

ENDBERICHT

PN 1717: „LIFE CYCLE – Promotion of healthy mobility behaviour throughout the entire life time using a life long approach on cycling“

Zeitraum des vorliegenden Berichtes: 1. Juni 2008 – 31. Mai 2011

Verfasst von Günther Illek, unter Mitwirken von Margit Braun, Nicole Hofbauer, und Claus Köllinger (allesamt FGM)

Graz, den 29.08.2011

Gesundheit Österreich
GmbH

Geschäftsbereich



Fonds Gesundes
Österreich



Executive
Agency for
Health and
Consumers



Inhaltsverzeichnis

1	Zusammenfassung und Ausgangslage	4
2	Ziele des Projektes	5
2.1	Projektmanagement und Internationale Tätigkeiten	5
2.2	Kindergartenprogramm	5
2.3	„Aktiv, mobil + sicher = gesund“	6
2.4	SeniorInnentraining	6
3	Meilensteine	8
3.1	Meilensteine im Projektmanagement und in den internationalen Tätigkeiten	8
3.2	Meilensteine im Kindergartenprogramm	10
3.3	Meilensteine von „aktiv, mobil + sicher = gesund“	11
3.4	Meilensteine beim SeniorInnentraining	12
4	Detailbeschreibung der durchgeführten Aktivitäten	13
4.1	Aktivitäten zu Projektmanagement und internationale Tätigkeiten	14
4.1.1	LIFE CYCLE – Projekt-Meetings	14
4.1.2	Präsentations- und Vernetzungsaktivitäten	17
4.1.3	Erstellung der Hauptprodukte des Projekts	18
4.1.4	Trainings-Workshops	20
4.2	Aktivitäten im Kindergartenprogramm	22
4.2.1	Durchführung von Workshops mit Vertreterinnen von städtischen und privaten Kindergärten in Graz	22
4.2.2	Initialisierung und Koordination des Kindergartenprogramms	22
4.2.3	Initialisierung und Betreuung einer Wandergeschichte	23
4.2.4	Veranstaltung eines Kreativwettbewerbs	23
4.2.5	Motivationsprogramm für den aktiven Weg zum Kindergarten	23
4.2.6	Kostenloser Verleih von Fahrradanhängern und Kindertransportfahrrädern... ..	23
4.3	Aktivitäten in „aktiv, mobil + sicher = gesund“	25
4.3.1	Schulumfeldanalysen	25
4.3.2	Kreativarbeiten zu dem Thema Schulweg und Verkehr	25
4.3.3	Mehrstufen-Radfahrtraining an der VS Mariatrost	25
4.3.4	Familien-Radfahrtraining	26
4.3.5	Begleitfahrten zur Schule	26
4.3.6	Radreparaturkurs	27
4.3.7	Radwandertage	27
4.3.8	Komplementäre Aktivitäten: Gesundheit und Ernährung	27
4.3.9	Verbreitung der gewonnenen Erkenntnisse	28
4.4	Aktivitäten zum SeniorInnentraining	32
4.4.1	Konzeption von Trainingsinhalten für das SeniorInnentraining	32
4.4.2	SeniorInnentraining mit BezirksvertreterInnen des Grazer Seniorenbunds	33
4.4.3	Kontaktaufnahme zur Bewerbung des Trainings	33
5	Zusammenfassung der Evaluationsergebnisse „aktiv, mobil + sicher = gesund“	34
5.1	Ergebnisse der SchülerInnenbefragung	35
5.1.1	Mobilitätsverhalten und Wunschverkehrsmittel	35
5.1.2	Freizeitverhalten	37
5.1.3	Gesundheitseinstellung	38

5.1.4	Verkehrssicherheit.....	39
5.1.5	Ergebnisse des Mehrstufen-Radfahrtrainings	42
5.2	Ergebnisse der Elternbefragung	46
5.2.1	Mobilitätsverhalten der Eltern.....	46
5.2.2	Gesundheitseinstellung der Eltern.....	47
5.2.3	Sicherheitsgefühl der Eltern im Straßenverkehr	48
5.2.4	Qualitative Bewertung des Familien-Radfahrtrainings.....	49
6	Erreichung der Zielgruppen	51
6.1	Kindergartenprogramm	51
6.2	„aktiv, mobil + sicher = gesund“	52
6.3	SeniorInnentraining	53
7	Vernetzung, UmsetzungspartnerInnen und Öffentlichkeitsarbeit.....	54
7.1	International	54
7.2	Kindergartenprogramm	55
7.3	aktiv, mobil + sicher = gesund“	57
7.4	SeniorInnentraining.....	59
8	Lerneffekte und Überraschungen aus dieser Projektphase	60
8.1	Projektmanagement und internationale Tätigkeiten.....	60
8.2	Kindergartenprogramm	60
8.3	„aktiv, mobil + sicher = gesund“	61
8.4	SeniorInnentraining	61
9	Quellenverzeichnis:.....	63

1 Zusammenfassung und Ausgangslage

Im EU-Projekt LIFE CYCLE, das im „Programme of Community action in the field of public health“ der Directorate - General for Health and Consumers (DG Sanco) umgesetzt wurde, arbeiteten 10 PartnerInnen aus Österreich, Belgien, Slowenien, Deutschland, Ungarn, Liechtenstein, England, Polen und Portugal an der Bewerbung des Radfahrens als selbstverständliche Wahl für die Fortbewegung, um durch Stärkung dieser Art der Alltagsmobilität die Gesundheit der Menschen zu fördern. Das erklärte Ziel von LIFE CYCLE war es, das tägliche Bewegungspensum der Menschen durch Bewerbung des Radfahrens als aktive Form der Alltagsmobilität zu erhöhen.

Dadurch sollte ein Beitrag zur Reduzierung von Gesundheitsproblemen und -risiken wie Übergewicht, Herz-Kreislaufkrankungen und Diabetes II geleistet werden. Im Zuge des Projektes sollten Zielgruppen aller Alterstufen, von Kindern bis zu SeniorInnen, angesprochen werden, um den Zugang zum Radfahren von Kindesbeinen an bis ins hohe Alter zu bewerben und zu fördern.

Im österreichischen Teil der Umsetzung, der auf Graz fokussiert war, wurde der Schwerpunkt auf die Themen „Radfahren und Kinder“ sowie „Radfahren und SeniorInnen“ gelegt. Es wurden einerseits ein **Kindergartenprogramm** für die städtischen und privaten Kindergärten der Stadt Graz, ein Schulprojekt mit dem Titel „**aktiv, mobil + sicher = gesund**“ für zwei Schulen in Mariatrost, einem Bezirk der Stadt Graz, und andererseits ein **Programm für SeniorInnen** entwickelt.

Während das **Kindergartenprogramm** einen „Train the Trainers“-Ansatz verfolgte und sich direkt an die Kindergartenpädagoginnen wendete, wurden im Rahmen von „**aktiv, mobil + sicher = gesund**“ eine Vielzahl von Maßnahmen an zwei Schulen (VS und NMS) getestet und die Erfahrungen daraus weiter verbreitet. Das **Programm für SeniorInnen** konnte leider aufgrund von Schwierigkeiten in der TeilnehmerInnen-Akquise zwar konzipiert, aber nur im Rahmen einer Vorführung vor BezirkstellenvertreterInnen des Grazer Bezirksstelle des Steirischen Seniorenbundes durchgeführt werden.

Insgesamt zeigte sich, dass das Thema Radfahren von den Kindern, Jugendlichen, deren Eltern und den PädagogInnen sehr gut angenommen wurde und Projekte dieser Art auch weiterhin das Potenzial haben, die Radfahrermotivation in der Zielgruppe zu erhöhen.

2 Ziele des Projektes

Das Projekt LIFE CYCLE hat die Erreichung folgender Ziele vorgesehen.

2.1 Projektmanagement und Internationale Tätigkeiten

Das Projektmanagement setzte sich folgende Zielsetzungen für seine internationalen Tätigkeiten:

- Koordination der Umsetzung des Projekts gemäß der Zielsetzungen im Annex 1 des Förderungsvertrags mit der EAHC inklusive fünf Projektmeetings, monatlichen Telefonkonferenzen der WP-Leiter und Telefonkonferenzen des gesamten Konsortiums zwischen den Meetings sowie zwei Projektberichten
- Kommunikation des Projekts – Zielsetzung, Umsetzungen und Ergebnisse
- Erstellung eines Best Practise Handbooks, eines Implementation Manuals und der Final Brochure
- Training für NachahmerInnen und MultiplikatorInnen, um die Ergebnisse aus dem Projekt gut zu verbreiten
- Evaluierung der Wirkungen der Umsetzungen, der Dissemination und der Trainings-Workshops im Projekt

2.2 Kindergartenprogramm

Das übergeordnete Ziel des Kindergartenprogramms war es, bereits Kleinkinder für das Fahrrad zu emotionalisieren und die Wichtigkeit des Laufradfahrens als ideale Möglichkeit zum Erlernen des Radfahrens zu bewerben.

Die konkreten Ziele des Kindergartenprogramms lauteten:

- Konzeption des Kindergartenprogramms
- Kontaktaufnahme und Vernetzung mit städtischen Kindergärten
- Durchführung des Kindergartenprogramms
- Ausdehnung des Programms auf private Kindergärten in Graz
- Konzeption und Durchführung von Zusatzaktivitäten:
Wandergeschichte, Fahrradverleih und Motivationsprogramm für Eltern
- Umsetzung eines Kreativwettbewerbs
- Erfahrungsaustausch mit Pädagoginnen der städtischen Kindergärten
- Erhebung quantitativer Daten zu allen Aktivitäten

- Öffentlichkeitsarbeit zur Verbreitung der Projektideen und -inhalte

2.3 „Aktiv, mobil + sicher = gesund“

Im Schulprojekt „aktiv, mobil + sicher = gesund“ wurden die Themen „Bewegung – Ernährung – Verkehrssicherheit“ miteinander vernetzt und unter dem Aspekt der Gesundheitsförderung beleuchtet.

Es wurden folgende Ziele für die Aktivitäten in den zwei Grazer Schulen gesetzt:

Zu Beginn des Projektes festgelegte Ziele:

- Entwicklung und Durchführung von Aktivitäten und Maßnahmen zu den Themen aktive Alltagsmobilität, Verkehrssicherheit, Gesundheit und Ernährung
- Erstellung eines Maßnahmenkatalogs zur verkehrlichen Situation in Mariatrost, ausgehend von den durchgeführten Schulumfeldanalysen
- Erstellung und Verteilung eines Elternleitfadens zum Thema „Radfahren mit Kind“ in Volksschulen
- Evaluation des Schulprojektes, Vor- und Nachbefragung von SchülerInnen und Eltern
- Durchführung und Evaluation des Mehrstufen-Radfahrtrainings in den 4. Klassen der Volksschule Mariatrost

Ziele, die sich im Laufe des Projektes ergeben haben:

- Verankerung der im Rahmen des Projektes gewonnenen Erfahrungen in die Radscoutausbildung des Landes Steiermark
- Verankerung der Projekterfahrungen im Fördermodell zum Schulischen Mobilitätsmanagement der Stadt Graz

2.4 SeniorInnentraining

Für die Umsetzung des SeniorInnentraining wurden im gesamten Projektzeitraum folgende Ziele gesetzt:

- Verankerung des Angebots „SeniorInnentraining“ in lokalen Vereinen und Verbänden
- Intensive Bewerbung des SeniorInnentrainings
 - Bewerbung des SeniorInnentrainings mit Hilfe des Steirischen Seniorenbundes
 - Kooperation mit dem Radsportzentrum Deutschlandsberg
- Durchführung mehrere Trainingseinheiten

- Ausschau nach Möglichkeiten zur Installation eines „Train the Trainers“-Ansatzes, um eine gute MultiplikatorInnenwirkung zu erreichen

3 Meilensteine

3.1 Meilensteine im Projektmanagement und in den internationalen Tätigkeiten

Koordination und Absprache innerhalb des Projektkonsortiums

- Durchführung von sechs Projektmeetings – ein Projektmeeting wurde zusätzlich – kostenneutral – anberaumt und von der EAHC genehmigt
- Durchführung monatlicher Telefonkonferenzen für das Management Committee und das Projektkonsortium (mit Ausnahme der Monate, in denen Projektmeetings stattgefunden haben). Die Telefonkonferenzen des gesamten Konsortiums wurden zur Mitte des Projekts von monatlichen Konferenzen zwischen den Meetings auf Konferenzen nach Bedarf geändert.
- Einreichung des Interim Reports und des Final Reports an die EAHC (letzterer ist noch ausständig)

Bewerbung des Projektes LIFE CYCLE und seiner Umsetzungen bei folgenden Veranstaltungen:

Name of the conference / public occasion	Location	Year
Shape Up Final Conference	Barcelona (ES)	2008
Persicope Workshop	Brindisi (IT)	2008
CIVITAS Forum	Krakow (PL)	2009
European Conference on Mobility Management	San Sebastian (ES)	2009
5 th HEPA Annual Meeting	Bologna (IT)	2009
Meeting “La Direction Transports de la Région Centre	Orléans (FR)	2009
7. Slovenian Congress about recreational Sports	Ptuj (SI)	2009
Velo-city	Brussels (BE)	2009
MOVE Conference	Copenhagen (DK)	2009
Eicam Milan Bike Show	Milan (IT)	2009
Eurobike Fair	Friedrichshafen (DE)	2009

Name of the conference / public occasion	Location	Year
Green streets conference	Brussels (BE)	2009
Tourism Conference	Costa Brava (ES)	2009
UN Road Safety NGO Meeting	Brussels (BE)	2009
EHFA Brings Top EU Officials to the table	Brussels (BE)	2009
CIAA debate marking the 4 th Anniversary of the EU Platform for Action on Diet, Physical Activity and Health	Brussels (BE)	2009
European Mobility week event	Krakow (PL)	2009
48 th Yearly Conference of the Austrian Association for children and youth	Linz (AT)	2010
6 th annual meeting and symposium of HEPA Europe	Olomouc (CZ)	2010
8th Slovenian Congress of Sports Recreation/Sports for all	Ljubljana (SI)	2010
European Conference on Mobility Management	Graz (AT)	2010
Cycling Expo	Budapest (HU)	2010
CEE Road Safety Round Table	Brdo pri Kranju (SI)	2010
12 th Österreichische Präventionstagung des FGÖ	Wien (AT)	2010
ADFC national annual meeting	Bremen (DE)	2011
Velo-city	Sevilla (ES)	2011

Erstellung der Hauptprodukte des Projekts

- Das Best Practise Handbook beinhaltet bereits entwickelte, getestete und dokumentierte Aktionen zur Förderung des Radfahrens aus LIFE CYCLE und aus anderen Projekten oder Aktionen. Es wurde bei Präsentationen auf Konferenzen und in Workshops präsentiert und auf der Projektwebsite zum Download frei zur Verfügung gestellt.
- Das Implementation Manual wurde in drei Arbeitsschritten erstellt. Die erste Version beschrieb die Aktionen von LIFE CYCLE, die zweite beinhaltet bereits Anleitungen zum Aufsetzen, Evaluierung und Umsetzung eigener Aktionen zur Förderung des Radverkehrs und die dritte und finale Version beinhaltet umfassend die Erfahrungen aus dem Projekt und ein fiktives Beispiel zur Förderung des Radverkehrs anhand einer Gemeinde.

- Die Final Brochure gibt einen kurzen Überblick zum Best Practise Handbook und zum Implementation Manual zu den Hauptprodukten des Projekts sowie zu den Aktionen und den Ergebnissen hieraus.

Trainings-Workshops

LIFE CYCLE konnte statt der geplanten fünf Workshops sechs durchführen:

- Konferenz MOVE 2010, Frankfurt a.M., 2010
- Konferenz Velo-city, Sevilla, 2011
- Projekt-Meeting PRESTO, Venedig, 2011
- Konferenz „Radgipfel Salzburg“, Salzburg, 2011
- Workshop organised by PSWE for municipalities of and around Przywidz, 2011
- Konferenz ECOMM 2011, Toulouse 2011

3.2 Meilensteine im Kindergartenprogramm

- Durchführung von insgesamt 14 Workshops mit VertreterInnen von städtischen und privaten Kindergärten in Graz
- Initialisierung und Koordination des Kindergartenprogramms in allen städtischen Kindergärten von Graz sowie in 41 privaten Kindergärten von Graz
- Durchführung und Prämierung des Kreativwettbewerbs „Die originellste Fahrradskulptur“ in den Jahren 2009 und 2010
- Initiierung und fortlaufende Betreuung von Wandergeschichten
- Erstellung und Durchführung eines Motivationsprogramms für den aktiven Weg zum Kindergarten
- Anbieten eines kostenlosen Verleihs von Fahrradanhängern und eines Kinderlastenrades für Eltern
- Erfahrungsaustausch mit den Kindergartenpädagoginnen aus städtischen und privaten Kindergärten.

