

Ergebnis- und Wirkungspapier

KlimaEntLaster

Status 07.März 2022

1. Wie genau stellte sich die Ausgangssituation bei Beginn des Projektes dar?

Beschreiben Sie bitte, wie sich die Aufgabenstellung in das konkrete projektrelevante Umfeld einfügt (Projektteam, administratives Umfeld der beteiligten Gemeinde(n), soziale Dynamik zwischen den Beteiligten, konkrete Bedingungen vor Ort etc.).

max 600Worte

Transportfahrräder sind eine umweltfreundliche Transportalternative zum motorisierten Individualverkehr und tragen somit zur Vermeidung von Lärm, Luftschadstoffen und Treibhausgasen bei. Die Möglichkeit Transporträder auszuprobieren und sich mit ihren Vorteilen vertraut zu machen, ist dabei eine wichtige Maßnahme zur Förderung von deren Nutzung. So zeigt die Evaluierung des Projekts Grätzlrad in Wien, dass 99% der Nutzer:innen wieder mit einem Transportrad fahren möchten. Während Transportfahrräder in großen Städten immer öfter und selbstverständlicher zum Straßenbild gehören und viele emissionsstarke Kfz-Fahrten ersetzen, sind die umweltfreundlichen Transporträder in kleinen und mittelgroßen Städten bislang nur Ausnahmeerscheinungen.

Damit auch in Kleinstädten der Verkehr nachhaltiger wird, braucht es einen vereinfachten Zugang und eine eingehende Untersuchung darüber, was ausschlaggebend dafür sein könnte, vermehrt das Potential von Transportfahrrädern zu nutzen. Welche Hürden des Unbekannten müssen abgebaut werden, damit Stadtverwaltungen, Betriebe und Privatpersonen mit den Vorteilen des Transportrads nicht nur vertraut werden, sondern auch gemeinsam die optimale Nutzung in begleiteten Langzeit-Tests entwickeln.

Wissenschaftlich sollte dabei untersucht werden, ob in der Praxis die Vorteile des Transportrads (Betriebskosten, Produktivitätsvorteile, Zeitersparnis) tatsächlich spürbar werden emissionsstarke Kfz-Fahrten ersetzen und damit einen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Erhobene Daten sollen Erfahrungen und Rückschlüsse über eine professionelle Basis für Angebote städtischen Transportradrad-Sharings mit zeitgemäßen technischen Möglichkeiten auch in Städten und Regionen bieten.

Das Konsortium deckt mit: Energy Changes Projektentwicklung GmbH (Ingenieurbüro für erneuerbare Energien), Verein „IG Fahrrad - die Radvokaten“ (Radkampagnen z.B. Österreich radelt zur Arbeit), TU Wien (LARAshare, Institut für Raumplanung, Abteilung Verkehrssystemplanung), Factum (Forschungsinstitut Mobilitäts- und Sozialanalysen) und

quadratic GmbH (Entwicklung von Elektronik, Hardware und Software) alle relevanten Bereiche für die Durchführung des Projektes ab.

Weiters verfügt das Team über sehr gute Vorkenntnisse, durch das abgeschlossene zweijährige Forschungs- und Entwicklungsprojekt LARA Share des Programms „Mobilität der Zukunft“ des BMVIT (2017- 2019) .

2. Was musste aufgrund der Ausgangssituation unternommen werden, um die geplanten Maßnahmen zu implementieren?

Beschreiben Sie bitte für jede der geplanten Maßnahmen die Umsetzungsaktivitäten. Sollten Sie zwei oder mehrere Maßnahmen zusammenfassen und gemeinsam erläutern, erklären Sie bitte, warum das sinnvoll ist.

max 600Worte

Bestandsanalyse

Zu Beginn wurde eine Infrastrukturanalyse durchgeführt und ermittelt, was es bereits auf dem Markt gibt (Verleihsysteme, Transporträder, geographische Verteilung, Erfahrungen). Das Verleihsystem der KlimaEntLaster-Zentralen in allen drei Städten basiert auf einem "Hosting-System", wozu es auf Grund der partizipativen Erhebungen vor Ort und nach Vorbild erfolgreicher Systeme wie Grätzelrad Wien oder carvelo2go Schweiz gekommen ist: die Räder wurden von Einzelpersonen (Radlgeber:innen) verwaltet und persönlich den Ausleiher:innen übergeben.

Ein personenloser Verleih wurde im Jahr 2021 in Mattersburg mittels Smarter Verleihbox eingeführt. Hierfür wurde eine Markterhebung geeigneter Produkte durchgeführt und deren Einsetzbarkeit überprüft sowie technische Anpassungen durchgeführt.

Befragung & Interviews mittels qualitativem Leitfaden

Um ein Stimmungsbild hinsichtlich des KlimaEntLaster-Sharingsystems zu bekommen, fanden vor-Ort Befragungen (z.B. bei Eröffnung KlimaEntLaster-Zentrale, Testtage, Radtag Radwelt MichiKnopf, Straßenfeste, Radl-Reparaturtag) in Mattersburg Amstetten und Freistadt statt. . Zudem wurden qualitative Interviews mit Radlgeber:innen durchgeführt (Zufriedenheit Einschulung/Unterlagen, Verleihplattform, Motivation zur Teilnahme, Eindrücke/Herausforderungen Transportradnutzung, Verwendungszwecke, Verbesserungsvorschläge).

Ausleiher:innen wurden mittels quantitativem Online- Feedback-Fragebogen unmittelbar nach der Ausleihe befragt (getätigte Transporte, Gründe für die Ausleihe, Zufriedenheit, verfügbare Verkehrsmittel im Haushalt und Fahrradnutzung allgemein). Zusätzlich fand eine einmalige Befragung mittels detailliertem quantitativem Online-Fragebogen nach einem Jahr statt (zusätzliche Inhalte: Gründe für die Auswahl der Radlgeber:in, Weg zum Ausleihort, Substituiertes Verkehrsmittel, Dauer und gefahrene Distanz der Ausleihe, beabsichtigte zukünftige Transportradnutzung und Motive dafür).

