

Aktionsplan Kinder- und Jugendmobilität 2030

Maßnahmen zur Förderung einer sicheren, eigenständigen und
nachhaltigen Kinder- und Jugendmobilität in Österreich



Impressum

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

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

Autorinnen und Autoren: Jette Schütze und Felix Beyer, beide Bundesministerium für
Innovation, Mobilität und Infrastruktur; Judith Schübl, Österreichische Energieagentur
Fotonachweis Umschlag: Luzia Puiu

Fotonachweis Portrait Bundesminister KommR Peter Hanke: BKA/Andy Wenzel
Wien, 2026

Rückmeldungen: Ihre Überlegungen zu vorliegender Publikation übermitteln Sie bitte an
jungemobilität@bmimi.gv.at.

Vorwort



Peter Hanke

Kinder und Jugendliche spielen eine Schlüsselrolle für den nachhaltigen Erfolg der Mobilitätswende. Sie verkörpern die Zukunft – wir müssen sicherstellen, dass sie so früh wie möglich eigenständig, sicher und verantwortungsbewusst am Verkehr teilnehmen.

Dazu braucht es zielgerichtete Maßnahmen, die wir mit dem vorliegenden Aktionsplan für Kinder- und Jugendmobilität klar definieren und insgesamt sechs Handlungsfeldern zuordnen.

Unsere Infrastruktur und der öffentliche Raum sollen noch kinder- und jugendgerechter gestaltet werden, mit Anreizen für den Rad- und Fußverkehr sowie multimodalen Mobilitätsangeboten. Wir prüfen die rechtlichen Rahmenbedingungen und passen sie an, um Handlungsspielräume zu schaffen. Auch wird das Thema Mobilität fest in Bildungseinrichtungen verankert – durch Unterrichtsmaterialien, praktische Bewegungsangebote und die Stärkung der Radfahrkompetenz.

Strategische Partnerschaften sind ein weiterer wichtiger Baustein: Sie vernetzen Eltern, Schüler:innen, Pädagog:innen und Kommunen bundesländerübergreifend. In der Bewusstseinsbildung stellen wir die Perspektive junger Menschen in den Mittelpunkt, etwa durch einen jährlichen Kinder- und Jugendmobilitätstag, Mobilitätsmanagement an Schulen und die Berücksichtigung der Kindersicht in der Führerscheinausbildung. Zudem fördern wir innovative Projekte mit Vorbildcharakter und entwickeln digitale Werkzeuge wie eine Plattform für Schulwegpläne.

Abschließend möchte ich mich bei allen herzlich bedanken, die am Aktionsplan mitgearbeitet haben und mit ihrem Engagement maßgeblich dazu beitragen, dass junge Menschen gesund und mit Freude unterwegs sein können!

Peter Hanke

Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur

Inhalt

Vorwort	3
Einleitung	7
Über den Aktionsplan	12
1 Infrastruktur und öffentlicher Raum	13
1.1 Potenzial des öffentlichen Raums	13
1.2 Kinder- und Jugendmobilitätskonzepte.....	14
1.3 Kinder- und jugendgerechte Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur.....	15
1.4 Eigenständige Mobilität im öffentlichen Verkehr	16
1.5 Ausweitung von Sharing-Angeboten	17
1.6 Kommunikation zu Sharing-Angeboten für junge Menschen	18
2 Rechtliche Rahmenbedingungen.....	19
2.1 Weiterentwicklung und Kommunikation von Richtlinien und rechtlichen Rahmenbedingungen	19
2.2 Kinder- und Jugendperspektive bei technologischen Innovationen	20
3 Mobilitätsbildung	22
3.1 Unterrichtsmaterialien zu Mobilitätskompetenzen	22
3.2 Ausbau der Zukunftskompetenz Radfahren	23
4 Strategische Partner:innen	24
4.1 Angebote für Pädagog:innen und Freizeitpädagog:innen.....	24
4.2 Österreichweite Arbeitsgruppe Kinder- und Jugendmobilität	25
4.3 Kinder- und Jugendmobilitätstag.....	26
5 Bewusstseinsbildung	27
5.1 Ausbau von Kommunikationsschwerpunkten und Zielgruppen	27
5.2 Perspektivwechsel in der Führerscheinausbildung	28
5.3 Unterstützung für Mobilitätsmanagement an Bildungseinrichtungen	29
6 Innovation und Good Practice.....	31
6.1 Forschungsförderung zum Thema Kinder- und Jugendmobilität.....	31
6.2 Pilotprojekte Mobilitätsmanagement in Bildungseinrichtungen	32
6.3 Daten im Bereich Kinder- und Jugendmobilität	33
Literaturverzeichnis	34
Abkürzungen.....	36

Einleitung

Zielsetzung

Der Aktionsplan zur Kinder- und Jugendmobilität setzt einen zentralen Impuls für den Ausbau und die Förderung von Kinder- und Jugendmobilität innerhalb der bestehenden österreichischen Mobilitäts-, Klima- und Gesundheitsstrategien. Mobilität für Kinder und Jugendliche soll nicht nur sicherer, sondern auch selbstständiger, sichtbarer und nachhaltiger gestaltet werden. Damit wird ein wesentlicher Beitrag zur Weiterentwicklung einer zukunftsorientierten Mobilitätsstrategie auf Bundesebene geleistet.

Dabei stehen mehrere zentrale Ziele im Fokus:

- Förderung einer sicheren, eigenständigen und selbstbewussten sowie umweltfreundlichen Mobilität junger Menschen von klein auf
- Umsetzung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen im Sinne der Vision Zero 2050, die das Ziel verfolgt, Todesfälle und schwere Verletzungen im Straßenverkehr langfristig auf null zu reduzieren, um Unfälle zu verhindern und insbesondere vulnerable Gruppen wie Kinder bestmöglich zu schützen
- Förderung der Gesundheit von Kindern und Jugendlichen durch aktive, gesunde Mobilitätsformen, indem Alltagswege als Chance für Bewegung gestärkt werden
- Beitrag zur Klimaneutralität bis 2040 durch die gezielte Unterstützung umweltfreundlicher und multimodaler Mobilitätsoptionen, um auch hier junge Menschen und ihre Bedürfnisse mitzudenken. Das heißt: Rahmenbedingungen für eine sozial- und zukunftsgerechte Mobilitätswende zu schaffen

Der Aktionsplan richtet sich an Stakeholder:innen auf Bundesebene und Landesebene sowie Expert:innen im Bereich Kinder- und Jugendmobilität. Die Maßnahmen sind ausgerichtet auf junge Menschen im Alter von 4 bis 18 Jahren und berücksichtigen die relevanten Entwicklungsphasen: vom kindlichen Erwerb von Mobilitätskompetenzen bis hin zur eigenständigen Alltagsmobilität und multimodalen Nutzung bestehender Mobilitätsoptionen im jungen Erwachsenenalter. Der Aktionsplan schafft einen klaren Rahmen für bundesweite, zielgerichtete Maßnahmen zum Aufbau nachhaltiger Mobilitätskompetenzen, die die Lebensrealitäten dieser Altersgruppe widerspiegeln, ihre Mobilitätsbedürfnisse einbeziehen und wirken somit Mobilitätsarmut bei jungen

Menschen entgegen. Insgesamt verankert der Aktionsplan die Mobilität junger Menschen als politischen Schwerpunkt und stellt sicher, dass ihre Perspektiven und Bedürfnisse sichtbar gemacht, berücksichtigt und nachhaltig umgesetzt werden.

