

Endbericht zur Verbreitung der Projekterfahrungen und Ergebnisse

| | |
|---|--|
| Projektnummer | 2846 |
| Projekttitel | AKTIV – GESUND zu Kindergarten und Schule |
| Projektträger/in | Universität für Bodenkultur Institut für Verkehrswesen |
| Projektlaufzeit, Projektdauer in Monaten | 01.09.2017 – 31.08.2019 24 Monate |
| Schwerpunktzielgruppe/n | Kinder (6–11 Jahre) bzw. Klein- und Vorschulkinder (1–5 Jahre) |
| Erreichte Zielgruppengröße | Klein- und Vorschulkinder (1–5 J.): 1.073 (2017) bzw. 2.039 (2018) Kinder (6–11 Jahre): 6.000 (2017) bzw. 10.500 (2018) Jugendliche (12–18 Jahre): inkludiert in Kinder (6–11 Jahre) |
| Zentrale Kooperations- partner/innen | Mobilitätsagentur Wien |
| Autoren/Autorinnen | Maria Juschten Elisabeth Raser Karina Anderl |
| Emailadresse/n Ansprechpartner/innen | maria.juschten@boku.ac.at |
| Weblink/Homepage | http://young-mobility.at/aktiv-gesund/ |
| Datum | 30.09.2019 |

1. Kurzzusammenfassung

Hintergrund und Ziele

Unzureichende körperliche Aktivität ist bei Kindern und Jugendlichen zu einem ernstem Problem geworden. Bereits 24 % der 7- bis 14-Jährigen in Österreich werden als übergewichtig eingestuft. Die Förderung aktiver Mobilität auf Kindergarten- und Schulwegen als Form der täglichen Bewegung beugt gesundheitlichen Problemen vor und hat das Potential, die Einstellungen zum Radfahren und Zufußgehen positiv zu beeinflussen. Zur Förderung aktiver Mobilität gibt es in Wien bereits viele, jedoch oft isolierte Initiativen mit stark unterschiedlichem Evaluationsumfang. Ziel dieses 24-monatigen Projektes war es, den Wissensstand über die Angebotslandschaft voranzubringen und zu verbreiten, um aktive Mobilität zu fördern.

Maßnahmenbeschreibung

Das Angebot in Wien für die Zielgruppe der Kindergarten- und Volksschulkinder (aber auch Jugendliche) wurde systematisch erhoben, getestet und mithilfe von Interviews und Workshops evaluiert. Ziel dessen war neben der Qualitätssicherung die Vernetzung relevanter Stakeholder aus Verwaltung, Schulbetrieb und Anbietern von Mobilitätsbildungsangeboten.

Ergebnisse

Als Ergebnis des Projekts wurde die Broschüre „Aktives und gesundes Mobilitätsmanagement für Wiener Kindergärten und Schulen“ entwickelt, welche einen leichten Zugang zu einer Vielfalt an Angeboten schafft. Die Integration aller Angebote in die Plattform <https://partner.bildungshub.wien> ermöglicht es, die Daten aktuell zu halten und eine größere Reichweite zu erzielen. Darüber hinaus wurde ein Kombinationsprogramm mit weiterführenden Maßnahmen für die Volksschule entwickelt, welches von der Mobilitätsagentur betreut wird. Im Rahmen des Projekts wurde außerdem die Umsetzung zweier Pilotprojekte („Beat the Street“ und die Kindergarten-Mobilitätsbox) begleitet und seitens der Kinder und Jugendlichen als durchweg positiv empfunden. Die Projekte wurden nicht nur hinsichtlich Ihrer Attraktivität, sondern auch im Hinblick auf Wirksamkeit und Verlagerungspotentiale zu aktiver Mobilität evaluiert. Für beide Projekte wurden auch Adaptionen an vorhandenen Evaluierungstools vorgenommen, um so einen nachhaltigen Prozess des Rückmeldungs- und Verbesserungsmanagements zu schaffen.

2. Projektkonzept

2.1. Problemstellung und Gesundheitsdeterminanten

Der Rückgang körperlicher Aktivität ist bei Kindern und Jugendlichen sowohl auf individueller, familiärer als auch gesellschaftlicher Ebene zu einem ernstem Problem geworden. Bereits 24 % der 7 – 14 jährigen Schulkinder in Österreich werden als übergewichtig oder adipös eingestuft (BMGF, 2012a[1]). Die durch Bewegungsmangel und Übergewicht verursachten Folgen reichen dabei über Haltungsschäden, abgeschwächte Muskulatur, mangelnde körperliche Fitness bis hin zu einer geringeren geistigeren Leistungsfähigkeit (Deutscher Kinderschutzbund, s.a. [2]). Zudem weisen übergewichtige Kinder Defizite in ihrer sozialen, emotionalen und geistigen Entwicklung auf (BMLFUW, 2014[3]). Durch Bewegungsmangel können dann im Erwachsenenalter Herz-Kreislaufkrankungen, Schädigungen des Haltungsapparats und Rückenprobleme und weitere Zivilisationskrankheiten wie Typ-II-Diabetes, Osteoporose, Hypertonie, Schlaganfall, Fettstoffwechselstörungen, Depressionen und Stressintoleranz auftreten (Hutter, 2013[4]).

In den Rahmengesundheitszielen des Bundesministeriums für Gesundheit beschäftigt sich Ziel 8 mit der Gestaltung von Lebensräumen (Straßenräume, öffentliche Plätze etc.), um Bewegung im Alltag zu fördern (BMGF, 2012b[6]). Und auch im Nationalen Aktionsplan Bewegung ist die Förderung der aktiven Alltagsmobilität in Ziel 13 („Erhöhung des Anteils an bewegungsaktiver Mobilität der Bevölkerung“) verankert. Darin heißt es, dass der Radverkehrsanteil auf 10% der täglichen Wege erhöht und der Fußgängeranteil maßgeblich gesteigert werden soll. Weiters soll die Fuß- und Radinfrastruktur attraktiver gestaltet und das Image bewegungsaktiver Mobilität aufgewertet werden (BMLVS & BMGF, 2013[7]).

Das gegenständliche Projekt orientiert sich maßgeblich an diesem Ziel und leistet einen wesentlichen Beitrag zu deren Erreichung. Konkret setzt es an der Mobilität der Kinder an. Gerade der tägliche Schulweg bietet ein großes Potenzial für mehr Bewegung und zum Erlernen und Ausbau von motorischen und kognitiven Fähigkeiten sowie der Selbständigkeit der zurückgelegten Wege.

Kinder haben ähnlich wie Erwachsene 3,0 bis 3,3 Wege pro Tag (BMLFUW, 2014 [3]), wobei die Wege zu und von der Schule dominieren (BMLFUW, BMGF, ÖAK, 2005[5]). Problematisch ist in diesem Zusammenhang der zunehmende Anteil an Wegen, die Kinder als Mitfahrende im Auto zurücklegen: dieser wird österreichweit von 1995 bis 2003 um etwa 38 % gestiegen ist (BMLFUW, 2014[3]) und macht bei Wiener Volksschulkindern 19% der Schulwege aus (MA18, 2015[8]). Davon abgesehen sind Freizeit-Aktivitäten oft zeitlich befristet oder durch körperlich inaktive Aktivitäten wie Fernsehen oder Computerspielen geprägt (ivm GmbH, 2013 [9]; BMLFUW, 2007[10]). Legten Mitte der 1960er Jahre Kinder im Sommer noch rund 20 Kilometer am Tag selbst zurück und waren dabei sechs Stunden draußen, so bewegen sich Kinder heute im gleichen Alter nur noch vier Kilometer und halten sich zweieinhalb Stunden im Freien auf (Bleyer, 2008[11]). Der aktive Schulweg bietet zahlreiche Möglichkeiten mobile Verhaltensweisen Schülern anzutrainieren und gleichzeitig die körperlich und sozial gesunde Entwicklung von Kindern und Jugendlichen zu fördern.

Um eine kinderfreundliche und damit auch bewegungsfreundliche Stadt- und Verkehrsplanung umzusetzen, benötigen Kinder (i) **Bewegung**: durch ein attraktives Fuß- und Radwegenetz, (ii) **Sicherheit**: durch Verlangsamung des Autoverkehrs, Schutzmaßnahmen in und auf Fahrzeugen und bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung im Straßenraum, (iii) **Platz und Raum**: durch ausreichende Spielplätze, Aufenthalts- und Verweilflächen, ausreichend breite Geh- und Radwege, (iv) **kinderfreundliche ÖV-Angebote** und schließlich (v) **schulisches Mobilitätsmanagement** unter Einbeziehung ihrer Bedürfnisse (Thaler, 2005[12]). Als ersten nationalen Umsetzungsbeitrag zum Kinder-Umwelt-Gesundheits-Aktionsplan startete das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (gemeinsam mit dem BMGF/Fonds Gesundes Österreich, BMVIT/Österreichischer Verkehrssicherheitsfonds) bereits 2005 Pilotprojekte für Schulische Mobilitätspläne.

Im Rahmen von klima:aktiv mobil hat das BMLFUW das österreichweite Aktions- und Beratungsprogramm „Mobilitätsmanagement für Schulen“ zur Forcierung von sicheren, gesunden und umweltfreundlichen

Schulwegen und Mobilitätsangeboten ins Leben gerufen, mit dem Ziel allen Schulen schulisches Mobilitätsmanagement anzubieten (BMLFUW, 2007[10]). Das BMLFUW stellt dabei Leitfäden, Projekttipps und Unterrichtsmaterialien rund um das Thema Mobilitätsmanagement für Schulen zur Verfügung. In den vergangenen Jahren haben sich in Österreich rund 200 Bildungseinrichtungen dem Thema klimafreundlicher Mobilität gewidmet. Dadurch konnten 46.000 Kinder und Jugendliche erreicht werden (BMLFUW, 2012[13]). Schulisches Mobilitätsmanagement ist dazu geeignet, Kinder aus unterschiedlichem sozialen Umfeld (soziale Herkunft, Migrationshintergrund, Wohnregion, Gender, sowie Bildung, Einkommen und berufliche Position der Eltern) gleichermaßen zu erreichen und für das Thema aktive Mobilität, Bewegung und Gesundheit zu sensibilisieren. Durch die Außenwirkung einzelner Maßnahmen (z. B. Beat the Street*) sowie innerfamiliärer Diskussionen können durch den Multiplikator-Effekt auch sonst schwerere erreichbare Personengruppen an das Thema herangeführt werden.

Vordergründig zielt das Projekt auf die Gesundheitsdeterminanten „Faktoren individueller Lebensweisen“ (Bewegung) und die „physischen Umwelt“ (Lebensräume) ab, es geht aber auch im Besonderen um „soziale Netzwerke“ (Setting Schule und Kindergarten) und Chancengleichheit (Wissenszugang für alle Gesellschaftsschichten über die Kinder) (im Vgl. Gesundheitsdeterminanten des Fonds Gesundes Österreich nach Göran Dahlgren und Margaret Whitehead[14]).

2.2. Überlegungen zum Projekt und Anleihen aus anderen Projekten

Das Institut für Verkehrswesen (IVE) und die Mobilitätsagentur Wien haben bereits im Projekt SWITCH kooperiert. In SWITCH wurden Personen in Umbruchsituationen (z.B. Personen, die kürzlich umgezogen sind oder einen ärztlichen Rat zu mehr körperlicher Bewegung erhalten haben) mithilfe personalisierter Informationen und gesundheitlicher Argumente beraten, wie sie zu Fuß gehen und Rad fahren in ihren Alltag integrieren können. Die Zusammenarbeit zwischen der Mobilitätsagentur, die die direkte Verbindung mit dem Setting gewährleistete und Wissen und Informationsmaterial zur Verfügung stellte, und dem IVE, zuständig für die Projektdurchführung und -begleitung, erwies sich als sehr erfolgreich.

Anlass für die Projektidee waren Recherchen und Gespräche zwischen dem IVE, der Mobilitätsagentur und dem FGÖ, die gezeigt haben, dass es in Wien eine Vielzahl von Akteuren und Maßnahmen im Bereich der Kinder- und Jugendmobilität gibt. Da einerseits die Akteure untereinander kaum bis gar nicht vernetzt sind und andererseits das Angebot nur selten evaluiert wird und es an einer übergeordneten Koordination fehlt, entstand die Idee, ein anwendbares Programm „Aktives und gesundes Mobilitätsmanagement für Wiener Kindergärten und Schulen“ (nach Grazer Vorbild) zu entwickeln. Als integralen Bestandteil wird dabei die Förderung von mehr Bewegung im Alltag durch aktive Mobilität betrachtet.

In Europa gibt es einige vielversprechende Initiativen zum schulischen Mobilitätsmanagement. Deren größte Schwäche der bestehenden Angebote besteht darin, dass sie von verschiedenen Akteuren mit unterschiedlichen Anmeldeformalitäten angeboten werden und daher die Suche nach geeigneten Maßnahmen für Schulen und Kindergärten mit großem Aufwand (zeitlich und organisatorisch) verbunden ist. Den Kindergärten und Schulen fehlt einerseits das Wissen über vorhandene Angebote und die Ansprechpersonen und andererseits das Wissen wie gut die einzelnen Angebote zur ihrer konkreten Situation passen. Die Erkenntnisse und Empfehlungen der verschiedenen Beispielprojekte, deren für dieses Projekt relevant waren und daher den Konzeptionsprozess wesentlich beeinflusst haben. Nachfolgend werden drei relevante Projekte vorgestellt und verdeutlicht, welche Aspekte und Empfehlungen dabei in das vorliegende Projekt übernommen wurden.

