

Kinder- und Jugendmobilität Österreich

Fakten und Trends



Impressum

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur,
Radetzkystraße 2, 1030 Wien

Autorinnen und Autoren: Tina Uhlmann, Umweltbundesamt;
Jette Schütze und Felix Beyer, beide BMIMI

Fotonachweis: Luiza Puiu, Werknutzungsrechte: BMIMI (Umschlag); BKA/Andy Wenzel
(Portrait HBM)

Wien, 2026.

Copyright und Haftung:

Auszugsweiser Abdruck ist nur mit Quellenangabe gestattet, alle sonstigen Rechte sind ohne schriftliche Zustimmung des Medieninhabers unzulässig. Es wird darauf verwiesen, dass alle Angaben in dieser Publikation trotz sorgfältiger Bearbeitung ohne Gewähr erfolgen und eine Haftung des Bundesministeriums und der Autor:innen ausgeschlossen ist. Rechtausführungen stellen die unverbindliche Meinung der Autor:innen dar und können der Rechtsprechung der unabhängigen Gerichte keinesfalls vorgreifen.

Vorwort



KommR Peter Hanke

Tag für Tag arbeiten wir mit vollem Einsatz daran, die Mobilität von morgen sicher und nachhaltig zu gestalten. Umso wichtiger ist es, schon den Jüngsten ein starkes Bewusstsein für ein verantwortungsbewusstes Verhalten im Straßenverkehr mit auf den Weg zu geben. Ihr Mobilitätsverhalten prägt die Verkehrsentwicklung der Zukunft. Welche Verkehrsmittel heranwachsende Generationen nutzen und wie selbstständig sie sich bewegen können, hat weitreichende Auswirkungen auf ihre Gesundheit, ihre Sicherheit und unsere gesamte Gesellschaft.

In diesem Sinne zeigt die vorliegende Broschüre im ersten Teil auf, wie Kinder und Jugendliche in Österreich unterwegs sind – unter anderem anhand von Tageswegelängen, Aktionsradien sowie Fragen der Begleitung, Eigenständigkeit und Verkehrssicherheit.

Die zweite Hälfte der Analyse verdeutlicht, warum es sich lohnt, nachhaltige Mobilitätsformen gezielt zu fördern. Frühe aktive und selbstständige Mobilität wirkt sich positiv auf die Gesundheit sowie die geistige Entwicklung aus und ist eine wesentliche Voraussetzung für soziale Teilhabe und Chancengerechtigkeit.

Ich danke allen Beteiligten herzlich für ihr Engagement. Gemeinsam sorgen wir dafür, dass junge Menschen selbstständig, sicher, gesund und mit Freude unterwegs sind!

KommR Peter Hanke

Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur

Inhalt

Vorwort	3
Nachhaltige Kinder- und Jugendmobilität – eine Investition in die Zukunft	5
1 Wie sind Kinder und Jugendliche in Österreich unterwegs?	6
1.1 Verkehrsmittelwahl (Modal Split).....	6
1.2 Unterschiede zwischen Ausbildungs- und Freizeitwegen	8
1.3 Tageswegelänge und Aktionsradius	9
1.4 Begleitung und eigenständige Mobilität	9
1.5 Kinder als Verkehrsteilnehmende	11
1.6 Verkehrssicherheit und Unfallgeschehen.....	12
2 Warum es sich lohnt, nachhaltige Kinder- und Jugendmobilität zu fördern	14
2.1 Gesundheit und Bewegung.....	14
2.2 Kompetenzen und Sozialverhalten.....	15
2.3 Verkehrsaufkommen und Sicherheit.....	15
2.4 Soziale Teilhabe	15
3 Ausblick und Handlungsoptionen.....	16
Abbildungsverzeichnis.....	17
Tabellenverzeichnis.....	18
Literaturverzeichnis	19

Nachhaltige Kinder- und Jugendmobilität – eine Investition in die Zukunft

Das Mobilitätsverhalten von Kindern und Jugendlichen unterscheidet sich deutlich von dem von Erwachsenen und verändert sich zunehmend in einem dynamischen Mobilitätssystem. Doch wie sind Kinder und Jugendliche derzeit in Österreich mobil und welche spezifischen Bedürfnisse haben junge Menschen im öffentlichen Raum? Um eine sichere, eigenständige und aktive Mobilität von Kindern und Jugendlichen gezielt fördern zu können, ist im ersten Schritt eine valide Datengrundlage essenziell. Dieses Factsheet fasst die aktuellen Erkenntnisse zum Mobilitätsverhalten von Kindern und Jugendlichen zwischen drei und 18 Jahren in Österreich zusammen. Zusätzlich werden die positiven Auswirkungen auf Gesundheit, Verkehrssicherheit und soziale Kompetenz dargestellt, die nachhaltiger und aktiver Mobilität für Kinder und Jugendliche mit sich bringt.

Empirisch belastbare Daten zur Kinder- und Jugendmobilität in Österreich liefert vor allem die letzte bundesweite Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs“ von 2013/2014. Neuere Studien sind meist regional oder thematisch und auf eine bestimmte Altersgruppe eingeschränkt und lassen somit Trends erkennen, ermöglichen aber keine allgemeingültigen Aussagen. Trotz eingeschränkter Datenlage liefert dieses Factsheet einen wichtigen Überblick und eröffnet Anknüpfungspunkte für weitere Datensammlung sowie Handlungsschritte für die Berücksichtigung von Kinder- und Jugendmobilität. Damit leistet das Factsheet einen Beitrag zur Sichtbarmachung der Mobilitätsrealität junger Menschen in Österreich und unterstreicht die Notwendigkeit, das Thema in Forschung, Planung und Politik einzubeziehen.

1 Wie sind Kinder und Jugendliche in Österreich unterwegs?

Die Mobilität von Kindern und Jugendlichen in Österreich unterscheidet sich von der eines durchschnittlichen Erwachsenen. Auch zwischen den verschiedenen Altersgruppen junger Menschen gibt es deutliche Unterschiede vor allem hinsichtlich Verkehrsmittelwahl, Wegelänge und Selbstständigkeit. Dies wird vor allem durch die altersbedingten Fähigkeiten und die rechtlichen Möglichkeiten beeinflusst.

