CFE-Zertifizierung wird seit März 2017 in 7 europäischen Staaten, darunter auch Österreich, durchgeführt. In Österreich erfolgt die Umsetzung durch die Forschungsgesellschaft Mobilität (FGM) in Zusammenarbeit mit der Radlobby Österreich (RLÖ).	
Ziele	Verkehrsentlastung im Betriebsumfeld, geringere Kosten für Verkehrsinfrastruktur, gesündere Mitarbeiter/innen	
Zielgruppe	Betriebe, Unternehmen etc.	
Ort	Österreich und Europa	
Evaluation	k. A.	
Dokumentation	http://cfe-zertifizierung.at/ (11-2017)	

5.4.2 Kurzübersicht mit Bewertung

Folgende Übersicht soll einen raschen Überblick über die gesammelten Maßnahmen für das Setting Betrieb geben. Einerseits werden Beispiele von Unternehmen gebracht, die Betriebliches Mobilitätsmanagement durchführen, und andererseits externe Maßnahmen, die das Radfahren der Mitarbeiter/innen fördern (z. B. Österreich radelt zur Arbeit). Die Tabelle enthält sowohl Indikatoren, die auch in der digitalen Matrix aufscheinen, als auch Kenndaten, denen eine objektiv gestützte, aber letztlich subjektive Bewertung durch die bearbeitenden Expertinnen zugrunde liegt (Spalte „Personalaufwand“ bis „Positive Wirkung“).

Tab. 4: Übersicht Maßnahmen Setting Betrieb

BETRIEB*	Zielgruppe**	Gesundheitsziel	Evaluierung	Ort der Umsetzung	Personalaufwand	Materialaufwand	Zeitaufwand	Externer Input	Motivationsfaktor	Positive Wirkung
MOBILITÄTSMANAGEMENT  										
Böhringer Ingelheim	MA	✓	✓	W	●●	●●	●●	●	●●	●●
Omicron	MA	✓	✗	V	●●	●●	●●	●●	●●	●●
Alpstar	MA	✓	✗	V	●●	●●●	●●	●	●	●●
Berger Logistik	MA	✗	✓	T	●●	●●●	●●	●●	●	●●
Haberkorn	MA	✓	✗	V	●●	●●●	●●●	●●	●	●●
Uni Salzburg	MA, St	✗	✗	S	●●●	●●●	●●●	●●●	●	●●
BOKU	MA, St	✓	✗	W	●●	●●●	●●	●●●	●	●●
RAD 										
Österreich radelt zur Arbeit (RZA)	B	✓	✓	Ö	●●	●●●	●●	●●	●●●	●●●
RADIUS Fahrradwettbewerb	B	✓	✓	V	●●●	●●●	●●	●●	●●●	●●●
CFE-Zertifizierung „Fahrradfreundlicher Betrieb“	B	✓	✗	Ö	●●	●●●	●●	●	●●	●

*) Die vollständige Legende ist dem Anhang zu entnehmen (8.2); grundsätzlich sind alle Bewertungen (von 1 bis 3 Punkten) dahingehend zu interpretieren, dass eine höhere Anzahl an Punkten (●) eine positivere Einschätzung bedeutet (geringer Material-/Personal-/Zeitaufwand, positive Wirkung usw.). Dabei ist zu beachten, dass es sich um subjektive Einschätzungen basierend auf den Maßnahmenbeschreibungen handelt.

***) MA – Mitarbeiter/innen, St - Studierende

Die ausgewählten Unternehmen – aus Wirtschaft und Wissenschaft – sind positive Beispiele, wie Betriebliches Mobilitätsmanagement gelingen kann und welche „Zutaten“ bzw. Maßnahmen es dazu braucht. Oft enthalten diese ein Angebot an Radinfrastruktur (Radabstellanlagen, Radgaragen), Radservices, (vergünstigte) Diensträder, Duschen und Umkleieräumen, Vergünstigungen für den ÖV etc., die naturgemäß finanzielle Ausgaben für den Betrieb bedeuten. Der personelle und zeitliche Aufwand hält sich meist in Grenzen, trägt im Gegenzug aber sehr zur Mitarbeiter/innenzufriedenheit bei und macht oft auch (Flächen-)Ressourcen frei (Beispiel Böhringer Ingelheim). Letzteres wurde durchaus zum Anstoß für Betriebliches Mobilitätsmanagement genommen, genauso wie das auf die Zertifizierung als umweltfreundlicher Betrieb zutreffen könnte.

Als hoher Motivationsfaktor erweisen sich – wie schon beim Setting Schule – Wettbewerbe (z. B. Österreich radelt zur Arbeit) oder Incentives, wie z. B. das Sammeln von Eco-Miles bei der Firma Omicron, die in diverse Gutscheine umgetauscht werden können. Das Gesundheitsargument wird zwar genannt, ist aber oft insofern nebensächlich, weil die Gesundheit der Mitarbeiter/innen in Unternehmen über andere gesundheitsfördernde Maßnahmen (z. B. Angebot an Wirbelsäulengymnastik, gesunde Kantine) adressiert wird.

Eine Evaluierung findet in den seltensten Fällen statt (bzw. wurden kaum Hinweise darauf gefunden), und wenn doch, wird über den Modal Split der Mitarbeiter/innen auf das CO₂-Einsparungspotenzial hochgerechnet. Gesundheitseffekte ließen sich möglicherweise über betriebliche Vorsorgeuntersuchungen bzw. Krankenstandstage nachweisen, konnten aber in der Recherche nicht bestätigt werden.

5.4.3 Strategien und Leitfäden

In den Leitfäden zum Betrieblichen Mobilitätsmanagement wird ganz konkret Hilfestellung zu dessen Einführung und Umsetzung geboten und eine Reihe von zielführenden Maßnahmen, Aktionen und Initiativen beschrieben und zusammengefasst.

Strategie, Leitfaden

Mobilitätsmanagement für Betriebe und öffentliche Verwaltung (BMLFUW 2010)

Quelle/URL (Stand 11-2017):

https://www.bmlfuw.gv.at/dam/jcr:423dc6dd-8786-4a6e-92c2-883f0bd5bedb/Leitfaden%20MM%20Betriebeund%C3%B6ffentlicheVerwaltungen_oHBM_quer.pdf

https://www.bmlfuw.gv.at/umwelt/luft-laerm-verkehr/verkehr-laermschutz/mobilitaetsmanagement/MM_Betriebe/LeitfadenMM.html

Betriebliches Mobilitätsmanagement (Graz 2012)

Quelle/URL (Stand 11-2017): https://www.graz.at/cms/dokumente/10226122_7760376/1f118b61/BMM_Leitfaden_final.pdf

Betriebliches Mobilitätsmanagement RVS 02.04.12 (FSV 2009)

Quelle/URL (Stand 11-2017): <http://www.fsv.at/shop/produktdetail.aspx?IDProdukt=3af862e7-114d-475a-8ef6-d446d25439a3>

Bike2work. Handbuch „Fahrradfreundlicher Betrieb - leicht gemacht“ (EU Projekt 2017)

Quelle/URL (Stand 11-2017): https://www.radeltzurarbeit.at/fileadmin/user_upload/Betriebsleitfaden_RZA.pdf

5.5 Maßnahmen Setting Gemeinde

5.5.1 „Steckbriefe“

Im Folgenden sind ausgewählte Maßnahmen im Setting Gemeinde näher beschrieben. Zusätzliche Informationen zu der jeweiligen Maßnahme sowie weitere Beispiele finden sich in der digitalen Matrix (Excel-Tabelle).

RADIUS Fahrradwettbewerb (siehe BE09)		GE01-Rad
Keywords	Bewusstseinsbildung, Aktivierung, Wettbewerb	
Beschreibung	Mitglieder bzw. Mitarbeiter/innen von Betrieben, Gemeinden und Organisationen fahren mit dem Fahrrad und sammeln dadurch für ihre Institution Fahrradkilometer. Die Institution mit den meisten zurückgelegten Kilometern (Kategorien abhängig von Art und Größe) wird prämiert. Die Aufzeichnung erfolgt über eine App.	
Ziele	Motivation der Teilnehmer/innen zum Radfahren, Umwelt- und Gesundheitsziele	
Zielgruppe	Betriebe, Gemeinden, Schulen	
Ort	Vorarlberg	
Evaluation	Einsparung von 1.172.674 kg CO ₂ -Emission und € 2.363.520	
Dokumentation	https://www.fahrradwettbewerb.at/index.php?slD=1 (12-2017)	

Fahrradtrainings		GE02-Rad
Keywords	Lernen, Aktivierung	
Beschreibung	In Österreich gibt es mehrere Anbieter von Fahrradtrainings wie z. B. die Radlobby, den Verein Schulterblick und die AUVA. Bei allen geht es um das Erlernen und Üben des Radfahrens im Straßenverkehr mit Fokus auf Verkehrssicherheit und soziale Kompetenz.	
Ziele	Erlernen und Üben des sicheren Radfahrens im Straßenverkehr	
Zielgruppe	Kinder, Jugendliche, Senior/innen, Migrant/innen etc.	
Ort	Österreich	
Evaluation	k. A.	
Dokumentation	https://www.radlobby.at/fahrsicherrad http://www.schulterblick.at/ (12-2017)	