3.3 Meilensteine von „aktiv, mobil + sicher = gesund“

In der VS Mariatrost:

- Schulumfeldanalyse (1. und 2. Klassen)
- Kreativarbeiten zum Thema Schulweg und Verkehr (1. und 2. Klassen)
- Familien-Radfahrtraining (3. und 4. Klassen)
- Radfahrtraining im Straßenverkehr als Vorbereitung auf die freiwillige Radfahrprüfung für die 3. und 4. Klassen (Mehrstufen-Radfahrtraining)
- Evaluation der Projektaktivitäten in den Jahren 2009 und 2010

In der NMS St. Johann:

- Schulumfeldanalyse (1. Klassen)
- Begleitfahrten zur Schule (1. und 2. Klassen)
- Radreparaturkurs (3. und 4. Klassen)
- Radwandertag (4. Klassen)
- Kochkurse (3. Klassen)
- Ernährungswoche zu den Themen Zucker, Fleischkonsum und Emotional Eating (3. und 4. Klassen)
- Yoga (4. Klassen)

Weitere Meilensteine:

- Erstellung des Maßnahmenkatalogs „Die verkehrliche Situation in Graz-Mariatrost und Vorschläge zur Verbesserung der Situation aus Sicht der SchülerInnen und AnrainerInnen“
- Erstellung des Elternleitfadens „Kind & Rad – Ein Leitfaden für Eltern“ und Übermittlung an die Co-Finanziers
- Kooperation mit dem Land Tirol zur Verteilung von 15.000 Elternleitfäden an alle Volksschulen in Tirol
- Evaluation und Trendabschätzung der Interventionsmaßnahmen an Grazer Schulen
- Verankerung der im Rahmen des Projekt gewonnenen Erfahrungen in die Radscoutausbildung des Landes Steiermark
- Verankerung von Aktivitäten im Aktionskatalog des Fördermodells für Schulisches Mobilitätsmanagement der Stadt Graz

3.4 Meilensteine beim SeniorInnentraining

- Inhaltliche Konzeption von Trainingsinhalten für drei unterschiedliche Zielgruppen unter den SeniorInnen (abhängig vom Fitnessgrad)
- Durchführung eines SeniorInnentrainings mit BezirksvertreterInnen des Grazer Seniorenbunds der ÖVP zur Bewerbung der Trainingseinheiten für SeniorInnen
- Kontaktaufnahme zu folgenden Institutionen zur Bewerbung des SeniorInnentrainings
 - Grazer Bezirksstelle des Steirischen Seniorenbundes
 - Radsportzentrum Deutschlandberg
 - Grazer Seniorenbund der ÖVP
 - Seniorinnen-Obfrau der KPÖ
 - Grazer KPÖ und Grüne GemeinderätInnen in Graz-Umgebung (Gratwein, Judendorf-Straßengel)
 - Stadtteilzentrum Triesterstraße

4 Detailbeschreibung der durchgeführten Aktivitäten

Die internationalen Tätigkeiten des Projekts fokussierten sich auf das Projektmanagement und die Verbreitung der im Rahmen des Projekts gewonnenen Erfahrungen und Erkenntnisse.

Für die österreichischen Umsetzungsteile des Projekts LIFE CYCLE wurden unterschiedliche Herangehensweisen an die Implementierung der geplanten Aktionen gewählt:

Während das Kindergartenprogramm nach dem „Train the Trainers“-Prinzip gestaltet wurde, um eine weite Verbreitung der Inhalte zu gewährleisten, kamen in „aktiv, mobil + sicher = gesund“ verschiedene Maßnahmen und Aktivitäten in nur zwei Schulen zum Einsatz. Hier war es das Ziel, die effektivsten Maßnahmen herauszufiltern und das Wissen darüber weiter zu verbreiten. Beim SeniorInnentraining wurde versucht, sowohl in Kooperation mit potentiellen Partnern als auch allein mit MitarbeiterInnen und RadfahrtrainerInnen der Forschungsgesellschaft Mobilität Trainingseinheiten durchzuführen.

4.1 Aktivitäten zu Projektmanagement und internationale Tätigkeiten

Folgende Aktivitäten haben im Rahmen des Projektmanagements und der internationalen Tätigkeiten stattgefunden:

4.1.1 LIFE CYCLE – Projekt-Meetings

Kick off Meeting in Graz im September 2008

- Vorstellung des Projektes LIFE CYCLE und des Projektkonsortiums
- Besprechung der Ziele und des Aufbaus des Projektes mit den jeweiligen Aufgaben und Erwartungen für die einzelnen Partner
- Präsentation zu den administrativen Angelegenheiten des Projektes
- Internationales Training zu dem Thema „Lebenslanges Radfahren“ samt Vorstellung von einzelnen Aktionen und Best-Practise Beispielen um den Projektpartnern das notwendige Wissen für die Planung und später auch Umsetzung der vorgesehenen Aktionen zu vermitteln

Projekt-Meeting in Ljubljana im Februar 2009

- Präsentation und Diskussion der Aktionen für das erste Umsetzungsjahr 2009
- Workshops zu den Aktionen aufgeteilt nach den Zielgruppen Familien und Kinder, Erwachsene, SeniorInnen und Gesundheit
- Diskussion des Fragebogens zur Evaluierung der Aktionen
- Diskussion zum LIFE CYCLE – Newsletter
- Erste Planung für das nächste Meeting

Projekt-Meeting in Krakow im Oktober 2009

- Workshop zum Wissensaustausch zu den Erkenntnissen und Erfahrungen aus den Umsetzungen aller Partner
- Workshop zur Problembehandlung aus den Erfahrungen des ersten Umsetzungsjahrs basierend auf dem vorherigen Workshop
- Workshop zur Gestaltung und Vergrößerung der Aktionen im zweiten Umsetzungsjahr
- Ergebnisse und Ablauf der Evaluierung aus dem ersten Umsetzungsjahr und Änderungen für das zweite Umsetzungsjahr

- Workshop „World Café“ zur Kommunikation der Aktionen im jeweils lokalen oder nationalen Umfeld der Aktionen

Projekt-Meeting in Aveiro im Februar 2010

- Nachbetrachtung der gesamten Evaluierung der ersten Umsetzungsphase 2009 und Adaptierung der Evaluierungsmethodik für die zweite Umsetzungsphase 2010 basierend auf den Ergebnissen des Krakow Meetings
- Detailvorbereitung der zweiten Umsetzungsphase im Jahr 2010 aufbauend auf dem Krakow Meeting in Workshops
- Planung der LIFE CYCLE Training-Workshops auf mindestens fünf internationalen Konferenzen ab Oktober 2010
- Erfahrungsaustausch bezüglich der Kommunikation der Aktionen auf lokaler oder nationaler Ebene
- Planung der Kommunikation und Verbreitung des Best Practise Handbook und des Implementation Manuals
-

Projekt-Meeting in Bremen im Oktober 2010

- Nachbetrachtung der Umsetzungsphase 2010
- Diskussion der bestehenden Evaluierungsergebnisse und Organisation der noch offenen Evaluierungspunkte für die Umsetzungen im Jahr 2010
- Planung und Organisation der individuellen Kommunikations- und Verbreitungsarbeit jedes Partners mit dem Ziel, zusätzliche Umsetzungen aus den Aktionen von LIFE CYCLE durch andere Institutionen zu bewirken als auch das Wissen über die LIFE CYCLE Aktionen in den Zielgruppen Gemeinden, Regionen, Fahrradvereinigungen und – vereine, Gesundheitsorganisationen und -institute sowie VerkehrsplanerInnen zu erhöhen
- Bericht vom ersten Trainings-Workshop und Planung weiterer Workshops auf Basis der Erfahrungen aus diesem Workshop

Projekt-Meeting in Sevilla im März 2011

Das Projekt Meeting wurde im Zuge der Umplanung der Training Workshops von Brüssel nach Sevilla verlegt und an die Velo-City Konferenz angepasst. Auf diese Art konnten gleich sechs Partner am Trainings-Workshop auf der Velo-City ihre Erfahrungen einbringen.

- Durchführung einer Pecha-Kucha-Präsentation ¹ zu allen Aktionen, die im Rahmen von LIFE CYCLE umgesetzt wurden
- Workshop „World Café“ betreffend des Bearbeitungsstands der Evaluierung, Kommunikation und Umsetzungen
- Besprechung des Final Reports
- Präsentation der letzten Version des LIFE CYCLE Intervention Manuals
- Vorstellung der durchgeführten Workshops und Trainings zu LIFE CYCLE auf nationalen und internationalen Konferenzen

Partner-Kommunikation abseits der Projektmeetings

Zusätzlich zu den Projekt Meetings haben auf monatlicher Basis Telefonkonferenzen für das Managing Committee und das Projektkonsortiums stattgefunden. In solchen Monaten, in denen ein Projekt-Meeting stattfand, gab es keine zusätzliche Telefonkonferenz. Das Management Committee bestand aus dem Projektkoordinator FGM-AMOR sowie den Work Package Leitern ADFC, CTC und ECF.

Die Telefonkonferenzen des gesamten Konsortiums wurden ab Hälfte der Projektlaufzeit nach Bedarf einberufen.

Berichte an die EAHC

Im Januar 2010 wurde der Interim Report, bestehend aus einem technischen Bericht, einem finanziellen Bericht und dem Antrag auf Auszahlung der zweiten Förderrate seitens der EAHC, eingereicht. Die Annahme des Interim Reports durch die EAHC und Überweisung der zweiten Förderrate an das Projektkonsortium erfolgte im Mai bzw. Juni 2010.

Der Final Report ist derzeit in Arbeit. Die Verzögerung beruht auf der Bearbeitung eines Amendments seitens der EAHC, die noch andauert. Die Abgabe des Final Reports wird mit der Bearbeitung zeitlich versetzt. Das neue Abgabedatum wurde noch nicht von der EAHC bekannt gegeben.

¹ Spezielle Vortragstechnik, bei der jede Folie / jedes Bild genau 20 Sekunden lang gezeigt wird und max. 20 Folien erlaubt sind.

4.1.2 Präsentations- und Vernetzungsaktivitäten

Name of the conference / public occasion	Location	Year
Shape Up Final Conference	Barcelona (ES)	2008
Persicope Workshop	Brindisi (IT)	2008
CIVITAS Forum	Krakow (PL)	2009
European Conference on Mobility Management	San Sebastian (ES)	2009
5 th HEPA Annual Meeting	Bologna (IT)	2009
Meeting “La Direction Transports de la Région Centre	Orléans (FR)	2009
7. Slovenian Congress about recreational Sports	Ptuj (SI)	2009
Velo-city	Brussels (BE)	2009
MOVE Conference	Copenhagen (DK)	2009
Eicam Milan Bike Show	Milan (IT)	2009
Eurobike Fair	Friedrichshafen (DE)	2009
Green streets conference	Brussels (BE)	2009
Tourism Conference	Costa Brava (ES)	2009
UN Road Safety NGO Meeting	Brussels (BE)	2009
EHFA Brings Top EU Officials to the table	Brussels (BE)	2009
CIAA debate marking the 4 th Anniversary of the EU Platform for Action on Diet, Physical Activity and Health	Brussels (BE)	2009
European Mobility week event	Krakow (PL)	2009
48 th Yearly Conference of the Austrian Association for children and youth	Linz (AT)	2010
6 th annual meeting and symposium of HEPA Europe	Olomouc (CZ)	2010
8th Slovenian Congress of Sports Recreation/Sports for all	Ljubljana (SI)	2010
European Conference on Mobility Management	Graz (AT)	2010

Name of the conference / public occasion	Location	Year
Cycling Expo	Budapest (HU)	2010
CEE Road Safety Round Table	Brdo pri Kranju (SI)	2010
12 th Austrian prevention day by FGÖ	Vienna (AT)	2010
ADFC national annual meeting	Bremen (DE)	2011
Velo-city	Sevilla (ES)	2011

Sonstige Aktivitäten

Unterzeichnung einer Spiegelungserlaubnis für die LIFE CYCLE Website für das Deutsche Institut für Urbanistik für die Website „Internetportal zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans“ in Deutschland durch die FGM.

4.1.3 Erstellung der Hauptprodukte des Projekts

- Das Best Practise Handbook gibt über 100 Beispiele zu Aktionen und Umsetzungen, die bereits zur Förderung des Radverkehrs durchgeführt wurden. Das Handbuch gliedert diese in:
 - Best Practise für Familien
 - Best Practise für Schulen (Volksschule, Weiterführende Schule, Allgemein)
 - Best Practise für Erwachsene
 - Best Practise für SeniorInnen

Die letzte Version wurde im Juni 2010 online gestellt und wurde bisher 1.150 mal heruntergeladen und 6.480 mal online durchgeblättert.

- Das Implementation Manual wurde schrittweise mit der Abwicklung des Projekts erstellt. Die erste Version bestand aus den Plänen der Aktionen für das erste Umsetzungsjahr und war bereits im Dezember 2008 in einer ersten Fassung verfügbar. Die zweite Version konnte von den Erfahrungen aus den Umsetzungen und der Erstellung des Best Practise Handbooks profitieren und beinhaltete folgende Kapitel:
 - Ideale Zeitpunkte, um Rad fahren zu fördern
 - Best Practise Sammlung
 - Evaluierung von Aktionen
 - Erfahrungen aus der Umsetzung von LIFE CYCLE

Die finale Version hat das Manual erweitert und ein weiteres Kapitel hinzugefügt. Zudem wurden die kompletten Fragebögen für die Evaluierung und die Beschreibung aller Aktionen im Anhang beigelegt.

- Ideale Zeitpunkte, um Rad fahren zu fördern

Das Kapitel beschreibt Zeitpunkte im Leben, an denen die Bewerbung von Rad fahren oder auch die Änderung des Mobilitätsverhaltens im Allgemeinen, am günstigsten ist. Zu jedem dieser Zeitpunkte wird eine kurze Beschreibung gegeben. Zudem werden die AkteurInnen, die eingebunden werden sollten, genannt sowie einige Beispiele für geeignete Maßnahmen aufgeführt.

- Best Practise Sammlung

Das Kapitel gibt eine Zusammenfassung des Best Practise Handbook und verweist direkt auf den kostenfreien Download von der Projektwebsite.

- Evaluierung von Aktionen

Das Kapitel erklärt, warum Evaluierung wichtig ist und wie sie in LIFE CYCLE durchgeführt wurde, samt den daraus gezogenen Erfahrungen. Es beschreibt ebenfalls den Fragebogen, der für die Aktionen in LIFE CYCLE verwendet wurde. Es wird durch Appendix 1: The Survey Tool ergänzt, in dem der Fragebogen aufgeführt und beschrieben wird.

- Erfahrungen aus der Umsetzung von LIFE CYCLE

Das Kapitel zeigt anhand dreier Beispiele die Erfahrungen, die während LIFE CYCLE und bei einer externen Kampagne „On the move to school“ (Quebec, Kanada) gewonnen werden konnten. Zusätzlich erfolgt eine Zusammenfassung der Erfahrungen aus allen Aktionen im Rahmen von LIFE CYCLE durchgeführten Aktionen und Maßnahmen.

- Erstellung eigener LIFE CYCLE-Aktionen

Das Kapitel zeigt anhand des Beispiels einer fiktiven Gemeinde auf, wie die Förderung des lebenslangen Radfahrens geplant und umgesetzt werden kann. Das Beispiel richtet sich nach dem Implementation Manual und beschreibt ausführlich, wie Planung, Umsetzung und Evaluation funktionieren können.

- Im Appendix 2 werden alle Aktionen, die im Rahmen von LIFE CYCLE durchgeführt wurden, beschrieben. Diese Beschreibungen sind auch auf Europas größtem Webportal für städtischen Verkehr – www.eltis.org. – in der Maßnahmendatenbank frei zugänglich.

Das Implementation Manual wurde bisher 1.540-mal herunter geladen und 15.590-mal online durchgeblättert.

- Die Final Brochure ist eine Kurzzusammenfassung der Projektergebnisse in einem 6-seitigen A4 Folder. Neben einer Erklärung zu LIFE CYCLE und den Projektzielen, werden das Best Practise Handbook und das Implementation Manual vorgestellt. Des weiteren werden alle auch im Implementation Manual genannten Aktionen in ihren wichtigsten Ergebnissen angeführt und die Projektpartnerschaft vorgestellt.

4.1.4 Trainings-Workshops

LIFE CYCLE hat während der Projektlaufzeit in Einvernehmen mit der EAHC den ursprünglichen Plan, einen Workshop in Brüssel über 2,5 Tage abzuhalten, in 5 Workshops umgewandelt. Die Workshops wurden zum größten Teil im Programm von nationalen und internationalen Konferenzen eingebracht, aber auch in zwei Fällen direkt von einem Projekt bzw. einer Gemeinde bestellt. LIFE CYCLE war in der Lage, die vorgesehene Anzahl an Workshops um einen Workshop zu übertreffen, so dass insgesamt 6 Workshops durchgeführt werden konnten.

- Konferenz MOVE 2010, Frankfurt a.M., 2010
Der Workshop konnte im Programm der internationalen Konferenz integriert werden und ebenfalls am Vortag des Workshops durch eine Präsentation angekündigt werden. Der Workshop fand im Oktober 2010 statt, dauerte 2,5 h und hatte 9 TeilnehmerInnen.
- Konferenz Velo-City, Sevilla, 2011
Die Velo-City ermöglichte LIFE CYCLE einen 3 h Workshop, der von 4 Präsentationen während der Konferenz im März 2011 eingerahmt wurde. Am Workshop nahmen 14 Personen teil. Die Velo-City ist ebenfalls eine internationale Konferenz.
- Projekt-Meeting PRESTO, Venedig, 2011
Das IEE-Projekt Presto hat einen Workshop für das Projektmeeting in Venedig im März 2011 angefragt. LIFE CYCLE hat diesen in 2,5 h durchgeführt und konnte 33 TeilnehmerInnen begrüßen.
- Konferenz „Radgipfel Salzburg“, Salzburg, 2011
Der Radgipfel Salzburg konnte Anfang Mai 2011 Gäste aus Deutschland und Österreich begrüßen. Das Thema der Konferenz „Mit dem Rad zur Arbeit“ passte sehr gut zu den LIFE

CYCLE-Aktionen. Das Projektteam konnte einen 3,5 h Workshop mit 17 TeilnehmerInnen durchführen.

- Workshop organised by PSWE for municipalities of and around Przywidz, 2011
PSWE, eine polnische NGO, die sich u.a. für einen umweltverträglichen Verkehr einsetzt, hat für die Gemeinde Przywidz (südlich von Gdansk) und weitere umliegende Gemeinden im Mai 2011 einen LIFE CYCLE-Workshop organisiert. Der Workshop wurde für 6 h gehalten und hatte 22 TeilnehmerInnen.
- Konferenz ECOMM 2011, Toulouse 2011
Auf der ECOMM 2011, einer internationalen Konferenz zum Thema Mobilitätsmanagement, konnte LIFE CYCLE gemeinsam mit dem URBACT Projekt „Active Travel Network“ einen 1,5 h Workshop halten. Der Workshop fand ebenfalls im Mai 2011 statt und wurde von 34 Personen besucht.

