

Endbericht zur Verbreitung der Projekterfahrungen und Ergebnisse

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

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

Projektnummer	3105
Projekttitel	Gemeinden gesund unterwegs
Projekträger/in	AVOS GmbH
Projektlaufzeit, Projektdauer in Monaten	01.01.2020 – 31.12.2022, 36 Monate (30 Monate + Verlängerung um 6 Monate)
Schwerpunktzielgruppe/n	<ul style="list-style-type: none"> ○ Mitglieder von Vereinen und Interessensvertretungen ○ Vertreter*innen der Verwaltung oder Politik ○ Schüler*innen und deren Eltern ○ Lehrer*innen ○ Kinder in Kindergärten und Kinderbetreuungseinrichtungen ○ Beschäftigte in Kindergärten und Kinderbetreuungseinrichtungen
Erreichte Zielgruppengröße	<ul style="list-style-type: none"> ○ 4 Projektgemeinden im Bundesland Salzburg ○ 4 Mobilitätsbeauftragte (3 kommunal, 1 regional tätig) ○ 7 aktive Bürgermeister*innen und Vizebürgermeister*innen (von 8 möglichen)

	<ul style="list-style-type: none"> ○ 8 aktive Bildungseinrichtungen: 5 Pflichtschulen (Leitungen, Pädagog*innen, Schüler*innen, Eltern), 3 Kindergärten (Pädagog*innen, Kinder, Eltern) als Multiplikator*innen ○ Ca. 20 mitwirkende Vereine und Institutionen ○ 14.617 Gemeindebewohner*innen (Stand 2020 bzw. 2022): Alle Haushalte in den 4 Gemeinden wurden regelmäßig über Öffentlichkeitsarbeit in den Gemeindemedien erreicht. (3.608 EW Hof 2020; 4.055 Lamprechtshausen 2022; 1.244 Hollersbach 2020, 5.710 Mittersill 2022)
Zentrale Kooperationspartner/innen	<ul style="list-style-type: none"> ○ Klimabündnis Salzburg ○ komobile GmbH (vormals: komobile Gmunden GmbH)
Autoren/Autorinnen	Mag. Eva Hammer-Schwaighofer
Emailadresse/n Ansprechpartner/innen	hammer-schwaighofer@avos.at
Weblink/Homepage	www.gesundessalzburg.at www.avos.at
Datum	31.3.2023

1. Kurzzusammenfassung

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

Projektbeschreibung (Projektbegründung, Zielsetzung, Setting/s und Zielgruppe/n, Geplante Aktivitäten und Methoden, Laufzeit, Zentrale Kooperationspartner/innen):

Ausgehend vom FGÖ-Call **Aktive Mobilität** haben sich **AVOS – Gesellschaft für Vorsorgemedizin GmbH**, das **Klimabündnis Salzburg** und **komobile Gmunden GmbH** als Projektpartner für „Gemeinden gesund unterwegs“ zusammengeschlossen und dieses in vier Salzburger Gemeinden umgesetzt. Zielsetzungen waren Schaffung einer nachhaltigen Struktur, Erhöhung der regelmäßigen körperlichen Aktivität, inkl. Förderlicher Rahmenbedingungen, strukturierte Vernetzung und Schaffung von Kooperationen sowie Nachhaltigkeit der Veränderungen. Bildungseinrichtungen, Gemeindeverwaltung und -politik, Vereine und Bürger*innen wurden adressiert.

Geplante Aktivitäten und Methoden waren Erhebung, Evaluation, Prozessbegleitung durch Expert*innen in der Planung und Umsetzung. Als konkrete Methoden wurden Beratungen, Workshops, Schulungen, Informationsveranstaltungen, Tagungen, Erstellung von Materialien und Öffentlichkeitsarbeit für Bewusstseinsbildung, Vermittlung sowie Austausch von Informationen und Kompetenzen gewählt.

Vernetzung wurde durch das Etablieren von längerfristig bestehenden Gruppen sowie gemeindeübergreifende Treffen gefördert.

Die **Projektlaufzeit** wurde von 30 auf 36 Monate verlängert, von 1.1.2020 bis 31.12.2022.

Zentrale **Kooperationspartner** waren neben komobile und Klimabündnis Salzburg als Projektpartner die Radkoordinatorin des Landes Salzburg und der Regionalverband Oberpinzgau. In den Gemeinden selbst hatten die Mobilitätsbeauftragten unterschiedliche Kooperationspartner, die in erster Linie den Bereichen Bildungseinrichtungen und Vereinen zuzuordnen sind.

Ergebnisse, Lernerfahrungen und Empfehlungen:

Zentrale Bedeutung haben hier die unmittelbaren Wechselwirkungen zwischen Engagement und Interessen am Projektfortschritt von Einzelpersonen aus der Zivilgesellschaft, politischen Entscheidungsträger*innen und Mitwirkenden auf Verwaltungsebene. Funktionierende Kommunikationskanäle und Flexibilität im Hinblick auf die unterschiedlichen Bedürfnisse in den Gemeinden sind essentiell. Auch die Kooperationspartner*innen spielen eine wesentliche Rolle, je nach Projektphase kann die Intensität des Austauschs variieren. (2.121 Wörter)

2. Projektkonzept

Beschreiben Sie

- welche Überlegungen zum Projekt geführt haben, welche Organisationen bzw. Partner/innen das Projekt entwickelt haben, ob und welche Anleihen Sie an allfälligen Vorbildprojekten oder Vorläuferprojekten genommen haben.

Ausgehend vom FGÖ-Projektcall „Aktive Mobilität“ begann AVOS mit umfassenden Recherchen zum Thema, da hier gleichzeitig mehrere Aspekte der Gesundheitsförderung integriert werden können. Aktive Bewegung auf Alltagswegen ist die Schnittmenge von Gesundheit, Mobilität und Klimafreundlichkeit. Um die gesundheitsförderlichen WHO-Bewegungsempfehlungen von mindestens 150 Minuten/Woche bei mittlerer Intensität zu erreichen, bietet sich Aktive Mobilität perfekt an, der direkte positive Zusammenhang zwischen körperlicher Aktivität und gesunden Lebensjahren ist belegbar. Das regionale Setting, in dem **AVOS** erfolgreich seit 30 Jahren mittlerweile 47 „**Gesunde Gemeinden**“ (Stand: Februar 2023) betreut

und begleitet, bietet den idealen Rahmen für das Projekt. Ein weiteres regionales Erfolgsprojekt betreibt das **Klimabündnis** Tirol mit „**Gemeinden mobil**“. Vom Klimabündnis werden auch Lehrgänge passend zu Klima, Mobilität, Regionales angeboten, Unterrichtsmaterialien, Öffentlichkeitsarbeit und Kampagnen angeboten und umgesetzt. Das Klimabündnis Salzburg wurde zur idealen Ergänzung als Projektpartner gewonnen und von Anfang an in die Projektplanung einbezogen. Um einen weiteren Experten mit Fokus auf Verkehrs- und Raumplanung für „Aktive Mobilität“ ins Pilotprojekt zu integrieren, wurde **komobile Gmunden GmbH** ins Boot geholt. Das Unternehmen leitet seit 2006 das **klima:aktiv mobil Programm „Innovative klimafreundliche Mobilität für Regionen, Städte und Gemeinden“**, das österreichischen Kommunen und Regionen Unterstützung bei der Planung, Umsetzung und Bewerbung von klimafreundlichen Verkehrslösungen bietet. Durch den Zusammenschluss dieser drei erfahrenen Projektpartner sollte vier Salzburger Pilotgemeinden ein umfassendes, verkehrsmittelübergreifendes und gesundheitsförderndes Paket rund um „Aktive Mobilität“ mit ausreichend Beratungen, Workshops, Möglichkeiten für Partizipation und Materialien angeboten werden.

- Probleme, auf die das Projekt abgezielt und an welchen Gesundheitsdeterminanten (Einflussfaktoren auf Gesundheit) das Projekt angesetzt hat.

Im Zentrum stand die Erhöhung der regelmäßigen körperlichen Aktivität aller Gemeindebürger*innen, unabhängig von sozialen, ökonomischen altersbedingten oder anderen Faktoren.

Eine aktive Lebensweise bringt nachweislich positive körperliche, soziale und psychische Vorteile mit sich. Diese Effekte regelmäßiger körperlicher Aktivität sind gut belegt. Es besteht ein direkter Zusammenhang zwischen körperlicher Aktivität und Lebenserwartung, die Lebenserwartung ist bei körperlich aktiven Menschen im Vergleich zu inaktiven Menschen höher (WHO 2006). Um die Gesundheit zu fördern und aufrechtzuerhalten, sollten Erwachsene 150 Minuten pro Woche Bewegung mit mittlerer Intensität durchführen. Kinder und Jugendliche sollten, um die Gesundheit zu fördern, jeden Tag insgesamt mindestens 60 Minuten körperlich aktiv sein. Zur Erreichung dieser Empfehlungen spielt neben Bewegung und Sport vor allem die Alltagsmobilität als Domäne körperlicher Aktivität eine tragende Rolle. Die Integration von aktiven Mobilitätsformen in den Alltag kann als große Chance gesehen werden, das Bewegungsausmaß der Bevölkerung zu erhöhen und damit einen positiven Beitrag zu Gesundheit und Klimaschutz gleichermaßen zu leisten. „Neben dem Zusammenhang zwischen Bewegung und körperlicher Gesundheit ergibt sich auch ein nachgewiesener Effekt von Bewegung auf die Entwicklung der geistigen Leistungsfähigkeit. Kinder mit guter Körperkoordination können sich auch besser konzentrieren.“

Auch das US Physical Activity Guidelines Advisory Committee hat 2008 einen Bericht veröffentlicht, der den positiven Effekt von physischer Aktivität auf die Gesundheit wiederholt aufzeigt. Durch regelmäßige physische Aktivität kann das Risiko für bestimmte Krankheiten reduziert werden. Der positive Einfluss konnte in der gesamten Bevölkerung, vom Kinder- über das Jugend- und Erwachsenenalter bis hin zu älteren Personen festgestellt werden. Einige Meta-Analysen haben gezeigt, dass die am wenigsten aktiven Personen am meisten von jeglicher Art körperlicher Aktivität profitieren. Verglichen mit keiner physischen Aktivität reduzieren Aktivitäten in moderater Intensität im Umfang von 2,5 Stunden je Woche das Sterberisiko um 19%.

