

EVALUIERUNG

Pilotprojekt „Mama fährt Rad“



Autorin: Mag. Dr. Cornelia Ehmayer

Unter Mitarbeit von: DI Barbara Brosenbauer & Mag. Eva Fürst

Auftraggeber_in: Mobilitätsagentur Wien GmbH

Projektverantwortliche: Susanne Reichard

Wien, im Dezember 2013

Inhaltsverzeichnis

Der Bericht in Kürze	3
Ausgangslage	4
Zielsetzung und Forschungsfragen.....	4
Forschungsdesign.....	5
Methodisches Vorgehen	5
Erhebung.....	6
Auswertung	10
Ergebnisse	11
Projektstruktur	11
Ziele und Erwartungen an das Pilotprojekt	12
Erfolgskriterien	13
Prototypischer Ablauf eines Fahrradkurses.....	13
Rolle der Trägerorganisation.....	14
Finanzierung der Kurskosten.....	16
Kursorganisation: Vorlauf, Anmeldung, Kurszeit, Kursort	18
Fuhrpark und Ressourcen.....	18
Bewerbung der Kurse	19
Trainerinnen und Ansprechperson.....	19
Motive für die Teilnahme.....	19
Der persönliche Gewinn durch den Radkurs	21
Hinderungsgründe	21
Unterstützung durch das familiäre Umfeld.....	21
Gesellschaftlicher Mehrwert von Fahrradkursen	22
Neue Zielgruppe - Frauen mit und ohne Migrationshintergrund	23
„War das Pilotprojekt ein Erfolg?“	23
Abschluss und Ausblick.....	25
Literatur.....	27
Anhang.....	28
Interview im Original	28
Leitfaden Teilnehmerinnen / Ansprechperson mit und ohne Erfahrung	30
Leitfaden Veranstalterinnen (Organisatorin).....	32
LEITFADEN TRAINERIN (ORGANISATORIN)	33
Beitrag im ORF- Frauen lernen Radfahren.....	34

Der Bericht in Kürze

Die Steigerung des Radverkehrsanteils ist ein Bestreben der Stadt Wien. Mit dem Pilotprojekt „Mama fährt Rad“ hat die Mobilitätsagentur Wien GmbH einen Schwerpunkt auf gesellschaftlich benachteiligte Gruppen gelegt mit dem Ziel, Radfahren für Frauen mit Migrationshintergrund attraktiver zu machen.

Der Endbericht zur Evaluierung des Pilotprojekts „Mama fährt Rad“ zeigt die Ergebnisse der prozessbegleitenden qualitativen Evaluierung. Auf Basis der gewonnenen Erfahrungen aus den drei Fahrradkursen kann eine weiterführende Strategie für die jährliche Fortführung der Radkurse entwickelt und der Anteil der Alltagsradlerinnen mit Migrationshintergrund gesteigert werden.

Die methodische Vorgehensweise der Evaluierung erfolgte in drei Schritten: Im ersten Evaluierungsschritt wurden die Ziele, Erfolgskriterien und die Projektstruktur in einem Gruppeninterview festgelegt. Anschließend kam eine qualitative Befragung zur Anwendung bei der sowohl Informationen zur Kursorganisation als auch zum Ablauf der Kurse erhoben wurden, ebenso wie die Motive der Teilnehmerinnen, also welche Gründe für eine Teilnahme am Fahrradkurs sprechen. Mit einer Gruppendiskussion über die weiterführende Strategie und der Vorstellung der Ergebnisse der qualitativen Befragung wurde der dritte Evaluierungsschritt abgeschlossen.

Die Ergebnisse dieser drei Evaluierungsschritte werden im Teil „Ergebnisse“ im Endbericht detailliert vorgestellt und erläutert. Schwerpunkt der Betrachtung ist die Sicht der Träger_innen und der Teilnehmerinnen. Generell lässt sich ableiten, dass die Motivation der Träger_innen und der Teilnehmerinnen sehr hoch ist. Durch die Fahrradkurse wird die umweltfreundliche Mobilität, die psychische und physische Gesundheit und die soziale Inklusion von der persönlichen bis hin zur Stadtteilebene, gefördert. Diese Vorteile zeigen auch den gesellschaftlichen Mehrwert der Fahrradkurse auf.

Für ein wienweites Angebot, wäre das Modell einer Clearingstelle überlegenswert. Die Clearingstelle könnte dazu dienen, damit die unterschiedlichen Finanzierungen der Kurse in einem gemeinsamen „Topf“ zusammen geführt werden. Das bestehende Koordinationsteam unter der Leitung der Mobilitätsagentur Wien GmbH und die durch das Pilotprojekt entstandene Organisationsstruktur könnte beibehalten werden, um die wienweite Ausdehnung der Fahrradkurse in den kommenden Jahren (2014–2015) weiter voran zu bringen.

Im Jahr 2014 können insgesamt sechs Fahrradkurse abgehalten werden und das Kursprogramm um Fortgeschrittenenkurse erweitert werden. Die Evaluierung hat gezeigt, dass es zukünftig Kurse für Frauen mit und ohne Migrationshintergrund geben könnte, welche neben der Stärkung der sanften individuellen Mobilität auch einen gesellschaftlich relevanten Mehrwert - im Sinne einer dreifachen Inklusion (individuellen Ebene, Gruppenebene und Grätzelebene) produzieren würden.

1. Ausgangslage

Mehr Radverkehr bedeutet mehr Lebensqualität in der Stadt. Daher ist es das Bestreben der Stadt Wien, Radfahren noch attraktiver und sicherer zu machen und so den Radverkehrsanteil am gesamten Verkehrsaufkommen in Wien bis 2015 zu verdoppeln¹. Die Mobilitätsagentur Wien GmbH versteht es als ihren Auftrag, Radfahren auch für benachteiligte gesellschaftliche Gruppen attraktiver zu machen.

Im Jahr 2013 wurde deshalb ein Pilotprojekt unter dem Titel „Mama fährt Rad“ von der Mobilitätsagentur Wien GmbH durchgeführt. Die Pilotphase sollte dazu dienen, auf Basis gemachter Erfahrungen, weiterführende und vor allem zielgruppenorientierte Strategien für die kommenden Jahre zu entwickeln; damit der Anteil von Alltagsradlerinnen mit Migrationshintergrund kontinuierlich steigt.

Von Anfang an war für die Pilotphase eine begleitende qualitative Evaluierung geplant, damit alle Beteiligten zu Wort kommen konnten. Die Ergebnisse der Evaluierung sollen zeigen, wie eine erfolgreiche Umsetzung von Fahrradkursen, die sich stark an den Bedürfnissen aller Beteiligten orientieren, gelingen kann.

Für die kommenden Jahre 2014/2015 beabsichtigt die Mobilitätsagentur Wien GmbH eine kontinuierliche Ausweitung der Fahrrad-Kurse um so dem oben genannten Ziel näher zu kommen.

2. Zielsetzung und Forschungsfragen

Ziel von Evaluierungen ist es, die qualitative Verbesserung von Produkten und (Dienst-)Leistungen zu erreichen. Sie sollen unterstützend wirken, um Abläufe zu verbessern, Zusammenhänge aufzuzeigen und Wirkungen zu dokumentieren². Die Informationen, die aus Evaluierungen gewonnen werden, beinhalten jedoch nicht nur eine Erkenntnisfunktion, sondern auch eine Lern-, Legitimations- und Kontrollfunktion. Basierend auf den Ergebnissen können Entscheidungsgrundlagen für die Zukunft geschaffen werden, kann das gemeinschaftliche Lernen gefördert oder ein überprüfbarer Nachweis über den Zusammenhang von Maßnahmen und Wirkung geliefert werden und so der Legitimation der eigenen Arbeit dienen.³

Das Pilotprojekt „Mama fährt Rad“ wurde mit den Methoden qualitativer Sozialforschung prozessbegleitend evaluiert. Der qualitative methodische Zugang wurde deshalb gewählt, weil die **Motive der Teilnehmerinnen** von großem Interesse waren. Über die Motive der Teilnehmerinnen Bescheid zu wissen bedeutet, das Angebot zukünftig besser auf sie abstimmen zu können und damit eine bessere Wirkung zu erzielen. Derzeit lassen sich kaum

¹Bundesministerium des Innern (BMI), Referat O1(2013). Das Handbuch für Organisationsuntersuchungen und Personalbedarfsermittlung. http://www.orghandbuch.de/nr_412594/OrganisationsHandbuch/DE/

²_Vorgehensmodell/25__Evaluierung/evaluierung__inhalt.html; abgerufen am 22.11.13

²Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten (Magistratsabteilung 46) (2013). Radfahren in Wien. <http://www.wien.gv.at/verkehr/radfahren/>; abgerufen am 12.12.13

³ Vgl. Stockmann (2011), Informationen zu "Was ist eine gute Evaluation?"

Studien finden, welche die Motive der Teilnehmerinnen mit Migrationshintergrund fundiert erforschen.

Ein weiteres zentrales Interesse war mit der Frage verbunden, wie eine **optimale Organisation der Fahrradkurse** vonstatten gehen kann. Zu klären war in dem Zusammenhang, wie die Finanzierung der Kurse zukünftig gestaltet werden soll und welche Organisation für die Trägerschaft am besten geeignet ist.

3. Forschungsdesign

Für die Evaluierung der Fahrradkurse für Frauen mit Migrationshintergrund wurde folgender Ablauf gewählt:

Evaluierungsschritt 1 – Gruppeninterview zum Erarbeiten der Zielvorgaben, dem Klären der Projektstruktur sowie zum Formulieren der Erfolgskriterien. Das Gruppeninterview fand am 13. Mai 2013 mit der Auftraggeberin (Mobilitätsagentur) sowie den Auftragnehmer_innen, die gleichzeitig die Organisator_innen der Fahrradkurse (Radlobby IG-Fahrrad) waren, statt.

Evaluierungsschritt 2 – Qualitative Befragung von fünf Teilnehmerinnen, zwei Trainerinnen und einer Vertreterin einer Trägerorganisation. Die qualitative Befragung diente dazu, ein genaues Wissen über die Kursorganisation und den Ablauf der Kursinhalte zu bekommen. Wesentlich war ebenfalls, Wissen über die Motive der Teilnehmerinnen und ihre Gründe für die Teilnahme am Fahrradkurs zu generieren. Erste Kontakte fanden bereits vor dem Sommer statt, die Interviews wurden von September bis Oktober 2013 geführt.

Evaluierungsschritt 3 – Gruppendiskussion mit dem gesamten Projektteam am 4. Dezember 2013. Die Ergebnisse der beiden ersten Evaluierungsschritte wurden vorgestellt, diskutiert und anschließend eine weiterführende Strategie für die kommenden Jahre entworfen. Die Gruppendiskussion fand mit der Auftraggeberin (Mobilitätsagentur Wien GmbH), den Auftragnehmer_innen die gleichzeitig die Organisator_innen der Fahrradkurse waren (Radlobby IG-Fahrrad) sowie den strategischen Partner_innen von „die umweltberatung“, der MA13 und der MA17, statt.

4. Methodisches Vorgehen

Das methodische Vorgehen für die Evaluierung folgte den Standards qualitativer Sozialforschung (Breuer, 1996; Flick, 2007/2012); orientierte sich insbesondere an der Grounded Theory (Glaser & Strauss, 1998) sowie eigener, in der Praxis für STADTpsychologie im Zusammenhang mit Evaluierungen für Pilotprojekte⁴ entwickelter und erprobter Methoden. Zwei wesentliche Elemente waren das Theoretical Sampling, also der Aufbau einer vorab nicht bekannten Stichprobe, und die Triangulation. Nach Flick (2010) beinhaltet die Triangulation „die Einnahme unterschiedlicher Perspektiven auf einen untersuchten Gegenstand oder allgemeiner:

4 siehe dazu: <http://www.stadtpsychologie.at/prozess-evaluierungen>

bei der Beantwortung von Forschungsfragen“ (S. 281). Durch die Triangulation soll ein Erkenntniszuwachs erzeugt werden, d.h. es sollen mehr Erkenntnisse gewonnen werden als durch die Anwendung von nur einer Methode.

Erhebung

Die Datenerhebung erfolgte zwischen Mai und Dezember 2013, wobei vor allem die Ergebnisse des ersten Gruppeninterviews laufend angepasst wurden. Generell erfolgten – wie in der qualitativen Sozialforschung üblich – Datenerhebung, Datenauswertung in einem zyklischen ablaufenden Prozess (Ehmayer, 2012).

