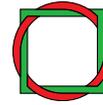




Universität Stuttgart
Institut für Straßen- und Verkehrswesen
Lehrstuhl Verkehrsplanung und Verkehrsleittechnik



Wuppertal Institut
für Klima, Umwelt, Energie
GmbH

Evaluation der Modellprojekte „Öffentliche Fahrradverleihsysteme – innovative Mobilität in Städten“

Anlagenband zum Endbericht

Markus Friedrich
Thorsten Koska
Benjamin Rabenstein
Ulrich Jansen
Sascha Pawlik

Wuppertal / Stuttgart, April 2015

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

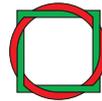
aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Anlagenband zum Endbericht

Inhaltsverzeichnis

Anlage 1: Evaluationskonzept für die Modellprojekte Innovative Öffentliche Fahrradverleihsysteme	4
Anlage 2: Änderungen des Evaluationskonzepts für die zweite Evaluationsphase 2012/2013	54
Anlage 3: Erhebungsbogen EG 1 – Kommunale Ausgangslage	57
Anlage 4: Erhebungsbogen EG 2b – Konzept und Umsetzung des Fahrradverleihsystems	61
Anlage 5: Gesprächsleitfaden EG 3 – Umsetzungsprozess aus Perspektive der internen Akteure	68
Anlage 6: Gesprächsleitfaden EG 4 – Umsetzungsprozess aus Perspektive der externen Akteure	75
Anlage 7: Erhebungsbogen EG 5 – Öffentlicher Diskurs u□ber das ÖFVS: Medienanalyse	82
Anlage 8: Erhebungsbogen EG 7: Stationsbefragung der Nutzerinnen und Nutzer	85
Anlage 9: Erhebungsbogen EG 7: Haushaltsbefragung der Nutzerinnen und Nutzer	92
Anlage 10: Erhebungsbogen EG 8: Testnutzung und Stationsbegehung	119
Anlage 11: Erhebungsbogen EG 9: Komponenten und Kosten der ÖFVS	133
Anlage 12: Fragebogen zu Kennzahlen internationaler ÖFVS	139

Anlage 1: Evaluationskonzept für die Modellprojekte Innovative Öffentliche Fahrradverleihsysteme



Wuppertal Institut
für Klima, Umwelt, Energie
GmbH

Evaluationskonzept für die Modellvorhaben Innovative Öffentliche Fahrradverleihsysteme

Projekt Öffentliche Fahrradverleihsysteme – innovative
Mobilität in Städten „Forschungsassistenz“

Forschungsprogramm
Experimenteller Wohnungs- und Städtebau (ExWoSt)

im Auftrag
des Bundesinstitutes für Bau-, Stadt- und
Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen
und Raumordnung (BBR)

Aktenzeichen
10.04.05.840

Wuppertal Institut
Christiane Beuermann
Dr.-Ing. Susanne Böhler
Thorsten Koska
Prof. Dr.-Ing. Oscar Reutter

Wuppertal, Mai 2010

Evaluationskonzept

Inhalt

1. Einleitung.....	3
2. Wirkungsmodell, Zielsetzungen und Themenfelder der Evaluation.....	4
2.1 Wirkungszusammenhänge.....	4
2.2 Zielsetzungen und Themenfelder der Evaluation	5
3. Evaluationsmatrix.....	7
3.1 Übersichtsdarstellung	7
3.2 Übersicht der Aufgaben	9
3.2.1 Modellvorhaben	9
3.2.2 Lokaler Evaluator	11
3.2.3 Überlokaler Evaluator	12
3.2.4 Forschungsassistenz.....	14
3.3 Die Evaluationsgegenstände im Einzelnen	14
3.3.1 Prozessevaluation.....	15
EG1 Kommunale Ausgangslage - Kontextmonitoring.....	15
EG 2 Konzept und Umsetzung des Fahrradverleihsystems.....	18
EG 3 Umsetzungsprozess aus Perspektive der internen Akteure.....	21
EG4: Umsetzungsprozess aus Perspektive von externen Akteuren	23
EG5: Öffentlicher Diskurs über das Fahrradverleihsystem: Medienanalyse	25
3.3.2 Wirkungsevaluation	27
EG6: Tatsächliche Nutzung des Fahrradverleihsystems	27
EG7: Verkehrliche Wirkung auf Grund von Änderungen im Nutzungsverhalten, Einstellungen (Repräsentative Befragung)	29
EG8: Dienstleistungsqualität des FVS (Testnutzungen) und Stationsbegehungen zur Verkehrssicherheit der Station und des direkten Stationsumfelds	35
EG9 Betriebsergebnis.....	39
EG10: Umweltwirkungen des Fahrradverleihsystems.....	41
4. Auswertungskonzept	42
4.1 Auswertungen des lokalen Evaluators.....	42
4.2 Auswertungen des überlokalen Evaluators.....	43
5. Zeitplan	45
Anhang 1: Deutschsprachige Software zur Auswertung qualitativer Daten.....	46
Anhang 2: Forschungsleitfragen der Evaluation	47

1. Einleitung

Das BMVBS hat im Sommer 2009 einen bundesweiten Kommunalwettbewerb zum Modellversuch „Innovative Öffentliche Fahrradverleihsysteme - Neue Mobilität in Städten“ durchgeführt. Die prämierten Fahrradverleihsysteme werden durch den Bund gefördert und umgesetzt. Die geförderten öffentlichen Fahrradverleihsysteme werden im Rahmen von ExWoSt-Modellvorhaben evaluiert werden. Die Modellvorhaben (MV) sind Dresden, Grafschaft Bentheim, Kassel, Mainz, Nürnberg, Metropolregion Ruhr, Saarbrücken, Stuttgart, Uedom. Das Evaluationskonzept wird im Folgenden dargestellt. Ein weiteres laufendes Modellvorhaben (Berlin) erhält das Evaluationskonzept zur Kenntnis, eine Evaluation findet dort aber nicht aus ExWoSt Mittel statt.

Planungsakteure der Evaluation sind die Auftraggeber (BBSR/BMVBS), die Forschungsassistenz (FoA), die Evaluatoren vor Ort sowie ein überlokaler Evaluator. Betroffen von der Evaluation sind die MV. Um die Nützlichkeit, Durchführbarkeit und Fairness der Evaluation zu gewährleisten, wird das Evaluationskonzept vor der Umsetzung von der FoA sowohl mit den Auftraggebern als auch den MV abgestimmt. Der konkrete Nutzen liegt insbesondere darin, dass die Evaluation den Umsetzungsprozess der MV kontinuierlich begleitet. Damit eröffnen sich Potentiale für eine kontinuierliche Verbesserung der Konzepte der MV, sobald Schwachstellen und Hemmnisse erkannt werden (Lerneffekte). Durch die Analyse der direkten und indirekten Wirkungen und deren Bewertung können Argumente zur Legitimierung der MV abgeleitet werden. Die Evaluation bietet auch Möglichkeiten für den intensiven Erfahrungsaustausch zu spezifischen Aspekten der Konzepte zwischen den MV. Dies wird durch die neutrale „Organisation“ der Evaluation verstärkt (Außensicht auf die MV).

Durch die übergreifende Konzeption, gemeinsame Organisation und die Begleitung der Evaluation durch die FoA wird darüber hinaus sichergestellt, dass bundesweit vergleichbare Daten erhoben und weiter verarbeitet werden. Damit wird auch sichergestellt, dass zu einem späteren Zeitpunkt eine Metaevaluation durchgeführt werden kann. Diese wird daher aufbauend auf das Evaluationskonzept der MV konzipiert ist aber nicht Gegenstand der in diesem Konzept festgelegten Aufgaben der MV bzw. der lokalen und überlokalen Evaluatoren. In der Metaevaluation werden die Evaluationsergebnisse aus den einzelnen Modellprojekten vergleichend betrachtet, um Rückschlüsse auf die spezifischen Erfolgsfaktoren bzw. Hemmnisse für den Aufbau, den Betrieb und die Nutzung der mit dem öffentlichen Verkehr verknüpften Fahrradverleihsysteme ziehen zu können.

Im Folgenden werden in Kapitel 2 die zu Grunde gelegten Wirkungszusammenhänge zur Einführung von kommunalen Fahrradverleihsystemen sowie die Zielsetzungen und Themenfelder der Evaluation beschrieben. In Kapitel 3 wird das Konzept der Evaluation dargestellt: Einführend wird eine tabellarischen Übersicht der Evaluationsgegenstände gegeben. Danach werden die Aufgaben der MV, der Evaluatoren sowie der FoA dargestellt. Anschließend werden die Evaluationsgegenstände im Detail vorgestellt. In Kapitel 4 werden im Auswertungskonzept die zu erarbeitenden Berichte beschrieben. Kapitel 5 enthält den tabellarischen Zeitplan der Evaluation.

2. Wirkungsmodell, Zielsetzungen und Themenfelder der Evaluation

Die Evaluation der MV zu innovativen öffentlichen Fahrradverleihsystemen baut auf den im Folgenden beschriebenen Annahmen zu Wirkungen sowie Definitionen von Zielen und Themenfeldern auf.

2.1 Wirkungszusammenhänge

Die Einführung eines Fahrradverleihsystems hat vielfältige Wirkungen innerhalb der Modellgebiete. Folgende Wirkungen werden erwartet:

- Die Einrichtung eines mit dem öffentlichen Verkehr kombinierten Fahrradverleihsystems (FVS) erhöht die Attraktivität der Nutzung von Fahrrad und öffentlichem Verkehr, dadurch finden Veränderungen im Verkehrsverhalten statt.
- Neben induziertem zusätzlichem Verkehr mit Leihfahrrädern und der Verlagerung vom eigenen Fahrrad und dem ÖV auf das Leihfahrrad trägt das System insbesondere zur Verlagerung von Autofahrten auf den Verbund aus Leihfahrrad und ÖV bei:
- Dadurch werden Treibhausgase, Luftschadstoffe (und Lärm) reduziert.
- Die Einrichtung eines FVS führt zu einer erhöhten Präsenz des Fahrrads im Stadtbild und schafft darüber auch Anreize ein Fahrrad statt eines anderen Verkehrsmittels zu nutzen. Dies kann sowohl zur Nutzung des FVS als auch zur verstärkten Nutzung eines eigenen Fahrrades führen und kann zu einer allgemeinen Verbesserung des „Fahrradklimas“ in der Stadt führen.

Diese Wirkungen werden von der spezifischen Ausgestaltung der Fahrradverleihsysteme begünstigt, insbesondere durch:

- eine den Alltagsverkehrsbedürfnissen angepasste Struktur des Stationsnetzes, die insbesondere mit relevanten ÖV-Haltestellen abgestimmt ist,
- ein störungsarmes und bedienungsfreundliches System, insbesondere auch die Ausleihe mit ÖV-Fahrausweisen,
- ein für Nutzer attraktives, transparentes und einfaches Tarifsystem, sowohl für ÖPNV- und Nicht-ÖPNV-Kunden,
- eine spezifische Gestaltung der Stationen hinsichtlich Verkehrssicherheit und Zugänglichkeit,
- ein verständliches Informationssystem, das insbesondere auch mit dem ÖV-Informationssystem verknüpft ist,
- ein wahrnehmbares und attraktives Marketing des Systems,
- ein einfaches Zugangssystem (Registrierung) mit transparenten und einfachen Abrechnungsmodalitäten,
- ein System, das möglichst wenig „Medienbrüche“ (d.h. gleiche Zugangsmöglichkeiten z.B. ÖPNV Karte auch für die FVS-Ausleihe nutzbar) bei der Ausleihe und Abgabe aufweist.

Für den Aufbau eines Systems mit diesen Merkmalen ist ein Aufbau- und Betriebsprozess zuträglich, der

- als lernender Prozess organisiert ist, in dem Defizitanalysen und entsprechende Verbesserungen angelegt sind,
- mit anderen verkehrlichen und kommunikativen Maßnahmen im Modellgebiet abgestimmt ist.

Lokale Faktoren, die eine Nutzung von FVS weiterhin beeinflussen können, sind:

- Topographie und Wetter/Klima im Modellgebiet,
- die Siedlungs- und Gewerbestruktur und die Verkehrsrelationen im Modellgebiet,
- das öffentliche Verkehrssystem und die Fahrradinfrastruktur im Modellgebiet,
- die Mobilitätskultur im Modellgebiet,
- sozio-ökonomische Strukturen.

2.2 Zielsetzungen und Themenfelder der Evaluation

Die Evaluation der MV zu innovativen öffentlichen Fahrradverleihsystemen verfolgt verschiedene Ziele. Neben den allgemeinen Zielen sind spezifische Ziele des Auftraggebers und der MV besonders zu berücksichtigen:

Allgemeine Ziele:

Die Evaluation soll insbesondere Hinweise bzw. Aufschlüsse geben auf:

- das Leistungsspektrum des Fahrradverleihsystems,
- die tatsächliche Nutzung der Leihfahrräder,
- die daraus resultierenden Wirkungen,
- die Rahmenbedingungen für den Einsatz der Verleihsysteme,
- die hemmenden und fördernden Einflussfaktoren der Fahrradverleihsysteme,
- die Modalitäten und Erfolgsfaktoren zur Einführung von Leihfahrradsystemen.

Spezifische Ziele des Auftraggebers:

- Geförderte / ausgewählte MV im Umsetzungsprozess begleiten und fördern,
- Erfahrungsbasis zu Umsetzbarkeit und Erfolgsbedingungen schaffen,
- Verallgemeinerung der Erfahrungen, um Verbreitung / Multiplikation zu fördern.

Spezifische Ziele der Modellvorhaben

- Systeme der ÖPNV-Integration optimieren,
- Hemmnisse und Erfolgsfaktoren im Prozess der Umsetzung erkennen, verstehen und erklären,
- Lerneffekte durch Prozess begleitende Evaluierung,
- Rahmenbedingungen für die Weiterführung nach Ende der MV erarbeiten,
- möglichst optimale Kosten-Wirksamkeits-Relation,
- Erhöhung der Akzeptanz des Systems innerhalb der Kommune, bei den kommunalen Entscheidungsträgern,
- preiswerte Ergänzung des ÖPNV-Angebots (Flächenerschließung und Erhöhung der zeitl. Flexibilität),
- Erhöhung der Akzeptanz des Verkehrsmittels Fahrrad allgemein.

Aus der Betrachtung der Wirkungsmechanismen, der Zielsetzungen und den Themenfeld bezogenen Forschungsleitfragen des Auftraggebers BBSR (vgl. Anhang 2) ergeben sich folgende Themenbereiche der Evaluation. Aus diesen leiten sich im folgenden Kapitel 3 zehn Evaluationsgegenstände (EG1 bis EG10) ab.

Kommunale Ausgangslage (EG1):

- Ist-Situation vor Einführung des Modellprojektes. Bestimmung aller für die Evaluation relevanten Bezugsgrößen und Rahmenbedingungen.

- Kontextmonitoring, d.h. inwiefern haben die Bezugsgrößen und Rahmenbedingungen (und ggf. deren Veränderung) Einfluss auf Umsetzungsprozess und Wirkung des MV.

Ziele und Konzept (EG2)

- Darstellung der geplanten Ziele der MV und des jeweiligen geplanten spezifischen Konzeptes.
- Darstellung, mit welchen Maßnahmen die Ziele erreicht werden sollen.
- Darstellung, wie die Teilziele aufeinander abgestimmt und untereinander konsistent sind.

Umsetzungsprozess: Struktur und Management

Wie lassen sich die Umsetzungsprozesse in den MV messen? Beobachtung (Monitoring) der Prozesse, d.h.

- tatsächlich aufgebaute Organisationsstruktur bezüglich Koordination, Kommunikation, Betreiberstruktur, Logistik, Werkstätten, Software, etc. (EG2),
- tatsächlich umgesetzte Maßnahmen bezüglich ÖPNV-Integration, Tarifsystem, Anzahl Räder, räumliche Struktur und Verteilung der Stationen etc. Stimmen die Maßnahmen mit der Planung überein oder gibt es Abweichungen - wenn ja, welche (EG2)?
- Konsistenz der Ziele und Maßnahmen (EG2),
- Akzeptanz ggü. MV, Einbindung der Beteiligten/Betroffenen, Konflikte/Probleme, Hemmnisse/Erfolgsfaktoren des Managements (EG3, EG4, EG5).

Welche übertragbaren Planungs- und Umsetzungsempfehlungen lassen sich ableiten, dh. Bewertung hinsichtlich Akteurseinbindung, Betreibermodell, Struktur des Stationsnetzes, technische Umsetzung des Systems, eingesetzte Räder, Tarifsystem, Informationssystem, Zielgruppenwahl, Marketing, etc. (EG3, EG4, EG8, Auswertung).

Wirkungen des Fahrradverleihsystems

Wie lässt sich der Umsetzungserfolg in den MV messen? Ermittlung der MV Ergebnisse, z.B. hinsichtlich der

- fahrradverkehrlichen Wirkungen, sonstigen verkehrlichen Wirkungen, Verlagerungseffekte (von MIV auf Ö-Rad und ÖV, von ÖV auf Ö-Rad, von Privat-Rad auf Ö-Rad, etc) (EG 6, EG7, EG8),
- Wirkungen bei Zielgruppen (NutzerInnen): Nutzen, Einsparungen / Kosten, substituierte Verkehrsmittel, Akzeptanz FVS/Fahrrad allgemein, Verhalten (z.B. welche Fahrtzwecke) (EG6, EG7, EG8),
- Wirkungen bei Multiplikatoren/Netzwerk/allgemein: Einzelhandel (Nahmobilität), deren Akzeptanz für FVS/Fahrrad allgemein (EG4, EG5),
- Wirkungen bei organisierenden Institutionen (qualitativ und quantitativ), z.B. Wirtschaftlichkeit (Aufwand/Ertrag) (EG9),
- Umweltwirkungen. Leitindikator CO₂ (EG10),
- Auswirkungen auf die Mobilität benachteiligter Zielgruppen (in Befragungen, über Haushaltseinkommen, Bildungsabschluss).

Die Evaluationsgegenstände werden mittels Indikatoren operationalisiert (Kap. 3.3). Ihre Festlegung und späteren Auswertungen (vgl. Kap. 4 zum Auswertungskonzept) folgen zwei grundsätzlichen Leitfragen. Diese sind insbesondere auch relevant für die spätere Metaevaluation.

1. Welches sind die entscheidenden Rahmenbedingungen und Voraussetzungen für öffentliche Fahrradverleihsysteme (rechtliche, verkehrspolitische, sozioökonomische, stadtstrukturelle, städtebauliche)?

2. Welches sind die Chancen und Wirkungen von öffentlichen Fahrradverleihsystemen?

Die Evaluation bedient sich der Methoden der empirischen Sozialforschung (quantitative und qualitative Methoden), sie erstellt Dokumentationen auf Basis von Beobachtungen sowie Printmaterialien und führt Berechnungen und Modellierungen durch.

3. Evaluationsmatrix

In Kap. 3.1. werden die Evaluationsgegenstände in einer tabellarischen Übersicht aufgelistet. Die Aufgaben der Evaluatoren werden in Kap. 3.2 dargestellt. Anschließend werden in Kap. 3.3 die Evaluationsgegenstände im Detail vorgestellt.

3.1 Übersichtsdarstellung

Die verschiedenen Komponenten der Evaluation der Modellvorhaben zu öffentlichen Fahrradverleihsystemen werden in Tabelle 1 in der Übersicht dargestellt. Tabelle 1 listet die Evaluationsgegenstände, Untersuchungsdesigns und -methoden, die hauptverantwortlichen Akteure der Evaluationsdurchführung sowie die Erhebungszeitpunkte auf. Alle angegebenen Erhebungszeitpunkte, die sich auf die Umsetzung der MV beziehen, sind als Plangrößen zu verstehen und abhängig von der realen Umsetzung der FVS in den MV. Auch bei der Festlegung der tatsächlichen Zeitpunkte in der Abstimmung der MV mit der FoA ist die Vergleichbarkeit der erhobenen Daten zu beachten. Die aufgeführten Erhebungszeitpunkte beziehen sich auf den Abschluss der Planungsphase und Beginn der baulichen Maßnahme.

Tabelle 1: Übersichtsdarstellung der Evaluationsgegenständen, der Untersuchungsdesigns und -methoden, der verantwortlichen Akteure (A) der Umsetzung (LE=lokaler Evaluator, ÜE= überlokaler Evaluator) und der Erhebungszeitpunkte

Lfd. Nr.	Evaluationsgegenstand (EG)	Seite	Untersuchungsdesign und -methode	A	Erhebungszeitpunkte
Prozessevaluation					
1	Kommunale Ausgangslage - Kontextmonitoring	15	Erfassung der kommunalen Ausgangslage (Stadtstrukturen, Verkehrssysteme, Verkehrspolitik) anhand eines Erhebungsbogens	LE	1 mal (Monat 2)
2	Konzept und Umsetzung des Fahrradverleihsystems	18	Dokumentation des geplanten Konzeptes und der tatsächlichen Umsetzung anhand eines Erhebungsbogens	LE	1mal (Monat 2) fortlaufend nach Umsetzungsschritten 3 mal Auswertung
3	Umsetzungsprozess aus Perspektive der internen Akteure	21	Interviews mit 6 internen Akteuren je Modellvorhaben: Verwaltung, ÖV-Betreiber, Systembetreiber, Kooperationspartner (mehr Interviews: Ruhr: Verwaltung; Usedom: Fahrradverleiher)	LE	2 mal (Monat 2, Monat 10) weitere Akteure nach Bedarf

4	Umsetzungsprozess aus Perspektive von externen Akteuren	23	Interviews mit 3 externen Akteuren: Politik, Medien, Verbände (mehr Interviews: Ruhr: Politik)	LE	2 mal (Monat 3, Monat 10)
---	---	----	--	----	---------------------------

5	Öffentlicher Diskurs über das Fahrradverleihsystem: Medienanalyse	25	Medienbeobachtung, Medienanalyse	LE	Kontinuierliche Erhebung, Medienanalyse Monat 11
---	---	----	----------------------------------	----	---

Wirkungsevaluation

6	Tatsächliche Nutzung des Fahrradverleihsystems (Systemdaten)	27	Aufbereitung von systemgenerierten Daten der Entleihvorgänge (Anzahl, Dauer, Relationen der Nutzungen)	ÜE	kontinuierliche Protokollierung, Auswertung 3-monatlich ab Systemstart
7	Verkehrliche Wirkung auf Grund von Änderungen im Nutzungsverhalten; Nutzereinstellungen (Befragungen)	29	Abschätzung der verkehrlichen Wirkungen Ermittlung von Einstellungen zu FVS und Fahrrad allgemein mittels Repräsentativbefragung der Bevölkerung und Nutzerbefragungen (telefonisch, an Stationen)	ÜE	1 mal (ab Monat 5 möglich, nur zwischen April und September)
7a	Befragung FVS-Nutzer und Nichtnutzer: Allgemeines / Soziodemographika	29	Mittels Befragungen (s. 7)	ÜE	1 mal (s. 7)
7b	Verkehrsverhalten allgemein (Befragung FVS-Nutzer und Nichtnutzer)	29	Mittels Befragungen (s. 7)	ÜE	1 mal (s. 7)
7c	Allgemeine Bewertung des Fahrradverleihsystems, des ÖV, des Verkehrsmittels Fahrrad im Modellgebiet; Zielgruppenanalyse (Befragung FVS-Nutzer und FVS-Nichtnutzer)	30	Mittels Befragungen (s. 7)	ÜE	1 mal (s. 7)
7d	Nutzerbewertung des FVS	31	Mittels Befragungen (s. 7)	ÜE	1 mal (s. 7)
7e	Bewertung des Verkehrsmittels Fahrrad allgemein	31	Mittels Befragungen (s. 7)	ÜE	1 mal (s. 7)

8	Dienstleistungsqualität des FVS (Testnutzungen) und Stationsbegehungen zur Verkehrssicherheit der Station und des direkten Stationsumfelds	35	Testnutzung durch Testnutzer und Stationsbegehungen,	ÜE	1 mal (Monat 9)
9	Betriebsergebnis	39	Aufbereitung Projektdokumentation, betriebswirtschaftliche Unterlagen	ÜE	1 mal (Monat 10)
10	Umweltwirkungen des Fahrradverleihsystems	41	Modellierung Umwelteffekte auf Basis der verkehrlichen Effekte und der spezifischen Emissionswerte	ÜE	1 mal (Monat 11)
Auswertungen (Kap. 4 ab S. 42)					
	Synthese und Bewertung der Prozesse: Umsetzungsergebnisse		Prozessanalyse	LE	1 mal (Monat 11)
	Synthese und Bewertung der Wirkungen: Effektivität der MV		Wirkungsanalyse	ÜE	1 mal (Monat 11)
	Kosten-Wirksamkeitsanalyse		Berechnung auf Basis der Input und Output/Outcome-Größen	ÜE	1 mal (Monat 11)

3.2 Übersicht der Aufgaben

Die Aufgaben verteilen sich zwischen dem jeweiligen MV, dem lokalen und überlokalen Evaluator sowie der Forschungsassistenz. Im Folgenden werden diese von einander abgegrenzt. In Abstimmung mit dem Auftraggeber und den MV wurde entschieden, einen Teil der Evaluation MV übergreifend zu konzipieren, abzustimmen und durchzuführen. Dies umfasst insbesondere alle Aspekte der Nutzerbefragungen sowie die Konzeption von Erhebungsinstrumenten und Auswertungsplänen. Damit wird eine Vergleichbarkeit in methodischer Hinsicht (einheitliches Design, Erhebungs- und Auswertungsvorgehen) erreicht. Die Vergleichbarkeit dieser Erhebungen ist eine wesentliche Voraussetzung für die spätere Metaevaluation. Daraus ergibt sich insbesondere die Differenzierung der Aufgaben zwischen dem lokalen und überlokalen Evaluator. Die Aufgaben werden unterteilt in Aktivitäten, Auswertungen, Berichtserstellung und Übergabe von Daten.