Vorbild für das im Projekt geplante Programm „Aktives und gesundes Mobilitätsmanagement für Wiener Kindergärten und Schulen“ ist der **Leitfaden „Schulisches Mobilitätsmanagement“ in Graz**. Mithilfe dieses Leitfadens wird es Schulen in Graz erleichtert, schulisches Mobilitätsmanagement zu finden und umzusetzen – mit dem Ziel Schülerinnen, Schüler und Lehrer*innen dazu zu motivieren, den Weg zur Schule überwiegend aktiv mobil zurückzulegen und den Autoverkehr im unmittelbaren Schulumfeld zu verringern. Aktuell bieten 15 Anbieter 38 verschiedene Maßnahmen an, welche im Handbuch in die Kategorien

„Mobilität allgemein und Radfahren“, „Öffentlicher Verkehr und Zufußgehen“ und „Sicherheit“ eingeteilt werden. Relevant für dieses Projekt waren dabei die folgenden Aspekte und Erfahrungen aus Graz: (1) Zentrale Koordination der Maßnahmen, (2) Vorschläge zur Kombination von Maßnahmen und (3) Durchführung einer Vorher-Untersuchung.

In dem **EU-weiten Projekt „CONNECT – Developing & disseminating excellent mobility management measures for young people“** wurden Schulen, Kinder und ihre Eltern zur Nutzung nachhaltiger, aktiver Mobilitätsformen auf dem Weg zur und von der Schule motiviert. Als besonders wirksame Maßnahmen zur nachhaltigen Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens wurden dabei das Verkehrsschlangenspiel (engl. Traffic Snake Game) für Volksschulkinder und die Kampagne „Eco-Trip“ für höhere Schultypen definiert. Mobilitätshebungen vor und drei Wochen nach der Aktion haben gezeigt, dass die Nutzung aktiver Verkehrsmittel um 7% gestiegen ist. Durch Erfahrungen aus diesem Projekt ging hervor, dass eine optisch ansprechende Aufbereitung, sowie die unmittelbare Auseinandersetzung mit täglichen Wegen, wesentliche Aspekte sind, um Kinder für nachhaltige Mobilitätsthemen zu sensibilisieren und zu einer Verhaltensänderung zu motivieren. Diese Aspekte sollen auch in das Projekt einfließen bzw. sind bereits Bestandteil einiger der Maßnahmen (z.B. der Kindergartenmobilitätsbox).

Sehr erfolgreich ist auch die von Intelligent Health ins Leben gerufene **Kampagne „Beat the Street“**, bei welcher sich weltweit bereits über 500.000 Menschen beteiligten. Bei „Beat the Street“ werden spielerisch durch aktive Fortbewegung gemeinsam Kilometer und Punkte in Schulen und ihrer umliegenden Gemeinschaft gesammelt (Intelligent Health, 2017[2]). Die Follow Up Evaluierung des Referenzprojekts in Reading hat ergeben, dass vier Monate nach Beendigung des Projektes eine 18%ige Steigerung der Anzahl der Teilnehmenden erzielt werden konnte, die das von der WHO vorgegebene Bewegungsziel erreichen. Zusätzlich wurde ein 13 %-iger Rückgang innerhalb jener Gruppe festgestellt, die angaben, dass sie sich nur 0–30 Minuten pro Woche bewegen. Die bisherigen positiven Erfahrungen und laufenden Lernprozesse sollen in die Wiener Umsetzung miteinfließen. Zusätzlich sollen Erkenntnisse, welche in Wien gesammelt werden, zusätzlich zu einer kontinuierlichen Verbesserung der Maßnahme beitragen.

2.3. Settings des Projektes

Das geplante Projekt „**AKTIV – GESUND** zu Kindergarten und Schule“ wurde in Kindergärten und Schulen in Wien umgesetzt. Das Setting war geeignet, frühzeitig Bewusstsein für die gesundheitlichen Aspekte aktiver Mobilität zu fördern und Freude am aktiven Unterwegssein zu schaffen. Es konnten alle Kinder eines teilnehmenden Kindergartens bzw. Schülerinnen und Schüler einer teilnehmenden Schule bei den von der Mobilitätsagentur angebotenen (und danach in den weiterführenden Angeboten enthaltenen) Kursen, Workshops und Aktivitäten mitmachen, wobei die verschiedenen Aktionen sehr niederschwellig zur aktiven Bewegung motivierten. Bei manchen Interventionen wie beispielsweise „Beat the Street“ wurden auch die Eltern, Großeltern und Geschwisterkinder aktiv miteinbezogen und waren dadurch in gewisser Weise selbst Teilnehmende. Dadurch wurden Menschen unterschiedlichen Alters, Geschlechts, sozialem Hintergrund und gesundheitlicher Voraussetzungen gleichermaßen erreicht.

Die Ansprache der Schulen in Wien erfolgte über den Stadtschulrat, welcher für alle pädagogischen Angelegenheiten an den Wiener Schulen zuständig ist. Die Mobilitätsagentur Wien steht in engem Kontakt mit dem Wiener Stadtschulrat, welcher auch die anderen von der Mobilitätsagentur angebotenen Maßnahmen koordiniert.

Bei der Pilotdurchführung der „Beat the Street“ Aktion im Herbst 2017 nahmen 19 Teams (mit gesamt 6.000 Personen) aus 12 Schulen und verschiedener Altersstufen in Wien Simmering teil. Im Herbst 2018 erfolgte dann die zweite Welle der „Beat the Street“ Aktion, die dann sowohl in Simmering als auch in der Donaustadt stattfand. Grundsätzlich lag der Fokus dieser Kampagne auf den Wiener Randbezirken, die sich grundsätzlich durch eine höhere Autonutzung auch bei den Schulwegen auszeichnen und daher besonderes Potenzial für eine Steigerung der körperlichen Aktivität bei Schulwegen vorweisen.

Als Kommunikationskanäle zu den Schulen wurden persönliche Besuche an den Schulen, Präsentationen für Lehrende sowie Schülerinnen und Schüler, Emails, Info-Flyer und auch Social Media (z.B. Facebook) genutzt. Ziel davon war es, eine zentrale Ansprechstelle für Kindergärten und Schulen zu installieren wo das Programm „Aktives und gesundes Mobilitätsmanagement für Wiener Kindergärten und Schulen“ inkl. der Angebotsbroschüre sowie den weiterführenden Angeboten betreut und koordiniert wird. Die ermöglicht einen einfachen Zugang zu den verschiedenen Aktionen und verringert da durch Zugangsbarrieren.

2.4. Projektziele und Zielgruppen

Die Umsetzung des Projekts verfolgte die **Vision**, dass alle in Wien lebenden Kinder (unabhängig von ihrer sozialen Herkunft) ein ausreichendes Maß an Bewegung durch ihr Freizeitverhalten und durch aktive zurückgelegte Schul- und Kindergartenwege abdecken können. Dadurch wird gesundheitlichen Problemen vorgebeugt, die Entwicklung der Kinder gefördert und ihre sozialen Lebensräume vernetzt.

Die **Grobziele** des Projekts lassen sich wie folgt beschreiben:

1. Die in Wien angebotenen Maßnahmen zum schulischen Mobilitätsmanagement sind in der zentral verwalteten Broschüre „Aktives und gesundes Mobilitätsmanagement für Wiener Kindergärten und Schulen“ zusammengefasst und beschrieben. Pädagoginnen und Pädagogen werden dadurch zielgerichtet informiert und können die für ihre Schule / ihren Kindergarten geeignetsten Aktionen auswählen und ohne viel Aufwand in Anspruch nehmen.
2. Kinder und ihre Familienmitglieder aus den unterschiedlichsten sozialen Verhältnissen nehmen an den angebotenen Aktionen (wie „Beat the Street“, Radkursen, Grätzltouren, Kindergarten Mobilitätsbox, etc.) teil und erhalten einen chancengleichen Zugang zu den Vorteilen aktiver Mobilität.
3. Die Kindergartenkinder, welche die Kindergarten Mobilitätsbox in Anspruch nehmen, setzen sich bereits in frühen Jahren aktiv und selbständig mit ihrer alltäglichen Bewegung auseinander und fördern dadurch ihre Selbständigkeit und soziale Entwicklung.
4. Schulkinder, die aktiv bei „Beat the Street“ mitmachen, fahren mehr und länger mit dem Rad, gehen mehr und länger zu Fuß, sind motivierter neue Routen in ihrer Umgebung zu entdecken und verbringen mehr „bewegte“ Zeit mit ihren Freunden und Familienmitgliedern.

Die **Hauptzielgruppe** des Projektes sind **Kinder im Volksschulalter**, die gerade dabei sind, ihre eigenständige Mobilität auf Wegen zu und von der Schule zu entwickeln. Durch die „Kindergarten-Mobilitätsbox“ sollen auch **Kinder im Kindergartenalter** spielerisch an aktive Mobilitätsformen herangeführt werden um diese möglichst früh positiv im Gedächtnis zu verankern. Für die Zielgruppe der **6 - 14-jährigen** wird das Pilotprojekt „Beat the Street“ umgesetzt, das nicht nur das Bewegungsverhalten der Schulkinder sowie deren Familien positiv beeinflusst, sondern durch die Außenwirkung (Präsenz der Maßnahme im Straßenraum) auch das Schulumfeld und die Nachbarschaft.

Eine weitere Zielgruppe, die durch das Programm „Aktives und gesundes Mobilitätsmanagement für Wiener Kindergärten und Schulen“ angesprochen wird, sind **Pädagoginnen und Pädagogen**. Durch den erleichterten Zugang zu der Vielzahl an unterschiedlichen Initiativen werden diese dazu angeleitet, geeignete Aktionen oder Maßnahmen für ihre Bildungseinrichtung auszuwählen.

Das **Setting „Kindergarten und Schule“** stellt sicher, dass alle Kinder und Jugendliche gleichermaßen erreicht und gezielt angesprochen werden können – unabhängig ihrer sozialen Herkunft, ihrer körperlichen Voraussetzungen und ihrem Gesundheitszustand.

3. Projektdurchführung

Zur Umsetzung der oben erläuterten Projekt- und Handlungsziele wurde ein Mix aus verschiedenen Aktivitäten und Methoden umgesetzt. Diese werden nachfolgend, unterteilt nach AP's, erläutert.

3.1. Erhebung der unterschiedlichen Akteure und deren Angebote (AP1)

Bisher hatten in Wien viele unterschiedliche Akteure bzw. Angebote in ihrem Programm, um aktive Mobilität in Form eines Mobilitätsmanagements für Kindergärten und Schulen zu fördern. Diese Angebote wurden meist durch die Organisationen selbst beworben und erreichten die geplanten Zielgruppen nicht immer direkt. Im Zuge des Projekts wurde daher eine umfassende Erhebung aller Akteure sowie deren Angebote zum Thema Mobilitätsmanagement in Wiener Kindergärten und Schulen erstellt (*Task 1.1*). Für die Beschreibung und Kategorisierung der unterschiedlichen Maßnahmen wurde im Anschluss an die systematische Vor-Recherche ein umfassender Kriterienkatalog entwickelt, anhand dessen eine Datenbank zur Erfassung der Anbietenden und der Mobilitätsbildungsangebote entwickelt wurde. Die im Vorfeld definierten Kategorien wurden im Zuge eines ExpertInnen-Workshops mit unterschiedlichen Vertreterinnen und Vertretern aus den Bereichen Mobilität, Umwelt, Gesundheit und Kinder- und Jugendarbeit diskutiert und weiterentwickelt. Ergebnis ist eine Excel-Maske in der die Mobilitätsbildungsmaßnahmen nach verschiedenen Kriterien (z.B. Dauer, Kosten, Altersstufen, Verkehrsmittel etc.) gefiltert werden können (*Task 1.2*). Zum Ausfüllen der Excel-Maske wurde Kontakt zu den Organisationen mit Mobilitätsangeboten und -aktionen für Kindergärten und Schulen aufgenommen, um die entsprechenden Daten, Fakten und eventuell vorhandene Evaluationen in Erfahrung zu bringen (*Task 1.3*).

3.2. Evaluierung der bestehenden Angebote (AP2)

Zur Beurteilung der angebotenen Maßnahmen wurde im Zuge des Evaluierungsworkshops im Oktober 2018 ein Katalog mit (Qualitäts-)Kriterien („evaluation framework“) für in die Broschüre und weiterführenden Maßnahmen aufzunehmenden Aktionen definiert (*Task 2.1*). Die Auswahl/Einteilung der Angebote basierte auf folgenden Ausschluss- bzw. Einteilungskriterien:

Ausschlusskriterien: Die Maßnahme muss von allen Schulen in ganz Wien in Anspruch genommen werden können und nicht nur einzelne Bezirke ansprechen. Die Kosten der im Programm enthaltenen Maßnahmen sollen für Eltern und Bildungseinrichtungen gering sein, d.h. es werden Maßnahmen mit hohen Kosten ausgeschlossen. Darüber hinaus müssen die Angebote im Schuljahr 2019/20 angeboten werden.

Einteilungskriterien: Es sollten Maßnahmen bevorzugt werden, welche ein hohes Verlagerungspotenzial zu aktiver Mobilität bieten weshalb die Maßnahmen in basierend auf dem Verlagerungspotenzial in 3 Gruppen geteilt wurden. Außerdem sollen bevorzugt Maßnahmen enthalten sein, die zu positiven Erlebnissen bzw. positiven Emotionen bei den Kindern führen. Weitere Einteilungskriterien enthalten u.a. die Zustimmung zur Evaluierung sowie die grundsätzliche Kooperationsbereitschaft der Anbieter.

Basierend auf diesen Kriterien wurde jede einzelne Maßnahme mithilfe von fragebogengestützten Interviews evaluiert (*Task 2.2*) und die bestehende Matrix um die die folgende Einteilung ergänzt:

- **Gruppe 1:** Bevorzugte Maßnahmen mit hohem Verlagerungspotenzial zu aktiver Mobilität
- **Gruppe 2:** Maßnahmen mit Verlagerungspotenzial
- **Gruppe 3:** sonstige Maßnahmen
- **Keine Gruppe:** Maßnahmen die eines der Ausschlusskriterien nicht erfüllen

Die finalisierte Matrix hat gezeigt, dass die Maßnahmen sehr unterschiedlich sind und sich das ursprünglich vorgesehene Programm zur Mobilitätsförderung aufgrund fehlender Vergleichbarkeit in der Form nicht umsetzen lässt. Daher fand eine Aufteilung in zwei separate Produkte statt: (1) eine Maßnahmenbroschüre als Übersicht interessanter Angebote zur Mobilitätsbildung für Kindergärten und Schulen sowie (2) weiterführende Angebote zur Mobilitätsbildung in Wiener Volksschulen – „Die Stadt und du“.