Evaluierungsschritt 1: Gruppeninterview

Für das **erste Gruppeninterview am 13. Mai 2013** wurden **zwei Grafiken** zur Projektstruktur und Kursorganisation vorbereitet.

- ▶ Ziel war, über die Diskussion der Grafiken, Klarheit über die **Organisationsstruktur** der Fahrradkurse zu gewinnen und gleichzeitig die Verantwortlich- und Zuständigkeiten für das gesamte Projekt zu klären. Dieses **Grafik** diente auch als Grundlage für die Zusammenstellung der zu befragenden Zielgruppen (Sampling).
- ▶ Für das Klären der **Zielvorgaben** und der **Erwartungen** wurde den Teilnehmer_innen ein **Kurz-Fragebogen** vorgelegt. Dieser wurde bei der Besprechung ausgefüllt. Die Angaben aus den drei Kurz-Fragebögen wurden zusammengeführt und als gemeinsames Dokument an die Teilnehmer_innen für allfällige Ergänzungen übermittelt.

Die Gesprächspartner_innen waren 3 Personen: Auftraggeber_in, Kursorganisator_in und Trainer_in.

Evaluierungsschritt 2: Qualitative Leitfadeninterviews

Basierend auf den aus dem Gruppeninterview erhaltenen Informationen, wurde nach der Methode des Theoretical Sampling ein *vorab festgelegtes Sample* – also wer alles befragt werden soll – erstellt.

Im Evaluierungsschritt 1 hat sich gezeigt, dass das Pilotprojekt – obwohl es ein relativ kleines Projekt ist – eine verhältnismäßig komplexe Organisationsstruktur hat und verschiedenste Personen mit unterschiedlichen Funktionen für das Gelingen des Projektes zuständig sind. Damit sich diese unterschiedlichen Funktionen und Aufgaben in der Evaluierung abbilden und daraus Informationen abgeleitet werden können, wurde das

SAMPLE für die qualitative Befragung wie folgt gebildet:

Teilnehmerinnen inkl. der Variablen Erfahrung, Alter und Funktion	Veranstalterinnen inkl. der Variable Erfahrung
Teilnehmerin ohne Radfahr-Erfahrung im Alter zwischen 18–29 Jahren	Trainerin ohne Erfahrung
Teilnehmerin ohne Radfahr-Erfahrung im Alter zwischen 30–50 Jahren	Trainerin/Veranstalterin mit Erfahrung
Teilnehmerin ohne Radfahr-Erfahrung im Alter ab 50 Jahren	Veranstalterin/Trägerorganisation ohne Erfahrung
Teilnehmerin mit Radfahr-Erfahrung	
Teilnehmerin und Ansprechperson ohne Radfahr-Erfahrung	

Abbildung: Überblick Sample qualitative Befragung

Wie die oben stehende Tabelle schon zeigt, lässt sich das Sample in **zwei zentrale ZIELGRUPPEN** einteilen:

- ▶ in „**Teilnehmerinnen**“ und
- ▶ in „**VeranstalterInnen**“.

Die Unterschiede liegen in der jeweiligen Perspektive auf das Projekt. Diese kommt wegen ihrer Funktion der Personen im Pilotprojekt „Fahrradkurs für MigrantInnen“ zustande. Einfach ausgedrückt: während die eine Zielgruppe Rad fahren lernt, muss die andere darauf achten, dass es überhaupt die Möglichkeit gibt, Rad fahren zu lernen. Dies verlangt nach anderen Aufgaben, Rollen und damit auch Erfahrungen und Verantwortlichkeiten. Und diese galt es in der Evaluierung zu erfassen.

Bei der **Zielgruppe „Teilnehmerinnen“** wurden drei *Variablen* definiert: das „Alter“, die „Erfahrung mit dem Fahrrad-Fahren“ und die „Funktion“. Das Alter ist in der Forschung generell eine zentrale Variable mit der sich bestimmte Ergebnisse besser erklären lassen. Wie sich bei den Ergebnissen zeigen wird, spielt das Alter bei Frauen mit Migrationshintergrund im Zusammenhang mit dem Status „verheiratet sein“ eine wesentliche Rolle. Als zusätzliches Kriterium ist die Variable „Funktion“ zu verstehen, welche die Personen im Zusammenhang mit den Fahrradkursen ausfüllen. Wie bei kleinen Projekten üblich, hat im Pilotprojekt „Mama fährt Rad“ eine Person mehrere Funktionen. Da jede Funktion bestimmte Aufgaben nach sich zieht, war es wichtig, die Funktionen in ihrer Gesamtheit zu erfassen. Die Interviewleitfäden wurde so konzipiert, dass Doppelfunktionen erfasst wurden und darauf im Interview eingegangen werden konnte.

Bei der **Zielgruppe „Veranstalterinnen“** war die zentrale *Variable*, ob es bereits „Erfahrungen“ mit Fahrradkursen gibt oder nicht. Nach zusätzlichen Variablen zu differenzieren war in diesem Zusammenhang aufgrund der kleinen Stichprobe nicht sinnvoll.

Die **Erstellung der INTERVIEWLEITFÄDEN** orientierte sich am Sample und den Anspruch qualitativer Sozialforschung, möglichst viel Informationen über das „Fahrrad fahren lernen“ aus der Perspektive der Beteiligten zu erhalten. Für beide Zielgruppen wurde ein eigener Leitfaden entwickelt, der dann noch spezielle auf die Variablen zugeschnittene Fragen enthielt.

▶ Leitfaden Teilnehmerinnen (siehe Anhang)

Der Leitfaden für die Teilnehmerinnen wurde so konzipiert, dass sowohl die *Motive* für die Teilnahme am Kurs und die damit verbundenen *Erfahrungen*, als auch eine *Einschätzung zum Kurs* selbst von den Frauen thematisiert werden konnten. Für jene Frauen, die auch als Ansprechpersonen fungierten, war ein eigener Frageteil im Leitfaden vorhanden.

▶ Leitfaden Veranstalterinnen (siehe Anhang)

Der Leitfaden für die Veranstalterinnen bezieht sich auf organisatorische Fragen, also was alles geschehen muss, damit aus einer Idee ein Kurs wird. Ein zentraler Teil dient der Einschätzung zum Kurs und der Reflexion über den Kurs. Den Abschluss bildet die Frage nach einer wienweiten Ausweitung, und was dabei zu berücksichtigen wäre.

Der **INTERVIEWTÄTIGKEIT** begann mit einem ersten Kennenlernen der Teilnehmerinnen des FEM-Süd Kurses am 19. Juni 2013 am Wienerberg. Das Evaluierungsteam wurde den Kursteilnehmerinnen vorgestellt. Aufgrund wetterbedingter Kursausfälle und der anschließenden Sommerpause wurden die geplanten Interviews auf den Herbst verlegt.

Die Interviews fanden **zwischen 20. September und 14. Oktober 2013** entweder im öffentlichen Raum oder direkt bei der Trägerorganisation statt. Die Interviews führten die Evaluatorinnen Frau Mag. Eva Fürst (zweisprachig mit türkischer Muttersprache) und Frau Dr. Cornelia Ehmayer. Beim Verein Pyramidops/Frauentreff (1020) wurden zwei Interviews geführt, bei dem FEM Süd Kurs direkt am Kursort Wienerberg (1100) drei Interviews, im Nachbarschaftszentrum12 – Am Schöpfwerk (1120) zwei Interviews und in der Stadtpsychologischen Praxis (1040) ein Interview.

Es wurden insgesamt **8 qualitative Interviews** geführt.

Die Interviews dauerten **zwischen 30 Minuten und einer Stunde** und wurden mit folgenden **INTERVIEW-PARTNERINNEN** geführt (chronologisch nach dem Interviewzeitpunkt aufgelistet):

- ▶ Interview1: Frau M. Herkunftsland: Irak, seit drei Jahren in Wien, keine österreichische Staatsbürgerschaft, möchte in Österreich wohnen bleiben. Verheiratet, drei Kinder. Ausbildung: Universität, arbeitssuchend. Alter: 52 Jahre.
Kursteilnehmerin ohne Radfahrerfahrung.
- ▶ Interview 2: Frau A., Herkunftsland: Türkei. Betreuerin bei Jugend am Werk. Ausbildung: Matura. Alter: 53 Jahre.
Trainerin und Ansprechperson ohne Erfahrung.

- ▶ Interview 3: Frau H.. Herkunftsland: Türkei, seit 12 Jahren in Wien, keine österreichische Staatsbürgerschaft, möchte in Österreich wohnen bleiben. Zwei Kinder. Ausbildung: Volksschule, arbeitssuchend. Alter: 40 Jahre.
Teilnehmerin ohne Radfahrerfahrung und Ansprechperson ohne Erfahrung.
- ▶ Interview 4: Frau T. Herkunftsland: Türkei, seit einem Jahr in Wien, keine österreichische Staatsbürgerschaft, möchte in Österreich wohnen bleiben. Verheiratet, vier Kinder. Ausbildung: Volksschule, arbeitssuchend. Alter: 35 Jahre.
Teilnehmerin ohne Radfahrerfahrung.
- ▶ Interview 5: Frau G. Herkunftsland: Türkei, seit 28 Jahren in Wien, besitzt die österreichische Staatsbürgerschaft, möchte in Österreich wohnen bleiben. Verheiratet, drei Kinder. Ausbildung: Volksschule, arbeitssuchend. Alter: 45 Jahre.
Teilnehmerin ohne Radfahrerfahrung.
- ▶ Interview 6: Frau H. Herkunftsland: Österreich. Leiterin Nachbarschaftszentrum 12 - Am Schöpfwerk. Ausbildung: Fachhochschule zur SozialarbeiterIn. Alter: 29 Jahre.
Trägerorganisation ohne Erfahrung.
- ▶ Interview 7: Frau G. Herkunftsland: Türkei, seit neun Jahren in Wien, keine österreichische Staatsbürgerschaft, möchte in Österreich wohnen bleiben. Verheiratet, drei Kinder. Ausbildung: Lehre, Karenz. Alter: 28 Jahre.
Teilnehmerin ohne Radfahrerfahrung.
- ▶ Interview 8: Frau D. Mitarbeiterin und Organisatorin Radlobby IG-Fahrrad. Alter: 32 Jahre.
Trainerin mit Erfahrung.

Evaluierungsschritt 3: Gruppendiskussion

Für die **abschließende Gruppendiskussion am 4. Dezember 2013** wurde eine *Gesprächsunterlage* vorbereitet. Diese enthielt: einen Überblick über die bisherigen Evaluierungsschritte, die mit der Evaluierung verbunden Ziele, ein Organigramm zur Projektstruktur, die Ergebnisse der ersten beiden Evaluierungsschritte, sowie Diskussionspunkte zur Fortführung und Ausweitung der Kurse.

- ▶ Eine Aufgabe war, über die Diskussion der Ergebnisse den Teilnehmerinnen die Möglichkeit zur **Ergänzungen** und zum Einbringen ihrer jeweiligen **institutionellen Perspektive** zu geben.
- ▶ Die zweite Aufgabe bestand darin, die Ausweitung der Kurse zu thematisieren.

Die Gesprächspartner_innen waren: 1 Auftraggeberin, 2 Kursorganisatorinnen und Trainerinnen sowie die strategischen Partner_innen von der MA13, der MA17 und „die umweltberatung.“

Auswertung

- **Auswertung Evaluierungsschritt 1 - Gruppeninterview:**

Für den ersten Evaluierungsschritt wurden zwei Auswertungsergebnisse produziert: Aus den vorbereiteten Grafiken wurde das *Projekt-Organigramm* entwickelt, das im Laufe der Zeit noch kleine Änderungen erfahren hat und adaptiert wurde. Die genannten *Ziele und Erwartungen wurden dokumentiert*, an die Teilnehmer_innen rückgespielt und anschließend für die Gruppendiskussion mit den strategischen Partner_innen (dritter Evaluierungsschritt) aufbereitet.

- **Auswertung Evaluierungsschritt 2 - Leitfadeninterviews**

Die auf Tonband aufgenommenen *Interviews* wurden *wortwörtlich transkribiert* und falls in Türkisch geführt, bei der Transkription unmittelbar ins Deutsche übersetzt. Die Originalinterviews sind auf Tonband festgehalten und gespeichert.