Die Aktivitäten im Rahmen des Projektmanagements und der internationalen Tätigkeiten wurden von Claus Köllinger, Fred Dotter und Karl Reiter betreut und umgesetzt.

4.2 Aktivitäten im Kindergartenprogramm

4.2.1 Durchführung von Workshops mit Vertreterinnen von städtischen und privaten Kindergärten in Graz

Durch mehrere LIFE CYCLE-Workshops in städtischen und privaten Kindergärten ist es gelungen, die Vertreterinnen der Kindergärten für das Thema Radfahren und seine positiven Auswirkungen zu begeistern. An insgesamt zwölf Workshops haben 43 Vertreterinnen von städtischen Kindergärten und 53 Vertreterinnen von privaten Kindergärten teilgenommen.

Das Ziel dieser Workshops war es, den Kindergartenpädagoginnen die Bedeutung des Radfahrens für Gesundheit, Verkehr und Umwelt zu zeigen und ihnen ein umfangreiches Angebot an Aktivitäten aufzuzeigen, die im Kindergarten-Alltag umgesetzt werden können. Die Inhalte der Workshops beinhalteten eine Schulung der Pädagoginnen zum Thema „Radfahren lernen mit dem Laufrad“, den Einsatz von Bilderbuchgeschichten rund ums Radfahren, die Verleihung der Urkunde „Ich kann Rad fahren“ an Kinder, die im Rahmen des Projekts Radfahren gelernt haben, sowie ein Motivationsprogramm für Eltern. Ziel der Workshops war es, gemeinsam Ideen zu entwickeln, wie das Thema Radfahren in den Regelbetrieb der Kindergärten integriert werden kann.

Ursprünglich war geplant, nur städtische Kindergärten zu kontaktieren. Aufgrund des Erfolges des Kindergartenprogramms kam es zu einer Ausweitung der Aktion auf die privaten Kindergärten der Stadt.

Insgesamt haben 43 Vertreterinnen städtischer Kindergärten und 53 Vertreterinnen privater Kindergärten an den Workshops teilgenommen.

4.2.2 Initialisierung und Koordination des Kindergartenprogramms

Im Rahmen des Kindergartenprogramms erhielt jeder Kindergarten mindestens ein Laufrad (inklusive Wartungsvertrag), damit die Kinder das Radfahren leichter erlernen. Darüber hinaus hatten die Kindergärten die Möglichkeit, zusätzliche Laufräder günstig anzukaufen. Zahlreiche städtische als auch private Kindergärten nutzen dieses Angebot, um ihren Laufrad-Fuhrpark zu erweitern.

Die Verteilung der Laufräder wurde von der FGM koordiniert und gemeinsam mit dem sozialökonomischen Betrieb Bicycle realisiert.

4.2.3 Initialisierung und Betreuung einer Wandergeschichte

Um die Kinder fortlaufend für das Radfahren zu emotionalisieren, wurde auch die Gestaltung mehrerer Wandergeschichten initialisiert. Die Wandergeschichte ist eine von den Kindergärten selbst erfundene Fortsetzungsgeschichte, die von Kindergarten zu Kindergarten weiter gegeben und erweitert wird.

Es beteiligten sich 33 Kindergärten an der Gestaltung von insgesamt sechs Wandergeschichten.

4.2.4 Veranstaltung eines Kreativwettbewerbs

Die Durchführung eines Kreativwettbewerbs machte das Thema Radfahren für die Kinder noch spannender. Bei diesem Wettbewerb galt es, aus beliebigen Materialien eine originelle Fahrradskulptur zu erstellen und ein Foto davon einzusenden. Die Prämierung fand am 6. Juli 2010 mit VertreterInnen der Stadt Graz statt. Die ersten vier Plätze wurden prämiert.

Im Schuljahr 2009/10 beteiligten sich insgesamt 16 Kindergärten am Wettbewerb.

4.2.5 Motivationsprogramm für den aktiven Weg zum Kindergarten

Ein Motivationsprogramm, das Eltern und Kinder dazu brachte, den Weg zum Kindergarten umweltfreundlich und aktiv zurückzulegen, rundete das Kindergartenprogramm ab. Auf einem Poster wurde mit unterschiedlichen Stickern visualisiert, welches Kind mit welchem Verkehrsmittel in den Kindergarten gebracht worden ist. Im Schuljahr 2009/10 haben 61 städtische und private Kindergärten mit rund 3.234 Kindern diese Aktion mit großem Erfolg umgesetzt. Im Schuljahr 2010/11 haben sich 26 städtische und private Kindergärten mit rund 1.500 Kindern aktiv an der Umsetzung des Kindergartenprogramms beteiligt.

Insgesamt haben mehr als 4.700 Kinder am Motivationsprogramm teilgenommen.

4.2.6 Kostenloser Verleih von Fahrradanhängern und Kindertransportfahrrädern

Seit Juli 2010 können Kindergärten entweder einen Fahrradanhänger (inkl. Fahrrad) oder ein dreirädriges Kindertransportfahrrad beim Verein Bicycle ausleihen. Damit sollte den Eltern die

Möglichkeit geboten werden, kostenlos und ohne Kaufzwang Alternativen auszuprobieren, wie der Weg zum Kindergarten auch ohne Auto zurückgelegt werden kann.

Im Zeitraum von Juli bis September 2010 haben zwei Kindergärten und in der Zeit ab April 2011 haben vier Kindergärten dieses Angebot ausgiebig in Anspruch genommen.

Die Aktivitäten im Kindergartenprogramm wurden von Margit Braun, Karl Reiter und Matthias Scheid betreut und umgesetzt.

4.3 Aktivitäten in „aktiv, mobil + sicher = gesund“

Nachfolgend werden alle Maßnahmen und Aktivitäten, die im Rahmen von „aktiv, mobil + sicher = gesund“ in dem gesamten Projektzeitraum durchgeführt wurden, detailliert beschrieben.

4.3.1 Schulumfeldanalysen

Mit den Kindern der 1. und 2. Klassen der **Volksschule Mariatrost** wurden Schulumfeldanalysen durchgeführt. Dabei wurde die nähere Schulumgebung auf verkehrliche Gegebenheiten in Bezug auf den Fußverkehr untersucht. Gefahren wie überhöhte Geschwindigkeit der Autos bei Zebrastreifen und unübersichtliche Straßenstücke wurden aufgezeigt und die richtigen Stellen und das richtige Verhalten beim Queren einer Straße auf dem Weg zur nahe gelegenen Straßenbahnhaltestelle vermittelt.

Insgesamt haben ca. 90 Kinder an dieser Aktivität teilgenommen.

An der **Neuen Mittelschule St. Johann** wurden ebenfalls Schulumfeldanalysen durchgeführt. In dieser Analyse konnten aufgrund des höheren Alters der Schulkinder (10 Jahre) auch komplexere Aufgaben gestellt werden. Unter anderem wurden eine Einschätzung der vorhandenen Infrastruktur für FußgängerInnen und RadfahrerInnen, ein Vergleich des Verkehrsaufkommens auf der Haupt- und Nebenstraße sowie ein Detailblick auf die Situation um die ÖV-Haltestellen durchgeführt.

Insgesamt haben 33 Kinder an dieser Aktivität teilgenommen.

4.3.2 Kreativarbeiten zu dem Thema Schulweg und Verkehr

Die Kinder der 1. und 2. Klasse der **VS Mariatrost** haben ihren Schulweg zeichnerisch dargestellt. Die Ergebnisse zeigen klar, welchen Schwerpunkt das Kind dem Verkehrsgeschehen gibt und zeigen auch deutlich, welche Verkehrsmittel vorrangig benutzt werden.

Insgesamt haben ca. 90 Kinder an dieser Aktivität teilgenommen.

4.3.3 Mehrstufen-Radfahrtraining an der VS Mariatrost

Das Radfahrtraining in der Verkehrsrealität wird als Vorbereitung auf die freiwillige Radfahrprüfung in allen 4. Klassen der öffentlichen Grazer Volksschulen seit 15 Jahren von der Forschungsgesellschaft Mobilität durchgeführt.

Die Erfahrungen aus diesen Trainings zeigten, dass eine einmalige Intervention zwar Wirkung zeigt, die Wiederholung des Trainings aber dennoch notwendig wäre. An der VS Mariatrost wurde daher ein Mehrstufen-Radfahrtraining angeboten. Dieses konnte durch die zusätzlichen Mittel im Rahmen des Projektes LIFE CYCLE finanziert werden. So konnten die SchülerInnen insgesamt zwei Mal (in der 3. Klasse und in der 4. Klasse) ein Radfahrtraining absolvieren. Für „aktiv, mobil + sicher = gesund“ bot sich durch das Mehrstufen-Radfahrtraining die Möglichkeit, die Auswirkungen eines wiederholten Trainings zu erheben. Die Ergebnisse werden in Kapitel 5 (Evaluation) dargelegt.

Insgesamt haben 90 Kinder an dieser Aktivität teilgenommen.

4.3.4 Familien-Radfahrtraining

In den 3. und 4. Klassen der **VS Mariatrost** wurde ein Familien-Radfahrtraining durchgeführt. Ziel dieses Trainings war es, (Groß-)Eltern und Kinder gleichzeitig an einem Radfahrtraining in der Verkehrsrealität teilnehmen zu lassen. So konnte den (Groß-)Eltern wichtiges Know-how mitgegeben werden, dass sie für das Üben mit ihren Kindern benötigen. Der direkte Kontakt mit den Familien wurde zugleich genutzt, um die Themen aktive Alltagsmobilität, Gesundheit und Verkehrssicherheit miteinander in Kontext zu bringen und zu diskutieren.

Insgesamt haben ca. 25 Kinder an dieser Aktivität teilgenommen.

4.3.5 Begleitfahrten zur Schule

An der **NMS St. Johann** wurden für die Kinder der 1. und 2. Klassen Begleitfahrten durchgeführt. Diese Maßnahme hatte zum Ziel, die Bildung von Fahrgemeinschaften unter gleichaltrigen SchülerInnen zu fördern. An einem Elternabend wurden die Eltern im Vorfeld über den Ablauf der Aktion informiert. Bei der Umsetzung der Begleitfahrten wurde die FGM von Fahrradboten der Firma Veloblitz unterstützt.

Insgesamt haben elf Kinder an dieser Aktivität teilgenommen. Die geringe Zahl an TeilnehmerInnen ist auf die hügelige Topographie, das hohe Verkehrsaufkommen sowie das große Einzugsgebiet der NMS St. Johann zurückzuführen.

4.3.6 Radreparaturkurs

Da die Erfahrung zeigt, dass viele Menschen ihr Fahrrad aufgrund eines kleinen und leicht zu behebbenden Defekts nicht mehr benutzen, wurde in einer Kooperation mit dem sozialökonomischen Betrieb BICYCLE den 3. und 4. Klassen der **NMS St. Johann** die Teilnahme an Radreparaturkursen angeboten. Die TeilnehmerInnen konnten vor Ort ihre eigenen Fahrräder unter Anleitung wieder fahrtauglich machen und sich wichtige Tipps zur Pflege und Reparatur ihres Verkehrsmittels holen.

Insgesamt haben 40 Kinder an dieser Aktivität teilgenommen.

4.3.7 Radwandertage

In den 4. Klassen der **NMS St. Johann** wurden insgesamt zwei Radwandertage angeboten, um das Thema Radfahren auch von der Seite der Freizeitmobilität zu beleuchten. Dies hat den Hintergrund, dass viele AlltagsradfahrerInnen auch über das Radfahren in der Freizeit gewonnen werden können. Das Ziel der Radwandertage war es, die Jugendlichen dazu zu motivieren, mit dem Rad zur Schule zu kommen, sich innerhalb der Gruppe wieder an das richtige Verhalten im Straßenverkehr zu erinnern und festzustellen, welche Distanzen ohne große Mühe mit dem Rad zurückgelegt werden können.

Insgesamt haben 25 Kinder an dieser Aktivität teilgenommen.

4.3.8 Komplementäre Aktivitäten: Gesundheit und Ernährung

Yoga

Da „aktiv, mobil +sicher = gesund“ versucht, Bewegung, Mobilität, Gesundheit und Ernährung im Kontext darzustellen, wurde in den 4.Klassen der **NMS St. Johann** je eine Yoga-Einheit angeboten, die von einer geschulten Mitarbeiterin der FGM abgehalten wurden.

Die Yoga-Einheiten wurden gut und interessiert angenommen, aufgrund der vergleichsweise nur kurzen Intervention war dieses Angebot allerdings als Ergänzung zu den laufenden Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs gedacht und hat für sich allein gestellt daher nur eine geringe Auswirkung auf das Gesamtprojekt.

Insgesamt haben 40 Kinder an dieser Aktivität teilgenommen.

Ernährungswoche

Die Aktivitäten zum Thema Radfahren und Verkehr wurden zusätzlich durch Vorträge über Zucker, Fleischkonsum und Emotional Eating ergänzt, um den Kindern den Bezug zwischen Gesundheit und Ernährung aufzuzeigen. Diese Vorträge wurden in der NMS St. Johann von der Firma agil Gesundheitsmanagement durchgeführt.

Insgesamt haben 99 Kinder an diesen Vorträgen teilgenommen.

Kochkurse

In den 3. Klassen der **NMS St. Johann** wurden ergänzend auch Kochkurse angeboten. Die Kochkurse wurden von Doris Dreier, Gesundheitstrainerin für Ernährung, durchgeführt.

Insgesamt haben 45 Kinder an diesem Kurs teilgenommen.

4.3.9 Verbreitung der gewonnenen Erkenntnisse

Das Ziel des Projekts „aktiv, mobil + sicher = gesund“ war es nicht nur, Aktivitäten in der Praxis umzusetzen, sondern die gewonnenen Erfahrungen auch weiter zu verbreiten. Die Erkenntnisse konnten erfolgreich in mehrere Publikationen, Konzepte, Workshops und Präsentationen integriert und dadurch weiter verbreitet werden.

Maßnahmenkatalog „Die verkehrliche Situation in Graz-Mariatrost“

Ausgehend von den Ergebnissen der durchgeführten Schulumfeldanalysen und den Gesprächen mit engagierten AnrainerInnen konnte ein Maßnahmenkatalog mit dem Titel „Die verkehrliche Situation in Graz-Mariatrost und Vorschläge zur Verbesserung der Situation aus Sicht der SchülerInnen und AnrainerInnen“ erstellt werden. Dieser Maßnahmenkatalog wurde an die Stadt Graz übergeben.

Elternleitfaden „Kind & Rad – ein Leitfaden für Eltern“

Das Wissen aus langjähriger Erfahrung der Forschungsgesellschaft Mobilität in der Durchführung von Radfahrtrainingseinheiten mit Kindern konnte im Rahmen des Schulprojekts „aktiv, mobil + sicher = gesund“ im Leitfaden „Kind & Rad – Ein Leitfaden für Eltern“ zusammengefasst und für Eltern aufbereitet werden. Der Leitfaden möchte Eltern dabei unterstützen, ihre Kinder ideal auf das selbstständige Radfahren im Straßenverkehr vorzubereiten.

Der Elternleitfaden wurde in einer Kooperation mit dem Land Tirol an alle SchülerInnen der 4. Volksschulklassen in Tirol versandt. Damit konnten den Eltern der SchülerInnen der 4. Klassen wertvolle Informationen zur Vorbereitung ihrer Kinder auf das sichere Radfahren im Straßenverkehr übergeben werden. Insgesamt wurden zu Schulbeginn 2010/2011 15.000 Exemplare an die Volksschulen ausgeteilt. Mit dieser Stückzahl konnten die Jahrgänge 2010/2011 und 2011/2012 versorgt werden. Das Land Tirol überlegt, den Elternleitfaden auch im Jahr 2012/2013 anzubieten.

Beim Druck des Elternleitfadens kam es zu leichten Verzögerungen, da 2010 bekannt wurde, dass auf Initiative des Land Steiermarks ein weiterer Elternleitfaden entstehen sollte, der ähnliche Elemente wie der im Projekt LIFE CYCLE geplante Leitfaden aufweisen sollte. Um die Ressourcen möglichst effizient einzusetzen und zu vermeiden, dass die Zielgruppe in Graz mit zwei sehr ähnlichen Produkten konfrontiert wird, wurde der Leitfaden nicht wie geplant in Graz, sondern in Kooperation mit dem Land Tirol in allen Tiroler Volksschulen verteilt.

LIFE CYCLE - Erfahrungen in der Radscoutausbildung des Land Steiermarks

Das Land Steiermark hat sich im Rahmen des Radschwerpunkts 2010 dazu entschieden, ein Programm zur Ausbildung von sogenannten Radscouts zu entwickeln. Radscouts sind RadfahrerInnen, die selbst Radverkehrsprojekte initiieren oder betreuen wollen, um ihre Mitmenschen zu einer erhöhten Nutzung des Fahrrads zu motivieren. Die Ausbildung zum Radscout umfasst rechtliche Belange, pädagogische Grundsätze, Inhalte der Straßenverkehrsordnung und der Fahrradverordnung sowie Ideen und Maßnahmen für die Umsetzung in der Praxis.

Die Erfahrungen des Schulprojekts „aktiv, mobil + sicher = gesund“ konnten in Form von Best Practise-Beispielen in die Ausbildung integriert werden. Konkret wurden die Aktionen Radwandertag, Radreparaturkurs, Begleitfahrten und die Initiierung von Fahrgemeinschaften als erfolversprechende Maßnahmen vorgestellt und konkrete Hinweise zur Umsetzung gegeben. In einer Pilotausbildung wurden bereits drei Radscouts ausgebildet. Ideen zur breiten Bewerbung und Weiterführung der Radscoutausbildung sind angedacht.

