

# Endbericht zur Verbreitung der Projekterfahrungen und Ergebnisse

*Der Endbericht ist als kurzes zusammenfassendes Projektprodukt für den Transfer der Lernerfahrungen zu sehen. Er dient dem FGÖ einerseits zur abschließenden Bewertung des Projekts. Vor allem aber richtet sich der Bericht **an Umsetzer/innen zukünftiger Projekte** und dient dazu, Projekterfahrungen und bewährte Aktivitäten und Methoden weiter zu verbreiten. Da in Fehlern zumeist das höchste Lernpotenzial steckt, ist es wichtig auch Dinge zu beschreiben, die sich nicht bewährt haben und Änderungen zwischen ursprünglichen Plänen und der realen Umsetzung nachvollziehbar zu machen.*

*Der Endbericht ist – nach Freigabe durch Fördernehmer/in und FGÖ – zur Veröffentlichung bestimmt und kann über die Website des FGÖ von allen interessierten Personen abgerufen werden.*

<b>Projektnummer</b>	3100
<b>Projekttitle</b>	Radeln und Rollern – Wiener Schüler*innen am Weg zu aktiver Mobilität.
<b>Projektträger/in</b>	Wiener Gesundheitsförderung – WiG
<b>Projektlaufzeit, Projektdauer in Monaten</b>	1.1.2020 – 30.6.2022, 30 Monate
<b>Schwerpunktzielgruppe/n</b>	Schüler*innen, Lehrkräfte, Eltern und Obsorgeberechtigte
<b>Erreichte Zielgruppengröße</b>	206 Schüler*innen direkt, ca. 1.800 Schüler*innen indirekt, 30 Lehrkräfte, ca. 15 Eltern und Obsorgeberechtigte direkt, ca. 2000 Eltern und Obsorgeberechtigte (indirekt)
<b>Zentrale Kooperationspartner/innen</b>	Schulterblick, Uni Wien – Institut für Sportwissenschaften
<b>Autoren/Autorinnen</b>	Maria Wiesinger, MA Ass.–Prof.in Mag.a Dr.in Rosa Diketmüller,
<b>Emailadresse/n Ansprechpartner/innen</b>	maria.wiesinger@wig.or.at
<b>Weblink/Homepage</b>	<a href="http://www.wig.or.at/RadelnRollern">www.wig.or.at/RadelnRollern</a>
<b>Datum</b>	28.09.2022

## 1. Kurzzusammenfassung

*Stellen Sie Ihr Projekt im Umfang von maximal 2.200 Zeichen (inkl. Leerzeichen), gegliedert in zwei Abschnitte, dar:*

- *Projektbeschreibung (Projektbegründung, Zielsetzung, Setting/s und Zielgruppe/n, Geplante Aktivitäten und Methoden, Laufzeit, Zentrale Kooperationspartner/innen)*
- *Ergebnisse, Lernerfahrungen und Empfehlungen*

Aktive Mobilität wirkt sich positiv auf die körperliche, soziale und psychische Gesundheit aus. Ein bewegungsreicher Schulweg unterstützt Kinder und Jugendliche in einem aktiven Lebensstil und darin, motorische, kognitive sowie soziale Kompetenzen auszubilden. Untersuchungen zur Mobilität von Kindern und Jugendlichen zeigen, dass die Bewegungsempfehlungen mit zunehmendem Alter nicht mehr erreicht werden. Das Projekt „Radeln und Rollern“ will Wiener Schüler\*innen am Weg zu aktiver Mobilität unterstützen, ihre Mobilitätskompetenz steigern und zur Erreichung der Bewegungsempfehlungen beitragen.

Vier Wiener Schulen der Sekundarstufe 1 (NMS bzw. AHS/Unterstufe), verortet im 8., 16., 17. und 18. Bezirk, nehmen mit Schüler\*innen der 5. und 6. Schulstufe, deren Familien sowie Lehr- und Betreuungspersonal am Projekt teil.

Zu den Projektmaßnahmen gehören Sensibilisierungs-, Umsetzungs- und Vernetzungsaktivitäten: Bildung von Mobilitätsteams, Bereitstellung von Unterrichtsmaterialien, Sensibilisierungsworkshops, Roller- sowie Fahrradworkshops im Verkehrsraum, Schulwegbegleitungen für Familien. Die Mobilitätsteams der Schulen haben partizipativ die Möglichkeit, finanziell unterstützt eigene Ideen zur Mobilität umzusetzen. Die Projektaktivitäten schließen mit einem Mobilitätsfest im April 22.

Radeln und Rollern wurde von 1.1.2020 – 30.6. 2022 von der Wiener Gesundheitsförderung mit dem Verein Schulterblick umgesetzt und von der Universität Wien – Institut für Sportwissenschaften evaluiert.

Trotz Corona-Pandemie konnten nahezu alle geplanten Projektmaßnahmen, wenn auch mit teilweiser Zeitverzögerung umgesetzt werden. Die Bewegung der Schüler\*innen konnte durch eine aktive Form des Schulwegs gefördert werden und die Anteile jener, die per Tretroller bzw. Rad zur Schule kommen, erhöht werden. Die Eltern waren leider sehr schwer zu erreichen und auch die Lehrkräfte waren sehr belastet. Sämtliche Projektmaßnahmen sind prinzipiell geeignet, die intendierten Projektziele zu erreichen. Insbesondere die hohe Flexibilität, Kreativität und Professionalität der Projektumsetzer\*innen, aber auch das hohe Engagement der beteiligten Lehrkräfte haben wesentlich zum Projekterfolg beigetragen.

## 2. Projektkonzept

*Beschreiben Sie*

- *welche Überlegungen zum Projekt geführt haben, welche Organisationen bzw. Partner/innen das Projekt entwickelt haben, ob und welche Anleihen Sie an allfälligen Vorbildprojekten oder Vorläuferprojekten genommen haben.*
- *Probleme, auf die das Projekt abgezielt und an welchen Gesundheitsdeterminanten (Einflussfaktoren auf Gesundheit) das Projekt angesetzt hat.*
- *das/die Setting/s in dem das Projekt abgewickelt wurde und welche Ausgangslage dort gegeben war.*

- *die Zielgruppe/n des Projekts (allfällige Differenzierung in primäre und sekundäre Zielgruppen – Multiplikatoren/Multiplikatorinnen etc.).*
- *die Zielsetzungen des Projekts – angestrebte Veränderungen, Wirkungen, strukturelle Verankerung.*

Anfang des Jahres 2019 hat der Fonds Gesundes Österreich zu einer Beteiligung am Fördercall „Aktive Mobilität – gesund unterwegs! Gehen, radeln, rollern & Co im Alltag“ aufgerufen. Bei der darauffolgenden Informationsveranstaltung im März 2019 treffen Vertreter\*innen der nun im vorliegenden Antrag einreichenden Organisationen, erstmals aufeinander und finden sich für eine gemeinsame Projektidee.

Aktive Mobilität als jede Fortbewegung von A nach B aus eigener Muskelkraft wie bspw. das Radfahren, Zufußgehen oder Roller fahren, gewinnt immer mehr an Bedeutung. Eine Vielzahl an Institutionen aus unterschiedlichen Sektoren ist bestrebt, die Rahmenbedingungen für Aktive Mobilität zu verbessern, um einen Beitrag zur Gesundheitsförderung, Erhöhung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in Städten und zur Dekarbonisierung des Verkehrssektors zu leisten (FGÖ, 2018).

Die positiven Auswirkungen von Aktiver Mobilität sind vielfältig und verbessern die körperliche (Stoffwechsel, Kräftigung), soziale (Kontakte) und geistige (Aufmerksamkeit, Konzentration) Gesundheit. Sich aus eigener Muskelkraft von A nach B zu bewegen, trägt zu einer aktiven Lebensweise bei und hilft die tägliche Bewegungsempfehlungen der WHO zu erreichen. Erwachsene sollen sich demnach 150 Minuten mit mittlerer oder höherer Intensität pro Woche bewegen, Kinder und Jugendliche mindestens 60 Minuten am Tag. Aktive Mobilität trägt dazu bei, dass Kinder notwendige motorische und kognitive Fähigkeiten und soziale Kompetenzen ausbilden. Diese Fähigkeiten stärken ihr Selbstbewusstsein und haben positive Auswirkungen auf die psychische und physische Gesundheit (Jacobsen, 2003). Dem gegenüber steht, dass in Österreich nur 17 % der 11- bis 17jährigen die Bewegungsempfehlung der WHO erreichen (FGÖ, 2012). Laut Österreichischer Liga für Kinder- und Jugendgesundheit (2016) trägt das hohe Maß an Bewegungsmangel im Alltag zur Zunahme sogenannter Lebensstil-Erkrankungen, wie etwa Adipositas oder Diabetes mellitus unter Kindern und Jugendlichen bei. Hinzu kommt, dass die Vielfalt der gesundheitsfördernden Auswirkungen Aktiver Mobilität auf die physische und die psychische Gesundheit – vor allem auf jene von Kindern – nur unzureichend in den Köpfen der Menschen verankert ist. Ausserer und Füssl (2014) haben in Gruppengesprächen mit Eltern gezeigt, dass die Bedeutung von selbstständiger und körperlich aktiver Mobilität für die gesunde Entwicklung von Kindern stark unterschätzt wird.

In Österreich werden nur 17,5 % aller Wege zu Fuß zurückgelegt, 6,6 % mit dem Fahrrad und 16,6 % mit Öffentlichen Verkehrsmitteln (Bus, Straßenbahn, U-Bahn, Bahn). Die restlichen 59,3 % verteilen sich laut Tomschy et al. (2016) auf den motorisierten (Individual-)Verkehr (Pkw als Lenker\*innen oder Mitfahrer\*innen, Moped/Motorrad). Mobilitätsgewohnheiten und Einstellungen werden bereits im Kindesalter geprägt (Flade & Hacke, 2004), weshalb es wichtig ist, das Thema Aktive Mobilität und Gesundheit bei Kindern so früh wie möglich zu verankern. Gleichzeitig profitieren sie langfristig am meisten von den positiven Effekten einer aktiven Fortbewegung.

Die Gestaltung und Planung der Straße beeinflussen die Nutzungsmöglichkeiten der selbigen und unterstützen oder hemmen Fußgänger\*innen, Radfahrer\*innen und Scooter-Fahrer\*innen. Die räumlich-strukturellen Bedingungen sind damit ein relevanter Faktor dafür, dass ein aktives Mobilitätsverhalten entsteht und beibehalten wird (Damyanovic, 2013; Knoll, 2008) und dadurch ein Beitrag zu mehr Bewegung und Gesundheit im Alltag geleistet wird. Darüber hinaus wird die Notwendigkeit, praxisbezogener Ausbildungsmöglichkeiten für das Radfahren für alle Kinder und Jugendliche anzubieten vielfach festgehalten (bmvit, 2016; BMLFUW, 2015). Die Umsetzung der Unterrichtsprinzipien Gesundheitserziehung (BMB, 1997) und Verkehrserziehung (BMB, 2017) sieht Kooperationen mit außerschulischen Partner\*innen vor, um die Themen umfassend zu behandeln und nachhaltig zu verankern.

In der Vorphase des Projektes wurde von einer Student\*innengruppe der Pädagogischen Hochschule Wien eine (nicht repräsentative, aber inhaltlich anregende) Kurz-Befragung sowie kurze Interviews mit Teilnehmer\*innen (hauptsächlich Pädagog\*innen und Direktor\*innen) im Rahmen des WiNGS-Forum

am 21.05.2019 durchgeführt. Diese sollte ein allgemeines Interesse sowie Bedürfnisse zum Thema Aktive Mobilität unter Lehrpersonal (unterschiedlichster Schultypen, wie VS, NMS, AHS, ZIS, GUK, BMS,...) abfragen. Es wurden 32 Kurz-Fragebögen ausgefüllt und 8 Blitz-Interviews geführt. Dabei wurde deutlich, dass laut Einschätzung der Lehrkräfte die Schüler\*innen oft bzw. sehr oft mit Öffentlichen Verkehrsmitteln bzw. zu Fuß zur Schule gelangen. Roller/Scooter, Fahrrad sowie Auto oder weitere Verkehrsmittel werden nicht so häufig verwendet. Besonders hohes Interesse besteht bei den Befragten an folgenden Themen (Auswahl):

- Verkehrssicherheit/ verkehrsberuhigende Maßnahmen setzen (oft werden stark befahrene Straßen, Straßenbahnschienen, fehlende Radwege als mögliche Hemmnisse genannt),
- Fahrrad/Scooter-Abstellplätze statt Autoabstellplätze in großer Zahl und diebstahlgeschützt
- Verbesserung Radfahrkompetenzen
- CO<sub>2</sub>-neutraler Schulweg/ Umweltschutz
- fahrradfreundliche Stadt/ Anbindung an Radwege
- Eltern zu einer eigenständigen Schulwegbewältigung ihrer Kinder ermutigen
- Mobilität als Thema im Unterricht einbringen
- Gesundheitsförderung

Ein besonders anregendes Zitat dazu sei hier ebenfalls erwähnt: „-Schulweg aktiv bewegt- kann ange-regt werden --> Inspiration zur aktiven Bewegung im Unterricht ist besser als Motivation. Gemeinsame Bewegungsmomente schaffen, nicht nur darüber reden.“

In zahlreichen Vorgesprächen sowie schriftlichem Austausch, u. a. mit Autor\*innen des Argumentari-ums für Aktive Mobilität, wie Dr.in Rosa Diketmüller (Universität Wien, Institut für Sportwissenschaf-ten), Dlin Marlene Mellauner (BOKU, Schulerblick), sowie mit Expert\*innen und Projektumsetzer\*innen in den Bereichen Bewegung, Schule sowie Kinder- und Jugendliche, wie z. B. Dr.in Tina Svoboda (WiG, WieNGS), Dipl.pädin Claudia Canaris (Bildungsdirektion für Wien), Katrin Friesenbichler, MA (WiG, Ju-ugendgesundheitskonferenzen), Mag.a Martina Daim (ehemals klimaaktiv.mobil, jetzt WiG), Dr. Robert Bauer (Kuratorium für Verkehrssicherheit), Peter Jahn (CAP -Kindersicherheit GmbH, Child Accident Prevention) wurde eine gute Grundlage für die vorliegende Projektidee geschaffen.

