

Evaluierung Projekt Grätzrad

Bericht



Auftraggeber:

Mobilitätsagentur Wien
Große Sperlgasse 4
1020 Wien

<https://www.mobilitaetsagentur.at/>

Auftragnehmer:

Technische Universität Wien
Institut für Raumplanung
Forschungsbereich Mobilität und Verkehrsplanung (MOVE)
Karlsplatz 13
1040 Wien

Prof. Dr.-Ing. Martin Berger
DI Fabian Dorner
Arno Brugger, BSc

Wien, März 2019

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	2
Zusammenfassung	4
Einleitung	5
Methodik	6
1 Ausleihen	7
1.1 Gesamtzahl der Ausleihen	8
1.2 Detailauswertung Ausleihen	9
1.2.1 Anzahl der Ausleihen nach NutzerInnen	9
1.2.2 Ausleihen nach Bezirken	10
1.2.3 Ausleihen nach Transportrad-Merkmalen	11
1.2.4 Nutzungszweck	12
1.2.5 Auswahl des/der Grätzlrad-BetreiberIn	12
1.2.6 Bewerbung des Grätzlrads	13
1.2.7 Gründe und Motive für die Grätzlrad-Nutzung	13
1.2.8 Zeitliche Aspekte der Grätzlrad-Nutzung	15
1.2.9 Distanz zwischen Wohn- und Ausleihort	17
1.2.10 Mit dem Grätzlrad gefahrene Distanzen	19
1.2.11 Verkehrsmittelwahl für den Weg zum Ausleihort	19
1.2.12 Substituierte Verkehrsmittel	20
1.2.13 Transportzweck	21
2 NutzerInnen	22
2.1 Zusammensetzung der NutzerInnen	23
2.1.1 Geschlecht	23
2.1.2 Altersstruktur	24
2.1.3 Ausbildung	25
2.1.4 Beschäftigung	26
2.1.5 Wohnbezirk	27
2.1.6 Haushaltsgröße	28
2.1.7 Mobilitätsausstattung	29
2.1.8 Erfahrung mit Transporträdern vor der ersten Grätzlrad-Ausleihe	31
2.2 NutzerInnen-Bewertung des Grätzlrad-Angebots	33
2.2.1 Transporträder	33

2.2.2	Buchungsplattform	36
2.2.3	BetreiberInnen.....	36
2.2.4	Weiterempfehlung.....	37
2.2.5	Geplante zukünftige Transportrad-Nutzung	38
2.2.6	Verbesserungsvorschläge.....	40
3	BetreiberInnen	41
3.1	Grätzlrad-BetreiberInnen – Zusammensetzung und Verortung	42
3.2	Grätzlrad-BetreiberInnen – Befragungsergebnisse.....	43
3.2.1	Motivation und Erwartung	43
3.2.2	Eigennutzung	44
3.2.3	Anmeldungs- und Förderprozess und Betreuung durch die Mobilitätsagentur	45
3.2.4	Betreuungsaufwand.....	46
3.2.5	Buchungsplattform	46
3.2.6	Gesamtzufriedenheit	47
3.2.7	Weiterführung.....	48
4	Fazit und Ausblick.....	49
4.1	Ausleihen	50
4.2	NutzerInnen	52
4.3	BetreiberInnen	54
5	Anhang.....	55
5.1	Abbildungsverzeichnis	55
5.2	Tabellenverzeichnis	57
5.3	Einzugsbereiche nach Grätzlrad-BetreiberInnen	58
5.4	Wohnorte der NutzerInnen nach Grätzlrad-BetreiberInnen	65
5.5	Gründe für Auswahl Grätzlrad-BetreiberInnen nach einzelnen BetreiberInnen	66

Zusammenfassung

Die Mobilitätsagentur Wien initiierte mit dem Projekt Grätzlrad ein Angebot an kostenfrei nutzbaren Leih-Transporträdern. Die dafür verwendeten Lastenräder befinden sich im Eigentum von Betrieben und Vereinen, wurden aber größtenteils von der Stadt Wien gefördert. Auflage der Förderung war, dass diese Transporträder im Gegenzug für zwei Jahre über die Grätzlrad-Plattform www.graetzlrad.wien Interessierten zu den Öffnungszeiten kostenlos zur Verfügung gestellt werden. Daneben sind auch Lastenräder anderer BetreiberInnen auf der Plattform zu finden. Die Räder dieser „Grätzlrad-PartnerInnen“ erhielten keine Förderung der Stadt Wien.

Ziel dieser Evaluierung ist die räumliche und zeitliche Verteilung der Ausleihen auszuwerten, Zusammensetzung und Nutzungsverhalten der AusleiherInnen darzustellen sowie Motivation, Betreuungsaufwand und Erfahrungen der BetreiberInnen zu analysieren. Zudem soll die Zufriedenheit beider Seiten (AnbieterInnen und NutzerInnen) mit verschiedenen Aspekten des Angebots erhoben werden. Um an diese Erkenntnisse zu gelangen, wurden Interviews mit den BetreiberInnen geführt, ein quantitativer Online-Fragebogen, der zuvor an NutzerInnen versendet wurde, ausgewertet und Reservierungsdaten der Grätzlrad-Plattform analysiert.

Insgesamt fanden im Zeitraum 1.7.2017 bis 31.12.2018 rund 1600 Ausleihvorgänge des Grätzlrades statt, wovon 1348 auf die Grätzlrad-Plattform entfielen. Die Transporträder wurden überwiegend für private Zwecke verwendet. Transportiert wurden sowohl Personen (Kinder) als auch Güter (vorwiegend Lebensmittel und schwere Gegenstände wie Möbel und Haushaltsgeräte) sowie in geringer Menge auch Haustiere. Für die Auswahl der BetreiberInnen waren die Nähe zum Wohnort, der angebotene Lastenradtyp sowie die Öffnungszeiten ausschlaggebend.

Mit dem Grätzlrad-Angebot konnte eine große Zahl von Personen angesprochen werden, die erstmals ein Transportrad nutzten. Der überwiegende Teil möchte zukünftig wieder ein Lastenrad nutzen, ein kleiner Teil der Befragten plant sogar sich ein eigenes anzuschaffen. Für die Entscheidung ein Transportrad zu nutzen, sind affektive Motive noch vor instrumentellen Motiven ausschlaggebend. Die Zusammensetzung der NutzerInnen weicht von der Gesamtbevölkerung deutlich ab. Dies äußert sich in einer geringen Anzahl von Pkw sowie einer hohen Anzahl von Fahrrädern im Haushalt. Auch haben die NutzerInnen einen hohen Bildungsgrad (74% AkademikerInnenanteil und sind mit rund 60% vorwiegend männlich).

Motivation der BetreiberInnen für die Mitwirkung im Grätzlrad-Projekt ist einerseits der Beitrag zu einer umweltfreundlichen städtischen Mobilität und andererseits die Erhöhung der KundInnenfrequenz. Für die Betreuung des Angebots wurden von den Betrieben ein bis zwei Stunden pro Woche aufgewendet, wobei dieser Aufwand mit den saisonalen Nachfrageschwankungen variierte. Von den dreizehn befragten BetreiberInnen haben elf die Absicht, das Grätzlrad auch nach Auslaufen der vertraglichen Verpflichtungen weiterhin zu verleihen.

Insgesamt sind NutzerInnen und BetreiberInnen mit dem Grätzlrad-Projekt sehr zufrieden; das Projekt wird durchwegs als gute Idee und wichtigen Beitrag zu nachhaltiger Mobilität gesehen. Vereinzelt Verbesserungsvorschläge beziehen sich auf die Reservierungsplattform und deren Funktionen. Seitens der BetreiberInnen besteht zudem der Wunsch nach einer geeigneten Versicherungslösung für Leih-Transporträder.

Ausgehend von diesen Erkenntnissen empfiehlt es sich künftig eine Erweiterung der NutzerInnen-Zielgruppe anzustreben. Dazu wird auch eine Diversifizierung der Grätzlrad-BetreiberInnen, beispielsweise räumlich und bezüglich Öffnungszeiten, empfohlen.

Einleitung

Im Frühjahr 2017 wurde eine Förderung für den Ankauf von Lastenrädern für Privatpersonen sowie Betriebe, Vereine und ähnliche Organisationen von Stadt Wien und Mobilitätsagentur Wien ins Leben gerufen. Ein Teil der Förderung war für bis zu zehn Unternehmen bzw. Vereine reserviert, die die volle Kostenübernahme der Anschaffungskosten bis zu einem Kaufpreis von 3000 Euro (netto) vorsah. Auflage für die Inanspruchnahme der Förderung war, dass geförderte Lastenräder für mindestens 24 Monate kostenfrei zum Verleih angeboten werden.

Das Angebot des kostenfreien Transportradverleihs wird von der Mobilitätsagentur Wien unter dem Namen „Grätzlrad“ vermarktet. Als zentrale Plattform zur Reservierung der Lastenräder dient die Seite www.graetzlrad.wien. Dort finden sich auch Informationen zu den Transporträdern und den BetreiberInnen. Während dieser Zeit kamen vier weitere Organisationen als Grätzlrad-PartnerInnen hinzu. Diese bieten ebenfalls Leih-Transporträder kostenfrei über die Plattform an, erhielten jedoch keine Förderungen für den Ankauf der Lastenräder von der Stadt Wien. Somit entfällt für diese Organisationen auch die Verpflichtung die Lastenräder über einen bestimmten Zeitraum zu verleihen. Vergleichbare Angebote gibt es bisher nur wenige wie beispielsweise Das Lastenrad in Graz oder das kostenpflichtige Carvelo2Go in der Schweiz. Dementsprechend gibt es bisher auch kaum Erkenntnisse zu den NutzerInnen dieser Angebote, zu Ausleihen oder zur BetreiberInnen-Sicht. Die Verpflichtung das Grätzlrad kostenfrei zu verleihen, läuft im Laufe des Jahres 2019 für jene zehn Betriebe bzw. Vereine, welche die Förderung der Stadt Wien über die vollen Anschaffungskosten in Anspruch nahmen, aus. Dies ist Anlass für eine Evaluierung dieses Projekts. Die Studie verfolgt folgende Erkenntnisziele auf deren Basis Handlungsempfehlungen abgeleitet werden.

- Abschätzung der Gesamtzahl der **Ausleihen** und Auswertung von deren zeitlichen und räumlichen Verteilung
- Analyse von Zusammensetzung und Nutzungsverhalten der **Grätzlrad-NutzerInnen** sowie Identifikation von Gründen und Motiven für die Grätzlrad-Verwendung sowie Untersuchung von Nutzungszwecken, transportierten Gütern, Einzugsbereichen der einzelnen Grätzlrad-Standorte sowie durch das Grätzlrad substituierte Verkehrsmittel
- Erhebung der Teilnahmemotivation der **BetreiberInnen**, des mit dem Angebot verbundenen Betreuungsaufwands, deren Eigennutzung der Transporträder sowie der Zukunftspläne im Zusammenhang mit dem Grätzlrad-Angebot
- Darstellen der **Beurteilung** des Angebots durch NutzerInnen und BetreiberInnen anhand verschiedener Aspekte des Grätzlrad-Projekts

Bisher liegt kaum wissenschaftliche Literatur zum Thema Lastenrad-Sharing vor. Insofern stellt die vorliegende Arbeit einen wichtigen Beitrag dar, insbesondere in Hinblick auf das Verhalten von NutzerInnen Lastenrad-Sharing.

Methodik

Folgende Daten und damit einhergehende Methoden zur Generierung bilden die Basis für die Evaluierung des Grätzlrad-Projekts:

- Mit der **Analyse von Reservierungsdaten** konnten die Zahl der Ausleihen der einzelnen Grätzlräder sowie die Zusammensetzung der AusleiherInnen der Grätzlräder nach Alter und Geschlecht sowie bezüglich der Distanz des Wohnorts vom Standort des jeweiligen Grätzlrad-Betriebs. Insgesamt wurden 1348 Reservierungen von 1. Juli 2017 bis 30. Dezember 2018 ausgewertet. Einige der Grätzlrad-Betriebe nahmen Reservierungen auch über andere Kanäle wie die Reservierungsplattform entgegen. Somit sind diese Daten auch keine exakte Abbildung der tatsächlichen Ausleihen.
- Zudem wurde eine quantitative **Online-Befragung der Grätzlrad-NutzerInnen** durchgeführt. Der Zugangslink zum Fragebogen wurde per E-Mail am 15.11.2018 (Erinnerung 21.11.2018) an rund 700 Personen verschickt, die in den vorherigen sechs Monaten zumindest einmal ein Grätzlrad ausgeborgt hatten. Der Rücklauf umfasste 285 vollständig ausgefüllte Fragebogen, die für die Auswertung herangezogen wurden. Durch die Analyse der Befragungsergebnisse konnten ergänzende Informationen zu den Reservierungsdaten gewonnen werden, welche den Transportzweck, das substituierte Verkehrsmittel sowie Gründe und Motivation für die Nutzung des Grätzlrads umfassen.
- Zudem fanden **leitfadengestützte Interviews mit 13 der 14 Grätzlrad-Organisationen** statt. Damit konnten Informationen zu den Teilnahmegründen, der Zufriedenheit mit der Plattform und der Abwicklung durch die Mobilitätsagentur, die Eigennutzung des Rades sowie ob ein (kostenfreier) Verleih der Lastenräder über die verpflichtenden 24 Monate hinaus geplant ist, eingeholt werden.

1. Ausleihen



1.1 Gesamtzahl der Ausleihen

Die Website www.graetzrad.wien fungiert zwar als zentrale Informations- und Reservierungsplattform für die Grätzlräder, dennoch gab es eine größere Zahl an Ausleihen von Transporträdern, die nicht über diese Plattform organisiert wurden. Aus diesem Grund kann die Gesamtzahl der Ausleihen nur geschätzt werden. Die Berechnung basiert einerseits auf den Reservierungsdaten der Plattform und andererseits auf den Schätzungen der Grätzlrad-BetreiberInnen über den Anteil der Ausleihen, die nicht über die Grätzlrad-Plattform abgewickelt wurden.

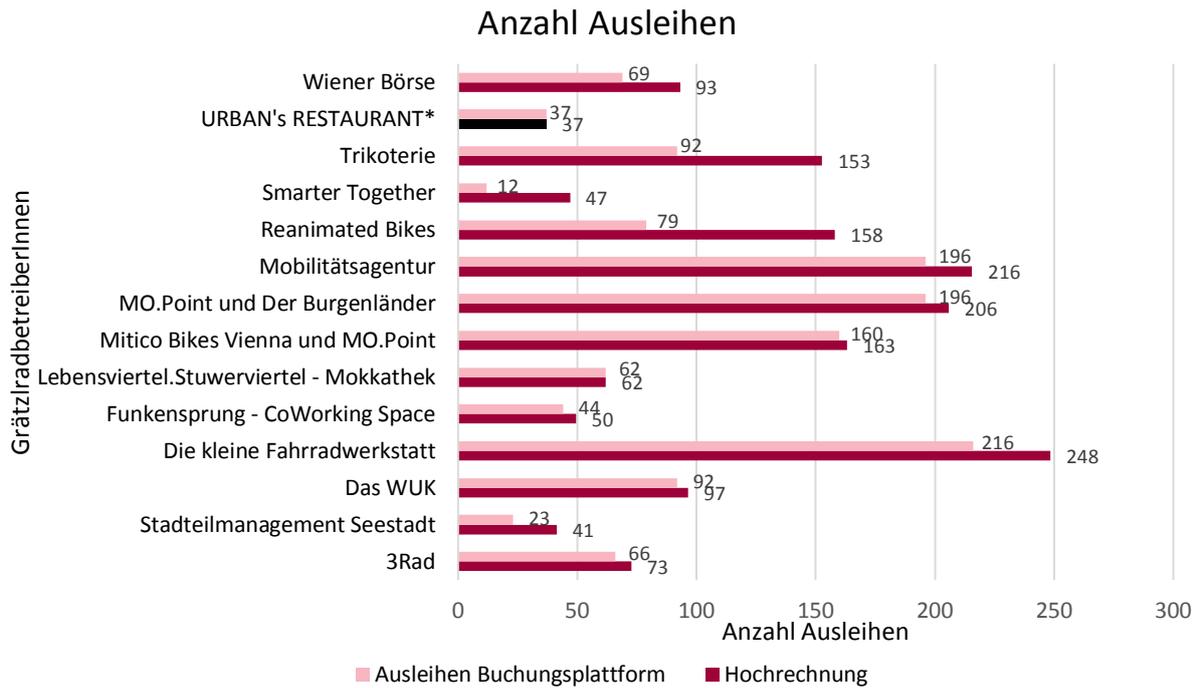
12 der 13 befragten BetreiberInnen gaben an, dass es auch Ausleihen gab, die nicht über die Plattform zustande kamen. Bei vier Betrieben stellt dies jedoch die Ausnahme dar und kommt äußerst selten vor. Bei jenen Fällen, in denen die Ausleihe nicht über die Grätzlrad-Plattform abgewickelt wurde, handelte es sich häufig um Stammkunden, die das Rad spontan nutzen wollten (eine Reservierung am gleichen Tag ist über die Plattform nicht möglich). Diese erkundigen sich dann in der Regel telefonisch oder per E-Mail über die Verfügbarkeit. Ein Betrieb verzichtet generell auf die Nutzung der Buchungsplattform.

Vier Betriebe gaben an, dass weniger als 5% der Reservierungen, nicht über das Reservierungssystem getätigt wurden. Weitere vier Betriebe gaben eine Spannweite von ca. 10 – 20% an. Drei Betriebe wickeln 60 – 80% der Buchungen außerhalb des Reservierungssystems ab und ein Betrieb verwendet die Onlineplattform nicht. Bei einem Betrieb konnte diesbezüglich keine Aussage getroffen werden. Die weiteren Auswertungen, wenn nicht anders dargestellt, beziehen sich auf die Reservierungsdaten der Grätzlrad-Plattform.

Anzahl der Ausleihen in Wien:

- **1348 Ausleihen** (1.7.2017 – 30.12.2018) über die Grätzlrad-Plattform
- Anzahl der Ausleihen in Wien (Hochrechnung auf Basis der Daten der Buchungsplattform und Angaben der BetreiberInnen): **1608 Ausleihen** (1.7.2017 – 30.12.2018)

Die am stärksten frequentierten VerleiherInnen waren, mit jeweils mehr als 200 Verleihvorgängen, „Die kleine Radwerkstatt“, die „Mobilitätsagentur Wien“ sowie „MO.Point und der Burgenländer“. Eine tendenziell geringere Zahl der Ausleihen weisen jene vier BetreiberInnen auf, welche ihr Grätzlrad nicht von der Stadt Wien gefördert bekamen. Das liegt unter anderem daran, dass diese Räder erst zu einem späteren Zeitpunkt in das System aufgenommen wurden.



*für URBAN's Restaurant liegt keine Abschätzung vor, wie viele Ausleihen nicht über die Grätzlrad-Plattform verliefen

Abbildung 1: Anzahl der Ausleihen nach Grätzlrad-BetreiberInnen im Zeitraum 1. Juli 2017 bis 31. Dezember 2018 (Daten: Reservierungen Grätzlrad-Plattform, Auskunft BetreiberInnen)

1.2 Detailauswertung Ausleihen

1.2.1 Anzahl der Ausleihen nach NutzerInnen

46% der Befragten gaben an, dass sie sich das Grätzlrad bisher nur einmal ausgeliehen haben. Nur 12% der NutzerInnen, gaben häufiger als fünfmal ein Transportrad von Grätzlrad-BetreiberInnen ausgeliehen zu haben.

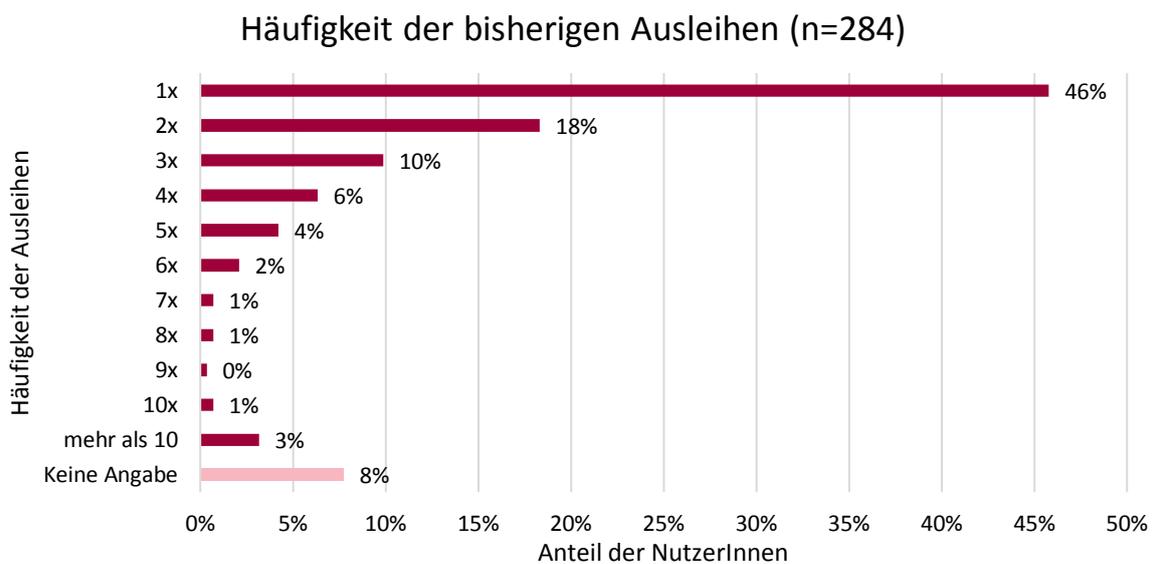


Abbildung 2: Anzahl der Ausleihen nach NutzerInnen (Daten: Online-Befragung)

1.2.2 Ausleihen nach Bezirken

Die meisten Ausleihen kamen mit 363 NutzerInnen aus dem 2. Bezirk, was 28% der über die Grätzlrad-Plattform getätigten Reservierungen entspricht. Dieser hohe Wert ist auch darauf zurückzuführen, dass es in diesem Bezirk drei Grätzlrad-BetreiberInnen gibt. An zweiter Stelle erfolgt mit 130 Ausleihen (rund 10%) Ottakring. Tendenziell ist zu erkennen, dass die Zahl der Ausleihen in den zentral gelegenen Bezirken höher ist als in den Flächenbezirken am Stadtrand.

Kartendarstellung Anzahl Ausleihen nach Wohnbezirk der NutzerInnen

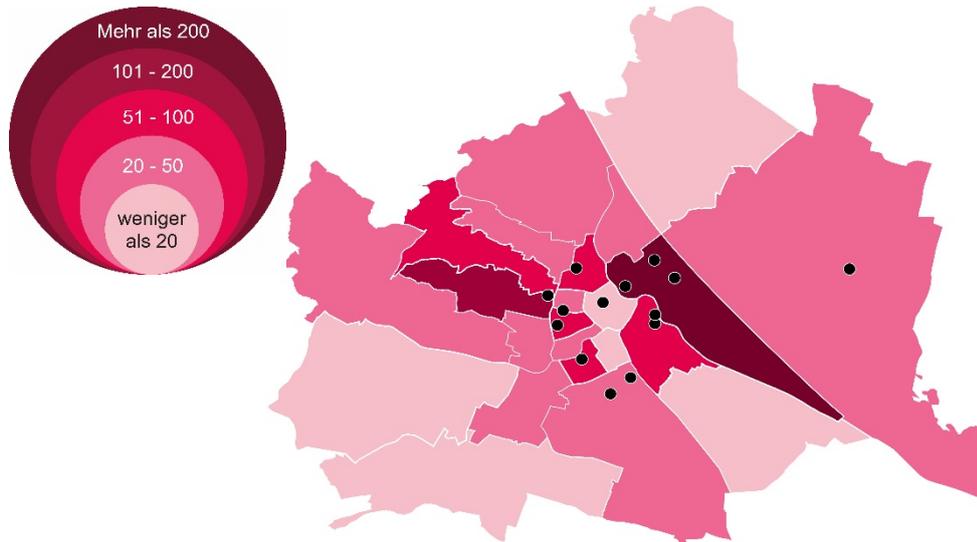


Abbildung 3: Zahl der Grätzlrad-Ausleihen nach Bezirken – Kartendarstellung (Datenquelle: Reservierungsdaten Buchungsplattform)

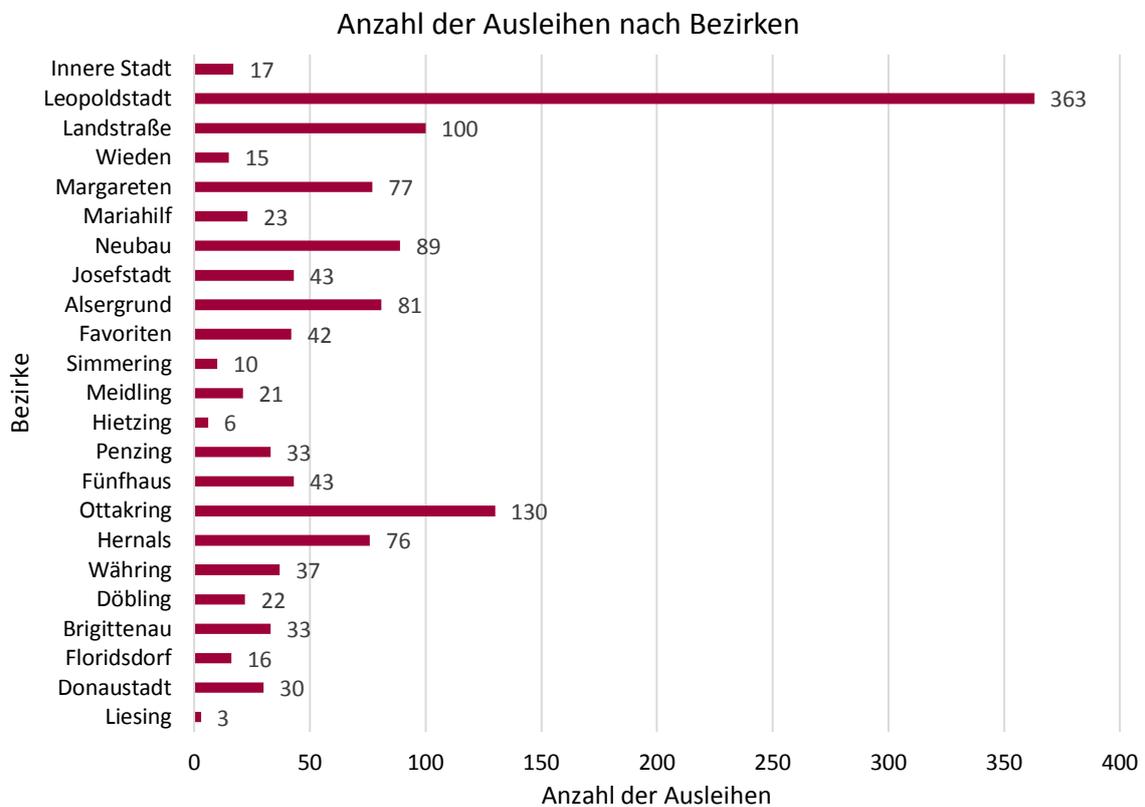


Abbildung 4: Anzahl der Grätzlrad-Ausleihen nach Bezirken – Diagrammdarstellung

1.2.3 Ausleihen nach Transportrad-Merkmalen

Neun der 15 Grätzlräder verfügen über eine Unterstützung mittels Elektromotor (E-Unterstützung). Das entspricht 60% des Bestandes, auf die 70% der Ausleihen entfallen. Das zeigt, dass von den NutzerInnen diese Transporträder tendenziell bevorzugt werden. Auch die 10 einspurigen Transporträder werden tendenziell häufiger ausgeliehen als Mehrspurige: Hier stehen 67% des Bestandes 81% der Ausleihen gegenüber.

