

FahrSicherRad im Alter

DIⁱⁿ Evelyn Eder (Radlobby IGF)
Mag^a Eliza Brunmayr (Radlobby IGF)
DIⁱⁿ Anja Lemmé (Klimabündnis OÖ)
DIⁱⁿ Robert Stögner (Klimabündnis OÖ)

Wien, Linz, Juli 2017



AutorInnen: Mag.^a Eliza Brunmayr, DIⁱⁿ Evelyn Eder (Radlobby IGF)
in Kooperation mit
DIⁱⁿ Anja Lemmé, DI Robert Stögner (Klimabündnis Oberösterreich)

Datum: Juli 2017

Durchgeführt von:



Gefördert durch:



Inhaltsverzeichnis

Kurzzusammenfassung	4
Abstract.....	5
1 Einführung: Problemstellung und Lösungsansatz	6
2 Ziele des Projekts	9
3 Detailbeschreibung der durchgeführten Aktivitäten	10
3.1 Adaptierungsphase	10
3.1.1 Definition Organisationsteam und Schulungsworkshop	11
3.1.2 Durchführung von Fokusgruppenworkshops	11
3.1.3 ExpertInneninterview.....	14
3.1.4 Adaptierung TrainerInnenausbildung und Trainingsprogramm	14
3.1.5 Erstellung Info-Broschüre.....	16
3.2 TrainerInnenausbildung.....	16
3.3 Umsetzung der Radfahrtrainings.....	17
3.3.1 Bewerbung der Radtrainings.....	17
3.3.2 Durchführung der Trainings	18
3.4 Evaluierungsphase.....	24
3.4.1 Pre- und Post-Befragung der TeilnehmerInnen	24
3.4.2 Feedbackrunden im erweiterten Projektteam	25
4 Evaluierungs- und Feedbackergebnisse	26
4.1 Ergebnisse aus den Fokusgruppenworkshops – Anforderungen und Hemmnisse an das Radfahren	26
4.2 Übungen für Balance, Beweglichkeit und Kraft.....	28
4.3 Evaluierungsergebnisse der Pre- und Post-Befragung	30
4.3.1 Radfahrverhalten der TeilnehmerInnen	31
4.3.2 Sicherheitsgefühl und Fahrradbeherrschung.....	32
4.3.3 Wissen über Verkehrsregeln.....	34
4.3.4 Rückmeldungen zum Radfahrtraining.....	34
4.4 Erkenntnisse aus Bewerbung und Kommunikation.....	35
4.4.1 Veranstalter finden	35
4.4.2 Adaptierung der Bewerbungsunterlagen	36
4.4.3 Adaptierung des Trainingsprogramms.....	37
5 Erreichung Projektziele und -kriterien.....	39
5.1 Erreichung der Projektziele	39
5.2 Erfüllung der Projektkriterien	40
5.3 Zusammenfassende Erkenntnisse und Empfehlungen.....	41
6 Anhang.....	43
6.1 Abbildungsverzeichnis.....	43
6.2 Tabellenverzeichnis.....	43
6.3 Quellenverzeichnis	44
6.4 Anlagen.....	45

Kurzzusammenfassung

Im Verkehrssicherheitsprojekt "FahrSicherRad im Alter" wurden die bisherigen Kurs- und Trainingsangebote auf die Mobilitätsbedürfnisse und besonderen Sicherheitsanforderungen älterer Menschen umgelegt. Dabei wurden in einem ersten Schritt Erfahrungen, Bedürfnisse, Hemmnisse, Barrieren und Lösungsmöglichkeiten der bzw. für die Zielgruppe von Personen ab 65 Jahren erhoben und analysiert.

Radtrainings wurden vor dem Projektstart bereits in Oberösterreich und Wien angeboten. In zwei weiteren Bundesländern – Niederösterreich und Salzburg – wurden während des Projekts zwei weitere Organisationsteams inkl. TrainerInnenpool aufgebaut.

Die Ergebnisse aus den Erhebungen flossen zum einen in die Adaptierung der Trainingsunterlagen für die Ausbildung der TrainerInnen ein und zum anderen in die Gestaltung des Radfahrtrainingsprogramms.

Hauptbestandteil des Projekts war es 23 Radfahrtrainings in den oben genannten Bundesländern durchzuführen, um mit den TeilnehmerInnen Verkehrs- und Verhaltensregeln aufzufrischen, im Schonraum (MIV-freier Raum) Übungen durchzuführen und in einer Radausfahrt das richtige Verhalten in schwierigen Verkehrssituationen zu üben. Damit konnten Unsicherheiten beim Radfahren abgebaut werden.

Eine wichtige Erkenntnis aus dem Projekt ist, dass ein geeignetes Überthema gefunden werden muss, um Personen der Zielgruppe zur Teilnahme zu bewegen. Mit dem Thema Sicherheit alleine können ältere Menschen schwer erreicht werden. Wichtig für die Bewerbung der Radfahrtrainings ist daher deren "Verpackung", die das Bedürfnis nach einem angenehmen Gruppenerlebnis ansprechen soll.

Mit dem Konzept der Radfahrtrainings und der Organisations- und TrainerInnenteams werden auch nach Beendigung des Projekts weiterhin Radfahrtrainings für ältere Menschen angeboten.

Abstract

In the traffic safety project “FahrSicherRad im Alter” (Safe bike riding for elderly people) the range of courses and trainings offered so far was adjusted to fit the mobility and special safety needs of elderly people. In a first step, experiences, needs, impediments, barriers and possible solutions of and for the target group of people above the age of 65 were collected and analysed.

Cycle trainings had already been offered in Upper Austria and Vienna before the project started. In two other provinces – Lower Austria and Salzburg – further organisation teams including a trainer pool were set up during the project.

On the one hand, the survey results helped to adapt the scripts for instructing trainers. On the other hand, they were used to design the cycling training program.

The main part of the project was to conduct 23 cycling trainings in the above-mentioned provinces. The participants refreshed their knowledge of traffic rules and the code of conduct. In a protected area (without motorised traffic) practical exercises were performed. During a cycling trip the correct behaviour in difficult traffic situations was trained. This helped reduce uncertainties in riding a bike.

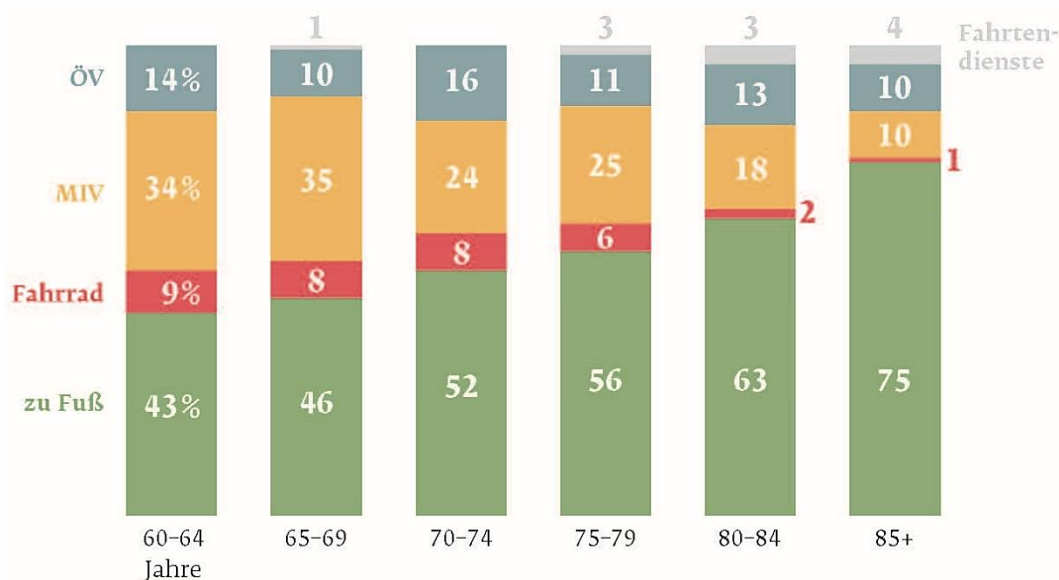
An important realisation from the project is that a suitable meta-theme has to be found to get people in the target group to participate. It is difficult to reach elderly people only with the safety aspect. To successfully advertise the cycle trainings the right “packaging” has to be found - addressing their need for an enjoyable group experience.

With the concept developed for cycling trainings as well as organisation and trainer teams, cycling trainings for elderly people will be offered also after the project phase.

1 Einführung: Problemstellung und Lösungsansatz

Das Radfahren stellt für ältere VerkehrsteilnehmerInnen über 65 Jahren eine wesentliche Mobilitätsform dar: Der Anteil der 65- bis 74-Jährigen am Modal Split beträgt im Jahr 2008 in Österreich 8 %, der Anteil der 75- bis 79-Jährigen immerhin noch 6 %, während der durchschnittliche Wert über alle Altersgruppen im Jahr 2005 bei 5 % und im Jahr 2013 bei 7% lag (siehe BMVIT, 2013, S. 33 ff. bzw. BMVIT, 2016, S. 65).

ABB 1. Modal Split älterer Menschen, Österreich 2008 (siehe BMVIT, 2013, S. 35)¹



Die Unfallstatistiken Österreichs weisen die Verkehrsteilnehmergruppe der radfahrenden Senioren aber als stark gefährdet in Relation zu anderen Altersgruppen aus: TAB 1. und 2. zeigen den Anteil der 65-Jährigen und älter (65+) an den Verletzten und Getöteten im Straßenverkehr mit PkW, Fahrrad und zu Fuß im Vergleich zur Gesamtanzahl (siehe STATISTIK AUSTRIA, 2016).

TAB 1. Verletzte im Straßenverkehr 2015 – Gesamtanzahl und ältere Personen im Vergleich

Verletzte 2015	alle Altersklassen	%	65+	%
Gesamt	47.366	100%	5.441	100%
davon mit PkW	25.625	54%	2.309	42%
davon mit Fahrrad	6.847	14%	1.324	24%
davon zu Fuß	3.990	8%	960	18%

¹ Datengrundlage: BMVIT/Herry Consult 2012; Risser et al., 2000

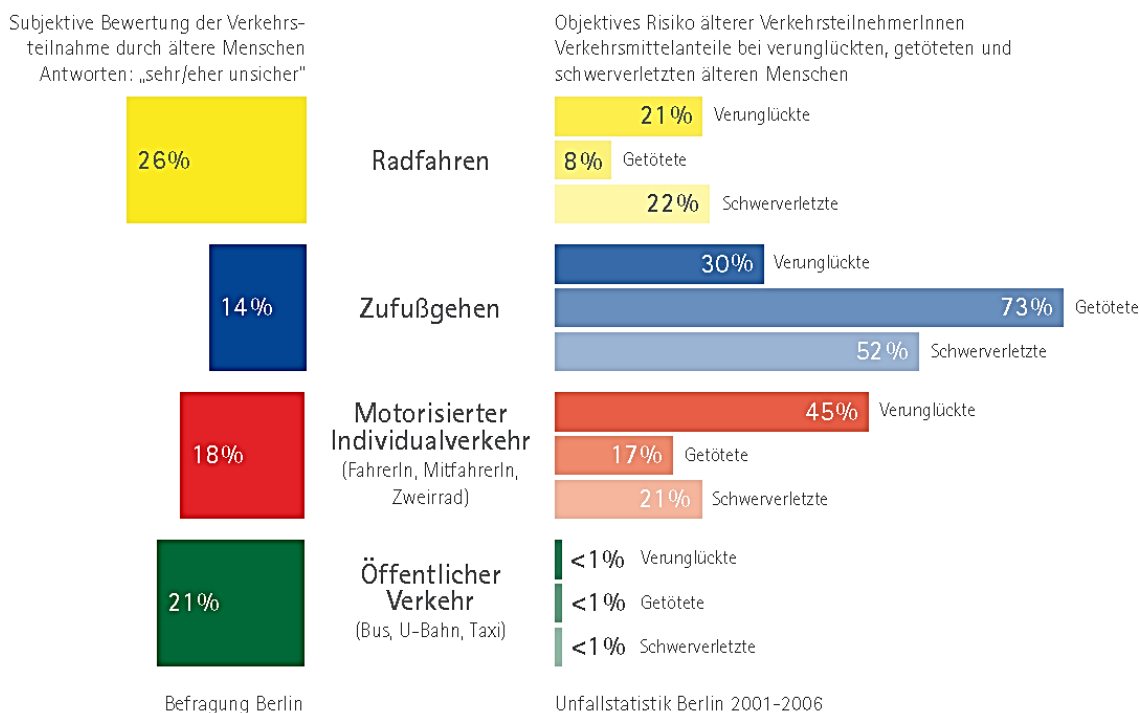
TAB 2. Getötete im Straßenverkehr 2015 – Gesamtanzahl und ältere Personen im Vergleich

Getötete 2015	alle Altersklassen	%	65+	%
Gesamt	479	100%	141	100%
davon mit PkW	238	50%	72	51%
davon mit Fahrrad	39	8%	18	13%
davon zu Fuß	84	18%	49	35%

Subjektiv wird das Risiko beim Radfahren zu verunglücken von älteren Menschen als hoch empfunden – höher als die Verkehrsstatistik zeigt, wohingegen das Unfallrisiko mit dem Auto und zu Fuß subjektiv unterschätzt wird (BMVIT, 2013, S. 32 ff.).

Die nachfolgende Grafik zeigt den Vergleich zwischen subjektiv empfundener Gefährdung und objektivem Risiko für Berlin (BMVIT, 2013, S. 33).

ABB 2. Subjektive Bewertung der Sicherheit von Verkehrsmitteln im Vergleich zum objektiven Unfallgeschehen bei älteren Menschen²



Erst das richtige, praxisgerechte und selbstsichere Beherrschen des Fahrrades ermöglicht die notwendige Konzentration auf andere VerkehrsteilnehmerInnen sowie die Verkehrsregeln und trägt somit zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Verringerung des Unfallrisikos bei. Sicheres und kompetentes Radfahrverhalten

² Datengrundlage: Bakaba, Ortlepp, Verbesserung der Verkehrssicherheit älterer Verkehrsteilnehmer, 2010; Grafik: FGM 2013

sind durch Übung und mit erfahrener Begleitung erlernbar, was Hauptziel dieses praxisnahen Projekts war.

Mit dem Projekt "Fahr Sicher Rad im Alter" wurden in Zusammenarbeit zwischen Radlobby und Klimabündnis die bisherigen Kurs- und Trainingsangebote (zB "FahrSicherRad", "Frauen in Fahrt" und "KinderRadSpaß") auf die Mobilitätsbedürfnisse und besonderen Sicherheitsanforderungen älterer Menschen umgelegt. Dazu wurden Fokusgruppenworkshops organisiert, in welchen auch der räumliche Kontext – städtisch/ländlich – berücksichtigt wurde.

Die Ergebnisse flossen in die zielgruppenspezifische Adaptierung der TrainerInnenausbildung und des Radtrainingsprogramms ein. Die TrainerInnenausbildung wurde anhand des Ausbildungsleitfadens "Curriculum RadfahrlehrerInnen" konzipiert und durchgeführt (siehe BMLFUW, 2015). Mit dem Curriculum RadfahrlehrerInnen wurde ein Leitfaden für eine österreichweit einheitliche Grundausbildung von RadfahrlehrerInnen entwickelt. Damit ist auch eine Zertifizierung als RadfahrlehrerIn bzw. MastertrainerIn für RadfahrlehrInnen durch das klima**aktiv** mobil-Programm des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (BMLFUW)³ der im Projekt ausgebildeten TrainerInnen möglich. Zusätzlich wurden die TrainerInnen für körperliche Veränderungen im Alter und mögliche gesundheitliche Einschränkungen, aber auch für die Potenziale und Gesundheitsnutzen des Radfahrens speziell für diese Altersgruppe sensibilisiert. Ausgebildet wurden zehn RadfahrtrainerInnen aus den Bundesländern Salzburg, Oberösterreich, Niederösterreich und Wien.

Als praxisnahe Maßnahme wurden 23 Radfahrtrainings "FahrSicherRad im Alter" in vier Bundesländern (Niederösterreich, Oberösterreich, Salzburg und Wien) in Zusammenarbeit mit den Regionalstellen des Klimabündnis Österreich und den Landesorganisationen der Radlobby Österreich angeboten, organisiert und durchgeführt. Die Veränderung des Mobilitätsverhaltens der Teilnehmenden wurde durch eine Vorher-/Nachherbefragung dokumentiert und analysiert.

Ein relativ neues und attraktives Verkehrsmittel, das insbesondere von älteren Menschen und vor allem im ländlichen Raum aufgrund von Topographie und Distanzen vermehrt genutzt wird, stellt das E-Bike ("Pedelec") dar. In einer Befragung gaben rd. 77 % der Personen an, dass sich das E-Bike vor allem für Alltagswege sehr bzw. eher anbietet (BMVIT/HERRY, 2012, S. 13 ff.). Die Handhabung eines E-Bikes stellt durch seine Fahreigenschaften zusätzliche Anforderungen an das Radfahrkönnen. Nach ersten Auswertungen der Unfallstatistik 2016 sind 1/3 der bei Verkehrsunfällen getöteten Radfahrenden mit einem E-Bike unterwegs gewesen (BMI, 2017). Das E-Bike hat aufgrund der steigenden Bedeutung im Alltags- als auch Freizeitverkehr im Projekt auch besondere Berücksichtigung gefunden.