Schulisches Mobilitätsmanagement - Ein Leitfaden zur Stärkung der selbstständigen Mobilität

In der Evaluation des Projektschwerpunkts im Jahr 2009 hat sich gezeigt, dass Maßnahmen wie das Familienradfahrtraining und das Abhalten von Radreparaturkursen in Schulen ein besonderes Potential zur Erhöhung der Radfahrmotivation bei gleichzeitiger Erhöhung der Verkehrssicherheit (sowohl im Verkehrsverhalten als auch am Fahrrad selbst) und des Gesundheitsbewusstseins aufweisen. Maßnahmen wie Begleitfahrten in die Schule konnten zwar im Projekt selbst nur eine vergleichsweise kleinere Zahl an TeilnehmerInnen aufweisen, wird aber bei entsprechendem Engagement der Schule

und der Eltern ebenfalls ein großes Potenzial zugesprochen. Daher wurden diese Maßnahmen im Rahmen der Entwicklung des Schulischen Mobilitätsmanagement-Fördermodells für die Stadt Graz als förderwürdige Aktionen eingebracht und auch erfolgreich verankert.

Angeregt durch die NMS St. Johann wurde auch die Errichtung einer schulinternen Fahrradreparaturwerkstatt aufgenommen, da die Schule nach der Durchführung der Radreparaturkurse überlegt, selbst eine solche Reparaturwerkstätte zu errichten.

Als Ergebnisse des Fördermodells wurde der Leitfaden „Schulisches Mobilitätsmanagement – Ein Leitfaden zur Stärkung der selbstständigen Mobilität“ im Jänner 2011 von der Stadt Graz veröffentlicht.

Mehrstufen-Radfahrtraining im Rahmen des EU-Projekts BICY

Wenn Schulkinder von der Volksschule in weiterführende Schulen wechseln, ändern sich für sie meist zwei Faktoren: Zum einen müssen sie ihren neuen Schulweg kennenlernen, zum anderen steht vielen von ihnen durch die freiwillige Radfahrprüfung dazu bereits die Möglichkeit offen, alleine mit dem Fahrrad in die Schule zu fahren.

Durch ein weiteres Radfahrtraining in der Verkehrsrealität in weiterführenden Schulen als Teil eines Konzeptes zum Mehrstufen-Radfahrtraining kann dabei geholfen werden, sich mit der neuen Schulumgebung vertraut zu machen und die Radfahrfähigkeiten im Straßenverkehr aufzufrischen. Das im Rahmen von LIFE CYCLE erstmals durchgeführte Mehrstufen-Radfahrtraining in der Verkehrsrealität konnte in der Stadt Graz (in Kooperation mit der Abteilung für Verkehrsplanung der Stadt Graz) im EU-Projekt BICY (Central Europe Projekt) an ausgewählten weiterführenden Schulen umgesetzt werden.

LIFE CYCLE Workshops auf nationalen und internationalen Konferenzen

Auch die Ergebnisse des Schulprojektes „aktiv, mobil + sicher = gesund“ sind in die Konzeption der LIFE CYCLE-Workshops eingeflossen. Das Ziel der Workshops war es, den TeilnehmerInnen näherzubringen, wie eine Kampagne zur Förderung des Radverkehrs erfolgreich umgesetzt wird. Insgesamt haben sechs solcher Workshops stattgefunden.

In Österreich wurde im Mai 2011 auf dem Radgipfel in Salzburg ein LIFE CYCLE Workshop zu der Gestaltung von Kampagnen abgehalten. Unter anderem entwickelten die TeilnehmerInnen des Workshops eine Kampagne für die Zielgruppe Kinder und Jugendliche und präsentierten ihre Ergebnisse allen Workshop-TeilnehmerInnen.

Die Aktivitäten von „aktiv, mobil + sicher = gesund“ wurden innerhalb der Forschungsgesellschaft Mobilität von folgenden MitarbeiterInnen betreut und durchgeführt: Sigrid Achleitner, Nicole Hofbauer und Günther Illek.

4.4 Aktivitäten zum SeniorInnentraining

4.4.1 Konzeption von Trainingsinhalten für das SeniorInnentraining

Die Zielgruppe der SeniorInnen umfasst Personen ab ca. 60 Jahren. In Anlehnung an das Radfahrtraining in Volksschulen wurde ein Konzept für die Durchführung der SeniorInnentrainings entwickelt. Den TeilnehmerInnen sollte theoretisches Wissen (z.B. Verkehrsregeln) näher gebracht werden und mit ihnen sollten praktische Trainingsübungen durchgeführt werden.

Um den unterschiedlichen Bedürfnissen der SeniorInnen gerecht zu werden, wurden spezifische Trainingsinhalte für folgende drei Zielgruppen entwickelt:

1. Menschen, die körperlich fit sind, aber das Fahrrad stärker in ihren Alltag integrieren möchten.

Für diese Zielgruppe waren Fahrten im realen Straßenverkehr geplant. In den Trainings sollten die bereits guten Fähigkeiten der SeniorInnen gestärkt werden und praktische Tipps zu einem verkehrssicheren Verhalten gegeben werden. Ergänzend war geplant, die TeilnehmerInnen mit den örtlichen Routen vertraut zu machen.

2. Menschen, die lange Zeit nicht mehr Rad gefahren sind oder es nie richtig beherrschten, aber nun damit beginnen möchten.

Für diese Zielgruppe sollte der Schwerpunkt der Übungen aus dem Ausbau der bisherigen Fähigkeiten bestehen. Dazu gehören sowohl Übungen im Schonraum als auch im realen Straßenverkehr. Beispielsweise gehören Bremsübungen zu den für diese Zielgruppe umzusetzenden Trainingseinheiten.

3. Menschen mit besonderen Bedürfnissen, die gerne spezielle Fahrräder (z.B. Elektrofahrräder) verwenden möchten.

Für diese Zielgruppe sollten leichte Übungen im Schonraum, zum Beispiels Gleichgewichtsübungen, durchgeführt werden. Auch Testfahrten mit Spezialrädern waren geplant.

4.4.2 SeniorInnentraining mit BezirksvertreterInnen des Grazer Seniorenbunds

Mit der Grazer Bezirksstelle des Steirischen Seniorenbunds wurde vereinbart, dass durch den SeniorInnenbund bis Juni 2010 TeilnehmerInnen akquiriert werden, da die Vorführung des Radfahrtrainings vor den BezirksstellenvertreterInnen im Oktober 2009 auf großen Anklang gestoßen war.

Die Bewerbung des SeniorInnentrainings hat leider nicht zu dem gewünschten Ergebnis geführt. Es konnte keine TeilnehmerInnen akquiriert werden.

4.4.3 Kontaktaufnahme zur Bewerbung des Trainings

Zu folgenden Institutionen wurde zwecks Bewerbung des Trainings Kontakt aufgenommen:

- Grazer Bezirksstelle des Steirischen Seniorenbundes
- Radsportzentrum Deutschlandberg: Kooperation mit Herrn Walter Kogler
- Grazer Seniorenbund der ÖVP
- SeniorInnen-Obfrau der KPÖ: Die SeniorInnen-Obfrau der KPÖ, Frau Inge Arzon, vermittelte der FGM wenige persönliche Kontakte und verwies auf potenzielles Interesse des Stadtteilzentrums Triesterstraße.
- Grazer KPÖ und Grüne GemeinderätInnen in Graz-Umgebung (Gratwein, Judendorf-Straßengel)
- Stadtteilzentrum Triesterstraße

5 Zusammenfassung der Evaluationsergebnisse „aktiv, mobil + sicher = gesund“

Das Schulprojekt „aktiv, mobil + sicher = gesund“ wurde mittels standardisierter Fragebögen evaluiert, die sowohl vor als auch nach der Umsetzung der radfahrbezogenen Aktivitäten ausgeteilt wurden, durchgeführt. Um einen Vorher-Nachher-Vergleich über zwei Jahre hinweg zu gewährleisten, enthielt der Fragebogen 2009 und 2010 die gleichen Fragen.

2009 haben an beiden Schulen gemeinsam insgesamt 226 SchülerInnen und 94 Eltern an der Vorbefragung teilgenommen. An der Nachbefragung nahmen nur die SchülerInnen und Eltern teil, die zuvor an einer radfahrbezogenen Aktivität teilgenommen hatten. Insgesamt haben 68 Kinder und 22 Eltern die Fragebögen der Vor- und Nacherhebung für 2009 vollständig ausgefüllt.

2010 haben insgesamt 42 SchülerInnen und 30 Eltern an der Befragung teilgenommen, davon haben 41 Kinder die Fragebögen der Vor- und Nacherhebung vollständig ausgefüllt. Von den an die Eltern ausgeteilten Fragebögen wurden nur 15 Fragebögen beide Male vom selben Elternteil ausgefüllt. Da dies zur Vergleichbarkeit der Daten notwendig ist, sollte dieser Aspekt bei zukünftigen Befragungen noch klarer mit dem Lehrpersonal abgesprochen werden.

Im Anschluss an das Familien-Radfahrtraining wurden auch qualitative Bewertungen durch die Eltern eingeholt.

Die erneute Befragung der SchülerInnen im Jahr 2010 erlaubt es, durch einen Vergleich der Vorerhebung 2009 mit der Nacherhebung 2010 festzustellen, welche langfristigen Auswirkungen die Projektaktivitäten bei diesen SchülerInnen hervorgerufen haben. Es wurden die Antworten jener Kinder miteinander verglichen, die eine Fragestellung sowohl bei der ersten Befragung bei der Vorerhebung 2009 als auch bei der letzten Befragung, der Nacherhebung 2010, vollständig ausgefüllt haben. Die Zahl vollständiger Antworten variiert pro Frage, die genaue Anzahl wird pro Fragestellung angeführt.

5.1 Ergebnisse der SchülerInnenbefragung

5.1.1 Mobilitätsverhalten und Wunschverkehrsmittel

Ergebnisse aus dem Jahr 2009

Die Ergebnisse der Befragung zum Mobilitätsverhalten der SchülerInnen in 2009 ergaben, dass 40% der Kinder mit dem ÖV in die Schule kamen und nur 14% mit dem Fahrrad, dem Scooter oder dem Roller zur Schule fahren. Der Radbesitz der Kinder lag aber bei 88% und auch die Frage nach dem Wunschverkehrsmittel ergab einen deutlich höheren Anteil an Kindern (80%), die aktiv, also zu Fuß oder mit Fahrrad, Scooter oder Roller in die Schule kommen möchten.

Somit kann davon ausgegangen werden, dass der Wunsch nach aktiver Bewegung mit Fahrrad, Scooter oder Roller durchaus vorhanden ist und Projekte wie „aktiv, mobil + sicher = gesund“ das Potenzial haben, Änderungen im Mobilitätsverhalten hervorzurufen.

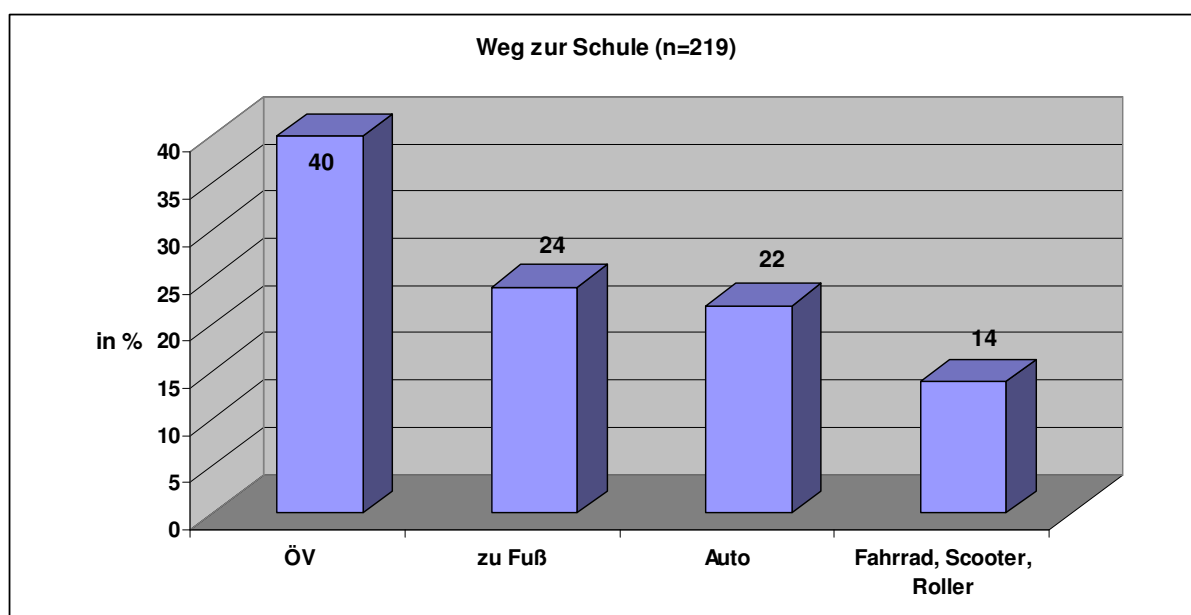


Abb. 1: Schulwegmobilität der SchülerInnen der VS Mariatrost und der NMS St. Johann, 2009

Ergebnisse aus dem Jahr 2010

Das Mobilitätsverhalten der Schulkinder wurde im Jahr 2010 erneut erhoben. Dadurch ergab sich die Möglichkeit eines Vorher-Nachher-Vergleichs. Da die Nacherhebung 2010 während einer Regenperiode stattfand und daher der Fahrradanteil an Wegen dabei auf Null sank, wird das Ergebnis der Vorerhebung 2009 mit dem Ergebnis der Vorerhebung 2010 verglichen, um zu einer aussagekräftigeren Darstellung zu kommen.

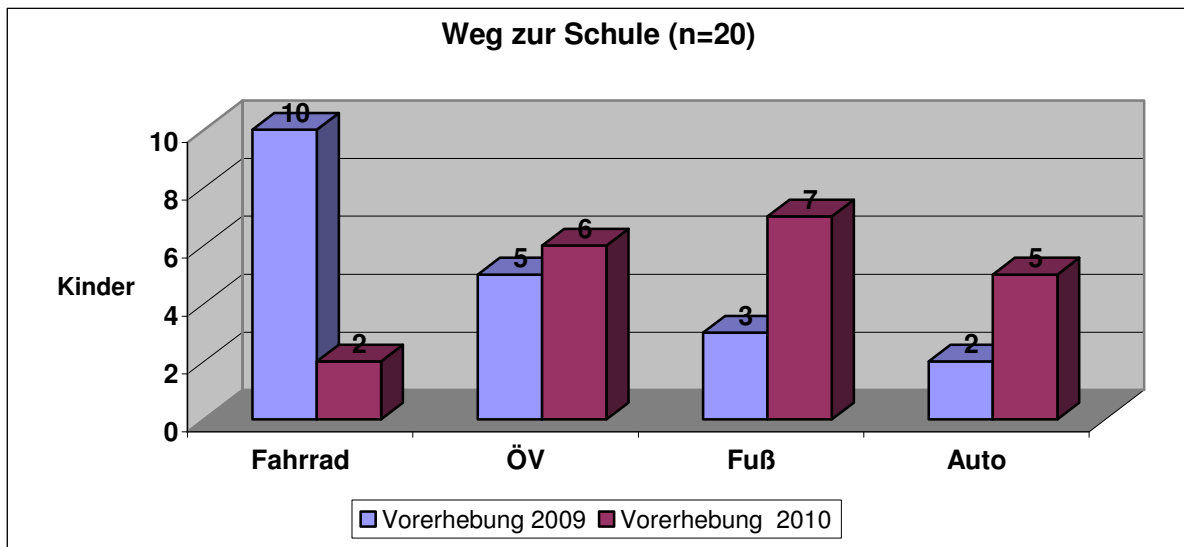


Abb. 2: Schulwegmobilität der SchülerInnen der 3. bzw. 4. Klassen der VS Mariatrost 2009/2010

Ergebnisse aus den Jahren 2009 und 2010 im Vergleich

Wie in Abbildung 1 zu sehen ist, hat sich der Anteil jener Kinder, die mit dem Rad zur Schule kamen, verringert. Stattdessen wurden mehr Wege zu Fuß oder mit dem Auto zurückgelegt. Da die Kinder in diesem Alter noch nicht alleine mit dem Rad auf der Straße fahren dürfen, benötigen sie eine Begleitperson, um in die Schule zu kommen. Sie können somit nicht allein entscheiden, mit dem Rad zur Schule zu kommen.

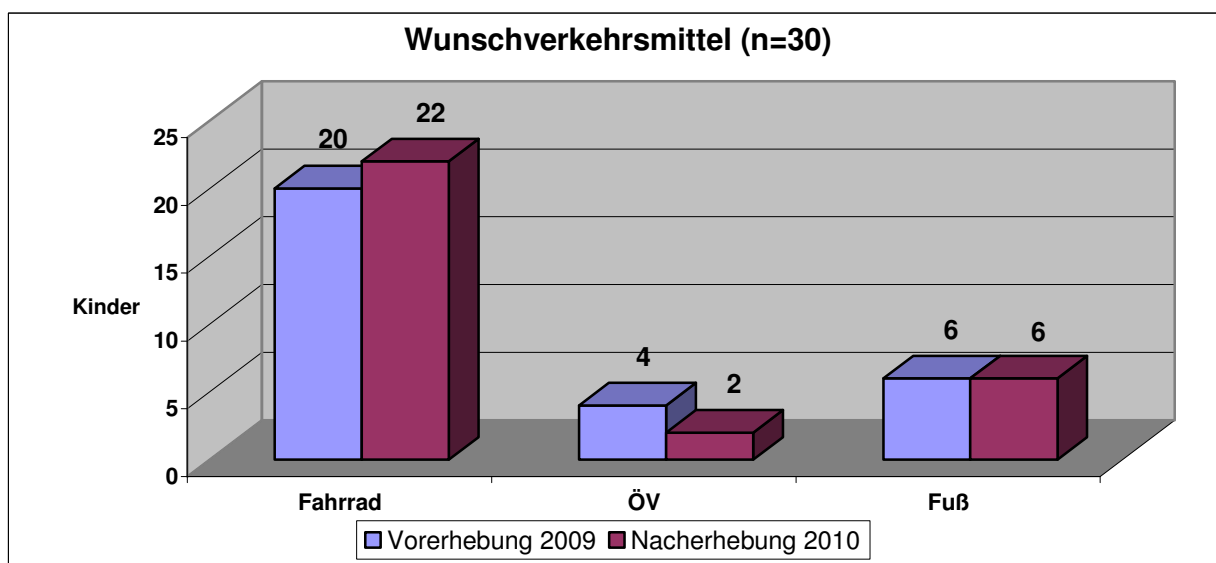


Abb. 3: Wunschverkehrsmittel der SchülerInnen der 3. bzw. 4. Klassen der VS Mariatrost 2009/2010

Bei der Auswertung des Wunschverkehrsmittels (siehe Abb. 3) zeigte sich jedoch, dass 20 (2009) bzw. 22 (2010) von 30 Schulkindern mit dem Fahrrad in die Schule kommen möchten. Auffällig ist,

dass 26 von 30 Schulkindern (2009) bzw. 28 von 30 Schulkindern (2010) aktiv mobil, also zu Fuß oder mit dem Rad, zur Schule kommen wollten. Somit entspricht das tatsächliche Mobilitätsverhalten nicht dem Wunschemobilitätsverhalten. Das Ergebnis bestätigt auch, dass Radverkehrsprojekte dem Interesse der Zielgruppe entsprechen.