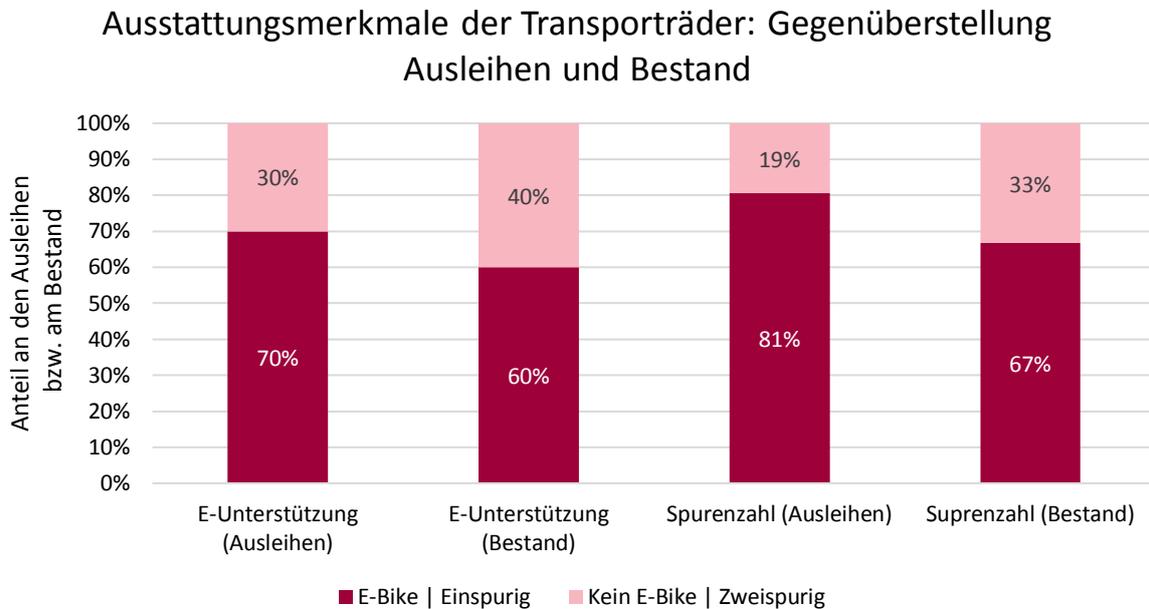


Abbildung 5: Anteil der Ausleihen nach Ausstattungsmerkmalen (Daten: Reservierungstagen Grätzlrad-Plattform)

Ausgehend von der Annahme, dass bestimmte Personengruppen bestimmte Ausstattungsmerkmale bevorzugen, wurden derartige Zusammenhänge mittels Kreuztabellen ausgewertet. Aus der Analyse lassen sich weder für Geschlecht noch Alter auf Präferenzen bezüglich der Spurenzahl erkennen. Hinsichtlich Lastenrädern mit E-Unterstützung zeigt sich, dass diese von Frauen stärker genutzt werden als von Männern.

Tabelle 1: Kreuztabelle E-Unterstützung/Geschlecht

Kreuztabelle E-Unterstützung/Geschlecht					
			Geschlecht		Gesamt
			männlich	weiblich	
E-Unterstützung	E-Unterstützung vorhanden	Anzahl	545	373	918
		% innerhalb von E-Bike	59,4%	40,6%	100,0%
	keine E-Unterstützung	Anzahl	267	125	392
		% innerhalb von E-Bike	68,1%	31,9%	100,0%
Gesamt		Anzahl	812	498	1310
		% innerhalb von E-Bike	62,0%	38,0%	100,0%

1.2.4 Nutzungszweck

Mit 82% wurden die Grätzlräder von den AusleiherInnen überwiegend für private Zwecke genutzt, was angesichts der Ausstattung der Räder (z. B. Fokus auf Kindertransportmöglichkeit) wenig überraschend ist.

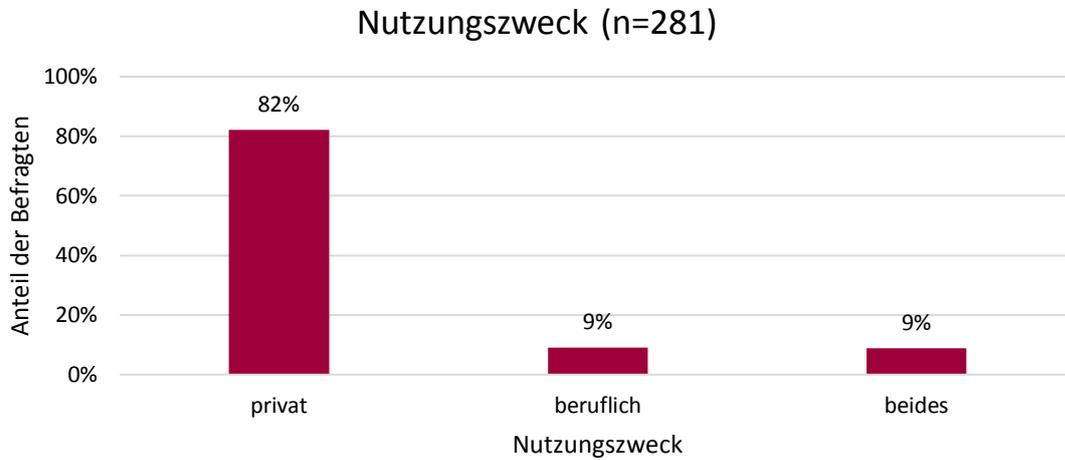


Abbildung 6: Anteil der Ausleihen nach Nutzungszweck (Daten: Online-Befragung)

1.2.5 Auswahl des/der Grätzlrad-BetreiberIn

Für die NutzerInnen besteht grundsätzlich die Möglichkeit bei jedem der 14 Grätzlrad-BetreiberInnen ein Transportrad auszuleihen. Die Gründe für die Wahl des/der AnbieterIn kann wichtige Hinweise für künftige Planungen von Transportradverleihsystemen bieten. Für rund ein Drittel der Befragten war die Nähe des Standortes zum Wohnort, für weitere 7% die Nähe zum Arbeitsort ausschlaggebend. Für 22% war der Transportradtyp ausschlaggebend und für weitere 14% die Öffnungszeiten der/des BetreiberIn.

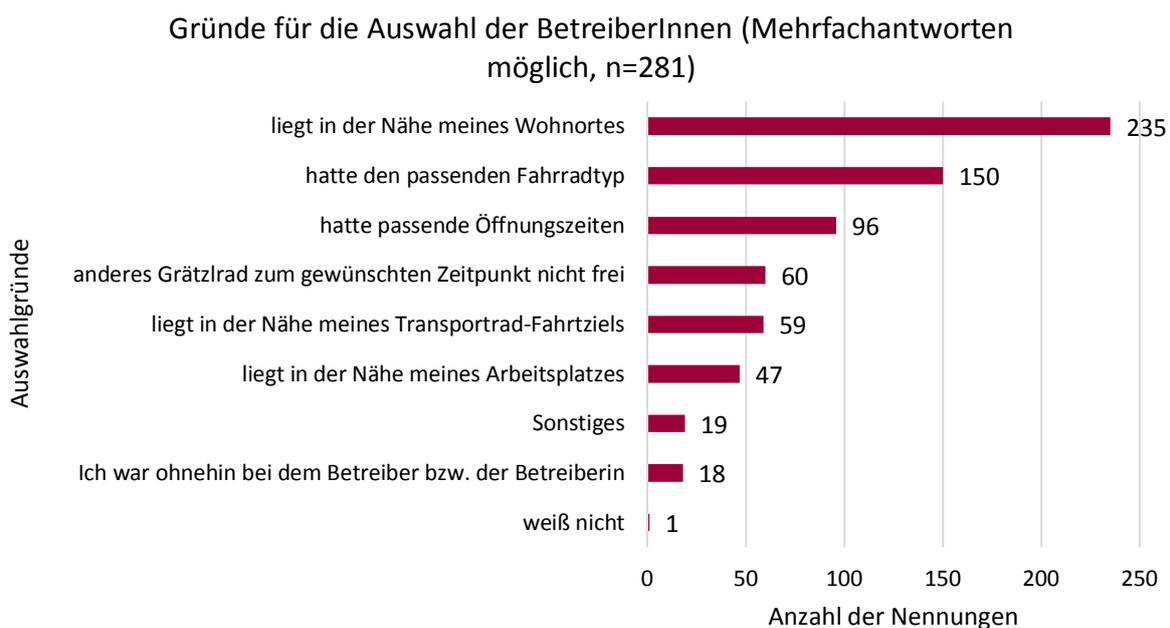


Abbildung 7: Gründe für die Wahl des/der Grätzlrad-BetreiberIn (Daten: Online-Befragung)

1.2.6 Bewerbung des Grätzlrads

Dass Lastenräder im Straßenraum auffallen und am besten für sich selbst werben, zeigt die Auswertung, wie die NutzerInnen auf das Grätzlrad-Angebot aufmerksam geworden sind: 22% sind haben dadurch vom Angebot erfahren. Ebenso viele sind durch Medienberichte darauf aufmerksam geworden. Weitere wichtige Informationsquellen waren zudem soziale Medien, der Bekannten- und Verwandtenkreis sowie die gezielte Suche im Internet nach einer Möglichkeit ein Lastenrad auszuleihen.

Auf das Grätzlrad aufmerksam geworden durch... (Mehrfachantworten möglich, n=284)

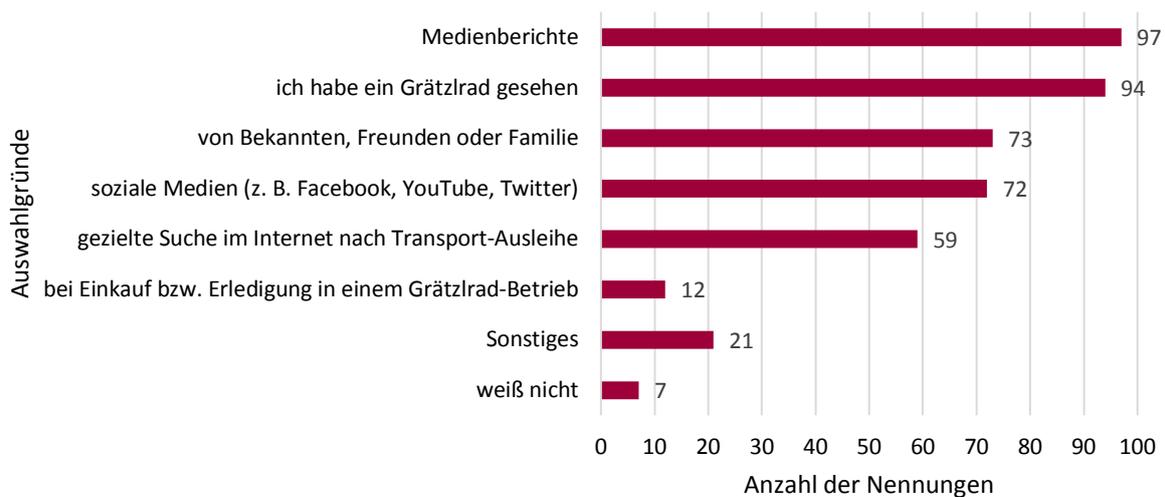


Abbildung 8: Angaben der NutzerInnen wodurch sie auf das Grätzlrad-Projekt aufmerksam geworden sind (Daten: Online-Befragung)

Antworten in der Kategorie „Sonstiges“: Wir wollten ursprünglich selbst eines betreiben. Ich habe über meinen Beruf davon erfahren. Vortrag an BOKU. Über die Ausschreibung zur Lastenradförderung. Tag des Rades in Wien. Website der Radlobby Wien. Mobilitätsagentur Newsletter. Fahrradgeschäft. Ich habe mitgeholfen (mit GB10) es zu organisieren. Bezirksblatt. Einladung Launch durch Mobilitätsagentur.

1.2.7 Gründe und Motive für die Grätzlrad-Nutzung

Bevor auf die Gründe und Motive für die Grätzlrad-Nutzung eingegangen wird, werden deren grundlegenden Unterschiede dargestellt. Während Gründe für die Nutzung sich aus einer konkreten Situation bzw. Anforderung heraus ergeben, entwickeln sich Motive längerfristig und beeinflussen die Bewertung von möglichen Optionen (in diesem Fall Wahl von Transportrader zur Fortbewegung). Neben instrumentellen Motiven, die sich aus objektivierbaren Faktoren wie Zeit, Komfort oder Kosten ergeben, haben auch affektive und symbolische Motive Einfluss. Bei affektiven Motiven stehen mit dem Verkehrsmittel assoziierte positive und negative Emotionen im Mittelpunkt. Symbolische Motive stehen hingegen im Zusammenhang mit den sozial vermittelten symbolischen Bewertungen eines Verkehrsmittels und der damit einhergehenden Bewertung von Status und der sozialen Identität der NutzerInnen.

Umweltfreundlichkeit (24% der Befragten) und Fahrspaß (23%) sind zentrale **Gründe** für die Nutzung des Grätzlrad. 17% der Befragten gaben an, dass sie einmal ein Transportrad ausleihen wollten, weitere 5% wollten einen ganz bestimmten Typ von Lastenrad testen. Praktische Gründe wie geringer Organisationsaufwand oder geringe Kosten spielten für die Ausleihe eine eher geringe Rolle.

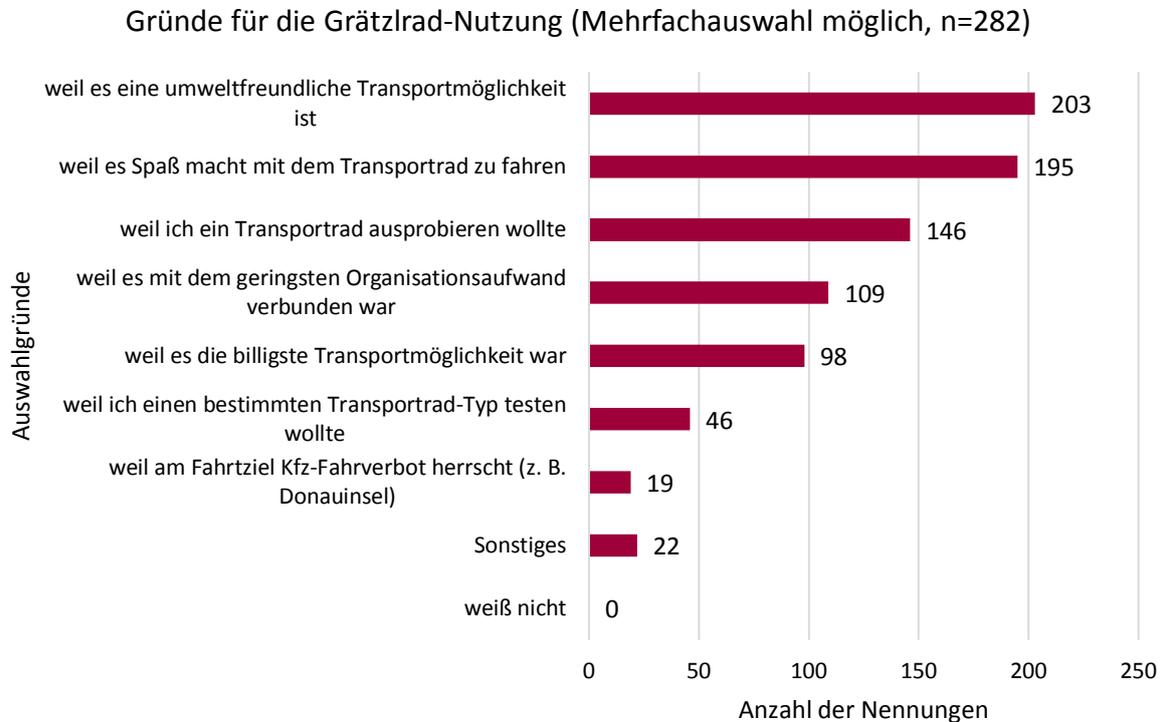


Abbildung 9: Gründe für die Grätzlrad-Nutzung (Daten: Online-Befragung)

Sonstige Antworten: Weil es den Transport im Vergleich zu öffentlichen Verkehrsmitteln enorm erleichtert. Weil es die schnellste Transportmöglichkeit ist. Kinderspaß. Einfache Beladung. Schnelles Vorankommen in der Stadt. Weil es Spaß macht, Fahrrad zu fahren. weil es keinen Spaß macht, Auto zu fahren. Weils schnell geht & keinen Parkplatz braucht. Gratis und trotzdem praktisch. In den engen Gassen vom 1. Bezirk am praktikabelsten.

Affektive **Motive** erreichen unter den NutzerInnen die höchsten Zustimmungsraten, gefolgt von instrumentellen Motiven. Symbolische Motive spielen hingegen für die Nutzung der Grätzlräder eine untergeordnete Rolle. Dieses Ergebnis deckt sich mit Erkenntnissen einer Befragung im Rahmen des Projekts LARA Share, die von den AutorInnen durchgeführt wurde.¹

¹ Dorner, F., Berger, M. (2019): Peer-to-Peer Lastenrad-Sharing – Perspektiven verschiedener Zielgruppen. In: Schrenk, M., Popovich, V. V., Zeile, P., Elisei, P., Beyer, C.: REAL CORP 2019 Proceedings Tagungsband.

Bedeutung der folgenden Nutzungsmotive (n=278)

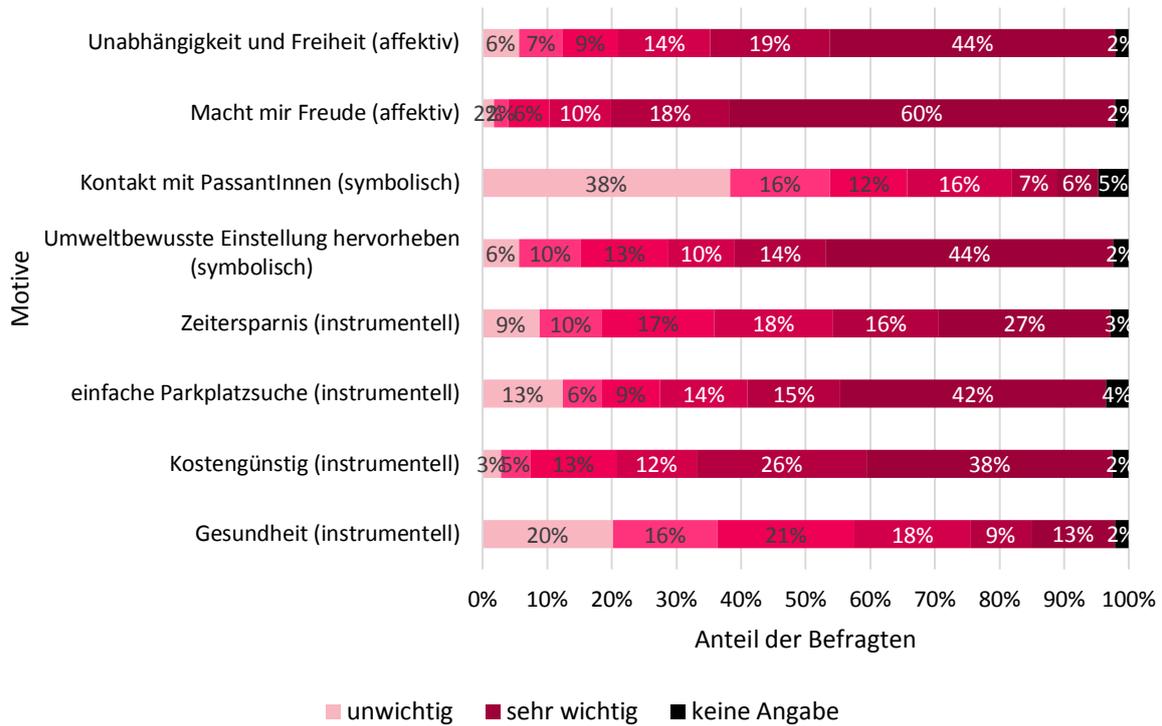


Abbildung 10: Motive für die Grätzlrad-Ausleihe (Daten: Online-Befragung)

1.2.8 Zeitliche Aspekte der Grätzlrad-Nutzung

Ausleihdauer

Rund die Hälfte der Ausleihen liegt bei einer Dauer von fünf Stunden oder weniger, wie die Auswertung der Reservierungsdaten zeigt. Ausleihzeiten von mehr als 10 Stunden liegen bei lediglich 10%.

Anteil Ausleihen nach Ausleihzeit

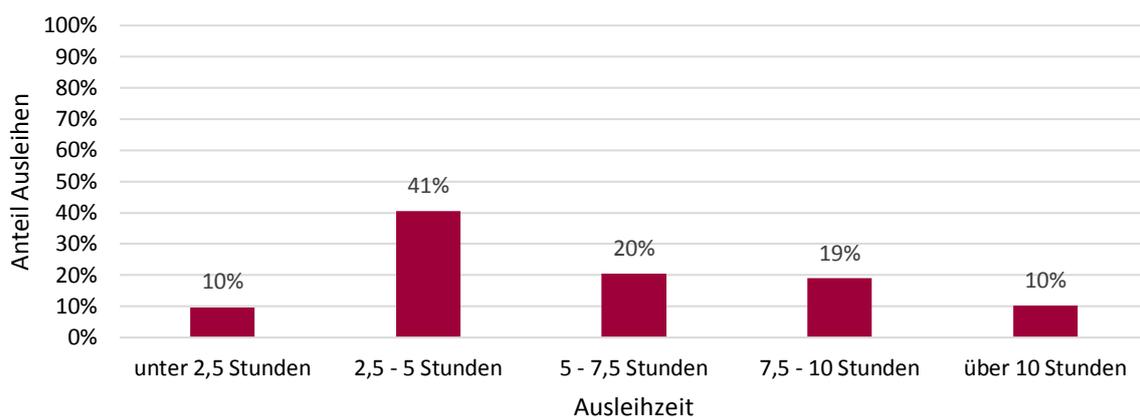


Abbildung 11: Anteil der Ausleihen nach Ausleihdauer (Daten: Reservierungen Grätzlrad-Plattform)

Ausleihen nach Wochentagen

Der am stärksten frequentierte Tag ist der Freitag, was darauf zurückzuführen sein dürfte, dass an diesem Tag eine Häufung von Einkaufs- und Freizeitwegen auftritt. Grundsätzlich kann man anhand der Daten erkennen, dass am Anfang der Woche weniger Ausleihen getätigt werden als gegen Ende

der Woche. Die Zahl der Ausleihen an Samstage und Sonntage werden stark durch die unterschiedlichen Öffnungszeiten der jeweiligen BetreiberInnen beeinflusst.

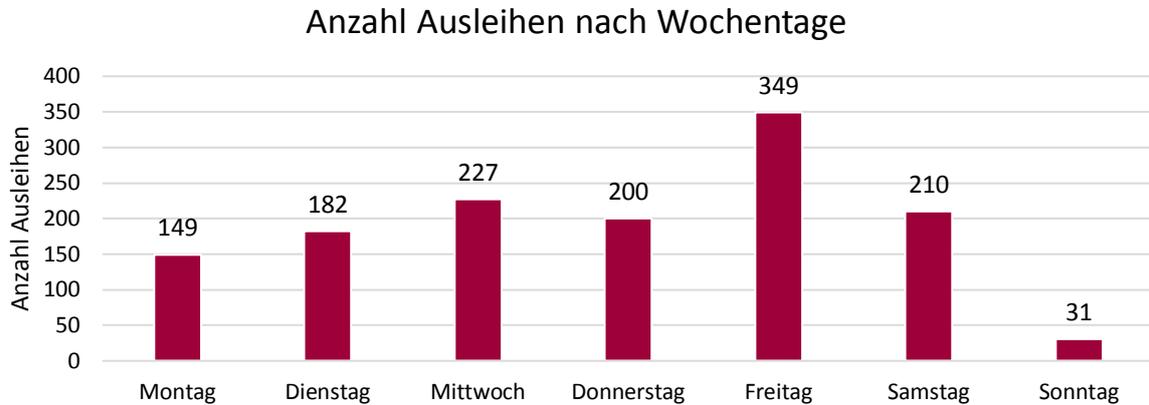


Abbildung 12: Ausleihen nach Wochentagen (Daten: Reservierungsdaten Grätzlrad-Plattform)

Ausleihen nach Monaten

Um eine Vergleichbarkeit zwischen den Monaten herzustellen, wurde der Zeitraum 1. Juli 2017 bis 30. Juni 2018 gewählt. Das liegt daran, dass in diesem Zeitraum die Zahl der Betriebe und der angebotenen Grätzlräder konstant war und es so zu keinen Verzerrungen bezüglich der Zahl der Ausleihen kommt.

Die Monate mit den höchsten Ausleihzahlen sind von April bis August, danach nehmen die Ausleihen stetig ab und erreichen mit 17 Ausleihen im Dezember das gemessene Minimum. Ab Jänner ist eine Zunahme zu beobachten.

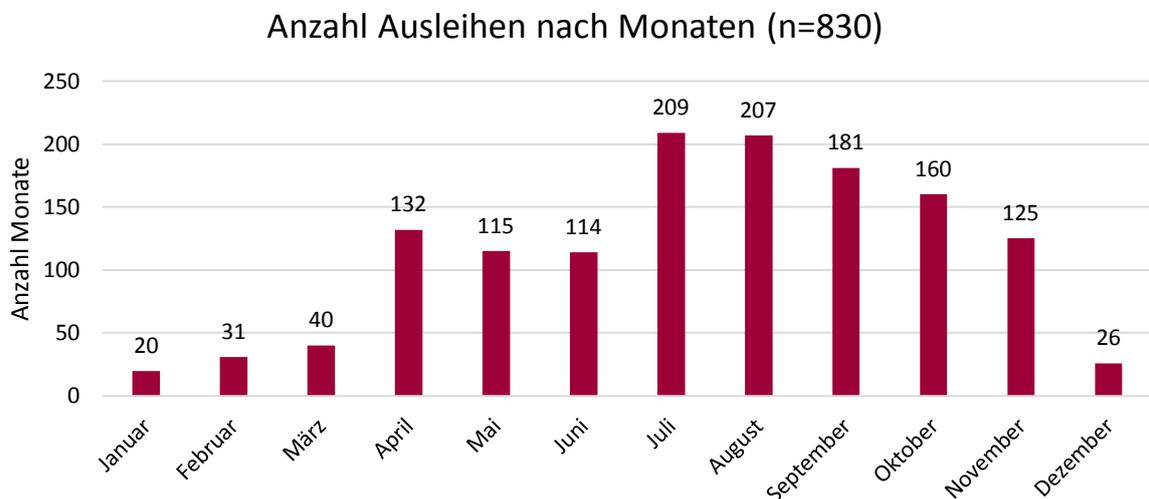


Abbildung 13: Ausleihen nach Monaten (Daten: Reservierungsdaten Grätzlrad-Plattform Zeitraum 1.7.2017 – 30.06.2018)

Ausleihen nach Jahreszeiten

Für die Analyse der Jahreszeiten wurde der Beobachtungszeitraum 23. September 2017 – 22. September 2018 herangezogen. Zur Abgrenzung wird die Definition der astronomischen Jahreszeiten herangezogen (Jahreszeitenwechsel am 21. März, 21. Juni, 21. September, 21. Dezember). Erwartungsgemäß liegt der Schwerpunkt der Ausleihen im Frühling (41%) und im Sommer (34%).