Die Wiener Gesundheitsförderung bringt jahrelange Erfahrung aus Projekten der Gesundheitsförde-rung, der Verein Schulerblick die Mobilitätsexpertise mit ins Projekt.

Jede Fortbewegung von A nach B aus eigener Muskelkraft wird als Aktive Mobilität bezeichnet. Dazu gehören vor allem Zuzußgehen und Radfahren, aber auch Aktivitäten wie Micro-Scooter-Fahren, Laufen oder Skateboarden. „Die bestehende Vernetzung mit den Sektoren Bildung und (Raum-)Planung sollte gefestigt und die Sektoren Soziales, Wirtschaft und Sport sollten zukünftig stärker inkludiert werden. Radfahren, Gehen sowie Micro-Scooter-Fahren und Skateboarden erfahren als nachhaltige, gesund-heitsorientierte Impulse auch in der lokalen Wirtschaft (Einzelhandel, Produktenwicklung, Green Jobs) in Österreich noch wenig Aufmerksamkeit. Die wirtschaftliche Komponente wird bislang nur im Master-plan Radfahren 2015-2025 aufgegriffen, könnte aber auch für Aktive Mobilität im Gesamten als Inno-vationspotenzial aufgegriffen werden“ (aus „Argumentarium Aktive Mobilität“, FGÖ, 2018a).

Die Förderung aktiver Mobilitätsformen birgt großes Potenzial, Gesundheitsdeterminanten nachhaltig zu beeinflussen. Neben ökologischer, wirtschaftlicher und sozialer Vorteile können diese wesentlich zur Bewegungs- und damit Gesundheitsförderung beitragen. Laut den österreichischen Bewegungsempfehlungen sollten Kinder und Jugendliche jeden Tag insgesamt mindestens 60 Minuten mit zumin-dest mittlerer Intensität körperlich aktiv sein, sollten Kinder und Jugendliche an mindestens drei Tagen der Woche muskelkräftigende und knochenstärkende Bewegungsformen durchführen, und es ist emp-fehleenswert, zusätzlich Aktivitäten auszuführen, die die Koordination verbessern und die Beweglichkeit erhalten. (FGÖ, 2008).

Die jüngst veröffentlichte HBSC-Studie 2018 konstatiert, dass Schülerinnen der 5. Schulstufe durchschnittlich an knapp 5 Tagen pro Woche 1 Stunde täglich körperlich aktiv sind. Mit zunehmendem Alter sinkt die Anzahl dieser Tage auf 3,5 bei Burschen bzw. 2,7 bei Mädchen in der 11. Schulstufe. Auch die Intensität der sportlichen Freizeitaktivitäten sinkt mit zunehmendem Alter und etwa 40 % der Schüler\*innen der 5. Schulstufe verbringen 1–2 Stunden pro Tag im Sitzen oder Liegen mit ihrem Handy, knapp 18 % 3 bis 4 Stunden, 13 % sogar mehr als 5 Stunden pro Tag. "Untersuchungen zur Mobilität bzw. zur Gesundheit von Kindern und Jugendlichen zeigen, dass sogenannte "Elterntaxis" auf Wegen stetig zunehmen, die selbstständige Mobilität zurückgeht und die Fettleibigkeit zunimmt (z. B. Funk & Fassmann 2002, Hilman et al., 1990, Limbourg, 2010, Frauendienst et al., 2011, WHO, 2006) – und das, obwohl besonders Kinder aktive Mobilitätsformen bevorzugen (Aschauer & Stark, 2015). Die zunehmende Motorisierung ist einer der Gründe, warum Kinder im Alltag weniger Fahrrad fahren und zu Fuß gehen. Hinzu kommt, dass sich Kinder generell weniger (als früher) und nicht ausreichend bewegen und ihre Freizeit vielfach sitzend im Haus (mit neuen Medien) verbringen."

Der Schulweg, der mit muskelkraftbetriebenen Fortbewegungsmitteln zurückgelegt wird, kann daher einen wertvollen Beitrag zur Steigerung der körperlichen Aktivität bzw. der Bewegung im Alltag leisten. Dafür müssen allerdings die Rahmenbedingungen und das Angebot dafür passen. Auch eine positive Einstellung gegenüber aktiven Mobilitätsformen ist ganz wesentlich für eine Integration in den Alltag. Im vorliegenden Projekt ist es ein Anliegen, die positive Einstellung der Eltern gegenüber aktiver Mobilität zu stärken bzw. zu adressieren, da diese das nötige Vertrauen aufbringen müssen, ihre Kinder eigenständig per Fahrrad oder Roller zur Schule und zurück fahren zu lassen.

Reimers und Marzi (2018) konstatieren in ihrem jüngst veröffentlichten Beitrag, dass die eigenständige Mobilität von Kindern weltweit zurückgeht. Insbesondere die Eltern nehmen eine wichtige Rolle für den Grad der eigenständigen Mobilität ihres Kindes ein. Eltern möchten ihren Kindern Bewegungsmöglichkeiten eröffnen und chauffieren sie häufig mit dem Auto zu Sport- oder anderen Freizeitangeboten. Dadurch wird aber deren freie Spielzeit in ihrer Wohnumgebung beschnitten. Eltern geben häufiger organisierten Freizeit- und Sportangeboten gegenüber freien, nicht angeleiteten Spiel- und Bewegungsaktivitäten den Vorzug. Einige Befunde deuten darauf hin, dass die eigenständige Mobilität im Verlauf zwischen 1971 bzw. 1990 und 2010 in allen untersuchten Nationen (Deutschland, England, Finnland, Australien, Neuseeland) zurückgegangen ist. Für Deutschland können Rückgänge in dem Anteil der Kinder, die ohne Aufsicht zur Schule gehen dürfen, angenommen werden. Der Anteil der eigenständig mobilen Kinder hat sich von 90 % im Jahr 1990 auf 76 % im Jahr 2019 reduziert.

Sorgen und Bedenken der Eltern und Obsorgeberechtigten sind demnach ein limitierender Faktor im Ausbau des Anteils von aktiver Mobilität im Schulbereich. Im Projekt wird die Annahme verfolgt, dass ein häufigerer aktiver Schulweg auch mehr und häufigere aktive Bewegungsformen in der Freizeit nach sich ziehen.

Nach jüngsten österreichweiten Untersuchungen legen 6- bis 14-Jährige 26 % ihrer Wege zu Fuß, 10 % mit dem Fahrrad und 30 % mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurück; über ein Drittel sind Wege, auf welchen sie von ihren Eltern mit dem Pkw gebracht werden (BMVIT, 2016).

Die Förderung der Aktiven Mobilität in Schulen hat damit auch zum Ziel, motorisierte Wege durch gesunde und umweltfreundliche, idealerweise auch bewegungsfördernde Verkehrsmittel zu ersetzen. Gleichzeitig besteht noch Handlungsbedarf bei der Schaffung von fußwege- und radfreundlichen Rahmenbedingungen (Infrastruktur, Serviceeinrichtungen, gesetzlicher Rahmen etc.). Die (teilweise unbefriedigende) Verkehrs- Situation im Umfeld von Bildungseinrichtungen ist häufig Ausgangspunkt für die Auseinandersetzung mit dem Thema Verkehr und Mobilität an Schulen mit dem Ziel der Erhöhung der Verkehrssicherheit. Dieser Handlungsbedarf soll im Rahmen von „Radeln und Roller n“ aufgezeigt und bereits mit ersten konkreten Schritten Maßnahmen zur Attraktivierung des Schulwegs gesetzt werden.

Bezugnehmend auf die Gesundheitsdeterminanten sollen insbesondere die physische Umwelt, die Lebensbedingungen sowie soziale Netzwerke im Vordergrund stehen, also die Umwelt der Schule, des

Schulwegs, das Lebens- bzw. Wohnumfeld sowie die sozialen Netzwerke innerhalb der Familie bzw. zwischen Schulkolleg\*innen. Bezogen auf die Umwelt trägt das Projekt im Sinne einer CO<sub>2</sub>-Einsparung auch zum Klimaschutz bei. Viele Studien belegen die Auswirkungen des Klimas und der damit einhergehenden Änderungen auf die Gesundheit (Watts et al., 2018).

Das Projekt trägt insbesondere zum Gesundheitsziel 8 der Gesundheitsziele Österreich „Gesunde und sichere Bewegung im Alltag durch die entsprechende Gestaltung der Lebenswelten fördern“ bei. In den Erläuterungen zum Gesundheitsziel heißt es: „[...] Ziel ist deshalb, ausreichend Bewegung in den Alltag zu integrieren, wofür die Lebenswelten inklusive Infrastruktur (wie Radwege, Spielplätze, Schulwege und Pausenräume) so gestaltet sein müssen, dass sie Bewegung ermöglichen und dazu anregen. Neben dem Schaffen von Freiräumen für sichere Bewegung im Alltag sollen Bewegungskompetenz und Freude an Bewegung und Sport insbesondere in Kindergärten und Schulen, in Senioren- und Pflegeheimen sowie im Vereinswesen gefördert werden [...]“ (BMGF, 2012, 2017).

Auch im Ziel 8 der Wiener Gesundheitsziele 2025 werden Bewegung und Aktive Mobilität adressiert: „Ziel 8: Lebensraum Stadt weiter attraktivieren, Umweltbelastungen geringhalten und Bewegung fördern.“ „Bewegung im Alltag fördert die Gesundheit der Bevölkerung. Dazu zählt zu Fuß gehen, mit dem Fahrrad fahren sowie Sport und Bewegung. Eine stärkere Verschränkung der Bereiche Stadtplanung und Gesundheitsplanung ist aufgrund der aktuellen Entwicklungen notwendig. [...] Die „Stadt der kurzen Wege“ ist immer auch eine Stadt, die das Zufußgehen und das Radfahren attraktiv macht. Der Anteil des Fußverkehrs liegt stabil bei 27 Prozent, der Radverkehr lag 2012 bei sechs Prozent – also auf eher niedrigem Niveau (STEP 2025 – Stadtentwicklungsplan). Sichere und dichte Fußverkehrs- sowie Radverkehrsnetze sollen dafür sorgen, dass nicht-motorisierte Mobilitätsoptionen erweitert werden können.“ Die Wirkungsziele beinhalten neben einigen anderen Themen auch explizit eine Förderung des Fußgänger\*innen- und Radverkehrs, einen kindgerechten Ausbau des öffentlichen Raums sowie die Erweiterung von Spiel- und Bewegungsräumen in Wien (MA 24, 2019).

Die Wiener Gesundheitsförderung ist in der Steuerungsgruppe der Wiener Gesundheitsziele vertreten und daher bestehen gute Anknüpfungspunkte und Kontakte, um das Thema Aktive Mobilität auch im Sinne von Health in all Policies zu den Entscheidungsträger\*innen in der Stadt Wien mitzunehmen.

Das Ministerium für Bildung, Wissenschaft und Forschung (vormals Ministerium für Unterricht, Kunst und Kultur), das am Nationalen Aktionsplan Bewegung NAP.b mitgewirkt hat, betont die Wichtigkeit der Bewegungsförderung im Ziel 10 des NAP.b „Rahmenbedingungen für eine verstärkte bewegungsförderliche Ausrichtung von Bildungseinrichtungen schaffen“. Darin heißt es: „In den letzten Jahrzehnten haben sich die Lebens- und Bewegungswelt und damit die Bewegungssozialisation von Kindern und Jugendlichen verändert. Bildungseinrichtungen (z. B. Kindergärten, Schulen, Horte, Universitäten, Fachhochschulen, etc.) haben auf diesen Umstand zu reagieren, wollen sie für Kinder und Jugendliche eine attraktive Lebenswelt darstellen. Die Entwicklung von geeigneten Rahmenbedingungen um eine verstärkte bewegungsförderliche Ausrichtung von Bildungseinrichtungen zu erleichtern, verfolgt Wirkungen auf den Ebenen: Organisation/Leitbild, Bewegter Unterricht/bewegte Didaktik, Bewegung und Sport (Unterrichtsgegenstand, Schulveranstaltungen, Schulsportbewerbe), Kooperationsmodelle mit außerschulischen Organisationen: Kooperation Bildungseinrichtung/Sportverein. Einige der genannten Maßnahmen schließen dabei direkt an angeführte Maßnahmen der Kinder- und Jugendgesundheitsstrategie des Bundesministeriums für Gesundheit (2011) an.“

Im Sinne der Verkehrs- und Mobilitätserziehung von Kindern ist im Masterplan Radfahren 2015–2025 die Verbreitung und flächendeckende Umsetzung eines zweistufigen Radfahrtrainings im Schon- und Verkehrsraum vorgesehen. Diese fördern die Sicherheit beim Radfahren und die Freude an der selbstständigen Mobilität (FGÖ, 2018a).

Durch das Fahrradfahren profitieren Kinder und Jugendliche in vielerlei Hinsicht: Sie nehmen als Radfahrer\*innen aktiv am Stadtverkehr teil, übernehmen Verantwortung und entwickeln ihre sozialen Kompetenzen im Umgang mit anderen Verkehrsteilnehmer\*innen weiter. Die zusätzliche Bewegung im Freien steigert ihr Wohlbefinden, ihre Leistungsfähigkeit und ihr Körperbewusstsein.