3.3. Entwicklung qualitativer Standards (AP3)

Anhand der Evaluierung der bestehenden Angebote sollten in diesem Arbeitspaket qualitative Standards für künftige Angebote des Programms „Aktives und gesundes Mobilitätsmanagement in Wiener Kindergärten und Schulen“ entwickelt werden (*Task 3.1*). Im Zuge von AP2 wurde allerdings entschieden, das Endprodukt als zwei separate Produkte zu gestalten. Diese leisten einen Beitrag zur Vernetzung der verschiedenen Anbieter und helfen den Schulen beim Auffinden und Vergleichen von Angeboten.

Während der Entwicklung standardisierter Erhebungsmethoden (*Task 3.2*) hat sich gezeigt, dass es für das Endprodukt nicht sinnvoll ist, eine standardisierte Evaluation vorzusehen. Dies hat zum einen den Grund, dass die Angebote sehr unterschiedlich sind und es nur schwer bis gar nicht möglich ist eine standardisierte Evaluation durchzuführen. Auf der anderen Seite würde man durch das Vorschreiben einer verpflichtenden (eventuell umfangreicheren oder zusätzlichen) Evaluation Anbieter bzw. Maßnahmen verlieren oder abschrecken. Die in Task 3.1 und 3.2 gewonnenen Erkenntnisse fließen in die Entwicklung von neuen, über das Projekt hinausgehenden Produkten mit ein.

3.4. Umsetzung und Evaluierung von Pilotprojekten (AP4)

In diesem Arbeitsschritt wurde die Umsetzung von der Mobilitätsagentur angebotener Maßnahmen sowie die international erfolgreiche Aktion "Beat the Street" begleitet (*Task 4.1*) und evaluiert (*Task 4.2*). Ziel dessen ist es, die Akzeptanz der Maßnahmen zu erfragen und die Angebote bzw. deren Evaluierung an die zielgruppenspezifischen Bedürfnisse anzupassen um dadurch deren Wirksamkeit zu erhöhen.

Pilotprojekt 1: "Beat the Street":

„Beat the Street“ ist eine Maßnahme, bei der Schülerinnen und Schüler sechs Wochen lang an sogenannten „Beat-Boxen“ Punkte für das eigene Team sammeln können, wenn sie ihre Schulwege aktiv zurückgelegt haben. Ziel der Aktion ist es, das Bewegungsverhalten der Kinder und Erwachsenen nachhaltig positiv zu verändern. Die im Rahmen dieses Projekts erstmals in Wien durchgeführte „Beat the Street“ Kampagne fand 2017 in Simmering mit 52 sogenannten „Beat-Boxen“ statt. Ziel der Evaluierung im Rahmen von AP4 ist die Einschätzung, ob „Beat the Street“ in der Lage ist, unter den Teilnehmerinnen und Teilnehmern Spaß an der Bewegung fördern und zu mehr Bewegung (kurz- als auch langfristig) zu animieren. Dazu wurden folgende **Evaluierungsmaßnahmen** durchgeführt:

- Onlinebefragung im Zuge der Registrierung: Fragen über die Motivation zur Teilnahme, die Einstellung zu aktiver Mobilität und zu Bewegung sowie Fragen zum Mobilitätsverhalten. Eltern werden außerdem nach dem Schulweg ihrer Kinder gefragt (Länge, Dauer, Verkehrsmittel).
- Post-Game-Befragung: enthält die Frage, ob „Beat the Street“ den Befragten etwas gebracht hat (inkl. offener Fragen dazu) auch eine Auswahl von Fragen des Registrierungsfragebogens
- 6-month Befragung: Fragen zur Wirkung von BtS, teilweise Standardfragen der BtS-Kampagne

Darüber hinaus fanden zwischen November 2017 und Januar 2018 vier **moderierte Gruppendiskussionen** mit Eltern von teilnehmenden Kindern Pädagoginnen und Pädagogen von teilnehmenden Schulen statt, die später transkribiert und analysiert wurden. Das Moderationskonzept umfasste Fragen zum Kenntnisstand zu den Wechselwirkungen von Bewegung, Gesundheit und Wohlbefinden sowie der Beurteilung von „Beat the Street“ hinsichtlich Wirksamkeit für die Bewegungsförderung, Akzeptanz durch die Teilnehmenden, Kompetenzförderung und Verbesserungsvorschlägen. Während der Kampagnen werden die teilnehmenden Schulen außerdem durch ein sogenanntes Engagement Team unterstützt, das die Schulen besucht, jederzeit für Fragen zur Verfügung steht und Mitmach-Events veranstaltet. Zusätzlich werden die Pädagoginnen laufend über Email und Social-Media-Kanäle über Veranstaltungen, welche sie mit Kindern und Jugendlichen besuchen können, informiert.

Aufbauend auf den qualitativen und quantitativen Evaluierungsergebnissen wurden Verbesserungsvorschläge erarbeitet, die sowohl die Umsetzung als auch die Evaluierung von „Beat the Street“ betreffen. Diese Erfahrungen konnten direkt für die Verbesserung der Aktion im zweiten Jahr genutzt werden.

Pilotprojekt 2: "Kindergarten–Mobilitätsbox:"

Die Kindergarten–Mobilitätsbox ist eine Maßnahme, die das Interesse an aktiver Mobilität schon im Kleinkindalter fördern soll. Sie wurde von der Mobilitätsagentur Wien neu entwickelt und wird von dieser auch betreut. Sie kann von interessierten Kindergärten für sechs Wochen kostenlos ausborgt werden. Bei der Mobilitätsbox handelt es sich um eine Kiste, die Spiel-, Experimentier- und Bewegungsmaterialien sowie einen Leitfaden mit 15 Aktionsideen zur Mobilitätsbildung beinhaltet.

Im Rahmen von AP 4 wurden die enthaltenen Materialien überarbeitet und deren Verbreitung in Wien begleitet. Zum Test neuer Evaluierungsmethoden wurde das Konzept der Evaluierung der Kindergarten–mobilitätsbox überarbeitet. Sowohl der Fragebogen für Pädagoginnen und Pädagogen als auch die Unterlagen zur Mobilitätserhebung von Kindergartenkindern wurden neu entwickelt und getestet.

Evaluationen beider Pilotprojekte

Darüber hinaus wurde im Sinne einer konsequenten Konsultation der Anbieterinnen und Anbieter von Maßnahmen im Bereich der Mobilitätsbildung ein ExpertInnen–Meeting am 23.03.2018 in der Mobilitätsagentur Wien abgehalten. Ungefähr 30 Expertinnen und Experten aus den Bereichen Mobilität, Gesundheit und Bildung brachten dabei ihre Sichtweise zur Wichtigkeit der Mobilitätserziehung bei Kindern und Jugendlichen zum Ausdruck. In Folge der großen Kooperationsbereitschaft und dem Wunsch nach weiterer Vernetzung wurde am 23.11.2018 ein weiteres ExpertInnen–Meeting durchgeführt.

3.5. Konzeptentwicklung des Programms „Aktives und gesundes Mobilitätsmanagement in Wiener Kindergärten und Schulen“ (AP5)

Im Rahmen des Projektes und konkret dieses Arbeitspakets entstanden zwei Produkte:

- 1) Eine Maßnahmensammlung (Broschüre), in der alle Wien–weiten schulischen Angebote zur Mobilitätsbildung systematisch und strukturiert zusammengefasst und aufbereitet sind.
- 2) Weiterführende Angebote zur Mobilitätsbildung in Wiener Volksschulen, „die Stadt und du“, entwickelt und betreut von der Mobilitätsagentur Wien unabhängig von diesem Projekt.

Für die Entwicklung der **Broschüre zu Wien–weiten schulischen Angeboten zur Mobilitätsbildung** wurden in einem ersten Schritt Rahmenbedingungen für die Auswahl bzw. Umsetzung der Maßnahmen festgelegt und im Anschluss daran die entsprechenden Inhalte erfragt (*Task 5.1*) und das Gesamtkonzept sowie das Layout des Programms erarbeitet (*Task 5.2*). Dabei wurde auch geprüft, ob bzw. zu welchen Bedingungen von Seiten der Organisationen erwünscht ist, an solch einem integrierten Programm teilzunehmen. Die Konzeptentwicklung erfolgte in enger Abstimmung mit der Mobilitätsagentur Wien. Aber auch andere Stakeholder waren regelmäßig in den Entwicklungsprozess eingebunden. So fanden im Rahmen der Projekt–Evaluation von queraus zwei Befragungswellen von Expertinnen und Experten aus den Bereichen Bildung, Gesundheit und Mobilität statt (1. Welle: 7. Juni bis 2. Oktober 2018; 2. Welle: 16. Mai bis 2. Juli 2019). Deren Ziel war es, Sichtweisen der Expertinnen und Experten einzuholen, um diese für die Gestaltung des Prozesses, vor allem für die Entwicklung der Maßnahmensammlung bzw. Broschüre, zu nutzen. Die Fragen umfassten dabei sowohl Feedback zu den abgebildeten Inhalten als auch dem Aufbau und der Darstellung der enthaltenen Angebote. Die Rückmeldungen wurden anschließend im Projektteam diskutiert und soweit möglich und sinnvoll in die Programmkonzeption integriert. Darüber hinaus wurden im Mai und Juni 2019 Interviews mit Lehrerinnen und Lehrern geführt, um zu erfragen, ob die Broschüre samt enthaltener Angebote leicht verständlich ist und sie eine sinnvolle Ergänzung zu existierenden Angeboten darstellt.

Das **Programm zur Mobilitätsbildung in Wiener Volksschulen** wird, über die Broschüre hinaus, drei verschiedene „Packages“ zu den Themen „Schulweg“, „Grätzl entdecken“ und „Radfahren“ beinhalten. Die Packages werden von der Mobilitätsagentur Wien erarbeitet und werden daher hier nicht weiterführend beschrieben. Sie werden voraussichtlich ab Herbst 2019 über die Mobilitätsagentur buchbar sein.

3.6. Öffentlichkeitsarbeit und Verbreitung der Ergebnisse (AP6)

Die Ergebnisse und Erfahrungen, die in den zwei Jahren gesammelt wurden, werden im Rahmen eines Vernetzungstreffens der Mobilitätsagentur Wien im November 2019 einer Vielzahl interessierter und beteiligter Stakeholder inklusive Expertinnen und Experten aus dem Gesundheits-, Bildungs- und Mobilitätsbereich, sowie privaten Interessierten vorgestellt. Neben der Vorstellung des Programms „Aktives und gesundes Mobilitätsmanagement für Wiener Kindergärten und Schulen“ (durch Vertreterinnen des Projekts), sollen einzelne Maßnahmen (z.B. „Beat the Street“ durch Dopplinger & Dopplinger GesmbH) und die Ergebnisse aus den Befragungen unterschiedlicher Akteure (durch queraum. kultur- & sozialforschung) präsentiert werden. Zusätzlich dazu ist angedacht, im Rahmen dieser Veranstaltung den Abschlussbericht (welcher die Prozesse des Programms, Lessons Learned und Bilder der Maßnahmen beinhaltet) vorzustellen. Die Teilnehmenden erhalten eine Projektbroschüre, welche die wichtigsten Ergebnisse und Highlights zusammenfasst und können bei Interesse in einem E-Mailverteiler aufgenommen werden um detailliertere Informationen zum Projekt zu erhalten.

Das Vernetzungstreffen findet am 6. November von 16 bis 18 Uhr in der Bildungsdirektion Wien statt und ist geplant. Das Einladungsmanagement sowie die Moderation erfolgt durch die Mobilitätsagentur Wien. Kernziel dieser Veranstaltung ist die aktive Vernetzung relevanter Stakeholder, sowie der Erfahrungsaustausch über bisher Initiativen im Bereich der Mobilitätsbildung. Ein weiteres wichtiges Ziel ist der Aufbau anhaltender Partnerschaften, die die Weiterführung des Programms und die Entwicklung gemeinsamer Strategien über die Projektlaufzeit hinaus sicherstellen um Mobilitäts- und Umweltbildung dauerhaft in die schulische Bildung aller Schulstufen zu integrieren. Die methodischen Elemente des Vernetzungstreffens befinden sich noch in der Konzeption. Mögliche Optionen beinhalten ein World Café zu verschiedenen Aspekten der Kinder- und Jugendmobilität sowie Kleingruppendiskussionen mit anschließender Diskussion besprochener Punkte im Plenum. Die eingeladenen Stakeholder umfassen die folgenden Akteure und Institutionen:

- Alle Stakeholder, die bei AKTIV – GESUND beteiligt waren (siehe Meeting 1+2),
- alle Anbieter und Sponsoren von Die Stadt & Du (siehe Heft),
- alle Anbieter, deren Aktionen in der Maßnahmenbroschüre abgebildet sind
- Direktorinnen und Direktoren sowie und Pädagoginnen und Pädagogen
- Entsandte der Bildungsdirektion, der Polizei, der Wiener Verwaltung (MA 18, 19, 28, 46),
- Büro der Geschäftsgruppe für Stadtentwicklung, Verkehr, Klimaschutz, Energieplanung und BürgerInnenbeteiligung

Zusätzlich zum Vernetzungstreffen wurden die Projektergebnisse auch über verschiedene andere Medien verbreitet: So wurden die Ergebnisse im Rahmen verschiedener wissenschaftlicher Tagungen zu den Themen Gesundheit, Mobilität und Nachhaltigkeit vorgestellt. Die Vollständige Auflistung der besuchten Veranstaltungen befindet sich im Anhang zu diesem Bericht. Die „Beat the Street“ Kampagne wurde darüber hinaus durch Pressekonferenzen, Pressemitteilungen, eine Facebookseite und einem Blog auf der Homepage der Mobilitätsagentur begleitet. Als Teil der Öffentlichkeitsarbeit wurde das Projekt außerdem in der Plattform für Kinder- und Jugendmobilität des Instituts für Verkehrswesen aufgenommen: <http://young-mobility.at/aktiv-gesund-zu-kindergarten-und-schule/>. In einem kleinen Blog wurde über die öffentlichkeitswirksamen Aktivitäten im Projekt berichtet.

