



Bericht zu Grundlagendaten der Familienmobilität



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

Elisabeth Raser
Dipl.-Ing.ⁱⁿ

Valerie Batiajew
Dipl.-Ing.ⁱⁿ

Oliver Roider
Dipl.-Ing. Dr.



Slamastraße 43
1230 Wien

Karin Ausserer
Mag^a

Elisabeth Füssl
Mag^a

 Bundesministerium
Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie



gefördert durch das BMK im Rahmen des Programms „Mobilität der Zukunft, 9. Ausschreibung“

Wien, Juni 2020

Inhalt

1	Einleitung.....	3
2	Quantitative Untersuchung des Mobilitätsverhaltens von Jungfamilien.....	4
2.1	Methode.....	4
2.2	Ergebnisse.....	5
2.2.1	Allgemeines	5
2.2.2	Ausbildung und Beschäftigung	6
2.2.3	Betreuungsaufgaben	8
2.2.4	Verkehrsmittelverfügbarkeit	9
2.2.5	Mobilitätskennwerte	10
2.2.6	Wegzwecke.....	13
2.2.7	Wegekettens.....	16
2.3	Zusammenfassung.....	18
3	Das Mobilitätsverhalten von Jungfamilien am Beispiel der Modellgemeinden.....	20
3.1	Beschreibung der Methoden und Vorgangsweise	20
3.1.1	Methoden.....	20
3.1.2	Vorgehensweise	21
3.1.3	Inhalt und Struktur der Fragen	21
3.2	Ergebnisse standardisierte Befragung.....	22
3.2.1	Geschlecht der Interviewten und Alter der Kinder	22
3.2.2	Verkehrsmittelverfügbarkeit und Verkehrsmittelnutzung.....	23
3.2.3	Kriterien Verkehrsmittelwahl und Eigenschaften der Fortbewegungsarten	25
3.3	Ergebnisse Mobilitätstagebücher.....	27
3.3.1	Wegzwecke und Verkehrsmittelwahl von Hauptbetreuungspersonen und Kindern ...	27
3.3.2	Wegelänge und Motiv der Verkehrsmittelwahl	28
3.3.3	Wege, an einem Tag im Leben zweier sechs Jahre alter Kinder	29
3.4	Ergebnisse Tiefeninterviews.....	30
3.4.1	Beschreibung des Samples in Bezug auf das Mobilitätsverhalten	30
3.4.2	Änderungen im Mobilitätsverhalten durch die Familiengründung.....	31
3.4.3	Inwieweit spielt beim Kinderwagenkauf die Mobilität eine Rolle?.....	32
3.4.4	Die Herausforderungen bei Alltagswegen.....	33
3.4.5	Gründe für die Pkw-Nutzung.....	36
3.4.6	Welche Voraussetzungen benötigt es, um gut mobil sein zu können?	37
3.4.7	Versorgungssituation - Infrastruktur	38
3.5	Zusammenfassung.....	39

4	Maßnahmen zur Förderung von aktiver Mobilität von Jungfamilien	40
4.1	Infrastruktur	42
4.2	Bewusstseinsbildung – Information	49
4.3	Bewusstseinsbildung – Events.....	56
4.4	Bewusstseinsbildung – Anreize	61
4.5	Bewusstseinsbildung - Policies	64
4.6	Fördermöglichkeiten für Gemeinden	67
5	Zusammenfassung.....	71
6	Abbildungsverzeichnis.....	74
7	Tabellenverzeichnis	76
8	Literatur	77
9	Anhang.....	78
9.1	Tabellen Österreich unterwegs Daten	78
9.2	Leitfaden Tiefeninterviews.....	99
9.3	Fragebogen Standardisierte Befragung.....	100
9.4	Mobilitätstagebuch	102

1 Einleitung

Der Klimawandel und die Umweltbelastung sind die bestimmenden Probleme unserer Zeit. Das Verkehrssystem soll deshalb nachhaltiger und effizienter gestaltet werden. Denn noch immer steigen die Emissionen im Verkehrssektor allen politischen Zielen entgegenlaufend an und machen bei weitem den größten Teil der österreichischen CO₂-Emissionen aus (Zechmeister et.al. 2018).

Gleichzeitig sind 33 Prozent der österreichischen Bevölkerung laut Daten der WHO in einem solchen Ausmaß körperlich inaktiv, dass negative Auswirkungen auf ihre Gesundheit wahrscheinlich sind (WHO 2018). Um diese Entwicklung einzudämmen und gleichzeitig das Klima zu schonen, braucht es eine Förderung der Bewegung im Alltag durch mehr aktive Mobilität.

Dafür bieten sich vor allem Kurzstrecken bis 5 km an, die in Österreich 52 Prozent aller Wege ausmachen. Von diesen sind sogar 32 Prozent maximal 2,5 km lang (BMVIT 2016, S 90). Trotz der geringen Länge werden viele dieser kurzen Wege mit dem Pkw zurückgelegt.

Dafür gibt es viele Gründe: (Subjektive) Sicherheit ist eines der wichtigsten Motive bei der Verkehrsmittelwahl. So werden in Niederösterreich 67% aller Kinder mit dem Pkw in den Kindergarten gebracht (Netwiss 2016). Das in der Folge hohe Pkw-Aufkommen vor den Kindergärten birgt für die zu Fuß gehenden Kinder dann umso mehr Gefahren. Die Folge ist, dass Kinder oftmals nicht mehr selbstständig mobil sein dürfen aus Sorge um ihre Sicherheit (Carver et al. 2013).

Studienerkenntnisse legen nahe, dass ein nicht unerheblicher Teil der Pkw-Mobilität auf in der Vergangenheit gebildete Gewohnheiten und nicht notwendigerweise auf rationale, informierte Entscheidungen zurückzuführen ist (Thøgersen & Møller, 2008).

Bei dieser Herausforderung setzt das Forschungsprojekt ANFANG an, wobei der Fokus auf der Mobilität von Familien mit kleinen Kindern liegt. Denn Kinder sind die Erwachsenen von morgen. Ihnen ein Vorbild in Sachen nachhaltiger Mobilität zu sein sowie die notwendigen Rahmenbedingungen anzubieten, damit sie mit der Familie unkompliziert und sicher nachhaltig mobil sein können, sind wesentlich, damit nachhaltiges Mobilitätsverhalten ausgebildet werden kann.

Konkret wurden folgende Ziele im Projekt ANFANG verfolgt: (1.) die Datenlage in Bezug auf Familienmobilität zu verbessern, (2.) Erkenntnisse über individuelle und soziale Aspekte in Bezug auf die Familienmobilität zu generieren, (3.) relevante Themenfelder in Bezug auf Mobilität von Familien zu identifizieren und (4.) Maßnahmen zu erarbeiten, mit denen aktive Familienmobilität gefördert werden kann.

Um diese Ziele zu erreichen, wurde einerseits der Datensatz der Mobilitätsbefragung Österreich Unterwegs 2013/2014 mit einem Fokus auf die Mobilitätscharakteristika von Haushalten mit Kindern unter sechs Jahren in zentralen Bezirken ausgewertet (Kapitel 2). Weiters wurden Interviews mit Jungfamilien aus den beiden niederösterreichischen Gemeinden Langenzersdorf und Spillern geführt. Diese Gemeinden fungierten im Projekt als Modellgemeinden, stellvertretend für Gemeinden, die in Zentrumsnähe sind, an die Bahn angebunden sind, und einen hohen Anteil an Pkw-Wegen aufweisen. In den beiden Modellgemeinden füllten die teilnehmenden Jungfamilien auch Mobilitätstagebücher aus, aus denen Potenziale und Barrieren für aktive Mobilität herausgearbeitet wurden (Kapitel 3).

Auf Basis von Literatur- und Internetrecherche wurden Maßnahmen ausgewählt, die nach den Ergebnissen der qualitativen und quantitativen Forschungen auch für aktive Mobilität von Jungfamilien eine hohe Relevanz besitzen (Kapitel 4). Eine Zusammenschau der Ergebnisse ist in Kapitel 5 zu finden.

2 Quantitative Untersuchung des Mobilitätsverhaltens von Jungfamilien

Wie sind Jungfamilien unterwegs, welche Wege legen sie mit welchen Verkehrsmitteln zurück, sind nur einige Fragen, die das Mobilitätsverhalten von Jungfamilien beschreiben. Für eine Verbesserung der Datenlage in Bezug auf Familienmobilität wurde eine Detailauswertung der österreichweiten Mobilitätserhebung „Österreich Unterwegs 2013/2014“ (BMVIT 2016) durchgeführt.

2.1 Methode

Die Detailauswertung der „Österreich unterwegs“- Daten fokussierte auf die Fragestellung, ob es Unterschiede im Mobilitätsverhalten von Familien mit Kindern und Familien ohne Kinder im ländlichen Raum gibt. Dazu wurde das Mobilitätsverhalten von erwachsenen Personen, die mit Kindern unter sechs Jahren in einem gemeinsamen Haushalt leben, näher untersucht und dem Mobilitätsverhalten gleichaltriger Personen, die ohne Kinder in einem Haushalt leben, gegenübergestellt.

Die Auswertungen wurden getrennt für zentrale und periphere Bezirke durchgeführt. Haushalte in Großstädten wurden ausgeschlossen, da der ländliche Raum im Fokus der Untersuchung stand. Die Einteilung der Bezirke in die Kategorien basierte auf den Erreichbarkeitskriterien der Österreichischen Raumordnungskonferenz (ÖROK). Das Hauptaugenmerk des Berichtes lag auf den zentralen Bezirken, zu denen auch die beiden Modellgemeinden Langenzersdorf und Spillern gehören. Basisauswertungen für periphere Bezirke sind im Anhang enthalten.

Für den Vergleich des Mobilitätsverhaltens wurden die Personen in zwei Gruppen eingeteilt:

- Jene Personen, die mit Kindern unter 6 Jahren in einem gemeinsamen Haushalt leben, und Personen derselben Altersgruppe, die ohne Kinder im Haushalt leben. Die erste Gruppe wird in weiterer Folge als Jungfamilie (bzw. die Personen als Jungeltern) definiert.
- Jene Personen, die ohne Kinder unter 18 Jahren in einem gemeinsamen Haushalt leben. Die zweite Gruppe diente als Vergleichsgruppe.

Die Auswertung der Mobilität der Jungfamilien erfolgte zusätzlich getrennt für Frauen und Männern. Die Gruppe der Personen, die mit Kindern zwischen 6 und 17 zusammenleben, wurde nicht näher untersucht, da das Mobilitätsverhalten sehr inhomogen war und stark vom Alter der Kinder abhing. Basisauswertungen sind jedoch im Anhang enthalten.

Die Auswertung der Daten erfolgte mit den für das Projekt „Österreich Unterwegs“ ermittelten Gewichtungs- und Hochrechnungsfaktoren und wurde mit der Software SPSS durchgeführt. Als Basis für die Auswertung des Mobilitätsverhaltens wurde das Verhalten an einem Werktag herangezogen. Für die Ermittlung von statistischen Unterschieden wurde nur die Gewichtung (ohne Hochrechnung) verwendet und nur jene Personen berücksichtigt, die die Frage beantwortet haben. Für nominale Variablen wurden Chi-Quadrat-Tests, für numerische Mann-Whitney Tests zur Ermittlung der statistischen Signifikanz der Gruppenunterschiede durchgeführt. Für die Betrachtung der Wegeketten wurden Wegeketten aller Werktage herangezogen. Es wurden dabei nur jene Wegeketten gezählt, die am Wohnort beginnen und enden und bei denen, für jeden Weg ein Wegzweck angegeben wurde (Schlemmer, 2020).

Das Mobilitätsverhalten der im Haushalt lebenden Kinder wurde nicht betrachtet, da für Kinder unter 6 Jahren keine Personen- bzw. Wegedaten abgefragt wurden. Eine getrennte Betrachtung für alleinerziehende Personen (eine Person zwischen 18 und 54 Jahren lebt mit mindestens einer Person unter 18 im gemeinsamen Haushalt) konnte aufgrund der geringen Fallzahlen (28 Personen in zentralen Bezirken bzw. 29 Personen in peripheren Bezirken) nicht durchgeführt werden.

2.2 Ergebnisse

2.2.1 Allgemeines

Im Datensatz sind in Summe 4.718 Haushalte in zentralen Bezirken enthalten. Das entspricht hochgerechnet 860.381 Haushalten. In ca. 10 % aller Haushalte leben Kinder unter 6 Jahren, in 75 % der Haushalte gar keine Kinder. Der Großteil (87 %) aller Personen, die mit Kindern unter 6 Jahren in einem Haushalt leben, ist zwischen 25 und 44 Jahre alt. Diese Altersgruppe wurde als Referenzgruppe für alle Vergleiche gewählt (Abbildung 1, Abbildung 2).

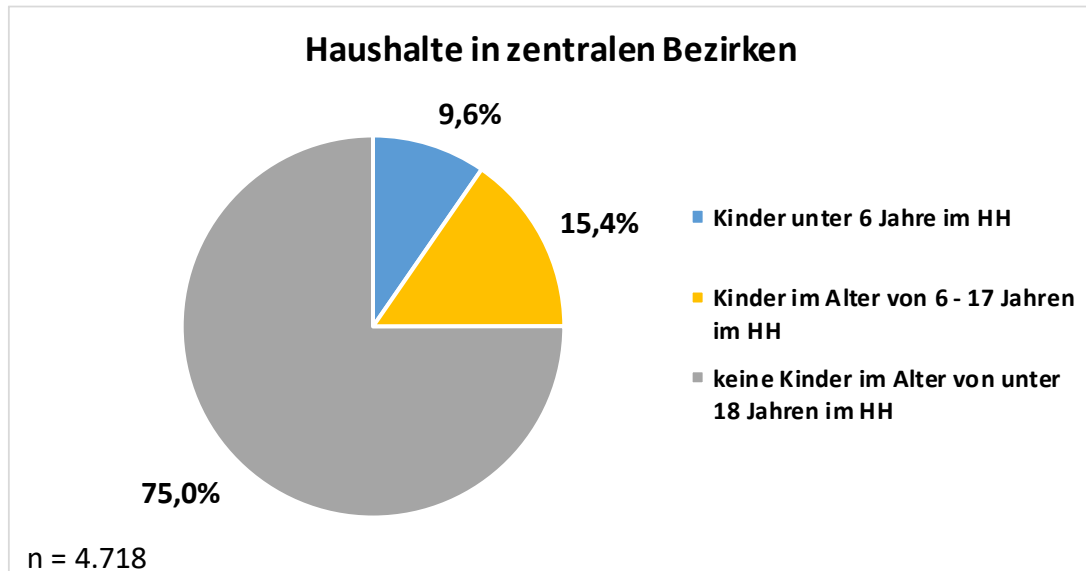


Abbildung 1: Anteil der Haushalte mit/ohne Kinder unter 6

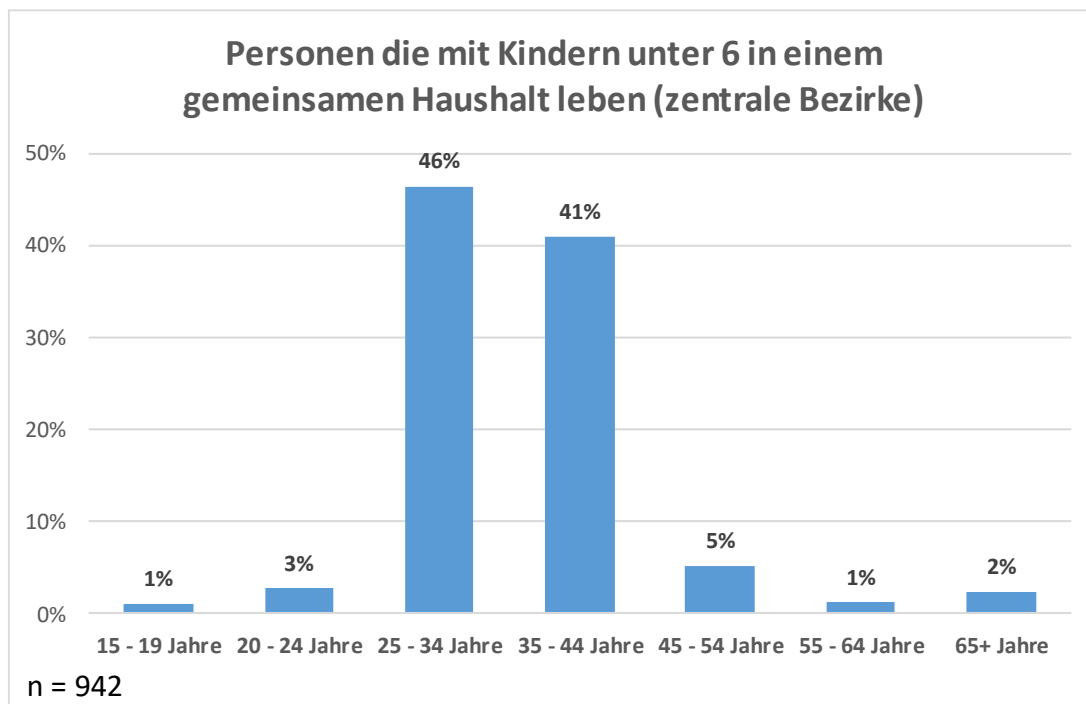


Abbildung 2: Altersklassenverteilung von Personen, die mit Kindern in einem gemeinsamen Haushalt leben

2.2.2 Ausbildung und Beschäftigung

Bezüglich ihrer Ausbildung unterscheiden sich Jungfamilien nicht von der Vergleichsgruppe, ihre berufliche Situation ist jedoch signifikant anders. Während 90% der Personen ohne Kinder berufstätig sind, ist dies bei Jungeltern nur bei etwas mehr als 70% der Fall. Zirka 28% der Jungeltern sind weder erwerbstätig noch in Ausbildung oder Pension, sondern anderwärtig tätig (z.B. Haushalt, Karenz). Innerhalb der Jungfamilien gibt es signifikante Unterschiede in der Ausbildung und bei der Beschäftigung. Unter den Frauen mit Kindern ist im Vergleich zu Frauen ohne Kinder auf der einen Seite der Anteil jener Personen höher, die nur über einen Volks- oder Hauptschulabschluss ohne Lehre verfügen. Auf der anderen Seite ist aber auch der Anteil jener höher, die über eine Matura oder einen höheren Abschluss verfügen. Trotz der teils höheren Ausbildung der Frauen mit Kinder sind hier mehr als die Hälfte weder berufstätig noch in Ausbildung oder Pension ([Abbildung 3](#) und [Abbildung 4](#)). Auch beim Beschäftigungsausmaß gibt es signifikante Unterschiede zwischen Männern, die im Schnitt 42,8 Stunden pro Woche arbeiten, und Frauen, mit im Schnitt 24,3 Stunden pro Woche.

Jungeltern haben signifikant häufiger flexible Arbeitszeiten sowie die Möglichkeit des Home-Office bzw. der Telearbeit als die Vergleichsgruppe ohne Kinder. Während Home-Office und Telearbeit zwischen den Geschlechtern gleich verteilt ist, verfügen Männer signifikant häufiger über flexible Arbeitszeiten als Frauen ([Abbildung 5](#) und [Abbildung 6](#)).

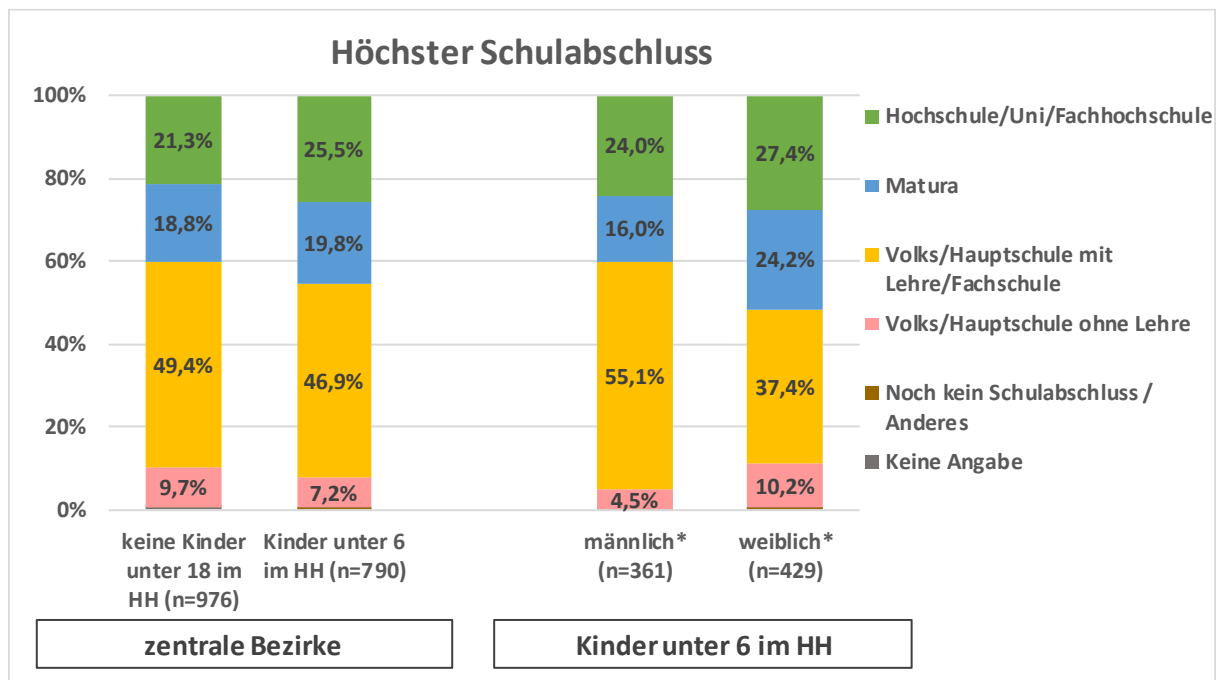


Abbildung 3: Höchster Schulabschluss - Links: Personen in Haushalten mit/ohne Kinder in zentralen Bezirken; Rechts: Personen, mit Kindern unter 6 in einem gemeinsamen Haushalt (*signifikanter Unterschied)

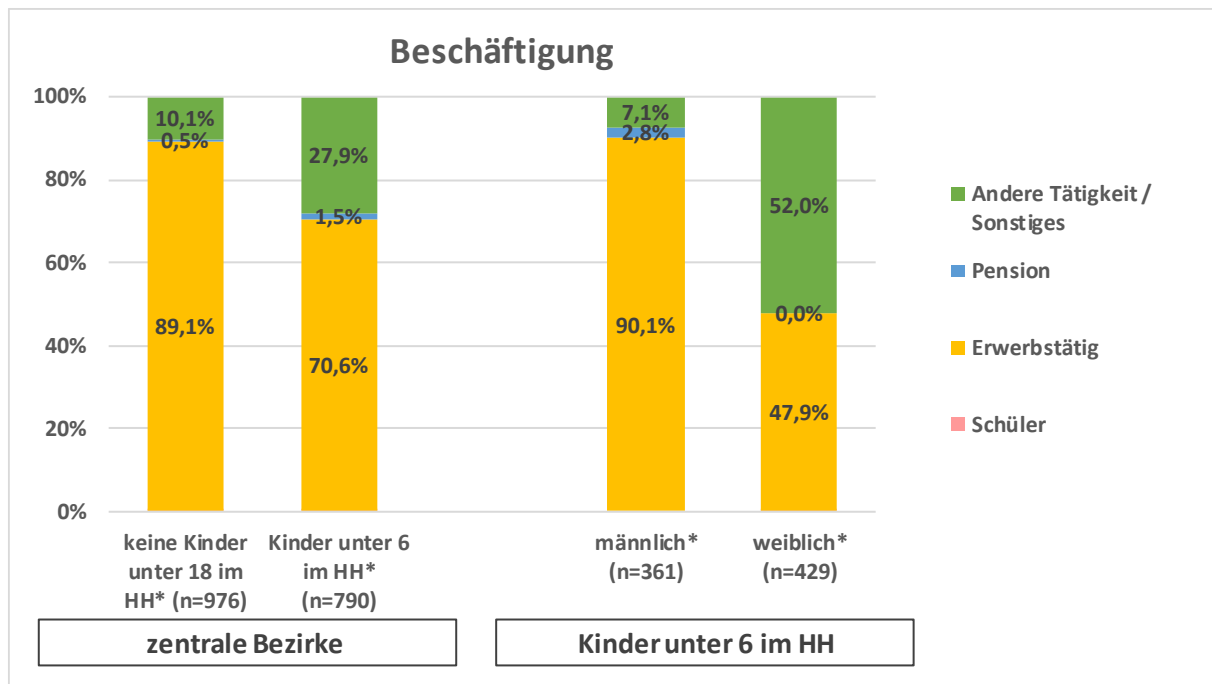


Abbildung 4: Beschäftigung - Links: Personen in Haushalten mit/ohne Kinder in zentralen Bezirken – Rechts: Personen mit Kindern unter 6 in einem gemeinsamen Haushalt (*signifikanter Unterschied)

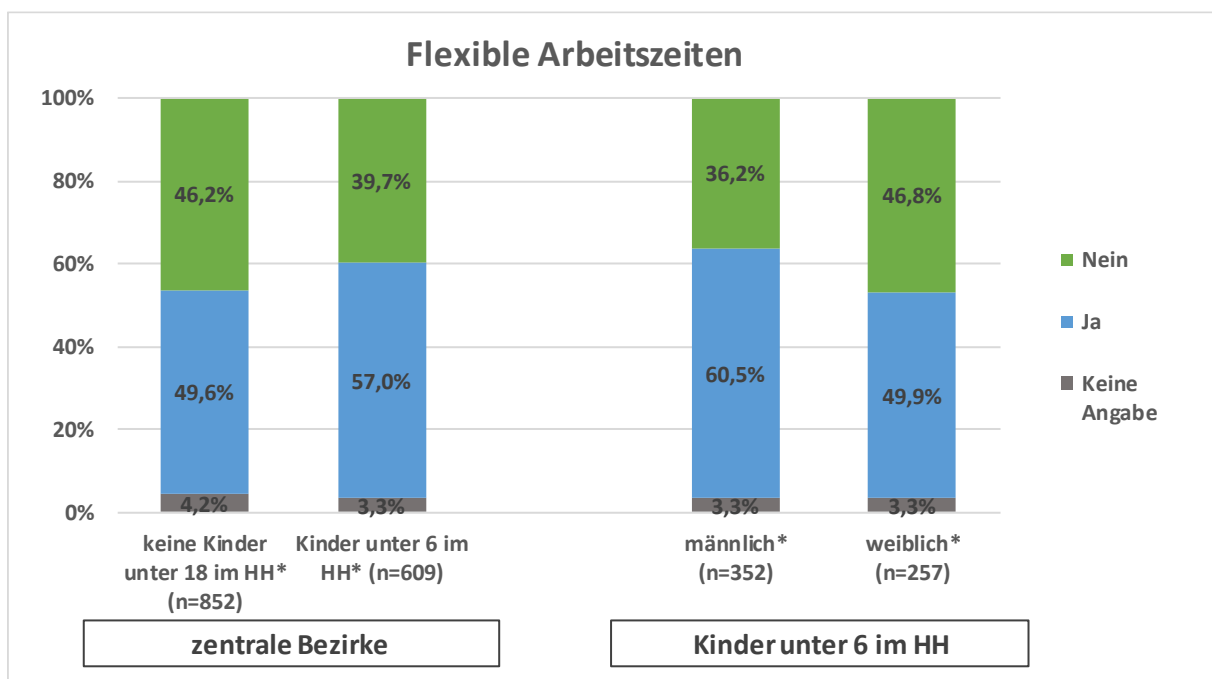


Abbildung 5: Haben Sie flexible Arbeitszeiten? - Links: Personen in Haushalten mit/ohne Kinder in zentralen Bezirken – Rechts: Personen mit Kindern unter 6 in einem gemeinsamen Haushalt (* signifikanter Unterschied)

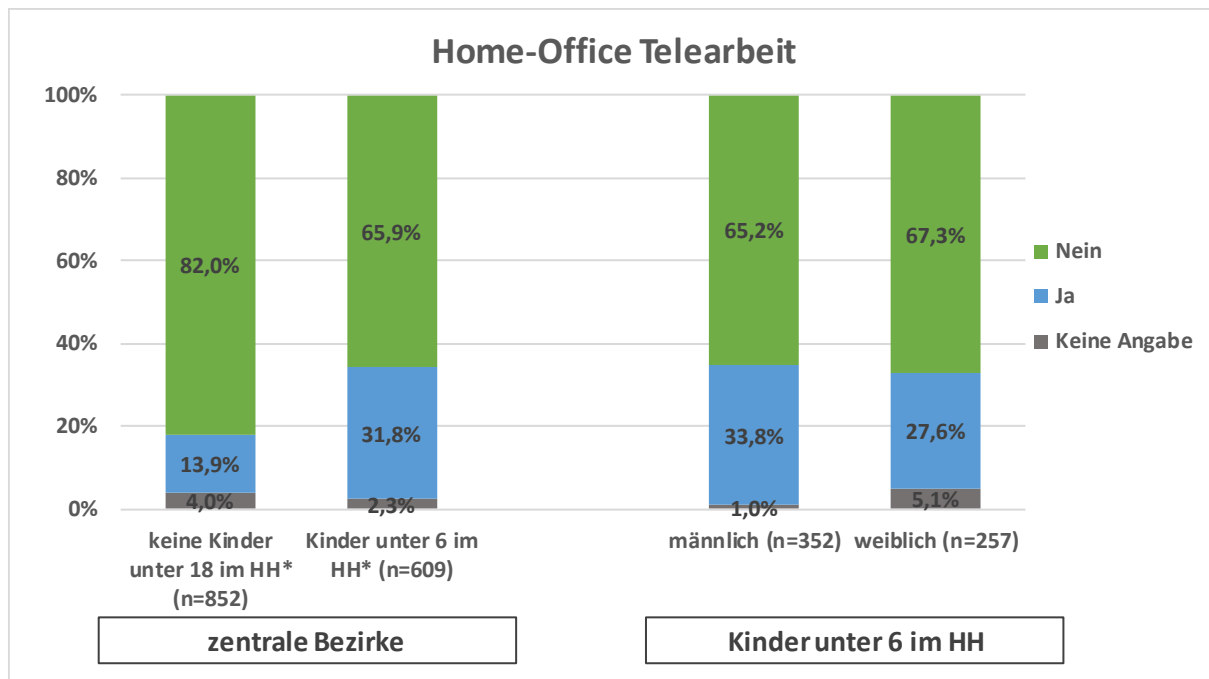


Abbildung 6: Möglichkeit einen Teil der Arbeit von zu Hause zu erledigen (Home-Office bzw. Tlearbeit) - Links: Personen in Haushalten mit/ohne Kinder in zentralen Bezirken – Rechts: Personen mit Kindern unter 6 in einem gemeinsamen Haushalt (* signifikanter Unterschied)

2.2.3 Betreuungsaufgaben

Mehr als 56% der Jungeltern geben an, Kinder regelmäßig und unentgeltlich zu betreuen. Dies ist nur bei ca. 10% der Personen der Vergleichsgruppe ohne Kinder der Fall. Innerhalb der Jungeltern zeigen sich signifikante Unterschiede zwischen den Geschlechtern. Während rund 70% der Frauen regelmäßig Kinder betreuen, sind dies bei den Männern mit 44% nur etwas weniger als die Hälfte (Abbildung 7).

Im Vergleich zur Kinderbetreuung sind andere Betreuungspflichten (von Verwandten oder anderen Personen) eher selten. Jungeltern betreuen zwar häufiger Verwandte, geschlechterspezifische Unterschiede gibt es hier jedoch keine.

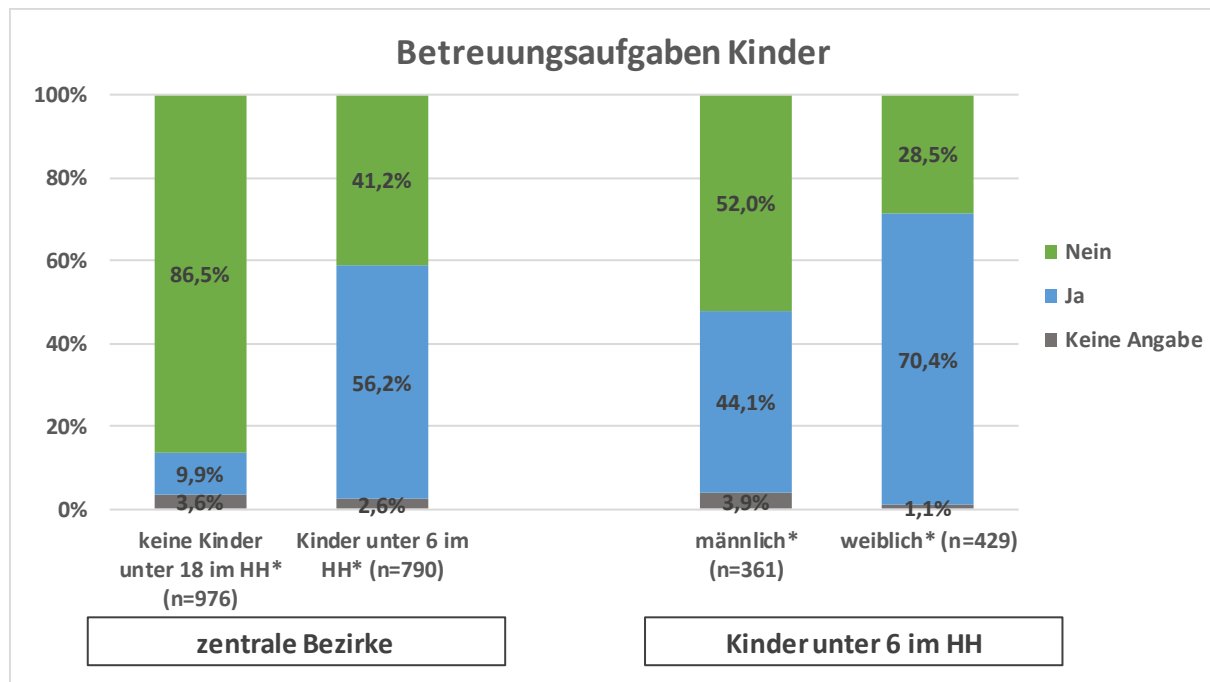


Abbildung 7: regelmäßige und unentgeltliche Betreuung von Kindern, die auf Hilfe oder Unterstützung angewiesen sind – egal ob diese zum eigenen Haushalt gehören oder nicht - Links: Personen in Haushalten mit/ohne Kinder in zentralen Bezirken – Rechts: Personen, die mit Kindern unter 6 in einem gemeinsamen Haushalt leben (* signifikanter Unterschied)

2.2.4 Verkehrsmittelverfügbarkeit

Es gibt keine Unterschiede beim Führerscheinbesitz zwischen Jungeltern und der Vergleichsgruppe ohne Kinder. In beiden Fällen besitzen mehr als 90% der Befragten einen Führerschein. Anders ist es bei der Pkw-Verfügbarkeit. Jungeltern verfügen zwar häufiger über einen Pkw, haben aber weniger oft jederzeit die Möglichkeit diesen zu nutzen als die Personen der Vergleichsgruppe ohne Kinder. Innerhalb der Jungfamilien haben signifikant mehr Männer einen Führerschein und können häufiger (sowohl jederzeit als auch gelegentlich) über einen Pkw verfügen als Frauen ([Abbildung 8](#)). Die Fahrradverfügbarkeit ist innerhalb der Jungfamilien bei den Männern höher und liegt insgesamt über jener der Vergleichsgruppe. Bezüglich des Besitzes von Zeit- oder Ermäßigungskarten für den öffentlichen Verkehr gibt es keine signifikanten Unterschiede.

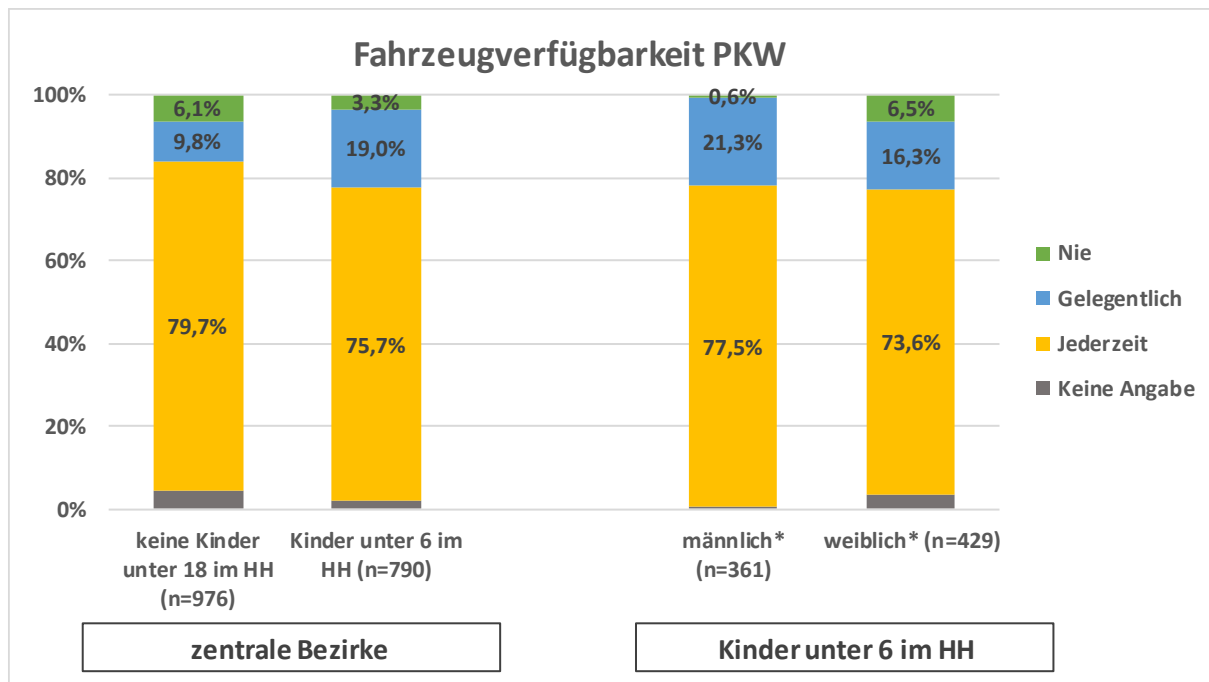


Abbildung 8: Möglichkeit eine Pkw zu benutzen - Links: Personen in Haushalten mit/ohne Kinder in zentralen Bezirken – Rechts: Personen, die mit Kindern unter 6 in einem gemeinsamen Haushalt leben (* signifikanter Unterschied)

2.2.5 Mobilitätskennwerte

Der Anteil mobiler Personen, also jener Personen, die am Stichtag das Haus bzw. die Wohnung verlassen haben, ist innerhalb der Jungfamilien mit fast 89% signifikant höher als in der Vergleichsgruppe ohne Kinder (85%). Gleiches gilt für die Anzahl der Wege, die eine mobile Person am Stichtag zurückgelegt hat. Mit 3,53 Wegen pro Tag ist diese bei Jungfamilien höher als in der Vergleichsgruppe (3,36 Wege/Tag). Betrachtet man die Jungfamilien getrennt nach Geschlecht so zeigt sich, dass Männer (91%) zwar öfter mobil sind als Frauen (87%). Frauen unternehmen jedoch mehr Wege pro Tag als Männer (Frauen 3,84; Männer 3,28, Wege/Tag) (Abbildung 9, Abbildung 10).

