

# Argumentarium Aktive Mobilität

KOMPAKT

Band Nr. 13 aus der Reihe WISSEN



Fonds Gesundes  
Österreich

# Argumentarium Aktive Mobilität Kompakt

Intersektorale Argumente zur Förderung

Aktiver Mobilität in Österreich

## IMPRESSUM

### Medieninhaber, Herausgeber, Verleger:

Gesundheit Österreich GmbH, Geschäftsbereich Fonds Gesundes Österreich



Fonds Gesundes  
Österreich

**Auftraggeber:** Fonds Gesundes Österreich  
Verena Zeuschner



Universität für Bodenkultur Wien  
Department für Raum, Landschaft  
und Infrastruktur

### Bearbeitungsteam:

BOKU Wien – Institut für Landschaftsplanung (Projektleitung)  
Doris Damyanovic, Irene Bittner, Marlene Mellauner



universität  
wien

UNI WIEN – Institut für Sportwissenschaft  
Rosa Diketmüller, Franz Mairinger



VCÖ - Mobilität mit Zukunft (inhaltliche Beratung)  
Markus Gansterer

### Zitiervorschlag:

Fonds Gesundes Österreich (Hrsg.) (2018): Aktive Mobilität - Argumentarium KOMPAKT.  
Intersektorale Argumente zur Förderung Aktiver Mobilität in Österreich.

### Redaktionelle Mitarbeit:

Petra Winkler

**Gestaltung:** paco.Medienwerkstatt, Wien

Wien, Juni 2018



Bundesministerium  
Arbeit, Soziales, Gesundheit  
und Konsumentenschutz

Gesundheit Österreich  
GmbH



Fonds Gesundes  
Österreich

## Inhalt

<b>1</b>	<b>Einleitung</b> .....	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Zusammenfassung</b> .....	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>Ziele und Fragestellungen des Argumentariums Aktive Mobilität</b> .....	<b>7</b>
<b>4</b>	<b>Beschreibung des methodischen Vorgehens</b> .....	<b>8</b>
4.1	Dokumentenanalyse .....	8
4.2	Umfeldanalyse und intersektorale Expert/innendiskussion .....	10
<b>5</b>	<b>Verwendete Begriffe in Policy-Dokumenten zu Aktiver Mobilität</b> .....	<b>11</b>
<b>6</b>	<b>Argumente für Aktive Mobilität</b> .....	<b>15</b>
6.1	Argumente für die intersektorale Zusammenarbeit .....	15
6.2	Thematische Argumente .....	16
6.3	Bestehende und weiterführende intersektorale Zusammenarbeit .....	30
<b>7</b>	<b>Ansatzpunkte zur Verbesserung Aktiver Mobilität</b> .....	<b>31</b>
<b>8</b>	<b>Literatur</b> .....	<b>33</b>

# 1 Einleitung

Körperliche Aktivität und Bewegung sind wesentliche Einflussfaktoren auf unsere Gesundheit – sowohl bei Erwachsenen als auch bei Kindern. Bewegung fördert das Wohlbefinden, stärkt die physische und psychische Gesundheit, wirkt präventiv gegen Erkrankungen und fördert soziale Kontakte und Lebensqualität.

Als eine Domäne körperlicher Aktivität spielt insbesondere die Aktive Mobilität neben dem Sport eine wichtige Rolle, um diese Gesundheitseffekte zu erreichen. Aus Sicht des Gesundheitssektors liegt daher ein großes Potenzial in der verstärkten Förderung aktiver Mobilitätsformen wie z. B. Radfahren oder Zufußgehen.

Die Förderung Aktiver Mobilität wirkt sich nicht nur positiv auf unsere Gesundheit und damit auf das Gesundheitssystem, sondern in hohem Maße auch auf unterschiedliche Aspekte aus unterschiedlichen Sektoren wie dem Verkehrs- oder Umweltbereich aus.

Der Nutzen einer Förderung von aktiven Mobilitätsformen wurde in diversen Politikbereichen längst erkannt, Ziele wurden formuliert und Strategien erarbeitet.

„Aktive Mobilität“, „aktiver Transport“, „Langsamverkehr“ oder „Alltagsbewegung“ – dies alles sind Begriffe, mit denen unterschiedliche Sektoren seit langem an mehr oder weniger demselben Thema arbeiten. Mit differierenden Hintergründen und doch mit dem gleichen Ziel: einer Förderung von aktiven Mobilitätsformen.

Aufgrund der intersektoralen Zuständigkeiten ist eine Zusammenarbeit von Umwelt, Verkehr, Gesundheit, Sport, Raum- und Landschaftsplanung wesentlich. Denn die Einflussfaktoren, welche auf die Wahl aktiver Mobilitätsformen wirken, sind in allen Bereichen zu finden. Diese Determinanten betreffen einerseits das Verhalten von Menschen und andererseits die vorhandenen Verhältnisse, welche so gestaltet sein müssen, dass die Wahl aktiver Mobilitätsformen eine leichte und vorteilhafte ist. Einflussfaktoren liegen dabei vor allem im sozialen, im baulichen als auch im natürlichen Umfeld.

Dem Fonds Gesundes Österreich als österreichischem Kompetenzzentrum und Förderstelle für Gesundheitsförderung ist diese Thematik entsprechend seines gültigen Programmes ein großes Anliegen. Mit der Erarbeitung dieses Argumentariums für Aktive Mobilität liegt nun ein Produkt vor, welches im Sinne von „Health in All Policies“ ein Grundverständnis für die Arbeit beteiligter Sektoren schaffen soll.

Der vorliegende Wissensband erklärt unterschiedliche Begriffsdefinitionen von Aktiver Mobilität und stellt Argumente für eine Förderung aktiver Mobilitätsformen aus unterschiedlichen Blickwinkeln (individuelle vs. gesellschaftliche Ebene, thematische Argumente, Settingargumente) dar. Entscheidungsträgern und Verantwortlichen aus den unterschiedlichen Bereichen werden übersichtlich Hintergrundinformationen über andere Sektoren sowie Argumente für eine intersektorale Zusammenarbeit zur Verfügung gestellt und Möglichkeiten der Synergienutzung aufgezeigt.

## 2 Zusammenfassung

Das vorliegende Argumentarium gibt einen kompakten Überblick über Argumente und Entscheidungsgrundlagen für eine sektorenübergreifende Zusammenarbeit im Bereich der Aktiven Mobilität. Hierzu werden Motive und Ziele relevanter Sektoren (Bereiche) dargestellt sowie Synergien, Möglichkeiten und der Mehrwert für eine Zusammenarbeit mit weiteren Sektoren aufgezeigt. Zielgruppe des Argumentariums sind Entscheidungsträger unterschiedlicher Sektoren, welche die Förderung aktiver Mobilitätsformen als Maßnahme/Umsetzung für übergeordnete Strategien vorsehen.

Als erster Schritt galt es zu klären, was unter Aktiver Mobilität zu verstehen ist und in welchen Bereichen sie ein Handlungsfeld darstellt. Dabei wurden grundlegende Prinzipien sowie hinterlegte Motivationen und unterschiedliche Blickwinkel aufgezeigt.

Mittels Umfeldanalyse wurden auf Basis der beschriebenen Handlungsfelder relevante Grundsatzdokumente auf Policy-Ebene recherchiert und mögliche Umsetzungspartner für die Praxis identifiziert. Im vorliegenden Argumentarium wurden dafür 41 österreichische wie internationale Policy-Dokumente im Hinblick auf Argumente und verwendete Begriffe für Aktive Mobilität untersucht. Die wichtigsten Strategiepapiere in Österreich stammen aus den Bereichen Umwelt und Klima, Verkehr sowie Gesundheit. Weitere Strategiepapiere wurden in den Bereichen (Raum-)Planung, Sport, Bildung, Soziales oder Wirtschaft gefunden.

Auf Basis dieser Dokumentenanalyse sowie mittels darauffolgender Fokusgruppensitzungen und (intersektoraler) Expert/innendiskussion mit Stakeholder/innen aus den Bereichen Gesundheit, Umwelt, Verkehr, Bildung, Planung und Soziales wurden Begriffsdefinitionen abgeleitet und eine gemeinsame Sprache vorgeschlagen, um ein Verständnis unterschiedlicher, gleichzeitig aber synonymen Begrifflichkeiten zu erzeugen.

Ergebnis war, dass sich der Begriff „Aktive Mobilität“ mittlerweile in fast allen österreichischen Policy-Dokumenten wie auch unter Expert/innen verschiedener Sektoren durchgesetzt hat – gefolgt vom Begriff „Nachhaltige Mobilität“. Anlassbezogen wird in Österreich mit vielfältigen Begrifflichkeiten wie z. B. sanfte Mobilität, umwelt- bzw. klimafreundliche Mobilität oder gesunde Mobilität operiert, um auf spezifische Zielgruppen oder regionale Themen einzugehen.

Aktive Mobilität kann dabei folgendermaßen definiert werden:

***Jede Fortbewegung von A nach B aus eigener Muskelkraft wird als Aktive Mobilität bezeichnet. Dazu gehören vor allem Z Fußgehen und Radfahren, aber auch Aktivitäten wie Micro-Scooter-Fahren, Laufen oder Skateboarden.***

Diese allgemeine Definition<sup>1</sup> ist die gemeinsame Basis, die Anknüpfungspunkte für sektorenübergreifende wie sektorenspezifische Argumente liefert, denn Aktive Mobilität ist: gesund, umweltfreundlich, alltagsorientiert, niederschwellig, zeitsparend, trendig, leise, sicher, kostensparend für Einzelne und allgemein für die Gesundheitsversorgung, förderlich für Einzelhandel und innerstädtische Infrastruktur, förderlich für selbstbestimmtes Älterwerden sowie Teilhabe verschiedener Bevölkerungsgruppen am öffentlichen Raum und sozial gerecht.

In den letzten Jahren wurden in verschiedenen Politikfeldern, insbesondere in der Gesundheitsförderung, dem Umwelt- und Klimaschutz sowie dem Mobilitätsbereich, Projekte durchgeführt, Kooperationen verstärkt und Strategiepapiere verfasst, um die Voraussetzungen für Aktive Mobilität in Österreich zu verbessern. Eine vorwiegend sitzende Lebensweise wird von der WHO als eigener Risikofaktor für die Gesundheit und Beweglichkeit angesehen. Gerade hierzu könnte die in den Alltag integrierte Aktive Mobilität einen Schlüsselfaktor zur Bewegungsförderung darstellen.

Daher wurden in weiterer Folge durch die beschriebenen Methoden (Dokumentenanalyse, Fokusgruppendifkussionen, Umfeldanalyse und intersektorale Expert/innendiskussion) Argumente für eine sektorenübergreifende Zusammenarbeit definiert und Möglichkeiten und Ansatzpunkte für eine Zusammenarbeit abgeleitet.

Sowohl in den Policy-Dokumenten als auch in den Kooperationsvorhaben von Expert/innen werden spezifische (z. B. je nach Zielgruppe oder Bundesland) sowie auch bundesweite und sektorenübergreifende Ziele mit unterschiedlichen Argumenten verfolgt.