Anfrage bei Radhändlern und Gemeinde

Um die Anschaffung von Transporträdern anzustoßen und damit die Transportradnutzung zu steigern, wurden die lokalen und regionalen Radfachhändler mit Information und Bewusstseinsbildung unterstützt, (E)-Transporträder ins Portfolio aufzunehmen. Gleichzeitig

wurde bei Radhändlern und Gemeinden sowie weiteren Kontaktpersonen Informationen zum Bestand an Transporträdern in der Stadt eingeholt. Kontakte zu E-Transportrad-Herstellern wurde vermittelt und unterstützt.

Verleihplattform

Es wurde eine Analyse von Vorhandenem durchgeführt: europäische Marktschau; Vorhandenes in den Städten – Einbettbares; das-lastenrad.at. Gewählt wurde die Verwendung von das-lastenrad.at über die Verleihplattform www.KlimaEntLaster.at/fahrradleihe. Alle KlimaEntLaster Räder wurden eingebunden und eine Nutzungsauswertung (Anzahl Ausleihen, Dauer der Ausleihen, ...) durchgeführt.

3. Welche der geplanten Maßnahmen konnten umgesetzt werden und welche nicht?

Bitte beschreiben Sie die Umsetzungsaktivitäten kurz. Was war förderlich für die Umsetzung? Welche Hindernisse haben eine Realisierung verhindert?

max 400Worte

- Partizipative Konzeption der KlimaEntLaster Zentrale in allen drei Städten wurde abgeschlossen. Die Partizipation gewährleistete, dass die Auswahl der Radfahrmodelle, die Verleihstandorte, die Verleihform den Bedürfnissen der Bewohner:innen der Testbedstädten angepasst waren.
- Aufbau der KlimaEntLaster Zentralen in allen drei Städten durchgeführt. Bestehend aus Infrastruktur (Radanschaffungen, Zubehör, Verträge, Rechtliches, Versicherung,...) und Corporate Design (Räderbranding projekt- und gemeindespezifisch, Schilder,...)
- Feierliche Eröffnungen der KlimaEntLaster Zentralen mit Transporträdern in allen 3 Städten erweckten gleich zu Beginn das Interesse der Bevölkerung. Vorbereitungen dazu:
 - Informationsaussendungen an Bevölkerung
 - Aufbau Hosting-System: Radlgeber:innen finden, auswählen, briefen
 - Einbindung der Räder in Verleihplattform
 - Planung der Eröffnungsveranstaltung mit Kooperationspartner:innen
- Transportrad-Sharing-Testbetrieb für Privatpersonen, Betriebe und Gemeinde: Interessierte konnten sich unter www.KlimaEntLaster.at/fahrradleihe kostenlos registrieren, ihr Wunschrad reservieren, am Standort abholen und nach einer kurzen Einschulung losfahren. Laufende Beratungen interessierter Tester:innen fanden statt und waren für den Erfolg des Projekts wesentlich.
- Betriebe (inkl Gemeinde) konnten Transporträder bis zu drei Monate in den betrieblichen Ablauf integrieren, um sich mit den Vorteilen eines Transportrades vertraut zu machen. Insgesamt haben 20 Betriebe betriebliche Langzeit-Lastenradtests durchgeführt (Zielwert: mindestens 18 Wirtschaftsbetriebe) - 6 in Mattersburg, 7 in Amstetten und 7 Freistadt. Bei den beiden zuletzt genannten Tätigkeiten hat sich erwiesen, dass eine Unterstützung durch Politik und engagierten Radlgeber:innen unabdingbar für den Erfolg des Projekts waren.

- Öffentlichkeitsarbeit/ Kommunikation: Informationen wurden regelmäßig über eine Vielzahl an Kanälen bereitgestellt- Projektwebseite (www.KlimaEntLaster.at), Facebook (<https://www.facebook.com/KlimaEntLaster>), Lokal-TV (M4TV), Lokalzeitungen, Radio, Online-Medien sowie in zahlreichen Präsentationen und Projektvorstellungen.

- Monitoring und Evaluierung: Ein Evaluationsdesign wurde erstellt, Instrumentarien erarbeitet, Evaluationen laufend durchgeführt und die Ergebnisse aufgearbeitet. Durchgeführt wurden qualitative Interviews und Befragungen, Monitoring der medialen Reichweite (Aufrufe und Aktivitäten auf Social Media Plattformen, Presse-Berichterstattungen) und Auswertung aller Reservierungsdaten der Verleihplattform. Die Evaluation ermöglichte das Transportrad-Sharing-Angebot laufend zu verbessern.

- Info und Aktivierung: Ab 2020 gab es regelmäßig Aktivitäten, um die Nutzung von Transporträdern auch außerhalb der Testbed Städte voranzutreiben (Sternfahrt, Testtage in umliegenden Gemeinden, Aktivierungs-Tour, Reparaturtage...).

- Erarbeitung personenloser Verleih: In Mattersburg wurde ein personenloser Verleih mittels Smarter Verleihbox aufgebaut und von der Bevölkerung sehr gut angenommen. Hier war die Unterstützung durch die lokale Politik und die Angestellten des Rathauses sehr wertvoll.

- Steigerung der Bekanntheit und des positiven Images von Transporträdern wurde erzielt durch: partizipative Konzeption, Öffentlichkeitsarbeit, KlimaEntLaster Zentralen (Sharing Systeme) in 3 Städten und aktive Initiierung, Anregung sowie Unterstützung von Privaten, Gemeinde und Betriebe.