5.1.2 Freizeitverhalten

Sowohl in 2009 als auch in 2010 ergaben die Erhebungen zu dem Freizeitverhalten der SchülerInnen, dass Rad fahren und Sport treiben die beliebtesten Freizeitaktivitäten waren. Außerdem wurde Ball spielen als beliebte Freizeitaktivität angegeben.

Ergebnisse aus den Jahren 2009 und 2010 im Vergleich

Wird das Freizeitverhalten der SchülerInnen bei der Vorerhebung 2009 mit der Nacherhebung 2010 verglichen, so fällt auf, dass sich das Freizeitverhalten der Kinder nur wenig veränderte. Das betrifft sowohl aktive Tätigkeiten wie Rad fahren, Sport treiben oder Ball spielen, als auch passive Tätigkeiten wie Fernsehen und Computer spielen. Rad fahren und Sport treiben blieben die beliebtesten Aktivitäten der befragten Kinder. Allgemein wurden aktive Tätigkeiten den passiven Aktivitäten vorgezogen – die Nennungen der aktiven Tätigkeiten sind mehr als doppelt so hoch wie die der passiven Tätigkeiten.

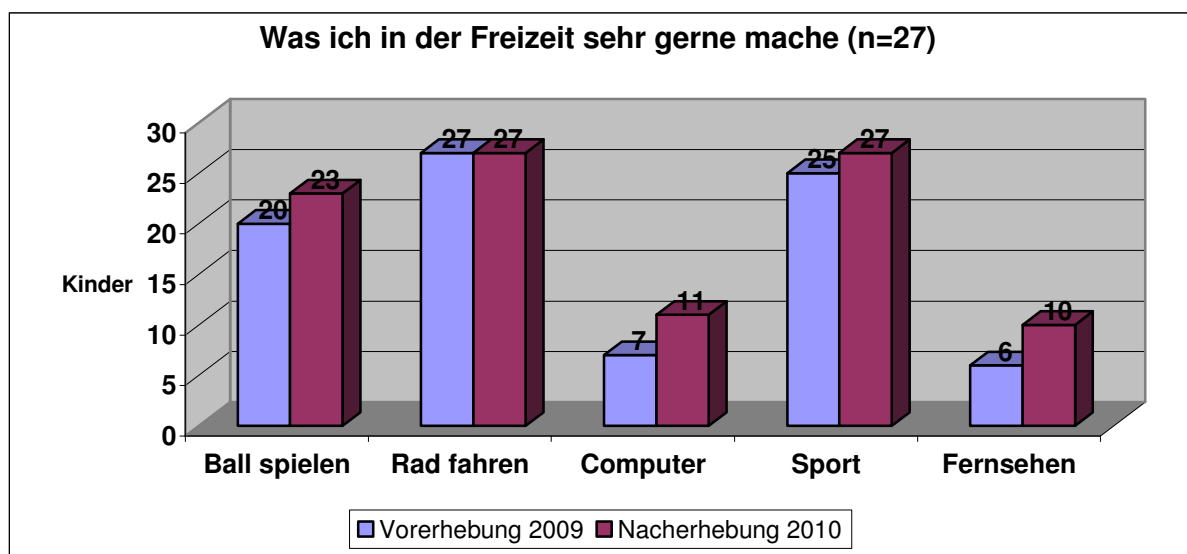


Abb. 4: Freizeitaktivitäten der SchülerInnen der 3. bzw. 4. Klassen der VS Mariatrost 2009/2010

5.1.3 Gesundheitseinstellung

Ergebnisse aus dem Jahr 2009

2009 wurden die Kinder allgemein nach der Einschätzung des gesundheitlichen Nutzens bestimmter Aktivitäten befragt. Es zeigte sich, dass die Kinder ein gutes Wissen darüber haben, welche Aktivitäten als gesund und welche als ungesund einzustufen sind. Nur jene Kinder, die mit dem ÖV in die Schule kamen, weichen vom Durchschnitt ab.

Von allen Kindern, die mit öffentlichen Verkehrsmittel in die Schule kamen, gaben 24% an, dass sie Computer spielen für sehr gesund halten. Im Gegensatz dazu waren es nur 8% der RadfahrerInnen und immerhin 18% der Kinder, die mit dem Auto in die Schule gebracht werden. Auto fahren wurde am gesündesten von den Kindern, die mit dem Auto in die Schule gebracht wurden, eingeschätzt (16%). Kein Kind, das mit dem Fahrrad in die Schule kam, hielt Auto fahren für sehr gesund. Auffallend ist das Gesundheitsempfinden der ÖV-Kinder für das zu Fuß gehen. Nur 63% der ÖV-Kinder fanden zu Fuß gehen sehr gesund – im Gegensatz zu über 90% der RadfahrerInnen und zu Fuß gehenden Kinder.

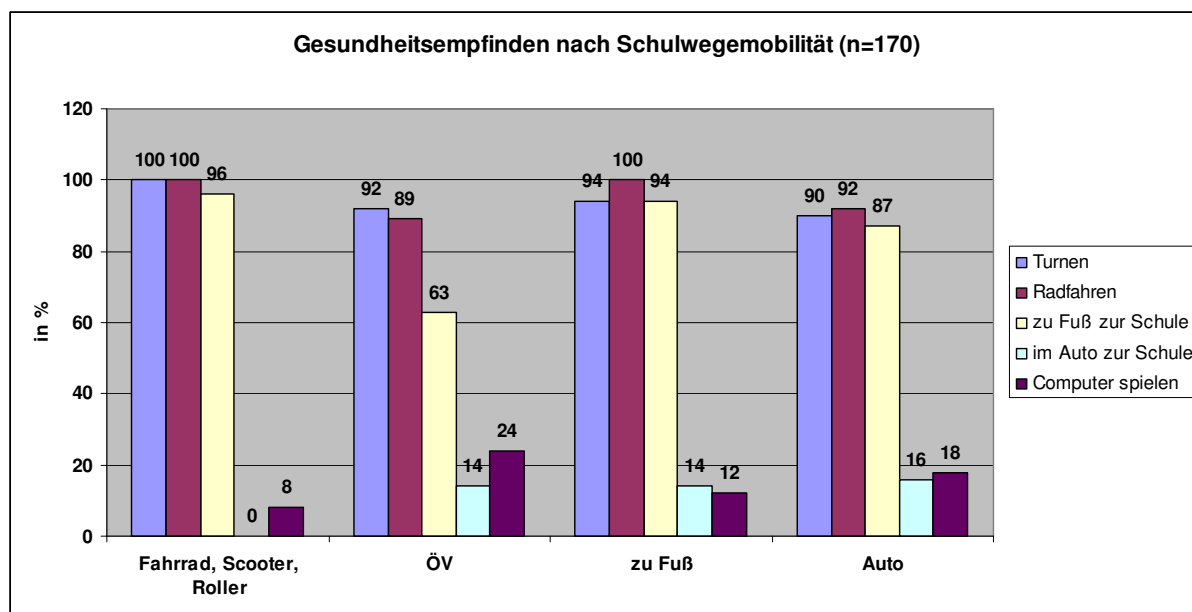


Abb. 5: Zusammenhang zw. Schulwegverhalten und Gesundheitsempfinden der SchülerInnen (n=170), 2009

Ergebnisse aus den Jahren 2009 und 2010 im Vergleich

Durch die erneute Erhebung im Jahr 2010 konnte zusätzlich zu der generellen Erhebung ein Vorher-Nachher-Vergleich durchgeführt werden. Dadurch wurde in Erfahrung gebracht, ob die Teilnahme an einer Aktivität im Rahmen des „aktiv, mobil + sicher = gesund“ Projektes zu einem veränderten Gesundheitsempfinden geführt hat.

Der Vergleich der Gesundheitseinschätzung unterschiedlicher Aktivitäten zeigte, dass noch mehr Schulkinder gelernt haben, die Gesundheitswirkung aktiver Tätigkeiten als sehr gesund einzustufen. Dass gleichzeitig 2010 alle passiven Tätigkeiten von weniger Kindern als 2009 als sehr gesund eingeschätzt wurden, lässt auf eine positive Auswirkung des Schulprojekts „aktiv, mobil + sicher = gesund“ schließen. Die Einschätzung der Gesundheitswirkung des Radfahrens hat sich um 3% gesteigert, die Einschätzung des Zufußgehens um 7%. Mit dem Auto zur Schule gebracht zu werden, wurde 2010 von keinem Schulkind als sehr gesund eingestuft.

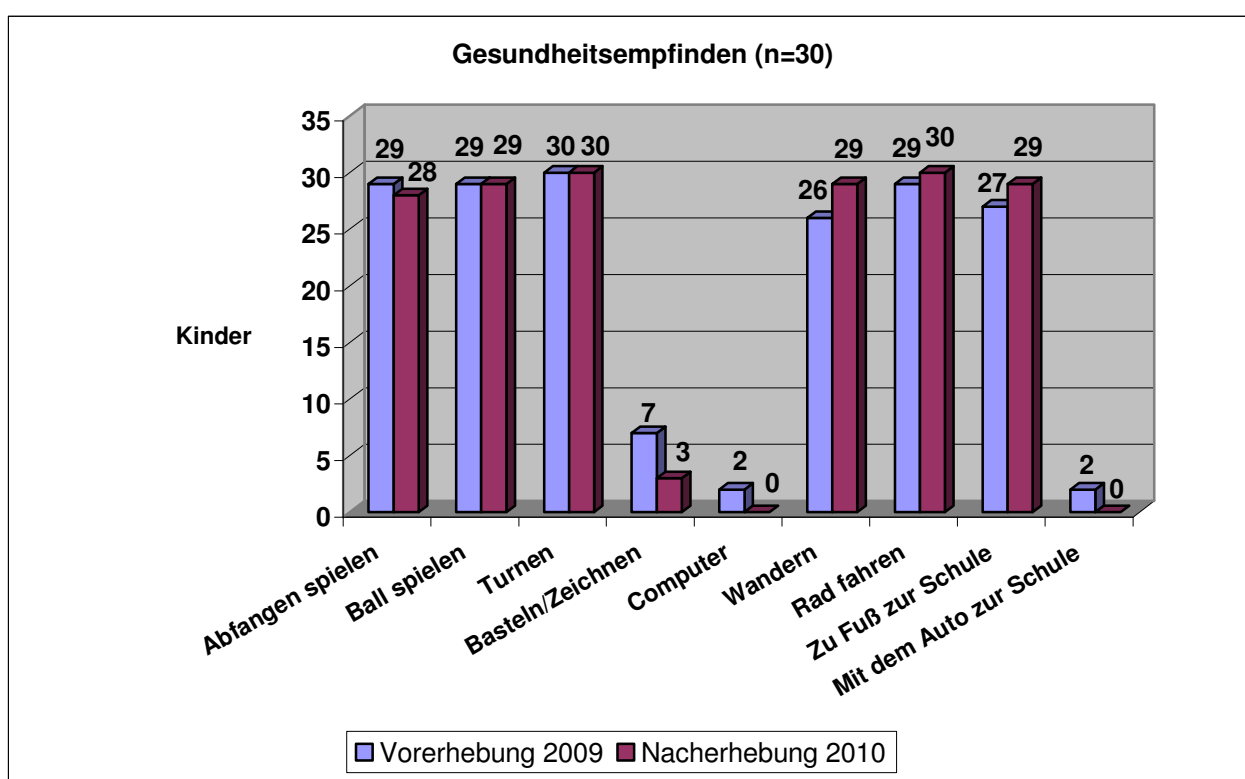


Abb. 6: Gesundheitseinschätzung von Aktivitäten durch die SchülerInnen der 3. bzw. 4. Klassen der VS Mariatrost 2009/2010

5.1.4 Verkehrssicherheit

Ergebnisse aus dem Jahr 2009

Um Informationen zu der Verkehrssicherheit zu erhalten, wurden Informationen zu dem subjektiven Sicherheitsempfinden der SchülerInnen erhoben. Als erstes wurde ein Vergleich zwischen dem Sicherheitsgefühl auf der Straße und dem Schonraum (Hof, Wald und Garten) aufgestellt. Es zeigte sich, dass das Sicherheitsgefühl im Schonraum deutlich höher war. Während 77% der SchülerInnen

angaben, sich beim Radfahren in Hof, Wald und Garten sicher zu fühlen, gaben dies nur 45% der SchülerInnen für Fahrten mit dem Rad im Straßenverkehr an.

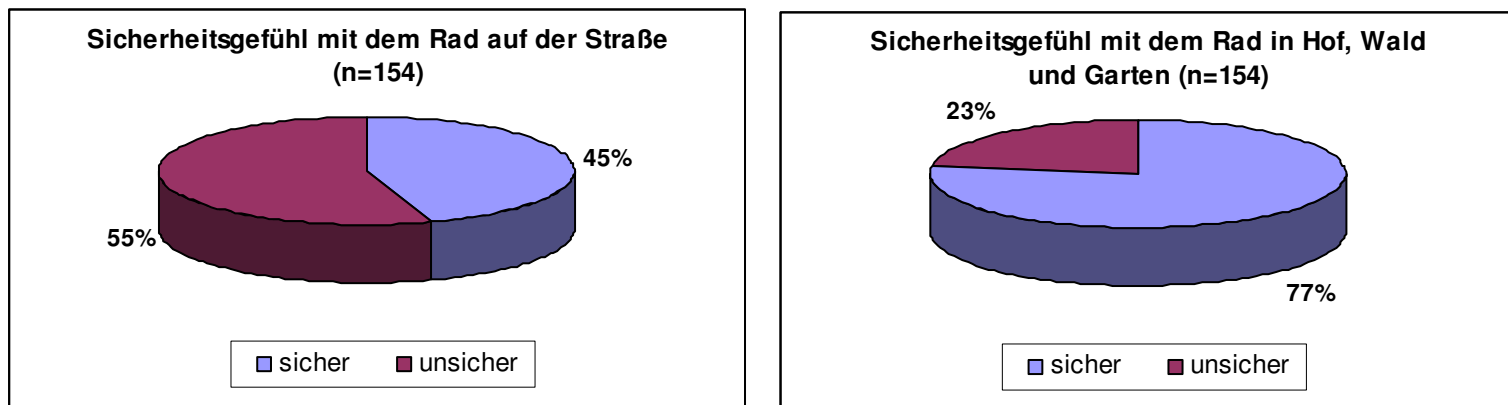


Abb. 7: Sicherheitsempfinden der SchülerInnen der VS Mariatrost und der NMS St. Johann, 2009

Um die Wirkung des Schulprojektes in Erfahrung zu bringen, wurden die SchülerInnen vor und nach der Teilnahme an einer radfahrbezogenen Aktivität zu ihrem Sicherheitsempfinden befragt. Es zeigte sich, dass der Anteil der SchülerInnen, die sich auf der Straße sicher fühlten, um 8% gestiegen ist. Fünf Kinder fühlten sich nach dem Projekt sicherer als vorher. Dies deutet auf einen ersten Erfolg des Schulprojektes hin.

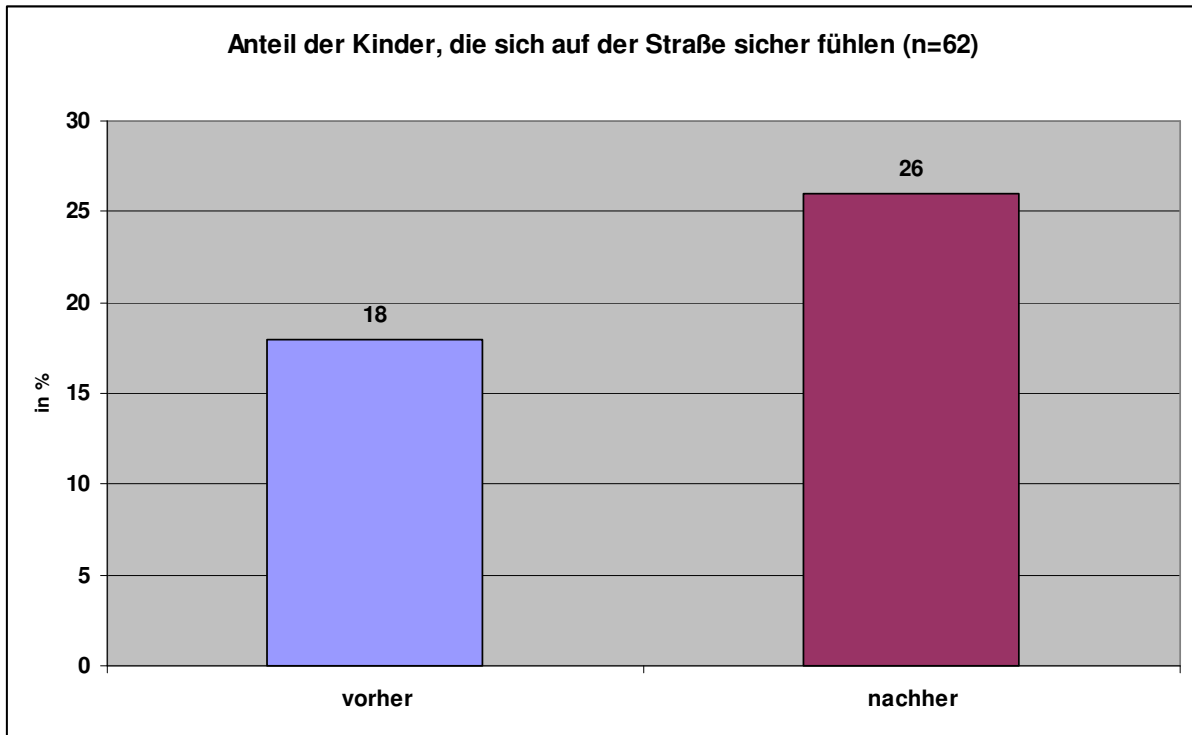


Abb. 8: Steigerung im Sicherheitsempfinden der SchülerInnen, 2009

In einer weiteren Frage wurde erhoben, inwiefern sich das Sicherheitsgefühl der Kinder erhöht, wenn sie in Begleitung der Eltern fahren. Die Ergebnisse zeigen, dass die Kinder, die häufiger im Straßenverkehr mit Begleitung Rad fahren, sich sicherer fühlten als die Kinder, die nicht in Begleitung fahren. Von allen Kindern, die von Eltern oder FreundInnen mit dem Rad begleitet wurden, fühlten sich 45% auf der Straße sicher – im Gegensatz zu nur 40%, die nur selten oder gar nicht begleitet wurden.