Die wichtigsten Argumente für Aktive Mobilität auf gesellschaftlicher Ebene sind unbestritten die Faktoren Gesundheit sowie Klimaschutz. Gesundheitsförderung wird von den Expert/innen derzeit als besonders schlagkräftiges Argument angesehen, da es jede/n Einzelne/n von uns sowie das gesamte Gesundheitssystem betrifft. Gesundheit in Kombination mit Klima- und Umweltschutz liefert insgesamt starke Argumente für Verhaltensänderungen wie auch für eine Änderung der Verhältnisse. Auf individueller Ebene sind neben einem persönlichen Gesundheitsnutzen vor allem Bequemlichkeit, Flexibilität und Zeitvorteil die stärksten Argumente.

Ergebnis waren auch Empfehlungen, die unter anderem Resultat der Fokusgruppen und intersektoralen Expert/innendiskussion waren. Demnach ist ein wichtiger Ansatzpunkt zur weiteren Förderung Aktiver Mobilität in Österreich, die etablierten intersektoralen Aktivitäten in den Politikfeldern Gesundheit, Umwelt und Verkehr fortzuführen bzw. auszubauen. Die bestehende Vernetzung mit den Sektoren Bildung und (Raum-)Planung sollte gefestigt und die Sektoren Soziales, Wirtschaft und Sport sollten zukünftig stärker inkludiert werden. Radfahren, Gehen sowie Micro-Scooter-Fahren und Skateboarden erfahren als nachhaltige, gesundheitsorientierte Impulse auch in der lokalen Wirtschaft (Einzelhandel, Produktenwicklung, Green Jobs) in Österreich noch wenig Aufmerksamkeit. Die wirtschaftliche Komponente wird bislang nur im Masterplan Radfahren 2015-2025 aufgegriffen, könnte aber auch für Aktive Mobilität im Gesamten als Innovationspotenzial aufgegriffen werden.

---

<sup>1</sup> Vergleich und Adaption unterschiedlicher Definitionen (vgl. Kapitel 4): Bittner et al. (2017), Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie 2018 und Wikipedia 2018.

## 3 Ziele und Fragestellungen des Argumentariums Aktive Mobilität

### Hintergrund<sup>2</sup>

Eine aktive Lebensweise bringt nachweislich positive körperliche, soziale und psychische Vorteile mit sich. Es besteht ein direkter Zusammenhang zwischen körperlicher Aktivität und der Lebenserwartung, die bei körperlich aktiven Menschen im Vergleich zu inaktiven Menschen höher liegt (WHO, 2006).

Großes Potenzial liegt dabei im Bereich der Förderung aktiver Mobilitätsformen (Radfahren, Zufußgehen etc.). Zu diesem Querschnittsthema besteht daher erhöhter Bedarf hinsichtlich Vernetzung und Abstimmung von Akteurinnen und Akteuren unterschiedlicher Sektoren. Daher hat der FGÖ in seinem Rahmenarbeitsprogramm 2017-2020 in der Programmlinie „Gesunder Lebensstil durch intersektorale Zusammenarbeit“ das Thema Aktive Mobilität aufgegriffen. Zur zielgerichteten Vernetzung und intersektoralen Umsetzung im Sinne von „Health in all Policies“ bedarf es eines Grundverständnisses aller relevanten Sektoren. Mit dem geplanten Argumentarium soll ein erster Schritt in ein sektorenübergreifendes Denken für die Förderung aktiver Mobilitätsformen erreicht werden.

### Ziel und Fragestellungen<sup>3</sup>

Ziel ist die Entwicklung eines Argumentariums, welches Entscheidungsträger/innen Hintergrundinformationen anderer Sektoren zur Verfügung stellt und Möglichkeiten der Synergienutzung mit weiteren Sektoren veranschaulicht. Eine Förderung aktiver Mobilitätsformen soll durch das Mitdenken von Rahmenbedingungen und Möglichkeiten aller relevanten Sektoren gefördert werden.

Dementsprechend wurden die nachfolgenden komplementären Fragestellungen für eine Dokumenten- und Umfeldanalyse sowie intersektorale Expert/innendiskussion im Rahmen des Argumentariums Aktive Mobilität verfolgt. Die Bearbeitung erfolgte in einem interdisziplinären Team bestehend aus dem Institut für Landschaftsplanung, BOKU Wien, der Abteilung Bewegungs- und Sportpädagogik am Zentrum für Sportwissenschaft und Universitätssport, Universität Wien, sowie dem VCÖ – Mobilität mit Zukunft in beratender Funktion.

- Was ist Aktive Mobilität und mit welchen Begriffen wird Aktive Mobilität be- und umschrieben?
- Welche Policy-Dokumente (Strategiepapiere) gibt es in Österreich, in welchen Politikfeldern und auf welchen Ebenen (z. B. Bund, Land, Gemeinde)?
- Was sind spezifische, was intersektorale Begriffe und Argumente in den identifizierten Politikfeldern?
- In welche Richtung sollen bestehende intersektorale Kooperationen weiterentwickelt werden?

---

2 Textauszug aus FGÖ-Briefing zur Angebotslegung des Argumentariums zum Thema „Aktive Mobilität in allen Politikbereichen“ vom 23.5.2017.

3 Ebd.

## 4 Beschreibung des methodischen Vorgehens

### 4.1 Dokumentenanalyse

Insgesamt wurden 41 österreichische und internationale Dokumente aus unterschiedlichen Sektoren ausgewählt und inhaltsanalytisch (Mayring, 2003) untersucht. Die Dokumente wurden zwischen 2006 und 2017 verfasst bzw. ein Dokument stammt aus dem Jahr 1997 und wird gerade neu überarbeitet.

Die 41 untersuchten Dokumente können folgendermaßen gegliedert werden:

- 13 österreichweit gültige Policy-Dokumente (Masterpläne, Aktionspläne, Leitfäden etc.)
- 16 weitere österreichische Dokumente mit bundesland- oder zielgruppenspezifischen Themen
- 5 Dokumente aus der EU und der Schweiz
- 3 Dokumente der WHO Europa
- 2 globale Dokumente
- 2 wissenschaftliche Buchpublikationen

Tabelle 1 listet die Policy-Dokumente aus Österreich auf. Tabelle 2 ergänzt um weitere österreichische Dokumente, die das Thema Aktive Mobilität aufgreifen und auf internationale Strategien, z. B. der EU oder der WHO, verweisen.

**Tabelle 1: Zuordnungstabelle: Policy-Dokumente aus Österreich**

<b>österreichweit gültige Policy-Dokumente</b>	<b>Zuordnungsnr.</b>
Masterplan Radfahren 2006	1
Masterplan Radfahren 2015-2025	2
Masterplan Radfahren. Umsetzungserfolge und neue Schwerpunkte 2011-2015	3
Masterplan Gehen	4
Grünbuch für eine integrierte Energie- und Klimastrategie	5
Mit dem Rad durch Österreich. Leitfaden für fahrradfreundliche Betriebe	6
Erfolgreiche Wege für den Radverkehr. Leitfaden Radverkehrsförderung. Ein Praxis-Leitfaden für Kommunen, Schulen, Betriebe, Tourismus und Bauträger	7
FGÖ-Broschüre Aktive Mobilität - Informationen und Projekte	8
Nationaler Aktionsplan Bewegung	9
Gesundheitsziele Österreich - Richtungsweisende Vorschläge für ein gesünderes Österreich	10
Österreichische Empfehlungen für gesundheitswirksame Bewegung	11
Grundsatzerlass zum Unterrichtsprinzip Verkehrs- und Mobilitätserziehung	12
Grundsatzerlass zum Unterrichtsprinzip Gesundheitserziehung	13



**Tabelle 2: Zuordnungstabelle: weitere Dokumente aus Österreich**

<b>weitere Dokumente aus Österreich</b>	<b>Zuordnungsnr.</b>
Kinder- und Jugendgesundheitsstrategie 2016	14
Gesundheitsziele Wien 2025	15
Transportwunder Fahrrad	16
Studie Radfahren und Einkaufen – Potenziale des Fahrrads für den Einzelhandel in Österreich	17
Das Rad als Transportmittel – Gesundheitlicher Nutzen und Einflussfaktoren	18
Der Faktor Zeit im Radverkehr – Daten, Fakten und Maßnahmen zur Beschleunigung des Radverkehrs	19
Bau aufs Rad. Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs bei Hochbauvorhaben – Ein Leitfaden für Architekt/innen, Bauträger, Länder und Gemeinden	20
Kosteneffiziente Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Gemeinden	21
Unterwegs im Leben. Denkanstöße für eine alter(n)sgerechte Gestaltung des öffentlichen Raums. Ein Leitfaden	22
Handbuch Mobilität im Alter	23
Mobilitäts-Scouts: Ältere Menschen gestalten eine altersgerechte Lebenswelt	24
Wie Wohnbau gesunde Mobilität fördern kann	25
Gesundheitsfaktor Arbeitsweg	26
Gesellschaftliche Entwicklungen verändern die Mobilität	27
Verkehrssystem sanieren für die Zukunft	28
Mobilität der Zukunft – Zwischenbilanz Personenmobilität	29

### Allgemeine Anmerkungen zur Dokumentenanalyse

Die Argumentationsebenen der Policy-Dokumente unterscheiden sich zum Teil stark. Es gibt einerseits **Argumente** für die individuelle Förderung der Aktiven Mobilität und andererseits die zu **berücksichtigenden weiterführenden Aspekte und Maßnahmen** (Umsetzungsstrategien, Kriterien) zur Schaffung geeigneter Rahmenbedingungen für Aktive Mobilität (z. B. Gestaltung von Fahrradabstellplätzen nach den Aspekten der Sicherheit, Umkleide- und Waschmöglichkeiten in Arbeitsstätten, Stadt der kurzen Wege etc.).

Die Argumente für Aktive Mobilität unterteilen sich zudem in

- Argumente **aus Sicht der Individuen** (Gesundheit, Zeitersparnisse etc.) und in
- Argumente **aus Sicht der Gesellschaft** (Klima, Umwelt, Verkehr, soziale Gerechtigkeit – allen Gruppen die gleichen Chancen auf unterschiedliche Mobilität zu ermöglichen).

Aus den Dokumenten geht klar hervor, dass gerade Alltagsbewegungsaktivitäten (Schulweg<sup>4</sup>, Arbeitsweg etc.) einen wichtigen Beitrag zur Erreichung der WHO-Richtlinien bzgl. des gesundheitswirksamen Bewegungsausmaßes leisten.

<sup>4</sup> Textauszug aus FGÖ-Briefing zur Angebotslegung des Argumentariums zum Thema „Aktive Mobilität in allen Politikbereichen“ vom 23.5.2017

## 4.2 Umfeldanalyse und intersektorale Expert/innendiskussion

Für das Sampling relevanter Expert/innen für Fokusgruppendifkussionen wurden relevante Politikfelder basierend auf der Dokumentenanalyse identifiziert. Die Dokumente wurden als Umfeldanalyse entsprechend der Herausgeber/innenschaft in politische Sektoren kategorisiert und quantifiziert.