Nextbike		GE03-Rad
Keywords	Infrastruktur, Mobilitätsangebot	
Beschreibung	Nextbike ist ein stationsbasiertes Bikesharingsystem, das in mehreren Bundesländern (Burgenland, NÖ) und Städten (Innsbruck, Klagenfurt) vertreten ist. Fahrräder können an allen Stationen (also auch in anderen Gemeinden desselben Bundeslandes) zurückgegeben werden. Ausleihen per Telefon oder Internet, 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. In NÖ gibt es 1.100 Nextbikes.	
Ziele	Ergänzung zum öffentlichen Verkehr („last mile“)	
Zielgruppe	Gemeinden und deren Bürger/innen	
Ort	NÖ, B, T, K	
Evaluation	k. A.	
Dokumentation	https://www.nextbike.at/de/ (12-2017)	

LARA – Sharing von E-Lastenrädern		GE05-Rad
Keywords	Mobilitätsangebot, Infrastruktur	
Beschreibung	„LaRa“ bietet ein kostenloses Sharingsystem für Elektro-Lastenräder für alle registrierten Nutzer/innen in Wiener Neustadt. Das Elektro-Lastenrad steht nicht an einem festen Ort, die Verleihstation wird in regelmäßigen Abständen gewechselt (Betriebe, Vereine und soziale Einrichtungen), um viele Personen mit dem Verkehrsmittel in Kontakt zu bringen. „LaRa“ ist ein Gemeinschaftsprojekt der Stadt Wiener Neustadt und einem privaten Trägerverein, eine Anschubfinanzierung gab es vom Klima- und Energiemodellregionen-Programm. Das Projekt gewann den VCÖ-Mobilitätspreis Niederösterreich 2016. Vergleichbare Beispiele sind das LaRa Innsbruck oder das Grätzelrad in Wien.	
Ziele	Umwelt- und Klimaziele; Reduktion des motorisierten Verkehrs	
Zielgruppe	Bürger/innen	
Ort	Wiener Neustadt/NÖ	
Evaluation	k. A.	
Dokumentation	http://www.deinlastenrad.at/ (12-2017)	

Radpass		GE06-Rad
Keywords	Bewusstseinsbildung, Aktivierung, Wettbewerb	
Beschreibung	Die Aktion RADPASS wird seit dem Jahr 2014 in der Region Thayatal durchgeführt. Alle, die mit dem Rad zur Arbeit, in die Schule, zum Arzt, zu Geschäften, Betrieben, Gasthäusern etc. radeln, erhalten einen Stempel in den RADPASS. Die mitmachenden Betriebe, Geschäfte etc. sind mit einem Aufkleber versehen. 2017 nahmen über 170 Betriebe, Geschäfte etc. an der Aktion teil. Alle 15 Gemeinden des Bezirkes Waidhofen/Thaya machen mit, die Radbeauftragten der Gemeinden tragen die Informationen aus.	
Ziele	Bewusstseinsbildung für das Radfahren, Gesundheit	
Zielgruppe	Gemeinden	
Ort	Region Thayatal/NÖ	
Evaluation	k. A.	
Dokumentation	https://mobilitaetsprojekte.vcoe.at/radpass-2017?suchstr=radpass (12-2017)	

Fahrrad-Routing-App (R)adOmnes		GE08-Rad
Keywords	Bewusstseinsbildung, Aktivierung	
Beschreibung	In dem FFG-Projekt (R)adOmnes wird untersucht, ob eine Fahrrad-Routing-App das Potenzial besitzt, die Nutzer/innen zu mehr Radfahren zu motivieren. Hierfür wurde eine bereits bestehende und viel genutzte Smartphone-App prototypisch um ein immissionsarmes Routing sowie ein auf Gesundheitsrückmeldungen basiertes Incentive-Programm erweitert, mit dem Ziel, dass eine Anreizwirkung für bewegungsaktive Mobilität gegeben ist und positive Effekte auf den Verkehr, die Luftschadstoffe und die Gesundheit erwirkt werden können.	
Ziele	Anreizwirkung für Aktive Mobilität durch neue Technologien	
Zielgruppe	Radfahrer/innen	
Ort	Steiermark	
Evaluation	k. A.	
Dokumentation	https://www.tugraz.at/institute/isv/forschung/laufende-projekte/radomnes/ (12-2017)	

Linz fährt Rad		GE09-Rad
Keywords	Bewusstseinsbildung, Wettbewerb	
Beschreibung	„Linz fährt Rad“ soll einen Beitrag für den Umstieg auf ein allgemein gesünderes Leben leisten. Bereits durch 30 Minuten Bewegung pro Tag wird die Leistungsfähigkeit deutlich gesteigert, das Krankheitsrisiko gesenkt und Stress abgebaut. Mit dieser Aktion wird Bewegung durch aktive Alltagsmobilität (v. a. Arbeitswege) in den Alltag integriert.	
Ziele	Gesundheit durch Bewegung	
Zielgruppe	Mitarbeiter/innen aller Linzer Betriebe, Institutionen und Gesundheitseinrichtungen	
Ort	Linz /OÖ	
Evaluation	mittels Radtagebücher, die an die Linzer Mobilitätsberatung übermittelt wurden	
Dokumentation	https://www.linz.at/verkehr/3493.asp (12-2017)	

fahr RAD in Guntramsdorf		GE10-Rad
Keywords	Bewusstseinsbildung, Mobilitätsangebot	
Beschreibung	Guntramsdorf fördert gemeinsam mit einem ortsansässigen Fahrradhändler den Ankauf von neuen Fahrrädern mit 100 Euro. Seit Start der Förderung (2008) wurden 135 Fahrräder und 100 Kinderhelme gefördert. Ziel ist die Förderung von nichtmotorisiertem Verkehr und der Verkehrssicherheit in Guntramsdorf.	
Ziele	Förderung von nichtmotorisiertem Verkehr und Verkehrssicherheit	
Zielgruppe	Bürger/innen	
Ort	Guntramsdorf/NÖ	
Evaluation	k. A.	
Dokumentation	http://www.klimabuendnis.at/best-practice-datenbank/fahrrad_in_guntramsdorf (12-2017)	

Radlstar		GE11-Rad
Keywords	Promotion, Bewusstseinsbildung	
Beschreibung	Im Zuge der Kampagne „München sucht den Radlstar“ ließen sich 1.000 Fahrradfahrer/innen für das Casting fotografieren, um die Vielfalt der radfahrenden Menschen abzubilden. Eine Jury wählte Finalisten aus, in einem Online-Voting wurde der Radlstar gewählt.	
Ziele	Promotion fürs Radfahren	
Zielgruppe	Radfahrer/innen	
Ort	München/D	
Evaluation	nein	
Dokumentation	http://www.wochenanzeiger.de/article/99612.html (12-2017)	

Radfest, Anradln		GE12-Rad
Keywords	Bewusstseinsbildung, Aktivierung	
Beschreibung	Um den Radfahranteil im Modal Split zu heben, soll das Fahrrad mit diesem Start der Radfahr-Saison wieder stärker ins Bewusstsein rücken. Zielgruppe sind vor allem Familien mit Kindern. Neben Bewerben und Vorführungen ist die gemeinsame Familienausfahrt der Höhepunkt der Veranstaltung.	
Ziele	Steigerung des Radfahranteils am Modal Split; Bewusstseinsbildung, Gesundheit	
Zielgruppe	Gemeinden und ihre Bürger/innen	
Ort	Hartberg/ST	
Evaluation	k. A.	
Dokumentation	http://www.klimabuendnis.at/best-practice-datenbank/familien-radfest-und-anradeln-der-hartberger-start-ins-radjahr (12-2017)	

Fußgängerfreundliche Kommunen in Österreich		GE13-Fuß
Keywords	Bewusstseinsbildung, Image	
Beschreibung	Imageaktion für das Zufußgehen über Social Media, Newsletter und Medienarbeit durch den Verein walkspace. Positive Beispiele für die Gestaltung von Straßen- und Aufenthaltsräumen und Fußgängerinfrastruktur werden dokumentiert und verbreitet.	
Ziele	Imagesteigerung für das Zufußgehen, Erhöhung der Verkehrssicherheit, Qualität von Aufenthaltsflächen und öffentlichem Raum	
Zielgruppe	Städte, Gemeinden, Planer/innen	
Ort	Österreich	
Evaluation	k. A.	
Dokumentation	http://www.walk-space.at/index.php/bewusstsein/fussgaengerfreundliche-kommunen (12-2017)	

„Wien zu Fuß“-App		GE14-Fuß
Keywords	Bewusstseinsbildung, Aktivierung, Wettbewerb	
Beschreibung	Schrittzähler-App der Mobilitätsagentur Wien. Gesammelte Schritte können jedes Monat gegen Goodies (z. B. Ticket zum Wiener Weihnachtstraum, Taxigutschein) eingetauscht werden.	
Ziele	Bewusstsein fürs Zufußgehen wecken, Gesundheit durch Bewegung	
Zielgruppe	alle Wiener/innen	
Ort	Wien	
Evaluation	k. A.	
Dokumentation	https://www.wienzufuss.at/app/ (12-2017)	