Anknüpfung

Im Aktionsplan Kinder- und Jugendmobilität werden Maßnahmen abgebildet, die zur Umsetzung des bestehenden klima- und verkehrspolitischen Rahmenwerks Österreichs beitragen.

So trägt der Aktionsplan die Umsetzung des Mobilitätsmasterplans 2030 durch Maßnahmen, die eine sozial gerechte Mobilitätswende für Kinder und Jugendliche vorantreiben. Im Nationalen Energie und Klimaplan (BMK, NEKP 2024), der bis 2030 umgesetzt werden soll, ist der Aktionsplan Kinder- und Jugendmobilität als explizite Maßnahme enthalten. Durch die enge Anbindung an den Masterplan Gehen 2030 (BMK, Masterplan Gehen 2030) sowie an den Masterplan Radfahren 2030 (BMK, Masterplan Radfahren 2030) fördert der Aktionsplan jene Maßnahmen, die das Zu-Fuß-Gehen und Radfahren für Kinder und Jugendliche sicherer, attraktiver und alltagsrelevant machen sollen. Gemeinsam mit dem öffentlichen Verkehr stellen der Rad- und der Fußverkehr das Rückgrat für eine unabhängige Mobilität von Kindern und Jugendlichen dar. Zudem knüpft er an das Aktionsprogramm Radfahren für Kinder sowie an die Österreichische Verkehrssicherheitsstrategie 2021–2030 (BMK, VSS 2021–2030) an und leistet damit einen wichtigen Beitrag zum Schutz junger Verkehrsteilnehmer:innen. Der Aktionsplan teilt die Vision, dass sich junge Menschen eigenständig und mit Freude zu Fuß oder mit dem Fahrrad im Straßenraum bewegen und dabei früh ein Gespür für Verkehrssicherheit und die Abläufe im Verkehrsgeschehen entwickeln.

Ferner leistet der Aktionsplan Kinder- und Jugendmobilität einen wichtigen Beitrag zur Umsetzung der österreichischen Jugendstrategie (BMSGPK, Gesundheitsstrategie, 2024). Diese zielt darauf ab, die Jugendpolitik in Österreich ressortübergreifend zu stärken und weiterzuentwickeln. Im Kapitel „Lebensqualität und Miteinander“ wird unter anderem die Förderung aktiver, eigenständiger und sicherer Mobilität von Kindern und Jugendlichen angestrebt, um ihre Gesundheit zu fördern und eine klimafreundliche Mobilität zu unterstützen.

Der Aktionsplan Kinder und Jugendmobilität leistet zusammengefasst Beiträge zu folgenden internationalen und nationalen Strategien und Vorgaben:

International:

- UN-Kinderrechtskonvention
- Sustainable Development Goals der UN
- Pan-Europäisches Programms für Verkehr, Umwelt und Gesundheit (THE PEP)
 - THE PEP Youth Position Paper
 - THE PEP PCY: Policy Paper on Child- and Youth Friendly Mobility

National:

- Nationaler Energie und Klimaplan (BMK, NEKP 2024)
- Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich (BMK, Mobilitätsmasterplan 2030)
- Masterplan Gehen 2030 (BMK, Masterplan Gehen 2030)
- Masterplan Radfahren 2030 (BMK, Masterplan Radfahren 2030)
- Aktionsplan Radfahren für Kinder (BMK, Aktionsplan Radfahren)
- Österreichische Verkehrssicherheitsstrategie 2021–2030 (BMK, VSS 2021–2030)
- Nationaler Aktionsplan Bewegung (NAP.b) (BMSGPK, NapB, 2024)
- Kinder- und Jugendgesundheitsstrategie (BMSGPK, Gesundheitsstrategie, 2024)
- Österreichische Jugendstrategie

Hintergrund

Kinder und Jugendliche unterscheiden sich in ihrem Mobilitätsverhalten von Erwachsenen. Diese Unterschiede ergeben sich aus altersbedingten Fähigkeiten, rechtlichen Einschränkungen sowie elterlicher Einflussnahme und führen dazu, dass junge Menschen im bestehenden Mobilitätssystem nur eingeschränkt selbstständig und sicher unterwegs sein können. Eine solide Datengrundlage ist entscheidend, um ihre Mobilitätsbedürfnisse abzubilden. Die umfassendste österreichweite Quelle hierfür ist die Erhebung „Österreich unterwegs“ aus den Jahren 2013/2014 (BMK, 2014). Neuere Studien sind meist regional begrenzt oder auf bestimmte Altersgruppen fokussiert, liefern jedoch Hinweise auf Entwicklungen im Mobilitätsverhalten. Der Mangel an aktuellen, flächendeckenden Daten erschwert eine ausreichende Berücksichtigung der Bedürfnisse von Kindern und Jugendlichen in der Verkehrsplanung.

Junge Menschen verfügen über weniger Mobilitätsoptionen als Erwachsene, daher unterscheidet sich ihr Mobilitätsverhalten. Kinder und Jugendliche gehen häufiger zu Fuß, fahren mit dem Fahrrad oder nutzen den öffentlichen Verkehr (ÖV) als Erwachsene. Gleichzeitig sind sie oft Mitfahrer:innen im Pkw. Auf dem Schulweg sind rund 80 % der Kinder bis 14 Jahre zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem ÖV unterwegs, während etwa 20 % regelmäßig mit dem Auto gebracht werden (Statistik Austria, 2013/2014). Auch geschlechtsspezifische Unterschiede zeigen sich deutlich: Buben fahren häufiger mit dem Fahrrad, Mädchen nutzen häufiger den ÖV oder gehen zu Fuß und werden dabei auch häufiger begleitet. Gründe hierfür sind Sicherheitsbedenken, geringeres Selbstvertrauen im Straßenverkehr und weniger elterliche Unterstützung (Higgins et al., 2025; Zwerts et al., 2018). Die Intensität der Nutzung des Autos zeigt, dass viele Wege für Kinder nicht als sicher oder eigenständig machbar wahrgenommen werden.

Mit zunehmendem Alter erweitert sich der Aktionsradius (2015; Marzi et al., 2018), gleichzeitig nimmt die aktive Mobilität insgesamt ab, da sich Jugendliche stärker dem motorisierten Individualverkehr zuwenden. Dies betrifft vor allem junge Frauen und Mädchen, bei denen Sicherheitsbedenken noch stärker in die Mobilitätsoptionen eingreifen.

Kinder verfügen noch nicht über vollständig entwickelte kognitive und sensorische Fähigkeiten wie periphere Wahrnehmung, Entfernungs- oder Geschwindigkeitsschätzung, was ihr Verhalten und die Sicherheit im Straßenverkehr beeinflusst (Zuser et al., 2021). In Österreich entfallen 6 % aller Verkehrsunfälle auf Kinder bis 14 Jahre und 14 % auf Jugendliche zwischen 15 und 19 Jahren (Statistik Austria, 2018–2020). Seit 2012 sinken die Unfallzahlen, allerdings ist seit 2020 wieder ein Anstieg zu sehen. Österreich verfolgt das Ziel, bis 2030 die Zahl der Schwerverletzten und Todesfälle im Straßenverkehr um 50 % zu reduzieren gegenüber dem Durchschnitt der Jahre 2017 bis 2019 (BMK, VSS 2021–2030). Diese Zahlen deuten darauf hin, dass das bestehende Verkehrssystem nicht ausreichend auf die besonderen Bedürfnisse junger Verkehrsteilnehmender ausgelegt ist.