Abb. 1: Häufigkeit der Herausgeberschaft von Policy-Dokumenten nach Sektoren (eigene Darstellung mit [www.wortwolken.com](http://www.wortwolken.com))

Anzahl der Politikfelder (Sektoren) aus allen 41 Dokumenten (Mehrfachzählung durch Co-Herausgeber/innenschaft):

Gesundheit (17) | Verkehr (12) | Umwelt, Klima & Energie (10) | Sport (5) | Arbeit & Soziales (4) | Wirtschaft & Tourismus (2) | Bildung (2) | Planung (2)

Daran anknüpfend ergaben sich zwei Formate zum Einholen von Expertisen aus den relevanten Sektoren, die in das Argumentarium eingeflossen sind:

- Design for Wiser Action (FGÖ-Vernetzungstreffen 21. November 2017)
- Fokusgruppendifkussionen (1. Dezember 2017)

Stakeholder für die zwei parallelen Fokusgruppendifkussionen waren insgesamt 14 Expert/innen aus folgenden Sektoren (je 7 pro Fokusgruppe):

Verkehr (4) | Gesundheit (2) | Bildung (2) | Sport (2) | Soziales (2) | Umwelt (1) | Planung (1)

Den Expert/innen wurde jeweils ein Sektor zugeordnet, wenngleich manche Expert/innen in mehreren Bereichen agieren und Know-how besitzen. Überschneidungen von fachlicher Kompetenz fanden sich vor allem innerhalb der Themengruppen Verkehr, Umwelt und Planung bzw. Gesundheit, Bildung, Soziales und Sport.

## 5 Verwendete Begriffe in Policy-Dokumenten zu Aktiver Mobilität

### 10 häufigste Begriffe in den untersuchten Policy-Dokumenten

Abbildung 2 zeigt die zehn häufigsten Begriffe aus allen 41 Policy-Dokumenten. Die angeführten Begriffe kommen jeweils mindestens viermal in den Dokumenten vor.



Abb. 2: 10 häufigste Begriffe (mind. 4-fache Nennung / alle Dokumente / eigene Darstellung mit [www.wortwolken.com](http://www.wortwolken.com))

### Begriffe aller Dokumente gegliedert nach Themenbereichen

Die nachfolgende Tabelle 3 gibt einen Überblick über alle Begriffe, die in den 41 Policy-Dokumenten verwendet wurden. Im Zuge der Dokumentenanalyse wurden die 34 Begriffe thematisch den Bereichen Aktivität, Umwelt und Gesundheit zugeordnet.

**Tabelle 3: Begriffe aller Dokumente gegliedert nach Themenbereich**

<b>AKTIVITÄT</b>	<b>UMWELT</b>	<b>GESUNDHEIT</b>
Aktive Mobilität	Umweltverbund	gesundheitsbewusste Mobilität
körperlich aktive Mobilität	umweltfreundliche Mobilität	gesundheitsfördernde Mobilität
human-powered transport	umweltschonende Mobilität	gesunde Mobilität
Mobilität aus eigener Kraft	umweltverträgliche Mobilität	gesundheitsförderlicher Transport
Fortbewegung aus eigener Kraft	umweltfördernd	gesundheitswirksame Mobilität
bewegungsaktive Mobilität	klimaschonende Mobilität	
bewegungsaktive Alltagsmobilität	klimafreundliche Mobilität	
bewegungsförderliche Alltagsmobilität	nachhaltige Mobilität	
nichtmotorisierte, "bewegte" Mobilität	nachhaltige E-Mobilität	
muskelkraftbetriebene Fortbewegung		
muskelkraftbetriebene Mobilität		
Muskelkraftmobilität		
Langsamverkehr		
aktiver Transport		
aktive Fortbewegung		
körperlich aktive Fortbewegung		
bewegungsaktive Fortbewegung		
active modes of transport		
physically active transport		
transport-related physical activity		

Begriffsdefinition Aktive Mobilität

***Jede Fortbewegung von A nach B aus eigener Muskelkraft wird als Aktive Mobilität bezeichnet. Dazu gehören vor allem Zufußgehen und Radfahren, aber auch Aktivitäten wie Micro-Scooter-Fahren, Laufen oder Skateboarden.***

Diese allgemeine Definition <sup>5</sup> ist die gemeinsame Basis, die Anknüpfungspunkte für sektorenübergreifende wie sektorenspezifische Argumente liefert, denn Aktive Mobilität ist:

gesund, umweltfreundlich, alltagsorientiert, niederschwellig, zeitsparend, trendig, leise, sicher, kostensparend für Einzelne und allgemein für die Gesundheitsversorgung, förderlich für Ein-

<sup>5</sup> Vergleich und Adaption unterschiedlicher Definitionen, vgl. Bittner et al. (2017), Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie 2018 und Wikipedia 2018.

zelhandel und innerstädtische Infrastruktur, förderlich für selbstbestimmtes Älterwerden sowie Teilhabe verschiedener Bevölkerungsgruppen am öffentlichen Raum und sozial gerecht.

### **Beispiele für sektorenspezifische bzw. anlassbezogene Definitionen von Aktiver Mobilität**

Beispiel 1: „**Postfossile** Mobilitätsformen (**Zufußgehen, Radfahren, Nutzung anderer Mobilitätstools** gegebenenfalls mit Antriebsunterstützung) bieten gerade im **Nahbereich** große Potenziale (50 % aller PKW-Fahrten sind nicht länger als **5 km**) und sind essenzieller Bestandteil jeder **intermodalen Wegekette**. Neben wesentlichen Effekten für das Verkehrssystem resultieren aus der Forcierung dieser Mobilitätsformen auch eine **Vielzahl weiterer positiver Wirkungen (auf Gesundheit, Fitness, Lebensqualität etc.)**.“

[https://www.bmvit.gv.at/mobilitaet/personenmobilitaet/aktive\\_mobilitaet.html](https://www.bmvit.gv.at/mobilitaet/personenmobilitaet/aktive_mobilitaet.html), abgerufen am 12.02.2018

Beispiel 2: „Die Aktive Mobilität umfasst alle **Fortbewegungsarten**, die ganz oder teilweise auf **Muskelkraft** basieren. **Fahrradfahren und ‚Zufußgehen‘** sind dabei die prominentesten, es gehören jedoch auch **Formen der Mobilität** dazu, an die man nicht sofort denkt, **wie Tretroller- und Kickboardfahren**. Mit dem Begriff ‚Aktive Mobilität‘ wird Zufußgehen und Radfahren **nicht weiter** auf eine Weise **beschrieben, was sie nicht sind**, nämlich ‚nichtmotorisierter‘ Verkehr, sondern die ‚Aktive Mobilität‘ wird gleichsam **als attraktiver Lebensstil** propagiert.“

[https://de.wikipedia.org/wiki/Aktive\\_Mobilität](https://de.wikipedia.org/wiki/Aktive_Mobilität), abgerufen am 12.02.2018

Bei der Definition auf der Website des bmvit fällt auf, dass es vorrangig um Umwelt- und Verkehrsargumente (postfossil, Wegekette) und in zweiter Linie auch um Gesundheit (Fitness, Lebensqualität etc.) geht. Bei der Definition aus Wikipedia fällt die Betonung auf, dass sich Aktive Mobilität auch bewusst vom Begriff „nichtmotorisierte“ Mobilität, also einer Negativformulierung bzw. Formulierung eines Mangels, abgrenzt. In beiden Definitionen geht es zentral um das Zufußgehen und Radfahren und erweitert auch um Bewegungsaktivitäten wie Tretrollerfahren, Scooterfahren, Skateboardfahren etc. Die beiden Definitionen stehen stellvertretend für vielfältige Zugänge zu Aktiver Mobilität, die in ähnlicher Weise vor allem Gehen und Radfahren als Aktive Mobilität definieren, gleichzeitig jedoch immer im Kontext eines Fachbereichs stehen oder für bestimmte Ziele ausformuliert sind.

## Ranking der verwendeten Begriffe zu Aktiver Mobilität

Tabelle 4: Ranking der verwendeten Begriffe von Expert/innen und in den Policy-Dokumenten

	TOP 10-Expert/innen	TOP 10-Dokumente
1	Aktive Mobilität (11)	Aktive Mobilität (20)
2	nachhaltige Mobilität (7)	nachhaltige Mobilität (15)
3	gesundheitsfördernde Mobilität (6)	umweltfreundliche Mobilität (8)
4	bewegungsaktive Alltagsmobilität (4)	Stadt der kurzen Wege (8)
5	nichtmotorisierte, "bewegte" Mobilität (4)	bewegungsaktive Mobilität (6)
6	Umweltverbund (4)	sanfte Mobilität (5)
7	umweltfreundliche Mobilität (4)	Umweltverbund (5)
8	bewegungsaktive Mobilität (4)	klimafreundliche Mobilität (5)
9	körperlich aktive Mobilität (3)	gesunde Mobilität (4)
10	klimafreundliche Mobilität (3)	umweltverträgliche Mobilität (4)

Aktive Mobilität und nachhaltige Mobilität werden als allgemeine Begriffe am häufigsten von Expert/innen und in den Dokumenten verwendet, wobei nachhaltige Mobilität auch den öffentlichen Verkehr umfasst. Weitere Begriffe werden verwendet, um spezifische Sachverhalte zu betonen. Die nachfolgenden Ergebnisse zeigen, welche Begriffe in Policy-Dokumenten und von den Expert/innen verwendet werden. Im Rahmen der Fokusgruppendifkussionen wurden „nichtmotorisierter Verkehr“, „sanfte Mobilität“ und „Langsamverkehr“ als Negativbezeichnungen, weil diese einen Mangel bzw. Nachteil betonen, seitens der Expert/innen abgelehnt. Zudem löst in den letzten Jahren, so die Expert/innen, der weiter gefasste Begriff „Mobilität“ zunehmend den eher technischen Begriff „Verkehr“ ab. Der Begriff „Mobilität“ umfasst das technische Verständnis von Verkehr sowie soziale Aspekte, Motive und Hintergründe der Thematik.

## 6 Argumente für Aktive Mobilität

In den „Design for Wiser Action“-Workshops und Fokusgruppendifkussionen besprachen Expertinnen und Experten aus verschiedenen Sektoren ihre Argumente zur Förderung Aktiver Mobilität. Diese ergänzten die Argumente aus den Policy-Dokumenten. Die Argumente wurden inhaltsanalytisch zu Themenfeldern zusammengefasst und werden gebündelt aufgelistet und diskutiert. Die Argumente entsprechen thematisch zum Teil konkreten Politikfeldern, zu einem anderen Teil überschreiten sie die sektorale Logik und zeigen die Notwendigkeit der intersektoralen Zusammenarbeit.

Die Kürzel in den folgenden thematischen Tabellen kennzeichnen die methodische Herkunft der Argumente und stehen für Argumente aus:

- FG Fokusgruppendifkussion
- DWA Design for Wiser Action
- DOK Dokumentenanalyse

Die Zahl in der Spalte „DOK“ zeigt an, in welchem Dokument das jeweilige Argument verwendet wird (vgl. Tabelle 1 und Tabelle 2 im Abschnitt 4.1).