3.2.1 Modellvorhaben

Aktivitäten

- Beauftragung lokaler Evaluator,
- Benennung kommunaler und MV Ansprechpartner für die Evaluation insgesamt und für den Dialog mit Akteuren (vgl. 3.2.2),
- Teilnahme der Ansprechpartner am Dialog mit Akteuren,

EG1 und EG2 („Kommunale Ausgangslage – Kontextmonitoring“ und „Konzept und Umsetzung des Fahrradverleihsystems“):

- Das MV benennt kommunale Ansprechpartner / Verantwortliche.
- Das MV erhebt die Daten und füllt den kommunalen Erhebungsbogen aus, der insbesondere die kommunale Ausgangslage und Entwicklung, das Konzept des Fahrradverleihsystems und dessen Umsetzung beinhaltet,

EG3 und EG4 (Umsetzungsprozess aus Perspektive der internen und externen Akteure):

- Benennung von Interviewpartnern für die Befragung von Akteuren

EG5 (Öffentlicher Diskurs über das Fahrradverleihsystem: Medienanalyse):

- Definition der zu betrachtenden Medien und ggf. Vergabe eines Auftrags für Medienbeobachtung von Printmedien und Medienanalyse, wenn diese nicht selbst durchgeführt wird. Weiterleiten der Primärdaten an den lokalen Evaluator.
- Wenn keine Auftragsvergabe: Durchführen der Medienbeobachtung und weiterleiten der Primärdaten an den lokalen Evaluator.

EG7 (Tatsächliche Nutzung des Fahrradverleihsystems (Systemdaten)):

- Das MV stellt für die Nutzungsauswertung aus dem System die Datenverfügbarkeit und Tabellenvorlagenerstellung (Programmierung und Einpflegung der Datensätze) durch den Betreiber sicher (Betreibervertrag).
- Das MV erhält alle Originalnutzungssystemdaten vom Betreiber und stellt diese dem überlokalen Evaluator zur Verfügung.

EG7 (Verkehrliche Wirkung auf Grund von Änderungen im Nutzungsverhalten; Nutzereinstellungen (Befragungen)):

- Das MV übermittelt dem überlokalen Evaluator die Adressenliste der Nutzer als Grundlage der Befragungen in EG 7.

EG9 (Betriebsergebnis)

- Das MV ermittelt die Kosten und Erlöse und ermittelt das kommunale Betriebsergebnis. Sie übermittelt dem überlokalen Evaluator das Ergebnis und dokumentiert die verwendeten Berechnungsgrößen.

Berichte:

- Tätigkeitsbericht ca. vier Monate nach Evaluationsbeginn an FoA.
- Gesamtbericht: Zusammenstellen der Evaluationsberichte des lokalen und überlokalen Evaluators und ggf. Einpassen der selbst ermittelten oder vergebenen Evaluationsergebnisse in die vom überlokalen Evaluator vorgegebene Gliederung des Endberichtes.
- Weiterleiten des Gesamtberichts an die FoA/BBSR am Evaluationsende inklusive aller Primärdaten (elektronisch bzw. Printmaterialien) als Anlage, d.h. Zusammenstellen aller Evaluationsergebnisse des lokalen und überlokalen Evaluators und der ggf. selbst ermittelten /vergebenen Evaluationsergebnisse.

Daten:

- Übergabe aller erhobenen Daten an FoA.

3.2.2 Lokaler Evaluator

Schwerpunktaufgabe: Der lokale Evaluator führt die Prozessevaluation durch d.h. ermittelt und wertet die Indikatoren der Prozessevaluation aus und dokumentiert diese. Er liefert diesbezügliche Vorlagen für den Prozess begleitenden Dialog mit Akteuren. Er organisiert den Prozess begleitenden Dialog mit Akteuren. Dies umfasst insbesondere folgende Aufgaben:

Aktivitäten

- Organisation eines Umsetzung begleitenden Monitoring und Qualitätsfeedback (Dialog mit Akteuren): Der lokale Evaluator beobachtet den Umsetzungsprozess und unterstützt das jeweilige Modellprojekt bei der Einschätzung und ggf. notwendigen Anpassung und Weiterentwicklung der Umsetzung. Dieser „Lernende Prozess“ wird durch lokale Arbeitstreffen vermittelt, auf denen zeitnahe Teilergebnisse /Auswertungen zu den verschiedenen Evaluationsgegenständen als Inputs präsentiert werden. Zudem werden auch die Ergebnisse der Wirkungsevaluation herangezogen soweit sie im Prozess vorliegen. Zeitplan: Regelmäßige Treffen (ca. 10 Termine) zwischen Vertretern des Modellvorhabens (Kommune, Betreiber, ÖV-Unternehmen bzw. Verkehrsverbund u.a.) und dem lokalen Evaluator.

EG1 und EG2 („Kommunale Ausgangslage – Kontextmonitoring“ und „Konzept und Umsetzung des Fahrradverleihsystems“):

- Sicher stellen, dass der kommunale Erhebungsbogen zur kommunalen Ausgangslage und Konzept und Umsetzung zeit- und sachgerecht ausgefüllt und an ihn zurückgesandt wird,
- Nutzung der erhobenen Daten aus EG1 und EG2 bei den Auswertungen,
- Dokumentation der Daten im Erhebungsbogen als Anlage zum Tätigkeitsbericht.

EG3 und EG4 (Umsetzungsprozess aus Perspektive der internen und externen Akteure):

- Ergänzung des Interviewleitfadens für die Akteursbefragungen um MV spezifische Aspekte,
- Durchführung der Akteursbefragungen,
- Auswertung der Interviews mit den Akteuren entlang der definierten Indikatoren einschließlich der Analyse von Widersprüchen und Gemeinsamkeiten zwischen Gesprächspartnern, mit ggf. Rückfragen.

EG5 (Öffentlicher Diskurs über das Fahrradverleihsystem: Medienanalyse):

- Auswertung/Interpretation der Primärdaten.

EG7 (Verkehrliche Wirkung auf Grund von Änderungen im Nutzungsverhalten; Nutzereinstellungen (Befragungen)):

- Ergänzung der Leitfäden um MV spezifische Themen/Fragen,
- Planung, Durchführung, Auswertung der Befragungen an Stationen ergänzend zur repräsentativen Umfrage.

EG8 Dienstleistungsqualität des FVS (Testnutzungen) und Stationsbegehungen zur Verkehrssicherheit der Station und des direkten Stationsumfelds:

- Festlegung der Stationen für die Begehungen,

Auswertungen:

- Auswertung „Prozesse“.

Berichte:

- Berichte im laufenden Evaluationsprozess an die FoA zu Abweichungen vom und Ergänzungen zum Evaluationskonzept aufgrund von MV Spezifika: Dokumentation und Abstimmung mit der FoA
- Tätigkeitsbericht „Prozesse“ ca. vier Monate nach Umsetzungsbeginn an MV und FoA
- Evaluationsbericht „Prozesse“ auf der Basis der vom überlokalen Evaluator vorgegebenen Endberichtsgliederung an MV und FoA.

Daten:

Übergabe aller Primärdaten (elektronisch bzw. Printmaterial) an MV und FoA.

3.2.3 Überlokaler Evaluator

Schwerpunktaufgabe: Der überlokale Evaluator führt die Wirkungsevaluation durch vgl. 3.2.2), liefert diesbezügliche Inputs für den Prozess begleitenden Dialog mit Akteuren und ermittelt und wertet die Indikatoren der Wirkungsevaluation aus. Darüber hinaus führt der überlokale Evaluator die Feinplanung der verschiedenen Erhebungsinstrumente und der Auswertungspläne durch, damit die Vergleichbarkeit der Ergebnisse aus den angewandten Erhebungsinstrumenten und Auswertungsmethoden über die MV hinweg gewährleistet ist. Dies umfasst insbesondere folgende Aufgaben:

Aktivitäten:

Alle EG, allgemein:

- Entwicklung der Erhebungsinstrumente,
- Entwicklung der Auswertungspläne,
- Vorgabe einer Formatvorlage einschließlich Gliederung für den Endbericht der Evaluation.

EG1 und EG2 („Kommunale Ausgangslage – Kontextmonitoring“ und „Konzept und Umsetzung des Fahrradverleihsystems“)

- Erarbeitung des kommunalen Erhebungsbogens und eines Auswertungsplans,
- Nutzung der erhobenen Daten aus EG1 in der Auswertung.

EG3 und EG4 (Umsetzungsprozess aus Perspektive der internen und externen Akteure):

- Entwicklung eines Interviewleitfadens für die Akteursbefragungen (allg. Teil für alle MV) und eines Auswertungsplans,

EG5 (Öffentlicher Diskurs über das Fahrradverleihsystem: Medienanalyse):

- Leistungsbeschreibung für Medienbeobachtung von Printmedien und Medienanalyse,
- Erarbeitung eines Auswertungsplans.

EG6 (Tatsächliche Nutzung des Fahrradverleihsystems (Systemdaten)):

- Entwicklung einer Tabellenvorlage in Abstimmung mit Modellvorhaben sowie den Betreibern; Entwicklung eines Auswertungsplans,
- Auswertung der Primärdaten aus dem System des Betreibers hinsichtlich der Indikatoren der tatsächlichen Nutzung, auch im Zusammenhang mit EG7,

- Abstimmung zur Verfügbarkeit von Daten mit Betreibern.

EG7 (Verkehrliche Wirkung auf Grund von Änderungen im Nutzungsverhalten; Nutzereinstellungen (Befragungen)):

- Detailplanung (Leistungskatalog) Repräsentative Umfrage,
- Fragebogen repräsentative Umfrage und Auswertungsplans,
- Abstimmung Fragebogen mit den MV,
- Beauftragung der durchführenden Institution (Umfrageinstitut) mit Planung, Durchführung der Repräsentativbefragung sowie Weiterleitung der MV spezifischen Primärdaten an den überlokalen Evaluator,
- Aufbereitung und Verarbeitung der Primärdaten der repräsentativen Umfrage,
- Analyse und Interpretation der Primärdaten hinsichtlich Indikatoren, auch im Zusammenhang mit EG6,
- Ermittlung der verkehrlichen Wirkung und Auswertung hinsichtlich der Indikatoren in EG7.

EG8 Dienstleistungsqualität des FVS (Testnutzungen) und Stationsbegehungen zur Verkehrssicherheit der Station und des direkten Stationsumfelds

- Entwicklung der Testbögen für die Testnutzung und eines Auswertungsplans. Vorbereitung der Testnutzung, Definition der Ausleihvorgaben für Testnutzer unter Berücksichtigung der MV Spezifika,
- Vergabe Auftrag an Testnutzer,
- Sicher stellen, dass die Testnutzer die Testbögen sach- und zeitgerecht ausfüllen und an ihn weiterleiten,
- Auswertung der Testbögen hinsichtlich der Indikatoren.
- Entwicklung des Leitfadens und eines Auswertungsplans für die Begehung von Stationen,
- Ausschreibung der Stationsbegehungen,
- Auswertung der Begehungsprotokolle der Stationsbegehungen,

EG9 (Betriebsergebnis)

- Detailplanung und Bestimmung / Definition der Kosten- und Ertragsarten in Abstimmung mit den MV, Auswertungsplan,
- Ermittlung der Indikatoren zum Betriebsergebnis (Kosten/...).

EG10 (Umweltwirkungen des Fahrradverleihsystems):

- Modellrechnungen zu Umweltwirkungen.

Auswertungen:

- Auswertung „Wirkungen“,
- Definition der in der KostenWirksamkeits-Analyse zu verwendenden Kostengrößen und der zu verwendenden Output/Outcome-Indikatoren.

Berichte:

- Berichte im laufenden Evaluationsprozess an die FoA zu Abweichungen vom und Ergänzungen zum Evaluationskonzept aufgrund MV Spezifika: Dokumentation und Abstimmung mit der FoA.
- Tätigkeitsbericht „Wirkungen“ ca. vier Monate nach Evaluationsbeginn an MV und FoA.
- MV-spezifischer Evaluationsbericht „Wirkungen“ mit Auswertungen je EG entsprechend der entwickelten Gliederung des Endberichtes an jeweiliges MV.
- Evaluationsbericht „Wirkungen“ mit Auswertungen je EG und je MV entsprechend der entwickelten Gliederung des Endberichtes an FoA.

Daten:

- Übergabe aller MV-spezifischen Primärdaten an jeweiliges MV.
- Übergabe aller Primärdaten an FoA.

3.2.4 Forschungsassistenz

- Zustimmung bei Abweichungen vom bzw. Abstimmung bei Ergänzungen zum Evaluationskonzept aufgrund von MV-Spezifika.
- Qualitätskontrolle der Erhebungsinstrumente (Fragebögen, Konzepte, Auswertungspläne).
- Qualitätskontrolle der Berichte der MV/ der lokalen und überlokalen Evaluatoren

3.3 Die Evaluationsgegenstände im Einzelnen

Im Folgenden werden die Evaluationsgegenstände (EG) 1 bis 10 im Detail in jeweils einer Tabelle pro EG beschrieben. Die in der tabellarischen Übersicht aufgeführten Auswertungspunkte sind in Kapitel 4 Auswertungskonzept eingegangen. Die Beschreibungen in der Tabelle umfassen:

- A) Den Titel des EG.
- B) Die Liste der Indikatoren des EG, die hinsichtlich Erhebungsweise und Auswertung und darüber hinaus ggf. hinsichtlich der Datenquellen und speziellen Anforderungen kommentiert sind.
- C) Die Beschreibung des Untersuchungsdesigns und der Auswertungsschritte.
- D) Die Beschreibung der Aufgabenverteilung mit einer schematischen Darstellung der Aufgaben je MV, Evaluator, ggf externem Auftragnehmer, und FoA im Zeitablauf.
- E) Hinweise zur Zeitplanung.

3.3.1 Prozessevaluation

EG1 Kommunale Ausgangslage - Kontextmonitoring

A) Evaluationsgegenstand Nr. 1								
Kommunale Ausgangslage - Kontextmonitoring								
B) Indikatorenliste								
Indikator		Erhebungsweise	Auswertungshinweise für LE bzw. ÜE	Datenquelle	Anforderung			
1.1	Einwohnerzahl	<i>Erfassung der Kennzahlen</i> <i>Kleinräumigkeit: Gesamt-MV</i>	<i>Quotienten, z.B. Räder, Kosten pro EW</i> <i>Abgleich mit Nutzerstruktur, Zusammenhänge zwischen jeweiligem Indikator und Nutzungsverhalten</i>	<i>INKAR 2009 oder Regionalstatistik.de</i> <i>Wo in MV vorhanden: Reg. MID/SRV IAB</i>	<i>Lokal zu erheben über kommunalen Bogen oder aufgrund einheitlicher Datenquelle INKAR zentral durch ÜE</i> <i>Datenfreigabe IAB durch BBSR beantragen, nicht nur stat. Ämter sondern alle relevanten (→Planungsämter) berücksichtigen</i>			
1.2	Bevölkerungsstruktur : Alter, Geschlecht, Nationalität							
1.3	Haushaltseinkommen							
1.4	Arbeitsmarkt: Anzahl Arbeitsplätze, Arbeitslosigkeit							
1.5	Bildung: Verteilung Bildungsabschlüsse, Anzahl Hochschulstudenten							
1.6	Anzahl Berufspendler (Ein-/Auspendler)							
1.7	Modal Split					<i>Abgleich mit Befragung zum Verkehrsverhalten,</i>	<i>MV</i>	
1.8	Besiedelte Fläche					<i>Zusammenhang zwischen Fläche und Stationsdichte und Wegelängen</i>	<i>MV</i>	<i>Kommunale Datenlage</i>
1.9	Einwohnerdichte und Siedlungsstruktur					<i>Kennzahlen kleinräumig, soweit verfügbar; qualitative Beschreibung</i>	<i>Zusammenhang zw. Siedlungsstruktur / Dichte und Zahl der Ausleihvorgänge je Teilgebiet</i>	<i>MV</i>

1.10	ÖV Bestandteile, Netzstruktur und Streckenlänge	<i>Beschreibung Bestandteile (betriebene Systeme) Netzstruktur, Netzplan, Streckenlänge, Betriebszeiten</i>	<i>Zusammenhang zwischen Indikator und Modal Split, Abgleich mit Leihfahrradstationsnetz, Bewertung der räuml. Verknüpfung</i>	<i>Verkehrsverbund / MV</i>	
1.11	ÖV-Nutzung nach Relationen / Knotenpunkten, Fahrradmitnahme	<i>Durchsch. Nutzerzahlen für einzelne Relationen, je nach Verfügbarkeit; vorher-nachher-Erhebung</i>	<i>Deskriptiv: Erstellen einer Karte des ÖV-Netzes mit Auslastungen und FVS Stationen Zusammenhang zwischen Indikator und der räumlichen Verteilung der Leihfahrradnutzung</i>		<i>Nur zu erfassen falls Daten im Modellgebiet vorliegen</i>
1.12	Merkmale ÖV-Dienstleistungen	<i>Beschreibung Zahlssystem, Fahrradmitnahme, Barrierefreiheit z.B Niederflurtechnik</i>	<i>Zusammenhang zwischen Indikator und FVS-Integration in ÖV-System</i>		
1.13	Fahrrad-Infrastruktur	<i>Beschreibung Netzstruktur und Herausforderungen, Netzplan, Streckenlänge</i>	<i>Abgleich mit Struktur des Leihfahrradnetzes</i>	<i>MV</i>	
1.14	Verkehrspolitik	<i>Qual. Beschreibung wichtiger Beschlüsse der letzten Jahre und während der Projektlaufzeit (Profil der lokalen Verkehrspolitik z.B. Priorität Fahrradverkehr ggü. anderen Verkehrsmitteln)</i>	<i>Bewertung Rahmenbedingungen Mobilitätskultur, zus. mit Interviews der Akteure</i>		
1.15	Topographie	<i>Nur bei topograph. bewegtem Gelände; Qual. Beschreibung, topograph. Karte</i>	<i>Zusammenhang zw. Topographie und Leihfahrradnutzung und Leihfahrradnetzstruktur</i>	<i>MV</i>	
1.16	Lokales Klima/Wetter: mittlere Tagestemp., Niederschlagsmenge	<i>Erhebungsfrequenz: Täglich, fortlaufend</i>	<i>Einfluss des Wetters auf Nutzung</i>	<i>Wetterdienste</i>	

C) Untersuchungsdesign und Auswertungskonzept

Auf Basis der Erhebung der kommunalen Ausgangslage werden die Modellgebiete qualitativ charakterisiert.

Untersucht werden dabei Zusammenhänge zwischen der Ausgangslage der Modellregion und den beobachteten Umsetzungsprozessen sowie den erhobenen Wirkungen.

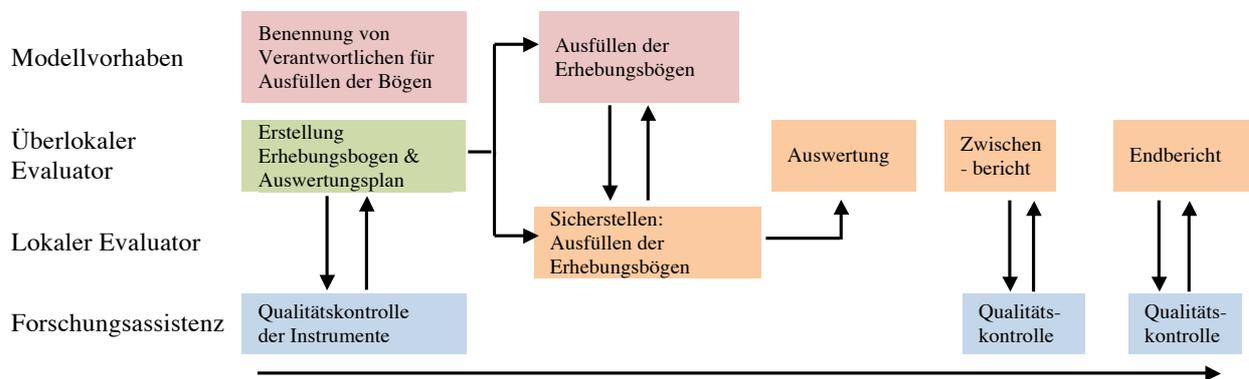
Dabei besteht ein Schwerpunkt in der Auswertung von Zusammenhängen zwischen verkehrlicher Ausgangslage und der Nutzung des Fahrradverleihsystems.

Die zu erhebenden Daten sowie die Beschreibungen werden in einem kommunalen Erhebungsbogen einmalig zu Beginn des Modellvorhabens erfasst.