1.1 Verkehrsmittelwahl (Modal Split)

Betrachtet man die Verkehrsmittelwahl an Werktagen aus der österreichweiten Mobilitätserhebung 2013/14 (1) (Abbildung 1/Tabelle 1), so fällt auf, dass Kinder und Jugendliche öfter als andere Altersgruppen zu Fuß gehen bzw. den öffentlichen Verkehr (ÖV) und das Fahrrad nutzen. Außerdem sind sie auch häufiger Mitfahrende im Pkw als Erwachsene. Im Vergleich zu anderen europäischen Ländern ist der Anteil der Wege, die Kinder und Jugendliche in Österreich mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurücklegen, besonders hoch. Das Zufußgehen und Fahrradfahren haben bei jungen Menschen dagegen weniger Bedeutung als z. B. in den Niederlanden und in der Schweiz (2).

Abbildung 1: Anteile an Wegen je Hauptverkehrsmittel (Modal Split) im Werktagsverkehr nach Altersklassen (1)

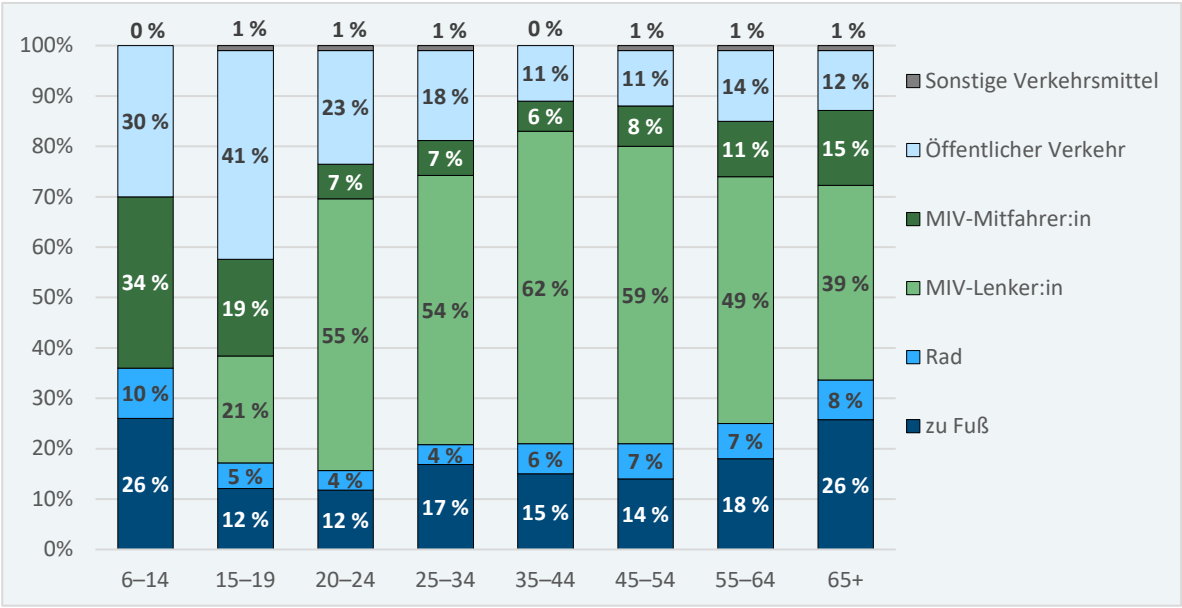


Tabelle 1: Anteile an Wegen je Hauptverkehrsmittel (Modal Split) im Werktagsverkehr nach Altersklassen (1)

Verkehrsmittel	6–14	15–19	20–24	25–34	35–44	45–54	55–64	65+
zu Fuß	26 %	12 %	12 %	17 %	15 %	14 %	18 %	26 %
Rad	10 %	5 %	4 %	4 %	6 %	7 %	7 %	8 %
MIV-Lenker:in	-	21 %	55 %	54 %	62 %	59 %	49 %	39 %
MIV-Mitfahrer:in	34 %	19 %	7 %	7 %	6 %	8 %	11 %	15 %
Öffentlicher Verkehr	30 %	41 %	23 %	18 %	11 %	11 %	14 %	12 %
Sonstige	0 %	1 %	1 %	1 %	0 %	1 %	1 %	1 %

Die Wege zur Schule bzw. zur Ausbildung werden in Österreich überwiegend im Umweltverbund zurückgelegt (3). Rund 80 % der Kinder bis 14 Jahre nutzen fast täglich den ÖV, gehen zu Fuß oder nutzen Fahrrad und Roller. Rund 20 % der Kinder bis 14 Jahre werden fast täglich mit dem Pkw zur Schule gebracht (3).

Betrachtet man die Verkehrsmittelwahl auf Ausbildungswegen detailliert, werden Unterschiede hinsichtlich des Geschlechts deutlich (3). In Österreich nutzen Jungen für diesen Wegzweck häufiger das Fahrrad als Mädchen. Mädchen hingegen nutzen deutlich häufiger öffentliche Verkehrsmittel und gehen öfter zu Fuß (3). Als Gründe für die geringere Fahrradnutzung nennen Mädchen häufig Verkehrssicherheitsbedenken (4, 5), geringes Vertrauen in die eigenen Fähigkeiten (5) und niedrige soziale Akzeptanz (4, 5).

Auch die Eltern spielen eine entscheidende Rolle: Jungen werden häufiger dazu ermutigt, mit dem Fahrrad zu fahren, während Mädchen in dieser Hinsicht weniger Unterstützung erfahren (4). **In Untersuchungen zur Kindermobilität wird immer wieder festgestellt, dass die Eltern entscheiden, mit welchem Verkehrsmittel ihre Kinder zur Schule gelangen (10).** Dabei würden viele Kinder lieber zu Fuß gehen oder das Fahrrad für ihren Schulweg nutzen (10).

1.2 Unterschiede zwischen Ausbildungs- und Freizeitwegen

Die Verkehrsmittelwahl von Kindern und Jugendlichen in Österreich unterscheidet sich zwischen Ausbildungs- und Freizeitwegen (siehe Abbildung 2/Tabelle 2). Verschiedene Studien zeigen, **dass junge Menschen für ihre Schul- und Ausbildungswege häufig öffentliche Verkehrsmittel, in der Freizeit aber vor allem Pkw-Mitfahrgelegenheiten nutzen (3, 11, 12, 13).** Es zeigt sich auch eine häufigere Nutzung des Fahrrads und des Zu Fußgehens auf Nicht-Schulwegen im Vergleich zu Schulwegen (3).