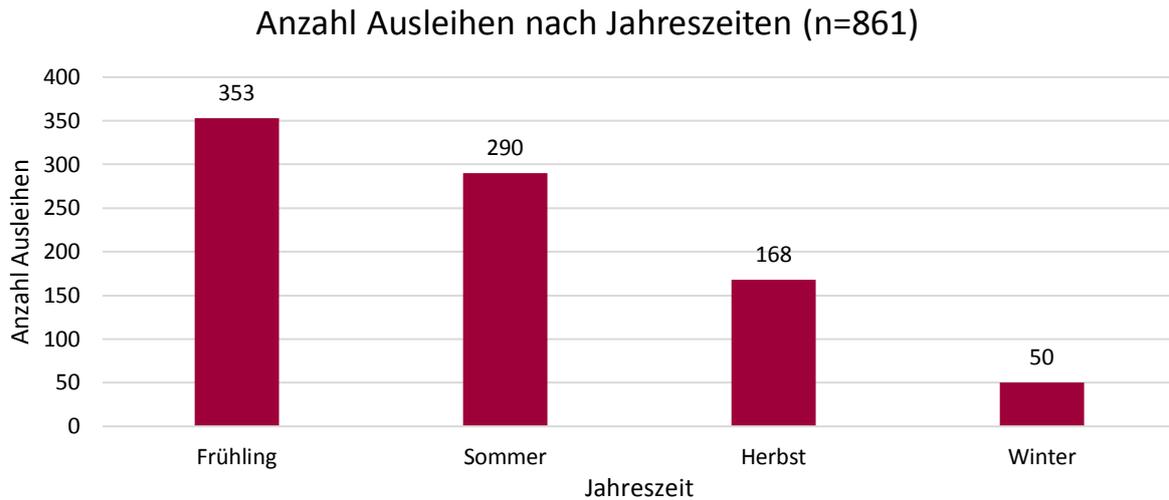


Abbildung 14: Ausleihen nach Jahreszeiten (Daten: Reservierungsdaten Grätzlrad-Plattform Zeitraum 23.9.2017 – 22.9.2018)

1.2.9 Distanz zwischen Wohn- und Ausleihort

Im Durchschnitt beträgt die Entfernung zwischen Wohnort der NutzerInnen und Standort des Grätzlrad-Betriebs, bei dem das Transportrad entliehen wurde, im Bereich zwischen einem und zwei Kilometern. Dass der Median bei allen BetreiberInnen niedriger ist als der Mittelwert, deutet darauf hin, dass der Mittelwert durch einzelne Ausreißer nach oben hin verzerrt wird. Dies trifft insbesondere auf die Wiener Börse und das Stadtteilmanagement Seestadt Aspern zu, deren Mittelwert deutlich höher ist als jener der übrigen Grätzlrad-Standorte. Die Werte jener Betriebe, die weniger als 50 Ausleihen über die Grätzlrad-Plattform aufweisen (in der Tabelle mit * markiert), haben wegen der geringen Fallzahl eingeschränkte Aussagekraft.

Tabelle 2: Mittelwert, Median, Maximum und Minimum der Distanzen zwischen Wohnort und Ausleihort nach, Grätzlrad-BetreiberInnen

Distanzen in Kilometer					
Betreiber	Plz	Mittelwert	Median	Max	Min
Wiener Börse	1010	4,1 km	2,1 km	11,0 km	0,1 km
Lebensviertel.Stuwerviertel - Mokkathek	1020	2,2 km	1,0 km	11,9 km	0,0 km
MO.Point und Der Burgenländer	1020	1,8 km	1,0 km	11,4 km	0,1 km
Mobilitätsagentur	1020	1,9 km	1,0 km	9,9 km	0,0 km
3Rad	1030	1,4 km	1,0 km	8,4 km	0,1 km
Funkensprung - CoWorking Space*	1030	2,4 km	1,2 km	9,7 km	0,2 km
Mitico Bikes Vienna und MO.Point	1050	2,1 km	1,3 km	9,2 km	0,0 km
Reanimated Bikes	1070	1,5 km	1,0 km	7,1 km	0,1 km
Trikoterie	1070	1,6 km	0,9 km	8,1 km	0,1 km
Das WUK	1090	2,8 km	2,1 km	12,9 km	0,2 km
URBAN's RESTAURANT*	1100	2,3 km	1,1 km	13,5 km	0,1 km
Smarter Together*	1100	2,2 km	1,2 km	6,3 km	0,4 km
Die kleine Fahrradwerkstatt	1160	1,7 km	0,9 km	17,3 km	0,0 km
Stadtteilmanagement Seestadt*	1220	10,6 km	4,7 km	19,7 km	0,1 km

* weniger als 50 über die Buchungsplattform getätigte Reservierungen, daher eingeschränkte Aussagekraft

Abbildung 15 zeigt die Verteilung der Grätzlrad-BetreiberInnen sowie der NutzerInnen in Wien.

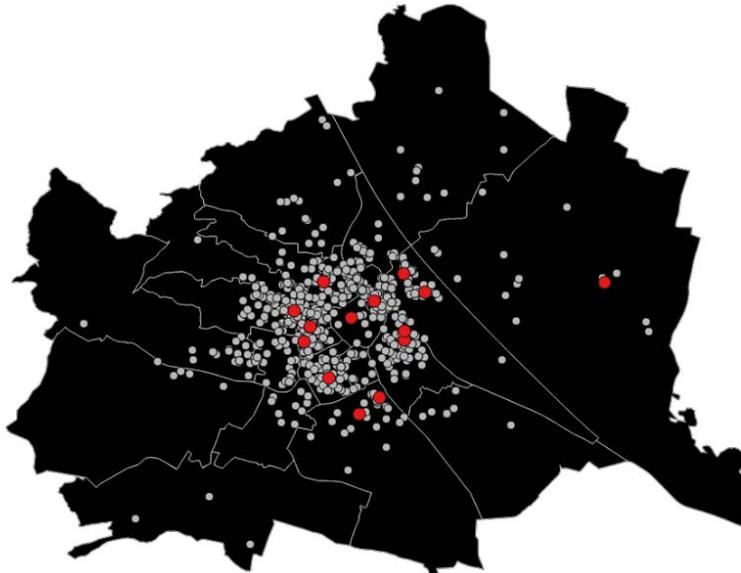
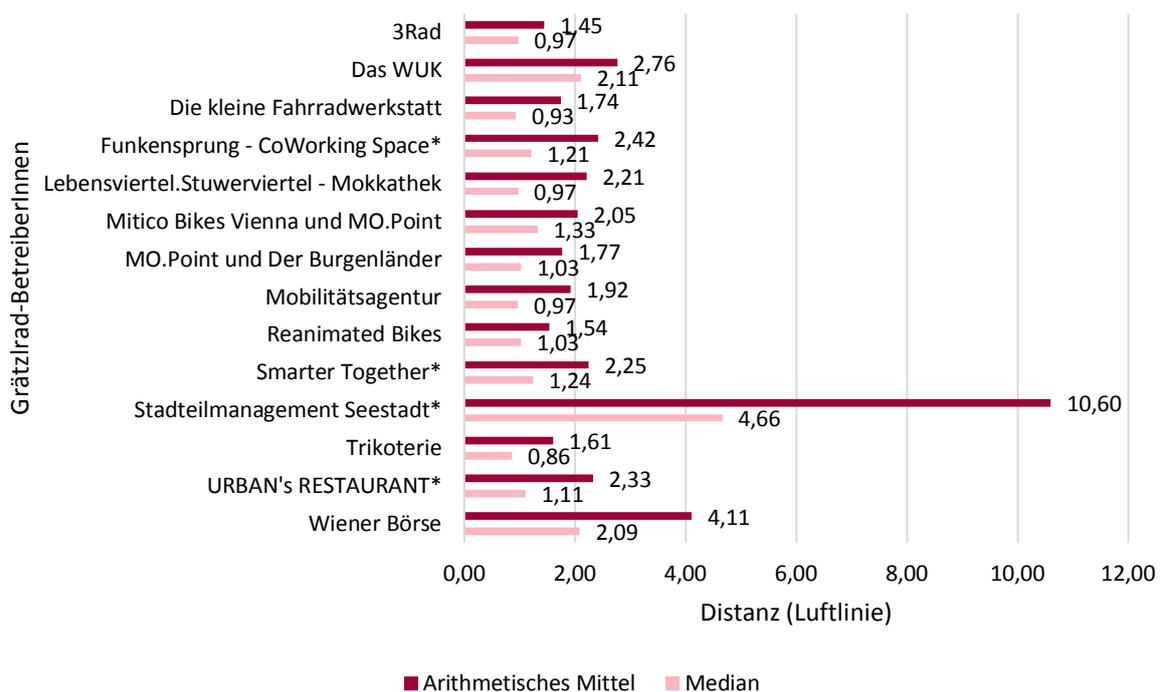


Abbildung 15: Verteilung der Grätzlrad-BetreiberInnen und NutzerInnen in Wien

Distanz zwischen Wohnort und Ausleihort - Mittelwert und Median



* weniger als 50 über die Buchungsplattform getätigte Reservierungen, daher eingeschränkte Aussagekraft

Abbildung 16: Distanz zwischen Wohnort und Ausleihort in Kilometer - Mittelwert und Median (Daten: Reservierungsdaten Grätzlrad-Plattform)

Knapp die Hälfte der NutzerInnen musste zwischen Wohn- und Ausleihort weniger als einen Kilometer zurücklegen. Umgekehrt legte rund ein Drittel der NutzerInnen, die das Grätzlrad über die Plattform reservierten, mehr als zwei Kilometer zurück. Das zeigt, dass ein nennenswerter Anteil bereit ist auch größere Distanzen zurückzulegen um ein (bestimmtes) Transportrad auszuleihen.

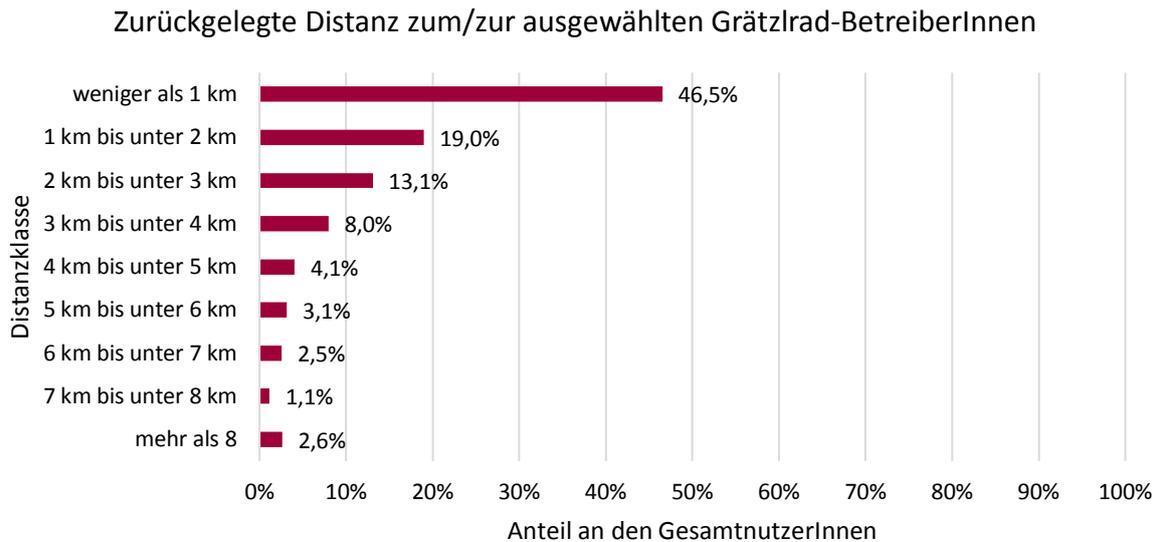


Abbildung 17: Verteilung der Distanzen zwischen Wohnort und Ausleihort der NutzerInnen (Daten: Reservierungsdaten Grätzlrad-Plattform)

1.2.10 Mit dem Grätzlrad gefahrene Distanzen

Die Befragten der Online-Befragung wurden gebeten, die Distanzen zu schätzen, die sie mit dem Grätzlrad zurückgelegt hatten. Rund zwei Drittel haben Distanzen von mehr als sieben Kilometern zurückgelegt, die Hälfte sogar mehr als zehn Kilometer. Zu berücksichtigen ist, dass es sich bei diesen Angaben um die komplette gefahrene Distanz während der Ausleihe (bspw. Hin- und Rückfahrt) handelt, was die relativ hohen Werte erklärt.

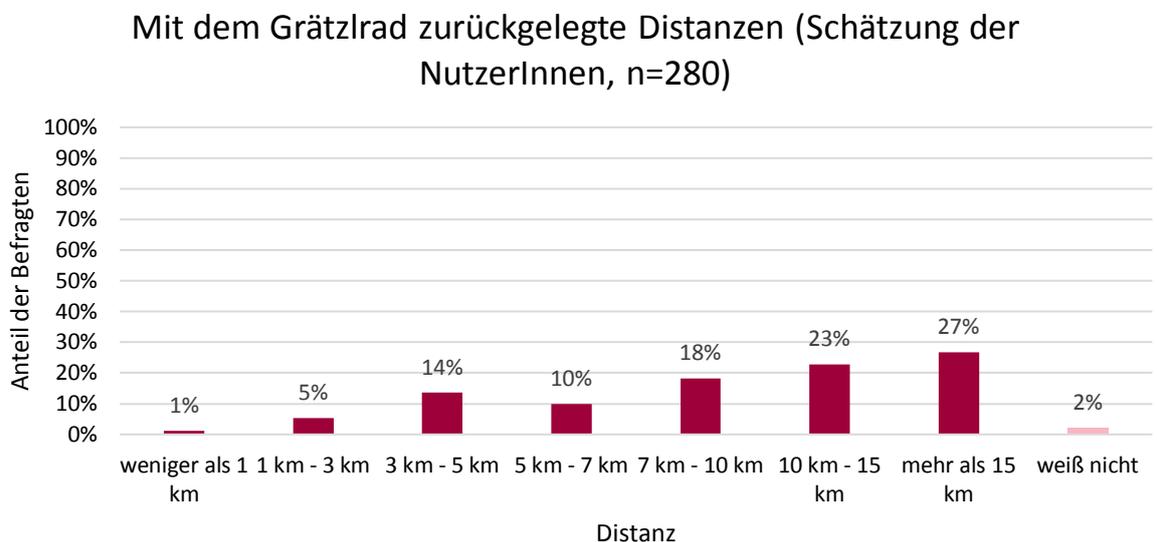


Abbildung 18: Mit dem Grätzlrad während einer Ausleihe zurückgelegte Distanzen (Daten: Online-Befragung)

1.2.11 Verkehrsmittelwahl für den Weg zum Ausleihort

Der überwiegende Teil der NutzerInnen gelangt unmotorisiert, per Fahrrad oder zu Fuß zu den Grätzlrad-BetreiberInnen. 15% der Befragten nutzten den ÖPNV und nur 2% kamen motorisiert an den Ausleihort.

Genutztes Verkehrsmittel um zum Ausleihort zu gelangen (n=282)

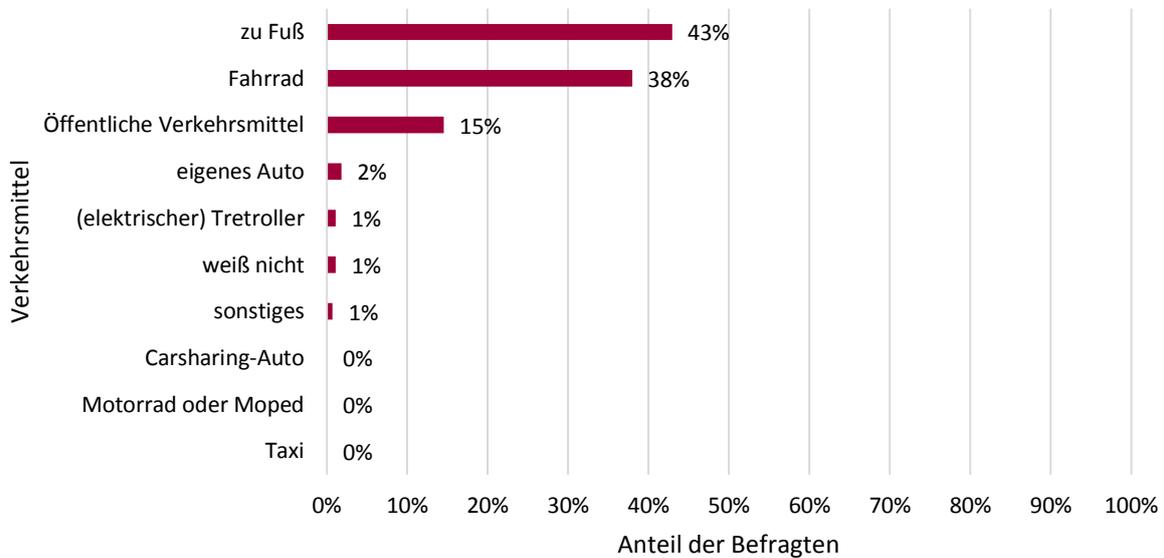


Abbildung 19: Gewählte Verkehrsmittel, um zum/zur Grätzlrad-BetreiberIn zu gelangen (Daten: Online-Plattform)

1.2.12 Substituierte Verkehrsmittel

Wäre das Grätzlrad nicht zur Verfügung gestanden, hätte rund ein Drittel der Befragten auf einen Pkw zurückgegriffen, der entweder in eigenem Besitz ist oder von Bekannten bzw. über Carsharing-Anbieter geliehen worden wäre. Somit konnte durch das Angebot eine erhebliche Anzahl von Autofahrten eingespart werden. 16% der Transporte wären ohne das Grätzlrad-Angebot nicht durchgeführt worden. 14% wählten die Option „Sonstiges“ und gaben Öffentliche Verkehrsmittel, Taxidienste, Mietwagen sowie LKW als substituierte Verkehrsmittel an.

Substituierte Verkehrsmittel (n=282)

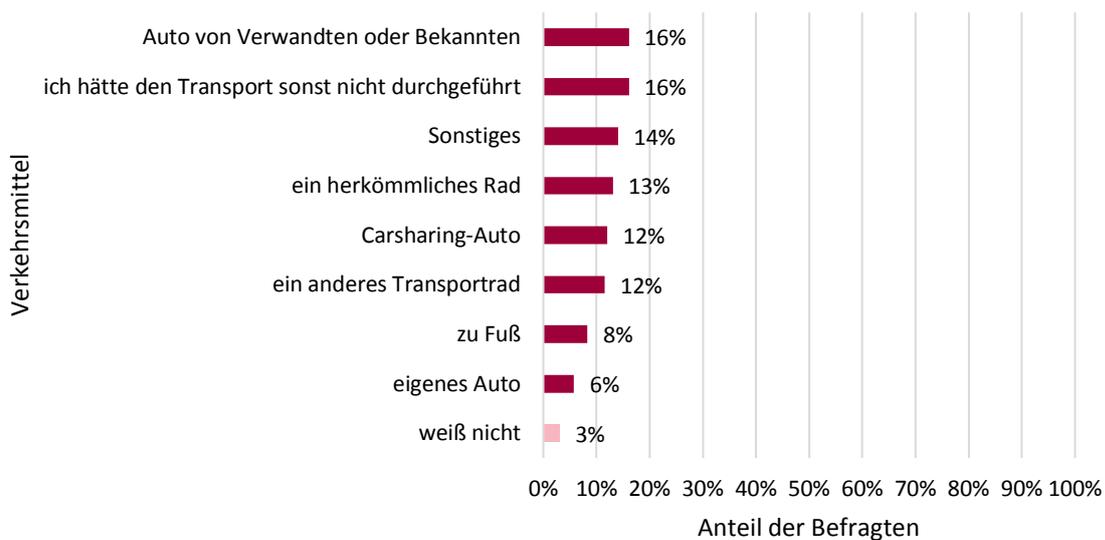


Abbildung 20: Durch das Grätzlrad substituierte Verkehrsmittel (Daten: Online-Befragung)

1.2.13 Transportzweck

Die Transportzwecke, für die das Grätzlrad genutzt wurde, weisen eine große Bandbreite auf. Ein Viertel der Befragten nutzte es für den Transport von Personen. Der Transport schwerer Gegenstände (z. B. Möbel, Haushaltsgeräte) und von Lebensmitteln zählen ebenfalls zu häufig genannten Einsatzzwecken der Transporträder.

Transportierte Gegenstände oder Personen (n=282)

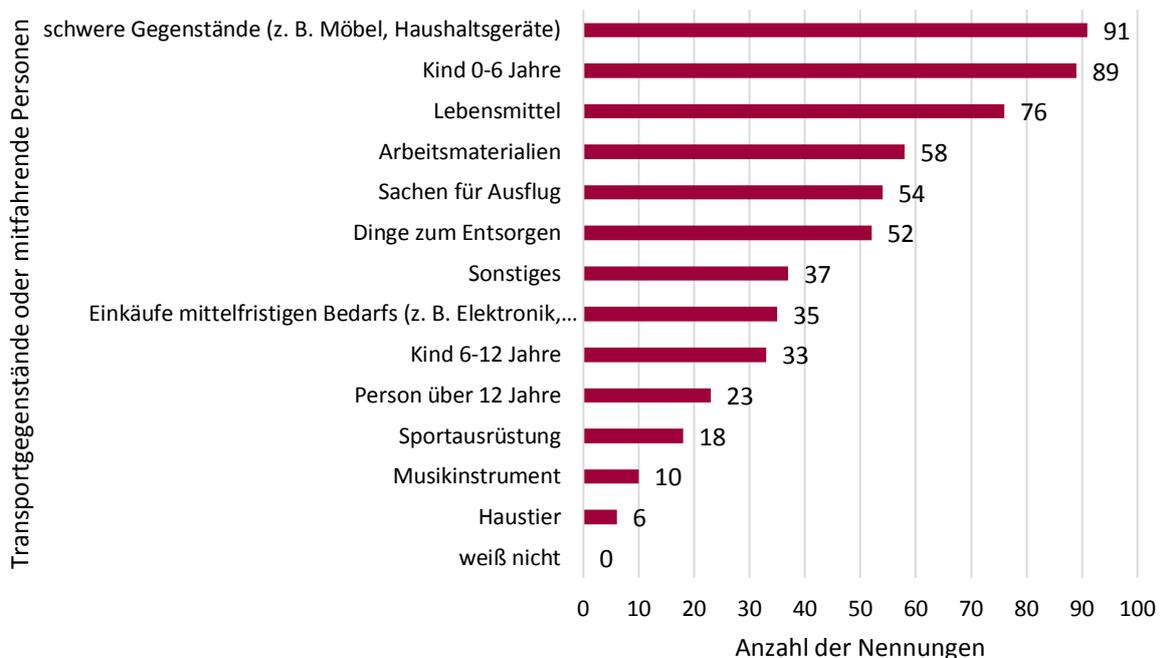


Abbildung 21: Transportzwecke, für die das Grätzlrad verwendet wurde

Sonstige Antworten: Diverses für Flohmarkt. sperrige Gegenstände. Werbematerial. Umzugskartons. Baumaterial. Taschen und Rucksäcke. Brennholz vom Wienerwald. Medizinische Nahrungsmittel. Begleitfahrzeug für einen Schul-Fahrradausflug. Einkauf im Baumarkt. Autoreifen. Blumenerde 120kg. Pflanzen. Bienenstock. Veranstaltungstechnik. Viel Post.

Wesentliche Erkenntnisse

- Insgesamt fanden im Zeitraum 1. Juli 2017 bis 31. Dezember 2018 rund 1600 Ausleihen von Grätzlädern statt, wovon rund 1350 über die Buchungsplattform abgewickelt wurden.
- Die Grätzläder wurden vorwiegend für private Zwecke ausgeliehen (82%); bezüglich der transportierten Lasten ist keine klare Tendenz zu erkennen.
- Für die Auswahl des Grätzlradbetriebs sind die Nähe zum Wohnort, der angebotene Fahrradtyp sowie die Öffnungszeiten wesentliche Entscheidungskriterien.
- Für die Transportradnutzung nennen die Befragten primär affektive Motive (Fahrspaß, Freiheitsgefühl) als relevant; symbolische und instrumentelle Motive sind weniger bedeutend

2. NutzerInnen



2.1 Zusammensetzung der NutzerInnen

In diesem Abschnitt wird die Frage bearbeitet, wie sich die NutzerInnen – charakterisiert anhand sozio-demographischer Merkmale sowie der Mobilitätsausstattung – zusammensetzen. Die Auswertung basiert sowohl auf Reservierungs- als auch ergänzenden Befragungsdaten.

2.1.1 Geschlecht

Männliche Nutzer sind gegenüber Frauen deutlich überrepräsentiert. Bei der Reservierung gaben 62% der NutzerInnen an männlich zu sein, im Online-Fragebogen waren es 58%. Das ist insofern wenig überraschend, als dass die NutzerInnen im Bereich Mobilitäts-Sharing überwiegend männlich sind.

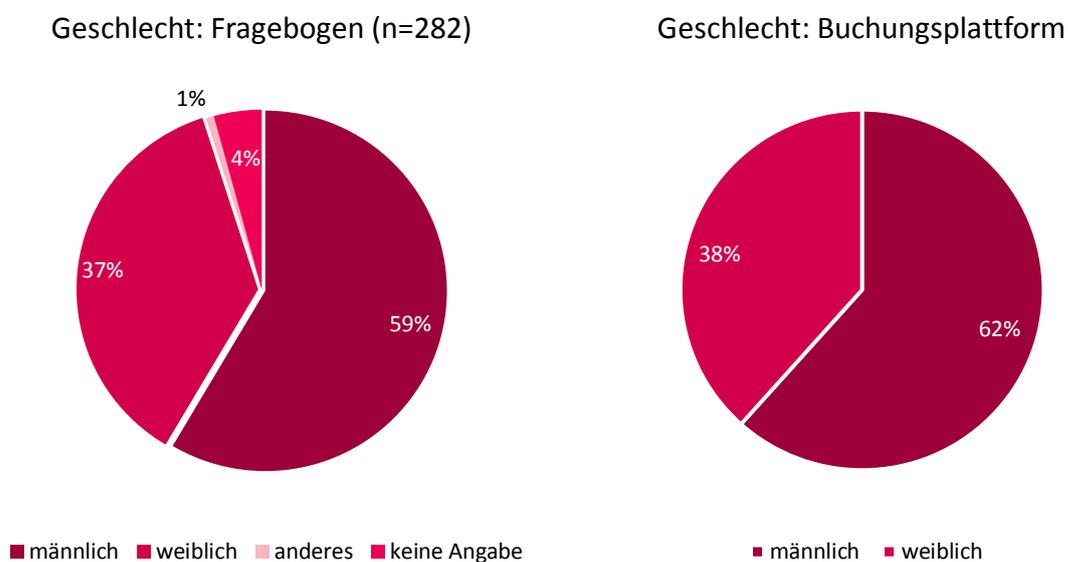


Abbildung 22: Grätzlrad-NutzerInnen nach Geschlecht gemäß Buchungsdaten und anhand der Online-Befragung

2.1.2 Altersstruktur

Das durchschnittliche Alter der Grätzlrad-NutzerInnen liegt bei 38,8 Jahren. Die Altersgruppe, die am häufigsten ein Grätzlrad ausleiht, ist den Buchungsdaten zufolge zwischen 35 und 40 Jahre alt. Hinsichtlich der Geschlechterverteilung über die Altersgruppen sind keine größeren Abweichungen erkennbar. Die am stärksten vertretene Altersgruppe ist jene der 35-40-jährigen, ebenfalls stark vertreten sind die „benachbarten“ Gruppen zwischen 25 und 40. Dieses Bild bestätigt sich in einer geringeren Quantität in der Online-Befragung, in der vor allem die Altersgruppe 20-25 unter- und die Altersgruppe 50-55 überrepräsentiert ist.