Am sichersten fühlten sich die Kinder auf dem Radweg, am unsichersten auf der Straße.

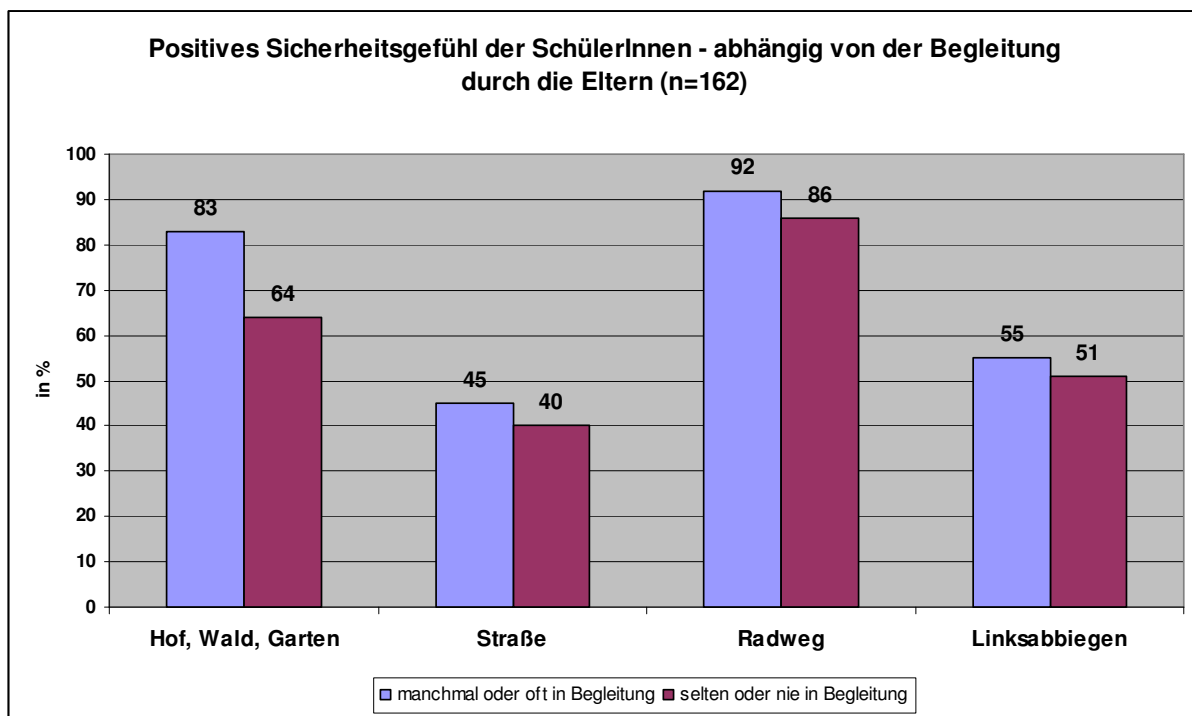


Abb. 9: Sicherheitsempfinden der SchülerInnen im Zusammenhang mit der Häufigkeit der Begleitung bei mit dem Rad zurückgelegten Wegen, 2009

Ergebnisse aus den Jahren 2009 und 2010 im Vergleich

Der Vergleich der Befragungsergebnisse von 2009 mit 2010 kann dieses Bild jedoch nicht verstärken. Das subjektive Sicherheitsgefühl hat sich zwischen den Jahren 2009 und 2010 nicht deutlich verändert. 2009 fühlten sich im Schonraum 28 von 30 SchülerInnen sehr sicher, 2010 waren dies 27 von 30 SchülerInnen. Beim Radfahren auf der Straße fühlten sich 2009 fünf Kinder sicher und 20 Kinder mittelmäßig sicher, 2010 waren dies sechs respektive 20 Kinder.

5.1.5 Ergebnisse des Mehrstufen-Radfahrtrainings

Vorgehensweise

Um Aussagen über die Ergebnisse des Radfahrtrainings treffen zu können, wurden die Fähigkeiten der Kinder von den TrainerInnen bei jedem Training dokumentiert. Beispielsweise wurde in einem Beobachtungsbogen das Verhalten beim Linksabbiegen, der komplexesten Aufgabe im Straßenverkehr für Kinder (Zurückschauen, Handzeichen geben, Einordnen, Verkehr beachten, Bogengröße), im realen Straßenverkehr festgehalten. Anhand dieser Daten lassen sich Rückschlüsse auf den Erfolg eines einzelnen Trainings als auch auf die langfristige Wirkung von zwei Trainings in zwei aufeinanderfolgenden Jahren gewinnen.

Die Ergebnisse der Evaluation des Radfahrtrainings dokumentieren den Trainingserfolg recht deutlich. Sowohl im Vorher-Nachher-Vergleich im Jahr 2009, als auch bei dem langfristigen Vergleich zwischen den Jahren 2009 und 2010, zeichneten sich nach dem Training Verbesserungen der Radfahrfähigkeiten der Kinder ab.

Ergebnisse aus dem Jahr 2009

2009 erhielten die Kinder der VS Mariatrost zwei Trainings, wobei jedes Training aus zwei Durchgängen bestand. Bereits innerhalb des ersten Trainings verbesserten sich die Kinder bei der Durchführung der schwersten Aktion, dem Linksabbiegen, deutlich (von 34% sehr gut und 33% gut im ersten Durchlauf auf 70% sehr gut und 19% gut im zweiten Durchlauf). Beim zweiten Training waren die Ergebnisse bereits im ersten Durchlauf auf einem hohen Niveau und besser als beim ersten Durchgang des ersten Trainings (61% sehr gut und 35% gut). Im zweiten Durchlauf fielen zwei Kinder jedoch etwas zurück, was auf eine mangelnde Konzentrationsfähigkeit am Ende des Tages hindeutet (59% sehr gut und 33% gut).

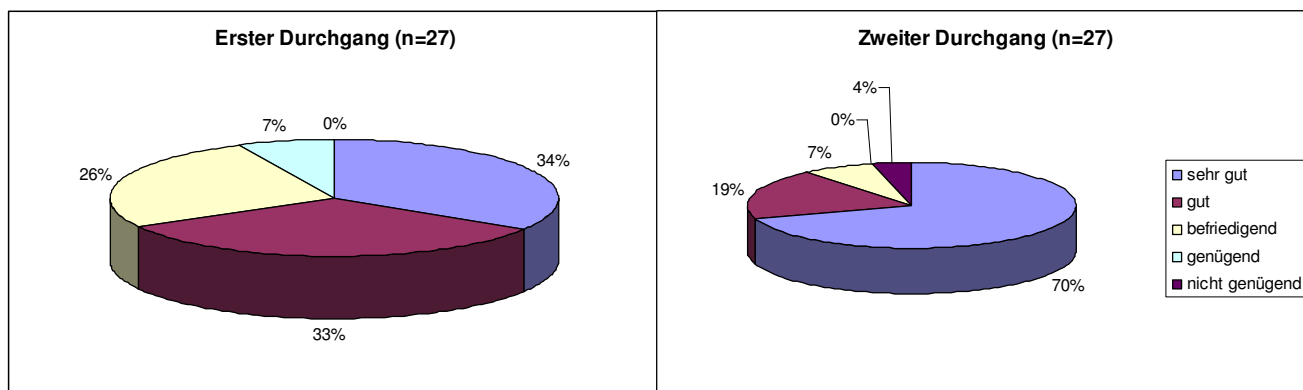


Abb. 10: Note beim Linksabbiegen, erstes Radfahrtraining, 2009

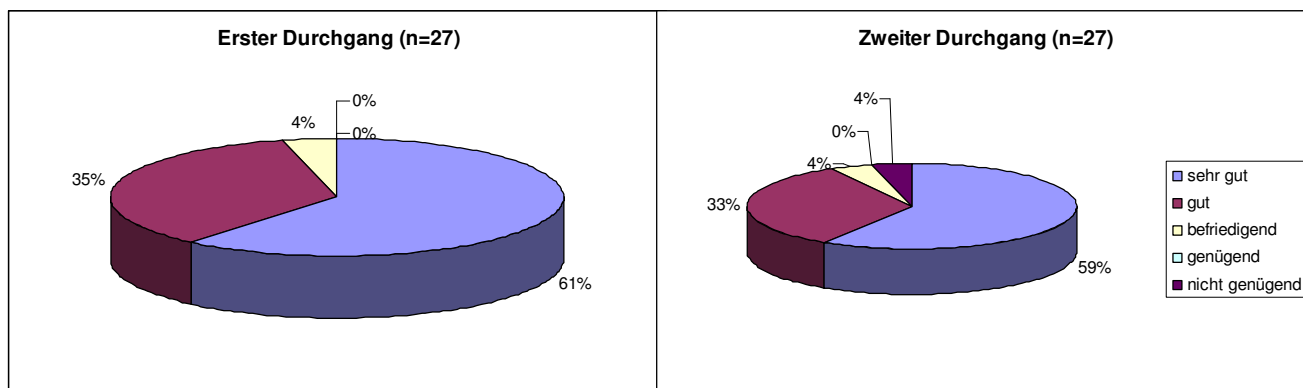


Abb. 11: Note beim Linksabbiegen, zweites Radfahrtraining, 2009

Ergebnisse aus den Jahren 2009 und 2010 im Vergleich

Der Vergleich der Durchschnittsnoten von 2009 zu 2010 spiegelt die Erfolge des Trainings wider. Während die Klassendurchschnittsnote der a-Klasse 2009 bei 2,4 lag (1 = sehr gut, 5 = ungenügend), erzielte dieselbe Klasse 2010 die Durchschnittsnote 1,2. Die Klassendurchschnittsnote der b-Klasse verbesserte sich von 2,5 im Jahr 2009 auf 1,4 im Jahr 2010.

Der Vergleich der Einzelnoten miteinander verdeutlicht die Wirksamkeit des Mehrstufen-Radfahrtrainings. Während 2009 nur 6% der Kinder für die durchzuführenden Übungen mit „sehr gut“ bewertet wurden, waren es 2010 76%. Insgesamt haben 97% der Kinder die Übungen mit „sehr gut“ oder „gut“ absolviert. Aufgrund der hohen Wirksamkeit der Maßnahme „Mehrstufen-Radfahrtraining“ ist anzustreben, das Mehrstufen-Radfahrtraining als Standard in der Vorbereitung der Schulkinder auf die Verkehrsrealität einzuführen.

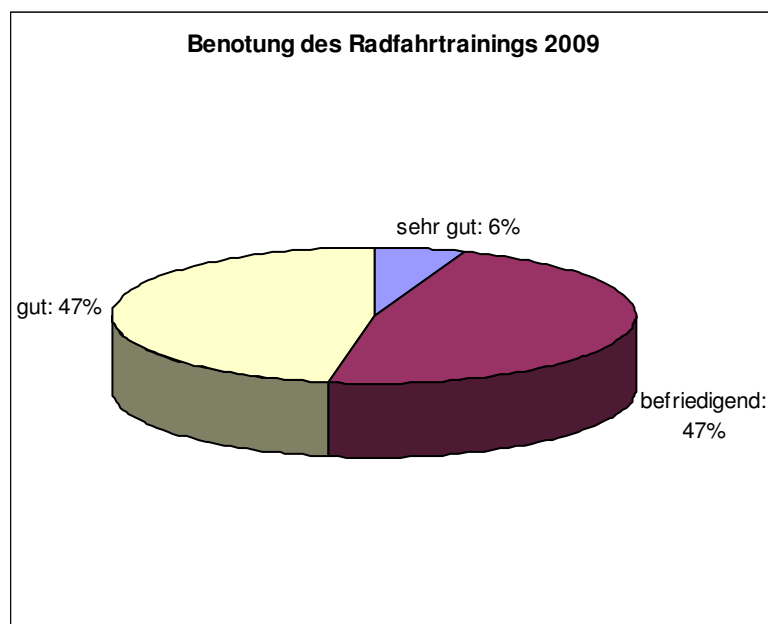


Abb. 12: Benotung der SchülerInnen der 3. Klassen der VS Mariatrost beim Radfahrtraining im Straßenverkehr 2009

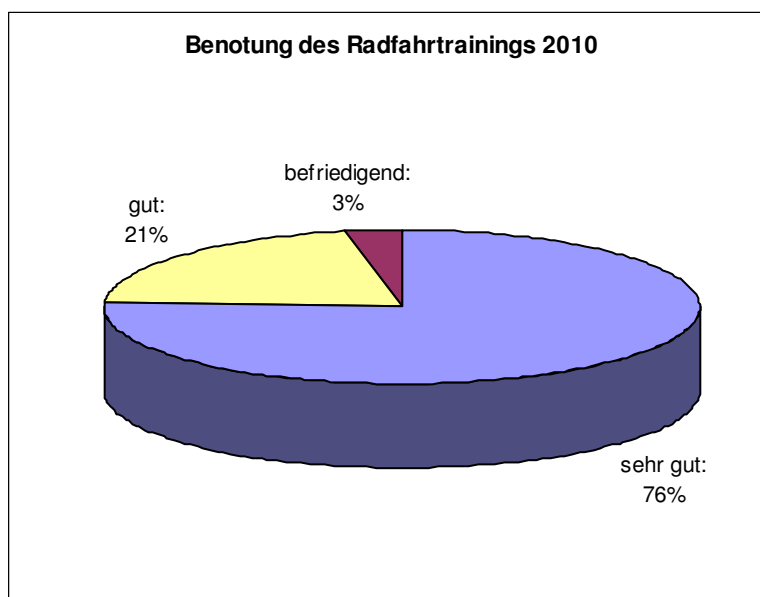


Abb. 13: Benotung der SchülerInnen der 4. Klassen (vormals 3. Klassen) der VS Mariatrost beim Radfahrtraining im Straßenverkehr 2010

5.2 Ergebnisse der Elternbefragung

Aufgrund des begrenzten direkten Zugangs zu den Eltern war die Möglichkeit, vollständig ausgefüllte Fragebögen zu erhalten, verglichen mit den befragten SchülerInnen, eher gering. 2009 haben 22 Eltern sowohl vor als auch nach dem Projekt einen Elternfragebogen ausgefüllt, 2010 waren dies 15 Eltern. Aufgrund dieser kleinen Stichprobengröße lassen sich keine Aussagen zu dem Einfluss des Schulprojektes im Vergleich von 2009 zu 2010 treffen. Auch die Vorher-Nachher-Vergleiche für das Jahr 2009 sind eher als Trendabschätzung zu verstehen.

5.2.1 Mobilitätsverhalten der Eltern

Ergebnisse aus dem Jahr 2009

Vor den Aktivitäten des Schulprojektes waren 10 von 22 der Eltern „aktiv“ mobil, also zu Fuß oder mit dem Rad zur Arbeit unterwegs. Nach den Aktivitäten im Jahr 2009 stieg diese Zahl auf 12 von 22 Elternteilen.