Die transkribierten Aussagen wurden in eine speziell für dieses Projekt erstellte *Datenmatrix eingepflegt*; anschließend wurde mit der Datenanalyse begonnen. Diese erfolgte nach den Standards qualitativer Sozialforschung (Flick, 2007/2012) und orientiert sich am dreistufigen theoretischen Kodieren der Grounded Theory (Glaser & Strauss, 1998) und Flick (2007, 2012) sowie eigener in der Stadtpsychologischen Praxis Ehmayer entwickelten Methoden.

Beschreibung des Analysevorgangs:

Im ersten Schritt (offenes Kodieren) wurde pro Interview jeder Satz - unabhängig von der jeweiligen Funktion der Befragten oder dem direkten Bezug zu den gestellten Fragen - analysiert. Besonders relevant erscheinende Aussagen wurden farblich markiert.

In zweiten Schritt (selektives Kodieren) wurden die Antworten auf inhaltliche Gemeinsamkeiten überprüft und in eine Themengebiete zusammengeführt. Es entstanden Kategorien wie „Kurs“, „Trainerinnen“, u.a.

Im dritten Schritt wurden die Originalaussagen der Interviews erneut analysiert und überprüft, ob sie zu den jeweiligen Kategorien passen, ob sie richtig zugeordnet wurden oder ob sie eventuell in eine andere Kategorie besser passen würden (axiales Kodieren). Im Laufe des Analyseprozesses schärften sich dadurch einerseits die Kategorien semantisch und gleichzeitig entstanden neue Kategorien. Aus diesem Arbeitsschritt kristallisierten sich jene Themen heraus, die für das Pilotprojekt „Mama fährt Rad“ von zentraler Bedeutung sind.

- **Auswertung Evaluierungsschritt 3 - Gruppendiskussion**

Für die Gruppendiskussion wurde eine Tischvorlage erarbeitet, die bereits wesentliche Ergebnisse der Evaluierung enthielt. Diese wurden gemeinsam diskutiert und zentrale Ergebnisse festgehalten. Die Ergebnisse der Gruppendiskussion sind in die bereits bestehenden Ergebnisse eingeflossen und die relevanten Themen konnten so erneut inhaltlich fokussiert werden.

5. Ergebnisse

In diesem Kapitel werden die Ergebnisse der drei Evaluierungsschritte (Gruppeninterview, Qualitative Interviews, Gruppendiskussion) gemeinsam dargestellt und keine gesonderte Trennung mehr vorgenommen. Die Ergebnisse sind so zu verstehen, dass sie einerseits aufeinander aufbauen aber auch einander ergänzen. Zur besseren Anschaulichkeit und um ein Stimmungsbild über die Kurse zu erhalten, werden die Originalantworten der Interviewpartnerinnen zu den Ergebnissen durch „Zitate“ hervorgehoben. Mit den Ergebnissen kann belegt werden, dass eine Fortführung der Radkurse sinnvoll ist.

Projektstruktur

Die Projektstruktur wurde am Beginn der Evaluierung erarbeitet. Sie stellt nicht nur eine wesentliche Basis zum Verständnis des Pilotprojektes für alle Beteiligten dar, sondern ist auch für das Forschungsdesign eine wesentliche Grundlage. Eine Projektstruktur schafft Klarheit darüber, wer am Projekt in welcher Funktion beteiligt ist. Mit ihr kann sichergestellt werden, dass bei der Evaluierung niemand vergessen wird.

Beschreibung der Projektstruktur

In der Projektstruktur finden sich zwei voneinander getrennte Zielgruppen, die wir als „Veranstalter_innen“ und „Kursteilnehmerinnen“ definiert haben. Folglich wurde nicht nur im Laufe des Pilotprojekts, sondern auch im Bericht wiederholt auf diese beiden Zielgruppen Bezug genommen.

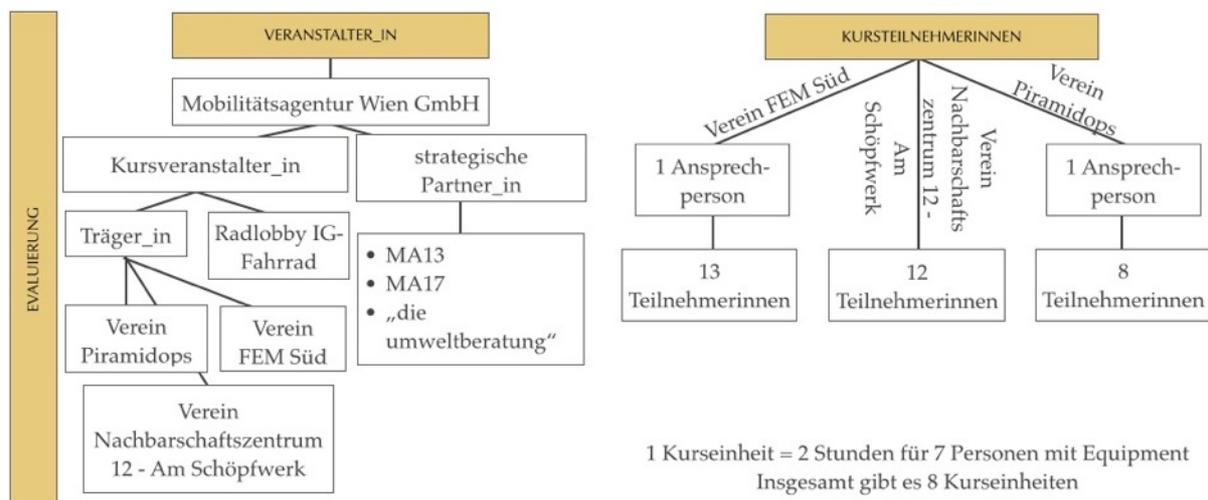


Abbildung: Projektstruktur Pilotprojekt (eigene Darstellung)

- **Zu den Veranstalter_innen:** Die wichtigste Veranstalterin des Pilotprojekts ist die Mobilitätsagentur Wien GmbH. In ihrer Funktion ist sie die Auftraggeber_in; mehr noch: ohne ihre Initiative hätte dieses Projekt nicht stattfinden können. Unterstützt wird die

Mobilitätsagentur von den strategischen Partner_innen der MA13 – Bildung und ausserschulische Jugendbetreuung; der MA17 – Integration und Diversität und von „die umweltberatung“. Auf der anderen Seite stehen die Kursveranstalter_innen, deren Initiative ebenso maßgeblich für das Gelingen des Projektes beigetragen hat. Eine zentrale Rolle nimmt hier die Radlobby IG-Fahrrad ein, sie war mit der Organisation der Kurse, der Ausbildung der Trainerinnen und der Bereitstellung des Equipments betraut. Die Radlobby IG-Fahrrad stellte den Kontakt zum EU-Projekt „TOGEHTER on the move“ her, dadurch konnte das Nachbarschaftszentrum 12–Am Schöpfwerk ebenfalls am Kurs teilnehmen. An der Evaluierung der Pilotphase haben die drei Vereine: Pyramidops, FEM Süd und Nachbarschaftszentrum 12–Am Schöpfwerk, teilgenommen.

- **Zu den Kursteilnehmerinnen:** Die Kursteilnehmerinnen kommen von den drei oben genannten Vereinen Pyramidops, FEM Süd und Nachbarschaftszentrum 12 - Am Schöpfwerk). Bei FEM Süd wurde die Koordination und die Motivation der Teilnehmerinnen durch eine Ansprechperson und Teilnehmerin ohne Erfahrung begleitet. Insgesamt haben an dem Kurs 13 Frauen teilgenommen. Das Nachbarschaftszentrum 12 - Am Schöpfwerk hatte keine eigene Ansprechperson sondern war selbst für die Teilnehmerinnen eine Anlaufstelle. Über den gesamte Kursdauer haben bei diesem Kurs 12 Frauen teilgenommen. Im Gegensatz zu den zwei anderen Kursen hatte der Kurs, welcher vom Verein Pyramidops organisiert und abgehalten wurde, eine konstante Kursteilnehmerinnenzahl von acht Frauen. Hier wurde auch eine Ansprechperson, welche zugleich auch Trainerin war, eingesetzt.

Im Laufe der Evaluierung hat sich gezeigt, dass der Ansprechperson eine besondere Rolle zukommt, deshalb wurde sie in der Projektstruktur auch extra ausgewiesen.

- Die **Evaluierung** war prozessbegleitend über das gesamte Pilotprojekt dabei.

Ziele und Erwartungen an das Pilotprojekt

Von Beginn an war klar, dass das wichtigste Ziel des Pilotprojekts war (und ist): „eine nachhaltige **Grundlage für die Weiterführung** zu schaffen“. Die damit verbundene Erwartung ist, dass „der Nutzen und die Funktion eines solchen Projektes von allen Beteiligten erkannt wird, ohne dass es die Legitimation über eine Zwangsbeglückung braucht“.

Der Zielgruppe, also den Frauen, soll das Fahrrad als „praktisches, gesundes und kostengünstiges Verkehrsmittel näher gebracht werden“ und ganz generell, sollen sie mit dem Fahrrad als Verkehrsmittel „vertraut gemacht werden“.

Der Kurs soll so sein, dass die „Frauen mit Begeisterung und Freude Rad fahren lernen“, dass sie dabei Spass haben und etwas schönes gemeinsam erleben. Keinesfalls soll Zwang ausgeübt werden, denn es wäre ganz schlecht wenn eine Frustration zurückbliebe.

Als indirektes oder übergeordnetes Ziel steht der Anspruch, Migrantinnen generell als eine Zielgruppe zu sehen, die es anzusprechen gilt, um den Radverkehrsanteil in Wien zu steigern.

Die Kurse betreffend wird als ein indirektes Ziel, das „dazu lernen“ und „verbessern“ genannt, sodass längerfristig eine Institutionalisierung der Radkurse möglich wird.

Erfolgskriterien

Auf die Frage „Wann ist das Projekt ein Erfolg?“ wurden beim ersten Evaluierungsschritt folgende Themenbereiche angesprochen:

- Wenn Basisdaten vorhanden sind, die eine weitere Vorgehensweise und Entscheidungen ermöglichen (Budget und Unterstützung); was bedeutet, dass sich die Politik und damit die Geschäftsgruppen übergreifend mit dieser Thematik beschäftigen.
- Wenn 2014 mit 6 Kursen fortgeführt werden kann.
- Wenn die Frauen eine gute Zeit beim Erlernen des Radfahrens haben und mit dem Fahrrad fahren etwas Positives assoziieren.
- Wenn die Frauen nach dem Kursende gerne Radfahren.

Diese Antworten werden am Ende dieses Projekts erneut aufgeworfen und anhand der Ergebnisse geprüft, ob das Pilotprojekt erfolgreich war bzw. ob es noch andere Kriterien (Indikatoren) gibt, die auf einen Erfolg des Projektes hinweisen.

Prototypischer Ablauf eines Fahrradkurses

Vor der inhaltlichen Vertiefung in die Motive der Teilnehmerinnen und in organisatorische Feinheiten, soll für ein besseres Verständnis mit der Beschreibung eines Fahrradkurses für Migrantinnen begonnen werden:

Die ‚Fahrradkurse für Migrantinnen‘ wurden von der Radlobby IG-Fahrrad für Frauen die nie mit dem Rad gefahren sind bzw. kaum Erfahrung damit haben, konzipiert. Für eine zielgruppenorientierte Vermittlung werden mehrsprachige Trainerinnen eingesetzt und zusätzlich aus dem Kreis der Teilnehmerinnen eine Ansprechperson bestimmt. Pro Kurs werden sechs Übungsfahrräder und zwei Roller zur Verfügung gestellt, die für jede Kurseinheit angeliefert und wieder abtransportiert werden.

Jede Kurseinheit dauert zwei Stunden. Bevor mit dem Radfahren begonnen wird, gibt es Theoriestunden. Gestartet wird mit Gleichgewichtsübungen auf dem Roller, damit ein sicheres Gefühl für die Balance auf zwei Rädern entsteht. Erst mit der dadurch gewonnenen Sicherheit wird auf die Fahrräder umgestiegen und mit diesen weiter geübt.

Während des Kurses wird versucht auf die Schwächsten im Kurs Rücksicht zu nehmen, da jede Teilnehmerin ihren eigenen Rhythmus hat. Die Trainerinnen gehen individuell auf die Frauen

ein, machen sie gegebenenfalls auf Fehler aufmerksam, d.h. sie achten sorgsam darauf, dass diese richtig fahren lernen. Der Kurs endet damit, dass sich die Teilnehmerinnen im geschützten Raum an das Radfahren herangetastet haben und die ersten Grundlagen beherrschen. Für das Fahren im Straßenverkehr sind die Frauen nach acht Trainingseinheiten meist noch zu ungeübt. Deshalb wäre ein Aufbaukurs bzw. wären weitere Übungseinheiten wünschenswert.