Geh Café		GE15-Fuß
Keywords	Bewusstseinsbildung, Image, Aktivierung	
Beschreibung	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. Zum Ausklang jeder Tour gibt es im bunten Pop-up-Geh-Café viel Raum für Gespräche bei Erfrischungen und kleinen Snacks.	
Ziele	Bewusstsein fürs Zufußgehen wecken, Infos über Fußverkehr in Wien, Kennenlernen von Grätzeln, Gesundheit durch Bewegung	
Zielgruppe	alle Wiener/innen	
Ort	Wien	
Evaluation	bis zu 150 Teilnehmer/innen pro Spaziergang	
Dokumentation	https://www.wienzufuss.at/geh-cafe/ (12-2017)	

„Tut gut“-Schrittweg		GE16-Fuß
Keywords	Bewusstseinsbildung	
Beschreibung	Auf Betreiben und mit Unterstützung der NÖ Initiative „tut gut“ werden Gemeinden animiert, „tut gut“-Schrittwegen (vergleichbar mit Wanderwegen, nur dass es nicht ums Wandern, sondern ums Zufußgehen geht) auszuschildern, um Gemeindebürger/innen zum Gehen und damit zu mehr Bewegung zu motivieren.	
Ziele	Gesundheit durch Bewegung, Bürger/innen zum Gehen animieren	
Zielgruppe	Gemeinden und ihre Bürger/innen	
Ort	NÖ	
Evaluation	Seit dem Start der Kampagne 2011 gibt es bereits in 147 „Gesunden Gemeinden“ 165 markierte „tut gut“-Schrittwegen.	
Dokumentation	https://www.noetutgut.at/gemeinde/tut-gut-schrittweg/ (12-2017)	

Fußgänger/innen-Check für Städte und Gemeinden		GE17-Fuß
Keywords	Bewusstseinsbildung, Infrastruktur	
Beschreibung	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 anzuregen. Im Mittelpunkt steht der Dialog mit Bürger/innen und eine gemeinsame Begehung ausgewählter Wegstrecken.	
Ziele	Informationen über die konkreten Bedürfnisse von Fußgänger/innen; Verbesserungen im Fußgängerwegenetz mit dem Ziel, mehr Menschen zum Zufußgehen zu animieren	
Zielgruppe	Städte und Gemeinden	
Ort	W, NÖ, ST	
Evaluation	k. A.	
Dokumentation	http://www.walk-space.at/index.php/fussgaengercheck (12-2017)	

European Mobility Week		GE18-Rad, Fuß
Keywords	Bewusstseinsbildung	
Beschreibung	Die European Mobility Week ist eine Aktionswoche, in der unter einem spezifischen Thema (2017: „Sharing gets you further“) in Gemeinden Maßnahmen zur Förderung nachhaltiger Mobilität umgesetzt werden. Für die Gemeinden steht ein umfangreiches Unterstützungsprogramm bestehend aus Leitfäden, Marketingmaterial etc. zur Verfügung. Die Kommune entscheidet selbst, was sie wie konkret umsetzt. Häufigste Anwendung in Österreich ist ein autofreier Tag.	
Ziele	Bewusstseinsbildung für einen nachhaltigen und klimagerechten Verkehr	
Zielgruppe	Gemeinden und ihre Einwohner/innen	
Ort	Gemeinden in ganz Österreich und Europa	
Evaluation	k. A.	
Dokumentation	http://www.mobilityweek.eu/ ; https://www.mobilitaetswoche.at/ (12-2017)	

Gemeinsam Gehen		GE19-Rad, Fuß
Keywords	Bewusstseinsbildung, Initiative	
Beschreibung	Ziel des Projekts „Gemeinsam Gehen“ war es, die Gesundheitschancen der älteren Bevölkerung zu verbessern und ihre Gesundheitspotenziale zu stärken. Mit Beteiligung der Zielgruppe 65plus sowie Vertreter/innen aus den teilnehmenden fünf 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.	
Ziele	Gesundheitsförderung durch körperliche Aktivität	
Zielgruppe	Menschen im Alter von 65plus in steirischen Gemeinden	
Ort	Steiermark	
Evaluation	externe Evaluation (positive Bewertung des Aufbaus von Initiativgruppen und Umsetzung von Angeboten)	
Dokumentation	https://styriavitalis.at/information-service/projektarchiv/gemeinsam-gehen/ (12-2017)	

Mobilitätszentralen		GE21-Rad, Fuß
Keywords	Service, Information, Bewusstseinsbildung	
Beschreibung	Eine Mobilitätszentrale wird als ein Zentrum definiert, das maßgeschneiderte Informationen und Serviceangebote zum Thema Mobilität bietet, und zwar nicht nur zum öffentlichen Verkehr, sondern auch zu anderen Verkehrsmitteln und Angeboten, z. B. Carsharing, Bikesharing, Parkplätzen etc., sowie Informationen und Tipps für Radfahrer/innen und Fußgänger/innen.	
Ziele	Bereitstellung von Information, Kommunikation über alle Mobilitätsformen, Bewusstseinsbildung hinsichtlich einer umweltfreundlichen Mobilität	
Zielgruppe	Gemeinden	
Ort	Städten und Gemeinden in ganz Österreich	
Evaluation	k. A.	
Dokumentation	http://www.epomm.eu/newsletter/electronic/0512_EPOMM_enews_DE.php (12-2017)	

Beat the Street		GE22-Rad, Fuß
Keywords	Bewusstseinsbildung, Aktivierung, Wettbewerb	
Beschreibung	„Beat the Street“ ist ein kostenloses Geh-, Lauf-, und Radfahrspiel für alle Bewohnerinnen und Bewohner von Simmering und jene, die hier zur Schule gehen oder arbeiten. Das Ziel des Spieles ist es, einen gesünderen Lebensstil zu fördern und die täglichen Wege öfter zu Fuß zu erledigen (siehe auch Setting Schule).	
Ziele	spielerisch zu mehr Bewegung	
Zielgruppe	alle Bewohner/innen von Simmering	
Ort	Wien Simmering	
Evaluation	Simmering: Zeitraum: 10.10. – 21.11.2017; 19 Teams (11 Schulen und 2 Jugendzentren), insgesamt 5.000 Schüler/innen und 1.000 weitere Personen; 150.000 Wege und 80.000 km	
Dokumentation	https://www.beatthestreet.me/simmering (12-2017)	

Autofasten		GE23-Rad, Fuß
Keywords	Bewusstseinsbildung	
Beschreibung	Die Aktion Autofasten ist eine Initiative der Umweltbeauftragten der Katholischen und Evangelischen Kirche Österreichs, die dazu aufruft, das eigene Mobilitätsverhalten in Richtung Nachhaltigkeit zu gestalten, um auch den nachfolgenden Generationen eine lebenswerte Zukunft zu erhalten. Es geht dabei darum, in der Fastenzeit (vom 1. März bis 15. April 2017) umwelt- und gesundheitsfreundliche Alternativen zum Autofahren auszuprobieren, d. h. gar nicht oder deutlich weniger Auto zu fahren und stattdessen Bahn, Bus, Fahrrad, Füße, Fahrgemeinschaften etc. zu nützen.	
Ziele	nachhaltiges Verkehrsverhalten, Gesundheit	
Zielgruppe	evangelische und katholische Kirchengemeinde	
Ort	ganz Österreich	
Evaluation	10.000.000 Autokilometer und über 2.000 Tonnen CO ₂ eingespart (2017)	
Dokumentation	https://autofasten.at/site/portal/home (12-2017)	

Wir machen Meter		GE24-Rad, Fuß
Keywords	Bewusstseinsbildung, Wettbewerb	
Beschreibung	Bewegung ist eine der wichtigsten Säulen für Gesundheit und Wohlbefinden. Mit der gemeinsamen Aktion „Wir machen Meter“ wollen das Land Oberösterreich und der ORF Oberösterreich mehr Bewegung in das Leben der Oberösterreicher bringen. Jeder Meter zählt, nicht nur für die eigene Gesundheit, sondern auch für die Gesundheit einer ganzen Gemeinde. In jeder Gemeinde werden in „Wir machen Meter“-Pässen gesunde Meter gesammelt.	
Ziele	Gesundheit durch Bewegung	
Zielgruppe	Gemeinden und deren Bürger/innen	
Ort	OÖ	
Evaluation	k. A	
Dokumentation	http://ooe.orf.at/radio/stories/2579326/ (12-2017)	