³ klima**aktiv** mobil: <https://www.klimaaktiv.at/mobilitaet/radfahren/RadfahrlehrerInnen.html> und https://www.klimaaktiv.at/service/veranstaltungen/mobilitaet/Ausb_Radfahr2017.html

2 Ziele des Projekts

Das Radfahren ist eine Möglichkeit für ältere Menschen möglichst lange im gewohnten Lebensumfeld ein selbstbestimmtes Leben zu führen. Körperliche Bewegung wie das Radfahren bietet dabei auch zahlreiche positive gesundheitliche Effekte und trägt damit zur Gesundheitsprävention bei.

Österreich hat sich mit dem Masterplan Radverkehr (BMLFUW, 2015) das Ziel gesetzt, den Radverkehrsanteils bis 2025 auf 13 % zu erhöhen. Rund 1/5 der österreichischen Bevölkerung ist der Altersgruppe 65+ zuzuordnen mit steigender Tendenz. Bereits 2030 werden lt. Bevölkerungsprognosen die 65-Jährigen und älter ¼ der Bevölkerung ausmachen (STATISTIK AUSTRIA). Deshalb stellen ältere Personen eine wichtige Zielgruppe zur Erreichung der oben genannten Zielsetzung dar.

Mit dem Projekt "FahrSicherRad im Alter" soll ein aktiver praxisnaher Beitrag geleistet werden, um älteren Menschen das Radfahren wieder mehr "schmackhaft zu machen" und Unsicherheiten im Straßenverkehr zu verringern. Deshalb wurden für das Projekt nachfolgende Ziele definiert.

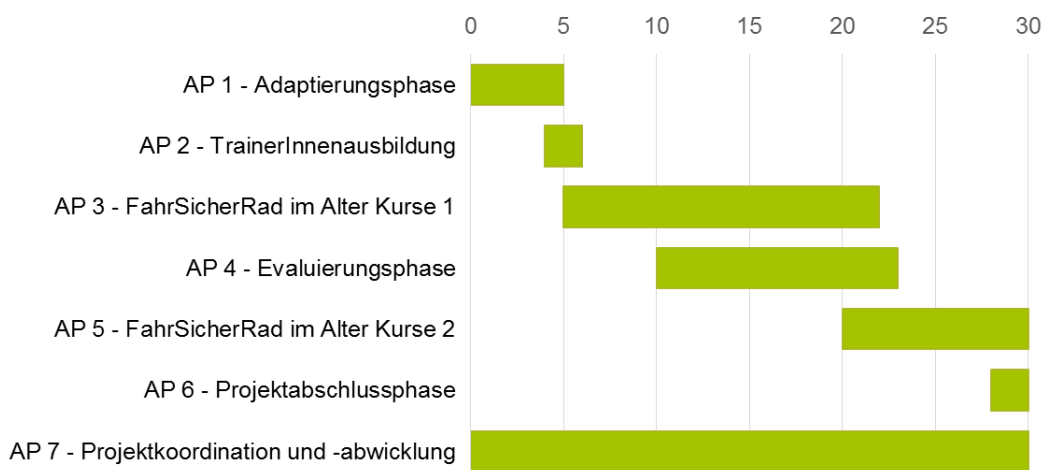
Das Projekt zielt darauf ab,

- Unsicherheiten bei älteren radfahrenden VerkehrsteilnehmerInnen abzubauen und so das Sicherheitsgefühl durch Vermittlung von sicherem Radfahren in praxisnaher Form zu stärken.
- RadtrainerInnen, die u.a. als MultiplikatorInnen fungieren, hinsichtlich der Mobilitätsbedürfnisse, speziellen Anforderungen auch hinsichtlich lebenslangem Lernen und zielgruppenspezifischen Ängsten zu sensibilisieren.
- das bisher angebotene Ausbildungs- und Kursprogramm zu evaluieren, zu optimieren und auf die Bedürfnisse der Altersgruppe 65+ gerichtet zu adaptieren.
- das erworbene Know-how bzgl. Durchführung von Radtrainings an regionale Stakeholder weiterzugeben, um in mehreren Bundesländern ein Team aufzubauen, das Radfahrtrainings anbieten und durchführen kann.
- Grundkenntnisse zur sicheren Handhabung von E-Bikes ("Pedelecs") zu vermitteln.
- durch Informationsmaterialien über das richtige Verhalten im Straßenverkehr, die besonderen Herausforderungen für die Gruppe der RadverkehrsteilnehmerInnen der Altersgruppe 65+ das Bewusstsein hinsichtlich Verkehrssicherheit zu heben.
- einen Beitrag zu leisten, um den Radverkehrsanteil am Modal Split zu erhöhen.
- einen Beitrag zu leisten, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen und damit das Unfallrisiko im Straßenverkehr besonders für die Zielgruppe 65+ zu vermindern.

3 Detailbeschreibung der durchgeführten Aktivitäten

Im nachfolgenden Kapitel werden in einem ersten Schritt der Ablauf und die Umsetzung der einzelnen Projektphasen dokumentiert. Hauptbestandteil innerhalb des Projekts stellte die Durchführung der Radfahrtrainings dar. Jedoch waren die Adaptierungsphase im Vorfeld und parallele Evaluierungsphase während des ersten Durchgangs der Radfahrtrainings wichtige Schritte für eine erfolgreiche Umsetzung der Radfahrtrainings im zweiten Durchgang. Erkenntnisse, Ergebnisse aus Befragungen sowie Schwierigkeiten und daraus folgende Adaptierungsmaßnahmen sind in Kapitel 4 näher erläutert. Der Zeitplan der einzelnen Projektphasen ist nachfolgend grafisch dargestellt.

ABB 3. Zeitplan und Projektphasen des Projekts "FahrSicherRad im Alter" Februar 2015 bis Juli 2017 (30 Monate)



3.1 Adaptierungsphase

Die Radlobby IGF führt bereits seit mehreren Jahren zielgruppenspezifische Radfahrtrainings- und Kurse durch. Bisherige Zielgruppen waren Wieder-aufsteigerInnen mit dem "FahrSicherRad"-Verkehrstraining, Kinder mit dem "KinderRadSpaß", um spielerisch die Fahrradbeherrschung und Sicherheit am Fahrrad zu verbessern und AnfängerInnen mit dem Programm "Frauen in Fahrt", um vor allem für neue Wienerinnen durch das Radfahren Mobilitätsmöglichkeiten zu erweitern. Auch das Klimabündnis Oberösterreich organisiert in Zusammenarbeit mit der Radlobby Oberösterreich seit mehreren Jahren Radfahrtrainings.

Die bisherigen Erfahrungen und Konzepte wurden in der Vorbereitungsphase durch Veranstaltungen mit SeniorInnen durch neue Sichtweisen ergänzt auch und

auf die weiteren an diesem Projekt teilnehmenden Bundesländer Niederösterreich und Salzburg umgelegt.

3.1.1 Definition Organisationsteam und Schulungsworkshop

Aufgrund der unterschiedlichen Aufgaben im Projekt (TrainerInnenausbildung, Durchführung der Radfahrtrainings, Evaluierung und Projektdokumentation etc.) mit sich ändernden ProjektakteurInnen wurde ein Projektteam bestehend aus den Projektträgern Radlobby IGF und Klimabündnis Oberösterreich und ein erweitertes Projektteam mit VertreterInnen der Radlobby und des Klimabündnis aus Niederösterreich, Oberösterreich, Salzburg und Wien ergänzend definiert.

Dazu fand am 9. April 2015 das erste Meeting im erweiterten Projektteam in Linz statt. Eingeladen und anwesend waren MitarbeiterInnen des Klimabündnisses Niederösterreich, Oberösterreich und Salzburg sowie der Radlobby Niederösterreich, Oberösterreich, Salzburg und Wien.

Neben administrativer und organisatorischer Rahmenbedingungen (die Koordination intern im erweiterten Projektteam und extern mit den potentiellen Veranstaltern der Radfahrtrainings) des Projekts wurde das auch bisher schon erfolgreich angewandte Kooperationsmodell zwischen dem Klimabündnis Oberösterreich und der Radlobby Oberösterreich vorgestellt. Information, Bewerbung und Erstkontakt mit den Gemeinden erfolgt dabei über das Netzwerk der Klimabündnisgemeinden, Organisation und Durchführung der Radfahrtrainings wird von der Radlobby Landesorganisation übernommen.

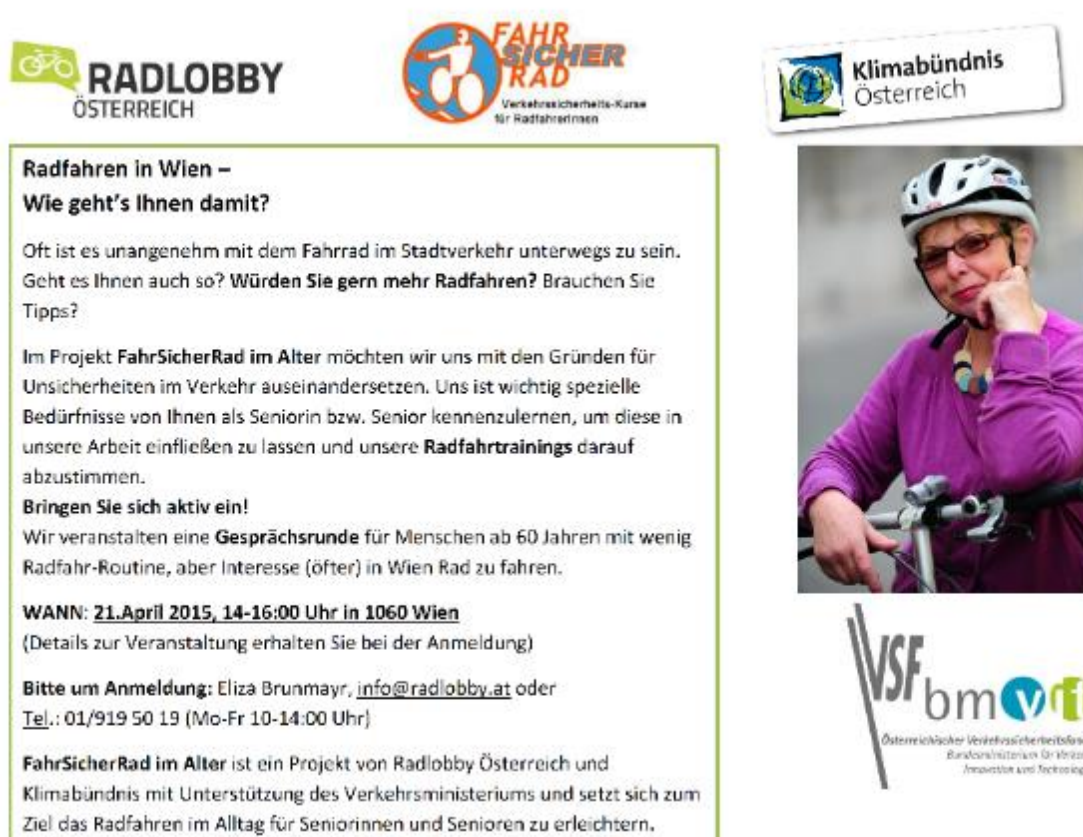
Somit können beide Partner ihre Ressourcen optimal einsetzen. Dieses Modell wurde nun auch auf die Bundesländer Salzburg und Niederösterreich umgelegt und mit diesem ersten Projektmeeting die Regionalteams definiert. Für Wien wurde aufgrund der nicht vergleichbaren Verwaltungsgliederung auf kommunaler Ebene eine andere Vorgehensweise gewählt: Die Radfahrtrainings werden weiterhin von der Radlobby beworben, organisiert und durchgeführt.

3.1.2 Durchführung von Fokusgruppenworkshops

In Fokusgruppenworkshops mit der Zielgruppe Personen mit 65 Jahren und älter wurden spezielle Bedürfnisse und Anforderungen an das Radfahren bzw. Barrieren und Unsicherheiten herausgearbeitet und Feedback zum Entwurf des Trainingsablaufs eingeholt. Es wurden zwei zweistündige Workshops durchgeführt, einer in Wien und einer in Linz. In der Konzeption der Workshops wurde darauf geachtet, jeweils auf unterschiedliche räumliche Rahmenbedingungen (städtischer und ländlicher Raum) eingehen zu können. In Oberösterreich standen die Herausforderungen für den ländlichen Raum im Vordergrund und es wurden daher speziell die Klimabündnisgemeinden durch die Klimabündnisregionalstellen eingeladen, radaffine und radängstliche SeniorInnen zu motivieren, daran teilzunehmen. In Wien wurde der Fokus auf Heraus-

forderungen für ältere Radfahrende im urbanen Raum gelegt. Dazu wurden die zuständigen Organisationen der Wiener Parteien (zB Seniorenbund, Pensionistenverband, Grüne SeniorInnen etc.) dazu eingeladen. In Wien fand der Fokusgruppenworkshop am 21. April 2015 mit acht TeilnehmerInnen und in Linz am 6. Mai 2015 mit neun TeilnehmerInnen statt. Dazu wurde ein Gesprächsleitfaden (siehe Anhang) vorbereitet, eine Audio-Aufzeichnung erstellt sowie ein Protokoll verfasst. Ablauf und Gesprächsleitfaden werden nachfolgend kurz beschrieben, die Ergebnisse sind in Kapitel 4.1 angeführt.

ABB 4. Einladung zum Fokusgruppenworkshop in Wien



**Radfahren in Wien –
Wie geht's Ihnen damit?**

Oft ist es unangenehm mit dem Fahrrad im Stadtverkehr unterwegs zu sein. Geht es Ihnen auch so? **Würden Sie gern mehr Radfahren?** Brauchen Sie Tipps?

Im Projekt **FahrSicherRad im Alter** möchten wir uns mit den Gründen für Unsicherheiten im Verkehr auseinandersetzen. Uns ist wichtig spezielle Bedürfnisse von Ihnen als Seniorin bzw. Senior kennenzulernen, um diese in unsere Arbeit einfließen zu lassen und unsere **Radfahrtrainings** darauf abzustimmen.

Bringen Sie sich aktiv ein!
Wir veranstalten eine **Gesprächsrunde** für Menschen ab 60 Jahren mit wenig Radfahr-Routine, aber Interesse (öfter) in Wien Rad zu fahren.

WANN: 21. April 2015, 14-16:00 Uhr in 1060 Wien
(Details zur Veranstaltung erhalten Sie bei der Anmeldung)

Bitte um Anmeldung: Eliza Brunmayr, info@radlobby.at oder
Tel.: 01/919 50 19 (Mo-Fr 10-14:00 Uhr)

FahrSicherRad im Alter ist ein Projekt von Radlobby Österreich und Klimabündnis mit Unterstützung des Verkehrsministeriums und setzt sich zum Ziel das Radfahren im Alltag für Seniorinnen und Senioren zu erleichtern.

VSF **bm** **vti**
Österreichischer Verkehrssicherheitsfonds
Bundesministerium für Klimaschutz,
Innovation und Technologie

Ziel und Auswahl der TeilnehmerInnen

Die Wünsche an Radfahrtrainings kennenzulernen, war ein wichtiges Ziel der Fokusgruppenworkshops. Ebenso war es für die Konzeption der Radfahrtrainings von Bedeutung, generelle Erfahrungen und Unsicherheiten von SeniorInnen rund ums Radfahren zu erfahren, um diese in den Radfahrtrainings ansprechen zu können.

Die Einladung zu den Fokusgruppenworkshops wurde über die Klimabündnisgemeinden, SeniorInnenverbände und -vereine geteilt. Für die Diskussionen wurden SeniorInnen mit wenig Radfahrerroutine, aber dem Interesse (öfter) Rad zu

fahren, angesprochen. Das traf auch auf den Großteil der TeilnehmerInnen zu. Dennoch haben sowohl in Wien als auch in Linz letztendlich auch sehr radaffine SeniorInnen teilgenommen, die viel Wissen über Unsicherheiten und Probleme radfahrender SeniorInnen mitgebracht haben und Interesse daran hatten, diese in den Radfahrtrainings gezielt anzusprechen.

Ablauf der Fokusgruppenworkshops

Die Fokusgruppenworkshops wurden jeweils von einer Person moderiert und von einer zweiten Person des Projektteams protokolliert. Nach der Begrüßung der TeilnehmerInnen und der Vorstellung des Projekts sowie des Ziels der Fokusgruppenworkshops, haben sich die TeilnehmerInnen zum Einstieg ins Thema vorgestellt und kurz erzählt, wie häufig sie das Rad nutzen, für welche Zwecke und wie es Ihnen mit dem Radfahren geht.