Unzureichende Rahmenbedingungen im Mobilitätssystem wirken sich nicht nur auf die Sicherheit, sondern auch auf die Gesundheit und Entwicklung junger Menschen aus. Die Förderung nachhaltiger Mobilitätsoptionen ist nicht nur aus Kinder- und Jugendperspektive sinnvoll, sondern bringt zahlreiche Vorteile. Sie unterstützt die Gesundheit: Die WHO empfiehlt mindestens 60 Minuten Bewegung täglich für 5- bis 17-Jährige (WHO, 2020). In Österreich erfüllen nur 29 % der Buben und 15 % der Mädchen diese Empfehlung (Statistik Austria, 2020). Eigenständige Wege zu Fuß, mit dem Fahrrad

oder dem ÖV tragen wesentlich zur täglichen Bewegung bei und helfen, Übergewicht sowie Folgeerkrankungen zu vermeiden. Außerdem fördert eigenständige Mobilität die persönliche Entwicklung und soziale Kompetenzen: Kinder lernen, sich zu orientieren, Selbstvertrauen aufzubauen, Regeln einzuhalten und mit anderen zu interagieren (BMK, 2014; Blees et al., 2018).

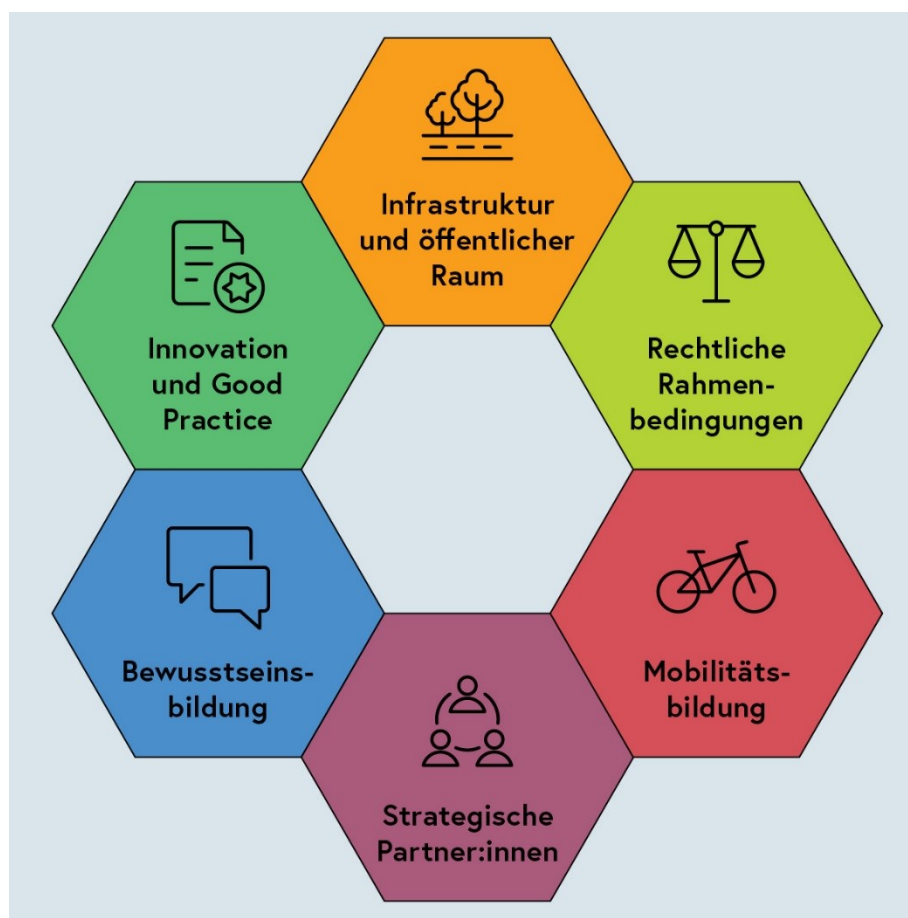
Zusammenfassend zeigt sich, dass junge Menschen unser Mobilitätssystem anders erleben, darin jedoch überwiegend wie „kleine Erwachsene“ behandelt werden. Sie sind schon jetzt häufig öffentlich und aktiv mobil unterwegs und wenden sich mit zunehmendem Alter immer mehr dem motorisierten Individualverkehr (MIV) zu. Außerdem spielen Geschlechter Unterschiede selbst im jungen Alter bereits eine Rolle bei der Verkehrsmittelwahl. Durch veränderte Rahmenbedingungen, etwa sichere und durchgängige Fuß- und Radwegnetze, verkehrsberuhigte Räume, kindgerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs sowie eine bessere Datengrundlage, kann eine eigenständige, sichere und nachhaltige Mobilität für junge Menschen gezielt gefördert werden. Dadurch können Gesundheit, Sicherheit und Chancengleichheit von Kindern und Jugendlichen langfristig verbessert werden. Im Folgenden werden die geplanten Maßnahmen zur Förderung und Gestaltung von Kinder- und Jugendmobilität in Österreich vorgestellt.

Über den Aktionsplan

Die Maßnahmen des Aktionsplans sind in sechs Handlungsfelder gegliedert:

- Infrastruktur und öffentlicher Raum
- Rechtliche Rahmenbedingungen
- Mobilitätsbildung
- Strategische Partner:innen
- Bewusstseinsbildung
- Innovation und Good Practice

Abbildung: Die sechs Handlungsfelder des Aktionsplans Kinder- und Jugendmobilität 2030



Quelle: AEA; Grafik: Erdgeschoß

1 Infrastruktur und öffentlicher Raum

1.1 Potenzial des öffentlichen Raums

Ziel

Gebietskörperschaften werden für die Bedeutung öffentlicher Räume als Aufenthalts- und Bewegungsraum für Kinder und Jugendliche sensibilisiert. Anhand von Good-Practice-Beispielen und Pilotprojekten werden Gestaltungsmöglichkeiten und deren Nutzen für eine attraktive, sichere, klimafitte und vor allem kinderfreundliche Umgebung aufgezeigt.

Notwendigkeit

Der öffentliche Raum ist für Kinder und Jugendliche wichtig für das Zurücklegen der täglichen Wege, aber auch als Aufenthaltsort, zum Spielen und zum Erlernen von Kompetenzen wie Fahrrad- oder Rollerfahren. Die Gestaltung des öffentlichen Raums ist häufig durch Anforderungen des Kfz-Verkehrs geprägt. Die Bedürfnisse, Eigenschaften und Fähigkeiten von Kindern und Jugendlichen wurden bisher oft nur am Rande oder gar nicht berücksichtigt. Dadurch sind öffentliche Räume entstanden, die von Kindern und Jugendlichen nicht oder nur in geringem Umfang genutzt werden können. Vor allem für die eigenständige und sichere Bewegung gibt es immer wieder Hürden, die den Bewegungsraum einschränken (etwa Lücken im Fuß- und Radverkehrsnetz, Radfahrverbote in Parks und Wohnhausanlagen). Außerdem fehlen oft öffentliche Räume, die sich Kinder und Jugendliche eigenständig erschließen und für ihre Bedürfnisse nutzen können.

Konkrete Aktionen

- nationale und internationale Sammlung von Good-Practice-Beispielen für die Gestaltung des öffentlichen Raums unter Berücksichtigung der Bedürfnisse von Kindern und Jugendlichen
- Verbreitung der Beispiele über verschiedene Kommunikationskanäle wie Websites, Newsletter, Social Media, Webinare und Konferenzbeiträge
- Publikation von Beispielen mit Hintergrundinformationen
- Prüfung der Förderung von Begleitforschung zu Pilotprojekten
- Einbringen thematischer Fragestellungen in Forschungsausschreibungen

Zeithorizont

Kurz- bis langfristig.