Im Projekt wird mit 4 Wiener Schulen kooperiert. Diese befinden sich alle im innerstädtischen, dicht bebauten Stadtgebiet von Wien. Es werden 2 NMS und 2 AHS/ Unterstufe teilnehmen, welche eine große Diversität in der Zusammensetzung der Schülerinnen aufweisen. Die zehn- bis zwölfjährigen Schüler\*innen der teilnehmenden Klassen befinden sich in einer Lebensphase, die geprägt ist von Entwicklung und großen Veränderungen. Wie auch die oben genannte HBSC-Studie beschreibt, geht die Involvierung in körperliche Aktivität mit zunehmendem Jugendalter zurück. Daher macht es insbesondere in dieser Altersgruppe Sinn, das Radeln und Rollern zu propagieren. Ein weiterer Grund für die Auswahl dieses Settings bzw. der Altersgruppe ist, dass viele 10-Jährige zwar die Radfahrprüfung in der 4. Klasse Volksschule absolviert haben, dass danach aber ein Angebot zur Vertiefung bzw. Unterstützung zur Umsetzung der erlernten Fähigkeiten und Fertigkeiten im Alltag fehlt.

In Österreich ist das Scooterfahren bislang in den Grundsatzdokumenten eher als Risiko für Fußgänger\*innen angeführt. Rechtliche Grundlagen bzw. umgesetzte Projekte sind dem Projektteam bis dato keine bekannt (Stand 21.8.2019). Da der Scooter jedoch eine immer beliebtere Art der Fortbewegung für Kinder und Jugendliche darstellt, wird dieser Aspekt im vorliegenden Projekt ebenfalls adressiert.

„Radeln und Rollern“ will im Setting Schule unterstützen, die Rahmenbedingungen für eine verstärkte bewegungsförderliche Ausrichtung von Bildungseinrichtungen zu schaffen bzw. zu verbessern.

Über das Setting Schule können große Teile der Bevölkerung über viele Jahre hinweg erreicht werden. Wissen, Einstellungen und Verhaltensweisen im Umgang mit Gesundheit und Krankheit werden bereits im frühen Kindesalter erworben. Auch wenn „Peer-Gruppen“ im Jugendalter einen starken Einfluss haben, bietet das Setting Schule gute Kommunikationsmöglichkeiten und ein geschütztes Lernumfeld, in dem neue Fähigkeiten gelernt und praktiziert werden können. Schulerfahrungen beeinflussen die Entwicklung des Selbstwertgefühls und der Gesundheit. Schulische Gesundheitsförderung kann auch dazu beitragen, die Folgen ungleicher sozialer Gesundheitschancen von Kindern und Jugendlichen positiv zu beeinflussen, sofern die Interventionen zielgerichtet die Bedürfnisse und Probleme benachteiligter Zielgruppen berücksichtigen. (BMASGK, 2019).

Im Setting Schule ist eine Wissensvermittlung über Gesundheit und gesunde Lebensführung, dazu gehört körperliche Aktivität ebenso wie Verkehrsbildung und -erziehung, besonders gut möglich. Auch die altersgemäße und lebensnahe Auseinandersetzung mit Gesundheitsthemen und die Förderung und Unterstützung individueller Fähigkeiten als Voraussetzung für eigenverantwortliche Entscheidungen trägt zur Gesundheitskompetenz von Kindern und Jugendlichen bei.

Das Projekt wurde ursprünglich für 4 ausgewählte Schulen der Sekundarstufe 1 geplant: es nahmen folgende NMS bzw. AHS/Unterstufe im 8., 16, 17. und 18. Bezirk teil:

- 1080, NMS Pfeilgasse
- 1160, GRG Maroltingergasse
- 1170, NMSi College Hernals, Geblergasse
- 1180, GWIKU Haizingergasse

Im Herbst 2020 bzw. Anfang 2021 haben leider zwei der vier Schulen ihre Teilnahme am Projekt abge sagt: Das College Hernals und das Gymnasium Haizingergasse. Dank Kontakten des Projektteams und engagierter Lehrkräfte konnten 2 neue Projektschulen gefunden werden: die MS Währing/ Schopenhauerstraße im 18. Bezirk und das Parhamergymnasium im 17. Bezirk.

Die Schulen wurden aufgrund bestehender Kontakte innerhalb des Projektteams und der Verortung in angrenzenden Bezirken ausgewählt, aus denen sich potenzielle Synergieeffekte durch die räumliche Nähe ergeben. Darüber hinaus befinden sich diese Schulen in dicht bebautem Gebiet, was die Attraktivierung eines aktiven Schulwegs nötig macht, auch in Hinblick auf (noch) bestehende Sicherheitsbedenken der Eltern. Die Bevölkerungsstruktur im Umfeld dieser Schulen ist divers (MA 23, 2016 und 2018).

Zu den Schwerpunkt-Zielgruppen zählen die Schüler\*innen der 8 Projektklassen, die Lehrkräfte der teilnehmenden Schulen sowie die Eltern aller Schüler\*innen der Sekundarstufe 1 der teilnehmenden Schulen.

Die Kindheit ist eine entscheidende Lebensphase, in der wichtige Weichenstellungen in Hinblick auf die Freude an der Bewegung gesetzt werden. Da Kinder zu Beginn auf das Angebot und die Vorbildwirkung Erwachsener angewiesen sind, ist es wichtig im Projekt auch die Erziehungsberechtigten sowie die in Schulen tätigen Pädagog\*innen und Direktor\*innen in bewusstseinsbildende Maßnahmen zur Aktiven Mobilität miteinzubeziehen.

In Hinblick auf gesundheitliche Chancengerechtigkeit: Aktive Mobilität ist für alle Menschen sozial wirksam, weil sie für alle gerecht ist, unabhängig von Bildung, Einkommen, Herkunft, Wohnumgebung oder Geschlecht. Aber auch weil Mobilität die direkte Kommunikation und das soziale Verhalten (Gemeinwesen) fördert, weil sie die zentrale Mobilitätsform von Kindern und Jugendlichen ist, weil sie niederschwellig wirksam ist und so zu Integration und sozialem Zusammenhalt beiträgt, weil Radfahren (Anm. „und Rollerfahren“) für alle Altersgruppen und für Menschen aller sozialen Schichten und jeglichen Körpergewichts geeignet ist, etc. (FGÖ, 2018).

#### *Direkte Zielgruppen*

Durch das Projekt werden Wiener Schüler\*innen der 5. und 6. Schulstufe, welche eine NMS oder AHS/Unterstufe besuchen, erreicht. Die Mädchen und Burschen kommen aus unterschiedlichen sozialen Milieus und aus vielen verschiedenen Herkunftsländern. Sie besuchen eine Schule im dicht bebauten Stadtgebiet und sollen darin unterstützt werden, ihren Schulweg mittels muskelkraftbetriebener Fortbewegungsmittel wie Fahrrad oder Roller zurück zu legen. Die Zehn- bis Zwölfjährigen verfügen idealer Weise über eine absolvierte Radfahrprüfung bzw. werden sie andernfalls im Rahmen des Projektes unterstützt, eine solche abzulegen und eigenständig ihren Schulweg mittels Fahrrad oder Roller zurückzulegen. Generell kann mit einer hohen Lernbereitschaft und Lernfähigkeit dieser jungen Zielgruppe gerechnet werden. Angebote für Kinder und Jugendliche greifen dann am besten, wenn sie in Kombination mit Spiel oder Kreativität transportiert werden und wenn sie direkt in den Lebenswelten der Kinder stattfinden. Die Schule ist eine Lebenswelt, in der die jungen Menschen am einfachsten und unabhängig von sozialer Herkunft erreicht werden können. Die Schüler\*innen wurden mit ihren bestehenden Ressourcen abgeholt, je nach Kenntnisstand und Fähigkeiten. Auch jene ohne Fahrrad- oder Rollerkenntnisse können am Projekt teilnehmen. Sie sollten empowered werden und sich zutrauen, ihren Schulweg aktiv zurückzulegen.

Auch die Lehrkräfte und Direktor\*innen wurden adressiert. Sie sollten mittels vielfältigen Aktivitäten und Methoden in ihrer eigenen Aktiven Mobilität gestärkt, aber auch in ihrer Rolle als Multiplikator\*innen in der Vermittlung der Mobilitätskompetenz für die Schüler\*innen unterstützt werden.

Die Eltern und Erziehungsberechtigten wirken als Vorbilder, sollen ihren Kindern aber Vertrauen schenken, den Schulweg eigenständig und sicher zurückzulegen. Daher werden sie bei "Radeln und Rollern" speziell angesprochen. Im Rahmen der geplanten Schulwegbegleitung beraten Mobilitätsexpert\*innen mehrere Familien gemeinsam, wie der Schulweg am besten und insbesondere am sichersten zurückgelegt werden kann. Dadurch sollen auch soziale Kontakte zwischen den Eltern bzw. Familien geknüpft und das Vertrauen in die Selbstständigkeit der Kinder gestärkt werden.

#### *Indirekte Zielgruppen*

All jene Schülerinnen, die eine der vier kooperierenden Schulen besuchen, jedoch nicht aktive Radel- bzw. Rollerklassen sind (es werden nur je 1 Klasse der 5. und 6. Schulstufen aktiv teilnehmen) bzw. deren Eltern werden indirekt durch Informations- und Lehrmaterial bzw. Multiplikator\*innen aus den Reihen des Schulpersonals erreicht.

### Die Vision des gegenständlichen Projektes lautet:

Mit Unterstützung eines bewegungsfördernden Umfelds im Setting Schule und ausgestattet mit dem Vertrauen ihrer Familien, sind Wiener Schüler\*innen befähigt, ihren Schulweg eigenständig, aktiv und bewegungsreich zurückzulegen. Den Schulweg aktiv zurückzulegen geht einher mit der allgemeinen Erhöhung (bzw. jedenfalls Beibehaltung) des Aktivitätsniveaus in der Freizeit.

Angelehnt an die Zielsetzungen des Projekt-Calls „Aktive Mobilität“ verfolgt das gegenständliche Projekt folgende Ziele:

- Das Bewegungsverhalten der teilnehmenden Schüler\*innen wird durch die aktive Bewältigung des Schulweges gefördert.
- Durch das Projekt werden Bewegungs- sowie Sozial-Kompetenzen der jungen Menschen unterstützt.
- Eltern haben Vertrauen in die Kompetenz ihrer Kinder, den Schulweg eigenständig und bewegungsreich zu bewältigen.
- Direktor\*innen, Lehrkräfte sowie Betreuungspersonal werden in ihrer Rolle als Mobilitätsmultiplikator\*innen gestärkt.
- Durch die im Projekt ermöglichte Vernetzung relevanter Akteur\*innen aus den Schulen, zwischen den Schulen, aus dem Bereich Aktive Mobilität sowie in der Region sollen nachhaltig wirkende Kontakte zum Thema Bewegung, Gesundheit sowie Mobilität geknüpft werden.

Die gesundheitliche Chancengerechtigkeit wird durch die Vernetzung der Akteur\*innen in den, aber auch zwischen den Schulen unterstützt. Die bis Projektende erstellten Materialien werden in einfacher, bildhafter Sprache verfasst und sprechen dadurch auch bildungsfernere Familien ansprechen. Das Projekt wirkt sowohl verhaltens- als auch verhältnispräventiv. Auf der persönlichen Ebene werden die Mobilitäts- sowie Bewegungskompetenzen der Schüler\*innen gefördert. Das direkte soziale Umfeld der Schüler\*innen, die Familien, werden im Projekt im Rahmen der Schulwegbegleitungen sowie mit Infomaterialien adressiert. Auf der Verhältnisebene werden im Setting Schule die Determinanten der Lebens- und Arbeitsbedingungen berücksichtigt, indem Lehrkräfte und Betreuungspersonal empowered werden sowie das Schulumfeld mobilitätsfördernd gestaltet werden soll.

## 3. Projektdurchführung

### *Beschreiben Sie*

- *welche Aktivitäten und Methoden in welchem zeitlichen Ablauf umgesetzt wurden.*
- *die Projektgremien/-strukturen und die Rollenverteilung im Projekt.*
- *umgesetzte Vernetzungen und Kooperationen.*
- *allfällige Veränderungen/Anpassungen des Projektkonzeptes, der Projektstruktur und des Projektablaufes inkl. Begründung.*

### **Aktivitäten und Methoden sowie allfällige Veränderungen/Anpassungen**

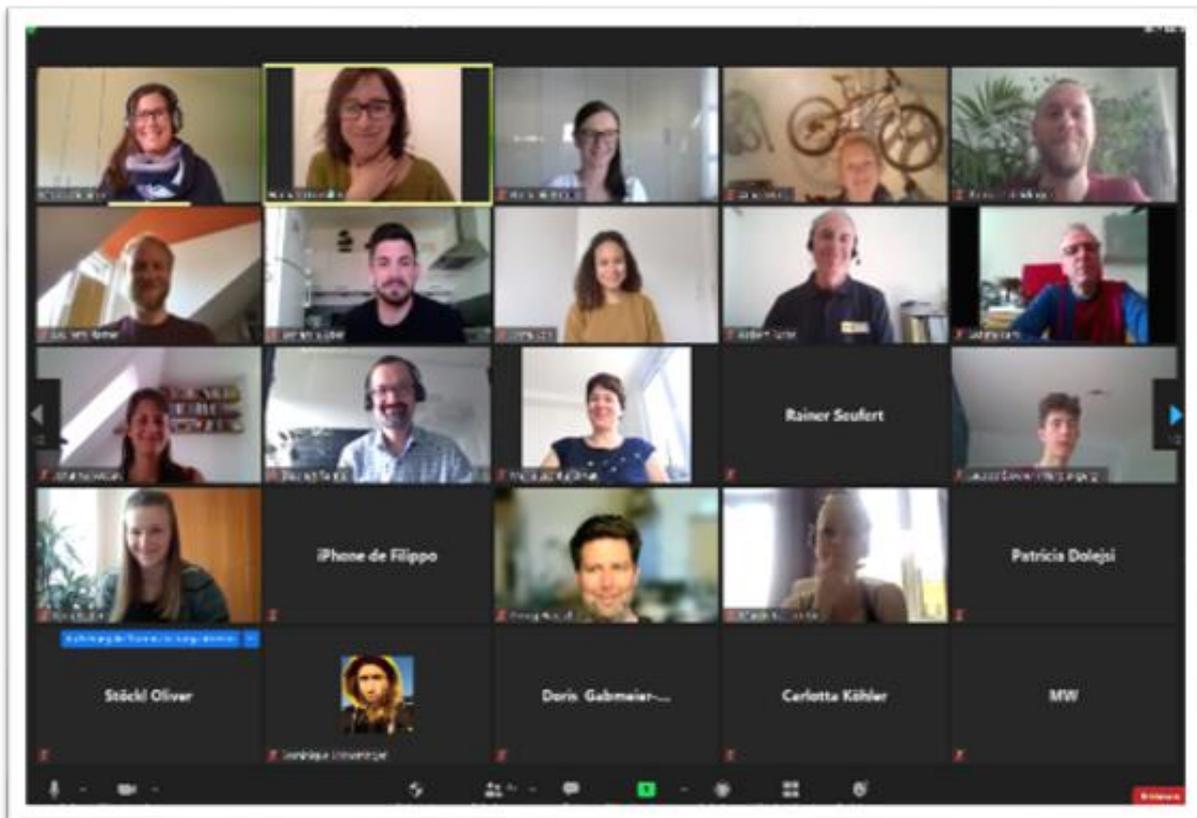
#### **Mobilitätsteam**

Um die am Projekt teilnehmenden Schulen bestmöglich zu vernetzen, wurden halbjährliche Treffen der Mobilitätsteams aller 4 Schulen umgesetzt. Das Team besteht aus Direktor\*in, Lehrkraft/ Koordinator\*in/Ansprechperson für Mobilität in der Schule, bis zu 2 Schul- bzw. Klassensprecher\*innen, sowie idealerweise auch Elternvertreter\*innen. Auch Bezirksvertreter\*innen wurden zu einem Treffen eingeladen. Insgesamt fanden 4 Mobilitätsteam-Treffen – aufgrund der Pandemie leider nur online – statt. Der Austausch bei den Mobilitätsteamtreffen war geprägt von Informationen über den Projektstand, Austausch über die Erfahrungen aus Sicht der verschiedenen Beteiligten, Diskussion umgesetzter und geplanter Projektmaßnahmen und Einbringen von Ideen und Vorschlägen für die weitere Zusammenarbeit.