Gemeinden und Städte haben einen wesentlichen Einfluss darauf, ob und wie viele Wege in der Gemeinde zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt werden können. Gerade im ländlichen Bereich haben nachhaltige und energieeffiziente Mobilitätsformen als Alternative zum motorisierten Individualverkehr enormen Aufholbedarf. Die Gemeinden spielen bei der Entwicklung und Verbreitung nachhaltiger gesundheitsfördernder und aktiver Mobilitätsformen somit eine entscheidende Rolle. Gemeinden gestalten die Rahmenbedingungen vor Ort und auch regionsübergreifend, fungieren als Vorbilder und stehen in direktem Kontakt zu den Bürger*innen

Die gebaute Umwelt und damit die Gemeinden selbst beeinflussen in ihrem Wirkungsbereich, wie viele Wege aktiv zurückgelegt werden. Laut Active Living Research gehen Kinder und Erwachsene, die in einer fußgängerfreundlichen Umgebung wohnen, eher zu Fuß als Personen, die in einer fußgängerunfreundlichen Umgebung leben. Dabei spielen der Verkehr und die Verkehrssicherheit eine wesentliche Rolle: Kinder gehen in einer Umgebung, die wenig verkehrssicher ist, weniger häufig zu Fuß und Eltern lassen ihre Kinder in fußgängerunfreundlicher Umgebung auch weniger zu Fuß gehen. In einer Meta-Analyse von 16 Studien wurde herausgefunden, dass Personen eher zu Fuß gehen, wenn Gehsteige vorhanden sind und wenn es keinen starken Verkehr gibt. Die Sicherheit vor dem motorisierten Individualverkehr ist der von Eltern zweithäufigste genannte Grund für die Auswahl bestimmter Wege für den Fußweg.

Insgesamt ist der Zusammenhang zwischen Beratung mit dem Fokus auf Gesundheit und Mobilität und daraus nachgewiesenen positiven Effekten im Bereich Gesundheit und Mobilität wenig erforscht. Laut Active Living Research gibt es jedoch klare Hinweise, dass Strategien um aktive Mobilität zu fördern am besten dann funktionieren, wenn diese in umfassende Pakete, die Rahmenbedingungen von der Infrastruktur bis hin zu Bildungsprogrammen umfassen, implementiert sind. Weiters wurde festgestellt, dass Informationen und Tipps zum Zu Fuß gehen und Radfahren, die im Rahmen eines Programms verteilt wurden, bei bereits zu aktiver Mobilität motivierten Personen dazu geführt hat, dass fünf Prozent aller Haushaltswege vom motorisierten Individualverkehr auf den Fuß- oder Radverkehr verlagert wurden.

- das/die Setting/s in dem das Projekt abgewickelt wurde und welche Ausgangslage dort gegeben war.

Das Projekt wurde im regionalen Setting umgesetzt. In der Vorbereitungsphase wurden von fünf Gesunden Gemeinden Letters of Intent zur Projektteilnahme unterzeichnet, um den Willen und das Interesse als Basis für eine Teilnahme sichtbar zu machen. Durch den Beginn der Pandemie mussten allerdings zwei neue Gemeinden für eine Projektteilnahme gewonnen werden. Drei der vier im Projekt aktiven Gemeinden sind bereits Gesunde Gemeinden, was den Zugang von Projektbetreiberseite erleichterte und die grundsätzliche Bereitschaft, erarbeitete gesundheitsförderliche Maßnahmen auch so weit als möglich umzusetzen, begünstigten sollte. Die Gemeindegröße im Hinblick auf die Bevölkerung war eher homogen zwischen 1.20044 und 5.710 Personen: 3.608 EW Hof (2020); 4.055 Lamprechtshausen (2022); 1.244 Hollersbach (2020=, 5.710 Mittersill (2022). Die bevölkerungsreichste sowie -ärmste Gemeinde liegen im gebirgigen Pinzgau, in der Nationalparkregion Hohe Tauern im Süden des Bundeslandes, die beiden mittleren Gemeinden in Bezug auf Einwohnerzahlen liegen im nördlichen Zentralraum, der als leicht hügelig und radfahrfreundlich beschrieben werden kann. Drei der vier Gemeinden werden im Ortskern von viel befahrenen Bundesstraßen durchzogen.

- die Zielgruppe/n des Projekts (allfällige Differenzierung in primäre und sekundäre Zielgruppen – Multiplikatoren/Multiplikatorinnen etc.).

Als Schwerpunktzielgruppen/primäre Zielgruppen wurden Mitglieder von Vereinen und Interessensvertretungen, Vertreter*innen der Verwaltung oder Politik, Schüler*innen und deren Eltern, Lehrer*innen, Kinder in Kindergärten und Kinderbetreuungseinrichtungen und Beschäftigte in Kindergärten und Kinderbetreuungseinrichtungen definiert. Als erweiterte Zielgruppe richtet sich das Projekt bzw. der Appell für mehr aktive Alltagswege an die gesamte Gemeindebevölkerung, in Gruppen laut Projektguide unterteilt umfassen die Zielgruppen Kinder und Jugendliche, Erwachsene und junge Erwachsene (13 – 60 Jahre), ältere Menschen (61 – 75 Jahre) und alte Menschen (76 – 90 Jahre).

- die Zielsetzungen des Projekts – angestrebte Veränderungen, Wirkungen, strukturelle Verankerung.

Die Projektziele umfassen die Bereiche Empowerment, Partizipation, Ressourcen- und Bedürfnisorientierung, Vernetzung, Kooperation und Nachhaltigkeit. Konkret als erstes Ziel wurde dabei die **Schaffung einer nachhaltigen Struktur für ein Netzwerk für gesunde und mobile Gemeinden** formuliert. Dazu leistete die Grund-Ausbildung (3 Modul-Lehrgang „Kommunale Mobilitätsbeauftragte“) und individuelle Weiterbildung (‘Fußgeh- und Nordic Walkingstrecken in unserer Gemeinde errichten’) für die Mobilitätsbeauftragten in den Gemeinden einen wesentlichen Beitrag. Diese sind nun mit ausreichend Wissen, Erfahrungen, Kennenlernen von Best Practice-Beispielen und Vernetzung, fachspezifischen Kontakten und Anbietern ausgestattet. Der Zusammenhang von Gesundheitsförderung und Aktiver Mobilität wurde intensiv thematisiert und verinnerlicht. Durch im Projektverlauf entstandene persönliche Beziehungen können sich die Mobilitätsbeauftragten untereinander sowie mit Projektumsetzenden und Partner*innen austauschen und an dem Thema weiterarbeiten. Der erstellte Anbieter-Partner-Pool in Form einer Tabelle wurde zum Abschlusstreffen an alle Teilnehmenden verteilt und sichert ebenfalls die Nachhaltigkeit. Die Gemeinden wissen, wo sie welche hilfreichen Informationen und Partner finden können. Über die Gesunde Gemeinde-Arbeitskreise wird nach Projektende in drei von vier Gemeinden das Thema Aktive Mobilität weiterbestehen und Relevanz behalten. Der Grundstein, dass Gesundheitsförderung durch Bewegung auf Alltagswegen positiv beeinflusst und niederschwellig umgesetzt werden kann, ist gelegt. Hier fließt bereits das zweite formulierte Projektziel mit ein, die **Erhöhung der regelmäßigen körperlichen Aktivität und eines umweltfreundlichen Mobilitätsverhaltens durch die Schaffung/Verbesserung von Rahmenbedingungen für bewegungsfördernde Lebenswelten und Stärkung der Gesundheitskompetenzen**. Dieses wurde durch zahlreiche individuelle Maßnahmen im Bereich Bewusstseinsbildung sowie struktureller Art ebenfalls weitgehend erreicht. Vor allem Bildungseinrichtungen zeigten eine hohe Bereitschaft an der Umsetzung verschiedenster Radfahr- und Gehangebote, die Gemeinden sorgten für die notwendige Sicherheit und Attraktivierung der Wege. Über Gemeindemedien wurde regelmäßig Infos und Appelle breit gestreut. Auch die Gesundheitskompetenz von älteren Menschen konnte in manchen Bereichen gestärkt werden. Neue, bewegungsförderliche Wege im Gemeindegebiet wurden geschaffen, auf die Verbesserung der Sicherheit im Schulumfelds lag in allen Projektgemeinden ein Fokus. Als drittes Projektziel gilt die **strukturierte Vernetzung mit wesentlichen Akteur*innen und Schaffung von Kooperationen**. Dem wurde durch die Installation von Projektarbeitsgruppen, begleitet von den drei Projektpartner*innen und den Gesunde Gemeinde-Playern sowie durch die **Schaffung eines Anbieter-Partner-Pools** als qualitätsgesicherte Übersicht für die Region/das Bundesland Rechnung getragen.

Als weiteres Ziel galt die **strukturierte Vernetzung mit wesentlichen Akteur*innen und Schaffung von Kooperationen** wie die **Installation von Projektteams**. Darin sollten Vertreter*innen der jeweiligen Gemeinde, die Mobilitätsbeauftragten, interessierte Bürger*innen und die Projektleitung integriert werden. Bei Bedarf wurden zusätzlich weitere Schlüsselpersonen wie die Gesunde Gemeinde-Arbeitskreisleitung oder Vertreter*innen aus dem Bildungsbereich sowie die Projektpartner oder -leitung eingebunden. In diesen Teams konnte auch intersektorale Zusammenarbeit und Vernetzung auf kommunaler Ebene vorangetrieben werden. Mit der Erstellung eines (weiter oben genannten) **Anbieter-Partner-Pools** soll eine qualitätsgesicherte Übersicht über geeignete Angebote im Bereich Aktive Mobilität geliefert werden. Darin sind regionale und überregionale Leistungsanbieter enthalten.