Abbildung 2: Verkehrsmittelwahl von Kindern, 10–14 Jahre, nach Schul- und Nicht-Schulwegen, n=Wege, auf Grundlage der Daten aus der Erhebung Österreich unterwegs (ÖU) 2013/2014 (11).

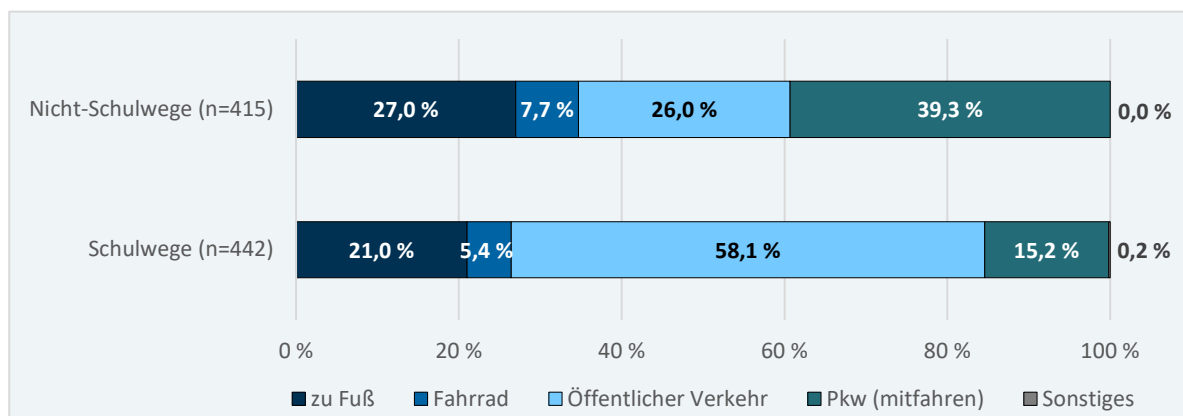


Tabelle 2: Verkehrsmittelwahl von Kindern, 10–14 Jahre, nach Schul- und Nicht-Schulwegen, n=Wege, auf Grundlage der Daten aus der Erhebung Österreich unterwegs (ÖU) 2013/2014 (11)

Verkehrsmittel	Schulwege (n=442)	Nicht-Schulwege (n=415)
zu Fuß	21,0 %	27,0 %
Fahrrad	5,4 %	7,7 %
Öffentlicher Verkehr	58,1 %	26,0 %
Pkw (mitfahren)	15,2 %	39,3 %
Sonstiges	0,2 %	0,0 %

1.3 Tageswegelänge und Aktionsradius

Kinder und Jugendliche legen am Tag durchschnittlich geringere Entfernungen als Erwachsene zurück (17,5 km statt 22,3 km (11)). Je älter Kinder und Jugendliche sind, desto länger werden ihre Wege. Ebenso verhält es sich mit dem Aktionsradius: Je älter Kinder sind, desto größer ist die Entfernung, in der sie sich selbstständig um ihren Wohnstandort bewegen (14). **Dieser Aktionsradius ist jedoch in den letzten Jahren stetig kleiner geworden** (14, 15). Dies liegt u. a. an der verringerten eigenständigen Mobilität von Kindern und Jugendlichen (16, 17).

1.4 Begleitung und eigenständige Mobilität

Kinder und Jugendliche sind immer weniger eigenständig unterwegs. Zwischen 1990 und 2010 sank z. B. der Anteil der Kinder, die allein zur Schule und wieder nach Hause gehen, in Deutschland von 93 % auf 76 %, in England von 35 % auf 25 % und in Finnland von 85 % auf 65 % (18).

Abbildung 3: Art des Unterwegsseins von Volksschulkindern (n=299) auf dem Schulweg und zu bzw. von Freizeitaktivitäten (3)

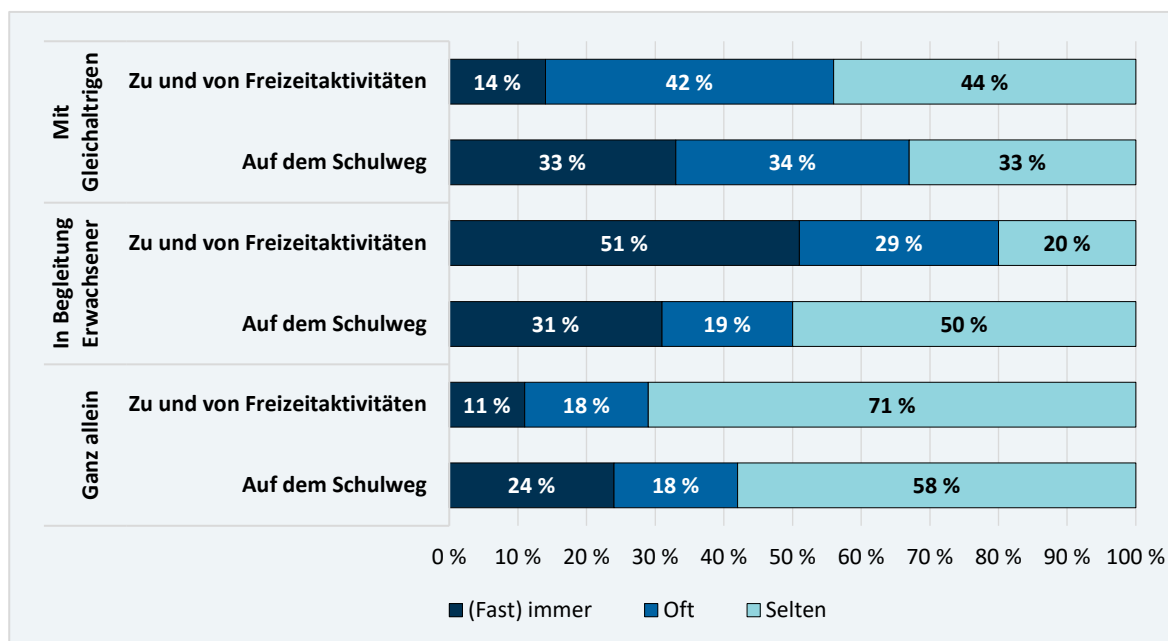


Tabelle 3: Art des Unterwegsseins von Volksschulkindern (n=299) auf dem Schulweg und zu bzw. von Freizeitaktivitäten (3)