- Das Transportrad-Sharing läuft in Amstetten in etablierter Form weiter. Im Burgenland wird die Mobilitätszentrale Burgenland eine Flexibilisierung der Einsatzbereiche in verschiedenen Gemeinden ermöglichen. Und in Freistadt steht ein Transportrad im Energiebezirk Freistadt langfristig zur Ausleihe bereit.

- Für Kommunen wurde ein Leitfaden zur Initiierung und zum Betrieb eines Transportrad-Sharing entwickelt. Dieser wird beim österreichischen Radgipfel, am 4. April, vorgestellt und ist ab dann in Papierform und als Download verfügbar.

- Was konnte nicht bzw. nicht wie geplant umgesetzt werden: Aufgrund von Covid-19: Öffentliche Testevents und Einschulungsveranstaltungen mussten mehrmals verschoben und abgesagt werden. Auch der Einsatz der Räder in Kindergärten und Schulen musste mehrmals verschoben und abgesagt werden. Die Etablierung der Mobilitätsgruppe im Stadtentwicklungsprozess in Amstetten sowie die Anschaffung des dritten Transportrades durch Amstetten wurde verschoben.

> Für alle Punkte haben wir alternative Vorgehensweisen gefunden und konnten das Projekt vollinhaltlich umsetzen.

4. Was hat sich im Projekt, im Projektteam und im Umfeld sonst noch

ereignet, das sich auf die Projektumsetzung ausgewirkt hat?

Beschreiben Sie bitte alle umsetzungsrelevanten Bedingungen und Ereignisse, die bei Ausgangssituation und Maßnahmeneinsatz noch nicht angesprochen wurden.

max 200Worte

- Kommunale Transportrad-Anschaffungs-Förderung in Amstetten iHv 400€ - wurde positiv aufgefasst und hat zum Bekanntheitsgrad von Transporträdern beigetragen
- Aufnahme von Transporträdern in das Verkaufsangebot bei den Fahrrad-Fachhändlern in Amstetten (Radsport Ginner) und Freistadt (Zweirad Rotschne)
- KlimaEntLaster im ExpertInnen-Beirat des nachhaltigen Beschaffungsservice NÖ zur Erarbeitung des Kriterienkataloges "Anschaffung von E-Transporträdern". Für Niederösterreichische Gemeinden, die eine E-Transportrad-Anschaffung zur eigenen Nutzung und zum Verleih planen.
- Durch covid-bedingte Ressourcenbindung in der Gemeinde Amstetten wurde die Anschaffung des dritten gemeindeeigenen Transportrades verschoben. Das Projektteam hat ein Leihrad bereitgestellt.
- In Mattersburg forderte der Commerzialbank-Skandal Aufmerksamkeit von Seiten der Bürgermeisterin / Gemeinde.
- Anpassungen durch Corona-Krise:
Die Art der Öffentlichkeitsarbeit wurde laufend an die jeweilige Covid-19 Situation angepasst.
 - live -> online
 - Großveranstaltungen -> Einzel- und Kleingruppenbetreuung

5. Wie musste die Projektplanung aufgrund der Umsetzungserfahrungen geändert werden?

Bitte beschreiben Sie alle durchgeführten Änderungen in der Projektplanung hinsichtlich Zeit, Leistung, Kosten und Ressourcen.

max 400Worte

- Online Befragung anstatt Live-Partizipationsprozessen in Amstetten und in Freistadt (covid-bedingt) -> Auswirkung: zeitliche Verschiebung des Beginns der Testphase um ca. 4 Monate
- Geplante großen Live-Events, wie beispielsweise Transportrad-Testveranstaltungen im Rahmen von Stadtfesten oder sonstigen lokalen und regionalen Veranstaltungen mussten verschoben und abgesagt werden. Stattdessen ermöglichte KlimaEntLaster in kleinerem Rahmen Transportrad-Tests und -Beratung wie beispielsweise für eine Siedlung, Kindergärten, Schulen, Privatpersonen.

Fragen Projektresultate

1. Welche der geplanten Wirkungsziele wurden mit Abschluss des Projekts tatsächlich verfolgt bzw. erreicht?

Beschreiben Sie bitte sowohl die ursprünglich geplanten und damit intendierten Wirkungen, als auch die nicht intendierten Wirkungen, die mit Abschluss des Projekts tatsächlich eingetreten sind.