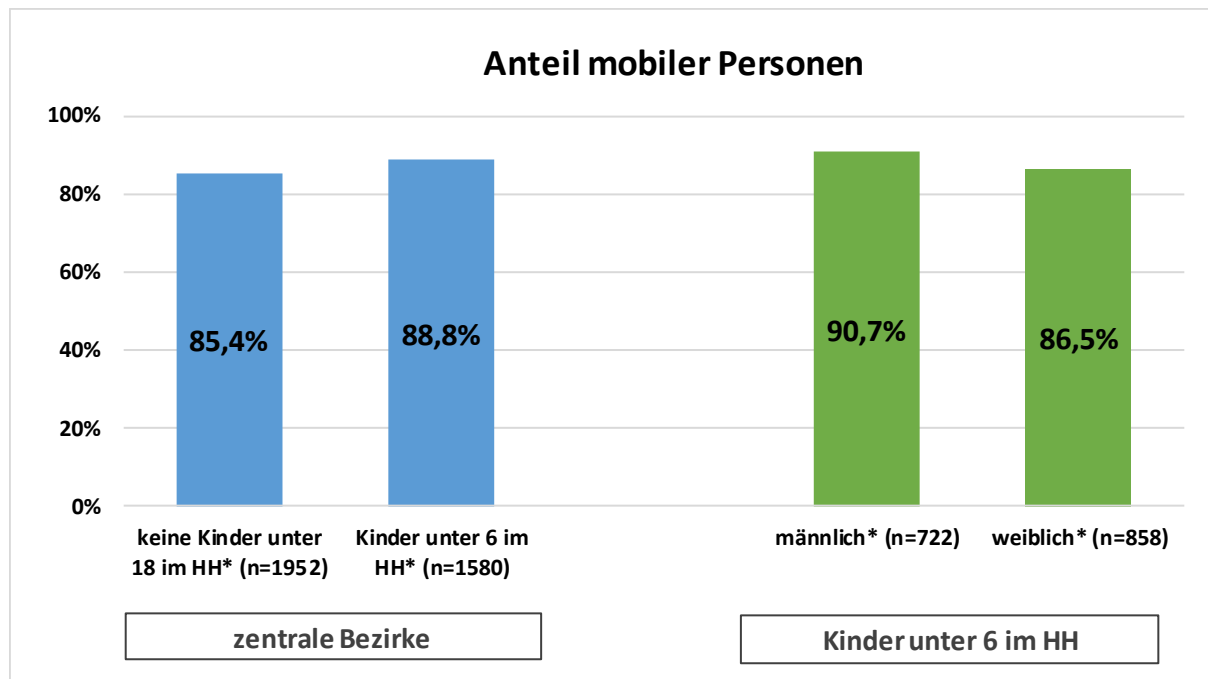


Abbildung 9: Anteil mobiler Personen - Links: Personen in Haushalten mit/ohne Kinder in zentralen Bezirken – Rechts: Personen, die mit Kindern unter 6 in einem gemeinsamen Haushalt leben (* signifikanter Unterschied)

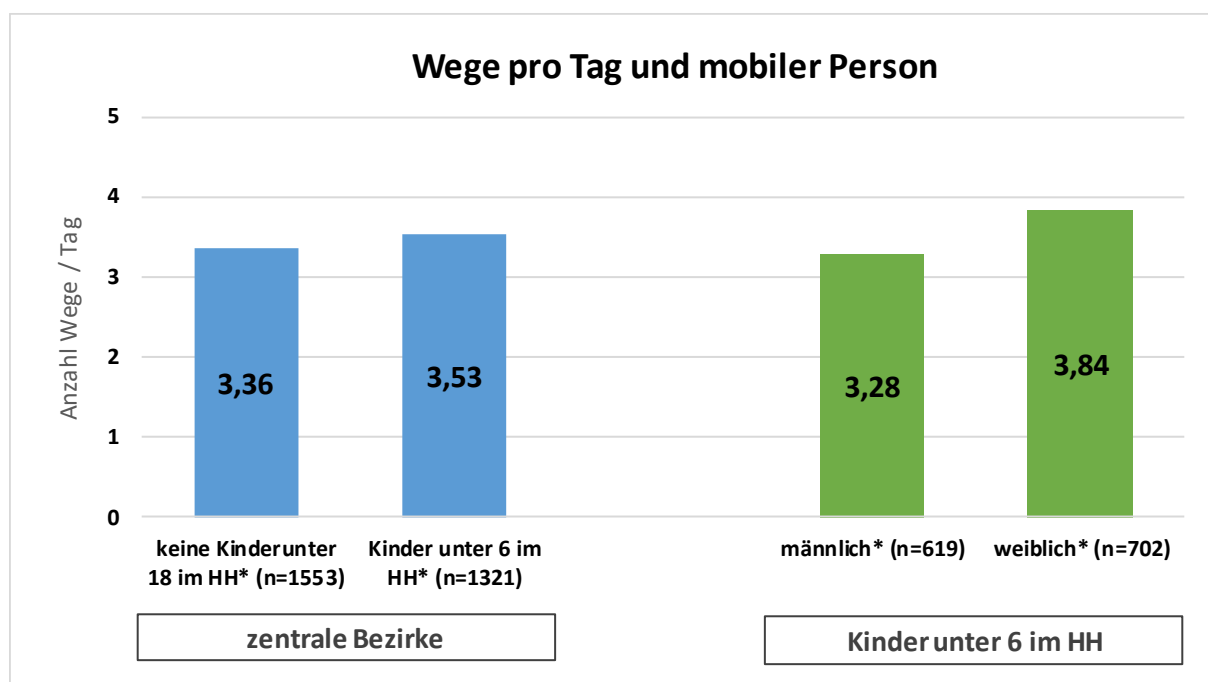


Abbildung 10: Wege pro Tag und mobile Person (Werktag) - Links: Personen in Haushalten mit/ohne Kinder in zentralen Bezirken – Rechts: Personen, die mit Kindern unter 6 in einem gemeinsamen Haushalt leben (* signifikanter Unterschied)

Während es bei der Tageswegedauer an einem Werktag keine signifikanten Unterschiede gibt, ist die Tagesweglänge bei Jungfamilien mit in Summe 42,9 km signifikant kürzer als bei der Vergleichsgruppe mit 63,6 km. Die Weglänge bei Männern mit 54,3 km ist fast doppelt so lang wie bei den Frauen mit 28,3 km (Abbildung 11, Abbildung 12).

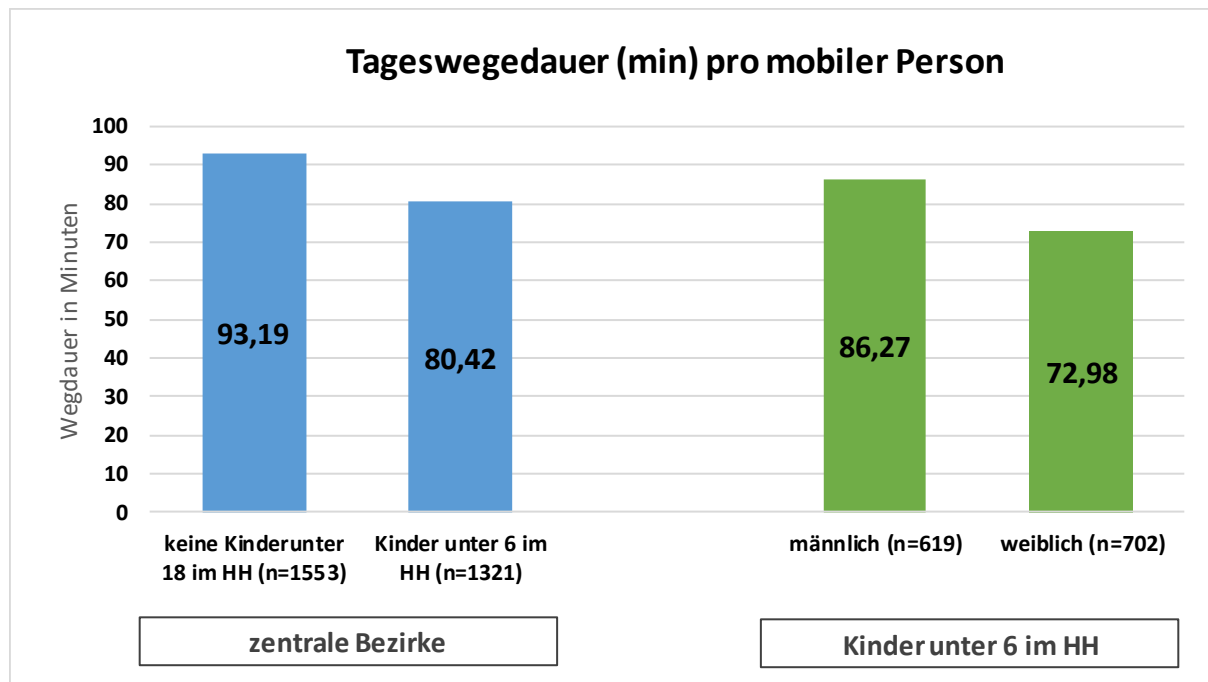


Abbildung 11: Tageswegedauer pro mobile Person (Werktag) - Links: Personen in Haushalten mit/ohne Kinder in zentralen Bezirken – Rechts: Personen, die mit Kindern unter 6 in einem gemeinsamen Haushalt leben (* signifikanter Unterschied)

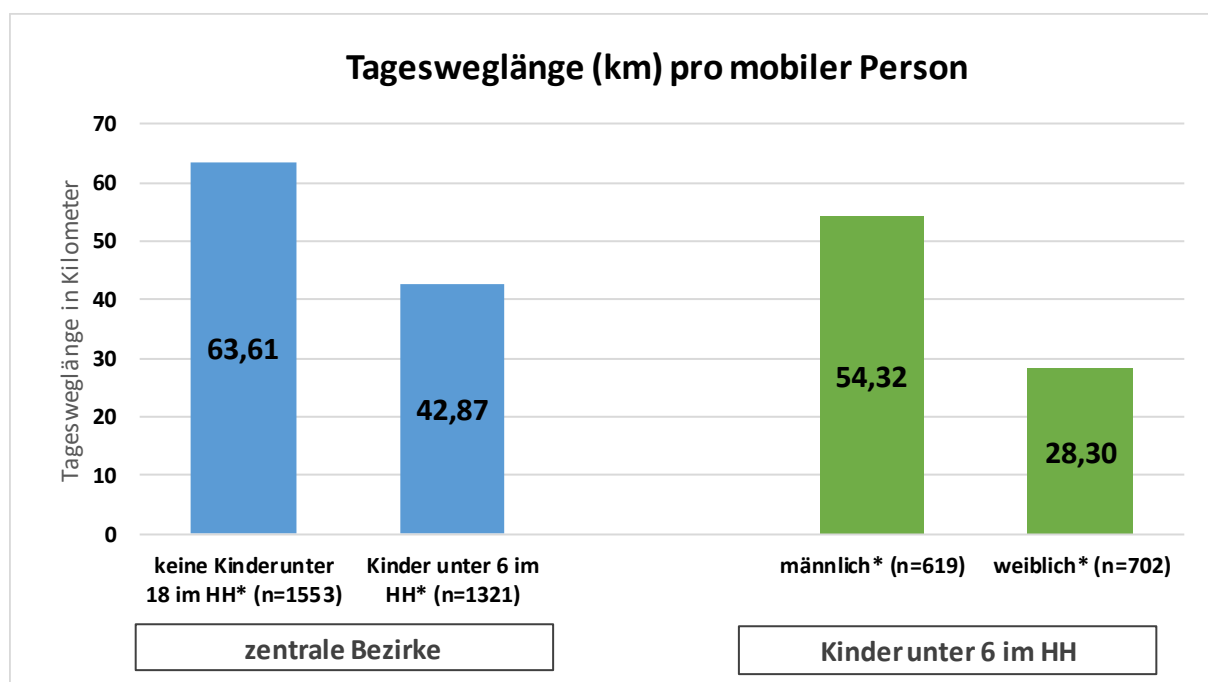


Abbildung 12: Tagesweglänge pro mobile Person (Werktag) - Links: Personen in Haushalten mit/ohne Kinder in zentralen Bezirken – Rechts: Personen, die mit Kindern unter 6 in einem gemeinsamen Haushalt leben (* signifikanter Unterschied)

Bei Betrachtung der einzelnen Wege sind die Wege einer Jungfamilie sowohl von der Dauer als auch von der Länge signifikant kürzer als jene der Vergleichsgruppe. Innerhalb der Jungfamilien sind die Geschlechterunterschiede in Bezug auf Dauer und Länge der Wege noch stärker ausgeprägt als im Vergleich zu mobile Personen generell. Die Wege der Frauen dauern um ein Drittel der Zeit kürzer als die Wege der Männer, und sind halb so lang (Abbildung 13, Abbildung 14).

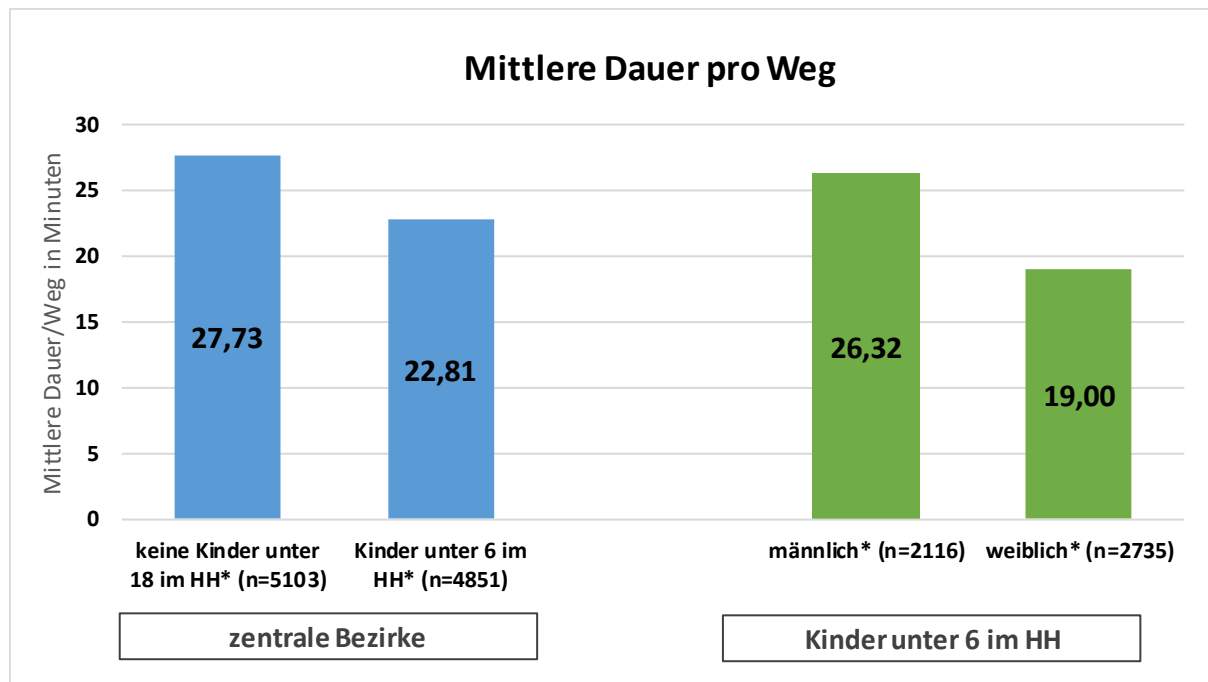


Abbildung 13: Mittlere Dauer pro Weg (Werktag) - Links: Personen in Haushalten mit/ohne Kinder in zentralen Bezirken – Rechts: Personen, die mit Kindern unter 6 in einem gemeinsamen Haushalt leben (* signifikanter Unterschied)

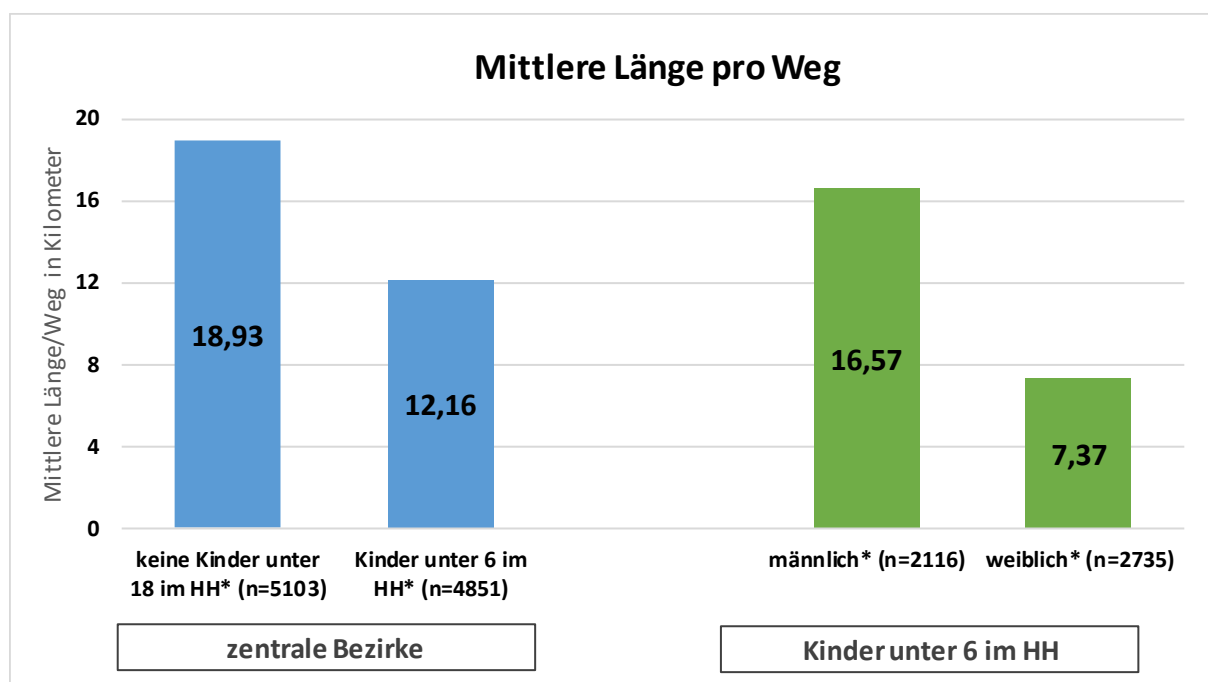


Abbildung 14: Mittlere Länge pro Weg (Werktag) - Links: Personen in Haushalten mit/ohne Kinder in zentralen Bezirken – Rechts: Personen, die mit Kindern unter 6 in einem gemeinsamen Haushalt leben (* signifikanter Unterschied)

2.2.6 Wegzwecke

Es gibt aufgrund der unterschiedlichen Lebensumstände einen Unterschied bei den Wegzwecken zwischen Jungfamilien und der Vergleichsgruppe. Am stärksten ist dieser Unterschied bei Wegen, die dem Zweck „Bringen/Holen/Begleiten von Personen“ dienen. Bei Personen ohne Kinder nimmt dieser Wegzweck mit 4,6% eine eher untergeordnete Rolle ein, während er bei Jungfamilien mit ca. 21% an

zweiter Stelle steht. Letztere haben im Gegenzug weniger Wege, die im Zusammenhang mit der Arbeit stehen (Arbeitswege bzw. dienstliche oder geschäftliche Wege). Innerhalb der Jungfamilien sind die Unterschiede in der Wegzweckverteilung noch deutlicher. Während mehr als die Hälfte der Wege der Männer im Zusammenhang mit der Arbeit steht, ist dies bei Frauen nur bei ca. 13% aller Wege der Fall. Die Mehrheit der Wege der Frauen (32%) dient dem Bringen, Holen oder Begleiten von Personen. Frauen führen auch mehr Wege für den Einkauf, private Erledigungen, Besuch und Freizeit durch als Männer (Abbildung 15).

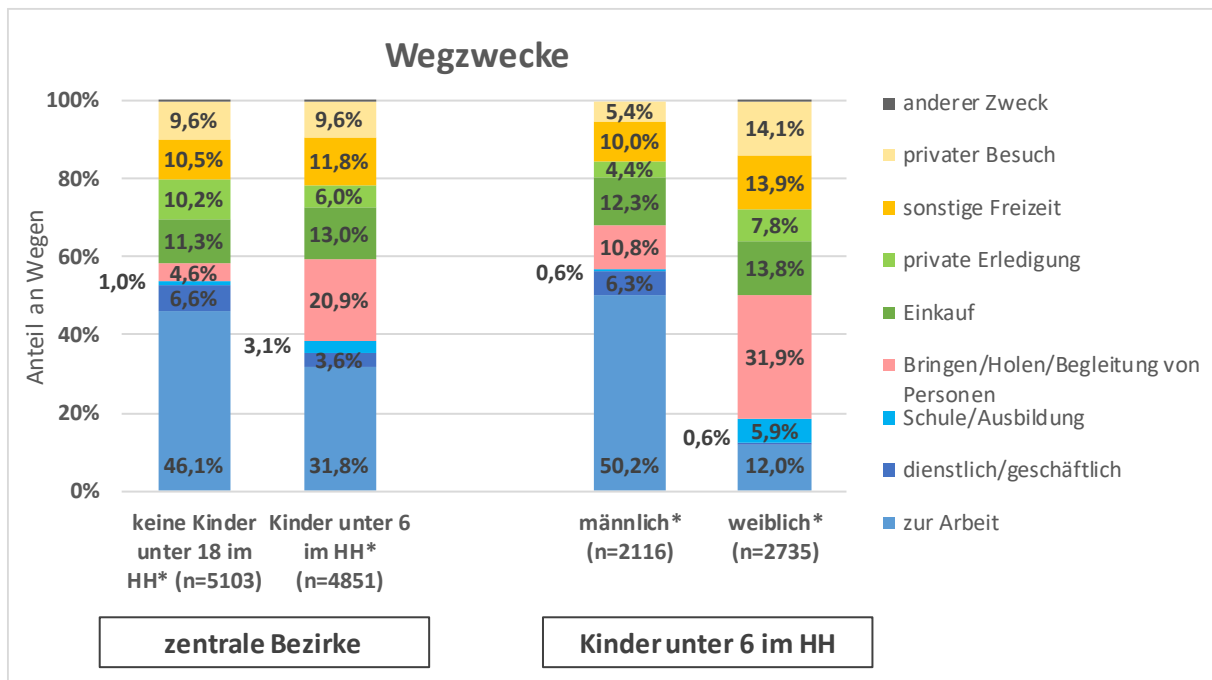


Abbildung 15: Wegzweckverteilung (Werktag) - Links: Personen in Haushalten mit/ohne Kinder in zentralen Bezirken – Rechts: Personen, die mit Kindern unter 6 in einem gemeinsamen Haushalt leben (* signifikanter Unterschied)

Sowohl bei Jungfamilien als auch bei der Vergleichsgruppe ohne Kinder ist der Pkw das dominante Verkehrsmittel mit dem 69% bzw. 75% aller Wege zurückgelegt werden. Der Anteil der Fußwege ist bei Jungfamilien mit 18% fast doppelt so hoch als in der Vergleichsgruppe mit 9%. Auch innerhalb der Jungfamilien sind starke Unterschiede vorhanden. Zwar ist auch hier bei beiden Geschlechtern der Pkw das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel, bei Frauen ist der Anteil mit 63% jedoch signifikant geringer als bei den Männern mit 75%. Etwas mehr als 27% aller Wege werden von den Frauen zu Fuß durchgeführt (Abbildung 16).

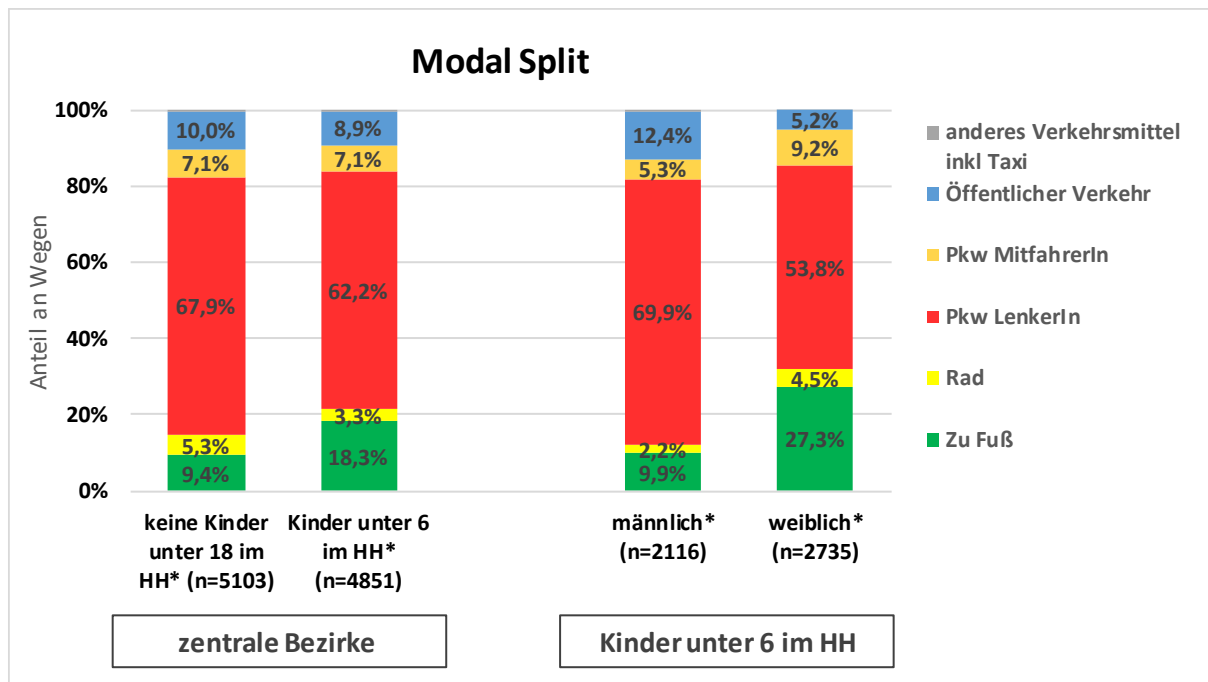


Abbildung 16: Verkehrsmittelaufteilung (Modal Split) - Links: Personen in Haushalten mit/ohne Kinder in zentralen Bezirken – Rechts: Personen, die mit Kindern unter 6 in einem gemeinsamen Haushalt leben (* signifikanter Unterschied)

Betrachtet man den Modal Split von Jungfamilien für die einzelnen Wegzwecke getrennt, zeigt sich, dass Fußwege überdurchschnittlich oft bei Freizeitwegen vorkommen, während Bring- und Holwege überdurchschnittlich oft mit dem Pkw als LenkerIn durchgeführt werden (Abbildung 17). Gleichzeitig sind die Begleitwege jene Wege, die mit durchschnittlich 5,2 Kilometern die kürzesten Weglängen im Vergleich zu den anderen Wegzwecken aufweisen (Abbildung 18, Abbildung 19).

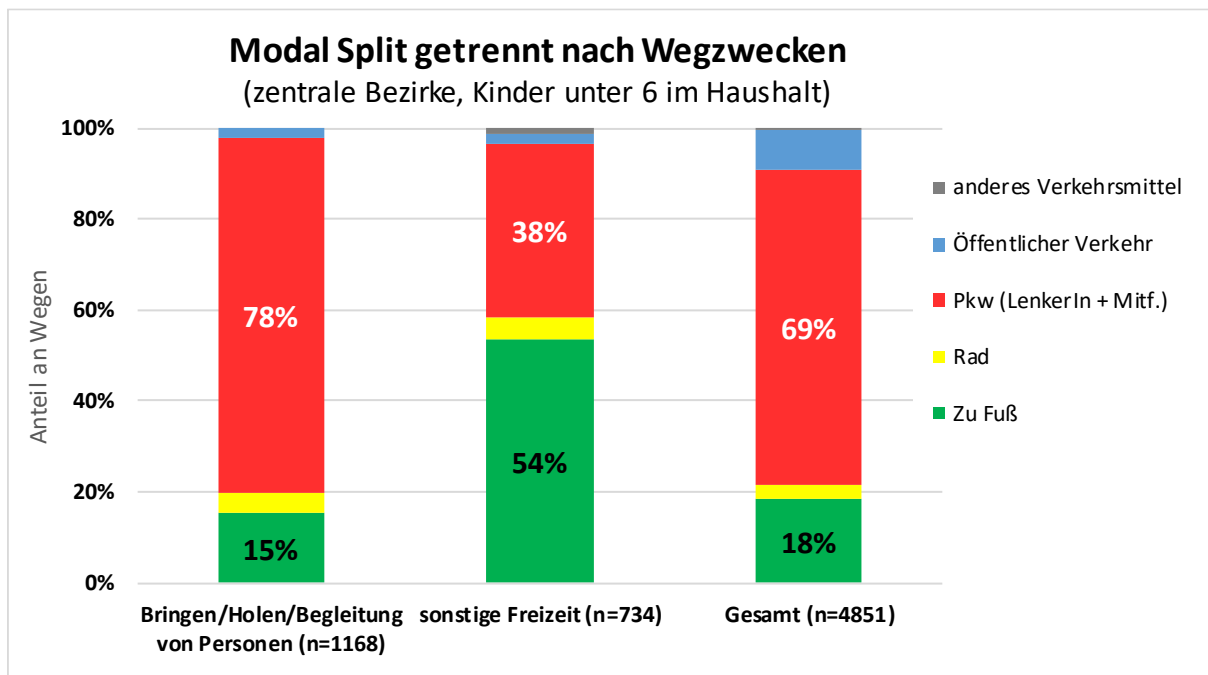


Abbildung 17: Verkehrsmittelaufteilung (Modal Split) getrennt für Begleit- und Freizeitwege von Personen mit Kindern unter 6 im Haushalt (zentrale Bezirke)

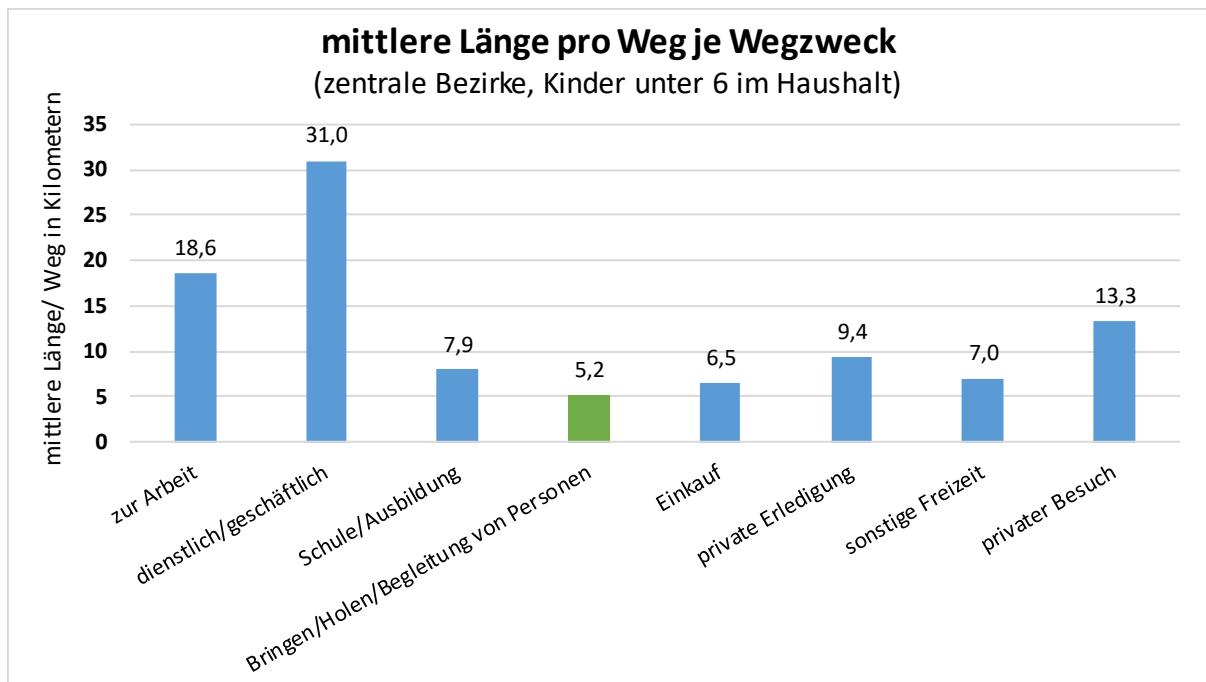


Abbildung 18: mittlere Weglänge pro Wegzweck
von Personen mit Kindern unter 6 im Haushalt (zentrale Bezirke)

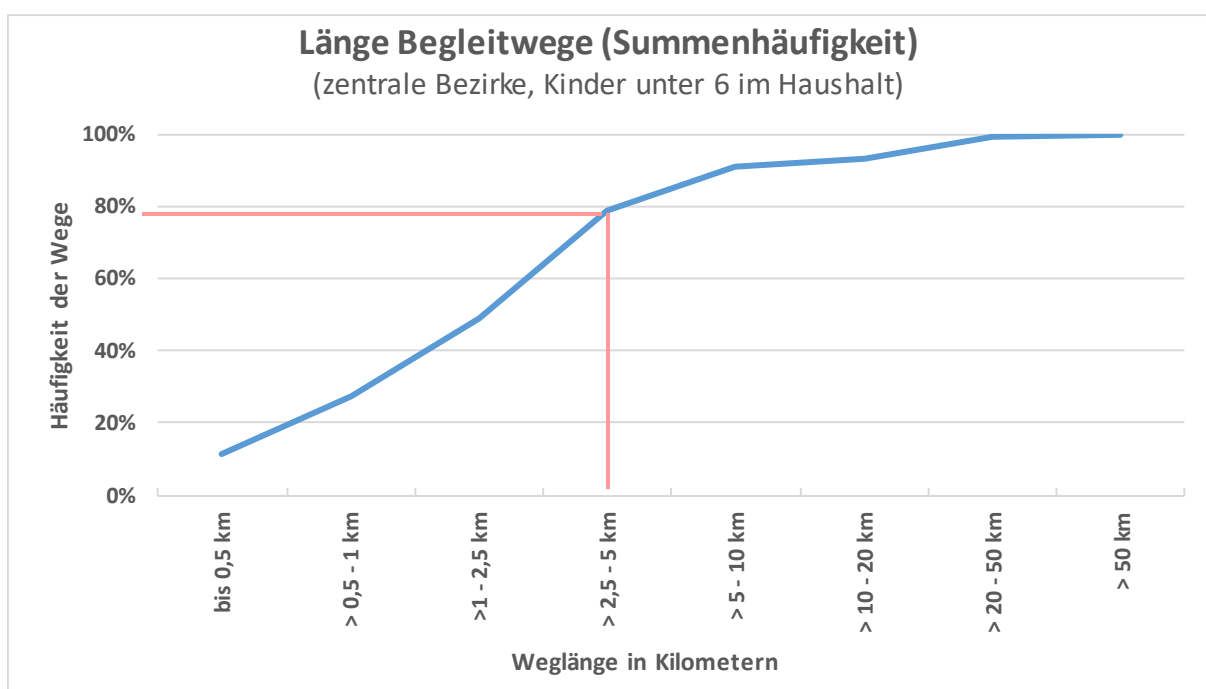


Abbildung 19: Länge Begleitwege (Summenhäufigkeit)
von Personen mit Kindern unter 6 im Haushalt (zentrale Bezirke)

2.2.7 Wegekettten

Isoliert betrachtet, lassen die im Vergleich zu den anderen Wegzwecken kurzen Weglängen sowie die Tatsache, dass fast 80% aller Bring- und Holwege nach max. 5 Kilometern (bzw. fast die Hälfte nach 2,5 Kilometern) enden ein hohes theoretisches Verlagerungspotenzial zu aktiver Mobilität vermuten. Allerdings werden Wege nur selten einzeln durchgeführt, sondern im Zuge von Wegekettten (alle Wege vom Verlassen der Wohnung bis zur Rückkehr). Die einfachsten und häufigsten Wegekettten setzen sich aus 2 Wegen (einem Hin- und Rückweg) zusammen (Schlemmer, 2020), in der Österreich

Unterwegs Erhebung wurden jedoch auch Wegeketten mit bis zu 13 aufeinanderfolgenden Wegen berichtet. Auch bei Jungeltern in zentralen Bezirken bestehen die sechs am häufigsten vorkommenden Wegeketten aus nur zwei Wegen (Abbildung 20) und decken bereits 63,6% aller Wegeketten ab. Die häufigste Wegekette besteht aus dem Weg in die Arbeit und wieder zurück, danach folgt bereits das Bringen und Holen.

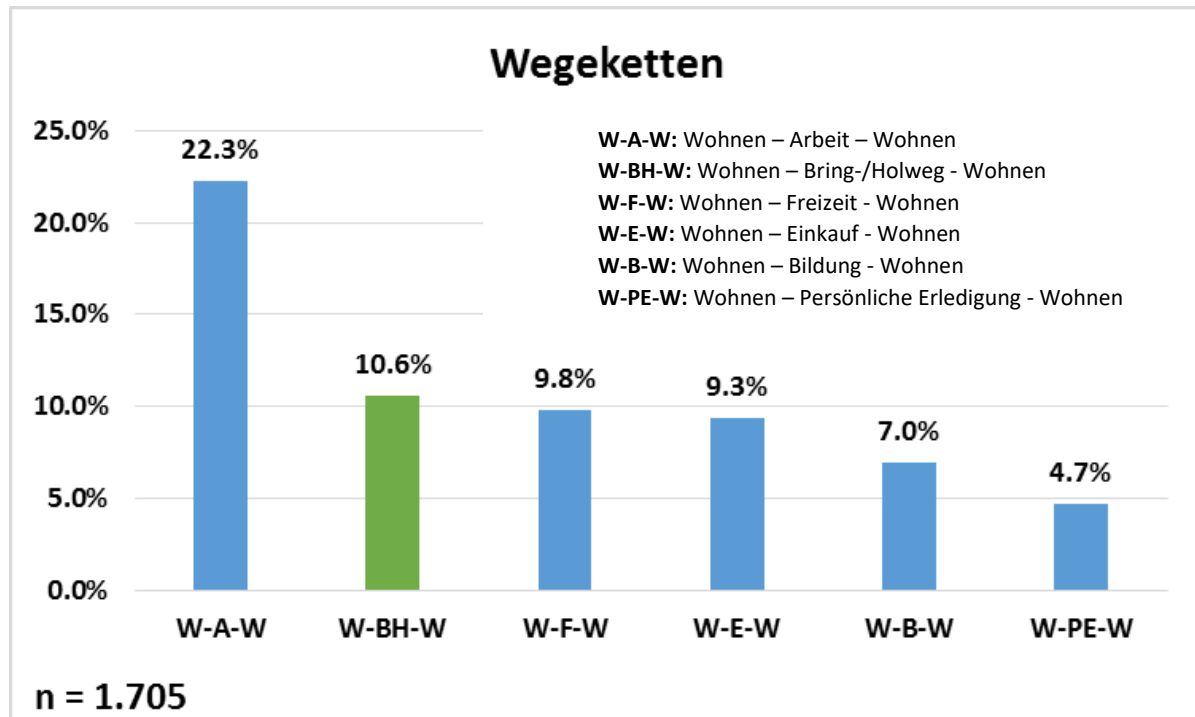


Abbildung 20: Häufigste Wegeketten von Personen mit Kindern unter 6 im Haushalt (zentrale Bezirke)

Betrachtet man nur jene Wegeketten, die einen Bring- und Holweg enthalten, zeigt sich, dass die Bring- und Holwege (wenn dies nicht der einzige Wegzweck ist) am häufigsten vor anderen Wegzwecken, und hier besonders vor der Arbeit, durchgeführt werden (Abbildung 21).