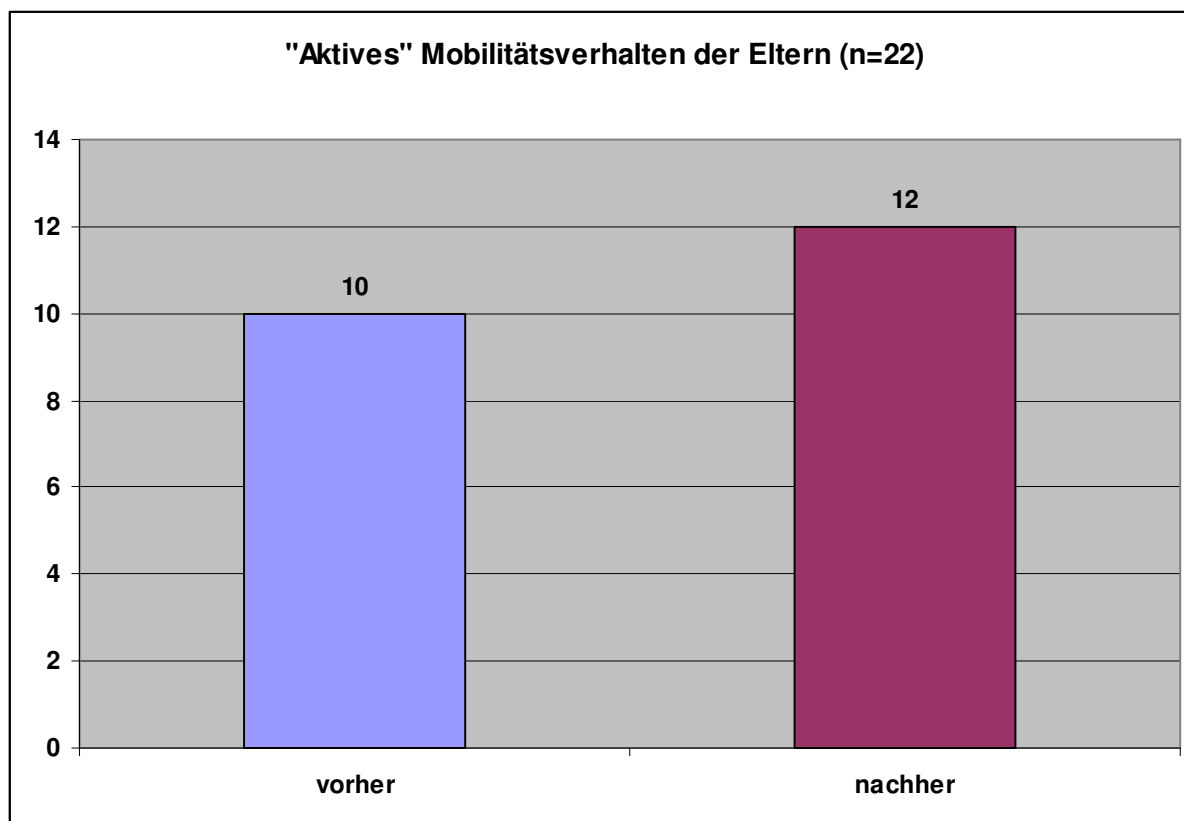


Abb. 14: Änderungen im Mobilitätsverhalten der Eltern, 2009

5.2.2 Gesundheitseinstellung der Eltern

Die Ergebnisse der Befragung zeigen, dass Rad fahren bei den Eltern generell als präventive Maßnahme zur Gesundheitsförderung gesehen wurde. Sowohl in 2009 als auch in 2010 stimmten die Mehrheit der Eltern den Aussagen „Regelmäßiges Rad fahren ist eines der besten Dinge, um die Gesundheit zu verbessern“ sowie „Wer sich körperlich bewegt, beugt Krankheiten wie Krebs, Stürzen und Knochenbrüchen vor“, zu.

Ergebnisse aus dem Jahr 2009

Vor Projektbeginn stimmten 19 von 22 Eltern der Aussage zu, dass Radfahren die Gesundheit verbessere. Nach Ende der Projektaktivitäten im Jahr 2009 stimmten dieser Aussage 21 von 22 Personen zu. Hinsichtlich der Vorbeugung von Krankheiten durch mehr Bewegung zeichnen sich noch stärkere Wirkungen der Radfahraktivitäten ab. Vor dem Projekt stimmten der Aussage, dass körperliche Bewegung Krankheiten vorbeugt, elf von 22 Eltern zu. Nachher lag dieser Wert bei 18 von 22 Eltern.

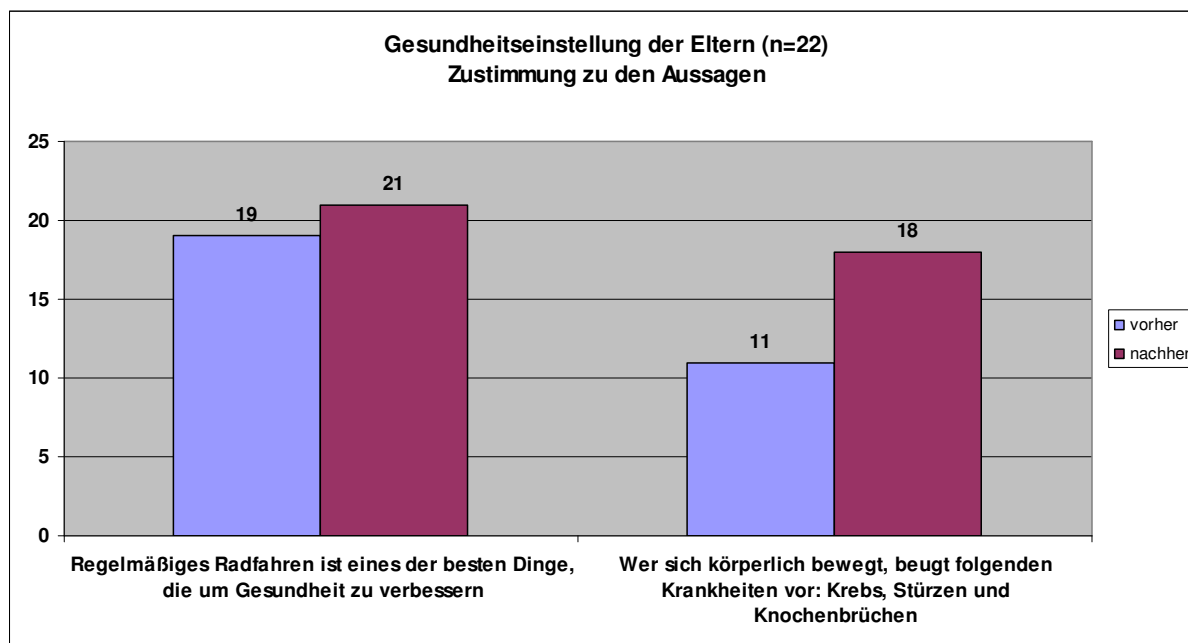


Abb. 11: Gesundheitseinstellung der Eltern zum Radfahren, 2009

Ergebnisse aus den Jahren 2009 und 2010 im Vergleich

Die Befragung in 2010 bringt ähnliche Ergebnisse hervor. Auch hier haben die Eltern nach dem Projekt ihre Einstellungen gegenüber den gesundheitlichen Effekten des Radfahrens verändert. Der Aussage, dass Rad fahren eine gesundheitsverbessernde Aktivität ist, stimmten 2009 14 von 15 Eltern

zu, 2010 waren dies 15 von 15 Eltern. Das Rad fahren Krankheiten vorbeugt, gaben 2009 sieben von 15 Eltern an, 2010 erhöhte sich der Wert auf elf von 15 Eltern.

Damit zeigt sich, dass über das Thema Gesundheit ein guter Zugang zu den Eltern möglich ist. Da Eltern großen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten ihrer Kinder haben, sollten zukünftige Radverkehrsprojekte für Kinder und Jugendliche bewusst auch den Aspekt der Gesundheitsförderung inkludieren, der die Zielgruppe der Eltern gut anspricht.

5.2.3 Sicherheitsgefühl der Eltern im Straßenverkehr

Ergebnisse aus dem Jahr 2009

Von den 14 Eltern, die am Familienradfahrtraining teilgenommen haben, fühlen sich fünf Eltern nach dem Projekt sicherer mit dem Fahrrad auf der Straße als vorher. Unsicher fühlt sich gar niemand mehr.

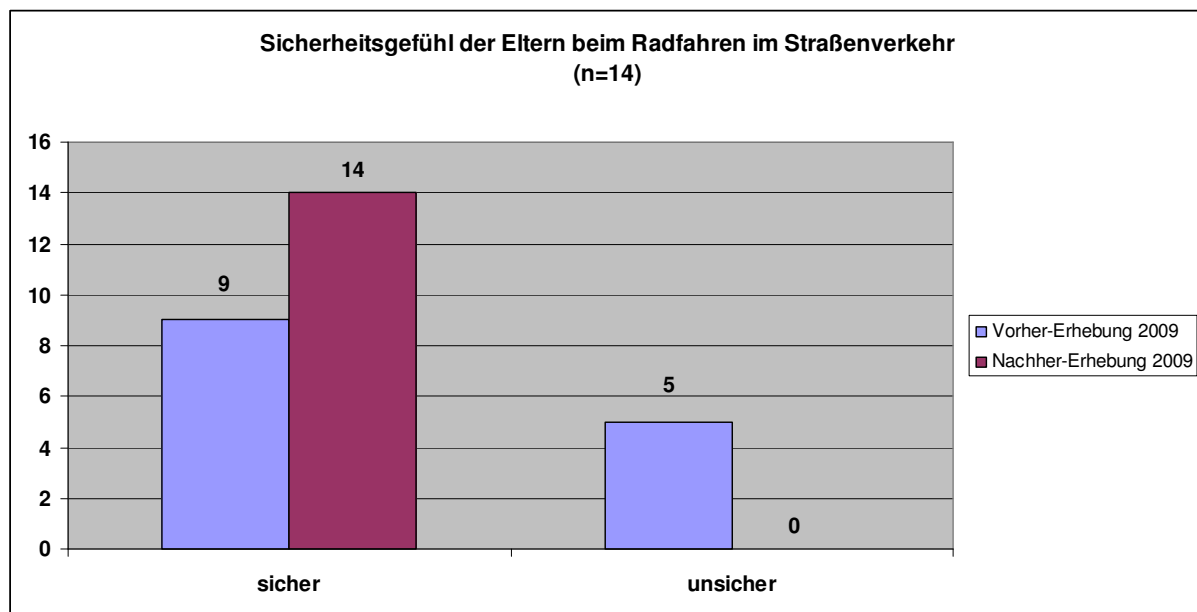


Abb. 12: Einstellung der Eltern der SchülerInnen der 4. Klassen der VS Mariatrost zum Sicherheitsgefühl beim Radfahren im Straßenverkehr, 2009

Ergebnisse aus dem Jahr 2010

Das Sicherheitsgefühl der Eltern auf der Straße blieb im Vorher-Nachher-Vergleich nahezu unverändert. Eine Person fühlte sich bei der Nacherhebung im Straßenverkehr sicherer, eine andere Person fühlte sich unsicherer. Diese nur wenig wechselnden Werte bei der Befragung der subjektiven Verkehrssicherheit waren auch bei der Auswertung der Schulkinder zu beobachten, bei denen aber

nach dem zweiten Radfahrtraining eine höhere Kompetenz beim Radfahren auf der Straße festgestellt werden konnte. Bei zukünftigen Fragen zur Verkehrssicherheit sollte berücksichtigt werden, dass die Bewertung der Kompetenzen mehr Aufschluss über einen Projektfortschritt geben könnten als die Befragung der subjektiven Verkehrssicherheit.

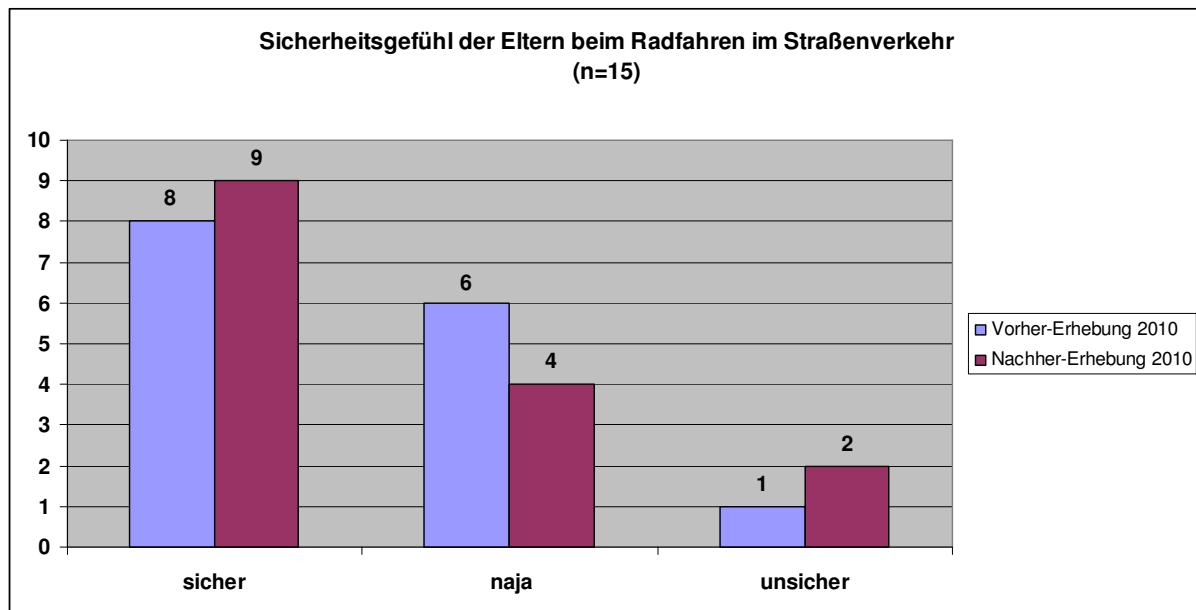


Abb. 13: Einstellung der Eltern der SchülerInnen der 4. Klassen der VS Mariatrost zum Sicherheitsgefühl beim Radfahren im Straßenverkehr, 2010

5.2.4 Qualitative Bewertung des Familien-Radfahrtrainings

Die Aktion des Radfahrtrainings und des Familien-Radfahrtrainings hat von allen befragten Eltern eine sehr gute Beurteilung erhalten. Das Familien-Radfahrtraining wurde als lehrreich, gut organisiert und viel besser als das reine Üben im Verkehrsgarten empfunden. Vor allem die Praxisnähe und das Training in der Alltagsrealität direkt im Straßenverkehr wurden von den Eltern hoch geschätzt. Auch der Umgang der TrainerInnen mit den Kindern und das direkte und positive Eingehen auf jedes einzelne Kind gefielen den Eltern. Allerdings wünschten sich die Eltern als Verbesserung kleinere Gruppen, da die Wartezeiten an den Kreuzungen als lang empfunden wurden.

Im Anschluss an das Familien-Radfahrtraining in den 3. und 4. Klassen der VS Mariatrost wurden die Eltern nach ihrer Meinung zum Training befragt. Exemplarisch werden hier einige Antworten dargestellt:

„Das Training war streckenweise langweilig, weil auf jedes Kind genau eingegangen wurde und das bei elf Kindern eben dauert. Meiner Meinung nach hätte man etwas zügiger vorangehen und weniger wortreich erklären können. Ich muss aber andererseits zugeben, dass ich über das positive Ergebnis mehr als überrascht bin: Mein Sohn Markus hat auf jeden Fall profitiert. Gleich im Anschluss an das Training konnte ich beobachten, dass ihn der Ehrgeiz gepackt hatte, alles richtig zu machen und dass er obendrein jetzt wirklich sicherer unterwegs ist. So gesehen muss ich sagen: Der Erfolg gibt Euch Recht! Ob man das System noch weiter optimieren kann, diese Entscheidung liegt wohl bei Euch. Grundsätzlich sehe ich die von Ihnen angebotene Methode als die einzig richtige an, wie Radfahren im Straßenverkehr richtig gelehrt werden kann“

„Eine kleinere Truppe wäre günstiger, da die Konzentration der Kinder dann (noch) besser wäre“

„Wir hatten einen spannenden Vormittag mit vielen- auch für Erwachsene -wichtige Informationen. Es hat Spaß gemacht, auf diese Weise die Fortbewegung per Rad im Straßenverkehr zu üben. Eigentlich wäre ein solches Training für alle wichtig (nicht nur für Kinder, sondern auch für erwachsene RadfahrerInnen)!“

„Einzigster Kritikpunkt - durch die große Anzahl an Teilnehmern hat jede Übung relativ lange gedauert“

„Vielen Dank für dieses aufwändige Projekt! Es hat unserer ganzen Familie gut getan und wir sind jetzt noch bewusster unterwegs. Weiterhin alles Gute..“

Das Familien-Radfahrtraining erwies sich als einer der erfolgreichsten Aktivitäten von „aktiv, mobil + sicher = gesund“. Ein Grund dafür ist sicher auch die Möglichkeit, Eltern und Großeltern direkt anzusprechen und die Schwerpunkte des Projekts einer ganzen Familie darstellen zu können. Die Größe der Gruppen sollte bei zukünftigen Umsetzungen weiter reduziert werden.

6 Erreichung der Zielgruppen

6.1 Kindergartenprogramm

Die Zielgruppen des Kindergartenprogramms sind KindergartenpädagogInnen, Kindergartenkinder und deren Eltern und Verwandte. Seit 2008 wurde das Kindergartenprogramm jährlich durchgeführt, in das sowohl städtische als auch private Kindergärten involviert wurden. Circa die Hälfte der städtischen Kindergärten, die im Schuljahr 2008/09 zum ersten Mal das Kindergartenprogramm umsetzten, hat auch im Schuljahr 2009/10 dieses Programm aktiv weitergeführt.

Insgesamt haben sich seit 2008 112 KindergartenpädagogInnen aus 87 Kindergärten mit 267 Kindergartengruppen beteiligt. Laut Angaben der Pädagoginnen waren über 6.000 Kinder in das Kindergartenprogramm involviert und somit hatten auch mindestens ebenso viele Eltern oder Familienmitglieder direkt oder indirekt Kontakt mit dem Projekt.

Aufstellung nach privaten und städtischen Kindergärten:

	Anzahl KiGa		Anzahl Kinder		Anzahl PädagInnen		Anzahl Workshops		Anzahl Laufräder	
	städtische	private	städtische	private	städtische	private	städtische	private	städtische	private
2008/09	46		2.800		59		7		115	
2009/10	20	41	709	2.525		53		5	25	82
2010/11	9	17	475	1.025						
Summe	75	58	3.984	3.550	59	53	7	5	140	82
gesamt	133		7.534		112		12		222	

6.2 „aktiv, mobil + sicher = gesund“

Direkte Erreichung der Zielgruppen

Zielgruppen des Projekts „aktiv, mobil + sicher = gesund“ sind SchülerInnen, deren Familienmitglieder und LehrerInnen, sowie InteressensvertreterInnen und MultiplikatorInnen. Durch die Umsetzungen in Mariatrost konnten 2009 226 SchülerInnen, 94 Eltern und 28 LehrerInnen direkt angesprochen werden. Im Jahr 2010 konnten durch die zweite Trainingseinheit des Mehrstufenradfahrtrainings 42 Kinder und drei LehrerInnen direkt sowie mindestens 30 Eltern indirekt erreicht werden.