Der weitere Austausch über Radfahrerfahrungen in der Freizeit und im Alltag fokussierte auf Hemmnisse, Barrieren und Lösungsmöglichkeiten sowie auf das subjektive Sicherheitsgefühl und konkrete Situationen, die verunsichern (siehe Diskussionsleitfaden im Anhang). Der Diskussionsleitfaden diente als Stütze für die Moderation der Fokusgruppenworkshops.

Folgende Hauptfragestellungen wurden in der Diskussion erörtert:

Radfahren in der Freizeit und im Alltag

- Was hindert mich daran in der Freizeit Radausflüge zu machen?
Was würde es erleichtern?
- Was hindert mich daran im Alltag mehr mit dem Rad zu fahren?
Welche Lösungen gibt es dafür?

Radfahren und subjektive Sicherheit

- Wo bzw. in welchen Situationen fühle ich mich bereits jetzt sicher?
- Was brauche ich, um mich beim Radfahren sicher zu fühlen?
- Wo bzw. in welchen Situationen fühle ich mich unwohl/unsicher?
- Was würde mir helfen, dass ich mich sicher fühle?

Anschließend standen die Inhalte eines Radfahrtrainings im Mittelpunkt. Die TeilnehmerInnen erhielten jeweils ein Handout mit dem Ablauf eines Radtrainings, wo zu vermerken war, welche Programmpunkte und Inhalte besonders relevant bzw. interessant sind, auf welche verzichtet werden könnte und welche zusätzlichen Inhalte ins Programm aufgenommen werden sollten (siehe Anhang). Nachdem die TeilnehmerInnen ihre Einschätzungen und Vorschläge am Handout vermerkt hatten, wurden die Ergänzungen und die Einschätzung der optimalen Trainingsdauer diskutiert.

Fragestellungen zur Gestaltung des Radfahrtrainings:

- Welche Punkte sind besonders relevant bzw. interessant?
- Was kommt zu kurz?
- Welche Ergänzungswünsche gibt es?
- Welche Trainingsdauer wäre angemessen?
- Gibt es überflüssige Inhalte?

In einer abschließenden Schlussrunde wurde allgemeines Feedback zum Projekt "FahrSicherRad im Alter" eingeholt bzw. abgefragt, was die TeilnehmerInnen für ein gutes Gelingen des Projekts dem Projektteam noch mitgeben möchten.

3.1.3 ExpertInneninterview

Zusätzlich wurde ein Expertinneninterview mit Christine Chaloupka-Riesser (Factum) durchgeführt, um von ihren Erkenntnissen aus den Projekten AENEAS⁴ und Fem-el-bike⁵ zu lernen. Beide Projekte beschäftigten sich mit der Zielgruppe SeniorInnen mit dem Fokus auf aktive Mobilität bzw. E-Bikes.

So sei es wichtig, die Aufmerksamkeitsspannen der TeilnehmerInnen zu beachten, auch kleinere Pausen einzulegen und das Training abwechslungsreich zu gestalten. Ihrer Erfahrung nach sollte der Vorschlag „*das Rad auch einmal zu schieben*“ aktiv in das Radfahrtraining eingebracht werden, da sich manche TeilnehmerInnen „*zu stolz dafür sein könnten*“. Sie betonte auch die Bedeutung des informellen und geselligen Teils, um den TeilnehmerInnen eine angenehme Atmosphäre und die Möglichkeit des gegenseitigen Austauschs zu bieten – „*schließlich nehmen viele SeniorInnen an solchen Angeboten teil, um Kontakte zu knüpfen*“.

Bezüglich der Bewerbung der Radfahrtrainings, betont Chaloupka-Riesser die Herausforderung Interessierte mit einem Thema anzusprechen, das bei Defiziten ansetzt. Wichtig sei es daher, die Vorteile des Radfahrens zu betonen und beim Bedürfnis mobil und im sozialen Gefüge zu bleiben, anzudocken.

3.1.4 Adaptierung TrainerInnenausbildung und Trainingsprogramm

Die Ergebnisse aus den Fokusgruppenworkshops und dem ExpertInnen-interview dienen zur zielgruppenspezifischen Adaptierung zum einen der Unterlagen für die

⁴ AENEAS, Attaining Energy-Efficient Mobility in an Ageing Society,
<http://www.aeneas-project.eu/?page=home>

⁵ Fem-el-bike, Chancen des E-Fahrrades als umwelt-freundliche Alternative im Alltag von Frauen,
<https://www2.ffg.at/verkehr/projekte.php?id=722&lang=de&browse=programm>

TrainerInnenausbildung und zum anderen des Programms der "FahrSicherRad im Alter"-Trainings. Spezielle Berücksichtigung fand dabei auch die E-Bike-Nutzung.

Adaptierung der TrainerInnenausbildung

Im Zuge der Überarbeitung des Ausbildungskonzeptes wurde das Programm der TrainerInnenausbildung dahingehend ausgerichtet, dass dieses mit dem neuen Ausbildungsleitfaden "Curriculum RadfahrlehrerInnen" (BMLFUW, 2015) kompatibel ist. Mit dem "Curriculum RadfahrlehrerInnen" wurde ein Leitfaden für eine österreichweit einheitliche Grundausbildung für LeiterInnen von Radfahrkursen entwickelt. Dadurch soll auch ein Mindestausbildungsstandard garantiert werden. TrainerInnen, die alle vier Module (zwei Theoriemodule und zwei Praxismodule) absolviert haben, können sich als RadfahrlehrerIn bzw. (nach Vorweisung entsprechender Praxiszeiten etc.) als MastertrainerInnen zertifizieren lassen. Mit der Einführung des "Curriculum RadfahrlehrerInnen" wurden zunächst 15 MastertrainerInnen zertifiziert, die angehende RadfahrtrainerInnen ausbilden dürfen, unter anderem auch die Trainingsleiterin des Projekts "FahrSicherRad im Alter" (Eliza Brunmayr). Die Zertifizierung und Auszeichnung erfolgt durch das klimaaktiv mobil Dachmanagement in der Österreichischen Energieagentur im Auftrag des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (BMLFUW, 2015).

Da Gesundheit in den Fokusgruppenworkshops ein Kernthema war – einerseits als Anreiz zur Gesundheitsvorsorge, andererseits als Hemmnis und Unsicherheitsfaktor, floss die Sensibilisierung für physische Veränderungen im Zuge des Alterungsprozesses wesentlich in die TrainerInnenausbildung ein. Dabei ging es beispielsweise um die Befähigung der TrainerInnen, die Konstitution der TeilnehmerInnen realistisch einzuschätzen, deren Selbsteinschätzung zu unterstützen sowie das konkrete Übungsprogramm und Erholungspausen auf deren Leistungs- und Aufnahmefähigkeit abzustimmen. Oder um das Aufzeigen neuer Handlungsmöglichkeiten (zB das Radfahren mit Rückspiegel, Chancen und Risiken von E-Bikes für Ältere, das Rad auch einmal über eine Kreuzung zu schieben). Auch die Effekte regelmäßiger Bewegung/regelmäßigen Radfahrens auf die Gesundheit und den Alterungsprozess wurden in die TrainerInnen-ausbildung integriert.

Adaptierung des Programms der Radfahrtrainings

Das Programm an Schonraumübungen wurde so zusammengestellt, dass es eine gute Einschätzung des Radfahrkönnens ermöglicht – sowohl für die TeilnehmerInnen selbst als auch für die TrainerInnen, die die Gruppe im dritten Trainingsteil im Straßenverkehr begleiten und die Ausfahrt als auch die Übungen an das Niveau der Trainingsgruppe anpassen. Von besonderer Bedeutung war, dass wesentliche Fertigkeiten für das Radfahren im Straßenverkehr anhand der Schonraumübungen abgebildet wurden (zB Kurvenfahren, Bremsen, einhändiges Fahren, Zurückschauen während des Radfahrens, Linksabbiegen oder Spur halten).

Aufgrund der hohen Relevanz und des großen Interesses an Elektrofahrrädern, wurde das Fahren mit E-Bike ins Schonraumtraining integriert. Die Übungen wurden darauf ausgerichtet, ein Fahrgefühl für das elektrisch verstärkte Fahrrad zu entwickeln und das Bremsverhalten gut einschätzen zu können – auch bei einer Vollbremsung. Ein mehrfacher Wunsch in den Fokusgruppenworkshops war auch die Überprüfung des Fahrrades auf die Betriebssicherheit und StVO-gemäße Ausstattung sowie die Durchführung leichter Reparaturen zu erlernen. Reparaturen wurden nicht in die Radfahrtrainings integriert, da dies den zeitlichen und inhaltlichen Rahmen gesprengt hätte. Der Fahrradcheck wurde jedoch als fixes Trainingselement ins Programm aufgenommen.

3.1.5 Erstellung Info-Broschüre

Desweiteren flossen die Erkenntnisse aus den Fokusgruppenworkshops in die Erstellung einer zielgruppenspezifischen Broschüre "Sicheres Radfahren im Alter" ein. So wurde etwa auf Wunsch der TeilnehmerInnen der Fokusgruppenworkshops gemeinsam mit einer Physiotherapeutin ein kurzes Trainings- und Aufwärmprogramm für Balance, Beweglichkeit und Kraft ausgearbeitet, welches speziell auf das Radfahren vorbereitet (siehe Kapitel 4.2).

Die Infobroschüren sowie ein Informationsfolder für interessierte Veranstalter als auch ein Informationsflyer für potentielle TeilnehmerInnen (siehe Anhang) wurden u.a. den Gemeinden und in Wien den Bezirksvorstehungen zur Verfügung gestellt und dienten auch zur Bewerbung der "FahrSicherRad im Alter"-Trainings. Bei der Informationszusammenstellung diente die Broschüre "Radfahren im besten Alter" (BMVIT, 2014) als wichtige Informationsquelle.

3.2 TrainerInnenausbildung

Nach Adaptierung der Unterlagen der TrainerInnenausbildung (Präsentation Theorieteil und Zusammenstellung von Informationsmaterialien) wurde zwischen 24. und 26. Juni 2015 in geblockter Form der Ausbildungslehrgang in Wien durchgeführt, um die TrainerInnen auf die Erfordernisse der künftigen Zielgruppe von Menschen 65+ vorzubereiten. Dabei wurden die Module des "Curriculum RadfahrlehrerInnen" (BMLFUW, 2015) A "Grundlagen zum Radfahren", B "Grundlagen für RadfahrlehrerInnen" und Modul C "Praxis für RadfahrlehrerInnen" mit Fokus auf die Zielgruppe 65+ abgehandelt. Insgesamt haben 10 Personen an der TrainerInnenausbildung teilgenommen. Für die Regionalteams bzw. die Abhaltung von Radfahrtrainings standen in Niederösterreich und Salzburg nun je zwei Personen und in Oberösterreich und Wien je drei Personen zur Verfügung.

Das Ausbildungsprogramm enthielt Theorieelemente (zB Daten und Fakten zum Radverkehr in Österreich, Betriebssicherheit und Fahrradausstattung, rechtliche Rahmenbedingungen und Straßenverkehrsregeln, Haftungsfragen sowie Typen

von E-Bikes) als auch praxisnahe Übungen im Schon- und Verkehrsraum. Dabei wurden auch die Themen alltagspraktisches Radfahrwissen, Vorteile des Radfahrens, Gesundheitseffekte, physische Veränderungen im Alter, ergonomisches Radfahren sowie das Erkennen und Vermeiden von Gefahrensituationen und unsicherem Radfahrverhalten während des Radfahrtrainings vermittelt.

Weiterer Aspekt dabei ist die Vermittlung von organisatorischem (Ablauf von Radfahrtrainings vor Ort), pädagogischem als auch technischem (zB Radcheck und Reparatur) Wissen. Die Durchführung eines Radfahrtrainings wurde praxisnah von der Planung bis zur abschließenden Ausfahrt im Straßenraum geübt. Die neu ausgebildeten TrainerInnen hatten die Gelegenheit zum einen die Übungen selbst auszuprobieren und zum anderen selbst viele der Übungen anzuleiten, um Lehrpraxis zu gewinnen. Sämtliche Übungen wurden auch mit einem E-Bike durchgeführt. Technische Besonderheiten und die unterschiedlichen Typen von E-Bikes wurden von einem Fachhändler präsentiert.

Die im Rahmen der Ausbildung erforderliche Hospitation – Modul C "Hospitation bei Radfahrkursen" des "Curriculum RadfahrlehrerInnen" erfolgte in Wien bzw. in Oberösterreich bei bestehenden Kursangeboten.

3.3 Umsetzung der Radfahrtrainings

Insgesamt wurde vorgesehen, 24 Radfahrtrainings in zwei Durchgängen durchzuführen, 12 mit laufender Evaluierung und 12 weitere nach Abschluss der Evaluierungsphase bzw. Erarbeitung von Adaptierungsmaßnahmen des Projekts (siehe Kapitel 4.4). Für die Umsetzung der Radfahrtrainings wurde auf die bisher bewährte Vorgehensweise der Zusammenarbeit zwischen Klimabündnis und Radlobby in Oberösterreich zurückgegriffen und kann in folgende zwei Hauptaktivitäten unterteilt werden.

Bewerbungs- und Informationsvermittlung:

Hier wurde vor allem in den Bundesländern außerhalb von Wien auf die Netzwerkfunktion der Regionalstellen des Klimabündnis Österreich zurückgegriffen.

Organisation und Durchführung:

Die konkrete Vorbereitung und Durchführung der Radfahrtrainings wurde durch die TrainerInnen der Radlobby Landesorganisationen übernommen.

3.3.1 Bewerbung der Radtrainings

Die Bewerbung der Radfahrtrainings wurde im Juni 2015 gestartet. Die Information über das Trainingsangebot ging an alle Klimabündnisgemeinden und in Oberösterreich zusätzlich an alle Gemeinden, welche am Programm "Fahrradberatung" des Landes Oberösterreich teilnehmen. In Wien wurden die

Bezirksvorstellungen sowie die SeniorInnenbeauftragten per Mail über das Angebot informiert und danach telefonisch kontaktiert.

Des Weiteren wurden die Radfahrtrainings auch über die Verteiler der Radverkehrskoordination der Bundesländer, der Radlobby-Bundesland- und Klimabündis-Newsletter beworben und einschlägige Organisationen (zB Senioren- und Pensionistenverbände) kontaktiert. Direkte telefonische Kontaktaufnahme fand mit rd. 120 potentiellen Veranstaltern statt. Das Trainingsangebot wurde zusätzlich über die Websites der Radlobby und des Klimabündnisses sowie bei einschlägigen Veranstaltungen (zB in der Mobilitätswoche, ARGUS Bike Festival) beworben.

In Oberösterreich wurden zusätzlich die Fahrradberatungstermine in den Gemeinden für die Bewerbung der Radfahrtrainings im persönlichen Gespräch genutzt und es wurde über den Sportreferenten des OÖ Pensionistenverbands eine Aussendung an alle Ortsgruppen organisiert.

Das Land Salzburg hat das 200-Jahr-Jubiläum der Erfindung des Fahrrades 2017 zum Anlass genommen, das Radfahren verstärkt zu thematisieren. Im Zuge dieses Radschwerpunktes wurde im Bundesland Salzburg das Trainingsangebot "FahrSicherRad im Alter" nochmals intensiver beworben.

Aus den Erfahrungen der ersten Trainings hat sich herausgestellt, dass die "Verpackung" die Zielgruppe des Projekts zu wenig anspricht (siehe Kapitel 4.4). In der weiteren Bewerbung wurde das Informationsmaterial zu den Radfahrtrainings für interessierte Veranstalter (Städte und Gemeinde, Organisationen etc.) verbessert und ein ergänzender Infolyer für potentielle TeilnehmerInnen erstellt, der in den Gemeinden aufgelegt werden konnte (siehe Anhang).

3.3.2 Durchführung der Trainings

Mit Ende Juni 2017 wurden insgesamt 23 der 24 Radfahrtrainings durchgeführt. In Oberösterreich, Salzburg und in Wien jeweils sechs, in Niederösterreich fünf der insgesamt sechs vorgesehenen Radfahrtrainings. Mehrere Radfahrtrainings mussten mangels Interesse potentieller TeilnehmerInnen bzw. aufgrund schlechten Wetters abgesagt werden. Da das letzte Radfahrtraining in Niederösterreich im Projektzeitraum sehr spät angesetzt war und abgesagt wurde, konnte keine Ersatzgemeinde gefunden werden.

Durchschnittlich haben sechs Personen je Radfahrtraining (siehe Anhang) teilgenommen.

Ablauf der Radfahrtrainings

Um ein individuelles Eingehen auf TeilnehmerInnen und unterschiedliche lokale Rahmenbedingungen zu ermöglichen und dennoch einheitliche Qualität zu bieten, besteht ein Radfahrtraining aus fixen und variablen Elementen. Die Veranstalter (meist Gemeinden bzw. Wiener Bezirke) stellen Räumlichkeiten für den theoretischen Teil zur Verfügung.