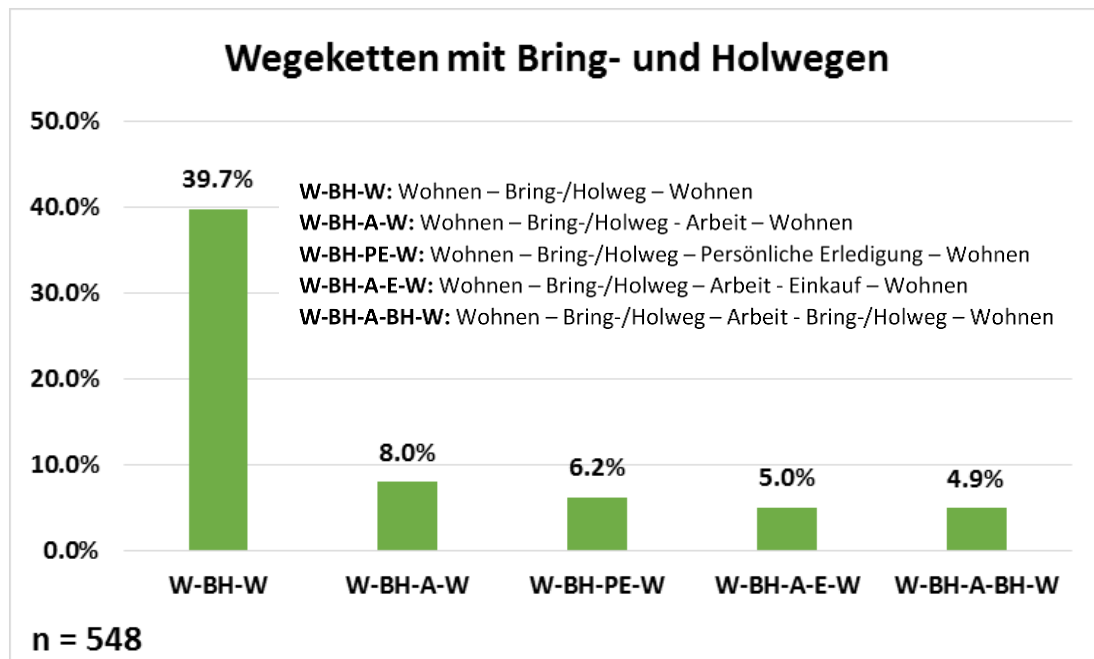


Abbildung 21: Häufigste Wegekettten von von Personen mit Kindern unter 6 im Haushalt, die Bring- und Holwege enthalten (zentrale Bezirke)

2.3 Zusammenfassung

Die Detailauswertung der „Österreich unterwegs“- Daten hat gezeigt, dass es deutliche Unterschiede zwischen Jungfamilien und der Vergleichsgruppe ohne Kinder in zentralen Bezirken im ländlichen Raum gibt.

- **Jungfamilien sind mobiler:** Jungfamilien legen mehr Wege pro Tag zurück als die Vergleichsgruppe aber in Summe kürzere Strecken. Ein durchschnittlicher Weg ist außerdem von kürzerer Dauer und Distanz.
- **Jungfamilien haben viele Bring- und Holwege:** Bring- und Holwege spielen nach den Arbeitswegen für Jungfamilien die zweitwichtigste Rolle. Bei Familien ohne Kinder 18 im gemeinsamen Haushalt nehmen Bring- und Holwege den geringsten Anteil bei den Wegezwecken ein.
- **Der Pkw ist das dominierende Verkehrsmittel:** In beiden Gruppen werden zwischen zwei Drittel und drei Viertel aller Wege mit dem Pkw zurückgelegt. Besonders Bring- und Holwege, bei denen der Grundstein für das spätere Mobilitätsverhalten der Kinder gelegt wird, sind jene Wege, die von den Jungfamilien anteilmäßig am häufigsten mit dem Pkw durchgeführt werden. Da fast die Hälfte dieser Wege nach 2,5 Kilometern (fast 80% nach 5km) endet, bieten sie ein großes Potenzial für aktive Mobilität.
- **Jungfamilien gehen viel zu Fuß:** Bei Jungfamilien ist der Anteil der zu Fuß zurückgelegten Wege mit 18% für den untersuchten zentralen Raum doppelt so hoch wie in der Vergleichsgruppe. Fußwege werden von den Jungfamilien hauptsächlich in der Freizeit und wenig auf täglichen Routinewegen unternommen.
- **Viele Wege führen von A nach B und nach A zurück:** Bei der Betrachtung von Wegekettten wird deutlich, dass es in beiden Gruppen viele Zweierwegekettten gibt. In beiden Gruppen steht die Zweierwegekette Zuhause-Arbeit-Zuhause an erster Stelle. Bei Jungfamilien bestehen fast 40% aller Wegekettten, die einen Bring- und Holweg enthalten, aus nur zwei Wegen. Diese Wege könnten unter passenden Rahmenbedingungen auch aktiv zurückgelegt werden.

Noch deutlicher als die Unterschiede zwischen den Familien sind die Unterschiede innerhalb der Jungfamilien.

- **Traditionelle Rollenverteilung:** Die Rollenverteilung bei jungen Eltern in ländlichen Räumen scheint noch sehr traditionell zu sein. Die Mütter sind in erster Linie für die Kinderbetreuung zuständig. Ein Großteil der Frauen gibt an, regelmäßig und unentgeltlich Kinder zu betreuen, während dies auf nicht einmal die Hälfte der Männer zutrifft. Obwohl Frauen im Schnitt höher gebildet sind als Männer, ist nur knapp weniger als die Hälfte erwerbstätig. Jene die es sind, haben außerdem ein deutlich geringeres Beschäftigungsausmaß.
- **Rollenverteilung spiegelt sich im Mobilitätsverhalten:** Bei Frauen dominiert der Wegzweck des Bringens, Holens oder Begleitens von Kindern, während bei Männern Wege im Zusammenhang mit der Arbeit überwiegen. Bei Frauen liegt der Anteil der Arbeitswege sogar hinter den Wegzwecken privater Besuch, Einkauf und sonstige Freizeit. Bei den Verkehrsmitteln zeigt sich, dass Frauen häufiger aktiv unterwegs sind (zu Fuß, Fahrrad) und weniger oft den Pkw oder den öffentlichen Verkehr nutzen.

Ob die oben genannten Unterschiede zwingend geschlechtsspezifisch und nicht vielmehr abhängig von den Rahmenbedingungen und der Rollenverteilung innerhalb der Familie sind - würde sich das Verkehrsverhalten der Personen verändern, wenn die Aufgaben innerhalb einer Familie zwischen den Geschlechtern getauscht werden? - muss in einem anderen Forschungsprojekt geklärt werden.

3 Das Mobilitätsverhalten von Jungfamilien am Beispiel der Modellgemeinden

Neben der statistischen Auswertung der „Österreich unterwegs“ – Daten wurden auch qualitative Methoden einbezogen, um die Mobilitätsbedürfnisse von Jungfamilien besser zu verstehen. Zu diesem Zweck wurden Tiefeninterviews mit werdenden Eltern und mit Eltern mit Kleinkindern in den Modellregionen Langenzersdorf und Spillern durchgeführt, sowie Mobilitätstagebücher an Familien ausgegeben. Im Folgenden werden die Methoden und Ergebnisse der empirischen Erhebungen dargestellt.

3.1 Beschreibung der Methoden und Vorgangsweise

3.1.1 Methoden

Als **Tiefeninterview** bezeichnet man alle Formen der mündlichen Befragung, die nicht mit standardisierten Fragen arbeiten und ein geringes Maß an Strukturierung aufweisen.

Ziel des Tiefeninterviews ist es, detaillierte Beschreibungen von Befragten zu erlangen, wobei auf die Perspektive, Sprache und Bedürfnisse der Befragten Rücksicht genommen wird. Dazu gehört erstens die Erweiterung des Antwortspielraums durch die Befragten, indem offene Fragen gestellt werden und zweitens Fragen, die den spezifischen Problemen und Bedürfnissen der Befragten entsprechen.

Im Projekt ANFANG wurde die Methode des Tiefeninterviews gewählt, um einen Einblick in die Mobilität von Familien mit Kleinkindern zu bekommen und um umfangreiches Wissen über die Bedürfnisse von Jungfamilien zu erhalten. Im Fokus stand dabei die Fragestellung: Welche Voraussetzungen und Bedingungen sind notwendig, damit Jungfamilien nachhaltig mobil sein können?

Insgesamt wurden 18 Tiefeninterviews mit insgesamt 20 Personen durchgeführt. Bei zwei Interviews nahmen sowohl der Vater als auch die Mutter an dem Gespräch teil.

Die Tiefeninterviews erfolgten meist im direkten persönlichen Gespräch, drei Interviews wurden telefonisch durchgeführt. Die Interviewdauer variierte dabei je nach Zeitbudget der Interviewten zwischen einer dreiviertel Stunde und eineinhalb Stunden.

Die Interviews wurden mit Tonband aufgezeichnet, transkribiert und anhand der Themenanalyse nach Froschauer & Lueger (2003) ausgewertet. Dabei wurde vor allem die Strategie des Textreduktionsverfahrens und des Kodierverfahrens angewandt. Bei diesem Verfahren wird das vorhandene Interviewmaterial in Kategorien analog zu den behandelten Themen/Fragen zusammengefasst und benannt, damit man einen Überblick über die Vielzahl an Gesichtspunkten erhält. Die erhaltenen Aussagen werden anhand von zusammenfassenden Begriffen strukturiert, so dass sie als Antwortkategorien den gestellten Fragen zugeordnet werden können. Damit werden die charakteristischen Elemente der unterschiedlichen Themen herausgearbeitet.

In dem Projekt wurde auch ein **Standardisierter Fragebogen** eingesetzt. Das ist ein Erhebungsinstrument bei dem alle Teilnehmenden vorgegebene, inhaltlich, sprachlich und strukturell gleiche Fragen gestellt bekommen. Das Ziel besteht darin die Verteilung von Merkmalen innerhalb des Samples zu untersuchen.

Ein zweiseitiger standardisierter Fragebogen mit geschlossenen Fragestellungen wurde nach jedem Interview von den TeilnehmerInnen ausgefüllt. Dieser Fragebogen diente dazu statistische Daten und das allgemeine Mobilitätsverhalten der Interviewten festzuhalten.

Als weiteres Erhebungsinstrument wurde das **Mobilitätstagebuch** genutzt. Mit diesem Instrument können auf systematische Weise tägliche Wege und Wegeketten sowie die genutzten Verkehrsmittel aufgezeichnet werden.

Sechs Familien in Langenzersdorf und fünf Familien in Spillern füllten zu zwei verschiedenen Jahreszeiten ein **Mobilitätstagebuch** für je eine Woche aus.

Ziel des Mobilitätstagebuches war es, einen Einblick in das Mobilitätsverhalten und die Mobilitätsmuster von Jungfamilien, insbesondere von Kleinkindern, zu bekommen. Es wurden dazu von jenem Elternteil, der das Kind/die Kinder hauptsächlich betreute, innerhalb einer Woche alle getätigten Wege exakt mit Ausgangs- und Zielpunkt, Dauer und benutztem Verkehrsmittel, in eine vorgedruckte Liste (=Tagebuch) eintragen. Zusätzlich sollten noch sämtliche Wege vermerkt werden, die das Kind/die Kinder mit anderen Betreuungspersonen zurücklegte/n.

3.1.2 Vorgehensweise

Die Rekrutierung der TeilnehmerInnen in den Modellgemeinden Langenzersdorf und Spillern erfolgte mit intensiver Unterstützung durch die Gemeinden. Es wurde ein Aufruf zur Teilnahme an dem Projekt in Kindergärten und am Gemeindeamt ausgehängt. Außerdem wurde ein Artikel in den jeweiligen Gemeindezeitungen über das Projekt publiziert, mit dem Aufruf, dass Jungfamilien für Interviews gesucht werden. Daraufhin meldeten sich in den Gemeinden mehrere Familien entweder per E-Mail oder per Telefon. Sechs Familien in Langenzersdorf und fünf Familien in Spillern konnten außerdem dafür gewonnen werden, zu zwei unterschiedlichen Zeitpunkten im Jahr 2019 für eine Woche ein Mobilitätstagebuch auszufüllen.



Eltern gesucht für Interviews

Erwarten Sie in nächster Zeit ein Kind oder sind sie vor kurzen Eltern geworden? Dann würden wir uns freuen, wenn Sie uns ein Interview geben!

Das Institut für Verkehrswesen der Universität für Bodenkultur und das Forschungsinstitut FACTUM führen in Zusammenarbeit mit den Gemeinden Spillern und Langenzersdorf ein Forschungsprojekt zum Thema „nachhaltige Familienmobilität“ durch.

Ziel des Projektes ist es Maßnahmen zu erarbeiten, wie Wege zu Fuß, mit dem Rad oder den öffentlichen Verkehrsmitteln erleichtert und so attraktiv gestaltet werden können, dass Familien weniger auf die PKW-Nutzung angewiesen sind.

Einladung zur Teilnahme

(Werdende) Eltern oder Familien aus Spillern, die Interesse an einer Teilnahme haben, können sich wenden an: Elisabeth Füssl elisabeth.fuessl@factum.at / +431504154625.

Für die Teilnahme am Projekt erhält jede Familie ein kleines Dankeschön.

Unterstützt wird das Forschungsprojekt von der Leader-Region Weinviertel-Donauraum.

3.1.3 Inhalt und Struktur der Fragen

TIEFENINTERVIEWS

Der Leitfaden für die Tiefeninterviews beinhaltete mehrere Themengebiete.¹

- Beschreibung der Familien- und Wohnsituation: Größe des Personenhaushalts, Alter der Kinder, zusätzliche Betreuungspersonen neben den Eltern, Veränderungen der Wohnsituation durch den Nachwuchs
- Verkehrsmittelverfügbarkeit: Welche unterschiedlichen Fortbewegungsmittel stehen den einzelnen Familienmitgliedern zur Verfügung?
- Alltagswegbeschreibung: Welche Wege werden im Alltag mit dem Kind bzw. den Kindern zurückgelegt? Welches Verkehrsmittel wählt man für welche Wege? Wie gestaltet sich die Nutzung der einzelnen Verkehrsmittel, welche Herausforderungen sind zu meistern?
- Mobilität vor und nach der Geburt des Kindes: Wie hat sich das Mobilitätsverhalten durch die Familiengründung geändert? Welche Vorbereitungen wurden für die Mobilität nach der Geburt getroffen z.B. Kriterien Kinderwagenauswahl?
- Gute Mobilität: Was ist notwendig, damit Jungfamilien unkompliziert nachhaltig mobil sein können? Was ist im Bezug darauf wichtig für das Kind?



¹ Siehe Leitfaden im Anhang

- Infrastrukturangebot generell: Wie gut ist das Infrastrukturangebot in der Gemeinde für Jungfamilien? Welche Angebote werden genutzt?
- Konkrete Maßnahmenvorschläge: Wie könnte die Situation von Jungfamilien in der Gemeinde verbessert werden, damit Jungfamilien verstärkt nachhaltig mobil sein können?

STANDARDISIERTER FRAGEBOGEN

Der standardisierte Fragebogen² wurde nach dem Tiefeninterview ausgefüllt. Folgende Themen wurden dabei abgefragt:

- Statistische Daten (Geschlecht, Alter, Anzahl der Personen im Haushalt, Anzahl der Kinder unter 18 Jahren und Alter der Kinder)
- Verkehrsmittelwahl allgemein
- Verwendung von welchen Verkehrsmitteln für welche Wegzwecke
- Kriterien bei der Auswahl eines Verkehrsmittels
- Lieblingsverkehrsmittel
- Zuordnung von Eigenschaften zu unterschiedlichen Verkehrsmitteln
- Motivatoren, um Wege zu Fuß oder mit dem Rad zurückzulegen

MOBILITÄTSTAGEBUCH

Im Mobilitätstagebuch wurden folgende Daten festgehalten:³

- Ausgangspunkt und Endpunkt des Weges
- Entfernung, die zurückgelegt wurde
- Dauer des Weges: Zeitpunkt, wann der Weg begonnen und wann das Ziel erreicht wurde
- Mit wem man unterwegs war, mit oder ohne Kind/Kinder
- Wegezweck
- Verkehrsmittelwahl
- Motiv für die Verkehrsmittelwahl

Zusätzlich gab es die Möglichkeit, Anmerkungen zu machen, falls es am Weg Schwierigkeiten gegeben hat, oder wenn bezüglich Mobilität etwas besonders gut funktioniert hat.

Die Jungfamilien wurden gebeten alle Wege auch innerhalb multimodaler Wegeketten aufzuzeichnen, d.h. auch kurze Fußwege zu öffentlichen Verkehrsmitteln.

Nach Ausfüllen der Mobilitätstagebücher, wurde ein Telefoninterview mit den TeilnehmerInnen geführt, um zu erfahren, wie es Ihnen bei den Aufzeichnungen gegangen ist.

3.2 Ergebnisse standardisierte Befragung

3.2.1 Geschlecht der Interviewten und Alter der Kinder

Da Jungfamilien mit Kleinkindern befragt wurden und Kenntnisse über die Herausforderungen beim Unterwegssein mit Kindern Thema des Interviews war, besteht das Sample zu einem Großteil aus Müttern, die in den meisten Fällen die Hauptbetreuung der Kinder innehatten. Von den 18 Personen waren 15 weiblich und drei männlich. Von den befragten Familien stammten acht Familien aus Langenzersdorf, acht Familien aus Spillern und zwei Familien waren am Stadtrand von Wien wohnhaft. Zwei Mütter standen kurz vor der Geburt ihres ersten Kindes und je eine Befragte kurz vor der Geburt ihres zweiten bzw. dritten Kindes. Im Sample waren sowohl Einkind- als auch Zweikindfamilien

² Siehe Fragebogen im Anhang

³ Siehe Mobilitätstagebuch im Anhang

vertreten bzw. eine Familie erwartete ihr drittes Kind. Das Alter der Kinder variierte zum Zeitpunkt des Tiefeninterviews von ungeboren bis 10 Jahre. Die folgenden Grafiken geben einen Überblick über die Familienstruktur der interviewten Personen (siehe [Abbildung 22](#) und [Abbildung 23](#)).

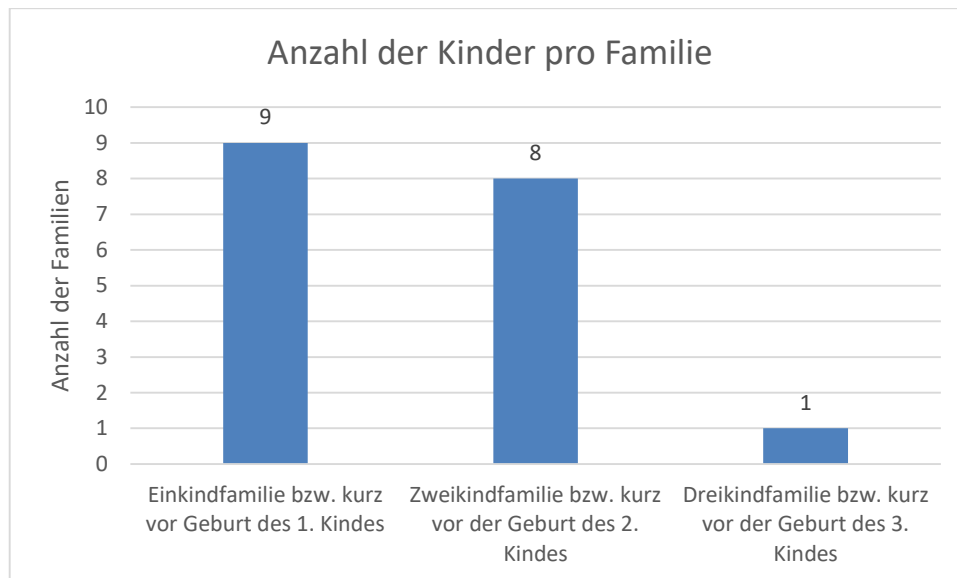


Abbildung 22: Anzahl der Familien nach Kinderanzahl in absoluten Zahlen

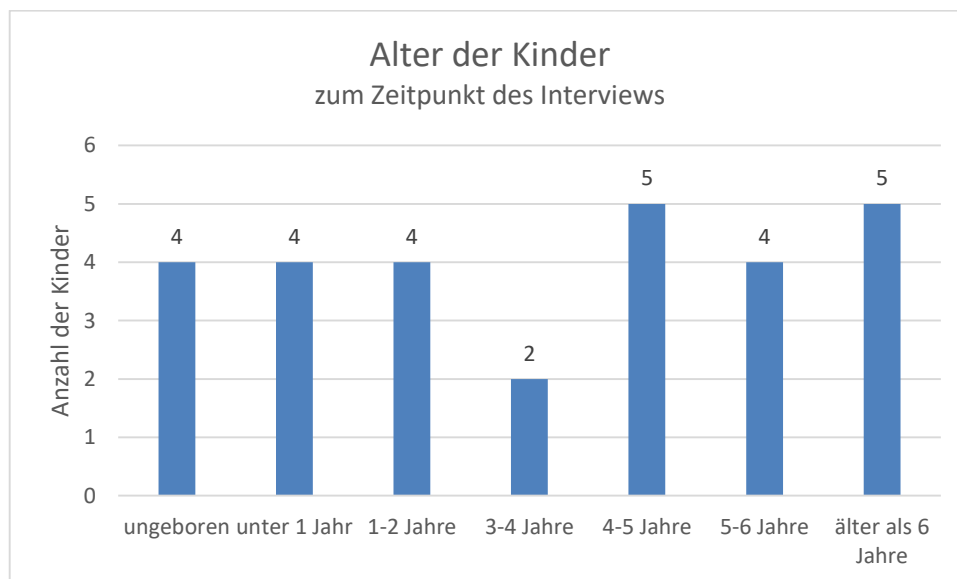


Abbildung 23: Alter der Kinder der befragten Familien in absoluten Zahlen

Von je einer Familie stammte ursprünglich zumindest ein Elternteil aus Spillern bzw. Langenzersdorf. Alle anderen Familien waren zugezogen und lebten unterschiedlich lang in den Gemeinden (von seit wenigen Monaten bis seit 20 Jahren). Die Befragten wohnten sowohl in Einfamilienhäusern als auch in Wohnungen.

Von den befragten Familien waren die Mütter mit Kindern unter zwei Jahren alle in Karenz. Ein Vater war ebenfalls in Karenz. Die Interviewten mit älteren Kindern arbeiteten zum Teil in Voll- oder Teilzeitbeschäftigung.

3.2.2 Verkehrsmittelverfügbarkeit und Verkehrsmittelnutzung

Alle Familien in Langenzersdorf und Spillern verfügten zumindest über einen Pkw, sieben Familien über zwei Pkws. Eine Jungfamilie aus Wien besaß zum Zeitpunkt des Interviews keinen Pkw. Zusätzlich

standen allen Eltern, sowie allen Kindern über drei Jahren funktionstüchtige Fahrräder zur Verfügung. Manche Familien haben sich Fahrradanhänger für ihre Kleinkinder besorgt, andere Kindersitze. Einige verfügten sowohl über einen Anhänger als auch über einen Kindersitz. Eine Familie besaß zusätzlich ein Lastenfahrrad. Zusätzlich wurden von manchen Familien Roller und Laufräder als Fortbewegungsmittel erwähnt. Eine ÖBB Vorteilskarte besaßen drei Familien. Die Voraussetzungen, um nachhaltig und aktiv unterwegs zu sein, waren bei allen Familien gegeben.

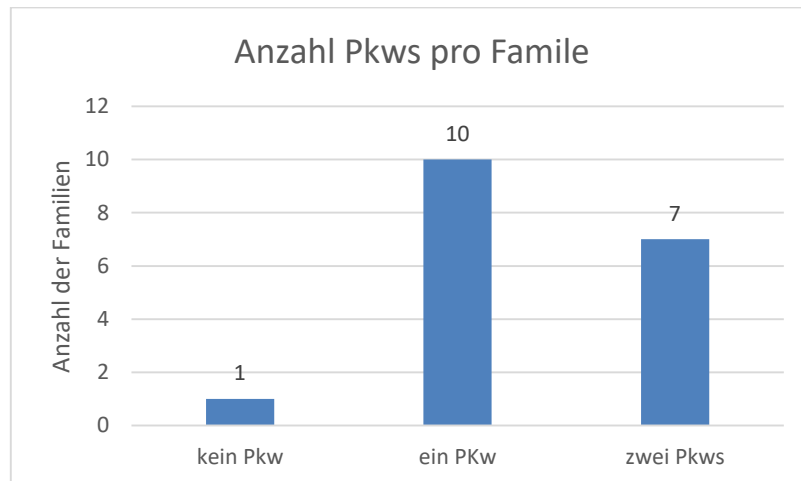


Abbildung 24: Anzahl der Familien mit keinem, einem oder zwei Pkw

Die **Verkehrsmittelnutzung** auf den Alltagswegen ist bei den Familien unterschiedlich. Laut standardisierten Fragebogen ergibt sich folgende Aufteilung der Verkehrsmittelwahl nach Wegzweck (Abbildung 25) bzw. nach Häufigkeit der Nutzung (Abbildung 26).

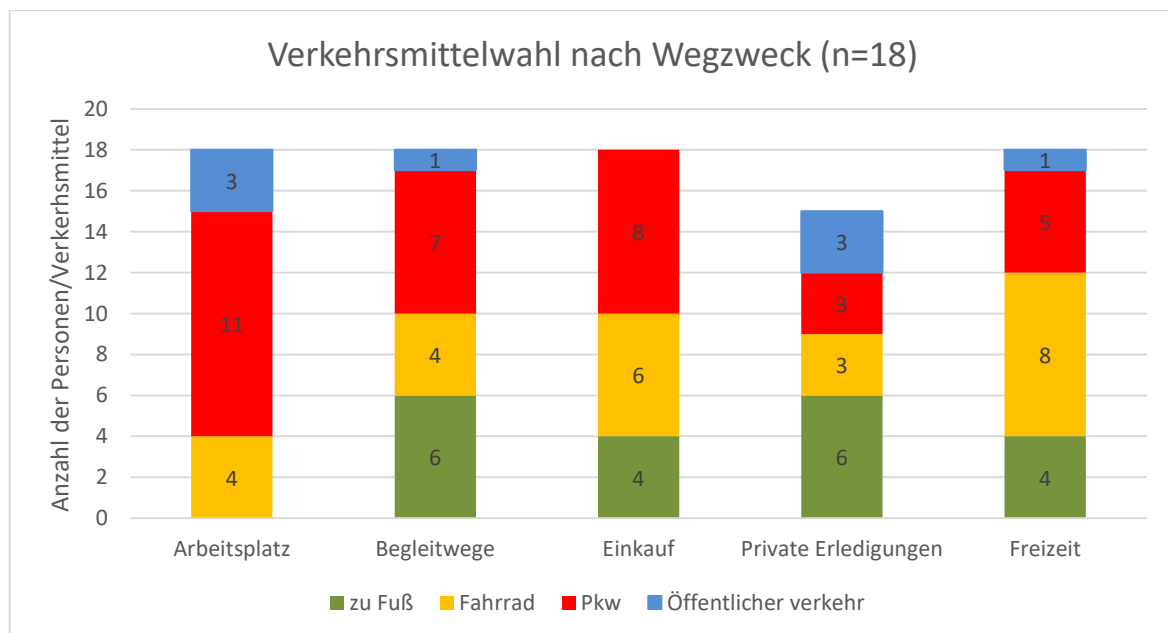


Abbildung 25: Verkehrsmittelwahl nach Wegezweck der Interviewten (n=18)

Der Weg zum Arbeitsplatz wird von vielen der Interviewten mit dem Pkw zurückgelegt. Auch bei den Einkaufs- und Begleitwegen ist der Pkw das dominante Verkehrsmittel, wobei im Gegensatz zu den Arbeitswegen bei den Einkaufs- und Begleitwegen in Summe mehr Wege aktiv zurückgelegt werden als mit dem Pkw. Der öffentliche Verkehr spielt eine marginale Rolle als Transportmittel. In der Freizeit werden viele Wege mit dem Fahrrad unternommen.

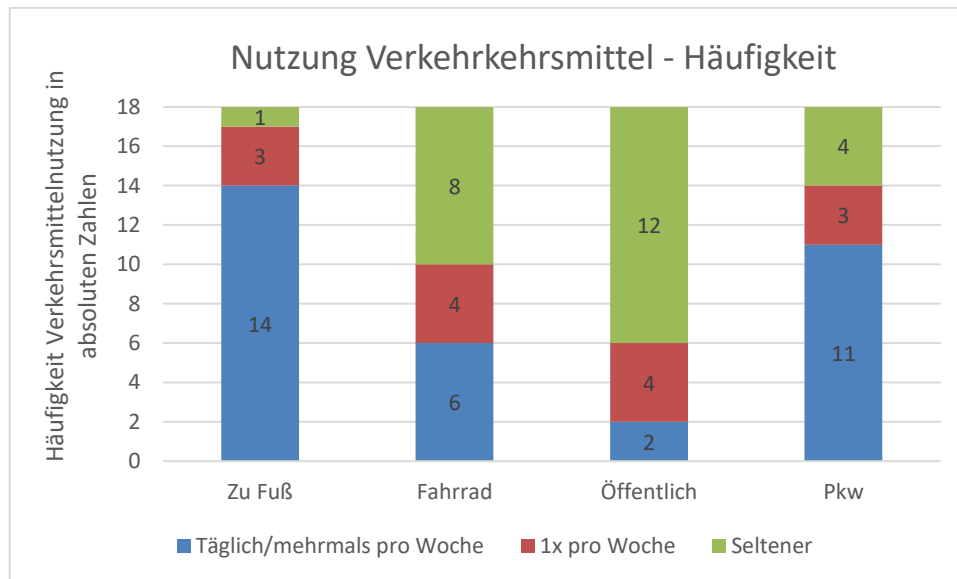


Abbildung 26: Häufigkeit der Verkehrsmittelnutzung (n=18)

Befragt nach der **Häufigkeit der Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel** wird ersichtlich, dass Gehen eine wesentliche Rolle in der Fortbewegung spielt. Viele der Befragten gehen mehrmals pro Woche bis täglich zu Fuß. Der Pkw wird von über der Hälfte der Interviewten mehrmals pro Woche bzw. täglich verwendet. Etwa ein Drittel nutzt das Rad täglich.

Das Rad wird am häufigsten als beliebtestes Fortbewegungsmittel angeführt. Gehen und Autofahren sind gleich oft beliebt. Keiner der Interviewten gab an, dass sie/er am liebsten mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs ist.

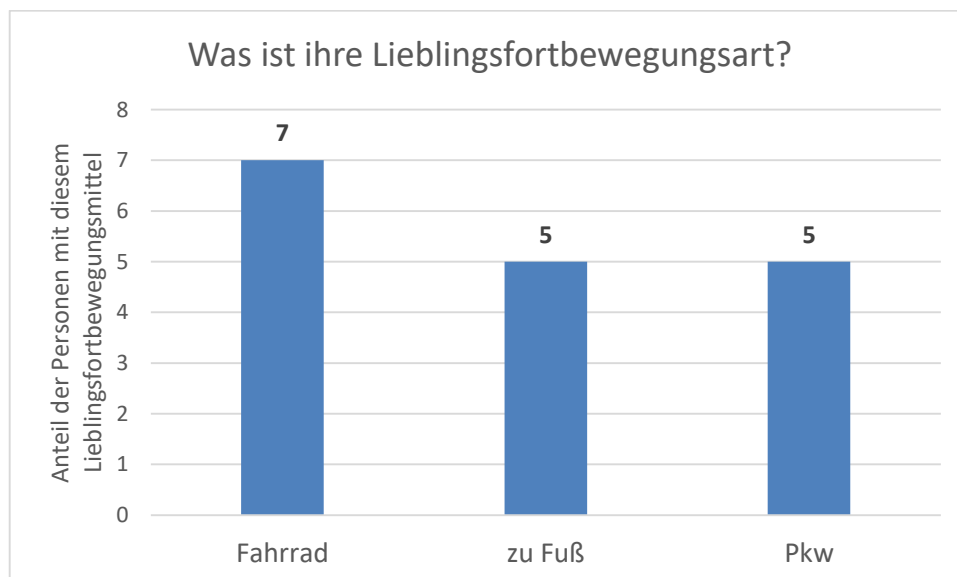


Abbildung 27: Lieblingsfortbewegungsmittel der Interviewten (n=18)

3.2.3 Kriterien Verkehrsmittelwahl und Eigenschaften der Fortbewegungsarten

Im standardisierten Fragebogen wurde die Interviewten befragt, welche Kriterien bei der Auswahl eines Verkehrsmittels als wichtig erachtet werden.

Zeitliche Flexibilität, Schnelligkeit und gute Transportmöglichkeiten spielt für die Interviewten eine wesentliche Rolle bei der Auswahl des Verkehrsmittels (Abbildung 28). Dies deckt sich auch mit den Ergebnissen der Tiefeninterviews (vgl. 3.4.6). Das Gefühl sicher unterwegs zu sein, scheint von

geringerer Bedeutung zu sein. In den Interviews zeigte sich aber, dass vor allem beim Rad fahren, der Sicherheitsaspekt ein wichtiges Entscheidungskriterium für bzw. gegen die Wahl dieses Verkehrsmittels ist.

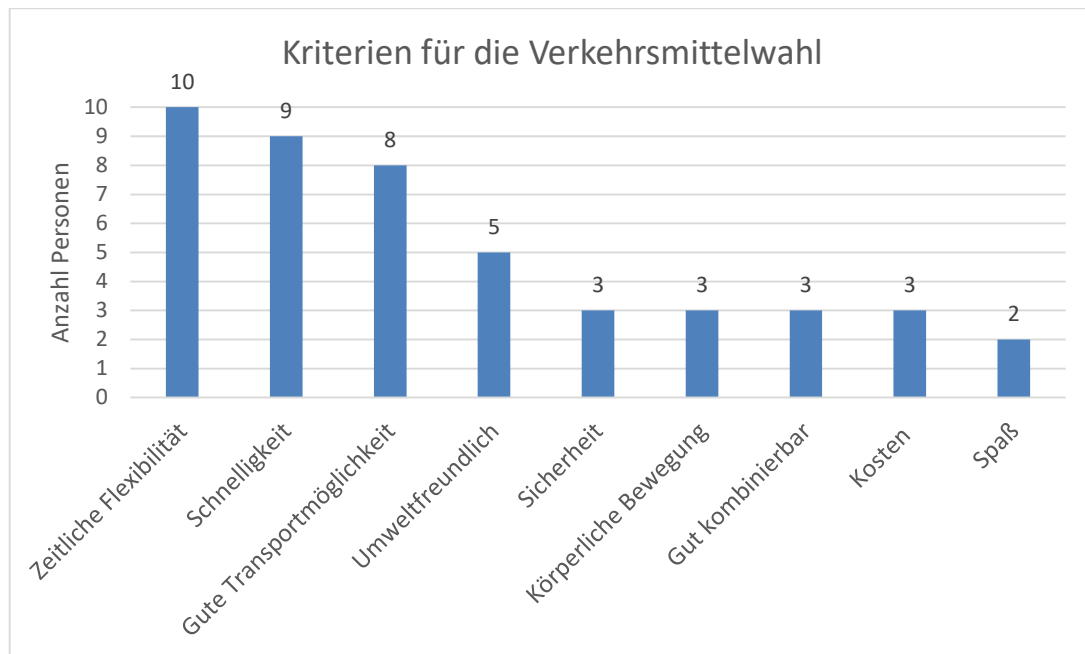


Abbildung 28: Die drei wichtigsten Kriterien bei der Verkehrsmittelwahl (n=18)

Zusätzlich zu den Kriterien für die Verkehrsmittelwahl, wurden die Interviewten gefragt, welche Eigenschaften den verschiedenen Verkehrsmitteln am ehesten zugeschrieben werden. [Tabelle 1](#) veranschaulicht, dass dem Pkw genau jene Eigenschaften zugeschrieben werden, die für die Wahl des Verkehrsmittels eine wesentliche Rolle spielen. Dies deckt sich auch mit den Aussagen im Tiefeninterview (vgl. Kapitel 3.4.6).

Tabelle 1: Fortbewegungsarten und die von den Familien am häufigsten zugeschriebenen Eigenschaften

Zu Fuß	Fahrrad	Öffentlicher Verkehr	Pkw
kostengünstig	Gesund	Sicher	Schnell
	Umweltfreundlich		Flexibel
	Körperlich aktiv		Gute Transport-
	Macht Spaß		möglichkeit

Die Frage, was die Interviewten persönlich motiviert, Wege zu Fuß oder mit dem Rad zurückzulegen, zeigte, dass primär gegangen und Rad gefahren wird, weil man sich bewegen möchte, es einfache und unkomplizierte und umweltfreundliche Fortbewegungsarten sind und die Umgebung besser wahrgenommen wird.

Der Pkw spielt bei Alltagswegen der Modellfamilien eine wichtige Rolle. Ein großer Teil der Wege wird auch mit dem Rad oder zu Fuß zurückgelegt. Vor allem in der Freizeit wird viel Rad gefahren. Das Fahrrad wird auch von vielen Befragten als Lieblingsverkehrsmittel genannt. Für die Wahl des Verkehrsmittels zählen zu den drei wichtigsten Kriterien- Zeitliche Flexibilität, Schnelligkeit und gute Transportmöglichkeit – jene Eigenschaften, die von den Befragten primär dem Pkw zugeschrieben werden.

3.3 Ergebnisse Mobilitätstagebücher

Elf Familien - sechs Familien aus Langenzersdorf und fünf Familien aus Spillern – erklärten sich dazu bereit, zu zwei unterschiedlichen Zeitpunkten je eine Woche lang ein Mobilitätstagebuch auszufüllen und sämtliche Wege der Hauptbetreuungsperson und der/s Kindes/er festzuhalten. In zehn Fällen war die Mutter die Hauptbetreuungsperson, bei einer Familie füllte der Vater die Mobilitätstagebücher aus. Insgesamt wurden 577 Wege aufgezeichnet. Die Mobilitätstagebücher geben einen Einblick in die Wege von Kleinkindern (Kinder jünger als 7 Jahre), die in der herkömmlichen Statistik für gewöhnlich nicht aufscheinen. Bei den Aufzeichnungen der Mobilitätstagebücher handelt es sich aufgrund der geringen Samplegröße nicht um repräsentative Daten.

3.3.1 Wegzwecke und Verkehrsmittelwahl von Hauptbetreuungspersonen und Kindern

In den Mobilitätstagebüchern wurden insgesamt 577 Wege aufgezeichnet. Der größte Anteil an Wegen wird aus Freizeit Zwecken zurückgelegt, gefolgt von Begleit- und Einkaufswegen. Die Arbeitswege sind mit 7% gering, da die Mehrheit der TeilnehmerInnen in Karenz war.