max. 300 Worte

- **Innovativer Imagezuwachs für die Gemeinden:** In der Region waren die Gemeinden die ersten mit einem Transportradrad-Sharing Angebot.
- **Änderung von Nutzer:innenverhalten:** Insg. 51% wiederkehrende Nutzer:innen (Zeitraum 09/2019-10/2021). Freistadt: 47%, Mattersburg: 56%, Amstetten: 47%, Gallneukirchen 58%. Zielwert war 70%.
- **Preis als gerechtfertigt empfinden** (Zielwert 70% über Befragung Langfragebogen TU): 5 von 9 Personen (55%), die sich das Rad ausborgt haben, ziehen eine Transportrad-Anschaffung in Betracht. Bei den Radlgeber:innen sind es 6 von 29 (21%). Als Gründe, die gegen einen Kauf sprechen, wurden u.a. die hohen Anschaffungskosten genannt, dass ein Transportrad nicht so oft gebraucht werde und daher ein Kauf sich nicht auszahle. Sich bei Bedarf ein Transportrad ausborgen zu können, finden sie aber sehr gut, d.h. ein Transportradsharing-Angebot in ihrer Nähe zu haben, begrüßen sie sehr. Dass eher der Kauf eines Anhängers in Betracht gezogen werde, oder dass nur ein Teil der Transportfahrten mit dem Transportrad ersetzbar wären und es daher ein (Dienst-)Auto nicht komplett ersetzen könne.
- **Anschaffung von Transporträdern anstoßen und damit die Transportradnutzung steigern** (Zielwert: Kauf, 3 pro Stadt): Amstetten: 2 angeschaffte Räder / Radfachhändler hat mittlerweile zahlreiche Transporträder im Portfolio. Anschaffung des dritten Rades auf 2022 verschoben; Freistadt: 1 Anschaffung durch Energiebezirk. Radhändler bietet mittlerweile Transporträder an. Mattersburg 3: Anschaffung der drei Testräder durch Mobilitätszentrale Burgenland, eines verbleibt nach Projektende in Mattersburg, zwei weitere gehen in andere Gemeinden im Burgenland. Radhändler in Mattersburg bietet mittlerweile vereinzelt Transporträder an.
Das Ziel (Anschaffung von drei Rädern pro Stadt) wurde während der Projektlaufzeit nicht vollständig erreicht. Teilweise lag dies an finanziellen Mitteln, die in Folge der COVID-Krise neu zugeteilt wurden, sowie an politischen Veränderungen. Der Effekt, dass Transporträder nun in den Testgemeinden im Handel erhältlich sind, ist eine Auswirkung des Projektes.
- **Radlgeber:innen gut informiert und motiviert:** Alle Radlgeber:innen wurden eingeschult und laufend betreut (Zielwert 100%). Anzahl der Radlgeber:innen: Mattersburg: 16 seit 09/2019, Amstetten: 11 seit 06/2020, Freistadt: 9 seit 09/2020. Durchschnittlich 14 Ausleihen pro Monat über den gesamten Zeitraum inkl. Winterpause (Zielwert: mind 5 Ausleihen pro Monat). Die Einschulung und die Betreuung durch das KlimaEntLaster-Team wurde von den Radlgeber:innen durchwegs positiv gesehen. Diese liefen laut Interviews professionell, schnell und zuverlässig ab. Bei Anfragen und Problemen wurde laut der Radlgeber:innen vom KlimaEntLaster-Team sofort reagiert. Auch die erhaltenen Unterlagen wurden als klar

und verständlich beschrieben. Die Plattform bewerteten die Radlgeber:innen als nutzer:innenfreundlich und leicht bedienbar.

Zufriedenheit mit Radlgeber:innen/ Nutzungshäufigkeit: Die Nutzer:innen zeigen insg. eine sehr hohe Zufriedenheit mit den Radlgeber:innen, so wird die Reaktion auf Reservierungsanfragen und weitere Fragen durchschnittlich mit 5,8, die Übergabe des Transportrades und Einschulung mit 5,8 und die Abwicklung der Rückgabe sogar mit 5,9 von 6 Punkten (=ich bin sehr zufrieden) bewertet. Als außerordentlich wichtig, hat sich hier eine engagierte Betreuung durch das KlimaEntLaster-Team erwiesen. Umgekehrt erlebten die Radlgeber:innen es als Bereicherung, neue Leute kennenzulernen. Als außerordentlich wichtig, hat sich hier eine engagierte Betreuung durch das KlimaEntLaster-Team erwiesen.

- KlimaEntLaster-Zentrale einer breiten Öffentlichkeit bekannt machen (Ausleihen und Medienberichte): Ausleihen: insg. 366 [Zeitraum 09/2019-10/2021. abzüglich 5 Monaten Winterpause 2019/20] – durchschnittlich 14 Ausleihen pro Monat über den gesamten Zeitraum inkl. Winterpause. Medienberichte (exklusive eigene Webseite und Facebook): insg. 133 [bis 02/2022]

2. Wie wird sich die Situation realistischer Weise darstellen, wenn das Projekt alle seine Wirkungen entfaltet hat?

Bitte beschreiben Sie, welche Wirkungen Sie nach Abschluss des Projekts erwarten und erläutern Sie, welche der erwarteten Wirkungen intendiert (Zielwirkungen) und welche ursprünglich nicht intendiert waren.

max 300Worte

- Steigerung der Bekanntheit und des positiven Images von Transporträdern & Etablierung des Sharing-Gedankens im Mobilitätsbereich generell und im Transportradbereich speziell:
In allen 3 Städten sowie in deren Umgebung hat der Bekanntheitsgrad von Transporträdern und deren Nutzung stark zugenommen. Laut Befragungen an den Testtagen in den Pilotstädten Mattersburg, Amstetten und Freistadt wussten 58% der Befragten (n=107), dass sie die Möglichkeit hätten sich ein Transportrad kostenlos auszuborgen. Es konnten viele positive Stimmen vor allem aber nicht nur von Radlgeber:innen zur Nutzung von Transporträdern eingeholt werden. Auch jene, die von den KlimaEntLaster - Rädern gehört hatten, begrüßten das Sharing Angebot. Sie sahen zwar für sich selbst keinen Bedarf an einem Transportrad, konnten sich aber gut vorstellen, dass Familien mit Kindern das Angebot nutzten. Durch KlimaEntLaster ist das Transportrad den Bewohner:innen der Testbed-Städte ein Begriff und ein Teil des Straßenbildes geworden. Über den Zeitraum des Projekts sind ca. 20 Anfragen zu Transporträdern und deren Nutzungsmöglichkeiten sowie zu einem Transportrad-Sharing-System von privaten Personen oder anderen Gemeinden an uns gestellt worden. Höherer Bekanntheitsgrad und größeres Interesse an Transportrad-Sharing-Systemen von Seite von Privatpersonen und Gemeinden wurde erreicht.
- Bereitschaft zum Ankauf oder Leasing von Transporträdern:
6 Transporträder wurden von den 3 Teststädten bis zum Projektende angekauft.

Alle Testbetriebe und Testpersonen hatten zumeist eine gute Verwendung für die Transporträder und haben sie regelmäßig genutzt und somit Kfz-Fahrten eingespart. Diese Räder stehen auch nach Projektende zum Verleih zur Verfügung und werden weiterhin dazu beitragen, Kfz-Fahrten zu ersetzen.