Fixe Elemente des Radfahrtrainings

Vorstellungsrunde und Einstieg:

In der Einstiegsrunde stellen die TrainerInnen sich selbst und das Projekt "FahrSicherRad im Alter" vor. Der Ablauf des Radfahrtrainings und der Zeitplan wurden erläutert. Danach erfolgte eine kurze Vorstellungsrunde der TeilnehmerInnen, die in diesem Rahmen auch Wünsche ans Radfahrtraining äußern konnten. Anschließend wurde der Inhalt der Teilnahmeerklärung erklärt und die TeilnehmerInnen wurden gebeten diese zu unterschreiben. Während der Evaluierungsphase wurden im Anschluss an die Vorstellungsrunde auch die Pre-Fragebögen ausgeteilt und von den TeilnehmerInnen ausgefüllt.

ABB 5. Begrüßung der TeilnehmerInnen



Theorieteil:

Die Wiederholung der wichtigsten Verkehrsregeln und der theoretische Hintergrund zu sicherem Verhalten im Verkehr sind fixe Elemente eines jeden "FahrSicherRad im Alter"-Trainings. Zusätzlich konnte je nach Interesse der TeilnehmerInnen auf weitere Themen eingegangen werden (Details siehe unten).

Im Rahmen des Kursprogramms wurde aus Haftungsgründen und wegen des subjektiven und objektiven Sicherheitsgefühls das richtige Tragen von Helmen thematisiert. Die Radlobby stellte bei ihren Kursen Leihhelme für jene TeilnehmerInnen zur Verfügung, die keine eigenen Helme mitbrachten. Generell war das Bewusstsein für Helmverwendung in der Zielgruppe sehr hoch.

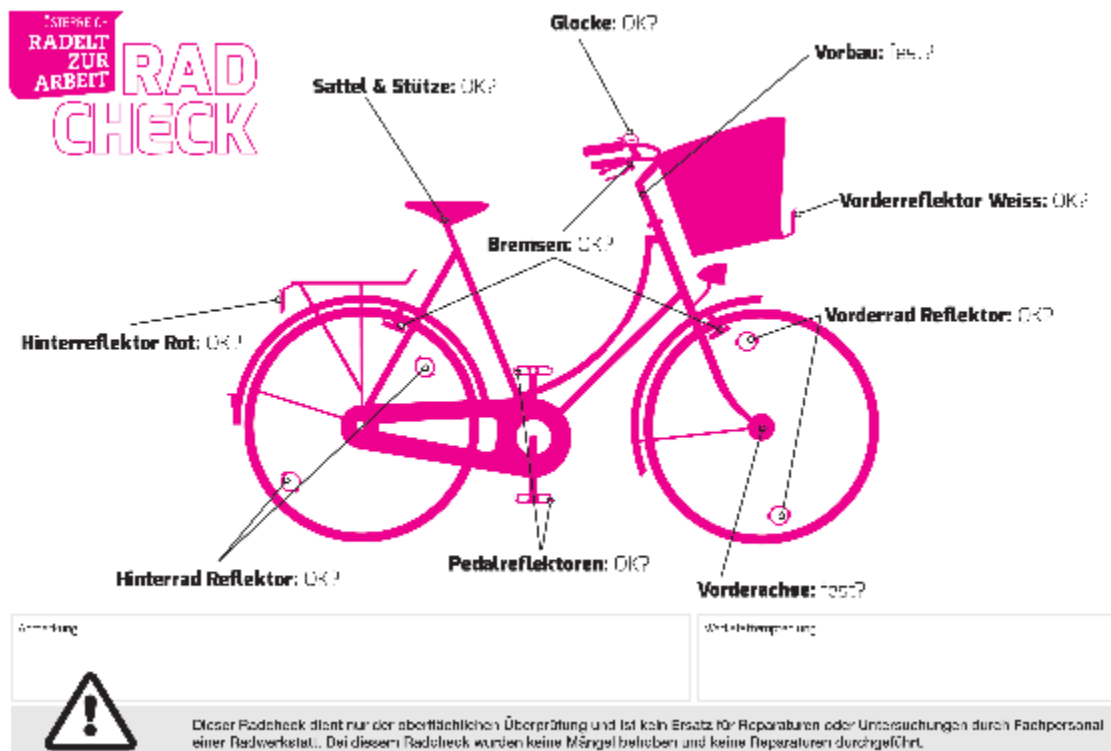
Fahrradcheck:

Beim Fahrradcheck wurden die Betriebssicherheit und die Verkehrstauglichkeit (Ausstattung laut Fahrradverordnung) der zur Verfügung stehenden Fahrräder begutachtet. Unter Anleitung der TrainerInnen lernten die TeilnehmerInnen die Betriebssicherheit ihres Fahrrades und die StVO-gemäße Ausstattung laut Fahrradverordnung selbst zu überprüfen.

ABB 6. Erläuterungen zur Bremstechnik



ABB 7. Elemente des Radchecks



Aufwärmen:

Beim gemeinsamen Aufwärmen wurde darauf geachtet, den Kreislauf langsam in Schwung zu bringen, die Muskeln zu lockern und für die Bewegung vorzubereiten sowie die Gelenke zu mobilisieren. Die Übungen wurden einfach gehalten und leicht zu merken, damit sie von den TeilnehmerInnen auch zu Hause für die Erhaltung der Beweglichkeit und Kraft und zum Aufwärmen durchgeführt werden können. Das Aufwärmprogramm entspricht dem Übungsprogramm aus der Broschüre "Sicher Radfahren – bis ins hohe Alter" (siehe Kap. 4.2.).

ABB 8. Gemeinsames Aufwärmen



Schonraumübungen:

Auf einem nahe zum Treffpunkt gelegenen geschützten Platz ohne motorisiertem Verkehr wurden Übungen im sogenannten Schonraum zur Fahrradbeherrschung, Radfahrtechnik und Reaktion mit dem Fahrrad und dem E-Bike durchgeführt.

Fixe Elemente dabei sind:

- Ziel- und Vollbremsung
- Übungen zum Kurven fahren
- Übungen zum kontrollierten Geradeausfahren, auch bei beengten Verhältnissen (Spur halten)
- Übungen zum einhändigen Fahren
- Übungen zum Zurückschauen während der Fahrt
- Linksabbiegen im Trockentraining

Zusätzliche Schonraumübungen wurden je nach Zeitbudget, Übungsbedarf, Interesse und Können der TeilnehmerInnen durchgeführt (siehe variable Elemente unten).

ABB 9. Schonraumübung für einhändiges Fahren



Praxis im Verkehr:

Anschließend erfolgte eine an das Gruppenniveau angepasste Ausfahrt im Alltagsverkehr. Dabei wurden vielfältige und ortstypische Verkehrssituationen (zB Radwege, Radfahren gegen die Einbahn, gemischte Rad- und Gehwege, Radfahrüberfahrten, Mehrzweckstreifen, Kreisverkehr, Problemstellen) vor Ort besichtigt und die Gelegenheit für die Beantwortung von Fragen gegeben.

ABB 10. Gemeinsam unterwegs im Straßenverkehr



Weitere Übungen im Alltagsradverkehr:

- Einzelnen bei ruhiger Kreuzung das Linksabbiegen üben
- Richtiges Queren schwieriger Kreuzungen
- Richtiges Verhalten im Kreisverkehr üben

Nachbesprechung und Schlussrunde:

Abschließend gab es die Möglichkeit für einen Austausch über die Erfahrungen des Radfahrtrainings und Zeit für persönliches Feedback. Während der Evaluierungsphase wurden die TeilnehmerInnen gebeten den Post-Fragebogen auszufüllen. Jeder TeilnehmerIn erhielt nach dem Training eine Urkunde über die erfolgreiche Teilnahme.

ABB 11. Freude über die Teilnahmebestätigung



Variable Elemente des Radfahrtrainings

Um auf Interessen und speziellen Übungsbedarf der TeilnehmerInnen sowie auf ortsspezifische Gegebenheiten eingehen zu können, gab es folgende zusätzliche Elemente eines "FahrSicherRad im Alter"-Trainings, die je nach Bedarf eingesetzt werden konnten:

Variable Theorieelemente:

- Vorteile des Radfahrens (Radfahren und Gesundheit),
- Nützliches Praxiswissen für Radfahrende (Was ist bei E-Bikes zu beachten?),
- Tipps für die Routenwahl, Fahrradmitnahme im Öffentlichen Verkehr, Radfahren mit Kindern, Transport am Rad (zB beim Einkauf),
- Ergonomie, Radtypen und Einsatzzwecke

Zusätzliche Schonraumübungen:

- Spielerische Radgeschicklichkeitsübungen (zB "Schneckenrennen", Zielwurf [während dem Radfahren einen Ball in einen Kübel werfen], Fahrrad Limbo [geduckt unter Schwimnudel durchfahren, die von anderen TeilnehmerInnen gehalten wird])
- Reaktionsvermögen testen (TeilnehmerIn fährt auf Hindernis zu und bekommt kurz vor dem Hindernis ein akustisches oder visuelles Signal wohin ausgewichen werden soll)
- kleine Hindernisse überwinden
- Achter fahren

3.4 Evaluierungsphase

Parallel zur Durchführung der ersten 12 Radfahrtrainings wurde mit der Evaluierung des Trainingskonzeptes gestartet. Dabei standen folgende zwei Aspekte im Vordergrund:

- Feedback der TeilnehmerInnen zum konkreten Trainingsprogramm und
- Rückmeldung von Seitens des erweiterten Projektteams zu den Erfahrungen aus der Bewerbung und Organisation der Trainings.

3.4.1 Pre- und Post-Befragung der TeilnehmerInnen

Die TeilnehmerInnen der ersten 12 Radfahrtrainings wurden zu Beginn der "FahrSicherRad"-Trainings per Fragebogen (siehe Anhang) vor und nach dem Radfahrtraining und ca. vier bis sechs Wochen nach Abschluss der Radfahrtrainings telefonisch befragt, um Effekte hinsichtlich Hebung des individuellen Sicherheitsgefühls im Verkehr, Selbsteinschätzung der Fahrradbeherrschung, der Veränderung des Mobilitätsverhaltens (zB Erhöhung der Alltagswege, die per Fahrrad zurückgelegt werden) sowie die Lerneffekte bei Verkehrs- und Verhaltensregeln zu ermitteln.

Damit können auch Rückschlüsse zur Erreichung der Projektziele bzw. der festgelegten Kriterien gezogen werden. Die Ergebnisse der Pre- und Postbefragung werden in Kapitel 4.3 beschrieben.

ABB 12. Befragung der TeilnehmerInnen vor und nach dem Radfahrtraining



3.4.2 Feedbackrunden im erweiterten Projektteam

Innerhalb des erweiterten Projektteams fand im November 2015 eine Feedbackrunde in Form eines Workshops statt, um etwaige Schwierigkeiten aber auch positive Aspekte bei Organisation und Durchführung der Radfahrtrainings in den einzelnen Bundesländern zu identifizieren und um darauf aufbauend Adaptierungsmaßnahmen bzgl. Bewerbung und Trainingsprogramm vornehmen zu können (siehe Kapitel 4).

Aufbauend auf den Ergebnissen wurden Adaptionen im Zeitplan durchgeführt und die Erstinformation an die Gemeinden mit einem zusätzlichen digitalen Informationsflyer (siehe Anhang) für potentielle TeilnehmerInnen ergänzt.

4 Evaluierungs- und Feedbackergebnisse

Die Bewerbung und das Programm der Radfahrtrainings wurden zunächst anhand der Erkenntnisse aus den Fokusgruppenworkshops und im weiteren Projektverlauf nach Durchführung der Evaluierung der ersten Radfahrtrainings adaptiert.

4.1 Ergebnisse aus den Fokusgruppenworkshops – Anforderungen und Hemmnisse an das Radfahren

Die Ergebnisse aus den Fokusgruppenworkshops dienten als wichtige Quelle zur Adaptierung der Ausbildungsunterlagen der TrainerInnen und zur Konzipierung der Radfahrtrainings. Die Erkenntnisse daraus werden nachfolgend zusammengefasst dargestellt.

Die Gründe, warum SeniorInnen gerne Radfahren, decken sich bei den oberösterreichischen und Wiener TeilnehmerInnen: Gesundheitliche Gründe werden am häufigsten genannt, gefolgt von Radfahren als guter Möglichkeit der Freizeitgestaltung mit Gleichgesinnten.

Bei den Hemmnissen und Unsicherheitsfaktoren zeigen sich im ländlichen und städtischen Raum sowohl Gemeinsamkeiten als auch Unterschiede. Zu den gemeinsamen einschränkenden Faktoren zählen der physische Abbau im Alter, der Verlust von Kondition und Agilität. Während dieser Faktor beim Radfahren im ländlichen Raum eher mit einer Einschränkung der Motivation verbunden ist, kommt es beim Radfahren in der Stadt häufiger zu einem Gefühl der Überforderung mit der Komplexität des Verkehrssystems. Fehlende qualitative Radinfrastruktur ist sowohl in der Stadt als auch am Land waren Thema. Im ländlichen Raum ist das Radfahren an stark befahrenen Überlandstraßen ein Stressfaktor, oder bei fehlenden Radwegen ein Gefahrenmoment. In Wien wiederum ist zugeparkte oder unvermutet endende Radinfrastruktur ein spezielles Hemmnis. In der Stadt kommt für manche auch das Fehlen eines sicheren Abstellplatzes als Problem hinzu.

Warum SeniorInnen gerne Radfahren:

- Gesundheitliche Gründe:
Radfahren fördert das Wohlbefinden;
Radfahren, um Gesundheit und Beweglichkeit zu erhalten;
Radfahren, um das Gewicht zu halten
- Naturerfahrung am Fahrrad
- Radfahren als Gruppenaktivität: *„Am schönsten ist das Radfahren in kleinen Gruppen, 6 Personen sind die optimale Gruppengröße“, „Radfahrer*

sind gesellig und kontaktfreudig – zusammensetzen nach dem Radfahren macht großen Spaß“

- Abwechslungsreiche Sportart
- Radfahren ist praktisch für viele Alltagsfahrten – Radfahren ist *„schnell und unkompliziert“*

Hemmnisse und Unsicherheitsfaktoren im ländlichen Raum:

- Schlecht gewartetes oder unzureichend ausgestattetes Fahrrad
- Mit zunehmenden Alter schwerer auf Herrenrad aufzusteigen; Dameneinstieg wäre bequemer, aber erscheint manchen Männern als unpassend
- Bei Radausflügen hinkt man der Gruppe hinterher, wenn andere mit E-Bikes fahren
- "Sitzfleisch" fehlt, wenn man nur wenig fährt
- Gesundheitliche Probleme
- Frustrationserlebnis wegen Konditionsverlust *„man kann mit zunehmendem Alter nicht mehr so, wie man möchte“*
- Topographie *„zu hügelig in Oberösterreich“*
- Sturzgefahr aufgrund vernachlässigter Betreuung der Radwege – noch im Frühling liegt Streusplitt
- Radwege sind zu wenig ausgebaut
- Starker Verkehr und hohes Tempo auf Freilandstraßen
- Radmitnahme im Zug ist sehr unflexibel
- Mangelnde Rücksichtnahme im Verkehr

Hemmnisse und Unsicherheitsfaktoren im städtischen Raum:

- Physische Veränderungen, die verunsichern
- Kondition fehlt, wenn man nur wenig fährt
- Kommunizieren und Überblick bewahren fällt schwerer (zB Kopf wenden)
- Hohes Tempo des Straßenverkehrs, selbst 30 km/h ist für manche ältere Menschen zu schnell
- Angst zu knapp überholt zu werden
- Langsam Fahrende haben anderes Platzbedürfnis, erschrecken bei Überholvorgängen, auch wenn sie von anderen Radfahrenden überholt werden, zB bei schmalen Radwegen
- Unsicherheit bei Wahl des Abstands zum Straßenrand

- Verunsicherung bei zugeparkten Radwegen und unvermutet endenden Radwegen
- Mangel an ebenerdigen, hochwertigen Abstellplätzen – Rad aus dem Keller holen wird mühsamer mit dem Alter
- Angst vor Fahrraddiebstahl
- Mangelnde Rücksichtnahme im Verkehr

Von der Politik und Verwaltung wünschen sich die TeilnehmerInnen Verkehrsberuhigung, hochwertige und ebenerdige Abstellmöglichkeiten sowie Radwege, die für alle Zielgruppen angenehm sind (ausreichende Breite, einfache Orientierung).