Indirekte Erreichung der Zielgruppen

Durch das Fördermodell „Schulisches Mobilitätsmanagement“ der Stadt Graz haben 38 Volksschulen, 18 Hauptschulen bzw. NMS, eine polytechnische Schule und sechs Sonderschulen die Möglichkeit bekommen Maßnahmen, die in „aktiv, mobil + sicher = gesund“ entwickelt wurden, umzusetzen. Im Schuljahr 2010/11 haben 14 Schulen (11 Volksschulen und 3 NMS) insgesamt 42 Aktionen zum Schulischen Mobilitätsmanagement (z.B. PEDELEC-Testtage und Mobilitätslotto für LehrerInnen, Radreparaturkurs, Ausflugsplanung mit dem Öffentlichen Verkehr, Scooter, Rad & CO etc.) umgesetzt.

Auf Initiative des Landes Steiermark wurden bislang drei Radscoots ausgebildet, denen ausgewählte Maßnahmen aus dem Projekt „aktiv, mobil + sicher = gesund“ vorgestellt und empfohlen wurden. Weitere Ausbildungseinheiten sind für die Zukunft angedacht.

Durch die Verteilung des Elternleitfadens „Kind & Rad – Ein Leitfaden für Eltern“ in Tirol konnten im Herbst 2010 bereits rund 7.500 SchülerInnen und voraussichtlich zumindest ein Elternteil pro Schulkind angesprochen werden, im Herbst 2011 werden wiederum 7.500 SchülerInnen und deren Eltern angesprochen werden.

6.3 SeniorInnentraining

Die Zielgruppe des SeniorInnentrainings sind Personen ab ca. 60 Jahren.

Das Erreichen der Zielgruppe stellte sich als besonders schwierig heraus. Da in Graz zeitgleich zu dem LIFE CYCLE Projekt ein SeniorInnentraining durch die Stadt Graz angeboten wurde, wurde die Erreichung der Zielgruppe zusätzlich erschwert.

Mit dem Kontakt Walter Kogler, der ehemals beim Radsportzentrum Deutschlandsberg tätig war, wurde versucht, das Angebot auch außerhalb von Graz anzubieten. Weitere offensive Strategien zur Bekanntmachung des SeniorInnentrainings außerhalb von Graz wurden über etablierte Kontakte umgesetzt. Trotz dem starken Engagement, den an sich sehr guten Kontakten zu VertreterInnen der Zielgruppe oder nahen Einrichtungen in der Stadt Graz und in den nördlichen Gemeinden konnten leider keine SeniorInnen für ein Training gewonnen werden.

7 Vernetzung, UmsetzungspartnerInnen und Öffentlichkeitsarbeit

7.1 International

Vernetzungen:

- CIVITAS Initiative
- HEPA Europe Network
- EU Platform for Action on Diet, Physical Activity and Health
- European Conference on Mobility Management (ECOMM)
- European Platform on Mobility Management (EPOMM)
- Velo City Conferences
- MOVE Conferences
- UN Road Safety NGO Meetings
- Public Health Programme Projekt “Shape Up”
- Public Health Programme Projekt “Periscope”
- Interreg IV A SI-AT Projekt “Healthy Regions”
- The PEP website
- 48. Jahrestagung der ÖGKJ
- 12. Österreichischen Präventionstagung
- IEE-Project PRESTO
- Urbact II Projekt “Active Travel Network “
- Pomorskie Stowarzyszenie Wspólna Europa

Partnerschaften:

- Deutsche Institut für Urbanistik für die Website „Internetportal zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans“
- European Local Transport Information Service (www.eltis.org)

7.2 Kindergartenprogramm

Vernetzungen:

- Stadt Graz, Stadtschulamt
- Stadt Graz, Abteilung für Verkehrsplanung
- Land Steiermark, FA 6E, Fortbildungsstelle für KindergartenpädagogInnen
- Diözese Graz Seckau, Amt für Schule und Bildung
- WIKI Kindergärten Graz, Bereichsleitung Kinderbetreuungseinrichtungen
- Volkshilfe Kindergärten in Graz, Bereichsleitung Kinderbetreuungen
- 75 städtische Kindergärten
- 58 private Kindergärten der Stadt Graz

Präsentationen:

- Präsentation auf dem „Periskope Workshop on indoor/outdoor environment in kindergartens“, November 2008, Brindisi (IT)
- Präsentation beim FACTUM Workshop "Zufußgehen beginnt im Kleinkindalter", November 2009, Wien (AT)
- Präsentation beim 5. Jahrestreffen von HEPA Europe (European network for the promotion of health-enhancing physical activity), November 2009, Bologna (IT)
- Präsentation auf dem Radgipfel“Mit dem Rad zur Arbeit“, Mai 2011, Salzburg (AT)

Partnerschaften:

- Verein Bicycle

Die Vernetzung mit dem Stadtschulamt, der Abteilung für Verkehrsplanung, der FA 6E und den Bereichsleitern der privaten Kinderbetreuungseinrichtungen erwies sich als grundlegend für die gelungene Umsetzung des Kindergartenprogramms. Die Zusammenarbeit mit den Kindergärten war dank der aktiven Mitarbeit der Pädagoginnen äußerst fruchtbar und führte zu einer weiten Verbreitung der Projektinhalte. Der Verein Bicycle erwies sich als idealer Partner bei der Verteilung der Laufräder und dem Verleih der Fahrradanhänger an die Kindergärten.

Öffentlichkeitsarbeit:

- Artikel im Grazer, November 08
- Bewerbung um den City for Children Award, Dezember 08

- LIFE CYCLE - Newsletter , Mai 09
- Beitrag auf der Grazer Stadt-Webseite, Juni 09
- Beitrag in der Praxisdatenbank des deutschen Fahrradportals, Juli 09
- Kindergartenprogramm als „Case study“ auf ELTIS Webseite (Juli 2009)
- Infobroschüre zum Kindergartenprogramm - Verteilung am Autofreien Tag in Graz, September 09
- Präsentation des Kindergartenprogramms beim Radgipfel Oberösterreich am 27. Mai 2010 in Linz
- Artikel im BIG, Mai 2010
- Artikel in Grazer Woche, Juli 2010
- Beitrag auf der Grazer Stadt-Webseite, Juli 2010
- Prämierung des Kreativitätswettbewerbs mit Frau Vizebürgermeisterin Lisa Rücker und Herrn Stadtrat Detlev Eisel-Eiselsberg am 6. Juli 2010 inkl. Presseausendung
- Pressekonferenz zum Kindergartenprogramm am 6. Juli 2010. Im Rahmen der Pressekonferenz wurde den Eltern auch ein Kinderlastenfahrrad zum kostenlosen Verleih angeboten.

7.3 aktiv, mobil + sicher = gesund“

Vernetzung:

- Stadt Graz, Stadtschulamt
- Stadt Graz, Abteilung für Verkehrsplanung
- Stadt Graz, Büro der Vizebürgermeisterin
- Land Steiermark, FA 18a
- Land Tirol, Verkehrsplanung
- Lehrkörperschaft der VS Mariatrost
- Lehrkörperschaft der NMS St. Johann

Partnerschaften:

- Agil Gesundheitsmanagement
- Doris Dreier, Durchführung der Kochkurse
- Mariatroster Initiative: Lebenswertes Dasein (MI:LD)
- Universitäts-Sportinstitut Graz
- Verein Bicycle
- Veloblitz Fahrradbotendienst

Durch die Partnerschaft mit dem Sportinstitut wurde die Erstellung einer Diplomarbeit zu dem LIFE CYCLE Projekt veranlasst, die auch das Schulprojekt „aktiv, mobil + sicher = gesund“ thematisiert. Die Diplomarbeit mit dem Titel „*Evaluation des Interventionsprogramms "Life Cycle - Keep on cycling" an Grazer Schulen*“ wurde von Theresa Kohlberger verfasst und im Frühjahr 2010 abgeschlossen.

Öffentlichkeitsarbeit:

- Projektvorstellung im Mariatroster Boten im Juli 2009, Auflage 4.900 Stück
- LIFE CYCLE - Newsletter ,Mai 2009

Die Vernetzung mit dem Stadtschulamt und der VS Mariatrost ermöglichte die Umsetzung des Mehrstufenradfahrtrainings. Aufgrund der langjährigen Kontakte zum Stadtschulamt und der Volksschule war die Abwicklung ohne Probleme möglich.

Die Umsetzungen des Schulprojekts „**aktiv, mobil + sicher = gesund**“ erweckten das Interesse des Büros der Vizebürgermeisterin Lisa Rücker bzw. der Abteilung für Verkehrsplanung der Stadt Graz. Daher wurden die Umsetzungen Familienradfahrtraining, Radreparaturkurse und Radbegleitfahrten in den Leitfaden „Schulisches Mobilitätsmanagement“ (Erscheinungstermin: Frühjahr 2011) als mögliche Maßnahmen für Schulen integriert, die Interesse daran haben, das Mobilitätsverhalten ihrer SchülerInnen nachhaltig zu gestalten. Das Interesse an den umgesetzten Aktivitäten ist weiterhin groß und die Erfahrungen aus dem Projekt „aktiv, mobil + sicher = gesund“ werden längerfristig zur Gesundheitsförderung in Schulen durch die Bewerbung aktiver Mobilität mit dem Rad beitragen. Durch die Zusammenarbeit mit dem Land Steiermark bei der Erstellung des Ausbildungsleitfadens zur Radscoutausbildung war es möglich, auch hier ausgewählte Maßnahmen aus dem Schulprojekt „**aktiv, mobil + sicher = gesund**“ zu integrieren.

Dank der Zusammenarbeit mit dem Land Tirol konnte es zu einer Verteilung von 15.000 Elternleitfäden im Land Tirol kommen.

7.4 SeniorInnentraining

Vernetzung:

- Steirischer Seniorenbund
- Walter Kogler
- KPÖ
- Triestersiedlung
- Grüne Gratwein und Judendorf

Partnerschaften:

- Verein Rebikel
- Verein Bicycle

Die Vernetzung mit dem Steirischen Seniorenbund sollte die Grundlage für die geplanten Umsetzungen in Graz setzen. Diese Vernetzung hat jedoch nicht dazu beigetragen das SeniorInnentraining umzusetzen. Eine weitere Projektausdehnung in der Weststeiermark in Kooperation mit Walter Kogler konnte leider nicht realisiert werden.

Der Austausch mit der KPÖ-SeniorInnenbund-Obfrau Inge Arzon und dem Grünen Gemeinderat Alexander Ebener aus Judendorf-Straßengel sowie Frau Heide Bauer (Obfrau der Grünen SeniorInnen Steiermark) sollte neue Zugänge zur Zielgruppe ermöglichen, allerdings konnten leider auch auf diesem Weg keine verbindlichen Trainingszusagen gewonnen werden. Das lange Zeit geplante und oftmals von der Kontaktperson verschobene Training in der Triestersiedlung in Graz konnte schließlich nur in stark reduzierter Form umgesetzt werden. Über den Verein Bicycle wurden sämtliche Vorkehrungen zur Bereitstellung von Fahrrädern für die SeniorInnentrainings getroffen.

Das recherchierte Wissen über Radfahrtraining mit SeniorInnen wurde, soweit möglich, in den Leitfaden für die Radscoutausbildung des Landes Steiermark integriert.

8 Lerneffekte und Überraschungen aus dieser Projektphase

8.1 Projektmanagement und internationale Tätigkeiten

Das Projektmanagement des Projektes LIFE CYCLE verlief weitgehend positiv. Leichte Schwierigkeiten traten lediglich im Rahmen der Umsetzung des WP 8-Training bezüglich der Koordination seitens des WP-Leaders auf. Die Telefonkonferenzen haben sich als effektives Managementinstrument etabliert. Die Arbeitsmeetings wurden zur effizienten Reflektion der vergangenen Aktivitäten aber vor allem zur Planung und Erarbeitung der weiteren Arbeitsschritte genutzt. Vor allem die Workshops in Kleingruppen mit anschließender Diskussion in der gesamten Gruppe haben sich bewährt.

LIFE CYCLE und seine Aktionen und Ergebnisse konnten bei 26 Veranstaltungen wie nationalen und internationalen Konferenzen und Workshops vorgestellt werden. Das Projekt blickt auf eine sehr aktive Kommunikationsarbeit im Hinblick auf das Gesamtprojekt zurück.

Die beiden wichtigsten Produkte – das Best Practise Handbook und das Implementation Manual, wurden in einer guten Qualität fertig stellt und bleiben über die Projektlaufzeit hinaus frei verfügbar. Das Implementation Manual wurde von ELTIS – European Local Transport Information Service – in seiner Datenbank an Werkzeugen („Tools“) aufgenommen:

<http://www.eltis.org/index.php?ID1=19&id=20>

Das Interesse seitens des Gesundheitssektors konnte mit einer Präsentation auf der 48. Jahrestagung des ÖGKJ und der daraus resultierenden Zusammenarbeit mit der Pädiatrie des LKH Villachs geweckt werden und somit ein wichtiger Schritt in Vernetzung der Sektoren Gesundheit und Verkehr getätigt werden.

8.2 Kindergartenprogramm

Bereits 2008/09 verlief die Umsetzung des Kindergartenprogramms in den städtischen Kindergärten sehr positiv mit großem Einsatz der Pädagoginnen. Die Pädagoginnen der privaten Kindergärten übertrafen dieses Ergebnis sogar, indem sie einerseits viele kreative Ideen und konstruktive Vorschläge zur Umsetzung des Kindergartenprogramms einbrachten und andererseits besonders die Zusatzangebote (Motivationsprogramm für Eltern, Kreativwettbewerb etc.) in Anspruch nahmen.

Rückmeldung der Kindergärten:

Anfang Juli 2010 wurden insgesamt 53 Kindergärten und Pädagoginnen in Graz zum Kinderprogramm „Rad fahren leicht gemacht“ befragt. 42 Kindergärten wurden von einer

Mitarbeiterin der Forschungsgesellschaft Mobilität persönlich besucht. Weitere elf Kindergärten nahmen an der Prämierung des Kreativwettbewerbes teil, infolgedessen eine Rückmeldung möglich war.

Sowohl bei städtischen als auch bei privaten Kindergärten kam das Kindergartenprogramm sehr gut an. Des Öfteren wurde darauf hingewiesen, wie begeistert die Kinder von den Laufrädern sind. Fast überall wurden die Laufräder in den täglichen Alltag eingebaut und sind nun fester Bestandteil des Kindergartens. Das Mobilitätsverhalten in Kindergärten mit bereits hohem Radanteil hat sich geringer verändert als in Kindergärten, in denen generell weniger Rad gefahren wird. Was ebenso beobachtet wurde ist, dass in Bezirken mit höherem Anteil an MigrantInnen eine Umschichtung des Mobilitätsverhalten nur sehr schwer erreicht werden kann, jedoch Pädagoginnen gerade in diesem Bereich die Laufräder für eine besondere Bereicherung für die Kinder sehen, da diese sonst oft nicht die Möglichkeit haben, das Rad fahren zu erlernen.

Des Weiteren haben einige sehr engagierte Kindergärten zusätzliche Ideen entwickelt, um die Laufräder noch mehr einsetzen zu können. Festgestellt wurde auch, dass bei manchen Laufrädern technische Probleme aufgetreten sind welche, trotz der Wartungsgarantie, bei manchen Kindergärten Unzufriedenheit hervorriefen. Zusammenfassend ist anzumerken, dass der Großteil der besuchten Kindergärten sehr vom Kindergartenprogramm angetan ist und die Umsetzung positiv verlief.

8.3 „aktiv, mobil + sicher = gesund“

Das Schulprojekt „aktiv, mobil + sicher = gesund“ zeigt, dass Projektideen und Initiativen wie das Familienradfahrtraining oder das Anbieten von Radreparaturkursen für die teilnehmenden Schulen langfristig von Interesse bleiben und das durch das Projekt LIFE CYCLE Schwerpunkte für zukünftige Umsetzungen geschaffen werden konnten. Eine Weiterführung der Idee des lebenslangen Radfahrens zur Gesundheitsförderung und als Beitrag zum Umweltschutz und der Gesundheit konnte durch die Integration der Maßnahmen in neue EU-Projekte und städtische Agenden gesichert werden. Positive Auswirkungen des Projekts auf die SchülerInnen konnten durch persönliche Gespräche mit der Lehrkörperschaft der am Projekt teilnehmenden Schulen bestätigt werden.

8.4 SeniorInnentraining

Die Lerneffekte in Bezug auf das SeniorInnentraining lagen zum einen in der Erkenntnis, dass die Abstimmung der geeigneten Lerninhalte für die unterschiedlichen Zielgruppen schwierig ist. Die Gruppe der SeniorInnen stellte sich als sehr heterogen heraus. Im Kontext des Projekts LIFE CYCLE

wird der Begriff SeniorIn für Menschen verwendet, die durch den Schritt in die Pension eine Wandlung des Lebensalltags erleben, bis hin zu Menschen die bereits unter Mobilitätseinschränkungen leiden oder in höherem Alter sind. Für die Durchführung von Trainingseinheiten gilt es daher, allen Zielgruppen Inhalte zu bieten können und die Trainingseinheiten zielgruppenspezifisch zu gestalten. Wichtig ist dabei, eine homogene Alters- bzw. Fitnessverteilung innerhalb eines Kurses zu haben.

Des Weiteren gestaltete sich die Ansprache der Zielgruppe als schwierig. Während die Ansprache der Zielgruppe der SchülerInnen vergleichsweise leicht über die Schulen erreichbar ist, ist eine richtige Ansprache der SeniorInnen schwierig. Interessierte SeniorInnen sind vor allem über unterschiedliche Verbände zu erreichen. Diese Verbände planen ihre Unternehmungen allerdings sehr langfristig und es gestaltete sich äußerst schwierig neue Projektideen einzugliedern. Trotz umfangreicher und vielschichtiger Kontaktaufnahme zu unterschiedlichen SeniorInnengruppen konnten keine TeilnehmerInnen für ein Training gefunden werden.

Um das im Projekt LIFE CYCLE gesammelte Wissen zur Abhaltung von SeniorInnentrainings weiter zu verbreiten, wurden die Erkenntnisse in die Konzeption der Radscoutausbildung des Landes Steiermark integriert.

9 Quellenverzeichnis

KOHLBERGER, T. (2010): Evaluation des Interventionsprogrammes "Life Cycle - Keep on cycling" an Grazer Schulen. Graz.