1.2 Kinder- und Jugendmobilitätskonzepte

Ziel

Es wird geprüft, wie die Mobilitätsbedürfnisse von Kindern und Jugendlichen hinsichtlich Alltags- und Freizeitwegen stärker in den Mobilitätskonzepten von Gemeinden berücksichtigt werden können. Dazu werden die Einsatzmöglichkeiten und der Mehrwert von Instrumenten wie lokalen Kinder- und Jugendmobilitätskonzepten geprüft. Ziel dieser Instrumente ist eine strukturelle Berücksichtigung und Verbesserung der Möglichkeiten für Kinder und Jugendliche, sich selbstständig und sicher zwischen für sie wichtigen Orten zu bewegen. Zusätzlich wird geprüft, wie Schulwegpläne multimodal, individuell und digital bereitgestellt werden können.

Notwendigkeit

Viele Wege von Kindern und Jugendlichen sind durch unsichere oder lückenhafte Infrastruktur erschwert. Fehlende Geh- und Radwegverbindungen, unsichere Querungen sowie mangelnde Orientierungsmöglichkeiten führen dazu, dass Kinder häufiger begleitet oder mit dem Pkw gebracht werden. Bestehende Schulwegpläne sind oft nur punktuell vorhanden, aufwendig zu aktualisieren und decken neue Mobilitätsformen nur eingeschränkt ab. Gemeinden benötigen daher praxisnahe Instrumente für die Planung, Umsetzung und Informationsverbreitung.

Konkrete Aktionen

- Sammlung nationaler und internationaler Good-Practice-Beispiele zu Kinder- und Jugendmobilitätskonzepten sowie digitalen Schulwegplattformen
- Prüfung und Unterstützung von Pilotprojekten in Gemeinden und Regionen
- Entwicklung eines Leitfadens für lokale Kinder- und Jugendmobilitätskonzepte
- Erstellung eines Konzepts für eine österreichweite digitale Plattform für sichere Schulwege zu Fuß, mit dem Fahrrad und in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr und Prüfung auf Umsetzung in Kooperation mit relevanten Stakeholder:innen

Zeithorizont

Kurz- bis mittelfristig.

1.3 Kinder- und jugendgerechte Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur

Ziel

Gebietskörperschaften werden durch Anreize dazu motiviert, die Bedürfnisse von Kindern und Jugendlichen beim Aus- und Neubau öffentlicher Räume, insbesondere im Bereich der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur, stärker einzubeziehen.

Notwendigkeit

Kinder und Jugendliche haben andere Eigenschaften, Fähigkeiten und Bedürfnisse als Erwachsene. Dementsprechend unterscheiden sich die Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur insbesondere für den Fuß- und Radverkehr und auch den öffentlichen Verkehr. Dabei geht es unter anderem um Themen wie zusammenhängende Fußweg- und Radverkehrsnetze, kinderfreundliche und sichere Querungsmöglichkeiten, spielerische Elemente sowie die Gestaltung von Vorplätzen von Bildungseinrichtungen und Wohnstraßen. Diese Anforderungen werden bisher nur von wenigen Gebietskörperschaften konsequent berücksichtigt.

Konkrete Aktionen

- Erstellen einer Übersicht über bestehende Förderinstrumente (auf Bundes- und Landesebene sowie international)
- Prüfung der Fördermöglichkeiten für weitere Maßnahmen
- Umsetzung der Anreize in Abhängigkeit von den budgetären Mitteln
- Information über Fördermöglichkeiten über bestehende Kommunikationskanäle (laufend)

Zeithorizont

Kurz- bis mittelfristig.

1.4 Eigenständige Mobilität im öffentlichen Verkehr

Ziel

Kinder und Jugendliche werden bei der Weiterentwicklung von Angeboten des öffentlichen Verkehrs stärker berücksichtigt, insbesondere im Hinblick auf die Verbesserung von Verbindungen zwischen verschiedenen ÖV-Angeboten sowie intermodalen Angeboten, Vereinfachung der Zugänglichkeit und Inklusion.

Notwendigkeit

Kinder und Jugendliche sind häufige Nutzer:innen des öffentlichen Verkehrs in Kombination mit Fußwegen oder dem Fahrrad. Ihre spezifischen Bedürfnisse sollten in einigen Bereichen noch stärker berücksichtigt werden. Daher ist es sinnvoll, gezielt Maßnahmen und Kooperationen im öffentlichen Verkehr zu prüfen und weiterzuentwickeln. Eine Prüfung bestehender Rahmenbedingungen und Kooperationsmöglichkeiten im öffentlichen Verkehr hilft dabei, passende Maßnahmen zu entwickeln.

Konkrete Aktionen

- Analyse bestehender Angebote des öffentlichen Verkehrs im Hinblick auf ihre Nutzbarkeit für Kinder und Jugendliche (einschließlich Aspekten der Barrierefreiheit)
- Analyse von verschiedenen Zielgruppen (etwa Lehrlinge) und ihren Bedürfnissen im ÖV (angelehnt an Lückenschluss des Top-Jugendtickets)
- Prüfung von Kooperationsmöglichkeiten mit Verkehrsunternehmen im Bereich Bewusstseinsbildung und Information (zum Beispiel Schulstartkampagnen, Informationsmaterialien, Mobilitätsanleitungen oder Übungsangebote für Schüler:innen und Eltern mit Schnuppertickets)

Zeithorizont

Kurz- bis mittelfristig.

1.5 Ausweitung von Sharing-Angeboten

Ziel

Kindern und Jugendlichen wird ein sicherer, altersgerechter Zugang zu Sharing-Angeboten wie Fahrrad-, Scooter- und Carsharing ermöglicht. Regulatorische und organisatorische Hürden werden unter Berücksichtigung von Aspekten wie Verkehrssicherheit und Haftungsfragen geprüft und angepasst, um positive Nutzungserfahrungen zu ermöglichen.

Notwendigkeit

Junge Menschen werden bislang wenig als eigenständige Zielgruppe in Sharing-Systemen adressiert. Altersbeschränkungen, fehlende Kindersitze, komplizierte Buchungssysteme oder ungeeignete Bezahlmodelle schränken die Nutzung ein. Gleichzeitig steigt der Bedarf an flexibler Mobilität, insbesondere im ländlichen Raum. Dabei bieten Sharing- und multimodale Angebote großes Potenzial für eine klimafreundliche, flexible Alltagsmobilität und können die Abhängigkeit von privaten Pkws sowie elterlichen Hol- und Bringdiensten deutlich reduzieren. Werden neue, nachhaltige Angebote wie Sharing frühzeitig vermittelt und sicher angewendet, steigt die Wahrscheinlichkeit, dass sie dauerhaft genutzt werden.

Konkrete Aktionen

- Analyse bestehender regulatorischer und organisatorischer Hürden (etwa Altersgrenzen, Haftungsfragen, Nutzungsbedingungen) sowie Anpassung der Sharing-Strategie an die Bedürfnisse junger Menschen
- Prüfung und Anpassung der Rahmenbedingungen zur Mitnahme von Kindern in Sharing-Fahrzeugen sowie Entwicklung bundesweit einheitlicher Mindeststandards für eine kindgerechte Ausstattung von Sharing-Angeboten
- Strukturierter Dialog mit Anbieter:innen von Sharing- und multimodalen Angeboten sowie deren Besteller:innen zur Sensibilisierung für die spezifischen Bedürfnisse junger Menschen, etwa durch Austauschformate (zum Beispiel Roundtables)
- Integration von Themen wie Sharing-Mobilität und Verkehrssicherheit in schulische und außerschulische Bildungsangebote.