- „KlimaEntLasterZentrale“/ Verleihmodus

Es hat sich herausgestellt, dass eine häufige Änderung der Radlgeber:innen als "Verleihstation" ungünstig ist, da sich ein gewisser Bekanntheitsgrad in der näheren Umgebung erst einstellen musste. Auch beschränken fixe Abhol- und Rückbring-Zeiten die Ausleihmöglichkeiten. Der Wunsch nach einem personenlosen Verleih rund um die Uhr wurde geäußert und nach Einführung in Mattersburg auch sehr rege genutzt. Hier liegt ein großes Potential für eine weitere Entwicklung. Im Nachfolgeprojekt eTransport 24/7 wird in fünf Gemeinden ein Smarte Verleihbox eingeführt und so die Transportradnutzung in der Kleinstadt noch weiter erhöhen.

- Private Transportrad-Testfahrten

Es hat sich erwiesen, dass die Transporträder überwiegen für privaten Fahrten mit Kindern (Bringen, Holen, Freizeitaktivitäten) (59 von 87 bzw. 65,6% befragten KlimaEntLaster-Nutzer:innen) oder für Besorgungen des täglichen und mittelfristigen Bedarfs (59 von 87 bzw. 65,6% befragten KlimaEntLaster-Nutzer:innen) genutzt wurden. Ein weiterer Nutzungszweck sind Ausflüge (21 von 87 bzw. 23,3% befragten KlimaEntLaster-Nutzer:innen). Das Angebot wurde viel und wiederholt genutzt.

- Weichenstellung für weitere Transportrad-Sharing-Systeme:

Durch die Publikation eines Leitfadens und eines multiplizierbaren Geschäftsmodells für Transportrad-Tests und –Sharing inklusive Online-Verleih-Plattform auf Basis der Erkenntnisse aus dem Projekt gibt es eine robuste Grundlage für die Entwicklung weiterer Transportrad-Sharing-Systeme in Österreich (bzw. auch international).

3. Wie weit lassen sich bestimmte, geplante Zielwirkungen auf einzelne der durchgeführten Maßnahmen zurückführen?

Beschreiben Sie bitte den Zusammenhang zwischen einzelnen Maßnahmen oder Maßnahmenkombinationen und den erzielten Wirkungen: Auf welche Weise konnten die Wirkungen erzielt werden? Was war davon intendiert und was nicht? Welche Maßnahmen haben nicht funktioniert und warum?

max. 300 Worte

Für die Steigerung der Bekanntheit und des positiven Images von Transporträdern und die Etablierung des Sharing-Gedankens im Mobilitätsbereich hatten der persönliche Kontakt und eine rege Öffentlichkeitsarbeit den größten Einfluss. Ein Grundwissen durch die Bestandsanalyse war hierfür Voraussetzung.

Die Beratungen, das Aufklären, die Beantwortung von Fragen, die Einladung zu Übungsfahrten und das Zeigen am Objekt hat die Bereitschaft stark erhöht sich ein Transportrad auszuborgen oder als Radlgeber:in zu fungieren.

Persönliche Termine (in Folge auch online abgehaltene Meetings) mit lokalen Politiker:innen sowie lokalen Radhändlern waren ebenfalls von Bedeutung, um Unterstützung zu bekommen und zur Verbreitung eines positiven Image.

Rolemodels und Multiplikator:innen sind wesentliche Motivator:innen (z.B. Vizebürgermeister), um die Idee weiterzutragen. Zusätzlich haben regelmäßige Berichte auf unterschiedlichen Kanälen stark zur Steigerung des Bekanntheitsgrades beigetragen.

Über die KlimaEntLaster-Zentralen und die regelmäßigen Interviews mittels qualitativem Leitfaden konnte eruiert werden, welcher Verleihmodus sinnvoll ist und gut angenommen wird. Ein Verleih, unabhängig von Öffnungszeiten, wurde als wünschenswert angegeben. Eine gesteigerte Nutzung konnte dann auch tatsächlich nach Implementierung einer personenloser Online Verleihmöglichkeit festgestellt werden. Durch Feedback der Ausleiher:innen und Radlgeber:innen in Bezug auf die Online-Plattform konnten wir laufend hier Anpassungen tätigen und die User:innenfreundlichkeit erhöhen.

Lokale Radfachhändler:innen zu informieren und zu überzeugen, Transporträder in ihr Portfolio aufzunehmen war erfolgreich. Sowohl in Amstetten als auch in Freistadt wurden Transporträder in das Sortiment aufgenommen. Hinter den Erwartungen zurückgeblieben ist die Bereitschaft zum Ankauf von Transporträdern durch Testbetriebe. Von Testbetrieben haben wir vor allem die Rückmeldung erhalten, dass ein Transportrad ein Dienstauto nicht vollständig ersetzen kann (Wetterfestigkeit, längere Strecken, zu hohe Transportlast) und dafür dann zu teuer im Ankauf ist.

4. Wie schlagen sich die erzielten Wirkungen in den gewählten Indikatoren nieder?

Bitte geben Sie für jeden Ihrer Indikatoren die Werte an, die Sie im Laufe des Projekts (Zwischendokumente) und zu seinem Abschluss gemessen haben und interpretieren Sie die Ergebnisse. Verwenden Sie dazu die Resultate, die Sie im Papier „Zielindikatoren-Matrix“ für Ihr Projekt erarbeitet haben.

max. 400 Worte

• Web-Ausleih-Plattform: ging wie geplant online (21. September 2019 / www.KlimaEntLaster.at)

• Räder sind vor Ort: Eröffnung der Verleihzentralen wie geplant in allen 3 Städten durchgeführt (Mattersburg 17.9.19, Amstetten 9.7.2020, Freistadt 19.9.2020)

• Formulare: wie geplant ab 17.9.2019 verfügbar. Sie wurden nach Rücksprache mit Nutzer:innen vereinfacht und angepasst.