Begleitung	Art des Weges	(Fast) immer	Oft	Selten
Ganz allein	Auf dem Schulweg	24 %	18 %	58 %
	Zu und von Freizeitaktivitäten	11 %	18 %	71 %
In Begleitung Erwachsener	Auf dem Schulweg	31 %	19 %	50 %
	Zu und von Freizeitaktivitäten	51 %	29 %	20 %
Mit Gleichaltrigen	Auf dem Schulweg	33 %	34 %	33 %
	Zu und von Freizeitaktivitäten	14 %	42 %	44 %

Auch in Österreich werden viele Volksschulkinder auf ihren Schulwegen begleitet: Rund die Hälfte geht (fast) immer oder oft mit Erwachsenen zur Schule, zwei Drittel häufig mit Gleichaltrigen. In der Freizeit ist die Begleitung durch Erwachsene noch stärker ausgeprägt: über die Hälfte der Wege erfolgt fast immer mit Erwachsenen (siehe Abbildung 3/Tabelle 3).

Ein Grund für den hohen Anteil der Begleitwege ist, dass die Ziele der Kinder oft nicht mehr im unmittelbaren und von Kindern allein erreichbaren Wohnumfeld liegen, also die „Verinselung der kindlichen Lebensräume“ (19), was die Begleitung der Kinder auf ihren Wegen notwendig macht. Ein weiterer Grund für diese Entwicklung ist, dass Eltern zunehmend Angst haben, dass ihre Kinder unterwegs verunfallen (16, 17, 20, 21). So schätzen Eltern den Schulweg ihrer Kinder aufgrund häufiger Straßenquerungen, hohen Verkehrsaufkommens und rücksichtsloser Verkehrsteilnehmenden häufig als unsicher ein. Paradoxe Weise bringen Eltern aus diesen Gründen ihre Kinder vermehrt mit dem Auto zur Schule, wodurch dieses Verkehrsaufkommen oft erst entsteht (22, 23).

Mädchen werden auf ihren Wegen häufiger begleitet als Jungen (11). Ein wichtiger Grund dafür ist, dass Sicherheit bei Mädchen stärker im Fokus steht – sowohl in Bezug auf Unfälle als auch auf Kriminalität. Da Eltern größere Angst haben, dass Mädchen persönlich angegriffen oder belästigt werden (18, 24), greifen sie stärker als bei Jungen in die Mobilität der Mädchen ein (6, 7, 8, 9, 25).

1.5 Kinder als Verkehrsteilnehmende

Bei jungen Menschen befinden sich kognitive Fähigkeiten und sensorische Funktionen noch im Entwicklungsprozess (26). Das hat sowohl Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten als auch auf die Verkehrssicherheit von Kindern und Jugendlichen. Daher sind Kinder bis 14 Jahre in Österreich vom Vertrauensgrundsatz ausgenommen. So sind z. B. die periphere Wahrnehmung, die Fähigkeit, Entfernungen oder Geschwindigkeiten einzuschätzen, das Verständnis für räumliche Relationen oder die Fähigkeit, Höreindrücke adäquat interpretieren zu können noch nicht wie bei einem Erwachsenen ausgebildet (27). Außerdem sind Kinder und Jugendliche im Durchschnitt langsamer unterwegs. Oft spielen sie im Verkehrsraum, z. B. klettern sie auf Zäune und Mauern oder spielen Verstecken.

1.6 Verkehrssicherheit und Unfallgeschehen

In Österreich machen Kinder und Jugendliche von 0 bis 14 Jahren insgesamt 6 % aller verunglückten Personen im Straßenverkehr aus (3). Der Anteil an der Gesamtheit der verunglückten Personen beträgt für die Altersgruppe 15 bis 19 Jahre 14 %. Jüngere Kinder verunglücken meist als Mitfahrende oder zu Fuß, ältere Schüler:innen zunehmend mit dem Fahrrad oder mit motorisierten Fahrzeugen (siehe Abbildung 4/Tabelle 4). Die Hauptursachen sind das Fehlverhalten anderer Verkehrsteilnehmenden, wie Unachtsamkeit, Vorrangverletzungen und Rotlichtmissachtungen durch Kfz-Lenkende. Bei älteren Jugendlichen ist der Grund oft Eigenverschulden, wie Ablenkung und unangepasste Geschwindigkeit. Insgesamt ereignen sich 57 % der Unfälle mit Kindern und Jugendlichen zwischen 0 und 19 Jahren, wenn diese mit nichtmotorisierten Verkehrsmitteln unterwegs sind. Hervorzuheben ist auch, dass der größere Teil der Unfälle mit Kindern und Jugendlichen auf Freizeitwegen und nicht auf Schulwegen stattfindet. Zwischen 2018 und 2020 verunglückten pro Jahr durchschnittlich 522 Kinder und Jugendliche zwischen 6 und 15 Jahren auf dem Weg zur Schule. Dagegen wurden jährlich durchschnittlich 3.269 Kinder und Jugendliche in dieser Altersklasse auf Freizeitwegen verletzt (3).

Abbildung 4: Verunglückte nach Verkehrsart und Altersklassen (Durchschnitt 2018–2020) auf Grundlage von Daten von Statistik Austria (3)

