

## buddybus

Kinder- und jugendgerechter öffentlicher Verkehr in der Region

<b>Programm / Ausschreibung</b>	MW 24/26, MW 24/26, Mobilitätswende 2025/2 - Mobilitätssystem	<b>Status</b>	laufend
<b>Projektstart</b>	01.07.2026	<b>Projektende</b>	30.06.2028
<b>Zeitraum</b>	2026 - 2028	<b>Projektlaufzeit</b>	24 Monate
<b>Projektförderung</b>	€ 137.678		
<b>Keywords</b>	Aktive Mobilität, Mobilitätsbedürfnisse Jugendlicher, Bewusstseinsbildung, Verkehrssicherheit, Öffentlicher Verkehr		

### Projektbeschreibung

Bei der Nutzung des öffentlichen Verkehrs zwischen den Bundesländern bestehen aktuell große Unterschiede. Im Vergleich zum Spitzenfeld mit Wien und Vorarlberg wird der öffentliche Verkehr im Burgenland nur von 40 Prozent der Bevölkerung genutzt.

Dafür sind laut aktuellen Untersuchungen eine Vielzahl an möglichen (psychologischen) Ursachen maßgebend. Nicht zu unterschätzen ist auch die Entwicklung des Mobilitätsverhaltens bei Kindern und Jugendlichen. Im Zuge des Vorgängerprojekts Infra4Riding konnte am Beispiel des Radverkehrs festgestellt werden, dass das Mobilitätsverhalten der Jugendlichen bereits während der Schulzeit geprägt wird. Ab 15 Jahren nimmt die Attraktivität der individuellen motorisierten Fortbewegung zu. Studien deuten darauf hin, dass in diesem kritischen Alter die Attraktivität von Autos oder Mopeds stark zunimmt, was zu einem Rückgang der Nutzung des öffentlichen Verkehrs beiträgt.

Es ist daher erforderlich, Nutzungshemmnisse zu identifizieren und gemeinsam mit den Jugendlichen nachhaltige Mobilitätsmuster aufzubauen, um die Nutzung des öffentlichen Verkehrs zu fördern.

Zusätzlich müssen ergänzende Mobilitätsangebote, wie z.B. zeitliche und räumliche Verfügbarkeit von ÖV-Angeboten, Qualität und Ausstattung von Haltestellen bzw. Mobility-Hubs, sichere und ausreichend breite Rad- und Fußwegeinfrastruktur, kinder- und jugendgerechte Bedarfsverkehre für die erste und letzte Meile (inkl. Radmitnahme, Barrierefreiheit, u. v. m.) untersucht werden, um die Mobilität von Jugendlichen nachhaltig zu verbessern.

Das hohe Wirkungspotenzial des öffentlichen Verkehrs als Lösungsbaustein der nachhaltigen ländlichen Mobilität für jüngere VerkehrsteilnehmerInnen wird im Projekt initial freigelegt. Für die BG BRG BORG Oberpullendorf erfolgen Schwerpunktsetzungen mit SchülerInnen zur Bewusstseinsbildung, Gefahrenwahrnehmung und Akzeptanzforschung. Das etablierte Buddyprinzip, wo ältere SchülerInnen jüngere begleiten, wird als Lösungsansatz für die Problemstellung erweitert.

Die Kompetenz der BusfahrerInnen bezüglich der Bedürfnisse Jugendlicher wird abgefragt und verbessert. Darauf aufbauend werden zielgruppenspezifische Lösungen und Pilotvorhaben zur Erhöhung der Nutzung des öffentlichen Verkehrs ausgearbeitet.

Auf Basis der Verschränkung verkehrspsychologischer und verkehrstechnischer Datenanalysen werden einzigartige geschlechts- und rollenspezifische Erkenntnisse abgeleitet und zwei bundesweit (für weitere Gemeinden und ländliche Regionen) übertragbare Leitfäden für SchülerInnen (und Schulen) und Busunternehmen (BusfahrerInnen) abgeleitet.

Neben den Leitfäden erfolgt die fachliche Wissensverbreitung durch Präsentationen in relevanten Arbeitsgruppen der RVS-Ausschüsse sowie Konferenzen, social media Beiträgen (LinkedIn und Facebook) und im Rahmen der universitären Lehre (FH Joanneum und Universität Graz). Weiters erfolgt die Einreichung eines Fachbeitrags in einer Fachzeitschrift. Die öffentlich wirksame Dissemination erfolgt über die Schule, das Land sowie Beiträge der zuständigen Landesstelle des ORF.

Der Fokus auf genderspezifische Themen bildet eine zentrale Komponente des Projekts. Es werden unterschiedliche genderspezifische Anforderungen untersucht, welche die Verkehrsmittelwahl maßgeblich beeinflussen.

Durch die Berücksichtigung von Nachhaltigkeitszielen (insbesondere Klimaneutralität) in Fragestellungen, Methoden und Indikatoren trägt das Projekt zu einer entsprechenden Entwicklung im Verkehrssektor bei.

## **Abstract**

There are currently major differences in the use of public transport between the federal states. Compared to the frontrunners Vienna and Vorarlberg, only 40 per cent of the population in Burgenland uses public transport.

According to recent studies, there are a number of possible (psychological) reasons for this. The development of mobility behaviour in children and young people should not be underestimated either. In the course of the previous Infra4Riding project, it was found that young people's mobility behaviour is already shaped during their school years, using cycling as an example. From the age of 15 onwards, the appeal of individual motorised transport increases. Studies indicate that at this critical age, the appeal of cars or mopeds increases significantly, contributing to a decline in the use of public transport.

It is therefore necessary to identify barriers to use and work with young people to develop sustainable mobility patterns in order to promote the use of public transport.

In addition, supplementary mobility services, such as the temporal and spatial availability of public transport services, the quality and facilities of stops and mobility hubs, safe and sufficiently wide cycle and footpath infrastructure, and child- and youth-friendly on-demand transport for the first and last mile (including bicycle transport, accessibility, and much more) must be examined in order to improve the mobility of young people in the long term.

The high potential impact of public transport as a solution component of sustainable rural mobility for younger road users is initially revealed in the project. For BG BRG BORG Oberpullendorf, the focus is on raising awareness, hazard perception and acceptance research among pupils. The established buddy principle, where older pupils accompany younger ones, is being extended as a solution to the problem. The competence of bus drivers with regard to the needs of young people is assessed

and improved. Based on this, target group-specific solutions and pilot projects will be developed to increase the use of public transport.

Based on the intertwining of traffic psychology and traffic planning analyses, unique gender- and role-specific findings will be derived and two nationwide (for other communities and rural regions) transferable guidelines for schoolchildren (and schools) and bus companies (bus drivers) will be developed.

In addition to the guidelines, specialist knowledge is also disseminated through presentations in relevant working groups of the RVS committees, conference participation, social media posts (LinkedIn and Facebook) and university teaching (FH Joanneum and University of Graz). Furthermore, a specialist article will be submitted to a specialist journal. Public dissemination will take place via schools, the state and contributions from the relevant regional office of the ORF.

The focus on gender-specific issues is a central component of the project. Various gender-specific requirements are being examined, as these can have a significant influence on the choice of transport.

By taking sustainability goals (especially climate neutrality) into account in questions, methods and indicators, the project contributes to sustainable development in the transport sector.

### **Projektkoordinator**

- nast consulting ZT GmbH

### **Projektpartner**

- Wirtschaftsagentur Burgenland GmbH
- sicher unterwegs - Verkehrspsychologische Untersuchungen GmbH