Zur Sicherung der **Nachhaltigkeit der Veränderungen** war ein wichtiger Erfolgsfaktor die laufende Begleitung der teilnehmenden Gemeinden durch die AVOS-Projektmitarbeiterin, der je nach Bedürfnissen der Mobilitätsbeauftragten mehr oder wenige intensive Austausch, die Vermittlung von Informationen und Veranstaltungsempfehlungen bis hin zum Abfangen von Frustration. Das Lernen voneinander wurde durch Vernetzung und die zwei gemeindeverbindenden bzw. -übergreifenden Treffen unterstützt. Der Ausbildung und Weiterbildung sowie Installierung der Mobilitätsbeauftragten kommt eine wesentliche Rolle zur Sicherung der Nachhaltigkeit zu. Ergänzend wurden von der Projektmitarbeiterin Qualitätskriterien in einer Art vereinfachtem Projekthandbuch erstellt. Diese verbinden die Lernerfahrungen mit den Erfolgsfaktoren, die aus dem Pilotprojekt hervorgegangen

sind, um als Überblick zukünftig interessierten Gemeinden zur Verfügung gestellt zu werden, die ihr Angebot für Aktive Mobilität erweitern wollen. Aus den Erfahrungen im Projektverlauf hat die Bildung eines Kernteams und deren regelmäßig Zusammenarbeit als Erfolgsfaktor erwiesen. Da dieses Kernteam in den „Gesunden Gemeinden“ bereits gut etabliert ist und sich in regelmäßig trifft, werden die erarbeiteten Qualitätskriterien persönlich durch die jeweiligen AVOS-Gesundheitsreferentinnen, die den einzelnen „Gesunden Gemeinden“ betreuen, übermittelt. Der persönliche Austausch und das Eingehen auf die gemeindespezifischen Bedürfnisse und Verhältnisse sind dadurch gesichert. Die Nachhaltigkeit des Pilotprojekts wird durch die Kompetenzen und regionale Expertise der AVOS-Gemeindebegleiter*innen abgedeckt. Die strukturelle Verankerung und damit die Fortführung von Maßnahmen zur Aktiven Mobilität geht in die Arbeitskreise der „Gesunden Gemeinde“, die über die Projektdauer hinaus bestehen, über.

3. Projektdurchführung

Beschreiben Sie

- welche Aktivitäten und Methoden in welchem zeitlichen Ablauf umgesetzt wurden.

Einleitend wird darauf hingewiesen, dass es im **Projekttablauf durchwegs zu Verzögerungen** gekommen ist. Zeitgleich mit **Projektstart** und Einstieg der verantwortlichen Projektmitarbeiterin (März 2020) ist die **Coronapandemie** ausgebrochen, die Lebens- und Arbeitsbedingungen sowie die Prioritäten (nicht nur) in den Gemeinden haben sich kaum vorhersehbar und planbar plötzlich verändert. Diese Einschränkungen und Verschiebungen haben vor allem die erste Projekthälfte geprägt. In der zweiten Projekthälfte konnten vorwiegend Präsenzveranstaltungen abgehalten werden. Größere Veranstaltungen wurden jedoch eher zögerlich geplant, auch Personalengpässe in der Verwaltung waren v.a. in einer Projektgemeinde verantwortlich für die Absage mehrerer geplanter Veranstaltungen.

Der erste Projektschritt **„Ist-Stand-Erhebung“** musste zeitlich nach hinten verschoben werden, da von den fünf interessierten Gemeinden, die den LOI im August 2019 unterzeichnet haben, nur 2 fix teilnehmen. Eine weitere hat vorerst zugesagt und die Ist-Stand-Erhebung abgeschlossen, ist aufgrund fehlender personeller Ressourcen aber wieder ausgestiegen. Daher mussten zwei weitere Gemeinden akquiriert werden. Dieser Akquiseprozess, geprägt von den Beschränkungen, Unsicherheiten und Aufgaben zur Eindämmung der Coronapandemie, hat mehrere Monate in Anspruch genommen: die Abstimmung geeigneter Projektgemeinden zwischen den Projektpartnern sowie AVOS-intern, anschließende Projektvorstellungen vor Ort oder telefonisch und digital sowie das Abwarten der Entscheidungen zur Projektteilnahme auf Gemeindeebene waren für zeitliche Verschiebungen ausschlaggebend. Im Dezember 2020 war in allen vier Gemeinden die Ist-Stand-Erhebung abgeschlossen.

Der zweite und dritte Projektschritt, **„Mobilitäts- und Gesundheitsberatung inklusive Begehung“** vor Ort sowie die anschließende **„Verschriftlichung der Ergebnisse“**, haben in den teilnehmenden Gemeinden zwischen Juli 2020 und Juni 2021 stattgefunden.

Das **„World Café“** als nächster Schritt im Projektverlauf wurde in der ersten Gemeinde im November 2020 online abgehalten. Ein dafür vorab ausgegebener Fragebogen erging mittels Gemeindezeitung an alle Haushalte. Da die Rücklaufquote mit ca. 50 verwertbaren Bögen zu wenig aussagekräftig war, wurde bei den weiteren World Cafés darauf wieder verzichtet. Diese konnten erfreulicherweise dann in Präsenz abgehalten werden und benötigten auch keine Vorab-Abfrage der interessierten Bürger*innen. Das World Café in der zweiten Gemeinde wurde im Frühjahr 2021 im Freien auf dem Gemeindevorplatz

abgehalten und brachte – so wie durchgängig alle World Cafés sehr gute Ergebnisse. Die zwei World Cafés in den Gebirgsgemeinden wurden nach mehrmaliger Terminverschiebung aufgrund von Lock-downs und Hochwasserkatastrophen schließlich im Frühjahr 2022 in Präsenz in Schulgebäuden abgehalten.

An den World Cafés nahmen neben Schlüsselpersonen wie Bürgermeister*in, Vize-Bürgermeister*in, Projektteams, Schuldirektorinnen, Kindergarten- und Elternvertreter*innen auch interessierte Bürger*innen teil und brachten sich zu den von Klimabündnis und AVOS in Absprache mit den Mobilitätsbeauftragten vorbereiteten Themen konstruktiv ein. Die **Dokumentation der Ergebnisse** wurde vom Klimabündnis übernommen und an die Gemeinden zur weiteren Diskussion und Planung übergeben.

Der Punkt „**Ergebnisbesprechung**“ war ein laufender Prozess in den Gemeindevertretungen. Dabei waren die Projektteams unter dem Vorsitz der*des Bürgermeister*in, Vizebürgermeister*in und Mobilitätsbeauftragten zentral. In den jeweiligen Ausschüssen der Gemeindevertretung – diese können unterschiedliche Zuordnungen haben wie z.B. Bau-, Verkehrs-, Infrastruktur-, Umwelt- oder Generationenausschuss – werden Maßnahmenvorschläge besprochen.

Die **Maßnahmenumsetzung** ist ein ganzer Block an Aktivitäten, aus den bisherigen Projektschritten hervorgegangen sind. Am Beginn stehen hier zeitlich nicht begrenzbar bzw. sich wiederholende Aktivitäten:

- **Projektteam-Sitzungen** (ca. 2 Termine pro Jahr mit AVOS-Beteiligung in allen Gemeinden)
- regelmäßige Berichterstattung in den **Gemeindemedien**
- Besprechung Projektinhalte in **Gemeinderatsitzungen**
- Entwicklung und Einsatz von 24 TIPPS als Kommunikationsstrategie
- **Gemeindezeitungen, laufende Berichterstattung** durch die Mobilitätsbeauftragten, zB Vorstellung Alltagsradfahrer*innen (in allen Gemeinden, in zwei Gemeinden regelmäßig, in zwei anderen unregelmäßig)
- Teilnahme an „**Salzburg radelt**“ (Gemeinden und Schule)
- Teilnahme an der **Europäischen Mobilitätswoche** mit einer Vielzahl an Einzelaktivitäten (in die nachfolgende Aufzählung integriert)

Es folgt eine chronologische, nicht ganz vollständige Auflistung an konkret umgesetzten Angeboten und Maßnahmen, um die inhaltliche und methodische Vielfalt sowie die Fülle an Aktivitäten sichtbar zu machen:

- **Mobilitätsbox** für Kindergärten
- **FahrRad-Beratung**, vierteiliger Workshop mit Bürgerbeteiligung
- **Schrittzähler**-Aktion in Volksschulen
- Kurzvorträge bei **Schul-Elternabenden** zur Bewusstseinsbildung
- **Zurückschneiden von Hecken** für mehr Sicherheit der Schulkinder
- „**Salzburg radelt zur Schule**“ Teilnahme Mittelschule
- **Frühstückssackerl** für zu Fuß gehende Schulkinder
- **Büchertisch** „Aktive Mobilität“ in Gemeindebibliothek
- Plakatgestaltung und Ausstellung in Seniorenbetreuung **„Mein Schulweg früher“**, Erinnerungen an bewegte Schulwege
- Wochenmarkt mit **Projektinfostand**
- **Sonntagsmesse** mit Appellen zu gesundheits- und klimafreundlichem Leben und Verteilung von Infos zur Aktiven Mobilität
- **Blühende Straßen Malaktion** vor und mit Kindergarten und Volksschule
- Verteilung **Radlerfrühstück**
- **Gemeindewandertag**
- **GemeindeRAD-Sitzung**