1. Zusammenstellung von Basisdaten. Erfassung der kommunalen Ausgangslage vor Einführung des Fahrradverleihsystems anhand eines Erhebungsbogens.
2. Die Daten stehen durch Landesstatistikämter, INKAR sowie durch die MV selbst (etwa Daten der Verkehrsentwicklungspläne, MID/SRV, IAB) zur Verfügung.
3. Diese Basisdaten fließen bei der Einschätzung der Umsetzungserfolge und -bedingungen ein.
4. Über die Erhebung der Daten der kommunalen Ausgangslage und deren Entwicklung können die Ergebnisse in der Auswertung bestimmten kommunalen Charakteristika zugeordnet werden. Dabei wird herausgearbeitet, inwiefern die erhobenen Faktoren (und ggf. deren Veränderung) Einfluss auf Umsetzungsprozess und Wirkung des MV haben (Kontextmonitoring).

D) Aufgabenverteilung

1. Der überlokale Evaluator erarbeitet den kommunalen Erhebungsbogen (Design), Teil 1 kommunale Ausgangslage und den Auswertungsleitfaden dazu. Er stellt den Erhebungsbogen dem MV und lokalen Evaluator zur Verfügung (Formatvorgabe).
2. Das MV benennt kommunale Ansprechpartner / Verantwortliche.
3. Der lokale Evaluator stellt sicher, dass der Erhebungsbogen von diesen MV-Ansprechpartnern zeit- und sachgerecht ausgefüllt und digital an ihn zurückgesandt wird.
4. Der Lokale Evaluator dokumentiert die Daten im Erhebungsbogen als Anlage zum Tätigkeitsbericht.
5. Der lokale/überlokale Evaluator nutzt die erhobenen Daten in der Auswertung.



E) Zeitplan

1 mal (Monat 2) sofern nicht anders bei Indikatoren vermerkt.

EG 2 Konzept und Umsetzung des Fahrradverleihsystems

A) Evaluationsgegenstand Nr. 2					
Konzept und Umsetzung des Fahrradverleihsystems					
B) Indikatorenliste					
Indikator		Erhebungsweise	Auswertungshinweise für LE bzw. ÜE	Datenquelle	Anforderung
2.1	Innovation	Definition der innovativen Idee des FVS lt Plan und Beschreibung der Realisierung der innovativen Idee	Plan-/Ist-Vergleiche Zusammenhänge zwischen Indikatoren und tatsächlicher Nutzung	MV	
2.2	Netzstruktur, räumliche ÖV-Integration	Karte mit Radstationen und ÖV-Stationen, Beschreibung u. Begründung der Netzstruktur	Bewertung des Systems	MV/ Betreiber	
2.3	Anzahl Stationen, Anzahl Räder nach Typen		entsprechend der einzelnen Aspekte		
2.4	Gestaltung der Stationen	Flächenbedarf, Stromversorgung, Modularität, Flexibilität			
2.5	Technisches System	Funktionsbeschreibung und technische Daten			Ggf. vorab Systematisierung des Systems
2.6	Tarifsystem, tarifliche ÖV-Integration	Tabelle Tarifarten			
2.7	Informationssystem, informatorische ÖV-Integration	Qualitative Beschreibung + tabellar. Zuordnung zu einzelnen Umsetzungsschritten	Zusätzlich zu den o.g. Punkten: Zusammenhang zwischen Indikatoren und Kenntnis des Systems		
2.8	Kommunikations- und Marketingstrategie				
2.9	Betreiberkonzept / Zuständigkeiten				
2.10	Logistik	Fortlaufendes Protokoll: Neuverteilung der Räder, Wartung	Auswertung der Wartungsintensität; Optimierung der Standorte und	Betreiber / Logistiker	

			<i>der Räderverteilung</i>		
2.11	Schadensmanagement	<i>Qualitative Beschreibung</i>	<i>Zusammenhang zwischen Indikator und Nutzerbewertung</i>		
2.11	Finanzplan und tatsächliche Aufbaukosten	<i>Tabellarische Zuordnung zu einzelnen Umsetzungsschritten</i>	<i>Plan-/Ist-Vergleich</i>		
2.12	Umsetzungs-/Zeitplan	<i>Beginn und Ende der Umsetzung, Umsetzungsdauer</i>	<i>Plan-/Ist-Vergleich</i>	<i>MV</i>	

C) Untersuchungsdesign und Auswertungskonzept

Der Umsetzungsprozess soll mittels einer Gegenüberstellung von Konzept/Plan und tatsächlicher Umsetzung protokolliert werden. Die Erfassung dient der Bewertung des Umsetzungsprozesses und ermöglicht zusammen mit EG3/4 (Interviews der Akteure) eine Prozesssteuerung im Sinne eines „lernenden Systems“ (Kap. 3.2.2).

Zugleich dient die Beschreibung aller relevanten Merkmale des tatsächlich aufgebauten Fahrradverleihsystems zur zusammenfassenden Bewertung der Wirkungen des Systems.

Vor Aufbau des Fahrradverleihsystems erfolgt eine Darstellung der Planziele anhand der aufgeführten Indikatoren.

Während des Aufbaus werden fortlaufend die tatsächlich umgesetzten Schritte mit der Angabe des Umsetzungsdatums protokolliert und den geplanten Elementen tabellarisch gegenübergestellt. Dabei wird jeweils die genaue Beteiligung der verschiedenen Akteure aufgeführt. Alle Abweichungen vom Aufbauplan werden kommentiert / begründet.

1. Zusammenstellung von Basisdaten. Dokumentation der Ziele und geplanten Maßnahmen anhand der Förderanträge/ Planungsunterlagen anhand eines Erhebungsbogens.

2. Aus der Projektdokumentation der MV und des Betreibers werden die entsprechenden Kennzahlen erhoben. Direkte Übernahme zur Beschreibung der Entwicklung des MV.

Die Zusammenstellung aller geplanten Daten ist Voraussetzung für die abschließenden Bewertungen des Plan-Ist-Vergleichs, der Ermittlung der Erfüllung/Abweichung von Zielen.

Die Erhebungszeitpunkte und Frequenz hängen vom tatsächlichen Beginn der Umsetzung des MV ab.

D) Aufgabenverteilung

1. Der überlokale Evaluator erarbeitet den kommunalen Erhebungsbogen (Design), Teil 2 Konzept FVS sowie den Auswertungsleitfaden und stellt ihn dem MV und lokalen Evaluator zur Verfügung.

2. Das MV benennt kommunale Ansprechpartner.

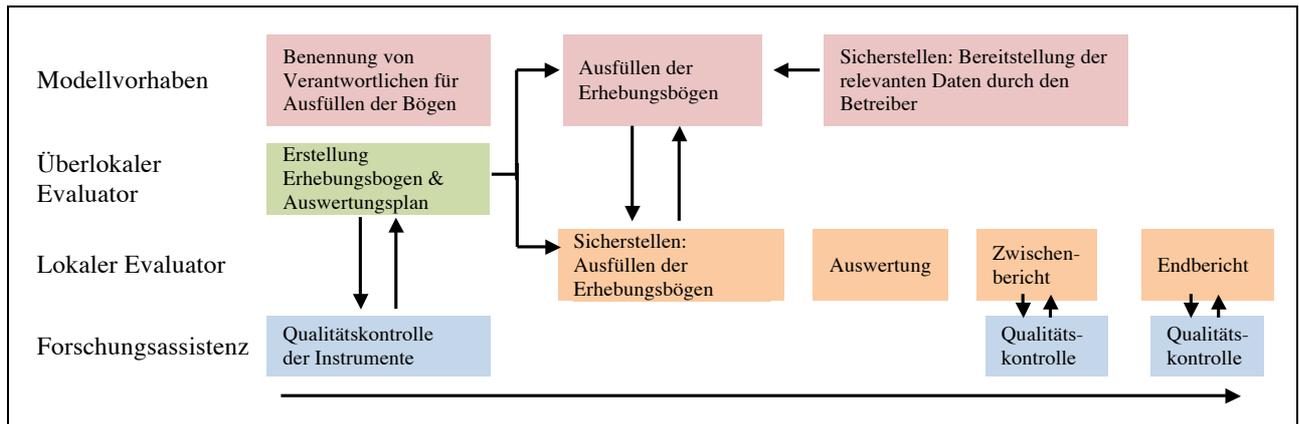
3. Das MV stellt die Bereitstellung der relevanten Daten durch den Betreiber sicher.

4. Das MV füllt den kommunalen Erhebungsbogen aus,

5. Der lokale Evaluator stellt sicher, dass der Erhebungsbogen von der MV zeit- und sachgerecht ausgefüllt und an ihn zurückgesandt wird.

6. Der lokale Evaluator dokumentiert die Daten der ersten Erhebung zum Konzept/Plan im Erhebungsbogen als Anlage zum Tätigkeitsbericht

7. Der lokale Evaluator wertet aus.



E) Zeitplan

Erhebung des Konzepts/Plan: 1 mal (Monat 2).

Erhebung der Umsetzung: fortlaufend nach Umsetzungsphasen.

Auswertung: 3 mal.

EG 3 Umsetzungsprozess aus Perspektive der internen Akteure

A) *Evaluationsgegenstand Nr. 3*

Umsetzungsprozess aus Perspektive der internen Akteure

B) *Indikatorenliste*

Indikatoren

rechtlich, politisch, finanziell, technisch:

Wahrgenommene Hemmnisse/Erfolgsfaktoren in jedem der folgenden Bereiche

3.1 Politisches Entscheidungsverfahren:

3.1.1 Dauer,

3.1.2 Prozess,

3.1.3 Mehrheiten,

3.2 Planungsprozess und -dauer, beteiligte Akteure,

3.3 Modelle der Beauftragung und Finanzierung; Tarifintegration ÖV,

3.4 Rechtliche Umsetzung in Einklang mit StVO u.a.: Rechtsmodelle bei der Umsetzung ,

3.5 Aufbau des FVS: Beschreibung von erreichten Zielen, Herausforderungen, Abweichungen vom Aufbauplan,

3.6 Betrieb und Wartung,

Weitere Aspekte der Interviews:

3.7 Besondere weitere Faktoren, z.B. Entwicklung integrierte Standorte,

3.8 Besondere weitere Fragen zur Abdeckung bestimmter Forschungsleitfragen (Anhang).

C) *Untersuchungsdesign und Auswertungskonzept*

Die identifizierten Akteure der Modellvorhaben sollen zweimal zu den oben genannten Aspekten befragt werden. Ziel der Befragung ist es:

- die wahrgenommenen Bedingungen vor denen die Akteure handeln
- sowie die Interaktion zwischen den Akteuren sichtbar zu machen und
- Einblick in Strategien und Taktiken
- sowie in die wahrgenommenen Konsequenzen zu erhalten.
- Zusätzlich sollen Hinweise für die Interpretation der Wirkungen der FVS ermittelt werden.
- In der zweiten Befragung werden dieselben Akteure (wie in der ersten Befragung) zu Veränderungen befragt.

Es werden bis zu zweistündige Interviews mit allen relevanten Akteuren je FVS geführt und zusätzliche kürzere Gespräche mit weiteren Akteuren. Die Beurteilung einzelner Aspekte z.B. zur bisherigen Umsetzung und Funktionsfähigkeit der FVS werden nach Möglichkeit standardisiert erhoben. Der Hauptteil der Interviews verläuft jedoch qualitativ mit Hilfe von strukturierenden Leitfragen. Dies betrifft insbesondere die Schilderung der Akteure zur Begründung von Entscheidungen und deren Auswirkungen sowie Darstellungen zum bisherigen Verlauf der Modellvorhaben. Alle Interviews werden nach vorliegendem Einverständnis der Interviewpartner mit einem dafür geeigneten Aufnahmegerät festgehalten. Grundlage der Interviewauswertung sind jedoch Gesprächsprotokolle, die mit Hilfe der Aufnahmen ergänzt und überprüft werden können. Zusätzlich besteht damit die Möglichkeit im Rahmen der Auswertung Explikationsmaterial (typische Zitate) anzuführen.

Für die Auswertung steht damit neben einem kleineren standardisierten Ergebnisteil ein umfangreicheres Textmaterial zu Verfügung, dass im Rahmen der Auswertung mit Methoden der empirischen

Sozialforschung aufbereitet, systematisiert, analysiert und interpretiert werden muss. Zur Organisation der qualitativen Daten soll ein dafür geeignetes Computerprogramm verwendet werden. Dieses Programm übernimmt keine eigenständigen Analyseschritte sondern ist nützlich zur Markierung von Textbestandteilen und die Kennzeichnung mit einer Kodierung, für das Zusammenstellen aller Zitate pro Kodierung, das Zurückverfolgen ausgewählter Zitate in ihrem Kontext sowie das Suchen von zentralen Begriffen in den Interviewtexten (nach Gebhardt/Mattisek 2006).

Die Nutzung einer geeigneten deutschsprachigen Software wird aus Systematisierungsgründen für die Auswertung der qualitativen Interviews vorgeschrieben. Dies sind MAXQDA, Atlas, Nvivo (siehe Anhang 1). Aus Kompatibilitätsgründen wird die Software MAXQDA empfohlen.

Die Auswertung der Gespräche erfolgt in Zusammenschau insbesondere mit der kommunalen Ausgangslage (EG1), dem Konzept und der tatsächlichen Umsetzung (EG2) und den Gesprächen mit externen Akteuren (EG 4) und dient

- der Prozess begleitenden Optimierung der Umsetzung der Modellprojekte (Dialog mit Akteuren, vgl. Kap 3.2.2)
- der zusammenfassenden Prozessevaluation,

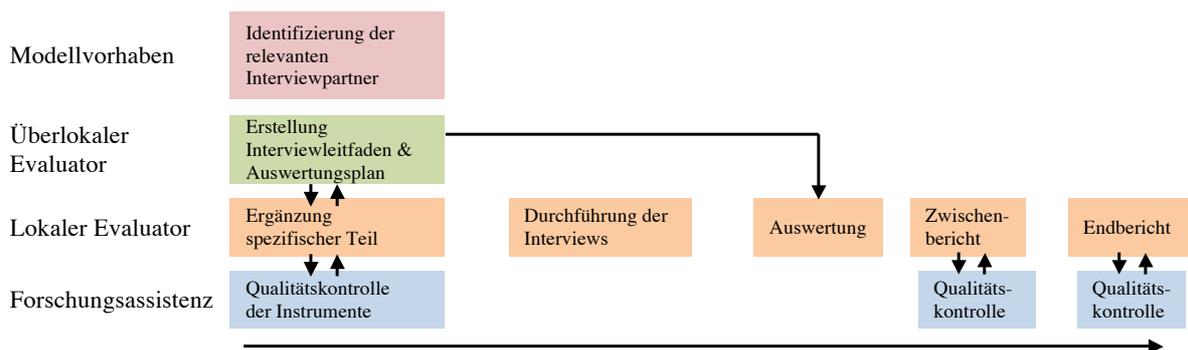
Intensivinterviews: Jeweils mit vier Akteuren je Modellvorhaben: Verwaltung, ÖV-Betreiber, Systembetreiber, Kooperationspartner

Kurzinterviews: Jeweils mit zwei ausgewählten Akteuren

Mehr Interviews je nach MV Besonderheiten: Ruhr: Verwaltung; Usedom: Fahrradverleiher)

D) Aufgabenverteilung

1. Identifizierung der relevanten Interviewpartner durch das MV.
2. Der überlokale Evaluator erarbeitet zwei Interviewleitfäden und Auswertungspläne (erste Interviewserie, zweite Interviewserie).
3. Lokaler Evaluator ergänzt MV-spezifischen Teil.
4. Durchführung der Interviews durch den lokalen Evaluator.
5. Auswertung der Interviews entlang der definierten Indikatoren und insbesondere Analyse von Widersprüchen und Gemeinsamkeiten zwischen Gesprächspartnern, mit ggf. Rückfragen, durch den lokalen Evaluator.



E) Zeitplan

Durchführung von zwei Blöcken von Intensiv-Interviews mit je 4 Akteuren zu Beginn und einem Zeitpunkt gegen Ende der Evaluationsperiode, um Entwicklungen abbilden zu können.

2 mal (Monat 2, Monat 10).

Durchführung von zwei weiteren Blöcken von Kurz-Interviews mit je zwei Akteuren zu spezifischen Herausforderungen des Aufbaus.

2 mal (Zeitpunkte je nach Herausforderung / Zeitplan des Systemaufbaus).

EG4: Umsetzungsprozess aus Perspektive von externen Akteuren

A) *Evaluationsgegenstand Nr. 4*

Umsetzungsprozess aus Perspektive von externen Akteure

B) *Indikatorenliste*

Indikatoren

- 4.1 Einstellungen zu einem FVS generell,
- 4.2. Einstellung zum Fahrrad allgemein,
- 4.3. Wahrnehmung des konkreten FVS ,
 - 4.3.1 Sichtbarkeit,
 - 4.2.2 Kenntnis FVS,
 - 4.3.2 Kommunikationsstrategie,
 - 4.3.3 Einstellung zum FVS,
 - 4.3.4 Erwartungen an das FVS,
 - 4.3.5 bestehende Einbindung,
- 4.4 Engagement von Schlüsselakteuren, z.B. Bürgermeister,
Weitere Aspekte der Interviews
- 4.5 Wo sieht der Akteur spezifische Chancen, Probleme des FVS (Abdeckung weiterer Flf),
 - z.B. integrierte Standorte,
 - Verkehrssicherheit,
 - weitere Akteure.

C) *Untersuchungsdesign und Auswertungskonzept*

Es werden zweimal bis zu zweistündige vorwiegend qualitative Interviews mit drei gesellschaftlichen Akteuren: Politik, Medien, Verbände (mehr Interviews: Ruhr: Politik) geführt (siehe EG3). Fragen zur Beurteilung einzelner Aspekte wie z.B. Sichtbarkeit des FVS können nach Möglichkeit standardisiert erhoben werden. Alle weiteren Aspekte, die dazu dienen Informationen zu Prozessen und Akteuren zu erheben werden qualitativ, d.h. anhand von Leitfragen erhoben.

Alle Interviews werden nach vorliegendem Einverständnis der Interviewpartner mit einem dafür geeigneten Aufnahmegerät festgehalten. Grundlage der Interviewauswertung sind jedoch Gesprächsprotokolle, die mit Hilfe der Aufnahmen ergänzt und überprüft werden können. Zusätzlich besteht damit die Möglichkeit im Rahmen der Auswertung Explikationsmaterial (typische Zitate) an zu führen.

Für die Auswertung steht damit neben dem kleineren standardisierten Ergebnisteil ein umfangreicheres Textmaterial zu Verfügung, dass im Rahmen der Auswertung mit Methoden der empirischen Sozialforschung aufbereitet, systematisiert, analysiert und interpretiert werden muss. Zur Organisation der qualitativen Daten soll ein dafür geeignetes Computerprogramm verwendet werden. Dieses Programm übernimmt keine eigenständigen Analyseschritte sondern ist nützlich zur Markierung von Textbestandteilen und die Kennzeichnung mit einer Kodierung, für das Zusammenstellen aller Zitate pro Kodierung, das Zurückverfolgen ausgewählter Zitate in ihrem Kontext sowie das Suchen von zentralen Begriffen in den Interviewtexten (nach Gebhardt/Mattisek 2006).

Die Nutzung einer geeigneten deutschsprachigen Software wird aus Systematisierungsgründen für die Auswertung der qualitativen Interviews vorgeschrieben. Dies sind MAXQDA, Atlas, Nvivo (siehe Anhang 1). Aus Kompatibilitätsgründen wird die Software MAXQDA empfohlen.

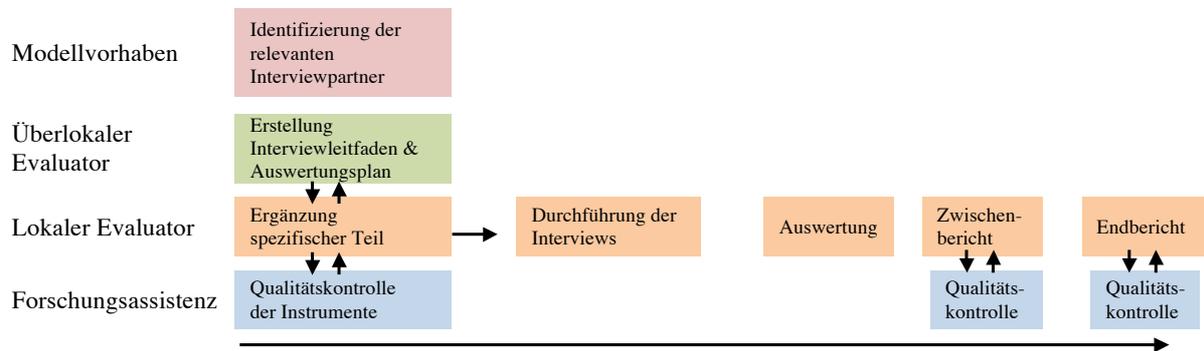
Die Auswertung der Gespräche erfolgt in Zusammenschau insbesondere mit der kommunalen Ausgangslage (EG1), dem Konzept und der tatsächlichen Umsetzung (EG2) und den Gesprächen mit

gesellschaftlichen Akteuren (EG 4) und dient

- der Prozess begleitenden Optimierung der Umsetzung der Modellprojekte (Dialog mit Akteuren vgl. Kap 3.2.2),
- der zusammenfassenden Prozessevaluation.

D) Aufgabenverteilung

1. Identifizierung der relevanten Interviewpartner durch das MV.
2. Der überlokaler Evaluator erarbeitet einen Interviewleitfaden und Auswertungsplan.
3. Lokaler Evaluator ergänzt MV-spezifischen Teil
4. Durchführung der Interviews durch den lokalen Evaluator.
5. Auswertung der Interviews entlang der definierten Indikatoren einschließlich der Analyse von Widersprüchen und Gemeinsamkeiten zwischen Gesprächspartnern, mit ggf. Rückfragen, durch den lokalen Evaluator.

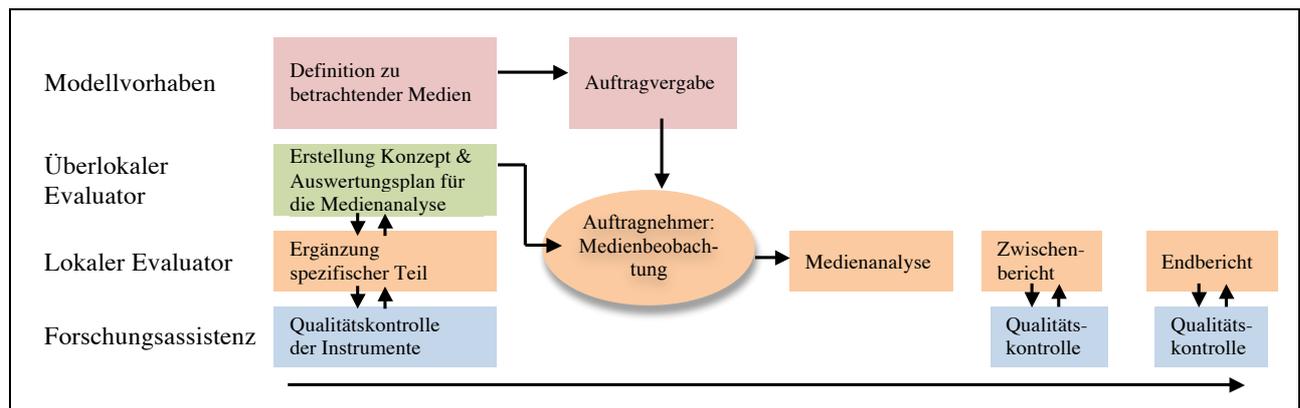


E) Zeitplan

2 mal (Monat 3, Monat 10).