Zeithorizont

Kurz- bis mittelfristig.

1.6 Kommunikation zu Sharing-Angeboten für junge Menschen

Ziel

Jugendliche werden gezielt über Sharing-Angebote informiert und befähigt, sie sicher, verantwortungsvoll und selbstständig zu nutzen und sowohl die eigene Sicherheit als auch die der anderen Verkehrsteilnehmenden stets im Blick zu behalten. Durch Wissensvermittlung und praktische Erfahrungen sollen Hemmschwellen abgebaut und Kompetenzen im Umgang mit unterschiedlichen Sharing-Verkehrsmitteln gestärkt werden.

Notwendigkeit

Sharing-Angebote sind vielen Jugendlichen noch wenig vertraut oder mit Unsicherheiten verbunden. Sie erfordern spezifische Kenntnisse, etwa zu Verkehrsregeln, Nutzungsvoraussetzungen, Sicherheit im Straßenraum und verantwortungsvollem Verhalten. Ohne entsprechende Information und Übung besteht das Risiko einer unsicheren Nutzung oder Ablehnung dieser Mobilitätsform. Frühzeitige Kompetenzvermittlung kann dazu beitragen, eine sichere Nutzung zu gewährleisten und nachhaltige Mobilitätsgewohnheiten zu fördern.

Konkrete Aktionen

- Entwicklung zielgruppenspezifischer Informations- und Kommunikationsformate, die Jugendliche direkt ansprechen und die Nutzung von Sharing-Angeboten verständlich und attraktiv vermitteln
- Aufbereitung von Informationsmaterialien und Schulungsangeboten (zum Beispiel Workshops, Unterrichtsmodule, Praxistrainings) für den sicheren Umgang mit Sharing-Verkehrsmitteln
- Integration des Themas Sharing in bestehende Mobilitätsbildungsprogramme und Schulinitiativen
- Kooperation mit Sharing-Anbietern, Schulen und außerschulischen Einrichtungen zur Bereitstellung von Übungs- und Testmöglichkeiten

Zeithorizont

Mittel- bis langfristig.

2 Rechtliche Rahmenbedingungen

2.1 Weiterentwicklung und Kommunikation von Richtlinien und rechtlichen Rahmenbedingungen

Ziel

Die Bedürfnisse, Eigenschaften und Fähigkeiten von Kindern und Jugendlichen werden in rechtlichen Rahmenbedingungen stärker berücksichtigt. Rechtliche Barrieren sollen abgebaut und unterstützende Regelungen für eine sichere und eigenständige Mobilität ergänzt werden. Zudem wird gezielt über bestehende und neue Regeln informiert.

Notwendigkeit

Bestehende Regelwerke und Vorschriften sind historisch vielfach auf den motorisierten Verkehr und erwachsene Verkehrsteilnehmende ausgerichtet. Spezifische Anforderungen von Kindern und Jugendlichen werden nicht ausreichend berücksichtigt. Die bestehenden Regeln haben zum Teil unbeabsichtigte negative Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten von Kindern und Jugendlichen und erschweren deren sichere und eigenständige Mobilität. Insbesondere die Umgebung von Bildungseinrichtungen ist ein wichtiger Bewegungsraum für Kinder, sie ist durch Kfz-Verkehr jedoch oft bezüglich Sicherheit und Aufenthaltsqualität beeinträchtigt. Aktuelle rechtliche Rahmenbedingungen wie die 33. und 35. StVO-Novelle bieten gute Möglichkeiten für verkehrsberuhigende Maßnahmen, die durch gezielte Information und Beratung breit umgesetzt werden können.

Konkrete Aktionen

- Prüfung von relevanten rechtlichen Rahmenbedingungen und Richtlinien sowie Sammlung von Regelungen und juristischen Entscheidungen, die für die Kinder- und Jugendmobilität nachteilig sein können
- Erarbeitung von Adaptionsvorschlägen der entsprechenden Regelungen und Einbringen in Novellierungsprozesse

- Information über bestehende rechtliche Möglichkeiten und kostenloser Zugang zu relevanten Richtlinien zur Verbesserung der Sicherheit und der Rahmenbedingungen für die Mobilität von Kindern und Jugendlichen

Zeithorizont

Kurz- bis langfristig.

2.2 Kinder- und Jugendperspektive bei technologischen Innovationen

Ziel

Die Bedürfnisse, Eigenschaften und Fähigkeiten von Kindern und Jugendlichen werden bei der Entwicklung und Einführung neuer Technologien und Angebote im Mobilitätsbereich angemessen berücksichtigt.

Notwendigkeit

Die Mobilität entwickelt sich stetig weiter und in vielen Bereichen kommen Sensoren, Applikationen und neue Fahrzeuge und Betriebsformen zur Anwendung. Diese Technologien können sich direkt oder indirekt sowohl positiv als auch negativ auf die Verkehrssicherheit und die Mobilität von Kindern und Jugendlichen auswirken. Daher ist es wichtig, bei der Entwicklung immer auch die Perspektive von Kindern und Jugendlichen mitzudenken und mögliche Folgen abzuschätzen und bei Entscheidungen zu berücksichtigen. Dies gilt auch für innovative Mobilitätsangebote wie Sharing-Services oder neue Fortbewegungsmittel, um diese auch für Kinder und Jugendliche sicher nutzbar und attraktiv zu gestalten.

Konkrete Aktionen

- Identifikation technischer Entwicklungen, die einen Einfluss auf die Kinder- und Jugendmobilität haben beziehungsweise haben werden
- Identifikation von Gremien und Institutionen, die Vorgaben für den Einsatz und die Ausführung von diesen technischen Entwicklungen erstellen beziehungsweise diese maßgeblich beeinflussen

- Einbringen von Expertise in Hinblick auf Kinder- und Jugendmobilität in den entsprechenden Gremien, Förderung des Austauschs zwischen den Gremien und Forschung im Bereich Kinder- und Jugendmobilität
- Sensitives Prüfen neuer technologischer Entwicklungen auf potenzielle negative Effekte (Wirkungsfolgeabschätzung)

Zeithorizont

Kurz- bis mittelfristig.

3 Mobilitätsbildung

3.1 Unterrichtsmaterialien zu Mobilitätskompetenzen

Ziel

Moderne, ansprechende und informative Unterrichtsmaterialien werden entwickelt, mit denen Lehrende Kindern und Jugendlichen die im Lehrplan angeführten Themen und Kompetenzen im Bereich der Mobilitäts- und Verkehrsbildung vermitteln können. Damit können die Kompetenzen der Schüler:innen für eine sichere, eigenständige und aktive Mobilität im Schulunterricht gestärkt und auch damit zusammenhängende Themen wie Sozial-, Umwelt- und Gesundheitswirkungen von Mobilität behandelt werden.