• Events:

- Mattersburg: Eröffnung KlimaEntLaster- Zentralen; Presse-Event mit Landesrat; Herbstaktion; Presse-Foto-Termin; Gratiseis und Sommerspritzer; Testaktionen am Verkehrsübungsplatz,

Abgesagt: (wegen COVID): Testtag im Kindergarten

- Amstetten: Präsentation im Innovation lab; Eröffnung KlimaEntLaster- Zentralen; Event in der Kupfer-Siedlung; Streetfood Market; Entwicklungs-Workshops; Testmöglichkeiten im Rahmen von lokalen und regionalen Veranstaltungen (E-Mob Tag der ENU), ...

Abgesagt: (wegen COVID): Tag des offenen Rathauses; Transportrad-Testnachmittag im Freibad

- Freistadt: Eröffnung KlimaEntLaster- Zentralen; Presse Foto Termin "Winterradeln"; Radl-Reparaturtag; Testtag bei HAK und HAS, Teststunden am Hauptplatz bei Veranstaltungen.

Abgesagt: (wegen COVID): Auftakvent; Testtag; Konzert Manu Delgado ReCycling Tour 2021

Einige Termine mussten wegen Covid verschoben oder abgesagt werden. Wurden aber in anderer, kleinstrukturierter Form ersetzt.

- Leitfaden / Modell: Der Leitfaden wird am 5. April 2022 beim österreichischen Radgipfel präsentiert und ist ab dann auf www.KlimaEntLaster.at abrufbar. Weitere Disseminierung bei der Velo City Konferenz in Ljubljana im Juni 2022 und Präsentation bei Multiplikatoren-Netzwerken, zB Radkompetenz Österreich.

Weitere Outputziele

- Partizipation der Bürger:innen: mit 35 Teilnehmenden beim Partizipations-Workshop in Mattersburg, sowie 65 ausgefüllten Fragebögen in Freistadt und 84 Teilnehmenden an der Online Befragung in Amstetten haben wir unser Ziel gut erreicht.
- Antwort zu *“Zufriedenheit mit Radlgeber:innen/ Nutzungshäufigkeit” siehe Kapitel “1. Welche der geplanten Wirkungsziele wurden mit Abschluss des Projekts tatsächlich verfolgt bzw. erreicht?”*

Wirkungsziele

- innovativer Imagezuwachs für Gemeinden: erste Gemeinde in der Region mit Transportrad-Sharing erreicht.
- Änderung von Nutzer:innenverhalten: 51% sind wiedergekehrt (Zielwert 70%) . Die Fahrten der wiederkehrenden Nutzer:innen umfassen ca. 84 % aller Reservierungen – Zielwert wurde nicht erreicht, jedoch eine breitere Aufmerksamkeit für das Transportrad-Sharing erzielt.
- Preis als gerechtfertigt empfinden: Die Radlgeber:innen sahen das Transportrad als hochwertiges Produkt an. Gleichzeitig wurde auch der Vergleich mit einem Auto gezogen. "Vom Preis her, wenn ich ein bisschen drauf geb, habe ich ein Kleinwagen." (Privatperson) „5 von 9 (55%) Personen, die sich das Rad ausborgt haben, ziehen eine Transportrad-Anschaffung in Betracht.“ (Zielwert 70%)
- Anschaffung von Transporträdern: (Zielwert 3 pro Stadt) - dieses Ziel wurde leider nicht erreicht. Hier könnte für Gemeinden und Städte ein konkretes Transportrad-Sharing-Modell helfen, Einschätzung zu Betrieben?? (ein Umdenken in der Logistikkette?/ Sharing-Gedanke fördern)
- Radlgeber:innen gut informiert und motiviert: alle Einschulungen wurde durchgeführt, es fanden 366 Ausleihen statt. Das entspricht 14 Ausleihen pro Monat über den gesamten Zeitraum inkl. Winterpause . (Zielwert mind. 5 pro Monat). 27 der 29 (93%) der interviewten Radlgeber:innen gaben an, dass Radlgeber:in zu sein, eine positive Erfahrung sei. Eine Radlgeberin erlebt es als unaufgeregt und für eine weitere war die Radlgeberschaft aufgrund einer gesundheitlichen Beeinträchtigung dann eher eine Belastung (Zielwert 80%). "Für mich war es eine gute und spannende Erfahrung, wie das geht und es war recht witzig." (Sportverein). Der Aufwand wurde als gering eingestuft. Der Großteil der Radlgeber:innen bedauerte es, dass das kostenlose Sharing-Angebot von der Bevölkerung ihrer Meinung nach "zu wenig" genutzt worden sei.

5. Welchen Beitrag hat das Projekt zu den Programmzielen des Förderprogramms Smart Cities Demo geleistet?

Bitte erklären Sie, wie sich die durch das Projekt erzielten Wirkungen (Wirkungen zum Projektabschluss und für danach erwartete Wirkungen) auf die Programmziele von Smart Cities Demo – Living Urban Innovation ausgewirkt haben bzw. auswirken werden.

Beitrag zum Programmziel „Forschungsergebnisse in die Praxis überleiten“: **max 200Worte**

Die Ergebnisse aus diesem Umsetzungsprojekt zeigen:

- das Potential und
- die Hürden der Transportradverbreitung
- die Hürden von Transportrad-Nutzung und –Sharing
- Langzeit-Transportadtest-Anwendungen.

Die Erfahrungen und Ergebnisse des Projekts bieten konkrete Erkenntnisse, um gezielt ein Transportrad-Sharing in Gemeinden und Kleinstädten einzuführen und aufzubauen. Ein entsprechender Leitfaden ist unter: **XXX** erhältlich.