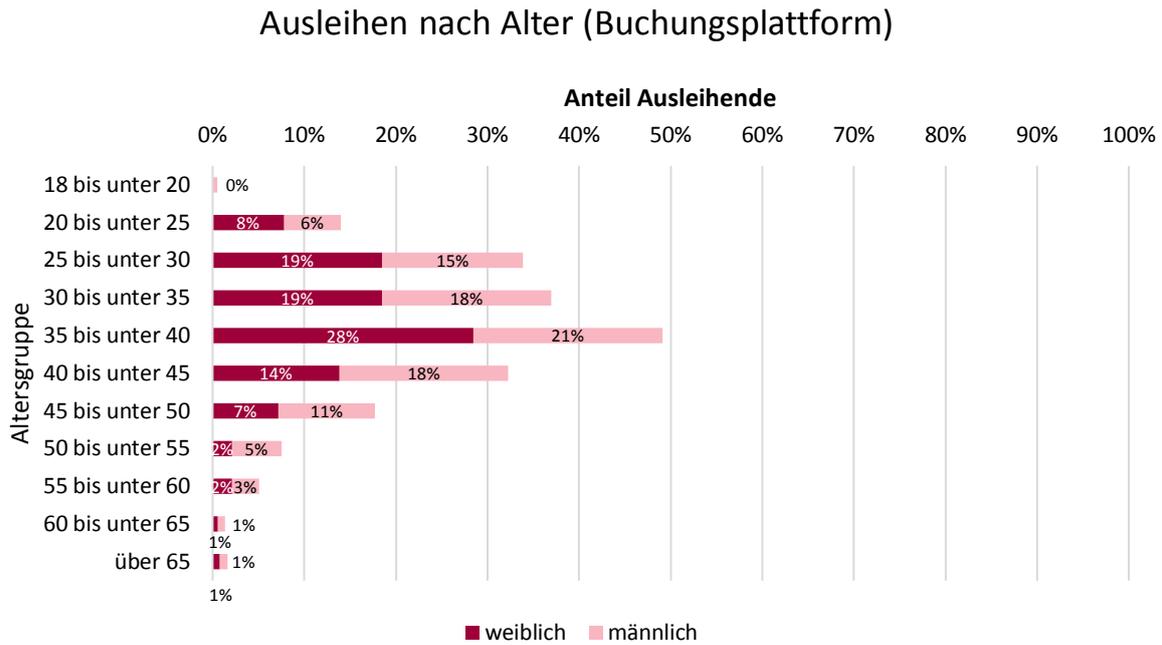


Abbildung 23: NutzerInnen nach Alter und Geschlecht nach Buchungsdaten

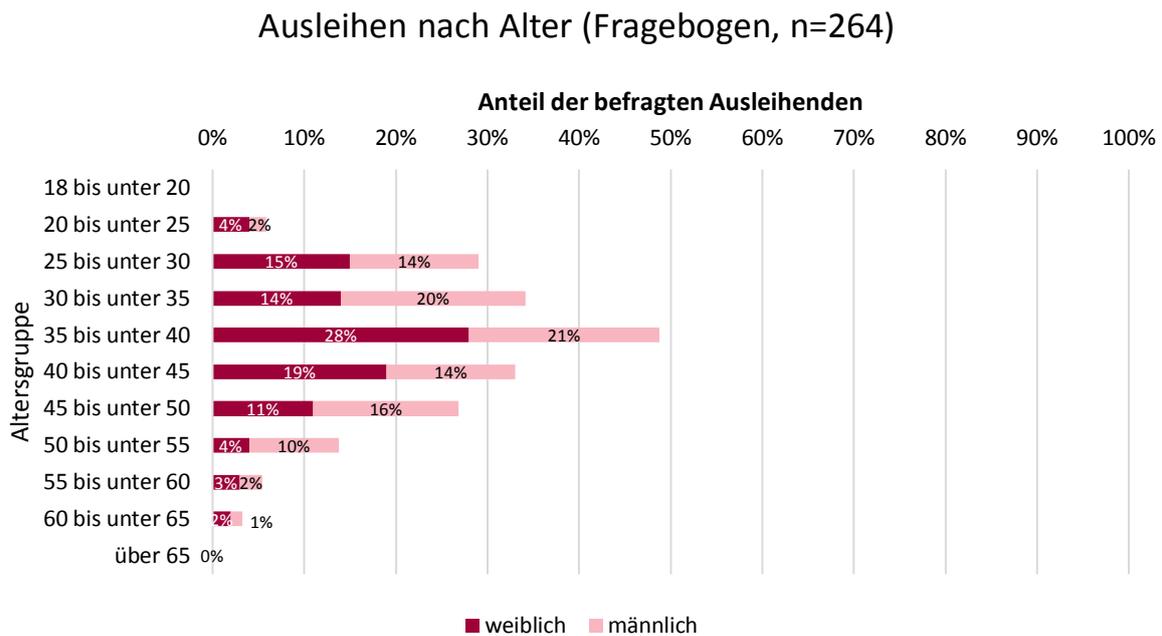


Abbildung 24: NutzerInnen nach Alter und Geschlecht gemäß Online-Befragung

Verteilung der Altersgruppen in der Wiener Gesamtbevölkerung

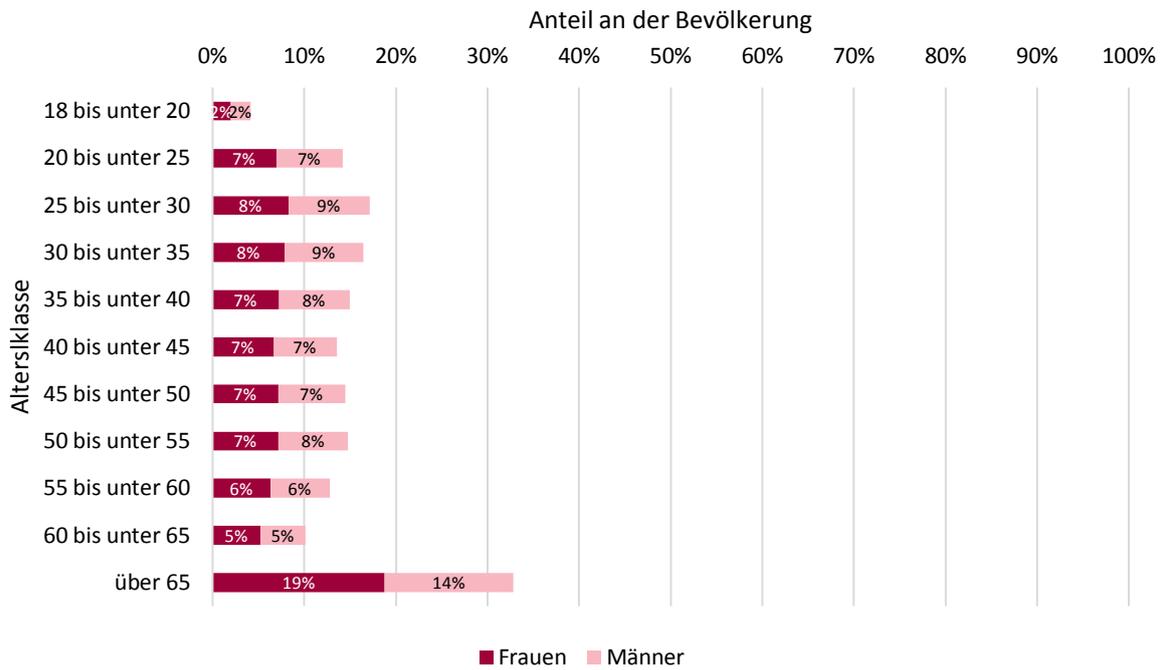


Abbildung 25: Anteil der Altersgruppen an der Wiener Gesamtbevölkerung (Daten: Statistik Austria: Bevölkerung am 1.1.2018 nach Alter, Bundesland und Geschlecht)

2.1.3 Ausbildung

Laut Online-Befragung verfügen 74% der NutzerInnen über einen Universitäts- oder Hochschulabschluss, weitere 17% über eine Matura. Damit weicht der Bildungsgrad der Grätzlrad-NutzerInnen erheblich von jenem der Wiener Gesamtbevölkerung (über 18 Jahre) ab, in dem der AkademikerInnenanteil bei 26% liegt.²

Grätzlrad-NutzerInnen nach formalem Bildungsgrad (n=282)

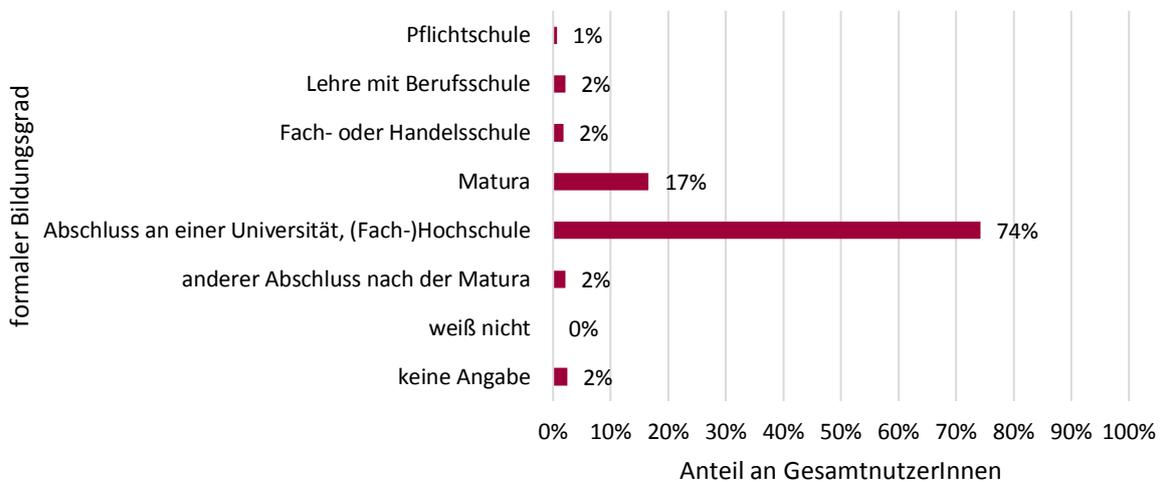


Abbildung 26: Formale Ausbildung der Grätzlrad-NutzerInnen (Daten: Online-Befragung)

² MA23 – Wirtschaft, Arbeit und Statistik (2018): Wien in Zahlen

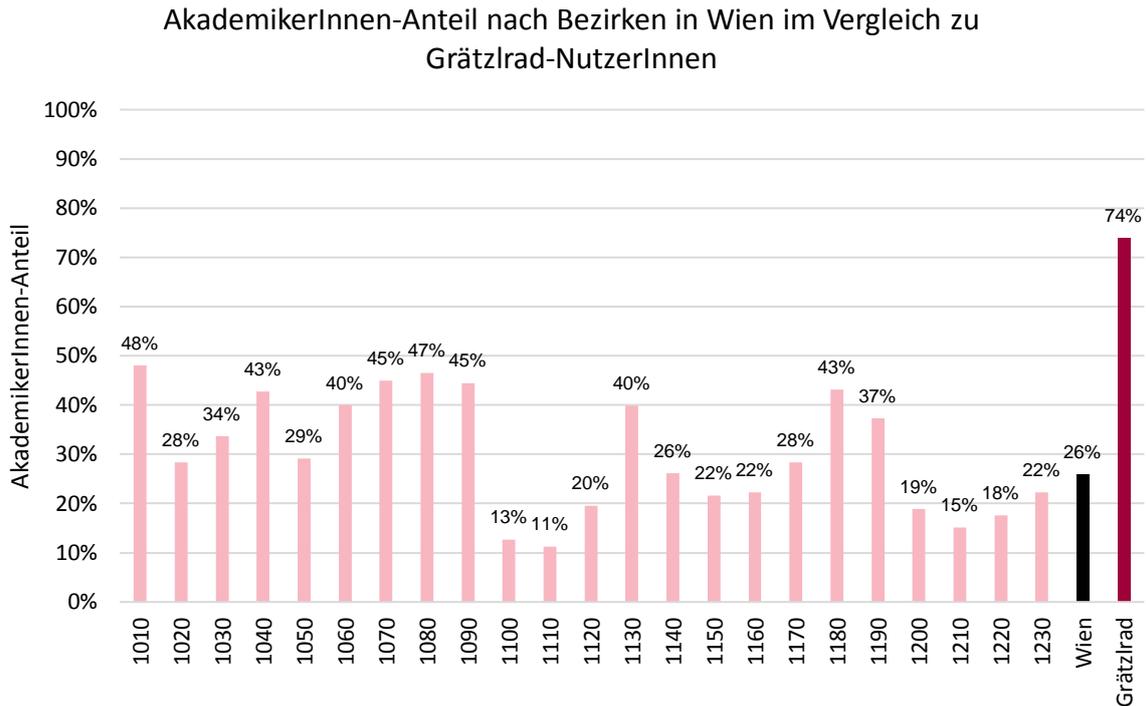


Abbildung 27: Vergleich mit dem Wiener AkademikerInnenanteil (Daten: Online-Befragung, MA23 2016³)

2.1.4 Beschäftigung

Der Hauptteil der Befragten, sind mit 58%, ArbeitnehmerInnen. Ebenfalls stark vertreten sind unter den NutzerInnen Selbständige und SchülerInnen, StudentInnen oder PraktikantInnen mit jeweils 16%.

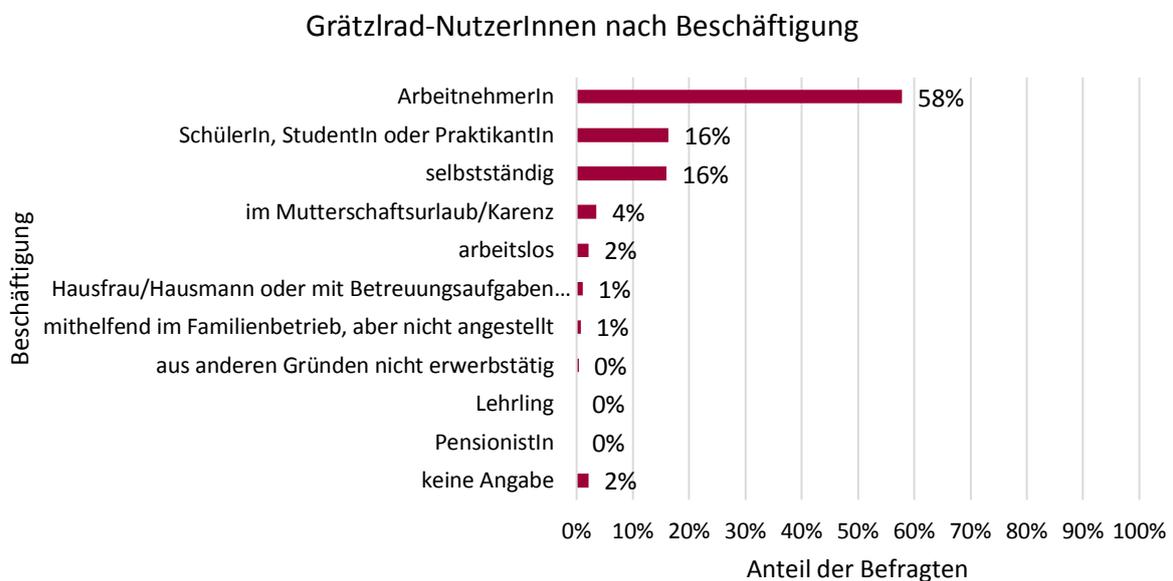


Abbildung 28: Beschäftigung der Grätzlrad-NutzerInnen (Daten: Online-Befragung)

³ MA23 – Wirtschaft, Arbeit und Statistik (2016): Bezirke im Fokus



Abbildung 29: Beschäftigte in Wien (Daten: wien.gv.at)

2.1.5 Wohnbezirk

Unter den Befragten sind BewohnerInnen des 2. Bezirks am stärksten vertreten, gefolgt vom 16. Bezirk. Dies sind auch die beiden Bezirke, aus denen die meisten Ausleihen von Grätzlädern kamen.

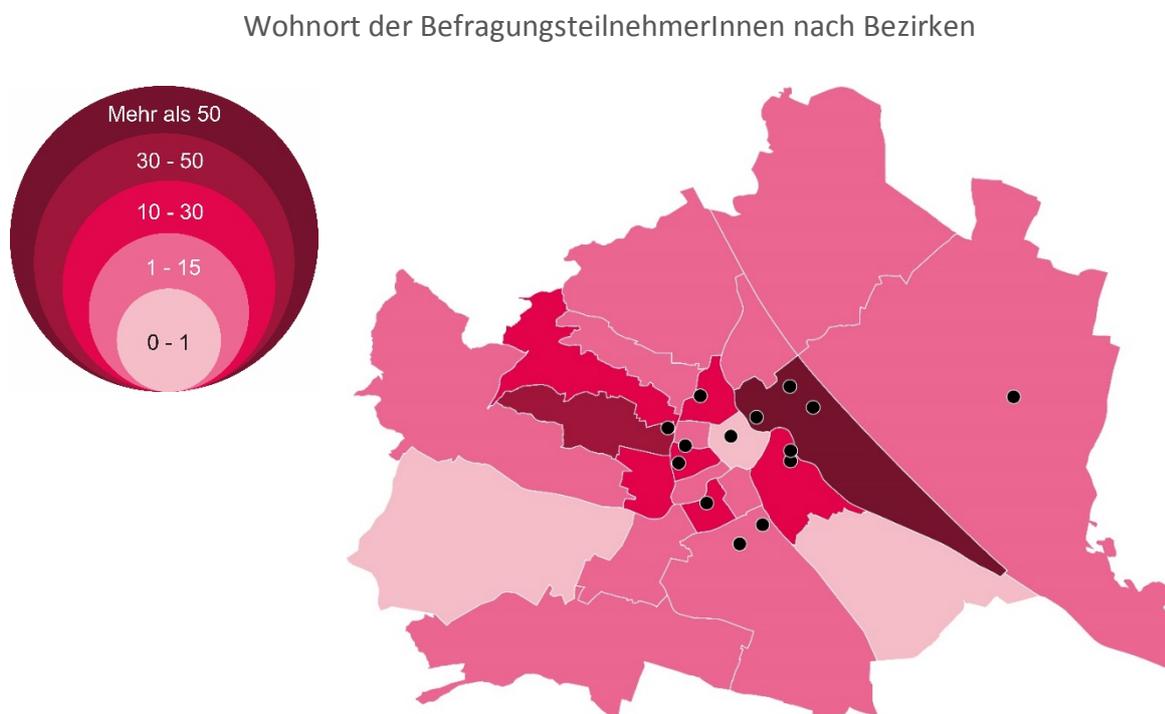


Abbildung 30: Wohnort der Befragten nach Wiener Gemeindebezirken (n=260)

2.1.6 Haushaltsgröße

Durchschnittlich leben 2,7 Personen in den Haushalten der Befragten. Mit 35% stellen die Zweipersonenhaushalte die größte Gruppe der Befragten. Die durchschnittliche Haushaltsgröße in Wien liegt bei 2,06 Personen⁴ (vgl. MA23 2018 – Wien in Zahlen) – somit weichen auch hier die Grätzlrad-NutzerInnen erheblich von der Wiener Gesamtbevölkerung ab. In 43% der Haushalte der Grätzlrad-NutzerInnen leben Personen unter 18 Jahren; durchschnittlich sind es 0,7 Kinder und Jugendliche je Haushalt.

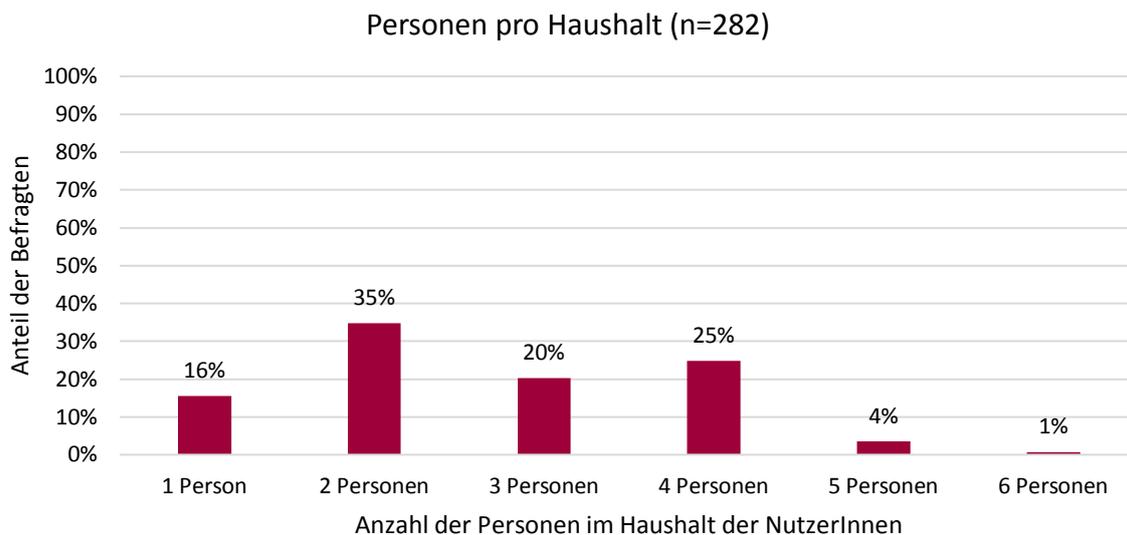


Abbildung 31: Anzahl der Personen je Haushalt der Grätzlrad-NutzerInnen (Daten: Online-Befragung)

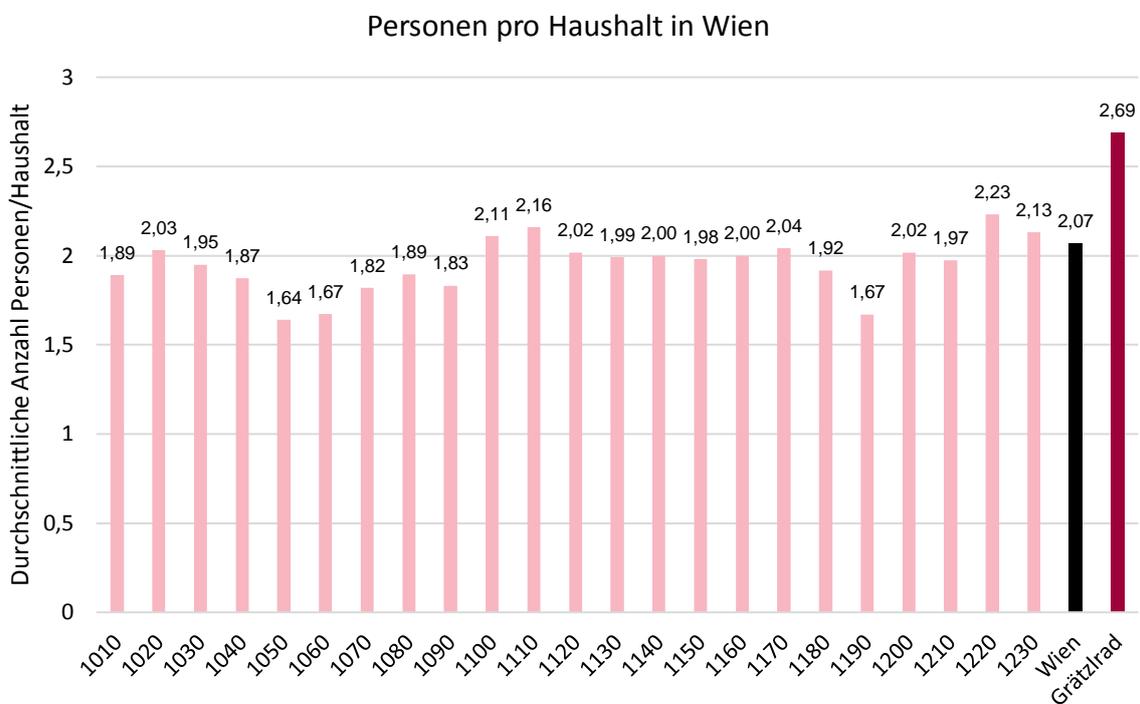


Abbildung 32: Anzahl der Personen je Haushalt in im Vergleich zu den, befragten Grätzlrad-NutzerInnen

⁴ MA23 Wirtschaft, Arbeit und Statistik (2018): Wien in Zahlen

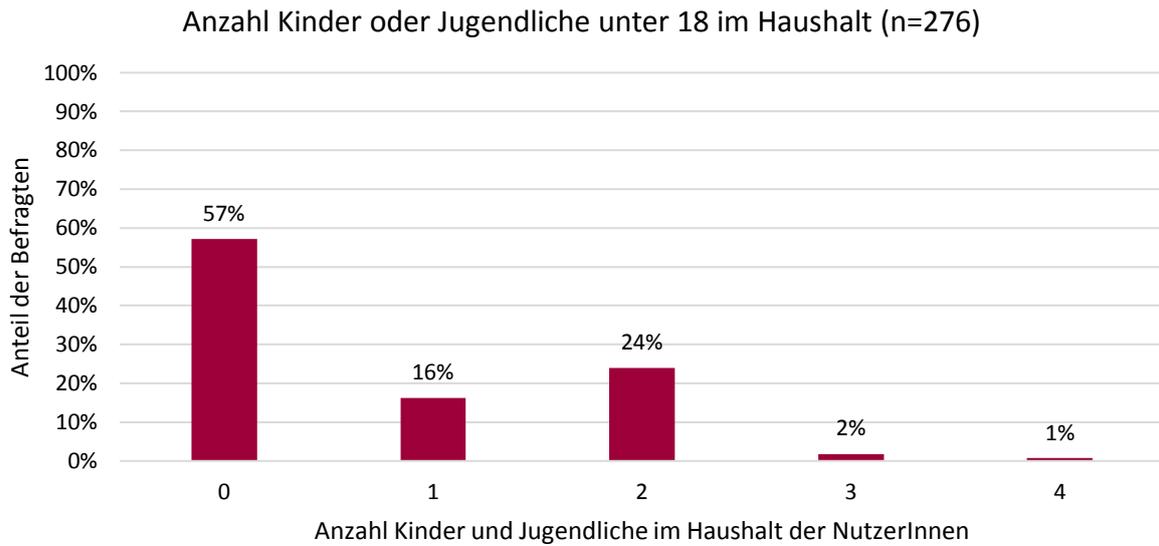


Abbildung 33: Anzahl der Kinder und Jugendlichen in den Haushalten der Grätzlrad-NutzerInnen (Daten: Online-Befragung)

2.1.7 Mobilitätsausstattung

Fahrrad

Mit durchschnittlich 3,8 ist in den Haushalten der Grätzlrad-NutzerInnen der Bestand an Fahrrädern höher als die durchschnittliche Haushaltsgröße (s. oben). Lediglich vier Befragte gaben an, dass sich in ihrem Haushalt kein Fahrrad befindet, 90% der Haushalte verfügen über 2 oder mehr Räder. Das zeigt, dass es sich bei den AusleiherInnen der Grätzlräder um eine sehr fahrradaffine Klientel handelt.