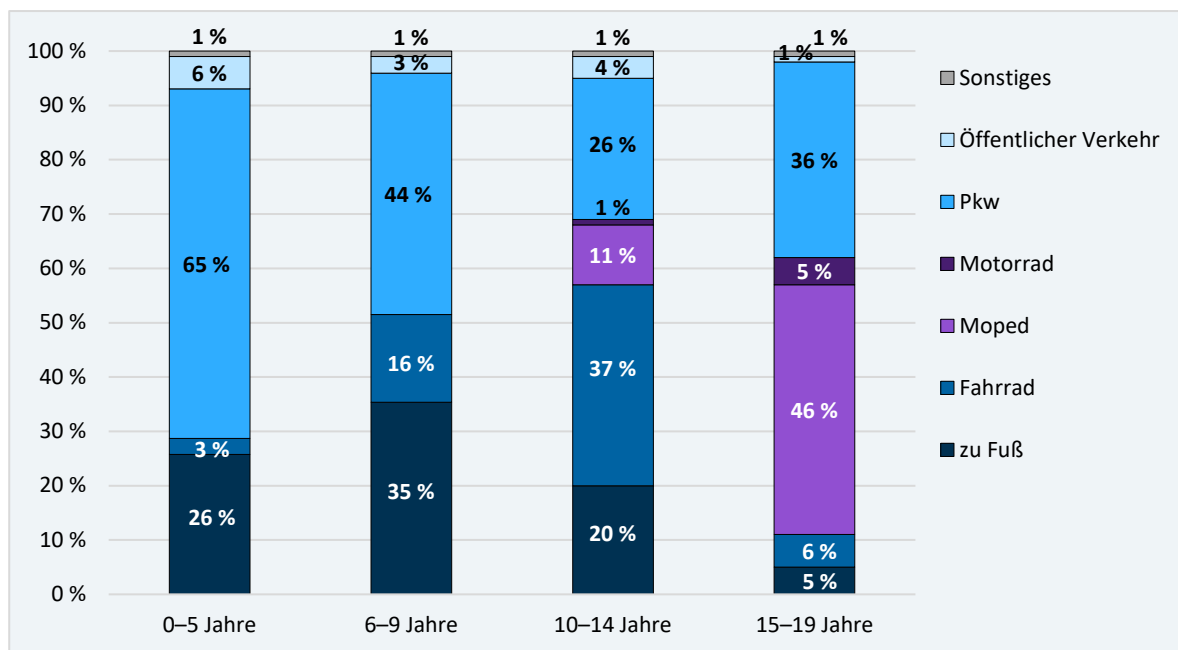


Tabelle 4: Verunglückte nach Verkehrsart und Altersklassen (Durchschnitt 2018–2020) auf Grundlage von Daten von Statistik Austria (3)

Verkehrsmittel	0–5 Jahre	6–9 Jahre	10–14 Jahre	15–19 Jahre
zu Fuß	26 %	35 %	20 %	5 %
Fahrrad	3 %	16 %	37 %	6 %
Moped	0 %	0 %	11 %	46 %
Motorrad	0 %	0 %	1 %	5 %
Pkw	65 %	44 %	26 %	36 %
Öffentlicher Verkehr	6 %	3 %	4 %	1 %
Sonstiges	1 %	1 %	1 %	1 %

Die Anzahl der verunglückten Kinder und Jugendlichen ist seit 2012 bei rückläufig (3). Dieser positive Trend ist in fast allen Ländern der EU zu beobachten (28, 29, 30, 31). In allen Ländern ist man sich jedoch einig, dass die Anzahl der Unfälle mit Kindern noch weiter verringert werden muss. So soll auch in Österreich bis zum Jahr 2030 die Zahl der im Straßenverkehr tödlich verunglückten und schwer verletzen Menschen um 50 Prozent eingedämmt werden (37).

2 Warum es sich lohnt, nachhaltige Kinder- und Jugendmobilität zu fördern

2.1 Gesundheit und Bewegung

Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) empfiehlt für Kinder und Jugendliche zwischen 5 und 17 Jahren mindestens 60 Minuten Bewegung von mittlerer bis hoher Intensität pro Tag (39). **In Österreich erfüllen von den 11- bis 17-Jährigen 29 % der Jungen und 15 % der Mädchen diese Empfehlungen (40).**

Ein Teil der empfohlenen Bewegungsdauer pro Tag kann bei dieser Zielgruppe bereits abgedeckt werden, wenn ihnen die selbstständige Mobilität ermöglicht wird und sie z. B. auf dem Weg zur und von der Schule oder Ausbildungsstätte zu Fuß gehen oder mit dem Fahrrad fahren. Auch bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel ist ein Weg zu Fuß zur und von der Haltestelle integriert, auf dem Kinder körperlich aktiv sein können. Eine Untersuchung von 12- bis 14-jährigen Kindern in Österreich zeigt z. B., dass die Kinder die Bewegungsempfehlung im Schnitt an 3,9 von 7 Tagen durch sportliche Aktivitäten erfüllen. Bezieht man die aktive Mobilität dabei ein, erhöht sich der Wert um 0,7 Tage (42).

Sind Kinder und Jugendliche verstärkt aktiv mobil, trägt dies zur Vorbeugung von Adipositas bei. Wenn Kinder übergewichtig sind, steigt das Risiko, sowohl im Kindes- als auch im Erwachsenenalter bestimmte Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Krebsarten oder orthopädische Probleme zu entwickeln (43). Auch psychische Erkrankungen können als Folge von Stigmatisierung auftreten (43). Wenn bei Kindern und Jugendlichen körperliche Aktivität gefördert wird, werden Kosten für das Gesundheitssystem jetzt und in der Zukunft gespart.

2.2 Kompetenzen und Sozialverhalten

Eine selbstständige und nichtmotorisierte Mobilität trägt zur kognitiven und emotionalen Entwicklung von Kindern bei (44). Kinder und Jugendliche lernen durch aktive Mobilität, sich in ihrem Wohnumfeld zu orientieren und selbstständig zu sein (16, 45). Außerdem entwickeln sie so ein großes Vertrauen in ihre eigenen Fähigkeiten (23). Durch aktive und eigenständige Mobilität wird außerdem das Sozialverhalten von Kindern und Jugendlichen gefördert (16). Werden öffentliche Verkehrsmittel genutzt, lernen junge Menschen das Einhalten von Regeln und üben die Interaktion mit anderen Personen oder Gruppen (22). Nachgewiesen wurde auch, dass Kinder mit einer guten Fitness sich besser konzentrieren können, was sich positiv auf die schulischen Leistungen auswirkt (46).

2.3 Verkehrsaufkommen und Sicherheit

Aktive und selbstständige Mobilität findet vor allem dort statt, wo der Kfz-Verkehr gering ist. Verkehrsberuhigte oder autofreie Räume - etwa Schulstraßen – werden als deutlich sicherer wahrgenommen. Das fördert nicht nur bei Kindern und Jugendlichen die Bereitschaft, Wege vermehrt zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückzulegen. In solchen Umgebungen sinkt nachweislich die Zahl der Unfälle, und die Verkehrssicherheit wird insgesamt verbessert. **Kinder, die eigenständig mobil sein können, entwickeln sicherheitsrelevante Kompetenzen,** wie Reaktionsfähigkeit oder Gleichgewichtssinn (22). Nehmen sie aktiv am Verkehrsgeschehen teil, lernen sie erfahrungsbasiert, wie sie sich im Straßenverkehr sicher verhalten und erwerben die psychomotorischen Fähigkeiten, um sich sicher im Straßenverkehr zu bewegen (22).