MO.Point Perfektastraße		GE25-Rad, Fuß
Keywords	Infrastruktur, Mobilitätsangebot	
Beschreibung	MO.Point plant und betreibt Mobility Points in Gebäuden und Stadtteilen. Bewohner/innen und Anrainer/innen können direkt vor der Haustür umweltfreundliche Fahrzeuge wie E-Bikes, E-Autos oder E-Lastenräder mieten und ergänzende Services wie zum Beispiel eine Fahrradreparaturs-Station in Anspruch nehmen. Für das Wohnbauprojekt in der Perfektastraße 58 in Wien betreibt MO.Point einen emissionsarmen Fahrzeugpool und schafft dadurch einen besonderen Mehrwert für die Immobilie. Mobility Points können zur Reduktion von Pkw-Stellplätzen und damit zur Senkung von Baukosten beitragen. Private und gewerbliche Anrainer/innen profitieren von einem leicht zugänglichen, vielfältigen und leistbaren Mobilitätsangebot aus einer Hand. Für Städte und Kommunen bringt MO.Point den Vorteil eines sanften Mobilitätsangebots, das den öffentlichen Verkehr vor Ort im Stadtquartier optimal ergänzt.	
Ziele	multimodales Sharing-Angebot, Reduktion von Pkw-Verkehr und -stellplätzen, Klima- und Umweltziele	
Zielgruppe	Gemeinden, Städte	
Ort	Wien	
Evaluation	k. A.	
Dokumentation	https://www.vcoe.at/projekte/vcoe-mobilitaetspreis (12-2017)	

Autofreies Wohnen		GE26-Rad, Fuß
Keywords	Bewusstseinsbildung	
Beschreibung	Wohnhausanlage, bei der ein Großteil der für die PKW-Garage vorgesehenen Wohnbauförderungsmittel für Gemeinschaftseinrichtungen und alternative Bau- und Energieversorgungstechnologie verwendet wurde. Bewohner/innen müssen, gekoppelt an den Mietvertrag, auf ein eigenes Auto verzichten.	
Ziele	Umwelt- und Klimaziele; Partizipation	
Zielgruppe	Gemeinde bzw. Bewohner/innen	
Ort	Wien (Floridsdorf)	
Evaluation	k. A.	
Dokumentation	http://www.klimabuendnis.at/best-practice-datenbank/autofreies-wohnen-in-wien-floridsdorf (12-2017)	

Urban App „Traces“		GE28-Rad, Fuß
Keywords	Bewusstseinsbildung, Spiel, Aktivierung	
Beschreibung	Im Projekt werden Verkehrsteilnehmer/innen mittels des eigens entwickelten Urban App Games „Traces“ zur vielseitigen Nutzung sanfter Mobilitätsarten motiviert. Nach dem Spielmotto „Mache das graue Wien bunter“ konnten die Spieler/innen durch die Nutzung klimafreundlicher Verkehrsmittel (Fahrrad, öffentliche Verkehrsmittel, Scooter, Zufußgehen, Carsharing) bunte Spuren (= Traces) auf der zu Spielbeginn grauen Wienkarte hinterlassen. Im Zuge des Spiels werden primär Erfolgserlebnisse und positive Erfahrungswerte vermittelt, um eine Steigerung des gewünschten Verhaltens – Nutzung multimodaler und klimafreundlicher Mobilität – zu erreichen. Zur Erreichung dieses Ziels werden innovative Technologien in Synergie mit einem spannenden spielerischen Framework und lebhaften Vor-Ort-Kampagnen eingesetzt.	
Ziele	Motivation zur Nutzung klimafreundlicher Verkehrsmittel	
Zielgruppe	Verkehrsteilnehmer/innen	
Ort	Wien	
Evaluation	Es konnte gezeigt werden, dass die Einstellungen gegenüber einer klimafreundlichen Mobilität gestärkt werden konnten.	
Dokumentation	https://mobilitaetsprojekte.vcoe.at/traces-spielerisch-und-smart-klimafreundlich-unterwegs-2017?rpage=3&oder1=217,218&oder2=60 (12-2017)	

5.5.2 Kurzübersicht mit Bewertung

Folgende Übersicht soll einen raschen Überblick über die gesammelten Maßnahmen – unterschieden nach Radfahren, Zufußgehen und Maßnahmen, die auf beides abzielen – für das Setting Gemeinde geben. Die Tabelle enthält einerseits Indikatoren, die auch in der digitalen Matrix aufscheinen, und andererseits Kenndaten, denen eine objektiv gestützte, aber letztlich subjektive Bewertung durch die bearbeitenden Expertinnen zugrunde liegt und die auf die Übertragbarkeit der Maßnahmen/ Projekte/Initiativen schließen lassen.

Tab. 5: Übersicht Maßnahmen Setting Gemeinde

GEMEINDE*	Zielgruppe**	Gesundheitsziel	Evaluierung	Ort der Umsetzung	Personalaufwand	Materialaufwand	Zeitaufwand	Externer Input	Motivationsfaktor	Positive Wirkung
RADFAHREN 										
RADIUS Fahrradwettbewerb	G	✓	✓	V	●●●	●●●	●●	●●	●●●	●●●
Fahrradtrainings	P	✗	✗	Ö	●	●●●	●●	●	●●	●●
Nextbike	G	✗	✗	Ö	●●	●	●●	●	●	●
LARA – Sharing von E-Lastenrädern	G	✗	✗	NÖ	●●	●●	●●	●	●●	●
Radpass	G	✓	✗	NÖ	●●●	●●●	●●●	●●	●●●	●
Fahrrad-Routing-App (R) adOmnes	P	✓	✗	ST	●●	●●●	●●	●	●●●	●●
Linz fährt Rad	G	✓	✓	OÖ	●●	●●●	●●	●●	●●●	●●
fahr RAD in Guntramsdorf	G	✗	✗	NÖ	●●	●●●	●●	●●	●●	●●
Radlstar	G	✗	✗	D	●●	●●●	●●	●	●●●	●
Radfest, Anradln	G	✓	✗	St	●●	●●	●●	●●	●●	●
ZUFUSSGEHEN 										
Fußgängerfreundliche Kommunen in Österreich	G	✓	✗	Ö	●●●	●●●	●●●	●●	●	●●
„Wien zu Fuß“-App	P	✓	✗	W	●●	●●●	●●	●	●●●	●
Geh Café	P	✓	✗	W	●●	●●●	●●	●●●	●●	●
„Tut gut“-Schrittweg	G	✓	✓	NÖ	●●	●●	●●	●●	●●	●●
Fußgänger/innen-Check für Städte & Gemeinden	G	✗	✗	Ö	●●	●●●	●●	●	●	●●
RAD & FUSS  										
European Mobility Week	G	✓	✗	Ö	●●	●●	●●	●●	●●	●●
Gemeinsam Gehen	G	✓	✓	ST	●	●●●	●●	●	●	●●
Mobilitätszentralen	G	✗	✗	Ö	●	●●	●●	●	●	●
Beat the Street	G	✓	✓	W	●●●	●●	●●●	●	●●●	●●●
Autofasten	G	✓	✓	Ö	●●●	●●●	●●●	●●	●	●●
Wir machen Meter	G	✓	✓	OÖ	●●	●●●	●●●	●●	●●	●●
MO.Point Perfektastraße	G	✗	✗	W	●	●●	●	●	●	●
Autofreies Wohnen	G	✗	✓	W	●	●	●	●	●●	●●●
Urban App „Traces“	P	✓	✓	W	●●●	●●●	●●●	●●	●●	●

*) Die vollständige Legende ist dem Anhang zu entnehmen (8.2); grundsätzlich sind alle Bewertungen (von 1 bis 3 Punkten) dahingehend zu interpretieren, dass eine höhere Anzahl an Punkten (●) eine positivere Einschätzung bedeutet (geringer Material-/Personal-/Zeitaufwand, positive Wirkung usw.). Dabei ist zu beachten, dass es sich um subjektive Einschätzungen basierend auf den Maßnahmenbeschreibungen handelt.

**) G - Gemeinden, P - Personen

Die recherchierten Maßnahmen in Gemeinden weisen eine große Vielfalt und Bandbreite auf und sind über ganz Österreich verteilt. Sie reichen von Strategien (z. B. Mobilitätskonzepten, Reduktion des MIV, Autofreies Wohnen), Infrastrukturprojekten (z. B. Fahrradstraßen, Begegnungszonen), Mobilitätseinrichtungen (z. B. Mobilitätszentralen) und -services (z. B. Sharing von Lastenrädern, Nextbike) über bewusstseinsbildende Maßnahmen (z. B. Autofasten, Geh Cafe) bis hin zu technologiegestützten Innovationen (z. B. Apps) und Wettbewerben (z. B. Beat the street, RADius).

Die Intention, die hinter der Förderung des Fuß- und Radverkehrs liegt, ist in erster Linie umweltpolitischer Natur (Reduktion von CO₂ und Luftschadstoffen), gefolgt von Verkehrssicherheit und Erhöhung der Lebensqualität in der Gemeinde. Der Gesundheitsnutzen drängt erst in letzter Zeit mehr in das Bewusstsein der Verantwortlichen und lässt damit neue Initiativen entstehen (z. B. „Gesunde Gemeinden“-Netzwerk).

Wie schon in den anderen Settings beschränkt sich auch hier die Evaluierung auf die Veränderung des Modal Splits und die darauf beruhende Abschätzung der CO₂-Einsparungen. Positive Wirkungen lassen vor allem die Maßnahmen erwarten, die auf Langfristigkeit ausgelegt sind (z. B. Autofreies Wohnen, Mobilitätskonzepte) bzw. diejenigen, die einen hohen Spaß- und Motivationsfaktor aufweisen.