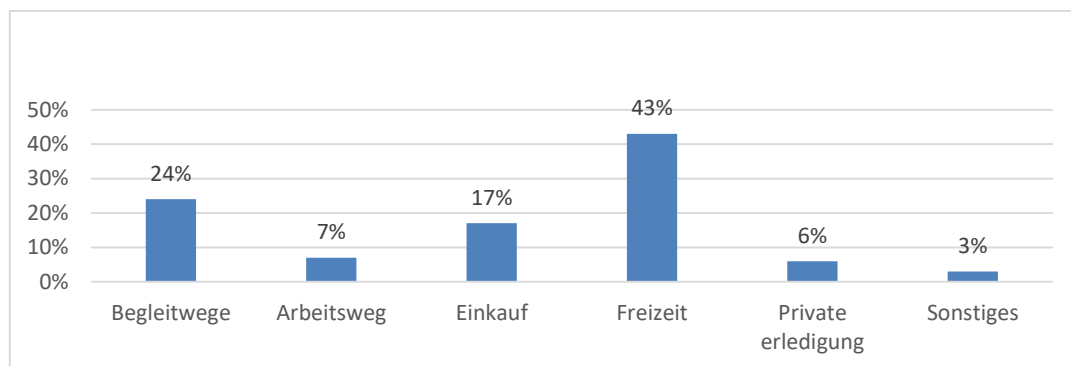


Abbildung 29: Wegzwecke der Hauptbetreuungspersonen (n=577 Wege)

Insgesamt wurden rund 81% aller Wege der Hauptbetreuungsperson in Begleitung von Kindern zurückgelegt und 19% ohne Kinder.

Betrachtet man nur die Wege bei denen Kinder dabei waren zeigt sich, dass die Wegzwecke bei den Kindern sich kaum unterscheiden von denen der Hauptbetreuungsperson. Dies bedeutet, dass Kinder bei vielen Alltagserledigungen mitgenommen werden (müssen). Lediglich bei Wegen zur Arbeit werden Kinder nicht mitgenommen. Rund die Hälfte aller Wege bei denen Kinder dabei sind (49%), sind mit Freizeitaktivitäten verbunden, bei 22% der Wege werden sie begleitet (bringen/holen), 17% sind Einkaufswegen und 5% private Erledigungen.

Bei der Verkehrsmittelwahl überwiegt die Pkw-Nutzung in allen Bereichen, sowohl in der Freizeit, bei Begleit-, Arbeits- oder Einkaufswegen. Der Anteil der Pkw-Fahrten ist bei dem standardisierten Fragebogen, der nach dem Tiefeninterview ausgefüllt wurde, geringer als bei den Mobilitätstagebuchaufzeichnungen (vgl. [Abbildung 25](#) mit [Abbildung 30](#)). So betrug der Anteil der Pkw-Fahrten bei Begleitwegen im Fragebogen 42% und bei den Wegeaufzeichnungen 67%. Beim Ausfüllen des Fragebogens wurde eingeschätzt, welche Verkehrsmittel für welche Zwecke, wie oft verwendet werden. Bei den Mobilitätstagebüchern wurde die tatsächliche Verkehrsmittelwahl aufgezeichnet.

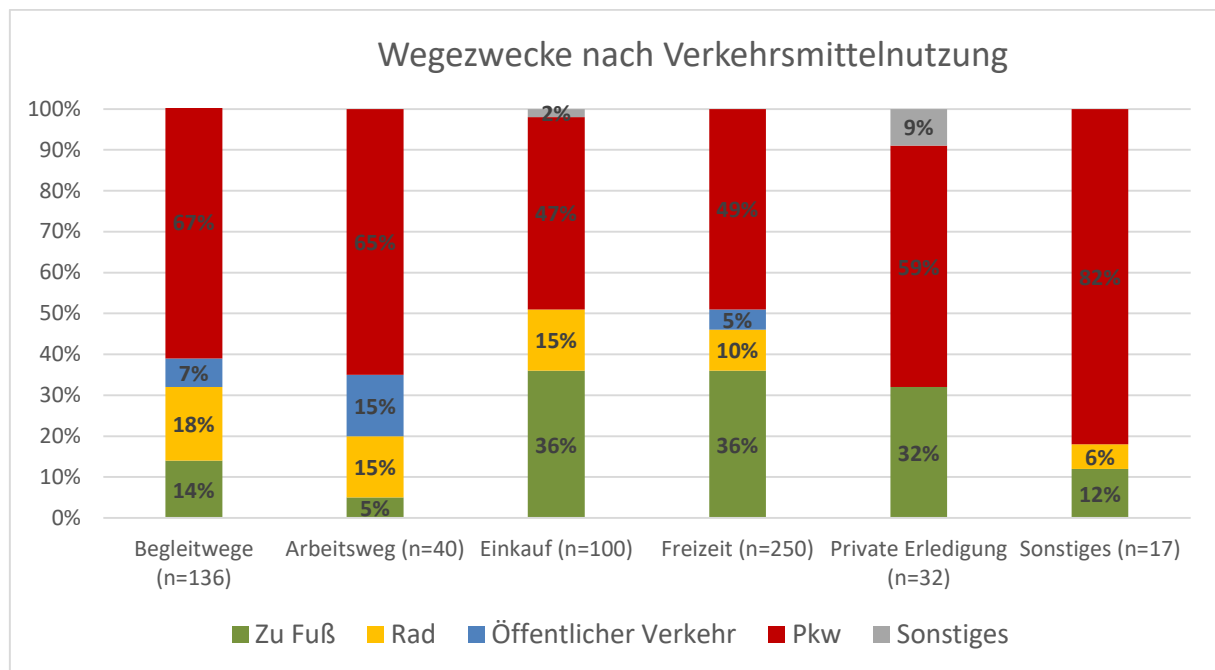


Abbildung 30: Wegeziecke nach Verkehrsmittelwahlnutzung (n=577 Wege)

3.3.2 Wegelänge und Motiv der Verkehrsmittelwahl

Eine knappe Hälfte der Wege (49%), die im Rahmen der Mobilitätstagebuchaufzeichnungen zurückgelegt wurden, sind kürzer als 2 km, 23% zwischen 2-5km und rund 28% länger als 5 km.

Betrachtet man die Wegelänge nach Fortbewegungsart, zeigt sich, dass ein gutes Drittel aller Autofahrten kürzer als 2 km und ein weiteres Viertel nicht länger als 5 km ist, d.h. 60% aller zurückgelegten Wege sind unter 5 km. Dies unterstreicht das hohe Verlagerungspotential von motorisierten Wegen auf aktive Mobilitätsformen.

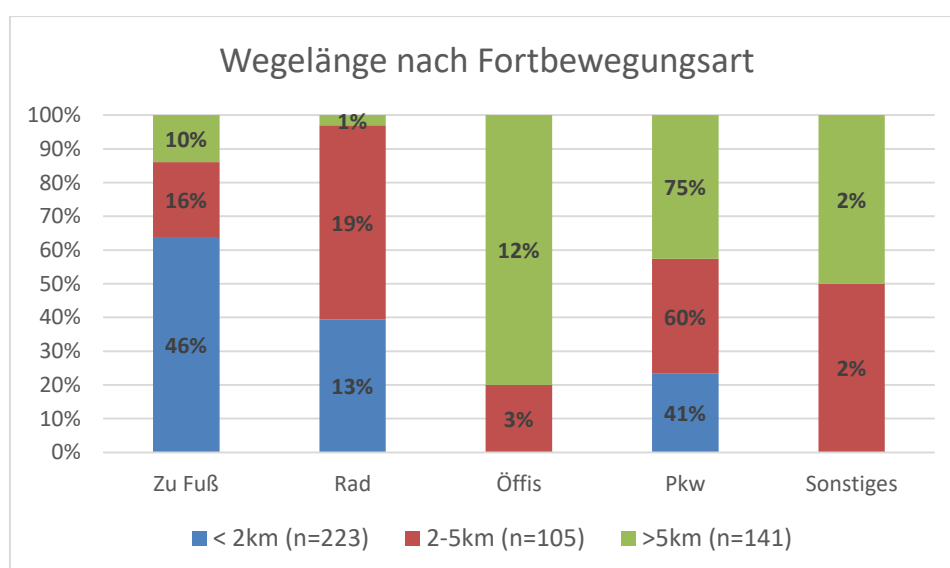


Abbildung 31: Wegelänge nach Fortbewegungsart (n=577 Wege)

Die Motive der Verkehrsmittelwahl veranschaulichen, dass der Pkw primär gewählt wird, weil es als bequemes, einfaches und schnelles Verkehrsmittel angesehen wird (vgl. [Abbildung 32](#)). Dies wird auch in den Tiefeninterviews hervorgehoben (vgl. Kapitel 3.4.5). Während der Pkw und die Öffentlichen Verkehrsmittel vor allem aus praktischen Argumenten gewählt werden, machen Gehen und Rad fahren auch Spaß und werden als umweltfreundlich angesehen.

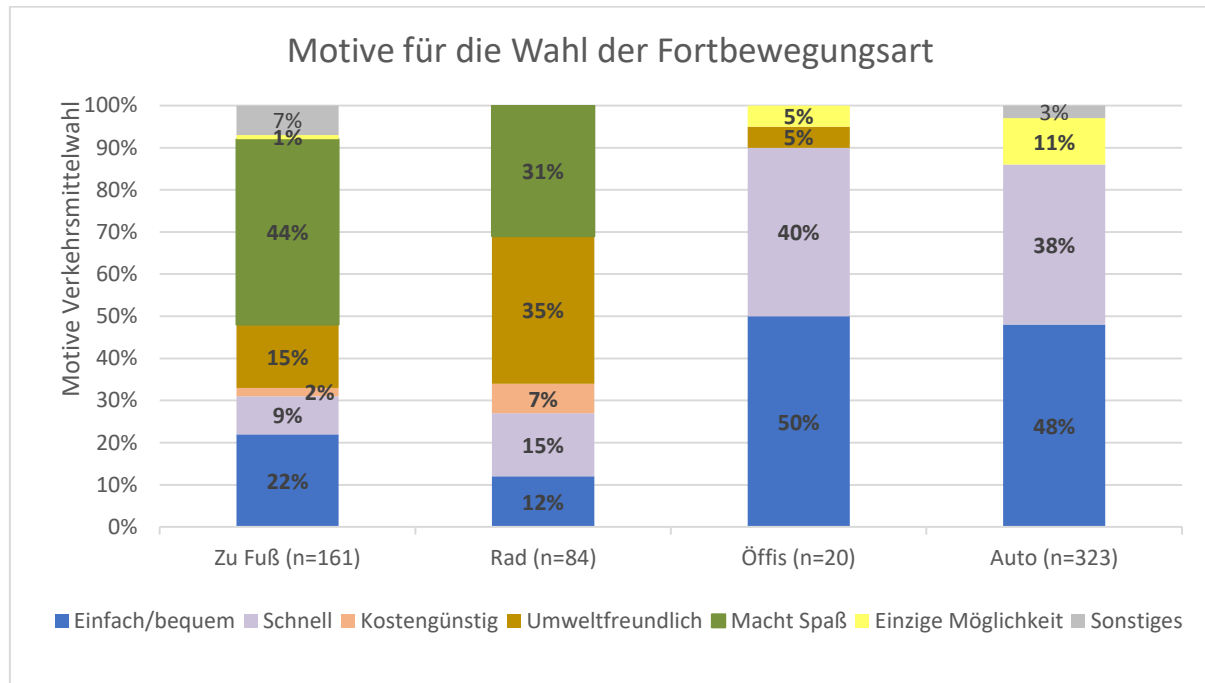


Abbildung 32: Motive für Verkehrsmittelwahl

3.3.3 Wege, an einem Tag im Leben zweier sechs Jahre alter Kinder

Im Folgenden werden die Wege zweier Kindergartenkinder an einem Werktag dargestellt. Die Aufzeichnungen stammen aus den Mobilitätstagebüchern. Ein Kind erledigt seine Wege primär mit aktiven Fortbewegungsarten. Das andere Kind wird zu den Zielorten mit dem Pkw gebracht.

Sechsjährige – Pkw-orientierte Familie



Abbildung 33: Wege einer Sechsjährigen an einem Werktag – Pkw-orientierte Familie

Sechsjähriger – Geh- und Radfahr-orientierte Familie



Abbildung 34: Wege eines Sechsjährigen an einem Werktag – Geh- und Radfahrorientierte Familie

Diese Gegenüberstellung der Wege verdeutlicht, dass die Sechsjährige aus der Pkw-orientierten Familie, die Zurücklegung von Wegen primär aus dem Pkw heraus erlebt. Der Rad fahrende Sechsjährige wahrscheinlich ein Gefühl für Distanzen entwickelt und auch mit den Verkehrsregeln auf dem Weg vertraut wird.

Die Mobilitätstagebuchaufzeichnungen verdeutlichen, dass der Anteil der Pkw-Fahrten mitunter noch deutlich höher ist, als in Fragebögen eingeschätzt wird. Gerade bei den Bring- und Holwegen gibt es ein hohes Potential Pkw-Fahrten auf zu Fuß gehen und Radfahren zu verlagern. Der Pkw wird als unkompliziertes, bequemes Verkehrsmittel angesehen. Rad fahren und Gehen machen vor allem Spaß und werden als umweltfreundlich gesehen.

3.4 Ergebnisse Tiefeninterviews

3.4.1 Beschreibung des Samples in Bezug auf das Mobilitätsverhalten

Bei den Familien, die an den Interviews teilnahmen, haben sich in Bezug auf das Mobilitätsverhalten drei Gruppen herauskristallisiert:

Primär PKW-orientiert: Der Pkw wird für die meisten Wege verwendet, ob Arbeitswege, Begleitwege zum Kindergarten, Wege zu Freizeiteinrichtungen, Arztbesuche etc. Diese Familien besitzen zwei Pkws, d.h. sowohl der Mutter als auch dem Vater steht jederzeit ein Pkw zur Verfügung. Auf einen Pkw bzw. zwei Pkws zu verzichten, wird nicht in Betracht gezogen. Car-Sharing Angebote stellen keine attraktive Alternative dar. Zu Fuß gehen (spazieren, wandern) und Rad fahren werden als Freizeitbeschäftigung ausgeübt. Freizeitaktivitäten werden meist außerhalb der Umgebung unternommen und die Versorgungseinrichtungen im Ort kaum genutzt.

*„Ich mag Autofahren in jeder Situation, auch wenn Stau ist, bin ich lieber im Auto als in der U-Bahn.“
(Interview 7)*

PKW- orientiert mit aktiver Mobilitätsnutzung: Der Pkw wird für Freizeitwege, Großeinkäufe und Begleitwege verwendet. Arbeitswege werden mitunter öffentlich zurückgelegt. Wege im Ort werden meist zu Fuß oder mit dem Rad erledigt, wobei die Versorgungseinrichtungen im Ort nur zeitweilig genutzt werden. Bei Ausflügen wird auch auf den Öffentlichen Verkehr zurückgegriffen, sofern das Ausflugsziel öffentlich gut erreichbar ist. Diese Familien verfügen meist über zwei mitunter aber auch nur über einen Pkw. Der Besitz zumindest eines eigenen Pkws wird als Notwendigkeit erachtet.

„Ich glaube, dass ich umweltbewusst bin. Ich finde es schon manchmal, dass es nicht so toll ist, dass ich so viel mit dem Auto fahre, vor allem im Dorf ist es schon so, dass ich viele kurze Wege fahre, aber ich könnte mir vorstellen, dass es leichter wird, wenn die Kinder größer sind.“ (Interview 6)

Geh- und radfahrorientiert: Arbeits-, Einkaufs-, Begleit-, Freizeitwege etc. werden bewusst zu Fuß oder mit dem Rad erledigt. Im Vordergrund stehen die Bewegung und die Gesundheit. Diese Familien besitzen einen Pkw, wobei der Pkw die meiste Zeit steht und vor allem für Arztwege, Großeinkäufe, etc. herangezogen wird bzw. falls Zeitknappheit besteht, auch für andere Wege z.B. Begleitwege. Bei einem attraktiven Car-Sharing Angebot könnte auf einen eigenen Pkw verzichtet werden. Diese Familien besitzen meist mehr als ein Fahrrad pro Familienmitglied und für den Transport der Kinder stehen mitunter Kindersitze als auch Radanhänger bzw. ein Lastenfahrrad zur Verfügung. Für öffentliche Verkehrsmittel werden zum Teil Zeitkarten verwendet und auch Vorteilskarten. Die Versorgungseinrichtungen (z.B. Lebensmittelgeschäfte, Ärzte) werden primär im Ort bzw. in der Umgebung in Anspruch genommen.

„Ich verstehe gar nicht, wieso manche zwei Autos brauchen... ich brauche nur mein Fahrrad. Die reine Luft, auch wenn's regnet—du fühlst dich lebendiger.“ (Interview 9)

Die Verkehrsmittelnutzung bei Jungfamilien ist sehr unterschiedlich. Es gibt jene, die primär den Pkw für die Zurücklegung von Wegen verwenden. Jene, die viel mit dem Pkw unterwegs sind und bei kurzen Wegen zu Fuß gehen oder mit dem Rad fahren. Und jene, die sich primär aktiv - mit dem Rad oder zu Fuß - fortbewegen und den Pkw in Ausnahmefällen nutzen.

3.4.2 Änderungen im Mobilitätsverhalten durch die Familiengründung

Die TeilnehmerInnen an den Interviews wurden einerseits gefragt, welche Vorstellungen sie sich bezüglich der Mobilität mit Kind vor der Geburt des Kindes gemacht haben bzw. wie sich das Mobilitätsverhalten tatsächlich verändert hat.

Von jenen, die kurz vor der Geburt des ersten Kindes standen, wurden keine großen Änderungen im Mobilitätsverhalten erwartet, aber durchaus in der Art des Unterwegsseins, dass z.B. lange Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln vermieden werden, sie langsamer unterwegs sein werden, länger mal stehen bleiben und mehr Zeit brauchen. Zusätzlich wurde erwähnt, dass die eigene Vorbildwirkung eine Rolle spielen wird und beim Radfahren wahrscheinlich in Zukunft ein Helm aufgesetzt werden wird.

Gewisse Herausforderungen haben sich nach der Geburt als einfacher herausgestellt als befürchtet. So wurde erwähnt, dass man sich Sorgen gemacht habe, dass das Stillen im öffentlichen Raum ein Problem darstellen werde. Diese Befürchtung bewahrheitete sich nicht. Es wurde vermerkt, dass sowohl im öffentlichen Raum ausreichend geschützte Sitzmöglichkeiten vorhanden seien und das Stillen des Kindes daher jederzeit möglich sei.

Für eine Familie, die vor der Geburt ihres Kindes keinen Pkw hatte, war die freudige Nachricht der Schwangerschaft für den Vater stark mit Mobilität verknüpft.

„Wir kriegen ein Kind!!!, ich war komplett fertig. Es war wie eine Watsch`n, jetzt müssen wir alles ändern, ein Auto muss her.“ (Interview 9)

Aufgrund der Geburt wurde auch tatsächlich ein Pkw angeschafft, wobei betont wurde, dass es eigentlich selten genutzt wird.

Der Pkw wird stark mit Sicherheit verknüpft, und zwar mit der Möglichkeit z.B. bei Krankheit des Kindes so schnell wie möglich einen Arzt, Krankenhaus etc. aufsuchen zu können.

Tatsächliche Änderungen im Mobilitätsverhalten wurden von den Jungfamilien wie folgt beobachtet:

Vorausplanung: „Eine gute Planung ist der halbe Weg“, so der Tenor der Interviewten. Mit Kindern sind viele Fragen im Vorfeld zu überdenken: z.B. welche Utensilien für die Kinder mitzunehmen sind (z.B. Windeln, Fläschchen, Ersatzgewand, Essen, Regenbekleidung), zu welchem Zeitpunkt das Haus verlassen werden muss, um das Ziel pünktlich zu erreichen, ist Barrierefreiheit gegeben (z.B. im Zug), etc.

Zeit: „Mit Kindern muss man einfach Zeit haben.“ so drückte eine Mutter mit dreijährigen Zwillingen die Veränderung im Mobilitätsverhalten aus. Mit Kindern ist man im Durchschnitt langsamer unterwegs, so die allgemeine Meinung der Jungfamilien, da die Kinder öfter stehenbleiben und schneller ermüden.

Gepäck: Mit Kindern benötigt man mehr Gepäck (Windeln, Fläschchen, Ersatzgewand, Essen, Regenbekleidung etc.). Mit einem vollbeladenen Kinderwagen zu gehen, wird von manchen als anstrengend erlebt, den Pkw als Verkehrsmittel erleben sie dadurch als attraktiver.

Zu Fuß statt mit dem ÖV bzw. Fahrrad: Solange die Kinder im Kinderwagen liegen, wird mehr gegangen, weil das Kind viel an der frischen Luft sein soll. Öffentliche Verkehrsmittel werden in der Nutzung als zu umständlich betrachtet (vgl. Kapitel 3.4.4.3) und mit dem Fahrrad besteht in den ersten Monaten noch keine Möglichkeit, das Kind zu befördern.

Mit dem Pkw statt mit dem ÖV bzw. Fahrrad: In den meisten Fällen wird auch mehr Auto gefahren als früher, da Gepäck leichter transportiert werden kann und Kinder im Pkw einfacher zu beruhigen seien, so die Einschätzung einiger Befragten. Diese Änderung des Mobilitätsverhaltens wird vorwiegend von den „*umweltbewusst PKW-orientierten Familien*“ genannt.

Zu Fuß statt mit dem Pkw: „Jetzt, wenn ich schnell mit dem Wagerl etwas erledige, da hätte ich mich früher ins Auto gesetzt.“ (Interview 4)

Die „*geh- und radfahrorientierten Familien*“ betonen, dass sie es vermeiden ihr Kind viel in Babyschalen/ Kindersitzen zu transportieren, da es für die Wirbelsäule des Kindes schlecht sei und sie daher den Kinderwagen bevorzugen und mehr zu Fuß gehen. Zusätzlich sei ein Kinderwagen nicht so schnell in den Pkw gepackt und muss auch vor Ort wieder ausgepackt werden.

Einschränkungen bei der Nutzung von Verkehrsmitteln: Da die Barrierefreiheit in öffentlichen Verkehrsmitteln nicht überall gegeben ist, scheidet für manche z.B. die Nutzung des Zuges aus. Auch Busse können nicht jederzeit genutzt werden, da z.B. nur zwei Kinderwägen pro Bus mitgenommen werden und mitunter mehrere Busse abgewartet werden müssen, bis man in den Bus mit Kinderwagen einsteigen kann, so die Befragten. Auch die Benutzung von Taxis ist für die Befragten aus Sicherheitsgründen spontan nicht möglich, da Kindersitze vor der Fahrt bestellt werden müssen. Für die Nutzung von Leihrädern als Jungfamilie (z.B. Nextbikes) fehlen ebenfalls die Voraussetzungen, da es weder Kinderfahrräder noch Räder mit Kindersitzen zum Ausborgen gibt.

Eine Änderung des Mobilitätsverhaltens ergibt sich laut den Befragten durch die Berufstätigkeit. Während vorher mehr Wege zu Fuß zurückgelegt wurden, entsteht durch die Berufstätigkeit mehr Zeitdruck und der Pkw wird dadurch für viele Wege attraktiver.

*„Jetzt fahre ich schon mehr Auto. In der Karenz bin ich noch viel mehr zu Fuß gegangen....
Man hat einfach diesen Zeitdruck.“ (Interview 18)*

Als Jungfamilie mit Kind bzw. Kindern unterwegs zu sein bedeutet, die Wege voranzuplanen, genügend Zeit vorzusehen und Gepäck dabei zu haben. Solange die Kinder im Kinderwagen transportiert werden, wird tendenziell mehr gegangen und mehr Auto gefahren, aber weniger Rad gefahren und weniger die öffentlichen Verkehrsmittel genutzt. Der Pkw wird in Bezug auf Kinder als Sicherheitsfaktor gesehen, um bei einem Notfall flexibel und schnell ein Ziel erreichen zu können. Die Berufstätigkeit nach der Karenz führt dazu, dass der Pkw als Verkehrsmittel an Bedeutung gewinnt.

3.4.3 Inwieweit spielt beim Kinderwagenkauf die Mobilität eine Rolle?

Beim Kinderwagenkauf wurden neben dem Aspekt des Liegekomforts für das Kind folgende Kriterien genannt, die für den Kauf im Hinblick auf Mobilität relevant waren:

- Geländetauglichkeit: die Reifen des Kinderwagens sollen z.B. auch für Schotterwege geeignet sein
- Leicht zusammenklappbar: Der Kinderwagen soll schnell in den Pkw gepackt werden können und nicht zu hoch sein
- Transportmöglichkeit: eine Fläche für den Transport des Einkaufs soll vorhanden sein

Von den Befragten überlegten nur die Befragten aus Wien sich beim Einkauf des Kinderwagens, ob dieser auch in öffentliche Verkehrsmittel problemlos transportiert werden könne, durch die Türen passe und nicht zu breit sei.

Beim Kauf eines Kinderwagens spielt Mobilität bedingt eine Rolle. Es wird auf die Geländetauglichkeit geachtet und darauf, dass der Kinderwagen gut in den Pkw passt. Die Nutzbarkeit von öffentlichen Verkehrsmitteln scheint eher ein wenig relevantes Kaufkriterium zu sein.

3.4.4 Die Herausforderungen bei Alltagswegen

Generell kann festgehalten werden, dass die Aufgabenverteilung in der Familie gemäß tradierten Geschlechterrollen erfolgt. Die Mütter waren zum größten Teil für die Betreuung der Kinder zuständig z.B. Kind in den Kindergarten bringen, Wege zu Freizeiteinrichtungen und Arztbesuche. Die Väter übernahmen diese Aufgaben selten.

Die Herausforderungen, die sich bei der Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel ergeben, sind vielfältig. In der Folge werden die Herausforderungen der unterschiedlichen Verkehrsmittel illustriert, wobei zunächst allgemeine Herausforderungen zusammengefasst werden.

3.4.4.1 Zu Fuß gehen mit Kinderwagen und Kleinkindern

Gehen wird prinzipiell als angenehme Fortbewegungsart angesehen. Folgende Wege werden primär zu Fuß zurückgelegt:

- Freizeitwege (Spaziergänge, Besuche)
- Einkaufswege (bis zu 1 Stunde Gehzeit)
- Wege im Ort

Für jene, die viel Gehen, steht die Bewegung im Vordergrund. Sie verbinden es mit Spaß und es wird als naturnah beschrieben.

„Im Sommer gehe ich mit dem Kinderwagen neben der Hauptstraße, es ist ein schöner Gehweg, zu Fuß nach Stockerau ca. 1 Stunde und dann fahre ich mit dem Bus zurück.“ (Interview 8)

Die generellen Herausforderungen, die sich beim zu Fuß gehen mit Kinderwagen bzw. Kleinkindern ergeben, beziehen sich auf folgende Bereiche:

Qualität der Gehinfrastruktur: zu schmale Gehwege, fehlende Gehsteige am Ortsrand bzw. zu Nachbargemeinden, Hindernisse am Gehweg (z.B. Hydranten), hohe Bordsteinkanten im Kreuzungsbereich (Kind wird aufgeweckt und Überwindung als anstrengend empfunden, wenn der Kinderwagen voll beladen ist), geschotterte Wege (rumpelig und holprig, Kind wird durchgeschüttelt).

Wartung der Gehinfrastruktur: Wurzeln, die durch den Asphalt kommen, Schlaglöcher, Schneeräumung im Winter (z.B. gar keine Schneeräumung der Gehwege oder nur ein dünner schneefreier geräumter Streifen, der zu schmal für Kinderwägen ist), etc.

Sicherheit: Fehlen von gesicherten Übergängen, schlechte Baustellenabsicherung (mit Kinderwagen oft Ausweichen auf Straße notwendig), schlechte oder fehlende Beleuchtung in der Nacht (Angst, dass insbesondere Kinder oder Kinderwagen nicht gesehen werden), freilaufende Hunde ohne Beißkorb, zu hohe Geschwindigkeiten der AutofahrerInnen in 30km/h Zonen

Eigenschaft der Fortbewegungsart: langsame Fortbewegungsart, anstrengend, wenn Kinder müde und hungrig sind, können Wege zu Fuß sehr lange dauern

Jungfamilien mit Kleinkindern sind beim Gehen sensibler gegenüber Hindernissen. Familien mit Kinderwagen bzw. Kleinkindern an der Hand brauchen mehr Platz. Die Eltern haben ein höheres Sicherheitsbedürfnis als Erwachsene, die allein unterwegs sind.

3.4.4.2 Mit den Kindern mit dem Rad unterwegs

Allen befragten Familien stehen funktionstüchtige Fahrräder für alle Familienmitglieder zur Verfügung. Während manche das Fahrrad als Hauptverkehrsmittel verwendeten, gaben andere Befragte an, kaum Rad zu fahren. Für folgende Zwecke wurde das Fahrrad verwendet:

- Begleitwege Kinder (Kindergarten, Freizeitziele, Besuche von Verwandten und FreundInnen)
- Freizeitwege (Ausflüge)
- Einkaufswege

Rad fahren wird als umweltfreundlich und gesundheitsfördernd angesehen. Zusätzlich unterstützt Rad fahren laut Aussagen der Interviewten die motorische Entwicklung des Kindes.

Die Herausforderungen, die sich beim Rad fahren mit Kindern ergeben, sind vielfältig. Folgende Aspekte wurden genannt:

Sicherheit: An erster Stelle erwähnen die Eltern den Sicherheitsfaktor. Rad fahren wird vor allem von den „PKW-orientierten Familien“ aber auch zum Teil von den „umweltbewusst PKW-orientierten Familien“ als unsicher erlebt. Die Angst um das Kind bzw. die Kinder steht dabei im Vordergrund.

*„Auch wenn die Große schon super Rad fahren kann. Es kann immer etwas passieren ...
Für mich selbst hält sich die Angst in Grenzen, das wäre dann Schicksal.“ (Interview 4)*

Vor allem wenn das Kind müde und unkonzentriert ist, ist die Aufmerksamkeit der Betreuungsperson doppelt gefragt.

„Wenn er an seinen körperlichen Grenzen, müde und unkonzentriert ist, fährt er sehr langsam und fällt dadurch manchmal hin. Da muss ich dann sehr gut aufpassen.“ (Interview 5)

Der Wunsch nach baulich getrennten Radwegen wird von vielen genannt. Das Fehlen von sicheren Querungsmöglichkeiten für RadfahrerInnen wird als Problem geortet. Als unangenehm wird zusätzlich empfunden, wenn das Kind am Gehsteig und die Betreuungsperson auf der Straße mit dem Rad unterwegs ist. Hier herrscht oft Unwissenheit über die Gesetzeslage vor: Ab wann darf ein Kind in Begleitung auf der Straße Rad fahren?

Der Transport von Säuglingen im Radanhänger ist mit einer entsprechenden Adaptierung (Babyschale, Babyhängematte) theoretisch möglich. Der Tenor in Bezug auf das Rad fahren mit Säuglingen im Anhänger war, dass dies als zu gefährlich angesehen wird.

Das Thema Sicherheit führt bereits in der Schwangerschaft mitunter dazu, dass das Rad nicht mehr genutzt wird und stattdessen auf andere Verkehrsmittel zurückgegriffen wird.

Qualität der Radverkehrsanlagen: Bemängelt wurden zu schmale Radwege. Dies kommt vor allem zu tragen, wenn man mit Radanhänger oder Lastenrad unterwegs ist. Zusätzlich wurden schlecht gewartete Radwege genannt. Hierbei wird vor allem erhöhte Sturzgefahr für Kinder als Problem geortet.

Radabstellanlagen: Allgemein wird festgehalten, dass im Großen und Ganzen ausreichend Abstellmöglichkeiten vorhanden sind. Es gib jedoch zu wenig gesicherte Abstellanlagen und keine Abstellanlagen für Anhänger und Lastenräder.

„Mit dem Lastenrad ist es schwierig, da stehe ich eigentlich permanent im Weg und behindere jemanden.“ (Interview 5)

Ob Rad fahren mit Kindern auf Alltagswegen eine Alternative darstellt, hängt stark mit dem subjektiven Sicherheitsgefühl der Eltern zusammen. Wenn Rad fahren mit dem Gefühl der Unsicherheit und permanenter Gefahr verbunden ist, dann überwiegt der Stressfaktor und Rad fahren wird auf die Freizeit beschränkt. Sind die Eltern selbst viel mit dem Rad unterwegs und fühlen sich auch sicher dabei, dann legen sie auch mit Kindern Alltagswege mit dem Rad zurück.

3.4.4.3 Mit den Kindern öffentlich unterwegs

Die öffentlichen Verkehrsmittel wurden von den Familien primär für Ausflüge (insbesondere nach Wien) verwendet. Generell war die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel mit vielen Herausforderungen verbunden. Folgende Herausforderungen wurden erwähnt.

Vorinformation: Für die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel benötigt man gerade mit Kinderwagen eine Vielzahl an Vorinformationen: Sind Zug und Bahnsteig barrierefrei? Ist Platz für den Kinderwagen bzw. mehrere Kinderwägen im Bus vorhanden? Ist das Zusteigen in den Bus mit dem Kinderwagen möglich? Die Information, ob es sich um einen Niederflrzug handelt, ist auf dem Fahrplan am Bahnhof nicht immer ersichtlich, wodurch es notwendig wird, vorab Informationen einzuholen, z.B. über die Websites der ÖV-Betreiber– dafür ist ein Internetzugang notwendig. Schon die Notwendigkeit, Vorinformationen einzuholen, wird als Hürde angesehen. Die Mehrheit der befragten Familien wusste nicht, wann die Busse verkehren und wohin sie genau fahren. Beim Zugverkehr waren die ungefähren Intervalle bekannt.

Flexibilität: *„Mit dem Kind muss man flexibel bleiben und vielleicht erst den nächsten Wagen/Zug nehmen.“* (Interview 2). Mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist mit Kindern im Kinderwagen Flexibilität notwendig. Eine Mutter erzählte, dass sie vier Straßenbahnen abwarten musste, weil schon zu viele Kinderwägen in den anderen Straßenbahnen waren und die FahrerInnen sie nicht mehr einstiegen ließen. *Mütter mit Kinderwägen müssen sich ihren Platz erkämpfen.* (Interview 1) Etliche Befragte gaben an, dass sie, solange die Kinder im Kinderwagen lagen, die öffentlichen Verkehrsmittel sehr selten bis gar nicht und wenn dann nur mit Tragetuch genutzt haben.

„Abhängigkeit“: Öffentliche Verkehrsmittel sind nur bedingt barrierefrei. In manchen Fällen kommt man nicht auf den Bahnsteig, ohne um Hilfe beim Tragen des Kinderwagens bitten zu müssen oder es gab Probleme in alte S-Bahngarnituren einzusteigen. Manche der Befragten gaben an, sehr positive Erfahrungen diesbezüglich gemacht zu haben. Ihnen wurde Hilfe angeboten, ohne selbst um Unterstützung z.B. beim Einsteigen zu bitten. Andere sahen dies kritischer und berichteten, dass es auch Fälle gab, wo der S-Bahnwaggon leer war und es niemanden zum Fragen gab.

Infrastruktur/Service: In Bezug auf die Infrastruktur wurde das Modell „Cityjet“ bei S-Bahngarnituren als zu eng für Kinderwägen hervorgehoben. Außerdem wurden die Fahrscheinautomaten kritisiert, die kompliziert zu bedienen seien. So wurde von Befragten angenommen, dass beim Kauf eines Rückfahrtickets der ausgewählte Rückfahrtzug bindend sei. Bemängelt wurde in diesem Zusammenhang, dass der Ticketkauf im Zug nicht mehr möglich sei.

Eine Mutter erzählte, dass das Fahren in einer nicht barrierefreien S-Bahn mit mehreren Kinderwagen einige Zeit beim Aussteigen benötige und sie vom Zugbegleiter am Bahnhof diesbezüglich kritisiert worden sei und sie seither daher die S-Bahn meide.

Bei den Bussen wurde das Fehlen von Wartehäuschen oder Bänken zum Hinsetzen erwähnt. Dieses Manko wird vor allem mit Kleinkindern an der Hand als noch unangenehmer erlebt. Zusätzlich wurde

die zum Teil aggressive Fahrweise der Buschauffeure als gefährlich mit Kindern erlebt. Eine Mutter erzählte, dass obwohl Sie BusfahrerInnen immer wieder gebeten hätte, erst abzufahren, wenn ihre Kinder sich hingesetzt haben, die meisten sofort rasant losfahren und ihre Kinder dadurch schon ab und zu umgefallen seien. Den Bus benutze sie daher kaum mehr. Unangenehm sei es auch mit Kinderwagen bei der Hintertür einzusteigen, den Kinderwagen mit Kind am vorgesehenen Platz stehen zu lassen und schnell zum Fahrer vor eilen zu müssen, um den Fahrschein vorzuzeigen.

Transportmöglichkeiten: Wie bereits erwähnt, wird mit Kindern zusätzliches Gepäck benötigt, das die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel erschwert. Jene Familien, die häufiger öffentlich unterwegs sind, gehen jedoch davon aus, dass auch in einem kleinen Rucksack die notwendigen Sachen für die Kinder eingepackt werden können.

Unzuverlässigkeit: Der Zug und auch der Bus werden als unzuverlässig beschrieben: Züge verspäten sich laut einiger Befragter immer wieder oder fallen aus. Die Kinder reagierten auf die Verspätungen sehr ungeduldig und unleidlich.

Öffentlichkeit: Die Möglichkeit, dass das Kind schreit, ohne es beruhigen zu können, wird in öffentlichen Verkehrsmitteln als Herausforderung beschrieben. Mitunter erhalten die Jungfamilien Ratschläge von Fahrgästen, wie man das Kind beruhigen könne. Dies wird meist als unangenehme Einmischung erlebt.

Die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel bei Besuchen in Wien hingegen wurde als angenehm erlebt. Insbesondere die U-Bahn kann mit Kinderwagen laut Aussagen der Befragten problemlos genutzt werden. Die Befragten erwähnten, dass man lediglich immer wieder die Lifte suchen und oft mehrere Lifte abwarten müsse, weil zu viele Menschen, den Lift nehmen wollen, die auch die Rolltreppe nutzen könnten.

Von jenen, die öffentliche Verkehrsmittel immer wieder verwenden, wurde generell erwähnt, dass die Sorgen, die man sich mache, zum Teil unbegründet seien, die Barrieren im Kopf vorhanden seien und es meist besser funktioniere, als man es sich vorstelle.

Die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel mit Kindern im Kinderwagen erfordert Vorinformation und Flexibilität. Sowohl auf die Hilfe anderer angewiesen zu sein als auch ein schreiendes Kind im ÖV beruhigen zu müssen wird als unangenehm empfunden. Aufgrund einer Reihe von Herausforderungen werden von Jungfamilien im ländlichen Raum tendenziell öffentliche Verkehrsmittel gemieden.

3.4.5 Gründe für die Pkw-Nutzung

Die Gründe für die Pkw-Nutzung sind bei Jungfamilien vielfältig. Folgende Aspekte wurden genannt:

- **Zeitersparnis** „Weil man ständig unter Zeitdruck ist, dann mag man nicht noch da und da Minuten verlieren.“ (Interview 7)
- **Sicherheit** „Wenn du ein krankes Kind hast und dann noch ein zweites, dann ist es viel leichter und sicherer, wenn du ein Auto hast.“ (Interview 2)
- **Stressfreiheit** „Autofahren ist wesentlich stressfreier als Zugfahren. Als Mutter sind fünf Minuten wichtig, die man früher in der Arbeit oder zu Hause ist.“ (Interview 7)
- **Praktikabilität** „Man kann einfach alles hineinpacken für die Kinder, ohne viel nachzudenken, ob man das wirklich braucht“ (Interview 11)
- **Gefühl der Unabhängigkeit** „Man ist ungebundener mit dem Auto und die Fahrt ist vorhersehbar, ich weiß wie lange ich für eine Strecke maximal brauche.“ (Interview 8)

- **Keine akzeptable Alternative** „Mit dem Auto brauche ich 25 Minuten in die Arbeit und öffentlich würde ich mind. 1 ½ Stunden brauchen.“ (Interview 6)
- **Gewohnheit/Bequemlichkeit** „Es ist mit dem Auto einfacher und wenn man das Auto gewöhnt ist, dann tut man sich auch schwer mit dem Umstieg.“ (Interview 6)
- **Privatsphäre** „Ich mag Autofahren in jeder Situation, auch wenn Stau ist, bin ich lieber im Auto als in der U-Bahn.“ (Interview 7)

Befragt danach, was sich ändern müsse, damit der Pkw weniger genutzt werde, ist der Tenor der Familien, dass einerseits eine gute Infrastruktur für zu Fuß gehen und Radfahren und ein gutes Angebot des ÖV vorhanden sein müsse, andererseits es stark an der **persönlichen Einstellung** liege. Zusätzlich müsse der Zeitfaktor berücksichtigt werden.