2.4 Soziale Teilhabe

Kinder und Jugendliche brauchen genau wie Erwachsene die Möglichkeit, Einrichtungen der Daseinsvorsorge und Orte für soziale Teilhabe zu erreichen. Wird selbstständige Mobilität bereits für junge Menschen gefördert, wirkt dies einer sozialen Exklusion entgegen (47). **Lernen junge Menschen schon früh, wie Verkehrsmittel des Umweltverbundes funktionieren und vom Pkw unabhängig unterwegs zu sein, haben sie es später leichter, ohne Auto mobil zu bleiben.** So wird gewährleistet, dass sie ohne eigenes Kfz aktiv am gesellschaftlichen Leben teilnehmen können, etwa, indem sie Ausbildung, Arbeit, Freizeitangebote und soziale Kontakte selbstständig und zuverlässig erreichen.

3 Ausblick und Handlungsoptionen

Gezielte Veränderungen der Verkehrsraumgestaltung und der Rahmenbedingungen wirken sich unmittelbar positiv auf das Leben junger Menschen aus und leisten langfristig einen wichtigen Beitrag zu Gesundheit, Umwelt- und Klimaschutz, Verkehrssicherheit sowie zur sozialen Teilhabe der kommenden Generation.

Die notwendigen Veränderungen erfordern ein koordiniertes Vorgehen auf mehreren Ebenen: Auf Bundesebene gilt es, geeignete rechtliche und strategische Rahmenbedingungen zu schaffen. Länder, Verkehrsverbünde und Gemeinden sind gefordert, den öffentlichen Raum kinder- und jugendgerecht zu gestalten und entsprechende Angebote bereitzustellen. Darüber hinaus tragen Bildungseinrichtungen sowie zivilgesellschaftliche Organisationen zur Stärkung von Mobilitäts- und Bewusstseinsbildung bei. Eine erweiterte Datengrundlage, die kontinuierliche Beobachtung relevanter Indikatoren und vertiefende Forschung bilden dabei die Basis, um wirksame und zielgerichtete Maßnahmen zu entwickeln, umzusetzen und Veränderungen zu verfolgen.

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Anteile an Wegen je Hauptverkehrsmittel (Modal Split) im Werktagsverkehr nach Altersklassen (1).....	7
Abbildung 2: Verkehrsmittelwahl von Kindern, 10–14 Jahre, nach Schul- und Nicht-Schulwegen, n=Wege, auf Grundlage der Daten aus der Erhebung Österreich unterwegs (ÖU) 2013/2014 (11).	8
Abbildung 3: Art des Unterwegsseins von Volksschulkindern (n=299) auf dem Schulweg und zu bzw. von Freizeitaktivitäten (3)	10
Abbildung 4: Verunglückte nach Verkehrsart und Altersklassen (Durchschnitt 2018–2020) auf Grundlage von Daten von Statistik Austria (3).....	12

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Anteile an Wegen je Hauptverkehrsmittel (Modal Split) im Werktagsverkehr nach Altersklassen (1).....	7
Tabelle 2: Verkehrsmittelwahl von Kindern, 10–14 Jahre, nach Schul- und Nicht-Schulwegen, n=Wege, auf Grundlage der Daten aus der Erhebung Österreich unterwegs (ÖU) 2013/2014 (11)	9
Tabelle 3: Art des Unterwegsseins von Volksschulkindern (n=299) auf dem Schulweg und zu bzw. von Freizeitaktivitäten (3)	10
Tabelle 4: Verunglückte nach Verkehrsart und Altersklassen (Durchschnitt 2018–2020) auf Grundlage von Daten von Statistik Austria (3).....	13

Literaturverzeichnis

- (1) Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT):** Österreich unterwegs 2013/2014. Ergebnisbericht zur österreichweiten Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“. Wien. 2016.
- (2) Allianz pro Schiene:** Das Mobilitätsverhalten von Kindern und Jugendlichen. 2020. allianz-pro-schiene.de/themen/forschungsprojekte/archiv/jung-und-umweltfreundlich-mobil/das-mobilitaetsverhalten-von-kindern-und-jugendlichen.
- (3) Zuser, Veronika; Soteropoulos, Aggelos; Aigner-Breuss, Eva; Eichhorn, Anita; Braun, Eveline; Pommer, Alexander; Neumayr, Carl; Neustifter, Raffaella:** Analyse und Vergleich von Unfällen auf Ausbildungs- und Freizeitwegen von Kindern, Jugendlichen und Studierenden. Kuratorium für Verkehrssicherheit (KFV). Sicher Leben Band 40. Wien. 2023.
- (4) Higgins, Ross; Ahern, Aoife:** Students' and Parents' Perceptions of Barriers to Cycling to School - An Analysis by Gender. Sustainability 2021, 13, 13213. 2021. doi.org/10.3390/su132313213. Online 29.07.2025.
- (5) Trapp, Giorgia S.; Giles-Corti, Billie; Christian, Hayley E.; Bulsara, Max; Timperio, Anna F.; McCormack, Gavin R.; Villaneuva, Karen P.:** On your bike! A cross-sectional study of the individual, social and environmental correlates of cycling to school. In: J Behav Nutr Phys Act 8, 123. 2011. doi.org/10.1186/1479-5868-8-123. ijbnpa.biomedcentral.com/articles/10.1186/1479-5868-8-123. Online 29.07.2025.
- (6) Wallimann, Hannes; Balthasar, Noah:** Predicting Children's Travel Modes for School Journeys in Switzerland: A Machine Learning Approach Using National Census Data. 2025. arxiv.org/abs/2504.09947. Online 29.07.2025
- (7) De Groof, Saskia: And My Mama Said:** The (Relative) Parental Influence on Fear of Crime Among Adolescent Girls and Boys. Youth & Society, 39(3), 267-293. 2007. doi.org/10.1177/0044118X07301000. Online am 21.08.2025.
- (8) Bagheri, Hossein; Zarghami, Esmeail:** Assessing the effects of Children's independent mobility range and time. In: Journal of Transport & Health. Volume 19. 2020. doi.org/10.1016/j.jth.2020.100960. Online 21.08.2025