Auch die Evaluation berichtete über ihre Aktivitäten, vorliegende Ergebnisse und Wahrnehmungen zum Projekt sowie Empfehlungen für das weitere Vorgehen.

Nachdem die ersten Treffen 2020 leider nicht stattfinden konnten, wurde nach Alternativen gesucht, um das Projekt trotz aller Umstände einer breiteren Zielgruppe vorstellen zu können. Als geeignetes Mittel wurde die Produktion eines Kurzvideos gewählt, das Ende April 2021 veröffentlicht wurde.

Insbesondere die Implementierung der Mobilitätskoordinator\*innen an den Schulen war ganz wichtig, um durchgängig eine Ansprechperson zu haben. Das Format der Mobilitätsteamtreffen eignete sich sehr gut, um kontinuierlich mit der Zielgruppe in Austausch zu bleiben und das Projekt voranzubringen. Leider war die Eltern- und Schüler\*innenbeteiligung sehr gering und nahm von Treffen zu Treffen ab. Dennoch waren bei drei der vier Treffen immer Vertreter\*innen aller 4 Schulen anwesend.



Als besonderes Beispiel kann die Vernetzung des Gymnasiums Maroltingergasse mit der Bezirksvertretung des 16. Bezirks herausgegriffen werden, die das Projekt zum Anlass nahm, um Radwegenetze im Bezirk und im Umfeld der Schule zu beleuchten und Hinweise und Vorschläge des schulischen Mobilitätskoordinators Mag. Andreas Hochmuth aufzugreifen. Erste schulische Infrastrukturen wurden mit der Errichtung von Rollerabstellplätzen in der Schule bereits umgesetzt (in Kooperation mit dem Elternverein), in Planung sind Fahrradabstellplätze.



### Unterrichtsmaterial

Die teilnehmenden Schulen wurden mit Mobilitätsmappen ausgestattet, in denen Infomaterialien zum Projektablauf für die teilnehmenden Klassen, Informationen für die Eltern sowie Informationen zu bereits bestehenden Angeboten an Lehrmaterialien, sowie Fortbildungsangebote für Lehrkräfte und Betreuungspersonal in Österreich bzw. Wien enthalten sind. Den Lehrkräften wurde angeboten, diese Mappen bei Bedarf um Materialien zu ergänzen, wenn es spezielle Wünsche zu Themen der Aktiven Mobilität gegeben hätte. Von den Lehrkräften wurde dieses Angebot nach Rückmeldung in der Fokusgruppendifkussion und in den Mobilitätsteamtreffen nur wenig angenommen, was vermutlich der schwierigen coronabedingten Kommunikationssituation geschuldet war. Festgehalten wurde jedoch auch, dass die Inhalte viel Anregung bieten und eine wichtige Ressource für die künftige Arbeit im Bereich des schulischen Mobilitätsmanagements wahrgenommen werden.



### Sensibilisierungs- und Rollerworkshops

In den Sensibilisierungs-Workshops wurden Schüler\*innen mit dem Konzept der Aktiven Mobilität vertraut gemacht, gemeinsame Ziele und Erwartungen geklärt, der Projektablauf besprochen und bereits erste Ideen und Eindrücke zur Förderung der Aktiven Mobilität an der eigenen Schule gesammelt. Die Schüler\*innen reflektierten ihr Mobilitätsverhalten, konnten aber auch gut zusammenfassen, was für eine aktive Mobilität für sie nötig ist.





Pro Klasse fand parallel zum Sensibilisierungsworkshop ein Roller-Workshop statt. Beinhaltet waren ein Erfahrungsaustausch und die Ziele und Erwartungen der Schüler\*innen. Danach wurden fahrtechnische Übungen im Schonraum und anschließend eine gemeinsame Ausfahrt im Schulumfeld durchgeführt. Diese Workshops kamen sehr gut an, sowohl bei Lehrkräften als auch bei Schüler\*innen. Natürlich war jeweils der praktische Teil im Vergleich zur Theorie besonders interessant. Die Workshops fanden im Mai 2021 statt. Die Schüler\*innen hatten hier vielfach Vorerfahrungen, für die meisten war es leicht erlernbar, manche Schüler\*innen meinten, dass es v.a. im Schonraum „zu einfach“ war. Herausgefordert waren die Schüler\*innen dann jedoch im Verkehrsraum, wo hohe Aufmerksamkeit gefordert war und Schüler\*innen klar wurde, wie bedeutsam das zuvor in der Theorie erworbene Wissen im Straßenverkehr ist. Insbesondere auf das „Führen von Gruppen“ waren sie stolz. Aus den Beobachtungen sowie dem Feedback der Schüler\*innen ist festzuhalten, dass die Schüler\*innen trotzdem sie das Rollerfahren anfänglich als leicht und einfach eingeschätzt haben, von diesem Workshop-Teil begeistert waren.



### Fahrradworkshops

Der Fahrradworkshop dauert 4 Stunden und fand für den Theorie- und Schonraum-Teil am Postsportplatz in Hernalts statt. Beim Workshop selbst wurde die jeweilige Klasse in zwei Gruppen geteilt. Diese absolvierten abwechselnd einen theoretischen und einen praktischen Workshop-Teil. Die „Praxisgruppe“ übte zunächst in Kleingruppen am Platz und war anschließend für ca. eine Stunde im Verkehrsraum unterwegs. Leih-Fahrräder und Helme wurden für alle Kursteilnehmenden kostenlos zur Verfügung gestellt. Diese Workshops fanden im Juni 2021 mit großem Erfolg statt – auch hier kam durchwegs positives Feedback.

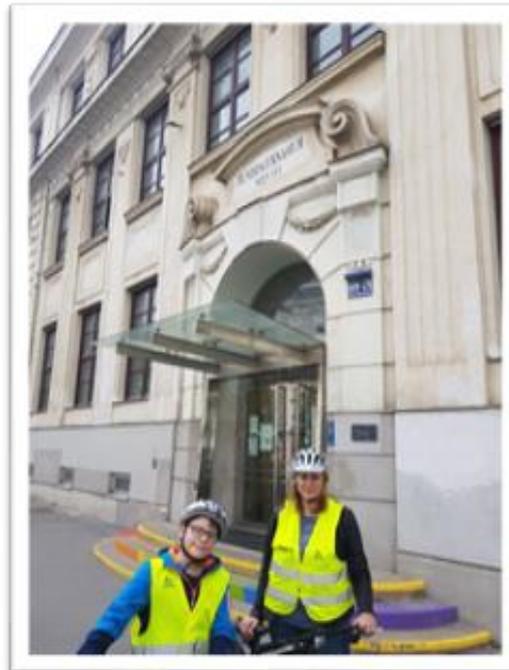
Hier zeigte sich, dass ein Großteil der Schüler\*innen zwar Radvorerfahrung hatte, aber insgesamt wenig Erfahrung aus Fahrten im städtischen Bereich mitbrachten. Dies zeigte sich insbesondere bei den Verkehrsfahrten. Zudem gab es einige komplette Anfänger\*innen unter den Schüler\*innen, die noch nie mit dem Rad gefahren waren. Es kann als besonders schönes Ergebnis gewertet werden, dass am Ende des Workshops alle Neuanhänger\*innen ein paar Runden fahren konnten. Großen Respekt gab es auch vor den Verkehrsfahrten. Gezeigt hat sich dabei auch, dass dabei die Angst der Schulen (Lehrkräfte,...) z.T. größer schien als jene der Schüler\*innen. Die beliebteste Aktivität beim Radfahrworkshop schien der Parkour zu sein. Insgesamt waren die Schüler\*innen sehr begeistert vom Radworkshop.



### Schulwegbegleitungen für Familien

Um Eltern als wichtige Instanzen für die aktive Schulwegmobilität ihrer Kinder von der Umsetzung zu überzeugen und Kinder in ihrem Tun zu bestärken, ist es hilfreich, mit Eltern und Kindern gemeinsam verschiedene Schulwegmöglichkeiten mit ihren Kindern vorab in einer gemeinsamen Fahrt mit Schulterblick zu üben.

Vier Eltern-Kind-Schulwegfahrten aus drei Schulen haben stattgefunden. Die Rückmeldungen der Eltern und Kinder dazu waren äußerst positiv. Pro Projektklasse wurden bis zu drei Schulwegbegleitungen für je zwei Familien gemeinsam angeboten. Leider wurde dieses Angebot trotz mehrmaliger Bewerbung mittels Elternbrief und persönlicher Vorstellung in den Klassen nur so selten in Anspruch genommen. Dabei verweisen die Daten aus den Eingangsfragebögen zum Mobilitätsverhalten der Schüler\*innen, dass nur 1% der Kinder mehrmals im Monat mit dem Rad zur Schule kommt und 13% der Schüler\*innen mehrmals pro Woche (9%) bzw. pro Monat (4%). Gleichzeitig waren zu Projektbeginn 51% der Eltern interessiert bzw. eher interessiert, dass sie im Rahmen von Schulwegbegleitungen den Schulweg mit ihrem Kind kennenlernen wollen. Zudem war 88% der Eltern sehr bzw. wichtig, dass ihre Kinder Rollerfahren können, der Wert beim Radfahren lag sogar noch höher bei 90%. Die Schulwegbegleitung fand im Schulumfeld des jeweiligen Schulstandorts statt. Gemeinsam fuhren die Familien mit Mobilitätsexpert\*innen die zuvor festgelegte Route zur Schule ab und besprachen potentiell gefährliche Stellen bzw. mögliche Alternativrouten. Das richtige Verhalten in einer derartigen Situation konnte dann gleich vor Ort geübt werden.



### **Mobilitäts-Cafès**

Eigentlich war geplant, im Anschluss an die Schulwegbegleitungen sogenannte Mobilitäts-Cafès zum Austausch der Eltern mit den Mobilitätsexpert\*innen anzubieten. Aufgrund der geringen Anzahl an Interessent\*innen wurden diese im Endeffekt nicht angeboten.

### **Mobilitätsbudget**

Den Schulen wurde ermöglicht, eigene Ideen und Initiativen zur aktiven Mobilität in der Schule oder im Schulumfeld umzusetzen. Dafür stand den Mobilitätsteams an den Schulen ein Budget von bis zu € 2.600,-- zur Verfügung. Die Einreichung erfolgte über die Ansprechperson der jeweiligen Schule, die auch Mitglied im Mobilitätsteam ist. Zur konkreten Ausarbeitung der Ideen für die Initiativen fanden Ideenwerkstätten im Zuge der Mobilitätsteam-Treffen statt. Der Ablauf zur Antragstellung wurde mehrmals im Mobilitätsteam vorgestellt. Seit April 2021 konnten Anträge eingereicht werden. Zwei Schulen haben diese Möglichkeit wahrgenommen und Freestyle-Scooter-Workshops bzw. Workshops „Das gesunde Rad“ mit externer Unterstützung durchgeführt. Die Verwendung ging eher schleppend vonstatten. Die letztlich gewählten, oben erwähnten Maßnahmen erwiesen sich dann allerdings als Highlights aus Sicht der Schüler\*innen und Lehrkräfte.

### **Finanzielle Unterstützung für Fortbildungen**

Die Lehrkräfte wurden eingeladen, an bereits bestehenden Fortbildungen zur aktiven Mobilität teilzunehmen. Dafür wurde in der Mobilitätsmappe ein Überblick über entsprechende Angebote zur Verfügung gestellt. Je nach Interesse und Möglichkeit der Lehrpersonen standen bis zu € 100,- pro Person zur Verfügung um finanziell bei der Absolvierung von Fortbildungen zu unterstützen. Die Teilnahme erwies sich ebenfalls als schwierig unter den gegebenen Rahmenbedingungen, da Lehrkräfte wenig Energie für zusätzliche Aktivitäten aufbringen konnten. Aber auch hier war die Rückmeldung jener Person, die an der Ausbildung zum Radfahrlehrer teilgenommen hatte, sehr positiv. Diese Ausbildung stellt auch einen wichtigen Beitrag zur nachhaltigen Verankerung der Maßnahmen an der Schule dar, die ggf. in weiterer Folge selbsttätig ohne externe Angebote diese umsetzen könnten.