Die TeilnehmerInnen haben folgende Aspekte eingebracht, die bei der **Konzipierung der Radfahrtrainings** berücksichtigt werden sollten:

- Wissen über Vorrangregeln und sicheres Verhalten auffrischen (v.a. im Stadtverkehr)
- Fahrradbeherrschung trainieren, auch mit E-Bike üben
- mit Rückspiegel fahren üben
- anspruchsvolle Situationen nachstellen und gemeinsam üben – alternative Handlungsweisen kennenlernen
- Hilfestellungen zur Routenplanung anbieten
- nötige Ausstattung und nützliche Ausrüstung (zB Transport) vorstellen
- Radcheck und leichte Reparaturen am Rad durchführen
- Übungen für zuhause präsentiert zu bekommen, um Beweglichkeit zu erhalten
- Erholungspausen und geselliger Teil sollen dabei nicht zu kurz kommen

4.2 Übungen für Balance, Beweglichkeit und Kraft

Das Trainings- und Aufwärmprogramm wurde in Zusammenarbeit mit der diplomierten Physiotherapeutin Andrea Kucera ausgearbeitet und beinhaltet einfache Übungen, die von den TeilnehmerInnen zuhause durchgeführt werden können, um Kraft, Beweglichkeit und Balance zu verbessern bzw. zu erhalten.

Die Übungen zielen auf körperliche Fertigkeiten ab, die beim Radfahren von großer Bedeutung sind. Sie sind in der Infobroschüre "Sicher Radfahren – bis ins hohe Alter" auf den Seiten 6 und 7 beschrieben und wurden in den Radfahrtrainings als Aufwärmprogramm gemeinsam durchgeführt.

Aufwärmen

- Im Stehen strecken und räkeln nach Belieben.
- Mit der rechten Hand den linken Arm abklopfen, dann umgekehrt. Dann mit beiden Händen das Gesäß und die Beine bis zu den Füßen abklopfen.

An einer Sessellehne anhalten

- Abwechselnd das rechte und das linke Knie hochziehen.
- Ziehen Sie ein Knie hoch und versuchen Sie nun zusätzlich auf dem Standbein am Zehenballen zu stehen. Der Blick fixiert einen Punkt in Augenhöhe. Wieder langsam auf den Fersen landen und Seite wechseln.



Frei stehen

- Drücken Sie die Fersen zusammen und kommen Sie auf die Zehenballen hoch. Abwechselnd das Gewicht auf den rechten und linken Fußballen verlagern. Anschließend die Fersen wieder langsam zu Boden bringen.
- Machen Sie einen großen Ausfallschritt nach vorne und kommen Sie wieder in die Ausgangsposition zurück. Zuerst mit dem rechten, dann mit dem linken Fuß.

In Grätschstellung

- Legen Sie die Hände über Kreuz auf die eigenen Schultern und drehen Sie den Oberkörper nach rechts und links.
- Schauen Sie über die rechte und linke Schulter während Ihr Oberkörper ruhig bleibt.
- Legen Sie die Hände auf die Schultern (nicht über Kreuz) und beschreiben Sie mit den Ellbogen große Kreise: vor- und rückwärts, gleichzeitig und abwechselnd.



Die Übungen sind einfach gehalten und leicht verständlich, damit sie von den TeilnehmerInnen auch zu Hause für die Erhaltung der Beweglichkeit und Kraft sowie zum Aufwärmen vor dem Radfahren durchgeführt werden können.

4.3 Evaluierungsergebnisse der Pre- und Post-Befragung

Von Herbst 2015 bis Herbst 2016 fanden elf Radfahrtrainings im Rahmen des Projekts "FahrSicherRad im Alter" statt, die in die Evaluierung eingeflossen sind.

Zur Evaluierung der Radfahrtrainings wurde eine Erhebung in drei Schritten umgesetzt. Ziel war es, Wirkungen beim individuellen Sicherheitsgefühl der TeilnehmerInnen und bei der Beherrschung des Fahrrads sowie Lerneffekte im Bereich der Verkehrs- und Verhaltensregeln zu messen.

Als Datengrundlage dienten 74 schriftliche Fragebögen sowohl vor als auch direkt nach dem Radfahrtraining und die Aufzeichnungen von 37 Telefoninterviews, wo ca. 4 – 6 Wochen später nachgefragt wurde, ob die TeilnehmerInnen das Fahrrad nach dem Radfahrtraining öfter im Alltag nutzen.

Die TeilnehmerInnen des Radfahrtrainings in St. Johann im Pongau wurden nur in die telefonische Evaluierungsphase einbezogen. Diese wurden befragt, ob sie seit dem Radfahrtraining mehr mit dem Rad fahren und gebeten, Rückmeldungen zum Radfahrtraining zu geben (weil keine Vergleichsmöglichkeit zu den Wissensfragen vorhanden war).

Als Grundlage für die Analyse dient auch die von den TrainerInnen erstellte Kurzdokumentation zu jedem Training (Ablauf, Fotodokumentation, Kontakt, Teilnahmeliste etc.). Die Fragebögen sind im Anhang eingefügt. Datengrundlagen und Themenbereiche für die Analyse sind nachfolgend angeführt:

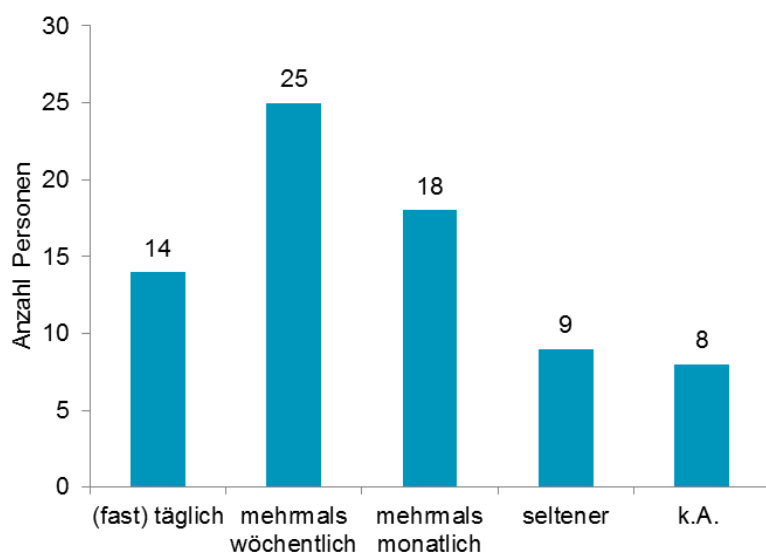
TAB 3. Erhebungsinstrumente und die jeweiligen Inhalte

Erhebungsinstrument	Inhalte
Schriftlicher Fragebogen vor dem Radfahrtraining	Radfahrverhalten (Häufigkeit) Hindernisgründe für das Radfahren Sicherheitsgefühl im Straßenverkehr Beherrschung des Fahrrades Wissensfragen zu Verkehrsregeln
Schriftlicher Fragebogen direkt nach dem Radfahrtraining	Beurteilung des Kurses (Inhalte & Dauer) Wissensfragen zu Verkehrsregeln
Telefonisches Interview ein Monat nach dem Radfahrtraining	Radfahrverhalten (Häufigkeit und Veränderung) Sicherheitsgefühl im Straßenverkehr Beherrschung des Fahrrades

4.3.1 Radfahrverhalten der TeilnehmerInnen

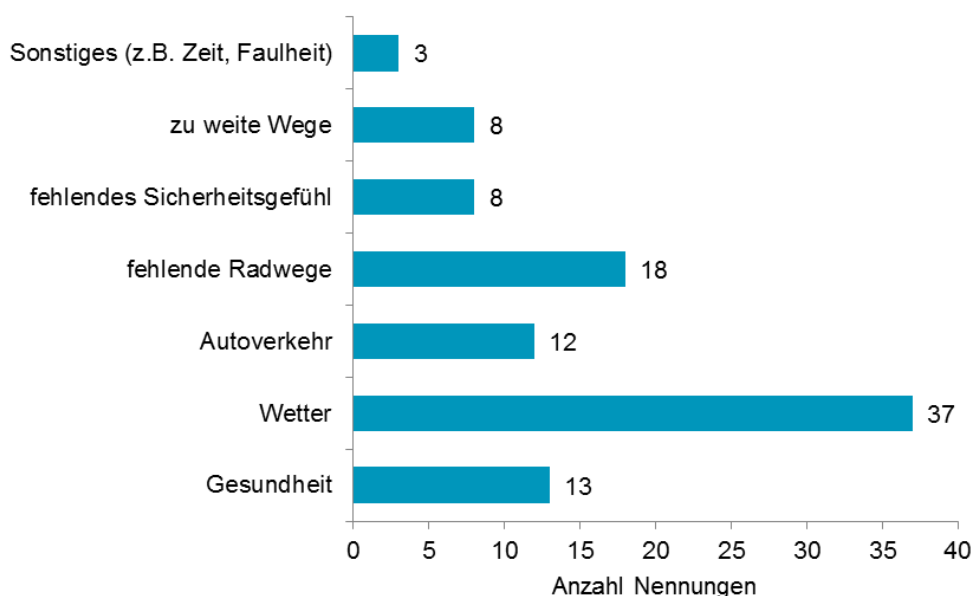
Das Durchschnittsalter der TeilnehmerInnen lag bei 70 Jahren, die jüngste Teilnehmerin war 50, die älteste TeilnehmerIn war 88 Jahre. Insgesamt haben 37 Männer und 37 Frauen an den Radfahrtrainings teilgenommen. Mehr als die Hälfte der TeilnehmerInnen fahren mehrmals wöchentlich mit dem Fahrrad.

ABB 13. Radfahrverhalten der TeilnehmerInnen vor dem Radfahrtraining
"Wie oft fahren Sie mit dem Rad?"



Als häufigste Hindernisgründe für mehr Radfahren nennen die Befragten das Wetter, fehlende Radinfrastruktur und ihre Gesundheit. Im Telefongespräch betonen 3 Personen, dass sich ihr Fahrverhalten zwischen Sommer und Winter stark unterscheidet. Das Radfahrverhalten hat sich bei den meisten Personen durch das Radfahrtraining nicht geändert, nur eine Person gibt an, seit dem Radfahrtraining häufiger mit dem Rad zu fahren. Diese Person weist laut eigener Aussage ein deutlich verbessertes Sicherheitsgefühl und eine bessere Fahrradbeherrschung auf.

ABB 14. Gründe nicht mit dem Fahrrad zu fahren
"Was hält Sie davon ab öfter mit den Rad zu fahren?"



4.3.2 Sicherheitsgefühl und Fahrradbeherrschung

Zur Abschätzung der Wirkungen der Radfahrtrainings wurden die Themen Sicherheitsgefühl und Fahrradbeherrschung mit jeweils mehreren Fragestellungen ermittelt. Bei den TeilnehmerInnen verbesserte sich das generelle Sicherheitsempfinden im Durchschnitt von 2,1 auf 1,5 (1= sicher, 2=eher sicher, 3=eher unsicher, 4=unsicher). Zur genaueren Einschätzung wurde das Sicherheitsempfinden in schwierigen Verkehrssituationen mit den folgenden Fragestellungen erhoben und ein Zahlenindex gebildet. Auch das Sicherheitsgefühl in schwierigen Verkehrssituationen verbesserte sich: Die TeilnehmerInnen fühlten sich vor dem Radfahrtraining mit einem Wert von 1,9 "eher sicher" und nach dem Radfahrtraining mit einem Wert von 1,5 etwas sicherer.

TAB 4. Sicherheitsgefühl vor und nach dem Radfahrtraining

Wie sicher fühlen Sie sich in den folgenden Situationen?	Sicher	Eher sicher	Eher unsicher	unsicher
beim Linksabbiegen	○	●		
beim Vorbeifahren an geparkten Autos	○	●		
auf engen Radwegen		○	●	
wenn ich von Autos überholt werde	○	●		

● Mittelwert vor dem Training

○ Mittelwert nach dem Training

Die Frage „Würden Sie mehr mit dem Rad fahren, wenn Sie sich sicherer fühlen?“ beantwortete rund die Hälfte der Personen positiv.

In den Telefongesprächen wurde jedoch deutlich, dass mit dem Sicherheitsgefühl nicht nur die Beherrschung des Fahrrads, sondern insbesondere auch Bedingungen des Straßenverkehrs (große Straßen, Kreuzungen, nicht vorhandene Radwege) gemeint sind. Einige der TeilnehmerInnen merkten an, dass es vor allem auch auf das Verhalten der Autofahrer ankommt, wie sicher oder unsicher sie sich im Straßenverkehr fühlen.

Auf Radwegen fühlen sich die TeilnehmerInnen grundsätzlich wohler, manche benutzten fast ausschließlich Radwege. Sie geben an, dass sie sich an engen und unübersichtlichen Stellen sehr unsicher fühlen.

Bei jenen Personen, die am praktischen Teil des Radfahrtrainings teilgenommen haben, hat sich deren Radbeherrschung gemäß eigener Einschätzung verbessert.

TAB 5. Einschätzung zur eigenen Radbeherrschung vor und nach dem Radfahrtraining

Wie gut beherrschen Sie das Fahrrad	Trifft zu	Trifft eher zu	Trifft kaum zu	Trifft nicht zu
Ich kann das Rad jederzeit auf eine sichere Weise abbremsen und stehenbleiben.		●●		
Ich kann mich beim Fahren umschaun und merke, was um mich herum passiert.		●●		
Ich kann sicher bergauf und bergab fahren.		●●		
Ich habe mein Fahrrad vollständig unter Kontrolle.		●●		

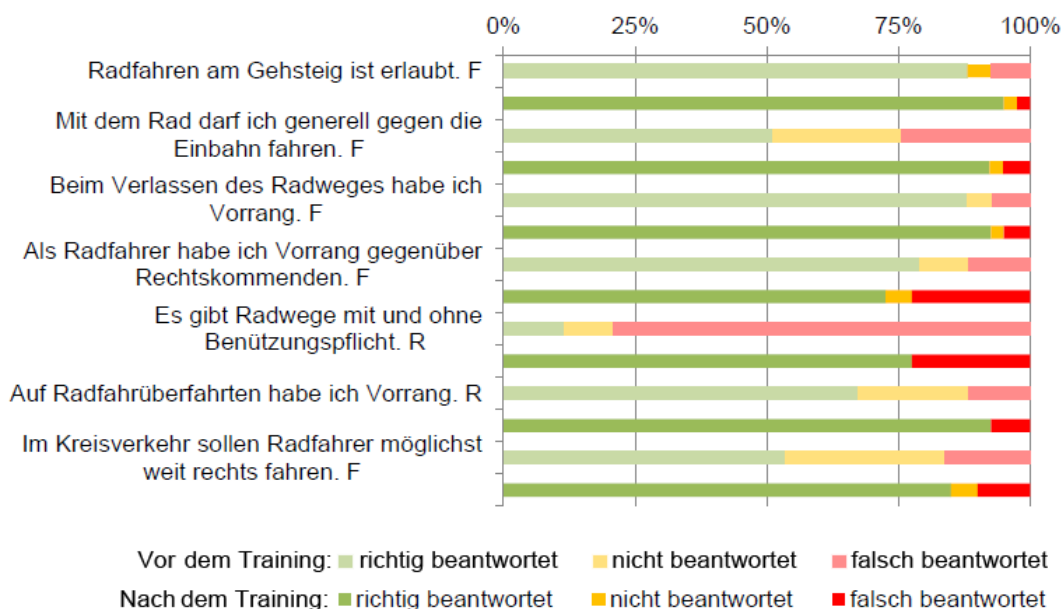
● Mittelwert vor dem Training ● Mittelwert nach dem Training

Für die meisten TeilnehmerInnen war laut eigenen Angaben auch vor dem Radfahrtraining die Fahrradbeherrschung kein Problem, bis auf den Punkt „Ich kann mich beim Fahren umschaun und merke, was um mich herum passiert“, da dies im Alter oft schwieriger wird. Von einigen wurde angemerkt, dass es hilfreich war, darauf aufmerksam gemacht zu werden, da den meisten nicht bewusst war, dass sie beim Umschaun nur sehr begrenzt mitbekommen, was auf der Straße passiert. Eine Person gab an, sich daraufhin einen Rückspiegel gekauft zu haben, eine weitere, dass sie den Kauf überlegt.

4.3.3 Wissen über Verkehrsregeln

Um den Erfolg des theoretischen Teils des Radfahrtrainings zu messen, wurden vor und nach dem Radfahrtraining die gleichen Wissensfragen gestellt. Hierbei sind deutliche Verbesserungen messbar: Bei jedem einzelnen Statement konnte der Anteil der richtigen Antworten erhöht werden, insgesamt konnten falsche Antworten um rund 50 % verringert werden und Weiß-nicht-Antworten um fast 80 %. Das größte Nichtwissen liegt beim Verhalten im Kreisverkehr und betreffend der Vorrangregeln (Rechtsregel, auf Radfahrüberfahrten) vor. Die Grafik zeigt die Werte vor dem Radfahrtraining in hellen Farben (jeweils erster Balken pro Frage) und die Werte nach dem Radfahrtraining in satten Farben (zweiter Balken).

ABB 15. Wissen über Verkehrsregeln
"Welche der folgenden Verkehrs- und Verhaltensregeln sind richtig (R) bzw. falsch (F)?"