Beim Übergang in die Praxis war ersichtlich, dass es vor allem unabdingbar ist a) lokale Akteur:innen wie Politik und Mobilitätsgremien früh, regelmäßig und maßgeblich zu integrieren und b) motivierte Personen vor Ort zu haben, die diese innovative Idee mittragen. Anfänglich braucht es, bei einem personenbezogenen Verleih eine aktive Betreuung und Unterstützung. Der Ausbau eines Transportrad-Sharings wird in Regionen, mit bereits sensibilisierten Personenkreisen einfacher zu bewerkstelligen sein.

In den jeweiligen Städten gehören die Transporträder nun zum Alltagsbild und leisten ihren Beitrag zur „Zero Emission City“.

Weitere Ergebnisse aus dem Projekt sind die Erfahrungswerte aus dem Aufsetzen der Verleihplattform (Erfahrungswerte sind im Leitfaden enthalten).

Ergebnisse der Langzeit-Transportadtest-Anwendungen lassen Rückschlüsse über Möglichkeiten der Integration von Transporträdern in Betriebe zu.

Beitrag zum Programmziel „Experimentierräume in der realen Stadt schaffen“: **max 200Worte**

Von Beginn an waren alle städtischen Akteur:innen der Testbed-Städten (Amstetten, Freistadt und Mattersburg) an dem Projekt beteiligt und miteinbezogen. Das Zusammenführen aller Stakeholder für die Entwicklung einer intelligenten Lösung hat sich als wichtig erwiesen. So konnten für jede Stadt, mit jeweils unterschiedlichen Voraussetzungen, praxistaugliche und bedarfsorientierte individuelle Lösungen für Transportrad-Einsatz, Sharing und Test entwickelt werden.

Der Sharing-Gedanke als Beitrag für ein ökologisches und soziales Zusammenleben wurde von vielen begrüßt. Durch das Projekt und die KLimaEntLaster-Zentralen wurde das öffentliche Miteinander gestärkt und belebt.

Eine intensive Öffentlichkeitsarbeit hat zu einer weitläufigen Sichtbarkeit des Projekts geführt und einen wichtigen Beitrag geleistet, ein Umdenken hin zu einer klimaschonenden Mobilität voranzutreiben.

Beitrag zum Programmziel „Kommunalen Mehrwert generieren“: **max 200Worte**

In den drei Kommunen entstand ein lebendiges Transportradverleihsystem. Viele Ausleiher:innen haben in der Zeit das Transportrad als gängige Alternative zu Kfz-Fahrzeugen angenommen und regelmäßig genutzt (62 Personen bzw. 51% der Nutzer:innen nutzen das Transportrad wiederholt regelmäßig).

Durch Öffentlichkeitsarbeit und Visibilitätskampagnen wurde das Projekt über die Grenzen der jeweiligen Städte hinausgetragen und hat zu regem Interesse von Betrieben, Privatpersonen und Politikvertreter:innen anderer Kleinstädte und Gemeinden geführt.

Weiter hat das Projekt einen wichtigen Beitrag zur Sensibilisierung und Wissensbildung der Bevölkerung (inklusive Kinder) für das Thema Klimaschutz und nachhaltige Mobilität in Kleinstädten geleistet.

Transporträder stehen nach der Projektlaufzeit in den Gemeinden weiterhin zur Verfügung und werden weiterhin genutzt: Das Transportrad-Sharing läuft in Amstetten in etablierter Form weiter. Im Burgenland wird die Mobilitätszentrale Burgenland eine Flexibilisierung der Einsatzbereiche in verschiedenen Gemeinden ermöglichen. Und in Freistadt steht ein Transportrad im Energiebezirk Freistadt langfristig zur Ausleihe bereit.

Für Kommunen wurde ein Leitfaden zur Initiierung und zum Betrieb eines Transportrad-Sharing entwickelt. Dieser wird beim österreichischen Radgipfel, am 4. April, vorgestellt und ist ab dann in Papierform und als Download verfügbar.

6. Was lässt sich aus der Durchführung des Projektes lernen?

Beschreiben Sie bitte Ihre Lernerfahrung bezüglich jeder ursprünglich geplanten Maßnahme und des gesamten Maßnahmenportfolios sowie bestimmter Maßnahmekombinationen innerhalb des Portfolios, wenn das für Ihr Projekt relevant war. Sie können nach Stakeholdern bzw. Akteuren differenzieren.

max. 400 Worte

interessante, inhaltliche Learnings:

- Rolemodels und MultiplikatorInnen „ziehen den Karren“ (z.B. durch lokalen Blumenhändler, Vizebürgermeister).
- Lokale Radhändler nehmen Transporträder gerne in Portfolio auf
- Transportradförderung ist eine rasch umsetzbare Maßnahme für eine Kommune.
- Geplante Ausleihdauer größtenteils
- Verwendung durch Radgeber:innen und Ausleiher:innen vorwiegend zum Kindertransport und für Einkäufe
- Ca. 10% der Transportrad-Interessierten möchten Radgeber:in werden.
- Zentrumsnahe Standorte bevorzugt
 - Das Anbieten unterschiedlicher Radmodelle erhöht den Nutzer:innenkreis
 - Rund um die Uhr Verleih erhöht die Nutzer:innenzahl

- Transportrad als Dienstautoersatz ist betrieblich schwieriger als erwartet umzusetzen

Was spricht für Transportrad?