5.5.3 Strategien und Leitfäden

Übergeordnete Strategien wie der Masterplan RADFAHREN oder der Masterplan GEHEN werden vom Umwelt- bzw. Verkehrsministerium forciert, die Implementierung erfolgt in den Gemeinden. Zahlreiche Leitfäden, aber auch Förderungen von klimaaktiv (des Umweltministeriums) sollen den Gemeinden Hilfestellung und Ideen liefern, welche Maßnahmen sie konkret zur Förderung des Zufußgehens und Radfahrens umsetzen und damit einen aktiven Beitrag zum Klimaschutz und zur Gesundheitsprävention leisten können.

Strategie, Leitfäden

Masterplan RADFAHREN 2015 – 2025 (BMLFUW 2015) / Quelle/URL (Stand 11-2017):

https://www.bmlfuw.gv.at/dam/jcr:9829acb0-0928-401a-ae82-3a67aff817fd/43_MP_Radfahren_de.pdf.

Masterplan GEHEN (BMLFUW, BMVIT 2015) / Quelle/URL (Stand 11-2017):

https://www.bmvit.gv.at/service/publikationen/verkehr/fuss_radverkehr/downloads/masterplangehen.pdf

Neue Wege zur Förderung des Radverkehrs in Gemeinden (BMVIT 2015) / Quelle/URL (Stand 11-2017):

https://www.bmvit.gv.at/service/publikationen/verkehr/fuss_radverkehr/downloads/neuewege2015.pdf

Kosteneffiziente Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Gemeinden (BMVIT 2017)

Quelle/URL (Stand 11-2017):

https://www.bmvit.gv.at/service/publikationen/verkehr/fuss_radverkehr/downloads/radverkehrsfoerderung.pdf

Innovative klimafreundliche Mobilität für Regionen, Städte und Gemeinden (BMLFUW 2016)
Quelle/URL (Stand 11-2017): https://www.klimaaktiv.at/dam/jcr:afa6ecf1-fcad-4370-8022-987c3c17ff16/ka_Leporello_kommReg_Barrierefrei_300.pdf
Leitfaden: Mobilitätsmanagement für Städte, Gemeinden und Regionen (BMLFUW 2009)
Quelle/URL (Stand 11-2017): https://www.bmlfuw.gv.at/umwelt/luft-laerm-verkehr/verkehr-laermschutz/mobilitaetsmanagement/MM_Staedte/LeitfadenMMkomreg.html
https://www.bmlfuw.gv.at/dam/jcr:5d69111b-95db-4b01-a702-df89e4c3306a/Leitfaden%20MM%20St%C3%A4dteGemeindenRegionen_oHBM.pdf

6 Analyse ausgewählter Praxisbeispiele

6.1 Auswahl

Die Auswahl der Good-Practice-Beispiele, die detailliert untersucht wurden, erfolgte anhand der Kriterien:

- Abdeckung über verschiedene Bundesländer in Österreich und
- hohe Wirksamkeit, auf welche durch Dokumentation, Auszeichnungen etc. geschlossen werden konnte.

Entsprechend der genannten Kriterien wurden 7 Projekte und Initiativen – zumindest zwei aus jedem der Settings Schule, Gemeinde und Betrieb – ausgewählt, die eine Förderung Aktiver Mobilität zur Zielsetzung hatten:

Schule: NMS Laabenwald (NÖ), Projekt BIKELine (österreichweit)

Betrieb: Omicron, Standort Klaus (Vorarlberg), Böhlinger-Ingelheim (Wien)

Gemeinde: Korneuburg, Energie- und Umweltberatung Niederösterreich, Energie-Institut Vorarlberg

6.2 Expert/inneninterviews (Einzelinterviews)

Es wurden vertiefte Informationen zu den ausgewählten Praxisbeispielen in Literatur, Broschüren, Internet etc. recherchiert und zusammengetragen. Ergänzend wurden telefonische bzw. persönliche Expert/inneninterviews durchgeführt. Die für die Umsetzung der ausgewählten Maßnahmen verantwortlichen Personen wurden zu ihren Erfahrungen befragt, z. B.:

- Ist das Praxisbeispiel auf andere Institutionen übertragbar?
- Was ist bei der Umsetzung zu berücksichtigen?
- Mit welchen Barrieren und Problemen ist zu rechnen?
- Welche Stakeholder müssen mit ins Boot geholt werden, damit die Maßnahme auch langfristig Erfolg hat?

Die insgesamt 7 Expert/inneninterviews wurden anhand eines Leitfadens (siehe Anhang) geführt, mit Tonband aufgezeichnet, transkribiert und nach Froschauer & Lueger (2003) ausgewertet. Gemäß dem Prinzip der hinlänglichen Beschreibung („Sättigungsprinzip“) wurden darüber hinaus keine weiteren Interviews durchgeführt, da ab dem 5. Interview keine neuen Informationen über förderliche Bedingungen für eine Verhältnisänderung und/oder Verhaltensänderung gewonnen werden konnten. Die detaillierte Beschreibung der einzelnen Praxisbeispiele kann dem Anhang entnommen werden.

6.3 Ergebnisse

6.3.1 Setting Schule

NMS Laabenwald (NÖ):

- Raumstrukturelle Merkmale: Die Schule befindet sich im ländlichen Raum in dezentraler Lage und ist nicht über ein höherrangiges öffentliches Transportmittel erreichbar.
- Umsetzung und Evaluierung: Der Anteil der Kinder, die mit dem Rad zur Schule kommen, konnte von einzelnen Kindern auf ca. 2/3 der insgesamt 170 Schüler/innen gesteigert werden.

Erfolgsfaktoren: Radwegeinfrastruktur (inkl. Radabstellplätze) vorhanden, ideelle Unterstützung durch das Lehrer/innen-Team, offene Kommunikationskultur der Schule, finanzielle Unterstützung durch Schulerhalter

Projekt BIKEline (österreichweit):

- Sektorenübergreifende Umsetzung: Die Gemeinde, örtliche Betriebe und Schulinstitutionen kooperieren in diesem Projekt.
- Einfache Umsetzbarkeit: Das Projekt ist einfach in der Umsetzung, es stehen konkrete Anleitungen/Material zur Verfügung. Sofern die Rahmenbedingungen für kindergerechtes Radfahren gegeben sind, ist auch eine hohe Alltagstauglichkeit gegeben.
- Umsetzung und Evaluierung/Kosten-Nutzen-Verhältnis: Derzeit sind 40 Schulen beteiligt am Projekt, 2015 war eine Spitze mit 65 Schulen. Das Projekt wird kontinuierlich evaluiert und angepasst hinsichtlich Betreuungsaufwand und Beliebtheit der Incentives.

Erfolgsfaktoren: einfache Umsetzbarkeit, konkretes Angebot, zielgruppenorientierte Kommunikation

6.3.2 Setting Betrieb

Omicron, Standort Klaus (Vorarlberg):

- Raumstrukturelle Merkmale: ländlicher Raum, Anbindung an Bahn gegeben
- Umsetzung/Evaluierung von Maßnahmen/Kosten-Nutzen-Verhältnis: Betreuungsaufwand und Output werden kontinuierlich evaluiert und ungenutzte Angebote werden aufgegeben, neue Maßnahmen werden beständig entwickelt.

Erfolgsfaktoren: offene Kommunikation, Informationspolitik, Vorbildwirkung/Multiplikator/innen, evidenzbasiertes Arbeiten, Werterhaltung im Betrieb, finanzielle Ressourcen verfügbar

Böhringer-Ingelheim (Wien)

- Raumstrukturelle Merkmale: urbaner Raum, Anbindung an höherrangigen Verkehr
- Sektorenübergreifende Umsetzung: Kooperation mit der Gemeinde Wien und ÖBB/Wiener Linien
- Umsetzung/Evaluierung von Maßnahmen/Kosten-Nutzen-Verhältnis: Betreuungsaufwand und Output werden kontinuierlich evaluiert und ungenutzte Angebote werden aufgegeben, neue Maßnahmen werden beständig entwickelt.

Erfolgsfaktoren: offene Kommunikation/Partizipation, Informationspolitik, Kooperation, Vernetzung und Austausch, finanzielle Ressourcen verfügbar, initiierender Moment

6.3.3 Setting Gemeinde

Korneuburg:

- Raumstrukturelle Maßnahmen: urban geprägte Region mit höherrangigem Verkehrsangebot, MIV-Anteil dennoch hoch (49 %)
- Umsetzung und Evaluierung von Maßnahmen: Erstellung eines Mobilitätskonzeptes und Evaluierung der umgesetzten Maßnahmen
- Sektorenübergreifende Umsetzung: Bürger/innen, Verwaltung, Politik und externe Expertise haben zusammen das Konzept erstellt.