### 6.1 Argumente für die intersektorale Zusammenarbeit

Den österreichischen Dokumenten aus unterschiedlichen Politikfeldern ist gemeinsam, dass sie verhaltens- und vor allem auch verhältnisorientierte Faktoren wie die gebaute Umwelt, Klimafaktoren und soziale Rahmenbedingungen **kombinieren**. Damit folgen verschiedene Sektoren dem Ziel der „Gesundheitsförderung in allen Politikbereichen“ („Health in All Policies“). Während im Abschnitt 6.2 die Argumente aufgelistet sind, die sich vorwiegend auf ein bis zwei Themenbereiche beschränken, werden in der nachfolgenden Tabelle Argumente aufgelistet, die intersektoral formuliert wurden, also verschiedenste Themenbereiche einschlossen.

Die Förderung Aktiver Mobilität in intersektoraler Zusammenarbeit ist bedeutend, ...

Intersektorale Argumente	FG	DWA	DOK
... weil die Kombination aus Gesundheit, Alltagsfitness, Ökologie und CO <sub>2</sub> -Reduktion unschlagbar ist.	x		
... weil es das Ziel der Mobilitätserziehung ist, die Schülerinnen und Schüler zu befähigen, die Bedingungen für eine sichere, gesunde, eigenständige sowie sozial- und umweltverträgliche Mobilität zu verbessern und einen Beitrag zu einer zukunftsorientierten Entwicklung unserer Gesellschaft und Umwelt zu leisten.			12
... weil die Förderung aktiver Mobilitätsformen positiv auf Gesundheit, Klima und Verkehr wirkt.			13
... weil die Erfahrungen in Österreich gezeigt haben, dass Radverkehrsförderung ein geeigneter Ansatz ist, nachhaltiges Verkehrsverhalten zu initiieren und umwelt-, energie- und gesundheitspolitische Zielsetzungen – wie die Reduktion der CO <sub>2</sub> -Emissionen, Feinstaub und Lärm, Energie sparen sowie mehr Bewegung zur Gesundheitsförderung – zu erreichen.			7
... weil Zufußgehen die ursprünglichste Art der Fortbewegung, nachhaltig und klimaschonend ist. Zufußgehen ist ressourcenschonend, emissionsfrei, lärmarm, platzsparend und hat günstige Auswirkungen auf die Gesundheit. Zufußgehen ist eine für alle sozialen Gruppen und jedes Lebensalter mögliche und leistbare Form der Mobilität und sozial inkludierend. Zufußgehen bringt nicht nur individuelle Vorteile für den Einzelnen, sondern schafft auch großen Nutzen für die Allgemeinheit durch hohe Lebensqualität in den Städten und Gemeinden bis hin zur Vermeidung von Gesundheitskosten. Fußgeher/innen sind sehr wichtige Kund/innen und beleben die lokale Wirtschaft – in Gastronomie und Tourismus, im Einzelhandel und in der Nahversorgung.			4
... weil der Radverkehr einen Beitrag zur Erreichung von nationalen und internationalen Umwelt-, Energie- und Gesundheitszielen leistet.			2

## 6.2 Thematische Argumente

### (1) Gesundheit – „Das stärkste Argument für Aktive Mobilität“

Gesundheit wurde als jenes Argument identifiziert, das aus Sicht der Expert/innen am ehesten dazu beiträgt, dass sich Menschen für aktive Mobilitätsformen entscheiden. Erwartete gesundheitliche Wirkungen und gemessene Effekte Aktiver Mobilität für verschiedene Zielgruppen werden dabei ebenso ins Treffen geführt wie vorgegebene Politiken von Gesundheitsorganisationen (z. B. WHO, Bildungsministerium), die Aktive Mobilität unterstützen.



Die Förderung der Aktiven Mobilität ist für die Gesundheit bedeutend, ...

<b>Individuelle Argumente</b>	<b>FG</b>	<b>DWA</b>	<b>DOK</b>
... weil Aktive Mobilität gesundheitsfördernd und gesundheitserhaltend ist bzw. weil Aktive Mobilität nachweislich positive gesundheitliche Wirkungen zeigt (Stoffwechsel, Kräftigung etc.).	x		1, 2, 3, 7, 10, 11, 17, 21
... weil das Rausgehen Gesundheit und Abwehrkräfte stärkt.	x		
...weil sie die Anzahl an gesunden Lebensjahren erhöht (hohe Lebenserwartung in Österreich, jedoch im internationalen Vergleich nur mittelmäßige Anzahl an gesunden und beschwerdefreien Jahren).	x		10
... weil die positiven Auswirkungen auf die Lebenserwartung durch Radfahren im Alltag enorm sind.			2, 1
... weil sie sturzprophylaktisch wirkt.	x		
... weil mehr aktive Mobilitätsformen im Alltag (z. B. am Schul- oder Arbeitsweg) für die Menschen ein gesünderes Körpergewicht bedeuten.	x		10
... weil sich der Anteil von älteren Menschen mit Problemen am Bewegungs- und Stützapparat samt Folgeerscheinungen (z. B. Funktionseinschränkungen) verringern lässt.			10
... weil es die Mobilität im hohen Alter sichert.			15
... weil Aktive Mobilität ein gesundes und aktives Altern ermöglicht.			22
... weil Aktive Mobilität für ältere Menschen ein zentraler Aspekt für ihre Lebensqualität ist.			24
... weil eine aktive Lebensweise viele soziale und psychische Vorteile mit sich bringt.			9
... weil Aktive Mobilität der Isolation und dem Abbau von physischer und kognitiven Fähigkeiten entgegenwirkt.			23
... weil Aktive Mobilität gut für die körperliche und psychische Gesundheit ist (macht glücklich).		x	
... weil mit der Förderung der Aktiven Mobilität die sitzende Lebensweise bekämpft werden kann. Diese wird von der WHO als eigenständiger Risikofaktor für die Entstehung zahlreicher chronischer Krankheiten genannt.			10, 9

<b>Volkswirtschaftliche Argumente</b>	<b>FG</b>	<b>DWA</b>	<b>DOK</b>
... weil Radfahren gesundheitliche Effekte hat (z. B. 37 Cent Gesundheitsnutzen pro gefahrenem Radkilometer).	x		
... weil Aktive Mobilität die Kosten für das Gesundheitswesen senkt (verringerte Sozial- und Gesundheitsausgaben) – direkte und indirekte (z. B. Produktionsverluste durch Krankenstände) Kosten sowie durch Folgeerscheinungen (Übergewicht, Adipositas, Behandlung Rückenschmerzen etc.)			2, 9, 10, 11, 21
... weil davon ausgegangen wird, dass die Folgen der körperlichen Inaktivität in Österreich für 6 % aller Todesfälle verantwortlich sind.			9, 11

Settingbezogene Argumente (Schule, Pflegeinstitutionen, Betriebe)	FG	DWA	DOK
... weil Aktive Mobilität die Unterrichtsprinzipien „Verkehrs- und Mobilitätserziehung“ und „Gesundheitserziehung“ an Schulen unterstützt.	x		12, 13
... weil sie sich als Rehabilitationsmaßnahme eignet.	x		
... weil sie zu gesünderen Mitarbeiter/innen in Betrieben führt.	x		

Gesundheitspolitische Argumente	FG	DWA	DOK
... weil sie europäische und internationale Aufträge der Gesundheitsförderung (z. B. WHO) unterstützt.	x		

## (2) Bewegung und Sport – „Aktive Mobilität als tägliche Bewegungseinheit begreifen“

Auf der einen Seite betreiben Menschen in unserer modernen Gesellschaft heute mehr Sport als noch vor wenigen Jahrzehnten, andererseits ändern sich die Bedeutung und das Ausmaß von Bewegung aufgrund technologischer Entwicklungen im Alltag und in der Arbeitswelt.

Aus verschiedenen Studien ist bekannt, dass aktive Alltagsmobilität einen wichtigen Beitrag zur Erreichung der WHO-Empfehlungen bzgl. der gesundheitsförderlichen Wirkungen ausreichender körperlicher Bewegung leisten kann. Ein sitzender Lebensstil wirkt sich ungünstig auf die Gesundheit aus und wird von der WHO als eigenständiger Risikofaktor genannt.

Die Förderung der Aktiven Mobilität ist für den Bewegungs- und Sportbereich bedeutend, ...

Individuelle Argumente	FG	DWA	DOK
... weil sie als tägliche Bewegungseinheit gesehen werden kann, die die (Alltags-)Motorik, Fitness und Ausdauer trainiert.	x		
... weil sich täglich Radfahrende eines Fitnessniveaus erfreuen können, das dem einer um 10 Jahre jüngeren Person entspricht.			18
... weil 10.000 Schritte pro Tag bzw. wöchentlich 150 Minuten moderat-intensive körperliche Bewegung gesundheitsfördernd sind.		x	

<b>Settingbezogene Argumente (Schule, Sportorganisationen, öffentliche Räume)</b>	<b>FG</b>	<b>DWA</b>	<b>DOK</b>
... weil es keinen Sinn macht, Kinder mit dem Auto zu Bildungseinrichtungen oder Sportstätten zu fahren und gleichzeitig Programme für mehr Bewegung anbieten zu müssen.	x		
... weil Kinder auf dem Weg zu Sportstätten darauf angewiesen sind.	x		
... weil dadurch öffentliche Räume erkundet und im Verein organisierte (öffentliche) Bewegungsangebote genutzt werden können.	x		
... weil Aktive Mobilität ein Einstieg für den Sport sein kann.	x		

<b>Settingbezogene Argumente (Rehabilitation/Therapie)</b>	<b>FG</b>	<b>DWA</b>	<b>DOK</b>
... weil Ergotherapie – indoor wie outdoor – motivierender ist, wenn man ihre Wirkung für die Alltagsmobilität bedenkt.	x		

### **(3) (Kindliche) Entwicklung – „Aktive Mobilität regt im Gehirn Prozesse an, die die Entwicklungsförderung unterstützen“**

Bewegungsaktivitäten – und dementsprechend Aktive Mobilität – haben positive Auswirkungen auf die physische und psychische Entwicklung von Kindern und Jugendlichen.

Aktive Mobilität durch Zufußgehen, Radfahren, Rollerfahren etc. ist für die kindliche Entwicklung bedeutend, ...

<b>Individuelle Argumente</b>	<b>FG</b>	<b>DWA</b>	<b>DOK</b>
... weil sie Prozesse im Gehirn anregt, die die Entwicklungsförderung unterstützen und als Grundlage für Lernprozesse gelten.	x		
... weil sie das Lernen, die Aufmerksamkeit und die Konzentration fördert.		x	
... weil sie die (Alltags-)Motorik trainiert.	x		
... weil beispielsweise auf einem aktiv-mobilen Schulweg wichtige Erfahrungen gesammelt werden können, die die selbstständige Mobilität fördern.	x		
... weil Kinder am Beispiel der Aktiven Mobilität Beteiligung, Entscheidungsfähigkeit und Mündigkeit erfahren.	x		

#### (4) Klima- und Umweltschutz – „Aktive Mobilität vermeidet Schadstoffemissionen“

Eine weitere bedeutsame Argumentation für Aktive Mobilität wird aus dem Politikfeld Klima- und Umweltschutz eingebracht. Die Einhaltung der im Klimaschutzabkommen von Paris festgelegten Maximalmenge an Treibhausgasemissionen bis 2050, mit denen man sich eine annähernde Stabilisierung des Klimas und eine Minimierung seiner Folgeschäden erhofft, ist für Österreich angesichts der aktuellen Entwicklung nicht erwartbar, hohe Strafzahlungen auf Kosten künftiger Generationen werden die Folge sein. Ein Umdenken hinsichtlich der Transformation von Mobilität und Transport auch durch Aktive Mobilität könnte in zweifacher Hinsicht einen nicht unwesentlichen Beitrag in eine positive Richtung leisten (Gansterer, 2017, S. 2): erstens durch die direkte Verlagerung der Wege – zu Fuß oder mit dem Fahrrad statt mit dem Auto – und zweitens durch Vermeidung längerer Autostrecken, wenn Mobilitätsbedürfnisse im Nahumfeld bzw. mittels Aktiver Mobilität erreichbarer öffentlicher Verkehrsmittel befriedigt werden.