Dass der Faktor „persönliche Einstellung“ von großer Relevanz ist, zeigt sich bei den unterschiedlichen Mobilitätstypen. Während es für die „geh- und radorientierten Familie“ selbstverständlich ist, Einkäufe zu Fuß mit dem Kinderwagen zu erledigen, sehen die „Pkw-orientierten Familien“ einen Einkauf nur mit einem Pkw als mögliche Option an.

Beispiele für die persönliche Einstellung der Familien:

Geh- und radorientierte Familie

„Oft gehe ich einkaufen und lade den Kinderwagen voll, die Klopapierpackung dann drüber, das geht schon, oft fahren Leute vorbei und wundern sich, wie ich es alles schaffe“ (Interview 9)

Pkw-orientierte Familie

„wenn ich einkaufen gehe, 3-5l Milch ... da bräuchte ich einen Gepäckwagen, wenn ich wirklich sinnvoll meine alltäglichen Einkäufe mit dem Fahrrad machen wollte.Ich will nicht, ich mag nicht, ich mache nicht.“ (Interview 7)

Autofahren ist in den Köpfen vieler Eltern mit einer Reihe von positiven Eigenschaften verbunden. Aktive Mobilität bei Jungfamilien zu fördern, erfordert vor allem Bewusstseinsarbeit zu leisten, Einstellungen zu verändern. Eine Grundvoraussetzung dafür ist, eine gute Verkehrs- und Versorgungsstruktur vorzufinden, um Alltagswege in einem entsprechenden Zeitaufwand zurücklegen zu können.

3.4.6 Welche Voraussetzungen benötigt es, um gut mobil sein zu können?

„So flott wie möglich und so flexibel wie möglich zu sein“, so umschrieb eine Mutter, was für sie gute Mobilität bedeutet. Zusätzlich wurden folgende Aspekte als wesentlich angesehen:

- Ein vielseitiges Angebot zu haben und nicht auf ein einziges Verkehrsmittel angewiesen zu sein
- Barrierefreiheit: Sowohl in Bezug auf eine hindernisfreie Gehinfrastruktur für Kinderwagen als auch in Bezug auf öffentliche Verkehrsmittel
- Eine Zuganbindung mit max. 15min. Intervallen
- Sicherheit: Sichere Querungsmöglichkeiten zu Fuß und mit dem Rad sowie generell eine sichere Radinfrastruktur, die baulich getrennte Radwege mit verkehrsberuhigten Zonen kombiniert
- Versorgungseinrichtungen in der Nähe: „Auch wenn ich kein Auto habe, möchte ich meine täglichen Bedürfnisse ohne großen Aufwand schnell befriedigen können.“ (Interview 14)

Um mobil sein zu können, ist für Jungfamilien ein multimodales Angebot notwendig, welches eine flexible Nutzung ermöglicht.

3.4.7 Versorgungssituation - Infrastruktur

Die Versorgungslage wurde in beiden Modellgemeinden von den Befragten im Wesentlichen als gut empfunden. Für die Wohnortwahl selbst waren für die Interviewten folgende Einrichtungen vor Ort wesentlich:

- Kinderbetreuungseinrichtungen (Krippe, Kindergarten)
- Bildungseinrichtungen (Volksschule im Ort)
- Versorgung mit zumindest einem Lebensmittelgeschäft
- Zuganbindung
- Direkter Zugang zur Natur

Das Vorhandensein von Kinderbetreuungs- und Bildungseinrichtungen wurde vor allem im Zusammenhang mit den sozialen Kontakten gesehen.

„Es ist wichtig, dass mein Kind direkt Freunde im Umfeld hat, Kindergarten-Schulfreunde und das ist in einem kleineren Ort schnell einmal so.“ (Interview 6)

Auch wenn die Versorgungslage prinzipiell positiv beurteilt wurde, gab es Wünsche der Modellfamilien:

- *Hauptplatz mit Treffpunktcharakter:* Ein Platz der Begegnungen zulässt und auf dem man sich gerne mit Kindern aufhält.
- *Familienfreundliches Lokal:* „So ein richtig schönes Café würde ich mir oft wünschen, in dem auch Kinder gerne gesehen sind.“ Interview 11)
Sich mit Freundinnen und Kindern in einem Lokal zu treffen, wird als stressfreier erlebt als zu Hause. Lädt man Freundinnen zu sich ein, wird dies mit einem größeren Aufwand verbunden. Es besteht der Anspruch, dass die Wohnung aufgeräumt und etwas zu Essen angeboten werden muss.
- *Leistbare Betreuungsmöglichkeiten für Kinder unter 2 ½ Jahren.:* Gerade im ländlichen Raum fehlen oft Kinderbetreuungseinrichtungen für Kinder unter 2 ½ Jahren.
- *Bäckerei:* Auch wenn im Supermarkt frisches Gebäck erhältlich ist, wird eine Bäckerei im Ort als attraktives Angebot erlebt.
- *Baby bzw. Krabbelgruppen:* Sobald das Kind in den Kindergarten geht, ergeben sich auch soziale Kontakte mit anderen Kindern und Eltern. Um den sozialen Kontakt zwischen den Eltern schon vor dem Kindergarten zu erleichtern, werden Eltern-Kind-Treffen bzw. Krabbelgruppen als Möglichkeit vorgeschlagen.
- *Familienrelevantes Angebot im Supermarkt:* Das Angebot eines Greislers im Ort sollte auf die Bedürfnisse von Jungfamilien abgestimmt werden.

In einem Dorf wird von Jungfamilien keine umfassende Versorgungslage erwartet. Für gewisse Besorgungen längere Wege zurücklegen zu müssen, wird bewusst in Kauf genommen. Einrichtungen, die die Betreuung der Kinder betreffen, sollten jedoch direkt im Ort vorzufinden sein, sowie zumindest eine Möglichkeit seine täglichen Einkäufe zu erledigen. Zusätzlich werden familienfreundliche Treffpunkte als sinnvoll erachtet, um mit anderen Eltern und Kindern ohne großen Aufwand in Kontakt zu kommen.

3.5 Zusammenfassung

Aus den empirischen Erhebungen lassen sich folgende Anforderungen bzw. Bedürfnisse in Bezug auf ein nachhaltiges Verkehrssystem ableiten:

- **Sicherheit**
Das Gefühl mit Kindern sicher unterwegs sein zu können, ist neben praktischen Gründen wie zeitliche Ungebundenheit entscheidend für die Verkehrsmittelwahl (z.B. sichere Querungsmöglichkeiten, niedrige Kfz-Geschwindigkeiten, baulich getrennte Radinfrastruktur)
- **Barrierefreiheit**
Sowohl in Bezug auf eine hindernisfreie Geh- und Radinfrastruktur (z.B. kinderwagen und radtaugliche Oberflächengestaltung der Geh- und Radwege) als auch in Bezug auf öffentliche Verkehrsmittel (z.B. barrierefreie Zuggarnituren) sind wesentlich für ein ungehindertes, unkompliziertes Vorankommen.
- **Komfort**
Das Bedürfnis nach Sicherheit und Barrierefreiheit sind eng mit dem Bedürfnis nach Komfort verbunden. Gehen und Radfahren mit Kindern will als angenehm erlebt werden, Familien mit Kindern möchten sich wohl fühlen, wenn sie aktiv unterwegs sind (z. B. ausreichend Platz haben, Sitzmöglichkeiten, um bei Bedarf Rast zu machen, schattige Infrastruktur im Sommer)
- **Flexibilität**
Ein vielseitiges Angebot an unterschiedlichen Mobilitätsoptionen, die mit Kindern genutzt werden können, schafft die Ungebundenheit, nicht nur auf ein Verkehrsmittel angewiesen zu sein (z.B. Leihrädersysteme auch für Kinder, Lastenrad- bzw. Radanhängerverleih, Micro-ÖV-Systeme)
- **Schnelle Verbindungen**
Vor allem mit dem Berufswiedereintritt nach der Karenz sind gute Organisation und Zeitersparnis wichtige Aspekte, die die Verkehrsmittelwahl beeinflussen (z.B. durchgängige Rad- und Fußwegenetze, ein attraktives ÖV-Angebot mit dichten Intervallen)
- **Soziale Kommunikation**
Familien mit Kindern schätzen Plätze (z.B. attraktiver Hauptplatz), Einrichtungen (z.B. Baby Treffs, familienfreundliche Lokale) in unmittelbarer Nähe vom Wohnort zu haben. Für kurze Strecken besteht die Bereitschaft sich nachhaltig fortzubewegen.

4 Maßnahmen zur Förderung von aktiver Mobilität von Jungfamilien

Auf Basis der Ergebnisse aus der statistischen Datenauswertung, der Interviews und Befragungen wurden in weiterer Folge Maßnahmen zur Förderung von aktiver Mobilität von Jungfamilien recherchiert. Für Jungfamilien sind folgende Voraussetzungen bei der Straßenraumgestaltung hinsichtlich aktiver Mobilität relevant:

- Attraktive Straßenquerschnitte (ausreichend breite Geh- und Radwege, Sitzmöglichkeiten, Grünelemente, wenig parkende KFZ, keine Sichteinschränkungen, etc.)
- Baulich getrennte Fuß- & Radinfrastruktur sowohl an verkehrsstarken Straßen und Straßen mit hohem Schwerverkehrsanteil nahe Jungfamilien-relevanter Zielorte
- Gute Sichtbeziehungen in der Nähe relevanter Zielorte
- Geringe reale KFZ-Geschwindigkeiten nahe von relevanten Zielorten
- 30er Zonen/ PKW-verkehrsberuhigte Bereiche nahe von relevanten Zielorten
- Querungshilfen an verkehrsstarken Straßen und Straßen mit hohem Schwerverkehrsanteil & nahe relevanter Zielorte

Anhand dieser Anforderungen wurden 20 Maßnahmen gesammelt, die speziell Jungfamilien betreffen und im ländlichen Raum umgesetzt werden können. Die Identifizierung von geeigneten Maßnahmen erfolgte mittels desk research von nationaler und internationaler Literatur. Dabei wurde auf die Datenanalyse und die empirischen Erhebungen zurückgegriffen als auch auf den umfangreichen Bestand an Maßnahmen für die Förderung nachhaltiger Mobilität (z.B. Modells of good practice, EU Projekt PASTA).

Die 20 Maßnahmen, die sich positiv auf aktive Familienmobilität auswirken, lassen sich in die folgenden Kategorien einteilen:

* **Infrastruktur**

Darunter fallen jene Maßnahmen, die sich auf die bauliche Infrastruktur (z.B. Abstellanlagen) sowie auf die Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln (z.B. Sharing-Angebote) auswirken.

* **Bewusstseinsbildung**

Das Ziel dieser Maßnahmen ist es, aktive Mobilität als Option zu bewerben und den Familien die Vorteile aktiver Mobilität bewusst zu machen. Dies beginnt bei der Sichtbarmachung von bewegungsaktiven Alternativen und geht über Motivationsmaßnahmen bis zur konkreten, individuellen Beratung zur Änderung des Mobilitätsverhaltens.

Dazu gibt es die Unterkategorien:

○ **Informationen**

Diese Maßnahmen zielen darauf ab, Informationen zu verschiedenen Aspekten aktiver Mobilität bereit zu stellen (z.B. verfügbare Infrastruktur, Vorteile).

○ **Anreize**

Diese Maßnahmen entlasten Familien mitunter finanziell, wenn sie sich für aktive Mobilität und die Nutzung wohnortnaher Einkaufs- und Freizeitangebote entscheiden.

○ **Events**

Events sind einmalige oder regelmäßig wiederholende Veranstaltungen, die die Aufmerksamkeit auf das Thema aktive Familienmobilität lenken sollen. Durch den Fest-Charakter und die soziale Einbettung in das Gemeindeleben können TeilnehmerInnen leichter zum Mitmachen und zum Ausprobieren aktiver Mobilitätsalternativen gewonnen werden.

○ **Policies**

Unter Policies werden Angebote zur politischen Teilhabe und die Erarbeitung

politischer Rahmenbedingungen, die dabei helfen, ein fußgänger- und radfahrerfreundliches Umfeld für Jungfamilien zu schaffen.

Tabelle 2 gibt einen Überblick über die Maßnahmen, die im Anschluss im Detail beschrieben werden.

Tabelle 2: Übersicht über Maßnahmen zur Förderung aktiver Mobilität bei Jungfamilien

Kategorie		Maßnahme
Infrastruktur		Abstellmöglichkeiten für Lastenräder & Fahrradanhängern
		Abstellmöglichkeiten für Roller
		Kindertransport- (E-) Lastenradverleih
		Kinderanhängerverleih & Kindersitzverleih
		Mikro-ÖV
Bewusstseinsbildung	Information	Fußwege- & Radwegekarten mit Informationen für Familien
		Info-Apps für Familien (Routenplanung und wichtige Einrichtungen)
		Willkommenspakete
		Mobilitätsberatung als Dialogmarketing + Motivationskampagne + Face2Face
		Role Models
	Events	Aktionen in Kindergärten und Schulen
		Errichtung temporärer Spielstraßen
		Teststationen für Lastenräder + Fahrradflohmkt
		Gewinnspielaktionen
	Anreize	Familienermäßigungen für lokale Einrichtungen (Freizeit & Einkauf)
		Förderungen beim Radkauf (z.B. Mitwachsende Kinderräder)
		Finanzielle Anreize bei Verzicht auf einen privaten Pkw
	Policies	Beteiligung von Jungfamilien im Planungsprozess
		MobilitätsbeauftragteR
		Verkehrskonzept „Aktive Mobilität“

4.1 Infrastruktur

Abstellplätze für Lastenräder und Radanhänger
Beschreibung
Lastenfahrräder zum Kindertransport sowie Kinderfahrradanhänger sind teuer in der Anschaffung, erlauben jedoch einen komfortablen Transport von Kindern und Gepäck mit dem Fahrrad. Da sie mehr Platz als normale Fahrräder benötigen, ist die Errichtung geeigneter Abstellplätze zum sicheren Absperren ein wichtiger Bestandteil eines attraktiven Angebots für Jungfamilien. Dabei ist auf hochwertige Qualität, ausreichend Abstand zwischen den Bügeln und gute Zugänglichkeit zu achten. Aufgrund der steigenden Anzahl von e-Bikes (insbesondere bei Lastenfahrrädern) sollte bei einer Neuerrichtung eine geeignete Ladeinfrastruktur mitberücksichtigt werden.
AkteurInnen
Gemeinde, Partizipation von BürgerInnen für die Standortauswahl, Gewerbetreibende
Good-Practice Beispiele
Grundsätzliche Informationen, worauf bei der Planung und Errichtung von Radabstellanlagen zu achten (Qualitätskriterien, Standortplanung) ist, sind im Leitfaden „Fahrradparken“ vom Amt der Kärntner Landesregierung zusammengefasst. Es ist eine Einschätzung vorhanden, wie viele Abstellplätze je nach Einrichtung (z.B. Schule) benötigt werden. <u>Ansprechpartner:</u> Forschungsgesellschaft Mobilität (FGM) Fr. Michaela Kargl, E-Mail: kargl@fgm.at Tel.: 0043 316 810451 0 Online-Information: https://www.klimaaktiv.at/dam/jcr:01a70337-f7ee-4503-9e5c30ff48bb0051/Leitfaden_Fahrradparken_Web_2015-05-27-1.pdf Der „Ratgeber Radparken“ der Radlobby widmet sich dem Thema Lastenräder intensiver. Hier sind in den Planungsempfehlungen neben den Abmessungen von Transportfahrrädern und Anhängern auch Mindestabmessungen für die Dimensionierung von Radabstellplätzen enthalten, ebenfalls ist eine Einschätzung bzgl. Stellplatzanzahl vorhanden. <u>Ansprechpartner:</u> Radlobby E-Mail: wien@radlobby.at Tel: +43-1-919 50 19 Online-Information: https://www.radlobby.at/sites/default/files/atoms/files/ratgeber_radparken_web.pdf
Aufwand
<u>Kosten:</u> zwischen € 50 und € 300 pro Anlehnbügel (spezielle Anlehnbügel für Anhänger und Lastenräder sind nicht am Markt, wichtig ist genügend Platz zwischen den Bügeln zu lassen) <u>Zeithorizont Umsetzung:</u> ein bis drei Monate (inklusive Planung Standorte für die Abstellplätze)

Abstellanlagen für Roller
Beschreibung Roller bzw. Scooter sind bei Kindern ein beliebtes Fortbewegungsmittel und fördern Spaß an Bewegung und aktiver Mobilität. Durch Abstellanlagen für Tretroller vor z.B. Kindergärten und Schulen können diese geordnet abgestellt und sicher versperrt werden. Der öffentliche Raum wird besser strukturiert und führt dadurch zu mehr Barrierefreiheit für FußgängerInnen. Sichere Abstellanlagen können einen zusätzlichen Anreiz bieten, mit dem Roller unterwegs zu sein.
AkteurInnen Gemeinde, Kooperationen mit Bildungseinrichtungen
Good-Practice Beispiel Vom Klimabündnis Österreich wurde bis 2017 die Errichtung einer Abstellanlage für Scooter vor Schulen durch eine Sonderfinanzierung unterstützt. Diese wurde z.B. vom BG/BORG St. Johann in Tirol genutzt: <u>Ansprechpartner:</u> Klimabündnis Österreich E-Mail: office@klimabuenndis.at Tel: 01/581 5881-0 <u>Online-Information:</u> https://www.oekolog.at/cms/jahresberichte/detail/3349/
Aufwand <u>Kosten:</u> zwischen € 150 und €200 pro Parksystem (=Abstellmöglichkeit für 6 Roller) <u>Zeithorizont Umsetzung:</u> ein bis drei Monate (inklusive Planung)

Kindertransport- (E-) Lastenradverleih
Beschreibung
Die Möglichkeit ein Lastenrad für den Transport von Kindern und Gepäck im Bedarfsfall auszuleihen, unterstützt Familien, weniger auf einen Pkw angewiesen zu sein. Es können dadurch auch Personen angesprochen werden, die sich unsicher bei der Handhabung von Lastenrädern fühlen, wenn ihnen eine unkomplizierte Möglichkeit zum Testen geboten wird. Neben einer zentralen Lage der Leihstation und günstigen Mietkonditionen ist auch eine Reservierungsmöglichkeit von großer Bedeutung. Nur so kann eine Planungssicherheit für die Familien gewährleistet werden, wenn das Leihrad ein Bestandteil bestimmter Alltags- oder Freizeitwege werden soll. Idealerweise ist die Reservierung, Bezahlung und Übersicht über die Verfügbarkeit über eine Homepage oder App möglich.
AkteurInnen
Gemeinde, Handelstreibende, Interessierte aus der Bevölkerung
Good-Practice Beispiele
In Mattersburg, Freistadt und Amstetten wird derzeit im Rahmen des Forschungsprojektes KlimaEntLaster ein Lastenradsharingsystem für die Gemeinde aufgebaut. In Mattersburg stehen seit Herbst 2019 drei Lastfahrräder den BürgerInnen kostenlos zum Ausborgen zur Verfügung. <u>Ansprechpartnerin:</u> Energy Changes Projektentwicklung GmbH Frau Claudia Leichtfried E-Mail: claudia.leichtfried@energy-changes.com Tel: 02626 / 62332 – 16 <u>Online-Information:</u> www.klimaentlaster.at In Wien stehen 15 Grätzlräder zur Verfügung, die bei verschiedenen Geschäften und Vereinen für einen bestimmten Zeitraum kostenlos ausborgt werden können. Die meisten Modelle verfügen über einen Elektromotor und mit fast allen Modellen ist auch der Transport von 2-3 Kindern möglich. Die Auswahl und Reservierung des geeigneten Lastenrades erfolgen über eine Homepage. <u>Ansprechpartnerin:</u> Mobilitätsagentur Wien GmbH E-Mail: office@mobilitaetsagentur.at Tel: 01 4000 49900 <u>Online-Information:</u> https://www.graetzlrad.wien/ Auch in Wiener Neustadt gibt es die Möglichkeit ein kostenloses E-Lastenrad auszuborgen: <u>Ansprechpartner:</u> Verein „die Teilbaren – nutzen statt besitzen“ Email: kontakt@deinlastenrad.at Tel.: 0699/12327509 <u>Online-Information:</u> http://www.deinlastenrad.at/

Aufwand (am Beispiel Grätzlrad)

Kosten: Ca. € 3.000 -5.000 pro Lastenrad; Brandingkosten € 300 bis € 1000
Buchungsplattform (man kann auf bestehende zurückgreifen und nutzen z.B. www.klimaentlaster.at); zusätzliche Kosten sind Versicherung, Wartung und Instandhaltung Lastenrad

Personalaufwand: im laufenden Betrieb ca. 20 Stunden pro Jahr für Koordination falls Gemeinde selbst ein Lastenrad zum Verleih anbietet ca. 1-3 Stunde/Woche (Buchungsplattform betreuen, Verleih abwickeln, Ausleiher kurz einschulen, Rad nach jeder Nutzung auf Fahrtauglichkeit überprüfen)

Zeithorizont Umsetzung: ca. ein Jahr

Idee konkretisieren, Förderungen recherchieren, Konzept erarbeiten, Lastenräder auswählen und bestellen, Lastenradhosts finden, Buchungsplattform erstellen bzw. Einbindung in bestehende Plattform organisieren, Lastenradverleih bewerben

Kinderanhängerverleih & Kindersitzverleih
Beschreibung
Die Anschaffung von Fahrradanhängern zum Kindertransport bzw. von Kindersitzen stellt für Familien mit unregelmäßigem Nutzungsbedarf eine Hürde dar. Die Möglichkeit einen Anhänger auszuleihen, ermöglicht Familien, neue Mobilitätsformen auszuprobieren. Die Verleihdauer und Konditionen (z.B. Kosten) sollten flexibel auf die jeweiligen Bedürfnisse angepasst werden, welche von einer einmaligen Nutzung bis zu einer kontinuierlichen Nutzung über einen längeren Zeitraum reichen.
AkteurInnen
Gemeinde, Handelstreibende (Fahrradverleih)
Good-Practice Beispiel
Die Stadt Linz verleiht kostenlos unterschiedliche Anhänger bis zu einer maximalen Verleihdauer von einer Woche. <u>Ansprechpartner:</u> Hr. Johann Inreiter E-Mail: ptu@mag.linz.at Tel. +43 732 7070 3189 <u>Online-Information:</u> https://www.linz.at/serviceguide/viewchapter.php?chapter_id=121978
Aufwand (am Beispiel Linz)
<u>Kosten:</u> Ca. € 2.000 - 3.000 pro Anhänger; Wartung und Instandhaltung ca. € 100 pro Jahr <u>Personalaufwand:</u> zwei Personen → eine Person für den Verleih und die Wartung, eine weitere Person als Vertretung. Genaue Stundenbedarf schwer abschätzbar, im Sommer deutlich höher als im Winter. <u>Zeithorizont Umsetzung:</u> sehr unterschiedlich abhängig von Budget und Personalressourcen, sowie Lieferzeiten Anhänger

Mikro-ÖV-Angebot*		
Beschreibung		
Unter Mikro-ÖV versteht man flexible Mobilitätsangebote für den ländlichen Raum, die dort ansetzen, wo der reguläre Linienbetrieb öffentlicher Verkehrsmittel ungenügend zur Verfügung steht. Dabei handelt es sich um einen bedarfsorientierten (Sammel-)Verkehr, der über Gemeinden, Gemeindeverbände oder Vereine organisiert ist. Um Jungfamilien zu unterstützen, ist bei der Erstellung des Angebotes darauf zu achten, dass die für Familien relevanten Ziele gut erreichbar und die Tarifgestaltung familienfreundlich ist. Die Fahrzeuge sollten außerdem ausreichend Stauraum für Kinderwagen, Roller o.Ä., bieten.		
AkteurInnen		
Gemeinde, Öffentliche Verkehrsbetriebe, Vereine, Sponsoren		
Good-Practice Beispiele		
Für Fahrten innerhalb der Gemeinde Ernstbrunn und ihrer Katastralgemeinden steht mit dem Bürgerbus "Ernsti-Mobil" eine Mikro-ÖV Lösung zur Verfügung. Einzelfahrten kosten 2,50€, pro Jahr werden ca. 2.200 Personen befördert. <u>Ansprechpartner:</u> Gemeinde Ernstbrunn Hr. Bürgermeister Horst GANGL E-Mail: gemeindeamt.ernstbrunn@netway.at Tel. 02576-2301-16 <u>Online-Information:</u> http://www.ernstbrunn.gv.at/Gemeindeamt_Politik/Wissenswertes/Buergerbus_Ernsti-Mobil_ In der Gemeinde Eichgraben und Paudorf wurde der gemeinnützige Verein ElektroMobil Eichgraben gegründet. Ziel ist die Beförderung von Personen, die über kein Kraftfahrzeug verfügen oder dieses nicht verwenden wollen oder in Ihrer Mobilität eingeschränkt sind. <table><tr><td><u>Ansprechpartner Gemeinde Eichgraben:</u> Hr. Vizebürgermeister Johannes Maschl E-Mail: johannes.maschl@evn.at Tel: 067681032672</td><td><u>Ansprechpartner Gemeinde Paudorf:</u> Hr. Oskar Scherer E-mai: info@paudorfmobil.at Tel.: 0676 408 78 33;</td></tr></table> <u>Online-Information:</u> https://www.eichgraben.at/mobilitaet-und-strasse/elektromobil-eichgraben/ https://www.paudorfmobil.at/mitarbeiter/ IST-Mobil ist ein Anrufsammeltaxi in verschiedenen Regionen in Österreich. Es ergänzt das öffentliche Verkehrsangebot in ländliche Regionen. <u>Ansprechpartner:</u> Hr. Robert Potocsnyek E-Mail: robert.potocsnyek@istmobil.at Tel: 0660/85 71934 <u>Online-Information:</u> https://istmobil.at/istmobil-regionen/bezirk-korneuburg-istmobil/	<u>Ansprechpartner Gemeinde Eichgraben:</u> Hr. Vizebürgermeister Johannes Maschl E-Mail: johannes.maschl@evn.at Tel: 067681032672	<u>Ansprechpartner Gemeinde Paudorf:</u> Hr. Oskar Scherer E-mai: info@paudorfmobil.at Tel.: 0676 408 78 33;
<u>Ansprechpartner Gemeinde Eichgraben:</u> Hr. Vizebürgermeister Johannes Maschl E-Mail: johannes.maschl@evn.at Tel: 067681032672	<u>Ansprechpartner Gemeinde Paudorf:</u> Hr. Oskar Scherer E-mai: info@paudorfmobil.at Tel.: 0676 408 78 33;	

Aufwand (am Beispiel ISTmobil)Kosten: hängen davon ab

- * wie viele Gemeinden ein flächendeckendes Mikro-ÖV System umsetzen wollen, Fixkosten werden auf diese aufgeteilt; ISTmobil operiert in der Regel ab 4 Gemeinden.
- * von der Einwohneranzahl, der zu bedienenden Fläche (Wegestrecken), der Zentrumsfunktion der teilnehmenden Gemeinden, Betriebszeiten, etc. im Schnitt € 5 – 13 / Einwohner je Gemeinde

Personalaufwand: Während der Planungsphase: Teilnahme eines Mobilitätsbeauftragten der Gemeinde an einem Startworkshop zur Evaluierung der Betriebszeiten und der besonderen Spezifika, Ansprechperson für Rückfragen und Abstimmungen. Kontrolle der Haltepunkterfassung nach Vorschlag von ISTmobil zu kontrollieren und freizugeben. Haltestelleschilder an den definierten Stellen aufhängen. Laufender Betrieb: Startworkshop mit der Bevölkerung, Bewerbung durch die Gemeinde über Gemeindekanäle (GR-Zeitung, Social Media, etc.), Koordination einer Bürgerinfoveranstaltung

Zeithorizont Umsetzung: ca. zwei Jahre

4.2 Bewusstseinsbildung – Information

Fußwege- & Radwegekarten mit Informationen für Familien
Beschreibung
Oft ist fehlendes Wissen über geeignete Verbindungsmöglichkeiten ein Hindernis bei der Nutzung aktiver Verkehrsmittel. Karten mit einem Fokus auf Fuß- und Radwege unterstützen bei der Routenplanung. Diese können öffentlich ausgehängt sein oder als gedruckte Karten zum Mitnehmen angeboten werden. Neben der vorhandenen Rad- und Fußinfrastruktur sollten Verbindungsmöglichkeiten für Alltagswege sowie attraktive Spazier- und Radrouten enthalten sein, die speziell für Erwachsene mit Kindern geeignet sind (Barriere-/ Hindernisfreiheit, städtebaulich/landschaftlich schöne Wege). Zusätzlich sollten andere für Familien relevante Informationen (z.B. Einkaufs-, Sitz-, Trinkmöglichkeiten, WC etc.) enthalten sein.
AkteurInnen
Gemeinde, Land, Bund, Tourismus,
Good-Practice Beispiele
Vom Land Niederösterreich wurden unter dem Stichwort „Radeln für Kids“ familienfreundliche Radtouren erstellt. Zu jeder Tour gibt es Informationsblätter, die Streckendetails wie Attraktionen für Familien, Einkehr- und Übernachtungsmöglichkeiten und Radserviceangebote enthalten. <u>Ansprechpartnerin:</u> Niederösterreich Werbung Frau Lisa Ribarich E-Mail: Lisa.Ribarich@noe.co.at Tel. +43 (0)2742/90 00 DW 19834 Fax DW 19804 <u>Online-Information:</u> https://www.niederoesterreich.at/radeln-fuer-kids https://www.niederoesterreich.at/ausflugsziele/a-mini-bikepark-annaberg Die Fußwege- bzw. Radwegekarten der Mobilitätsagentur Wien werden jährlich aktualisiert und beinhalten Informationen, die das Zufußgehen bzw. Radfahren in der Stadt einfacher machen. Die Fußwegekarte zeigt alle Verbindungen Wiens (inkl. Abkürzungen und Durchgänge), wobei fußgängerfreundliche Wege deutlich gekennzeichnet sind. Die Radwegekarte enthält das Radwegenetz, erste Hilfe für RadfahrerInnen (Pumpen, Radgeschäfte) sowie Fahrradverleihs. <u>Ansprechpartnerin:</u> Mobilitätsagentur Wien GmbH E-Mail: office@mobilitaetsagentur.at Tel: 01 4000 49900 <u>Online-Information:</u> https://www.wien.gv.at/verkehr/zufussgehen/fusswegkarte.html https://www.wien.gv.at/verkehr/radfahren/radkarte.html Die Mobilitätsagentur Wien bietet darüber hinaus auch Infomaterial für aktive Mobilität im Alltag mit Kindern an. <u>Online-Information:</u> https://www.wienzufuss.at/wp-content/uploads/sites/3/2017/03/MOBAG_Kinder_155x22_screen.pdf

Aufwand (am Beispiel Wien)

Kosten: abhängig von der Datengrundlage für Rad- bzw. Fußwegkarte; Wien ca. € 70.000, in der Folge laufende Druckkosten und Versandkosten

Personalaufwand: ca. ½ Stunden pro Woche im laufenden Betrieb (Anfragen beantworten, Versand)

Zeithorizont Umsetzung: ca. ein Jahr (Datengrundlage recherchieren, Kategorien für die Art der Wege überlegen, Kartografie, Druck, Logistik, Vertrieb, Kommunikationsarbeit)

Info-Apps für Familien (Routenplanung und wichtige Einrichtungen)
Beschreibung
Fuß- und Radwege-Apps bieten einerseits Informationen über das vorhandene Angebot und helfen andererseits bei der individuellen Fuß- und Radroutenplanung für Alltags oder Freizeitwege. Bei der Routensuche sollte auf die Suchkriterien von Jungfamilien Rücksichtgenommen werden können (z.B. Barriere-/ Hindernisfreiheit, städtebaulich/landschaftlich schöne Wege) Außerdem sollten weitere für Familien relevante Informationen (z.B. Einkaufs-, Trinkmöglichkeiten, Kindergarten/Schule, Ärzte, Mutter-Kind-Zentren, Freizeiteinrichtungen Radwerkstätten, Spielplätze, öffentlich zugängliche Luftpumpen/ Notfallreparatursets o.Ä.) integriert werden.
AkteurInnen
Gemeinde, Land, Bund, Tourismus
Good-Practice Beispiele
Die App „Gem2Go“ enthält Informationen zu Gemeindeeinrichtungen, Veranstaltungen und Terminen, Öffnungszeiten und vielem mehr und ist für alle Gemeinden in Österreich verfügbar. Diese könnte ggf. mit Informationen für Jungfamilien über nachhaltige Mobilität ergänzt werden. <u>Ansprechpartnerin:</u> RIS GmbH E-Mail: office@ris.at Tel: +43 (7252) 86186 0 <u>Online-Information:</u> https://www.gem2go.at/ oder https://info.riskommunal.net/ Die Mobilitätsagentur Wien bietet eine „Wien zu Fuß“- App an, die neben der Fußwegekarte eine für Fußwege optimierte Routenplanung enthält. Zusätzlich beinhaltet sie Points-of-Interest, vorgeschlagene Spazierrouten und einen Schrittzähler. <u>Ansprechpartnerin:</u> Mobilitätsagentur Wien GmbH E-Mail: office@mobilitaetsagentur.at Tel: 01 4000 49900 <u>Online-Information:</u> https://www.wien.gv.at/verkehr/zufussgehen/zufuss-app.html
Aufwand
Die Kosten, der Personalaufwand und zeitliche Horizont für die Entwicklung einer mobilen Applikation kann nicht pauschal beziffert werden. Diese hängen von mehreren Faktoren ab – wie z.B. auf welchen Endgeräten die App laufen soll, mit welchen Funktionen die App ausgestattet werden soll, welche Logik dahintersteht, ob Schnittstellen eingebunden werden sollen.

Willkommenspakete
Beschreibung
Bei der Geburt eines Kindes bekommen Jungfamilien oft Information über Angebote für Kinder in der Gemeinde (Kindergärten, Kinderärzte) sowie nützliche Tipps zum Umgang mit Kindern. In diesen „Willkommenspaketen“ sollten auch Informationen und Tipps für die tägliche Mobilität mit Babys und Kindern enthalten sein, wie z.B. Infos über Kinderradverleih, Karten über Rad- und Fußwege sowie Radabstellanlagen in der Gemeinde oder über den öffentlichen Verkehr in der Gemeinde. Neben Informationen könnten auch kleine Geschenke (z.B. Fahrscheine für den ÖV) oder Gutscheine (z.B. für ein Fahrradservice) beigelegt werden.
AkteurInnen
GemeindevertreterInnen, Handelstreibende
Good-Practice Beispiele
Willkommenspakete zur Geburt eines Kindes sind in vielen NÖ-Gemeinden üblich z.B. Hollabrunn, Leobersdorf, Kottlingbrunn. Infomaterial über Mobilitätsmöglichkeiten in der Gemeinde sind jedoch nicht enthalten. Die Stadt Wien bietet jungen Eltern einen Rucksack an, in welchem eine Kinderdecke, Jausenbox Warenproben und Informationsmaterial enthalten sind. Hier ist auch ein Infoblatt enthalten zum Thema „Aktiv mobil mit Kind“ sowie Hinweise auf verschiedene Webseiten, Broschüren mit weiterführender Information. <u>Ansprechpartnerin:</u> Kinder- und Jugendhilfe der Stadt Wien MA11 Fr. Andrea Friemel E-Mail: Andrea.Friemel@wien.gv.at Tel: 01400090614 <u>Online-Information:</u> https://www.wien.gv.at/menschen/kind-familie/baby/wickelrucksack.html
Aufwand
Wenn Infomaterialien über aktive Mobilität vorhanden sind, ist das Hinzufügen von Infomaterialien zu Willkommenspaketen mit wenig Aufwand für die Gemeinde verbunden. Das Suchen von Sponsoren (z.B. Gutschein für Fahrradservice) erfordert einen kurzfristigen Personalaufwand.

Mobilitätsberatung
Beschreibung
Eine individuelle Mobilitätsberatung hilft dabei, das eigene Mobilitätsverhalten zu hinterfragen und Alternativen aufzuzeigen. Eine speziell geschulte Person ermittelt die Auswirkungen des aktuellen Verkehrsverhaltens auf die Familien (z.B. Kosten) bzw. die Familienmitglieder (z.B. Zeit, Bewegung) und die Umwelt (z.B. Schadstoffe). Darauf aufbauend werden individuell angepasste Alternativen erarbeitet und deren Auswirkungen berechnet und dem aktuellen Mobilitätsverhalten gegenübergestellt. Der Fokus sollte dabei auf multimodale Lösungen und aktive Mobilitätsformen gelegt werden. Dieses Service kann in Form eines face2face Gesprächs in einer von der Gemeinde eingerichteten Mobilitätsberatungsstelle erfolgen. Ebenfalls ist Dialogmarketing eine Option, bei der Haushalte mit Kleinkindern postalisch kontaktiert und ihnen ein Portfolio an möglicher Information zur Auswahl gestellt wird. Dies können beispielsweise Informationen über Kindergärten, Kinderärzte, Kinderradverleih, Karten über Rad- und Gehwege in der Gemeinde oder das Angebot einer persönlichen Mobilitätsberatung für ihre täglichen Wege enthalten. Nur jene Information, an denen der Haushalt interessiert ist, wird anschließend im Detail dem Haushalt zugeschickt.
AkteurInnen
Gemeinde, Mobilitätscoach
Good-Practice Beispiel 1 Mobilitätsberatung face2face
Im Projekt ProMoBiE "Professionelle Mobilitätsberatung für Multimodale Verkehrsangebote im Kontext der Elektromobilität" wurde ein unternehmensübergreifendes Schulungskonzept zur Qualifizierung eines Mobilitätscoach entwickelt. Die Beratung hat zum Ziel, <u>in persönlichen Gesprächen</u> das Mobilitätsverhalten und die Bedürfnisse von Familien und Einzelpersonen zu ermitteln und daraus konkrete Vorschläge für die Nutzung von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln abzuleiten. Ziel ist es, die Vielfalt des multimodalen Mobilitätsangebotes aufzuzeigen. <u>Ansprechpartner:</u> VCD – Verkehrsclub Deutschland e.V. E-Mail: mail@vcd.org Tel: +49 30 28 03 51-0 <u>Online-Information:</u> https://www.vcd.org/themen/multimodalitaet/schwerpunktthemen/mobilitaetsberatung/
Good-Practice Beispiel 2 Dialogmarketing
Im EU-Projekt SWITCH wurde eine Toolbox für <u>Dialogmarketingkampagnen</u> für den Umstieg auf aktive Mobilität zusammengestellt und in fünf europäischen Städten mit Erfolg erprobt. <u>Ansprechpartner:</u> Universität für Bodenkultur – Institut für Verkehrswesen Hr. Roman Klementsitz E-Mail: roman.klementsitz@boku.ac.at Tel: 0147654 85618 <u>Online-Information:</u> https://www.switchtravel.eu/

Unterstützung für Gemeinden

Das Klimabündnis bietet jährlich einen Lehrgang zum „**Kommunalen Mobilitätsbeauftragten**“ an. Dieser vermittelt fundiertes Wissen zu Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Klimawandel.