- (9) Marzi, Isabel; Demetriou, Yolanda; Reimers, Anne Kerstin:** Social and physical environmental correlates of independent mobility in children: a systematic review taking sex/gender differences into account. In: *International Journal of Health Geographics*. 17, 24. 2018. doi.org/10.1186/s12942-018-0145-9. Online 21.08.2025.
- (10) Zwerts, Enid; Allaert, Georges; Janssens, Davy; Wets, Geert; Witlox, Frank:** How children view their travel behaviour: a case study from Flanders (Belgium). In: *Journal of Transport Geography* 18 (6), S. 702–710. 2010. doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2009.10.002. Online 23.05.2025.
- (11) Huter, Elisabeth:** Mobilität von Kindern und Erwachsenen im Vergleich. Masterarbeit im Rahmen des Masterstudiums Umwelt- und Bioressourcenmanagement zur Erlangung des akademischen Grades Diplom-Ingenieurin. Institut für Verkehrswesen, Department für Raum, Landschaft und Infrastruktur, Universität für Bodenkultur Wien. 2024.
- (12) Zuser, Veronika; Sedlacek, Norbert; Eichhorn, Anita; Knowles, Daniela; Pommer, Alexander; Steinacher, Irene et al.:** MUKIS Kinder sicher mobil – Mobilitätsverhalten und Unfallgeschehen von Kindern auf Schul- und Freizeitwegen. Österreichischer Verkehrssicherheitsfonds und BMVIT – Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (Hg.). Kuratorium für Verkehrssicherheit (HERRY Consult GmbH, KfV). Wien. 2015.
- (13) Stark, Juliane; Beyer Bartana, Ilil; Fritz, Alexander; Unbehaun, Wiebke; Hössinger, Reinhard:** The influence of external factors on children's travel mode: A comparison of school trips and nonschool trips. In: *Journal of Transport Geography* 68, S. 55–66. doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2018.02.012. Wien. 2018a.
- (14) Janssen, Ian; Ferrao, Thomas; King, Nathan:** Individual, family, and neighbourhood correlates of independent mobility among 7 to 11-year-olds. *Preventive Medicine Reports* 3 (2016) 98–102. 2015. pmc.ncbi.nlm.nih.gov/articles/PMC4733096/pdf/main.pdf. Online 26.08.2025.
- (15) Desjardins, Elise; Tavakoli, Zahra; Páez, Antonio; Douglas Waygood; Edward Owen:** Children's Access to Non-School Destinations by Active or Independent Travel: A Scoping Review. In: *Int. J. Environ. Res. Public Health* 2022, 19, 12345. 2022. doi.org/10.3390/ijerph191912345. Online 28.08.2025.

(16) Woolley, Helen E.; Griffin, Elizabeth: Decreasing experiences of home range, outdoor spaces, activities and companions: changes across three generations in Sheffield in north England. In: *Children's Geographies*, 13 (6). pp. 677-691. 2015.
doi.org/10.1080/14733285.2014.952186. Online 23.05.2025.

(17) Kyttä, Marketta; Hirvonen, Jukka; Rudner, Julie; Pirjola, Iiris; Laatikainen, Tiina: The last free-range children? Children's independent mobility in Finland in the 1990s and 2010s. In: *Journal of Transport Geography* 47, S. 1–12. 2015.
doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2015.07.004. Online 04.06.2025.

(18) Marzi, Isabel; Reimers, Anne Kerstin: Children's Independent Mobility: Current Knowledge, Future Directions, and Public Health Implications. In: *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 15, 2441. 2018.
pmc.ncbi.nlm.nih.gov/articles/PMC6267483/pdf/ijerph-15-02441.pdf. Online 04.06.2025.

(19) Funk, Walter: Mobilität von Kindern und Jugendlichen. Langfristige Trends der Änderung ihres Verkehrsverhaltens. Materialien aus dem Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg, 5/2008, Nürnberg. 2008.

(20) DiGuseppi, Carolyn; Roberts, Ian; Li, Leah; Allen, Diane: Determinants of car travel on daily journeys to school: cross sectional survey of primary school children. In: *BMJ (Clinical research ed.)* 316 (7142), S. 1426–1428. 1998.
doi.org/10.1136/bmj.316.7142.1426. Online am 21.08.2025.

(21) Stone, Michelle; Larsen, Kristian; Faulkner, Guy E.J.; Buliung, Ron N.; Arbour-Nicitopoulos, Kelly P.; Lay, Jennifer: Predictors of driving among families living within 2km from school: Exploring the role of the built environment. In: *Transport Policy* 33, S. 8–16.
doi.org/10.1016/j.tranpol.2014.02.001. 2014.

(22) Blees, Volker; Vogel, Jens; Wieskotten, Greta: Sichere und nachhaltige Mobilität für Kinder und Jugendliche. Schulisches Mobilitätsmanagement. Handbuch für die kommunale Praxis. In: *Schriftenreihe der ivm*, Nr. 2 Hg.: ivm GmbH. Frankfurt am Main. 2018.

(23) Huber, Timo: Einflussfaktoren auf die selbstständige Mobilität von Kindern und Jugendlichen. socialnet Materialien. Bonn: socialnet. 2025. doi.org/10.60049/vq7vv1y2.
Online am 28.05.2025.

(24) Schönbach, Dorothea M. I.; Vondung, Catherina; Hidding, Lisan M.; Altenburg, Teatske M.; Chinapaw, Mai J. M.; Demetriou, Yolanda: Gender Influence on Students, Parents, and Teachers' Perceptions of What Children and Adolescents in Germany Need to Cycle to School: A Concept Mapping Study. In: International Journal of Environmental Research and Public Health, 17(18), 6872. 2019. doi.org/10.3390/ijerph17186872. Online 30.07.2025.

(25) Foster, Sarah; Villanueva, Karen; Wood, Lisa; Christian, Hayley; Giles-Corti, Billie: The impact of parents' fear of strangers and perceptions of informal social control on children's independent mobility. Health & Place, Volume 26, Pages 60-68, ISSN 1353-8292. 2014. doi.org/10.1016/j.healthplace.2013.11.006. Online am 21.08.2025

(26) Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT): MUKIS – Kinder sicher mobil. Ein Leitfaden für die Umsetzung von bewusstseinsbildenden Maßnahmen zur Verkehrssicherheit und Mobilität. 2015. bmim.gv.at/themen/mobilitaet/fuss_radverkehr/publikationen/mukis.html. Online am 05.05.2025.