Die Örtlichkeiten für die Trainingseinheiten sind immer geschützte Räume ohne bzw. wenig Autoverkehr und mit wenig Aktivitäten. Dadurch, dass es ruhige Orte sind, können sich die Teilnehmerinnen auf das Radfahren konzentrieren und werden nicht durch die Umgebung abgelenkt. Aufgrund der sicheren Umgebung können die Teilnehmerinnen nicht in gefährliche oder überfordernde Situationen geraten. Es wird ebenfalls darauf geachtet, dass sich die Kursteilnehmerinnen am Kursort selbst wohlfühlen und eine eher intime – „nicht jeder soll zusehen“ – Trainingsatmosphäre geschaffen wird.



Rolle der Trägerorganisation

Damit Fahrradkurse zustande kommen können, braucht es eine Organisation, die Kurse anbieten und organisieren kann, wir nennen sie im Pilotprojekt „Trägerorganisation“.

Im Einzelinterview wurde als ein wesentliches Merkmal für eine Trägerorganisation ein starker lokaler Bezug genannt, wie er beispielsweise im Nachbarschaftszentrum am Schöpfwerk oder im Verein Pyramidops vorhanden ist. Dahinter steckt die Überlegung, dass mit den Fahrradkursen gleichzeitig auch Integrationsarbeit angeboten werden kann. Das bedeutet, dass über die Fahrradkurse neue Personen zu der lokalen Institution kommen und so auch von anderen Angeboten erfahren können. Die Meinung der Interviewpartnerin dazu lautet: „Es braucht gute ansässige Institutionen und ein Lokal (Büro) mit Grätzelfaktor ... Die Beziehung zu den Leuten ist sehr wichtig ... und wenn sie mitmachen, ist es ein Lockangebot und es kann dann mehr entstehen.“ Beispielsweise eine aktive Gruppe zu einem anderen ganz anderen Thema.

Bei der abschließenden Gruppendiskussion im Dezember wurde der Anspruch des lokalen Bezugs in Kombination mit Integrationsarbeit diskutiert und um die Aspekte – Bildung,

Gesundheit und Mobilität – erweitert. Als Ergebnis finden sich nun jene Träger-Institutionen, die als potenzielle Anbieter_innen von Fahrradkursen in Frage kommen könnten.

Institutionen, die bereits Fahrradkurse für Migrantinnen anbieten:

- Verein Pyramidops, in 1020 Wien. Leistet Integrationsarbeit mit starkem Grätzelbezug. Hat 2012 erstmals Fahrradkurse für Migrantinnen angeboten und 2013 am Pilotprojekt teilgenommen.
- Verein FEM Süd – Frauengesundheitszentrum im Kaiser Franz Josef Spital, 1100 Wien. Hat 2013 erstmals Fahrradkurse für Migrantinnen angeboten und am Pilotprojekt teilgenommen.
- Nachbarschaftszentrum 12 – Am Schöpfwerk des Wiener Hilfswerks. Leistet grätzelbezogene Integrations- und Gemeinwesenarbeit. Hat im Herbst 2013 erstmals einen Fahrradkurs für Migrantinnen angeboten und am Pilotprojekt teilgenommen.

Institutionen, die Fahrradkurse für Migrantinnen anbieten könnten⁵:

- Nachbarschaftszentren des Wiener Hilfswerks (in den Bezirken): Die Nachbarschaftszentren des Wiener Hilfswerks sind Orte gegenseitiger Hilfe zwischen Menschen aller Generationen und sozialen Schichten. Sie stehen hier stellvertretend auch für andere Vereine, die ähnliche Aufgaben erfüllen.
- Verein station.wien (1050): Station Wien steht für Vielfalt und verfolgt das Ziel, die Situation von MigrantInnen durch Empowerment zu verbessern.
- Verein Integrationshaus (1020): Das Integrationshaus besteht seit 1995 und ist ein auf nationaler und internationaler Ebene anerkanntes Kompetenzzentrum mit Vorbildcharakter, insbesondere im Bereich der Aufnahme und Integration von AsylwerberInnen, subsidiär Schutzberechtigten, anerkannten Flüchtlingen und MigrantInnen.
- Die Wiener Volkshochschulen GmbH als wienweite Bildungsorganisation mit den Volkshochschulen (in den Bezirken)
- Vereine der Wiener Kinder- und Jugendarbeit (FAIR-PLAY-TEAMS), die im öffentlichen Raum mit jungen und älteren Personen arbeiten (in den Bezirken)
- Die wohnpartner-wien (in den Bezirken, insbesondere für den 20. und 16. Bezirk). Die Service-Einrichtung wohnpartner setzt im Auftrag der Stadt Wien vielfältige Maßnahmen zur Stärkung der Gemeinschaft, initiiert Projekte zur weiteren Erhöhung der Wohnzufriedenheit und regt zur Verbesserung des eigenen Wohn- und Lebensumfelds an.
- Lokale Agenda Projekte (in den Bezirken): Kontakt über die Dachorganisation Verein Lokale Agenda. Projekte sind nur dann möglich, wenn ehrenamtliche Bürger_innen sich für Fahrradkurse selbst engagieren.
- Die Radlobby IG-Fahrrad, hat 2012 gemeinsam mit dem Verein Pyramidops das erste Pilotprojekt durchgeführt. Mitarbeiterinnen des Vereins organisieren und leiten die Kurse.

⁵ Die Aufzählung erfolgt auf Basis des Evaluierungsschritt 3 - Gruppendiskussion und erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

- Der ÖAMTC, der sich aktuell für Fahrradkurse interessiert und der stellvertretend für andere Verkehrsclubs genannt wird.
- Die Mobilitätsagentur Wien GmbH (Sitz: 1170 Wien), hat das Pilotprojekt „Mama fährt Rad“ 2013 geleitet, geplant und organisiert.

Nochmals zusammengefasst:

Die **Voraussetzung für eine Trägerschaft** ist eine Kombination aus lokalem Bezug, ein gesellschaftspolitischer Anspruch nach Chancengleichheit für alle Menschen, Erfahrungen in der Gemeinwesen- und Integrationsarbeit kombiniert mit Gesundheits-, Bildungs- und Mobilitätsaspekten sowie einer vorhandenen Infrastruktur für weitere Fahrradtrainings. Die Trägerorganisation sollte über ein Minimum von Eigenleistungen verfügen, d.h. sich bei der Kursfinanzierung zumindest beteiligen können.

Finanzierung der Kurskosten

Das Thema Kurskosten betrifft sowohl Veranstalter_in, Trainer_innen und Kursteilnehmerinnen. Wir haben dieses Thema abgefragt und daraus folgende Informationen abgeleitet:

- Die Kurskosten im Pilotprojekt berechneten sich wie folgt:

- 1 Kurs: 8 Einheiten á 2 Stunden	€ 1.800,- netto
- zuzüglich Logistik pro Kurs	€ 750,- netto
GESAMT	€ 2.550,- netto.

Mit Logistik ist der Transport der Fahrräder zum jeweiligen Kursort gemeint. Diese können variieren: Falls beispielsweise ein Fuhrpark von einer Trägerorganisation angeschafft werden kann, würden diese entfallen. Die Finanzierung der Kurskosten wird anschließend beschrieben (siehe: Die unterschiedlichen Finanzierungsmodelle des Pilotprojektes).

- Der Fuhrpark bestand aus 6 Fahrrädern und 2 Erwachsenen-Rollern und wurde von der Mobilitätsagentur Wien GmbH bereitgestellt.

Die unterschiedlichen Finanzierungsmodelle des Pilotprojektes

Vorgeschichte: Im Jahr 2012 haben in einem ersten Pilotversuch der Verein Pyramidops und die Radlobby IG-Fahrrad die Kurskosten selbst aufgebracht. Der Verein Pyramidops hat 500 Euro beigesteuert und die restliche Finanzierung übernahm die Radlobby IG-Fahrrad. Aufgrund der positiven Erfahrungen und dem damit verbundenen Erfolg⁶ ersuchte die Radlobby IG-Fahrrad den Verein Pyramidops und den Verein FEM Süd, Fahrradkurse für Frauen mit Migrationshintergrund im Jahr 2013 fortzusetzen bzw. zu starten.

⁶ Die Radlobby IG Fahrrad hat 2012 gemeinsam mit dem Integrationsfrauenverein "Pyramidops" aus der Wiener Leopoldsdstadt den "Integrationspreis Sport 2012" des Österreichischen Integrationsfonds (ÖIF) gewonnen. Link: <http://lobby.ig-fahrrad.org/integrationspreis-sport-geht-an-radkurse-von-igf-und-piramidos/>

Für das **Pilotprojekt** wurde den beiden Vereinen, Piramidops und FEM-Süd, das Angebot gemacht, dass die gesamten Kurskosten von der Mobilitätsagentur Wien GmbH getragen werden unter der Bedingung, dass sie an dieser Evaluierung teilnehmen. Im Fall des Nachbarschaftszentrums 12 - Am Schöpfwerk (welches an die Radlobby IG-Fahrrad mit dem Wunsch nach einem Fahrradkurs selbständig herangetreten war), wurde die Finanzierung wie folgt aufgeteilt: 300 Euro übernahm das Nachbarschaftszentrum 12 - Am Schöpfwerk selbst. Die restliche Finanzierung wurde zwischen der Radlobby IG-Fahrrad und der österreichischen Energieagentur aufgeteilt, wobei die österreichische Energieagentur – im Zuge des bereits erwähnten EU-Projekts TOGETHER on the move – den größeren Teil der Finanzierung übernahm.

Zukünftige Finanzierung der Kurse

Für zukünftige Kurse ist es sicher sinnvoll, wenn alle Beteiligten ihren finanziellen Anteil an einem Kurs leisten. Es hat sich jedoch im Pilotprojekt gezeigt, dass die Trägerorganisationen finanziell oft nicht sehr gut ausgestattet sind. Es ist also davon auszugehen, dass viele Trägerorganisationen eine Drittmittel-Finanzierung brauchen werden, wie auch die Kursteilnehmerinnen nicht für die gesamten Kurskosten aufkommen können.

Ein Vorschlag wie Kurse zukünftig finanziert werden könnten:

Ausgangsbasis: Gesamtkosten pro Kurs 3.000,- Euro

- ▶ Kostenanteil lokale Trägerorganisation: 500,- bis 2.000,- Euro je nach Ressourcen
- ▶ Kostenanteil Teilnehmerinnen: 3 bis 5 Euro pro Kurseinheit, d.s. ca. 300,- Euro

Es macht Sinn die Teilnehmerinnen pro Kurseinheit zahlen zu lassen, da die Teilnehmerinnen immer wieder mal wechseln. Wir haben unsere Interviewpartnerinnen darauf angesprochen und folgende Antwort erhalten: „Um 5 Euro kann man nur beim Mac Donald sitzen und essen und trinken, und das ist nicht gesund. Aber das Fahrrad fahren ist gesund.“

- ▶ Kostenanteil Drittmittel: Die Differenz zu den gesamten Kurskosten.

Wenn es darum geht, eine wienweite Ausdehnung umzusetzen, muss klar sein wer die Differenz bezahlt und ebenso mit den lokalen Träger-Organisationen ihr finanzieller Beitrag ausgehandelt und fixiert werden.

Kursorganisation: Vorlauf, Anmeldung, Kurszeit, Kursort

Der organisatorische Aufwand, damit überhaupt Kurse stattfinden können braucht in Abhängigkeit von der Trägerorganisation einen **Vorlauf von bis zu drei Monaten**. Für den Fall, dass es sehr große Träger wie beispielsweise die Wiener Volkshochschulen mit einem eigenen Kursprogramm sind, müsste mit einem noch längeren Vorlauf gerechnet werden. Da jedoch die Teilnehmerinnen-Anzahl relativ klein ist und die Bewerbung über andere laufende Kurse (bspw. Deutschkurse) oder über Mundpropaganda stattfinden kann, bleibt der organisatorische Aufwand im Vorfeld überschaubar. Für die Erarbeitung der Fuhrpark-Logistik sind rund zwei Wochen nach Anmeldeschluss einzuplanen.