Ansprechpartnerin:

Klimabündnis Österreich

Frau DI Irene Schrenk

E-Mail: irene.schrenk@klimabuendnis.at

Tel: 01/581 5881 – 18

Online-Information: https://www.klimabuendnis.at/lehrgaenge/_mobilitaetslehrgang

Kosten: € 880 regulärer Preis, €780 für Klimabündnisgemeinden

Förderungen: NÖ Bildungsscheck (bis zu 75% der Kursgebühr)

<https://www.umweltgemeinde.at/foerderung-bildungsscheck>

Bzw. Landesförderungen: <https://www.klimabuendnis.at/lehrgaenge/lehrgaenge-fortbildungen>

Aufwand (Kurs Mobilitätsbeauftragte/r)

Kosten: € 880 regulärer Preis, €780 für Klimabündnisgemeinden

Förderungen: NÖ Bildungsscheck (bis zu 75% der Kursgebühr)

<https://www.umweltgemeinde.at/foerderung-bildungsscheck>

Bzw. Landesförderungen: <https://www.klimabuendnis.at/lehrgaenge/lehrgaenge-fortbildungen>

Personalaufwand: vier Tage je 8 Stunden

Role Models
Beschreibung Unter einem Role Model versteht man eine bekannte und angesehene Person, die durch öffentliche Auftritte die Aufmerksamkeit und das Bewusstsein für aktive Mobilität erhöht. Dabei werden Wege, bei denen das Role Model aktiv unterwegs ist (z.B. BürgermeisterIn beim Radfahren in die Arbeit), werbewirksam aufbereitet. Entscheidend ist, dass diese Aktionen und Aktivitäten regelmäßig organisiert werden, um längerfristig Effekte zu erzielen. Idealerweise sollte das Role Model auch in einer entsprechenden familiären Situation sein (z.B. PolitikerInnen, SportlerInnen mit kleinem Kind). Wichtig ist zudem, dass der/die BürgermeisterIn regelmäßig radelt, nicht nur zu bestimmten Wettbewerben/Anlässen, um langfristig als Vorbild zu dienen. Neben bekannten Persönlichkeiten können auch BürgerInnen, die regelmäßig zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs sind, sich in einem Blog oder Kolumne in der Gemeindezeitung vorstellen und über ihre Mobilität im Alltag berichten, aber auch über ihre Motivation und die Herausforderungen, die sie dabei erleben.
AkteurInnen GemeindevertreterInnen, bekannte Persönlichkeit des öffentlichen Lebens, begeisterte RadfahrInnen und FußgängerInnen
Good-Practice Beispiel Beim Tiroler Fahrradwettbewerb im Jahr 2018 haben 16 Bürgermeister von Tiroler Gemeinden an einer speziellen Radl-Challenge mit dem Motto "Keine Gnade für die Bürgermeister-Wade" einen Monat lang teilgenommen, um der Kampagne zusätzliche Aufmerksamkeit und Unterstützung zu geben. <u>Ansprechpartnerin:</u> Klimabündnis Tirol E-Mail: tirol@klimabuendnis.at Tel.: 0512-583558 <u>Online-Information:</u> https://tirol.radelt.at/aktuelles/tiroler-buergermaster-challenge
Aufwand Sofern es bereits bekannte Persönlichkeiten gibt, die regelmäßig Radfahren oder zu Fuß gehen, gilt es dies nur noch zu bewerben. Auch das Finden von Personen, die blogartig in der Gemeindezeitung über ihre Alltagserfahrungen als RadfahrerIn bzw. FußgängerIn in der Gemeindezeitung berichten, ist mit einem überschaubaren Aufwand für die Gemeinde verbunden.

4.3 Bewusstseinsbildung – Events

Aktionen mit Kindergärten und Schulen
Beschreibung
In Zusammenarbeit mit Kindergärten und Schulen werden Aktionen oder Aktionstage organisiert, bei denen Kinder auf die Bedeutung aktiver Mobilitätsformen für ihre Gesundheit sowie das Klima aufmerksam gemacht werden. Unter der Anleitung von Fachleuten können die Kinder verschiedenste Fahrzeuge (z.B. Roller, Lauf- oder Fahrräder) ausprobieren bzw. deren Nutzung erlernen und so ihre Radkompetenzen steigern. An diesem Tag können in der Gemeinde Straßenzüge gesperrt, Informationsstände und Mitmachstationen aufgebaut werden oder einfach die bestehende Infrastruktur mit dem Fahrrad oder zu Fuß mit den Kindern und Jungfamilien zusammen erkundet werden. Begleitend können Schulungen zu verschiedenen Themen wie Verkehrsregeln, Unfallvermeidung, verkehrssichere Fahrräder, Fahrradhelme, etc. angeboten werden. Dabei bestehen auch verschiedene Möglichkeiten die Eltern einzubinden.
AkteurInnen
GemeindevertreterInnen, Experten für aktive Mobilität, KindergartenpädagogInnen bzw. SchullehrerInnen und -leiter, Exekutive, Eltern
Good-Practice Beispiele
Im Zuge der Europäischen Mobilitätswoche fand in der Gemeinde Silz eine Aktion mit dem Kindergarten und der Volksschule statt, Kindergarten- und Volksschulkinder hängten Infozettel an parkende Pkws mit der Bitte, autofreie Tage zu nehmen. Am Autofreien Tag selbst marschierten die Kinder mit selbstgemachten Fähnchen, Baumbehang, Aktionszetteln und Luftballons durch Silz und sangen dazu ein „Nimm-Autofrei“-Lied. <u>Ansprechpartner:</u> Klimabündnis Österreich Herr Simone Profus E-Mail: simone.profus@klimabuendnis.at Tel: 0512 / 583558 21, <u>Online-Information:</u> http://www.regionalbahntag.at/site/tirol/archiv/article/291.html Die Gemeinde Munderfing fördert im Rahmen des Projekts „Sicher bewegt“, Alltagsbewegung von Volksschulkindern. Die Gemeinde, die Volksschule, der Elternverein und engagierte Bürger/innen erarbeiten sicher begehbbare Schulwege. An den eigens gekennzeichneten Elternhaltestellen treffen sich die Kinder, um gemeinsam zur Schule zu gehen. Die Erfahrungen aus dem Projekt sollen als Leitmodell für weitere Gemeinden dienen. Gefördert wird das Projekt unter anderem durch den Fonds Gesundes Österreich (FGÖ). <u>Ansprechpartnerin:</u> Volksschule Munderfing Frau Elfriede Stadlinger E-mail: s404321@schule-ooe.at Tel: 07744/6225 <u>Online Information:</u> https://www.munderfing.at/kundenservice/verkehr-und-mobilitaet/fussgaenger/sicher-bewegt/

Good-Practice Beispiele

In Wien wird die **Kidical Mass** organisiert, bei der eine Gruppe von Kindern und Eltern gemeinsam geschützt durch die Polizei durch die Stadt fährt, um darauf aufmerksam zu machen, dass sichere Infrastruktur fehlt, damit mehr Kinder ihre täglichen Wege mit dem Fahrrad erledigen können.

Ansprechpartnerin:

Radlobby

E-Mail: wien@radlobby.at oder kontakt@kidicalmass.at

Tel: +43-1-919 50 19

Online-Information: <http://www.kidicalmass.at/>

In der Broschüre „**Aktiv gesund zu Kindergarten & Schule**“ wurde jene Institutionen zusammengefasst, die verschiedenen Angebote der Mobilitätsbildung für Kindergärten und Volksschulen bereitstellen.

Online Information:

https://www.wienzufuss.at/wpcontent/uploads/sites/3/2019/12/Ma%C3%9Fnahmenbrosch%C3%BCre_Aktiv-Gesund.pdf

Aufwand

Sofern Kooperationen mit Bildungseinrichtungen, Vereine, etc. bereits vorhanden sind, ist diese Maßnahme mit einem geringen finanziellen und personellen Aufwand verbunden. Wichtig ist eine Person für die Koordination vorzusehen, um qualitätsvolle Kooperationen entstehen lassen zu können.

Errichtung von temporären Spielstraßen
Beschreibung Für temporäre Spielstraßen werden Straßenzüge in der Gemeinde für den motorisierten Verkehr gesperrt und zum Spielen für Kinder freigegeben. Neben den verkehrsorganisatorischen Maßnahmen erfordert eine temporäre Spielstraße die Einrichtung von Spielstationen, die in Zusammenarbeit mit Kindergärten und Schulen erarbeitet werden können. Zusätzlich können Stände mit Information über die Vorteile aktiver Mobilität errichtet und „Fahrradprobierstationen“ angeboten werden. Die Durchführung der Spielstraße soll Eventcharakter haben und über Kindergärten und Schulen hinaus in der Gemeinde beworben werden. Über die durchgeführten Aktivitäten in der Spielstraße selbst soll aktiv in den lokalen Medien berichtet werden.
AkteurInnen Gemeinde, Exekutive, Kindergärten, Schule, Experten für aktive Mobilität, Fahrradexperten
Good-Practice Beispiel Beispiele Unter dem Titel „Transformation - StraßenPARK – FairSpace“ unterstützt der Verein Walk Space Gemeinden bei der Umgestaltung von Straßenräume in Orte der Begegnung in Kooperation mit Kommunen und gegebenenfalls lokalen KooperationspartnerInnen (wie z.B. Kaufmannschaft, Schulen) <u>Online Information:</u> https://www.walk-space.at/index.php/bewusstsein/strassenpark In Wien werden ausgewählte Straßenabschnitte regelmäßig für den motorisierten Verkehr gesperrt und Kinder zum Spielen zur Verfügung gestellt. Dabei werden einen Nachmittag lang Aktivitäten wie Basteln, Turnen, Radfahren oder Ballspielen im gesperrten Straßenraum ermöglicht. BetreuerInnen sorgen für einen sicheren Rahmen und animieren Kinder durch Spielmaterialien zum Mitmachen. <u>Ansprechpartnerin:</u> MA 13 Bildung und Jugend E-Mail: jugend@ma13.wien.gv.at Tel: 014000 84 329 <u>Online-Information:</u> https://www.wien.gv.at/freizeit/bildungjugend/jugend/spielstrasse.html Leitfaden für die Veranstaltung von Straßenfesten https://www.graetzloase.at/files/files/Leitfaden_Veranstaltungen.pdf
Aufwand <u>Kosten:</u> Bei Kooperationen können die Kosten niedrig gehalten werden <u>Personalaufwand:</u> eine Ansprechperson für Umsetzung vorsehen ca. 1 Stunde/Woche <u>Zeithorizont Umsetzung:</u> zwei bis sechs Monate (betreuend Organisationen finden z.B. Vereine, Kindergärten, Schulen, gesperrten Straßenabschnitt und Termin der Sperrung festlegen, notwendige Erfordernisse klären z.B. welche Verkehrszeichen sind notwendig, Terroraschranke; Spielstraße bewerben)

Teststation für Lastenfahrräder & Fahrradflohmkt inkl. Fahrradservice
Beschreibung
Ein von der Gemeinde organisiertes Event mit einer Teststation für Lastenfahrräder und einem Fahrradflohmkt sollte an einem zentralen Ort in der Gemeinde stattfinden und Privatpersonen aber auch lokalen HändlerInnen die Möglichkeit bieten, Fahrräder und Zubehör zu verkaufen. Idealerweise ist auch einE FahrradmechanikerIn vor Ort, die ggf. anfallende Reparaturen direkt vornehmen kann. Im Idealfall findet ein zusätzliches Rahmenprogramm statt, das auf die Vorteile aktiver Mobilität hinweist und BesucherInnen zum Radfahren animiert. Durch die Organisation einer Teststation können Jungfamilien verschiedene Modelle von Lastenrädern und Fahrradanhängern für den Kindertransport ausprobieren. Gleichzeitig werden Jungfamilien dabei unterstützt günstige Fahrräder zu erstehen.
AkteurInnen
Gemeinde, Privatpersonen, Handelstreibende, Vereine
Good-Practice Beispiele
In der burgenländischen Gemeinde Mattersburg wurde und wird im Rahmen des Aufbaus eines Lastenradsharingsystems, die Möglichkeit geboten Lastenräder zu testen. <u>Ansprechpartnerin:</u> Energy Changes Projektentwicklung GmbH Frau Claudia Leichtfried E-Mail: claudia.leichtfried@energy-changes.com Tel: 02626 / 62332 – 16 <u>Online-Information:</u> www.klimaentlaster.at https://www.meinbezirk.at/mattersburg/c-lokales/erste-lastenraeder-zur-klimaentlastung-im-burgenland_a3614079 Die Mödlinger Fahrradbörse wird jedes Jahr zu Frühlingsbeginn abgehalten. Privatpersonen können dort gebrauchte Fahrräder kaufen oder bis zu drei Fahrräder verkaufen. 10 Prozent des Verkaufspreises werden an ein Sozialprojekt gespendet. <u>Ansprechpartner:</u> Hr. Gerhard Metz; E-Mail: gerhard.h.metz@gmail.com Tel: 0664/2107054 <u>Online-Information:</u> https://www.moedling.at/12_Moedlinger_Fahrradboerse
Aufwand (am Beispiel Fahrradbörse)
<u>Kosten:</u> ca. € 700 (Gebrauchsabgabe, Werbung z.B. Plakate, Flyer; Heurigentische, Baugitter, Radständer) exkl. Personalkosten für Organisation oder z.B. RadmechanikerInnen <u>Personalaufwand:</u> am Tag der Fahrradbörse fürs erste Event ca. 5 Personen; wenn Fahrradbörse gut angenommen ca. 10-15 Personen (ehrenamtliche Mitarbeit!) <u>Zeithorizont Umsetzung:</u> bis eine Fahrradbörse von der Bevölkerung gut angenommen wird, dauert es einige Jahre

Gewinnspielaktionen
Beschreibung
Gewinnspielaktionen sind zielorientierte Motivationskampagnen, die Bewusstsein für eine Verhaltensänderung schaffen sollen. Im Bereich aktiver Mobilität sind diese Kampagnen vor allem geprägt durch „Mitmachaktionen“. Dies erfolgt zumeist in Form spielerischer Wettkämpfe oder Gewinnspiele, in dem zu Fuß Gehen oder Rad fahren belohnt wird. Dies kann beispielsweise durch einen Spielepass erfolgen, der von beteiligten Einrichtungen in der Gemeinde abgestempelt wird. Gemeinden können auch auf bestehende überregionale Angebote zurückgreifen und diese aktiv bewerben und unterstützen. Oft werden über diese Aktionen zusätzlich Informationen über die Vorteile aktiver Mobilität transportiert (z.B. Gesundheits- oder Umweltaspekte).
AkteurInnen
Gemeinde, Kaufmannschaft, Sponsoren für Gewinnspiel
Good-Practice Beispiele
„40 Tage ohne Elterntaxi“ war im Jahr 2016 eine Kampagne in Velden, bei der Kinder auf einem Mitmachkalender in Form eines Baums die Blätter entsprechend dem genutzten Verkehrsmittel in die Schule färbig anmalten (grün: zu Fuß, mit dem öffentlichen Verkehr, Rad oder Roller, gelb: mit dem „Elterntaxi“, wobei man von jemanden mitgenommen wurde, rot: alleine mit dem Elterntaxi). <u>Ansprechpartner:</u> Klimabündnis Herr Christian Finger (Klimabündnis) E-Mail: christian.finger@klimabuendnis.at Tel: 0699/12260601 <u>Online-Information:</u> https://mobilitaetsprojekte.vcoe.at/40-tage-ohne-elterntaxi In der Region Thayaland wurde von 2014 bis 2019 ein Gewinnspiel organisiert, bei dem alle, die das Fahrrad beispielsweise zum Einkaufen oder für den Arztbesuch benutzen, einen Stempel im „RADL PASS“ bekommen, der zur Teilnahme an einem Gewinnspiel berechtigt. Teilnehmende Einrichtungen wurde mit einem Aufkleber sichtbar gemacht bzw. in einer Liste auf der Homepage angeführt. versehen Die Gewinne wurde gesponsert, die Gewinnziehung erfolgte im Rahmen einer großen Abschlussfeier. <u>Ansprechpartnerin:</u> Zukunftsraum Thayaland Frau Beate Grün E-Mail: office@thayaland.at Tel: 0664/232 61 70 <u>Online-Information:</u> http://www.thayaland.at/radl-pass/
Aufwand (am Beispiel Thayaland)
<u>Kosten:</u> Personalkosten, Layout und Druckkosten für RadlPass, Werbungskosten, Kosten für Abschlussveranstaltung, für Preise wurden Sponsoren (lokalen Betriebe) gefunden, <u>Personalaufwand:</u> für Organisation und Koordination eine Person sowie Radbeauftragte der Gemeinden

4.4 Bewusstseinsbildung – Anreize

Familienermächtigungen für lokale Einrichtungen (Freizeit und Einkauf)
Beschreibung
Lokale und regionale Freizeit- und Einkaufsmöglichkeiten, welche gut zu Fuß mit dem Rad oder öffentlich erreichbar sind, bieten Ermäßigungen für Jungfamilien an um positive Anreize für den Einkauf „im Ort“ oder die Nutzung lokaler Einrichtungen zu setzen. Dabei sollte es sich um Angebote handeln, die den Bedürfnissen von Jungfamilien (z.B. Lebensmittelhandel, Spielwarenhandel, Bäder, kinderfreundliche Lokale, etc.) entsprechen. Je mehr lokale AnbieterInnen Ermäßigungen anbieten, desto attraktiver wird es für Jungfamilien ihren Alltag „im Ort“ zu verbringen. Diese Maßnahme inkludiert idealerweise auch „Rabatte für Fahrradservice“. Fahrräder benötigen ein regelmäßiges Service damit das Fahren Spaß macht und sie auch genutzt werden.
AkteurInnen
Gemeinde, Handelstreibende
Good-Practice Beispiel
Die Arbeiterkammer Kärnten bietet einen Fahrrad-Check zum Sonderpreis an. Gegen Vorlage eines AK-Gutscheins können Interessierte ihr Fahrrad zum Preis von € 29 servicieren lassen und fit für den Frühling machen. <u>Online Information:</u> https://kaernten.arbeiterkammer.at/AK_Fahrrad-SCHECK2020 Die Familien-Erlebniskarte Vorderland bietet Familien eine günstige Möglichkeit, eine Saison lang die Skilifte, Eislaufplätze, Schwimmbäder und verschiedene weitere Angebote zu nutzen. Idealerweise sollte die Vergünstigung mit einer umweltfreundlichen Anreise verbunden sein. Dies ist bei der Erlebniskarte Vorderland nicht der Fall. <u>Ansprechpartnerin:</u> Marktgemeinde Rankweil Fr. Tanja Schroller E-Mail: tanja.schroller@rankweil.at Tel: +43 5522405 1401 <u>Online-Information:</u> https://www.vorderland.com/die-region/projekte-aktivitaeten/familien-erlebniskarte-vorderland

Förderungen beim Radkauf (z.B. mitwachsende Kinderräder)

Beschreibung

Das „mitwachsenden Kinderrad“ ist ein Geschäftsmodell, das es ermöglicht, gegen einen kleinen Aufpreis zu klein gewordene Kinderfahrräder gegen das nächstgrößere Modell auszutauschen. Außerdem können Ermäßigungen beim Kauf von Lastenrädern oder Fahrradanhängern für den Kindertransport gewährt werden, da diese auch als Fahrrad für noch nicht fahrtüchtige Kinder betrachtet werden können. Diese Maßnahme kann idealerweise mit der Maßnahme „Familienermäßigungen für lokale Einrichtungen“ kombiniert werden.

AkteurInnen

Gemeinde, Land, Bund, Handelstreibende

Good-Practice Beispiele

MiRa - das mitwachsende Kinderrad ist ein Angebot des Radgeschäfts United in Cycling in Wien, bei dem Kinderräder ab 9 €/Monat gemietet und bei Bedarf für das nächstgrößere Modell getauscht werden.

Ansprechpartner:

United in Cycling

E-Mail: office@unitedincycling.com

Tel.: +4312648343

Online-Information: <https://mira.bike/>

Die **Gemeinde Altach** fördert die Anschaffung eines Fahrradanhängers seit mehr als 15 Jahren, wenn ein Kleinkind Teil der Familie ist. Das Angebot wird gut genutzt.

Ansprechpartnerin:

Frau Silke Vigl

Email: silke.vigl@altach.at

Tel.: 05576 71 78 – 141

Online-Information: <https://altach.at/news/fahrradanhaenger-werden-gefoerdert>

Aufwand (am Beispiel Altach)

Kosten: die Gemeinde Altach fördert einen Fahrradanhänger bis zu einem Maximalbetrag von €150/Anhänger. Pro Jahr fallen zwischen € 2500 und € 3500 Kosten an.

Personalaufwand: ca. 10 min bis max. 20 min pro FörderansucherIn, pro Jahr ca. fünf Stunden

Finanzielle Anreize bei Verzicht auf einen privaten Pkw
Beschreibung
Wer nachweislich auf die Nutzung oder den Besitz eines privaten Pkw verzichtet, erhält finanzielle Unterstützung in Form von Einkaufsgutscheinen für örtliche Geschäfte, Jahreskarten für den öffentlichen Verkehr, finanzielle Vergünstigungen für die Nutzung von CarSharing Angeboten etc. Nicht mehr benötigte Stellflächen für Pkw können in gemeinschaftlich genutzte Flächen (z.B. Spielplätze) umgewandelt werden.
AkteurInnen
Vereine, Handelstreibende, Gemeinde, Sponsoren für Gutscheine
Good-Practice Beispiel
In dem von der Stadtgemeinde Mödling initiierten Projekt „Radfahren und Einkaufen in der Velocity“ hatten radfahrende KundInnen bereits 2012 die Möglichkeit Stempel zu sammeln. In zahlreichen Mödinger Geschäften, gekennzeichnet mit dem Aktionslogo, lagen Folder mit Informationen zur Velocity Mödling auf. Die Folder enthielten den Sammelpass. Wer sechs Stempel aus unterschiedlichen Geschäften hatte, erhielt bei den örtlichen Fahrrad-Fachbetrieben einen Fahrradkorb und nahm zusätzlich an einem Gewinnspiel teil. Die Einkaufskörbe sollten die BürgerInnen anregen auch größere Einkäufe mit dem Rad zu erledigen. <u>Online Information:</u> https://www.moedling.at/Radbericht_Moedling_2012 Die Radlobby Melk organisiert in Kooperation mit dem Verein Zunftszeichen (=Verein Melker Wirtschaft) mit Unterstützung der Stadtgemeinde Melk die Aktion „Einkaufen mit Fahrrad & zu Fuß“. Dabei kann ein RADLpass bzw. WADLpass im Rathaus und in teilnehmenden Geschäften abgeholt werden. Dieser wird bei jedem Einkauf per Fahrrad oder zu Fuß abgestempelt. Vollständig gestempelte Pässe gelten als Gewinnlos für eine Verlosung, bei welcher Fahrräder, Waldviertler-Schuhe, Jahreskarten für das Schwimmbad und die Stadtbücherei und weiterer Preise gewonnen werden können. Ansprechpartner: Herr Christian Höller E-Mail: melk@radlobby.at Tel: +43 676 7441877 <u>Online Information:</u> http://www.melk.gv.at/de/RADLpass_WADLpass
Aufwand (Radlpass Melk)
<u>Kosten:</u> ca.€ 1500 im ersten Jahr (Produktion der Stempel, Design Pässe/Flyer, Druck, Verteilung etc.) und in den Folgejahren ca. € 400 – Kosten wurden vom Verein und Radlobby getragen. Der Verein Zunftszeichen hat im ersten Jahr eine NAFES Förderung bekommen (ca. 30% der Kosten wurden abgedeckt) <u>Personalaufwand:</u> kein Personalaufwand für Gemeinde, Personalaufwand wie Pressearbeit, Betreuung der teilnehmenden Unternehmen, Organisation der Verlosung, etc. wurden von Radlobby und Verein Zunftszeichen geteilt. <u>Zeithorizont Umsetzung:</u> einige Monate

4.5 Bewusstseinsbildung - Policies

Beteiligung von Jungfamilien im Planungsprozess
Beschreibung
Die Einbindung von Jungfamilien bzw. werdender Eltern in Planungs-/Gestaltungsprozesse ermöglichen es, die Bedürfnisse von Jungfamilien frühzeitig zu berücksichtigen. Somit werden Prozesse und Strukturen geschaffen, welche dazu führen, dass durch die Umsetzung von Planungsergebnissen die Attraktivität der Gemeinde für Jungfamilien positiv beeinflusst wird.
AkteurInnen
Gemeinde, BürgerInnen
Good-Practice Beispiel
Die Marktgemeinde Krieglach hat sich im Zuge des Audits „Familienfreundliche Gemeinde“ dazu verpflichtet, in einem Zeitraum von drei Jahren in Form eines Beteiligungsprozesses Vorschläge zu erarbeiten, wie die Familienfreundlichkeit weiter verbessert werden kann. <u>Ansprechpartnerin:</u> Frau Bürgermeisterin Regina Schrittwieser E-mail: bgm.schrittwieser@krieglach.gv.at Tel.: 06641146385 <u>Online-Information:</u> http://www.krieglach.at/audit-familienfreundlichegemeinde-und-kinderfreundliche-gemeinde/
Aufwand
Sich als „familienfreundliche Gemeinde“ zertifizieren zu lassen ist mit einem längeren Prozess verbunden (ca. drei Jahre). BürgerInnen an der Verkehrspolitik teilhaben zu lassen, kann hingegen unbürokratisch durchgeführt werden. Wichtig ist die Anliegen der BürgerInnen ernst zu nehmen und Partizipationsverfahren nicht nur formal einzuführen, ohne die Wünsche bzw. Meinungen der BürgerInnen zu berücksichtigen.

MobilitätsbeauftragteR
Beschreibung
Durch die Ernennung einer bzw. eines Mobilitätsbeauftragten in der Gemeinde kann sichergestellt werden, dass die Mobilitätsbedürfnisse aller VerkehrsteilnehmerInnen bei der Planung gleichermaßen berücksichtigt werden. Mobilitätsbeauftragte sind speziell zu den Themen Mobilitätsmanagement und Mobilitätspolitik geschulte Personen, die auch über die großräumigen Zusammenhänge zwischen Mobilität, Siedlungsstruktur, Bewegung und Umweltauswirkungen Kenntnis besitzen. Sie agieren außerdem als WissensvermittlerInnen für EntscheidungsträgerInnen, um innerhalb der Gemeinde günstige Rahmenbedingungen für aktive Mobilität und die Bedürfnisse von Jungfamilien zu schaffen und die allgemeine Akzeptanz zu stärken.
AkteurInnen
GemeindevertreterIn
Good-Practice Beispiele
Die Gemeinde Braunau hat seit 2019 einen Radfahrbeauftragten, der sich einerseits darum kümmert, dass im Verkehrsausschuss die Bedürfnisse der RadfahrerInnen mitberücksichtigt werden. Gleichzeitig ist er Ansprechperson für alle Sorgen und Wünsche der BürgerInnen rund ums alltägliche Radfahren in Braunau. <u>Ansprechpartner:</u> Herr Markus Dutzler Sprechstunde Freitag 8:00-9:00 Tel: 07722 – 808-0 <u>Online-Information:</u> https://www.braunau.at/Neuer_Radfahrbeauftragter_fuer_unsere_Stadt
Voraussetzungen
Damit Mobilitätsbeauftragte in der Gemeinde auch tatsächlich etwas bewegen können ist * eine engagierte Person einzusetzen * die politische Unterstützung der Bürgermeisterin bzw. des Bürgermeisters notwendig * dem Mobilitätsbeauftragten ein Budget zur Verfügung zu stellen, um Aktionen durchführen zu können * eine Vernetzung mit den umliegenden Gemeinden bzw. Mobilitätsbeauftragten sinnvoll und notwendig.

Verkehrskonzept „Aktive Mobilität“
Beschreibung
Die Entwicklung eines Verkehrskonzeptes zum Thema „Aktive Mobilität“ oder eine Schwerpunktsetzung auf aktive Mobilität innerhalb eines Verkehrskonzeptes einer Gemeinde ist ein wesentlicher Schritt, um Ziele und Maßnahmen diesbezüglich zu formulieren. GemeindevertreterInnen erhalten so einen Leitfaden und ein Argumentarium, um langfristig aktive Mobilität in den Fokus der Verkehrsplanung zu rücken.
AkteurInnen
Gemeinde, VerkehrsplanerInnen
Good-Practice Beispiel
Die Gemeinde Hollabrunn hat ein Verkehrskonzept ausgearbeitet, bei dem der Fokus auf mehr Radverkehr, langsameren KFZ-Verkehr, attraktive Fußwege und ein Stadtwachstum mit nachhaltiger Mobilität gelegt wird. <u>Online-Information:</u> https://www.hollabrunn.gv.at/gemeinden/user/31022_17/dokumente/verk_Verkehrskonzept2016.pdf Die Stadt Wien setzt sich im Step 2025 zum Ziel, die Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr und somit für die aktive Mobilität zu verbessern. <u>Online-Information:</u> https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008390b.pdf
Voraussetzungen
Um den Verkehrsanteil am Gehen und Radfahren zu fördern, braucht es • einen kontinuierlichen Prozess → aktiv Mobilität zu fördern braucht Zeit • Strategien und SMART-Ziele (smart = spezifisch, messbar, akzeptiert, realistisch und terminiert) • klare Zuständigkeiten (eine hauptverantwortliche Person/Gemeinde) und ein Budget • regelmäßige und vielfältige Arten von Bewusstseinsbildung • eine Einbeziehung der Bevölkerung • vorausschauende Raumplanung für innerörtliche Verbindungswege • Vernetzung mit den umliegenden Gemeinden

4.6 Fördermöglichkeiten für Gemeinden

Förderungen spielen für die Umsetzung von Maßnahmen eine wesentliche Rolle. Gemeinden haben unterschiedliche Möglichkeiten Förderungen in Anspruch zu nehmen. Tabelle 3 gibt einen Einblick in potenzielle Förderstellen auf bundesweiter Ebene.

Tabelle 3: Bundesweite Förderstellen

Förderstelle	Was wird gefördert?
Austrian Energy Agency	Eine Förderdatenbank zu den Themen Energie, Mobilität und Forschung, in welcher speziell nach Förderungen für Gemeinden gefiltert werden kann: https://www.energyagency.at/fakten-service/foerderungen/oesterreichweit.html
Cargobike.jetzt	Auf dieser Seite wird ein Überblick über Fördermöglichkeiten von Lastenrädern in Österreich gegeben. Die unterschiedlichen Fördermöglichkeiten sind nach Bundesländern geordnet. https://www.cargobike.jetzt/tipps/cargobike-kaufpraemien/
Fond Gesundes Österreich	Aktive Mobilität zu fördern, bedeutet auch einen Beitrag zur Gesundheit der Bevölkerung zu leisten und zu einem intakten Gemeindeleben beizutragen. Maßnahmen im Mobilitätsbereich sind daher auch mitunter im Gesundheitsbereich förderbar. Der Fond Gesundes Österreich bietet unter dem Thema „Kommunales Setting – Soziale Unterstützung, Teilhabe und Zusammenhalt in Nachbarschaften“ Fördermöglichkeiten https://fgoe.org/foerderschwerpunkt_kommunales_setting
Klimaaktiv	Radverkehrsmaßnahmen wie beispielsweise Falträder, Fahrradanhänger, Fahrradbeauftragte und Bewusstseinsbildung für den Radverkehr werden je nach Förderbonus mit bis zu 50 % (Gebietskörperschaften) gefördert. Es werden kostenlose Beratungsgespräche für Gemeinden angeboten. www.klimaaktivmobil.at/gemeinden
Klima und Energiefond	Förderungsmittel für Mobilitätsmanagementmaßnahmen im Rahmen des Programms für ländliche Entwicklung (LE 14-20). Gefördert werden unter anderem klimafreundliche Mobilitätslösungen, die zur Forcierung des Rad- und Fußgängerverkehrs beitragen, wie z.B. Radwege, Radabstellanlagen in Kombination mit Radwegen https://www.umweltfoerderung.at/betriebe/mobilitaetsmanagement/navigator/mobilitaetsmanagement-1/mobilitaetsmanagement-eler-1.html
Klima- und Energiemodellregion	Der Klima- und Energiefonds bietet rund 111 verschiedene Förderprogramme an unter anderem auch Klimaenergiemodellregion zu werden. https://www.klimaundenergiemodellregionen.at/werden-auch-sie-klima-und-energie-modellregion/
Kommunal Kredit Public Consulting	Förderungen zu den Themen Mobilität und Energie werden aufgelistet und Kontaktpersonen genannt. https://www.umweltfoerderung.at/alle-foerderungen.html

Förderstelle	Was wird gefördert?
LEADER	LEADER ist eine Gemeinschaftsinitiative der Europäischen Union. Ist die Gemeinde Teil einer LEADER Region und das Projekt/ die Maßnahme passt zur Lokalen Entwicklungsstrategie und wird durch die Lokale Aktionsgruppe zugestimmt, können Förderungen beantragt werden. Der folgende Link gibt eine Übersicht zu den LEADER Regionen in Österreich: https://www.zukunftsraumland.at/seiten/15
Regionalmanagement	Regionalmanagements gibt es in einigen Bundesländern in Österreich. Sie sind Zusammenschlüsse auf regionaler Ebene, die unter anderem zielgerichtet eine Zusammenarbeit der Regionen mit Land, Bund und EU in Bezug auf Raum- und Regionalentwicklung unterstützen. Die Regionalmanagement informieren über Fördermöglichkeiten von Projekten (z.B. LEADER) und begleiten diese. http://www.rm-austria.at/
SCHIG mbH	Im Rahmen der Programme „ Mikro-ÖV “ und „ Intermodale Schnittstelle Radverkehr “ werden Projekte gefördert, die die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung auf der ersten und letzten Meile ihrer täglichen Wege unterstützen https://www.schig.com/aufgaben/foerderungsprogramme

Neben bundesweiten Förderstellen gibt es bundesländerspezifische Förderungen. Tabelle 4 gibt einen Einblick in diese Förderstellen.

Tabelle 4: Landesspezifische Förderstellen

Förderstelle	Was wird gefördert?
BURGENLAND	
Mobilitätszentrale Burgenland	Die Mobilitätszentrale Burgenland versteht sich als Anlaufstelle zu den Themen ÖV und klimaschonende Mobilität für Einzelpersonen, Schulen und Kindergärten Seniorenverbände, Betriebe, GemeindevertreterInnen, Verkehrsunternehmen und Institutionen. Ebenso ist sie Kompetenzstelle für die Abwicklung von EU-Mobilitätsprojekten. Sie ist zudem Anlaufstelle für Fördermöglichkeiten von beispielsweise E-Fahrrädern. https://www.b-mobil.info/
Förderung Verkehrssicherheitskampagne "Kinder sicher unterwegs"	Das Land Burgenland fördert Projekte, die Voraussetzungen für eine sichere Verkehrsteilnahme von Kindern zu schaffen (z.B. Pedibus, Schulweglotsen etc.) https://www.burgenland.at/themen/mobilitaet/verkehrsrecht-verkehrssicherheit/verkehrssicherheitskampagne-2018/verkehrs-sicherheitskampagne-kinder-sicher-unterwegs/
Förderung „Gemeindebusse“	Das Land Burgenland fördert Gemeindebusse, mit dem Ziel, Personengruppen, die hinsichtlich Mobilität benachteiligt sind, zu unterstützen. https://www.burgenland.at/themen/mobilitaet/mikro-oev-gemeindebusse/

KÄRNTEN	
Förderungen von Kleinprojekten zu Ort- und Regionalentwicklung	Unterstützung von Projekten und Vorhaben, bei denen Ehrenamtlichkeit und Eigeninitiative der Bevölkerung im Vordergrund stehen und der Gemeinschaft vor Ort dienen. Unter anderem zu den Themen Dorf- und Stadterneuerung wie z.B. die Gestaltung des öffentlichen Raumes, Verkehrsberuhigung etc. Antragsberechtigt sind unter anderem Gemeinden, Schulen und Vereine. https://www.ktn.gv.at/Verwaltung/Amt-der-KaerntnerLandesregierung/Abteilung-10/Foerderungen
Regionalfond	Das Land Kärnten bietet verschiedene Fonds an, die für Mobilitätsprojekte interessant sind: den Kärntner Regionalfonds (K-RegF) für Verkehrs- und Sicherheitsinfrastruktur sowie die Offensive für See-, Berg- und Rad-Infrastruktur für bauliche und investive Maßnahmen von Berg- und Rad-Angeboten. https://www.ktn.gv.at/Themen-AZ/Details?thema=130&detail=894
NIEDERÖSTERREICH	
NAFES – NÖ Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des Einkaufs in Stadtzentren	Nafes unterstützt Gemeinden unter anderem bei Marketingmaßnahmen. So wurde auch die Aktion In Mödling „Einkaufen in der VELO-CITY“ von NAFES gefördert sowie in Hollabrunn eine Attraktivierung der Fußgängerzone. https://www.nafes.at/projekte/marketingmassnahmen
NÖ Förderberatung	Kompakte Zusammenfassung von Fördermöglichkeiten für klimarelevante Projekte in Niederösterreich: https://www.umweltgemeinde.at/foerderberatung
OBERÖSTERREICH	
Förderungen zur Mobilität	Das Land Oberösterreich fördert Projekte zum Mikro-ÖV (bedarfsorientierter ÖV), Verbesserung des Standards von Bushaltestellen, Radabstellanlagen und Verkehrssicherheitsmaßnahmen. https://www.land-oberoesterreich.gv.at/12849.htm
SALZBURG	
Förderung Gemeindeverkehrs-konzepte & Förderung für überdachte Radabstellanlagen bei Bushaltestellen	Gefördert wird die Erstellung von Verkehrskonzepten auf konzeptioneller beziehungsweise strategischer Ebene. Ebenfalls werden überdachte Radabstellanlagen bei Bushaltestellen gefördert. https://www.salzburg.gv.at/verkehr/_Seiten/f%C3%B6rderung-gemeindeverkehrsko.aspx https://www.salzburgrad.at/service-tipps/rad-foerderungen/
Förderung von Verkehrssicherheitsprojekten	Gefördert werden Maßnahmen und Projekte zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, Verkehrserziehung etc. https://www.salzburg.gv.at/verkehr/Seiten/verkehrssicherheitsfonds.aspx
STEIERMARK	

Förderungen Innovativer Mobilität	Das Land Steiermark fördert Lasten- und Falträder. https://www.wohnbau.steiermark.at/cms/beitrag/12600583/113383975/
TIROL	
Förderprogramm von Projekten zur nachhaltigen Entwicklung	Schulen und Vereine können vom Land Tirol eine Förderung für Projekte zur nachhaltigen Entwicklung erhalten. https://www.tirol.gv.at/landesentwicklung/nachhaltigkeit/foerderprogramm/
Förderungen für Mobilitätsprojekte – Tirol mobil	Das Land Tirol fördert Planungskonzepte und Projekte zu Infrastrukturmaßnahmen, Beratungen oder bewusstseinsbildenden Maßnahmen im Bereich öffentlicher Verkehr, Rad- und Fußverkehr, Verkehrssicherheit, Bewusstseinsbildung und Schul- und Bildungsprojekte. https://www.tirol.gv.at/fileadmin/themen/umwelt/klima/downloads/Falter_Foerderungen.web.pdf
VORARLBERG	
Förderungen zu aktiver Mobilität	Das Land Vorarlberg fördert Fahrradabstellplätze, Gehsteige an Landesstraßen und die Planung und Umsetzung von Radverkehrsinfrastruktur in Gemeinden. Zudem werden Beratungen angeboten. https://vorarlberg.at/web/land-vorarlberg/themen?categoryIds=68608,24635

5 Zusammenfassung

Die empirischen Untersuchungen im Rahmen des Forschungsprojekts Anfang haben gezeigt, dass Familien mit kleinen Kindern dazu beitragen können, den CO₂ Ausstoß im Verkehr zu reduzieren. Das Mobilitätsverhalten von Menschen zu ändern, bedeutet Gewohnheiten, gefestigte Verhaltensweisen, etc. zu durchbrechen. Lebensumbruchsphasen, wie die Geburt eines Kindes, sind entscheidende Abschnitte im Leben, in denen neue Gewohnheiten geprägt werden. Diese Zeitpunkte sollten von der Politik und den EntscheidungsträgerInnen genutzt werden, um nachhaltiges Mobilitätsverhalten zu unterstützen und zu fördern.