4.3.4 Rückmeldungen zum Radfahrtraining

54 TeilnehmerInnen gaben an, dass ihnen das Radfahrtraining "sehr gut" gefallen hat, 8 bewerteten das Radfahrtraining mit "gut". Die Dauer des Radfahrtrainings bewerteten 60 Personen als "genau richtig" und eine Person als "zu lang". Betont wurde, dass die Trainingsinhalte interessant und gut verständlich vermittelt wurden. Die Hinweise auf Verkehrssicherheit, die Aufklärung über Fahrverhältnisse sowie das Auffrischen von Verkehrsregeln wurden als sinnvoll und positiv beschrieben.

Generell wurden die praktischen Hinweise als sehr förderlich beschrieben: Techniken für einfacheres Zurückschauen, Tipps betreffend der Fahrrad-

ausstattung oder der Hinweis, dass ausreichend Abstand zu parkenden Autos gehalten werden soll, wurden gut angenommen.

Für drei Teilnehmer waren die Praxisübungen zu einfach und nicht hilfreich. Sie konnten sich nach eigener Aussage nichts mitnehmen und hätten etwas Anspruchsvolleres erwartet. Ein Teilnehmer regt an, dass die Praxisübungen in schwierigerem Gelände gemacht werden sollten.

Rd. 84 % der TeilnehmerInnen gaben an, dass ihnen das Radfahrtraining "sehr gut" bzw. "gut" gefallen hat. Die Dauer des Radfahrtrainings bewerteten 81 % der Personen als "genau richtig" und eine Person als "zu lang". Betont wurde, dass die Trainingsinhalte interessant und gut verständlich vermittelt wurden. Die Hinweise auf Verkehrssicherheit, die Aufklärung über Fahrverhältnisse sowie das Auffrischen von Verkehrsregeln wurden als sinnvoll und positiv beschrieben. Auch die Informationen über E-Bikes wurden als gut hervorgehoben. Für viele haben die Tipps der TrainerInnen zu mehr Selbstsicherheit beim Radfahren beigetragen. Vor allem, dass sie darin bestärkt wurden, sich im Straßenverkehr zu behaupten und ihren Platz zu beanspruchen wurde als sehr positiv und hilfreich aufgefasst.

4.4 Erkenntnisse aus Bewerbung und Kommunikation

Im ersten Quartal 2016 hat sich herausgestellt, dass trotz aller Bemühungen der Bewerbung und Kontaktaufnahme

1. es schwierig ist, Veranstalter zu finden und
2. wenn ein Training von einem Veranstalter gebucht wurde, es mühevoll ist, potentielle TeilnehmerInnen anzusprechen bzw. zu motivieren.

Deshalb wurde im April 2016 in den Bundesländerteams die bisherigen Erfahrungen und Erkenntnisse in einem ersten Schritt gesammelt (Stand der Dinge, Dokumentation der bisherigen Arbeit, Sammlung von Verbesserungsvorschlägen) und von der Projektleitung in einem zweiten Schritt zusammengeführt und analysiert. Dazu fand am 28. April 2016 eine Besprechung innerhalb des Kernteams inkl. eines Trainers in Wien statt. Die Gründe, Erkenntnisse und Adaptierungsvorschläge werden nachfolgend dargelegt.

4.4.1 Veranstalter finden

Partnergemeinden benötigen eine längere Vorlaufzeit bei der Terminplanung als im ursprünglichen Projektzeitplan vorgesehen war und der Herbst wird bereits als "Saisonende" wahrgenommen, hier besteht seitens der Veranstalter wenig Interesse Radtrainings zu unterstützen. Im Winter ist Radfahren generell kein Thema.

Der Selbstbehalt von 1/3 der Trainingskosten in der Höhe von 220€ ist für viele Gemeinden zu hoch, insbesondere für kleine Gemeinden und für so genannte

"Abgangsgemeinden", die kaum finanziellen Spielraum haben. Abgangsgemeinden sind Gemeinden, deren Ergebnis des ordentlichen Haushalts negativ ist. Für größere Gemeinden stellt der Selbstbehalt keine Hürde da bzw. wurde eher nicht thematisiert. Abgangsgemeinden und Organisationen wurde demnach kein Beitrag verrechnet.

Erschwerend war, dass das Projekt aufgrund der Praxisaspekte stark saisonal geprägt und von Witterungseinflüssen abhängig war. Über den gesamten Herbst und Winter konnten klimatisch bedingt keine Trainings stattfinden und das Interesse am Thema Radfahren war in diesen Jahreszeiten allgemein nur gering.

Desweiteren hat sich die direkte Bewerbung in persönlichen Kontakten mit VertreterInnen der Gemeinden oft als wirkungsvoller erwiesen, diese ist jedoch sehr zeitintensiv.

4.4.2 Adaptierung der Bewerbungsunterlagen

Aus Sicht potentieller TeilnehmerInnen hat sich nach den ersten Radfahrtrainings herausgestellt, dass die "Verpackung" die Zielgruppe des Projekts zu wenig anspricht. Für die Zielgruppe ist das Radfahren eher ein Freizeitthema, ein Kurs mit viel Theorieteil bzw. Sicherheitstraining im Alltagsradverkehr spricht viele ältere Menschen zu wenig an. Über das Thema "Sicherheit" konnten potenzielle TeilnehmerInnen kaum erreicht werden. Generell ist die Motivation im Frühjahr "zu Saisonstart" ein Radfahrtraining zu besuchen eher ein Ansporn. Speziell der soziale, gesellige Aspekt gemeinsam mit Gleichgesinnten einen netten Nachmittag am Fahrrad zu verbringen, war für viele der TeilnehmerInnen der eigentliche Grund, um am "FahrSicherRad im Alter"-Training teilzunehmen.

Aufgrund der Rückmeldungen ist zu vermuten, dass

- diejenigen, die bereits Fahrrad fahren, es eher überflüssig finden, ein Radfahrtraining zu besuchen bzw.
- Personen, die sich nicht sicher fühlen, durch die Thematisierung von sicherem Radfahren eher abgeschreckt werden.

In der weiteren Bewerbung wurde deshalb das Informationsmaterial über das Radfahrtraining verbessert und ein ergänzender Infofolder (A4 Vorder- und Rückseite gefaltet) erstellt, der potentielle TeilnehmerInnen ansprechen soll und der auch in den Gemeinden aufgelegt werden konnte (siehe Anhang). Die Texte wurden dahingehend überarbeitet, dass sich das Wording mehr in Richtung Fahrradtour inkl. Sicherheitsschulung orientiert, damit die Fahrtechnik verbessert werden kann und E-Bikes getestet werden können. Mit diesen Unterlagen konnte die Idee der Radfahrtrainings in der Kommunikation besser transportiert werden und sprach sowohl Gemeinden als auch TeilnehmerInnen besser an.

4.4.3 Adaptierung des Trainingsprogramms

Ein weiterer Grund für das fehlende Interesse an der Teilnahme war die geplante Zeitdauer, die mit insgesamt sechs Stunden (inkl. Mittagspause) im Vorfeld als zu lange empfunden wurde und somit einen gesamten Tag in Anspruch nehmen würde. Dahinter steckt auch die Annahme, dass beim "FahrSicherRad im Alter-Training" zwar Sinnvolles vermittelt wird, aber dennoch eher Anstrengendes, Mühevolleres erwartet wird. Des Weiteren hat sich die Terminkoordination der SeniorInnen (subjektiv wahrgenommener "genereller Zeitdruck" bei der Zielgruppe) ebenfalls als nicht sehr einfach herausgestellt, da sich die SeniorInnen nicht einen gesamten Tag dafür "blockieren" wollten.

Folgende Fragestellungen wurden im erweiterten Projektteam diskutiert:

Wofür würde sich die Zielgruppe 65+ gerne Zeit nehmen?

- Das Konzept des Radfahrtrainings sollte kompakter gestaltet werden (nur einen halben Tag, zB nur Nachmittag)
- Thema Gesundheit mehr in den Vordergrund stellen
- Thema E-Bike-Training mehr fokussieren
- Orientierung mehr in Richtung Fahrradtour und die Inhalte (Fahrtechniktraining und Infos zum sicheren Radfahren) direkt in die Fahrradtour einbauen
- Sozialen Faktor und Erfahrungsaustausch mehr hervorheben

Weitere Möglichkeiten Anreize für Teilnehmerinnen zu setzen?

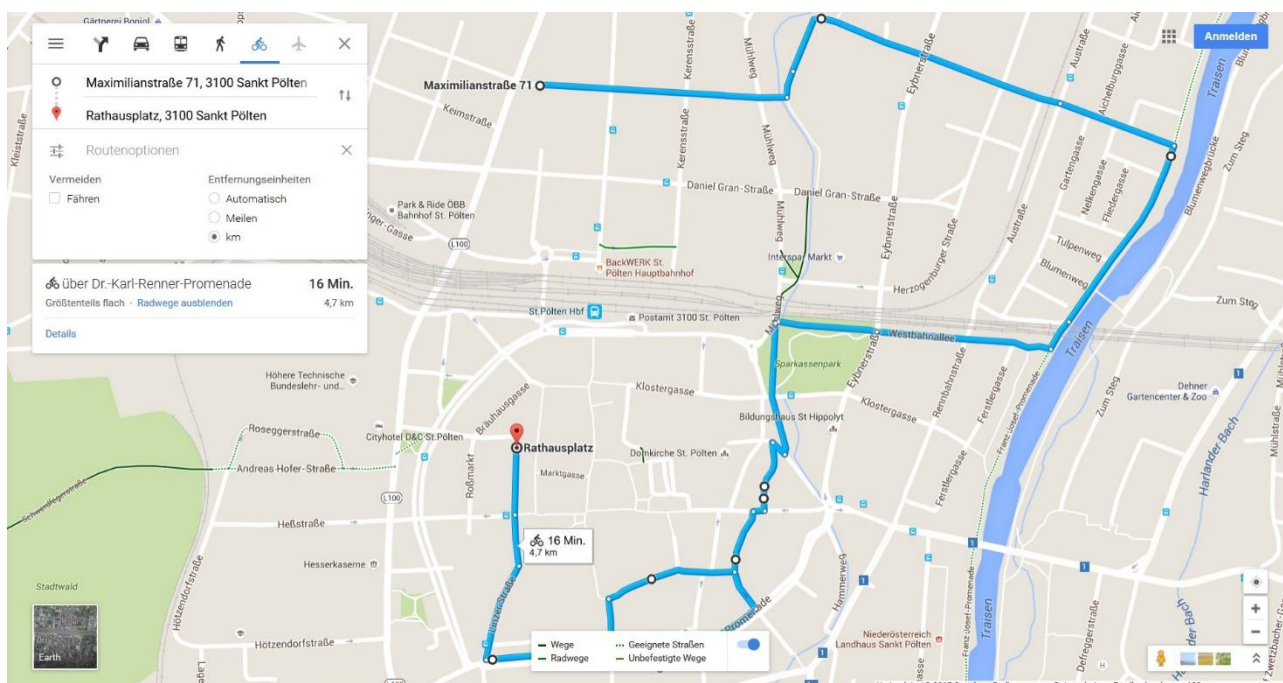
- Alle Teilnehmenden bekommen als Geschenk ein "Pickzeug" (Fahrrad-reparaturset)
- Unter allen TeilnehmerInnen soll am Ende eines Fahrradtrainings jeweils ein Preis verlost werden (zB gutes Fahrradschloss, Stehpumpe, Satteltasche)
- Informationsmaterial über das Radfahrtraining für potentielle TeilnehmerInnen verbessern und möglichst rasch umsetzen, damit dieses in den Gemeinden aufgelegt werden kann (A4-Infofolder für die Zielgruppe).

Der Theorieteil wurde gegenüber dem bisherigen Ablauf etwas gestrafft und mehr Fokus auf Schonraumübungen und die Radausfahrt, als Praxisteil im Verkehr gelegt. Bei der Radausfahrt wurde an schwierigen Situationen im Straßenverkehrsnetz innerhalb der Gemeinde das richtige Verhalten beim Radfahren erläutert und vermittelt. So wurden wichtige Theorieinhalte vor Ort besprochen und ins Praxistraining integriert.

Dazu haben die TrainerInnen im Vorfeld jeweils eine individuelle Route ausgearbeitet, an welchen Stellen der Strecken welche theoretischen Inhalte

vermittelt werden könnten. Aufgrund der Ausbildung der TrainerInnen hatten diese bereits einen Blick für potenzielle Gefahren- und Problemstellen entwickelt. Zusätzlich bedurfte es seitens der TrainerInnen jedoch auch einer gewissen Flexibilität, da sie in vielen Fällen keine ausgeprägte Ortskenntnis hatten. Informationen im Vorfeld konnten zum Teil auch bei Vorhandensein von lokalen Radlobby-Gruppen eingeholt werden. Weitere neuralgische Punkte (zB Kreisverkehr, Engstellen, Standorte mit viel Verkehr, schwierige Kreuzungen, die nicht gut geplant und umgesetzt wurden) wurden von den TeilnehmerInnen im ersten Teil des Radfahrtrainings selbst vorgeschlagen und gemeinsam mit den TrainerInnen in die Ausfahrt eingebaut.

ABB 16. Beispiel für Routenplanung in St. Pölten



5 Erreichung Projektziele und -kriterien

Im Projektantrag wurden entsprechend der Aufgabenstellung Projektziele und -kriterien definiert, deren Erfüllung nachfolgend erläutert wird. Teilweise konnten aufgrund der oben genannten nicht vorhersehbaren Schwierigkeiten die Projektziele nicht vollständig erfüllt werden.

5.1 Erreichung der Projektziele

Folgende im Förderantrag definierten Ziele wurden mit den im Projekt "FahrSicherRad im Alter" durchgeführten Schritten erreicht:

Das erworbene Know-how bzgl. Durchführung von Radfahrtrainings an regionale Stakeholder weiterzugeben, um in mehreren Bundesländern ein Team aufzubauen, das Radfahrtrainings anbieten und durchführen kann:

Beim ersten erweiterten Projektteammeeting wurde das bisherige in Oberösterreich etablierte Modell vorgestellt und für die Bundesländer Salzburg und Niederösterreich eine vergleichbare Struktur vereinbart. Dieses Modell wurde bei der Organisation und Durchführung der Trainings erfolgreich angewandt und kann nach Abschluss des Projekts in gleicher oder ähnlicher Form fortgeführt werden. Dabei übernimmt die Regionalstelle des Klimabündnis aufgrund der guten Kontakte zu den Gemeinden in den jeweiligen Bundesländern die Bewerbung sowie den Erstkontakt und die Radlobby Landesorganisation übernimmt mit ihren TrainerInnen die Organisation und die Durchführung der Radfahrtrainings.

Das bisher angebotene Ausbildungs- und Kursprogramm zu evaluieren, zu optimieren und auf die Bedürfnisse der Altersgruppe 65+ gerichtet zu adaptieren:

Auf Basis der Ergebnisse der Fokusgruppenworkshops und einer Recherche einschlägiger Literatur wurden die bisher verwendeten Unterlagen adaptiert. Auf Basis der Ergebnisse der Analyse der ersten durchgeführten Radfahrtrainings wurde das Trainingsprogramm nach der ersten Runde evaluiert und adaptiert.

RadtrainerInnen, die u.a. als MultiplikatorInnen fungieren, hinsichtlich der Mobilitätsbedürfnisse, speziellen Anforderungen auch hinsichtlich lebenslangem Lernens und zielgruppenspezifischen Ängsten zu sensibilisieren:

Dieses Ziel wurde durch die adaptierte und auf die Zielgruppe älterer Menschen abgestimmte TrainerInnenausbildung umgesetzt und neue TrainerInnen in vier Bundesländern ausgebildet.

Durch Informationsmaterialien über das richtige Verhalten im Straßenverkehr, die besonderen Herausforderungen für die Gruppe der RadverkehrsteilnehmerInnen der Altersgruppe 65+ das Bewusstsein hinsichtlich Verkehrssicherheit zu heben:

Eine Infobroschüre mit dem Titel "Sicheres Radfahren im Alter" wurde erstellt und an Gemeinden sowie in Wien an die Bezirksvorstehungen bzw. BezirksseniorenInnenbeauftragte versandt.

Unsicherheiten bei älteren radfahrenden VerkehrsteilnehmerInnen abzubauen und so das Sicherheitsgefühl durch Vermittlung von sicherem Radfahren in praxisnaher Form zu stärken.

Das generelle Sicherheitsempfinden und das Sicherheitsgefühl in schwierigen Verkehrssituationen sowie die Einschätzung zur eigenen Radbeherrschung konnten durch die Radtrainings lt. Evaluierung verbessert werden.

Grundkenntnisse zur sicheren Handhabung von E-Bikes ("Pedelecs") zu vermitteln.

Das E-Bike war ein fixer Bestandteil im Trainingskonzept.

Einen Beitrag zu leisten, um den Radverkehrsanteil am Modal Split zu erhöhen.

Mehr als die Hälfte der TeilnehmerInnen fahren bereits mehrmals wöchentlich mit dem Fahrrad. Die Häufigkeit des Radfahrens hat sich durch das Training kaum verändert, nur eine der befragten Personen gab an, seit dem Radfahrtraining häufiger mit dem Rad zu fahren.