Erfolgsfaktoren: evidenzbasiertes Arbeiten, finanzielle Ressourcen verfügbar für Grundlagendatenerhebung, offene Kommunikationskultur/offene Informationspolitik, Kooperationsbereitschaft/Unterstützung durch Expert/innen; Multiplikator/innen

Energie- und Umweltberatung Niederösterreich (ENU)

- Raumstrukturelle Merkmale: Die ENU initiiert und betreut Projekte in diversen Regionen in NÖ.
- Sektorenübergreifende Umsetzung: Die Kooperationen beziehen nicht nur die Gemeinden, sondern auch Betriebe, aber auch Schulen und andere Institutionen mit ein.
- Umsetzung/Evaluierung von Maßnahmen/Kosten-Nutzen-Verhältnis: Die Projekte der ENU werden evaluiert, nicht frequentierte Nextbike-Stationen bzw. ungenutzte Maßnahmen werden adaptiert oder aufgegeben.

Erfolgsfaktoren: konkrete Angebote verfügbar, Vernetzung & Austausch, Vorbilder/Multiplikator/innen

Energie-Institut Vorarlberg

- Raumstrukturelle Maßnahmen: Projekte werden in ganz Vorarlberg betreut, sehr unterschiedliche strukturelle Bedingungen.
- Sektorenübergreifende Umsetzung: Die Gemeinden werden als Drehscheibe gesehen, auch für den Bereich des Betrieblichen Mobilitätsmanagements oder für Schulprojekte.
- Umsetzung/Evaluierung von Maßnahmen/Kosten-Nutzen-Verhältnis: Betreuungsaufwand und Output werden kontinuierlich evaluiert und unpraktikable Maßnahmen aufgegeben, neue Maßnahmen werden beständig entwickelt.

Erfolgsfaktoren: konkrete Angebote verfügbar, Ansprechpartner/in vorhanden, Informationspolitik, zielgruppenorientierte Kommunikation, Vernetzung & Austausch, Multiplikator/innen

6.3.4 Ableitung von settingübergreifenden Erfolgsfaktoren

Die Analyse der Interviews war von der Frage geleitet: Können generalisierte Faktoren bestimmt werden, welche den Erfolg der Maßnahmen beeinflussen und unterstützen? Nachfolgende Faktoren wurden identifiziert, die einen maßgebenden Einfluss haben können. Gleichzeitig konnte auf hemmende Bedingungen (Barrieren) rückgeschlossen werden.

- evidenzbasiertes Arbeiten
- Expertise
- Kooperation, Vernetzung und Austausch
- Partizipation
- Informationspolitik / Kommunikationsstrategien
- bestehende Werthaltung / Bewusstseinsstand / Bewegungskultur
- initiierendes Moment
- Ressourcenverfügbarkeit
- Infrastrukturverfügbarkeit
- politischer Wille / Multiplikator/innen vorhanden
- konkrete Angebote vorhanden
- Evaluierung / Kosten-Nutzen-Rechnung

Nachfolgende Tabellen, die auf Basis der Interviewauswertungen erstellt wurden, bieten einen Überblick über die settingübergreifenden Erfolgsfaktoren und Barrieren (Tab. 6 bis Tab. 9). Dabei wurde unterschieden nach Vorbereitungs-, Umsetzungs- und Betreuungsphase sowie generellen Rahmenbedingungen.

Tab. 6: Übersicht zu förderlichen und hinderlichen Faktoren in der Vorbereitungsphase

Faktoren	förderlich	hinderlich
evidenzbasiertes Arbeiten	Erheben von Grundlagendaten	fehlender Strategieplan, keine Grundlagen verfügbar
Expertise	externe Hilfe beziehen, falls notwendig	
Kooperation, Vernetzung und Austausch	Schule mit Gemeinde, Betrieb mit Gemeinde, ÖV-Anbieter mit Betrieb, Schule mit Politik, Schule mit Unternehmen (Sponsoring), Unternehmen mit Unternehmen, mit vereinten Kräften die gleiche Zielsetzung verfolgen (z. B. Gesundheitsbereich mit Mobilitätsbereich), Interessensausgleich berücksichtigen	mangelnde Vernetzung zwischen Akteur/innen aus dem Gesundheitsbereich und dem Mobilitätsbereich - Das Zusammendenken von Alltagsmobilität und Gesundheit ist noch keine Selbstverständlichkeit.
Partizipation	Betrieb: Einbeziehung der Mitarbeiter/innen, Betriebsrat, Schule: Eltern, Lehrkräfte, Schüler/innen, Direktion Gemeinde: Verwaltung, Politik, Bevölkerung	keine Einbindung der Mitarbeiter/innen in das Mobilitätskonzept
Informationspolitik	transparente Zielsetzung, Information über geplante Maßnahmen, Begründen der Maßnahmen	fehlende Transparenz in Bezug auf die Maßnahmen (Warum betreibt man Mobilitätsmanagement?)
Wertehaltung - Bewusstseinsstand - Bewegungskultur	positive Einstellungen zu Aktiver Mobilität fördern, Wissen über die Vorteile vermitteln	negative Einstellung zu Aktiver Mobilität in der Gemeinde, geringer Bewusstseinsstand über Vorteile, geringe Priorität in der Bevölkerung - Parkplätze und Umfahungsstraßen wichtiger als Rad- und Fußwege

In der Vorbereitungsphase zeigt sich, dass vor allem eine gute Vorarbeit bzw. die Entwicklung einer konkreten Strategie wichtig für den Erfolg der Maßnahme ist. Dazu gehört auch eine klare Zieldefinition, zu der sich alle Akteure „bekennen“. Dabei scheint es besonders wichtig zu sein, eine gute vernetzte Kommunikationsbasis aufzubauen – sowohl zwischen den tatsächlichen Akteuren, aber auch zwischen verschiedenen Disziplinen. Neben Partizipation in einer frühen Phase sind Transparenz und Information weitere Erfolgsfaktoren. Um die Notwendigkeit für einen Veränderungsprozess zu sehen, bedarf es einer Bewusstseinsbildung. Nur wenn ein Problembewusstsein geschaffen ist und die zu bearbeitenden Themen von den maßgeblichen Akteuren wirklich wahrgenommen werden, sind gute Voraussetzungen geschaffen, dass die Maßnahme zu einem Erfolg wird.

Tab. 7: Übersicht zu förderlichen und hinderlichen Faktoren in der Umsetzungsphase

Faktoren	förderlich	hinderlich
Angebot an konkreten Aktionen und Maßnahmen, Einführung/ Einschulung	auf Schule/Betrieb/Gemeinde abgestimmte, konkrete Maßnahme vorlegen, keine Leitfäden & Handbücher (Theorie nur in Verbindung mit Praxis), Erklärung der Zielsetzung, des Benefits, der praktischen Handhabung	zu wenig konkrete, auf die Gemeinde abgestimmte Maßnahmenvorschläge (Good-Practice-Vorschläge aus anderen Gemeinden oft nicht 1:1 übertragbar)
Ansprechperson/ Betreuung muss vorhanden sein	konkrete Anlaufstelle mit Kontaktpersonen; kontinuierliche Betreuung von Maßnahmen, Aktionen erforderlich	fehlende Kontinuität durch einen Betreuungsperson der Initiative – Maßnahme schläft ein
Informationspolitik/ zielgruppenorientierte Kommunikation	motivierende, nichtmoralisierende Inhalte vermitteln, die zu Bedürfnissen und Lebenssituation der Zielgruppe passen	Kommunikation zum Thema wird als belehrend, bevormundend erlebt („Zeigefinger-Ecke“)

Während der Implementierung ist es förderlich, wenn die Maßnahmen und Arbeitsschritte möglichst konkret und maßgeschneidert formuliert werden. Im Rahmen der Kommunikation ist es wichtig, sich die ursprüngliche Zielsetzung immer wieder vor Augen zu führen. Insbesondere sollte eine konstruktive, glaubwürdige und motivierende Kommunikation zwischen allen Akteuren „auf Augenhöhe“ aufrechterhalten werden. Eine kontinuierliche Begleitung der Maßnahme ist förderlich. Daraus kann abgeleitet werden, dass handlungsfähige und verantwortungsbewusste Personen notwendig sind.

Tab. 8: Übersicht zu förderlichen und hinderlichen Faktoren, Betreuungsphase

Faktoren	förderlich	hinderlich
kontinuierliche und konsistente Informationspolitik	transparente Zielsetzung, Information über geplante Maßnahmen, Begründen der Maßnahmen, Rückmeldung von Erfolgen	
laufende Evaluierung der Maßnahmen	Adaptierung von Aktivitäten/ Maßnahmen bei Bedarf	
Kosten-/ Nutzenrechnung	geringer Betreuungsaufwand der Aktivitäten und Maßnahmen sollte gegeben sein	fehlende Evaluation (Kommen die Maßnahmen an? Warum nicht bzw. was kommt gut an?)

Im Sinne eines Qualitätsmanagements scheint es auch für die untersuchten Maßnahmen förderlich zu sein, permanente Evaluierung und gegebenenfalls eine bedarfsgerechte Anpassung der Aktivitäten vorzunehmen. Dies erfordert Flexibilität und eine gesunde Fehler- bzw. Feedbackkultur. Auch während der Betreuungsphase ist eine kontinuierliche und konsistente Informationspolitik sicherzustellen. Dazu gehört auch die Rückmeldung von möglichen Erfolgen zur Steigerung der Motivation.