3.7. Anpassungen des Projektkonzepts

Grundsätzlich gab es im Rahmen des Projekts keine grundlegenden Änderungen des Projektkonzepts. Allerdings gab es teilweise Anpassungen im Ablauf und der Zeitplanung, die nachführend erläutert werden. Zusätzlich zu diesen Erläuterungen befindet sich zu Beginn des Kapitels ein Zeitplan, der den adaptierten Projektablauf visualisiert.

Die Fertigstellung von **AP 1 und AP 2** hat sich aufgrund umfangreicherer Recherchen und zeitaufwendiger fragebogengestützten Interviews mit den Anbietern verzögert. Anstelle von Ende März wurden diese Arbeiten von AP1 und AP2 erst im Juli 2018 beendet. Anders als zu Beginn geplant, wurden die Maßnahmen bereits im Zuge der Recherche nach bestimmten Kriterien bewertet. Dieses Vorgehen war zwar aufwändig, wurde durch das Projektteam aber als sinnvolles und effizienteres Vorgehen bewertet, da dadurch Arbeitspaket 2 effizienter durchgeführt werden konnte.

Auch in **AP 3** gab es geringfügige Änderungen im Projektablauf, der eine Anpassung an die Ergebnisse aus AP 2 darstellt. Während der Entwicklung standardisierter Erhebungsmethoden (*Task 3.2*) hat sich gezeigt, dass es für das Endprodukt nicht sinnvoll ist, eine standardisierte Evaluation vorzusehen. Dies hat zum einen den Grund, dass die Angebote sehr unterschiedlich sind in der Zielsetzung (z.B. Beurteilung der Maßnahme, Verhaltensänderung), der Zielgruppe, im Ausmaß (z.B. Hands-up Survey, Fragebogen) und der Durchführung (z.B. extern, intern). Auf der anderen Seite würde man durch das Vorschreiben einer verpflichtenden (ggf. zusätzlichen) Evaluation Anbieter bzw. Maßnahmen verlieren oder abschrecken. Die in Task 3.1 und 3.2 gewonnenen Erkenntnisse fließen in die Entwicklung von neuen, über das Projekt hinausgehenden Produkten mit ein. Um einem der wesentlichen Aspekte dieses Projektes, eine bessere Vernetzung der bestehenden Angebote zur besseren Erreichung der Zielgruppe, Rechnung tragen zu können, musste die ursprünglich geplante Vorgehensweise abgeändert werden. Mit diesem veränderten Vorgehen hat sich die Fertigstellung von Tasks 3.1 und 3.2 auf November 2018 verschoben.

Im Zuge der Recherchen für die Entwicklung einheitlicher Evaluierungsmaßnahmen der im Programm enthaltenen Angebote in **AP 4** wurde deutlich, dass die von den Anbietern angegebenen Evaluierungen der Maßnahmen sehr unterschiedlich ausfallen. Das Projektteam stellte zudem fest, dass die Daten, die durch die dargestellten Evaluierungen erhoben wurden, in manchen Fällen fehlinterpretiert oder überbewertet werden und die gezogenen Schlussfolgerungen aus wissenschaftlicher Sicht nicht zulassen. Nach einer längeren Auseinandersetzung mit dem Thema „Evaluierung“ kam das Projektteam schließlich zu dem Ergebnis, dass eine Festlegung von Evaluierungsmethoden, die für alle Angebote geeignet sind, nicht möglich ist. Bei der Darstellung der Maßnahmen wurde deshalb auf eine genaue Erfassung und Beschreibung einzelner Kriterien geachtet und von einer Evaluierung und Bewertung über alle Maßnahmen hinweg abgesehen.

In Bezug auf die Verbreitung der Ergebnisse und der Inhalte des Programms in **AP 6** hat es zwei nennenswerte Änderungen (bzw. Erweiterungen) gegeben:

- 1) Das geplante Vernetzungstreffen wird anders als ursprünglich vorgesehen erst im November 2019, stattfinden. Die Abschlussveranstaltung selbst erfolgt nicht mehr als alleinstehende wissenschaftliche Veranstaltung, sondern wird in ein Vernetzungstreffen der Mobilitätsagentur eingebunden. Dies vergrößert die Reichweite möglicher Zuhörerinnen und Zuhörer und stellt die Anwesenheit von Schulvertreterinnen und -vertretern sowie von Pädagogen sicher.
- 2) Die Angebote und Aktivitäten werden auch in die Plattform „BildungsHub“ der Bildungsdirektion Wien integriert. Dort wird demnächst eine neue Kategorie „Mobilität“ erstellt, wo alle entsprechenden Angebote und Aktivitäten aufgenommen und seitens der Mobilitätsagentur Wien aktuell gehalten werden. Dies ermöglicht eine größtmögliche Aktualität und Breitenwirksamkeit des Programms.

4. Evaluationskonzept

Nachdem die Fördersumme des Projekts über € 60.000,- lag, war eine externe Evaluation verpflichtend. Diese unabhängige externe Evaluation leistete außerdem einen wichtigen Beitrag zur Qualitätssicherung und Zielerreichung des Projekts, da durch den neutralen Blickwinkel Schwächen frühzeitig erkannt werden konnten. Die Projektverantwortlichen haben sich für eine systematische, prozessbegleitende Evaluation entschieden, die von queraum kultur- und sozialforschung durchgeführt wurde. Der Fokus lag dabei auf den Strukturen und Prozessen sowie auf den Ergebnissen und deren Wirkung. Die im Zuge der externen Evaluation bereitgestellten Informationen dienten der Optimierung der Projektstruktur sowie

der Projektergebnisse und konnten Erkenntnisse schaffen, welche der öffentlichen und politischen Diskussion zur Förderung einer gesunden, kinderfreundlichen Mobilität Anregung geben können. Im Rahmen dieser Evaluation wurden folgende Aktivitäten durchgeführt:

- Zieleworkshop zu Projektbeginn
- Projektbegleitende Austausch- und Reflexionsmeetings
- Beobachtung und Unterstützung beider ExpertInnen-Meetings
- Evaluierungsberatung in Bezug zu den Pilotprojekten
- Leitfadengestützte Interviews zur Außenwahrnehmung des Projekts
- Nachhaltigkeitsworkshop

Der Evaluationsprozess begann mit einem **Workshop zur Zielspezifikation** und Abstimmung der Vorgehensweise. Die Zieleplikation umfasste drei Phasen: (1) Klären des Evaluationszwecks: Welche Informationen sollen geliefert werden?, (2) Feststellung der Maßnahmenziele: Was soll mit der jeweiligen Maßnahme erreicht werden? Und (3) Einigung auf Evaluationsziele: Was soll die Evaluation bewerten?

Regelmäßige Austausch- und Reflexionstreffen dienten im Projektverlauf dem Austausch zwischen Evaluations- und Projektteam, der Reflexion des Projektverlaufes sowie der Diskussion von Evaluationszielen- und Endergebnissen sowie der Klärung von im Projektalltag auftretenden Fragestellungen.

Ein weiterer Teil der externen Evaluation umschloss die **Einbindung der Sichtweisen von Stakeholdern** im Bereich des Mobilitätsmanagements, um Rückschlüsse auf die Wirksamkeit des Programmes ziehen zu können. Um herauszufinden, welche Auswahlkriterien relevante Organisationen selbst bei der Auswahl von Programmen anwenden und welche Erwartungen sie an ein Mobilitätsprogramm stellen, wurde die Sichtweise von Schulen und Kindergärten anhand leitfadengestützter persönliche oder telefonische Interviews zu Beginn und am Ende des Projektes erhoben.

Im Zuge eines **Nachhaltigkeitsworkshops** sowie des abschließenden Vernetzungstreffens (welcher im November 2019 stattfinden wird) wurden bzw. werden die Endergebnisse präsentiert und reflektiert sowie über die Möglichkeiten zur nachhaltigen Verankerung des Projekts bei den verschiedenen beteiligten Institutionen und Stakeholdern diskutiert.

Sowohl die Fragestellung, die angewendeten Methoden als auch die Art der Durchführung der externen Evaluation waren für das Projekt angemessen und haben somit zum Projekterfolg beigetragen. Durch qualitative Bewertungsmethoden konnte sich die Vielschichtigkeit an Meinungen und Aspekte, die die große Anzahl involvierter Akteure hervorbrachte, besonders gut eingefangen werden. Auch ermöglichte der eher offene Diskussionsrahmen ein flexibles Eingehen auf die Bedürfnisse und aktuell projektrelevanten Themen der beteiligten Stakeholder, sodass die Meinungen dieser Akteure kontinuierlich in den Projektprozess einfließen konnten.

Nennenswert ist außerdem der Beitrag der externen Evaluation zur allgemeinen Zielfokussierung des Projekts. Dazu haben der Zieleworkshop und die regelmäßigen Austausch- und Reflexionsmeetings maßgeblich beigetragen und damit einen zielgruppengerechten aber auch zeitplangerechten Ablauf ermöglicht. Besonders förderlich war auch die Unterstützung der aktiven und kontinuierlichen Stakeholder-Einbindung. Ein Beispiel dafür waren die leitfadengestützten Interviews mit Lehrerinnen und Lehrern zum ersten Entwurf der Maßnahmenbroschüre bzgl. deren Übersichtlichkeit, Nützlichkeit und Anwenderfreundlichkeit. Deren Ergebnisse (siehe Kapitel 5.3) waren entscheidend für die Feinanpassung der Broschüre hinsichtlich Inhalt, Aufbau und Gestaltung.

5. Projekt- und Evaluationsergebnisse

5.1. Ergebnisse des Pilotprojekts „Beat the Street“

Teilnahme der Kampagne in Zahlen

In Summe wurden während der gesamten 6-wöchigen Laufzeit von BtS Bewegungen von 6.250 verschiedenen Chips registriert und so insgesamt 80412 Kilometer gemeinsam zurückgelegt. Da auch Reservekarten im Umlauf waren (z.B. wenn ein Mitspieler oder eine Mitspielerin die Karte verloren oder zuhause vergessen hat) lässt sich die exakte Anzahl der teilnehmenden Personen nicht genau eruieren. Basierend auf Erfahrungswerten geht Intelligent Health von ca. 6.000 aktiven Spielerinnen und Spielern in Simmering aus, davon 3915 Kinder & 2335 Erwachsene. Diese setzten sich aus Schülerinnen und Schülern der teilnehmenden Schulen, deren direktem Umfeld (Eltern, Geschwister, andere Verwandte, Freunde) und Personen, die über die mediale Berichterstattung bzw. die öffentliche Präsenz auf das Spiel aufmerksam geworden sind zusammen.

In Summe haben sich 1131 Personen online für das Spiel registriert. In etwa die Hälfte (47%) der registrierten Mitspielenden sind Kinder und Jugendliche bis 18 Jahre, der Großteil der Erwachsenen liegt zwischen 20 und 49 Jahre. Für die Gruppe der bis 18-Jährigen liegt leider keine weitere Unterteilung vor. Während bei den bis 18-Jährigen das Geschlechterverhältnis relativ ausgewogen ist (46% weibliche Teilnehmende) sind bei den Erwachsenen überdurchschnittlich viele Frauen (73%) registriert was die Vermutung nahe legt, dass es hauptsächlich die Mütter sind, die ihre Kinder bzw. das Team der Kinder bei BtS unterstützen.

Ergebnisse der Online-Befragungen von registrierten Teilnehmenden nach Spielende

Der Postgame Fragebogen wurde von 129 Personen direkt im Anschluss an die Beat the Street Kampagne ausgefüllt. Aufgrund der geringen Antwortquote (nur 11% aller Registrierten) ist davon auszugehen, dass jene Personen, die beide Fragebögen ausgefüllt haben, nicht repräsentativ für die alle Registrierten sind. Es ist vielmehr anzunehmen, dass diese Personen eine positivere Einstellung zu dem Spiel bzw. zu körperlicher Aktivität und Bewegung haben und deshalb die Hürde des nochmaligen Ausfülle freiwillig genommen haben. Die für die beiden Fragebögen durchgeführten statistischen Vergleiche lassen daher eher Rückschlüsse auf die unterschiedliche Personengruppe zu (getrennte Stichprobe) als auf eine Verhaltensänderung, welche jedoch hier nicht weiter behandelt wird. Da in den Post-Game Daten nur drei Personen der Altersklasse bis 18 enthalten sind und für 24 Personen die Altersklasse fehlt, beziehen sich die Ergebnisse der Post-Game Befragung nur auf über 18-Jährigen (n=103).

Die Befragten der Post-Game Erhebung unterscheiden sich in ihrer Einstellung zum Thema aktive Mobilität und Zufußgehen nicht von denen der Registrierungserhebung. Allerdings gab einen Rückgang um 7% der Personen, die angaben, weniger als 30 Minuten pro Woche aktiv zu sein. Außerdem gab es einen Anstieg von 12% an Personen, die an 5 oder mehr Tagen pro Woche aktive Reisen melden. Im Zuge dessen gab es eine 16%ige Zunahme an Personen, die über die Einhaltung der empfohlenen Mindestanforderungen für körperliche Aktivität berichten. Allerdings gehen ihre Kinder zwar an mehr Tagen zu Fuß zur Schule, fahren jedoch im Gegenzug weniger oft Rad.

Insgesamt sind knapp 80 % der Teilnehmenden der Post-Game Erhebung der Meinung, dass ihnen „Beat the Street“ geholfen hat. Die Begründungen, warum bzw. wie „Beat the Street“ ihr Verhalten beeinflusst hat, ergaben sich aus 77 Antworten. Diese lassen sich zu sechs Kategorien zusammenfassen:

- **Umgebung besser kennenlernen:** hier sind alle Antworten zusammengefasst die einen expliziten Hinweis enthalten, dass während des Spiels die Umgebung besser kennengelernt wurde.
- **Mehr Bewegung:** hier sind alle Antworten enthalten die auf mehr Bewegung schließen lassen.
- **Motivation außer Haus zu gehen:** Alle Antworten die sich darauf beziehen, dass es während des Spiels leichter gefallen ist das Haus bzw. die Wohnung zu verlassen (auch bei Schlechtwetter) bzw. dass dies häufiger geschehen ist.