Einen Beitrag zu leisten, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen und damit das Unfallrisiko im Straßenverkehr besonders für die Zielgruppe 65+ zu vermindern.

Ein selbstsicheres und praxisgerechtes Beherrschen des Fahrrades im Straßenverkehr ermöglicht die notwendige Konzentration auf andere VerkehrsteilnehmerInnen sowie den richtigen Einsatz der Verkehrsregeln und trägt somit zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Verringerung des Unfallrisikos bei. Nicht nur Sicherheitsgefühl und die Beherrschung des Fahrrades wurden geübt, sondern auch das Wissen über Verkehrs- und Verhaltensregeln wurden aufgefrischt.

5.2 Erfüllung der Projektkriterien

Nachfolgend werden jene im Förderantrag definierten Kriterien zur Projekt-evaluierung angeführt.

Kriterium 1: Erhöhung des Anteils der mit dem Rad zurückgelegten Alltagswege der Zielgruppe / Veränderung des Mobilitätsverhaltens bei rd. 2/3 der TeilnehmerInnen

Bei rd. 43 % der telefonisch befragten Personen hat sich das Sicherheitsgefühl signifikant verbessert. Eine signifikante Veränderung des Mobilitätsverhaltens konnte rund sechs Wochen nach dem Training noch nicht festgestellt werden. Zumindest eine Person der befragten gab an, häufiger mit dem Fahrrad zu fahren.

Kriterium 2: Aufbau eines regional nutzbaren TrainerInnenpools

An der TrainerInnenausbildung haben 10 Personen teilgenommen und den theoretischen Teil aufbauend auf den durch das BMLFUW veröffentlichten Ausbildungsleitfaden "Curriculum für RadfahrlehrerInnen" erfolgreich absolviert.

Kriterium 3: Aufbau von regionalen Radtrainingorganisationsteams

Das Kooperationsmodell zwischen den regionalen Klimabündnisstellen und der Radlobby Landesorganisationen wurde bei der Organisation und Durchführung der bisherigen Radfahrtrainings weiterhin erfolgreich umgesetzt.

Kriterium 4: Weitere Effekte auf Umwelt und Gesundheit

Effekte auf Umwelt und Gesundheit sind schwer zu messen, insbesondere bei einer Befragung sechs Wochen nach dem Radfahrtraining. Einschlägige Studien⁶ zeigen jedoch auf, dass das Radfahren positive gesundheitliche Effekte aufweist (zB trainiert den Gleichgewichtssinn, hilft Muskeln und Knochen zu stärken, reduziert die Gefahr von Krankheiten und erhöht generell das Wohlbefinden).

5.3 Zusammenfassende Erkenntnisse und Empfehlungen

Allgemeine Erkenntnisse:

Grundsätzlich hat das Projekt gezeigt, dass es schwieriger ist, ältere Menschen zu einem Radfahrtraining zu motivieren als zB Kinder oder MigrantInnen. In der Bewerbung ist es wichtig, den sozialen Faktor einer gemeinsamen Aktivität hervorstreichend, also die "Verpackung" des Radfahrtrainings ist von hoher Bedeutung.

Es benötigt generell mehr Bewusstseinsbildung zum Thema Radverkehr, dass das Radfahren nicht nur eine Freizeitaktivität ist, sondern im Alltag ein nützliches alternatives Verkehrsmittel sein kann.

Straßenverkehr:

Das hohe Tempo im Straßenverkehr ist für viele ältere Menschen ein Hemmnis das Fahrrad zu benutzen, selbst 30 km/h ist für viele zu schnell. Deshalb sollten weitere Temporeduktions- und Entschleunigungsmaßnahmen in den Gemeinden umgesetzt werden.

⁶ Deutsches Institut für Urbanistik DIFU in BMVIT, 2013, S.

Es bestehen große Unsicherheiten beim Überholt werden und bei der richtigen Wahl des Abstands zum Straßenrand. Langsamfahrende haben ein anderes Platzbedürfnis (zB Schlenkerer beim Losfahren, mehr Platzbedarf durch die Fahrlinie). Hier können Bewusstseinsbildungsmaßnahmen die Unsicherheiten verringern. Das Bewusstsein für ein anderes Raumbedürfnis sollte generell bei allen VerkehrsteilnehmerInnen geschärft werden. Eine gesetzliche Verankerung von 1,5 m Mindestüberholabstand trägt ebenfalls dazu bei, Gefahrensituationen beim Überholen zu verringern.

Radverkehrsinfrastruktur:

Generell bemängeln viele das Fehlen von Radverkehrsinfrastruktur, als wichtigen Grund nicht mit dem Fahrrad zu fahren.

Unsicherheiten bei Engstellen mit dem Gegenverkehr oder beim Überholt werden auf schmalen Radwegen, können durch verbesserte Radverkehrsinfrastruktur (breit genug angelegte Radfahrstreifen bzw. Mehrzweckstreifen) vermindert werden. Generell fühlen sich ältere Menschen auf räumlich getrennten Radwegen sicherer.

6 Anhang

6.1 Abbildungsverzeichnis

ABB 1.	Modal Split älterer Menschen, Österreich 2008 (siehe BMVIT, 2013, S. 35).....	6
ABB 2.	Subjektive Bewertung der Sicherheit von Verkehrsmitteln im Vergleich zum objektiven Unfallgeschehen bei älteren Menschen	7
ABB 3.	Zeitplan und Projektphasen des Projekts "FahrSicherRad im Alter" Februar 2015 bis Juli 2017 (30 Monate).....	10
ABB 4.	Einladung zum Fokusgruppenworkshop in Wien	12
ABB 5.	Begrüßung der TeilnehmerInnen	19
ABB 6.	Erläuterungen zur Bremstechnik.....	20
ABB 7.	Elemente des Radchecks	20
ABB 8.	Gemeinsames Aufwärmen.....	21
ABB 9.	Schonraumübung für einhändiges Fahren	22
ABB 10.	Gemeinsam unterwegs im Straßenverkehr.....	22
ABB 11.	Freude über die Teilnahmebestätigung	23
ABB 12.	Befragung der TeilnehmerInnen vor und nach dem Radfahrtraining.....	25
ABB 13.	Radfahrverhalten der TeilnehmerInnen vor dem Radfahrtraining "Wie oft fahren Sie mit dem Rad?"	31
ABB 14.	Gründe nicht mit dem Fahrrad zu fahren "Was hält Sie davon ab öfter mit dem Rad zu fahren?"	32
ABB 15.	Wissen über Verkehrsregeln "Welche der folgenden Verkehrs- und Verhaltensregeln sind richtig (R) bzw. falsch (F)?"	34
ABB 16.	Beispiel für Routenplanung in St. Pölten	38
ABB 17.	Ausschnitt aus dem Amtsblatt Eberstalzell (OÖ)	56
ABB 18.	Ausschnitt aus der Bezirkszeitung Neubau, Ausgabe 14 am Mi, 6.4.2016	57

6.2 Tabellenverzeichnis

TAB 1.	Verletzte im Straßenverkehr 2015 – Gesamtanzahl und ältere Personen im Vergleich	6
TAB 2.	Getötete im Straßenverkehr 2015 – Gesamtanzahl und ältere Personen im Vergleich	7
TAB 3.	Erhebungsinstrumente und die jeweiligen Inhalte	30
TAB 4.	Sicherheitsgefühl vor und nach dem Radfahrtraining.....	32
TAB 5.	Einschätzung zur eigenen Radbeherrschung vor und nach dem Radfahrtraining	33

6.3 Quellenverzeichnis

Literaturangaben

BUNDESMINISTERIUM FÜR INNERES (BMI) (2017): Verkehrsüberwachungsbilanz 2016, Wien [Stand: 11.07.2017]

BUNDESMINISTERIUM FÜR LAND- UND FORSTWIRTSCHAFT, UMWELT UND WASSERWIRTSCHAFT (BMLFUW) (Hrsg.) (2015): Curriculum RadfahrlehrerInnen – Ausbildungsleitfaden, Wien

BUNDESMINISTERIUM FÜR LAND- UND FORSTWIRTSCHAFT, UMWELT UND WASSERWIRTSCHAFT (BMLFUW) (2015): Masterplan Radfahren 2015-2025, Wien

BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, INNOVATION UND TECHNOLOGIE (BMVIT) (Hrsg.), HERRY CONSULT (2012): ways2go in Zahlen – Mobilitätsforschungserkenntnisse und -ergebnisse aus ausgewählten ways2go-Forschungsprojekten (Zahlen- Daten- und Faktensammlung), Wien

BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, INNOVATION UND TECHNOLOGIE (BMVIT) (Hrsg.) (2013): Mobilität im Alter – Ein Handbuch für PlanerInnen, EntscheidungsträgerInnen und InteressensvertreterInnen, Wien

BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, INNOVATION UND TECHNOLOGIE (BMVIT) (Hrsg.) (2013): Radverkehr in Zahlen – Daten, Fakten und Stimmungen, Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Wien

BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, INNOVATION UND TECHNOLOGIE (BMVIT) (Hrsg.) (2014): Radfahren im besten Alter – Infos, Tipps & Tricks, wie Sie aktiv mobil bleiben können, Wien

BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, INNOVATION UND TECHNOLOGIE (BMVIT) (Hrsg.) (2016): Österreich unterwegs 2013/2014, Wien

BUNDESANSTALT STATISTIK ÖSTERREICH (STATISTIK AUSTRIA) (2016): Straßenverkehrsunfälle Jahresergebnisse 2015 – Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden, Wien

Linkangaben

AENEAS: [Attaining Energy-Efficient Mobility in an Ageing Society](#) [Stand: 12.07.2017]

Fem-el-bike: [Chancen des E-Fahrrades als umwelt-freundliche Alternative im Alltag von Frauen](#) [Stand: 12.07.2017]

klimaaktiv mobil: [Mastertrainer RadfahrerInnen stehen fest](#) [Stand: 11.07.2017]

klimaaktiv mobil: [Ausbildung zum zertifizierten Radfahrlehrer / zur Radfahrlehrerin](#) [Stand: 11.07.2017]

Statistik Austria: [Vorausgerechnete Bevölkerungsstruktur für Österreich 2015-2100 laut Hauptvariante](#) [Stand: 11.07.2017]

ExpertInneninterview

Christine CHALOUPKA-RIESSER (Factum), am 04.05.2015 bei Factum (geführt von Eliza Brunmayr)

Fotos und Grafiken

alle Fotos in diesem Endbericht: © Radlobby

Grafiken, wenn Quelle nicht ausdrücklich angegeben ist: © Radlobby

6.4 Anlagen

Gesprächsleitfaden der Fokusgruppenworkshops

Handout für die Fokusgruppenworkshops

Bewerbungs-/Informationsfolder für Veranstalter

Bewerbungs-/Informationsflyer für TeilnehmerInnen

Beispiele für Medienarbeit

Liste der durchgeführten Radfahrtrainings

Pre-Fragebogen für Trainings-TeilnehmerInnen

Post-Fragebogen für Trainings-TeilnehmerInnen

Fokusgruppenworkshop – Gesprächsleitfaden

Bei der Fokusgruppe handelt es sich um eine moderierte Diskussion zum Thema **Radfahren im besten Alter– Hindernisse und Förderbedarf**

1. Ziel der Fokusgruppendifkussion:

Kennenlernen der Bedürfnisse der Zielgruppe, Anregungen für Kursgestaltung, Hinweise wie Gemeinden Fahrradmobilität von SeniorInnen fördern können.

Aufbauend auf den Ergebnissen werden das Kursprogramm und die Broschüre gestaltet.

2. Auswahl der TeilnehmerInnen

Es sollte eine nicht zu heterogene, aber auch nicht zu homogene Gruppe von 8 (max.10) TeilnehmerInnen sein, die gleichzeitig unserer Zielgruppe für die Kurse entspricht. Sie sollten **über 65 Jahre alt** und **grundsätzlich am Radfahren interessiert** sein. Es sollten ca. gleich viele Männer wie Frauen teilnehmen.

- Männer und Frauen ab 65, die im Alltag Rad fahren
- Männer und Frauen ab 65, die nur gelegentlich in der Freizeit Rad fahren (auch E-Bike-NutzerInnen!)
- Männer und Frauen ab 65, die nicht Rad fahren, aber Interesse hätten es zu tun

Um Teilnehmer/innen für eine Fokusgruppe zu gewinnen, ist es wichtig, verständlich zu machen, wie ein solches Gruppengespräch aussieht und was das Ziel dieser Fokusgruppe ist. Das Thema, der Ort und die voraussichtliche Dauer des Gesprächs sollten erklärt werden, ebenso wie die vertrauliche Behandlung der Inhalte der Diskussion (Aussagen werden anonymisiert).

3. Durchführung des Fokusgruppenworkshops

A – Diskussionsleitfaden *(bei der Ankündigung noch nicht verraten)*

1a) Radfahren in der Freizeit und im Alltag

- Was hindert mich daran in der Freizeit Radausflüge zu machen?
Was würde es erleichtern?
- Was hindert mich daran im Alltag mehr mit dem Rad zu fahren?
Welche Lösungen gibt es dafür?

1b) Radfahren und subjektive Sicherheit

- Wo bzw. in welchen Situationen fühle ich mich bereits jetzt sicher?
- Was brauche ich, um mich beim Radfahren sicher zu fühlen?

- Wo bzw. in welchen Situationen fühle ich mich unwohl/unsicher?
- Was würde mir helfen, dass ich mich sicher fühle?

B – Moderation der Fokusgruppe

Darauf achten, dass einzelne Teilnehmer nicht die Diskussion dominieren und alle zu Wort kommen. Wichtig ist es auch den Teilnehmern deutlich zu machen, dass es um ihre Bedürfnisse geht und keinesfalls um technisch Machbares. Der Moderator erklärt außerdem das Thema und den Ablauf, sowie die wichtigsten Verhaltensregeln. Ziel ist ein lebendiges Gespräch, die Moderation sollte nicht zu strikt am Leitfaden hängen, sondern diesen flexibel benutzen um die Diskussion zu stimulieren. (Aber bei zu weitem Abschweifen zu eigentlichem Thema zurückkommen)

Zum Abschluss der Fokusgruppe ist eine Zusammenfassung der wichtigsten Erkenntnisse sinnvoll. Auch sollte jedem Teilnehmer die Möglichkeit zu einem Fazit gegeben werden, wobei dieses aber nicht mehr kommentiert wird.

C – Protokoll

Zusätzlich zur Moderation braucht es eine zweite Person zur Protokollierung der Fokusgruppendifkussion. Der Gesprächsverlauf, Statements und Ergebnisse werden schriftlich festgehalten (mit möglichst vielen anonymisierten Zitaten aus der Diskussion) und möglichst auch mit einem Aufnahmegerät aufgenommen. In der Nachbereitung wird das schriftliche Protokoll anhand der Tonaufnahme ergänzt.

Handout für Fokusgruppenworkshops

Radtrainings für Senioren und Seniorinnen: Was ist aus Ihrer Sicht inhaltlich zu beachten?

Für die Radtrainings ist ein **dreistufiger Aufbau** geplant. Beginnen werden die Trainings mit einem **theoretischen Teil**, in dem Wissen aufgefrischt wird. Danach sollen sicheres Verkehrsverhalten sowie Radbeherrschung in einem **geschützten Übungsbereich** trainiert werden. Die erworbenen Kenntnisse werden dann im **Straßenverkehr** weiter geübt.

Alter

Geschlecht

m

w

1. Mögliche Inhalte für den theoretischen Teil eines Radtrainings

Was spricht Sie besonders an? Zutreffendes bitte ankreuzen oder Ergänzungen dazuschreiben!

- Was Radfahren der Gesundheit und dem Geldbörsel beiträgt
- Welcher Radtyp passt zu mir? Und wie ein Fahrrad richtig eingestellt wird
- Richtige Ausstattung meines Fahrrades im Straßenverkehr
- Wissenswertes zum Thema E-Bikes
- Wichtige Regeln für Radfahrer (sowie Markierungen und Verkehrszeichen)
- Wie ich mich sicher und selbstbewusst im Verkehr verhalte (Abstand zum Fahrbahnrand, richtiges Spurwechseln, sicher rechts und links abbiegen, richtiges Verhalten auf Radwegen, Radfahrüberfahrten und im Mischverkehr)
- Infos zu Routenplanern für Fahrräder und wie ich geeignete Wege finde
- Infos zur Fahrradmitnahme im Zug

Was fehlt Ihnen? Was möchten Sie noch wissen?

2. Radtraining im geschützten Übungsbereich

Was spricht Sie besonders an? Zutreffendes bitte ankreuzen oder Ergänzungen dazuschreiben!

- Was kann ich auch zuhause für meine Beweglichkeit tun?
- Übungen zur Radbeherrschung (Slalomfahren, einhändig fahren,...)
- Bremsübungen
- Radgeschicklichkeitsübungen, z.B. „Schneckenrennen“
- Sicheres Verkehrsverhalten üben (Während Fahrt zurückschauen, Linksabbiegen,...)
- E-Bike testen

Was fehlt Ihnen? Was möchten Sie noch üben?