- **E-Bike-Trainings**
- **Radfahrkurs für Kinder** von 6 – 12 Jahren
- Aktion **Apfel/Zitrone**
- Alltagsradler filmt mit **Videokamera seinen Arbeitsweg** und präsentiert dieses inklusive sämtlicher Problemstellen bei Gemeinderatsitzung
- **Klimameilen sammeln**, Volksschulen
- **Gemeinde-Förderung** beim Kauf von E-Bikes, Radanhängern und Lastenrädern
- Salzburg radelt "**BürgermeisterInnen-Challenge**"
- kostenlose **Fahrrad-Checks** für Gemeindebürger*innen
- **Rad-Tachos** als Geschenk für alle Kinder zur Radfahrprüfung
- Neue **Querungshilfen** für Fußverkehr
- **Schul-Rad-Fest** Mittelschule mit vielen Stationen, **Preisverleihung** für aktivste Schulradler*innen, **Eis-Bike** uvm.
- **Ferienprogramme** für Kinder und Jugendliche mit Parkour-Workshop, Trial-Workshop, Skater-Workshop, Geo-Caching mit dem Fahrrad
- Weiterbildung für Mobilitätsbeauftragte **Workshop "Nordic Walking- und Fußgehstrecken für unsere Gemeinde errichten"**
- Fixe Installation **morgendliche Straßensperre** auf Zufahrt VS und
- **AUVA-Puppentheater** für gesunden und bewegten Schulweg
- Überdachte **Scoter-Abstellanlagen** Neuerrichtung
- **Kinder-Bewegungskurse** für 6-9 und 9-12-Jährige
- **Fahrrad-Schraub-Workshop** 10-14-Jährige
- **Neuer Radweg**, Planung, Errichtung und Eröffnung: An 8 Stationen den Ort
- Aktion „**Mein Auto hat heute frei**“ Bürgermeisterin als Testimonial
- **Rad-Service-Stationen**, fixe Aufstellung und offizielle Einweihung
- **Raderreichbarkeitskarten** Übersichtstafel Gemeindeamt und Homepage
- **Nordic Walking- und Fußgeh-Strecke**, eigenes Projektteam durch Gemeinden gesund unterwegs installiert, Umsetzung läuft
- **Nordic Walking Schnuppertraining** mit Physiotherapeutinnen
- Beratung AVOS-Bewegungsexperte „**Bewegte Angebote für Volksschule**“, Einbindung Kinder/Eltern/Lehrer
- **Geh-Sicherheitstraining für Senior*innen**
- **Abschluss-Vernetzungstreffen** mit Rahmenprogramm mit allen Gemeinden und Projektpartnern

Auch **gemeindeübergreifende Aktivitäten** wurden umgesetzt, um Lernerfahrungen und Wissen auszutauschen und sich zu vernetzen. Dazu zählen:

- Wiederholter Austausch der Mobilitätsbeauftragten mit Personen aus mehreren Bundesländern beim **Klimabündnis-Lehrgang** zwischen Herbst 2020 und Frühling 2021
- Projekt-Präsentation bei **WalkSpace-Konferenz** Oktober 2021 durch AVOS und Klimabündnis Salzburg, Weiterbildung, Kontaktpflege und Vernetzung
- Teilnahme **Radvernetzungstreffen** AVOS mit zwei Projektgemeinden
- **Vernetzungstreffen der Projektkoordinator*innen** der FGÖ-Aktive Mobilität-Projekte mit AVOS, SPES, Klimabündnis Burgenland

Der „**Anbieter-Partner-Pool**“ wurde in Form einer Exceltabelle während des Projektverlaufs erstellt und kann bei Bedarf weiterhin aktualisiert werden. Das Dokument wurde den Mobilitätsbeauftragten und Projektteams der Gemeinden beim Abschlussvernetzungstreffen am 29.11.2022 in gedruckter Form übergeben.

Die begleitende **Öffentlichkeitsarbeit** basiert auf verschiedenen Ebenen. Regelmäßige Berichte der Mobilitätsbeauftragten in den Gemeindemedien begleiten die gesamte Projektdauer, Pressemitteilungen an regionale Medien über AVOS-Pressestelle wurden ausgeschickt und die weiter oben angeführten 24 Tipps zur Aktiven Mobilität zum digitalen Einsatz sowie als gedruckte Postkarten entwickelt. Diese wurden bei Veranstaltungen verteilt und an gut frequentierten Stellen innerhalb der Gemeinden zur Mitnahme aufgelegt: Gemeindeamt, Schule, Seniorenheim, Bibliothek, Tourismusbüro, Geschäfte wie Optiker, Lebensmittel- und Spielwarengeschäften, u.a. Zum Projektende wurden im November und Dezember 2022 zentrale Projekteinhalte noch in Form einer 6-wöchigen bezahlten Kampagne in den Flachgauer und Pinzgauer Bezirksblättern (Wochenmedium, kommt kostenlos in alle Haushalte in den jeweiligen Bezirken, wird von der Bevölkerung „gern“ gelesen) verbreitet.

- die Projektgremien/-strukturen und die Rollenverteilung im Projekt.

Steuerungsgremium

Die Rollen von Auftraggeber, Financier und Stakeholder wurden durch Dr. Petra Gruber-Juhasz, Landdassanitätsdirektorin, Land Salzburg und Dr. Verena Zeuschner, Projektverantwortliche des Fonds Gesundes Österreich übernommen. Besonders mit Frau Dr. Zeuschner und war der Austausch regelmäßig und zentral für den Projektfortschritt (Klärung der einzelnen Budgetposten, Inhaltliches, Verschiebungen u.a.). Die Projektleitung von AVOS-Seite lag bei der Bereichsleitung für Regionale Gesundheitsförderung, zu Projektbeginn Dr. Christine Winkler-Ebner, ab 2021 Frau Mag. Patricia Lehner. Die ärztliche Leitung wurde aufgrund des Todesfalls von Dr. Rudolf John auf Dr. Erich Auer übertragen.

In der ersten Projekthälfte kam es zu mehreren personellen Veränderungen innerhalb der Projektrollen:

Projektleitung AVOS: Mag. Dr. Christine Winkler-Ebner/ ab 2021: Mag. Patricia Lehner

Ärztliche Leitung AVOS: Konzepterstellung: Dr. Rudolf John/ ab Projektbeginn: Dr. Erich Auer

Projektmitarbeitende AVOS: Mag. Eva Hammer-Schwaighofer

Projektmitarbeitende Klimabündnis Salzburg: Mag. Eva Winkler (Karenzvertretung 2020: Mag. FH Brigitte Drabek)

Projektmitarbeitende komobile Gmunden: DI Anna König / ab 2021: Daniela Hirländer MSc

- umgesetzte Vernetzungen und Kooperationen.

Vernetzung fand auf verschiedenen Ebenen statt und ist zentrales Element im Projekt. Die AVOS-Projektmitarbeiterin tauschte sich österreichweit mit FGÖ-Projektumsetzern bei Online-Meetings und Präsenztreffen des FGÖ sowie in kleinerer Runde mit SPES und dem Klimabündnis Burgenland, die ebenfalls Aktive Mobilität auf regionaler Ebene, also in Gemeinden umsetzten, aus. Beim Klimabündnis-Lehrgang konnten sich die Mobilitätsbeauftragten in einer Gruppe von etwa 25 themenverwandten Personen sowie mit den Expert*innen an insgesamt sechs ganzen Fortbildungstagen vernetzen. Im Anbieter-Partner-Pool sind sektorenübergreifend Kontakte der Kooperations- und Vernetzungspartner*innen zusammengestellt, mit denen die AVOS-Projektbegleiterin im Austausch war und die sich zum Teil bereits mit den Gemeinden vernetzt haben. Daraus mögliche Beratungs-, Informations-, Workshop- und andere Angebote für die Bereiche Gesundheitsförderung, Bewegung, Klimaschutz, Mobilität und Verkehr wurden schon umgesetzt und können auch zukünftig gebucht werden. Auf Gemeindeebene kam es zu Kooperationen mit Betrieben, Vereinen, Einzelpersonen, Bewegungstrainer*innen/Therapeut*innen und anderen Einrichtungen. Diese Vernetzung ging teilweise auch über die Gemeindegrenzen hinaus, z.B. wurden Bewegungsangebote aus Nachbargemeinden als Best Practice besucht und für die eigene Gemeinde gebucht, Veranstaltungseinladungen oder -empfehlungen weitergegeben. AVOS-intern gab es auch intensive Vernetzungen zwischen Bildungs- und regionalem Setting, Empfehlungen wurden weitergegeben, interne Expertisen ausgetauscht, Kontakte hergestellt.

- allfällige Veränderungen/Anpassungen des Projektkonzeptes, der Projektstruktur und des Projektablaufes inkl. Begründung.

Die **Projektlaufzeit** wurde wegen vielfacher Verzögerungen aufgrund der Coronapandemie – wie Lock-downs, Kontaktbeschränkungen, Veranstaltungsverbote aber auch vollkommen veränderter Prioritäten-setzung innerhalb der Gemeinden – von ursprünglich geplanten 30 auf 36 Monate verlängert. Projekt-beginn war der 1.1.2020, Projektende der 31.12.2022. Dementsprechend kam es zu vielen Verschie-bungen nach hinten, ersatzweise Online- statt Präsenzveranstaltungen, Schwierigkeiten bei der Errei-chung vulnerabler und anderer Zielgruppen durch Schulschließungen, Besuchsverbote, Krankenstände u.a. Die Mobilitätsfeste laut Projektablaufplan wurden in keiner Gemeinde im Projektverlauf abgehalten, in zwei Gemeinden sind sie für 2023 geplant.

Der Punkt zur Nachhaltigkeit der Veränderungen „**Projekthandbuch – Qualitätskriterien**“ zur Übertrag-barkeit des Projekts auf andere interessierte Gemeinden nach Projektende wurde nicht wie geplant um-gesetzt. Im Projektverlauf hat sich gezeigt, dass die Arbeit mit den Gemeinden sehr individuell gestaltet, sowohl von Seiten der Projektmitarbeiterin als auch der Projektpartner*innen. Wenig förderlich für das Erarbeiten von allgemein gültigen Empfehlungen war einmal mehr die Coronapandemie. Auch hier gab es einen unterschiedlichen Umgang mit den geplanten Projektaktivitäten. Die Zuständigkeiten, Kommu-nikationskanäle und Kompetenzen waren ebenfalls sehr heterogen. Als Alternative zu allgemein gültigen Qualitätskriterien sind die Gemeindebegleiter*innen von AVOS auch mit dem Projekt in den Inhalten vertraut und können interessierte Gesunde Gemeinden individuell und bedarfsgerecht beraten. Einen allgemeinen Projekteinblick und daraus hervorgegangene Empfehlungen und Lernerfahrungen können Interessent*innen über den FGÖ-Projektguide sowie den Kontakt zur Projektmitarbeiterin gewinnen.