Bei der **Anmeldung der KursteilnehmerInnen** ist darauf zu achten, dass die Kurstage und Uhrzeiten nicht nur fixiert, sondern vorab mit den Frauen abgestimmt werden. Je genauer die Anzahl der Teilnehmerinnen ist, umso besser lässt sich der Organisationsaufwand abschätzen. Fixe Kurszeiten sind von Vorteil, dennoch sollen die Kurszeiten soweit flexibel bleiben, dass sie in gemeinsamer Absprache verändert werden können. Die Erfahrung zeigt ebenfalls, dass es rund doppelt soviel Anmeldungen braucht, weil nicht alle angemeldeten Personen zum vereinbarten ersten Treffen erscheinen. Optimal wäre eine Auslastung der Kurse von Beginn an mit sechs bis sieben Teilnehmerinnen.

Die **optimale Kurszeit** ist im Frühjahr, von Mitte April bis Mitte Juni, ohne Pause zwischen den Kurseinheiten. Wichtig ist jedoch, die religiösen Feiertage der Kursteilnehmerinnen zu beachten und gegebenenfalls Pausen einzuplanen (Beispiel: Ramadan).

- Flexible Handhabe im laufenden Kurs: Im Kurs selbst sollte auf die vereinbarten Kurzeiten flexibel reagiert werden, damit die optimale Kursgröße von sieben bis zehn Frauen beibehalten werden kann. Ebenso soll flexibel auf die Teilnehmerinnen Anzahl reagiert werden, indem während der Kursdauer neue Frauen einsteigen und Radfahren ausprobieren können.

Bei den **Kursorten** ist darauf zu achten, dass es sich um geschützte Räume handelt, ohne Autoverkehr und wenig Aktivität. Wichtig ist weiters, dass sich die Kursteilnehmerinnen am Kursort selbst wohlfühlen und eine vertraute Trainingsatmosphäre geschaffen wird.

Fuhrpark und Ressourcen

Der **Fuhrpark** umfasst derzeit sechs Übungsfahrräder (Falträder) und zwei Roller. Er wurde von der Mobilitätsagentur für das Pilotprojekt angeschafft. Für jede Kurseinheit werden die Übungsfahrräder mit dem Fahrradanhänger zum Kursort gebracht und wieder abtransportiert. Gegebenenfalls können die Fahrräder am Kursort (indoor) zwischengelagert und erst wieder zur nächsten Einheit an einem anderen Standort abgeholt werden. Die (umweltfreundliche) Logistik ist eine umfassende Aufgabe, da dies mit einem (Zeit) Aufwand verbunden ist.

Mit den derzeitigen Fuhrpark und zwei Trainerinnen wären derzeit fünf bis sieben Kurstermine pro Woche möglich. Je nach dem wie viele Trainerinnen zukünftig noch zusätzlich ausgebildet werden und an welchem Standort die Kurse stattfinden, könnten noch

mehr Termine abgehalten werden. Optimal wäre eine Auslastung der Kurse von Beginn an mit sechs bis sieben Teilnehmerinnen.

Bewerbung der Kurse

Im Pilotprojekt haben die meisten Frauen über die Deutschkurse von den Fahrradkursen erfahren. Anders am Schöpfwerk: hier sind Frauen zur Leiterin gegangen und haben von sich aus gefragt, ob so ein Kurs angeboten werden könnte. Weitere Informationsquellen sind die Mundpropaganda und das Internet.

Trainerinnen und Ansprechperson

Bei jeder Kurseinheit sind zwei **Trainerinnen anwesend**. Diese sind wie bereits beschrieben, für die Ausbildung zum Fahrradfahren zuständig. Falls die Trainerinnen nicht mehrsprachig sind, ist eine Sprachvermittlerin notwendig. Diese Rolle wird dann von der Ansprechperson übernommen.

Eine **Ansprechperson** ist eine Teilnehmerin die Radfahren lernt, beide Sprachen (deutsch/türkisch) gut beherrscht und die Kontakte zu den anderen Teilnehmerinnen hält. Dies hat sich beim FEM Süd Kurs am Wienerberg sehr bewährt. Die Ansprechperson des FEM Süd Kurses möchte gerne wieder als Kontaktperson fungieren, obwohl damit ein zeitlicher und organisatorischer Aufwand für sie verbunden ist.

Die Evaluierung hat gezeigt, dass es bei den Kursen unbedingt von Vorteil ist, eine Ansprechperson zu haben. Beim Nachbarschaftszentrum 12 - Am Schöpfwerk gab es beispielsweise keine Ansprechperson; hier war rasch eine große Fluktuation zu bemerken, die anschließend von der Leitung durch Bewerben des bereits laufenden Kurses kompensiert werden konnte.

Motive für die Teilnahme

Auf den nächsten Seiten kommen die von uns interviewten Teilnehmerinnen zu Wort. Sie erzählen warum sie am Fahrradkurs teilgenommen haben, welchen Gewinn sie daraus ziehen, welche Hinderungsgründe es bisher gab und welche Freude sie mit dem Kurs haben.

- **Überblick über die Zielgruppe der Teilnehmerinnen:** Vier der von uns interviewten Frauen kamen aus der Türkei, eine aus dem Irak. Bis auf eine befragte Teilnehmerin besitzt keiner die österreichische Staatsbürgerschaft, aber sie möchten alle in Österreich bleiben. Alle Teilnehmerinnen sind verheiratet, leben mit ihrer Familie bzw. ihrem Partner zusammen und haben durchschnittlich drei Kinder. Die jüngste Person war 28 Jahre und die älteste 52. Drei Frauen haben einen Volksschulabschluss (laut ihren Angaben), eine Frau hat einen Lehrabschluss und eine Frau hat einen Universitätsabschluss.

Motive im Detail

- **Gesunde Bewegung und Sport:** Die beiden stärksten als Motive warum die Frauen Fahrrad lernen wollen sind der Sport und die gesunde Bewegung: „Und für meine Gesundheit, für die Muskeln für die Konstitution.“
- **Gemeinsame die Zeit miteinander verbringen:** Meist können die Kinder und der Mann Fahrrad fahren und sie wollen sich ihnen anschließen. Ziel ist es „gemeinsam die Zeit zu verbringen“ bzw. dass „alle zusammen etwas unternehmen können“. Neben der Familie sind auch die Freundschaften zu den anderen Frauen wichtig. Radfahren ist eine Beschäftigung die mit anderen Frauen oder Freundinnen gemeinsam erlernt wird und „eine schöne Möglichkeit wird, die Wochenenden zu verbringen“
- **Raus in die Natur gehen statt zu Hause zu sitzen:** Ebenso bietet der Radkurs die Möglichkeit sich draußen in der Natur bzw. im Freien zu bewegen und sie sitzen nicht zu Hause bei z.B.: der Handarbeit.- „Ich wollte nicht zu Hause herumsitzen, deswegen habe ich mit diesem Kurs angefangen.“ oder „Zu Hause zu sitzen und sich zu langweilen, da ist es schöner so etwas zu lernen.“ So wie es uns erzählt wurde, lässt sich daraus ableiten, dass dieses Motiv neben dem naturräumlichen auch einen emanzipatorischen Aspekt beinhaltet.
- **Etwas Lernen wollen:** Der generelle Lernaspekt ist ein weiteres Motiv, wie z.B.: „ich lerne ein Hobby“ oder „Ich wollte etwas lernen“ oder „Es ist gut so viel wie möglich zu lernen“.
- **Mobilität und Freiheit:** Das Rad fahren können erlaubt neue Möglichkeiten sich in der Stadt zu bewegen: da „kann man viele Plätze besuchen, wie ein Tourist“ oder „ich würde zukünftig in die Arbeit fahren“, meint eine Interviewpartnerin. Das Rad wird als Alternative zu den öffentlichen Verkehrsmitteln und dem Auto gesehen, mit dem auch Erledigungen gemacht werden können oder einfach „zum Eisgeschäft zu fahren und dort dann ein Eis zu essen. Mit diesem Traum hat alles angefangen“.
- **Etwas für sich selber tun:** Ein wichtiges Motiv, das dem Aspekt psychische Gesundheit zugeordnet werden kann, steckt in der Aussage: „es war etwas nur für mich. Ich bin sehr glücklich“. Bekanntweise haben Frauen mit Kindern sehr wenig Zeit für sich und wenn es ihnen gelingt etwas für sich selber zu tun, dann ist das oft mit Glücksgefühlen verbunden.

Auf die Frage, ob alle Frauen Fahrrad fahren lernen sollen, zeigte sich, dass die von uns interviewten Frauen generell dafür sind, dass die Frauen Fahrrad fahren lernen. Die Gründe dafür sind unterschiedlich von: „Ja, die Frauen sollten auch alles lernen, und sich nicht in ihren Häusern verschließen“ über: „meiner Meinung nach sollte jede Frau die Zeit hat, Fahrradfahren lernen, weil sie nimmt sich für sich Zeit, kann den Stress abbauen, und sich vom Stress ein bisschen fern halten“ bis zu „man macht Sport, es stärkt das Selbstvertrauen“. In diesen Aussagen finden sich erneut zwei der bereits genannten Motive, neu hinzu kommt noch das Motiv des Stressabbaus.

Der persönliche Gewinn durch den Radkurs

Die Frauen erzählten uns, dass sie durch den Radkurs mehr **Selbstvertrauen** bekommen, indem sie etwas geschafft haben, wie beispielsweise die Balance am Rad zu halten. Sie lernen zielstrebig und mit großem Eifer. Das gute Verhältnis unter den Frauen stärkt, sie lachen miteinander, motivieren sich gegenseitig, sprechen und tauschen sich miteinander aus. Oft werden die Teilnehmerinnen zu Freundinnen, falls sie es vorher nicht schon waren: „Es ist wie ein Fest, wir lachen viel, wir fahren und reden miteinander, es ist sehr schön, wir verstehen uns auch gut untereinander“, erzählte uns eine Interviewpartnerin. Dieser Zusammenhalt ist wesentlich und auch dass die Frauen regelmäßig kommen, denn „wenn es wenige sind, macht es nicht so viel Spaß“.

Generell bringt der Radkurs den Frauen **Lebensfreude**: sie freuen sich über die Fahrradkurse generell und das Radfahren lernen macht ihnen besonders Spass. Anfangs sind die Teilnehmerinnen oft ängstlich und aufgeregt, dies schlägt jedoch schnell mit den ersten Lernerfolgen um. So kann es auch vorkommen, dass Teilnehmerinnen ganz bewusst schon früher zum Kurs kommen, weil sie sich so darauf freuen. „Ich bin schon sehr früh hergekommen, aber weil ich mich so freue, komme ich so früh. Wie ein Kind, ich war schon um 10 Uhr da, und warte und schaue, um 11 war dann der Treffpunkt“ ließ und eine Teilnehmerin wissen.

Die Teilnehmerinnen sind über ihre Fortschritte im Kurs sind sie so glücklich, dass sie sich freuen wie Kinder oder sich fühlen „wie ein Kind mit einer neuer Puppe“. Wenn das Radfahren gelingt, dann wird schon einmal gerufen: „Ich fahre, schaut her, schaut her!“.

Die **Begeisterung** ist so groß, dass der Abschluss des Radkurses durch ein gemeinsames Picknick im Freien oder im Kaffeehaus zelebriert wird.

Hinderungsgründe

Ein Großteil der Teilnehmerinnen ist zuvor noch nie Fahrrad gefahren bzw. hat es nur in jüngeren Jahren ausprobiert. Dies ist unter anderem auf kulturelle Gegebenheiten zurückzuführen, wie uns eine Teilnehmerin erzählte: „In unserer Kultur darf eine Frau das nicht, aber als Kind kann man das lernen. Ich hab das ja gelernt als Kind, mit 3 Jahren, mit dem Dreirad, aber später geht's nicht. Es gibt Frauen die Angst haben, dass ihre Töchter die Jungfräulichkeit verlieren wenn sie Fahrrad fahren, deswegen lernen es viele nicht. Verheiratete Frauen können fahren, aber unverheiratete nicht.“ Wie immer steckt hinter kulturellen Eigenheit auch das Thema Armut, wie eine andere Frau erzählt: Dort wo sie aufgewachsen ist „da hat es keine Fahrräder gegeben.“

Unterstützung durch das familiäre Umfeld

Laut Aussagen unserer Interviewpartnerinnen freut sich das familiäre Umfeld, dass die Teilnehmerin den Radkurs macht. Laut Aussage einer Teilnehmerin „haben sie es sehr begrüßt“. Die Frauen werden bei ihrem Vorhaben Radfahren zu lernen durch ihre Familien und ihren Mann

unterstützt. Es wird als eine gute Sache empfunden und sie werden ermuntert weiterzumachen. Gleichfalls unterstützt die Familie im Heimatland den Wunsch Fahrrad fahren zu lernen und bestärkt die Frauen mit den Worten, wie „Du machst etwas schönes für dich“.