Ökonomische Vorteile

- schnellere und billigere Zustellung als mit einem Auto möglich
- Keine Parkplatzsuche
- Kein Parkschein notwendig
- Zustellung bis direkt vor die Haustür möglich

Bewusstseinsbildung

- Vorreiterrolle des Unternehmens
- Transportrad = Sympathieträger → Imagegewinn
- Gut für das Gemeinwesen
- Beitrag zu einem Wandel des Verkehrs

Gesundheitliche Aspekte

- Einbau von Bewegung in den Alltag
- Spaßfaktor („*Ich liebe es.*“ - Resümee eines betrieblichen Nutzers)

Herausforderungen

Begrenzte Einsetzbarkeit des Transportrades

- Wetterabhängigkeit
- Begrenzte Ladekapazität
- Nicht alle Produkte sind für Zustellung geeignet
- lange Wegeketten schwierig zu organisieren
- nicht für lange Strecken geeignet (> 5km)
- nicht nutzbar bei gesundheitlichen Beschwerden

Umstellung der Geschäftsroutinen notwendig

- Erhöhter zeitlicher Aufwand (z.B. aufwendigere Verpackung)
- Vorbehalte der Mitarbeiter:innen („*zu wenig sportlich*“, „*zu gefährlich*“)
- Fehlende Personalressourcen für die Ausleiheabwicklung (Übernahme, Einschulung, Übungsfahrten,)

Infrastruktur nicht an Transportrad angepasst

- Schwierigkeiten Rad im Geschäft/Wohnung abzustellen
- im öffentlichen Raum fehlen sichere Abstellmöglichkeiten
- schmale zugeparkte Radwege

Transportradnutzung erfordert

Radfahrerfahrung

- Gefühl von Unsicherheit aufgrund der Fahrradgröße bei nicht routinierten Radfahrer:innen
- Ungewohntes Fahrverhalten zu Beginn schreckt nicht routinierte Radfahrer:innen ab (Lenkverhalten in der Kurve, längerer Bremsweg, Anschubhilfe anfänglich irritierend, Schwierigkeiten beim Handzeichen geben etc.)

Was können andere Städte / Initiativen davon lernen:

- praxistaugliche und bedarfsorientierte Lösungen für Transportrad-Einsatz, Sharing und Test, siehe Leitfaden.
- Erfahrungen zur Mitwirkung städtischer Akteur:innen in drei Testbed-Städten (Amstetten, Freistadt und Mattersburg).

- Userfreundliche Verleihplattform
- Präferenzen und Erfahrungen zu Verleih-Stationen.

Vorteile, die das Teilen von Produkten im Projekt für einzelne Gruppen erzeugt hat: einzelnen Nutzer:innen

- Sharing als Alternative zum PKW-Besitz
- Kennenlernen des Produktes, der Handhabung
- Möglichkeit einer Bewusstseins- (z.B. Einkaufen ohne Pkw ist möglich) und Verhaltensänderung
- RadgeberInnen: Know How Zugewinn
- Bewusstsein über das Preis-Leistungsverhältnis entwickeln können
- Transportrad ausgiebig zu testen und dadurch den Umstieg auf schadstofffreie Verkehrsmittel positiv zu erleben
- Förderung der Kommunikation ("Wer mit einem Transportrad unterwegs ist, wird immer wieder darauf angesprochen")

...die Gemeinschaft?

- Netzwerkaufbau
- Erkenntnisse über die Wirksamkeit derart kombinierter Maßnahmen
- Erleben einer klimaschonenden (gesunden) Mobilität

...die Stadt?

- Transporträder den BürgerInnen verfügbar machen
- Beitrag zu den österreichischen Klimazielen: CO2-Bilanz der Gemeinde reduzieren

...die Betriebe?

- Betriebskosten, Produktivitätsvorteile, Zeitersparnis
- Transportrad als Werbefläche ("Mit einem Transportrad fällt man auf")
- Positionierung als umweltfreundlicher Betrieb

7. Was würden Sie heute anders machen?

Erklären Sie bitte, was Sie vor dem Hintergrund Ihrer Erfahrungen bei der Projektplanung und -durchführung anders machen würden, wenn Sie Ihr Projekt neuerlich durchführen könnten (Ziele, Maßnahmen, Maßnahmenumsetzung, Projektteam, Partner, Budget).

max. 400 Worte

- Learnings aus dem Streitfall mit einem Nutzer betreffend Haftung bei Schaden am Rad in Mattersburg? -> Konditionen klar und deutlich kommunizieren.
- Wir haben vor allem öko-bewusste radinteressierte Menschen mit dem Projekt angesprochen - Maßnahmen zur Diversifizierung der Zielgruppe setzen?
- Ziel der Anschaffung von 3 Transporträdern in einer Test-Stadt nicht vollständig erreicht. Wäre eine zusätzliche / andere Form der Unterstützung möglich gewesen?

8. Welchen Nutzen haben Sie aus dem Smart Cities Projektmonitoring gezogen?

Bitte stellen Sie dar, auf welchen Ebenen der Prozess des Monitorings sowie die Zielindikatoren-Matrix mit der Bestimmung und Messung der Programm-,

Output- und Wirkungsindikatoren Nutzen gestiftet hat.

max 400Worte

Das Projektmonitoring war in verschiedenen Phasen sehr wichtig.

In einer ersten Phase, um sich sehr konkret mit dem Projekt und dessen Umsetzung auseinanderzusetzen und realistische Ziele und Ergebnisse zu formulieren. Auch für die Kommunikation nach außen und zur Generierung realistischer Erwartungen der einzelnen Akteur:innen war das Projektmonitoring hilfreich.

Zwischenzeitlich, um das Qualitätsmanagement sicherzustellen.

Und schlussendlich, um ein zufriedenstellendes Ergebnis liefern zu können, das dem Ziel „Zero Emission City“ dient, in dem so viele Akteur:innen wie möglich von diesen Erfahrungswerten profitieren (Klima- und Energiefonds, Gemeinden über Leitfaden oder Kontaktaufnahme, andere Projektentwickler, Bürger:innen)