4. Evaluationskonzept

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

- welche Evaluationsform (Selbstevaluation/externe Evaluation) gewählt wurde und warum.

Der FGÖ als Auftraggeber verlangte eine externe Evaluierung geben. Mittels derer wurden unter sys-tematischer Anwendung empirischer Forschungsmethoden die Effektivität, die Wirksamkeit, der Nut-zen und die Nachhaltigkeit des Projekts untersucht. Die externe Evaluierung betreffen die Projekt-steuerung und Qualitätsentwicklung, die Partizipation der Zielgruppe und Projektarbeitsgruppe, die umgesetzten Maßnahmen und die gesundheitliche Bewusstseinsbildung.

- das Evaluationskonzept (Fragestellungen, Methoden, Ablauf)

Die externe Evaluation ist als systematische, prozessbegleitende Evaluation angelegt die sowohl Strukturen und Umsetzungsprozesse (formative Evaluation) als auch Ergebnisse bzw. Wirkungen (summative Evaluation) im Mittelpunkt hat. Die Fragestellungen orientieren sich an den Themenkrei-sen Gesundheitliche Chancengerechtigkeit, Aktivitäten und Methoden, Partizipation, Ziel- und Ziel-gruppenerreichung, Nachhaltigkeit sowie zentrale Lernerfahrungen und Erfahrungen und umfassen folgende konkreten Fragen:

Inwieweit entsprechen Planung und Umsetzung den Grundprinzipien der Gesundheitsförderung?

Inwieweit wurden die Zielgruppen erreicht, gab es notwendige Anpassungen zur besseren Zielgrup-penerreichung? Inwieweit wurden die Projektziele erreicht? Welche Projektergebnisse und -wirkungen sind aufgetreten und welche daraus positiv oder negativ zu bewerten? Welche davon warne geplant bzw. ungeplant.

In der ersten Interviewrunde mit den Mobilitätsbeauftragten kamen als Methode problemzentrierte, qualitative Interviews auf der Grundlage semistruktuelle Gesprächsleitfäden zum Einsatz. In der

zweiten Interviewphase wurden die Beiträge von engagierten Gemeindebürger*innen, Gemeindepolitik und Gemeindeverwaltung mittels standardisierter, quantitativer Befragung erhoben.

Nachfolgend wurden wieder mittels problemzentrierter, qualitativer Interviews auf der Grundlage semistrukturierter Gesprächsleitfäden Bürgermeister*innen/Gemeindepolitiker*innen/Gemeindeverwaltung und in der vierten und letzten Interviewrunde mit ebendieser Methode Volksschuldirektor*innen, Elternverein und Gemeindeverwaltung befragt.

Als zusätzliche Datengrundlagen der Evaluation dienten die Projektdokumentation der Projektleitung und Projektkoordination (vor allem hinsichtlich der Zusammensetzung der Projektarbeitsgruppen, der Meetings der Projektarbeitsgruppen, der Maßnahmen und Veranstaltungen) sowie Aktivitätentools und Controllingberichte der Projektleitung und Projektkoordination. Der externen Evaluation wurde uneingeschränkt Zugang zu allen Dokumentationen der Projektleitung und Projektkoordination gewährt.

- wie sich die Evaluation aus Projektsicht bewährt hat:
 - Waren Fragestellung, Methoden und Art der Durchführung angemessen und hilfreich für die Steuerung und Umsetzung des Projektes

Ja, Fragestellungen, Methoden und Art der Durchführung waren angemessen und der regelmäßige Austausch mit der Evaluation dazu hilfreich.

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

Ja. Der regelmäßige Austausch mit der externen Evaluation war hilfreich, Änderungen wurden vorgenommen (z.B. Rückmeldungen aus Fragebogen vor dem Online-World Café).

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

Ja. Daraus ergaben sich u.a. die Notwendigkeit einer Rollendefinition für Mobilitätsbeauftragte und Projektteams. Diese Rollenbeschreibungen wurden von der Projektbegleiterin verfasst und beim ersten Vernetzungstreffen mit dem Mobilitätsbeauftragten besprochen und weitergegeben. Projektrelevante Rückmeldungen von politischer als auch Verwaltungsseite wurden nach den Befragungen an AVOS weitergegeben und bei der weiteren Arbeit berücksichtigt.

5. Projekt- und Evaluationsergebnisse

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

Stellen Sie insbesondere dar

- welche Projektergebnisse vorliegen und welche Wirkungen mit dem Projekt erzielt werden konnten.

Mobilitätsbeauftragte schienen Quereinsteiger*innen – was den beruflichen und funktionellen Hintergrund betrifft – zu sein, nicht jedoch, was die Art der Tätigkeit betraf (auf Gemeindeebene oder im Regionalverband engagierte Personen). Der Anregung von externer Evaluation, Rollenbeschreibungen für Mobilitätsbeauftragte sowie Projektteams zu erstellen, wurde Folge geleistet. Für eine gemeindeübergreifende Mobilitätsbeauftragte wurde keine zusätzliche verfasst, da aus Sicht der Projektumsetzer die Inhalte zum Großteil übertragbar waren. Ehrenamtlich tätige Personen müssen sensibel behandelt und dürfen keinesfalls überfordert werden. Die eine hauptamtlich tätige Mobilitätsbeauftragte

war beruflich mit ihren Ressourcen meist am Limit und wurde erhielt zudem von Gemeindeseiten nicht ausreichend eingebunden in ihrer Funktion als Mobilitätsbeauftragte. Wichtige Evaluationserkenntnis ist auch, dass Gemeinden mit einer Vielzahl an Projektanfragen konfrontiert sind und bei einer Projektteilnahme immer noch selbst entscheiden kann und muss, welche Priorität diese Initiative hat und welcher Ressourcenaufwand dafür benötigt wird. Der effektive Aufbau von Projektstrukturen war in einer Gemeinde besonders vorbildlich, in einer anderen mangelhaft. Entscheidend dafür waren die unterschiedlichen Ausgangsbedingungen und politischen Haltungen zum Projekt. Der Erfolg beim Aufbau nachhaltiger Strukturen hängt unmittelbar damit zusammen.

Der externen Evaluation zufolge hat der Projektschritt „Mobilitätsberatung“ zu Beginn des Projekts in allen vier Projektgemeinden wichtige Impulse für die inhaltliche Ausgestaltung und Maßnahmenplanung der „Gemeinden gesund unterwegs“ geliefert. Damit wurde auch eine wichtige Plattform, um zentrale lokale Akteure für die aktive Mobilität, wie die Schulen, schon in der Startphase in das lokale Netzwerk für die „Gemeinden gesund unterwegs“ einzubinden, geboten. Bei diesem Schritt begann bereits die Einbindung und Vernetzung mit lokalen Schlüsselpersonen. Allen voran konnte mit den Bildungseinrichtungen konstruktiv und meist durchgängig zusammengearbeitet werden. Zur Umsetzung von Aktivitäten der Gesundheitsförderung im lokalen Setting bieten sich Kooperationen z.B. mit Kindergärten und Schulen besonders an, weil Pädagog*innen im Rahmen ihres beruflichen Tätigkeitsfeldes Projekte mit Kindern und Jugendlichen in ihren Einrichtungen umsetzen können und dabei noch die Eltern bzw. die Familien erreicht werden könnten. Damit solche Kooperation auch tatsächlich erfolgreich umgesetzt werden können, braucht es beide Seiten: Eine Projektarbeitsgruppe bzw. Mobilitätsbeauftragte, die aktiv und integrativ auf die Schulen und Kindergärten zugehen, andererseits Bildungseinrichtungen bzw. Pädagog*innen, die bereit sind, über die Routine und Unterricht hinausgehende Angebote aufzugreifen und umzusetzen. Damit verbunden ist ein zum Teil nicht unerheblicher Ressourceneinsatz an den Schulen. Dieser darf und kann nicht von vornherein erwartet werden. Dennoch bietet gerade die Zusammenarbeit mit Schulen und Kindergärten großes Potenzial, wenn es um die Gesundheitsförderung im lokalen Setting geht und sollte demzufolge jedenfalls versucht werden. Eine ähnlich angestrebte Kooperation mit Vereinen und Verbänden war angedacht und wurde auch von Evaluationsseite angeregt, kam aber nur mäßig zustande. Inwieweit hierfür die Coronapandemie hinderlich war, konnte nicht klar erhoben werden, beteiligt war sie jedenfalls.

Hervorzuheben ist eine Gemeinde, in der das Bewusstsein für mehr Aktive Mobilität und offensichtliche Zunahme an bewegten Alltagswege von allen Interviewpartner*innen berichtet wurde.

Ein weiteres Ergebnis beschreibt, dass auch in der Vergangenheit kommunale Aktivitäten zum Thema Aktive Mobilität stattfanden, die relativ unabhängig von den „Gemeinden gesunden unterwegs“ fortgeführt wurden. Für eine erfolgreiche Umsetzung der „Gemeinden gesund unterwegs“ ist die Zusammenführung von allen Aktivitäten zum Thema aktive Mobilität die gemeinsame Weiterentwicklung und Vernetzung, das Generieren von Synergieeffekten relevant.

Die Ergebnisse sind weiters, dass manche Zielgruppen besser, vor allem wenn sie über Einrichtungen (für Bildung oder Senioren) oder andere Gruppen erreichbar sind, besser einzubinden sind als die breite Bevölkerung in Form von Einzelpersonen. Für das Vorankommen in einem regionale Projekt braucht es einerseits Strukturen, die relativ personenunabhängig funktionieren, andererseits konkret verankerte Zuständigkeiten in der Verwaltung, aber auch auf politischer Ebene.

- welche Projektergebnisse als positiv und welche als negativ zu bewerten sind bzw. welche davon geplant und ungeplant waren.