Gesellschaftlicher Mehrwert von Fahrradkursen

Bei der letzten Gruppendiskussion im Dezember 2013 mit den strategischen Partnerinnen wurde im Anschluss an die Präsentation der Ergebnisse der gesellschaftliche Mehrwert der Fahrradkurse diskutiert. Dazu wurde von der Diskussionsleiterin folgende Frage vorgegeben:

„Was hat die Stadt Wien und ihre BewohnerInnen davon, wenn Frauen mit Migrationshintergrund Rad fahren können?“.

Aus der Diskussion darauf folgenden Diskussion lassen sich zusammengefasst folgende Argumente ableiten:

- Vorbildwirkung auf 3 Ebenen:
 - Die Stadt Wien zeigt Vorbildwirkung für andere Städte indem sie das Rad fahren für „Frauen die Rad fahren lernen wollen“ - also genau genommen sozial schwächerer gesellschaftliche Gruppen als Strategie versteht
 - Die Frauen sind ein Vorbild für sanfte Mobilität und gesundes Mobilitätsverhalten innerhalb der eigenen Familie
 - Umweltfreundliche Mobilität passt gut in das Programm der SMART CITY WIEN - Die Stadt fürs Leben
- Emanzipationsfaktor: Das Recht auf selbstständige Mobilität bei den Frauen wird gestärkt
- Der eigene Aktionsradius wird erhöht und damit einhergehend, werden soziale Kompetenzen erweitert. Der Bewegungsradius im Grätzel und in der Stadt nimmt zu. Psychologisch betrachtet, nehmen dadurch die kognitiven Karten (Edward C. Tolman in: Lück & Miller, 1993; Lück, 1996) zu, was dem sich zu Hause fühlen in der Stadt zu Gute kommt und die Verbundenheit mit der Stadt stärkt.
- Fahrradtrainings könnten als Integrationsprojekt für Gemeindebauten dienen, hier kommt besonders der Aspekt der Steigerung des Wir-Gefühls zum Tragen.
- Das Projekt zeigt einen stark positiven Gesundheitsaspekt, sowohl auf die psychische als auch auf die physische Gesundheit. Gesunde Menschen sind in jeder Gesellschaft ein hoher Wert, da sie ein relevanter Präventionsfaktor sind und neben allem anderen dem Gesundheitssystem Kosten spart.
- Ökonomisch betrachtet haben die Fahrradkurs ein ideales Preis/Leistungs-Verhältnis: Sie kosten relativ wenig und bringen großen Effekte.
- Fahrradkurse für Migrantinnen fördern die sozialen Inklusion auf drei Ebenen: auf der individuellen Ebene, in der Gruppe und im Grätzel. Falles es gemischte Kurse sind (Frauen

mit und ohne österreichische Muttersprache) wird zusätzlich das informelle (Sprach-Lernen) gefördert.

- Sanfte Mobilität / Steigerung des Radverkehrsanteils: Die Steigerung des Fahrradanteils ohne ein Mitdenken von Frauen mit und ohne Migrationshintergrund ist nicht möglich.

Neue Zielgruppe - Frauen mit und ohne Migrationshintergrund

Bereits in der Einzelinterviews wurde die Frage aufgeworfen: „Warum sind die Radkurse für Frauen mit Migrationshintergrund und nicht für alle Frauen?“

Diese Frage wurde in der abschließenden Gruppendiskussion an die anwesenden Personen weitergegeben. Sie kamen zur Ansicht, dass zukünftig Fahrradkurse für „alle Frauen, die nicht Fahrrad fahren können oder die es (wieder) lernen wollen“ angeboten werden sollten. Das Abgehen vom Migrationshintergrund eröffnet neue Formen der sozialen und grätzelbezogenen Inklusion.

6. „War das Pilotprojekt ein Erfolg?“

In diesem Kapitel wird eine Bewertung der anfänglich formulierten Zielen und Erwartungen, sowie der Erfolgskriterien vorgenommen.

Haben sich die Erwartungen und Ziele die mit dem Pilotprojekt verbunden waren erfüllt?

ZIELE und ERWARTUNGEN wie sie am Beginn des Pilotprojektes formuliert worden sind	BEWERTUNG über das Eintreffen der formulierten Ziele und Erwartungen
Das wichtigste Ziel des Pilotprojekt war (und ist): „eine nachhaltige Grundlage für die Weiterführung zu schaffen“.	Das Pilotprojekt hat genaue Informationen über die Organisation und Umsetzung von Fahrradkursen gebracht. Bei der Gruppendiskussion wurde konkrete Schritte zur Ausweitung der Fahrradkurse überlegt. Nicht alle Punkte zur Fortführung sind geklärt, jedoch lässt sich sagen, dass mit der Pilotphase wesentliche Grundlagen für die Weiterführung gelegt worden sind.
Der Nutzen und Funktion eines solchen Projektes soll von allen Beteiligten erkannt werden ohne Legitimation über eine Zwangsbeglückung.	Sowohl die Ergebnisse der Interviews als auch die abschließende Diskussion haben gezeigt, dass der Nutzen und die Funktion eines solchen Projektes von den Beteiligten erkannt wurden. Nachzulesen ist dies insbesondere bei den Ergebnissen beim dem Punkt: „gesellschaftlicher Mehrwert von Fahrradkursen“.

ZIELE und ERWARTUNGEN wie sie am Beginn des Pilotprojektes formuliert worden sind	BEWERTUNG über das Eintreffen der formulierten Ziele und Erwartungen
Der Zielgruppe, also den Frauen, soll das Fahrrad als „praktisches, gesundes und kostengünstiges Verkehrsmittel näher gebracht werden“ und ganz generell, sollen sie mit dem Fahrrad als Verkehrsmittel „vertraut gemacht werden“.	Von den interviewten Teilnehmerinnen haben alle das Fahrrad fahren für sie entdeckt und auch die Möglichkeiten, welche damit verbunden sind. Nachzulesen ist dies insbesondere bei den Ergebnissen beim dem Punkt: „Motive“.
Der Kurs soll so sein, dass die „Frauen mit Begeisterung und Freude Rad fahren lernen“, dass sie dabei Spass haben und etwas schönes gemeinsam erleben.	Die Begeisterung und die Freude am Rad fahren lernen wurde in der Evaluierung vielfach thematisiert. Nachzulesen ist dies insbesondere bei den Ergebnissen beim dem Punkt: „Motive“ und „dem persönlichen Gewinn“.
Keinesfalls soll Zwang ausgeübt werden, denn es wäre ganz schlecht wenn eine Frustration zurückbliebe.	Während der Evaluierung ist nie der Eindruck entstanden, dass die Frauen zum Rad fahren gezwungen werden. Ganz im Gegenteil, die Trainerinnen haben die Frauen sehr bedürfnisorientiert unterstützt und sind flexibel auf ihre Lebenssituation eingegangen.
Steigerung des Radverkehrsanteils in Wien (langfristig)	Dieses Ziel ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht eingetroffen, aber es ist ein Grundstein gelegt worden, dass diese Zielgruppe von gesellschaftlich benachteiligten Personen zukünftig ihren Platz bei den Radfahrerinnen einnimmt.
Auf organisatorischer Ebene „dazu lernen“ und „verbessern“, damit eine Institutionalisierung der Radkurse möglich wird.	Wieviel das Organisationsteam dazu gelernt hat, kann nicht im Detail beantwortet werden. Einen erkennbaren Erkenntniszuwachs gab es bei den Themen „Fuhrpark und Transport“ sowie „Vorbereitung und Anmeldung der Kurse“. Diese Inhalte sind ebenfalls in den Ergebnissen nachzulesen.

Was lässt sich zu den am Anfang formulierten Erfolgskriterien sagen?

ERFOLGSKRITERIEN wie sie zu Projektbeginn formuliert worden sind	BEWERTUNG über das Eintreffen der Erfolgskriterien
Wenn Basisdaten vorhanden sind, die eine weitere Vorgehensweise und Entscheidungen ermöglichen (Budget und Unterstützung)	Mit der Evaluierung der Pilotphase konnten relevante Basisdaten, wie Kurskosten, Kursfinanzierung, Organisatorisches, etc. erhoben werden. Gleichzeitig wurde mit der „Clearingstelle“ ein Finanzierungsmodell (siehe Punkt 7. Ausblick) entworfen, das weiter ausgearbeitet werden kann.
Die Politik beschäftigt sich geschäftsgruppen-übergreifend mit dieser Thematik.	An diesem Punkt ist das Projekt noch nicht angelangt, aber die vorhandenen Basisdaten sind ein erster Schritt. Es wird weiterhin notwendig sein, dass sich das Projektteam weiterhin mit diesem Thema beschäftigt. Von Vorteil ist, dass das Projektteam schon jetzt aus Personen besteht, die zu unterschiedlichen Geschäftsgruppen gehören.

ERFOLGSKRITERIEN wie sie zu Projektbeginn formuliert worden sind	BEWERTUNG über das Eintreffen der Erfolgskriterien
Wenn 2014 mit 6 Kursen fortgeführt werden kann.	Nach jetzigen Stand des Wissens, scheint es durchaus wahrscheinlich, dass dies gelingt.
Wenn die Frauen eine gute Zeit beim Erlernen des Radfahrens haben.	Dieses Ziel hat sich erfüllt, siehe oben stehende Tabelle ‚Erwartungen und Ziele‘.
Wenn die Frauen zum Fahrrad fahren eine positive Assoziation haben (gelegentlich, immer wieder).	Dieses Ziel hat sich erfüllt, siehe oben stehende Tabelle ‚Erwartungen und Ziele‘.
Wenn die Frauen nach dem Kursende gerne Radfahren.	Dieses Ziel hat sich erfüllt, siehe oben stehende Tabelle ‚Erwartungen und Ziele‘.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass sowohl die Ziele als auch die Erwartungen mehrheitlich erfüllt worden sind. Ebenso haben sich die Anfangs formulierten Erfolgskriterien mehrheitlich erfüllt. Das Pilotprojekt kann damit positiv bewertet werden. Der Erfolg des Pilotprojektes soll jedoch nicht vergessen lassen, dass eine politische Zustimmung unbedingt noch eingeholt werden muss. Andernfalls wird es kein städtisches Programm werden, sondern immer von der Eigeninitiative der beteiligten Personen, Vereine und Organisationen abhängig bleiben.

7. Abschluss und Ausblick

Basierend auf den Ergebnissen hat sich gezeigt, dass die Kurse an sich nicht sehr teuer sind, aber diejenigen welche die Kurse abhalten, sprich die Trägerorganisationen, die Kosten nicht so einfach aufbringen können.

Für den Fall, dass die Fahrradkurse für „Frauen, die Fahrrad lernen wollen“ wienweit kostengünstig angeboten werden sollen, braucht es eine Stelle, welche die finanzielle Koordination übernimmt. Dazu entstand in der letzten Gruppendiskussion die Idee einer **Clearingstelle**: Mit der Clearingstelle besteht die Möglichkeit, dass die unterschiedlichen Fördermittel in einem gemeinsamen Topf fließen können und damit eine bessere und gezieltere Unterstützung der einzelnen Trägerorganisationen möglich wird. Gleichzeitig können auch die verschiedenen politischen Ressorts dabei mitwirken ohne möglicherweise gleich in Konkurrenz zu treten. Im Sinne einer Lösungsorientierung wäre es empfehlenswert die Idee der Clearingstelle weiter zu verfolgen und als ersten Schritt ein Machbarkeitskonzept zu erstellen.

Bei der Zielgruppe wurde schon mehrmals angesprochen, dass zukünftig Kurse für **„Frauen, die Fahrrad lernen wollen“** angeboten werden sollten und nicht mehr ausschließlich für die Zielgruppe „Frauen mit Migrationshintergrund“. Damit sind viele Vorteile verbunden. Hervorzuheben ist insbesondere die dreifache Inklusion beginnend bei der individuellen Ebene (die Frauen fühlen sich weniger von der Mobilität ausgeschlossen), weitergehend zur Gruppenebene (viele verschiedenen Frauen lernen einander über das Rad fahren kennen), bis hin zur Grätzelebene (man kennt sich bereits über den Fahrrad Kurs und baut Vorurteile ab).