- **Spaß:** Hier sind alle Antworten zusammengefasst die angeben, dass Beat the Street Spaß gemacht hat.
- **Gemeinsame Zeit:** Hier sind die Antworten jener Personen zusammengefasst die während des Spiels mehr gemeinsame Zeit mit der Familie aber auch mit Freunden und Klassenkameraden verbracht haben.
- **Punkte sammeln:** In dieser Kategorie sind alle Antworten zusammengefasst, wo der sportliche Ehrgeiz bzw. das Punkte sammeln im Mittelpunkt stand.

Eine Begründung warum „Beat the Street“ keinen Unterschied gemacht oder negativ wahrgenommen wurde, kam von 17 Personen. Hier wurden die offenen Antworten in vier Kategorien zusammengefasst:

- **Ausreichend Bewegung auch ohne BtS:** Hier sind alle Antworten zusammengefasst wo Personen angeben durch Beat the Street nicht mehr Bewegung zu machen, da sie ohnehin ausreichend aktiv sind.
- **Ärger über „Schummeleien“:** Hier sind alle Antworten zusammengefasst, die Unmut über unfaire Teilnehmende ausdrücken.
- **Keine Teilnahme aufgrund räumlicher Situation:** Antworten von Personen die aufgrund ihres Wohnortes nicht am Spiel teilnehmen konnten sind hier zusammengefasst.

Der Großteil jener Personen, denen Beat the Street in irgendeiner Art und Weise geholfen hat, nannte mehr Bewegung (47 %) oder das Kennenlernen der Umgebung (17%) als Begründung dafür. Von jenen Personen die angeben, dass ihnen „Beat the Street“ nicht geholfen hat sind ca. die Hälfte (53 %) der Meinung, sich auch ohne diese Aktion ausreichend zu bewegen. Bei den restlichen Antworten überwiegt der Ärger über Schummeleien während des Spiels.

Ergebnisse aus den Gruppengesprächen

Bei den Lehrerinnen und Lehrern sowie bei den Eltern, die an den Gruppendiskussionen teilgenommen haben, bestehen eine hohe Zustimmung und ein umfassender Kenntnisstand dazu, dass Bewegung im Alltag – vor allem auch aktive Mobilität – sich positiv auf die Gesundheit und das Wohlbefinden von Kindern und Jugendlichen auswirkt. Es werden auch (Verkehrs-)Sicherheitsbedenken geäußert und die Tatsache, dass es im Wohnumfeld nur wenige erreichbare Ziele gibt. Die Tatsache, dass viele Eltern arbeiten und die Konkurrenz durch die Medien werden von den Eltern als Ursachen für die fehlende Bewegung gesehen. Ernährung, frische Luft und Ausgeglichenheit werden von den Eltern als weitere Punkte genannt, die die Gesundheit von Kindern und Jugendlichen fördern.

Die Diskussion der Fragen, welche Aspekte von „Beat the Street“ den Lehrenden und den Eltern gut bzw. weniger gut gefallen haben und wie diese Aspekte in Bezug auf ihre Wirksamkeit zur Förderung aktiver Mobilität eingeschätzt werden, unterstreicht noch einmal, dass die „Beat the Street“ Kampagne in Bezug auf ihre Eignung, Bewegung und aktive Alltagsmobilität zu fördern sowohl von Lehrenden als auch von Eltern positiv bewertet wird. Die folgenden Aspekte von „Beat the Street“ wurden von Lehrenden genannt:

- | | |
|--|--|
| - Teambildung | - Umgebung kennen lernen |
| - BEAT the STREET Veranstaltungen (z.B.Kick-off Event, Gemeinsame Bewegungseinheit im Turnsaal, Abschluss-Event) | - Gemeinschaftserlebnis mit Familie |
| - Sichtbarkeit auf Straßen, Plätzen oder Parks | - Gemeinschaftserlebnis mit Schule |
| - Wettbewerb zwischen Schulen / Teams | - Gemeinschaftserlebnis mit Freunden |
| - Gestaltung der Homepage | - Glücksboxen mit Goody-Bags |
| - Informationen über BTS Facebook Seite | - Eigener Punktestand / gesammelte Kilometer |
| - Preise gewinnen | - Gemeinsam Punkte / Kilometer für ein Team / Schule sammeln |
| - Beat Boxen mit Karten und Schlüsselanhänger | - Gemeinsam mit der Schule ein Ziel verfolgen |
| - BTS als schulisches Event | - Gemeinsam mit der Familie ein Ziel verfolgen |
| - Familie und Freunde mit einbinden | - Kostenlose Aktion |
| - Betreuung durch das Beat the Street Team | - Dauer der Aktion (6 Wochen) |
| | - Draußen bei jedem Wetter / jeder Jahreszeit sein |

Tabelle 1: Aspekte von BtS, die bezüglich Gefallen und Wirksamkeit beurteilt wurden, links: Bewertung aus Sicht von Lehrenden einer teilnehmenden Schule, rechts: Bewertung aus Sicht von Eltern teilnehmender Klassen

Verbesserungsvorschläge zur Durchführung und Evaluation der Kampagne

In Bezug auf die Durchführung der Kampagne und mit dem Ziel, die Nachhaltigkeit der Verhaltensänderung durch „Beat the Street“ zu verlängern, gab es seitens der Kinder und Lehrenden die folgenden Verbesserungsvorschläge:

- Befestigungsorte der Boxen bedenken: Einige der Boxen waren für Volksschulkinder zu hoch
- Bewegungsaktivitäten mit dem Beaten und den Beat-Boxen kombinieren
- Wettbewerbssituation verändern: Mehr Transparenz bei den Punkten, weniger Wettkampf
- Technische Probleme verbessern: Beschleunigung der Reaktion auf Chips und Karten
- Nachhaltige Verhaltensänderungen forcieren: z.B. durch eine: (1) eine zeitliche oder räumliche Erweiterung der Kampagne, (2) eine häufigere Durchführung, (3) Aktion in einer schöneren Jahreszeit, (4) Bereitstellung von mehr Preisen, (5) verstärkte Unterstützung durch Familienmitglieder beim Gehen sowie (6) das aktive Wecken der Neugierde der Kinder für ähnliche Veranstaltungen.

In Bezug auf die Evaluierung wurden folgende Verbesserungsvorschläge abgeleitet:

- Ziele der Evaluierung bereits vorab klarer definieren
- Adaption des Onlinefragebogens
- Den Registrierungsprozess adaptieren: Jeder Person sollte sich über eine Emailadresse registrieren und ein Konto anlegen um ihre Daten mit den Ergebnissen der Post-Game bzw. 6-Month Fragebögen zu verknüpfen.
- Die Ankündigung für die Befragungen nach Spielende verbessern: Möglichkeiten dafür wären eine attraktivere Gestaltung der Emails sowie ggf. das Anbieten eines Incentives.
- Die Datenaufbereitung verbessern um quantitative Datenauswertungen zu ermöglichen
- Alternative / zusätzliche Vorher-Nachher-Erhebung durchführen: z.B. über Hands-up-surveys

5.2. Ergebnisse des Pilotprojekts „Kindergarten-Mobilitätsbox“

Die Kindergarten-Mobilitätsbox wurde von der Mobilitätsagentur Wien neu entwickelt und wird auch von dieser betreut. Sie kann von Kindergärten seit 2017 für sechs Wochen kostenlos ausgelorgt werden. Bei der Mobilitätsbox handelt es sich um eine Kiste, die Spiel-, Experimentier- und Bewegungsmaterialien sowie einen Leitfaden mit 15 Aktionsideen zur Mobilitätsbildung beinhaltet. Die Box beinhaltet außerdem Evaluationsmaterialien, welche sich sowohl an die Kinder als auch an die Pädagoginnen und Pädagogen richten. Die Evaluationsmaterialien wurden im Zuge des Projektes überarbeitet und ausgewertet. Aufgrund der hohen Nachfrage wurden die zu Projektbeginn vorhandenen 5 Boxen im Oktober 2018 auf 10 aufgestockt. Bis Ende November 2018 konnten damit 679 Kindergartenkinder erreicht werden.

Bestehende Evaluationsmaterialien und deren Weiterentwicklung

Die Kindergarten-Mobilitätsbox wird von Beginn an mithilfe eines PädagInnnen-Fragebogens, der bei Rückgabe der Box von einer Pädagogin oder eines Pädagogen im Zuge eines Feedback-Gesprächs ausgefüllt wird, evaluiert. Dieser enthält ein generelles Feedback zur Box sowie eine Frage zur Einschätzung, ob Diese zu einer Verhaltensänderung der Kinder beigetragen hat. Das Mobilitätsverhalten der Kinder wird dazu innerhalb einer Aktionswoche mithilfe eines Posters erfasst. Dabei wird für jeden Tag der Woche für jedes Kind ein Sticker mit dem Verkehrsmittel für den Weg in den Kindergarten aufgeklebt. Die Ergebnisse der vorhandenen Evaluation sowie die starke Nachfrage zeigen, dass die Box in Kindergärten sehr gut angenommen wird. Grundsätzlich sind die vorhandenen Materialien und die Vorgangsweise der Evaluation sehr gut geeignet um Feedback zum Gesamtpaket sowie den einzelnen Elementen zu erhalten. Nichtsdestotrotz gibt es Bedarf, die bestehenden Evaluierungselemente noch besser an die dahinterliegende Fragestellung anzupassen sowie die Auswertung zu vereinfachen.

Das vorhandene Layout des **PädagInnnen-Fragebogen für Feedback zum Angebot** ist sehr offen gehalten, was das intuitive Ausfüllen sowie eine standardisierte Auswertung erschwert. Im Zuge der Überar-

beutung wurde der Fragebogen einerseits optisch ansprechender gestaltet, was auch das intuitive Ausfüllen erleichtert, andererseits wurde der Inhalt leicht überarbeitet. Für die offenen Fragen wurden bereits vorab möglichen Antworten angegeben (basierend auf den Antworten der ersten Auswertung) und in der Box enthaltenen Materialien für eine Einzelbeurteilung aufgeschlüsselt. Die Möglichkeit auf alle Fragen eine offene Antwort zu geben wurde beibehalten. Durch die Adaptionen können mit einem ähnlichen Aufwand für die Ausfüllenden mehr Informationen gewonnen werden und die Datenauswertung vereinfacht werden. Die neuen Fragebögen werden seit Frühjahr 2018 für die Evaluation verwendet.

Darüber hinaus wurde das vorhandene **Poster zur Ermittlung des Mobilitätsverhaltens** evaluiert und weiterentwickelt. Mithilfe des vorhandenen Posters kann die Verkehrsmittelwahl von Eltern und Kindern für den Weg in den Kindergarten sehr gut ermittelt werden. Eine Verhaltensänderung lässt sich davon jedoch nicht ableiten. Deshalb wurde ein zweites Poster entwickelt, das optisch neutraler gestaltet ist und mit welchem eine möglichst unbeeinflusste Vorher-Erhebung durchgeführt wird. Um diese Form zur Erhebung der Verkehrsmittelwahl auch in anderen Bildungseinrichtungen einsetzen zu können, wurden sowohl das Vorher-Poster als auch das Poster für während der Aktionswoche neutraler gestaltet, d.h. der direkte Bezug zum Kindergarten wurde entfernt. Die überarbeiteten Poster sind gemeinsam mit den neuen Fragebögen seit Frühjahr 2018 im Einsatz.

Ergebnisse der Feedbackfragebögen von Pädagoginnen, Pädagogen und Kindern

Nachdem die überarbeiteten Evaluationsmaterialien (Poster und PädagogInnen-Fragebogen) etwa ein Jahr lang im Einsatz waren, wurden die Ergebnisse digitalisiert und ausgewertet. Zum Zeitpunkt der Auswertung (3. April 2019) standen 52 ausgefüllte Feedbackbögen zu Verfügung. Diese wurden von den jeweiligen Pädagoginnen und Pädagogen im Zuge eines Gespräches bei der Abholung der Box an die Mobilitätsagentur übergeben.

Das positive Feedback, das bereits nach den Gesprächen sowie anhand der ursprünglichen Evaluierung erkennbar war, wird durch die Auswertung der überarbeiteten Fragebögen bestätigt. Darin gibt die überwiegende Mehrheit (87%) an, dass die Box den Erwartungen stark bzw. relativ stark entsprochen hat. Mehr als die Hälfte der befragten Pädagoginnen und Pädagogen gab an, noch nie bewusst zum Thema aktive Mobilität gearbeitet zu haben. Nur ca. 23% haben sich in der Vergangenheit bereits bewusst mit aktiver Mobilität oder einem ähnlichen Thema beschäftigt, von den restlichen 21% erhielten wir keine Antwort. Das Thema war also auch für die Pädagoginnen und Pädagogen eine neue Erfahrung. Das allgemeine Feedback der Kindergartengruppen zu den enthaltenen Materialien, wurde auf einer Skala von 1-5 (gar nicht, weniger gut, neutral, gut, sehr gut) beurteilt, sowohl aus der Sicht der Pädagoginnen und Pädagogen als auch aus der Sicht der Kinder. Abbildung 1 zeigt die beliebtesten Aktionen.