### **Öffentlichkeitsarbeit**

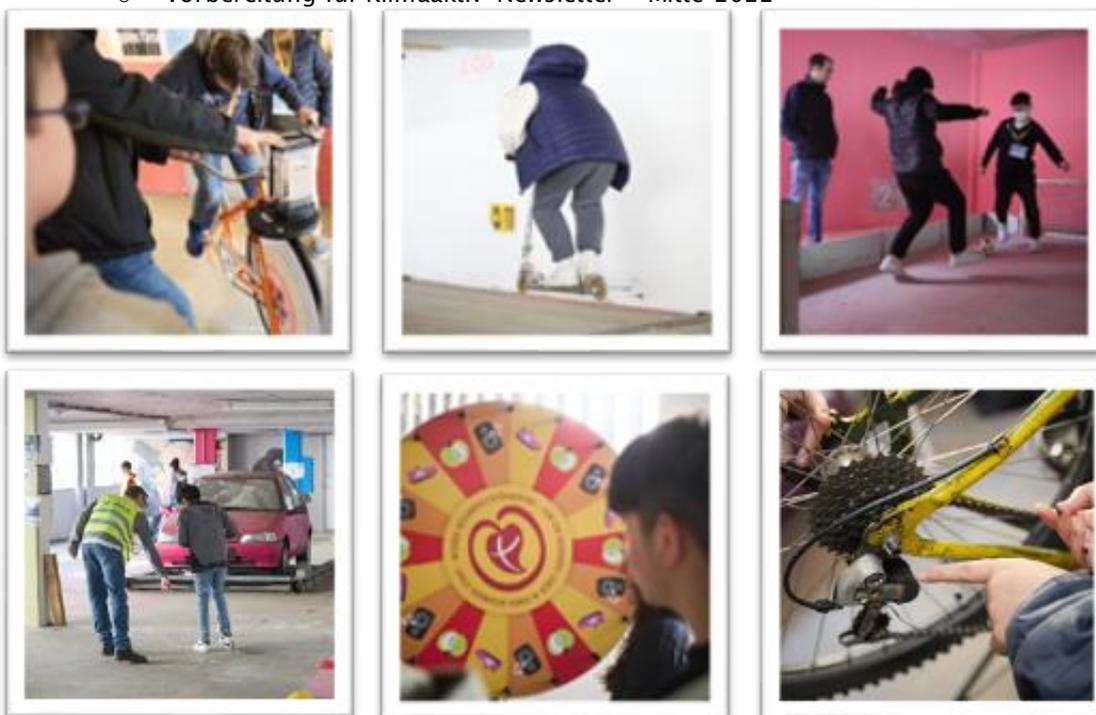
Das Projekt wird professionell durch die Abteilung für Öffentlichkeitsarbeit der Wiener Gesundheitsförderung unterstützt.

Erstellt wurden bisher: *Key Visual* / Projektlogo, Präsentationsvorlage und Briefvorlage, Plakate für die teilnehmenden Schulen und Klassen, Informationsbriefe für Lehrkräfte sowie eine Mobilitäts-Mappe mit relevanten Publikationen, sowie Unterrichtsmaterialien und Informationen zu Fortbildungen. Bislang wurde das Projekt über die Zeitschrift der WiG „Gesunde Stadt“, über die WiG-Website, und teilweise über Schul-Websites vorgestellt. Auch auf der Website [www.netzwerk-verkehrserziehung.at](http://www.netzwerk-verkehrserziehung.at) wurde das Projekt präsentiert.

Folgende Aktivitäten zur Bekanntmachung des Projekts wurden während der Projektlaufzeit umgesetzt (Beispiele dazu finden sich im Anhang):

- Erstellung Key Visual/Projektlogo
- Erstellung Präsentationsvorlage und Briefvorlage
- Präsentation des Projekts auf der WiG-Website – laufend
- Präsentation des Projekts auf den Schul-Websites der MS Währing Schopenhauerstraße und des Parhamergymnasiums
- Informations-Plakate für die teilnehmenden Schulen bzw. Klassen
- Informationsbriefe für Lehrkräfte
- Mobilitätsmappe sowie Fortbildungskatalog
- Projektvorstellung im WiG-Magazin „Gesunde Stadt“ im Februar 2020

- Projektvorstellung mittels Interview der Projektleiterin auf der Website [www.netzwerk-verkehrserziehung.at](http://www.netzwerk-verkehrserziehung.at): März 2021
- Frühjahr 2021: Dreh eines Films zum Projekt: Briefing & Angebotseinholung (Winter 2020/21), Drehbuch (Februar 2021), Making of Fotos (März 2021); Video <https://www.youtube.com/watch?v=2EVTY46rzjo> (Mai 2021)
- Einreichung des Projekts zum VCÖ-Mobilitätspreis (Juni 2020, Mai 2022)
- Fotos der Schulterblick Fahrradkurse (19.07.2021), Start- & Rollerworkshops (14.07.2021), Schulwegbegleitung (20.04.2022)
- Jänner-Februar 2022: Einladungen (zum Mobilitätsfest) für Schüler\*innen-Vertreter\*innen, Eltern-Vertreter\*innen, Lehrer\*innen, Direktor\*innen, Bezirkspolitiker\*innen
- Abstract und Präsentation für den Radgipfel 2022 (4.4. + 5.4.2022) sowie die Fußgänger\*innen-konferenz Korneuburg 2022 (6.+7.10.2022)
- Mobilitätsfest mit Bereitstellung von Stempelpässen, Beachflag, Beschilderung und Goodiebags sowie Fotos am 28.4.2022
- Erstellung des Mobilitätsleitfadens für alle Schüler\*innen (der Unterstufe) der teilnehmenden Schulen bis Juni 2022
- Social Media Posts: Facebook Post am 21.05.2021, 03.06.2022, 11.07.2022
- Presse bzw. Projektvorstellung:
  - o Shortcut „Gesunde Stadt“ (24.01.2020)
  - o Netzwerk Verkehrserziehung (19.01.2021)
  - o Wiener Bezirksblatt / Zentrum Ausgabe 15/2021 (20.09.2021)
  - o Heute.at (06.09.2021)
  - o GLONNABOT.at (06.09.2021)
  - o APA OTS (06.09.2021)
  - o Eurocomm-PR (07.09.2021)
  - o PA Versand über Presseverteiler (07.09.2021)
  - o Wiener Bezirkszeitung 16. & 17. (15.09.2021)
  - o Mein Wien (01.10.2021)
  - o Zoll+ (Juni 2022)
  - o Vorbereitung für Klimaaktiv Newsletter - Mitte 2022



### **Resümee zu den Projektaktivitäten**

Aus heutiger Sicht eignen sich insbesondere die Kursformate, wie Sensibilisierungs- und Rollerworkshops sowie Radworkshops, aber auch die Veranstaltung von Mobilitätsfesten gut für die Schulen. Das ist sicherlich darauf zurückzuführen, dass die Schulen hier auf vorgefertigte Konzepte zurückgreifen können und die Lehrkräfte nicht selbst (teils in ihrer Freizeit) aktiv werden müssen. Mobilitätsbudget und Fortbildungszuschuss waren offenbar eine zu große Hürde, um von allen Schulen in Anspruch genommen zu werden, bei gleichzeitig hoher Belastung im Schulalltag. Die Schulwegbegleitungen für die Familien sind leider weniger gut angenommen worden, als erwartet. Auch dies könnte auf die Pandemie zurückzuführen sein, aber auch auf mögliche Sprachbarrieren und damit verbundene Ängste bei den Eltern.

### **Projektgremien/-strukturen und die Rollenverteilung im Projekt**

Das Projekt wurde vom Projektteam, bestehend aus Projektleitung und Praktikant\*innen des Teams Gesunde Organisationen in der Wiener Gesundheitsförderung sowie vom Obmann bzw. Mitarbeiter\*innen des Umsetzungspartners Schulterblick operativ umgesetzt.

Unterstützt wurde das Team von Mitarbeiterinnen der Abteilung für Öffentlichkeitsarbeit der Wiener Gesundheitsförderung.

Begleitend wurde eine Controllinggruppe (Steuerungsgremium), u.a. zur internen Projektberatung eingerichtet. Diese bestand aus Projektleiterin, Abteilungsleiter\*in Team Gesunde Organisationen, kaufmännischer Leiter, stellvertretende Geschäftsführerin sowie Abteilungsleiterin Öffentlichkeitsarbeit.

Projektbegleitend wurde das Mobilitätsteam implementiert. Das Team besteht aus Direktor\*in, Lehrkraft/Koordinator\*in/Ansprechperson für Mobilität in der Schule, bis zu 2 Schul- bzw. Klassensprecher\*innen, sowie idealerweise auch Elternvertreter\*innen. Auch Bezirksvertreter\*innen wurden zu einem Treffen eingeladen.

### **Vernetzung/Austausch/Kooperationen**

Die Zeit der Pandemie (und auch schon davor) wurde intensiv genutzt, um über das Projekt hinauszudenken und über Synergien zu reden, um Austausch und Vernetzung zu fördern. Mit folgenden Personen bzw. Organisationen fanden einmalige bzw. teils auch regelmäßige Vernetzungsgespräche statt (aufgrund der Pandemie zumeist telefonisch):

- Austausch mit anderen Projekten der Aktiven Mobilität, FGÖ-Vernetzungstreffen
- Austausch mit dem Projekt MobiFit Burgenland
- BMNT (Martin Eder)
- Bezirksvorstehung im 17. Bezirk (Silvia Nossek)
- BMB (Sabine Bauer)
- Landesverband der Elternvereine Wiens (Elisabeth Fröhlich)
- Bildungsdirektion (Claudia Canaris)
- Projekt „Wir bewegen was“ (Gernot Antes)
- Mobilitätsagentur der Stadt Wien
- Klimabündnis, Ausbildung zur Mobilitätsbeauftragten – Projektvorstellung
- PH Eisenstadt und Klimabündnis, Weiterbildung „Mobilität im Unterricht“ – Projektvorstellung
- Kuratorium für Verkehrssicherheit
- VCÖ
- WiG-intern: Schlau sein – gesund essen, laufender Austausch mit Veronika Mayr bzw. Katharina Janecek

- WiG-intern: laufender Austausch mit Christoph Wall-Strasser, Bewegungsexperte
- WiG-intern: laufender Austausch mit Tina Svoboda, WieNGS-Netzwerk
- WiG-intern: laufender Austausch mit Katrin Friesenbichler, Jugendgesundheitskonferenzen
- WiG-intern: laufender Austausch mit weiteren Kolleg\*innen im Setting Schule

## 4. Evaluationskonzept

*Wenn Sie eine Evaluation beauftragt/umgesetzt haben, beschreiben Sie kurz*

- *welche Evaluationsform (Selbstevaluation/externe Evaluation) gewählt wurde und warum.*
- *das Evaluationskonzept (Fragestellungen, Methoden, Ablauf)*
- *wie sich die Evaluation aus Projektsicht bewährt hat:*
  - *Waren Fragestellung, Methoden und Art der Durchführung angemessen und hilfreich für die Steuerung und Umsetzung des Projektes?*
  - *Konnte die Evaluation beim Projektumsetzungsprozess unterstützen (z.B. wesentliche Informationen für Änderungsbedarf liefern)?*
  - *Konnte die Evaluation nützliche Befunde für die Zielerreichung und die Bewertung der Projektergebnisse liefern?*

### **Wahl und Begründung der Evaluationsform**

Als Evaluationsform wurde die externe Evaluationsform präferiert, da diese formal überprüft, inwiefern die Projektziele erreicht wurden und – soweit möglich – mit externem Fokus auf Prozesse blickt, literaturgestützt bzw. datenbasiert Empfehlungen für Optimierungen im gesamten Prozessverlauf mitdenkt und abschließend eine Gesamtbewertung vornimmt.

### **Evaluationskonzept aus Projektsicht (Fragen, Methoden, Ablauf)**

Die Fragestellungen der externen Evaluation wurden von den Projektzielen abgeleitet.

Daran angelehnt wurden adäquate Methoden überlegt, die die Evaluationsfragen mit einem Minimum an Methoden (aufgrund des sehr begrenzten Evaluationsbudgets) maximal abdecken konnten. Neben quantitativen Methoden (Vorher-Nachher-Fragebogenerhebung mit Schüler\*innen und Eltern) kamen zwei Fokusgruppendifkussionen mit den Mobilitätsteams der Projektschulen und dem Projektteam zur Umsetzung, um neben formalen Ergebnissen auch die Projektprozesse abbilden und Sicht- und Erklärungsweisen der beteiligten Personen zur Projektumsetzung und -wirkung einschätzen zu können.

Zudem waren Mitglieder des Evaluationsteams bei nahezu allen Projektaktivitäten teilnehmend beobachtend anwesend. Damit konnte es in den regelmäßig stattfindenden Projektteamsitzungen und Mobilitätsteamtreffen auf Basis vorliegender Daten seine „externe“ Sicht einbringen und Vorschläge für die Umsetzung laufend unterbreiten.

### **Waren Fragestellung, Methoden und Art der Durchführung angemessen und hilfreich für die Steuerung und Umsetzung des Projektes?**

Da die Fragestellungen, Methoden und die Art der Durchführung der externen Evaluation von den Projektzielen abgeleitet wurden, waren sie auch hilfreich für die Steuerung des Projekts.

Die Auswahl adäquater Evaluationsmethoden war auch geleitet von der Überlegung, die Evaluationsfragen mit einem Minimum an Methoden (aufgrund des sehr begrenzten Evaluationsbudgets) maximal abdecken zu können und die beteiligten Personengruppen damit nicht zu überfordern. Neben quantitativen Methoden (Vorher-Nachher-Fragebogenerhebung mit Schüler\*innen und Eltern) kamen zwei Fokusgruppendifkussionen mit den Mobilitätsteams der Projektschulen und dem Projektteam zur Umsetzung, um neben formalen Ergebnissen auch die Projektprozesse abbilden und Sicht- und Erklärungsweisen der beteiligten Personen zur Projektumsetzung und -wirkung einschätzen zu können.