Grundsätzlich positiv bewertet die Seite der Projektumsetzer den konstruktiven Austausch mit Evaluationsseite. Dazu kommen das ehrenamtliche Engagement von drei aus vier Mobilitätsbeauftragten

und Teilen der Projektteams sowie die gute Einbindung dieser drei Mobilitätsbeauftragten auf Gemeindeebene. Auch die Kooperationen und Bereitschaft mit/von Bildungseinrichtungen hat wesentlich zum Erfolg beigetragen und zu gut frequentierten Veranstaltungen und vielen neuen begeisterten Radfahrer*innen beigetragen. Ganz besonders eine Gemeinde ist immer wieder positiv hervorgetreten, hat förderliche Strukturen in kürzester Zeit aufgebaut und erweitert, bestehende Angebote integriert, alle politischen Parteien eingebunden, was den Eindruck einer Art positiver Konkurrenz mit sich brachte. Die Kooperation mit Vereinen war zwar nicht sehr ausgeprägt, wenn, dann aber äußerst erfreulich und positiv.

Im Gegensatz dazu führten parteipolitische Konflikte, auch im Projektzusammenhang, in einer bis zwei anderen Gemeinden zu mehr Stillstand als Bewegung. Den versuchten die Mobilitätsbeauftragte bzw. ein*e Verwaltungsmitarbeiter*in für Mobilitätsthemen auszugleichen, was teils gut, teils gar nicht gelang. Der Mangel an Einbindung, Kompetenzen und Mitsprache, der bei ein bis zwei Mobilitätsbeauftragten teilweise bis häufig beobachtet und von ihnen berichtet wurde, ist negativ zu bewerten. Neben schlechtem Vorankommen bei der Projektumsetzung und der Maßnahmenplanung kommt persönliche Frustration hinzu, Rückmeldungen wie „One-(wo)man-show“ und „es interessiert einfach keinen aus der Politik“ waren nicht selten. Kooperationen mit Betrieben kamen kaum zustande, mit Vereinen wenig, auch hier gibt es noch Luft nach oben.

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

Gesundheitliche Chancengerechtigkeit fand mehrfach Berücksichtigung, da „Gemeinden gesund unterwegs“ der Förderung gesundheitlicher Chancengerechtigkeit gewidmet war. Gemäß Projektziel sollten, im lokalen Setting die Bevölkerungsgruppen gleichermaßen, unabhängig von Geschlecht, Einkommen, Bildung, Beruf, sozialer oder ethnischer Herkunft angesprochen werden. Es wurde bei allen Angeboten auf einen niederschweligen Zugang geachtet. Angebote wie Kurse zur Fortbewegung, Gehsicherheitstraining, Schulaktivitäten, natürlich auch alle bewusstseinsbildenden Maßnahmen wie Rad-Aktionen- und Checks, waren für die Teilnehmenden kostenlos.

- welche Aktivitäten und Methoden sich insgesamt gut oder weniger gut bewährt haben.

Entsprechend der Vorgaben im Projektablaufplan wurden folgende Aktivitäten und Methoden umgesetzt, die hier angeführt und bewertet werden:

Unterzeichnung des **Letter of Intent** durch die Bürgermeister*innen vor Projektbeginn: Aus den anfänglich fünf unterzeichneten Absichtserklärungen zur Projektteilnahme haben einer Pro-Teilnahme nach der Projektvorstellung vor Ort nur noch zwei Gemeinden zugesagt. Die Gründe für den Rückzug lagen bei zwei der drei Absagen in erster Linie an der beginnenden Coronapandemie und den damit einhergehenden Herausforderungen und notwendigen Ressourcenbündelung für Gemeinden. Eine dieser beiden Gemeinden stand zusätzlich vor der Umsetzung einer Großbaustelle im Ortskern und wollte vor deren Fertigstellung keine weiteren Mobilitätsprojekte in Angriff nehmen. Die dritte Gemeindeabsage liegt darin begründet, da nach mehrwöchiger Suche nach einem*einer zu installierenden Mobilitätsbeauftragten keine aus Gemeindesicht geeignete Person gewonnen werden konnte. Hier sei noch erwähnt, dass parteipolitische Überlegungen zentral für die Bestellung waren. Die durch diese Absagen notwendig gewordene Gemeindeakquise hat mehrere Monate in Anspruch genommen, parallel dazu mussten die Gemeinden Lockdowns, Kontaktbeschränkungen, Schulschließungen, Nachverfolgungen, Testabwicklungen und weitere Corona-politische Maßnahmen bewältigen. Im Herbst 2020 standen die zwei fehlenden teilnehmenden Gemeinden nach insgesamt fünf **Projektvorstellungen** in interessierten Gemeinden (in vier davon wurden die bestehenden Kontakte mit der *Gesunden Gemeinde* herangezogen) fest. Fazit: Diese Methode hat sich mäßig gut bewährt. Eine Form von Commitment der Gemeindepolitik ist jedenfalls einzuholen.

Die Methode **Installierung Projektteams** einschließlich der **Ausbildung der Kommunalen Mobilitätsbeauftragten** (Klimabündnis Lehrgang) hat sich durchwegs gut bewährt und ist in jedem Fall zu empfehlen. Ziel war, hier aus allen Kernzielgruppen Vertreter*innen einzubinden. Die Zusammensetzung wurde vorwiegend den Gemeinden/Bürgermeister*innen überlassen und durchwegs als sehr konstruktiv in der Zusammenarbeit empfunden. Die Heterogenität, die die Gemeinden in vielen Bereichen auszeichnet, hat sich auch in der Bildung und Regelmäßigkeit der Treffen sowie der Kommunikationsqualität und -frequenz zwischen dem Projektträger (AVOS) und den teilnehmenden Gemeinden abgebildet. Die notwendige Entscheidungskompetenz hat ein Team aber erst, wenn auch oberste politische Entscheidungsträger*innen hinter den in der Arbeitsgruppe entwickelten Maßnahmen steht. Diese Komponente war nicht in allen Gemeinden gleich ausgeprägt. Teils wurden von Seiten der Mobilitätsbeauftragten und weiterer Projektteammitglieder Aktivitäten und Pläne entwickelt, aber im Projektzeitraum (noch) nicht umgesetzt. Fazit: Diese Methode hat sich sehr gut bewährt.

Die **Ist-Stand-Erhebung** vor Ort ist von allen Gemeinden sehr gut angenommen und begleitet worden. Die dokumentierten Beobachtungen sind in die **Mobilitäts- und Gesundheitsberatung**, die individuell auf Rahmenbedingungen und Bedürfnisse der Gemeinden hin ausgearbeitet wurde, eingeflossen und mit großem Interesse bei den Präsentationen (teils online) von den Projektteams aufgenommen worden. Von diesem Interesse hin zur tatsächlichen Umsetzung ist der Weg teils sehr weit. Fazit: Diese Methode hat sich jedenfalls bewährt, das Angebot ist zentral im Projekt, was daraus übernommen und eigenständig weitergeführt wird, obliegt letztlich den Entscheidungsträger*innen. Beobachtet wurde auch eine Angebots-Übersättigung und Doppelgleisigkeiten im regionalen Bereich.

Die partizipative Methode **World Café** wurde unterschiedlich gut angenommen. Inhaltlich ist sie jedenfalls sehr zu empfehlen, da Themen, die der Bevölkerung große Anliegen sind, zur Sprache kommen konnten, und das Gefühl von „endlich werde ich gehört, endlich kommt Bewegung in die Sache“ in den Vordergrund trat. Es wurden überraschend viele und konstruktive Ideen gesammelt, gebündelt und bewertet. Inwieweit die politischen Entscheidungsträger*innen die übermittelten **Ergebnisprotokolle** weiterverfolgen, ist nur unvollständig zu dokumentieren. Tatsächlich wurden bereits mehrere Maßnahmen daraus umgesetzt, andere, v.a. infrastrukturelle oder kostenintensivere müssen in aufwändigerer Arbeit geprüft werden. Mit der Höhe des Ressourcenaufwands sinkt die Chance zur Umsetzung. Fazit zur Methode: sehr gut geeignet, Fazit zur Resonanz: Beteiligung der Bevölkerung mäßig.

Reflexions- und Vernetzungstreffen wurden mehr oder weniger regelmäßig abgehalten und waren wesentlich für die Verbindung zwischen allen Beteiligten sowie das Planen und Vorankommen mit den Aktivitäten. Die Treffen waren meist gut besucht, wobei in zwei Gemeinden das Interesse der Bürgermeister an einer persönlichen Teilnahme tendenziell abnahm. Die beiden Vernetzungstreffen mit allen Gemeinden wurden als konstruktiv und unterstützend rückgemeldet, mehr als diese zwei übergreifenden Termine waren weder vorgesehen noch erwünscht. Die Dichte an Terminen ist für die ehrenamtlich aus auch hauptamtlich mitwirkenden Schlüsselpersonen bereits relativ hoch. Fazit: Reflexion als auch Vernetzung sind essentiell und empfehlenswert, sollen aber durch ihre Häufigkeit nicht inflationär werden.

Abschlussveranstaltungen bzw. Mobilitätsfeste wurden nicht plangemäß angenommen und umgesetzt. Die Einbindung in bestehende oder geplante umfassendere Veranstaltungen wird hier empfohlen. Erfreuliche Ausnahme war hier eine teilnehmende Mittelschule, die in Eigenregie ein großes, buntes Radfest veranstaltet hat. Die Teilnahme der Gemeinden an der jährlich Mitte September stattfindenden Europäischen Mobilitätswoche kann hier auch Fest-Charakter haben. Fazit: Ein Fest oder Großveranstaltung als vorab festgelegter Projektschritt/Methode ist weniger empfehlenswert. Je nach Engagement und Ressourcen steht diese Methode jedem*jeder immer offen.

- inwieweit sich die Schwerpunktzielgruppen und Entscheidungsträger/innen im Projekt beteiligen konnten und welche Faktoren für die Beteiligung förderlich/hinderlich waren.