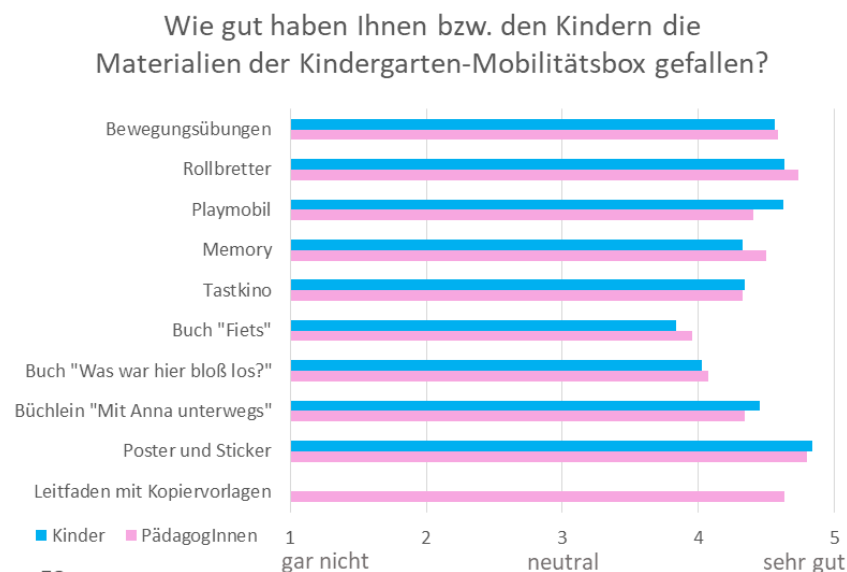


Abbildung 1: Zufriedenheit mit den einzelnen Materialien der Kindergarten-Mobilitätsbox, n=52

Wirkung der Kindergarten–Mobilitätsbox über den Kindergarten hinaus

Die Wirkung des Posters auf die Eltern wird von den Befragten Pädagoginnen und Pädagogen unterschiedlich eingeschätzt. Zusammenfassen lassen sich die Antworten wie folgt:

- Bewusstseinsbildung passiert vor allem durch die Kinder, die zu Hause von der Aktion berichten
- Es wurde Bewusstsein dafür geschaffen, wie viele Eltern ihre Kinder mit dem Auto zum Kindergarten bringen
- Für manche Eltern ist die Aktion unangenehm, weil sichtbar wurde, dass sie ihre Kinder mit dem Auto zum Kindergarten bringen (schlechtes Gewissen)
- Bewusstseinsbildung passiert auf Initiative der Kinder, die sich bemühen, auf das Auto zu verzichten und stattdessen die Öffis zu nutzen
- Die Aktion regt dazu an, das eigene Verhalten (z.B. Auto–Abhängigkeit) zu hinterfragen/begründen

Verbesserungsvorschläge auf Basis des Feedbacks

Ein weiterer wichtiger Punkt der Befragung der Kindergartenpädagoginnen und –pädagogen betrifft die Verbesserung der Box sowie ihre Verbreitung und Weiterempfehlung. Deshalb wurde in einer offenen Frage, welche von 24 Pädagoginnen und Pädagogen ausgefüllt wurde, explizit nach Verbesserungsvorschlägen gefragt. Die dabei genannten Verbesserungsvorschläge sind sehr individuell und weit gestreut. Zusammenfassen lassen sich dabei der Wunsch nach Spruch– und Liedgut bzw. Reimen sowie anderen Büchern zum Thema mit insgesamt 5 Nennungen sowie der Wunsch, die Box längere Zeit in der Gruppe behalten zu können (4 Nennungen). Weitere Einzelvorschläge sind unten aufgelistet:

- Arbeitsblätter und Ausmalbilder (Themen: Umweltbewusstsein im Zusammenhang mit Verkehr)
- Mobi–Stofffigur
- mehr Elterninformationen: wie wirkt sich das Elternhaus auf das Mobilitätsverhalten der Kinder aus?
- mehr Bewegungsmaterialien, mehr Indoor–Anregungen
- Angebot für 0–3–Jährige und behinderte Kinder erweitern

Auf die Zusatzfrage, was sie dafür noch benötigen würden, um die Inhalte dieser Box selber zusammenzustellen, wurden folgende Dinge am häufigsten genannt:

- Material für Bewegungseinheit, Ideen für Bewegungsübungen, Rollbretter und ähnliches (9x)
- Bücher (5x)
- Fahrradteile für das Tastkino (4x)
- Zeit und Budget
- Playmobil, Memory, Poster & Sticker
- Urkunden, Medaillen
- wechselndes Material, mehr Material für Abwechslung über längeren Zeitraum

Bereits bei der Frage nach der Wirkung auf Eltern bzw. Erziehungsberechtigte wurde von mehreren Pädagoginnen und Pädagogen außerdem angeregt, das Poster bzw. ein mehrsprachiges Infoplatat anzubieten, um noch mehr Eltern zu erreichen (Englisch, Türkisch, Serbisch, usw.). An die 70 % aller Befragten wünschen sich die Kindergarten–Mobilitätsbox außerdem zur permanenten Verfügung im Kindergarten, während nur 16% diese Frage verneinen (Rest: keine Antwort).

5.3. Entwicklung des Mobilitätsprogramms für Wiener Kindergärten und Schulen

Wie bereits erwähnt, entstanden im Rahmen des Projektes zwei Produkte:

- 1) Eine **Maßnahmenbroschüre**, in der alle Wien–weiten schulischen Angebote zur Mobilitätsbildung systematisch und strukturiert zusammengefasst und aufbereitet sind.
- 2) **Weiterführende Angebote** zur Mobilitätsbildung in Wiener Volksschulen – „Die Stadt und du“ (die als Kombinationsmöglichkeit auch in der Maßnahmenbroschüre enthalten sind)

Ziele und Adressaten der Maßnahmenbroschüre

Durch Zu-Fuß-Gehen, Rollerfahren, Laufradfahren und Fahrradfahren lässt sich Bewegung in den Alltag integrieren – empfohlen werden dabei mindestens 60 Minuten pro Tag für eine gesunde körperliche und geistige Entwicklung. Durch die Teilnahme an den in der Broschüre abgebildeten Aktionen können Schülerinnen und Schüler Erfahrungen im Straßenverkehr und im öffentlichen Raum sammeln, die ihnen dabei helfen, zu sicheren und kompetenten Verkehrsteilnehmenden zu werden, und sie lernen, ihre Umgebung besser zu verstehen. Die Aktionen zielen daher auch darauf ab, den Kindern und Jugendlichen die Freude am aktiv Unterwegssein zu vermitteln.

Die Zielgruppe der Broschüre sind in erster Linie Pädagoginnen und Pädagogen an Wiener Kindergärten und Schulen, sie richtet sich aber auch an Elternvertreter oder Elternvertreterinnen sowie Eltern. Mit der Broschüre finden sie eine Übersicht über die Angebote im Bereich der Mobilitätsbildung in Wien, die auf die in den Lehrplänen definierten Inhalte zugeschnitten sind, über diese hinausgehen und/oder mit diesen sinnvoll verknüpft werden können.

Aufbau, Inhalte und Layout der Maßnahmenbroschüre

Die Maßnahmenbroschüre besteht grundsätzlich aus zwei Teilen, einem Einleitungsteil mit Hintergrundinformationen und einem Maßnahmenteil, in dem jedes enthaltene Angebot auf einer einheitlichen Doppelseite dargestellt wird.

Der **Einleitungsteil** enthält dabei folgende Inhalte:

- Vorwort, Inhaltsverzeichnis und Ziele der Broschüre
- Informationen zu Planung und Ablauf
- Entscheidungshilfe für relevante Maßnahmenkategorien anhand einer kleinen händischen Vorab-Befragung im Klassenzimmer und eines Entscheidungsbaums
- Übersichtstabelle aller einzelnen Angebote
- Kombinationsmöglichkeiten von Maßnahmen für verschiedene Altersklassen (Kindergarten, Volksschule, Sekundarstufe 1, Sekundarstufe 2)

Die **Doppelseiten zu allen Angeboten** sind nach fünf primären Kategorien unterteilt, die sich an verschiedene Zielgruppen richten. Die Kategorien lassen sich wie folgt beschreiben (siehe Tabelle 2):

Tabelle 2: Überkategorien für die Einteilung der verschiedenen Angebote

| Kategorie | Kurzbeschreibung | Zielgruppe |
|------------------------------------|---|--------------------------------|
| 1 Aktiv unterwegs | Angebote und Aktionen, die Spaß an aktiver Bewegung vermitteln und die Raumerfahrung der Kinder verbessern | Schulen direkt |
| 2 Sicher unterwegs | Angebote und Aktionen, bei welchen die Verkehrssicherheit im Vordergrund steht | Schulen direkt |
| 3 Bewusst unterwegs | Angebote und Aktionen, die zur Bewusstseinsbildung für die Zusammenhänge zwischen Mobilität, Gesundheit und Klimaschutz beitragen | Schulen direkt |
| 4 Für Eltern & Lehrende | Angebote, die sich an Lehrende und Eltern richten und von der Schule gebucht werden können | Eltern und Lehrende |
| 5 Begleitende Angebote | Aktionen, die schulübergreifend stattfinden und in den Unterricht bzw. den privaten Alltag eingebunden werden können | Kinder, Jugendliche und Eltern |

Die Tabelle im Anhang zeigt alle abgebildeten Angebote inkl. der wichtigsten Informationen, sortiert nach den fünf oben erläuterten Kategorien.

Jede Doppelseite (siehe Abbildung 2) enthält die folgenden Informationen:

- Name und Nummer des Angebots (linke Seite)
- Altersklasse (linke Seite, obere Leiste)

- Kurze Beschreibung zu Zielen und Ablauf (linke Seite)
- Kernfakten für die Planung (rechte Seite, graue Box): Gruppengröße, Dauer, Ausrüstung, Kosten.
- Informationen zum Ansprechpartner und den Fördergebern (sofern vorhanden).
- Inhaltliche und planerische Aspekte (rechte Seite): Schulstufe, Vermittlungsart, Ort, Platzerfordernis, Durchführende Person, Verkehrsmittel, Bildungsschwerpunkt. (



Abbildung 2: Beispiel für eine Angebots-Doppelseite aus der Kategorie 1 – aktiv unterwegs

Rückmeldungen aus Interviews mit Lehrerinnen und Lehrern und Anpassungen

Zu einem ersten vollständigen Entwurf des Inhalts, Aufbaus und Layouts wurden Interviews mit Lehrerinnen und Lehrern durchgeführt um deren Feedback einzuholen. Die Aufbereitung dieses Entwurfs wird durchgehend positiv bewertet. Dieser sei gut aufgeschlüsselt, enthalte alle wichtigen Informationen und sei übersichtlich und informativ.

Nachdem Kosten für viele Lehrerinnen ein ausschlaggebender Punkt für die Auswahl der Angebote zu sein scheint, wurde die Information zu den Kosten bereits zu Beginn der Broschüre in die Übersicht aller Angebote inkludiert. Darüber hinaus wurde bei den Kombinationsmöglichkeiten darauf geachtet, nur kostenlose Angebote oder solche mit kostenfreiem Kontingent vorzuschlagen, um keine Klassen aufgrund hoher Kosten auszuschließen.

Außerdem wurde mehrfach erwähnt, dass viele Kinder in der 4. Klasse entweder gar nicht oder nicht gut Radfahren können. So schafft in manchen Klassen nur die Hälfte der Kinder die Radfahrprüfung. Besonders gut würden grundsätzlich Maßnahmen ankommen, wo sich die Kinder viel bewegen und aktiv mitmachen können. Es wird der Wunsch nach Maßnahmen geäußert, die das selbstbewusste Auftreten der Kinder im Straßenverkehr gegenüber motorisierten Verkehrsteilnehmern fördern. Aufgrund des Feedbacks wurden daher auch Maßnahmen inkludiert, die neue Mobilitätsformen (z.B. E-Scooter) oder den Umgang mit Smartphones thematisieren und dabei besonders interaktiv und mitreißend aufbereitet sind.

Auch dem Wunsch nach einer Print-Version wurde nachgegeben und eine Print-Version in einer Erstauflage von 100 Stück erstellt und in den Druck gegeben. Weitere Auflagen für die folgenden Jahre sind geplant und werden nach Projektende von der Mobilitätsagentur Wien betreut. Für online-affineres Lehrpersonal wird es darüber hinaus wie angemerkt ein Pdf-Dokument mit den Links geben. Zusätzlich dazu werden die Angebote in den Mobilitätshub der Bildungsdirektion Wien eingepflegt, wo nach verschiedenen Kriterien gefiltert und so die passendsten Angebote herausgesucht werden können.

Weiterführende Angebote zur Mobilitätsbildung in Wiener Volksschulen – „Die Stadt und Du“:

Über das Projekt hinausgehend wurde von der Mobilitätsagentur Wien ein neues Angebot mit dem Namen „Die Stadt und Du“ entwickelt, das ebenfalls im Herbst 2019 präsentiert wird. Dieses Angebot richtet sich an Volksschulen in Wien und umfasst verschiedene drei Unterrichts-Boxen mit den Themen Schulweg, Grätzl-Entdecken und Radfahren. Die Unterrichts-Boxen für Verkehrs- und Mobilitätsbildung und alle darin enthaltenden Angebote sind gratis und stehen für alle Schulstufen der Volksschulen zur Verfügung. Für einen erfolgreichen Abschluss müssen pro Box drei Module (Unterrichts-Modul, Polizei-Modul und

Kurs-Modul) in beliebiger Reihenfolge absolviert und die verpflichtende Evaluierung retourniert werden. Als Pries erhält jede Klasse einen Pokal, Abzeichen und Urkunden für jede Schülerin und jeden Schüler. Die Boxen können bei der Mobilitätsagentur Wien bestellt werden. Alle Informationen unter: www.diestadtunddu.at. In die Entwicklung dieses Produktes flossen auch Erkenntnisse ein, die im Zuge des Arbeitspaketes 3 (Task 3.1 sowie Task 3.2) gewonnen wurden. Im Rahmen der Maßnahmenbroschüre von AKTIV – GESUND wurde auf dieses Angebot aufmerksam gemacht. Konkret wurde „Die Stadt und Du“ bei den Seiten mit Kombinationsvorschlägen für verschiedene Altersgruppen abgebildet als möglicher Vorschlag für Volksschul-Klassen.

Nachhaltigkeit und Transferierbarkeit der Broschüre

Die Weiterführung der im Zuge des Projektes, und darüber hinaus, erarbeiteten Produkte ist durch die Mobilitätsagentur Wien für die nächsten Jahre gesichert. Diese übernimmt mit Projektende den der Broschüre zugrundeliegenden Datensatz, die jährlich anfallende Aktualisierung, sowie die Betreuung und Aktualisierung der durch das Projekt auf <https://partner.bildungshub.wien> eingepflegten Inhalte. Aus Sicht der Lehrenden wurde angemerkt, dass ein solche Maßnahmensammlung auch auf andere Workshop-Angebote aus anderen Bereichen ausgeweitet werden sollte um diese leichter auffindbar zu machen.