**Konnte die Evaluation beim Projektumsetzungsprozess unterstützen (z. B. wesentliche Informationen für Änderungsbedarf liefern)?**

Aufgrund des guten Einblicks in den Projektverlauf konnte dieser bei regelmäßig stattfindenden Projekt- und Mobilitätsteammeetings systematisch reflektiert und Prozesse mitgesteuert werden. So konnten beispielsweise die Ergebnisse der Eingangserhebung (FB S, FB E t1), wonach einige Schüler\*innen gar nicht Radfahren können, Eltern nur wenig Zutrauen in die Radfahrkompetenzen ihrer Kinder haben und ein nicht geringer Teil der Eltern nicht interessiert bzw. unentschlossen für die Teilnahme an der Maßnahme Schulwegbegleitung (Angebot an Eltern und Schüler\*innen) ist, für Überlegungen zur Gestaltung von Radfahrworkshops und Elternarbeit genutzt werden.

Dieser kontinuierliche Rückmeldeprozess erfolgte bei den Projektteammeetings, in den Mobilitätsteam-treffen und in direktem Austausch mit dem Projektteam (Projektleitung WiG, Schulerblick) bzw. zusammengefasst in den Zwischen- und Controllingberichten.

**Konnte die Evaluation nützliche Befunde für die Zielerreichung und die Bewertung der Projektergebnisse liefern?**

Das Evaluationsteam überprüfte nicht nur, welche Ziele im Projekt in welchem Ausmaß erreicht werden konnten, sondern versuchte auch eine Bewertung vorzunehmen und Hinter-/ Gründe für die Erreichung literatur- und datengestützt durch die Sichtweisen der Beteiligten vorzunehmen. Daraus lassen sich learnings ableiten und Hinweise für Veränderungen und den Transfer in andere Projekte oder Settings ableiten.

So widmet sich ein eigenes Kapitel im Evaluationsbericht der Beschreibung und Einordnung der Besonderheiten der Projekteingangsphase. Diese war einerseits gekennzeichnet von zahlreichen coronabedingten Hemmnissen wie Schulschließungen, Kontakteinschränkungen und Verboten für schul-externe Personengruppen, die viele Unsicherheiten für den gesamten Projektverlauf und Verschiebungen bis zu einem Jahr nach sich zogen. Andererseits zeugt die Darstellung dieser Projektphase vom außergewöhnlichen Engagement des gesamten Projektteams und zeichnet nach, wie man in Projekten mit Unsicherheiten umgehen kann, Adaptierungen vornimmt, die weiteren Projektplayer an Board hält, neue Zeitpläne und Commitments aushandelt, um die Projektziele dennoch weitgehend erreichen zu können.

## 5. Projekt- und Evaluationsergebnisse

*Bitte stellen Sie die Projektergebnisse sowie die Ergebnisse der Reflexion/Selbstevaluation und/oder externen Evaluation ZUSAMMENFASSEND dar.*

*Stellen Sie insbesondere dar*

- welche Projektergebnisse vorliegen und welche Wirkungen mit dem Projekt erzielt werden konnten.*
- welche Projektergebnisse als positiv und welche als negativ zu bewerten sind bzw. welche davon geplant und ungeplant waren.*
- inwieweit bzw. mit welcher Strategie das Projekt zur Förderung gesundheitlicher Chancengerechtigkeit beigetragen hat und was sich in Hinblick darauf gut oder weniger gut bewährt hat.*
- welche Aktivitäten und Methoden sich insgesamt gut oder weniger gut bewährt haben.*
- inwieweit sich die Schwerpunktzielgruppen und Entscheidungsträger/innen im Projekt beteiligen konnten und welche Faktoren für die Beteiligung förderlich/hinderlich waren.*
- ob bzw. inwieweit die Projektziele erreicht werden konnten.*
- ob bzw. inwieweit die Zielgruppe(n) erreicht werden konnten.*
- ob aus jetziger Sicht im Zuge des Projektes etablierte Strukturen, Prozesse und Aktivitäten sowie erzielte Wirkungen weiterbestehen werden.*
- ob das Projekt auch an anderen Orten/in ähnlichen Settings umgesetzt werden kann (Transferierbarkeit) und wenn ja an welchen.*
- welche Maßnahmen zur Sicherung der Nachhaltigkeit aus jetziger Sicht erfolgversprechend scheinen.*

**Welche Projektergebnisse liegen vor und welche Wirkungen konnten mit dem Projekt erzielt werden, welche Projektergebnisse sind positiv, welche negativ zu bewerten bzw. welche davon waren geplant und ungeplant.**

Inwiefern die zentralen Projektziele 1 bis 6 erreicht werden konnten und Maßnahmen wirksam waren, wurde im Abschlussbericht der Evaluation entlang der formulierten Ziele (Kapitel 4.1) beschrieben. In Tabelle 2 wird eine Einschätzung der Projektmaßnahmen mit Blick auf Zielerreichung, Feedback, Effektivität und Transferierbarkeit vorgenommen.

Positiv zu bewerten ist, dass nahezu alle Projektmaßnahmen sorgfältig geplant, im Rahmen der Möglichkeiten umgesetzt und ein Großteil der Ziele erreicht werden konnte(n),

- wie jene der Bewegungsförderung der Schüler\*innen durch eine aktive Form des Schulwegs, wonach sich der Anteil an Schüler\*innen, die mit dem Tretroller bzw. mit dem Rad zur Schule kommen, erhöht hat (Ziel 1) und (alltags-)mobilitätsspezifische Kompetenzen sowie das Wissen über die Bedeutung aktiver Mobilität gestärkt wurden (Ziel 2).
- Im Projekt konnten durch die Vernetzung der Projektbeteiligten nachhaltige Kontakte aufgebaut werden (Ziel 5) und nachhaltig im Setting Schule verfügbare Materialien entwickelt und zur Verfügung gestellt werden (Ziel 6).

Konkrete Prozesse der Attraktivierung des Schulwegs bzw. im schulischen Umfeld konnten zumindest an einzelnen Schulen mit ersten Maßnahmen gestartet werden (Ziel 6), wie z.B. die Errichtung von Abstellflächen bzw. Reparatereinrichtungen.

Herausfordernd war die Zielerreichung in jenen Bereichen, wo die besonderen Rahmenbedingungen der Corona-Einschränkungen im Setting Schule wirksam waren,

- wie der Erreichbarkeit der Eltern, um sie noch gezielter in ihrem Vertrauen in ihre Kinder, den Schulweg eigenständig und bewegungsreich zu bewältigen zu bestärken (Ziel 3) und
- im Austausch mit dem gesamten Lehrkollegium und Betreuungsteam, um sie als Mobilitäts-multiplikator\*innen zu bestärken (Ziel 4).

**Inwieweit bzw. mit welcher Strategie hat das Projekt zur Förderung gesundheitlicher Chancengerechtigkeit beigetragen und was hat sich in Hinblick darauf gut oder weniger gut bewährt.**

Indem das Projekt im Setting Schule angesetzt war, wird der Förderung gesundheitlicher Chancengleichheit auf mehreren Ebenen Rechnung getragen mit dem Anliegen, Schüler\*innen unabhängig von Geschlecht, sozialem Hintergrund, Bildungshintergrund, Herkunft/Sprache, Religion, Nicht-/Behinderung etc. einzubinden und im Projekt anzusprechen.

Um zur gesundheitlichen Chancengleichheit konkret beizutragen, wurden folgende Strategien eingesetzt:

- Einbindung verschiedener Schulformen wie Gymnasien und Mittelschulen
- Überlegungen bei der Planung, welche Vorerfahrungen Schüler\*innen mitbringen, worauf diese zurückzuführen sind und welche Rahmenbedingungen für eine Teilnahme nötig sind bzw. inwieweit die Projektmaßnahmen ggf. besondere Ein- oder (Selbst-)Ausschlussmechanismen in sich bergen
- Umsetzungsstrategien, die die Schüler\*innen bestärken und (Selbst-)Exklusionsprozesse eingrenzen durch Ent-/Nicht-/Dramatisierung von Differenzen, wie z. B. pauschale Stereotypisierungen vermeiden, aber Vorerfahrungen in Umsetzung berücksichtigen (z. B. Mädchen beim Reparaturworkshop, muslimische Mädchen beim Radfahren, ...) und zum Mitmachen bestärken (gelungene Beispiele beim Mobilitätsfest: Mädchen erfahren sich als kompetente Mechanikerinnen bei der Radreparatur, behinderte Schüler\*innen nehmen an Bewegungsstationen teil, ukrainischer Schüler beteiligt sich an Gruppenaktivitäten).

**Welche Aktivitäten und Methoden haben sich insgesamt gut/weniger gut bewährt.**

Insgesamt haben sich die Aktivitäten und Methoden im Projekt gut bewährt. Sie wären allesamt prinzipiell gut geeignet, die intendierten Ziele zu erreichen.

Angesichts der coronabedingten Rahmenbedingungen waren vor allem jene Maßnahmen schwieriger umsetzbar, die mit „zusätzlicher“ Kommunikation oder Aufwand verbunden waren, wie z.B. Austausch und Aushandlungen im Lehrkollegium, Initiieren von zusätzlichen Aktivitäten und Terminen, Austausch mit den Eltern durch die Lehrkräfte, etc.), was Auswirkungen wie Elterneinbindung im Projekt, Austausch über das Projekt und Beteiligung weiterer Lehrkräfte als Multiplikator\*innen, Initiieren von Infrastrukturentwicklungen im schulischen Umfeld oder das Mobilitätscafé hatte.

**Inwieweit konnten sich die Schwerpunktzielgruppen und Entscheidungsträger\*innen im Projekt beteiligen und welche Faktoren für die Beteiligung waren förderlich/hinderlich.**

Das Projekt Radeln & Rollern bot insgesamt gute Beteiligungsmöglichkeiten für die verschiedenen Schwerpunktzielgruppen.

Die *Schüler\*innen* waren zunächst an den für sie geplanten Maßnahmen beteiligt, wie Einstiegs-/Sensibilisierungsworkshops, Roller- und Fahrradworkshops, Schulwegbegleitungen und Mobilitätsfest. Eingebunden waren sie in Form von Schüler\*innenvertretungen auch in den Mobilitätsteams der Schulen sowie den schulübergreifenden Mobilitätsteamtreffen, wo Informationen ausgetauscht, Projekterfahrungen reflektiert und Ideen und Empfehlungen für die Umsetzung der weiteren Schritte eingebracht werden konnten.

Eine zentrale Rolle im Projekt hatten die *Mobilitätskoordinatoren* an den Schulen, da sie als wichtige Schnittstelle zwischen der Schule und dem Projekt fungierten. Im Projekt standen sie in engem Austausch mit der Projektleitung und dem Projektteam sowohl direkt als auch bei den schulübergreifenden

Mobilitätsteamtreffen. Gleichzeitig war es ihre Aufgabe, die Projektmaßnahmen an den Schulen zu koordinieren, den Austausch im *Lehrendenkollegium* zu initiieren und Informationen weiterzugeben, Mobilitätsteams einzurichten und für Aus- und Fortbildungen zu motivieren, gemeinsame Entscheidungen für die Verwendung des schulweise bereitgestellten Mobilitätsbudgets zu treffen sowie weitere Maßnahmen wie Vernetzung, Schulumfeldattraktivierung anzubahnen und nachhaltige Strukturen zu verankern.

*Entscheidungsträger\*innen* wie WiG und FGÖ waren v. a. über den direkten Austausch mit der Projektleitung, durch die Mobilitätsteamtreffen sowie die Projektspezifischen Veranstaltungen in das Projekt eingebunden und beteiligt.

Die Einbindung der *Bezirksvertretungen* in die Mobilitätsteamtreffen war vor allem auch für die Vernetzung mit den Schulen und der Anbahnung nachhaltiger Infrastrukturen von Bedeutung, um langfristig die Rahmenbedingungen und Verhältnisse für aktive Mobilität zu optimieren.

Weitere Entscheidungsträger\*innen aus *Gesundheit, Bewegung, Mobilität oder Bildung* oder vergleichbaren ähnlichen Projekten konnten in direkten Kontakten mit Mitgliedern des Projektteams, bei Projektpräsentationen oder anderen eingebunden werden (z. B. Überlegungen hinsichtlich Fortbildungsangebote, Implementierung aktiver Mobilität in deren Aktivitäten, etc.).

#### **Inwieweit konnten die Projektziele erreicht werden und ob bzw. inwieweit die Zielgruppe(n) erreicht werden konnten.**

Die Projektziele wurden angesichts bzw. trotz der schwierigen Rahmenbedingungen weitgehend alle erreicht und gut auf die Zielgruppen abgestimmt. Einschränkungen bei der Zielerreichung waren vor allem den Rahmenbedingungen geschuldet (Kontaktbeschränkungen, Testungen, schulfremde Personen, Elterneinbindung via Schule, ...). Umso erfreulicher waren daher die Ergebnisse, dass die Projektmaßnahmen zur Mobilitätsförderung bei der zentralen *Zielgruppe der Schüler\*innen* wirksam waren, indem

- die Bewegung der teilnehmenden Schüler\*innen durch eine aktive Form des Schulweges gefördert werden konnte (Ziel 1) und sich die Anteile an Schüler\*innen, die mit dem Tretroller bzw. mit dem Rad zur Schule kommen, erhöht haben
- und deren (alltags-)mobilitätsspezifischen Kompetenzen sowie das Wissen über die Bedeutung aktiver Mobilität unterstützt werden konnten (Ziel 2).