Aktive Mobilität schützt Klima und Umwelt, ...

<b>Umweltbezogene Argumente</b>	<b>FG</b>	<b>DWA</b>	<b>DOK</b>
... weil Aktive Mobilität klimaverträglich ist.	x		7, 12
... weil Aktive Mobilität umweltfreundlich ist, indem sie Schadstoffe (CO <sub>2</sub> , NO <sub>x</sub> , weitere Treibhausgase, Feinstaub) einspart.	x	x	1, 2, 7, 20, 21
... weil der Erdölverbrauch reduziert wird.	x		
... weil damit die Erreichung von nationalen und internationalen Klimavorgaben und -verträgen unterstützt wird.	x		
... weil sie die natürlichen Lebensgrundlagen (Luft, Wasser und Boden) für künftige Generationen erhält.			10
... weil das Fahrrad als energieeffizientes Verkehrsmittel im Kurzstreckenverkehr eine wichtige Rolle bei der Reduktion des Energieverbrauchs einnimmt.			2
... weil die Zersiedelung und der Flächenverbrauch (durch Versiegelung) reduziert werden.		x	
... weil Herstellungskosten und Energieverbrauch für Räder gering sind (Lifecycle-Betrachtung).		x	

**(5) Verkehr – „Kurze Wege und Intermodalität sind die Lösung“**

Argumente für mehr Aktive Mobilität finden sich auch im Verkehrssystem selbst, wo sie – eingebettet in aktuelle Trends – verstärkt als wichtiger Teil der Mobilitätskette gesehen wird.

Die Förderung der Aktiven Mobilität ist für den Verkehr von Bedeutung, ...

Allgemeine verkehrsbezogene Argumente	FG	DWA	DOK
... weil sie als Zubringer zum Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) intermodal fungiert und damit dazu beiträgt, dass dieser zur einfacheren Wahl wird/werden soll.	x	x	
... weil sich die Mobilitätslandschaft insbesondere in urbanen Räumen verändert hat (Scooter, Roller, E-Bikes ...) und ihre Erfordernisse dazu beitragen, die gebauten Räume selbst zu verändern („Stadt der kurzen Wege“, Rad- und Gehwege ...).	x		
... weil durch den Zersiedelungstrend und die größeren Fahrweiten (durch Effekte aus Umstellung auf Biosprit und E-Autos) intermodale aktive Mobilitätsformen bedeutsamer werden.	x		
... weil Aktive Mobilität als Bestandteil der Mobilitätskette Stau und Lärm vermeidet.	x		
... weil Aktive Mobilität den Verkehr beruhigt, die Luftqualität verbessert und den Verkehrslärm reduziert.		x	1, 2, 7, 10, 18, 19
... weil v. a. kurze PKW-Fahrten durch Radfahrten (insbesondere Alltagsverkehr) ersetzt werden können. (25 % aller privaten Autofahrten sind kürzer als 2 km bzw. ca. 50 % aller privaten Autofahrten sind kürzer als 5 km.)			1, 19
... weil es ein großes Potenzial für Aktive Mobilität auf Arbeitswegen gibt. (Ca. 25 % der Wege in Österreich sind Arbeitswege, davon sind ca. 38 % der Arbeitswege kürzer als fünf Kilometer.)			26
... weil der Verkehr in Österreich ein Drittel der Treibhausgasemissionen verursacht und zu 93 % vom Erdöl abhängig ist.			16
... weil Radfahren als Verkehrsmittel eine Form körperlicher Aktivität ist, die täglich ohne übermäßigen Zeitaufwand betrieben werden kann.			18

Settingbezogene Argumente (Schule, Stadt)	FG	DWA	DOK
... weil sie die Umsetzung des Unterrichtsprinzips „Verkehrs- und Mobilitätserziehung“ in der Schule unterstützt.	x		12
... weil z. B. Wien weiter wächst und daher der Anteil des Autoverkehrs gesenkt werden muss, um den aktuellen Stand des Verkehrsaufkommens zumindest zu halten.			15
... weil leistungsstarke Radschnellwege neben den öffentlichen Verkehrsmitteln entscheidend für die Stadt-Umland-Mobilität (z. B. den Pendlerverkehr) sind. In Wien überqueren stadteinwärts täglich mehr als 500.000 Personen die Stadtgrenze, davon 79 % im Auto. Ein großer Teil der Arbeitswege befindet sich in Radfahrdistanz.			19, 27
... weil weniger Verkehrsflächen als im Kfz-Verkehr benötigt werden.			19
... weil die Erhaltung der Radinfrastruktur vergleichsweise günstig ist.			21

Voraussetzungen für Aktive Mobilität sind räumliche Rahmenbedingungen und Konzepte, die eine „Stadt der kurzen Wege“ ermöglichen. Erweiterte multi- und intermodale Transportkonzepte könnten aber auch typische Argumente gegen Aktive Mobilität sein, wie z. B. „Das Ziel ist zu weit zum Gehen oder Radfahren“. Entkräftet wird dieses Gegenargument, wenn z. B. die Mitnahme von Rädern und Scootern oder das Angebot an Leihradsystemen, gekoppelt an den öffentlichen Verkehr, noch stärker ermöglicht wird.

Dem Argument, dass der öffentliche Verkehr nicht von einer Verlagerung auf Aktive Mobilität profitiere, da er die erforderlichen Kapazitäten für aktiv Mobile auch bei saison- und witterungsbedingten Nutzungsspitzen bereithalten müsse (z. B. für Normalzeiten zu große Busse) und Unterauslastung die Folge sei, stünde ein größerer Komfort für Ganzjahresnutzer/innen gegenüber.

## (6) Sicherheit – „Langsamere und mehr aktiv Mobile machen den Verkehr sicherer“

Das Sicherheitsargument zieht sich durch viele Argumentationslinien pro und contra Aktive Mobilität. Oftmals verringern gerade jene Eltern, die ihre Kinder motorisiert zu den Bildungseinrichtungen fahren, durch ihre Fahrten die Sicherheit für andere Kinder.

Aktive Mobilität trägt zu mehr Sicherheit bei, ...

Allgemeine sicherheitsbezogene Argumente	FG	DWA	DOK
... weil die Geschwindigkeiten der Aktiven Mobilität gering(er als der motorisierte Verkehr) sind (Gehen, Fahrradfahren, Rollerfahren etc.) <sup>6</sup> .	x		
... weil, wenn eine größere Zahl aktiv mobil ist, die geringen Geschwindigkeitsunterschiede vor allem die "langsameren" Verkehrsteilnehmer/innen schützen, weil diese dadurch in der Menge besser wahrgenommen werden ("Safety in Numbers").	x		
... weil mit wachsendem Anteil an Radfahrer/innen bzw. Fußgeher/innen am Verkehrsgeschehen deren subjektives Sicherheitsempfinden steigt.			9
... weil Aktive Mobilität Unfallprävention bedeutet.		x	
... weil eine Erhöhung des Anteils an Radfahrten auf Kosten der motorisierten Mobilität die Unfallhäufigkeit beim Radfahren, relativ und absolut gesehen, deutlich verringert.			18

Zielgruppenspezifische Argumente (Rücksichtnahme auf „langsamere“ Verkehrsteilnehmer/innen)	FG	DWA	DOK
... weil sie auf die Bedürfnisse langsamerer Verkehrsteilnehmer/innen Rücksicht nimmt (Kinder, Senior/innen, Menschen mit Assistenzbedarf etc.).	x		
... weil sie ältere Menschen zu mehr Rausgehen und Aktiver Mobilität anregt und damit sturzprophylaktisch wirkt.	x		

Settingbezogene Argumente (Schule)	FG	DWA	DOK
... weil ein aktiv-mobiler Schulweg einen weniger motorisierten Schulwegverkehr nach sich zieht und somit sicherer ist. („Durch das Elterntaxi wird das Zufußgehen unsicher.“)	x		
... weil Kinder dadurch Gefahrenpotenziale besser einschätzen lernen und in bekanntem, teils kontrolliertem Umfeld Erfahrungen für die Verkehrsteilnahme sammeln.	x		

6 Anmerkung der Autor/innen: Zu beachten sind die unterschiedlichen Geschwindigkeiten zwischen Zufußgehen (ca. 6 km/h) und Radfahren (ca. 15 bis 20 km/h): Beide Fortbewegungsarten sind zwar im Vergleich zum MIV (motorisierten Individualverkehr) gering, jedoch sind Radfahrer/innen mindestens doppelt so schnell unterwegs wie Fußgeher/innen. Auf unterdimensionierten gemeinsamen Fuß- und Radwegen kann es daher z. B. zu Konflikten und Unfällen zwischen Fußgeher/innen und Radfahrer/innen kommen.

Gerade hier kann dem oftmals genannten Gegenargument, dass „Aktive Mobilität unsicher für die Kinder ist“, entgegnet werden, dass gerade die sogenannten „zur Schule fahrenden Eltern das größte Sicherheitsrisiko für die Kinder“ darstellen. Auch im Radverkehr werden oft Sicherheitsbedenken ins Treffen geführt und dass Radfahren „zu gefährlich“ sei. Auch hier ist es weniger das Radfahren an sich mit den vergleichsweise geringen Geschwindigkeiten, sondern es sind räumlich-organisatorische Aspekte und fehlende Radfahrkompetenzen, die bei der Diskussion zu wenig berücksichtigt werden. Gut durchdachte Mobilitätskonzepte mit Bezug auf verschiedene Bedürfnisse von Zielgruppen sollen sicherstellen, dass öffentliche Räume auch sicher benutzt, begangen, befahren und überquert werden können:

- für Radfahrer/innen und Fußgeher/innen: z. B. Gestaltung, Verbindung, Räumung von Rad- und Gehwegen, Querungsmöglichkeiten von Straßen etc.
- für ältere Menschen: z. B. Bänke zum Verweilen
- für Kinder und Jugendliche: z. B. sichere Geh- und Radwege zu den Bildungs- und Sporteinrichtungen, schulische Mobilitätskonzepte, Schulwege planen (z. B. kleine Umwege, wenn sicherer) etc.