3. Praktisches Radtraining im Straßenverkehr

Was spricht Sie besonders an? Zutreffendes bitte ankreuzen oder Ergänzungen dazuschreiben!

- Gemeinsam in der Gruppe eine bestimmte Route in der Gemeinde abfahren
- Richtiges Fahren auf der Fahrbahn
- Richtiges Fahren auf Radwegen
- Sicheres und richtiges Queren von Kreuzungen und Straßen
- Regeln für sicheres Verhalten und Miteinander im Straßenverkehr

Was fehlt Ihnen? Was möchten Sie noch üben?

4. Wie lange würden Sie sich **Zeit** nehmen für ein **Radtraining**, bestehend aus einem Theorieteil, einem Radtraining im geschützten Übungsbereich und einem Radtraining im Verkehr aufgebaut ist?

5. Würden Sie bei einem Radtraining auch gerne ein **E-Bike testen**?

- Ja
- Nein

6. Würden Sie bei einem Radtraining auch gerne ein **Faltrad testen**?
Ja/Nein

Bewerbungs-/Informationsfolder für Veranstalter



Fahrrad-Training

FahrSicherRad im Alter



Info-Leitfaden für Veranstalter

Fahrrad-Training FahrSicherRad im Alter

Das Trainingsprogramm „FahrSicherRad im Alter“

unterstützt Seniorinnen und Senioren bis ins hohe Alter aktiv, gesund und mit dem Fahrrad mobil zu sein. In Theorie und Praxis werden sicheres und kompetentes Radfahrverhalten sowie der Umgang mit Elektrofahrrädern trainiert.

Wie läuft ein FahrSicherRad Training ab?

Start und Termin sowie genauer Übungsort nach Absprache

Dauer: ca. 5 Stunden, unterbrochen von einer ca. 1 Stunde Mittagspause

Infoteil

Abwechslungsreiche, praxisnahe Vermittlung von Grundwissen zum sicheren und bequemen Radfahren.

Fahrtechnik

Fahrtechnikübungen auf einem Platz ohne motorisierten Verkehr, E-Bike testen

Kleine Fahrradexkursion

Das sichere Radfahren im Verkehr wird gemeinsam geübt.

Interessen und Kenntnisse der Kursgruppe werden berücksichtigt; Schwerpunkte können je nach Interesse der TeilnehmerInnen gesetzt werden.



Fahrrad-Training FahrSicherRad im Alter

Was braucht es für ein gutes Gelingen?

Veranstaltungsort

Wir kommen zu Ihnen - der Kurs wird am gewünschten Veranstaltungsort durchgeführt. Für den Theorieteil benötigen wir einen Raum, mit Tischen und Stühlen. Der praktische Teil findet u.a. auf einer nahegelegenen, verkehrsfreien Fläche in der Größe von mindestens 50m² statt (z.B. ein Park oder ein gesperrter Parkplatz).

Selbstbehalt

Das Training wird zu zwei Drittel (EUR 440,-) durch den Verkehrssicherheitsfonds des BMVIT gefördert, der Selbstbehalt für Veranstalter beträgt daher **nur EUR 220,-**.

Gruppengröße

max. 12 Personen

Bewerbung

Sie erhalten von uns Infofolder für Interessierte sowie eine Vorlage für die Einladung bzw. eine Aussendung

Von den TeilnehmerInnen mitzubringen:

- Fahrrad (in technisch einwandfreiem Zustand und Ausstattung gemäß Fahrradverordnung)
- Fahrradhelm
- Bequeme Kleidung und Schuhe
- Trinkflasche

Leihfahrräder und Helme können bei Bedarf zur Verfügung gestellt werden.¹



¹ In begrenzter Zahl kostenlos verfügbar. Bedarf ist bei der Anmeldung bekannt zu geben

Unterstützen Sie aktive Mobilität und veranstalten Sie ein **FahrSicherRad** im Alter-Training!



Kontakt für Rückfragen und Terminvereinbarung:

Radlobby Wien
Eliza Brunmayr
Tel: 01/919 50 19
wien@radlobby.at

Das Projekt FahrSicherRad im Alter wird gefördert
durch den Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds des
Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie



Bewerbungs-/Informationsflyer für TeilnehmerInnen



Einladung zur Radtour für SeniorInnen, mit Sicherheitsschulung



Radfahren mit Vergnügen – Radtour für SeniorInnen

Selbstbewusstes und sicheres Radfahren können aufgefrischt werden. Der „FahrSicherRad im Alter“-Ausflug findet in einer kleinen Gruppe von maximal 12 Personen statt. Für die TeilnehmerInnen ist der Radausflug kostenlos (Kursmaterialien inklusive)!

Was können Sie lernen? Was erwartet Sie?

- Fahrtechnik verbessern und E-Bike testen
Mit spielerischen Übungen wird die Fahrtechnik am Rad verbessert.
Auf einem Platz ohne Autoverkehr ist es möglich ein E-Bike zu testen.
- Gemütlicher Fahrradausflug
Bei einem gemütlichen Radausflug in der Gruppe wird praxisnahes Wissen zum sicheren und bequemen Radfahren gleich vor Ort besprochen und geübt.

Als Abschluss der Ausfahrt werden in einem Gasthaus die Erfahrungen besprochen und Sie haben die Möglichkeit einen Preis für Ihre nächste Radausfahrt zu gewinnen.

*„Ich habe im Training bestehendes Wissen zu den Verkehrsregeln auffrischen können und auch viel Neues gelernt. Die Tipps für selbstbewussteres Radfahren waren sehr brauchbar für mich und ich nutze das Rad jetzt auch gerne im Alltag!“
Peter M., 76 Jahre, Pensionist aus Hirsching*

*„Die Kursinhalte waren sehr attraktiv aufbereitet und man wurde auf kleine Fehler aufmerksam gemacht. In der kleinen Gruppe dürfen Fehler gemacht werden und ich habe vieles gelernt. Radfahren macht mir jetzt mehr Freude!“
Inngard G., 71 Jahr, Pensionistin aus Baden*

Bringen Sie bitte mit:

- Ihr Fahrrad* (StVO konform ausgestattet)
- Einen Fahrradhelm*
- Bequeme Kleidung, Schuhe und Trinkflasche
- * Leihfahrräder und Helme können bei Bedarf kostenlos zur Verfügung gestellt werden (bei Anmeldung bekannt geben).

Details und Anmeldung:

Ansprechperson:

Telefonnummer:

Termin:

Treffpunkt:

Das Projekt FahrSicherRad im Alter wird gefördert durch den Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie



Beispiele für Medienarbeit

ABB 17. Ausschnitt aus dem Amtsblatt Eberstalzell (OÖ)

FahrSicherRad im Alter








„Jeder kann doch Radfahren, oder nicht?“
In Kooperation mit E-GEM, der Gesunden Gemeinde und Zweirad Springer Eberstalzell sowie dem Klimabündnis, der Radlobby und dem Bundesministerium für Verkehrssicherheit wurden zwei Kurstermine im Juli für das „FahrSicherRad im Alter“-Training angeboten und fanden bei perfekten Bedingungen statt.

Frau Mag. Jutta Mühlberger führte mit ihren Co-Trainern Hannes Plank (1. Kurstag) und Christian Neuwirth (2. Kurstag) durch beide Kurstage.

Am Vormittag gab's Theorie. Klingt trocken - war aber nicht so! Die TeilnehmerInnen brachten sich wunderbar in die Thematik ein. Die Gesunde Gemeinde sorgte für die Verpflegung, damit die KursteilnehmerInnen mittags gestärkt an den Praxisübungen teilnehmen konnten.

Ein herzlicher Dank gilt Johann Springer-Pramhaas, der uns an beiden Kurstagen E-Bikes zur Verfügung gestellt hat!




vlnr.: Johann Thanner, Franz Gnadlinger, Vbgm. Günther See, Marianne Spach, Heidi Stacherl (Klimabündnis), Mag. Jutta Mühlberger (Trainerin), Josef Huemer, Helmut und Margarete Schwarzenbrunner, Anneliese Prielinger und Hannes Plank (Trainer)

vlnr.: Waltraud Thanner, Christian Neuwirth (Trainer), Marianne Obermair, Anna Springer, Mag. Jutta Mühlberger (Trainerin) und Theresia Pühringer- Fotos: Ode.Eberstalzell

Amtsblatt 8/2016

ABB 18. Ausschnitt aus der Bezirkszeitung Neubau, Ausgabe 14 am Mi, 6.4.2016

Radtraining für Neubauer Senioren

■ (krb). Die Bezirksvorstehung bietet einmalig den kostenlosen Kurs „FahrSicherRad im Alter“ für Senioren an. Das Trainingsprogramm soll ältere Bezirksbewohner dabei unterstützen, mit dem Fahrrad mobil zu sein. In Theorie und Praxis werden sicheres Radfahrverhalten sowie der Umgang mit Elektrofahrrädern trainiert. Die Teilnehmer werden von Trainingsteams der Radlobby Wien betreut. Das Training dauert circa fünf Stunden. Fahrräder und Helme können begrenzt zur Verfügung gestellt werden. Das Datum für den Kurs wird erst nach den Anmeldungen festgelegt. Bei Interesse melden Sie sich bei der Bezirksvorstehung unter Tel. 01/4000 07116 oder per E-Mail an post@bvo7.wien.gv.at

Folgende Trainings mit insgesamt 141 TeilnehmerInnen wurden durchgeführt:

- 1.10.2015 in Baden, NÖ (4 Personen)⁷
- 7.10.2015 in Hörsching, OÖ (15 Personen)⁶
- 1.4.2016 in Wien (1 Person)⁸
- 19.04.2016 in St. Johann im Pongau, Sbg (8 Personen)⁹
- 29.04.2016 in Bad Vöslau, NÖ (4 Personen)⁶
- 19.05.2016 in Feldkirchen an der Donau, OÖ (11 Personen)⁶
- 23.05.2016 in St. Andrä/Lungau, Sbg (5 Personen)⁶
- 2.6.2016 in Wals-Siezenheim, Sbg (8 Personen)⁶
- 3.6.2016 in Pollham, OÖ (8 Personen)⁶
- 13.6.2016 Bezirk Neubau, Wien (3 Personen)⁶
- 6.7.2016 Eberstalzell, OÖ (6 Personen)¹⁰
- 13.7.2016 Eberstalzell, OÖ (5 Personen)⁹
- 20.9.2016 Hirschbach, OÖ (7 Personen)⁹
- 10.10.2016 St. Pölten, NÖ (4 Personen)⁶
- 13.10.2016 Bezirk Penzing, Wien (10 Personen)⁶
- 04.04.2017 im Bezirk Wieden, Wien (4 Personen)⁹
- 05.04.2017 im Bezirk Josefstadt, Wien (8 Personen)⁹
- 15.05.2017 im Bezirk Währing, Wien (4 Personen)⁹
- 23.5.2017 in St. Pölten, NÖ (4 Personen)⁹
- 27.5.2017 in Straßwalchen, Salzburg (7 Personen)⁹
- 8.6.2017 in Oberndorf, Salzburg (6 Personen)⁹
- 8.6.2017 in Henndorf am Wallersee, Salzburg (6 Personen)⁹
- 8.6.2017 in Wr. Neustadt, Niederösterreich (3 Personen)⁹

⁷ Vorher- und Nachherfragebögen ausgeteilt und eingesammelt.

⁸ Vorher- und Nachherfragebogen ausgefüllt und mitgenommen. Aufgrund der geringen Teilnahme (nur eine Person) wurde dieser Fragebogen nicht in die Evaluierung mitaufgenommen

⁹ Die Vorher- und Nachherfragebögen wurden bei diesem Kurs nicht durchgeführt.

¹⁰ Diese Trainings sind Teil des Arbeitspaketes AP 5 FahrSicherRad im Alter Kurse – Teil 2 und nicht mehr Teil des AP 4 Evaluierung.

Pre-Fragebogen für Trainings-TeilnehmerInnen

Name: _____ Alter: ____

Geschlecht: männlich weiblich

Frage 1: Wie oft fahren Sie mit dem Rad?

(fast) täglich mehrmals wöchentlich mehrmals monatlich seltener

Frage 2: Was hält Sie davon ab öfter mit dem Rad zu fahren?

(Mehrfachnennungen möglich!)

- meine Gesundheit
 das Wetter
 der Autoverkehr
 fehlende Radwege und Radrouten
 fehlendes Sicherheitsgefühl
 zu weite Wege
 sonstiges: _____

Frage 3: Wie sicher fühlen Sie sich beim Radfahren?

Bitte Zutreffendes ankreuzen!

	sicher	eher sicher	eher unsicher	unsicher
Wie sicher fühlen Sie sich im Straßenverkehr, wenn Sie Radfahren?				

Wie sicher fühlen Sie sich in den folgenden Situationen?	sicher	eher sicher	eher unsicher	unsicher
beim Linksabbiegen				
beim Vorbeifahren an geparkten Autos				
auf engen Radwegen				
wenn ich von Autos überholt werde				
andere:				

Frage 4: Würden Sie mehr mit dem Rad fahren wenn Sie sich sicherer fühlen?

Ja Nein

Frage 5: Welche Aussagen treffen auf Sie zu?

<i>Bitte Zutreffendes ankreuzen!</i>	Trifft zu	Trifft eher zu	Trifft kaum zu	Trifft nicht zu
Ich kann das Rad jederzeit auf eine sichere Weise abbremsen und stehenbleiben.				
Ich kann mich beim Fahren umschaun und bemerke was um mich herum passiert.				
Ich kann sicher bergauf und bergab fahren.				
Ich habe mein Fahrrad vollständig unter Kontrolle.				

Frage 6: Welche der folgenden Verkehrs- und Verhaltensregeln sind richtig?

<i>Bitte Zutreffendes ankreuzen!</i>	richtig	falsch	weiß nicht
Radfahren am Gehsteig ist erlaubt.			
Auf Radfahrerüberfahrten habe ich Vorrang.			
Beim Verlassen des Radweges habe ich Vorrang.			
Als Radfahrer habe ich Vorrang gegenüber Rechtskommenden.			
Im Kreisverkehr sollen Radfahrer möglichst nahe am rechten Fahrbahnrand fahren.			
Mit dem Rad darf ich generell gegen die Einbahn fahren.			
Es gibt Radwege mit und ohne Benützungspflicht			

Vielen Dank für Ihre Mithilfe!

Post-Fragebogen für Trainings-TeilnehmerInnen

Name: _____ Alter: ____

Geschlecht: männlich weiblich

Frage1: Wie hat Ihnen der FahrSicherRad Kurs gefallen?

Sehr gut gut weniger gut überhaupt nicht

Frage 2: Wie beurteilen Sie die Dauer des Kurses?

genau richtig zu kurz zu lang

Frage 3: Welche Kursinhalte haben Ihnen gefallen?

(Bitte beschreiben Sie kurz, was Ihnen gefallen hat und was besonders interessant für Sie war.)

Theorieteil:

Praxisübungen ohne Verkehr:

Praxisübungen mit Verkehr:

Frage 4: Haben Ihnen bestimmte Inhalte gefehlt? Haben Sie Verbesserungsvorschläge?

Frage 5: Welche der folgenden Verkehrs- und Verhaltensregeln sind richtig?

Bitte Zutreffendes ankreuzen!

	richtig	falsch	weiß nicht
Radfahren am Gehsteig ist erlaubt.			
Auf Radfahrerüberfahrten habe ich Vorrang.			
Beim Verlassen des Radweges habe ich Vorrang.			
Als Radfahrer habe ich Vorrang gegenüber Rechtskommenden.			
Im Kreisverkehr sollen Radfahrer möglichst nahe am rechten Fahrbahnrand fahren.			
Mit dem Rad darf ich generell gegen die Einbahn fahren.			
Es gibt Radwege mit und ohne Benützungspflicht			

Vielen Dank für Ihre Mithilfe!

Impressum

Medieninhaber und Herausgeber:

bmvit – Bundesministerium für Technologie
Verkehr, Innovation und Technologie
Radetzkystraße 2, 1030 Wien, Austria

Inhaltliche Erarbeitung:

DIⁱⁿ Evelyn Eder, Mag^a. Eliza Brunmayr – Interessensgemeinschaft Fahrrad (Radlobby IGF)
DIⁱⁿ Anja Lemmé, DI Robert Stögner – Klimabündnis Österreich GmbH, Regionalstelle
Oberösterreich

Wien, Juli 2017

Projektnummer: 199.924

Erklärung der Schriftenleitung:

Die in diesem Band enthaltenen Aussagen müssen nicht notwendigerweise mit denen des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie übereinstimmen.

Dieses Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwendung außerhalb der Grenzen des Urheberrechts ist ohne Zustimmung des Herausgebers unzulässig.

Finanziert aus Mitteln des Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, im Rahmen der **4. VSF-Ausschreibung "zu Fuß unterwegs - Mobilität sicher(n)"**.



Gefördert aus Mitteln des Österreichischen
Verkehrssicherheitsfonds im Bundesministerium
für Verkehr, Innovation und Technologie.