Herausfordernd waren erwartungsgemäß jene Maßnahmen in der Umsetzung, die von Kontakten im Lehrkollegium bzw. mit den Eltern direkt abhängig waren. Dies betraf Projektmaßnahmen ebenso wie die Durchführung der Evaluation. Da Eltern und Obsorgeberechtigte eine zentrale Instanz dafür sind, ob Schüler\*innen aktiv mobil mit Roller oder Rad den Schulweg zurücklegen, wäre ein hohes Commitment der Eltern zu aktiver Mobilität ihrer Kinder wichtig. Obwohl den Eltern die Wirkungen aktiver Mobilität durchaus bewusst waren,

- konnte das Vertrauen der Eltern in die Kompetenz ihrer Kinder, den Schulweg eigenständig und bewegungsreich zu bewältigen (Ziel 3), zwar beim Rollerfahren gestärkt werden, beim Radfahren bleiben sie aber weitgehend skeptisch und vermischen sichere Rahmenbedingungen und Radwege. Sie konnten auch nur begrenzt für die an und für sich tollen Angebote der Schulwegbegleitungen und der Mobilitätscafés angesprochen und gewonnen werden.

Auch die hohe Belastung der Lehrkräfte durch die coronabedingten Rahmenbedingungen beeinflusste die Zielerreichung im Projekt ausgewirkt. Zur Bestärkung von Lehrenden als Mobilitätsmultiplikator\*innen (Ziel 4) wurden

- (unter anderen Umständen Erfolg versprechende) Projektmaßnahmen angeregt und angeboten, es fehlte dem Gros der Lehrkräfte jedoch die Energie für eine Beteiligung an den Projektaktivitäten, Fortbildungen, am gemeinsamen Entwickeln von Ideen für das Mobilitätsbudget und die Infrastruktur sowie für den Austausch mit den Eltern. Die Lehrkräfte schätzen das Projekt und die aufbereiteten Materialien als hilfreich ein, waren aber froh, wenn die Koordinatoren die Zusatzarbeit übernehmen.

Trotz der Rahmenbedingungen konnten Kontakte und Vernetzungen aufgebaut werden (Ziel 5),

- indem sich bei Mobilitätsteamtreffen die Akteur\*innen aus den verschiedenen Schulen, dem Bezirk, der aktiven Mobilität, der Gesundheit und dem Klimaschutz austauschen und Ideen entwickeln konnten. Die Mobilitätsteamtreffen waren selbst in digitaler Form sehr unterstützend. Präsenzformate bzw. ergänzende Mobilitätscafés wären unter „Normalumständen“ sicher eine weitere Bereicherung zur Vernetzungsgelegenheit mit Eltern gewesen.
- Die Sichtbarkeit konnte durch eine gute Pressearbeit, das Projektvideo sowie durch Auftritte in sozialen Netzwerken gut unterstützt werden.

Die auf der Verhältnisebene angesiedelten Projektmaßnahmen waren prinzipiell gut geeignet, die aktive (Schulweg-)Mobilität von Schüler\*innen zu erhöhen, indem Prozesse zur Attraktivierung des Schulwegs angestoßen und unterstützende Materialien nachhaltig im Setting zur Verfügung stehen (Ziel 6).

- Während qualitativ hochwertige Materialien für Schulen und Lehrkräfte entwickelt und bereitgestellt wurden (Mobilitätsmappen, Mobilitätsleitfaden, ...), war die breite Beteiligung des Lehrkollegiums am Projekt und bei Planung und Gestaltung des Schulumfelds nur ansatzweise gelungen.
- Maßnahmen zur Attraktivierung der Schulwege und die Bereitstellung von Infrastruktur konnten dennoch an vereinzelt Schulen in Gang gesetzt werden, waren aber v. a. dem besonderen Engagement des Mobilitätskoordinators zu verdanken (Rollerabstellplätze eingerichtet, Radabstellplätze bis Jahresende geplant). Gerade durch den positiven Austausch mit Bezirksvertretungen konnten weitere Ideen zumindest ausgetauscht und Folgeschritte angebahnt werden.

**Ob aus jetziger Sicht im Zuge des Projektes etablierte Strukturen, Prozesse und Aktivitäten sowie erzielte Wirkungen weiterbestehen werden.**

*Strukturen:*

Eine Grundvoraussetzung für die nachhaltige Verankerung des Themas in schulischen Settings ist, dass die Direktor\*innen sehr vom Projekt überzeugt waren und sind und dem Projektthema sehr positiv gegenüberstehen.

Die Verankerung von Mobilitätskoordinator\*innen und Mobilitätsteams erhöht die Wahrscheinlichkeit, dass das Thema aktive Mobilität und die im Projekt erzielten Wirkungen auch weiterhin an Schulen verankert bleiben. Gesichert wird die Nachhaltigkeit auch durch die Einbettung von aktiver Mobilität und Mobilitätsmanagement in andere Konzepte, wie jenes schulischer Klimaschutzstrategien und die Benennung von Klimaschutzbeauftragten (Beispiel Schopenhauergasse), in denen die Themen weiterbearbeitet werden.

Auch das Wissen um und die Teilnahme an Fortbildungsangeboten für Lehrkräfte, wie z.B. die Radfahrlehrerausbildung, unterstützt nachhaltige Prozesse an den Schulen.

Es sind aber auch die im Projekt bereits geschaffenen bzw. angebahnten Infrastrukturänderungen, wie z.B. Abstellplätze für Roller und Räder, die nachhaltig auf struktureller Ebene die aktive Mobilität an Schulen unterstützen.

Als erfolgreich hat sich die Einbettung des Projekts Radeln & Rollern in den Gesamtcall „Aktive Mobilität“ erwiesen, da damit Vernetzungen intensiviert werden konnten, wie jene mit der Mobilitätsagentur,

dem VCÖ und anderen Playern im Feld, sodass letztlich eine Fortführung und Weiterfinanzierung des Projekts mit Unterstützung der Mobilitätsagentur möglich sein wird.

*Prozesse:*

Nachhaltig wirksam sind auch die im Projekt angebahnten Arbeitsprozesse und Informationsflüsse sowie die aufgebauten Kooperationen und Vernetzungen. Innerhalb des Schulkollegiums sind die Informationsflüsse jedoch noch ausbaubar, da beispielsweise in den Mobilitätsteams kaum bekannt ist, inwieweit das restliche Kollegium die im Projekt entwickelten Materialien kennt. Als aussichtsreich für nachhaltige Prozesse haben sich auch die Kontakte zu den Bezirksvertretungen erwiesen. Schulen können als wichtige öffentliche Orte der Mobilität inszeniert und für Infrastrukturmaßnahmen wie Radwegenetze, öffentliche Service- und Reparaturstellen etc. besser in den Fokus von Planungen gerückt werden (z.B. Maroltingergasse – 16. Bezirk).

Sehr positiv wird von allen Schulen auch die Kooperation mit Schulerblick wahrgenommen, denn „Dafür braucht es Koordinationspartner, weil man das nur als Schule gar nicht schaffen könnte. Deswegen finde es ganz gut, dass es auch Externe gibt, die sich mit dem Thema befassen, Radeln und Rollern.“ (FG DL: Schopenhauer)

*Aktivitäten:*

Aus den Fokusgruppengesprächen ging der Wunsch hervor, dass die in den Schulen durchgeführten Projektmaßnahmen, wie Sensibilisierung für Mobilitätsfragen, Schulumfeldanalysen, Roller- und Radfahrerschulen, Mobilitätsworkshops als fixe Aktivitäten an den Schulen verankert werden sollen, weil sie als zentrale Bestandteile eines schulischen Mobilitätsmanagements gesehen werden und geplant wird, diese auch weiterhin anzubieten und einzusetzen. Die von Lehrkräften im Projekt noch wenig angenommene Radfahrlehrer\*innenausbildung wäre hier jedoch ein wichtiger Garant, dass diese Aktivitäten auch schulintern angeboten und umgesetzt werden könnten. Überlegungen an den Schulen, dass mehr Lehrkräfte diese Schulung machen, wären wichtige Empfehlungen aus Sicht der Evaluation.

**Ob das Projekt auch an anderen Orten/in ähnlichen Settings umgesetzt werden kann (Transferierbarkeit)**

Die Projektmaßnahmen wurden von Expert\*innen aus Theorie und Praxis der aktiven Mobilität und Gesundheitsförderung geplant und wurden z. T. in Studien erprobt. Die Maßnahmen sind nicht nur auf andere Schulen übertragbar, sondern auch in anderen Settings wie anderen Bildungssettings sowie der Kinder- und Jugendarbeit einsetzbar.

**Welche Maßnahmen zur Sicherung der Nachhaltigkeit aus jetziger Sicht Erfolg versprechend scheinen.**

In Anlehnung an obigen Ausführungen zur Frage zur Einschätzung des Weiterbestands etablierter Strukturen, Prozesse und Aktivitäten scheinen folgende Maßnahmen erfolgsversprechend zu sein:

Auf der Strukturebene:

- Als zentrale Maßnahme dabei wird die Einrichtung von Mobilitätsteams und Mobilitätskoordinator\*innen an den Schulen gesehen, die für das Thema aktive Mobilität verantwortlich bleiben und die in Gang gesetzten Prozesse und Aktivitäten weiterhin koordinieren. Damit ist auch eine Struktur mit Verantwortlichkeit für die Umsetzung weiterer Prozesse und Aktivitäten geschaffen. Dies entspricht auch dem Anliegen der WiG, wonach partizipativ agierende Mobilitätsteams eine zentrale Bedeutung für nachhaltige Prozesse haben: „Mobilitätsteams aus pädagogischem Personal, Eltern- und Schüler\*innenvertretung und unterstützende Materialien für Lehrkräfte sorgen für die Nachhaltigkeit der Inhalte“ (Website WiG). Gerade die

Elternarbeit müsste aus Sicht der Evaluation noch stärker ausgebaut werden, da diese ein wichtiger Faktor dafür sind, ob deren Kinder aktiver zur Schule kommen (dürfen).

- Erfolgreich war auch die Vernetzung mit relevanten Playern, die eventuelle Weiterfinanzierungen ermöglichen können (Kooperation Projektleitung mit Mobilitätsagentur).

Auf der Ebene der Prozesse und Aktivitäten:

- Weiterbestand und fixe Verankerung der Maßnahmen für die Schüler\*innen, da darüber langfristig aktive Mobilitätskompetenzen aufgebaut werden. Das im Projekt erworbene Know How der Schüler\*innen kann in Mobilitätsleitfäden nachgelesen und vertieft werden, die für alle Schüler\*innen der Sekundarstufe 1 der Projektschulen bereitgestellt wurde.
- Ausbildung von Radfahrlehrer\*innen an den Schulen, die die Maßnahmen für die Schüler\*innen auch schulintern durchführen können.
- Bereitstellung von Materialien zur Implementierung von Mobilitätskonzepten und -managements und zur Vernetzung mit relevanten Netzwerkpartner\*innen.
- Vernetzung mit relevanten Partnern (wie z. B. Bezirksvertretungen) zur Anbahnung und Umsetzung wichtiger Infrastrukturprojekte (Radwege, schulische Abstellflächen und Serviceeinrichtungen etc.), die es ihnen ermöglichen Schulwege aktiv zu bewältigen und darüber.

Die folgende Tabelle stellt die Projektmaßnahmen aus Radeln & Rollern im Überblick hinsichtlich ihrer Zielerreichung, Zielgruppenfokussierung, Bewertung, Effektivität und Transferierbarkeit dar.

Tabelle 1 Zusammenfassende Bewertung der Projektmaßnahmen hinsichtlich Zielerreichung, Feedback, Effektivität und Transfer

Ziele <sup>1</sup>	Zielgruppe	Maßnahme	Feedback <sup>2</sup>	Transfer / Effektivität
Maßnahmen für Schüler*innen (z.T. Eltern)				
✓	Schüler*innen	Einstieg: Sensibilisierung & Schulumfeldanalyse	😊	✓
✓	Schüler*innen	Rollerworkshop – Theorie und Praxis im Schon-/Verkehrsraum	😊	✓
✓	Schüler*innen	Radfahrkurse – Theorie und Praxis im Schon-/Verkehrsraum	😊	✓
✓ ~	Eltern, Schüler*innen	Schulwegbegleitungen	😊	✓
✓	Schüler*innen	Mobilitätsfest Garage Grande	😊	✓
✓	Schüler*innen	Spezialworkshops (aus Mobilitätsbudget): WS Freestyle-Scooter; WS Das gesunde Rad	😊	✓
✓	Schüler*innen	Mobilitätsleitfaden	😊	✓
Maßnahmen für Lehrkräfte und Schulen				
✓ ~	Lehrkräfte	Mobilitätsmappe & Unterrichtsmaterialien	wenig bekannt	✓
✓ ~	Schulen	Mobilitätsbudget für schulische Aktivitäten (WS Freestyle-Scooter, WS Das gesunde Rad)	😊	✓
✓	Lehrkräfte	Fortbildungskatalog		✓
~ -	Lehrkräfte	Radfahrlehrerausbildung	😊	✓
Maßnahmen zur Vernetzung				
✓	Mobilitätsteams (Schüler*innen, Lehrkräfte, Eltern, Netzwerkpartner, Bezirk, Projektteam)	Mobilitätsteamtreffen (digital)	😊	✓
-	Mobilitätsteams Eltern	Mobilitäts-Cafe (nicht umgesetzt)		✓
Maßnahmen zur Bekanntmachung des Projekts				
✓	Öffentlichkeit	Video	😊	✓
✓		Presse	😊	✓
✓		Websites	😊	✓
✓		Facebook & Instagram	😊	✓

<sup>1</sup> Zielerreichung: ✓ Maßnahmen umgesetzt und Ziele erreicht, ~ Ziele nur tw. erreicht; - Ziele nicht erreicht.

<sup>2</sup> Feedback der Teilnehmenden über die Maßnahmen: 😊 sehr positiv; 😐 mittel/neutral; ☹ schlechtes Feedback.