Basierend auf dem vorhandenen Interesse und der zur Verfügung stehenden Ressourcen inkl. Fuhrpark sollten für **2014 doch mindestens 6 weitere Fahrrad-Kurse** stattfinden können.

Zusätzlich könnte es **Kurse für Fortgeschrittene** geben, das heißt für jene Frauen die bereits beim Pilotprojekt dabei waren und nun als nächsten Schritt Radfahren im Straßenverkehr erlernen könnten.

Als **Träger_innen** könnten jene Vereine bzw. Organisationen in Frage kommen, die eine gewisse Regelmäßigkeit in ihren Angebot und Ansprechpersonen haben. Ein lokaler Bezug kann ein Vorteil sein, soll aber keine Notwendigkeit sein, um Kurse abzuhalten können. Das Spektrum an Trägerorganisationen soll für jegliche Interessierte offen bleiben und individuell nach Schwerpunkten etc. abgestimmt werden. Ein entsprechender Vorschlag findet sich bei den Ergebnissen beim Punkt „Rolle der Trägerorganisation“. Im Laufe der Zeit könnte auch eine Checkliste mit Kriterien entstehen, die eine Trägerorganisation mitbringen sollte.

Für eine **nachhaltige Absicherung des Angebots** „Fahrrad fahren für Frauen mit und ohne Migrationshintergrund“ (Arbeitstitel) braucht es eine projektverantwortliche Stelle und ein Koordinierungsteam. Hier wird empfohlen, die bewährte Organisationsstruktur des Pilotprojektes beizubehalten: Die Mobilitätsagentur Wien GmbH übernimmt die Projektleitung indem sie weiterhin zu Sitzungen einlädt und die inhaltlichen Vorschläge basierend auf der Evaluierung gemeinsam mit den anderen Personen des Koordinationsteams: MA 13, MA17, „die umweltberatung“ und die Radlobby IG Fahrrad voranbringt. Das Besondere an diesem Angebot ist ja, dass es nicht nur Belange der umweltfreundlichen Mobilität beinhaltet, sondern auch Aspekte wie psychische und physische Gesundheit sowie soziale Inklusion von der persönlichen Ebene bis hin zur Stadtteilebene.

Wirksam werden können die „**Fahrradkurse für Frauen**“ jedoch nur dann, wenn das derzeit noch vereinzelte Angebot zu einem **wienweiten Programm** wird.

8. Literatur

- Ehmayer, C. (2012). Die Aktivierende Stadtdiagnose als eine besondere Form der Organisationsdiagnose. Ein umwelt- und gemeindepsychologischer Beitrag für eine nachhaltige Stadt- und Gemeindeentwicklung. Dissertation. Universität Wien.
- Ehmayer, C. (2010b). Die [Aktivierende Stadtdiagnose] – Vorstellung einer stadtpsychologischen Methode zur Förderung nachhaltiger Stadtentwicklungsprozesse. In: Schrenk, M, Popovich, V. V. & Zeile, P. (2010). REAL CORP 2010. Cities für Everyone: Liveable, Healthy, Prosperous. Tagungsband, CORP
- Flick, U. (2007). Qualitative Sozialforschung - Eine Einführung. Reinbeck bei Hamburg: Rowohlt
- Flick, U., Kardoff, E. & Steinke, I. (2012.). **Qualitative Forschung. Ein Handbuch.** Reinbeck bei Hamburg: Rowohlt.
- Flick, U. (2010). Triangulation. In Mey, G. & Mruck, K. (Hrsg.) (2010), Handbuch Qualitative Forschung in der Psychologie (S. 278–289). Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Glaser, B. und Strauss. (1998). A Grounded Theory. Bern: Huber
- Lück, H.E. (1996). Geschichte der Psychologie: Strömungen, Schulen, Entwicklungen. Stuttgart: Kohlhammer 1996.
- Lück, H.E. & Miller, R. (Hrsg.) (1993). Illustrierte Geschichte der Psychologie. München: Quintessenz.
- Stockmann, R.(2004). Was ist eine gute Evaluation. Saarbrücken: Centrum für Evaluation, 2002. (CEval-Arbeitspapiere; 9).

Internetquellen

- Bundesministerium des Innern (BMI), Referat O1(2013). Das Handbuch für Organisationsuntersuchungen und Personalbedarfsermittlung. http://www.orghandbuch.de/nr_412594/OrganisationsHandbuch/DE/2__Vorgehensmodell/25__Evaluierung/evaluierung__inhalt.html; abgerufen am 22.11.13
- Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten (Magistratsabteilung 46) (2013). Radfahren in Wien. <http://www.wien.gv.at/verkehr/radfahren/>; abgerufen am 12.12.13

9. Anhang

Interview Im Original

Interviewauszug Teilnehmerin

(1) Wie haben sie von dem Kurs erfahren?

Ich habe meine Freundin gefragt, wo man Radfahren lernen kann, weil meine Schwiegermutter lebt im Burgenland, mein Mann und meine Kinder fahren dann zu ihr nach Neusiedl am See, und ich kann dann leider nicht mit dem Fahrrad fahren.

Meine Freundin hat mir dann einen Link geschickt von einem Fahrradkurs aber der ist sehr teuer, 200 euro. Mein Mann ist jetzt arbeitslos, ich kann das nicht bezahlen. Sie hat dann weiter geschaut im Internet und entdeckt dass es von der Stadt Wien diesen Kurs gibt.

(2) Sind sie schon einmal Rad gefahren?

a) Ja, und zwar | b) Nein, noch nie, weil ...

2B) Nein, ich hab das nicht gelernt, weil in unsere Kultur in den arabischen Ländern eine Frau darf das nicht, aber als Kind kann man das lernen. Ich hab das ja gelernt als Kind, mit 3 Jahren, mit dem Dreirad, aber später geht's nicht. Es gibt Frauen aus dem arabischen Kulturkreis, die Angst haben, dass ihre Töchter die Jungfräulichkeit verlieren, wenn sie Fahrrad fahren, deswegen lernen es viele nicht. Verheiratete Frauen können fahren, aber unverheiratete nicht.

(3) Warum haben sie an dem Kurs teilgenommen?

Weil Fahrrad fahren sehr gesund ist, und ich liebe es etwas zu lernen. Ich lerne jeden Tag, und ich danke der Stadt Wien für diese Chance. Es ist sehr gut, es ist sehr gesund, ich lerne ein Hobby, ohne Geld, es ist alles gratis, das ist sehr gut von der Stadt Wien. Und so viele Leute sind dabei beschäftigt, die Lehrerin, die Trainerin, oder dass sie jetzt hier herkommen und fragen, wie uns das gefällt, das ist auch sehr nett. Ich hoffe, dass es eine Chance gibt, für die Ausländer, die hier herkommen. Weil viele Ausländer kommen und haben keine Chance.

Hier ist ein schönes Land, eine schöne Kultur, schöne Gedanken, die Meinungen anders, das ist sehr neu... wir treffen hier im Kurs verschiedene Länder, verschiedene Kulturen, das ist auch eine Integration. Integration soll nicht nur in Arbeit oder Deutschkurs sein, sondern auch im Freizeitbereich, da lernt man Leute kennen, und hat dann Freundinnen

(4) Wie haben ihre Familie oder Bekannte auf ihren Wunsch Fahrrad fahren zu lernen, reagiert ?

Es freut meinen Mann und meine Familie. Mein Mann hatte keine Zeit als er gearbeitet hat, ich arbeite normalerweise als Journalistin mit dem irakischen Fernsehen, als Tv-Korrespondentin, aber seit 9 Monaten habe ich keinen Job, wegen den Problemen in Kairo, und das macht mich sehr müde, und der Kurs ist eine Chance für mich aktiv zu sein.

(5) Wie haben sie den Kurs erlebt, können sie mir ein wenig darüber erzählen?

Die Trainerin ist sehr nett, sie lernt uns und erklärt uns alles, beantwortet Fragen, und dann müssen wir es selber tun. Die anderen Frauen sind sehr nett, sehr freundlich, das Klima war gut. Ich hoffe, diese Kurse werde n nicht nur einmal in der Woche abgehalten, die Frauen sitzen

immer zu Hause, sondern zweimal wäre besser. Bei einem Mal vergisst man es wieder, es ist zu wenig.

(6) Was bedeutet Rad-fahren-können für sie persönlich?

Radfahren ist nicht nur für die Gesundheit, man kann viele Plätze besuchen, wie ein Tourist, es ist gut, gesund, es ist mein Traum es zu lernen. Ich sehe immer die Leute, die Alten und Jungen wenn sie fahrradfahren, und denke mir „Warum kann ich das nicht auch“. Ich frage auch immer die Sonja und Aysel „Bitte, wie lange muß ich noch lernen.“ (lacht)

Ich möchte es am liebsten ganz schnell lernen. Ich kann dann mit dem Rad fahren, wozu soll ich dann eine U-Bahn nehmen, oder eine Straßenbahn oder einen Bus, es ist auch immer so voll, und für die Natur ist es auch gut. Und für meine Gesundheit, für die Muskeln für die Konstitution.

(8) Sind sie der Meinung, dass es gut ist, wenn Frauen Radfahren können?

Ja, weil Frauen haben auch das Recht Fahrrad zu fahren. Viele Frauen, egal ob in der arabischen Welt oder hier fahren mit Autos, warum fahren sie nicht mit dem Fahrrad ? Kein Benzin, kein Diesel, für die Natur ist das gut.

Interviewauszug Veranstalterin

(1) Woher kam die Idee (einen) Fahrrad-Kurs(e) für Migrantinnen zu machen?

Ich habe nicht die Idee gehabt. Die Idee selbst kam von einer Frau selbst, eigentlich von drei Frauen. Wir haben eine Deutsch Konversationsgruppe die hat sich schon gegründet aus einer Nordic Walking Gruppe, wo die Frauen schon mitgegangen sind, und Deutsch üben wollten. In dieser Gesprächsrunde jeden Donnerstag / Dienstag, da hat eine Frau gesagt, dass sie nicht Fahrrad fahren kann und dass sie das gerne lernen möchte. Das war eine migrantische Frau. Dort treffen sich – sie kommen aus der Türkei oder Ägypten.

(5) Können Sie mir beschreiben, was es an organisatorischen Tätigkeiten alles so braucht, damit ein Kurs zustande kommen kann?

Der Ressourcenaufwand ist nicht hoch. Ich mein ich bin auch nicht viel dabei, weil ich mir denke, es ist bezahlt, ich habe eine Trainerin die sich um die Frauen kümmert und die sollte das auch dementsprechend tun. Ich habe auch bis jetzt keine Beschwerden gehört. Sie kommen am Montag um 10 und dann helfe ich dann ein bisschen mit den Rädern und dann rede ich auch mit den Frauen und was wir sonst so zu besprechen haben. Wir haben da schon viel Beziehungsarbeit geleistet. Dann gehen sie zur U-Bahn Brücke dort fahren und meistens schaue ich einmal nochmal vorbei.

Es ist kein Aufwand, dass macht alles die IG Fahrrad mit dem Fahrrädern und so. Wir haben nur, weil sie gefragt haben aus Höflichkeit bereit erklärt, weil wir ein Lager haben, die Räder bei uns zu Lagern. Die holen sie immer Mittwochs für den Wienerberg ab. Weil es praktisch ist und das muss nicht sein, sie haben nur gefragt weil sie mitbekommen haben, dass das möglich wäre.

Ein Kontaktperson im Kurs gibt es nicht. Das Nachbarschaftszentrum ist die Kontaktperson, falls es jemand hören sollte würde er zum Nachbarschaftszentrum kommen.

(6) Wie haben sie den aktuellen Fahrradkurs erlebt? (Erzählen lassen)

Es sind alles verheiratete Frauen die kommen. Es ist eine junge dabei bis 30 Jahre.

Der Kurs ist jeden Montag von 10-12h.

Eine wollte vorfahren und hat mit dem Ehemann vorher schon gelernt.

Türkisch – Arabisches Zeitgefühl 10-15 Minuten zu spät.

Das Angebot war speziell. Wir kannten die Frauen oder waren gut angebunden.

Stimmung und Kurs ist sehr gut. Wir haben mit dem Handy Videos gemacht und die Frauen haben viel Spaß dabei und machen Lernfortschritte. Die Teilnehmerinnen kannten sich schon von vorher, sie sind Freundinnen.