Notwendigkeit

Mit der Erneuerung der Lehrpläne wurden für das fächerübergreifende Thema Verkehrs- und Mobilitätsbildung konkrete Kompetenzziele definiert. Damit Lehrende Schüler:innen beim Erreichen dieser Kompetenzziele bestmöglich unterstützen können, benötigen sie moderne, aktuelle, ansprechende und informative Unterrichtsmaterialien, die auf den neuesten Daten der Mobilitäts- und Verhaltensforschung basieren und über die Themen der klassischen Verkehrserziehung mit dem Fokus auf Verkehrssicherheit hinausgehen. Eine Verknüpfung mit den bestehenden Angeboten wie Radfahrkursen kann die Wirk Aufbereitung von Informationsmaterialien und Schulungsangebote ung zusätzlich verstärken.

Konkrete Aktionen

- Entwicklung von Unterrichtsmaterialien für verschiedene Klassenstufen und verschiedene Fächer
- Zurverfügungstellung und Bewerbung der Unterrichtsmaterialien auf geeigneten Kanälen und Websites (kostenfrei, digital)

Zeithorizont

Kurz- bis mittelfristig.

3.2 Ausbau der Zukunftskompetenz Radfahren

Ziel

Der Anteil der Kinder- und Jugendlichen, die sicher Rad fahren können, wird durch eine verbesserte Radfahrausbildung und zusätzlichen Bewegungsangeboten erhöht. Als Basis wird eine österreichweite Datengrundlage zur freiwilligen Radfahrprüfung geschaffen.

Notwendigkeit

Radfahren ermöglicht selbstständige, günstige und umweltfreundliche Mobilität und ist damit eine wichtige Zukunftskompetenz. Wer nicht Rad fahren kann, ist von diesem Mobilitätsangebot ausgeschlossen und potenziell von Mobilitätsarmut betroffen.

Ergänzend zum Erlernen im privaten Umfeld braucht es daher schulische und außerschulische Übungsangebote. Bewegungsangebote im Schul- oder Betreuungskontext stärken Kinder und Jugendliche in ihren physischen und psychischen Fähigkeiten und befähigen sie so spielerisch und altersgerecht, sich sicher und eigenständig im Straßenverkehr zu bewegen. Die freiwillige Radfahrprüfung stärkt zusätzlich die Radfahrkompetenz. Da österreichweite Daten zu Teilnahme und Erfolg fehlen, fehlt auch ein wichtiger Indikator, für gezielte Maßnahmen in der Mobilitätsbildung.

Konkrete Aktionen

- Prüfung der Möglichkeiten, die Radfahrausbildung im Lehrplan zu verankern und (Freizeit-)Pädagog:innen zu Radfahrlehrenden auszubilden
- Ausweitung von Radfahrkursen für Volks- und weiterführende Schulen
- Weiterentwicklung und Verbreitung von Bewegungsangeboten und Materialien zur Förderung aktiver und sicherer Mobilität für Kinder verschiedener Altersgruppen sowie Unterstützung von Pädagog:innen, Freizeitpädagog:innen und Bewegungscoaches bei deren Umsetzung.
- Prüfung der Datenverfügbarkeit zur freiwilligen Radfahrprüfung bei den zuständigen Stellen, Abstimmung von standardisierten Datenerhebungen und -sammlung sowie Erhebung zusätzlicher – auch geschlechtsspezifischer – Daten.

Zeithorizont

Kurz- bis mittelfristig.

4 Strategische Partner:innen

4.1 Angebote für Pädagog:innen und Freizeitpädagog:innen

Ziel

Die Verankerung der Mobilitätsbildung in der schulischen und außerschulischen Bildungsarbeit wird durch gezielte Schulungen, Kooperationen und die Entwicklung passender Formate für Pädagog:innen, Freizeitpädagog:innen und außerschulische Bildungsakteur:innen ausgebaut.

Notwendigkeit

Pädagog:innen, Freizeitpädagog:innen und außerschulische Bildungsanbieter:innen sind zentrale Multiplikator:innen, die Kinder und Jugendliche in verschiedenen Lebensbereichen erreichen. Bislang fehlen teilweise systematische Zugänge zu Aus- und Weiterbildungsstrukturen sowie Anknüpfungspunkte im schulischen Alltag. Eine stärkere Verankerung in Lehrplänen, Ausbildungen und Fortbildungen in Kombination mit passenden Materialien und Angeboten kann dabei helfen, das Thema aktive, sichere und selbstständige Mobilität von Kindern und Jugendlichen wirkungsvoll zu etablieren.

Konkrete Aktionen

- Überblick und Analyse bestehender Aus- und Weiterbildungsangebote im Bereich Mobilitätsbildung für schulische und außerschulische Bildungsakteur:innen
- Prüfung von Kooperationsmöglichkeiten mit Pädagogischen Hochschulen, Ausbildungsstätten für Freizeitpädagog:innen und Trägerorganisationen außerschulischer Bildung
- Entwicklung von Pilotformaten (online und in Präsenz) für Schulungen, abgestimmt auf die jeweiligen Zielgruppen (Freizeit- und schulische Pädagog:innen)

Zeithorizont

Mittelfristig.

4.2 Österreichweite Arbeitsgruppe Kinder- und Jugendmobilität

Ziel

Ziel ist die Einrichtung einer österreichweiten Arbeitsgruppe zur Kinder- und Jugendmobilität, die als Plattform für Austausch, Vernetzung und Impulsgebung für verschiedene Stakeholder:innen (vor allem auf verschiedenen Ebenen der Verwaltung) dient. Durch die bundesweite Initiierung wird ein Rahmen geschaffen, um Wissen zu bündeln, Synergien zu fördern und innovative Maßnahmen zur Verbesserung der Mobilität junger Menschen voranzutreiben.

Notwendigkeit

Aktuell fehlen auf nationaler Ebene koordinierte Austauschstrukturen, die spezifisch die Bedürfnisse von Kindern und Jugendlichen im Mobilitätsbereich behandeln. Mit der österreichweiten Arbeitsgruppe können die Akteur:innen aus unterschiedlichen Bereichen miteinander vernetzt und ihr Austausch gefördert werden. Außerdem kann die Entwicklung von Materialien und Angeboten besser abgestimmt werden und es können Synergien geschaffen werden.

Konkrete Aktionen

- Konzeption, Zielsetzung und Organisation einer Arbeitsgruppe unter Einbindung relevanter Stakeholder:innen
- Organisation eines Kick-offs und regelmäßiger Termine (online und in Präsenz)
- Aufbau einer digitalen Austauschplattform zur Sammlung und Verbreitung von Wissen, Materialien, Projekten und Kontakten
- Organisation themenspezifischer Workshops zur gezielten Vertiefung und Vernetzung

Zeithorizont:

Kurz- bis mittelfristig.

4.3 Kinder- und Jugendmobilitätstag

Ziel

Es findet ein jährlicher Kinder- und Jugendmobilitätstag statt, um einen bundesweiten, regelmäßigen Austausch zu relevanten Fragestellungen im Bereich der Kinder- und Jugendmobilität zu ermöglichen. Im Fokus stehen die Ermöglichung einer aktiven, eigenständigen und sicheren Mobilität sowie die Verbesserung nachhaltiger Mobilitätsangebote für Kinder und Jugendliche. Durch die Vernetzung relevanter Akteur:innen aus Bund, Ländern, Gemeinden, Verkehrsverbünden sowie Bildungs- und Jugendeinrichtungen werden Synergien geschaffen, erfolgreiche Praxisbeispiele präsentiert und rechtliche und planerische Neuigkeiten gezielt verbreitet.