6. Zentrale Lernerfahrungen und Empfehlungen

6.1. Förderliche und hinderliche Faktoren für den Projekterfolg

Erhebung von Akteuren und Angeboten und Evaluierung bestehender Angebote (AP 1 & AP 2)

Dieses Ziel wurde von allen beim Reflexions-Treffen im Oktober 2018 Anwesenden einstimmig als „erreichbar“ eingestuft. Die Maßnahmen wurden sehr ausführlich recherchiert und die Stakeholder konnten sich bei der Erstellung des Maßnahmenkatalogs beteiligen. Förderlich für die Bewertung der Maßnahmen war die gute Kommunikation mit den Anbietern, denen unterschiedliche Kommunikationskanäle (E-Mail, Telefon) angeboten wurden. Bei der Kontaktaufnahme war es besonders hilfreich, dass es sich um ein durch den FGÖ gefördertes Projekt handelt. Dies verleiht dem Projektvorhaben einen hohen Stellenwert im Gesundheitssektor. Die Universität für Bodenkultur gilt zudem als „neutrale Stelle“ für die Projektumsetzung, die nicht in Konkurrenz zu den angefragten Anbietern steht. Herausfordernd war insbesondere der Punkt der Evaluierung der Maßnahmen, der von Anbieter zu Anbieter sehr heterogen gehandhabt wird: Manche Anbieter führen eine externe Evaluierung mit Prä- und Postmessung durch während andere lediglich Feedback zur durchgeführten Maßnahmen einholen.

Entwicklung von qualitativen Standards für die Aufnahme im Programm und Entwicklung von Evaluierungsmethoden für Angebote im geplanten Programm (AP 3)

Im Zuge der Recherche wurde unter anderem deutlich, dass die von den Anbietern angegebenen Evaluierungen der Maßnahmen sehr unterschiedlich ausfallen. Diese reichen von einfachen Feedback-Befragungen oder Teilnehmenden-Dokumentationen bis hin zur Feststellung von Verhaltensänderungen durch ein aufwändiges Untersuchungsdesign mit Prä- und Posttest. Das Projektteam stellte zudem fest, dass die Daten, die durch die dargestellten Evaluierungen erhoben wurden, in manchen Fällen fehlinterpretiert oder überbewertet werden. So wird z.B. in Ergebnisberichten von einer Änderung des Mobilitätsverhaltens berichtet, auch wenn die Daten aufgrund geringer Fallzahlen oder Mängel im Untersuchungsdesign diesen Schluss aus wissenschaftlicher Sicht nicht zulassen. Dies war hinderlich für eine Festlegung von Evaluierungsmethoden, die für alle Angebote geeignet sind, weshalb stattdessen auf eine genaue Erfassung und Beschreibung einzelner Kriterien geachtet wurde.

Umsetzung und Evaluierung von Pilotprojekten: „Beat the Street“, „Kindergarten-Mobilitätsbox“ (AP 4)

Beide Maßnahmen, die als innovativ gelten, sollten im Rahmen des Projektes ausprobiert werden. Dieses Ziel wurde erfüllt. Sowohl „Beat the Street“ als auch die „Kindergarten-Mobilitätsbox“ stoßen auf äußerst

große Beliebtheit. Förderlich für die erfolgreiche Umsetzung der Pilotprojekte war außerdem die gute Kooperation mit den Umsetzungspartnerinnen und -partnern (Mobilitätsagentur Wien, Dopplinger & Dopplinger GmbH). „Intelligent Health“ lieferte leider eine mangelhafte Datenqualität, die eine Evaluierung wie ursprünglich geplant nicht möglich macht. Das Projektteam investierte viele zusätzliche Ressourcen in die Bereinigung des Datensatzes und stellte Überlegungen zu einer inhaltlich sinnvollen Auswertung der Daten an. Die Evaluierungsergebnisse waren zwar vorhanden, lagen jedoch noch nicht in einer Qualität vor, mit der das Projektteam zufrieden war. Aufgrund der Schwierigkeiten mit dem Datenmaterial sieht es das Projektteam positiv, dass Dopplinger & Dopplinger GmbH in Zukunft nicht mehr mit „Intelligent Health“ kooperieren wird. Eine verbesserte Qualität der Daten wird dadurch erhofft. Hinderlich ist außerdem, dass „Beat the Street“ eine sehr umfangreiche und teure Maßnahme ist, die nicht flächendeckend angeboten werden kann, sondern zeitlich und räumlich zwischen dem Grätzl, den durchführenden Organisationen und den finanzierenden Stellen abgestimmt werden muss. Für die Zielgruppen stellt dies jedoch nur bedingt einen hemmenden Faktor dar, da die Teilnahme für die Schulen, Eltern und andere Bewohnerinnen und Bewohner des Grätzls kostenfrei ist. Seitens der Anbietenden besteht jedoch die Herausforderung die benötigten Finanzmittel aufzustellen.

Konzeptentwicklung des Programms „Aktives und gesundes Mobilitätsmanagement für Wiener Kindergärten und Schulen“ (AP 5)

Aufgrund eigener Erfahrungen mit der ständig wechselnden Angebotslandschaft und der Rückmeldung von Expertinnen und Experten war klar, dass eine Maßnahmenammlung (Broschüre) laufend aktualisiert werden sollte. Diese Aufgabe wird nach dem Projektende von der Mobilitätsagentur Wien übernommen. Als förderlich kann dabei die Kooperationsbereitschaft der verschiedenen Anbieter betrachtet werden, die größtenteils sehr interessiert an der Aufnahme ihrer Angebote waren und die entsprechenden Daten zur Verfügung gestellt haben, auch bzgl. der internen Evaluation der Angebote als Form der Qualitätsüberprüfung. Die Bereitschaft der Partnerinnen und Partner, sich an dem Projekt zu beteiligen, wurde unter anderem durch das große Interesse an einer Teilnahme an den ExpertInnen-Interviews und den ExpertInnen-Meetings sichtbar. Als herausfordernd für das Programm zur Mobilitätsbildung wurde auch gesehen, dass es sich an bestehende Strukturen wie Lehrpläne oder pädagogische Konzepte anpassen muss. Das „Standardprogramm Verkehrserziehung“ wird nun als Teil der jeweiligen Packages angesehen und stellt einen „Baustein“ des Programms dar. Dieser Aspekt wurde auch von einigen befragten Expertinnen und Experten aus dem Bildungssektor als positiv bewertet. Es sei von Vorteil beim „Gewohnten“ anzuknüpfen, um sich dann in einen Bereich aus dem Themenfeld der Mobilität zu begeben, der vielleicht noch unbekannt ist.

Einholen der Perspektive von relevanten Akteuren und möglichen KooperationspartnerInnen (AP 5)

Da der Erfolg des Projekts stark von der Akzeptanz aller Akteure und Organisationen und deren Unterstützungsbereitschaft abhängig ist, lag ein Hauptaugenmerk der gesamten Projektarbeit darauf, dass sich Anbieterinnen und Anbieter von Mobilitätsbildungsmaßnahmen, Akteurinnen und Akteure aus Mobilität, Bildung und Gesundheit als zukünftige Teilnehmende und Nutzende des Programms verstehen sowie Unterstützer (Stadtschulrat, Elternverband Wien) und Anwender (Schulen, Direktorin) an der Entwicklung des Programms für Mobilitätsbildung an Schulen und Kindergärten beteiligen. Die Beteiligung erfolgt mit dem Ziel der Information und Konsultation einerseits im Rahmen der beiden ExpertInnen-Meetings, in Einzelgesprächen, durch die Interviews im Rahmen der Datensammlung und der Gestaltung der Broschüre aber auch durch die Interviews im Zuge der externen Evaluation. Sowohl das ExpertInnen-Meeting als auch die Interviews mit Expertinnen und Experten waren wertvolle Maßnahmen, durch die wichtige Entscheidungsträger partizipieren konnten. Eine grundsätzliche Gesprächsbereitschaft der beteiligten Stakeholder war von Beginn an vorhanden. Förderlich für die erfolgreiche Zielerreichung war die Kenntnis des Teams über die Angebotslandschaft und die bereits bestehenden Kontakte zu wichtigen Personen und Organisationen, die teilweise auch zwischen den Sektoren arbeiten (Mobilität und Gesundheitsförderung). Der Versuch, Mobilitäts- mit Gesundheitsbildung zu verknüpfen, brachte es mit sich,

dass manche Akteure (zumindest beim Erstkontakt) wenig Commitment zeigten bzw. auf eine Interviewanfrage zurückhaltend reagierten, da sie sich inhaltlich schwer „zuordnen“ konnten. So passierte es beispielsweise, dass sich eine Akteurin im Gesundheitsbereich als nicht zuständig für Themengebiete der Mobilitätsbildung sah oder dass Personen durch ihre Zuständigkeiten für viele andere Bereiche ihr Aufgabenfeld nicht in diesem überschneidenden Themenfeld angesiedelt wahrnahmen. Die teilweise fehlende wahrgenommene Zuständigkeit stellte sich bei der Anbahnung und Durchführung von Interviews als teilweise hinderlich heraus.

Laufende ÖA und Vernetzung mit relevanten Akteuren (AP 6)

Das Projekt wird nach wie vor auf einer Vielzahl an Veranstaltungen präsentiert. Wichtige Beteiligte und Stakeholder wurden frühzeitig über unterschiedliche Kanäle erreicht, informiert und eingebunden. Vor allem die Sichtweisen der Lehrenden flossen maßgeblich in die Gestaltung der Broschüre mit ein. Die Pilotprojekte wurden laufend kommuniziert und die fertigen Produkte werden nach Fertigstellung veröffentlicht. Förderliche Faktoren dafür waren die gute Vernetzung beider Projektpartner, vor allem auch der Mobilitätsagentur mit relevanten Stakeholdern. Die Einbindung verschiedener Akteure erfolgte zu verschiedenen Zwecken und zu verschiedenen Zeitpunkten des Projekts. Damit konnte sichergestellt werden, dass jeder einzelne Projektschritt bzw. auch das Gesamtergebnis den Haupt- und Nebenzielgruppen zugutekommen würde. Hinderliche Faktoren dafür waren die Erreichbarkeit verschiedener Stakeholder, da zum Beispiel Lehrende in den Sommermonaten schwer anzutreffen oder für Workshops zu gewinnen sind. Diesem Risiko wurde aber durch frühzeitige Planung entgegengewirkt.

6.2. Zentrale Lernerfahrungen und Empfehlungen

Allgemeine Erfahrungen aus dem Projekt

Generell werden seitens der verschiedenen involvierten Stakeholder Angebote zur Förderung der aktiven Mobilität als wichtig und relevant empfunden. Das Projekt leistete somit einen Beitrag zur sektorenübergreifenden Kooperation mit dem Ziel der Gesundheitsförderung und der Förderung aktiver Mobilität von Kindern und Jugendlichen. Als Erfolgsfaktor dafür wurde unter anderem gesehen, dass es sich um ein vom FGÖ finanziertes Projekt handelte. Dies ermöglichte eine breite und professionelle Umsetzung des Projektvorhabens. Die Universität für Bodenkultur als Projektumsetzerin war als „neutrale Stelle“ sehr gut geeignet, um an die Anbieter heranzutreten. Bei der Feldrecherche nach Anbietern und deren Maßnahmen war die Neutralität des Projektteams eine wichtige Voraussetzung für den reibungslosen Ablauf.

Zwar bedurfte die genaue Recherche zu bestehenden Angeboten inklusive einer Kontaktaufnahme mit den Anbieterinnen und Anbietern zur Abstimmung mehr zeitlicher Ressourcen als ursprünglich geplant, sie führte allerdings auch zu einem qualitativvollen Endprodukt. Die finale Maßnahmenbroschüre ermöglicht einen optimalen Überblick zur Angebotslandschaft für die Nutzerinnen und Nutzer und bietet einen guten inhaltlichen Einstieg in das Thema „aktive Mobilität in Kindergarten und Schule“. Die zugrundeliegenden Auswahlkriterien wurden so gewählt, dass sie möglichst inklusiv sind, d.h. dass möglichst viele verschiedene Anbieter und Angebote aufgenommen werden können.

Die entstandene Maßnahmenammlung (Broschüre) und das Programm zur Mobilitätsbildung in Wiener Volksschulen wurden von den befragten Lehrpersonen und Expertinnen und Experten sehr positiv aufgenommen. Dementsprechend zeigten sich die Anbieterinnen und Anbieter als sehr kooperativ und freuten sich über die Möglichkeit, in die Maßnahmenammlung und/oder in das Programm aufgenommen zu werden. Aufgrund der vielen unterschiedlichen Angebote mit heterogenen Zielsetzungen und Indikatoren war es jedoch nicht möglich, standardisierte Evaluierungsmethoden festzulegen bzw. allgemein gültige Qualitätskriterien zu definieren, ohne eine Vielzahl an Anbieterinnen und Anbieter bzw. Maßnahmen von einer Aufnahme in die Maßnahmenammlung (Broschüre) auszuschließen. Aus diesem Grund lag der Fokus eher auf der Überblickserstellung und der Vernetzung von Anbietern und weniger auf einer einheitlichen Evaluation der enthaltenen Angebote durch die Anbieterinnen und Anbieter.

Es zeigt sich, dass es zielführend ist, die im Zuge des Projektes gestartete Vernetzungsarbeit zwischen den verschiedenen Bereichen, Organisationen und Anbietern über das Projektende hinaus fortzuführen. Nur so kann erreicht werden, dass sich die erarbeitete Broschüre als Bestandteil der Förderung von Zu- fußgehen und Radfahren im Bereich Schulen und Kindergärten etabliert. Für die von der Mobilitätsagen- tur Wien übernommene Aufgabe der jährlichen Aktualisierung wird ein geeigneter Zeitplan basierend auf den Erfahrungen des Projektes erstellt werden, der ausreichend Zeit für die Abstimmung mit den Anbie- tern bereithält.