EG5: Öffentlicher Diskurs über das Fahrradverleihsystem: Medienanalyse

A) Evaluationsgegenstand Nr. 5				
Öffentlicher Diskurs über das Fahrradverleihsystem: Medienanalyse				
B) Indikatorenliste				
Indikator	Erhebungsweise	Auswertungshinweise für MV, LE bzw. ÜE	Datenquelle	Anforderung
Artikel/Berichte in definierten lokalen, regionalen, überlokalen Medien (Presse): 5.1 Häufigkeit, Anzahl 5.2 Art des Artikel 5.3 Länge des Artikels 5.4 Erscheinungsdatum 5.5 Frequenz definierter Begriffe: Themenverlauf 5.6 Tonalität d. Berichterstattung	Kontinuierliche Erhebung,	Quantitative Auswertung zur Überprüfung der Wirksamkeit des Informations- und Marketingkonzepts Qualitative Auswertung einzelner besonders relevanter Artikel 2 Zwischenauswertungen, 1 Gesamtauswertung	Medienbeobachtung durch Agentur	
C) Untersuchungsdesign und Auswertungskonzept				
<p>Zentral durchgeführte regionale Medienbeobachtung eingegrenzt auf Printmedien, Medienanalyse quantitativ und qualitativ</p> <ul style="list-style-type: none"> - Quantitativ: Häufigkeit, Zeitung/Zeitschrift, Ressort, Erscheinungsdatum, Art der Artikel, Fotos; Inhaltsanalyse: Frequenzanalyse bestimmter Begriffe - Qualitativ: Interpretation von Medienberichten zum Abgleich mit den Erkenntnissen aus der Akteursbefragung (Prozessevaluation) <p>Definition von Skalen und Begriffen</p> <p>Die quantitative Auswertung soll anhand der erhobenen Indikatoren den Verlauf der Berichterstattung darstellen und anhand dessen die Wirkung von Informations- und Marketingkonzept überprüfen.</p> <p>Einzelne Artikel, die etwa besonders ausführlich oder besonders kritisch über ein Modellvorhaben berichten, werden qualitativ ausgewertet</p> <p>Die Auswertungen dienen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - der Prozess begleitenden Optimierung der Umsetzung der Modellprojekte (Dialog der Akteure, vgl. Kap. 3.2.2), - der zusammenfassenden Prozessevaluation. 				
D) Aufgabenverteilung				
<ol style="list-style-type: none"> 1. Der überlokale Evaluator Entwickelt das Konzept und den Auswertungsplan und leitet diese an das MV weiter. 2. Der lokale Evaluator ergänzt ggf. MV-Spezifika. 3. Das MV definiert zu betrachtende Medien und vergibt ggf. einen Auftrag. 4. Das MV/ ggf. der Auftragnehmer führt die Medienbeobachtung durch und leitet die Primärdaten an den lokalen Evaluator weiter. 5. Der lokale Evaluator führt die Auswertung/Interpretation der Primärdaten durch. 				



E) Zeitplan

Medienbeobachtung durch MV/Externe während der Evaluationsperiode.

- nach Einführung, zu bestimmten von MV definierten Umsetzungszeitpunkten: Abdeckung aller relevanten Medien.
- kontinuierlich: die zwei wichtigsten lokalen Medien.
- Auswertung: 2 mal (Monat 4 und 8).
- 1 mal Medienanalyse (Monat 11).

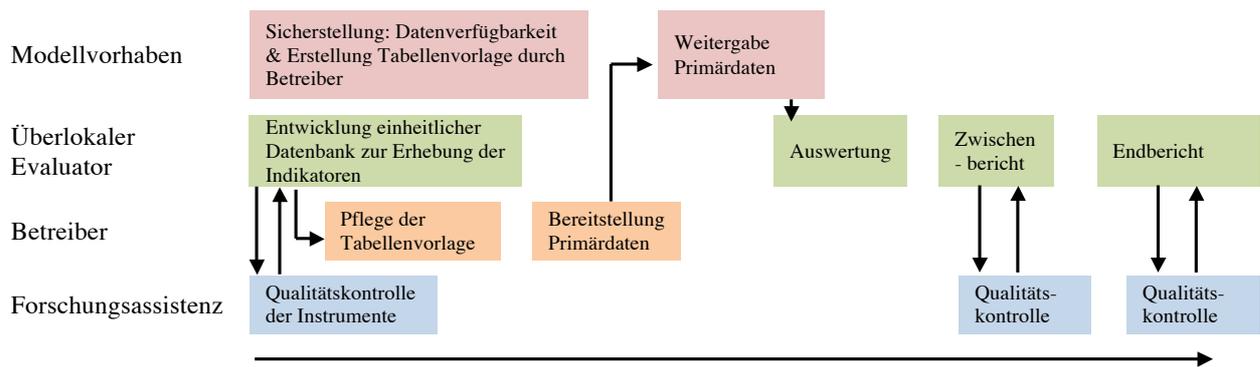
3.3.2 Wirkungsevaluation

EG6: Tatsächliche Nutzung des Fahrradverleihsystems

A) Evaluationsgegenstand Nr.6				
Tatsächliche Nutzung des Fahrradverleihsystems (Systemdaten)				
B) Indikatorenliste				
Indikator		Erhebungsweise	Auswertungshinweise für LE bzw. ÜE	Anforderung
6.1	Anzahl der Ausleihen im Zeitverlauf	Erhebung über Betreiberdatensatz: Fahrrad-ID, Nutzer-ID, Geschlecht, Wohnort, Zeitkarteninhaber Ausleihzeit, Rückgabezeit,	Quantitativ: Anzahl der Ausleihen pro Zeiteinheit: Tag, Monat, Jahr; Durchschnittliche Ausleihen; Auswertung nach Werktagen/Wochenende Anzahl der Ausleihen nach aktuellem Wetter (vgl. EG1)	Ausleihzwecke, Verlagerung sowie Wegeketten, etwa Ausleihen mit / ohne ÖV-Nutzung, sind nicht über Nutzerdaten ermittelbar – hierfür ist Kombination mit der Nutzerbefragung (EG 7) notwendig
6.2	Ausleihvorgang	Ausleihort, Rückgabeort Fahrleistung Gewählte Tarifart: Einzel-/Zeitkarte, ÖV-Einzel- oder Zeitkarte bei Einzelticket: Nutzerentgelt	Quantitativ: Dauer pro Ausleihe Durchschnittliche Ausleihdauer pro Ausleihe Entfernung Ausleihort-Rückgabeort Fahrleistung	Fahrleistung je nach Fahrradmodell ggf. nicht zu erheben
6.3	Ausleihen nach Nutzerkategorie	Besonderheiten: Unfall, Defekt des Fahrrads, Defekt des Ausleihsystems	Quantitativ: Ausleihen nach Geschlecht, Alter, nach Tarifart / ÖV-Karteninhabern, nach Wohnort des Nutzers (MV/Region/BL/anderes BL/Ausland)	Datenschutzbestimmungen: welche Nutzerattribute können trotz Anonymisierung herausgegeben werden
C) Untersuchungsdesign und Auswertungskonzept				
<p>Quantitative Erhebung der Nutzungsdaten aus dem laufenden Betrieb und statistische Aufbereitung.</p> <p>Voraussetzung: Tabellarische Erfassung und Verknüpfung. Jeder Ausleihvorgang wird in eine Tabellenvorlage eingepflegt und protokolliert. Primärdaten werden vom Betreiber weitergeleitet. Eine für alle MV anwendbare Tabellenvorlage wird vom überlokalen Evaluator entwickelt und vorgegeben.</p> <p>Bei der quantitativen Auswertung der Nutzerdaten nach o.g. Kategorien werden statistisch signifikante Korrelationen zwischen den erfassten Indikatoren ermittelt.</p> <p>Zudem werden die Daten mit den Ergebnissen der Nutzerbefragung (EG 7) zusammen ausgewertet. Dabei werden zum einen die Angaben der Nutzer mit den durch die Systemdaten ermittelten Durchschnittsgrößen abgeglichen, zum anderen wird die Auswertung mit den nur durch Befragung zu erhebenden Größen (etwa Wegezweck, verlagerte / zusätzliche Wege, Wegeketten / ÖV-Nutzung vorher oder nachher) kombiniert.</p>				

D) Aufgabenverteilung

1. Das MV stellt die Datenverfügbarkeit und Datenzusammenstellung in der Tabellenvorlage durch Betreiber sicher, d.h die Datenermittlung liegt in der Hoheit der MV.
2. Der überlokale Evaluator entwickelt eine einheitliche Tabellenvorlage / Schnittstellenbeschreibung zur Erhebung der Indikatoren
3. Der überlokale Evaluator erstellt einen Auswertungsplan,
4. Der Betreiber pflegt die Tabellenvorlage und leitet Primärdaten an die MV weiter
5. Das MV stellt die Primärdaten dem überlokalen Evaluator zur Verfügung.
6. Der überlokale Evaluator wertet die Primärdaten aus dem System des Betreibers hinsichtlich der Indikatoren der tatsächlichen Nutzung je MV aus



E) Zeitplan

kontinuierliche Protokollierung, Auswertung 3-monatlich ab Systemstart

EG7: Verkehrliche Wirkung auf Grund von Änderungen im Nutzungsverhalten, Einstellungen (Repräsentative Befragung)

<i>A) Evaluationsgegenstand Nr. 7</i>			
Verkehrliche Wirkung auf Grund von Änderungen im Nutzungsverhalten, Einstellungen (Repräsentative Befragung)			
<i>Evaluationsgegenstand Nr. 7a</i>			
Befragung FVS-Nutzer und Nichtnutzer: Allgemeines / Soziodemographika			
<i>Ba) Indikatorenliste</i>			
<i>Indikator</i>	<i>Erhebungsweise</i>	<i>Auswertungshinweise für LE bzw. ÜE</i>	<i>Anmerkungen</i>
7.1	Person: Alter, Wohnort, höchster Bildungsabschluss, Erwerbstätigkeit, Verkehrsmittelverfügbarkeit	Nutzer: Befragung auf Basis Nutzerdaten sowie Stationsbefragung	Häufigkeitsauswertungen, Kreuzauswertungen nach signifikante Zusammenhängen zwischen den verschiedenen Indikatoren, 8a-d: Verkehrsverhalten, Nutzung FVS, Bewertung von FVS, ÖV und Fahrrad, Nutzerbewertung; ggf. Regressionen zur Analyse der Einflussfaktoren zur Nutzung
7.2	Haushalt: Einkommen, Anzahl Kinder	Nichtnutzer: Repräs. Befragung in MV	
7.3	Lebensstilaspekte		
Betreiber muss Nutzerdaten zur Verfügung stellen: Name, Anschrift, Telefon, E-Mail, ggf. Anmeldeort o.ä. bei überörtlichen Systemen			
<i>Evaluationsgegenstand Nr. 7b</i>			
Verkehrsverhalten allgemein (Befragung FVS-Nutzer und Nichtnutzer)			
<i>Bb) Indikatorenliste</i>			
<i>Indikator</i>	<i>Erhebungsweise</i>	<i>Auswertungshinweise für LE bzw. ÜE</i>	<i>Anmerkungen</i>
7.4	Wege an Stichtag nach Zweck, Verkehrsmittel, Länge, Wegeketten	s.o.; angelehnt an MiD-/SrV-Erhebungsweise	Abgleich mit Kommunalem Modal Split; Vergleich Verkehrsverhalten zw. Nutzern und Nichtnutzern
7.5	Fahrradnutzung allgemein: Häufigkeit, Zwecke, ÖV-Mitnahme		Vergleich Fahrradnutzung zw. Nichtnutzer/Nutzer FVS; ÖV-Mitnahme normaler Fahrräder für Verlagerungseffekte relevant
7.6	Nutzung FVS (ja/nein)		Nutzeranteil an Bevölkerung Modellgebiet; Filter für Frageführung zu 7b
Bestimmung der Grundgesamtheit notwendig: z.B. Quote mobiler Personen und nicht Gesamtbevölkerung			

Evaluationsgegenstand Nr. 7c

Nutzung des FVS (Befragung Nutzer)

Bc) Indikatorenliste

<i>Indikator</i>		<i>Erhebungsweise</i>	<i>Auswertungshinweise für LE bzw. ÜE</i>	<i>Anmerkung</i>
7.7	Letzte 4 Wege mit FVS: Ausleih-/ Rückgabeort, Wegezweck, Wegelänge,	s.o.	Häufigkeitsauswertungen der einzelnen Indikatoren und Kreuzauswertungen nach signifikanten Zusammenhängen; Abgleich mit Nutzungsdaten aus EG 6	
7.8	Vor-/Nachkette dieser Wege: Start, Ziel, Verkehrsmittel; Mitnahme in ÖV		Analyse der Integrierten Nutzung mit dem öffentlichen Verkehr	
7.9	Verlagertes Verkehrsmittel für diese Wege oder Teilwege, ansonsten zusätzliche Wege/ Teilwege (auch Verlagerung von ÖV-Mitnahme normaler Räder)		Abschätzung Verkehrsverlagerungseffekte durch Auswertung in Kombination mit EG 6	
7.10	Genutzter Tarif für diese Wege		Zusammenhänge zwischen Nutzungsmustern und gewählten Tarifen	
7.11	Besonderheiten: Probleme der Funktion von Station/Rad, Unfall, Panne		Auswertung zur Optimierung der Systemfunktionalität; Zusammenhänge mit Nutzungshäufigkeit	
7.12	Nutzungshäufigkeit FVS		Im Abgleich mit EG 6 und den vorherigen Indikatoren zur Auswertung von Nutzertypen	Frage nach Gesamtzahl oder Nutzungsfrequenz?

Evaluationsgegenstand Nr. 7d

Allgemeine Bewertung des Fahrradverleihsystems, des ÖV, des Verkehrsmittels Fahrrad im Modellgebiet; Zielgruppenanalyse (Befragung FVS-Nutzer und FVS-Nichtnutzer)

Bd) Indikatorenliste

<i>Indikator</i>		<i>Erhebungsweise</i>	<i>Auswertungshinweise für LE bzw. ÜE</i>	<i>Anmerkungen</i>
7.13	Bewertung Verkehrsbedingungen im ÖV und Radverkehr im Modellgebiet		Zusammenhang mit Nutzung des FVS (gemeinsam mit EG 1 auswerten)	
7.14	Kenntnis des kommunalen FVS, Quelle der Kenntnis		Zusammenhang mit Informations-/Marketingkonzept	
7.15	Bewertung des FVS allgemein		Allgemeine Bewertung zwischen Nutzern und Nichtnutzern vergleichbar	
7.16	Einstellungen zu Verkehrsmitteln allgemein	in Anlehnung an bestehende Mobilitätstypisierungen	Zuordnung zu Mobilitätstypen in Kombination mit Soziodemographika und Verkehrsverhalten	

Evaluationsgegenstand Nr. 7e

Nutzerbewertung des FVS

Be) Indikatorenliste

<i>Indikator</i>		<i>Erhebungsweise</i>	<i>Auswertungshinweise für LE bzw. ÜE</i>	<i>Anmerkungen</i>
7.17	Verständlichkeit	Bewertung jedes Indikators auf Ordinalskalen, ggf. mit zusätzlichem Kommentarfeld	Quantitative Auswertung der Bewertungspunkte; Qualitative Auswertung der Kommentare	Analog zu Testnutzer-Fragebogen
7.18	Nutzungskomfort (Zeitaufwand und notwendige Tätigkeiten für Ausleih- und Abgabeorganisation, Bedienungsqualität Ausleihterminals)			
7.19	Zustand, Ausstattung und individuelle Anpassungsmöglichkeit der Räder			
7.20	Vorbestellungsmöglichkeit und deren Handhabung			
7.21	Verfügbarkeit			

7.22	Informationssystem, ÖV-Integration			
7.23	Ausleihvorgang			
7.24	Tarife / Tarifakzeptanz, ÖV-Integration			
7.25	erlebte Verkehrssicherheit			
7.26	Stationsnetz: sinnvolle Position der Stationen, ÖV-Integration	s.o., zusätzlich Karte zur Markierung zusätzlich gewünschter Stationen	s.o.; zusätzlich Auswertung gewünschter Zusatzstationen	
7.27	Erlebte Verkehrssicherheit: Räder, Stationen		Auswertung zusammen mit EG 7b Unfälle, EG 8 Stationsbegehung	
7.28	Kommunikation mit Betreiber			
7.29	Schadensmanagement			
7.30	Bewertung des Systems insgesamt			Einzelne Punktvergabe durch Befragte, nicht Durchschnitt der anderen Indikatoren

C) Untersuchungsdesign und Auswertungskonzept

Pretest in einem MV: Befragung von wenigen Nutzern in der Ansprache an Stationen sowie in der Haushaltsbefragung; Ziele des Pretest:

- Erste Erfahrungen an die MV weitergeben
- Test der Instrumente: Auf Basis der Erfahrungen in den Pretests wird entschieden, welcher Anteil der Fragen und welche konkreten Fragen jeweils in der Haushaltsbefragung und in der Stationsbefragung gestellt werden.

Repräsentative Haushaltsbefragung der Bevölkerung in MV, (Art der Erhebung festlegen)

- 500 Befragte je Modellgebiet, Stichprobe Gesamtbevölkerung
- Nichtnutzer,
- Tagesbefragung (falls finanzierbar Wochenbefragung)

Befragung der Nutzer (ID aus System), (Art der Erhebung festlegen)

- 250-300 Befragte, Stichprobe im System angemeldete Nutzer

Befragung der Nutzer an den Stationen hauptsächlich zu Verlagerungswirkungen/Wegekett

- 500-1000
- Wenige Fragen

Was machen sie,

Was hätten sie gemacht, wenn es das FVS nicht gäbe

Ausarbeitung der einzelnen Indikatoren in Anlehnung an Modal-Split-Erfassung

- C) Fortsetzung -

Berechnung Verkehrliche Wirkung

Berechnung der verkehrlichen Wirkungen aufgrund der Nutzungsdaten/Indikatoren EG 6 und Repräsentativbefragungen EG 7

- Verschiebungen im Umweltverbund
- Verhaltensänderung (z.B. Autoabschaffverhalten)

Datenauswertung: Bestimmung, nach welchen Kriterien sich ergänzende/überlagernde Datensätze integriert werden.

D) Aufgabenverteilung

1. MV

- MV stellt dem überlokalen Evaluator die Adressenliste der Nutzer zur Verfügung,
- alle MV kommentieren ggü. dem überlokalen Evaluator hinsichtlich der MV-Spezifika , hierbei insbesondere: Ruhrgebiet: Stichprobengröße, Befragungsgebiet, Usedom: Stichprobe touristische Nutzer (d.h. Ortsfremde) werden an Stationen befragt, bei einheimischen Nutzern erfolgt die Erhebung wie geplant telefonisch.

2. Überlokalen Evaluator

- Konzeption des Erhebungsinstrumentes und Auswertungsplans für die Nutzerbefragung an Stationen
- Alle im Zusammenhang mit der repräsentativen Umfrage anfallenden Aufgaben, darunter
- Detailplanung,
- Abstimmung der MV-Spezifika mit den MV,
- Fragebogen,
- Durchführung und Auswertung des Pretest in einem MV,
- Beauftragung Umfrageinstitut - Aufbereitung Primärdaten,
- Auswertung der repräsentativen Umfrage hinsichtlich Indikatoren,
- Auswertung der Befragung an Stationen hinsichtlich Indikatoren,
- Weiterleitung der Auswertung zur erlebten Verkehrssicherheit (8.25) an den lokalen Evaluator.

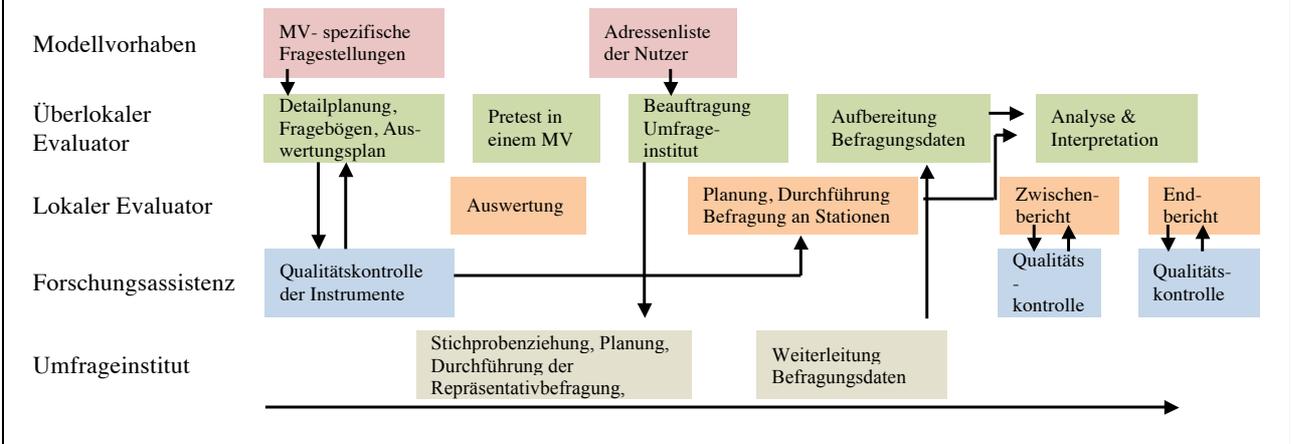
3. Durchführendes Umfrageinstitution

- Planung, Durchführung der Repräsentativbefragung, auch Stichprobenziehung,
- Weiterleitung Primärdaten an den überlokalen Evaluator.

4. Lokaler Evaluator

- Planung, Durchführung der Befragung an Stationen.

Darstellung anpassen: Pretest in einem MV



E) Zeitplan

Pretest,
 Repräsentativbefragungen MV: 1 mal ab Monat 5 möglich - nur April bis September.

EG8: Dienstleistungsqualität des FVS (Testnutzungen) und Stationsbegehungen zur Verkehrssicherheit der Station und des direkten Stationsumfelds

A) Evaluationsgegenstand Nr. 8			
Dienstleistungsqualität des FVS (Testnutzungen) und Stationsbegehungen zur Verkehrssicherheit der Station und des direkten Stationsumfelds			
Evaluationsgegenstand Nr 8a			
Dienstleistungsqualität des FVS (Testnutzungen)			
B) Indikatorenliste 8a			
Indikator	Erhebungsweise	Auswertungshinweise für LE bzw. ÜE	Anforderung
8.1	Testbögen mit Bewertung jedes Indikators auf Ordinalskalen und zusätzlichem Kommentarfeld	Quantitative Auswertung der Bewertungspunkte; Qualitative Auswertung der Kommentare	
8.2			Abschätzung der Transaktionskosten für Nutzer
8.3			
8.4			
8.5			
8.6			
8.7			
8.8			
8.9			
C) Untersuchungsdesign und Auswertungskonzept 8a			
Eine Testnutzung pro MV. Art der Testnutzung ist eine anonyme, standardisierte Erprobung durch jeweils mehrere Testnutzer, die alle MV testen.			
Die Testpersonen			
<ul style="list-style-type: none"> - melden sich an (erste Testphase), - führen pro Testphase x Ausleihvorgänge auf ausgewählten Relationen durch, - führen pro Testphase x Ausleihvorgänge ohne/ mit ÖPNV Nutzung aus (verschiedene Tarife), - melden sich ab (zweite Testphase), - füllen Testbögen aus. 			
Der Testbogen soll mit Inhalten der Repräsentativbefragung übereinstimmen, aber ggf. darüber hinausgehen (genauer und mehr abfragen).			

- C) Fortsetzung -

Die Bewertung durch die Testnutzer wird zu einem Stichtagen des Akteurs-Dialoges (Kap. 3.2.2) ausgewertet, um im Aufbauprozess mögliche Nachsteuerungen vorzunehmen.

Die Nutzerbewertungen werden quantitativ (Bewertungspunkte) sowie qualitativ (Kommentare) ausgewertet.

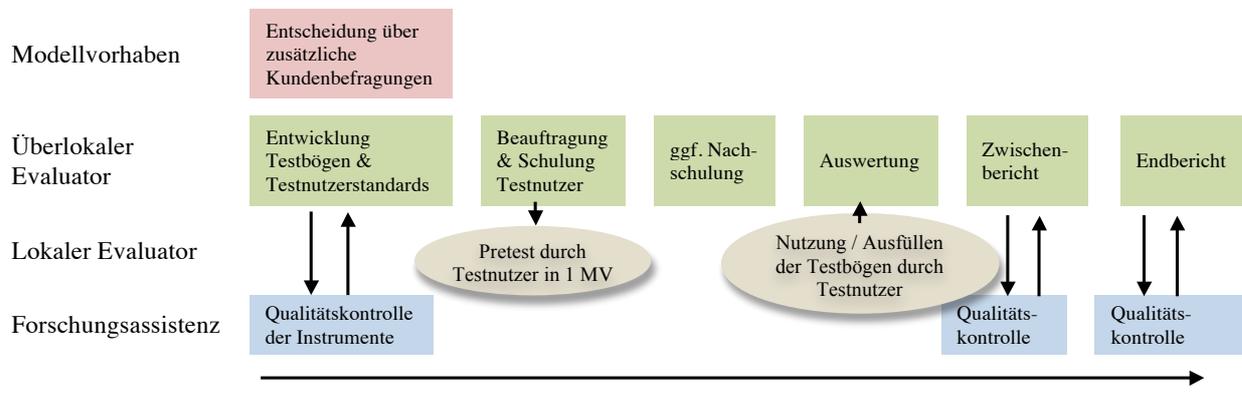
Die Auswertung trägt zur Optimierung des laufenden Aufbau- und Betriebsprozesses bei.

Optional:

Das MV kann eine zusätzliche kostenlose lokale Testphase für Kunden mit Abfrage der Nutzungserfahrungen vorsehen.

D) Aufgabenverteilung 8a

1. Der überlokale Evaluator entwickelt die Testbögen und einen Auswertungsplan.
2. Der überlokale Evaluator definiert die Standardvorgaben für Testnutzer unter Berücksichtigung der MV Spezifika.
3. Die Testnutzer werden vom überlokalen Evaluator beauftragt.
4. Der überlokale Evaluator schult die Testnutzer, diese führen einen Pretest in einem MV durch und nehmen ggf. an einer Nachschulung im Nachgang zum Pretest teil.
5. Die Testnutzer nutzen die FVS und füllen die Testbögen sach- und zeitgerecht aus, liefern diese an den überlokalen Evaluator.
6. Die Auswertung der Testbögen hinsichtlich der Indikatoren erfolgt durch den überlokalen Evaluator.
7. Der überlokale Evaluator wertet die Testbögen zu einem Termin des Dialoges mit Akteuren (vgl. Kap. 3.2.2) aus.
8. Das MV entscheidet, ob eine zusätzliche kostenlose lokale Testnutzung/Kundenbefragung durchgeführt werden soll, plant und setzt diese ggf. selbst um.



Evaluationsgegenstand Nr. 8b

Stationsbegehung zur Verkehrssicherheit der Station und des direkten Stationsumfelds

B) Indikatorenliste 8b

<i>Indikator</i>		<i>Erhebungsweise</i>	<i>Auswertungshinweise für LE bzw. ÜE</i>	<i>Datenquelle</i>	<i>Anforderung</i>
8.10	Sicherheit des Straßenraums in Stationsnähe	Halbstandardisierte leitfadengestützte Begehung der Stationen durch Experten; Foto der Station; Lageplan; Bewertung auf Ordinalskalen bzw mittels Kommentar	Qualitätsprofil jeder einzelnen Station bestehend aus - Quantitative Auswertung der Bewertungspunkte; - Qualitative Auswertung der Kommentare	Begehungsprotokolle	
8.11	Abstand Straßenraum-Station				
8.12	Radverkehrsführung zu/ab Station				
8.13	Konflikte mit Fußgängerraum				
8.14	Städtebauliche Integration				

C) Untersuchungsdesign 8b

Eine Auswahl von ca. 20-50% der Leihfahrradstationen (je nach Gesamtzahl) werden durch geschulte Tester in Augenschein genommen (halbstandardisierte leitfadengestützte Begehung) und leitfadengestützt bewertet in Hinblick auf Verkehrssicherheit und Integration der Stationen in das städtebauliche Umfeld.

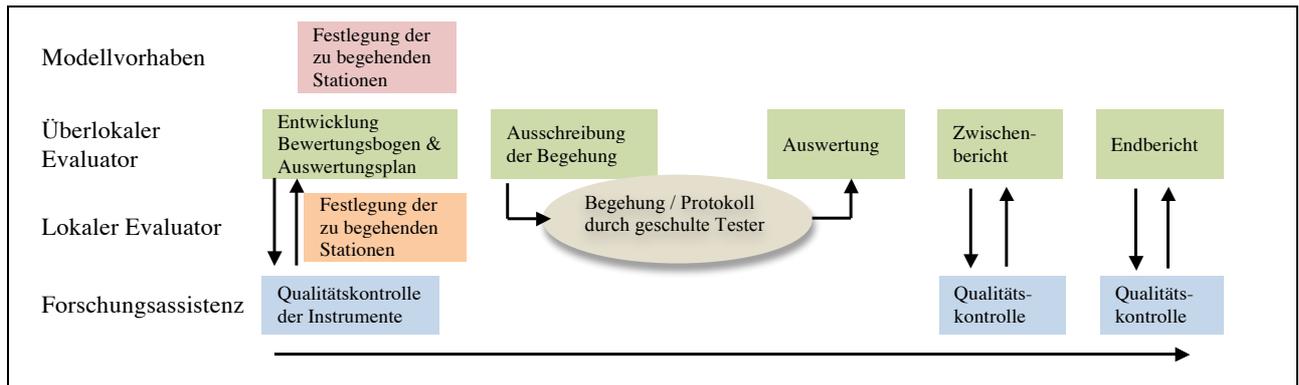
Die Auswahl der zu begehenden Stationen soll verschiedene Stationstypen, verschiedene Verkehrsräume und verschiedene (erwartete) Nutzungsdichten berücksichtigen und erfolgt durch den lokalen Evaluator in Abstimmung mit MV/Betreiber auf Basis der gültigen Karte des Stationsnetzes (EG2).

Für die leitfadengestützte Begehung der Stationen bestellt der überlokale Evaluator Tester.

Die Auswertung erfolgt durch den überlokalen Evaluator in Zusammenschau mit den Angaben zur Verkehrssicherheit aus der Nutzerbefragung (EG7) sowie den Akteursbefragungen (EG 3, 4). Dazu greift er auf die Auswertung /die Befragungsergebnisse zu EG3 und EG4 des lokalen Evaluators zurück.

D) Aufgabenverteilung 8b

1. Überlokaler Evaluator entwickelt Bewertungsbogen und Auswertungsplan
2. M/Lokaler Evaluator legt die zu begehenden Stationen fest.
3. Der überlokale Evaluator schreibt Begehung aus.
4. Geschulte Tester führen Begehung durch und erstellen Protokoll
5. Der Überlokale Evaluator wertet aus.



E) Zeitplan

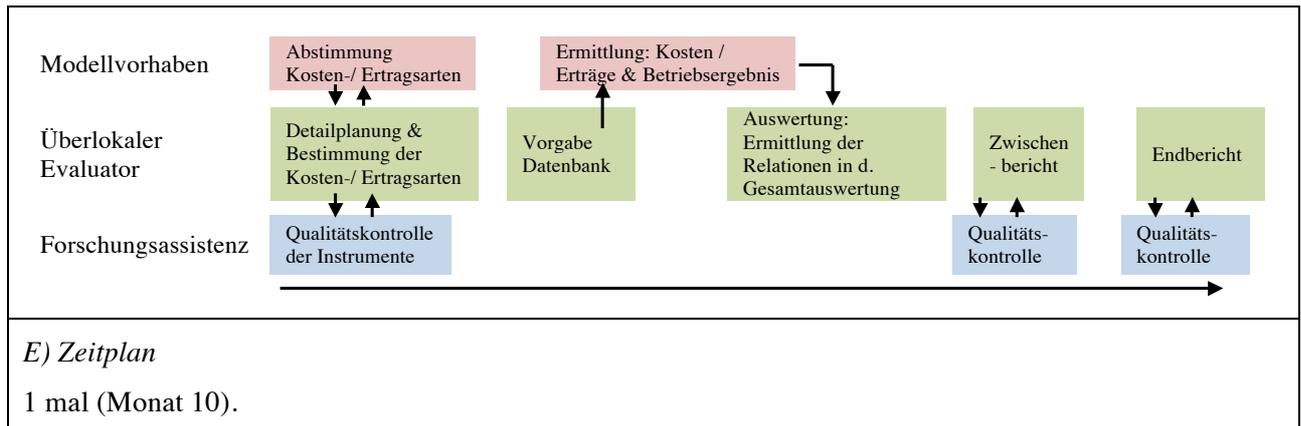
Pretest zur Testnutzung in der Anfangsphase in 1 MV.

Testnutzung nach Schulungsende in allen MV (Monat 10)

Begehung 1 mal (Monat 9).

EG9 Betriebsergebnis

A) Evaluationsgegenstand Nr. 9					
Betriebsergebnis					
B) Indikatorenliste					
Indikator		Erhebungsweise	Auswertungshinweise für LE bzw. ÜE	Datenquelle	Anforderung
9.1	Gesamtkosten nach Kostenarten aufgeschlüsselt	Anschaffungskosten Räder, Infrastrukturkosten (Stationen), Instandhaltungskosten - davon Vandalismuskosten, ggf weitere Kostenarten		MV/ Betreiber	
9.2	Sonstige kommunale Kosten				
9.3	Vollkosten pro Ausleihvorgang				
9.4	Gesamterträge nach Ertragsarten	Fördermittel, Ticketerträge, Transfers vom ÖPNV, Eigenleistungen MV, ggf weitere Ertragsarten			
9.5	Ertrag pro Ausleihvorgang				
9.6	Betriebsergebnis /pro Ausleihvorgang				
C) Untersuchungsdesign und Auswertungskonzept					
<p>Auf Basis betriebswirtschaftlicher Unterlagen und der Projektdokumentation werden die notwendigen Daten zusammen gestellt.</p> <p>Der lokale Evaluator erstellt unter Rückgriff auf die Projektdokumentation (EG2), der Auswertung verkehrlicher Wirkungen (EG7) sowie der Umweltwirkungen (EG 10) Relationen zwischen Kosten und den verschiedenen Wirkungen des FVS.</p>					
D) Aufgabenverteilung					
<p>1. Überlokaler Evaluator: Detailplanung und Bestimmung / Definition der Kosten- und Ertragsarten in Abstimmung mit den MV. Vorgabe einer Tabellenvorlage, in der die Daten eingetragen werden. Dies könnte die gleiche Tabellenvorlage sein, in der das Nutzerverhalten erfasst wird.</p> <p>2. Das MV ermittelt die Kosten und Erträge und ermittelt das Betriebsergebnis. Es übermittelt dem überlokalen Evaluator das Ergebnis</p> <p>3. Der überlokale Evaluator ermittelt auf der Grundlage von EG9 Kosten-Wirksamkeits-Relationen (in der Gesamtauswertung)</p>					



EG10: Umweltwirkungen des Fahrradverleihsystems

A) Evaluationsgegenstand Nr. 10				
Umweltwirkungen des Fahrradverleihsystems				
B) Indikatorenliste				
Indikator	Erhebungsweise	Auswertungshinweise für LE bzw. ÜE	Datenquelle	Anforderung
10.1	CO ₂ (Δt CO ₂ pro vermiedenem MIVkm, durchschnittliche Δt CO ₂ pro Ausleihvorgang, CO ₂ Veränderung im Verhältnis zur Weglänge)	-	Modellierung auf der Basis verkehrlicher Effekte und spezifischer Emissionswerte	
10.2	tNO _x /Zeiteinheit	-		
10.3	tCO/Zeiteinheit	-		
10.4	Dieselrußpartikel/Zeiteinheit	-		
10.5	Benzol/Zeiteinheit	-		
C) Untersuchungsdesign				
Abschätzung der CO ₂ -Emissions-Effekte auf Basis der verkehrlichen Effekte EG8, EG9 und der spezifischen Emissionswerte				
Modellrechnungen in Anlehnung an das Emissionsmodell „Tremod“. Modal shift ermitteln und mit Umweltbelastungsfaktor bewerten. Verlagerte Personenkm Auto*Faktor ./ neue Personenkm Bus* Faktor ./ Emissionen der FVS = Entlastungswert X				
Dabei sind die Emissionen der FVS, z.B. Umsetzfahrten der Räder mit Lkw.				
D) Aufgabenverteilung				
1. Der überlokale Evaluator führt Modellrechnung durch und ermittelt Ergebnisse				
Überlokaler Evaluator	Entwicklung und Durchführung der Modellrechnung	Auswertung	Zwischenbericht	Endbericht
Forschungsassistenz	Qualitätskontrolle des Modells		Qualitätskontrolle	Qualitätskontrolle
→				
E) Zeitplan				
1 mal (Monat 11)				

4. Auswertungskonzept

Das Auswertungskonzept beschreibt insbesondere die zur erarbeitenden Produkte. Die Verteilung der Auswertungsaufgaben zwischen dem lokalen und überlokalen Evaluator wurde bereits in der Aufgabenbeschreibung in Kap. 3.2 erläutert. Vergleiche, Auswertungen und Empfehlungen über die MV hinweg werden in der späteren Metaevaluation erarbeitet. Diese greift auf die Ergebnisse der MV spezifischen Evaluationen zurück.

4.1 Auswertungen des lokalen Evaluators

Der lokale Evaluator führt insbesondere die Auswertung der Prozessevaluation durch. Er wertet die entsprechenden Indikatoren gemäß den Auswertungsleitfäden aus. Dabei sind folgende Produkte/Berichte zu erstellen:

Kommunales Profil

Auf der Grundlage der Erhebung der Indikatoren der kommunalen Ausgangslage wird vom lokalen Evaluator ein Kurzprofil des Modellgebietes erarbeitet. Dieses beschreibt qualitativ (ggf. teilweise quantitativ) die kommunalen Rahmenbedingungen unter denen das FVS eingeführt wird sowie die Beobachtungen zur Entwicklung der Kontexte.

Umsetzungsberichte des FVS

Plan-Ist Vergleich: Der lokale Evaluator vergleicht die Umsetzung mit den Planungen zu bestimmten Umsetzungsstichtagen (Zwischenberichte), die sich aus dem Umsetzungsplan ergeben. Die Vergleiche beschreiben quantitativ die Übereinstimmungen und Abweichungen vom Plan hinsichtlich der Konzeptkomponenten Anzahl Stationen, Anzahl Räder, Finanzplan, Umsetzungs-/Zeitplan. Qualitativ beschrieben werden die Übereinstimmungen und Abweichungen hinsichtlich der Konzeptkomponenten Netzstruktur, technisches System, Tarifsystem, Informationssystem, räumliche, tarifliche, informatorische ÖV-Integration, Kommunikationsstrategie, Betreiberkonzept/Zuständigkeiten. Die Abweichungen werden kommentiert (in Projektdokumentation/Erhebungsbogen vermerkte Begründungen). Es erfolgt eine Synthese der Zwischenberichte in der abschließenden Endauswertung.

Bericht zur Medienbeobachtung und Medienanalyse

Der lokale Evaluator stellt anhand der quantitativen Auswertung der erhobenen Indikatoren den Verlauf der Berichterstattung dar und überprüft anhand dessen die Wirkung von Informations- und Marketingkonzept. Einzelne Artikel, die etwa besonders ausführlich oder besonders kritisch über ein Modellvorhaben berichten, werden qualitativ ausgewertet und fließen in die Analyse der Erfolgs- und Hemmnisfaktoren ein.

Darstellung und Bewertung der Prozesse: Umsetzungsbedingungen

Der lokale Evaluator analysiert die Erfolgs- und Hemmnisfaktoren. Er stellt die Prozesse in den MV dar und leitet aus den Interviews mit Akteuren und der Analyse des öffentlichen Diskurses Erfolgs- und Hemmnisfaktoren in Bezug auf die einzelnen Prozessindikatoren ab. Diese Faktoren werden den Ergebnissen der Umsetzungsberichte (Zwischen- und abschließende Endberichte) gegenübergestellt.

Bericht zu den Stationsbegehungen

Der lokale Evaluator wertet die Begehungsprotokolle hinsichtlich Integration in das städtebauliche Umfeld und Bewertung der Verkehrssicherheit aus. Aussagen zur Verkehrssicherheit werden mit den entsprechenden Aussagen der Interviews mit Akteuren gespiegelt.

Prozessbegleitendes Monitoring, Lernprozess

Der lokale Evaluator spiegelt Zwischenergebnisse der Evaluation den Akteuren in einem Prozess begleitenden Dialog (Dialog mit Akteuren). Die jeweiligen (Zwischen)Ergebnisse des Dialoges werden zeitnah dokumentiert und können von den Akteuren zu Feinsteuerung im laufenden Umsetzungsprozess genutzt werden. Der lokale Evaluator fasst die Zwischenergebnisse sowie die Ergebnisse des Dialoges mit den Akteuren in einem Umsetzungsbericht zusammen.

Endauswertung und Ableitung von Empfehlungen

Der lokale Evaluator erstellt einen Endbericht der alle Auswertungsergebnisse darstellt (Synthese) und Empfehlungen ableitet. Dabei werden ggf. auch Kontextbetrachtungen einbezogen. Als Anlage zum Endbericht werden alle Daten übergeben (elektronische und Printdaten).

4.2 Auswertungen des überlokalen Evaluators

Der überlokale Evaluator führt insbesondere die Auswertung der Wirkungsevaluation durch. Er wertet die entsprechenden Indikatoren gemäß den Auswertungsleitfäden aus (je MV). Zwischenergebnisse insbesondere zu Pretests (Testnutzung, repräsentative Befragung) sind dem lokalen Evaluator für den Dialog mit den Akteuren zur Verfügung zu stellen. Es sind folgende Produkte/Berichte zu erstellen:

Nutzungsberichte zu den Testnutzungen durch TestnutzerInnen

Der überlokale Evaluator erstellt eine Synthese der Erfahrungen und Kommentare der Testnutzer je MV. Er übermittelt die Ergebnisse dem jeweiligen lokalen Evaluator Die Ergebnisse zu den Nutzungserfahrungen werden den lokalen Akteuren im Prozess begleitenden Dialog zu Verfügung gestellt.

Berichte zur Bekanntheit und Akzeptanz des Fahrradverleihsystems, tatsächlichen Nutzung und Nutzertypen und Nutzungsmustern

Der überlokale Evaluator bereitet die Daten der repräsentativen Umfrage /Nutzerbefragung statistisch je MV auf. Die entsprechenden Wirkungsindikatoren werden von ihm je MV ermittelt. Er stellt die Auswertung zur erlebten Verkehrssicherheit den lokalen Evaluatoren zur Verfügung.

Berichte zur verkehrliche Wirkung

Der überlokale Evaluator bereitet die Daten der repräsentativen Umfrage / Nutzerbefragung statistisch auf und ermittelt die verkehrliche Wirkung

Berichte zur ÖV-Integration

Der überlokale Evaluator wertet die verschiedenen Erhebungswerkzeuge hinsichtlich der geplanten und tatsächlichen ÖV-Integration aus.

Berichte zu Umweltwirkungen

Der überlokale Evaluator modelliert aus den ermittelten verkehrlichen Wirkungen die Umwelteffekte in den MV.

Berichte zum Betriebsergebnis

Der überlokale Evaluator stellt die Kosten/Ertragsstruktur der Fahrradverleihsysteme je MV dar.

Kosten-Wirksamkeits-Betrachtung

Die Berechnung des Verhältnisses von Kosten und Wirksamkeit (=Effektivität) auf Basis der Input und Wirkungsindikatoren. Der überlokale Evaluator operationalisiert die zu verwendenden Kostengrößen und die zu verwendenden Wirkungsindikatoren. Er berechnet das Verhältnis von Kosten zu einzelnen Wirkungen auf der Basis der vorher ermittelten Einzelfaktoren. Kosten-Nutzen-Berechnung sollen nicht erfolgen, da die Wirkungen nur schwer monetarisierbar sind. Mindestens zu ermittelnde Relationen sind:

Kosten des Fahrradverleihsystems (pro Rad jährlich und insgesamt) im Verhältnis zu:

- Anzahl Ausleihvorgänge,
- zurückgelegter Strecke,
- Nutzerzufriedenheit,
- CO2-Einsparung,
- und ggf. weiteren Wirkungsindikatoren.

Kontextbetrachtungen

Der überlokale/lokale Evaluator spiegelt je MV die ermittelten Wirkungen an den Indikatoren der kommunalen Ausgangslage und erstellt einen Teilbericht zu Einflüssen der kommunalen Ausgangslage auf die Wirkungen der Einführung des jeweiligen Fahrradverleihsystems.

Endauswertung und Ableitung von Empfehlungen

Der überlokale Evaluator erstellt je MV einen Endbericht (Synthese) der alle Auswertungsergebnisse darstellt und Empfehlungen ableitet. Als Anlage zum Endbericht werden alle Daten übergeben (elektronische und Printdaten).

Anhang 1: Deutschsprachige Software zur Auswertung qualitativer Daten

Name	Kurzbeschreibung	Unterstützte Dateiformate	Preis (Einzellizenz)	Kurse	Internetseite	Betriebssystem	Anmerkungen
ATLAS.ti	Funktionen: Datenmanagement (nutzt Externes Referenzierungssystem), Kodieren, Memos und Kommentare, Hyperlinking, Visualisierung, Suchen, Transkription von Audio-/Videodateien, alle Features von Google Earth stehen zur Verfügung, Teamwork,	.txt, .rtf, .pdf, .mp3, .au, .wav, .mpeg, .wmf, .avi, .tif, .gif, .jpeg, .kml, .kmz und andere	1.100€	Einführungskurs 3.-4. Juni in Hannover (714€pp), In-House Schulungen http://www.quare.de/index.php?id=4 , Online Tutorials	http://www.atlasti.com/de/	Windows	Userinterface auch auf Deutsch, freie Testversion
Nvivo 8	Funktionen: Datenmanagement, Codierung, Suchen, Teamwork, Transkripts, Visualisierung, Export in andere Programme. Kann Projekte, die in MAXQDA oder ATLAS.ti erstellt wurden konvertieren. Arbeitet mit Text-, Video-, Audiodateien, Fotos.	Doc, .docx, .pdf, .txt, .rtf, .mpg, .mpeg, .mpe, .wmv, .avi, .mov, .mp4 und .qt, .mp3, .wav, .wma bmp, .gif, .jpg, .jpeg, .tif, .tiff	1.630€	Online Tutorials und Workshops,	http://www.qsrinternational.com/other_languages_german.aspx	Windows	Benutzeroberfläche sieht aus wie bei MS-Programmen Userinterface auch auf Deutsch, freie Testversion (30 Tage)
MAXQDA 10	Funktionen: Datenmanagement, Codesystem und Codieren, Memos und Memomanagement, Textretrieval und Suchfunktion, Wortschatzanalyse (nur MAXQDA+!), Visualisierung und graphische Tools, Teamworkfunktion, Geo-Referencing. Arbeitet mit Text, Video, Audio-und Bilddateien	word, .rtf, .pdf und andere	1.071€ oder 321,30€ (Jahreslizenz)	Online Tutorials, Intensivworkshops vor Ort für mehrere Personen (675€+Fahrkosten+MwSt.)	http://www.maxqda.de/	Windows	Userinterface auch auf Deutsch, freie Testversion (30 Tage)

Anhang 2: Forschungsleitfragen der Evaluation

Vom Auftraggeber wurden 31 Forschungsleitfragen definiert, die für das Forschungsfeld „öffentliche Fahrradverleihsysteme“ relevant sind. Diese werden zum größten Teil mit dem vorliegenden Evaluationskonzept abgedeckt (s. Tabelle A1). Das vom Auftraggeber in Auftrag gegebene ergänzende Sondergutachten zu „rechtlichen und finanziellen Fragestellungen im ExWoSt-Modellvorhaben Öffentliche Fahrradverleihsysteme“ deckt einen weiteren Teil dieser Forschungsleitfragen ab. Einige Fragen können erst zum Ende der Modellvorhaben untersucht werden, womit diese außerhalb des zeitlichen Rahmens der Evaluation liegen.

Tabelle A1: Forschungsleitfragen (Flf) und Spiegelung im Evaluationskonzept (Einschätzung FoA: Teil 1 Evaluation der MV  kann, Teil 2 Evaluation der MV  kann eingeschränkt, Teil 3 Evaluation der MV  kann nicht Beiträge zur Beantwortung der Flf leisten).

Lfd. Nr.	Forschungsleitfrage der Ausschreibung	Flf. In Evaluation abgedeckt?	Kommentar	Meta-evaluation
Teil 1: Evaluation der MV kann Beiträge zur Beantwortung der Forschungsleitfrage leisten				
1	Welches sind die entscheidenden Voraussetzungen und maßgeblichen Chancen für öffentliche FVS, u.a. für eine nachhaltige Stadtentwicklung?		Bezug hier nur nachhaltig Stadtentwicklung. Definition Ergebnis der Gesamtauswertung je MV einzeln	✓
2	Welchen Einfluss haben die Bevölkerungsstruktur, Arbeitsplatzangebot und Infrastruktur auf öffentliche FVS und welches sind die maßgeblichen Rahmenbedingungen?		Daten aus Kommunalen Ausgangslage mit Erfolg des Konzeptes (Nutzerzahlen, Verlagerungswirkung, Bewertung durch Bürger) spiegeln	✓
3	Welche Verlagerungswirkungen stellen sich in welchem Umfeld ein?			✓
4	Welche allgemeingültigen Aussagen lassen sich zum Flächenbedarf machen?		Indikator Flächeninanspruchnahme	✓
5	Welche übertragbaren Planungs- und Umsetzungsempfehlungen lassen sich ableiten?		Gesamtergebnis Konzept und Prozessevaluation	✓
6	Welche objektiven Hemmnisse und ggf. subjektiven Widerstände sind zu überwinden?		Gesamtergebnis Prozessevaluation	✓
7	Welches sind die Akteure und wo liegen ihre Interessen für öffentliche FVS?		Prozessevaluation, Interviews und Dialoge mit Akteuren	✓

8	Welche Kommunikationsmodelle (Bewusstseinsbildung, Öffentlichkeitsarbeit, u.ä. zur Akzeptanzerhöhung aller Beteiligten) sind erfolgversprechend?	☺	aus MV Konzept, Prozessevaluation	✓
9	Wie lässt sich der Umsetzungserfolg in den Kommunen messen?	☺	Gesamtergebnis Wirkungsevaluation, z.B. Nutzung, wirtschaftl. Ergebnis, Akzeptanz...	✓
10	Welche Rahmenbedingungen des ÖPNV-Systems und des Erschließungssystems sind förderlich oder hemmend für die öffentlichen FVS?	☺	Indikatoren für ÖPNV Integration	✓
11	Welche finanziellen Aufwendungen sind mit der Angebotserweiterung verbunden (inkl. Kommunikation, Marketing, Vertriebskosten) für ÖPNV-Betreiber, Anbieter, Kommunen?	☺	Kostenstruktur, wirtschaftliches Ergebnis	
12	Welche Auswirkungen gibt es auf die Fahrradmitnahme im schienengebundenen ÖPNV?	☺	Über Nutzerbefragung	
13	Führt der Pilotversuch zu einer Nachfrageänderung beim linien- und fahrplangebundenen ÖPNV (Ein-, Aussteiger an Bahnhöfen/Haltestellen mit Fahrradstationen, Wegekettten, Verkehrsmittelwahl, Routinen) ?	☺	Nutzung, Verlagerungswirkungen	
14	Welche Tarifangebote nutzen die Kunden des öffentlichen Radverkehrsangebots (Kunden mit Zeitkarten, Einzelfahrscheinkunden, Touristenkarten, City-Tickets, o.a.)?	☺	Nutzerbefragung	
15	Welche Kooperationen erweisen sich als förderlich für die innovative Verknüpfung von öffentlichem Leihfahrrad und ÖPNV?	☺	Prozessevaluation, Interviews mit Akteuren	
16	Lassen sich aus dem Pilotversuch modellhafte Standards, z.B. bzgl. der Produktangebote oder der Tarifierung ableiten?	☺	Konzept/Erfolg spiegeln je MV auch Sondergutachten (→ grundsätzliche Fragestellungen)	✓
17	Welche Nutzen-Kosten-Relationen können in den umgesetzten Modellprojekten ermittelt werden?	☺	Indikator €/Nutzung, etc	
Teil 2: Evaluation der MV ☺ kann eingeschränkt Beiträge zur Beantwortung der Forschungsleitfrage leisten				
18	Welche Siedlungsstrukturen sind für die Einführung öffentlicher FVS geeignet? Welches sind die maßgeblichen siedlungsstrukturellen Bestimmungsfaktoren?	☺	Daten aus Kommunalen Ausgangslage mit Erfolg des Konzeptes spiegeln	✓
19	Welche Straßenräume sind für die Installation der FVS geeignet, und welche straßenräumlichen Rahmenbedingungen sind maßgebend?	☺	Indikator: Kriterien für Auswahl von Straßenräumen im Konzept der MV Bewertung über Nutzung/Befragung: Welche werden angenommen/welche nicht?	

20	Wie können durch öffentliche Fahrräder die Innenentwicklung und integrierte Standorte gefördert werden?	☞	Ggf. über Interviews mit Akteuren, Frage ob (...)	
21	Wie können ggf. die aktuellen gesetzlichen Grundlagen modifiziert werden, um innovative FVS zu befördern?	☞	Hemmnisanalyse (Flf 9) dahingehend betrachten, Konkrete Frage an Akteure (i.V. mit Flf 16) Auch Sondergutachten (→grundsätzliche Fragestellungen)	
22	Wie können innovative Konzepte mit bestehenden Programmen (z.B. soziale Stadt) miteinander in Einklang gebracht werden?	☞	Frage an Akteure, nur eingeschränkt durch Evaluation zu beantworten	
23	Wie lassen sich innovative Fahrradverleihkonzepte mit anderen Instrumenten der Stadtentwicklung zu einem städtischen Gesamtkonzept verbinden bzw. in ein solches integrieren?	☞	Konzepte auswerten Akteure befragen	
24	Welche rechtlichen Grundlagen sind zu berücksichtigen (RegG, PBefG, GVFG, ...)?	☞	Sondergutachten (→grundsätzliche Fragestellungen)	
25	Welchen Einfluss haben öffentliche FVS auf den ruhenden Verkehr (Stellplatzkonkurrenz)?	☞	Wie bestimmen? Ggf. Akteure befragen, ob Stellplatzkonkurrenz auftritt Sondergutachten?	
26	Welche Modelle der Stellplatzprivilegierung für öffentliche FVS im öffentlichen Straßenraum sind möglich und haltbar?	☞	Sondergutachten (→Flächenkonkurrenz)	
27	Welche Modelle der Teileinziehung einer Straße sind zulässig? Welche Beschränkungen auf Benutzungsarten, -zwecke oder -kreise sind notwendig?	☞	Nur eingeschränkt beantwortbar (ggf. was tatsächlich in den MV gemacht wird). Auch Sondergutachten (→Verkehrliche Sicherung/Widmung)	
28	Verändert sich der Nachfragedruck an den Fahrradabstellanlagen der S- und U-Bahnhöfe bzw. Tramhaltestellen?	☞	Vorher-Nachher. Felduntersuchung zu aufwändig Ggf. über Nutzerbefragung und Akteursbefragung möglich	
29	Wie wirkt sich die Angebotserweiterung auf die Fahrgeldeinnahmen der ÖPNV-Betreiber nach Ticketart und Verkehrsunternehmen aus?	☞	Datenzugriff Verkehrsbetriebe	
Teil 3: Evaluation der MV kann nicht Beiträge zur Beantwortung der Forschungsleitfragen leisten				
30	Wie wird die Nachhaltigkeit des kommunalen/regionalen Modellprojektes bzw. dessen Weiterführung nach Beendigung des Bundesweiten Modellvorhabens (ca. 2012) sichergestellt?	☹	Konzept für weiteres Vorgehen nach Ende MV nicht in 2010 zu erwarten	
31	Welche langfristigen Finanzierungsmodelle sind möglich und für Verkehrsunternehmen sowie Aufgabenträger und Kommunen leistbar?	☹	Ggf. Akteursbefragung. Eher am Ende des MV? Sondergutachten (→ Hinweise auf Finanzierung und Förderung)	

Anlage 2: Änderungen des Evaluationskonzepts für die zweite Evaluationsphase 2012/2013

Änderungen des Evaluationskonzepts für die zweite Evaluationsphase 2012/13

Die Evaluation basiert auf einem verbindlichen Evaluationskonzept, in welchem die Ziele der Evaluation, die Evaluationsgegenstände, die zu erhebenden Indikatoren und die jeweils anzuwendenden Methoden festgelegt sind und die Aufgaben für die verschiedenen Akteure der Evaluation benannt werden. Das Konzept wird in Erhebungs- und Auswertungsinstrumenten detailliert. Dieses Konzept sowie die Erhebungs- und Auswertungsinstrumente wurden aus Gründen der Vergleichbarkeit grundsätzlich aus der ersten Evaluationsphase übernommen (Fassung von Mai 2010).

Die Anforderungen der zweiten Evaluationsphase und die Erfahrungen aus der ersten Phase machten verschiedene Anpassungen des Evaluationskonzepts notwendig. Neben der inhaltlichen Anpassung wurden die Aufwände für die Evaluation gegenüber der ersten Phase reduziert. Die Änderungen sind im Folgenden tabellarisch dargestellt:

Nr	Evaluationsgegenstand	Untersuchungsdesign und -methode	Änderungen gegenüber erster Evaluationsphase	Aufgabe des LE
1	Kommunale Ausgangslage (In welchem kommunalen Kontext wird das FVS umgesetzt?)	Erfassung der kommunalen Ausgangslage (Stadtstrukturen, Verkehrssysteme, Verkehrspolitik) anhand eines vorgegebenen Erhebungsbogens	nur Erhebung einzelner Indikatoren notwendig, bei denen wesentliche Änderungen gegeben sind, da die Ausgangslage im wesentlichen unverändert ist	Unterstützt das MV beim Ausfüllen der Erhebungsbögen Erstellt Kurzprofil des Modellgebietes
2	Konzept und Umsetzung des FVS (Welche Ziele verfolgt das FVS und gibt es in der Umsetzung Abweichungen von der Planung?)	Dokumentation des geplanten Konzeptes und der tatsächlichen Umsetzung anhand eines vorgegebenen Erhebungsbogens	Dokumentation des Konzeptes nicht mehr notwendig Erfassung des Umsetzungsstandes 2013 Neuer Komplex zum Thema Fortführung	Unterstützt das MV beim Ausfüllen der Erhebungsbögen Erstellt einen Dokumentationsbericht
3	Umsetzungsprozess aus Perspektive der internen Akteure (Welche Hemmnisse und Erfolgsfaktoren werden von den internen Akteuren wahrgenommen?)	Interviews anhand eines vorgegebenen Interviewleitfadens mit internen Akteuren (Verwaltung, ÖV-Betreiber, FVS-Betreiber, Kooperationspartner)	Fragen zu politischem Beschluss und Planungsprozess nur bei Änderungen notwendig zusätzliche Fragen zur Fortführung ab 2013 Fragen zum qualitativen Vergleich mit erster Phase grundsätzlich gleiche Gesprächspartner	Ergänzt den Interviewleitfaden um spezielle Fragen Führt die Interviews durch Wertet die Interviews aus Erstellt einen Bericht
4	Umsetzungsprozess aus Perspektive von externen Akteuren (Welche Hemmnisse und Erfolgsfaktoren werden von den externen Akteuren wahrgenommen?)	Interviews anhand eines vorgegebenen Interviewleitfadens mit externen Akteuren (Politik, Medien, Verbände)	Fragen zu politischem Beschluss und Planungsprozess nur bei Änderungen notwendig zusätzliche Fragen zur Fortführung ab 2013 Fragen zum qualitativen Vergleich mit erster Phase grundsätzlich gleiche Gesprächspartner	Ergänzt den Interviewleitfaden um spezielle Fragen Führt die Interviews durch Wertet die Interviews aus Erstellt einen Bericht
5	Öffentlicher Diskurs über das FVS (Wie häufig und mit welchen Inhalten wird über das FVS berichtet?)	Medienbeobachtung und Medienanalyse	quantitative Medienbeobachtung auf Basis vorliegender Medioclippings / Pressepiegel zum FVS [durch MV festzulegen: nur, wenn seitens MV vorliegend] qualitative Analyse auf	Interpretiert die Ergebnisse der Medienbeobachtung Erstellt einen Bericht

Öffentliche Fahrradverleihsysteme – innovative Mobilität in Städten

			Basis ausgewählter Artikel	
6	Tatsächliche Nutzung des FVS (Wie häufig und für wie lange werden die Fahrräder ausgeliehen?)	Aufbereitung von systemgenerierten Daten der Entleihvorgänge (Anzahl, Dauer, Relationen der Nutzungen)		-
7	Verkehrliche Wirkung des FVS (Welche Verlagerungen ergeben sich aus dem FVS? Welche Einstellungen haben die Nutzer und Nichtnutzer?)	Haushaltsbefragung von Nutzern und Nichtnutzern des FVS Befragung der Nutzer an den Stationen des FVS anhand eines vorgegebenen Erhebungsbogens	2 Methoden je nach Situation im MV zur Auswahl: 1. Direktbefragung oder 2. Fragebogen zum mitnehmen. Befragung bei Radrückgabe und Radausleihe. Konzentration der Befragung auf ausleihstarke Stationen und Zeiträume.	Ergänzt den Erhebungsbogen der Stationsbefragung um spezielle Fragen Planung und Durchführung der Stationsbefragung Digitalisierung der Daten aus der Stationsbefragung Erstellt einen Bericht
8	Dienstleistungsqualität des FVS und Verkehrssicherheit der Station und des direkten Stationsumfelds (Wie kundenfreundlich und wie sicher ist das FVS?)	Test der FVS durch Testnutzer und durch Stationsbegehungen		Festlegung der zu begehenden Stationen
9	Betriebsergebnis (Wie wirtschaftlich ist das FVS?)	betriebswirtschaftliche Unterlagen	Neukonzeption der Indikatoren	-
10	Umweltwirkungen des Fahrradverleihsystems (In welchem Umfang können Emissionen durch das FVS reduziert werden?)	Modellierung Umwelteffekte auf Basis der verkehrlichen Effekte und der spezifischen Emissionswerte		-

Anlage 3: Erhebungsbogen EG 1 – Kommunale Ausgangslage

Forschungsprogramm Experimenteller Wohnungs- und Städtebau (ExWoSt)
 Evaluation für die Modellvorhaben innovative Öffentliche Fahrradverleihsysteme (FVS)

<Name des Modellvorhabens>
 <Name / Adresse des durchführenden lokalen Evaluators>

EG 1: Kommunale Ausgangslage - Kontextmonitoring

Entwurf: Landeshauptstadt Stuttgart, Statistisches Amt / Wuppertal Institut; Stand: 26.4.2013

Diese Daten/Information werden in der Evaluation 2013 nicht erhoben, da noch aus der Evaluation 2011 hinreichend aktuell.
 durch MV zu prüfen, welche der weiteren Felder zu erheben sind - ansonsten ebenfalls grün markieren; ggf. Rücksprache mit FoA
 Kursiv / rosa hinterlegte Felder sollten von MV vor Übernahme in Ausschreibungsunterlagen gelöscht werden]

Evaluationskonzept lfd. Nr.	Merkmal	Ausprägungen / Indikator	Stand	Datenquelle	www.	Pfad, CodeNr. (soweit verfügbar)	Kommentar
1.1	Bevölkerung						
		amtliche Einwohnerzahl					
1.2	Bevölkerungsstruktur				https://www.regionalstatistik.de/genesis/online.jsessionid=9C5873B43FE28E588B08FC2A9732D7CB?operation=abrufabelleAbfragen&levelindex=1&levelid=1300201677259&index=8	173-21-4Bevölkerungsstand: Bevölkerung nach Geschlecht u. Altersgruppe - Stichtag 31.12. - regionale Tiefe: Kreise u. krfr. Städte	
1.2.1		Altersgruppen					
1.2.2		Geschlecht					
1.2.3		Nationalität					
		Migrationshintergrund	31.12.09	Kommunalstatistik	falls verfügbar (Anteil)		
1.2.4		Haushaltsgröße	31.12.09	Kommunalstatistik	falls verfügbar (Durchschnitt)		
1.3	Haushaltseinkommen						
		verfügbares Einkommen pro Haushalt	30.06.05	Stat. Ämter des Bundes und der Länder	http://www.vgrdl.de/Arbeitskreis_VGR/R0B0.asp?R2B3	Tabellenblatt VEK	
1.4	Arbeitsmarkt						
1.5	Bildung						
		höchster Bildungsabschluss der Beschäftigten (Zahl der gegenwärtig in Ausbildung beschäftigten Azubis gesondert ausweisen lassen)		Bundesagentur für Arbeit - Sonderanfrage (Statistik-Service-Suedwest@arbeitsagentur.de)			
		Bildungsabschlüsse,					
		Hochschulstudenten		Hochschulstatistik : lokaler Ansprechpartner bei Stala Bawü Frau Hackl			
1.6	Berufspendler (Ein-/Auspendler)						
		sozialversicherungspflichtig Beschäftigte Einpendler	30.06.09	Stat. Ämter des Bundes und der Länder	https://www.regionalstatistik.de/genesis/online.jsessionid=F94240BEC2616251A98CBBC9B9F44184?operation=abrufabelleAbfragen&levelindex=1&levelid=1300272691250&index=20	PEN081	
		sozialversicherungspflichtig Beschäftigte Auspendler	30.06.09	Stat. Ämter des Bundes und der Länder	https://www.regionalstatistik.de/genesis/online.jsessionid=F94240BEC2616251A98CBBC9B9F44184?operation=abrufabelleAbfragen&levelindex=1&levelid=1300272691250&index=20	PEN082	
1.7	Modal Split	<i>nur zu erfassen, falls neue Erhebung zur Verkehrsmittelwahl aktuell oder 2013 vorliegt</i>					Abgleich mit Befragung zum Verkehrsverhalten, MV
		Verkehrsmittelwahl (Anteil)					
		IV : PKW-Fahrer, PKW-Mitfahrer		MID , lokale Verkehrserhebungen			
		ÖV: Bahn, U-Bahn, Straßenbahn, Bus		MID , lokale Verkehrserhebungen			
		Fahrrad		MID , lokale Verkehrserhebungen			
		Fußläufig		MID , lokale Verkehrserhebungen			
		durchschnittlichen Wegelängen je Verkehrsmittel		MID , lokale Verkehrserhebungen			
		die Anteile der jeweiligen Wegstrecken		MID , lokale Verkehrserhebungen			
1.8	Flächennutzung						
1.9	kleinräumige Einwohnerdichte und Siedlungsstruktur						
1.10	ÖV-System: Bestandteile, Netzstruktur und Streckenlänge						
		<i>gibt, etwa Struktur des Verkehrsverbunds, wichtige neue Linien, Änderung der Haltepunkte u.a.</i>					
		verbale Beschreibung des ÖV-Netzes (mit Aufschlüsselung Straßenbahn, U-Bahn etc.) mit Anlage ÖV-Netzplan					