Die Möglichkeit, sich zu beteiligen, war aus Sicht der Projektumsetzung grundsätzlich gegeben. An dieser Stelle sei wiederholt auf die starke Einschränkung von Projektaktivitäten durch die Covid-19-Maßnahmen hingewiesen. Beteiligungsfördernde Maßnahmen aus dem Projekt wie das World Café und daraus entwickelte Einzelaktivitäten waren zwar möglich und wurden zahlreich umgesetzt. Die Teilnahmefrequenz hätte allerdings bei manchen Angeboten wesentlich höher sein können. Die World Cafés waren mit fünf bis etwa 20 Teilnehmenden durchschnittlich gut besucht, das Arbeiten in Kleingruppen besonders konstruktiv und ergebnisorientiert. Das wiederum bedeutet, dass partizipative Angebote geschaffen und umgesetzt wurden, und trotz mäßig quantitativer Beteiligung Outcome und Outputs qualitativ hochwertig waren und der beobachtete Prozess sehr kooperativ und gemeinschaftsbildend beurteilt wird. Die Seite der Entscheidungsträger*innen war von Projektbeginn an zu einem gewissen Teil eingebunden. Der Politik, vertreten durch (Vize-)Bürgermeister*innen, und der Verwaltung, vertreten durch Amtsleitung oder Bedienstete, kamen zentrale Aufgaben zu, die vor allem anfangs zufriedenstellend erledigt wurden. Die Unterstützung von offizieller Seite ließ allerdings in zwei von vier Gemeinden teilweise nach, stieg wieder an, blieb aber nicht konstant.

- ob bzw. inwieweit die Projektziele erreicht werden konnten.

Die Projektziele umfassen die Bereiche Empowerment, Partizipation, Ressourcen- und Bedürfnisorientierung, Vernetzung, Kooperation und Nachhaltigkeit. Konkret als erstes Ziel wurde dabei die **Schaffung einer nachhaltigen Struktur für ein Netzwerk für gesunde und mobile Gemeinden** formuliert. Dazu leistete die Grund-Ausbildung (3 Modul-Lehrgang „Kommunale Mobilitätsbeauftragte“) und individuelle Weiterbildung („Fußgeh- und Nordic Walkingstrecken in unserer Gemeinde errichten“) für die Mobilitätsbeauftragten in den Gemeinden einen wesentlichen Beitrag. Diese sind nun mit ausreichend Wissen, Erfahrungen, Kennenlernen von Best Practice-Beispielen und Vernetzung, fachspezifischen Kontakten und Anbietern ausgestattet. Der Zusammenhang von Gesundheitsförderung und Aktiver Mobilität wurde intensiv thematisiert und verinnerlicht. Durch im Projektverlauf entstandene persönliche Beziehungen können sich die Mobilitätsbeauftragten untereinander sowie mit Projektumsetzenden und Partner*innen austauschen und an dem Thema weiterarbeiten. Der erstellte Anbieter-Partner-Pool in Form einer Tabelle wurde zum Abschlusstreffen an alle Teilnehmenden verteilt und sichert ebenfalls die Nachhaltigkeit. Die Gemeinden wissen, wo sie welche hilfreichen Informationen und Partner finden können. Über die Gesunde Gemeinde-Arbeitskreise wird nach Projektende in drei von vier Gemeinden das Thema Aktive Mobilität weiterbestehen und Relevanz behalten. Der Grundstein, dass Gesundheitsförderung durch Bewegung auf Alltagswegen positiv beeinflusst und niederschwellig umgesetzt werden kann, ist gelegt. Hier fließt bereits das zweite formulierte Projektziel mit ein, die **Erhöhung der regelmäßigen körperlichen Aktivität und eines umweltfreundlichen Mobilitätsverhaltens durch die Schaffung/Verbesserung von Rahmenbedingungen für bewegungsfördernde Lebenswelten und Stärkung der Gesundheitskompetenzen**. Dieses wurde durch zahlreiche individuelle Maßnahmen im Bereich Bewusstseinsbildung sowie struktureller Art ebenfalls weitgehend erreicht. Vor allem Bildungseinrichtungen zeigten eine hohe Bereitschaft an der Umsetzung verschiedenster Radfahr- und Gehangebote, die Gemeinden sorgten für die notwendige Sicherheit und Attraktivierung der Wege. Über Gemeindemedien wurde regelmäßig Infos und Appelle breit gestreut. Auch die Gesundheitskompetenz von älteren Menschen konnte in manchen Bereichen gestärkt werden. Neue, bewegungsförderliche Wege im Gemeindegebiet wurden geschaffen, auf die Verbesserung der Sicherheit im Schulumfelds lag in allen Projektgemeinden ein Fokus. Als drittes Projektziel gilt die **strukturierte Vernetzung mit wesentlichen Akteur*innen und Schaffung von Kooperationen**. Dem wurde durch die Installation von Projektarbeitsgruppen, begleitet von den drei Projektpartner*innen und den Gesunde Gemeinde-Playern sowie durch die **Schaffung eines Anbieter-Partner-Pools** als qualitätsgesicherte Übersicht für die Region/das Bundesland Rechnung getragen.

- ob bzw. inwieweit die Zielgruppe(n) erreicht werden konnten.

Die Schwerpunktzielgruppen Vertreter*innen der Verwaltung oder Politik, Schüler*innen und deren Eltern, Lehrer*innen, Kinder in Kindergärten und Kinderbetreuungseinrichtungen konnten gut bis sehr gut erreicht werden. Die Schwerpunktzielgruppen Mitglieder von Vereinen und Interessensvertretungen sowie Beschäftigte in Kindergärten und Kinderbetreuungseinrichtungen konnten auch, jedoch weniger gut erreicht werden. Die zusätzlichen Zielgruppen, die per Definition innerhalb der gesamten Gemeindebevölkerung abgebildet sind, konnten grundsätzlich gut erreicht werden. Konkrete Maßnahmen wurden jedoch unterschiedlich gut angenommen. Auch Personen, die sich für mehr Partizipation im Projekt bereiterklärt und begeistert haben, haben teils wieder zurückgezogen. Hervorzuheben sind jedenfalls die Zielgruppen aus dem Schulumfeld in drei Gemeinden. In der hier nicht so gut vorangekommenen Gemeinde konnte hingegen die Gesamtbevölkerung sehr gut aktiviert werden, die Maßnahmenumsetzung ist hier am intensivsten angelaufen, die Teilnehmendenzahlen sind am höchsten, hier konnten auch Verein gut integriert werden. Die Heterogenität der Gemeinden und ihrer Strukturen rückt anhand dieser Beispiele einmal mehr in den Vordergrund. Grundsätzlich gab es Projektinfos in allen Gemeindezeitungen, demnach konnten sich alle Bürger*innen über Pläne und Inhalte informieren.

- ob aus jetziger Sicht im Zuge des Projektes etablierte Strukturen, Prozesse und Aktivitäten sowie erzielte Wirkungen weiterbestehen werden

Die Installierung und Ausbildung der vier Mobilitätsbeauftragten kann auf vielen Ebenen als äußerst nachhaltig eingestuft werden. In allen Gemeinden wurde bei den abschließenden Gesprächen mit Politik und/oder Verwaltung betont, dass diese personelle Ressource und deren Know-How auch zukünftig im Einsatz bleiben wird. In einer Gemeinde ist allerdings die Motivation, sich zukünftig in diesen Belangen einzubringen, von Seiten der Mobilitätsbeauftragten gegen Projektende nachlassend, da sie – nach eigenem Empfinden ebenso wie von Einschätzung und Beobachtung des Projektbetreibers AVOS – nicht ausreichend Unterstützung zur Umsetzung von Aktivitäten von Gemeindeseite her bekommt. Sie wird dennoch einige jährlich wiederkehrende Aktionen auch weiterhin bewerben und koordinieren, darüber hinausgehend wird sie aktuell nicht mehr für die Gemeinde tätig sein.

- ob das Projekt auch an anderen Orten/in ähnlichen Settings umgesetzt werden kann (Transferierbarkeit) und wenn ja an welchen.

Das Projekt an sich eignet sich in weiten Teilen optimal für die Umsetzung in anderen Settings, ist also mit individuellen Modifikationen sehr gut transferierbar auf Betriebe, Bildungseinrichtungen und Verbände. Wenn bereits bei Planung und Konzepterstellung ein kleines Projektteam die Zielgruppe/n in den jeweiligen Settings und jemanden in leitender Position vor Ort gut einbezieht, können die weiteren Projektschritte wie Ist-Stand Erhebung, Beratung (mit externen Partner*innen), Ergebnispräsentation mit partizipativer Methode und anschließenden Phasen der Maßnahmenumsetzung und Reflexion problemlos durchgeführt werden. Voraussetzung ist dabei immer das Interesse und das Erkennen von Nutzen bzw. Notwendigkeit des Projekts.

- welche Maßnahmen zur Sicherung der Nachhaltigkeit aus jetziger Sicht erfolgversprechend scheinen.

Zur Sicherung der Nachhaltigkeit war im Projektplan die Ausbildung und Installierung eines*einer Mobilitätsbeauftragten vorgesehen sowie deren individuelle Weiterbildung. Diese Maßnahmen sind jedenfalls im Sinne des Weiterbestehens der Projektidee empfehlenswert und zielführend. Außerdem ist Aktive Mobilität als sektorenübergreifender – Bewegung, Mobilität, psychosoziale Gesundheit, Gesundheit in Bildungseinrichtungen – Bereich der Gesundheitsförderung im regionalen Setting gut integrierbar in die Gesunde Gemeinde. Die Einbindung von Multiplikator*innen– wie Leitung und Be-

treuungspersonen im Seniorenheim, Leitung und Pädagog*innen in Schule und Kindergarten, Elternvereinsobleute, Mitarbeiter*in Regionalverband, Mitarbeiter*in Klimaschutz- und Energiemodellregion, Pfarre, Landjugendleitung – in die Maßnahmenplanung und –umsetzung sichert ebenfalls die Nachhaltigkeit und hat teils sehr gut funktioniert. Zusätzlich wurden die 24 Tipps für Aktive Mobilität entwickelt und werden weiterhin digital und gedruckt in Gemeindemedien für mehr Bewusstseinsbildung eingesetzt. Die Einbindung der Mobilitätsbeauftragten und/oder Mitwirkender aus den Projektteams in politische Ausschüsse, Gemeindeversammlungen und –sitzungen wird auch nach Projektende aus allen Gemeinden rückgemeldet.