Beide Pilotprojekte (BTS und Kindergarten-Mobilitätsbox) wurden sehr gut angenommen, sind beliebt bei den Zielgruppen und regen erwiesenermaßen die aktive Mobilität im Durchführungszeitraum an bzw. leisten einen Beitrag zur Sensibilisierung zu dem Thema. Auch nach Projektende werden beide Maßnah- men weitergeführt. Dabei werden die im Zuge der Evaluierung der Pilotprojekte gewonnenen Erkennt- nisse auch in Zukunft für die weitere Durchführung relevant sein (z.B. durch die Neugestaltung von „Beat the Street“ oder eine zukünftige Überarbeitung der Inhalte der Kindergarten-Mobilitätsbox).

Im Fall von „Best the Street“ hat das Projekt dazu beigetragen, das bisherige Konzept (sowie die Koope- ration mit Intelligente Health“ zu überarbeiten und das Spiel ab Herbst 2019 unter neuem Namen durch- zuführen. Im Zuge dessen, wurde auch die Evaluation überarbeitet. Es ist davon auszugehen, dass dadurch auch in den nächsten Jahren eine Vielzahl an Kindern der Hauptzielgruppe erreicht werden kann. Die Kindergarten-Mobilitätsbox wird auch weiterhin im Einsatz sein. Die im Zuge der Evaluation erhalte- nen Rückmeldungen wurden ausgewertet und fließen in eine zukünftige Überarbeitung der Box mit ein. Auch hiermit werden in den nächsten Jahren noch viele Kindergartenkinder erreicht werden. Es ist au- ßerdem darauf hinzuweisen, dass während der Projektlaufzeit ein Schwerpunkt der Arbeit die Entwick- lung bzw. Gestaltung der Broschüre war mit dem Ziel Angebote für Mobilitätsbildung an Schulen und Kindergärten für Pädagoginnen und Pädagogen leichter auffindbar zu machen. Durch die Fertigstellung und Verbreitung der Broschüre wurde dementsprechend ein wichtiger Beitrag dazu geleistet, dass in den nächsten Jahren noch mehr Kinder der Schwerpunktzielgruppen Kinder (6-11 Jahre) bzw. Klein- und Vorschulkinder (1-5) Jahre mit Angeboten zur Förderung aktiver Mobilität erreicht werden können.

Empfehlungen für zukünftige Projekte dieser Art

Eine erste Empfehlung betrifft die frühzeitige und kontinuierliche Identifikation und Einbeziehung von Stakeholdern in den Projektentwicklungs- und -umsetzungsprozess. In AKTIV – GESUND hat die Einbin- dung von Akteuren (Anbieterinnen/Anbieter, Pädagoginnen/Pädagogen, andere Beteiligte) aus verschie- denen Bereichen (Bildung, Gesundheit, Verkehr) über den gesamten Projektzeitraum stark zum Erfolg des Projektes beigetragen. So ist es einerseits gelungen, Kooperationen (z.B. mit der Bildungsdirektion) einzugehen, die auch nach Projektende weiterbestehen haben und sich positiv auf die Reichweite des Projektes auswirken. Auf der anderen Seite ist es durch die Vernetzung der Anbieter gelungen, eine hohe Unterstützungsbereitschaft für das Projekt bzw. die geplanten Ergebnisse (Broschüre) zu erreichen.

Eine weitere Empfehlung ist es, in ähnlichen Projekten auch eine externe Evaluation vorzusehen. Ein begleitender, übergeordneter, externer Blick auf das Projekt und dessen Fortschritt unterstützt eine fo- kussierte Projektarbeit innerhalb des Teams. Durch die inhaltlichen Aufgaben von queraus kultur- und sozialforschung (Interviews zur Außenwahrnehmung des Projektes sowie dessen Ergebnisse) konnten diese zusätzlich zur Evaluation zum Erfolg des Projektes beitragen. Besonders hinsichtlich möglicher- weise exkludierter Gruppen lieferte die Evaluation bzw. die Gespräche mit Stakeholdern relevante Hin- weise, die die soziale Nachhaltigkeit und Inklusion des Programms betreffen.

7. Anhang

7.1. Übersicht der enthaltenen Angebote der Maßnahmenbroschüre

| Nr. | Name des Angebots | Stufe | Verkehrsmittel | Dauer | Kosten |
|----------------------------|------------------------------------|---------|---------------------|---------------------|------------------------|
| 1 aktiv unterwegs | | | | | |
| 1 | Kindergarten-Mobilitätsbox | KG | Fuß, Rad, ÖV | 4-6 Wochen | € 0,- |
| 2 | Laufradschule | KG | Rad | 1 Std. | ab € 72,- pro UE |
| 3 | Pedibus | KG, 1-2 | Fuß | 4-6 Wochen | € 0,- |
| 4 | Grätzltour "Zu Fuß zur Schule" | 1-4 | Fuß | 3 Std. | € 300,- bis € 500,- |
| 5 | Radfahrersicherheitskurs | 1-4 | Rad | 2 Std. | ab € 120,- pro UE |
| 6 | Workshop "Zu Fuß zur Schule" | 1-4 | Fuß | 2 Std. | € 0,- (begrenzt) |
| 7 | Verkehrsschlängenspiel | 1-5 | Fuß, Rad, ÖV | 1-2 Wochen | € 539,- |
| 8 | Roller-Sicherheitskurs | 1-9 | Roller / Scooter | 1 Std. | € 5,- p.P. |
| 9 | Bewegung im Schulalltag | 1-13 | Fuß | 4 / 8 UE zu 50 Min. | € 0,- (begrenzt) |
| 10 | Grätzl-Rallye | 2-4 | Fuß | 3 Std. | € 0,- |
| 11 | KinderRadSpaß | 3-4 | Rad | 3 Std. | € 0,- (begrenzt) |
| 12 | FußgängerInnencheck | 3-13 | Fuß, Rad, ÖV | 2-4 Std. | auf Anfrage |
| 13 | Schulterblick-Radfahrkurse | 4-6 | Rad | 4 Std. | € 0,- (begrenzt) |
| 14 | Radfahrersicherheitskurs | 5-6 | Rad | 2 Std. | € 0,- (begrenzt) |
| 15 | Bewegt durch die Stadt | 5-13 | Rad | 3 Std. | € 0,- (begrenzt) |
| 2 sicher unterwegs | | | | | |
| 16 | Das kleine Straßen 1x1 | KG | Fuß, Auto | 105 Min. | € 0,- |
| 17 | VerkehrsforscherInnen unterwegs | KG | Fuß | 4 UE zu 50 Min. | auf Anfrage |
| 18 | Känguru | KG, 1 | Auto | 1 Std. | € 0,- (begrenzt) |
| 19 | Blick und Klick | 1 | Fuß, Auto | 70 Min. | € 0,- |
| 20 | Das Puppomobil | 1-2 | Fuß | 1 Std. | € 0,- |
| 21 | Programm "Verkehrserziehung" | 1-3 | Fuß, Rad, ÖV, Auto | 10 Std. / Jahr | € 0,- |
| 22 | Zugschule Workshop | 1-4 | Fuß, Rad, ÖV | 2 Std. | € 0,- (begrenzt) |
| 23 | Helmi Aktionstag | 1-4 | Fuß, Rad | 2 Std. | € 0,- (begrenzt) |
| 24 | Öffi-Sicherheitstraining | 2-3 | ÖV | 1 Std. | € 0,- |
| 25 | Lesen macht dich sicher | 2-4 | Fuß, Rad, ÖV, Auto | 12 Wochen | € 0,- |
| 26 | Nimm dir Zeit für meine Sicherheit | 2-4 | Auto | 2 Std. | € 0,- |
| 27 | Hallo Auto | 3-4 | Auto | 1,5 Std. | € 0,- |
| 28 | Aktion "Zebrastreifen" | 3-9 | Fuß, Auto | 3 Std. | € 0,- |
| 29 | Die ARBÖ-Radfahrerprüfung | 4-5 | Rad | 3,5 Std. + 2 Std. | € 15,- bis € 25,- p.P. |
| 30 | Freiwillige Radfahrprüfung | 4-5 | Rad | 5 Std. | € 3,27 p.P. |
| 31 | Top Rider | 5-8 | Fuß, Rad, Lkw, Auto | 2 Std. | € 0,- |
| 32 | ÖBB-Aufklärungsarbeit | 7-8 | ÖV | 2 Std. | € 0,- |
| 33 | Workshop "Ablenkung" | 9-13 | Fuß, Rad, Auto | 2 Std. | € 0,- |
| 34 | trafficsafety4you | 9-13 | Fuß, Rad, Auto | 4 Std. | € 0,- |
| 3 Bewusst unterwegs | | | | | |
| 35 | Alles einsteigen - wir fahren ab! | KG, 1 | Rad, ÖV, Auto | 2 Std. | € 6,50 p.P. |
| 36 | Kasperl und Klimafee Lila | KG, 1 | Mobilität allgemein | 2 Std. | auf Anfrage |
| 37 | "Unterwegs in der Stadt" | KG, 1-3 | Fuß, Rad, ÖV, Auto | 4 Wochen | € 0,- |
| 38 | Reisen einst und jetzt | KG, 1-4 | Fuß, Rad, ÖV, Auto | 1 Std. | € 3,50 p.P. |
| 39 | Klimac clown Hugo | 1-4 | Fuß, Rad | 2 Std. | € 100,- bis € 400,- |
| 40 | MOMO I | 1-5 | Fuß, Rad, ÖV, Auto | 2 Std. | € 150,- |
| 41 | Klima - Was ist das? | 2-5 | Fuß, Rad, ÖV, Auto | 2 Std. | € 150,- |
| 42 | MOMO II | 5-10 | Fuß, Rad, ÖV, Auto | 2 Std. | € 150,- |
| 43 | Mobilitäts-Schnitzeljagd Wien | 5-10 | Fuß, Rad, ÖV | 4 Std. | € 0,- (begrenzt) |

| 4 Für Eltern & Lehrende | | | | | |
|-------------------------|---------------------------------------|----------|---------------------|-----------|----------------------|
| 44 | WS für Eltern & PädagogInnen | KG | Fuß, Rad | 2 Std. | € 0,- |
| 45 | WS für Eltern & PädagogInnen | 1-4 | Fuß, Rad, ÖV, Auto | 2 Std. | € 0,- |
| 46 | Radworkshop für Eltern & PädagogInnen | | Rad | 2 Std. | € 320,- |
| 47 | Schulwegpläne | | Fuß | Einmalig | € 0,- |
| 5 Begleitende Angebote | | | | | |
| 48 | Klimameilen-Kampagne | KG, 1-5 | Fuß, Rad, ÖV | März-Okt. | Versandkosten |
| 49 | Mobilitätsmanagement f. Schulen | KG, 1-13 | Fuß, Rad, ÖV, Auto | 1 Jahr | € 0,- (begrenzt) |
| 50 | FahrRad!-Leitfaden | KG, 1-13 | Rad | 1-4 Std. | € 0,- |
| 51 | UGOTCHI | 1-4 | Fuß, Rad | 4 Wochen | € 0,- |
| 52 | MeineWelt | 1-4 | Fuß, Rad, ÖV | 6 Wochen | € 118,- + € 5,- p.P. |
| 53 | Autofasten | 1-4 | Fuß, Rad, ÖV, Auto | 40 Tage | € 0,- |
| 54 | Ausstellung "In Bewegung" | 2-8 | Fuß, Rad, ÖV, Auto | 2 Std. | € 0,- |
| 55 | Safety-Tour | 3-4 | Mobilität allgemein | Apr.-Juni | € 0,- |
| 56 | AB-GELENKT | 5-13 | Fuß, Rad, ÖV, Auto | 1 Std. | € 0,- |

7.2. Übersicht der hochgeladenen Dokumente und Anhänge

Anhänge 1 – Öffentlich verfügbare Maßnahmensammlung (MS)

A1_MS_01_Maßnahmenbroschüre → komprimierte Version der finalen Broschüre

Anhänge 2 – Projektmanagement (PM)

A2_PM_01_Projekttablaufplan → adaptierter Projekttablaufplan
 A2_PM_02_Projektrollenplan → adaptierter Projektrollenplan
 A2_PM_03_Evaluationsendbericht → Endbericht der externen Evaluation
 A2_PM_04_Endabrechnung → Excel-Übersicht der Ausgaben und Einnahmen
 A2_PM_05_Rechnungen → Kopien aller Rechnungen im Projektzeitraum
 A2_PM_06_Geldeingänge → Kopien aller Geldeingänge im Projektzeitraum
 A2_PM_07_Meetings_ Protokolle → Protokolle aller internen Meetings ab 10/2018

Anhänge 3 – Projektergebnisse (PE)

A3_PE_01_Ergebnisse_AP1_AP2 → Bericht mit Ergebnissen von AP1 und AP2
 A3_PE_02_Beat the Street_Bericht → Ergebnisbericht
 A3_PE_03_KiGaMobBox_Bericht_Fragebogen → Ergebnisbericht inkl. finalem Fragebogen
 A3_PE_04_KiGaMobBox_Ergebnisse Fragebogen → Excel mit Ergebnissen vom Fragebogen
 A3_PE_05_KiGaMobBox_Ergebnisse Poster → Excel mit Ergebnissen vom Poster
 A3_PE_06_ExpertInnen-Workshop 2 → Protokoll und Teilnehmendenliste
 A3_PE_07_ExpertInnen-Interviews Welle 2 → Interview-Vorbereitung und Ergebnisse
 A3_PE_08_Maßnahmensammlung → Excel-Matrix aller Maßnahmen der Broschüre

Anhänge 4 – Öffentlichkeitsarbeit (ÖA)

A4_ÖA_01_Konferenzen → jeweils Konferenzprogramm und Präsentation
 A4_ÖA_02_Poster → jeweils das finale Poster
 A4_ÖA_03_Pressemeldungen → Auswahl an Pressestimmen zu Pilot-/Gesamtprojekt
 A4_ÖA_04_Andere → Web-Präsenz und Steckbriefe in FGÖ-Broschüre