Im Sinne der Verkehrs- und Mobilitätserziehung von Kindern ist im Masterplan Radfahren 2015-2025 die Verbreitung und flächendeckende Umsetzung eines zweistufigen Radfahrtrainings im Schon- und Verkehrsraum vorgesehen. Diese fördern die Sicherheit beim Radfahren und die Freude an der selbstständigen Mobilität (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, 2016b).

## **(7) Attraktive Räume mit hoher Lebensqualität – „Das macht Lebensräume erst lebenswert“**

Lebensorte und -räume, bei deren Gestaltung Aktive Mobilität die Grundlage bildet, sind besser strukturiert, funktionaler und in der Regel auch grüner und attraktiver.

Aktive Mobilität ist für die Lebensqualität von Bedeutung, ...

<b>Settingorientierte Argumente</b>	<b>FG</b>	<b>DWA</b>	<b>DOK</b>
... weil Orte und Städte, vor allem ihre Freiräume, dadurch abwechslungsreicher und funktionaler gestaltet werden.	x		
... weil Mobilitäts- und Wegekette mitgedacht werden und gut miteinander verbundene Räume für verschiedene Funktionen geschaffen werden.	x		
... weil Aktionsräume dort, wo man lebt, fußläufig gestaltet werden (z. B. Gestaltung von Verweilorten mit Bänken etc.).	x		
... weil sie grüner gestaltet werden.	x		
... weil sie im konkreten Setting und Lebensumfeld (Grätzel, kleinräumig etc.) umgesetzt wird.	x		
... weil Erdgeschoßzonen vermehrt für Nahversorgung genutzt werden.		x	
... weil der Radverkehr den lokalen Einzelhandel stärkt und somit die Struktur der Ortskerne und Innenstädte sichert.			17



## (8) Einsparung – „Du sparst Zeit, Geld und Raum“

Für eine Verkehrswende und ein Mehr an Aktiver Mobilität wird oft argumentiert, dass Aktive Mobilität Ressourcen schont und Einsparungen ermöglicht – ein wichtiges Argument auf individueller Ebene neben dem Gesundheitsaspekt.

Die Förderung Aktiver Mobilität ist bedeutend, ...

Individuelle Argumente	FG	DWA	DOK
... weil Orte schneller und flexibler erreicht werden können.	x		
... weil Aktive Mobilität kostengünstig(er) ist.	x	x	
... weil Potenziale des Elektro-Fahrrads weitere Einsatzfelder ermöglichen.			3
... weil das Fahrrad eine schnelle, kostengünstige und umweltschonende Alternative darstellt und gerade auch in der Form von Lastenrädern vielseitig eingesetzt werden kann.			16
... weil das Fahrrad gerade auf kürzeren Strecken dem PKW hinsichtlich Schnelligkeit, Kosten, Umweltfreundlichkeit und direkter Erreichbarkeit überlegen ist.			17, 19, 21
... weil ein großer Teil der Einkäufe weniger als 5 kg wiegt und sich ca. 70 % der Einkäufe ohne Probleme mit dem Fahrrad transportieren lassen.			17
... weil Radfahren als Teil der täglichen Routine Geld und Zeit spart und das Leben verlängert.			18

Settingbezogene Argumente (Stadtraum, Betrieb)	FG	DWA	DOK
... weil Aktive Mobilitätsformen platzsparend(er) als der Kfz-Verkehr sind und wenig(er) Parkflächen verbrauchen.	x		
... weil aktive Mobilitätsformen weniger Straßenfläche verbrauchen, die die Flächen versiegeln.	x		
... weil in Betrieben durch das Einsparen von Parkplätzen für Mitarbeitende Betriebsflächen gewonnen werden können.	x		26

<b>Volkswirtschaftliche Argumente</b>	<b>FG</b>	<b>DWA</b>	<b>DOK</b>
... weil es Geld spart, wenn ältere Menschen aufgrund Aktiver Mobilität länger selbstständig leben können.	x		
... weil sich die Kosten für den fuß- und radfreundlichen Umbau der Infrastruktur amortisieren, weil Folgekosten und Nachteile des motorisierten Individualverkehrs (MIV) vermindert werden.		x	
... weil Radfahrer/innen helfen, die Kosten für Parkplätze zu reduzieren. So benötigt ein PKW für einen Stellplatz 12 m <sup>2</sup> , auf demselben Platz lassen sich 10 Fahrräder problemlos abstellen.			17
... weil die Berücksichtigung des Fahrrads bei Bauvorhaben im Hochbau Kosten spart – enormes finanzielles Einsparpotenzial beim ruhenden Verkehr, da ca. 30 % der errichteten Pflichtstellplätze nicht vermietet werden können und unbenutzt sind.			20
... weil ein Mehr an Radverkehr langfristig erhebliche Einsparungen für die öffentlichen Haushalte bringt.			21

Gegenargumente wie „Ich bin schneller, wenn ich [Auto] fahre“ stellen sich v. a. in urbanen Räumen oft als Trugschluss heraus. Darüber hinaus belegen Studien (Delclòs-Alió, 2017), dass die Dauer von Autofahrten tendenziell unterschätzt wird, da der Fußweg zum Auto, das Parkplatzsuchen sowie der Weg vom Auto zum Ziel nicht berücksichtigt werden.

## (9) Soziale Gerechtigkeit – „Aktive Mobilität ... sozial gerecht für alle“

Der Aktiven Mobilität wird eine Reihe an sozial wirksamen Effekten zugeschrieben. Sie bietet v. a. Mobilitätsformen und Beteiligungsrahmenbedingungen auch für jene, die spezielle Bedürfnisse oder einen geringeren Zugang zu motorisierten Mobilitätsformen haben.

Eine Förderung der Aktiven Mobilität ist daher sozial wirksam, ...

Soziale Argumente	FG	DWA	DOK
... weil sie sozial gerecht für alle ist (gleiche Chancen auf Gesundheit für alle, unabhängig von Bildung, Einkommen, Herkunft, Wohnumgebung oder Geschlecht).	x	x	10
... weil sie Menschen mit Lernschwierigkeiten gesellschaftliche Teilhabegelegenheiten bietet.	x		
... weil sie gesellschaftliche Inklusion, Integration und Teilhabe unabhängig von Einkommen und sozioökonomischem Hintergrund bietet.	x		
... weil Aktive Mobilität die direkte Kommunikation und das soziale Verhalten (Gemeinwesen) fördert.		x	
... weil sie die zentrale Mobilitätsform von Kindern und Jugendlichen ist.	x		10
... weil dadurch ältere und beeinträchtigte Personen leichter und selbstbestimmt am Alltagsleben teilhaben können.	x		10, 24
... weil hochbetagte Personen den Großteil der Wege zu Fuß zurücklegen, demnach ist das ihre wichtigste Mobilitätsform, auf die sie angewiesen sind, um nicht in ihrer außerhäuslichen Mobilität eingeschränkt zu sein.			23
... weil sie die Alltagsmobilität und Selbstständigkeit älterer oder betreuungsbedürftiger Menschen unterstützt.	x		22
... weil sie niederschwellig wirksam ist und so zu Integration und sozialem Zusammenhalt beiträgt.	x	x	
... weil im fußgeher/innenfreundlichen Umfeld (z. B. fußgeher/innenfreundlichen Gemeinde) soziale Teilhabe und Alltagsgerechtigkeit (gute Nahversorgung, Barrierefreiheit etc.) besser funktioniert.	x		22
... weil sie – wenn als bequemste Möglichkeit der Mobilität gestaltet – gleichzeitig auch die gesündere Variante ist.	x		
... weil Radfahren für alle Altersgruppen und für Menschen aller sozialen Schichten und jeglichen Körpergewichts geeignet ist.			18

Aktive Mobilitätsformen werden vor allem dann sozial wirksam, wenn die Rahmenbedingungen eng an den Bedürfnissen der Zielgruppen und den Erfordernissen des Settings gestaltet sind. Beispielsweise gab es in den Fokusgruppendifkussionen auch Vorschläge für die Mobilitätsförderung für Menschen im betreuten Wohnen, um Außenräume und öffentliche Räume wieder attraktiver für diese Zielgruppe zu machen.

**(10) Politischer Auftrag und Verantwortung für künftige Generationen –  
„Wir leben nicht auf Kosten künftiger Generationen!“**

Österreich ist neben der Einhaltung des Klimaschutzabkommens von Paris auch anderen Standards und Vorgaben verpflichtet, zu deren Erreichen Aktive Mobilität einen wesentlichen Beitrag leisten kann. Der Ausbau Aktiver Mobilität ermöglicht es Österreich, sich international als verlässlicher Partner in Klimaschutzfragen und als Schutzgröße für künftige Generationen zu repräsentieren.

Aktive Mobilität ist demnach wichtig, ...

<b>Politische Verantwortung als Argument</b>	<b>FG</b>	<b>DWA</b>	<b>DOK</b>
... weil mit einem höheren Anteil an Aktiver Mobilität das Klimaschutzabkommen von Paris unterstützt werden kann.	x		
... weil am Beispiel der Aktiven Mobilität die schulischen Unterrichtsprinzipien „Verkehr- und Mobilitätserziehung“ und „Gesundheitserziehung“ beispielhaft umgesetzt werden können.	x		12, 13
... weil sie die Umsetzung von Bewegungsempfehlungen auf nationaler, europäischer und internationaler Ebene unterstützt.	x		
... weil sie die gesunde Entwicklung künftiger Generationen unterstützt.	x		
... weil Österreich bei der Einbindung von körperlicher Aktivität in den Alltag (aktive Mobilitätsformen) unter dem EU-Durchschnitt liegt.			10, 11
... weil die EU hier Vorgaben macht.		x	

### (11) Wirtschaftsfaktor Aktive Mobilität – „Wettbewerbsvorteil in Sachen ökologisch nachhaltige, sozial verträgliche und wirtschaftlich vernünftige Mobilität“

Die Förderung von körperlich aktiven Mobilitätsformen bringt auch Vorteile für die Wirtschaft mit sich, ...

Wirtschaftliche Aspekte	FG	DWA	DOK
... weil eine radfahrfreundliche Mobilität einen Nutzen für Gemeinden, Schulen, Betriebe und Tourismus mit sich bringt.			7
... weil ökologisch sinnvolle Maßnahmen auch ökonomisch erfolgreich sind.			7
... weil Radfahrer/innen eine wichtige Zielgruppe für Betriebe in den Bereichen Gastronomie und Beherbergung sind.			6
... weil Fußgeher/innen als Kund/innen gesehen werden müssen und somit gut für die Nahversorgung und die lokale Gastronomie sind.		x	
... weil durch den Wirtschaftsfaktor Radfahren Green Jobs gesichert und geschaffen werden.			3
... weil im nachhaltigen Güter- und Warenverkehr neue Arbeitsplätze im Bereich Radcargo entstehen (lokaler Transport, Radbot/innen, Radzustellung, Produktentwicklung für Räder und Zubehör).		x	
... weil Betriebe Kosten sparen (Dienstrad statt Dienstauto).		x	
... weil fahrradfahrende Personen den lokalen Einzelhandel häufiger besuchen als Personen, die mit dem PKW einkaufen. Somit belassen sie ihre Kaufkraft in der eigenen Gemeinde. Durch die Erhöhung des Radverkehrsanteils ergibt sich ein zusätzliches Umsatzpotenzial für den lokalen Einzelhandel.			17

### (12) Aktiver Lifestyle - „Aktive Mobilität ... ist modern und hip“

Aktive Mobilitätsformen stellen zudem einen wichtigen Kern moderner Lebensweisen und eines aktiven Lebensstils dar, der auch Fragen der Umwelt- und Gesellschaftsentwicklung aufgreift und ernst nimmt.