Notwendigkeit

Aktuell fehlt ein Format für einen bundesweiten Austausch über Strategien, Herausforderungen und Lösungsansätze zur Förderung einer aktiven, eigenständigen und sicheren Kinder- und Jugendmobilität. Ein solches Format trägt dazu bei, bestehende Maßnahmen zu bündeln und weiterzuentwickeln, Good-Practice-Beispiele zu verbreiten sowie aktuelle Entwicklungen einem breiten Publikum zugänglich zu machen.

Konkrete Aktionen

- Konzeption eines sinnvollen Austauschformats im Konferenzstil
- Auftaktkonferenz, um Zielsetzung, Publikum und Agenden zu prüfen
- Etablierung einer jährlichen Konferenz

Zeithorizont

Mittel- bis langfristig.

5 Bewusstseinsbildung

5.1 Ausbau von Kommunikationsschwerpunkten und Zielgruppen

Ziel

Im Rahmen von bestehenden Kommunikationsschwerpunkten wie „Österreich zu Fuß“, „Österreich radelt“, „klima**aktiv** mobil“ und der „Europäischen Mobilitätswoche“ wird das Thema Kinder- und Jugendmobilität verstärkt kommuniziert und es werden passende Inhalte erstellt. Durch gezielte Kommunikation mit Elternvereinen sowie Eltern- und Schüler:innenvertretungen fördern Schulen die sichere Mobilität von Kindern und Jugendlichen.

Notwendigkeit

Bei bestehenden Kommunikationsschwerpunkten werden bereits Themen zur Kinder- und Jugendmobilität vermittelt und Mitmachaktionen angeboten. Durch den gezielten Ausbau der Angebote sowie eine altersgerechte Aufbereitung der Inhalte können die Reichweite und die Wirkung deutlich gesteigert werden. Elternvereine und Elternvertreter:innen sind wichtige Multiplikator:innen für nachhaltige Mobilität, da sie das Mobilitätsverhalten von Kindern wesentlich mitprägen. Informations- und Austauschangebote unterstützen Eltern dabei, aktive und selbstständige Mobilität zu fördern und Kinder zu altersgerechten Mobilitätsentscheidungen zu befähigen.

Konkrete Aktionen

- Weiterentwicklung zielgruppenspezifischer Kommunikation mit kind- und jugendgerechten Materialien (zum Beispiel Mitmachplakate für Schulen, Sticker, Social-Media-Formate)
- Entwicklung und Verbreitung zielgruppengerechter Informationen über geeignete Kommunikationskanäle und bestehende Kooperationspartner für Eltern, Elternvertretungen und Schüler:innenvertretungen

Zeithorizont

Kurz- bis mittelfristig.

5.2 Perspektivwechsel in der Führerscheinausbildung

Ziel:

Angehende Führerscheinbesitzer:innen werden im Rahmen der Führerscheinausbildung für die besonderen Anforderungen und die Vulnerabilität von Kindern und Jugendlichen im Straßenverkehr sowie für alternative Mobilitätsformen (zum Beispiel Fuß- und Radverkehr, ÖV, Mikromobilität) sensibilisiert. Dadurch werden ein respektvolleres und sichereres Miteinander im Verkehr gefördert und die Verkehrssicherheit insbesondere für junge Verkehrsteilnehmende verbessert.

Notwendigkeit

Kinder und Jugendliche sind im Straßenverkehr häufig gefährdet durch mangelnde Rücksichtnahme und falsche Einschätzungen von Autofahrenden. Gleichzeitig steigt der Anteil aktiver, nachhaltiger Mobilität, was neue Anforderungen an alle Verkehrsteilnehmenden stellt. Die klassische Führerscheinausbildung fokussiert vor allem auf den motorisierten Verkehr, während Perspektiven anderer kaum berücksichtigt werden. Um die Bedeutung aktiver Mobilität und mögliche Konsequenzen mangelnder Integration im Straßenraum ins Bewusstsein zu bringen, ist ein Perspektivenwechsel hilfreich. Eine integrative Mobilitätsbildung kann einen Beitrag dazu leisten: Sie fördert Rücksichtnahme, stärkt die aktive Mobilität Jugendlicher und ermöglicht sichere, eigenständige und klimafreundliche Bewegung. Ein Perspektivenwechsel in der Fahrausbildung trägt somit zu mehr Verkehrssicherheit, weniger Konflikten und einem inklusiveren Mobilitätsangebot bei.

Konkrete Aktion

- Konzipierung und Entwicklung von Schulungs- und Lehrmaterialien für den Fahrschulunterricht
- Informationsmaterialien für die Wissensvermittlung zu Mobilitätsformen über den motorisierten Individualverkehr hinaus

- Prüfung der Verankerung des Themenfelds im Lehrplan sowie Integration im Prüfungsfragenkatalog
- Konzipierung und Entwicklung von Praxiseinheiten, die kritische und sichere Mobilität im Kfz-Kontext vermitteln

Zeithorizont

Mittelfristig.

5.3 Unterstützung für Mobilitätsmanagement an Bildungseinrichtungen

Ziel

Bildungseinrichtungen werden beim schulischen Mobilitätsmanagement unterstützt – da ihr direkter Wirkungsbereich meist auf das eigene Gelände beschränkt ist, sind jedoch auch Gemeinden, Länder und der Bund als Schulträger wichtige Partner, die es für das Thema zu sensibilisieren und bei der Umsetzung zu begleiten gilt.

Notwendigkeit

Obwohl bereits einige Bildungseinrichtungen und Gemeinden Maßnahmen für eine kindergerechte Verkehrsumgebung gesetzt haben, besteht vielerorts noch Verbesserungsbedarf. Insbesondere der Kfz-Verkehr im Schulumfeld beeinträchtigt die Sicherheit und das Sicherheitsgefühl von Kindern und Eltern – und führt dazu, dass Kinder häufiger begleitet oder mit dem Auto gebracht werden, anstatt ihren Schulweg aktiv und selbstständig zurückzulegen. Hier kann durch zielgerichtete Maßnahmen eine Kultur der nachhaltigen Mobilität gefördert werden. Velo- und Pedibusse sind eine niederschwellige Maßnahme für einen aktiv mobilen und sicheren Schulweg, jedoch noch nicht flächendeckend bekannt. Um neue Initiativen zu unterstützen und die Akzeptanz zu steigern, braucht es gezielte Öffentlichkeitsarbeit sowie praxisnahe Informationsmaterialien, Vorlagen und die Vernetzung bestehender Initiativen.

Konkrete Aktionen

- Erweiterung der Unterlagen und Materialien zur Unterstützung von schulischem Mobilitätsmanagement
- Prüfung von Möglichkeiten zur Umsetzung eines Beratungs- und Fortbildungsangebots zu schulischem Mobilitätsmanagement
- Prüfung der Kooperation mit bestehenden Schulnetzwerken wie ÖKOLOG, PILGRIM, Umweltzeichen-Schulen, Klimaschulen oder UNESCO-Schulen
- Gezielte Verbreitung der Angebote und Einbindung in bestehende Formate sowie Weiterentwicklung der vorhandenen Materialien zu Velo- und Pedibus

Zeithorizont

Kurz- bis mittelfristig.

6 Innovation und Good Practice

6.1 Forschungsförderung zum Thema Kinder- und Jugendmobilität

Ziel

Der Kenntnisstand zur Kinder- und Jugendmobilität und zu deren Zusammenhang mit Bereichen wie spätere (Erwachsenen-)Mobilität, Gesundheit, Raumplanung, Verkehrsplanung, Bildungserfolg, Verkehrssicherheit und Umwelt wird erweitert.