Leitfaden Teilnehmerinnen / Ansprechperson Mit Und Ohne Erfahrung

Name (Verein): _____

Funktion im Projekt (Mehrfachnennung möglich):

Teilnehmerin ohne Erfahrung | Teilnehmerin mit Erfahrung | Ansprechperson ohne Erfahrung
 Ansprechperson mit Erfahrung

A) Einstiegsfragen

(1) Wie haben sie von dem Kurs erfahren?

(2) Sind sie schon einmal Rad gefahren?

a) Ja, und zwar ... | b) Nein, noch nie, weil ...

(3) Warum haben sie an dem Kurs teilgenommen?

(4) Wie haben ihre Familie oder Bekannte auf ihren Wunsch Fahrrad fahren zu lernen, reagiert ?

B) Zentrale Interviewfragen

(5) Wie haben sie den Kurs erlebt, können sie mir ein wenig darüber erzählen?

(6) Was bedeutet Rad-fahren-können für sie persönlich?

(7) was sagt ihre Familie/ihre Bekannten dazu, dass sie jetzt Radfahren können

(8) Sind sie der Meinung, dass es gut ist, wenn Frauen Radfahren können?

C) Zukunftsfrage

(9) Werden sie zukünftig mit dem Rad fahren?

a) Ja, möchte ich schon und zwar (wann, wo, wie) | b)Nein, ich glaube eher nicht, weil

c) Was würden sie brauchen, damit sie weiterhin Radfahren?

D) Bewertung

(10) Hat es ihnen gefallen am Radkurs teilzunehmen?

(11) Was hat ihnen besonders gut gefallen?

(12) Was hat ihnen weniger gut gefallen?

(13) Würden Sie auch an einem Kurs teilnehmen, wenn sie dafür 5 Euro bezahlen müssten?

(Was wäre die max. Grenze die sie zahlen würden?)

a) Ja, weil | b) Nein, weil

(14) Finden sie, dass die TrainerInnen ihre Arbeit gut gemacht haben?

a) Ja, weil | b) Nein, weil

(15) Wenn Sie ihnen eine Note wie in der Schule geben würden, welche wäre das:

(1) sehr gut | (2) gut | (3) mittel (4) weniger gut |(5) gar nicht gut | (0) Kann ich nicht beurteilen

(16) Hat Ihnen der Ort gefallen, wo Sie Radfahren gelernt haben?

a) Ja, weil ... | b) Nein, weil ...

E) Fragen zur Ansprechperson (Überspringen falls nicht -> weiter zu F)

(17) Was war Ihre Aufgabe als Ansprechperson?

(18) Finden Sie es wichtig, dass es bei den Radfahrkursen eine Ansprechperson für die Frauen gibt?

a) Ja, weil | b) Nein, weil ...

(19) Was muss diese Ansprechperson gut können?

(20) Waren Sie schon einmal Ansprechperson?

a) Ja, und zwar | b) Nein, noch nie weil ...

(21) Gab es Unterschiede zwischen dem ersten Mal und jetzt?

(22) Würde Sie wieder Ansprechperson sein wollen?

a) Ja, weil | b) Nein, weil ...

(23) Wie war die Zusammenarbeit mit den Trainerinnen? (Kursleiterinnen)

(1) sehr gut | (2) gut | (3) mittel | (4) weniger gut | (5) gar nicht gut | 0) Kann ich nicht beurteilen

F) Abschließende Fragen

(24) Angenommen diese Kurse gibt es in ganz Wien, was ist Ihrer Meinung nach wichtig, worauf sollte unbedingt geachtet werden?

(25) Gibt es noch etwas, das Sie mir sagen möchten?

G) Demographische Daten

(26) In welchem Land sind Sie geboren?

(27) Was ist Ihre Muttersprache:

(28) Haben Sie die Österr. Staatsbürgerschaft?

a) Ja | b) Nein

(29) Wie lange leben Sie schon in Wien? Jahre

(30) Wie lange leben Sie schon hier im Bezirk? Jahre

(31) Werden Sie in Österreich wohnen bleiben?

a) Ja | b) Nein

(32) Wie viele Kinder haben Sie?

(33) Alter: Jahre

(34) Das durchschnittliche Haushaltseinkommen pro Monat: Euro

(35) Wohnform (mit wem wohnen Sie zusammen)

a) mit Familie | b) mit Partner | c) alleinerziehend | d) alleinstehend | e) Wohngemeinschaft | f) Sonstiges

(36) Ausbildung

a) Pflichtschule | b) Lehre | c) Schule ohne Matura | d) Schule mit Matura | e) Universität/Fachhochschule

f) keine Schulbildung (Analphabetin)

(37) Berufstätig

a) Ja | b) Nein

VIELEN DANK! (Blume überreichen!)

Leitfaden Veranstalterinnen (Organisatorin)

Name: _____

Funktion im Projekt (Mehrfachnennung möglich):

Initiatorin | Trainerin | Organisatorin | Veranstalterin

A) Einstieg / Organisatorisches

(1) Woher kam die Idee (einen) Fahrrad-Kurs(e) für Migrantinnen zu machen?

(2) Wie lange hat es gedauert bis aus der Idee ein Kurs geworden ist?

(3) Wer war aller daran beteiligt?

(4) Wie viele Kurse mit Migrantinnen haben sie schon organisiert?

a) das ist der erste | b) mehrere und zwar:

(5) Können Sie mir beschreiben, was es an organisatorischen Tätigkeiten alles so braucht, damit ein Kurs zustande kommen kann?

B) Zentrale Fragen / Kurseinschätzung

(6) Wie haben sie den aktuellen Fahrradkurs erlebt? (Erzählen lassen)

(7) Was hat besonders gut funktioniert?

(8) Was hat weniger gut funktioniert?

(9) Was haben sie daraus gelernt?

(10) Worauf würde sie das nächste Mal besonders achten?

(11) Falls schon mehrere Kurse abgehalten wurden: Wenn sie die Kurse miteinander vergleichen, hat es bemerkenswerte Unterschiede gegeben?

a) Ja, und zwar: | b) Nein, eigentlich nicht.

(12) Zusammenfassend: Wie zufrieden waren sie mit dem aktuellen Kurs (nach Schulnoten)?

(1) sehr zufrieden | (2) zufrieden | (3) mittel | (4) weniger zufrieden | (5) gar nicht zufrieden

(0) Möchte ich nicht beurteilen

C) Zukünftige Kurse

(13) Wenn es darum geht Kurse flächendeckend in ganz Wien anzubieten, worauf sollte ihrer/deiner Meinung nach besonders geachtet werden?

(14) Sollen die Kurse etwas kosten?

a) Ja, weil: | b) Nein, weil: | c) Falls ja, wieviel pro Teilnehmerin? (5 Euro)

(15) Möchten Sie mir noch etwas mitteilen?

D) Demographische Daten

(16) Alter: Jahre

(17) höchste abgeschlossene Ausbildung:

a) Pflichtschule | b) Lehre | c) Schule ohne Matura | d) Schule mit Matura e) Universität/Fachhochschule

(18) die genaue Berufsbezeichnung lautet:

VIELEN DANK!

(Fahrradblume überreichen)

Leitfaden Trainerin (Organisatorin)

Name: _____

Funktion im Projekt (Mehrfachnennung möglich):

Initiatorin | Trainerin | Organisatorin | Veranstalterin

A) Einstieg / Organisatorisches

- (1) Wie viele Kurse mit Migrantinnen haben sie schon abgehalten?
- (2) Was unterscheidet Fahrradkurse mit MigrantInnen von anderen Fahrradkursen?
- (3) Können Sie mir beschreiben, was es braucht, damit ein Kurs zustande kommen kann? (Vorleistungen, Kontakte, Räumlichkeiten, etc.)

B) Zentrale Fragen / Kurseinschätzung

- (4) Wie haben sie die drei Fahrradkurse FEM-Süd–Pyramidops–Schöpfwerk im Vergleich erlebt?
- (5) Wie würden sie die Unterschiede beschreiben?
- (6) Was waren die Besonderheiten?
- (7) Was hat besonders gut funktioniert?
- (8) Was hat weniger gut funktioniert?
- (9) Was hat besonders gut funktioniert?
- (10) Was haben sie daraus gelernt?
- (11) Worauf würde sie das nächste Mal besonders achten?
- (12) Gesamteinschätzung: Wie zufrieden waren sie mit den drei Kursen?

a) FEM-SÜD:

- (1) sehr zufrieden | (2) zufrieden | (3) mittel | (4) weniger zufrieden | (5) gar nicht zufrieden
- (0) Möchte ich nicht beurteilen

b) PIRAMIDOPS:

- (1) sehr zufrieden | (2) zufrieden | (3) mittel | (4) weniger zufrieden | (5) gar nicht zufrieden
- (0) Möchte ich nicht beurteilen

c) SCHÖPFWERK:

- (1) sehr zufrieden | (2) zufrieden | (3) mittel | (4) weniger zufrieden | (5) gar nicht zufrieden
- (0) Möchte ich nicht beurteilen

C) Zukünftige Kurse

- (13) Wenn es darum geht Kurse flächendeckend in ganz Wien anzubieten, worauf sollte ihrer/deiner Meinung nach besonders geachtet werden?
- (14) Sollen die Kurse etwas kosten?
- a) Ja, weil: | b) Nein, weil: | c) Falls ja, wieviel pro Teilnehmerin? (5 Euro)
- (15) Möchten Sie mir noch etwas mitteilen?

D) Demographische Daten

- (16) Alter: Jahre
- (17) höchste abgeschlossene Ausbildung:
- a) Pflichtschule | b) Lehre | c) Schule ohne Matura | d) Schule mit Matura | e) Universität/Fachhochschule
- (18) die genaue Berufsbezeichnung lautet:

VIELEN DANK!

(Fahrradblume überreichen)

Beitrag Im ORF- Frauen Lernen Radfahren

wien  ORF.at
Live:
▶ Radio Wien

Hohe Warte: -2.6 °C

Fernsehen
TVthek
Radio
Debatte
Österreich
Wetter
IPTV
Sport
News
ORF.at im Überblick

Ganz Österreich


▶ **Wien-News**

▶ **Radio Wien**
Veranstaltungen,
ExpertInnen,
Musikwünsche, Podcast,
Sendungen

▶ **Wien heute**
On demand & live

▶ **Volksgruppen**
Vielfalt in Wien

▶ **Landesstudio**
Kontakt

Frauen lernen Radfahren

In Anlehnung an die Deutschkurse für Migrantinnen „Mama lernt Deutsch“ gibt es seit dem Frühjahr in Wien auch ein Projekt mit den Titel „Mama fährt Rad“. Initiiert wird es von der Mobilitätsagentur Wien. Dabei lernen Frauen mit Migrationshintergrund Radfahren.

So banal das klingen mag, ist der Effekt doch ein wichtiger. Dutzende Frauen mit Migrationshintergrund haben sich bereits auf den Radsattel geschwungen. Aufgrund ihres soziokulturellen Hintergrunds können viele von ihnen nicht Radfahren, ihre Mobilität ist damit eingeschränkt.

„Einfache Maßnahmen, aber wertvoll“
Beim Pilotprojekt „Mama fährt Rad“ sind jetzt einmal drei Kurse mit acht Einheiten in der Leopoldstadt, in Favoriten und Meidling angeboten worden. „Im Grunde genommen sind das so einfache Maßnahmen, die etwas sehr wertvolles sind für die Frauen“, sagt Stadtpsychologin Cornelia Ehmayer über die Wirkungsweise des Projekts.

Somit bedeutet das Projekt Mama fährt Rad auch Integrationsarbeit. Sind die Frauen mit Migrationshintergrund einmal da dabei, können sie auch für andere Projekte gewonnen werden, so Ehmayer. Mama fährt Rad soll auch auf andere Bezirke ausgedehnt werden.

Migrantinnen sollen für fit für Arbeitsmarkt werden
Beim Projekt „Mama lernt Deutsch“ werden rund 1.600 Plätze mit einem Sprach- und Bildungsplan für Migrantinnen, den die Stadt Wien entwickelt hat, angeboten. Neben dem Erlernen von Deutsch-Grundkompetenzen sollen in Aufbaukursen auch Fächer wie Mathematik oder EDV vermittelt werden - mehr dazu in [Stadt macht Migrantinnen fit für Arbeitsmarkt](#).

Links:

- [Mobilitätsagentur Wien](#)
- [IG Fahrrad](#)
- [Deutschkurse für Mütter - „Mama lernt Deutsch“](#)

30.11.2013
[mehr Wien-News ▶](#)