Der vorliegende Bericht hat wesentliche Grundlagen gesammelt, die erforderlich sind, um evidenzbasierte Maßnahmen zu setzen und dabei die Bedürfnisse und Anforderungen der NutzerInnen zu berücksichtigen:

- **Hohes Potential zur Verlagerung von Pkw-Fahrten auf nachhaltige Fortbewegungsarten**

Die Auswertung der Daten über das Mobilitätsverhalten der ÖsterreicherInnen veranschaulicht, dass Jungfamilien Rad- und Fußwege hauptsächlich in der Freizeit zurücklegen, während bei Wegen, die im Zuge der täglichen Routinen durchgeführt werden, der Pkw dominiert. Besonders Bring- und Holwege sind jene Wege, die anteilmäßig am häufigsten mit dem Pkw durchgeführt werden – obwohl es meist kurze Wege sind.

- **Viele kurze Wege von A nach B und zurück**

Jungfamilien legen mehr Wege pro Tag zurück als Familien ohne Kinder. Die Wege sind jedoch von kürzerer Distanz. Das Argument, dass im Zuge eines Weges viele Erledigungen gemacht werden und deshalb der Pkw unabdingbar ist, trifft nur für einen geringen Teil der Wege zu. Mehr als die Hälfte der Wege von Jungfamilien führen von A nach B und wieder zurück nach A.

- **Traditionelle Rollenverteilung – deutliche Geschlechterunterschiede in der Mobilität**

Die Rollenverteilung bei jungen Eltern in ländlichen Räumen ist noch sehr traditionell. Die Mütter in sind in erster Linie für die Kinderbetreuung zuständig. Dies ging aus den Österreich unterwegs Daten hervor und bestätigte sich in den qualitativen Interviews. Die unterschiedliche Rollenverteilung spiegelt sich auch im Mobilitätsverhalten wider. Bei der Verkehrsmittelwahl zeigt sich, dass Frauen häufiger aktiv unterwegs sind (zu Fuß, Fahrrad) und weniger oft den Pkw oder den öffentlichen Verkehr nutzen als Männer.

- **Bereitschaft weniger den Pkw zu nutzen ist vorhanden**

Die qualitativen Interviews machten deutlich, dass die Bereitschaft den Pkw öfter stehen zu lassen, bei vielen Eltern vorhanden ist. Den Befragten war bewusst, dass Gehen und Radfahren das Klima schont und für die ganze Familien gesund ist. Die Voraussetzungen, um aktiv mobil zu sein, werden zum Teil als wenig attraktiv betrachtet. Außerdem werden Gehen und Radfahren mit Kindern als mühsam und anstrengend erlebt.

- **Sicherheit als Schlüsselfaktor bei der Verkehrsmittelwahl**

Die Bedingungen zum Gehen und Radfahren werden immer wieder als unsicher empfunden. Das Fahrrad wird in den qualitativen Interviews von vielen zwar als Lieblingsverkehrsmittel genannt, aber im Alltag aufgrund der Angst vor dem motorisierten Verkehr wenig genutzt. Auch das Zufußgehen mit kleinen Kindern wird vielen verleidet durch stark befahrene Straßen, hohe Kfz-Geschwindigkeiten und fehlender Infrastruktur, wie sicheren Querungsmöglichkeiten oder Radwege.

- **Gehen und Radfahren erfordert Barrierefreiheit**

Familien mit Kindern haben andere Mobilitätsvoraussetzungen als Personen ohne Kinder. Barrierefreiheit (niedrige Bordsteinkanten, Liftanlagen zu Bahnsteigen, breite Geh- und Radwege vom Kfz-Verkehr getrennt etc.) ist ein wesentlicher Faktor, ob zu Fuß gehen und auch Radfahren als angenehm erlebt werden. Dazu zählt auch, dass die Geh- und Radinfrastruktur regelmäßig gewartet werden, Wege von Schnee geräumt, überhängende Büsche geschnitten und Schlaglöcher ausgebessert werden.

- **FußgängerInnen und RadfahrerInnen beleben die Gemeinde**

Familien, die vorwiegend aktiv unterwegs sind, nutzen die lokale Infrastruktur. Die Bedingungen zum Gehen und Radfahren zu fördern, bedeutet daher auch die Nahversorgung und lokale Einrichtungen zu unterstützen. Zusätzlich ist es für die Dorfgemeinschaft ein Gewinn, wenn man sich auf der Straße begegnet und kurz Plaudern kann. Der Kontakt zu anderen Familien und DorfbewohnerInnen wird als wichtig erachtet, kommt aber oft zu kurz. Damit Begegnung stattfinden kann, sind Plätze mit Treffpunktcharakter erwünscht und Lokale, die auf die Bedürfnisse von Familien mit Kindern Rücksicht nehmen (z.B. ausreichend Platz für Kinderwagen, Spielmöglichkeit)

Lessons Learned

Es sind zahlreiche Maßnahmen bekannt, die dazu beitragen, die Bedingungen für aktive Mobilität verbessern:

Kooperationen: Der Implementierung der Maßnahmen gehen oftmals komplexe Anforderungsstrukturen, unterschiedliche Eigentumsverhältnisse und somit langwierige Entscheidungsprozesse voraus, so dass die Einbindung von zentralen AkteurInnen wie Kindergärten, Schulen, ortsansässigen Geschäften oder EigentümerInnen relevanter Flächen unerlässlich ist, um ein attraktives und sicheres Angebot für aktive nachhaltige Mobilität schaffen zu können. Das betrifft zum Beispiel die Schaffung von Gehwegenetzen oder die Errichtung von Rad-Abstellanlagen vor den relevanten Zielorten.

Einbeziehen der Bevölkerung: Der Rückhalt von Seiten der Bevölkerung ist wichtig, damit KommunalpolitikerInnen eine verbesserte Infrastruktur fürs Gehen und Radfahren umsetzen können. Profitieren wird davon die gesamte Bevölkerung: die Kinder, die sich frei und sicher bewegen können, die Erwachsenen, die sich keine Sorgen, um die Kinder machen müssen und zusätzlich etwas für ihre eigene Gesundheit tun und ebenso alte Menschen, die zu jenen zählen, die besonders viel und gern zu Fuß gehen.

Beispiele aus der Praxis adaptieren: Da die Förderung der nachhaltigen Mobilität seit vielen Jahren ein Ziel ist, gibt es zahlreiche gute Beispiele, was Gemeinden tun können, um die Bedingungen für das Zufußgehen und das Radfahren zu verbessern (z.B. Kfz-freie Schulvorplätze schaffen, Beschilderung und Aktivierung von alten Gehwegrouten, Errichtung von Radwegen, Streetlife-Festival). Diese bestehenden Projekte sind in vielfacher Hinsicht dienlich: einerseits zeigen sie bereits den Erfolg einer Maßnahme auf. Gleichzeitig bieten sie die Möglichkeit ein speziell auf die Gemeinde zugeschnittene Vision und eine Strategie zu entwickeln.

Fördermittel nutzen: Es gibt für Gemeinden eine Vielzahl von Möglichkeiten, Fördertöpfe für die Umsetzung von Maßnahmen im Geh- und Radverkehr zu nutzen. Die Förderung reicht von Beratungstätigkeiten bis hin zu größeren Fördersummen. Gerade die Zielgruppe Familie mit Kindern ermöglicht es auch auf Fördertöpfe zurückzugreifen, die nicht nur im Verkehrs- sondern z.B. auch im Gesundheitsbereich angesiedelt sind. Denn Gehen und Radfahren ist gut für die Gesundheit und der Bewegungsmangel nimmt bei Kindern kontinuierlich zu.

Beteiligen an Forschungsprojekten, Reallabore: Es gibt zahlreiche wissenschaftliche Forschungsprojekte, die das Ziel verfolgen, aktive Mobilität zu fördern. Die aktive Beteiligung von Gemeinden an solchen Forschungsprojekten schafft eine win-win Situation. Die Wissenschaft profitiert von praxisnaher Forschungsarbeit und die Gemeinde von gemeinderelevanten Forschungserkenntnissen und der Umsetzung von Maßnahmen.⁴

Zusammenwirken von mehreren Ebenen: Die Förderung von aktiver Mobilität erfordert Maßnahmen auf unterschiedlichen Ebenen. Eine gute Radinfrastruktur bedeutet zum Beispiel nicht automatisch eine Erhöhung der Rad fahrenden Bevölkerung, wenn niemand von den Radwegen weiß. Umgekehrt kann das Bewerben von Gehen und Radfahren bei schlechten Infrastrukturvoraussetzungen zu einem Bumerangeffekt führen: Einmal Rad gefahren und nie wieder! Infrastrukturmaßnahmen und Bewusstseinsbildung müssen ineinandergreifen und sich ergänzen, um eine optimale Wirkung zu erzielen.

Einfach tun: Oftmals stehen zu viele Überlegungen, Bedenken bei der Umsetzung im Wege (z.B. der „Verlust“ von Pkw-Stellplätzen). Einen Beitrag zum Klimawandel zu leisten, die Bevölkerung zu mehr aktiver Bewegung zu animieren, Bedingungen zu schaffen, die dazu führen, dass Gehen und Radfahren attraktiv erlebt werden, erhöhen die Lebensqualität in der Gemeinde, führen zu einer Aufwertung der Gemeinde und werden von der Bevölkerung goutiert. Dies veranschaulichen viele Beispiele⁵

⁴ Siehe z.B. Smart-City Projekt www.klimaentlaster.at , in welchem in drei Gemeinden in Österreich ein Lastenradsharingsystem aufgebaut wird.

⁵ Es gab zahlreiche Proteste als die Kärntner Straße in Wien eine FußgängerInnenzone wurde. Die Betriebe befürchteten Umsatzeinbußen (<https://www.derstandard.at/story/1375626312022/als-die-kaerntner-strasse-zur-fussgaengerzone-wurde>). Heute zählt die Kärntner zu den teuersten Geschäftsstraßen Österreichs. Bei der Umgestaltung der Mariahilfer Straße in eine FußgängerInnenzone und Begegnungszone wurde mit denselben Gegenargumenten (Umsatzeinbußen) versucht, die Umsetzung zu verhindern. Auch hier erwiesen sich die Befürchtungen als nicht relevant (<https://www.derstandard.at/story/2000110059521/begegnungszonen-sind-gut-fuers-geschaeft>) siehe auch andere Beispiele <http://www.begegnungszonen.or.at/>

6 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Anteil der Haushalte mit/ohne Kinder unter 6	5
Abbildung 2: Altersklassenverteilung von Personen, die mit Kindern in einem gemeinsamen Haushalt leben.....	5
Abbildung 3: Höchster Schulabschluss - Links: Personen in Haushalten mit/ohne Kinder in zentralen Bezirken; Rechts: Personen, mit Kindern unter 6 in einem gemeinsamen Haushalt (*signifikanter Unterschied)	6
Abbildung 4: Beschäftigung - Links: Personen in Haushalten mit/ohne Kinder in zentralen Bezirken – Rechts: Personen mit Kindern unter 6 in einem gemeinsamen Haushalt (*signifikanter Unterschied). 7	
Abbildung 5: Haben Sie flexible Arbeitszeiten? - Links: Personen in Haushalten mit/ohne Kinder in zentralen Bezirken – Rechts: Personen mit Kindern unter 6 in einem gemeinsamen Haushalt (*signifikanter Unterschied)	7
Abbildung 6: Möglichkeit einen Teil der Arbeit von zu Hause zu erledigen (Home-Office bzw. Telearbeit) - Links: Personen in Haushalten mit/ohne Kinder in zentralen Bezirken – Rechts: Personen mit Kindern unter 6 in einem gemeinsamen Haushalt (*signifikanter Unterschied)	8
Abbildung 7: regelmäßige und unentgeltliche Betreuung von Kindern, die auf Hilfe oder Unterstützung angewiesen sind – egal ob diese zum eigenen Haushalt gehören oder nicht - Links: Personen in Haushalten mit/ohne Kinder in zentralen Bezirken – Rechts: Personen, die mit Kindern unter 6 in einem gemeinsamen Haushalt leben (*signifikanter Unterschied)	9
Abbildung 8: Möglichkeit eine Pkw zu benutzen - Links: Personen in Haushalten mit/ohne Kinder in zentralen Bezirken – Rechts: Personen, die mit Kindern unter 6 in einem gemeinsamen Haushalt leben (*signifikanter Unterschied)	10
Abbildung 9: Anteil mobiler Personen - Links: Personen in Haushalten mit/ohne Kinder in zentralen Bezirken – Rechts: Personen, die mit Kindern unter 6 in einem gemeinsamen Haushalt leben (*signifikanter Unterschied)	11
Abbildung 10: Wege pro Tag und mobile Person (Werktag) - Links: Personen in Haushalten mit/ohne Kinder in zentralen Bezirken – Rechts: Personen, die mit Kindern unter 6 in einem gemeinsamen Haushalt leben (*signifikanter Unterschied)	11
Abbildung 11: Tageswegedauer pro mobile Person (Werktag) - Links: Personen in Haushalten mit/ohne Kinder in zentralen Bezirken – Rechts: Personen, die mit Kindern unter 6 in einem gemeinsamen Haushalt leben (*signifikanter Unterschied)	12
Abbildung 12: Tagesweglänge pro mobile Person (Werktag) - Links: Personen in Haushalten mit/ohne Kinder in zentralen Bezirken – Rechts: Personen, die mit Kindern unter 6 in einem gemeinsamen Haushalt leben (*signifikanter Unterschied)	12
Abbildung 13: Mittlere Dauer pro Weg (Werktag) - Links: Personen in Haushalten mit/ohne Kinder in zentralen Bezirken – Rechts: Personen, die mit Kindern unter 6 in einem gemeinsamen Haushalt leben (*signifikanter Unterschied)	13
Abbildung 14: Mittlere Länge pro Weg (Werktag) - Links: Personen in Haushalten mit/ohne Kinder in zentralen Bezirken – Rechts: Personen, die mit Kindern unter 6 in einem gemeinsamen Haushalt leben (*signifikanter Unterschied)	13
Abbildung 15: Wegzweckverteilung (Werktag) - Links: Personen in Haushalten mit/ohne Kinder in zentralen Bezirken – Rechts: Personen, die mit Kindern unter 6 in einem gemeinsamen Haushalt leben (*signifikanter Unterschied)	14
Abbildung 16: Verkehrsmittelaufteilung (Modal Split) - Links: Personen in Haushalten mit/ohne Kinder in zentralen Bezirken – Rechts: Personen, die mit Kindern unter 6 in einem gemeinsamen Haushalt leben (*signifikanter Unterschied)	15
Abbildung 17: Verkehrsmittelaufteilung (Modal Split) getrennt für Begleit- und Freizeitwege von Personen mit Kindern unter 6 im Haushalt (zentrale Bezirke).....	15

Abbildung 18: mittlere Weglänge pro Wegzweck von Personen mit Kindern unter 6 im Haushalt (zentrale Bezirke).....	16
Abbildung 19: Länge Begleitwege (Summenhäufigkeit) von Personen mit Kindern unter 6 im Haushalt (zentrale Bezirke).....	16
Abbildung 20: Häufigste Wegeketten von Personen mit Kindern unter 6 im Haushalt (zentrale Bezirke)	17
Abbildung 21: Häufigste Wegeketten von von Personen mit Kindern unter 6 im Haushalt, die Bring- und Holwege enthalten (zentrale Bezirke).....	18
Abbildung 22: Anzahl der Familien nach Kinderanzahl in absoluten Zahlen	23
Abbildung 23: Alter der Kinder der befragten Familien in absoluten Zahlen	23
Abbildung 24: Anzahl der Familien mit keinem, einem oder zwei Pkw	24
Abbildung 25: Verkehrsmittelwahl nach Wegzweck der Interviewten (n=18)	24
Abbildung 26: Häufigkeit der Verkehrsmittelnutzung (n=18).....	25
Abbildung 27: Lieblingsfortbewegungsmittel der Interviewten (n=18).....	25
Abbildung 28: Die drei wichtigsten Kriterien bei der Verkehrsmittelwahl (n=18).....	26
Abbildung 29: Wegzwecke der Hauptbetreuungspersonen (n=577 Wege)	27
Abbildung 30: Wegzwecke nach Verkehrsmittelwahlnutzung (n=577 Wege).....	28
Abbildung 31: Wegelänge nach Fortbewegungsart (n=577 Wege)	28
Abbildung 32: Motive für Verkehrsmittelwahl.....	29
Abbildung 33: Wege einer Sechsjährigen an einem Werktag – Pkw- orientierte Familie	29
Abbildung 34: Wege eines Sechsjährigen an einem Werktag – Geh- und Radfahrorientierte Familie	29

7 Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Fortbewegungsarten und die von den Familien am häufigsten zugeschriebenen Eigenschaften	26
Tabelle 2: Übersicht über Maßnahmen zur Förderung aktiver Mobilität bei Jungfamilien.....	41
Tabelle 3: Bundesweite Förderstellen.....	67
Tabelle 4: Landesspezifische Förderstellen.....	68
Tabelle 5: Soziodemographische Merkmale, zentrale Bezirke (Signifikanztests nur zwischen den Gruppen „Kinder unter 6 im HH“ und „keine Kinder unter 18 im HH“ ohne Berücksichtigung fehlender Antworten, * markiert signifikante Unterschiede)	78
Tabelle 6: Mobilitätsverhalten, zentrale Bezirke (Signifikanztests nur zwischen den Gruppen „Kinder unter 6 im HH“ und „keine Kinder unter 18 im HH ohne Berücksichtigung fehlender Antworten, * markiert signifikante Unterschiede).....	82
Tabelle 7: Soziodemographische Merkmale, periphere Bezirke (Signifikanztests nur zwischen den Gruppen „Kinder unter 6 im HH“ und „keine Kinder unter 18 im HH“ ohne Berücksichtigung fehlender Antworten, * markiert signifikante Unterschiede)	85
Tabelle 8: Mobilitätsverhalten, periphere Bezirke (Signifikanztests nur zwischen den Gruppen „Kinder unter 6 im HH“ und „keine Kinder unter 18 im HH ohne Berücksichtigung fehlender Antworten, * markiert signifikante Unterschiede).....	89
Tabelle 9: Soziodemographische Merkmale, zentrale Bezirke (Signifikanztests ohne Berücksichtigung fehlender Antworten, * markiert signifikante Unterschiede).....	92
Tabelle 10: Mobilitätsverhalten, zentrale Bezirke (Signifikanztests ohne Berücksichtigung fehlender Antworten, * markiert signifikante Unterschiede)	96

8 Literatur

Bandura, A. (1982): Self-efficacy mechanism in human agency. *American Psychologist*, 37, 122-147

BMVIT (Hrsg. 2016): Österreich unterwegs 2013/2014. Ergebnisbericht zur österreichweiten Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“, Wien - www.oesterreich-unterwegs.at

Carver A., Timperio A., Crawford D. (2013): Parental chauffeurs: what drives their transport choice? *Journal of Transport Geography*, 26, S. 72-77

Der Standard (2013): Als die Kärntner Straße zur Fußgängerzone wurde, 13. August 2013, abgerufen am 25.05.2020 <https://www.derstandard.at/story/1375626312022/als-die-kaerntner-strasse-zur-fussgaengerzone-wurde>

Der Standard (2019): Begegnungszonen sind gut fürs Geschäft, 18. Oktober 2019, abgerufen am 25.05.2020 <https://www.derstandard.at/story/2000110059521/begegnungszonen-sind-gut-fuers-geschaeft>

Netwiss (2016): Integratives Vernetzungssystem zur Optimierung von Kinder-Begleitwegen, Bmvit gefördertes Projekt im Rahmen der Ausschreibung Mobilität der Zukunft: Personenmobilität innovativ gestalten; Endbericht, Wien

PASTA (2017) Physical Activity Through Sustainable Transport Approaches, EU-Project, <https://pastaproject.eu/home/>

Prochaska, J. O., & DiClemente, C. C. (1983): Stages and processes of self-change of smoking: Toward an integrative model of change. *Journal of Consulting and Clinical Psychology*, 51, 390-395.

Schwarzer R., Jerusalem M. (2002): Das Konzept der Selbstwirksamkeit Jerusalem in: Jerusalem M.; Hopf D. [Hrsg.]: Selbstwirksamkeit und Motivationsprozesse in Bildungsinstitutionen. Weinheim : Beltz 2002, S. 28-53. - (Zeitschrift für Pädagogik, Beiheft; 44)

Schlemmer T., (2020): Analyse von Wegekettten in der Mobilitätserhebung "Österreich Unterwegs 2013/2014". Masterarbeit am Institut für Verkehrswesen. Universität für Bodenkultur, Wien.

Thøgersen J., Møller B., (2008): Breaking car use habits: The effectiveness of a free one-month travelcard. In: *Transportation Jg.* 35, S.329-345.

Walk Space: Begegnungszonen in Österreich abgerufen am 14.05.2020 <http://www.begegnungszonen.or.at/>

World Health Organisation (2018): Non communicatable Diseases (NCD) Country Profile Austria. Auf: https://www.who.int/nmh/countries/2018/aut_en.pdf?ua=1

Zechmeister A., Anderl M., Burgstaller J., Gugele B., Gössl M., Haider S., Heller, C., Ibesich N., Kampel E., Köther T., Kuschel V., Lampert C., Neier H., Pazdernik K., Poupa S., Purzner M., Rigler E., Schieder W., Schmidt G., Schneider J., Schodl B., Svehla-Stix S., Storch A., Stranner G., Vogel J., Wiesenberger H. (2018): Klimaschutzbericht 2018. Umweltbundesamt GmbH (Hrsg.), Wien.

9 Anhang

9.1 Tabellen Österreich unterwegs Daten

Tabelle 5: Soziodemographische Merkmale, zentrale Bezirke (Signifikanztests nur zwischen den Gruppen „Kinder unter 6 im HH“ und „keine Kinder unter 18 im HH“ ohne Berücksichtigung fehlender Antworten, * markiert signifikante Unterschiede)

	Kinder unter 6 im HH		Kinder 6 – 17 im HH		Keine Kinder u. 18 im HH		Gesamt	
Geschlecht % (N)								
männlich	53,7%	(87.837)	40,5%	(46.854)	55,9%	(133.717)	51,7%	(268.408)
weiblich	46,3%	(75.687)	59,5%	(68.954)	44,1%	(105.677)	48,3%	(250.318)
n		790		976		1.197		2.963
Höchste Abgeschlossene Ausbildung % (N)								
Keine Angabe	0,2%	(382)	0,4%	(437)	0,7%	(1.596)	0,5%	(2.415)
Noch kein Schulabschluss / Anderes	0,4%	(587)	0,1%	(81)	0,1%	(243)	0,2%	(911)
Volks/Hauptschule ohne Lehre	7,2%	(11.737)	13,9%	(16.124)	9,7%	(23.162)	9,8%	(51.023)
Volks/Hauptschule mit Lehre/Fachschule	46,9%	(76.709)	56,8%	(65.802)	49,4%	(118.236)	50,3%	(260.747)
Matura	19,8%	(32.371)	16,1%	(18.675)	18,8%	(45.120)	18,5%	(96.166)
Hochschule/Uni/Fachhochschule	25,5%	(41.738)	12,7%	(14.690)	21,3%	(51.035)	20,7%	(107.463)
n		790		976		1.197		2.963
Pearson Chi-Square						9,487		
Signifikanz						0,050*		
Beschäftigung % (N)								
Schüler	0,0%	(48)	0,1%	(65)	0,3%	(696)	0,2%	(809)
Erwerbstätig	70,6%	(115.396)	85,3%	(98.818)	89,1%	(21.338)9	82,4%	(427.603)
Pension	1,5%	(2.464)	0,2%	(192)	0,5%	(1.131)	0,7%	(3.787)
Andere Tätigkeit / Sonstiges	27,9%	(45.616)	14,4%	(16.733)	10,1%	(24.178)	16,7%	(86.527)
n		790		976		1.197		2.963
Pearson Chi-Square						108,222		
Signifikanz						0,000*		

Flexible Arbeitszeiten % (N)

Keine Angabe	3,3%	(4.029)	1,6%	(1.647)	4,2%	(9.553)	3,4%	(15.229)
Ja	57,0%	(69.218)	43,1%	(44.683)	49,6%	(111.485)	50,1%	(225.386)
Nein	39,7%	(48.227)	55,4%	(57.441)	46,2%	(103.750)	46,5%	(209.418)
n		609		572		852		2.033
Pearson Chi-Square					7,189			
Signifikanz					0,007*			

	Kinder unter 6 im HH		Kinder 6 – 17 im HH		Keine Kinder u. 18 im HH		Gesamt	
Home-Office Telearbeit % (N)								
Keine Angabe	2,3%	(2.827)	1,4%	(1.454)	4,0%	(9.103)	3,0%	(13.384)
Ja	31,8%	(38.600)	21,3%	(22.088)	13,9%	(31.286)	20,4%	(91.974)
Nein	65,9%	(80.047)	77,3%	(80.228)	82,0%	(184.399)	76,6%	(344.674)
n		609		572		852		2.033
Pearson Chi-Square					69,889			
Signifikanz					0,000*			
Pkw-Abstellplatz am Arbeitsplatz % (N)								
Keine Angabe	2,7%	(3.338)	3,4%	(3.484)	3,1%	(7.046)	3,1%	(13.868)
Ja	71,4%	(86.786)	67,2%	(69.741)	71,1%	(159.727)	70,3%	(316.254)
Nein	25,8%	(31.350)	29,4%	(30.508)	25,7%	(57.726)	26,6%	(119.584)
Unterschiedlich	0,0%	(0)	0,0%	(38)	0,1%	(288)	0,1%	(326)
n		609		572		852		2.033
Pearson Chi-Square					0,543			
Signifikanz					0,762			
Führerscheinbesitz Pkw % (N)								
Keine Angabe	1,6%	(2.538)	0,6%	(700)	3,2%	(7.778)	2,1%	(11.016)
Ja	94,4%	(154.386)	95,6%	(110.731)	90,7%	(217.191)	93,0%	(482.308)
Nein	4,0%	(6.599)	3,8%	(4.377)	6,0%	(14.425)	4,9%	(25.401)
n		790		976		1.197		2.963
Pearson Chi-Square					3,776			
Signifikanz					0,052			

Fahrzeugverfügbarkeit Fahrrad % (N)

Keine Angabe	7,2%	(11.796)	9,5%	(10.976)	7,0%	(16.687)	7,6%	(39.459)
Ja	81,4%	(133.087)	78,6%	(91.009)	70,9%	(169.681)	75,9%	(393.777)
Nein	11,4%	(18.640)	11,9%	(13.823)	22,2%	(53.026)	16,5%	(85.489)
n		790		976		1.197		2.963
Pearson Chi-Square						35,782		
Signifikanz						0,000*		

	Kinder unter 6 im HH		Kinder 6 – 17 im HH		Keine Kinder u. 18 im HH		Gesamt	
Fahrzeugverfügbarkeit Pkw % (N)								
Keine Angabe	2,0%	(3.280)	2,8%	(3.250)	4,4%	(10.581)	3,3%	(17.111)
Jederzeit	75,7%	(123.773)	77,8%	(90.122)	79,7%	(190.821)	78,0%	(404.716)
Gelegentlich	19,0%	(31.009)	15,2%	(17.616)	9,8%	(23.368)	13,9%	(71.993)
Nie	3,3%	(5.461)	4,2%	(4.821)	6,1%	(14.624)	4,8%	(24.906)
n		790		976		1.197		2.963
Pearson Chi-Square						35,797		
Signifikanz						0,000*		

Zeitkartenbesitz ÖV % (N)

Keine Angabe	2,2%	(3.522)	5,8%	(6.758)	1,9%	(4.430)	2,8%	(14.710)
Ja	19,9%	(32.592)	16,2%	(18.792)	18,1%	(43.430)	18,3%	(94.814)
Nein	77,9%	(127.409)	77,9%	(90.258)	80,0%	(191.534)	78,9%	(409.201)
n		790		976		1.197		2.963
Pearson Chi-Square						1,037		
Signifikanz						0,309		

Betreuung Kinder % (N)

Keine Angabe	2,6%	(4.219)	2,7%	(3.147)	3,6%	(8.718)	3,1%	(16.084)
Ja	56,2%	(91.980)	52,8%	(61.152)	9,9%	(23.632)	34,1%	(176.764)
Nein	41,2%	(67.324)	44,5%	(51.509)	86,5%	(207.043)	62,8%	(325.876)
n		790		976		1.197		2.963
Pearson Chi-Square						472,011		
Signifikanz						0,000*		

Betreuung Verwandte % (N)

Keine Angabe	2,6%	(4.219)	2,7%	(3.147)	3,6%	(8.718)	3,1%	(16.084)
Ja	4,1%	(6.708)	15,6%	(18.037)	8,7%	(20.754)	8,8%	(45.499)
Nein	93,3%	(152.596)	81,7%	(94.625)	87,7%	(209.921)	88,1%	(457.142)
n		790		976		1.197		2.963
Pearson Chi-Square					15,289			
Signifikanz					0,000*			

	Kinder unter 6 im HH		Kinder 6 – 17 im HH		Keine Kinder u. 18 im HH		Gesamt	
Betreuung andere % (N)								
Keine Angabe	2,6%	(4.219)	2,7%	(3.147)	3,6%	(8.718)	3,1%	(16.084)
Ja	1,9%	(3.165)	6,7%	(7.716)	2,8%	(6.760)	3,4%	(17.641)
Nein	95,5%	(156.139)	90,6%	(104.946)	93,5%	(223.916)	93,5%	(485.001)
n		790		976		1.197		2.963
Pearson Chi-Square					1,328			
Signifikanz					0,249			

Tabelle 6: Mobilitätsverhalten, zentrale Bezirke (Signifikanztests nur zwischen den Gruppen „Kinder unter 6 im HH“ und „keine Kinder unter 18 im HH ohne Berücksichtigung fehlender Antworten, * markiert signifikante Unterschiede)

	Kinder unter 6 im HH		Kinder 6 – 17 im HH		Keine Kinder u. 18 im HH		Gesamt	
Stichtag außer Haus % (N)								
Ja	88,8%	(154.207)	91,7%	(101.567)	85,4%	(202.922)	87,9%	(458.696)
Nein	11,2%	(19.442)	8,3%	(9.236)	14,6%	(34.717)	12,1%	(63.395)
n		1.580		1.266		1.952		4.798
Pearson Chi-Square						9,268		
Signifikanz						0,002*		
Anzahl Wege/Person MW (+/-SD)								
n	3,13	+/-1,92	3,26	+/-2,15	2,87	+/-1,96	3,04	+/-2,00
		1.580		1.266		1.952		4.798
Mann-Whitney U						1495533,5		
Signifikanz						0,000*		
Tageswegedauer (min) /Person MW (+/-SD)								
n	71,41	+/-60,79	68,96	+/-68,81	79,58	+/-89,33	74,61	+/-76,73
		1.580		1.266		1.952		4.798
Mann-Whitney U						1595473		
Signifikanz						0,325		
Tageswegelänge (km) /Person MW (+/-SD)								
n	38,07	+/-49,43	40,36	+/-65,17	54,32	+/-86,17	45,95	+/-71,79
		1.580		1.266		1.952		4.798
Mann-Whitney U						1444870,5		
Signifikanz						0,000*		
Anzahl Wege/mobiler Person MW (+/-SD)								
n	3,53	+/-1,67	3,55	+/-2,00	3,36	+/-1,69	3,46	+/-1,76
		1.321		1.083		1.553		3.957
Mann-Whitney U						1153339,5		
Signifikanz						0,001*		
Tageswegedauer (min) /mobiler Person MW (+/-SD)								
n	80,42	+/-58,63	75,23	+/-68,51	93,19	+/-89,87	84,92	+/-76,32
		1.321		1.083		1.553		3.957
Mann-Whitney U						1211417		
Signifikanz						0,412		

	Kinder unter 6 im HH		Kinder 6 – 17 im HH		Keine Kinder u. 18 im HH		Gesamt	
Tageswegelänge (km) /mobiler Person MW (+/-SD)	42,87	+/-50,45	44,03	+/-66,87	63,61	+/-90,03	52,30	+/-74,39
n		1.321		1.083		1.553		3.957
Mann-Whitney U					998935,5			
Signifikanz					0,000*			
Weg Dauer (min) MW (+/-SD)	22,81	+/-24,69	21,18	+/-30,35	27,73	+/-37,05	24,55	+/-31,88
n		4.851		4.062		5.103		14.016
Mann-Whitney U					12607086,5			
Signifikanz					0,000*			
Weg Länge (km) MW (+/-SD)	12,16	+/-20,30	12,39	+/-28,69	18,93	+/-39,17	15,12	+/-31,60
n		4.851		4.062		5.103		14.016
Mann-Whitney U					11211428,5			
Signifikanz					0,000*			
Modal Split % (N)								
Keine Angabe	0,2%	(1.213)	0,4%	(1.464)	0,1%	(960)	0,2%	(3.637)
Zu Fuß	18,2%	(99.041)	11,4%	(41.030)	9,4%	(63.766)	12,8%	(20.3837)
Rad	3,3%	(17.888)	7,0%	(25.283)	5,3%	(36.137)	5,0%	(79.308)
Pkw LenkerIn	62,0%	(337.290)	69,1%	(249.255)	67,8%	(462.592)	66,1%	(1.049.137)
Pkw MitfahrerIn	7,1%	(38.737)	7,4%	(26.683)	7,1%	(48.108)	7,2%	(113.528)
Öffentlicher Verkehr	8,9%	(48.457)	4,7%	(16.978)	10,0%	(68.025)	8,4%	(133.460)
anderes Verkehrsmittel inkl Taxi	0,2%	(1.062)	0,0%	(154)	0,3%	(2.365)	0,2%	(3.581)
n		4.851		4.062		5.103		14.016
Pearson Chi-Square					202,284			
Signifikanz					0,000*			

	Kinder unter 6 im HH		Kinder 6 – 17 im HH		Keine Kinder u. 18 im HH		Gesamt	
Wegzwecke % (N)								
Keine Angabe	0,5%	(2.924)	1,1%	(4.122)	1,4%	(9.342)	1,0%	(16.388)
zur Arbeit	31,7%	(172.204)	35,0%	(12.6282)	45,5%	(310.391)	38,4%	(608.877)
dienstlich/geschäftlich	3,5%	(19.223)	6,1%	(22.056)	6,5%	(44.569)	5,4%	(85.848)
Schule/Ausbildung	3,1%	(16.998)	2,1%	(7.488)	1,0%	(6.495)	2,0%	(30.981)
Bringen/Holen/Begleitung von Personen	20,8%	(113.161)	16,9%	(61.060)	4,5%	(30.827)	12,9%	(205.048)
Einkauf	13,0%	(70.500)	13,8%	(49.745)	11,2%	(76.106)	12,4%	(196.351)
private Erledigung	6,0%	(32.683)	8,4%	(30.240)	10,1%	(68.670)	8,3%	(131.593)
sonstige Freizeit	11,8%	(64.025)	10,6%	(38.428)	10,3%	(70.548)	10,9%	(173.001)
privater Besuch	9,5%	(51.863)	5,9%	(21.400)	9,4%	(64.341)	8,7%	(137.604)
anderer Zweck	0,0%	(104)	0,0%	(26)	0,1%	(666)	0,1%	(796)
n		4.851		4.062		5.103		14.016
Pearson Chi-Square					914,512			
Signifikanz					0,000*			

Tabelle 7: Soziodemographische Merkmale, periphere Bezirke (Signifikanztests nur zwischen den Gruppen „Kinder unter 6 im HH“ und „keine Kinder unter 18 im HH“ ohne Berücksichtigung fehlender Antworten, * markiert signifikante Unterschiede)

	Kinder unter 6 im HH		Kinder 6 – 17 im HH		Keine Kinder u. 18 im HH		Gesamt	
Geschlecht % (N)								
männlich	50,8%	(145.987)	36,9%	(92.857)	61,0%	(282.849)	52,0%	(521.693)
weiblich	49,2%	(141.445)	63,1%	(158.775)	39,0%	(180.991)	48,0%	(481.211)
n		1.197		1.176		1.740		4.113
Höchste Abgeschlossene Ausbildung % (N)								
Keine Angabe	0,6%	(1.618)	0,3%	(807)	1,6%	(7.606)	1,0%	(10.031)
Noch kein Schulabschluss / Anderes	0,1%	(344)	0,0%	(73)	0,1%	(418)	0,1%	(835)
Volks/Hauptschule ohne Lehre	8,5%	(24.508)	17,0%	(42.799)	7,1%	(32.770)	10,0%	(100.077)
Volks/Hauptschule mit Lehre/Fachschule	61,1%	(175.571)	62,0%	(155.978)	53,9%	(249.791)	58,0%	(581.340)
Matura	15,6%	(44.937)	11,0%	(27.674)	19,3%	(89.653)	16,2%	(162.264)
Hochschule/Uni/Fachhochschule	14,1%	(40.454)	9,7%	(24.300)	18,0%	(83.602)	14,8%	(148.356)
n		1.197		1.176		1.740		4.113
Pearson Chi-Square						21,406		
Signifikanz						0,000*		
Beschäftigung % (N)								
Schüler	0,1%	(273)	0,1%	(307)	1,2%	(5.517)	0,6%	(6.097)
Erwerbstätig	72,6%	(208.570)	86,5%	(217.762)	87,1%	(403.881)	82,8%	(830.213)
Pension	0,0%	(0)	0,2%	(420)	0,6%	(2.704)	0,3%	(3.124)
Andere Tätigkeit / Sonstiges	27,3%	(78.589)	13,2%	(33.142)	11,2%	(51.738)	16,3%	(163.469)
n		1.197		1.176		1.740		4.113
Pearson Chi-Square						147,294		
Signifikanz						0,000*		
Flexible Arbeitszeiten % (N)								
Keine Angabe	3,7%	(8.034)	3,5%	(7.894)	5,9%	(25.102)	4,7%	(41.030)
Ja	45,2%	(98.637)	43,8%	(99.959)	40,8%	(173.772)	42,7%	(372.368)
Nein	51,2%	(111.734)	52,7%	(120.369)	53,3%	(227.104)	52,6%	(459.207)
n		880		1.078		1.523		3.481
Pearson Chi-Square						2,902		
Signifikanz						0,088		