Tab. 9: Übersicht zu förderlichen und hinderlichen Faktoren, Rahmenbedingungen

Faktoren	förderlich	hinderlich
initiierendes Moment	konkreter Anlass, der Umdenken erforderlich macht; Handlungsdruck	fehlendes Engagement der Gemeinde: Es braucht einen Anlass, um aktiv zu werden (Bsp. Förderung, Nachahmung von anderen Gemeinden, Wettbewerbe usw.).
(finanzielle) Ressourcenverfügbarkeit	finanzielle Ressourcen für Maßnahmen/ Aktivitäten verfügbar	Wegfall von Förderungen, fehlende personelle und finanzielle Ressourcen --> fehlende Möglichkeiten der Bewerbung der Maßnahmen
Verfügbarkeit von Infrastruktur	Verfügbarkeit von Radwegen zur Schule/zum Betrieb, ÖV-Anbindung, Radabstellanlagen	mangelnde Radinfrastruktur im Umfeld der Schule – Verkehrssicherheit, Zeitstruktur: Die Arbeitszeit ist flexibel einteilbar, daher relativ wenig Chancen für Fahrgemeinschaften, auch Werksverkehr bildet nur unzureichend den Bedarf außerhalb der Kernarbeitszeit ab.
Motivation	materielle und immaterielle Anreize (z. B. Mobilitätsfrühstück, Mobilitätslotterie)	
Multiplikator/innen vorhanden	motivierende Wirkung durch Vorbildwirkung von Autoritätspersonen (radelnde Geschäftsführer/innen, Lehrer/innen, Direktor/innen, Bürgermeister/innen)	fehlender Rückhalt durch die Schulinspektion
offene Kommunikationskultur vorhanden	offen für jede Art von Anregungen und Ideen sein	bürokratischer Aufwand (Weg über Landesschulinspektorat)

Bei der Analyse der Rahmenbedingungen zeichnet sich ab, dass ein konkreter Anlass bzw. hoher Handlungsdruck die Umsetzung erfolgreicher Projekte fördert. Eine förderliche Rahmenbedingung ist kontinuierliche Verfügbarkeit von Ressourcen (Personal, Finanzen). Im Fall von Maßnahmen, die auf Verhaltensänderungen abzielen, zeigt sich: Sind die infrastrukturellen Voraussetzungen nicht gegeben, wird es umso schwieriger, Verhaltensänderungen zu erzielen. Die Motivation ist ein entscheidender Faktor für den Erfolg einer Maßnahme: Extrinsische Motivation durch Incentives wirkt förderlich, ebenfalls die Vorbildwirkung durch weitere Akteure oder Autoritätspersonen.

7 Zusammenfassung und Ausblick

Um ein möglichst umfassendes und konsolidiertes Bild von Praxisbeispielen und deren Erfolgsfaktoren hin zu einer Veränderung des Verhaltens und der Verhältnisse zu erhalten, werden sämtliche Ergebnisse aus der Literaturrecherche, Detailanalyse und Expert/inneninterviews zusammengeführt.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass je Setting – Schule, Betrieb, Gemeinde – eine große Vielfalt an Good-Practice-Maßnahmen zur Förderung Aktiver Mobilität, über ganz Österreich verstreut, existiert. Der Gesundheitsnutzen wird in allen Settings häufig als Argument für die Maßnahmenumsetzung genannt. Neben der Gesundheit wird vielfach mit Umweltwirkungen und Verkehrssicherheit argumentiert. Evaluierungen der Maßnahmen und ihrer Effekte sind rar und erfolgen häufig über Ex-Post-Befragungen und Abschätzungen der Änderungen im Modal Split. Es ist anzunehmen, dass eine konkrete wissenschaftlich fundierte Nutzenabschätzung dazu beitragen könnte, dass noch mehr Schulen, Betriebe und Gemeinden Maßnahmen zur Förderung Aktiver Mobilität umsetzen. Das Sichtbarmachen von Erfolgen könnte zu positiven Feedback-Loops und Multiplikatorenwirkungen führen. Die indikatorenbasierte Sammlung zeigt, dass unterschiedlichste Akteure bei der Umsetzung der Maßnahmen eingebunden sind.

In der detaillierten Analyse von Good-Practice-Beispielen wird deutlich, dass es Faktoren gibt, die bereits im Vorfeld der Implementierung von Maßnahmen den Erfolg beeinflussen können.

Dazu lässt sich zusammenfassend festhalten, dass

- nicht ein Faktor alleine ausschlaggebend für den Erfolg bzw. Misserfolg einer Maßnahme ist, sondern das Zusammenwirken der Faktoren entscheidend ist. Beispielsweise stellen eine positive Einstellung und eine offene Kommunikationskultur eine wichtige Basis dar, um Kooperationen eingehen zu können, die für die Umsetzung der Maßnahme erforderlich sind. Diese Annahme gilt für alle Settings.
- Gemeinden eine wichtige Rolle sowohl bei Maßnahmen in Schulen als auch in Betrieben zukommt, da sie die grundlegende Infrastruktur schaffen und weitere Ressourcen zur Verfügung stellen.
- Maßnahmen unterschiedlich geeignet sind, um übertragen zu werden. Einerseits lässt sich dies aus objektiven Kriterien ableiten (wie zum Beispiel Ressourcenaufwand), andererseits müssen bei der Einschätzung der Übertragbarkeit stets die jeweiligen spezifischen Rahmenbedingungen und konkreten Fragestellungen berücksichtigt werden.

Als weitere Faustregel lässt sich aus den Praxisbeispielen ableiten, dass, je besser betreut und je konkreter die Maßnahmen und Angebote sind, eine erfolgreiche und nachhaltige Implementierung umso wahrscheinlicher ist. Transparente Kommunikation zieht sich als wesentlicher Erfolgsfaktor durch alle Settings. Die frühzeitige Partizipation möglichst vieler Akteur/innen und eine gemeinsame Zieldefinition scheinen sich im Sinne einer Gruppendynamik positiv auszuwirken.

Auch ein gewisser Handlungsdruck sowie Information und Bewusstseinsbildung sind notwendig, um die positiven Effekte von Aktiver Mobilität hervorzuheben. Stärkerer Fokus könnte

dabei – über die physische Fitness hinaus – auf den Aspekt des Wohlbefindens gelegt werden. Abschließend ist anzumerken, dass weiterer Forschungsbedarf hinsichtlich der Erfolgswahrscheinlichkeit von Interventionen in Abhängigkeit von Motivationstypen und zielgruppenspezifischen Merkmalen (z. B. Altersgruppe, Geschlecht) besteht. Dazu bedarf es evidenzbasierter, randomisierter, kontrollierter Studien.

Basierend auf den Erfahrungen zu bestehenden Maßnahmen könnte ein Handbuch für potenzielle Initiatoren entwickelt werden. Dieses sollte kurze Checklisten enthalten, die es ermöglichen, bestimmten Barrieren im Vorfeld zu begegnen.

Die Projektergebnisse könnten weiterführend als Basis herangezogen werden, für die Praxis ein digitales Interventionstool zur Planung von Kampagnen für Aktive Mobilität auszuarbeiten, welches es ermöglicht, zielgruppenspezifisch und gemäß den gesetzten Rahmenbedingungen Kampagnen zu entwickeln. Ein derartiges Tool könnte mit einer digitalen Karte kombiniert werden, um zu ermöglichen, dass sich potenzielle Akteur/innen mit bereits erfahrenen Personen vernetzen. Dies würde zur Sichtbarmachung der Aktionen beitragen.

Referenzen

Andersen, L. B. et al. (2000). All-Cause Mortality Associated with Physical Activity During Leisure Time, Work, Sports, and Cycling to Work. *Arch Intern Med* 160(11), S. 1621-1628.

Aschauer, F., Stark, J. (2016). Zu Fuß unterwegs sein als Baustein selbstständiger Mobilität von Volksschulkindern. X. Österreichische Fachkonferenz für Fußgänger/innen 2016, JUN 16-17, Baden, AUSTRIA.

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) (2017). Mobilität der Zukunft – Personenmobilität - Aktive Mobilität. Homepage des BMVIT zur Mobilität der Zukunft. URL: https://www.bmvit.gv.at/mobilitaet/personenmobilitaet/aktive_mobilitaet.html (abgerufen am 12.12.2017).

Forum Vies Mobiles (2015). Active Mobility, Mobile Lives Forum. Connexion on 12th of December 2017. URL: <http://en.forumviesmobiles.org/marks/active-mobility-2890> (abgerufen am 12.12.2017).

Frauidienst, B. und Redecker, A. P. (2011). Die Veränderung der selbstständigen Mobilität von Kindern zwischen 1990 und 2011. In: *Zeitschrift für Verkehrssicherheit* 4, 2011, S. 187-190.