Demnach ist die Förderung der Aktiven Mobilität wichtig, ...

Individuelle Argumente	FG	DWA	DOK
... weil immaterielle Werte eines körperlich aktiven Lebensstils, wie geistiges, körperliches und soziales Wohlbefinden, als gesundheitlicher Mehrgewinn verbleiben.			11
... weil Aktive Mobilität die Lebensqualität für jede/n Einzelne/n fördert, in der Stadt wie am Land.		x	7
... weil Radfahren Lifestyle und Individualität bedeutet und immer mehr zum Statussymbol wird.		x	

## 6.3 Bestehende und weiterführende intersektorale Zusammenarbeit

In den Fokusgruppen diskutierten die Expert/innen über bestehende, ausbaufähige sowie erstrebenswerte Kooperationen zu anderen Sektoren. Die Diskussion gibt Aufschluss über zukünftige Richtungen der intersektoralen Zusammenarbeit:

Die Expert/innen des **Gesundheitssektors** kooperieren mit fast allen Sektoren zum Thema Aktive Mobilität bzw. erachten weiterhin Kooperationen als ausbaufähig bzw. erstrebenswert. Umgekehrt geben die meisten Expert/innen an, mit dem Gesundheitsbereich zu kooperieren. Hier wird die „Health in All Policies“-Strategie sichtbar, die die Gesundheitsförderung (Ottawa-Charta) bereits seit vielen Jahren verfolgt.

Der/Die Experte/Expertin aus dem **Umweltsektor** kooperiert bereits mit allen Bereichen außer dem Bereich Wirtschaft und Tourismus. Umgekehrt geben einige Expert/innen an, mit dem Umweltbereich zu kooperieren.

Die Expert/innen aus dem **Verkehrssektor** geben Kooperationen mit den Bereichen Gesundheit, Umwelt, Planung und Bildung sowie innerhalb des Verkehrssektors an. Bestehende Kooperationen im Bereich Gesundheit (inkl. Krankenkassen) und im Umweltbereich sollten ausgebaut werden. Keine Kooperationen bestehen zum Sport, zu Soziales sowie Wirtschaft. Mit dem Bereich Sport werden (derzeit) keine Kooperationen angestrebt. Ausnahme ist der/die Verkehrsexperte/in aus der Forschung, der/die bereits mit fast allen Sektoren außer dem Sportbereich kooperiert.

Der/Die Experte/Expertin aus dem **Planungssektor** kooperiert bereits mit den Bereichen Verkehr, Umwelt, Bildung und innerhalb der Planung in Richtung Siedlungsentwicklung. Es bestehen auch etwas weniger intensive Kooperationen mit dem Bereich Gesundheit. Vor allem der Bereich Sport wäre wünschenswert, vor allem auch um das Image und das Bewusstsein zum Thema Aktive Mobilität zu fördern.

Die Expert/innen aus dem **Sportsektor** geben an, mit den Bereichen Gesundheit, Verkehr, Umwelt, Bildung und innerhalb des (Breiten-)Sports vernetzt zu sein. Mit den Bereichen Planung, Soziales und Wirtschaft bestehen derzeit keine Kooperationen.

Der/Die Experte/Expertin aus dem **Sozialbereich** kooperiert mit den Bereichen Gesundheit, Planung, Bildung und innerhalb des Sozialbereichs. Im Bereich Bildung wäre der Ausbau der Kooperation über die Schulen hinaus mit der außerschulischen offenen Jugendarbeit wichtig.

Die Expert/innen aus dem **Bildungsbereich** kooperieren mit den Bereichen Sport, Gesundheit, Planung und innerhalb des Bildungsbereichs. Die Expert/innen aus dem Bildungsbereich arbeiten teilweise auch mit dem Verkehrsbereich zusammen. Umgekehrt geben die Teilnehmer/innen der Fokusgruppen aus allen anderen Bereichen an, mit dem Bildungssektor zu kooperieren. Am stärksten ausgeprägt ist dabei der schulische Bereich, einmal wird auch die übergeordnete Ebene des Bildungsministeriums vom Sektor Sport genannt. Aus dem Bereich Soziales wird auch die offene

Jugendarbeit angesprochen. Die Expert/innen aus dem Umwelt- sowie aus dem Planungsbereich nennen auch die Zusammenarbeit mit der Erwachsenenbildung, insbesondere mit Senior/innen.

Die Fokusgruppendifkussionen zeigen, dass in Österreich in den letzten Jahren bereits weitreichende Kontakte und Kooperationen zur Förderung Aktiver Mobilität aufgebaut wurden. **Die Bereiche Gesundheit, Verkehr und Umwelt kooperieren bisher am intensivsten untereinander.** Das wird aus den Fokusgruppendifkussionen sowie aus den Policy-Dokumenten sichtbar, die vorwiegend aus diesen Bereichen stammen. Alle Bereiche, die an den Fokusgruppen teilgenommen haben, arbeiten mit dem **Bildungsbereich** – Schule, offene Jugendarbeit und Senior/innen – zusammen. Dort wird angesetzt, um möglichst frühzeitig **Verhaltensänderungen** in Richtung Aktive Mobilität zu bewirken. Einige intersektorale Kooperationen bestehen auch mit dem **Planungsbereich**, der den Fokus stark auf eine **Änderung der Verhältnisse** – konkret auf die Siedlungsentwicklung und Gestaltung der gebauten Umwelt – legt. Aktive Mobilität soll zur einfacheren, bequemerem und selbstverständlicheren Wahl werden und die Lebensqualität verbessern.

Gleichzeitig wird sichtbar, dass **noch nicht alle Sektoren in Österreich miteinander vernetzt** sind und die Zusammenarbeit hin zu einer Gesundheitsförderung in allen Politikbereichen („Health in All Policies“) in Bezug auf Aktive Mobilität ausbaufähig ist. In Österreich sind die Sektoren **Sport, Soziales und Arbeit sowie Wirtschaft und Tourismus** noch wenig in das Thema Aktive Mobilität inkludiert, obwohl diese Bereiche sowohl von den Expert/innen der Fokusgruppen als auch von den Policy-Dokumenten als relevante Sektoren identifiziert werden.

## 7 Ansatzpunkte zur Verbesserung Aktiver Mobilität

Fasst man die Ergebnisse und Argumente aus der Umfeldanalyse, der Sichtung internationaler, europäischer und nationaler Policy-Dokumente sowie der Fokusgruppendifkussion mit Expertinnen und Experten aus Österreich zusammen, so ergeben sich folgende Ansatzpunkte zur weiteren Verbesserung Aktiver Mobilität:

### **(1) Intersektorale Verbreitung und Anwendung des Argumentariums Aktive Mobilität**

Die vorliegende Sammlung von Argumenten für Aktive Mobilität soll intersektoral verbreitet und angewandt werden. Gesundheits-, Umwelt- und Verkehrspolitik verfolgen bereits den Ansatz, sowohl die Verhältnisse als auch das individuelle Verhalten nach dem Prinzip der Nachhaltigkeit und insbesondere der sozialen Gerechtigkeit zu unterstützen. Verhältnisse verändern meint, durch die gebaute Umwelt als auch durch andere Rahmenbedingungen Aktive Mobilität zur leichteren und selbstverständlichen Wahl zu machen. Das Mobilitätsverhalten der Einzelnen in Richtung aktive und nachhaltige Fortbewegung zu verändern, erfordert eine Unterstützung in sozial differenzierter Weise nach Alter, Geschlecht, Bildung, Einkommen, Fähigkeiten usw. oder, in Zielgruppen ausgedrückt, die Ansprüche von Kindern, Jugendlichen, Erwachsenen, Senior/innen, Männern wie Frauen usw. zu berücksichtigen.

## **(2) Fortführung der bestehenden strategischen Zusammenarbeit der Politikfelder Gesundheit, Verkehr und Umwelt**

Die bereits aufgebaute Zusammenarbeit der Sektoren Gesundheit, Verkehr und Umwelt in Österreich dient als solide Basis im Bereich Aktive Mobilität für weitere Aktivitäten. Die mannigfaltigen Vorschläge und Empfehlungen der Strategiepapiere aus diesen Bereichen sollten mit weiteren relevanten Politikfeldern auf strategischer wie auf praktischer Ebene verknüpft werden („Capacity Building“).

## **(3) Stärkung der intersektoralen Zusammenarbeit mit den Bereichen Bildung und Planung**

Die Sektoren Bildung (Verhaltensorientierung) und Planung (Verhältnisorientierung) sind wichtige Partner/innen im Anliegen, Aktive Mobilität zu stärken und zu unterstützen. Die bisherige intersektorale Zusammenarbeit mit diesen Politikfeldern ist daher weiter auszubauen.

## **(4) Ausbau intersektoraler Zusammenarbeit mit den Politikfeldern Soziales und Arbeit, Wirtschaft und Tourismus sowie Sport**

Die Sektoren Soziales und Arbeit, Wirtschaft und Tourismus sowie Sport werden sowohl in den österreichischen als auch in den internationalen Policy-Dokumenten als relevante Sektoren zur Förderung Aktiver Mobilität identifiziert. Diese Sektoren sollten sich jedoch noch stärker mit den Politikfeldern Gesundheit, Verkehr, Umwelt, Bildung und Planung vernetzen. Innovationen zur Förderung Aktiver Mobilität in Österreich sind daher gerade aus der intersektoralen Vernetzung mit den neuen Sektoren wie Soziales und Arbeit, Wirtschaft und Tourismus sowie Sport erwartbar und förderungswürdig.

## **(5) Intersektoralität als Kriterium in Förderprogrammen**

Die intersektorale Zusammenarbeit sowie innovative Projekte, die intersektoral bzw. transdisziplinär wirksam sind, gestalten sich oft als schwierig, weil Förderungen vorwiegend innersektoral vergeben werden und der Austausch zwischen den Sektoren zeitintensiver ist. Um das innovative Potenzial der Querschnittsmaterie Aktive Mobilität besser zu nutzen, könnte z. B. ein intersektoraler Fonds bzw. Förderprogramme, die Interdisziplinarität unterstützen und Synergien bündeln, eingerichtet werden.