	Kinder unter 6 im HH		Kinder 6 – 17 im HH		Keine Kinder u. 18 im HH		Gesamt	
Home-Office Telearbeit % (N)								
Keine Angabe	4,9%	(10.802)	5,3%	(12.034)	3,7%	(15.732)	4,4%	(38.568)
Ja	25,3%	(55.229)	16,8%	(38.330)	16,3%	(69.593)	18,7%	(163.152)
Nein	69,8%	(152.374)	77,9%	(177.857)	80,0%	(340.653)	76,9%	(670.884)
n		880		1.078		1.523		3.481
Pearson Chi-Square						32,426		
Signifikanz						0,000*		
Pkw-Abstellplatz am Arbeitsplatz % (N)								
Keine Angabe	4,3%	(9.397)	6,1%	(14.029)	2,2%	(9.171)	3,7%	(32.597)
Ja	77,2%	(168.636)	73,6%	(168.044)	74,9%	(318.990)	75,1%	(655.670)
Nein	18,5%	(40.373)	19,9%	(45.504)	23,0%	(97.764)	21,0%	(183.641)
Unterschiedlich	0,0%	(0)	0,3%	(644)	0,0%	(54)	0,1%	(698)
n		880		1.078		1.523		3.481
Pearson Chi-Square						5,625		
Signifikanz						0,060		
Führerscheinbesitz Pkw % (N)								
Keine Angabe	1,1%	(3.220)	0,3%	(854)	2,7%	(12.527)	1,7%	(16.601)
Ja	98,1%	(282.043)	96,6%	(243.034)	91,8%	(425.701)	94,8%	(950.778)
Nein	0,8%	(2.169)	3,1%	(7.744)	5,5%	(25.613)	3,5%	(35.526)
n		1.197		1.176		1.740		4.113
Pearson Chi-Square						47,255		
Signifikanz						0,000*		
Fahrzeugverfügbarkeit Fahrrad % (N)								
Keine Angabe	11,0%	(31.539)	7,9%	(19.951)	12,9%	(59.930)	11,1%	(111.420)
Ja	79,2%	(227.613)	80,9%	(203.658)	66,8%	(309.867)	73,9%	(741.138)
Nein	9,8%	(28.279)	11,1%	(28.023)	20,3%	(94.044)	15,0%	(150.346)
n		1.197		1.176		1.740		4.113
Pearson Chi-Square						63,659		
Signifikanz						0,000*		

	Kinder unter 6 im HH		Kinder 6 – 17 im HH		Keine Kinder u. 18 im HH		Gesamt	
Fahrzeugverfügbarkeit Pkw % (N)								
Keine Angabe	2,9%	(8.376)	2,7%	(6.806)	5,2%	(24.143)	3,9%	(39.325)
Jederzeit	78,8%	(226.380)	79,5%	(200.152)	76,1%	(352.884)	77,7%	(779.416)
Gelegentlich	14,4%	(41.337)	14,2%	(35.626)	12,2%	(56.719)	13,3%	(133.682)
Nie	3,9%	(11.339)	3,6%	(9.047)	6,5%	(30.094)	5,0%	(50.480)
n		1.197		1.176		(1.740)		4.113
Pearson Chi-Square					10,917			
Signifikanz					0,004*			
Zeitkartenbesitz ÖV % (N)								
Keine Angabe	1,9%	(5.428)	2,0%	(4.908)	3,9%	(17.946)	2,8%	(28.282)
Ja	7,2%	(20.608)	5,2%	(1.3198)	12,6%	(58.665)	9,2%	(92.471)
Nein	90,9%	(261.396)	92,8%	(233.525)	83,5%	(387.229)	88,0%	(882.150)
n		1.197		1.176		1.740		4.113
Pearson Chi-Square					24,767			
Signifikanz					0,000*			
Betreuung Kinder % (N)								
Keine Angabe	4,0%	(11.370)	1,1%	(2.766)	3,1%	(14.441)	2,8%	(28.577)
Ja	63,0%	(181.168)	50,2%	(126.336)	9,1%	(42.322)	34,9%	(349.826)
Nein	33,0%	(94.894)	48,7%	(122.530)	87,8%	(407.077)	62,3%	(624.501)
n		1.197		1.176		1.740		4.113
Pearson Chi-Square					1038,575			
Signifikanz					0,000*			
Betreuung Verwandte % (N)								
Keine Angabe	4,0%	(11.370)	1,1%	(2.766)	3,1%	(14.441)	2,8%	(28.577)
Ja	8,6%	(24.630)	11,2%	(28.220)	8,4%	(39.183)	9,2%	(92.033)
Nein	87,5%	(251.432)	87,7%	(220.646)	88,4%	(410.216)	88,0%	(882.294)
n		1.197		1.176		1.740		4.113
Pearson Chi-Square					0,030			
Signifikanz					0,862			

	Kinder unter 6 im HH		Kinder 6 – 17 im HH		Keine Kinder u. 18 im HH		Gesamt	
Betreuung andere % (N)								
Keine Angabe	4.0%	(11.370)	1.1%	(2.766)	3.1%	(14.441)	2.8%	(28.577)
Ja	4.2%	(12.000)	2.2%	(5.566)	5.0%	(23.049)	4.0%	(40.615)
Nein	91.9%	(264.062)	96.7%	(243.300)	91.9%	(426.350)	93.1%	(933.712)
n		1.197		1.176		1.740		4.113
Pearson Chi-Square					1,039			
Signifikanz					0.308			

Tabelle 8: Mobilitätsverhalten, periphere Bezirke (Signifikanztests nur zwischen den Gruppen „Kinder unter 6 im HH“ und „keine Kinder unter 18 im HH ohne Berücksichtigung fehlender Antworten, * markiert signifikante Unterschiede)

	Kinder unter 6 im HH		Kinder 6 – 17 im HH		Keine Kinder u. 18 im HH		Gesamt	
Stichtag außer Haus % (N)								
Ja	86.1%	(255.027)	88.0%	(219.406)	89.1%	(410.119)	87.9%	(884.552)
Nein	13.9%	(41.048)	12.0%	(30.009)	10.9%	(50.390)	12.1%	(121.447)
n		2.394		2.352		3.480		8.226
Pearson Chi-Square						11,973		
Signifikanz						0,001*		
Anzahl Wege/Person MW (+/-SD)								
n	3,20	+/-2,27	3,13	+/-2,15	2,99	+/-1,97	3,08	+/-2,11
		2.394		2.352		3.480		8.226
Mann-Whitney U						4.203.723		
Signifikanz						0,006*		
Tageswegedauer (min) /Person MW (+/-SD)								
n	65,94	+/-67,84	69,45	+/-87,67	82,25	+/-105,63	74,28	+/-91,78
		2.394		2.352		3.480		8.226
Mann-Whitney U						4.123.321		
Signifikanz						0,000*		
Tageswegelänge (km) /Person MW (+/-SD)								
n	44,47	+/-69,74	46,29	+/-70,81	59,23	+/-109,96	51,68	+/-90,87
		2.394		2.352		3.480		8.226
Mann-Whitney U						3.937.747		
Signifikanz						0,000*		
Anzahl Wege/mobiler Person MW (+/-SD)								
n	3,71	+/-2,02	3,56	+/-1,93	3,35	+/-1,77	3,51	+/-1,89
		1.911		1.957		2.832		6.700
Mann-Whitney U						3.055.348		
Signifikanz						0,000*		
Tageswegedauer (min) /mobiler Person MW (+/-SD)								
n	76,56	+/-67,31	78,95	+/-89,37	92,35	+/-107,68	84,47	+/-93,37
		1.911		1.957		2.832		6.700
Mann-Whitney U						3.241.730		
Signifikanz						0,024*		

	Kinder unter 6 im HH		Kinder 6 – 17 im HH		Keine Kinder u. 18 im HH		Gesamt	
Tageswegelänge (km) /mobiler Person MW (+/-SD)	51,62	+/-72,64	52,62	+/-73,26	66,51	+/-114,42	58,77	+/-94,73
n		1.911		1.957		2.832		6.700
Mann-Whitney U					3.056.156			
Signifikanz					0,000*			
Weg Dauer (min) MW (+/-SD)	20,61	+/-27,94	22,17	+/-32,59	27,55	+/-51,09	24,08	+/-40,89
n		6.742		6.795		8.860		22.397
Mann-Whitney U					28.867.008			
Signifikanz					0,000*			
Weg Länge (km) MW (+/-SD)	13,90	+/-30,93	14,78	+/-28,48	19,84	+/-53,91	16,75	+/-42,32
n		6.742		6.795		8.860		22.397
Mann-Whitney U					28.185.038			
Signifikanz					0,000*			
Modal Split % (N)								
Keine Angabe	0,4%	(3.509)	0,6%	(4.852)	0,3%	(4.309)	0,4%	(12.670)
Zu Fuß	12,5%	(118.073)	9,7%	(75.723)	11,1%	(152.657)	11,2%	(346.453)
Rad	2,2%	(20.886)	3,5%	(27.147)	3,5%	(47.437)	3,1%	(95.470)
Pkw LenkerIn	75,8%	(717.771)	71,4%	(558.137)	70,1%	(963.156)	72,1%	(2.239.064)
Pkw MitfahrerIn	5,2%	(49.560)	10,7%	(83.206)	7,7%	(106.075)	7,7%	(238.841)
Öffentlicher Verkehr	3,8%	(35.664)	3,6%	(28.294)	6,9%	(94.985)	5,1%	(158.943)
anderes Verkehrsmittel inkl. Taxi	0,2%	(1.951)	0,5%	(3.898)	0,4%	(6.115)	0,4%	(11.964)
n		6.742		6.795		8.860		22.397
Pearson Chi-Square					161,215a			
Signifikanz					0,000*			

	Kinder unter 6 im HH		Kinder 6 – 17 im HH		Keine Kinder u. 18 im HH		Gesamt	
Wegzwecke % (N)								
Keine Angabe	0,7%	(6.363)	1,6%	(12.111)	1,7%	(23.586)	1,4%	(42.060)
zur Arbeit	30,3%	(287.471)	40,4%	(315.910)	45,9%	(631.661)	39,8%	(123.5042)
dienstlich/geschäftlich	7,8%	(74.247)	5,0%	(38.810)	8,9%	(122.333)	7,6%	(235.390)
Schule/Ausbildung	1,8%	(17.138)	0,8%	(6.196)	0,5%	(7.382)	1,0%	(30.716)
Bringen/Holen/Begleitung von Personen	20,7%	(196.417)	14,7%	(114.774)	2,8%	(38.501)	11,3%	(349.692)
Einkauf	13,0%	(123.021)	11,9%	(92.907)	10,0%	(137.726)	11,4%	(353.654)
private Erledigung	10,4%	(98.932)	9,9%	(77.214)	10,2%	(140.713)	10,2%	(316.859)
sonstige Freizeit	9,2%	(87.220)	9,4%	(73.537)	11,2%	(154.220)	10,1%	(314.977)
privater Besuch	6,0%	(56.503)	6,4%	(49.614)	8,6%	(118.134)	7,2%	(224.251)
anderer Zweck	0,0%	(102)	0,0%	(184)	0,0%	(477)	0,0%	(763)
n		6.742		6.795		8.860		22.397
Pearson Chi-Square					1164,031			
Signifikanz					0,000*			

Tabelle 9: Soziodemographische Merkmale, zentrale Bezirke (Signifikanztests ohne Berücksichtigung fehlender Antworten, * markiert signifikante Unterschiede)

	Kinder unter 6 im HH		Keine Kinder u. 18 im HH	
	Männlich	Weiblich	Männlich	Weiblich
Höchste Abgeschlossene Ausbildung % (N)				
Keine Angabe	0,1% (109)	0,4% (273)	0,6% (752)	0,8% (844)
Noch kein Schulabschluss / Anderes	0,2% (216)	0,5% (371)	0,1% (152)	0,1% (91)
Volks/Hauptschule ohne Lehre	4,5% (3.985)	10,2% (7.753)	10,8% (14.481)	8,2% (8.681)
Volks/Hauptschule mit Lehre/Fachschule	55,1% (48.413)	37,4% (28.296)	54,2% (72.449)	43,3% (45.787)
Matura	16,0% (14.092)	24,2% (18.279)	19,7% (26.287)	17,8% (18.833)
Hochschule/Uni/Fachhochschule	23,9% (21.022)	27,4% (20.715)	14,7% (19.595)	29,8% (31.440)
n	361	429	523	453
Pearson Chi-Square		29,519		38,401
Signifikanz		0,000*		0,000*
Beschäftigung % (N)				
Schüler	0,0% (0)	0,1% (47)	0,3% (370)	0,3% (326)
Erwerbstätig	90,1% (79.110)	47,9% (36.286)	91,0% (121.717)	86,7% (91.672)
Pension	2,8% (2.464)	0,0% (0)	0,5% (695)	0,4% (436)
Andere Tätigkeit / Sonstiges	7,1% (6.262)	52,0% (39.353)	8,2% (10.935)	12,5% (13.243)
n	361	429	523	453
Pearson Chi-Square		192,266		5,491
Signifikanz		0,000*		0,139
Flexible Arbeitszeiten % (N)				
Keine Angabe	3,3% (2.700)	3,3% (1.329)	5,6% (7.005)	2,6% (2.548)
Ja	60,5% (49.345)	49,9% (19.873)	54,5% (68.439)	43,4% (43.046)
Nein	36,2% (29.578)	46,8% (18.649)	39,9% (50.134)	54,0% (53.616)
n	352	257	459	393
Pearson Chi-Square		5,745		17,253
Signifikanz		0,017*		0,000*

	Kinder unter 6 im HH		Keine Kinder u. 18 im HH	
	Männlich	Weiblich	Männlich	Weiblich
Home-Office Telearbeit % (N)				
Keine Angabe	1,0% (810)	5,1% (2017)	4,3% (5406)	3,7% (3697)
Ja	33,8% (27591)	27,6% (11008)	16,6% (20784)	10,6% (10502)
Nein	65,2% (53222)	67,3% (26825)	79,1% (99388)	85,7% (85011)
n	352	257	459	393
Pearson Chi-Square		1,401		7,574
Signifikanz		0,237		0,006*
Pkw-Abstellplatz am Arbeitsplatz % (N)				
Keine Angabe	1,2% (957)	6,0% (2.381)	3,7% (4.694)	2,4% (2.352)
Ja	76,9% (62.734)	60,4% (24.051)	79,0% (99.252)	61,0% (60.475)
Nein	22,0% (17.932)	33,7% (13.418)	17,1% (21.451)	36,6% (36.275)
Unterschiedlich	0,0% (0)	0,0% (0)	0,1% (181)	0,1% (107)
n	352	257	459	393
Pearson Chi-Square		11,185		50,568
Signifikanz		0,001*		0,000*
Führerscheinbesitz Pkw % (N)				
Keine Angabe	1,0% (857)	2,2% (1.681)	1,3% (1.741)	5,7% (6.037)
Ja	98,7% (86.685)	89,4% (67.702)	91,8% (122.726)	89,4% (94.465)
Nein	0,3% (295)	8,3% (6.304)	6,9% (9.250)	4,9% (5.175)
n	361	429	523	453
Pearson Chi-Square		32,351		1,504
Signifikanz		0,000*		0,220
Fahrzeugverfügbarkeit Fahrrad % (N)				
Keine Angabe	6,6% (5.802)	7,9% (5.995)	7,3% (9.783)	6,5% (6.904)
Ja	87,4% (76.742)	74,4% (56.345)	70,0% (93.581)	72,0% (76.100)
Nein	6,0% (5.294)	17,6% (13.347)	22,7% (30.353)	21,5% (22.673)
n	361	429	523	453
Pearson Chi-Square		26,838		,298
Signifikanz		0,000*		0,585

	Kinder unter 6 im HH		Keine Kinder u. 18 im HH	
	Männlich	Weiblich	Männlich	Weiblich
Fahrzeugverfügbarkeit Pkw % (N)				
Keine Angabe	0,7% (581)	3,6% (2.699)	5,0% (6.738)	3,6% (3.843)
Jederzeit	77,5% (68.046)	73,6% (55.727)	81,3% (108.715)	77,7% (82.106)
Gelegentlich	21,3% (18.679)	16,3% (12.331)	7,6% (10.156)	12,5% (13.212)
Nie	0,6% (531)	6,5% (4.930)	6,1% (8.108)	6,2% (6.516)
n	361	429	523	453
Pearson Chi-Square		23,672		7,046
Signifikanz		0,000*		0,030*
Zeitkartenbesitz ÖV % (N)				
Keine Angabe	2,2% (1.953)	2,1% (1.569)	1,8% (2.347)	2,0% (2.083)
Ja	21,5% (18.876)	18,1% (13.717)	15,9% (21.234)	21,0% (22.196)
Nein	76,3% (67.008)	79,8% (60.401)	82,4% (110.136)	77,0% (81.398)
n	361	429	523	453
Pearson Chi-Square		1,386		5,096
Signifikanz		0,239		0,024*
Betreuung Kinder % (N)				
Keine Angabe	3,9% (3.410)	1,1% (810)	2,8% (3.778)	4,7% (4.940)
Ja	44,1% (38.711)	70,4% (53.270)	13,3% (17.836)	5,5% (5.796)
Nein	52,0% (45.717)	28,5% (21.607)	83,8% (112.102)	89,8% (94.941)
n	361	429	523	453
Pearson Chi-Square		47,720		17,709
Signifikanz		0,000*		0,000*
Betreuung Verwandte % (N)				
Keine Angabe	3,9% (3.410)	1,1% (810)	2,8% (3.778)	4,7% (4.940)
Ja	2,9% (2.583)	5,5% (4.126)	6,3% (8.455)	11,6% (12.299)
Nein	93,2% (81.845)	93,5% (70.751)	90,9% (121.483)	83,7% (88.438)
n	361	429	523	453
Pearson Chi-Square		2,673		10,572
Signifikanz		0,102		0,001

	Kinder unter 6 im HH		Keine Kinder u. 18 im HH	
	Männlich	Weiblich	Männlich	Weiblich
Betreuung andere % (N)				
Keine Angabe	3,9% (3.410)	1,1% (810)	2,8% (3.778)	4,7% (4.940)
Ja	2,3% (2.022)	1,5% (1.143)	4,1% (5.479)	1,2% (1.280)
Nein	93,8% (82.405)	97,4% (73.734)	93,1% (124.459)	94,1% (99.457)
n	361	429	523	453
Pearson Chi-Square		,731		7,676
Signifikanz		0,393		0,006*

Tabelle 10: Mobilitätsverhalten, zentrale Bezirke (Signifikanztests ohne Berücksichtigung fehlender Antworten, * markiert signifikante Unterschiede)

	Kinder unter 6 im HH				Keine Kinder u. 18 im HH			
	Männlich		Weiblich		Männlich		Weiblich	
Stichtag außer Haus % (N)								
Ja	90,7%	(86.337)	86,5%	(67.870)	82,5%	(111.717)	89,2%	(91.205)
Nein	9,3%	(8.828)	13,5%	(10.614)	17,5%	(23.633)	10,8%	(11.084)
n		722		858		1046		906
Pearson Chi-Square				7,361				18,658
Signifikanz				0,007*				0,000*
Anzahl Wege/Person MW (+/-SD)								
n	2,97	+/-1,68	3,32	+/-2,17	2,76	+/-1,93	3,02	+/-1,99
		722		858		1046		906
Mann-Whitney U				263.056				518.114
Signifikanz				0,004*				0,004*
Tageswegedauer (min) /Person MW (+/-SD)								
n	78,26	+/-61,56	63,11	+/-58,78	68,55	+/-75,98	94,17	+/-102,59
		722		858		1046		906
Mann-Whitney U				232.198				450.067
Signifikanz				0,000*				0,000*
Tageswegelänge (km) /Person MW (+/-SD)								
n	49,28	+/-52,49	24,47	+/-41,56	46,63	+/-75,81	64,49	+/-97,30
		722		858		1046		906
Mann-Whitney U				173.300				463.436
Signifikanz				0,000*				0,000*
Anzahl Wege/mobiler Person MW (+/-SD)								
n	3,28	+/-1,45	3,84	+/-1,85	3,34	+/-1,60	3,39	+/-1,79
		619		702		823		730
Mann-Whitney U				1.153.340				408.076
Signifikanz				0,001*				0,787
Tageswegedauer (min) /mobiler Person MW (+/-SD)								
n	86,27	+/-59,05	72,98	+/-57,23	83,05	+/-76,10	105,61	+/-102,93
		619		702		823		730
Mann-Whitney U				1.211.417				340.029
Signifikanz				0,412				0,000*

	Kinder unter 6 im HH				Keine Kinder u. 18 im HH			
	Männlich		Weiblich		Männlich		Weiblich	
Tageswegelänge (km) /mobiler Person MW (+/-SD)	54,32	+/-52,57	28,30	+/-43,47	56,50	+/-80,03	72,33	+/-100,25
n	619		702		823		730	
Mann-Whitney U			998.936				353.398	
Signifikanz			0,000*				0,000*	
Weg Dauer (min) MW (+/-SD)	26,32	+/-25,64	19,00	+/-23,03	24,87	+/-32,09	31,18	+/-42,02
n	2.116		2.735		2.671		2.432	
Mann-Whitney U			1.892.276				3.683.239	
Signifikanz			0,000*				0,000*	
Weg Länge (km) MW (+/-SD)	16,57	+/-22,20	7,37	+/-16,75	16,92	+/-38,29	21,35	+/-40,07
n	2.116		2.735		2.671		2.432	
Mann-Whitney U			1.508.220				3.892.377	
Signifikanz			0,000*				0,000*	
Modal Split % (N)								
Keine Angabe	0,3%	(862)	0,1%	(3.529)	0,2%	(758)	0,1%	(201)
Zu Fuß	9,9%	(27.892)	27,3%	(71.148)	5,8%	(21.470)	13,7%	(42.297)
Rad	2,2%	(6.249)	4,5%	(11.638)	7,6%	(28.310)	2,5%	(7.827)
Pkw LenkerIn	69,7%	(197.231)	53,7%	(140.058)	71,4%	(266.152)	63,6%	(196.440)
Pkw MitfahrerIn	5,3%	(14.889)	9,1%	(23.847)	5,8%	(21.655)	8,6%	(26.454)
Öffentlicher Verkehr	12,3%	(34.891)	5,2%	(13.566)	8,8%	(33.006)	11,3%	(35.019)
anderes Verkehrsmittel inkl. Taxi	0,3%	(975)	0,0%	(87)	0,4%	(1.662)	0,2%	(704)
n	2.116		2.735		2.671		2.432	
Pearson Chi-Square			367,982				213,647	
Signifikanz			0,000*				0,000*	

	Kinder unter 6 im HH		Keine Kinder u. 18 im HH	
	Männlich	Weiblich	Männlich	Weiblich
Wegzwecke % (N)				
Keine Angabe	0,8% (2.262)	0,3% (662)	0,9% (3.493)	1,9% (5.848)
zur Arbeit	49,8% (140.922)	12,0% (31.282)	46,6% (173.892)	44,2% (136.498)
dienstlich/geschäftlich	6,3% (17.704)	0,6% (1.519)	5,3% (19.727)	8,0% (24.843)
Schule/Ausbildung	0,6% (1.668)	5,9% (15.330)	0,6% (2.100)	1,4% (4.394)
Bringen/Holen/Begleitung von Personen	10,7% (30.167)	31,8% (82.994)	5,6% (20.717)	3,3% (10.110)
Einkauf	12,3% (34.670)	13,7% (35.830)	12,7% (47.322)	9,3% (28.784)
private Erledigung	4,4% (12.387)	7,8% (20.296)	9,6% (35.844)	10,6% (32.826)
sonstige Freizeit	9,9% (27.930)	13,8% (36.095)	9,1% (34.018)	11,8% (36.530)
privater Besuch	5,4% (15.278)	14,0% (36.585)	9,6% (35.853)	9,2% (28.488)
anderer Zweck	0,0% (0)	0,0% (104)	0,0% (46)	0,2% (620)
n	2.116	2.735	2.671	2.432
Pearson Chi-Square		1150,644		81,285
Signifikanz		0,000*		0,000*

9.2 Leitfaden Tiefeninterviews

MODELLFAMILIEN - Leitfaden

Datum:

Modellfamilie:



Beschreibung der Familiensituation: Familiensituation: wie viele Personen im Haushalt, welches Alter? Geschlecht, Soziales Netzwerk: Gibt es Betreuungspersonen für die Kinder?

Beschreibung des gestrigen Tages: Wenn Sie an die Wege des gestrigen Tages denken. Welche Wege haben Sie zurückgelegt mit welchen Fortbewegungsmitteln, mit wem waren Sie unterwegs? Haben Sie sich auf den Wegen über etwas gefreut, geärgert?

Verkehrsmittelverfügbarkeit: Welche Fortbewegungsmittel stehen Ihnen bzw. den einzelnen Familienmitglieder zur Verfügung für Alltags- bzw. Freizeitwege?

Verkehrsmittelwahl: Wie legen Sie generell Wege des Alltags zurück mit welchen Verkehrsmitteln? Wonach entscheiden Sie, welches Fortbewegungsmittel Sie für welche Wege verwenden? Was ist Ihre Lieblingsfortbewegungsart? Mit welchen Fortbewegungsmitteln sind Ihre Kinder am liebsten unterwegs?

Beschreibung gute Mobilität: Was ist euch wichtig, wenn ihr unterwegs seid? Wie muss Mobilität sein, dass ihr sie gut findet?

Infrastrukturangebot: Was gibt es an Angeboten in der Gemeinde (Versorgung, Ärzte, Mobilität, etc.) Wie zufrieden seid ihr mit dem Angebot in eurer Gemeinde? Was läuft gut, was schlecht? Wie gut sind folgende Orte erreichbar: Einkaufen, Arbeit, Ausbildung, Freizeit?

Eltern+Kind

- **Vorstellungen:** Wie wird es sein, mit Baby unterwegs zu sein? Worauf freut ihr euch? Was erscheint euch als schwierig?
- **Vorbereitungen:** Welche Vorbereitungen habt ihr bzw. werdet ihr noch treffen hinsichtlich „Unterwegs sein mit Kind“, Alltag mit Kind z.B. Kinderwagen, Tragetuch oder dergleichen, Rad-Kindersitz etc.
- **Wohnsituation:** Kinderwagenabstellraum, Radraum ...vorhanden? Verändert sich durch den Nachwuchs die Wohnsituation in den nächsten 2 Jahren voraussichtlich? Umzug mit Kind geplant?
- **Mobilitätsverhalten:** Wie könnte die Geburt eures Kindes das Mobilitätsverhalten verändern?
Falls Auto genannt wird: Warum häufiger das Auto? Welche Wegezwecke? Verfügbarkeit? Was würde euch dazu veranlassen, dass ihr sagt wir brauchen kein Auto?
- **Erfahrungen von anderen Eltern:** Gibt es schon Eindrücke, wie andere Eltern mit Babys unterwegs sind? Was gefällt nicht, was gefällt euch/ihnen persönlich daran? Was davon ist für euch/sie vorstellbar, was nicht? Wo holt ihr euch Rat, Ideen und Inspiration her? Vorbilder? Vorbereitungsgruppen, andere Eltern, Bücher, zum Thema Kinder, Foren, Blogs, Social media: Instagram, Pinterest usw.?
- **Beschreibung des eigenen Lebensstils:** Wie würden Sie ihren Lebensstil beschreiben? Was ist wichtig für ein gutes Leben? was ist dir wichtig im Leben? Was ist dir für dein Kind wichtig?
- Offene Themen seitens der Interviewten

9.3 Fragebogen Standardisierte Befragung

Mobilitäts-FRAGEBOGEN

Datum: ID



Wie wichtig sind Ihnen die folgenden Kriterien bei der Auswahl eines Fortbewegungsmittels? Bitte machen Sie eine Rangreihung der 5 wichtigsten Kriterien (1="das wichtigste").

Kosten	
Schnelligkeit	
Zeitliche Flexibilität	
Spaß	
Gut mit anderen Wegen kombinierbar	
Umweltfreundlichkeit	
Körperliche Bewegung	
Gute Transportmöglichkeiten	
Gesundheit	
Sicherheit	
Sonstiges _____	

Was ist Ihre Lieblingsfortbewegungsart?

(1 Nennung)

Zu Fuß	☐
Mit Öffentlichen Verkehrsmitteln (z.B. Bus, Straßenbahn, U-Bahn, Zug)	☐
Fahrrad	☐
Auto als LenkerIn	☐
Auto als BeifahrerIn	☐
Andere Fortbewegungsart	☐

Welche Eigenschaft trifft für Sie am ehesten auf die folgenden Verkehrsmittel zu? (1 Nennung pro Zeile)

Eigenschaften	Zu Fuß	Fahrrad	Auto	Öffentliche Verkehr
kostengünstig				
stressfrei				
schnell				
gesund				
Körperlich aktiv				
gute Transportmöglichkeit				
umweltfreundlich				
sicher				
flexibel				
macht Spaß				

Welche Verkehrsmittel verwenden Sie gewöhnlich für folgende Wegezwecke:

1 Nennung pro Wegezweck

Wegezweck	Zu Fuß	Fahrrad	Auto	ÖV	Sonstige	Trifft nicht zu
Arbeitsplatz						
Begleitwege						
Einkauf						
Private Erledigung						
Freizeit						
Sonstiges _____						

Was könnte Sie motivieren bzw. was motiviert Sie jetzt schon, zu Fuß zu gehen oder Rad zu fahren einer Skala von 1-5 (1= motiviert mich sehr, 5= gar nicht)?**Motiviert mich sehr 1 2 3 4 5 Gar nicht**

Es ist einfach und unkompliziert					
Man kann Umgebung gut wahrnehmen					
Die tägliche Bewegung					
Es ist umweltfreundlich					
Man trifft Leute					
Es ist kostengünstig					
Vorbilder					
Belohnung (z.B. Rabatt beim Einkaufen, wenn man zu Fuß kommt).					

Wie oft sind Sie auf die folgende Weise unterwegs:

	Täglich/mehrmals pro Woche	einmal pro Woche	Seltener
Zu Fuß	☐	☐	☐
Mit Öffentlichen Verkehrsmitteln (z.B. Bus, Straßenbahn, U-Bahn, Zug)	☐	☐	☐
Mit dem Fahrrad	☐	☐	☐
Mit dem Auto als LenkerIn	☐	☐	☐
Mit dem Auto als BeifahrerIn	☐	☐	☐
Mit anderen Verkehrsmitteln? Wenn ja, mit welchen? _____	☐	☐	☐

STATISTIK**Geschlecht** Männlich ☐ Weiblich ☐**Alter** _____**Wie viele Personen leben in Ihrem Haushalt?** _____**Wie viele Kinder unter 18 Jahren leben in Ihrem Haushalt?**

Anzahl: _____ Alter der Kinder _____

9.4 Mobilitätstagebuch

Mobilitätstagebuch

Wer soll das Mobilitätstagebuch ausfüllen?

Jener Elternteil, der das Kind / die Kinder hauptsächlich betreut

Was ist auszufüllen?

Alle Wege innerhalb einer Woche

Die Daten werden nur für Forschungszwecke im Rahmen des Projektes „ANFANG – Nachhaltige Familienmobilität“ verwendet und absolut anonym behandelt.

Es sollen sämtliche Wege innerhalb einer Woche aufgezeichnet werden, die Sie zurücklegen. Dabei ist Folgendes zu beachten:

- Es sollen alle Wege des Tages, d.h. für alle 24 Stunden des Tages eingetragen werden
- Jedes neue Ziel ist ein neuer Weg. (z. Bsp. Weg 1: Weg zum Spielplatz, Weg 2: Weg zum Einkaufen – auch wenn sie beide Wege direkt nacheinander machen, ohne zuvor nach Hause zu gehen)
- Hin- und Rückweg sind zwei Wege (auch bei kurzen Wegen)
- Tragen Sie auch Fußwege und kurze Wege ein.
- Bitte geben Sie zu jedem Weg alle genutzten Fortbewegungsarten an (z. Bsp. zu Fuß, mit Bus, zu Fuß).
- Beim Umsteigen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln (z.B. vom Bus in die U-Bahn oder von Fußweg zum Auto zur Autofahrt) bleibt es ein Weg
- Als Bring bzw. Holwege werden Wege verstanden, bei denen das Kind/die Kinder zu einem Ort gebracht werden, von dem die Eltern wieder weggehen ohne Kinder (z.B Kindergarten, Tagesmutter,...)
- Bei der Frage „Verkehrsmittel Kind/Kinder: falls Wege für mehrere Kinder angegeben werden, bitte für jedes Kind extra die Fortbewegungsart anführen z.B. 1. Kind - Kinderwagen, 2. Kind-Skooter
- Als private Erledigungen zählen z.B. Arztbesuche, Behördenwege, ...
- Unter Freizeitwege fallen Wege z.B. zum Spielplatz, Ausflüge,

Zusätzlich sollen sämtliche Wege vermerkt werden, die das Kind/die Kinder mit anderen Betreuungspersonen zurücklegen. (z. Bsp. Spielplatz mit Freunden)

Um die Mobilitätstagebücher derselben Familie zuordnen zu können, bitten wir Sie auf allen Seiten eine ID wie folgt auszufüllen:

ID = die letzten zwei Buchstaben ihres Vornamens + die ersten zwei Buchstaben ihres Familiennamens
z.B. Sigirid Maier → ID = idma

Diese ID wird auch für alle weiteren Mobilitätstagebücher verwendet werden.



WEGEBOGEN

DATUM:

	Erster Weg	Zweiter Weg	Dritter Weg
Von wo nach wohin sind Sie unterwegs, wann sind Sie gestartet, wann angekommen, wie lange ist der Weg ungefähr?	Start (Ort + Zeit): Ziel (Ort + Zeit): Entfernung:	Start (Ort + Zeit): Ziel (Ort + Zeit): Entfernung:	Start (Ort + Zeit): Ziel (Ort + Zeit): Entfernung:
Sind Sie mit oder ohne Kind/Kinder unterwegs? Welche Fortbewegungsmittel verwenden die Kinder?	☐ Mit Kind/Kinder ☐ Ohne Kind/Kinder Fortbewegungsmittel Kinder	☐ Mit Kind/Kinder ☐ Ohne Kind/Kinder Fortbewegungsmittel Kinder	☐ Mit Kind/Kinder ☐ Ohne Kind/Kinder Fortbewegungsmittel Kinder
<u>Wegezzweck</u> Zu welchem Zweck haben Sie den Weg zurückgelegt?	☐ Bring-/Holweg ☐ Arbeitsweg ☐ Einkauf ☐ Freizeit ☐ Private Erledigungen ☐ Sonstiges _____	☐ Bring-/Holweg ☐ Arbeitsweg ☐ Einkauf ☐ Freizeit ☐ Private Erledigungen ☐ Sonstiges _____	☐ Bring-/Holweg ☐ Arbeitsweg ☐ Einkauf ☐ Freizeit ☐ Private Erledigungen ☐ Sonstiges _____
<u>Verkehrsmittelwahl</u> Welche Fortbewegungsmittel haben Sie im Verlauf des Weges benutzt?	☐ Zu Fuß ☐ Fahrrad ☐ Öffentlicher Verkehr ☐ Auto ☐ Sonstiges _____	☐ Zu Fuß ☐ Fahrrad ☐ Öffentlicher Verkehr ☐ Auto ☐ Sonstiges _____	☐ Zu Fuß ☐ Fahrrad ☐ Öffentlicher Verkehr ☐ Auto ☐ Sonstiges _____
<u>Motive</u> Warum haben Sie diese Fortbewegungsart gewählt (bitte nur eine Nennung)	☐ Einfach/bequem ☐ Schnell ☐ Kostengünstig ☐ Umweltfreundlich ☐ Macht Spaß ☐ Einzige Möglichkeit ☐ Sonstiges _____	☐ Einfach/bequem ☐ Schnell ☐ Kostengünstig ☐ Umweltfreundlich ☐ Macht Spaß ☐ Einzige Möglichkeit ☐ Sonstiges _____	☐ Einfach/bequem ☐ Schnell ☐ Kostengünstig ☐ Umweltfreundlich ☐ Macht Spaß ☐ Einzige Möglichkeit ☐ Sonstiges _____

Anmerkungen: H

WEGEBOGEN

DATUM:

	Vierter Weg	Fünfter Weg	Sechster Weg
Von wo nach wohin sind Sie unterwegs, wann sind Sie gestartet, wann angekommen, wie lange ist der Weg ungefähr?	Start (Ort + Zeit): Ziel (Ort + Zeit): Entfernung:	Start (Ort + Zeit): Ziel (Ort + Zeit): Entfernung:	Start (Ort + Zeit): Ziel (Ort + Zeit): Entfernung:
Sind Sie mit oder ohne Kind/Kinder unterwegs? Welche Fortbewegungsmittel verwenden die Kinder?	☐ Mit Kind/Kinder ☐ Ohne Kind/Kinder Fortbewegungsmittel Kinder	☐ Mit Kind/Kinder ☐ Ohne Kind/Kinder Fortbewegungsmittel Kinder	☐ Mit Kind/Kinder ☐ Ohne Kind/Kinder Fortbewegungsmittel Kinder
<u>Wegezzweck</u> Zu welchem Zweck haben Sie den Weg zurückgelegt?	☐ Bring-/Holweg ☐ Arbeitsweg ☐ Einkauf ☐ Freizeit ☐ Private Erledigungen ☐ Sonstiges _____	☐ Bring-/Holweg ☐ Arbeitsweg ☐ Einkauf ☐ Freizeit ☐ Private Erledigungen ☐ Sonstiges _____	☐ Bring-/Holweg ☐ Arbeitsweg ☐ Einkauf ☐ Freizeit ☐ Private Erledigungen ☐ Sonstiges _____
<u>Verkehrsmittelwahl</u> Welche Fortbewegungsmittel haben Sie im Verlauf des Weges benutzt?	☐ Zu Fuß ☐ Fahrrad ☐ Öffentlicher Verkehr ☐ Auto ☐ Sonstiges _____	☐ Zu Fuß ☐ Fahrrad ☐ Öffentlicher Verkehr ☐ Auto ☐ Sonstiges _____	☐ Zu Fuß ☐ Fahrrad ☐ Öffentlicher Verkehr ☐ Auto ☐ Sonstiges _____
<u>Motive</u> Warum haben Sie diese Fortbewegungsart gewählt (bitte nur eine Nennung)	☐ Einfach/bequem ☐ Schnell ☐ Kostengünstig ☐ Umweltfreundlich ☐ Macht Spaß ☐ Einzige Möglichkeit ☐ Sonstiges _____	☐ Einfach/bequem ☐ Schnell ☐ Kostengünstig ☐ Umweltfreundlich ☐ Macht Spaß ☐ Einzige Möglichkeit ☐ Sonstiges _____	☐ Einfach/bequem ☐ Schnell ☐ Kostengünstig ☐ Umweltfreundlich ☐ Macht Spaß ☐ Einzige Möglichkeit ☐ Sonstiges _____

Welche zusätzlichen Wege mit anderen Betreuungspersonen haben die Kinder zurückgelegt?

Für die zusätzlichen Wege, Betreuungsperson (z.B. Vater, Großeltern), Wegezzweck (z.B. Kindergarten) Fortbewegungsart (z.B. zu Fuß) und Motive für die Verkehrsmittelwahl (z.B. bequem, schnell) angeben

Betreuungsperson	Wegezzweck	Fortbewegungsart	Motiv Verkehrsmittelwahl