## 6. Zentrale Lernerfahrungen und Empfehlungen

*Beschreiben Sie kurz*

- *die wesentlichen förderlichen und hinderlichen Faktoren für die Erreichung der Projektziele.*
- *für andere möglicherweise hilfreiche zentrale Lernerfahrungen und Empfehlungen.*
- *was Sie wieder gleich oder auch anders machen würden, wenn Sie ein solches Projekt neu starten würden.*

### **Wesentliche förderliche Faktoren für die Erreichung der Projektziele**

- Sehr förderlich war sicher die Ausdauer, Flexibilität und Kompetenz des Projektteams, insbesondere des Vereins Schulterblick, dessen Mitarbeiter\*innen immer wieder Termine verschieben mussten, Lehrkräften hinterher sein mussten und Schüler\*innen zu begeistern wussten. Durch dieses Engagement konnten letztlich die Projektziele gut erreicht und nahezu alle Projektaktivitäten während der Projektlaufzeit umgesetzt werden.
- Das Projektkonzept war profund und gut ausgearbeitet und basierte, wie oben beschrieben, auf wissenschaftlichen Grundlagen.
- An den Schulen wurden Mobilitätskoordinatoren implementiert, die mit hohem Engagement und persönlichem Interesse sowie großer Ausdauer das Projekt begleitet haben und stets als Ansprechpartner für die Projektleitung sowie Schulterblick und Uni Wien zur Verfügung standen.
- Angesichts der derzeitigen Situation im Bereich Umweltschutz und Klima sind die Themen Radfahren und Rollerfahren sehr aktuell und waren gut anschlussfähig bei den Zielgruppen.
- Die Aktivitäten wie Start- und Rollerworkshops, Radfahrkurse, Schulwegbegleitungen sowie das Mobilitätsfest waren für die Schüler\*innen sehr interessant. Insbesondere während der langen Zeit der Pandemie waren gemeinschaftsbildende Aktivitäten sehr wichtig für das soziale Klassengefüge und wurden sehr gut angenommen. Außerdem waren die Inhalte sehr relevant für den Alltag, für den täglichen Schulweg.
- Ganz wichtig waren sicherlich auch die verschiedenen Vernetzungsaktivitäten. Insbesondere der regelmäßige Austausch mit der Mobilitätsagentur hat dazu geführt, dass nun voraussichtlich ein Folgeprojekt mit dieser für Mobilität sehr wichtigen Stelle der Stadt Wien umgesetzt werden kann. Auch die Vernetzung zu Bezirkspolitiker\*innen und Elternvereinen konnte nachhaltig wirken und teilweise Infrastruktur-Anschaffungen bzw. Verbesserungen im Schulumfeld ermöglichen.

### **Wesentliche hinderliche Faktoren für die Erreichung der Projektziele**

- Schwierig waren jedenfalls die pandemiebedingten Rahmenbedingungen, die insbesondere die (persönliche) Kommunikation erschwerten sowie eine Laufzeitverlängerung, aber auch zeitliche Verschiebungen im Projektablauf notwendig machten.
- Die aufgrund der Corona-Pandemie verlängerte Projektlaufzeit führte dazu, dass einige der Aktivitäten wie bspw. Schulwegbegleitungen und Mobilitätscafés nicht unmittelbar nach den Workshops und Kursen stattfinden konnten und dadurch zeitlich entzerrt wurden. Daher war es schwierig, das Interesse der Eltern kontinuierlich zu halten.
- Aufgrund der Pandemie und damit einhergehend begrenzten personellen und Zeit-Ressourcen mussten zwei Schulen die Teilnahme am Projekt leider absagen. Die Suche nach neuen Standorten wiederum erforderte einen erhöhten Einsatz im Projektteam, sowohl für die Suche an sich, als auch für die Projektvorstellung und -einführung.

- Die Lehrkräfte hatten leider sehr wenig Zeit und Energie für zusätzliche Maßnahmen, Austausch im Kollegium und Nutzung der Lehrmaterialien, Fortbildungsangebote bzw. des Mobilitätsbudgets
- Insbesondere der Kontakt zu den Eltern gestaltete sich sehr herausfordernd. Die Angebote mit direkter Elternbeteiligung wie Schulwegbegleitungen bzw. Teilnahme an den Mobilitätsteams wurden leider nur sehr spärlich angenommen. Teilweise lag dies sicherlich auch an fehlenden Zeitressourcen, aber möglicherweise auch an der Angst vor sprachlichen Problemen.

### **Hilfreiche zentrale Lernerfahrungen und Empfehlungen**

- In unserem Projekt konnten nahezu alle geplanten Projektmaßnahmen, obwohl teilweise mit Zeitverzögerung, umgesetzt werden. Es ist erstaunlich, dass trotz der coronabedingt schwierigen Rahmenbedingungen im Setting Schule ein Großteil der Ziele dennoch erreicht werden und zumindest angebahnt werden konnte. Auch das Finden von zwei neuen Projektschulen ist gut gelungen. Dies liegt am hohen Engagement des gesamten Projektteams, gut vernetzter Projektpartner\*innen und hochengagierten Lehrkräften, denen das Thema ein derart großes Anliegen war, das Projekt selbst unter ungünstigen Rahmenbedingungen mitzutragen.
- Das Commitment der Schulen kann durch externe Rahmenbedingungen (wie Corona) beeinträchtigt sein.
- Eltern und Lehrkräfte sind meistens sehr überlastet. Wenn der Zusatzaufwand möglichst geringgehalten wird und auf fertig geschnürte Pakete zurückgegriffen werden kann, erhöht dies die Wahrscheinlichkeit der Teilnahme.
- Die Einrichtung von Mobilitätsteams und Abhaltung von Mobilitätsteamtreffen (leider online) waren sehr wertvoll, um das Thema an der Schule sichtbar zu machen und zu „leben“ bzw. auch um die Vernetzung in den Schulen, zwischen den Schulen aber auch zu Akteur\*innen der Bezirkspolitik zu fördern. Wenn es die Gegebenheiten zulassen, wären vermutlich persönliche Treffen den online-Meetings vorzuziehen, um bessere Beziehungen aufzubauen bzw. größere Verbindlichkeit zu schaffen.
- Die Workshops, wie Rad- und Rollerworkshops, aber auch Reparatur- und Freestyle-Scooter-Workshops im Rahmen des Mobilitätsbudgets, ebenso wie das Mobilitätsfest wurden sehr positiv angenommen.
- Zeitlich sollte darauf geachtet werden, dass zwischen den einzelnen Maßnahmen nicht zu viel Zeit vergeht, um das Projekt präsent zu halten und Kontinuität zu gewährleisten sowie das Interesse aufrecht zu halten.
- Finanzielle Anreize für selbst gewählte schulische Aktivitäten im Sinne der Partizipation scheinen sinnvoll, eine hohe Unterstützung und einfache Ausgestaltung der Förder- und Abrechnungsunterlagen ist jedoch essenziell, wie auch eine häufige Wiederholung zu und regelmäßiges „Ins-Bewusstsein-Rufen“ dieses Angebotes.
- Für eine nachhaltige Verankerung ist jedenfalls eine Einbindung und Unterstützung der Lehrkräfte in ihrer Multiplikator\*innen-Funktion ganz wichtig, die das Thema wiederum an ihre Kolleg\*innen, an die Schüler\*innen und Eltern bzw. Sorgeberechtigte weitergeben.
- Wichtig ist auch der besondere Fokus auf die Eltern bzw. Sorgeberechtigten, die ganz entscheidend zur Aktiven Mobilität der Schüler\*innen beitragen, indem sie einem eigenständigen Zurücklegen des Schulwegs mit Rad oder Roller zustimmen oder eben nicht – dies ist insbesondere im urbanen Umfeld der Stadt Wien eine Herausforderung.

### **Was würden wir wieder gleich oder auch anders machen, wenn wir ein solches Projekt neu starten würden.**

- Wir würden jedenfalls wieder einen kompetenten, flexiblen und kreativen Partner für die Umsetzung suchen – die Zusammenarbeit mit Schulterblick hat sehr gut funktioniert.

- Die Förderung von Kommunikation und Austausch im Lehrendenkollegium bzw. die Einbindung und Anwendung in schulischen Mobilitätskonzepten sollte jedenfalls berücksichtigt werden.
- Wenn ein Folgeprojekt wieder verstärkt Eltern ansprechen soll, wären noch mehr Ressourcen für die Bewerbung bei und Einbindung der Eltern zu kalkulieren bzw. die Zeiten für Aktivitäten an Tagesrandzeiten bzw. Wochenenden zu legen (ist jedoch im Projekt teilweise schon passiert).
- Das Schnüren von fertigen Paketen wäre jedenfalls hilfreich, um den Lehrkräften eine Inanspruchnahme zu erleichtern.
- Insbesondere das Format der Workshops und Kurse sowie das Mobilitätsfest kamen sehr gut an.
- Die Schulen sind sehr stark belastet – daher ist ein umfassendes, qualitativ hochwertiges Projekt mit wenigen Schulen, wie das vorliegende, sehr schwer in allen Dimensionen umzusetzen.
- Qualitativ war das Projekt sehr gut angelegt. Allerdings konnten nur 4 Schulen mit je 2 Klassen erreicht werden – ein Gang in die Breite mit weniger Aktivitäten und geringerer Einbindung der Schulen könnte angedacht werden. Dies hat aber natürlich vermutlich auch Auswirkungen auf die Nachhaltigkeit und Möglichkeiten der Partizipation...
- Die Vernetzung zwischen Einrichtungen der Gesundheitsförderung und Einrichtungen der Mobilität bzw. dem Bildungsbereich hat sehr gut funktioniert. Auch die Projektvorstellung mittels unterschiedlicher Kanäle, wie online, in Printmedien, aber auch persönlich auf Tagungen und Veranstaltungen ist sehr gut angekommen.
- Eine gute Öffentlichkeitsarbeit ist generell sehr wichtig für ein Projekt, um die Projektergebnisse bekannt zu machen, aber auch um Aufmerksamkeit und Sichtbarkeit zu erhalten. Dies ist bei Radeln und Rollern sehr gut gelungen.
- Der Eintritt des Pandemiefalls war zu Projektstart nicht abzusehen. Für ein Projektkonzept könnte es sich aber generell auch lohnen, einen Blick auf die möglichen Risiken zu werfen und Maßnahmen für verschiedene Eventualitäten einzuplanen (in unserem Fall: auch die Möglichkeit, flexibel zu agieren und auch mit verschiedenen Präventionskonzepten zu arbeiten).
- Generell wäre eine noch stärkere Vernetzung zwischen den Schulen und den Bezirken anzustreben, um die Gegebenheiten des Schulumfelds bzw. die vorhandene Infrastruktur zu verbessern.

Aus Sicht der Evaluation ist zusammenfassend festzuhalten, dass es sich beim vorliegenden Projekt Radeln und Rollern um ein qualitativ hochwertiges Projekt handelt, das begründet konzipiert und erfolgversprechend geplant war. Sämtliche Projektmaßnahmen sind aus Sicht der Evaluation bestens geeignet, die intendierten Projektziele zu erreichen. Dies zeigt sich auch, indem selbst unter den gegebenen schwierigen Rahmenbedingungen die meisten Ziele erreicht und ein Maximum an Wirkungen erzielt werden konnten. Als wesentlicher Gelingensfaktor dafür kann der hochprofessionelle Umgang der Projektleitung und des Projektteams mit den vielen Unsicherheiten und settingbedingten Unabwägbarkeiten gewürdigt werden, unseres Erachtens ein Model of Good Practice für ein flexibles Projektmanagement und eine kompetente Projektleitung. Eine Weiterführung des Projekts wäre mehr als verdient und aus Sicht der Evaluation dringend empfohlen!

Aus Sicht der Projektleitung bleibt zu erwähnen, dass das Projekt eine große Bereicherung, sowohl persönlich, als auch für die Organisation der Wiener Gesundheitsförderung, darstellte. Die Corona-Pandemie wurde als große Belastung empfunden, aber als Herausforderung angenommen. Das Projektteam hat jedoch den Kopf nicht in den Sand gesteckt, sondern versucht, das Beste daraus zu machen und wir denken, das ist ganz gut gelungen. Im letzten halben Jahr wurden bereits intensiv Überlegungen angestellt, wie das Thema der Aktiven Mobilität fortgesetzt werden könnte und es gibt bereits konkrete Ideen zur Weiterführung bzw. Neu-Konzeption und einer neuen Kooperation des Projektes auf Ebene der Projektleitung bzw. Abteilungsleitung in der Wiener Gesundheitsförderung.

Vielen Dank an den FGÖ für die finanzielle Unterstützung und das Ermöglichen eines aktiv mobilen Schulwegs für Wiener Schülerinnen und Schüler!

## Anhang

*Listen Sie Ihre veröffentlichbaren Beilagen zum Bericht auf. Diese sind ebenso wie der Bericht selbst im Projektguide hochzuladen.*

- Mobilitätsmappe – Links
- Projektübersichten kurz und lang
- Radeln und Rollern – Plakat/Poster
- Urkunde Radeln und Rollern
- Stempelkarte Mobilitätsfest
- Mobilitätsleitfaden
- Diverse Pressemeldungen und Artikel bzw. Postings in sozialen Medien
- Auswahl an Fotos vom Mobilitätsfest

*Andere mögliche Beilagen zur Darstellung Ihres Projektes sind z.B.:*

- *Projektablaufplan*
- *Projektrollenplan*
- *Evaluationsendbericht*
- *eingesetzte Erhebungs- und Befragungsinstrumente, Feedbackbögen und Interviewleitfäden*
- *Befragungsergebnisse*
- *erarbeitete Maßnahmenkataloge/-pläne*
- *Seminarpläne, Curricula*
- *Veranstaltungsprogramme und -dokumentationen, Tagungsbände*
- *Druckwerke wie Projektfolder, Einladungen, Plakate etc.*
- *Projektpräsentationen*
- *Projektprodukte wie Handbücher etc.*
- *Pressemeldungen*

**Hinweis:**

Neben dem Hochladen des Berichts ist dieser zusätzlich dem/der für das Projekt zuständigen Mitarbeiter/in des Fonds Gesundes Österreich in gedruckter Version (Papierform) zur Begutachtung und Prüfung zuzusenden.