Notwendigkeit

Wie sich die Mobilität von Kindern und Jugendlichen entwickelt, hängt von vielen verschiedenen Faktoren ab. Um wirksame und zielgerichtete Maßnahmen entwickeln und umsetzen zu können, ist es wichtig, die Zusammenhänge und Wirkungsweisen der unterschiedlichen Faktoren zu verstehen. Dazu bedarf es einer kontinuierlichen Weiterentwicklung des Kenntnisstandes.

Konkrete Aktionen

- Sammlung von möglichen Forschungsthemen und -schwerpunkten
- laufende Sammlung von internationalen Forschungsergebnissen
- Ausschreibung von Forschungsprojekten und Forschungsschwerpunkten zum Thema Kinder- und Jugendmobilität
- Verbreitung von Forschungsergebnissen über bestehende Kommunikationskanäle

Zeithorizont

Kurz- bis langfristig.

6.2 Pilotprojekte Mobilitätsmanagement in Bildungseinrichtungen

Ziel

Durch die gezielte Unterstützung von Bildungseinrichtungen werden die Wirkungen von Maßnahmen im Mobilitätsmanagement und in der Mobilitätsbildung demonstriert. Diese Leuchtturmprojekte dienen als Vorbilder und regen zur Nachahmung an. Bereits entwickelte Lösungen werden so in der Praxis angewendet und weiterentwickelt.

Notwendigkeit

In der Praxis sind es häufig engagierte Einzelpersonen, die sich für nachhaltige Mobilitätslösungen für Kinder und Jugendliche einsetzen. Gemeinden und Bildungseinrichtungen fehlt jedoch oft das erforderliche Know-how, um aus Ideen tragfähige und gut umsetzbare Maßnahmen zu entwickeln oder den Nutzen von verschiedenen Maßnahmen zu erkennen. Gleichzeitig existiert bereits ein breites Angebot an Maßnahmen, Projektideen sowie innovativen Konzepten in wissenschaftlichen oder forschungsbezogenen Kontexten, die bislang nicht den Weg in den Alltag gefunden haben. Hier können durch gezielte Unterstützung und Schnittstellen zwischen Forschung und Praxis bestehende Potenziale gehoben und für eine breitere Zielgruppe nutzbar gemacht werden.

Konkrete Aktionen

- Unterstützung und Begleitung ausgewählter Bildungseinrichtungen bei der Erarbeitung, Planung und Umsetzung von Maßnahmen im Bereich der Anpassung der Mobilitätsinfrastruktur, der Bewusstseinsbildung und der Mobilitätsbildung, wobei bestehende Angebote genutzt und neue Ansätze aus der Forschung angewendet werden. Es wird eine Kooperation mit der Gemeinde angeregt.
- Evaluierung der Wirkung der Maßnahmen über einen begrenzten Zeitraum
- Aufbereitung der Ergebnisse und Erfahrungen in Form von Unterstützungsmaterialien (zum Beispiel Steckbriefformat)
- Verbreitung der Vorzeigprojekte über bestehende Kommunikationskanäle

Zeithorizont

Kurz- bis langfristig.

6.3 Daten im Bereich Kinder- und Jugendmobilität

Ziel

Eine valide Datenbasis für Indikatoren im Bereich der Kinder- und Jugendmobilität wird geschaffen. Diese Indikatoren dienen zum einen der langfristigen Beobachtung unterschiedlicher Entwicklungen und zum anderen als Basis für die Entwicklung zielgerichteter Maßnahmen.

Notwendigkeit

Im Bereich der Kinder- und Jugendmobilität ist die Datenlage zu vielen Indikatoren derzeit noch lückenhaft und es gibt keine regelmäßigen Erhebungen oder speziellen Auswertungen von Daten. So werden etwa bei „Österreich unterwegs“ nur die Altersgruppen 6 bis 14 und 15 bis 19 Jahre unterschieden, was dazu führt, dass Daten von Volksschulkindern mit Daten von Schüler:innen in weiterführenden Schulen vermischt werden. Dabei unterscheiden sich diese Gruppen im Mobilitätsverhalten stark, unter anderem aufgrund der Entfernung zur Bildungseinrichtung und der Möglichkeit, selbstständig Fahrrad zu fahren. Für gezielte Maßnahmen braucht es eine feinere Granularität und Zeitreihen, da sich Kinder schnell weiterentwickeln und es mit jedem Wechsel der Bildungseinrichtung zu einem Umbruch im Mobilitätsverhalten kommt. Mit validen Daten können gesetzte Maßnahmen leichter evaluiert werden.

Konkrete Aktionen

- Definition von Indikatoren, mit denen die Entwicklung der Kinder- und Jugendmobilität in Österreich verfolgt und international verglichen werden kann (zum Beispiel in Bezug auf Unfallzahlen, Wegeanzahl, Weglängen, Verkehrsmittelwahl, begleitete/unbegleitete Wege, Daten zur freiwilligen Radfahrprüfung)
- Prüfung der Datenverfügbarkeit
- Prüfung und Umsetzung von ergänzenden Erhebungen
- regelmäßige Sammlung und Fortschreibung von Zeitreihen in einer Publikation

Zeithorizont

Kurz- bis mittelfristig.

Literaturverzeichnis

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.

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK): Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich. Wien: BMK 2021.

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK): Masterplan Gehen 2030. Wien: BMK 2022.

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK): Masterplan Radfahren 2030. Wien: BMK 2022.

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK): Aktionsprogramm Radfahren für Kinder. Wien: BMK 2023.

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

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK): Nationaler Energie- und Klimaplan (NEKP) 2024. Wien: BMK 2024.

Bundesministerium für Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz (BMSGPK): Nationaler Aktionsplan Bewegung (NAP.b). Wien: BMSGPK 2024.

Bundesministerium für Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz (BMSGPK): Kinder- und Jugendgesundheitsstrategie. Wien: BMSGPK 2024.

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT): Österreich unterwegs 2013/2014 - Ergebnisse der österreichweiten Mobilitätserhebung. Wien: BMVIT 2014.

Higgins, Ross; Ahern, Aoife: Students' and Parents' Perceptions of Barriers to Cycling to School - An Analysis by Gender. In: Sustainability. Basel MDPI 2021, Bd. 13, S 13213.

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. London: BioMed Central 2018, Bd. 17, S. 24.

Statistik Austria: Verkehrsunfälle in Österreich 2018–2020. Wien: Statistik Austria 2021.

Statistik Austria: Bewegungsempfehlungen und körperliche Aktivität von Kindern und Jugendlichen. Wien: Statistik Austria 2020.

World Health Organization (WHO): Guidelines on Physical Activity and Sedentary Behaviour. Genf: WHO 2020.

United Nations (UN): Convention on the Rights of the Child. New York: United Nations 1989.

United Nations (UN): Transforming our World: The 2030 Agenda for Sustainable Development. New York: United Nations 2015.

United Nations Economic Commission for Europe (UNECE): Transport, Health and Environment Pan-European Programme (THE PEP) - Policy Paper on Child- and Youth-Friendly Mobility. Genf: UNECE 2025.

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

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. Oxford: Elsevier 2010, Bd. 18 (6), S. 702–710.

Abkürzungen

BMK	Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
BMSGPK	Bundesministerium für Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz
MIV	motorisierter Individualverkehr
Kfz	Kraftfahrzeug
ÖV	Öffentlicher Verkehr
RVS	Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen
StVO	Straßenverkehrsordnung
THE PEP	Transport, Health and Environment Pan-European Programme
UN	Vereinte Nationen (United Nations)
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization