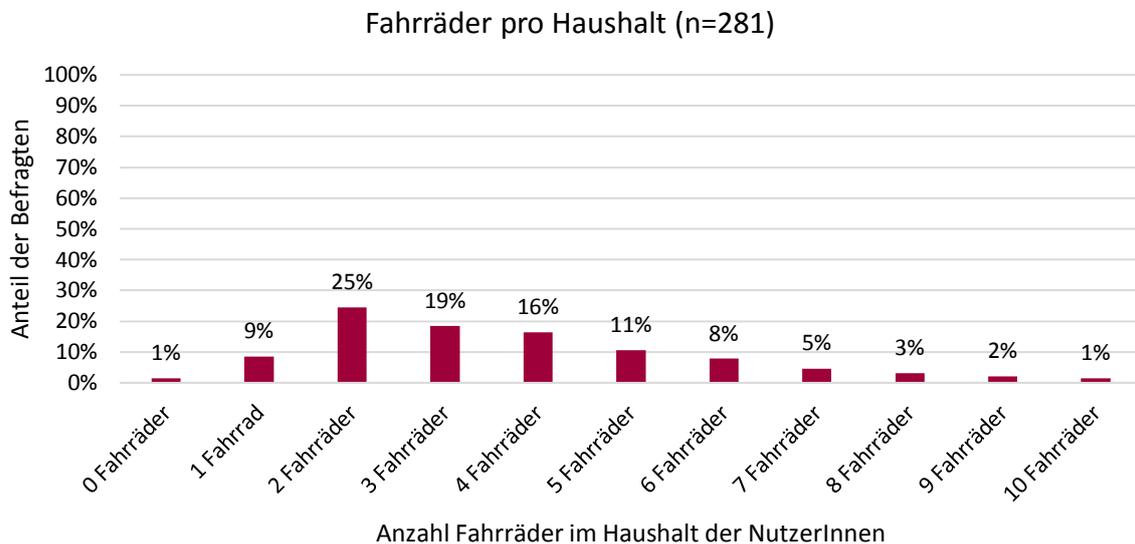


Abbildung 34: Anzahl der Fahrräder im Haushalt der Grätzlrad-NutzerInnen (Daten: Online-Befragung)

Dies zeigt sich auch anhand des Radfahrverhaltens der NutzerInnen. In der warmen Jahreszeit (März – Oktober) nutzen 90% das Fahrrad zumindest wöchentlich, in der kalten Jahreszeit November – Februar sind es immerhin noch 70%.

Häufigkeit Fahrradverwendung der Grätzlrad-NutzerInnen (n=284)

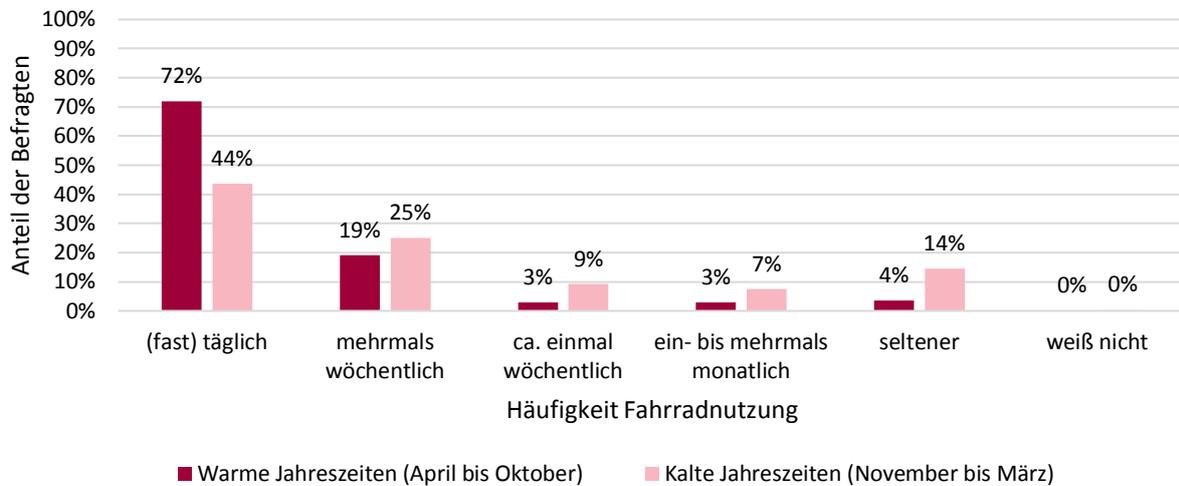


Abbildung 35: Häufigkeit Fahrradnutzung der Grätzlrad-NutzerInnen (Daten: Online-Befragung)

Pkw

Umgekehrt verfügen 72% der Haushalte der Befragten über keinen Pkw, durchschnittlich befinden sich 0,31 Autos in den Haushalten der Befragten. Im Vergleich dazu verfügen in Wien lediglich 42%⁵ der Haushalte über keinen Pkw.

Pkw-Besitz in Haushalten der Grätzlrad-NutzerInnen (n=280)

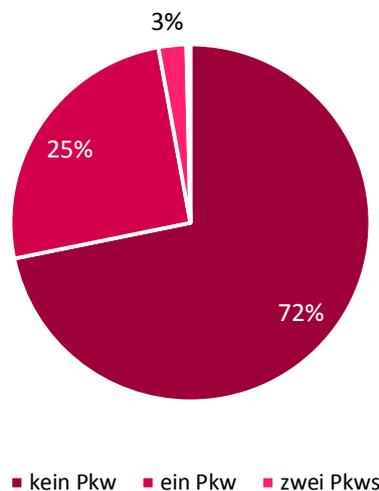


Abbildung 36: Pkw-Bestand in den Haushalten der Grätzlrad-NutzerInnen (Daten: Online-Befragung)

Zeit- und Ermäßigungskarten Öffentlicher Verkehr

In 85% der Haushalte verfügt zumindest eine Person über eine ÖV-Zeitkarte (z. B. Jahreskarte Wiener Linien, Semesterticket, ÖsterreichCard ÖBB), im Durchschnitt verfügen 1,7 Personen je Haushalt über eine Zeitkarte. Ermäßigungskarten (z. B. ÖBB VorteilsCard) sind unter den Grätzlrad-NutzerInnen

⁵ VCÖ 2017: Mehr als 850.000 Haushalte in Österreich sind ohne eigenes Auto mobil. Online: <https://www.vcoe.at/news/details/vcoe-mehr-als-850-000-haushalte-in-oesterreich-sind-ohne-eigenes-auto-mobil>, abgerufen 27.02.2019. Daten: Statistik Austria

hingegen weniger weit verbreitet – in 70% der Haushalte verfügt zumindest eine Person darüber. Im Durchschnitt verfügen somit 1,3 Personen je Haushalt über eine Ermäßigungskarte.

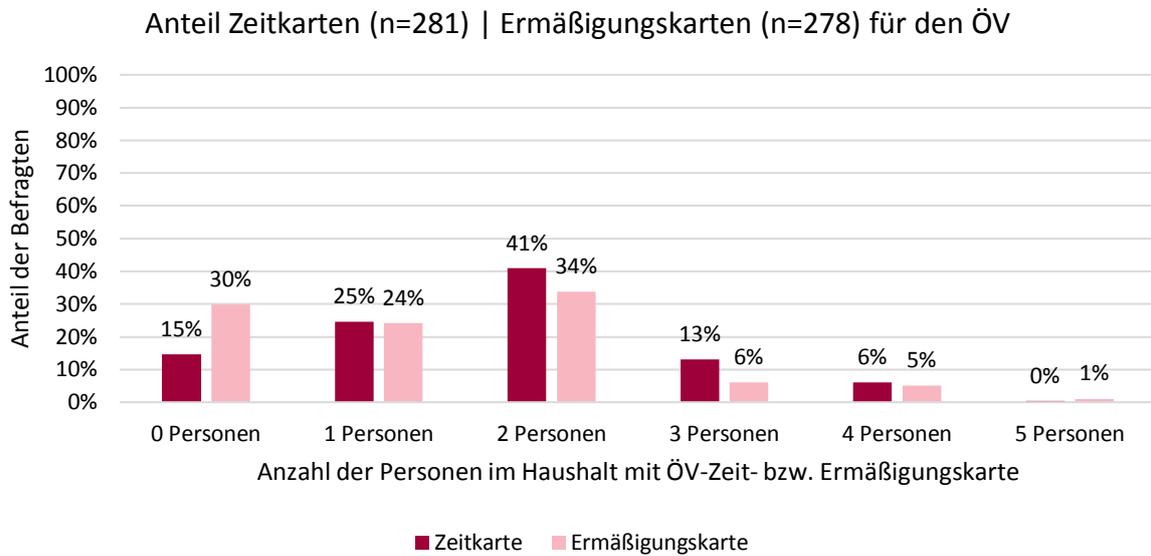


Abbildung 37: Anzahl der Personen mit Zeit- bzw. Ermäßigungskarten in den Haushalten der befragten Grätzlrad-NutzerInnen (Daten: Online-Befragung)

2.1.8 Erfahrung mit Transporträdern vor der ersten Grätzlrad-Ausleihe

Lediglich 13% der Grätzlrad-NutzerInnen haben vor der ersten Ausleihe öfter als dreimal ein Transportrad verwendet und verfügen somit über eine gewisse Erfahrung mit Transporträdern. Umgekehrt haben 70% der AusleiherInnen mit dem Grätzlrad zum ersten Mal ein Lastenrad gefahren. Somit kann das Grätzlrad-Angebot als geeignete Maßnahme angesehen werden, um ein Probierverhalten in der Lastenradnutzung auszulösen.

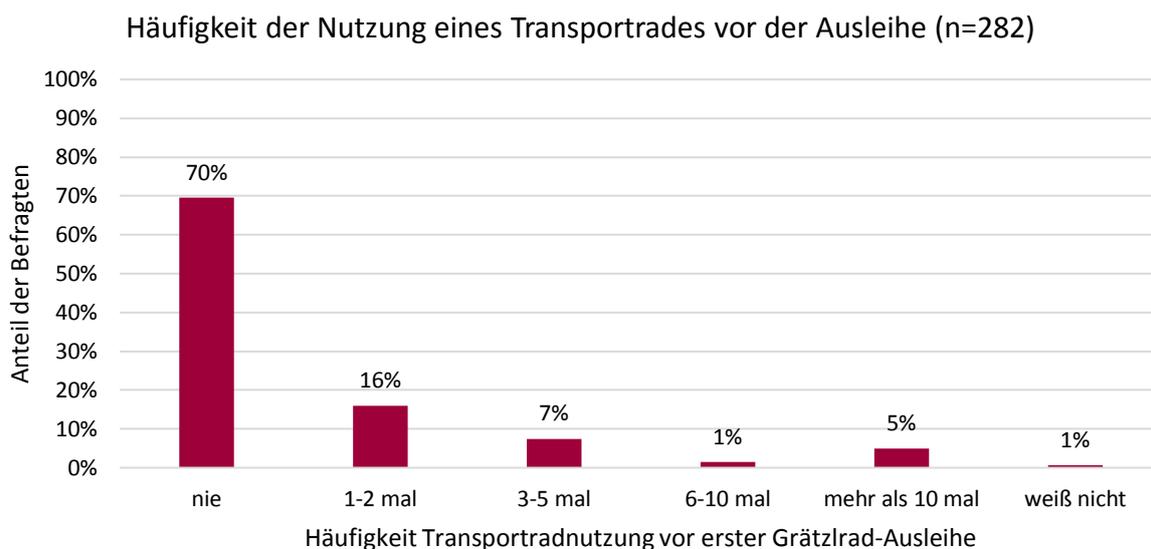


Abbildung 38: Häufigkeit der Nutzung eines Transportrades vor der Ausleihe der befragten Grätzlrad-NutzerInnen (Daten: Online-Befragung)

Wesentliche Erkenntnisse

- Die Grätzlrad-NutzerInnen weisen im Vergleich zur Gesamtbevölkerung einen extrem hohen Bildungsgrad auf; männliche Nutzer sind mit rund 60% Anteil überrepräsentiert.
- Die durchschnittliche Haushaltsgröße der Befragten liegt mit 2,7 deutlich über jener von Wien. Im Schnitt leben in den Haushalten der Befragten 0,7 Kinder bzw. Jugendliche unter 18 Jahren.
- Die Haushalte der Befragten verfügen mit durchschnittlich 0,31 Autos über eine sehr geringe Pkw-Ausstattung, 72% sind sogar autofrei (in Wien 42%). Andererseits ist der Bestand an Fahrrädern mit durchschnittlich 3,8 je Haushalt sehr hoch.
- Obwohl die NutzerInnen eine hohe Fahrradaffinität aufweisen, ist der Anteil der ErstnutzerInnen von Lastenrädern unter den Grätzlrad-AusleiherInnen mit 70% hoch.

2.2 NutzerInnen-Bewertung des Grätzlrad-Angebots

Das nachfolgende Kapitel setzt sich mit der Zufriedenheit der AusleiherInnen mit dem Grätzlrad-Angebot auseinander. Im Fokus stehen dabei die Aspekte Transporträder, Buchungsplattform und BetreiberInnen. Abschließend werden Verbesserungsvorschläge der NutzerInnen zusammengefasst. Die Bewertung basiert einerseits auf Antworten aus der Online-Befragung. Dabei kam eine sechsstufige Likert-Skala zum Einsatz, anhand derer die Kriterien zwischen den Extremen „gefällt mir nicht“ und „gefällt mir sehr gut“ bewertet werden konnten. Andererseits stellt die Wiedergabe der Rückmeldungen durch die Grätzlrad-BetreiberInnen die zweite wesentliche Grundlage dar.

2.2.1 Transporträder

Die NutzerInnen wurden zu den Transporträdern um eine Bewertung bezüglich der Kriterien Zustand, Fahrverhalten, Eignung für den durchgeführten Transport sowie Abstellen und Abschließen befragt. In sämtlichen Kriterien drückt sich eine hohe Zufriedenheit mit der Qualität und Eignung der Transporträder aus, wobei der Zustand der Räder die beste Bewertung erhielt.

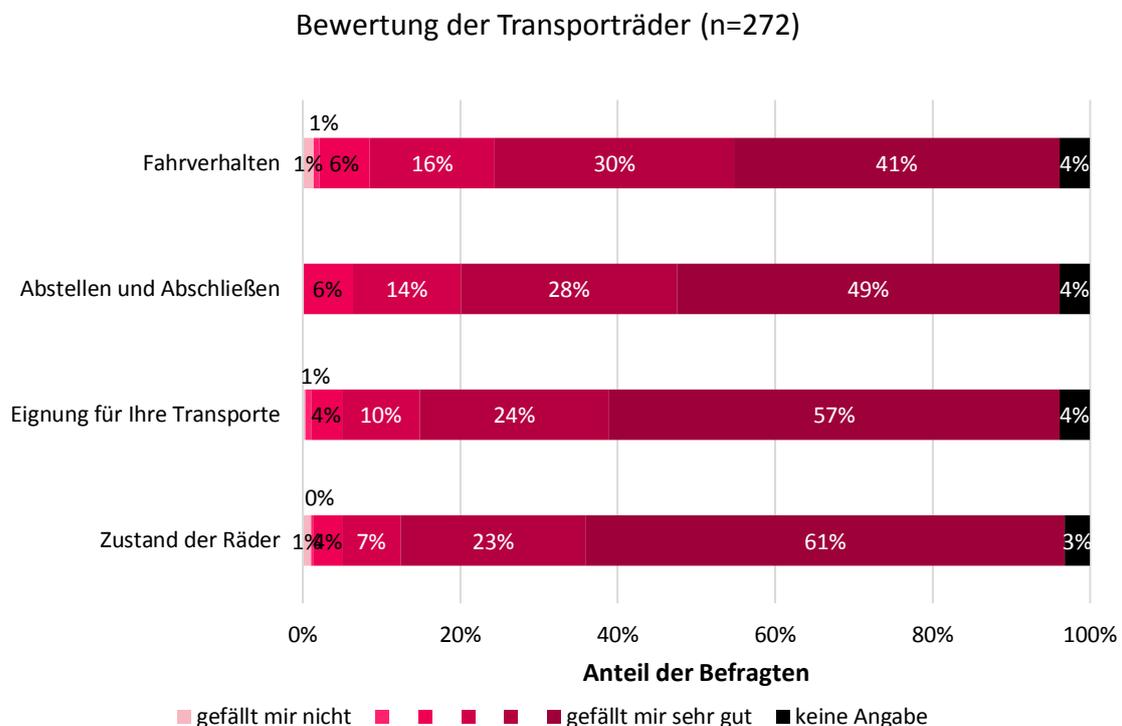


Abbildung 39: Zufriedenheit mit verschiedenen Aspekten der verliehenen Transporträder aus Perspektive der AusleiherInnen (Daten: Online-Befragung)

Auch die BetreiberInnen gaben an, dass es fast ausschließlich positives Feedback zu den Transporträdern gab. Hin und wieder wurde auf Verschleißerscheinungen an den Rädern aufmerksam gemacht, was aber vor allem als konstruktive Kritik aufgenommen wurde.

Detailauswertung nach Merkmalen der Lastenräder

Die Bewertung der Lastenräder wurde in Abhängigkeit der Ausstattungsmerkmale E-Unterstützung und Anzahl der Spuren im Detail analysiert. Transporträder mit E-Unterstützung weisen im Fahrverhalten schlechtere Werte auf als Räder ohne E-Antrieb. Eine vergleichbare Bewertung gibt es für die Eignung der Transporte und für das Kriterium Abstellen und Abschließen.

Zufriedenheit Transporträder mit E-Unterstützung (n=266)

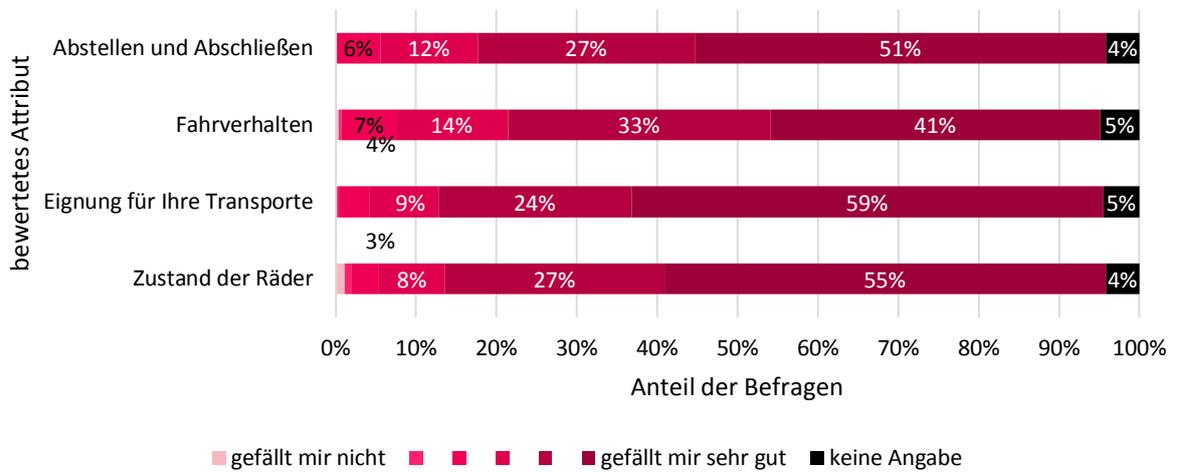


Abbildung 40: Zufriedenheit mit verschiedenen Aspekten der verliehenen Transporträder mit E-Unterstützung aus Perspektive der AusleiherInnen (Daten: Online-Befragung)

Zufriedenheit Transporträder ohne E-Unterstützung (n=108)

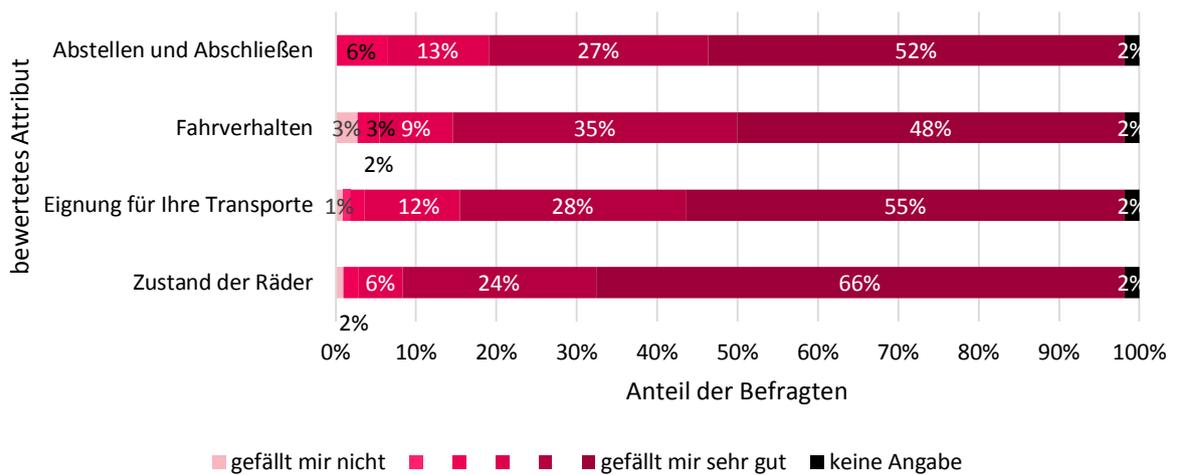


Abbildung 41: Zufriedenheit mit verschiedenen Aspekten der verliehenen Transporträder ohne E-Unterstützung aus Perspektive der AusleiherInnen (Daten: Online-Befragung)

Das Fahrverhalten einspuriger Transporträder wird im Vergleich zu Lastenrädern mit mehr als zwei Rädern von den NutzerInnen besser bewertet. Hingegen weisen mehrspurige Lastenräder eine bessere Eignung für die Transportaufgaben der NutzerInnen auf. Das Kriterium Abstellen und Abschießen wird bei beiden Bauarten ähnlich bewertet.

Zufriedenheit mit einspurigen Transporträdern (n=284)

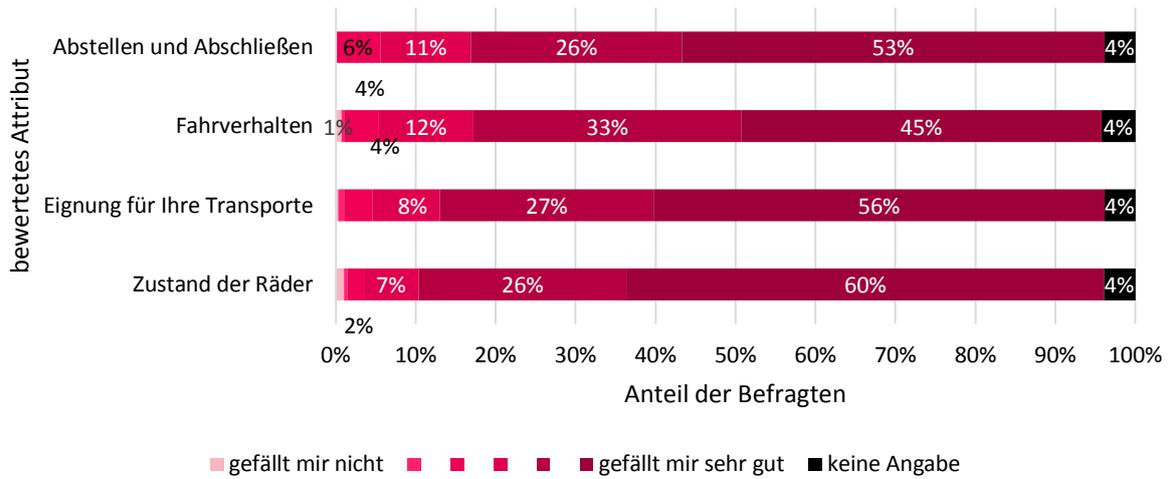


Abbildung 42: Zufriedenheit mit verschiedenen Aspekten der verliehenen einspurigen Transporträder aus Perspektive der AusleiherInnen (Daten: Online-Befragung)

Zufriedenheit mit zweispurigen Transporträdern (n=92)

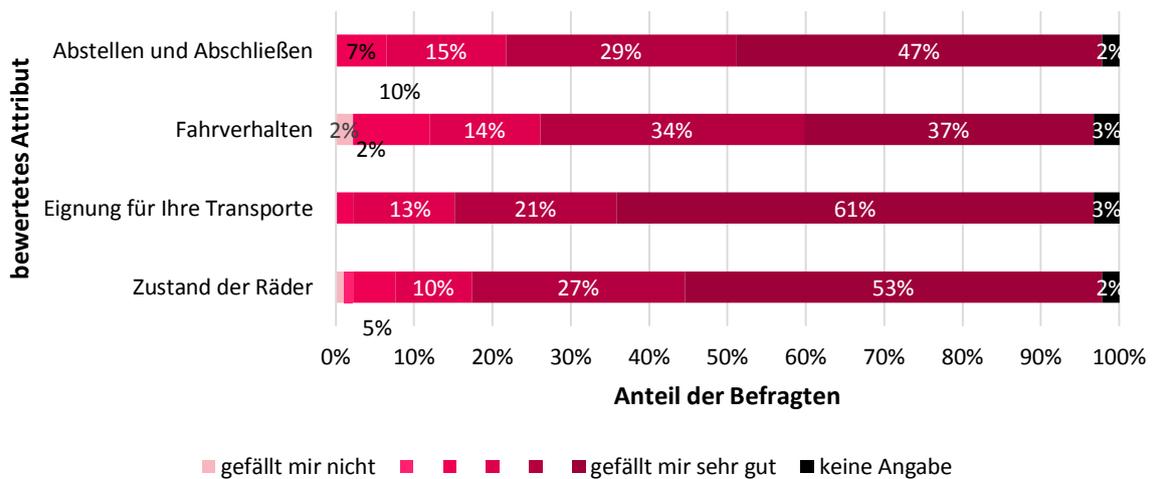


Abbildung 43: Zufriedenheit mit verschiedenen Aspekten der verliehenen mehrspurigen Transporträder aus Perspektive der AusleiherInnen (Daten: Online-Befragung)

2.2.2 Buchungsplattform

Im Zuge der NutzerInnenbefragung wurden die NutzerInnen ebenfalls um Feedback bezüglich des Buchungsprozesses via Plattform gebeten. Dabei wurden die Kriterien: Übersichtlichkeit der Plattform, Information zu den Rädern und BetreiberInnen und Durchführung des Reservierungsprozesses abgefragt. Auch hier gibt es eine hohe Gesamtzufriedenheit, allerdings fällt diese nicht ganz so positiv wie das Urteil zu den Transporträdern aus.

Zufriedenheit mit der Buchungsplattform (n=282)

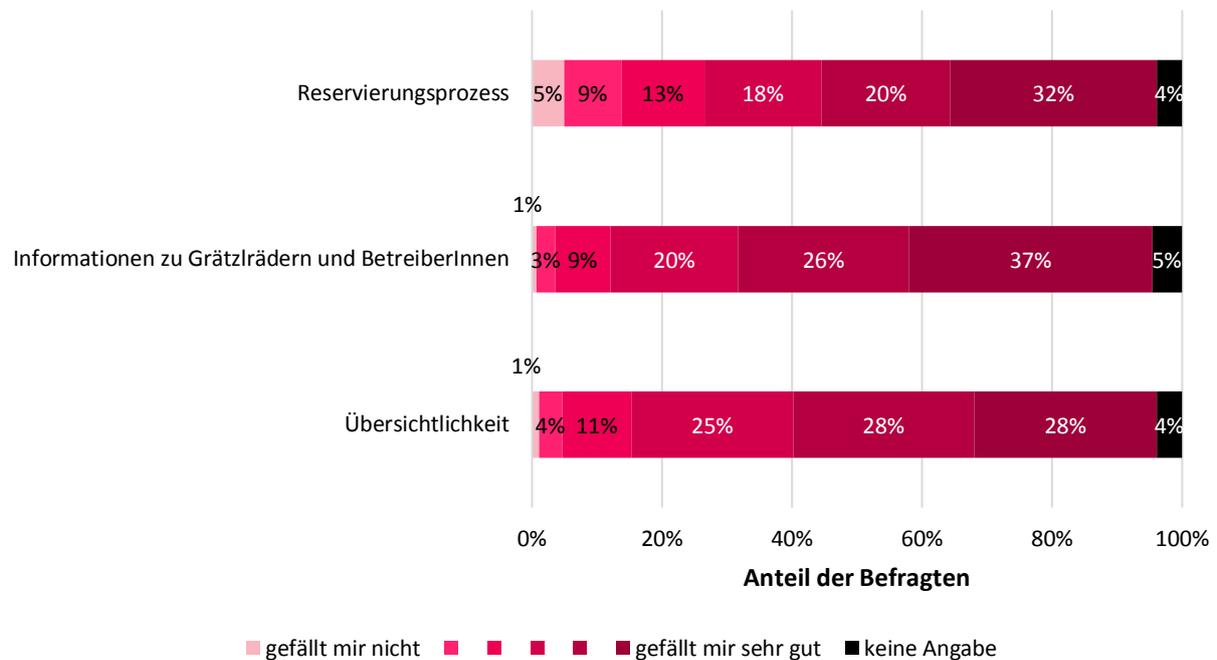


Abbildung 44: Zufriedenheit mit verschiedenen Aspekten der Grätzlrad-Plattform aus Perspektive der AusleiherInnen (Daten: Online-Befragung)

Die gegenüber den BetreiberInnen geäußerten Rückmeldungen der AusleiherInnen entfielen neutral bis positiv. Ein häufig erwähnter Kritikpunkt war, dass es nicht klar ersichtlich sei, ob ein Rad frei sei oder nicht.

2.2.3 BetreiberInnen

Kriterien anhand derer die Arbeit der Grätzlrad-BetreiberInnen bewertet wurde, waren die Reaktion auf Fragen, Herausgabe des Grätzlrads und Erläuterung von dessen Handhabung sowie die Abwicklung der Rückgabe. Insgesamt besteht auch hier bei allen Kriterien eine hohe Zufriedenheit, auch wenn jene mit der Abwicklung der Rückgabe etwas geringer ist. Das könnte daran liegen, dass die zeitliche Flexibilität Rückgabe – insbesondere an Wochenenden – durch die Öffnungszeiten der Betriebe eingeschränkt ist. Es wurde jedoch auch angemerkt, dass manche BetreiberInnen nur schwer erreichbar waren und zum Teil auf E-Mails nicht antworteten. Manche KundInnen wünschen sich flexiblere Öffnungszeiten und in einem Fall war der Akku des ausgeliehenen Lastenrads nicht geladen. Einige der Befragten würden sich mehr Grätzlräder wünschen.

Zufriedenheit mit den BetreiberInnen (n=283)

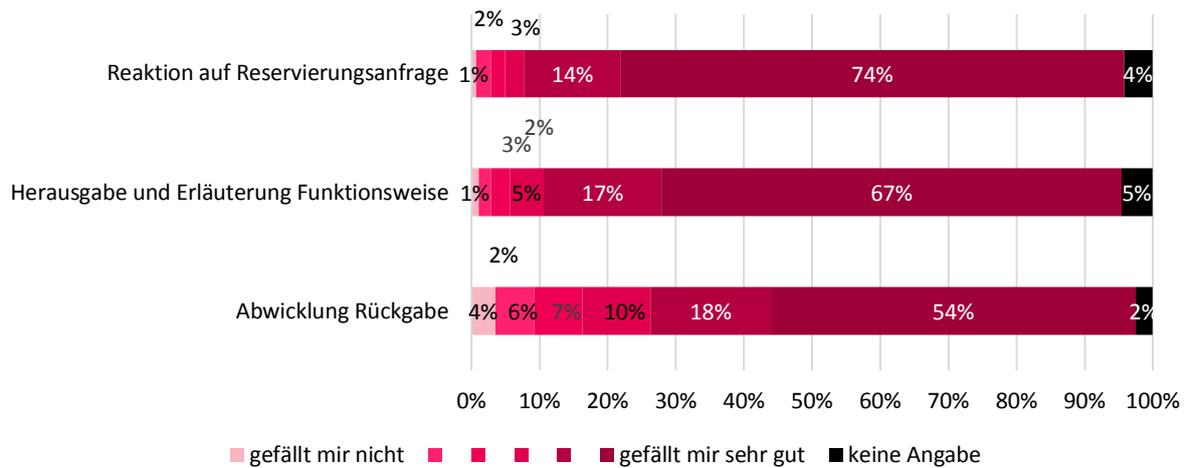


Abbildung 45: Zufriedenheit mit verschiedenen Aspekten der Arbeit der BetreiberInnen aus Perspektive der AusleiherInnen

2.2.4 Weiterempfehlung

Als abschließende Frage zur Zufriedenheit wurden die NutzerInnen gefragt, ob sie das Grätzlrad Bekannten weiterempfehlen würden. Die Antworten dazu unterstreichen die sehr hohe Gesamtzufriedenheit mit dem Angebot.

Würden Sie das Grätzlrad Ihren Bekannten weiterempfehlen? (n=278)

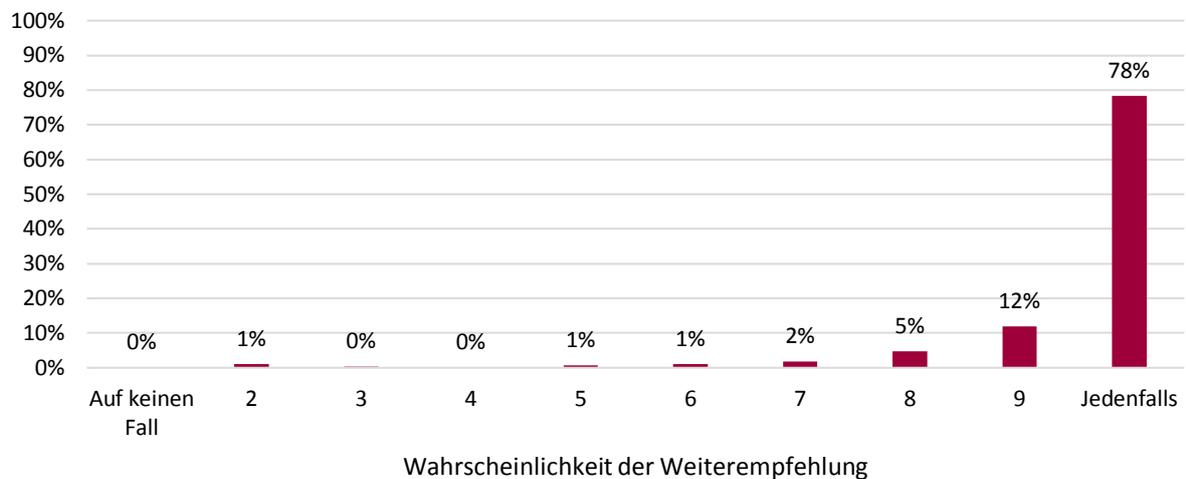


Abbildung 46: Bereitschaft das Grätzlrad-Angebot weiterzuempfehlen (Daten: Online-Befragung)

Die hohe Bereitschaft das Angebot weiterzuempfehlen beruht dabei insbesondere auf einer hohen Zufriedenheit mit den BetreiberInnen. Diese fungieren somit ganz klar als BotschafterInnen des Angebots. Ebenfalls bedeutende Zusammenhänge bestehen zur Zufriedenheit mit den Transporträdern, während die Beziehung der Grätzlrad-Plattform zur Weiterempfehlungs-Bereitschaft deutlich schwächer ausgeprägt ist. Des Weiteren bestehen Zusammenhänge zur Häufigkeit der Ausleihen durch die NutzerInnen und zur dabei gefahrenen Distanz. NutzerInnen, die das Angebot weiterempfehlen würden, haben es also auch häufiger genutzt und sind dabei weiter gefahren. Tabelle

3 zeigt die Zusammenhänge mit der Bereitschaft zur Weiterempfehlung anhand den Ergebnisse von Korrelationsanalysen (Spearman-Rangkorrelation).⁶

Tabelle 3: Korrelationen zwischen der Bereitschaft, das Grätzlrad-Angebot weiterzuempfehlen und ausgewählten Variablen

Variable	N	Korrelationskoeffizient	Signifikanz
Plattform: Übersichtlichkeit	265	0,115	0,062
Plattform: Verfügbare Informationen	264	0,161**	0,009
Plattform: Reservierungsprozess	267	0,127*	0,038
BetreiberInnen: Reaktion auf Reservierungsanfrage und weitere Fragen	270	0,171**	0,005
BetreiberInnen: Herausgabe Grätzlrad und Erläuterung Funktionsweise	266	0,350**	0,000
BetreiberInnen: Abwicklung Rückgabe	267	0,288**	0,000
Transporträder: Zustand	268	0,270**	0,000
Transporträder: Eignung für Transporte	268	0,305**	0,000
Transporträder: Fahrverhalten	268	0,347**	0,000
Transporträder: Abstellen und Abschließen	269	0,297**	0,000
Häufigkeit Grätzlrad-Ausleihe	257	0,194**	0,002
im Zuge der Ausleihe zurückgelegte Distanzen	270	0,130*	0,032

2.2.5 Geplante zukünftige Transportrad-Nutzung

86% der NutzerInnen gaben an, dass sie künftig zumindest mehrmals pro Jahr ein Transportrad verwenden werden. Nur 1% schließt eine zukünftige Nutzung eines Transportrades aus. Dies zeigt einerseits, dass das Ziel des Projekt Grätzlrades, ein Bewusstsein für die Vorteile und Einsatzmöglichkeiten von Transporträdern erlebbar zu machen, erreicht wurde. Andererseits lässt sich daraus ableiten, dass auch weiterhin ein Bedarf an Lastenrad-Sharing-Angeboten gegeben sein wird, da sich eine Anschaffung für GelegenheitsnutzerInnen nicht auszahlt.

⁶ Der Korrelationskoeffizient kann Werte zwischen 0 und 1 annehmen, 0 bedeutet keinen Zusammenhang, 1 einen perfekten Zusammenhang. Werte zwischen 0,2 und 0,4 entsprechen einer Korrelation mittlerer Stärke. Die Signifikanz stellt die Irrtumswahrscheinlichkeit der Aussage dar, ein Wert kleiner gleich 0,05 (5% Irrtumswahrscheinlichkeit) entspricht einem signifikantem Zusammenhang, unter 0,01 ist der Zusammenhang hochsignifikant)

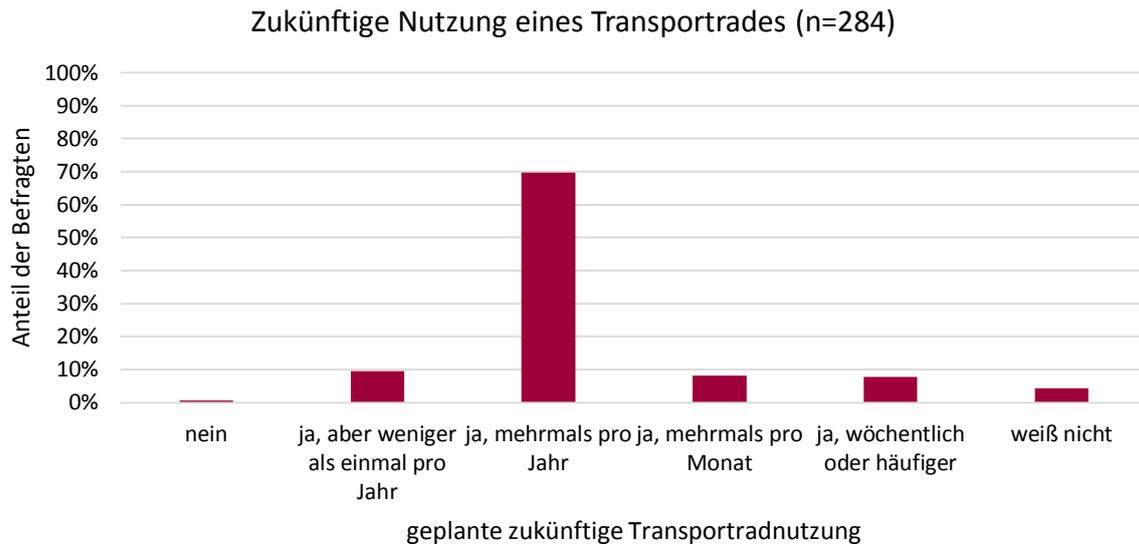


Abbildung 47: Geplante künftige Nutzungshäufigkeit von Transporträdern der Grätzlrad-NutzerInnen (Daten: Online-Befragung)

Das zeigt sich auch daran, dass knapp die Hälfte der NutzerInnen ausschließt, sich ein Transportrad anzuschaffen. Dass sich 8% der NutzerInnen ein Lastenrad anschaffen möchten und weitere 5% der AusleiherInnen sich zwischenzeitlich eines angeschafft haben, kann, zumindest teilweise, als Erfolg des Grätzlrad-Projekts gesehen werden. Der Anteil der in dieser Frage Unentschlossenen ist mit 38% relativ hoch. Die Korrelationsanalyse (Spearman-Rangkorrelation) zeigt positive Zusammenhänge mit der geplanten Häufigkeit der künftigen Transportradnutzung zur Bereitschaft das Grätzlrad-Angebot Bekannten weiterzuempfehlen, zur Anzahl der Kinder und Fahrräder im Haushalt sowie zu einer Reihe von Motiven. Wenig überraschend bestehen auch deutliche Zusammenhänge zur bisherigen Transportrad-Nutzung, der Anzahl der Grätzlrad-Ausleihen und zur Absicht, künftig ein Transportrad anzuschaffen. Tabelle 4 bietet einen Überblick über die Ergebnisse im Überblick.

Tabelle 4: Korrelationen zwischen der beabsichtigten Häufigkeit der künftigen Transportrad-Nutzung und ausgewählten Variablen

Variable	N	Korrelationskoeffizient	Signifikanz
Bereitschaft Weiterempfehlung Grätzlrad-Angebot	268	0,167**	0,006
Anzahl Kinder im Haushalt	267	0,163**	0,008
Anzahl Fahrräder im Haushalt	273	0,184**	0,002
Motiv: Gesundheit (instrumentell)	264	0,202*	0,001
Motiv: kostengünstig (instrumentell)	265	0,048	0,439
Motiv: Parkplatz leichter zu finden (instrumentell)	263	0,167**	0,007
Motiv: Zeitersparnis (instrumentell)	266	0,272**	0,000
Motiv: umweltbewusste Einstellung hervorheben	265	0,078	0,204
Motiv: auf Transportrad angesprochen werden und davon erzählen können	256	0,150*	0,016
Motiv: Freude (affektiv)	266	0,242**	0,000
Motiv: Freiheit und Unabhängigkeit (affektiv)	266	0,329**	0,000
Häufigkeit bisherige Transportradnutzung	271	0,271**	0,000
Häufigkeit Grätzlrad-Ausleihe	252	0,305**	0,000
Absicht Anschaffung eigenes Transportrad	274	0,410**	0,000

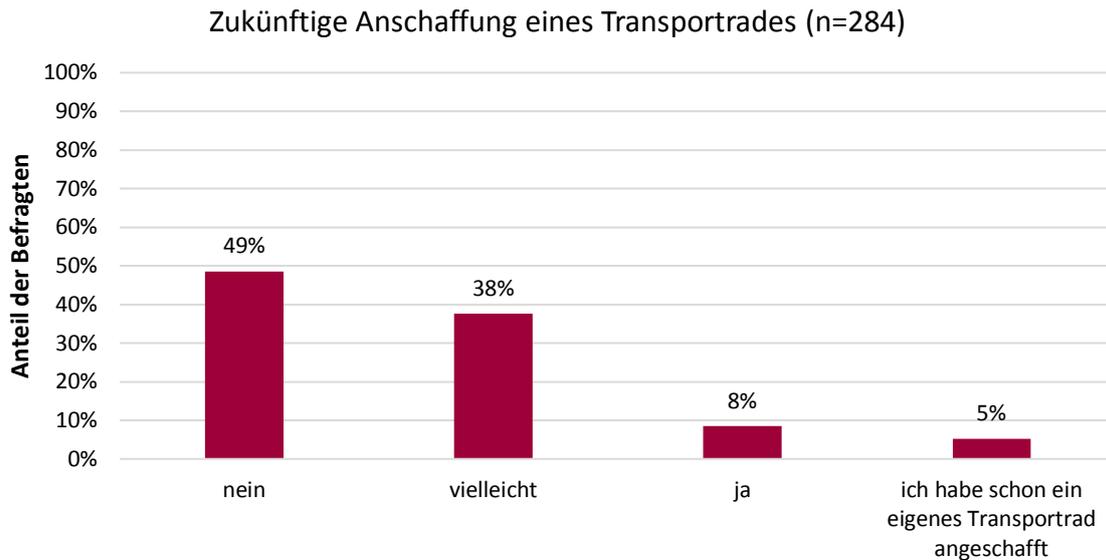


Abbildung 48: Geplante künftige Anschaffung von Transporträdern der Grätzlrad-NutzerInnen (Daten: Online-Befragung)

2.2.6 Verbesserungsvorschläge

Ein häufig geäußertes Wunsch ist die Skalierung des Projektes und eine Ausweitung des Angebots. Weitere Vorschläge beziehen sich auf die Einführung einer Diebstahlversicherung für die Transporträder sowie das Ermöglichen von mehrtägigen bzw. flexibleren Ausleihen.

Verbesserungsvorschläge hinsichtlich der **Reservierungsplattform** beziehen sich vor allem auf deren Übersichtlichkeit sowie eine klarere Anzeige der Verfügbarkeit der Räder. Ein schnelleres in Kontakt treten, mit den jeweiligen BetreiberInnen und kurzfristige Buchungsmöglichkeiten werden ebenfalls gewünscht.

Wesentliche Erkenntnisse

- Die NutzerInnen weisen mit allen Aspekten (Transporträder, Grätzlrad-Plattform und BetreiberInnen) des Grätzlrad-Projekts eine hohe Zufriedenheit auf und würden deren Nutzung dementsprechend auch ihren Bekannten weiterempfehlen
- Der überwiegende Teil der AusleiherInnen möchte künftig wieder Transporträder nutzen, ein kleiner Teil möchte sich ein eigenes Lastenrad anschaffen bzw. hat dies schon getan
- Verbesserungsvorschläge beziehen sich primär auf die Grätzlrad-Plattform, die Dauer und Flexibilität von Ausleihen sowie die Skalierung des Angebots

3. BetreiberInnen



3.1 Grätzlrad-BetreiberInnen – Zusammensetzung und Verortung

Als Grätzlrad-BetreiberInnen werden jene Organisationen bezeichnet, welche ein Lastenrad über die Plattform www.graetzlrad.wien kostenfrei zur Verfügung stellen. Zehn dieser BetreiberInnen erhielten von der Mobilitätsagentur eine Förderung über 100% des Anschaffungspreises bzw. max. 3000 Euro unter der Bedingung, das Lastenrad zu den Öffnungszeiten kostenfrei Dritten über einen Zeitraum von zwei Jahren zur Verfügung zu stellen. Da die Förderung auf zehn Unternehmen beschränkt war, kamen als Auswahlkriterien u. a. die räumliche Verteilung der Standorte sowie das Ausmaß der Öffnungszeiten zur Anwendung.

Weitere vier BetreiberInnen (wovon eine Organisation über zwei Transporträder verfügt) brachten ohne Inanspruchnahme der Förderung Transporträder zum Verleih auf der Grätzlrad-Plattform ein. Dementsprechend gelten für diese auch nicht die damit einhergehenden Bedingungen. Die Verortung der Grätzlrad-Standorte in Wien ist Abbildung 49 dargestellt.

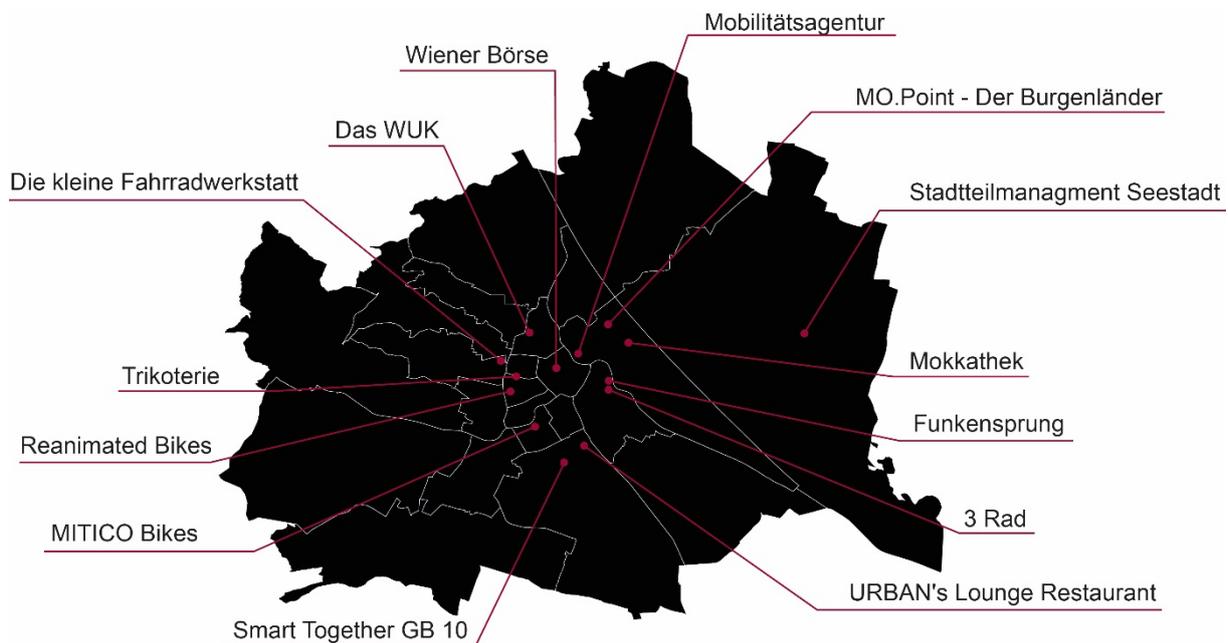


Abbildung 49: Verortung der Grätzlrad-Standorte in Wien

Die 14 Grätzlrad-BetreiberInnen halten insgesamt 15 Transporträder zum Verleih bereit. Davon sind zehn einspurige und fünf zweispurige Räder; neun sind mit einer E-Unterstützung ausgestattet. Tabelle 5 bietet einen Überblick über die Grätzlrad-BetreiberInnen und die angebotenen Transporträder. 3Rad huberista, die Gebietsbetreuung für den 10. und 11. Bezirk für das Projekt Smarter Together sowie das Stadtteilmanagement der Seestadt Aspern erhielten keine Zuschüsse aus der Lastenrad-Förderung der Stadt Wien und firmieren daher als „Grätzlrad-PartnerInnen“.

Tabelle 5: Überblick Grätzlrad-BetreiberInnen

BetreiberIn	PLZ	Förderung Stadt Wien	Hersteller	Typ	E-Bike	Anzahl Räder
Wiener Börse	1010	Ja	Larryvsharry	Bullitt	Nein	2
Lebensviertel.Stuwerviertel	1020	Ja	Christiania	Light	Ja	3
MO.Point und Der Burgenländer	1020	Ja	Urban Arrow	Family	Ja	2
Mobilitätsagentur	1020	Nein	Bakfiets	Classic Long	Ja	2
3Rad huberista	1030	Nein	Nihola	Family	Nein	3
Funkensprung - CoWorking Space	1030	Ja	Urban Arrow	Family	Ja	2
Mitico Bikes Vienna und MO.Point	1050	Ja	Urban Arrow	Family	Ja	2
Reanimated Bikes	1070	Ja	Bakfiets	Classic Long	Nein	2
Trikoterie	1070	Ja	Nihola	Family	Nein	3
Das WUK	1090	Ja	Bakfiets	Classic Long	Nein	2
URBAN's RESTAURANT	1100	Ja	Johnny Loco	E-Cargo	Ja	3
Smarter Together	1100	Nein	Bakfiets	Classic Short	Ja	2
Die kleine Fahrradwerkstatt	1160	Ja	Bakfiets	Classic Long	Ja	2
Aspern Seestadt	1220	Nein	Urban Arrow	Family	Ja	2
			Bakfiets	Bakfiets Classic	Nein	3

3.2 Grätzlrad-BetreiberInnen – Befragungsergebnisse

Nachfolgend sind die Ergebnisse der leitfadengestützten Interviews aufbereitet. Die Struktur folgt jener des Leitfadens, mit dem verschiedene Aspekte zum Grätzlrad-Projekt aus Perspektive der BetreiberInnen abgefragt wurden.

3.2.1 Motivation und Erwartung

Unter den, Grätzlrad-BetreiberInnen wird das Projekt einstimmig als „gute Sache“ gesehen, sechs von ihnen nennen die Förderung explizit als Voraussetzung für die Teilnahme. Drei BetreiberInnen planten schon im Vorfeld die Anschaffung eines Lastenrads, die Förderung war somit ein letzter Auslöser zur tatsächlichen Anschaffung.

Mit sechs der Befragten nannte der überwiegende Teil **ökologische Motive** wie die Förderung von emissionsfreiem städtischen Lastenverkehr als Grund für die Teilnahme. Dies äußert sich auch in der Erwartung, dass mit dem Grätzlrad-Projekt die Zahl der Personen, die Transporträder nutzen, gesteigert werden kann. Dem Eindruck von sieben BetreiberInnen zufolge ist dies auch eingetreten ist.

„Meine Erwartungen waren, dass es aktiv genutzt [...] und dass ein aktiver Beitrag zur CO2 Reduktion geleistet wird. Die Erwartung ist definitiv bestätigt worden.“

Sieben der 13 befragten BetreiberInnen erhofften sich mehr Wahrnehmung im Quartier sowie eine gewisse **Werbewirkung** für ihren Betrieb. Die Einschätzung über den tatsächlichen Effekt gehen dabei stark auseinander: während sechs BetreiberInnen keinen positiven Effekt für das Geschäft feststellen konnten, haben vier Betriebe den Eindruck, dass sie von einer stärkeren Wahrnehmung im Grätzl profitieren. Ein Unternehmer erwähnte, dass er durch das Grätzlrad sogar drei zusätzliche Transporträder verkaufen konnte. Insgesamt fällt es den meisten Befragten schwer zu beurteilen, ob das Grätzlrad einen Effekt auf die Bekanntheit ihres Geschäfts oder auf die Nachfrage hatte.

*„Das Feedback war eigentlich ausnahmslos positiv.
Ich habe jetzt auch schon 2-3 Lastenräder verkauft.“*

3.2.2 Eigennutzung

Neben dem Verleih der Transporträder steht es den BetreiberInnen sowie deren MitarbeiterInnen auch offen, diese für eigene Zwecke zu nutzen. Bei der Eigennutzung wird zwischen privaten und betrieblichen Zwecken unterschieden.

Betriebliche Eigennutzung

Ein Betreiber nutzt das Grätzlrad **täglich** für betriebliche Zwecke, weitere elf der 13 BetreiberInnen **in unregelmäßigen Abständen** und eine Organisation nutzt das Grätzlrad gar nicht für eigene Zwecke. Die durchschnittlichen Nutzungshäufigkeiten der elf unregelmäßigen NutzerInnen verteilen sich auf folgende Weise: vier Betriebe mehrmals wöchentlich, fünf Betriebe ein- bis dreimal pro Monat und zwei Betriebe seltener.

Die Räder werden hauptsächlich zur Beschaffung (z. B. Werkzeuge, Ersatzteile, Brennholz, Getränke) und Entsorgung von Gegenständen (Fahrten zum Mistplatz, Rückgabe von Pfandflaschen) verwendet. Die Räder werden von drei der BetreiberInnen auch als mobile Messestände genutzt.

*„Wenn wir Zeiten, haben in denen wir viele
Veranstaltungen haben, dann wird es für die
Bewerbung genutzt, also wenn Leute von uns z.B.
Flyer verteilen. Für Einkäufe und so weiter wird es
auch genutzt.“*

Private Eigennutzung

Zwei BetreiberInnen nutzen das Rad mehrmals die Woche oder sogar täglich, vier weitere nutzen es mehrmals pro Jahr. Von den anderen Betrieben werden die Lastenräder kaum oder gar nicht für private Zwecke genutzt.

Im Zuge der privaten Eigennutzung wurden vornehmlich Pflanzen, Haushaltsgeräte oder Essen transportiert bzw. zur Abwicklung von Umzügen und Kindertransporten genutzt. Ein Betreiber gab an, das eigene Grätzlrad gelegentlich auch für Fahrten ohne Transportlast genutzt zu haben.

„Ich nutze das Rad fast täglich. Ich fahre auch meistens von Zuhause zur Arbeit und wieder zurück.“

Rückmeldungen PassantInnen

Zu der Frage ob sich bei der Eigennutzung Gespräche mit PassantInnen ergeben, wurde angegeben dass dies vereinzelt der Fall ist, besonders beim Warten an Ampelanlagen. Grundsätzlich wurde angemerkt, dass Lastenräder ein Blickfang sind, die das Interesse einiger Passanten weckt. Es wird auch öfters nach der Möglichkeit der Ausleihe gefragt.

3.2.3 Anmeldungs- und Förderprozess und Betreuung durch die Mobilitätsagentur

Sowohl mit dem Anmeldungs- bzw. Bewerbungsprozess als GrätzlradbetreiberIn als auch mit der **Betreuung durch die Mobilitätsagentur** (Einschulung, Reaktion auf Fragen) waren **sämtliche Befragte sehr zufrieden**. Zu diesen Punkten wurde von keinem der Grätzlrad-Standorte Kritik geäußert.

„Grundsätzlich passt die Betreuung durch die Mobilitätsagentur gut. Die haben auch eine hohe Routine wie man so etwas abwickelt“

Auch mit der Förderabwicklung waren die BetreiberInnen im Wesentlichen zufrieden. Drei Vereine bzw. Betriebe nannten lediglich den relativ langen Zeitraum zwischen Einreichung des Förderantrags und Auszahlung es Förderbetrags als Kritikpunkt.

Nach Verbesserungsvorschlägen gefragt, erwähnten fünf der befragten Grätzlrad-BetreiberInnen die Schwierigkeit eine **geeignete Versicherung für die Transportfahräder** zu finden. Dies ist insbesondere aufgrund des Umstandes, dass die Räder verliehen werden und die BetreiberInnen großteils gewerblich organisiert sind, eine wesentliche Herausforderung. Vier Befragte äußerten den Wunsch nach Unterstützung der Mobilitätsagentur bei der Suche nach einer geeigneten Versicherung bzw. die Vermittlung einer einheitlichen Versicherungslösung für alle Grätzlräder. Drei BetreiberInnen erwähnten zudem den Wunsch nach **Vermittlung eines Services zur regelmäßigen Wartung der Räder**, da diese selbst wenig Know-How dazu besitzen.

„Es wäre einfacher, wenn für alle 14 Betriebe die Versicherung zentral organisiert wird.“

3.2.4 Betreuungsaufwand

Terminvereinbarung, Herausgabe, Rücknahme und Wartungstätigkeiten an den Grätzlädern sind mit einem Zeitaufwand verbunden. Laut den Befragten lag dieser bei allen BetreiberInnen bei durchschnittlich **ein bis zwei Stunden pro Woche**. Sieben davon erwähnten, dass dieser Wert, aufgrund der **saisonalen Schwankungen** der Nachfrage, sich jahreszeitlich stark änderte. Da alle VerleiherInnen diesen Nachfrageschwankungen ausgesetzt waren, ist davon auszugehen, dass sich dies auch bei den anderen BetreiberInnen so verhält.

Im Vergleich zum erwarteten Aufwand, war der tatsächliche Betreuungsaufwand bei drei BetreiberInnen geringer, bei fünf BetreiberInnen höher und bei vier BetreiberInnen in etwa gleich. Ein Befragter konnte dazu keine Angaben machen.

„Der Aufwand ist überhaupt nicht gleichmäßig. Man merkt natürlich schon auch die Jahreszeiten. Heuer wurde es relativ lange im Jahr ausgeliehen da es relativ lange warm war. Also wir merken schon die Jahreszeit bedingten Schwankungen.“

3.2.5 Buchungsplattform

Die Buchungsplattform ist das Bindeglied zwischen AusleiherInnen und den Grätzlrad-BetreiberInnen. AusleiherInnen können darüber Informationen zu Art, Standort und Verfügbarkeit der Grätzläder einholen und einen Reservierungswunsch abgeben, der dann per E-Mail die BetreiberInnen erreicht. Deren Aufgabe ist es dann, den Reservierungswunsch in der Plattform einzutragen, damit das Grätzlrad als reserviert ersichtlich ist und die Reservierung gegenüber den AusleiherInnen zu bestätigen.

Neun von 13 BetreiberInnen finden die Plattform und die damit verbundenen Funktionalität gut bzw. als **für die gegebenen Zwecke ausreichend**, während **vier Befragte** damit **nicht zufrieden** sind. Eine **stärkere Automatisierung des Buchungsprozesses** und eine damit einhergehende Reduktion des Verwaltungsaufwandes wünschen sich vier Grätzlrad-VerleiherInnen. Fünf Befragte merkten an, dass eine **stundenfeine Ausleihe von Vorteil** wäre, um auch mehreren Ausleihwünschen pro Tag entsprechen zu können. Auf diesen Punkt angesprochen merkte jedoch ein anderer Betrieb an, dass mehr als eine Ausleihe täglich nicht zu bewerkstelligen wäre und deshalb tagesfeine Reservierungen bevorzugt werden.

„Es ist kein vollwertiges Buchungstool und eigentlich müsste es so funktionieren, dass ich eine E-Mail bekomme mit einer Oberfläche, bei der ich nur noch auf JA klicken muss und dann sollte es als gebucht aufscheinen.“

„Wir finden es schade, dass man nur einen ganzen Tag buchen kann. Wir haben Erfahrung mit anderen Buchungssystemen, bei denen man dies graphisch sehr schnell und leicht lösen kann. Ein Rad für einen ganzen Tag auf der Buchungsplattform zu blockieren finden wir sinnlos.“

3.2.6 Gesamtzufriedenheit

Als positiv wurde die Kommunikation und Zusammenarbeit mit der Mobilitätsagentur und anderen öffentlichen Stellen angemerkt. Prinzipiell **finden es die BetreiberInnen sehr gut, dass es das Grätzrad-Projekt gibt**. Acht der befragten AnbieterInnen würden sich eine höhere NutzerInnenfrequenz und eine Skalierung des Projekts wünschen. Das nachstehende Diagramm zeigt, dass die Gesamtzufriedenheit mit dem Grätzrad-System sehr hoch ist – keiner der Befragten vergab auf der Skala von 1 bis (1=nicht gut, 10 = sehr gut) weniger als sieben Punkte, fünf vergaben sogar die Höchstpunktezahl von zehn.

„Ich finde es super. Es gehört gefördert. Ich glaube und hoffe, dass weitere 50-100 Grätzräder in Wien herumfahren. Auch wenn sie nicht viel genutzt werden, aber wenn es die Leute brauchen dann nutzen sie es. Man könnte es auch wenn es mehr sind, es wahrscheinlich auch auf eine breitere Basis stellen.“

Zufriedenheit der BetreiberInnen (n=13)

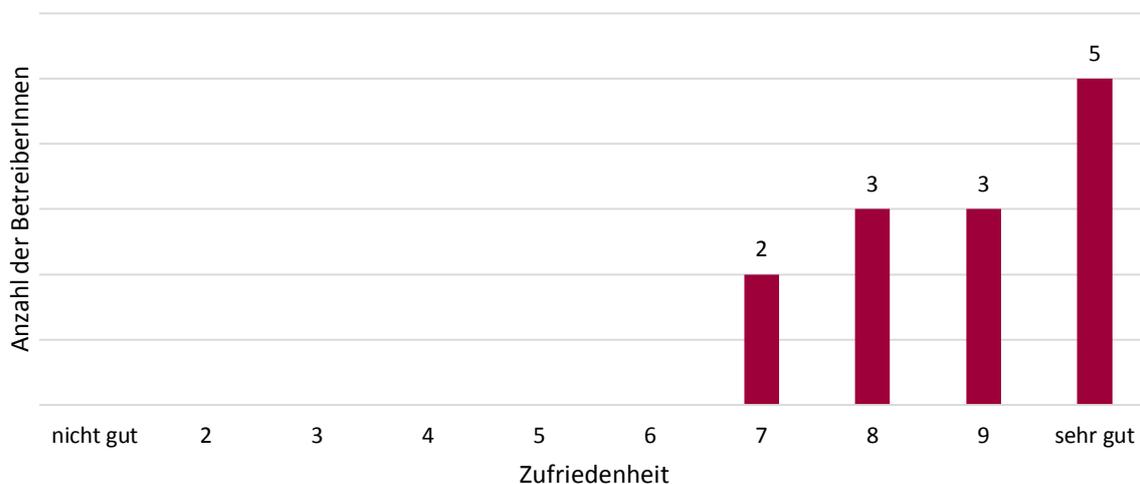


Abbildung 50: Gesamtzufriedenheit der BetreiberInnen mit dem Grätzrad-System auf einer zehnstufigen Skala

3.2.7 Weiterführung

Die BetreiberInnen haben sich dazu verpflichtet, das Grätzlrad über 24 Monate hinweg kostenlos zum Verleih anzubieten. Von den zehn verpflichteten BetreiberInnen, kann sich **mit acht der Großteil davon eine Weiterführung** über diesen Zeitraum hinaus vorstellen. Einem Anbieter war diese Verpflichtung nicht bewusst und hat sich dementsprechend noch keine Gedanken dazu gemacht. Eine Befragte wird das Grätzlrad nach Ablauf der vertraglichen Verpflichtung nicht mehr zum Verleih anbieten. Jene drei BetreiberInnen, die keiner vertraglichen Verpflichtung unterliegen, planen derzeit nicht die Transporträder von der Grätzlrad-Plattform zu nehmen.

Gefragt nach den Rahmenbedingungen, die für das weitere Anbieten der Lastenräder von Relevanz sind, wurden schon geäußerte **Verbesserungsvorschläge** – Wunsch nach einer Versicherungslösung, stärkere Automatisierung der Plattform und Flexibilisierung der Buchungszeiten – bekräftigt, jedoch wird dies **nicht als Voraussetzung** gesehen.

Wesentliche Erkenntnisse

- Unter den BetreiberInnen besteht hohe Zufriedenheit mit dem Grätzlrad-Projekt insgesamt sowie mit der Betreuung durch die Mobilitätsagentur
- Der Beitrag zu einem umweltfreundlichen Stadtverkehr und Steigerung der Kundenfrequenz sind wesentliche Motivation für die Teilnahme der BetreiberInnen am Projekt
- Verbesserungsvorschläge beziehen sich auf
 - die Vermittlung geeigneter Versicherungen,
 - eine stärkere Automatisierung der Plattform und
 - den Wunsch nach einer stundenfeinen Reservierungsmöglichkeit (was jedoch von zumindest einem Betrieb kritisch gesehen wird).
- Elf der 13 befragten BetreiberInnen wollen den Transportrad-Verleih (auch ohne vertragliche Verpflichtung) weiter aufrechterhalten

4. Fazit und Ausblick



4.1 Ausleihen

Bewertung

Insgesamt fanden im **Untersuchungszeitraum** von 1.7.2017 – 30.12.2018 hochgerechnet **1608 Ausleihen** statt. Die dabei am stärksten frequentierten AnbieterInnen waren: Die kleine Fahrradwerkstatt, die Mobilitätsagentur und MO. Point und der Burgenländer. Auf die Bezirke aufgeteilt weist der 2. Wiener Gemeindebezirk mit einem Anteil von 28% an den Gesamtausleihen den höchsten Wert auf, gefolgt vom 16. Wiener Gemeindebezirk mit einem Anteil von 10%. Für die Auswahl der BetreiberInnen sind neben der Nähe zum Wohn- bzw. Arbeitsort vor allem die Art des Lastenrads und die Öffnungszeiten relevant. Knapp die Hälfte der NutzerInnen legte weniger als einen Kilometer zurück, um zum Lastenrad zu gelangen, während immerhin 10% der NutzerInnen mehr als fünf Kilometer zurücklegten.

Der am stärksten frequentierte Wochentag ist Freitag. Grundsätzlich kann man anhand der Daten erkennen, dass am Anfang der Woche weniger Ausleihen getätigt werden als gegen Ende der Woche. Die Zahl der Ausleihen an Samstagen und Sonntagen werden stark durch die unterschiedlichen Öffnungszeiten der jeweiligen BetreiberInnen beeinflusst. Klar zu erkennen sind auch die bereits von BetreiberInnen angesprochenen saisonalen Schwankungen anhand der Buchungsfrequenz. 75% der Ausleihen finden entweder in den Frühlings- oder Sommermonaten statt.

46% der NutzerInnen gaben an, dass sie sich das Grätzlrad bisher nur einmal ausgeliehen haben. Bisher zweimal wurde es von 18% der NutzerInnen ausgeliehen. Dabei wurde in 82% der Fälle das Rad für private Zwecke genutzt. Die Mehrzahl der NutzerInnen leihen sich ein Lastenrad über einen Zeitraum von 2,5 bis 5 Stunden aus und legen dabei in 68% der Fälle mehr als 7 km zurück.

Ausblick

Durch das „Grätzlrad“ kam eine große Zahl an Personen erstmals in Kontakt mit Transporträdern. Zudem kommen zu den Ausleihen auch noch die Fahrten der Grätzlrad-BetreiberInnen hinzu, deren Zahl jedoch schwer abgeschätzt werden kann.

Aufgrund von Investitionen der öffentlichen Hand in Transportradförderung, Entwicklung der Grätzlrad-Plattform sowie begleitende Marketing-Aktivitäten entstanden Anlaufkosten. Eine zunehmende Zahl an Ausleihen führt zu sinkenden Kosten der öffentlichen Hand je Fahrt und damit zu einer effizienteren und effektiveren Mittelverwendung. Um eine hohe Zahl an Ausleihen zu erreichen, empfiehlt sich deshalb eine Weiterführung des Projekts. Die Absicht der meisten BetreiberInnen, das Angebot weiterzuführen, kommt diesem Bestreben entgegen. Eine Skalierung des Projekts kann ebenfalls zur Senkung der Grenzkosten beitragen, insbesondere wenn eine Ausweitung in Gebieten mit hohem NutzerInnenpotenzial stattfindet. Diese sind durch eine schwache Abdeckung bestehender Grätzlrad-Standorte, hohe Bebauungs- und Bevölkerungsdichte sowie einem Gebäudebestand gekennzeichnet, in dem das Abstellen von privaten Lastenrädern aufgrund der Platzverhältnisse nur schwer oder gar nicht möglich ist. Dazu gehören beispielsweise der 20. Bezirk, die Gegend um den Karlsplatz sowie Gründerzeitviertel in der westlichen Vorstadt (insbesondere Hernals und Währing) (s. Abbildung 51).

Einzugsbereiche der Grätzlrad-Standorte

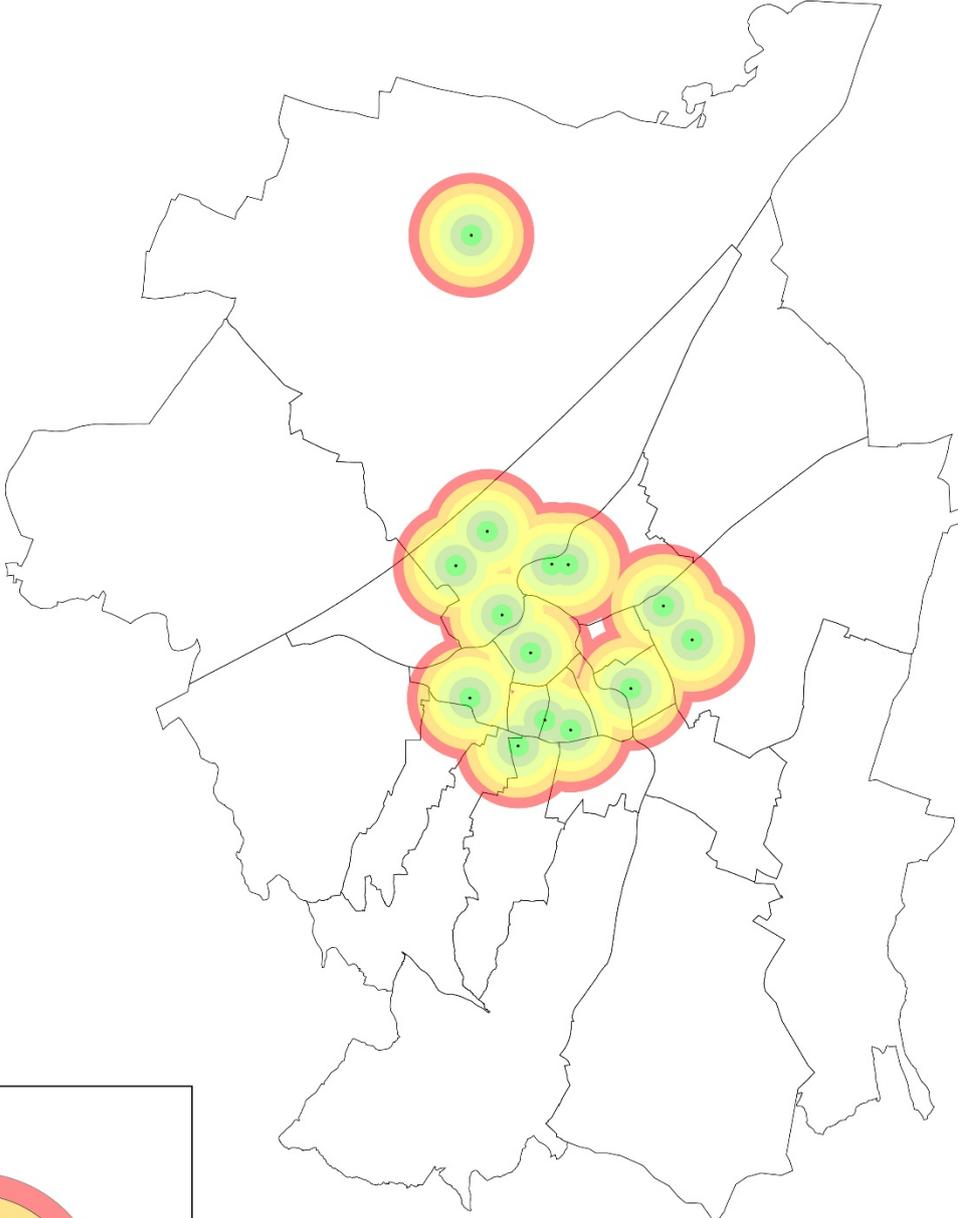
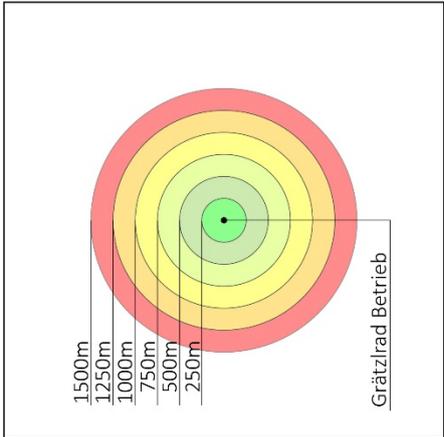


Abbildung 51: Räumliche Abdeckung der Einzugsbereiche der Grätzlrad-Standorte

4.2 NutzerInnen

Bewertung

Auch aus NutzerInnen-Perspektive kann das Grätzlrad-Projekt in Bezug auf die NutzerInnenzahlen als **erfolgreich** eingestuft werden. Es ist durch das Projekt gelungen, viele Menschen erstmals in Berührung mit Lastenrädern zu bringen, 70% der NutzerInnen hatten zuvor keines genutzt. Die **hohe Zufriedenheit** mit dem Angebot sowie der Umstand, dass die meisten NutzerInnen in Zukunft wieder Transporträder nutzen möchten, sind weitere Indikatoren für den Erfolg des Projekts.

Wirft man einen genaueren Blick auf die **Zusammensetzung der NutzerInnen**, dann lässt sich bezüglich einiger Merkmale eine große Homogenität erkennen. So spricht das Projekt Grätzlrad vor allem höhere Bildungsschichten an. Dies wird deutlich durch den erfragten höchstabschlussenen Ausbildungsgrad (74% akademischer Grad und 17% Matura) untermauert. Anhand der Daten zum Fahrradbestand in den Haushalten und der Häufigkeit der Fahrradnutzung lässt sich zudem erkennen, dass eine **sehr fahrradaffine Zielgruppe** erreicht wurde. Fahrradfernere Zielgruppen wären zwar schwerer zu erreichen, der positive Umwelteffekt wenn diese gewonnen werden können aber wohl umso höher. Affektive **Motive** (Fahrspaß, Gefühl von Freiheit) spielen noch vor instrumentellen Motiven wie Kosten oder Zeitersparnis die bedeutendste Rolle für die Entscheidung, ein Transportrad zu nutzen.

Ausblick

Ausgehend vom homogenen Charakter der NutzerInnen, empfiehlt es sich künftig ein **breiteres Zielgruppenspektrum** anzusprechen. Dazu bieten sich folgende Ansatzpunkte:

- Bei der Auswahl neuer **Grätzlrad-Standorte** sollten Gebiete mit einem höheren Anteil an Nicht-AkademikerInnen gewählt werden, beispielsweise in Stadtteilen mit weniger zentraler Lage und/oder einem höheren Anteil von gefördertem Wohnbau. Damit ist allerdings auch das Risiko einer geringeren Anzahl von Ausleihen pro Transportrad verbunden.
- Zudem sollte darauf geachtet werden, welche **Zielgruppe die BetreiberInnen** durch ihr Sortiment und ihre Preisgestaltung ansprechen. Eine hohe Orientierung am Alltagsbedarf lässt auch auf einen breiten Kundenstamm schließen.
- Standorte mit zu den bestehenden BetreiberInnen abweichenden **Öffnungszeiten** wie beispielsweise Gastronomiebetriebe (Öffnungszeiten am Wochenende sowie in den Abendstunden) könnten ebenfalls neue NutzerInnengruppen ansprechen.
- **Veranstaltungen**, die nicht nur radaffine BesucherInnen ansprechen, bieten die Gelegenheit, das Grätzlrad-Angebot kennen zu lernen und die möglichen Ängste vor der Transportradnutzung durch Testmöglichkeiten im geschützten Raum abzubauen. Geeignete Veranstaltungen sind beispielsweise das Mistfest der MA48, der Eistraum oder das Steirische Dorf am Rathausplatz.
- **Berichte in lokalen Zeitungen** mit hoher Reichweite, wie beispielsweise Bezirkszeitungen können ebenfalls dazu beitragen, die Bekanntheit der Grätzlräder zu erhöhen.

Unter den Grätzlrad-NutzerInnen spielten affektive Motive eine bedeutende Rolle für die Nutzung. Für die bestehende Zielgruppe ist die Bewerbung unter Einbeziehung von Aspekten wie Fahrspaß somit zielführend. Inwiefern damit auch andere Zielgruppen angesprochen werden können, kann im Rahmen der vorliegenden Studie nicht beantwortet werden.

Einige NutzerInnen wünschen sich eine **Verbesserung** der Übersichtlichkeit **der Plattform**, sowie die tagesaktuelle Anzeige der Verfügbarkeit der Räder. Ein schnelleres in Kontakt treten, mit den jeweiligen BetreiberInnen und kurzfristigere Buchungsmöglichkeiten werden ebenfalls gewünscht.

Viele der befragten Personen wünschen sich eine **Skalierung des Projektes** und eine Ausweitung des Angebots. Ebenfalls wird, die Parkplatzthematik bzw. -problematik öfters angesprochen. Diebstahlversicherung, mehrtägige und flexiblere Ausleihen wurden ebenfalls häufig erwähnt. Nach Einschätzung der AutorInnen könnte mit zehn zusätzlichen Grätzlradern eine deutliche Nachfragesteigerung erreicht werden, wenn bei der Standortwahl darauf geachtet wird, dass Lücken geschlossen und so die räumliche Abdeckung verbessert werden. Rund 50 bis 70 Transporträder (und dementsprechend viele BetreiberInnen) würden insgesamt benötigt, um in den dicht besiedelten Teilen der Stadt Wien eine flächendeckendes Angebot zu schaffen.

4.3 BetreiberInnen

Bewertung

Die befragten BetreiberInnen finden es ausnahmslos **positiv**, dass es ein solches Projekt zur Förderung des Lastenradverkehrs gibt und dass dies auch von der Stadt Wien mitgetragen wird. Die Bewerbung der BetreiberInnen für das Grätzlrad, die Abwicklung der Förderung sowie die Einschulung und Betreuung sind Aspekte, die von den BetreiberInnen als gut bewertet wurden.

Kritikpunkte waren hingegen, dass es keine Unterstützung der Mobilitätsagentur bei der Suche nach einer geeigneten Versicherung für die Transporträder gab. Ein paar Betriebe hätten sich zudem mehr Unterstützung bei der Organisation der Wartung der Räder gewünscht.

Unterschiedliche Meinungen unter den befragten BetreiberInnen gibt es zum Reservierungssystem. Neun der BetreiberInnen empfinden die Ausgestaltung und Funktionalität der Buchungsplattform als ausreichend. Vier BetreiberInnen sehen diese eher kritisch. Dabei wurde vor allem der Wunsch nach mehr Automatismen angesprochen. Bezüglich den Ausleihzeiten haben mehrere Befragte angemerkt, dass sie es schade finden, dass man die Transporträder nur tagesweise und nicht auch stundenweise buchen kann. Jedoch haben andere Anbieter angemerkt, dass sie neben dem Geschäftsbetrieb Mehrfachausleihen an einem Tag nicht bewerkstelligen können.

Ausblick

Elf der dreizehn Befragten BetreiberInnen planen mittelfristig, das Grätzlrad weiterhin anzubieten. Ein Anbieter hat von dieser Verpflichtung nichts gewusst, da er das Rad für einen Verein betreibt und ein weiterer Betrieb schließt die Weiterführung aus.

Der **Betreuungsaufwand** wurde durchschnittlich auf 1-2 Stunden pro Woche geschätzt und wird von fünf der BetreiberInnen als mehr als im Vorfeld erwarteter Aufwand beschrieben. Ein **Wartungsangebot** mit regelmäßigem Serviceintervall könnte insbesondere für jene BetreiberInnen eine Unterstützung sein, die nicht in der Lage sind, die Räder selbst zu warten. Um den unterschiedlichen Bedürfnissen der BetreiberInnen entgegenzukommen, sollte künftig angedacht werden, eine Anpassbarkeit der möglichen Reservierungsintervalle (tagesfein vs. stundenfein) gemäß den individuellen Wünschen zu ermöglichen. Außerdem könnte eine höhere Automatisierung der Anfrageabwicklung einen Beitrag zur Reduktion des Betreuungsaufwands leisten.

Die hohe Bereitschaft zur Weiterführung des Angebots trotz des damit einhergehenden Betreuungsaufwands ist auf einen **hohen Grad an Idealismus** der BetreiberInnen zurückzuführen. Diese nannten, abseits der monetären Förderung für die Anschaffung des jeweiligen Lastenrades, vor allem ökologische Faktoren, die Unterstützung der Sharing Economy und des emissionsfreien Transports, als Hauptmotive. Dieser Idealismus hat einerseits **maßgeblich zum Erfolg des Projekts beigetragen**. Andererseits stellt die Voraussetzung, engagierte BetreiberInnen zu finden, auch einen limitierenden Faktor bei der Verbreitung bzw. Skalierung dieses Konzepts dar.