		Busse						
			Anzahl Buslinien in MV		lokales ÖV-Unternehmen			siehe auch EG 2-4 Experteninterviews
			Streckenlänge in MV		lokales ÖV-Unternehmen			siehe auch EG 2-4 Experteninterviews
			Anzahl Haltestellen		lokales ÖV-Unternehmen			siehe auch EG 2-4 Experteninterviews
		schienegebundener ÖV						
			Anzahl Linien in MV		lokales ÖV-Unternehmen			siehe auch EG 2-4 Experteninterviews
			Streckenlänge in MV		lokales ÖV-Unternehmen			siehe auch EG 2-4 Experteninterviews
			Anzahl Haltestellen		lokales ÖV-Unternehmen			siehe auch EG 2-4 Experteninterviews
		DB-Bahnhöfe (einschl. S-Bahn)						
			Anzahl Bahnhöfe		Deutsche Bundesbahn / Erhebung vor Ort			siehe auch EG 2-4 Experteninterviews
		Taxiunternehmen						
			Anzahl Stationen		lokaler Taxiverband			siehe auch EG 2-4 Experteninterviews
			Anzahl Unternehmen / Taxis		lokaler Taxiverband			siehe auch EG 2-4 Experteninterviews
		nachfrageorientierte Angebotsformen	verbale Beschreibung (z. B. Anrufsammeltaxi, Rufbus, Bürgerbus, Nightliner / Discobus)					
		Anteil der Lichtsignalanlagen auf dem Linienweg mit ÖV-Priorisierung						
		Zahl der ÖV-Haltestellen, die barrierefrei erreicht werden können						
		Anzahl Niederflurfahrzeuge	nach ÖV: Bus, Bahn, Straßenbahn					
1.11	ÖV-Nutzung nach Relationen / Knotenpunkten, Nutzung der Fahrradmitnahme				Erhebungen des ÖV-Betreibers, Verkehrsentwicklungsplan, Interviews mit Akteuren, Stadtratsprotokolle,...			siehe auch EG 2-4 Experteninterviews
		<i>nur zu erfassen, falls neue Erhebung aktuell oder im Jahr 2013 vorliegt</i>						
1.12	Merkmale ÖV - Dienstleistungen							
		<i>es sind nur die Indikatoren zu erfassen, in denen es relevante Veränderungen gibt, etwa Änderung Fahrradmitnahme, neues Tarifsystem.</i>						
		Zahlsysteme	verbale Beschreibung		lokales ÖV-Unternehmen			siehe auch EG 2-4 Experteninterviews
		Fahrradmitnahme Erlaubnis / Restriktionen in welchen Verkehrsmitteln zu welchen Uhrzeiten zu welchen Tarifkonditionen	verbale Beschreibung		lokales ÖV-Unternehmen			siehe auch EG 2-4 Experteninterviews
		Betriebszeiten des ÖV/Takte je Verkehrssystem	verbale Beschreibung		lokales ÖV-Unternehmen			
		Personenkilometer an einem Werktag je Verkehrssystem			lokales ÖV-Unternehmen			
		Linienbeförderungsfälle (= Einsteiger je Linie) an einem Werktag je Verkehrssystem			lokales ÖV-Unternehmen			
1.13	Fahrrad-Infrastruktur allgemein							
		<i>es sind nur die Indikatoren zu erfassen, in denen es relevante Veränderungen gibt, etwa neue Radstation, außergewöhnliche Ausweitung des Radnetzes</i>						
		Anzahl und Struktur Abstellanlagen	verbale Beschreibung		Verkehrsentwicklungsplan, Interviews mit Akteuren, Stadtratsprotokolle,...			siehe auch EG 2
		Struktur Radwegenetz mit Anlage Netzplan	verbale Beschreibung		Verkehrsentwicklungsplan, Interviews mit Akteuren, Stadtratsprotokolle,...			siehe auch EG 2
		weitere Maßnahmen (Öffnung Einbahnstr., Radnetzbeschilderung etc.)	verbale Beschreibung		Verkehrsentwicklungsplan, Interviews mit Akteuren, Stadtratsprotokolle,...			siehe auch EG 2
		Klassifizierung der Radwege	verbale Beschreibung					
		Länge des Radverkehrsnetzes	nach Beschilderung		Verkehrsentwicklungsplan, Interviews mit Akteuren, Stadtratsprotokolle,...			
1.14	Verkehrspolitik							
		<i>es sind nur die Indikatoren zu erfassen, in denen es relevante Veränderungen gibt, etwa neuer VEP, neuer Radverkehrsplan, u.a.</i>						
		ÖV / IV	verbale Beschreibung		Verkehrsentwicklungsplan, Interviews mit Akteuren, Stadtratsprotokolle,...			siehe auch EG 2-4 Experteninterviews

		Fahrzeugkilometer Pkw und Lkw an einem Werktag			Verkehrsentwicklungsplan, Interviews mit Akteuren, Stadtratsprotokolle,...			
		Straßennetzlänge nach Straßenklassen (gerichtet)			Kommunalstatistik, Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung			
		Parkgebühren Straßenraum differenziert nach räumlicher Lage (Innenstadt, Randstadt)			Kommunalstatistik, Amt für öffentliche Ordnung			
		Parkgebühren Parkhäuser differenziert nach räumlicher Lage (Innenstadt, Randstadt)						
		Nahverkehr / Fernverkehr	verbale Beschreibung		Verkehrsentwicklungsplan, Interviews mit Akteuren, Stadtratsprotokolle,...			siehe auch EG 2-4 Experteninterviews
		Ausbau Fahrradwegenetz	verbale Beschreibung		Verkehrsentwicklungsplan, Interviews mit Akteuren, Stadtratsprotokolle,...			siehe auch EG 2-4 Experteninterviews
		besondere Fahrradaktionen	verbale Beschreibung		Verkehrsentwicklungsplan, Interviews mit Akteuren, Stadtratsprotokolle,...			siehe auch EG 2-4 Experteninterviews
		Jährliche Haushaltsmittel für den Radverkehr			Verkehrsentwicklungsplan, Interviews mit Akteuren, Stadtratsprotokolle,...			
1.15	Topografie	(nur bei topographisch bewegtem Gelände, Anlage: Topographische Karte)						
		Höhenunterschied innerhalb besiedelter Fläche	verbale Beschreibung		Kommunalstatistik / Stadtvermessung			
		Reliefstruktur	verbale Beschreibung des Gebietes des MVs		eigene Erhebung / Einschätzung und Beschreibung			
1.16	lokales Klima / Wetter							

Anlage 4: Erhebungsbogen EG 2b – Konzept und Umsetzung des Fahrradverleihsystems

1 Datum der Beantwortung (Bitte eintragen)

Datum (Tag/Monat/Jahr) [F0100]

2 In welcher Phase befindet sich das FVS gegenwärtig? (Bitte eintragen [F0200])

FVS in Betrieb 1
 FVS in Testbetrieb 2 Anmerkung: _____
 FVS außer Betrieb 3 Anmerkung: _____

Akteure und Institutionen

3 Name, Position des/der Auskunftgebenden (Bei mehreren: Zeilen kopieren und Nummerierung mit F0305ff fortsetzen. Für jede Person eine Zeile)

Name (Person 1): [F0301]
 Position / Organisation (P. 1): [F0302]
 Name (Person 2): [F0303]
 Position / Organisation (P. 2): [F0304]

4 In welcher Funktion wirken Sie am FVS mit?

Funktion (Person 1):: [F0401]
 Funktion (Person 2):: [F0402]

5 Welche Akteure / Institutionen sind noch in das FVS eingebunden? (Bitte Name(n) und genaue Funktion / Organisation der Person(en) notieren. Bei mehr als 4 Personen Zeile kopieren und Nummerierung mit F0550ff bzw. F0551ff fortsetzen. Für jede Person eine Zeile)

Name:	<input type="text"/>	[F0510]	Funktion:	<input type="text"/>	[F0511]
Name:	<input type="text"/>	[F0520]	Funktion:	<input type="text"/>	[F0521]
Name:	<input type="text"/>	[F0530]	Funktion:	<input type="text"/>	[F0531]
Name:	<input type="text"/>	[F0540]	Funktion:	<input type="text"/>	[F0541]

6 Welche weiteren Akteure sollen künftig zusätzlich in die Umsetzung des FVS eingebunden werden? (Bitte eine Angabe pro Zeile und bei mehr als 4 Akteuren Zeilen kopieren und Nummerierung mit F0605ff fortsetzen)

Akteur: [F0601]
 Akteur: [F0602]
 Akteur: [F0603]
 Akteur: [F0604]

Konzeption und Funktionalität des FVS

7 Welches Betreiberkonzept steht hinter dem FVS? (Beschreibung der Aufgabenteilung / Zuständigkeiten der Akteure) [F0700]

- a) aktuell
- b) ggf. umgesetzte Änderung zu vorher beschreiben
- b) ggf. geplante Änderungen

8 Welche innovative Ideen sind mit dem Aufbau und Betrieb des FVS realisiert worden? (Beschreibung der innovativen Idee und deren Umsetzung) [F0800]

9 Wie ist das FVS tariflich ausgestaltet? Wie ist das FVS tariflich in den ÖV integriert? (Beschreibung des Tarifkonzepts, Einfügen einer Tariftabelle aller Tarifoptionen) [F0900]

a) aktuell

Beschreibung:

[F0901]

Tariftabelle:

[F0902]

b) ggf. umgesetzte Änderung zu vorher

Beschreibung:

[F0901]

c) ggf. geplante Änderung

Beschreibung:

[F0903]

Tariftabelle:

[F0904]

10 Wie ist das FVS räumlich ausgestaltet? (Beschreibung Netzstruktur, Integration mit dem öffentlichen Verkehrsnetz, durchgeführte und geplante Änderungen im Stationsnetz) [F1000]

Beschreibung
Netzstruktur:

[F1001]

ÖV-Integration

[F1002]

durchgeführte &
geplante
Änderungen
Stationsnetz
(Änderungen mit
Datum)

[F1003]

Anlage beifügen: Netzplan

11 Wie viele Stationen umfasst das System? [F1100]

a) Anzahl der Stationen
aktuell

--

b) ggf. durchgeführte
Änderungen mit Datum

--

c) geplante Änderungen mit
Datum

--

12 Wie sind die Fahrradverleihstationen gestaltet (Fläche, Stromversorgung, Modularität, Flexibilität, Corporate Identity)? [F1200]

a) aktuell

b) ggf. durchgeführte Änderungen

c) ggf. geplante Änderungen

13 Welches technische System wird bei der Verwaltung, dem Entleihvorgang und der Abrechnung des Fahrradverleihsystems eingesetzt? (detaillierte Beschreibung der Funktionalitäten) [F1300]

a) aktuell

b) ggf. durchgeführte Änderungen

c) ggf. geplante Änderungen

14 Auf welche Weise ist gewährleistet, dass an den Stationen immer ausleihbare Fahrräder vorhanden sind? (z.B. Meldesystem, Intervalle und Schwellenwerte für Neubestückung, Abholung von Rädern) [F1400]

a) aktuell

b) ggf. durchgeführte Änderungen

c) ggf. geplante Änderungen

15 Wer ist für Reparatur und Wartung zuständig sein?[F1500]

a) aktuell

b) ggf. durchgeführte Änderungen

c) ggf. geplante Änderungen

16 Wie wird der Reparatur- und Wartungsprozess abgewickelt ? [F1600]

a) aktuell

b) ggf. durchgeführte Änderungen

c) ggf. geplante Änderungen

17 Wie wird ein Schaden an einem Fahrrad festgestellt ? (Standort) [F1700]

a) aktuell

b) ggf. durchgeführte Änderungen

c) ggf. geplante Änderungen

18 In welchen Intervallen erfolgt die Wartung der Fahrräder an den Stationen? [F1800]

a) aktuell

b) ggf. durchgeführte Änderungen

c) ggf. geplante Änderungen

19 Wie ist das Informationssystem (Benutzerinformation) des FVS ausgestaltet? (Beschreibung der Spezifika) (bei mehr als 2 zusätzlichen Zeilen: kopieren und Nummerierung mit F1910ff fortsetzen)

a) Beschreibung Konzept		[F1901]
Internetauftritt		[F1902]
Integration in elektronische Fahrplanauskunft		[F1903]
Anleitung an den Stationen		[F1904]
Hinweisschilder		[F1905]
Telefonische Erläuterungen per Ansage		[F1906]
Individuelle Hotline		[F1907]
Sonstiges, und zwar:		[F1908]
		[F1909]

b) ggf. durchgeführte Änderungen

c) ggf. geplante Änderungen:

20 Welche Maßnahmen zum Marketing und zur Öffentlichkeitsarbeit werden durchgeführt ? (Beschreibung, Kennzahlen zur Verbreitung/Auflage) (Bitte eine Angabe pro Zeile und bei mehr als 4 Maßnahmen Zeilen kopieren und Nummerierung mit F2006ff fortsetzen) [F2000]

Beschreibung Konzept			[F2001]
Maßnahme		Zeitpunkt(e)	[F2002]
Maßnahme		Zeitpunkt(e)	[F2003]
Maßnahme		Zeitpunkt(e)	[F2004]
Maßnahme		Zeitpunkt(e)	[F2005]

Zeitplan

21 Planung: Welche Schritte wurden seit Juli 2011 durchgeführt / welchen Zeitplan gibt es für die Umsetzung noch ausstehender Schritte? (Meilensteine: Beschlüsse, Verträge, Zuwendungsbescheid etc.) Bei mehr als 4 Planungsschritten Zeilen kopieren [F2100]

Datum (Tag/Monat/Jahr)			Kurzbeschreibung Planungsphasen

22 Aufbau: Welche Schritte wurden seit Juli 2011 durchgeführt / welchen Zeitplan gibt es für die Umsetzung noch ausstehender Schritte? [F2200]

Datum (Tag/Monat/Jahr)			Kurzbeschreibung Aufbauphasen

23 Betrieb: Welche Schritte wurden seit Juli 2011 durchgeführt / welchen Zeitplan gibt es für die Umsetzung noch ausstehender Schritte Bei mehr als 3 Phasen Zeilen kopieren [F2300]

Datum (Tag/Monat/Jahr)			Kurzbeschreibung Inbetriebnahmephasen

Probleme bei Planung, Umsetzung, Betrieb

28 Sind bei Planung, Umsetzung oder Betrieb Probleme entstanden? (Bitte eintragen) [F2800]

Ja 1
 Nein 2 Bitte weiter mit Frage 30

29 Wenn ja: Welche? (Bitte ein Problem je Zeile) **Und konnten die Probleme gelöst werden?** Bei Problemlösung bitte Ja bei Problem) **Und wie wurden die Probleme gelöst?** (Mehrere Lösungen pro Problem möglich). (Bei mehr als 4 Problemen Zeile kopieren und Nummerierung mit F2950ff, F2951ff bzw. F2952ff. fortsetzen)

Problem: [F2910] 1 Ja [F2911]

Lösung(en): [F2912]

Problem: [F2920] 1 Ja [F2921]

Lösung(en): [F2922]

Problem: [F2930] 1 Ja [F2931]

Lösung(en): [F2932]

Problem: [F2940] 1 Ja [F2941]

Lösung(en): [F2942]

30 Könnte Ihrer Meinung nach, die Umsetzung des FVS verbessert werden? [F3000]

Ja 1

Nein 2

31 Wenn ja: In welcher Weise könnte die Umsetzung des FVS aktuell verbessert werden? (Bitte eine Angabe pro Zeile und bei mehr als 4 Vorschlägen Zeilen kopieren und Nummerierung mit F3105ff fortsetzen)

Vorschlag : [F3101]

Vorschlag : [F3102]

Vorschlag : [F3103]

Vorschlag : [F3104]

Anlage 5: Gesprächsleitfaden EG 3 – Umsetzungsprozess aus Perspektive der internen Akteure

1 Interview Datum / Zeit (Bitte eintragen)

Datum (Tag/Monat/Jahr) [F0101]

Beginn (Uhrzeit) [F0102]

Ende (Uhrzeit) [F0103]

2 In welcher Phase befindet sich das FVS gegenwärtig? (Bitte eintragen) [F0200]

FVS in Betrieb 1

FVS in Testbetrieb 2 Anmerkung: _____

FVS außer Betrieb 3 Anmerkung: _____

Einführung / Akteure

3 Name, Position des/der Gesprächspartner (Bei mehreren Gesprächspartnern Zeilen kopieren und Nummerierung mit F0303ff fortsetzen. Für jede Person eine Zeile)

Name (Person 1): [F0301]

Position (Person 1): [F0302]

4 Aus welchem Grund und in welcher Funktion wirken Sie am FVS mit? (Bei mehreren Gesprächspartnern Zeilen kopieren und Nummerierung mit F0403ff fortsetzen. Für jede Person eine Zeile)

Grund (Person 1): [F0401]

Funktion (Person 1): [F0402]

5 Welche Akteure außer Ihnen sind innerhalb Ihrer Organisation noch in das FVS eingebunden? (Bitte Name(n) und genaue Funktion der Person(en) notieren. Bei mehr als 4 Personen Zeile kopieren und Nummerierung mit F0550ff bzw. F0551ff fortsetzen. Für jede Person eine Zeile)

Name: [F0510] Funktion: [F0511]

Name: [F0520] Funktion: [F0521]

Name: [F0530] Funktion: [F0531]

Name: [F0540] Funktion: [F0541]

6 Welche (weiteren) Akteure sollen zusätzlich in die Umsetzung des FVS eingebunden werden? (Bitte eine Angabe pro Zeile und bei mehr als 4 Akteuren Zeilen kopieren und Nummerierung mit F2705ff fortsetzen)

Akteur: [F601]

Akteur: [F602]

Akteur: [F603]

Akteur: [F604]

7 Auf welche Weise ist die Bevölkerung in die Entwicklung oder Weiterentwicklung des FVS eingebunden (Standorte, Einführung)? [F700]

Umsetzungsprozess und Betrieb seit der ersten Evaluation

(Da für die zweite Evaluationsphase Betrieb und Ausbau der FVS weitgehend parallel stattfinden, sind die Fragen hierzu zusammengefasst worden)

8 Wie verlief die *Kooperation mit den beteiligten Akteuren* bei Umsetzung und der Betrieb des FVS? [F800]

9 Welche Probleme gab es hinsichtlich der Kooperation mit den Akteuren? Konnten die Probleme gelöst werden - und wie?

Problem(e): [F901]

Lösung(en): [F902]

10 In welcher Weise könnte die Kooperation mit den Akteure noch verbessert werden? [F1000]

11 Wie verlief bisher die Umsetzung und der Betrieb hinsichtlich des *technischen Systems* (*Ausleihe/Rückgabe,, Registrierung, Systemfehler*)? [F1100]

12 Welche Probleme gab es hinsichtlich des technischen Systems? Konnten die Probleme gelöst werden - und wie?

Problem(e): [F1201]

Lösung(en): [F1202]

13 In welcher Weise könnte die Umsetzung hinsichtlich des technischen Systems noch verbessert werden? [F1300]

14 Wie funktionieren die *Betriebsabläufe* (Disponierung, Wartung und Reparatur der Räder und Stationen) Welche Verbesserungen sind nach Ihrer Einschätzung möglich? [F1400]

15 Welche Probleme gab es hinsichtlich der Betriebsabläufe? Konnten die Probleme gelöst werden - und wie?

Problem(e): [F1501]

Lösung(en): [F1502]

16 In welcher Weise könnte die Umsetzung hinsichtlich der Betriebsabläufe noch verbessert werden? [F1600]

17 Wie gut ist die *ÖV-Integration* des FVS (räumlich, tariflich, informationell) umgesetzt? Welche Verbesserungen sind nach Ihrer Einschätzung möglich? [F1700]

18 Welche Probleme gab es hinsichtlich der ÖV-Integration? Konnten die Probleme gelöst werden - und wie?

Problem(e): [F1801]

Lösung(en): [F1802]

19 In welcher Weise könnte die Umsetzung hinsichtlich der ÖV-Integration noch verbessert werden?
[F1900]

20 Wie gut funktioniert die Kundenansprache (Informationen, Marketing, Werbung) ? Welche Verbesserungen sind nach Ihrer Einschätzung möglich? [F2000]

21 Welche Probleme gabe es hinsichtlich der Kundenansprache? Konnten die Probleme gelöst werden - und wie?

Problem(e): [F2101]

Lösung(en): [F2102]

22 In welcher Weise könnte die Umsetzung hinsichtlich der Kundenansprache noch verbessert werden?
[F2200]

23 Welche Entwicklungen und Probleme gab außerhalb der bereits angesprochenen Themenfelder? Konnten die Probleme gelöst werden - und wie?

Entwicklung(en) [F2310]

Problem(e): [F2310]

Lösung(en): [F2312]

24 Welche Verbesserungen könnten außerhalb der bereits angesprochenen Themenfelder noch sinnvoll sein? [F2400]

25 Welche Faktoren haben die Entwicklung des FVS gefördert? [F2500]

26 Welche Faktoren haben die Entwicklung des FVS verzögert oder behindert? [F2600]

Ziele, Nutzen und Bewertung des FVS

27 Welche Ziele verfolgen Sie mit dem FVS, und wie weit konnten diese umgesetzt werden? [F2700]

28 Welche innovativen Ideen sind aus Ihrer Sicht mit dem FVS realisiert worden? [F2800]

29 Welche Bedeutung hat Ihrer Ansicht nach das FVS in der Verkehrsentwicklung? (Bitte zunächst offene Einschätzung, dann eine Einschätzung auf der Skala geben) [F2900]

Sehr hoch 1 Hoch 2 Weniger hoch 3 Überhaupt nicht hoch 4 Weiß nicht 5

30 Wie bewerten Sie die Nutzungszahlen des FVS gegenwärtig? Welche Gründe hat dies nach Ihrer Meinung? [F3000] (Bitte zunächst offene Einschätzung, dann eine Einschätzung auf der Skala geben)

Einschätzung/Begründung:

Sehr hoch 1 Hoch 2 Weniger hoch 3 Überhaupt nicht hoch 4 Weiß nicht 5

31 Wie beurteilen Sie die Akzeptanz des FVS in der Bevölkerung? Welche Gründe hat dies nach Ihrer Meinung? (Bitte zunächst offene Einschätzung, dann eine Einschätzung auf der Skala geben) [F3100]

Einschätzung/Begründung:

Sehr gut 1 Gut 2 Weniger gut 3 Überhaupt nicht gut 4 Weiß nicht 5

32 Wie schätzen Sie die wirtschaftliche Entwicklung des FVS gegenwärtig ein? (Bitte nach offener Einschätzung eine Einschätzung auf der Skala geben) [F3200]

Kurzfristig (in einem Jahr) - Einschätzung/Begründung: [F3110]

Sehr gut 1 Gut 2 Weniger gut 3 Überhaupt nicht gut 4 Weiß nicht 5

[F3111]

Mittelfristig (in fünf Jahren) - Einschätzung/Begründung: [F3120]

Sehr gut 1 Gut 2 Weniger gut 3 Überhaupt nicht gut 4 Weiß nicht 5

[F3121]

Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsmitteln

33 Wie stark wird das FVS als Konkurrenz zu anderen Transportanbietern gesehen? [F3300]

Sehr stark 1 Stark 2 Weniger stark 3 Überhaupt nicht stark 4 Weiß nicht 5

34 Sehen Sie Konflikte mit anderen Transportanbietern? [F3400]

Ja 1
Nein 2 Bitte weiter mit Frage 39

35 Wenn ja, mit welchen? Und auf welche Weise?

Verkehrsanbieter aufführen
/ Begründung der
Einschätzung [F3501]

Fortführung des FVS nach Ende des Förderzeitraums

36 Wie wurde das Konzept des FVS weiterentwickelt? [F3600]

37 Welche Änderungen wurden für die Fortführung nach Ende des Förderzeitraums vorgenommen bzw. sind noch geplant? (Änderungen bei Betreiberkonzept, Finanzierung, Tarifsysteem, Größe des Systems, Funktionalität) [F3700]

38 Wie verlief das politische Entscheidungsverfahren zur Fortführung des FVS nach Ende des Förderzeitraums? (Bitte beschreiben Sie den Ablauf bis zum derzeitigen Stand) [F3800]

39 Wer waren Fürsprecher / Gegner der Fortführung des FVS? [F3900]

40 Welche Faktoren begünstigten die Entscheidung für die Fortführung des FVS? [F4000]

Allgemeine Bewertung von Radverkehr und FVS

41 Welche Bedeutung hat Ihrer Ansicht nach der Fahrradverkehr allgemein in der Verkehrsentwicklung (MV)? (Bitte nach offener Einschätzung eine Einschätzung auf der Skala geben) [F4000]