## **(6) Aktive Mobilität als Wirtschaftsfaktor auf privater wie kommunaler Ebene begreifen**

Aktive Mobilität wird noch zu wenig als zukunftsorientierte, innovative Wirtschaftsleistung begriffen. Das Radfahren wird bereits stärker als das Gehen als Wirtschaftsfaktor in Betracht gezogen, insbesondere als Tourismusfaktor in der Publikation „Mit dem Rad durch Österreich. Leitfaden zur Optimierung von Radrouten für den Tourismus“ (Bundesministerium für Wirtschaft, Familie und Jugend, 2012) oder als Lifestyle, der Green Jobs ermöglicht, im „Masterplan Radfahren 2015-2025“ (Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, 2015). Der „Masterplan Gehen“ sieht ebenfalls Anknüpfungspunkte zu Wirtschaftsthemen: Gehen per se ist an keine Kosten gebunden und braucht nur wenige Hilfsmittel, deren Produktion wirtschaftlich interessant wäre. Jedoch bringen das Gehen wie auch das Radfahren Kund/innen und leisten einen Beitrag zu lokaler Gastronomie, Nahversorgung und Einzelhandel in den Ortszentren (vgl. Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, 2010). Von diesem Zugang könnten nicht nur die innerörtlichen, kleinbetrieblichen Strukturen profitieren, sondern auch die Gemeinden selbst könnten durch fuß- und radfreundliche Infrastrukturen die Lebensqualität im Ort verbessern und ihre Gemeinde als Wohn- und Arbeitsstandort nachhaltig attraktiver machen. Für Betriebe könnten Dienstfahrräder statt Dienstautos eine Kosteneinsparung bedeuten, da die Anschaffung und Erhaltung von Rädern sowie der Platzbedarf (Parkplatz) um einiges günstiger sind. Lastenräder und umweltfreundliche sowie günstige Lieferstrecken gewinnen zunehmend an Bedeutung. Einen Nischenbereich stellen auch Produkte dar, die weitere aktive Mobilitätsformen wie Micro-Scooter- oder Skateboardfahren betreffen.



## 8 Literatur

Bittner, I., Niegler, M., Schauppenlehner, T., Mairinger, F., Beiser, V., Diketmüller, R. & Damjanovic, D. (2017). Jugend Aktiv Mobil! Handbuch des Projekts AktivE Jugend zur Förderung Aktiver Mobilität von Jugendlichen in städtischen Straßen und Freiräumen durch mobile Technologie. Förderung durch bmvit und FFG. <http://aktive-jugend.boku.ac.at/jam> (abgerufen am 12.02.2018).

Bundesamt für Sport, Bundesamt für Gesundheit & Netzwerk Gesundheit und Bewegung Schweiz (2008). Mit Muskelkraft unterwegs. Ein Grundlagendokument. Magglingen: Eigenverlag.

Bundesministerium für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz (2015). Unterwegs im Leben. Denkanstöße für eine alter(n)sgerechte Gestaltung des öffentlichen Raums. Ein Leitfaden. Wien: Eigenverlag.

Bundesministerium für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz (2017). Mobilitäts-Scouts: Ältere Menschen gestalten eine altersgerechte Lebenswelt. Factsheet. Wien: Eigenverlag.

Bundesministerium für Bildung (2017). Grundsatzverordnung zum Unterrichtsprinzip Verkehrs- und Mobilitätserziehung. [https://www.bmb.gv.at/ministerium/rs/2017\\_12.html](https://www.bmb.gv.at/ministerium/rs/2017_12.html) (abgerufen am 21.12.2017).

Bundesministerium für Gesundheit und Frauen (2017a). Gesundheitsziele Österreich. Richtungsweisende Vorschläge für ein gesünderes Österreich. Kurzfassung (Ausgabe 2012 mit aktualisiertem Vorwort). Wien: Eigenverlag.

Bundesministerium für Gesundheit und Frauen (2017b). Kinder- und Jugendgesundheitsstrategie 2016. Wien: Eigenverlag.

Bundesministerium für Gesundheit, Gesundheit Österreich GmbH & Geschäftsbereich Fonds Gesundes Österreich (Hrsg.) (2010). Österreichische Empfehlungen für gesundheitswirksame Bewegung. Wien: Eigenverlag.

Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft & Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (2015). Masterplan Gehen. Strategie zur Förderung des Fußgänger/Innenverkehrs in Österreich. Wien: Eigenverlag.

Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (2006). Masterplan Radfahren. Strategien zur Förderung des Radfahrens in Österreich. Wien: Eigenverlag.

Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (2009). Erfolgreiche Wege für den Radverkehr. Leitfaden Radverkehrsförderung. Ein Praxis-Leitfaden für Kommunen, Schulen, Betriebe, Tourismus und Bauträger (2. Ausgabe). Wien: Eigenverlag.

Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (2010). Studie Radfahren und Einkaufen. Potenziale des Fahrrads für den Einzelhandel in Österreich. Wien: Eigenverlag.

Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (2011). Masterplan Radfahren. Umsetzungserfolge und neue Schwerpunkte 2011-2015. Wien: Eigenverlag.

- Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (2015). Masterplan Radfahren 2015-2025. Wien: Eigenverlag.
- Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (2016). Transportwunder Fahrrad. Wien: Eigenverlag.
- Bundesministerium für Landesverteidigung und Sport (2013). Nationaler Aktionsplan Bewegung. Wien: Eigenverlag.
- Bundesministerium für Unterricht und kulturelle Angelegenheiten (1997). Grundsatzlerlass Gesundheitserziehung. Wien: Eigenverlag.
- Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (2012). Bau aufs Rad. Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs bei Hochbauvorhaben - Ein Leitfaden für Architekt/innen, Bauträger, Länder und Gemeinden. Wien: Eigenverlag.
- Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (2014). Mobilität im Alter. Ein Handbuch für Planer/innen, Entscheidungsträger/innen und Interessensvertreter/innen (Kurzfassung). Wien: Eigenverlag.
- Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (2016a). Der Faktor Zeit im Radverkehr. Daten, Fakten und Maßnahmen zur Beschleunigung des Radverkehrs. Wien: Eigenverlag.
- Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (2016b). Österreichisches Verkehrssicherheitsprogramm 2011-2020. Wien: Eigenverlag. [https://www.bmvit.gv.at/service/publikationen/verkehr/strasse/verkehrssicherheit/downloads/vsp2020\\_2016.pdf](https://www.bmvit.gv.at/service/publikationen/verkehr/strasse/verkehrssicherheit/downloads/vsp2020_2016.pdf) (abgerufen am 21.12.2017).
- Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (2017a). Kosteneffiziente Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Gemeinden (4. Auflage). Wien: Eigenverlag.
- Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (2017b). Mobilität der Zukunft. Zwischenbilanz Personenmobilität. Forschung, Technologie und Innovation aus Österreich. Wien: Eigenverlag.
- Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (2018). Aktive Mobilität. [https://www.bmvit.gv.at/mobilitaet/personenmobilitaet/aktive\\_mobilitaet.html](https://www.bmvit.gv.at/mobilitaet/personenmobilitaet/aktive_mobilitaet.html) (abgerufen am 12.02.2018).
- Bundesministerium für Wirtschaft, Familie und Jugend (2012). Mit dem Rad durch Österreich. Leitfaden zur Optimierung von Radrouten für den Tourismus. Wien: Eigenverlag.
- Bundesministerium für Wissenschaft, Forschung und Wirtschaft & Bundesministerium für ein Lebenswertes Österreich (2016). Grünbuch für eine integrierte Energie- und Klimastrategie. Wien: Eigenverlag.
- Delclòs-Alió, X., Marquet, O. & Miralles-Guasch, C. (2017). Keeping track of time: A Smartphone-based analysis of travel time perception in a suburban environment. *Travel Behaviour and Society*, 9, 1-9. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2214367X16301466?via%3Dihub>
- Europäische Kommission – Generaldirektion Bildung und Kultur (2008). EU-Leitlinien für körperliche Aktivität. Empfohlene politische Maßnahmen zur Unterstützung gesundheitsfördernder körperlicher Betätigung. Brüssel: Eigenverlag.

- Gesundheit Österreich GmbH, Geschäftsbereich Fonds Gesundes Österreich (2017). Aktive Mobilität. Informationen und Projekte. Wien: Eigenverlag.
- Globales Komitee für Bewegung & Internationale Gesellschaft für Bewegung und Gesundheit (2010). Die Toronto Charta für Bewegung: Ein weltweiter Aufruf zum Handeln. <http://www.fgoe.org/presse-publikationen/downloads/broschueren-folder/die-toronto-charta-fur-bewegung-ein-weltweiter-aufruf-zum-handeln/2010-10-18.0402730003/download> (abgerufen am 21.12.2017).
- Götschi, T., Kahlmeier, S., & Bize, R. (2015). Aktive Mobilität und Gesundheit. Hintergrundbericht für den nationalen Gesundheitsbericht 2015. (Obsan Dossier 47). Neuchâtel: Schweizerisches Gesundheitsobservatorium.
- Landessanitätsdirektion der Stadt Wien, MA 15 – Gesundheitsdienst der Stadt Wien (2015). Gesundheitsziele Wien 2025. Wien: Eigenverlag.
- Mayring, P. (2003). Qualitative Inhaltsanalyse (8. Aufl.). Beltz: UTB.
- National Heart Foundation of Australia (2009). The built environment and walking. <https://www.heartfoundation.org.au/images/uploads/publications/Built-environment-position-statement.pdf> (abgerufen am 21.12.2017).
- Oja, P., Titze, S., Kohlberger, T. & Samitz, G. (2010). Das Rad als Transportmittel - Gesundheitlicher Nutzen und Einflussfaktoren (Reihe WISSEN, 3). Wien: Eigenverlag.
- SWITCH Consortium (Hrsg.) (2016). SWITCH Project. Final Report. Wien: Eigenverlag.
- The Sports Confederation of Denmark & The Ministry of Social Affairs (2011). ACTIVATING architecture and urban planning. 50 Examples of Development of Attractive and Active Urban Spaces (Originalversion 2009). Kopenhagen: Eigenverlag.
- UNESCO (2017). MINEPS VI. Kazan Action Plan. Online unter <http://unesdoc.unesco.org/images/0025/002527/252725E.pdf>
- VCÖ (2015). Gesellschaftliche Entwicklungen verändern die Mobilität (VCÖ-Schriftenreihe „Mobilität mit Zukunft“, 4). Wien: Eigenverlag.
- VCÖ (2015). Gesundheitsfaktor Arbeitsweg. Wien: Eigenverlag.
- VCÖ (2015). Wie Wohnbau gesunde Mobilität fördern kann. Wien: Eigenverlag.
- VCÖ (2016). Verkehrssystem sanieren für die Zukunft (VCÖ-Schriftenreihe „Mobilität mit Zukunft“, 4). Wien: Eigenverlag.
- WHO Europe (Hrsg.) (2006). Collaboration between the Health and Transport Sectors in Promoting Physical Activity: Examples from European Countries. Kopenhagen: Eigenverlag.
- WHO Europe (Hrsg.) (2010). Bewegungsförderung und aktives Leben im städtischen Umfeld. Die Rolle der Lokalverwaltung (Reihe Solide Fakten; englische Originalversion 2006). Wien: Eigenverlag.
- WHO Europe (2015). Strategie der Europäischen Region der WHO zur Bewegungsförderung (2016–2025) (Arbeitsdokument Regionalkomitee für Europa, 65. Tagung). Kopenhagen: Eigenverlag.
- Wikipedia (2018). Aktive Mobilität. [https://de.wikipedia.org/wiki/Aktive\\_Mobilität](https://de.wikipedia.org/wiki/Aktive_Mobilität) (abgerufen am 12.02.2018).