Funk, W. & Fassmann, H. (2002). Beteiligung, Verhalten und Sicherheit von Kindern und Jugendlichen im Straßenverkehr. Bericht der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft M 138. Bergisch Gladbach: Bundesanstalt für Straßenwesen.

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

Hillman, M., Adams, J. & Whitelegg, J. (1991). One False Move ... a study of children's independent mobility. JSTOR.

Limbourg, M. und Unfallkasse Nordrhein-Westfalen (Hrsg.) (2010). Prävention in NRW: Kinder unterwegs im Straßenverkehr. 2. Auflage, Düsseldorf.

Mueller, N. et al. (2015). Health impact assessment of active transportation: A systematic review. Preventive Medicine 76 (2015), S. 103–114.

Public Health Agency of Canada (2014). What is Active Transportation?
URL: <https://www.canada.ca/en/public-health/services/health-promotion/healthy-living/physical-activity/what-active-transportation.html> (abgerufen am 12.12.2017).

Stark, J., Bartana, I., Fritz, A., Hössinger, R., Berger, W. J. (2014): UNTERWEGS - Jugend unterwegs in Wissenschaft und Alltag - Abschlussbericht. Bundesministerium für Wissenschaft, Forschung und Wirtschaft.

Titze, S., Ring-Dimitriou, S., Schober, P. H., Halbwachs, C., Samitz, G., Miko, H. C., Lercher, P., Stein, K. V., Gäbler, C., Bauer, R., Gollner, E., Windhaber, J., Bachl, N., Dorner, T. E. & Arbeitsgruppe Körperliche Aktivität/Bewegung/Sport der Österreichischen Gesellschaft für Public Health (2010). Bundesministerium für Gesundheit, Gesundheit Österreich GmbH, Geschäftsbereich Fonds Gesundes Österreich (Hrsg.). Österreichische Empfehlungen für gesundheitswirksame Bewegung. Wien: Eigenverlag.

Wanner, M. et al. (2012). Active Transport, Physical Activity Levels and Body Weight in Adults: A Systematic Review. American Journal of Preventive Medicine 2012 May; 42(5):493-502.

World Health Organisation (WHO) (2006). Physical activity and health in Europe: evidence for action.

WHO (2017). Factsheet Physical activity. Retrieved from Media centre, URL: <http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs385/en/> (abgerufen am 20.06.2017).

8 Anhang

8.1 Indikatorenliste für Kategorisierungsschema

(Gruppe) Indikator	Variablenname	Ausprägung
Beschreibung		
ID	ID	SCH## Bildungseinrichtungen BE## Betriebe GE## Gemeinden
Name	Name	Name der Aktion/Maßnahme
Kurzbeschreibung	Beschreibung	kurze Beschreibung zu Inhalten der Aktion
Art der Aktion	Art	Bewusstseinsbildung, Kommunikation, Service, Spiel, Wettbewerb, Infrastruktur, Strategien etc.
Ziele		
Einbezogene Verkehrsmittel	VM	Fuß, Rad, ÖV, Sonstiges
Zielgruppe	ZG	alle, Eltern, Kinder, Lehrer, Arbeitgeber, Arbeitnehmer, Gemeinden, Sonstige
Alter(sgruppen)	Alter	alle, Kindergarten, Volksschule, Sekundarstufe, <40, 40-65, >65
Ziel Gesundheitseffekte	ZielGes	ja = 1, nein = 0
Ziel Änderungen des Modal Splits	ZielMS	ja = 1, nein = 0
Ziel Verkehrssicherheits-erhöhung	ZielUR	ja = 1, nein = 0
Ziel Änderung	ZielÄnd	Verhaltensänderung, Verhältnisänderung, beides, nicht angegeben
Nachhaltigkeit	Nachh.	kurzfristig = 1; mittelfristig = 2; langfristig = 3
Örtliche Systemabgrenzung		
Wirkungsradius	Radius	national (n/4), regional (r/3), kommunal (k/2), lokal (l/1)
Bundesland	BL/Land	betroffene Bundesländer oder ganz Österreich (jeweils Abkürzung)
PLZ	PLZ	Postleitzahl(en) angeben
Zeitliche Systemabgrenzung		
Zeitraum	Zeit	Jahr/Jahre
Dauer	Dauer	absolute Dauer der Aktion
Teilnahme		
Anzahl der teilnehmenden Einrichtungen	AnzE	absolute Anzahl der teilnehmenden Einrichtungen
Anzahl der Teilnehmer	AnzT	absolute Anzahl der Teilnehmer
Motivation für Teilnahme	MotT	Belohnung, Wettbewerb, Bewusstseinsbildung, (mangelndes) Angebot etc.
Wirkrichtung	Richtung	bottom-up, top-down

(Gruppe) Indikator	Variablenname	Ausprägung
Evaluierung		
Wurde evaluiert?	Wurde?	ja = 1, nein = 0
Wie wurde evaluiert?	Wie?	qualitativ vs. quantitativ + intern vs. extern + eventuell Methode (z. B.: GPS-Tracking, Teilnehmer führen selbst Buch etc.), die zur Evaluierung herangezogen wurde, Kontrollgruppe?, Stichworte
Indikatoren	Indikatoren	absolute Anzahl der Wege, absolute zurückgelegte Strecke, erhöhtes Sicherheitsgefühl, erhöhtes Bewusstsein etc.
Effekte		
Ergebnisse	Ergebnis	Angabe des qualitativen Anstiegs des jeweiligen Modus oder Anstieg eines Modus als beliebtestes Verkehrsmittel etc.
Wurden Gesundheitseffekte erhoben?	NWGes	wenn ja: welche; wenn nein: nicht erzielt, nicht messbar, kein Ziel; ja = 1, nein = 0
Nachweis von Änderungen des Modal Splits	NWMS	ja = 1, nein = 0
Nachweis von Verkehrssicherheitserhöhung	NWUR	ja = 1, nein = 0
Projektbeteiligte		
Initiator	Initiator	Name der initiiierenden Organisation/Einheit + Sektor + Anschrift
Hauptausführender	HA	Name der ausführenden Organisation/Einheit + Sektor + Anschrift
weitere Partner	Partner	Name der Partner (falls wissenschaftlich in Klammer), Disziplin der Partner + Anschriften
interdisziplinäres Team	IT	ja = 1, nein = 0
externe Experten	EE	ja = 1, nein = 0
Übertragbarkeit		
(Anschaffungs-)Kosten	Kosten	entweder in absoluten Zahlen oder abgestuft
Kostenträger	Träger	Einrichtung selbst, teilsubventioniert (entweder Summe oder Prozentsatz), ganz subventioniert
Erfolgsfaktoren	EF	Auflistung der Faktoren, die zum Erfolg beigetragen haben (Stichworte)
(Anschaffungs-)Kosten	Kosten	entweder in absoluten Zahlen oder abgestuft
Sonstiges		
besondere Bemerkungen	BesBem	falls notwendig: ergänzend besondere Bemerkungen zur Aktion/Maßnahme

8.2. Legende zur Kurzübersicht mit Bewertung

Zielgruppe	K	Kindergarten
	V	Volksschule
	S	Sekundarstufe (NMS, Gymnasium)
	E	Eltern
	B	Betrieb, Unternehmen
	G	Gemeinden
	P	Personen
	MA	Mitarbeiter/innen
	St	Studierende
Gesundheitsziel	✓	Gesundheit ist explizites Ziel der Maßnahme
	✗	Gesundheit ist kein definiertes Ziel der Maßnahme
Evaluierung	✓	Maßnahme wurde qualitativ und/oder quantitativ evaluiert
	✗	Maßnahme wurde nicht evaluiert
Ort der Umsetzung	z. B. W	Abkürzung der Bundesländer bzw. Länderabkürzungen; Ö steht für Österreich und wird dann verwendet, wenn die Maßnahme in mehreren Bundesländern umgesetzt wurde.
Personalaufwand	●●●	kein bis minimaler personeller Aufwand
	●●	mäßiger personeller Aufwand
	●	hoher personeller Aufwand
Materialaufwand	●●●	kein bis minimaler Materialaufwand
	●●	mäßiger Materialaufwand
	●	hoher Materialaufwand
Zeitaufwand	●●●	minimaler zeitlicher Aufwand
	●●	moderater zeitlicher Aufwand
	●	hoher zeitlicher Aufwand
externer Input	●●●	kein externer Input benötigt
	●●	externer Input als Starthilfe benötigt
	●	externer Input und Betreuung notwendig
Motivationsfaktor	●●●	sehr hoher Motivationsfaktor (z. B. durch Wettbewerb, Gewinnspiel, sonstige Anreize)
	●●	hoher Motivationsfaktor
	●	geringer Motivationsfaktor
	-	kein Motivationsfaktor
Wirkrichtung	●●●	Die Maßnahme hat eine sehr hohe positive Gesamtwirkung (in Hinblick auf Gesundheit, Erhöhung der Aufmerksamkeit, Änderung des Mobilitätsverhaltens etc.).
	●●	hohe positive Gesamtwirkung
	●	positive Gesamtwirkung
	-	keine positive Gesamtwirkung
	*	subjektive Einschätzung (im Gegensatz zur gemessenen Wirkung)