(27) Zuser, Veronika; Knowles, Daniela; Soteropoulos, Aggelos; Specht, Christof: Kinder im Straßenverkehr: Mit Sicherheit mobil. Ein Leitfaden zur Förderung der aktiven Mobilität und Verkehrssicherheit von 6- bis 14-Jährigen. Kuratorium für Verkehrssicherheit (KFV). Wien. 2021

(28) Mütze, Frank; Meinero, Maria; Carson, Jenny; Jost, Graziella: LEARN! Flash 2 – The Role of Education in Reducing Deaths Among Children and Youngsters on European Roads. European Transport Safety Council (ETSC). 2022. trafficsafetyeducation.eu/wp-content/uploads/LEARN-Flash-2.pdf. Online 29.07.2025

(29) Statistisches Bundesamt Deutschland (Destatis): Verkehrsunfälle. Kinderunfälle im Straßenverkehr 2021. 2023. destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/Publikationen/Downloads-Verkehrsunfaelle/unfaelle-kinder-5462405217004-1_2021449.pdf?__blob=publicationFile&v=2 Online 23.07.2025.

(30) SWOV Institute for Road Safety Research: Children aged 0-14. SWOV fact sheet. 2019. swov.nl/sites/default/files/bestanden/downloads/FS%20Children_0.pdf. Online 23.07.2025.

(31) Beratungsstelle für Unfallverhütung Schweiz (BFU): Sicherheitsniveau und Unfallgeschehen im Straßenverkehr 2022. 2023.
jahresbericht.bfu.ch/api/publications/bfu_2.501.01_Sinus%202023%20%E2%80%93%20Sicherheitsniveau%20und%20Unfallgeschehen%20im%20Strassenverkehr%202022.pdf.
Online 28.07.2025

(32) Peden, Margie; Oyegbite, Kayode; Ozanne-Smith, Joan; Hyder, Adnan A; Branche, Christine; Rahman, AKM Fazlur; Rivara, Frederick; Bartolomeos, Kidist: World report on child injury prevention. World Health Organisation. Geneva. 2008.
ncbi.nlm.nih.gov/books/NBK310641/pdf/Bookshelf_NBK310641.pdf. Online 29.07.2025

(33) Khan, Uzma Rahim; Razzak, Junaid A.; Wärnberg, Martin G.: Global trends in adolescents' road traffic injury mortality, 1990-2019. In: Arch Dis Child 2021; 106: 753–757. 2021. pmc.ncbi.nlm.nih.gov/articles/PMC8311071/pdf/archdischild-2020-319184.pdf. Online 29.07.2025.

(34) Kendi, Sadiqa; Johnston, Brian D.: Child Pedestrian Safety. American Academy of Pediatrics. Council on Injury, Violence, and Poison Prevention. Pediatrics. 2023;152(1):e2023062506. doi.org/10.1542/peds.2023-062506. Online 29.07.2025.

(35) Walker, Peter: London's low-traffic zones 'cut deaths and injuries by more than a third'. The Guardian. ISSN 0261-3077. 2025.
theguardian.com/world/2025/jul/07/londons-low-traffic-zones-cut-deaths-and-injuries-by-more-than-a-third. Online 29.07.2025

(36) Schwebel, David C.; Davis, Aaron L.; O'Neal, Elisabeth E.: Child Pedestrian Injury: A Review of Behavioral Risks and Preventive Strategies. In: Journal Lifestyle Med. 2012 Jul;6(4):292-302. 2012.
pmc.ncbi.nlm.nih.gov/articles/PMC3467946/pdf/nihms261262.pdf. Online 29.07.2025

(37) Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK): Österreichische Verkehrssicherheitsstrategie 2021–2030. Wien. 2021.

(38) World Health Organization: Guidelines on physical activity, sedentary behaviour and sleep for children under 5 years of age. Geneva. 2019.

(39) World Health Organization: WHO guidelines on physical activity and sedentary behaviour. Geneva. 2020.

(40) World Health Organization: Global status report on physical activity 2022: country profiles. Geneva. 2022.

(41) Felder-Puig, Rosemarie; Teutsch, Friedrich; Winkler, Roman: Gesundheit und Gesundheitsverhalten von österreichischen Schülerinnen und Schülern. Ergebnisse des WHO-HBSC-Survey 2021/22. Wien. Bundesministerium für Arbeit, Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz (BMSGPK). Wien. 2023.

(42) Stark, Juliane: Mobilität fördert Wohlbefinden. Interview von Katharina Prochart. In: Netzwerk Verkehrserziehung. 2024. netzwerk-verkehrserziehung.at/umwelt/projekte-initiativen/mobilita%CC%88t-fo%CC%88rdert-wohlbefinden. Online 22.09.2025

(43) Winkler, Petra; Ecker, Sandra; Delcour, Jennifer; Kern, Daniela; Nowotny, Monika: Gesundheitsbericht Kinder und Jugendliche. Überblick über chronische Krankheiten – Adipositas – Depression. Bundesministerium für Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz (BMSGPK) (Hg.), Wien. 2024.

(44) Scheiner, Joachim: Mobilität von Kindern: Stand der Forschung und planerische Konzepte, Raumforschung und Raumordnung / Spatial Research and Planning, ISSN 1869-4179, Sciendo, Warsaw, Vol. 77, Iss. 5, pp. 441-456, 2019. doi.org/10.2478/rara-2019-0037. Online am 03.06.2025.

(45) Hüttenmoser, Marco: Kein schöner Land. Ein Vergleich städtischer und ländlicher Wohnbedingungen und ihre Bedeutung für den Alltag und die Entwicklung der Kinder. In: Marie Meierhofer-Institut für das Kind (Hg.): „Und Kinder“, Nr. 54, S. 51-50. Zürich. 1996.

(46) Köble, Katharina; Postler, Tanja; Oberhoffer-Fritz, Renate; Schulz, Thorsten: Better Cardiopulmonary Fitness Is Associated with Improved Concentration Level and Health-Related Quality of Life in Primary School Children. In: J. Clin. Med. 2022, 11, 1326. 2022. doi.org/10.3390/jcm11051326. Online 04.06.2025.

(47) Saleth, Stephanie; Escher, Romy; Mätzke, Gabrina: Mobilität für alle – Nachhaltige Mobilität und soziale Teilhabe in Baden-Württemberg. FaFo FamilienForschung Baden-Württemberg. GesellschaftsReport BW Ausgabe 2 – 2021. Stuttgart. 2021.