5 Anhang

5.1 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Anzahl der Ausleihen nach Grätzlrad-BetreiberInnen im Zeitraum 1. Juli 2017 bis 31. Dezember 2018 (Daten: Reservierungen Grätzlrad-Plattform, Auskunft BetreiberInnen)	9
Abbildung 2: Anzahl der Ausleihen nach NutzerInnen (Daten: Online-Befragung).....	9
Abbildung 3: Zahl der Grätzlrad-Ausleihen nach Bezirken – Kartendarstellung (Datenquelle: Reservierungsdaten Buchungsplattform)	10
Abbildung 4: Anzahl der Grätzlrad-Ausleihen nach Bezirken – Diagrammdarstellung.....	10
Abbildung 5: Anteil der Ausleihen nach Ausstattungsmerkmalen (Daten: Reservierungstagen Grätzlrad-Plattform)	11
Abbildung 6: Anteil der Ausleihen nach Nutzungszweck (Daten: Online-Befragung)	12
Abbildung 7: Gründe für die Wahl des/der Grätzlrad-BetreiberIn (Daten: Online-Befragung)	12
Abbildung 8: Angaben der NutzerInnen wodurch sie auf das Grätzlrad-Projekt aufmerksam geworden sind (Daten: Online-Befragung).....	13
Abbildung 9: Gründe für die Grätzlrad-Nutzung (Daten: Online-Befragung).....	14
Abbildung 10: Motive für die Grätzlrad-Ausleihe (Daten: Online-Befragung).....	15
Abbildung 11: Anteil der Ausleihen nach Ausleihdauer (Daten: Reservierungen Grätzlrad-Plattform)	15
Abbildung 12: Ausleihen nach Wochentagen (Daten: Reservierungsdaten Grätzlrad-Plattform).....	16
Abbildung 13: Ausleihen nach Monaten (Daten: Reservierungsdaten Grätzlrad-Plattform Zeitraum 1.7.2017 – 30.06.2018)	16
Abbildung 14: Ausleihen nach Jahreszeiten (Daten: Reservierungsdaten Grätzlrad-Plattform Zeitraum 23.9.2017 – 22.9.2018)	17
Abbildung 15: Verteilung der Grätzlrad-BetreiberInnen und NutzerInnen in Wien	18
Abbildung 16: Distanz zwischen Wohnort und Ausleihort in Kilometer - Mittelwert und Median (Daten: Reservierungsdaten Grätzlrad-Plattform)	18
Abbildung 17: Verteilung der Distanzen zwischen Wohnort und Ausleihort der NutzerInnen (Daten: Reservierungsdaten Grätzlrad-Plattform).....	19
Abbildung 18: Mit dem Grätzlrad während einer Ausleihe zurückgelegte Distanzen (Daten: Online-Befragung).....	19
Abbildung 19: Gewählte Verkehrsmittel, um zum/zur Grätzlrad-BetreiberIn zu gelangen (Daten: Online-Plattform).....	20
Abbildung 20: Durch das Grätzlrad substituierte Verkehrsmittel (Daten: Online-Befragung)	20
Abbildung 21: Transportzwecke, für die das Grätzlrad verwendet wurde	21
Abbildung 22: Grätzlrad-NutzerInnen nach Geschlecht gemäß Buchungsdaten und anhand der Online-Befragung.....	23
Abbildung 23: NutzerInnen nach Alter und Geschlecht nach Buchungsdaten	24
Abbildung 24: NutzerInnen nach Alter und Geschlecht gemäß Online-Befragung.....	24
Abbildung 25: Anteil der Altersgruppen an der Wiener Gesamtbevölkerung (Daten: Statistik Austria: Bevölkerung am 1.1.2018 nach Alter, Bundesland und Geschlecht).....	25
Abbildung 26: Formale Ausbildung der Grätzlrad-NutzerInnen (Daten: Online-Befragung)	25

Abbildung 27: Vergleich mit dem Wiener AkademikerInnenanteil (Daten: Online-Befragung, MA23 2016)	26
Abbildung 28: Beschäftigung der Grätzlrad-NutzerInnen (Daten: Online-Befragung)	26
Abbildung 29: Beschäftigte in Wien (Daten: wien.gv.at)	27
Abbildung 30: Wohnort der Befragten nach Wiener Gemeindebezirken (n=260).....	27
Abbildung 31: Anzahl der Personen je Haushalt der Grätzlrad-NutzerInnen (Daten: Online-Befragung)	28
Abbildung 32: Anzahl der Personen je Haushalt in im Vergleich zu den, befragten Grätzlrad-NutzerInnen.....	28
Abbildung 33: Anzahl der Kinder und Jugendlichen in den Haushalten der Grätzlrad-NutzerInnen (Daten: Online-Befragung)	29
Abbildung 34: Anzahl der Fahrräder im Haushalt der Grätzlrad-NutzerInnen (Daten: Online-Befragung)	29
Abbildung 35: Häufigkeit Fahrradnutzung der Grätzlrad-NutzerInnen (Daten: Online-Befragung)	30
Abbildung 36: Pkw-Bestand in den Haushalten der Grätzlrad-NutzerInnen (Daten: Online-Befragung)	30
Abbildung 37: Anzahl der Personen mit Zeit- bzw. Ermäßigungskarten in den Haushalten der befragten Grätzlrad-NutzerInnen (Daten: Online-Befragung)	31
Abbildung 38: Häufigkeit der Nutzung eines Transportrades vor der Ausleihe der befragten Grätzlrad-NutzerInnen (Daten: Online-Befragung).....	31
Abbildung 39: Zufriedenheit mit verschiedenen Aspekten der verliehenen Transporträder aus Perspektive der AusleiherInnen (Daten: Online-Befragung).....	33
Abbildung 40: Zufriedenheit mit verschiedenen Aspekten der verliehenen Transporträdermit E-Unterstützung aus Perspektive der AusleiherInnen (Daten: Online-Befragung)	34
Abbildung 41: Zufriedenheit mit verschiedenen Aspekten der verliehenen Transporträder ohne E-Unterstützung aus Perspektive der AusleiherInnen (Daten: Online-Befragung)	34
Abbildung 42: Zufriedenheit mit verschiedenen Aspekten der verliehenen einspurigen Transporträder aus Perspektive der AusleiherInnen (Daten: Online-Befragung).....	35
Abbildung 43: Zufriedenheit mit verschiedenen Aspekten der verliehenen mehrspurigen Transporträder aus Perspektive der AusleiherInnen (Daten: Online-Befragung)	35
Abbildung 44: Zufriedenheit mit verschiedenen Aspekten der Grätzlrad-Plattform aus Perspektive der AusleiherInnen (Daten: Online-Befragung).....	36
Abbildung 45: Zufriedenheit mit verschiedenen Aspekten der Arbeit der BetreiberInnen aus Perspektive der AusleiherInnen	37
Abbildung 46: Bereitschaft das Grätzlrad-Angebot weiterzuempfehlen (Daten: Online-Befragung) ...	37
Abbildung 47: Geplante künftige Nutzungshäufigkeit von Transporträdern der Grätzlrad-NutzerInnen (Daten: Online-Befragung)	39
Abbildung 48: Geplante künftige Anschaffung von Transporträdern der Grätzlrad-NutzerInnen (Daten: Online-Befragung)	40
Abbildung 49: Verortung der Grätzlrad-Standorte in Wien	42
Abbildung 50: Gesamtzufriedenheit der BetreiberInnen mit dem Grätzlrad-System auf einer zehnstufigen Skala	47
Abbildung 51: Räumliche Abdeckung der Einzugsbereiche der Grätzlrad-Standorte	51

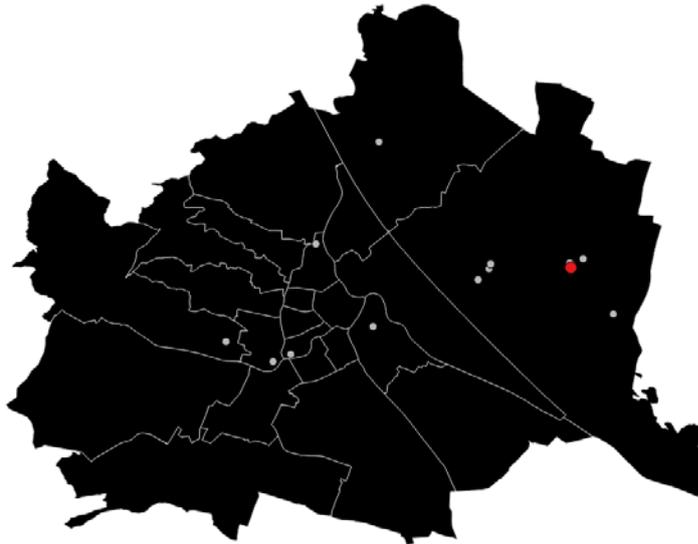
5.2 Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Kreuztabelle E-Unterstützung/Geschlecht.....	11
Tabelle 2: Mittelwert, Median, Maximum und Minimum der Distanzen zwischen Wohnort und Ausleihort nach, Grätzlrad-BetreiberInnen.....	17
Tabelle 3: Korrelationen zwischen der Bereitschaft, das Grätzlrad-Angebot weiterzuempfehlen und ausgewählten Variablen.....	38
Tabelle 4: Korrelationen zwischen der beabsichtigten Häufigkeit der künftigen Transportrad-Nutzung und ausgewählten Variablen.....	39
Tabelle 5: Überblick Grätzlrad-BetreiberInnen	43

5.3 Einzugsbereiche nach Grätzlrad-BetreiberInnen

Stadtteilmanagement Seestadt Aspern:

Distanz in Kilometer			
Mittelwert	Median	Max	Min
10,596	4,662	19,716	0,126



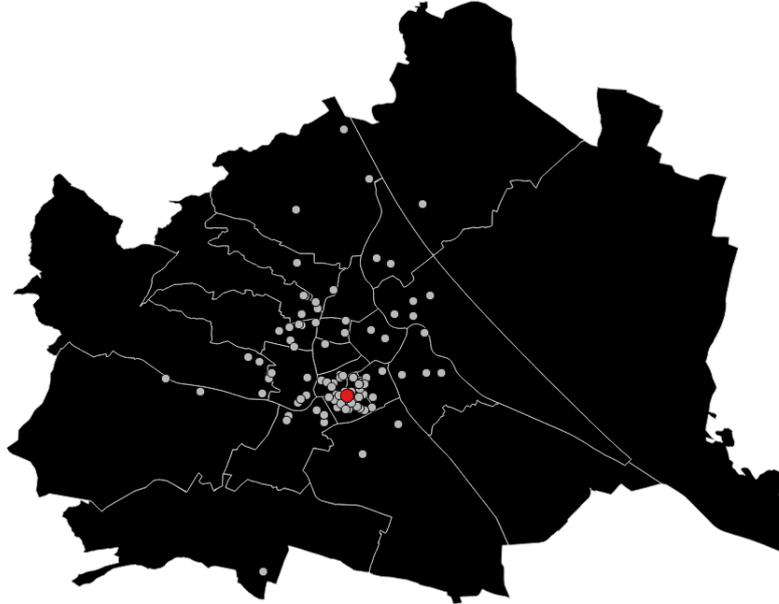
URBAN's Lounge Restaurant:

Distanz in Kilometer			
Mittelwert	Median	Max	Min
2,330	1,108	13,458	0,072



MITICO Bikes Vienna und MO.Point:

Distanz in Kilometer			
Mittelwert	Median	Max	Min
2,050	1,327	9,207	0,030



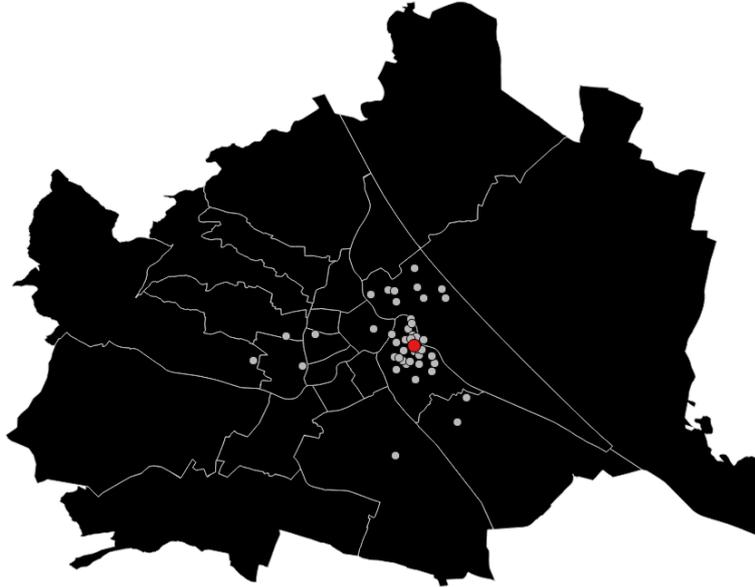
Wiener Börse:

Distanz in Kilometer			
Mittelwert	Median	Max	Min
4,111	2,089	10,999	0,084



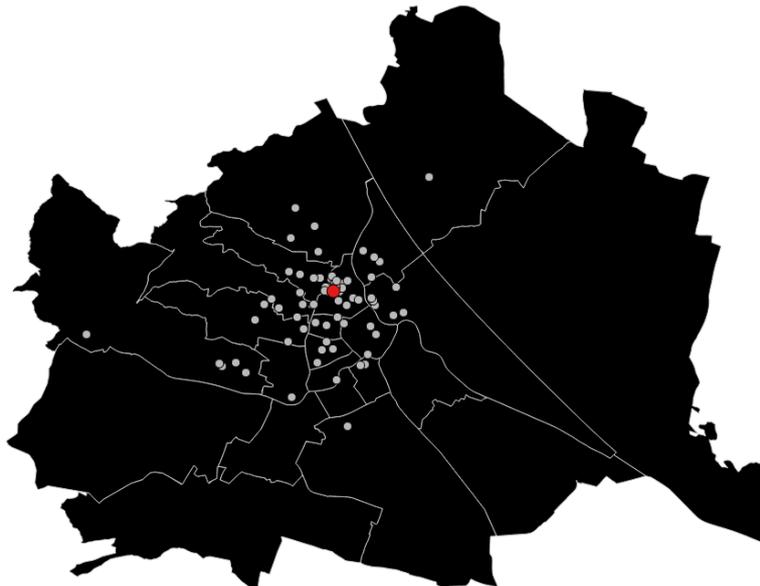
3 Rad - huberista+bicycle

Distanz in Kilometer			
Mittelwert	Median	Max	Min
1,449	0,974	8,403	0,090



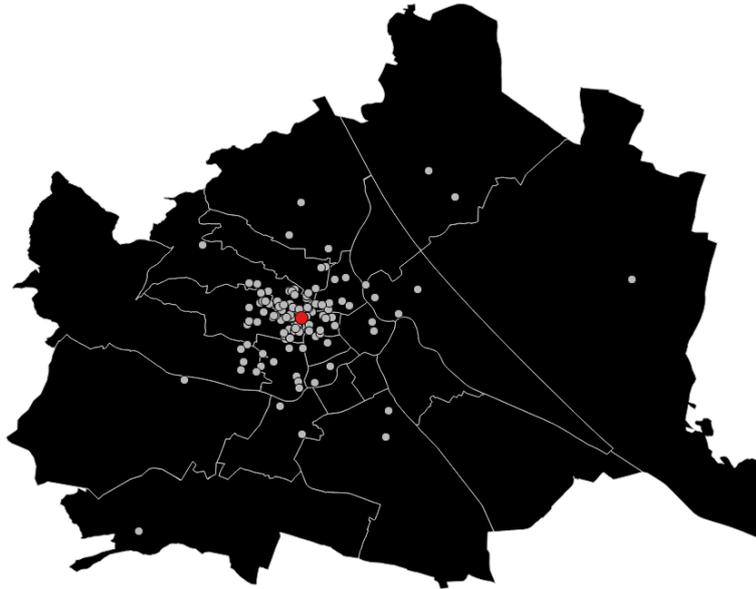
Das WUK:

Distanz in Kilometer			
Mittelwert	Median	Max	Min
2,764	2,109	12,892	0,200



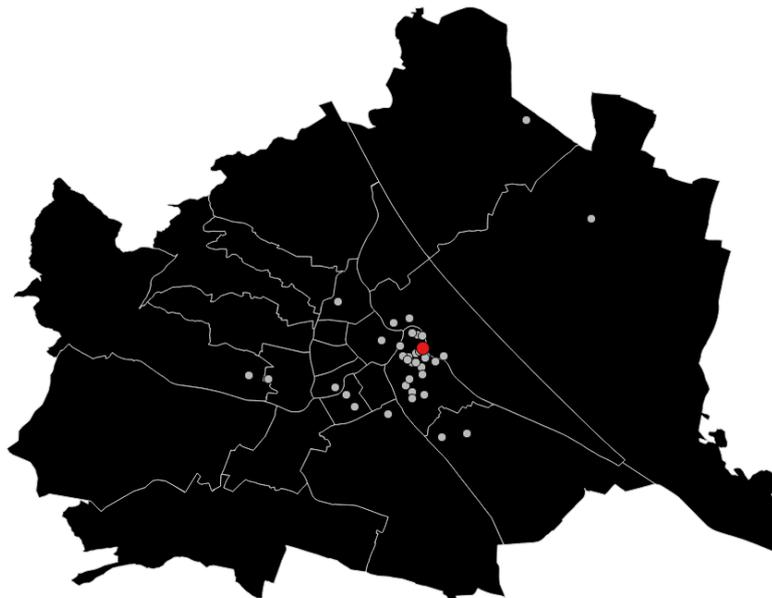
Die kleine Fahrradwerkstatt:

Distanz in Kilometer			
Mittelwert	Median	Max	Min
1,741	0,935	17,294	0,027



Funkensprung - CoWorking Space:

Distanz in Kilometer			
Mittelwert	Median	Max	Min
2,418	1,213	9,732	0,184



MO.Point und der Burgenländer:

Distanz in Kilometer			
Mittelwert	Median	Max	Min
1,773	1,030	11,395	0,057



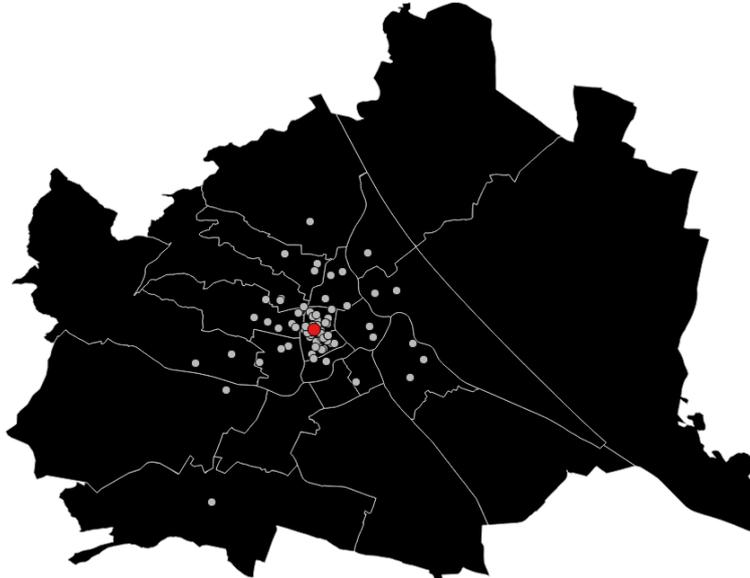
Mobilitätsagentur:

Distanz in Kilometer			
Mittelwert	Median	Max	Min
1,921	0,971	9,855	0,035



Tikoterie:

Distanz in Kilometer			
Mittelwert	Median	Max	Min
1,608	0,862	8,128	0,115



Reanimated Bikes:

Distanz in Kilometer			
Mittelwert	Median	Max	Min
1,608	0,862	8,128	0,115



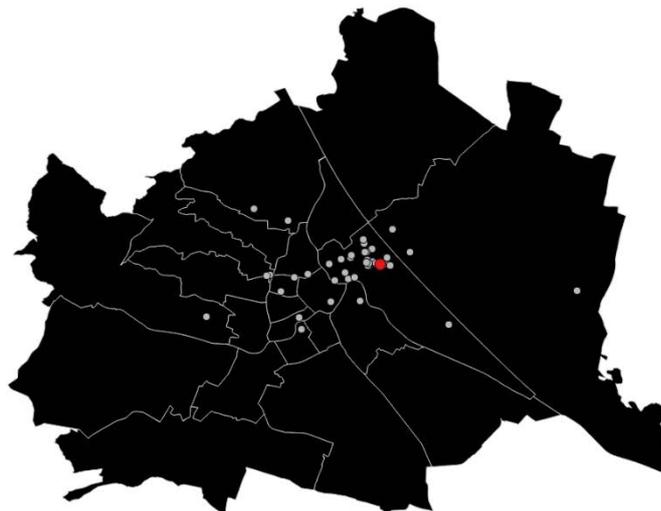
Smarter Together – Gebietsbetreuung 10. Bezirk

Distanz in Kilometer			
Mittelwert	Median	Max	Min
2,245	1,244	6,321	0,379

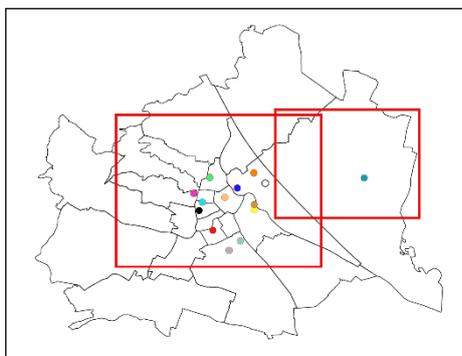
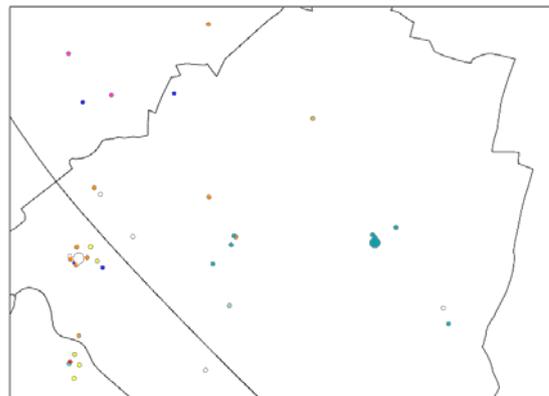
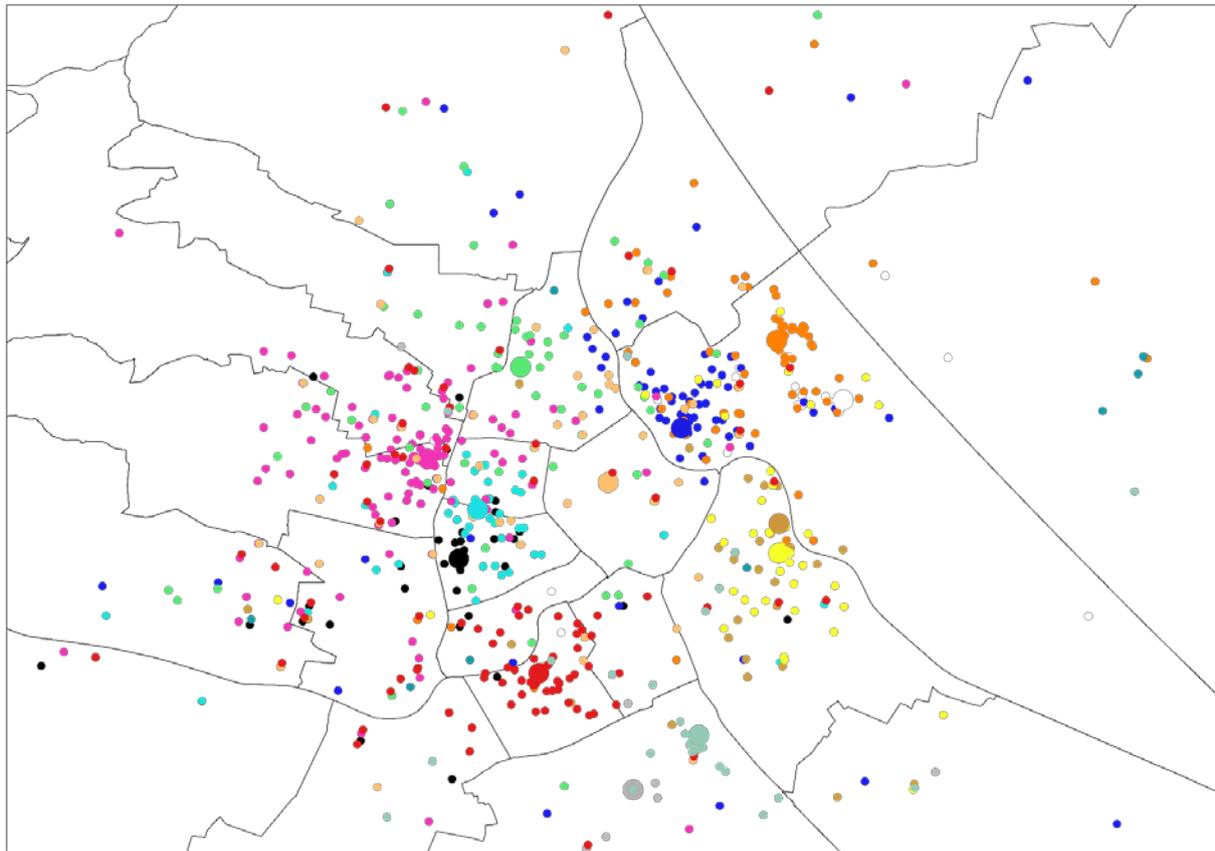


Lebensviertel.Stuwerviertel - Mokkahek:

Distanz in Kilometer			
Mittelwert	Median	Max	Min
2,209	0,973	11,867	0,021



5.4 Wohnorte der NutzerInnen nach Grätzlrad-BetreiberInnen



5.5 Gründe für Auswahl Grätzlrad-BetreiberInnen nach einzelnen BetreiberInnen

Gründe für Auswahl Grätzlrad-BetreiberInnen (Anzahl der Nennungen, Mehrfachantworten möglich)									
BetreiberInnen	N	Nähe zum Wohnort	Nähe zum Arbeitsplatz	Nähe des Transportrad-Fahrtziels	passende Öffnungszeiten	passender Fahrradtyp	war ohnehin bei dem Betreiber bzw. der Betreiberin	anderes Grätzlrad war zu gewünschtem Zeitpunkt nicht frei	Sonstiges
Wiener Börse	28	10	8	2	7	13	0	7	1
Lebensviertel. Stuwerviertel	21	19	0	2	4	7	1	5	2
MO.Point und Der Burgenländer	57	40	7	8	17	27	3	6	1
Mobilitätsagentur	52	32	4	10	13	22	1	6	3
3Rad - huberista	21	15	3	3	5	7	4	0	1
Funkensprung	5	2	2	1	0	2	0	0	2
Mitico Bikes	36	18	6	5	6	16	3	7	3
Reanimated Bikes	37	24	3	5	11	10	1	9	2
Trikoterie	25	11	5	2	5	10	0	7	0
Das WUK	23	15	1	4	9	5	1	7	0
URBAN's	23	11	1	3	9	7	0	4	0
Smarter Together	6	3	1	2	0	1	0	1	1
Die kleine Fahrradwerkstatt	39	33	7	11	10	22	4	1	1
Stadtteilmanagement Seestadt Aspern	6	3	0	1	1	2	0	0	2