6. Zentrale Lernerfahrungen und Empfehlungen

Beschreiben Sie kurz

- die wesentlichen förderlichen und hinderlichen Faktoren für die Erreichung der Projektziele.

Förderlich für die Zielerreichung waren in erster Linie das Engagement (aktives Einbringen) und die Bereitschaft (passive Haltung) von Schlüsselpersonen aus Politik, Verwaltung in Gemeinde und Einrichtungen sowie einiger Personen aus der Zivilgesellschaft. Als zusätzlich unterstützend für die Findung und Umsetzung konkreter Maßnahmen sind intensive persönliche Beziehungen und Vernetzung unter den Schlüsselpersonen. Beispiele, die das untermauern, sind: familiäre Verbindung einer Verwaltungsangestellten mit der Landjugendleitung > Planung und Umsetzung einer neuen Radstrecke durch das gesamte Gemeindegebiet; berufliche Verbindung einer Mobilitätsbeauftragten mit dem Leiter eines Seniorenheims > Gehsicherheitstraining für Senior*innen; enger privater Kontakt einer Mobilitätsbeauftragten mit Kindergarten und Schulpädagog*innen > Einbindung verschiedener Angebote des Klimabündnis Salzburg in die Tagesbetreuung/Schulalltag; gute Verbindung einer Bürgermeisterin mit einem Radhändler > Umsetzung mehrerer Maßnahmen für Radverkehr und Reparaturangebote; Verwandtschaft der Arbeitskreisleiterin „Gesunde Gemeinde“, auch im Projektteam vertreten, mit einem Vereinsobmann > Einbindung in Maßnahmenumsetzung; Mitgliedschaft eines Mobilitätsbeauftragten im Elternverein der Volksschule > gemeinsames Ferienprogramm für mehr Aktive Mobilität entwickelt; Vernetzung durch Bürgermeister mit Sozialausschuss und Schuldirektorin und Künstlerin > gemeinsame Straßenmalaktion; persönliche Freundschaften einer Mobilitätsbeauftragten mit jungen Müttern > Gründung Nordic Walking-Gruppe; persönlicher Kontakt einer Mobilitätsbeauftragten mit Gemeindevorstand und Apotheker > Auflegen unserer Mobilitätskarten in Praxis und Apotheke; u.a.

Hinderlich für die Erreichung der Projektziele war – laut Rückmeldungen – wie in vielen Bereichen des öffentlichen Lebens die Coronapandemie. Auch starke Unwetter mit Vermurungen und Überschwemmungen legten den Fokus von Gemeindeaktivitäten und die Bündelung der Ressourcen auf Verwaltungsebene auf die Wiederherstellung von Infrastruktur und geordneten Lebensverhältnissen. Personalengpässe in der Gemeindeverwaltung führten wiederholt und teilweise längerfristig zu Einschränkungen in Kommunikation und Kooperation mit Projektgemeinden. Die Folge war unter anderem fehlende Zuständigkeiten auf Verwaltungsebene, die auch die Arbeit der Mobilitätsbeauftragten behinderte. Als weitere hinderliche Aspekte wurden hier auch fehlendes Interesse von Politikseite, parteipolitische Querelen, überarbeitete Bürgermeister*innen, Amtsleiter*innen und Schulleiter*innen wahrgenommen. Manche konnten im Projektverlauf dazugewonnen werden, andere waren zu Projektbeginn engagierter und nahmen sich im Projektverlauf tendenziell wieder zurück. Größte Hürde ist dabei stets das dauerhafte Verändern von Routinen.

Aus Sicht des Projektbetreibers AVOS hat eine der vier Projektgemeinden die Potenziale von „Gemeinden gesund unterwegs“ richtig verstanden und erkannt, dass die Förderung von sowie Investitionen in Maßnahmen für mehr Aktive Mobilität weitreichende Vorteile bietet. In zwei anderen Gemeinden

ist dieser Erfolg zum Teil eingetreten, in einer Gemeinde war es sehr schwierig, die Themen an oberster Stelle der politischen Verantwortung unterzubringen. Dort gab es mehrere Einzelaktionen, aber immerhin Berichte in der Gemeindezeitung und Projektgespräche in politischen Ausschüssen (ohne direkte Beteiligung, jedoch durch wiederholte Anregung von AVOS).

- für andere möglicherweise hilfreiche zentrale Lernerfahrungen und Empfehlungen.

Hilfreich für zukünftige erfolgreiche Projekte im Bereich Gesundheitsförderung, Klima und Mobilität ist jedenfalls die Einbeziehung und klar formulierte Absicht von zumindest 2 kooperierenden Entscheidungsträger*innen/Schlüsselpersonen pro Gemeinde, Ressourcen (v.a. personell, idealerweise auch materiell/finanziell) für konkrete Maßnahmen aufzubringen. Dieses Kernteam aus der Gemeinde soll auch über die geeigneten Informationskanäle und Netzwerke verfügen, um Partizipation zu ermöglichen. Bei diesem Punkt ist individueller Spielraum und Erfahrung zentral (jede Gemeinde „funktioniert“ anders). Auch die Einbeziehung eines oder mehrerer überregionaler Projektpartner, die mit der Gemeindegemeinschaft vertraut und vor Ort positiv bekannt sind, kann große Vorteile bringen. Best Practice-Beispiele und neue Kontakte können einerseits im Internet recherchiert, andererseits bei überregionalen Vernetzungs- und Informationsveranstaltungen aufgebaut und eingebunden werden. Wie immer ist gute Planung und Kompetenz- und Wissensaufbau im Vorhinein gemischt mit Flexibilität und Handlungsspielraum in der tatsächlichen Umsetzung sowie begleitende Reflexion und interne/externe Evaluation eine förderlicher Rahmen. Maßnahmen, die sich gezielt an eine definierte Zielgruppe wenden und daher auch gezielt kommuniziert werden können, sind empfehlenswerter als allgemeine Aufrufe in Gemeindemedien. Über persönliche Betroffenheit (Beispiele: Eltern > gesunder, bewegter Schulweg, Fachhandel > regelmäßige Angebot; radfahrende*r Bürgermeister*in > Ausbau Radinfrastruktur; aktiver Seniorenvereinsvorstand > gemeinsame Wandertage; gesundheitsbewusste Kindergartenleitung > Mobilitätsaktionen für Kinder; klimafreundlich eingestellter Pfarrer/Pfarrgemeinderat > Einbringen des Themas Aktive Mobilität in Pfarrbrief, Messe)

- was Sie wieder gleich oder auch anders machen würden, wenn Sie ein solches Projekt neu starten würden.

Das ist nicht ganz einfach zu beantworten, weil die Pandemie unvorhersehbar viele Lebens- und Arbeitsbedingungen verändert hat, die für die Projektumsetzung zentrale Bedeutung hatten. Im Grunde konnten die Projektschritte durchwegs gut umgesetzt werden. Die großen Herausforderungen wie Zielgruppenerreichung, Partizipation in der Praxis und nicht in der Theorie, und politischer Wille haben sich auch hier als teilweise schwierig herausgestellt. Eine Vorab-Kooperation mit mehreren regionalen Playern wäre eine Möglichkeit, Doppelgleisigkeiten zu reduzieren und mit einem neuen Projekt in der Wahrnehmung vieler Gemeinden und deren Bevölkerung nicht als weiterer Puzzlestein in der regional-kommunalen (Über)Angebotspalette eingeordnet zu werden. Die Mischung aus Angeboten im Bereich Verhältnis- als auch Verhaltensebene war gut und wichtig und sollte auch zukünftig integriert werden.

Dass die Gesunden Gemeinden unter demselben Dach wie das Pilotprojekt stehen, war jedenfalls förderlich und wäre auch bei zukünftigen Projekten ein idealer Anknüpfungspunkt sowohl für den Projekteinstieg als auch für die Nachhaltigkeit.

Die Kooperation mit dem Klimabündnis war in diesem Zusammenhang sehr förderlich, über die Gemeindegemeinschaft hinaus war der Klimabündnis-Lehrgang „Kommunale Mobilitätsbeauftragte“ als Einstieg und zur Aneignung und Erweiterung von Fachwissen essentiell. Die Fachexpert*innen von komobile haben das Beratungsangebot für Gemeinden vor Ort perfekt ergänzt, das Wissen zu Gesundheit und Gesundheitsförderung müsste in den bestehenden Gesunden Gemeinden jedoch nicht unbedingt nochmal in der Ausführlichkeit thematisiert werden, auch wenn es zentraler Teil des Themas ist. Abschließend sei noch die zentrale Bedeutung von betont, hier vor allem mit der Radkoordination des Landes, aber ebenso mit anderen Anbietern und Institutionen.

Anhang

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

- 5 Presseberichte/Inserate in überregionalen Medien
- 4 Berichte aus den Gemeindezeitungen
- Programm Kommunale Mobilitätsbeauftragte
- Artikel „Gesunde Wege. Geht doch!“ AVOS
- Foto Feuerwehrfest mit Mobilitäts-Stationen und Einweihung Rad-Service-Station, Gemeinde Hof bei Salzburg
- Einladung Workshop „Fußgeh- und Nordic Walking-Strecken“
- Gemeindeinfo „Europäische Mobilitätswoche“ Aktivitäten
- Einladungsflyer Nordic Walking Training
- Rollenbeschreibung Mobilitätsbeauftragte „Gemeinden gesund unterwegs“
- Elternbrief zur Teilnahme an „Salzburg radelt zur Schule“
- Übersicht Aktivitäten zur Verkehrssicherheit an einer Volksschule

Hinweis:

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