Sehr hoch 1 Hoch 2 Weniger hoch 3 Überhaupt nicht hoch 4 Weiß nicht 5

42 Welche Bedeutung hat Ihrer Ansicht nach ein FVS in der Verkehrsentwicklung (MV)? (Bitte nach offener Einschätzung eine Einschätzung auf der Skala geben) [F4100]

Sehr hoch 1 Hoch 2 Weniger hoch 3 Überhaupt nicht hoch 4 Weiß nicht 5

43 Wie stark hat sich Ihrer Ansicht nach die Bedeutung des Fahrradverkehrs in der Verkehrsentwicklung (MV) in den vergangenen 6 Monaten verändert? (Bitte nach offener Einschätzung eine Einschätzung auf der Skala geben) [F4300]

Sehr stark 1 Stark 2 Weniger stark 3 Überhaupt nicht stark 4 Weiß nicht 5

44 Wie stark hat sich Ihrer Ansicht nach die Bedeutung eines FVS in der Verkehrsentwicklung (MV) in den vergangenen 6 Monaten verändert? (Bitte nach offener Einschätzung eine Einschätzung auf der Skala geben) [F4400]

Sehr stark 1 Stark 2 Weniger stark 3 Überhaupt nicht stark 4 Weiß nicht 5

45 Welche (weiteren) Chancen und Probleme sehen Sie allgemein im Aufbau und Betrieb lokaler FVS? [4500]

46 Haben Sie weitergehende Anmerkungen oder Kommentare? [F4600]

Anlage 6: Gesprächsleitfaden EG 4 – Umsetzungsprozess aus Perspektive der externen Akteure

1 Interview Datum / Zeit (Bitte eintragen)

Datum (Tag/Monat/Jahr) [F0101]

Beginn (Uhrzeit) [F0102]

Ende (Uhrzeit) [F0103]

2 In welcher Phase befindet sich das FVS gegenwärtig? (Bitte eintragen [F0200])

FVS in Betrieb 1

FVS in Testbetrieb 2 Anmerkung: _____

FVS außer Betrieb 3 Anmerkung: _____

Einführung / Akteure

3 Name, Position des/der Gesprächspartner (Bei mehreren Gesprächspartnern Zeilen kopieren und Nummerierung mit F0303ff fortsetzen. Für jede Person eine Zeile)

Name (Person 1): [F0301]

Position (Person 1): [F0302]

4 In welcher Weise sind Sie an der Einführung und dem Betrieb des FVS beteiligt gewesen? (Bei mehreren Gesprächspartnern Zeilen kopieren und Nummerierung mit F0403ff fortsetzen. Für jede Person eine Zeile)

[F0401]

5 Welche Akteure außer Ihnen sind innerhalb Ihrer Organisation noch in das FVS eingebunden? (Bitte Name(n) und genaue Funktion der Person(en) notieren. Bei mehr als 4 Personen Zeile kopieren und Nummerierung mit F0550ff bzw. F0551ff fortsetzen. Für jede Person eine Zeile)

Name: [F0510] Funktion: [F0511]

Name: [F0520] Funktion: [F0521]

Name: [F0530] Funktion: [F0531]

Name: [F0540] Funktion: [F0541]

6 Welche (weiteren) Akteure sollen nach Ihrer Meinung zusätzlich in die Umsetzung des FVS eingebunden werden? (Bitte eine Angabe pro Zeile und bei mehr als 4 Akteuren Zeilen kopieren und Nummerierung mit F2705ff fortsetzen)

Akteur: [F601]

Akteur: [F602]

Akteur: [F603]

Akteur: [F604]

7 Auf welche Weise ist die Bevölkerung in die Entwicklung oder Weiterentwicklung des FVS eingebunden (Standorte, Einführung)? [F700]

Umsetzungsprozess und Betrieb seit der ersten Evaluation

[Da für die zweite Evaluationsphase Betrieb und Ausbau der FVS weitgehend parallel stattfinden, sind die Fragen hierzu zusammengefasst worden]

Da Sie nicht direkt beim Aufbau und Betrieb des FVS beteiligt sind, bitten wir Sie zu den folgenden Fragen um Einschätzungen aus der Außenperspektive.

8 Wie verlief die *Kooperation mit den beteiligten Akteuren* bei Umsetzung und der Betrieb des FVS? [F800]

9 Welche Probleme gab es hinsichtlich der Kooperation mit den Akteuren? Konnten die Probleme gelöst werden - und wie?

Problem(e): [F901]

Lösung(en): [F902]

10 In welcher Weise könnte die Kooperation mit den Akteure noch verbessert werden? [F1000]

11 Wie verlief bisher die Umsetzung und der Betrieb hinsichtlich des *technischen Systems* (Ausleihe/Rückgabe,, Registrierung, Systemfehler)? [F1100]

12 Welche Probleme gab es hinsichtlich des technischen Systems? Konnten die Probleme gelöst werden - und wie?

Problem(e): [F1201]

Lösung(en): [F1202]

13 In welcher Weise könnte die Umsetzung hinsichtlich des technischen Systems noch verbessert werden? [F1300]

14 Wie funktionieren die *Betriebsabläufe* (Disponierung, Wartung und Reparatur der Räder und Stationen) Welche Verbesserungen sind nach Ihrer Einschätzung möglich? [F1400]

15 Welche Probleme gab es hinsichtlich der Betriebsabläufe? Konnten die Probleme gelöst werden - und wie?

Problem(e): [F1501]

Lösung(en): [F1502]

16 In welcher Weise könnte die Umsetzung hinsichtlich der Betriebsabläufe noch verbessert werden? [F1600]

17 Wie gut ist die *ÖV-Integration* des FVS (räumlich, tariflich, informationell) umgesetzt? Welche Verbesserungen sind nach Ihrer Einschätzung möglich? [F1700]

18 Welche Probleme gab es hinsichtlich der *ÖV-Integration*? Konnten die Probleme gelöst werden - und wie?

Problem(e): [F1801]

Lösung(en): [F1802]

19 In welcher Weise könnte die Umsetzung hinsichtlich der *ÖV-Integration* noch verbessert werden? [F1900]

20 Wie gut funktioniert die Kundenansprache (Informationen, Marketing, Werbung) ? Welche Verbesserungen sind nach Ihrer Einschätzung möglich? [F2000]

21 Welche Probleme gabe es hinsichtlich der Kundenansprache? Konnten die Probleme gelöst werden - und wie?

Problem(e): [F2101]

Lösung(en): [F2102]

22 In welcher Weise könnte die Umsetzung hinsichtlich der Kundenansprache noch verbessert werden? [F2200]

23 Welche Entwicklungen und Probleme gab außerhalb der bereits angesprochenen Themenfelder? Konnten die Probleme gelöst werden - und wie?

Entwicklung(en) [F2310]

Problem(e): [F2310]

Lösung(en): [F2312]

24 Welche Verbesserungen könnten außerhalb der bereits angesprochenen Themenfelder noch sinnvoll sein? [F2400]

25 Welche Faktoren haben die Entwicklung des FVS gefördert? [F2500]

26 Welche Faktoren haben die Entwicklung des FVS verzögert oder behindert? [F2600]

Ziele, Nutzen und Bewertung des FVS

27 Welche Ziele werden nach Ihrer Einschätzung mit dem FVS verfolgt, und wie beurteilen Sie diese und deren Umsetzung? [F2700]

28 Welche innovativen Ideen sind aus Ihrer Sicht mit dem FVS realisiert worden? [F2800]

29 Welche Bedeutung hat Ihrer Ansicht nach das FVS in der Verkehrsentwicklung? (Bitte zunächst offene Einschätzung, dann eine Einschätzung auf der Skala geben) [F2900]

Sehr hoch 1 Hoch 2 Weniger hoch 3 Überhaupt nicht hoch 4 Weiß nicht 5

30 Wie bewerten Sie die Nutzungszahlen des FVS gegenwärtig? Welche Gründe hat dies nach Ihrer Meinung? [F3000] (Bitte zunächst offene Einschätzung, dann eine Einschätzung auf der Skala geben)

Sehr hoch 1 Hoch 2 Weniger hoch 3 Überhaupt nicht hoch 4 Weiß nicht 5

31 Wie beurteilen Sie die Akzeptanz des FVS in der Bevölkerung? Welche Gründe hat dies nach Ihrer Meinung? (Bitte zunächst offene Einschätzung, dann eine Einschätzung auf der Skala geben) [F3100]

Sehr gut 1 Gut 2 Weniger gut 3 Überhaupt nicht gut 4 Weiß nicht 5

32 Wie schätzen Sie die wirtschaftliche Entwicklung des FVS gegenwärtig ein? (Bitte nach offener Einschätzung eine Einschätzung auf der Skala geben) [F3200]

Kurzfristig (in einem Jahr) [F3110]

Sehr gut 1 Gut 2 Weniger gut 3 Überhaupt nicht gut 4 Weiß nicht 5

[F3111]

Mittelfristig (in fünf Jahren) [F3120]

Sehr gut 1 Gut 2 Weniger gut 3 Überhaupt nicht gut 4 Weiß nicht 5

[F3121]

Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsmitteln

33 Wie stark wird das FVS als Konkurrenz zu anderen Transportanbietern gesehen? [F3300]

Sehr stark 1 Stark 2 Weniger stark 3 Überhaupt nicht stark 4 Weiß nicht 5

34 Sehen Sie Konflikte mit anderen Transportanbietern? [F3400]

Ja 1
Nein 2 Bitte weiter mit Frage 39

35 Wenn ja, mit welchen? Und auf welche Weise?

Anbieter: [F3501]

Anbieter: [F3502]

Anbieter: [F3503]

Anbieter: [F3504]

Kommentare:

Fortführung des FVS nach Ende des Förderzeitraums

36 Wie bewerten Sie eine Fortführung des FVS nach Ende des Förderzeitraums? [F3600]

37 Welche Änderungen und Weiterentwicklungen sollten nach Ihrer Meinung noch vorgenommen werden? [F3700]

38 Wie verlief das politische Entscheidungsverfahren zur Fortführung des FVS nach Ende des Förderzeitraums? (Bitte beschreiben Sie den Ablauf bis zum derzeitigen Stand) [F3800]

39 Wer waren Fürsprecher / Gegner der Fortführung des FVS? [F3900]

40 Welche Faktoren begünstigten die Entscheidung für die Fortführung des FVS? [F4000]

Allgemeine Bewertung von Radverkehr und FVS

41 Welche Bedeutung hat Ihrer Ansicht nach der Fahrradverkehr allgemein in der Verkehrsentwicklung (MV)? (Bitte nach offener Einschätzung eine Einschätzung auf der Skala geben) [F4000]

Sehr hoch ₁ Hoch ₂ Weniger hoch ₃ Überhaupt nicht hoch ₄ Weiß nicht ₅

42 Welche Bedeutung hat Ihrer Ansicht nach ein FVS in der Verkehrsentwicklung (MV)? (Bitte nach offener Einschätzung eine Einschätzung auf der Skala geben) [F4100]

Sehr hoch ₁ Hoch ₂ Weniger hoch ₃ Überhaupt nicht hoch ₄ Weiß nicht ₅

43 Wie stark hat sich Ihrer Ansicht nach die Bedeutung des Fahrradverkehrs in der Verkehrsentwicklung (MV) in den vergangenen 6 Monaten verändert? (Bitte nach offener Einschätzung eine Einschätzung auf der Skala geben) [F4300]

Sehr stark ₁ Stark ₂ Weniger stark ₃ Überhaupt nicht stark ₄ Weiß nicht ₅

44 Wie stark hat sich Ihrer Ansicht nach die Bedeutung eines FVS in der Verkehrsentwicklung (MV) in den vergangenen 6 Monaten verändert? (Bitte nach offener Einschätzung eine Einschätzung auf der Skala geben) [F4400]

Sehr stark ₁ Stark ₂ Weniger stark ₃ Überhaupt nicht stark ₄ Weiß nicht ₅

45 Welche (weiteren) Chancen und Probleme sehen Sie allgemein im Aufbau und Betrieb lokaler FVS? [4500]

46 Haben Sie weitergehende Anmerkungen oder Kommentare? [F4600]

Anlage 7: Erhebungsbogen EG 5 – Öffentlicher Diskurs über das ÖFVS: Medienanalyse

Evaluation für die Modellvorhaben innovative Öffentliche Fahrradverleihsysteme (FVS)

<Name des Modellvorhabens>

<Name / Adresse des lokalen Evaluators>

EG5: Öffentlicher Diskurs über das FVS: Medienanalyse

Entwurf: Wuppertal Institut / Landeshauptstadt Stuttgart, Stat. Amt, Stand 02.11.2012

[Dieser Erhebungsbogen wird nur benötigt, wenn eine quantitative Medienanalyse auf Basis von MV-eigenem Medientyp/Pressepiegel durchgeführt werden soll.]

Beachten Sie bei den codierten Zeilen bitte die Drop-Down-Listen

	Hinweise
Name der Zeitung/Zeitschrift	
Überschrift des Artikels	
Erscheinungsdatum (TT.MM.JJJJ)	
Ressort	(siehe Codierung)
Artikel auf Seite...	
Im Regional- / Lokalteil?	(siehe Codierung)
Auflage der Zeitung	
Art des Artikels/Länge des Artikels	(siehe Codierung)
Fotos	(siehe Codierung)
Falls ja, Anzahl der Fotos	
Grafik	(siehe Codierung)
Falls ja, Anzahl der Grafiken	
Tonalität des Artikels	(siehe Codierung)
Überwiegendes Thema	(siehe Codierung)
Frequenzanalyse bestimmter Begriffe (1-n)	
a) Obligatorische Analyse für folgende Begriffe:	
Nennung des FVS im MV (z. B. Call a Bike in Stuttgart)	<Name des FVS>
Nennung von FVS allgemein	Miet(fahr)rad / Leih(fahr)rad / Fahrrad(ver)leihsystem / Leih(fahr)radsystem/
Nennung öffentlicher Verkehrsmittel	Öffentlicher Verkehr / Bus / (Straßen/U-)Bahn / <Name des lokalen Verkehrsverbunds> / <Name des lokalen Verkehrsunternehmens>
Nennung von mit dem Leihrad kombinierbaren ÖV-Fahr	(ÖV-)Ticket / Fahrschein / Zeitkarte / Aboticket / <Name der lokalen Zeitkarte> / Bahncard
Nennung des Fördermittelgebers	Bund / Bundesverkehrsministerium / BMVBS
Nennung des Innovationsaspekts	Innovation / innovativ
b) optionale Analyse für folgende Begriffe	
Nennung anderer FVS außerhalb des MV	<Name der anderen FVS>/ FVS in <Name anderer Städte>
Nennung anderer Verkehrsmittel	Auto, PKW, Autoverkehr
	Taxi
	Fußgänger
	Sonstige
Nennung von Zielgruppen	Jugendliche
	Alte Menschen
	Touristen
	Bahncardinhaber
	Sonstige
Nennung von Akteuren	Bund
	Gemeinderat
	Bezirksrat
	Parteien (Nennung der Partei)
	Interessengruppen (z.B. ADFC, VCD,...)
	Nennung von Personen
Benennung der Fahrradinfrastruktur im MV	(z.B. Radwege, Fahrradstraßen, Radstation ..)
Nennung von Eigenschaften des FVS	(z. B. technische Daten, Tarif, Standort der Stationen,...)
... weitere Begriffe bitte hier ergänzen und Tabelle bei Bedarf verlängern	

Evaluation für die Modellvorhaben innovative Öffentliche Fahrradverleihsysteme (FVS)
 <Name des Modellvorhabens> <Name / Adresse des lokalen Evaluators>
 EG5: Öffentlicher Diskurs über das FVS: Medienanalyse
 Entwurf: Wuppertal Institut / Landeshauptstadt Stuttgart, Stat. Amt, Stand 02.11.2012

Lfd. Nummer der Artikel		
Name der Zeitung/Zeitschrift:		Fließtext
Überschrift des Artikels:		Fließtext
Erscheinungsdatum	(TT.MM.JJJJ)	
Ressort	Politik	1
	Wirtschaft	2
	Gesellschaft/ Feuilleton	3
	Sport	4
	Wissenschaft	5
	Reise	6
	Sonstiges	7
Artikel auf Seite		Seitenzahl
Im Regional / Lokalteil?	ja	1
	nein	2
Art des Artikels/Länge des Artikels	Kurzmeldung	1
	Nachricht	2
	Reportage	3
	Interview	4
	Leitartikel	5
	Kolumne	6
	Veranstaltungshinweis	7
Fotos	ja	1
	nein	2
	Falls ja, wie viele?	
Grafik	ja	1
	nein	2
	Falls ja, wie viele?	
Tonalität des Artikels	Negativ	1
	Eher negativ	2
	Neutral	3
	Eher positiv	4
	Positiv	5
	weiß nicht	6
Überwiegendes Thema (bitte nur eine Nennung)	Nutzung des FVS	1
	Verbreitung des FVS	2
	Finanzielle Aspekte	3
	Planungsprozess des FVS	4
	politische Meinungsbildung	5
	Sonstiges	6
Frequenzanalyse bestimmter Begriffe	Anzahl	
a) Obligatorische Analyse für folgende Begriffe:		
Nennung des FVS im MV (z. B. Call a Bike in Stuttgart)	<Name des FVS>	Anzahl
Nennung von FVS allgemein	Miet(fahr)rad / Leih(fahr)rad / Fahrrad(ver)leihsystem / Leih(fahr)radsystem/	Anzahl
Nennung öffentlicher Verkehrsmittel	Öffentlicher Verkehr / Bus / (Straßen/U-)Bahn / <Name des lokalen Verkehrsverbunds> / <Name des lokalen Verkehrsunternehmens>	Anzahl
Nennung von mit dem Leihrad kombinierbaren ÖV-Fahrausweisen	(OV-)Ticket / Fahrschein / Zeitkarte / Aboticket / <Name der lokalen Zeitkarte> / Bahncard	Anzahl
Nennung des Fördermittelgebers	Bund / Bundesverkehrsministerium / BMVBS	Anzahl
Nennung des Innovationsaspekts	Innovation / innovativ	Anzahl
b) optionale Analyse für folgende Begriffe		
Nennung anderer FVS außerhalb des MV	<Name der anderen FVS>/ FVS in <Name anderer Städte>	Anzahl
Nennung anderer Verkehrsmittel	Auto, PKW, Autoverkehr	Anzahl
	Taxi	Anzahl
	Fußgänger	Anzahl
	Sonstige	Anzahl
Nennung von Zielgruppen	Jugendliche	Anzahl
	Alte Menschen	Anzahl
	Touristen	Anzahl
	Bahncardinhaber	Anzahl
	Sonstige	Anzahl
Nennung von Akteuren	Bund	Anzahl
	Gemeinderat	Anzahl
	Bezirksrat	Anzahl
	Parteien (Nennung der Partei)	Anzahl
	Interessengruppen (z.B. ADFC, VCD,...)	Anzahl
	Nennung von Personen	Anzahl
Benennung der Fahrradinfrastruktur im MV	(z.B. Radwege, Fahrradstraßen, Radstation ...)	Anzahl
Nennung von Eigenschaften des FVS	(z. B. technische Daten, Tarif, Standort der Stationen,...)	Anzahl
... weitere Begriffe bitte hier ergänzen und Tabelle bei Bedarf verlängern		Anzahl

Anlage 8: Erhebungsbogen EG 7: Stationsbefragung der Nutzerinnen und Nutzer

Rückgabe Stationsfragebogen Nutzerbefragung (Was bringt das FVS?)

Modellvorhaben-ID	K	Interviewer-ID		Fragebogen-ID	
Ziel Stations-ID			Fahrrad-ID		
Ziel Datum			Ziel Uhrzeit		

Guten Tag! Sie haben soeben ein Leihfahrrad **zurückgegeben**. Darf ich Ihnen im Auftrag der Stadt Kassel über das Fahrradverleihsystem (FVS) ein paar Fragen stellen?

Ihre Antworten lassen für uns keine Rückschlüsse auf Ihre Person zu und der Betreiber des Fahrradverleihsystems wird nur die Auswertungen der Antworten aller Befragten erhalten, die keinen Rückschluss auf einzelne Personen zulassen.

1. An welcher Station sind Sie mit dem Leihfahrrad gestartet? (Karte mit Stationen)

Start Stations-ID	
-------------------	--

2. Wann sind Sie dort losgefahren?

Start Uhrzeit		Start Datum	
---------------	--	-------------	--

3. Wie weit ist der Startort Ihres Weges von der Fahrradverleihstation entfernt, an der Sie mit dem Leihrad gestartet sind? Bei Entfernungen über 1 km bitte die nächstgelegene ÖV-Haltestelle, den Ortsnamen und die Postleitzahl angeben.

<input type="checkbox"/> weniger als 100 m	<input type="checkbox"/> zwischen 1 km und 10 km (→ <i>weitere Ortsangabe</i>)
<input type="checkbox"/> zwischen 100 und 299 m	<input type="checkbox"/> weiter als 10 km (→ <i>weitere Ortsangabe</i>)
<input type="checkbox"/> zwischen 300 und 599 m	PLZ <input type="text"/> Ort <input type="text"/>
<input type="checkbox"/> zwischen 600 m und 999 m	ÖV-Haltestelle <input type="text"/>

4. Was haben Sie dort gemacht?

<input type="checkbox"/> Wohnen	<input type="checkbox"/> Freizeit	<input type="checkbox"/> dienstliche Erledigung
<input type="checkbox"/> Einkaufen	<input type="checkbox"/> Ausbildung	<input type="checkbox"/> Sonstiges _____
<input type="checkbox"/> private Erledigung	<input type="checkbox"/> Arbeiten	

5. Wie weit ist der Zielort Ihres Weges jetzt nachdem Sie das Leihrad abgestellt haben noch entfernt? Bei Entfernungen über 1 km bitte die nächstgelegene ÖV-Haltestelle, den Ortsnamen und die Postleitzahl angeben.

<input type="checkbox"/> weniger als 100 m	<input type="checkbox"/> zwischen 1 km und 10 km (→ <i>weitere Ortsangabe</i>)
<input type="checkbox"/> zwischen 100 und 299 m	<input type="checkbox"/> weiter als 10 km (→ <i>weitere Ortsangabe</i>)
<input type="checkbox"/> zwischen 300 und 599 m	PLZ <input type="text"/> Ort <input type="text"/>
<input type="checkbox"/> zwischen 600 m und 999 m	ÖV-Haltestelle <input type="text"/>

6. Was werden Sie dort machen?

<input type="checkbox"/> Wohnen	<input type="checkbox"/> Freizeit	<input type="checkbox"/> dienstliche Erledigung
<input type="checkbox"/> Einkaufen	<input type="checkbox"/> Ausbildung	<input type="checkbox"/> Sonstiges _____
<input type="checkbox"/> private Erledigung	<input type="checkbox"/> Arbeiten	

7. Welches Verkehrsmittel haben Sie heute für den Hauptteil des Weges bisher, außer dem Leihrad genutzt?

- | | | |
|--|---|---|
| <input type="checkbox"/> Fuß | <input type="checkbox"/> Tram / Stadtbahn | <input type="checkbox"/> Fernzug (z.B. ICE, IC) |
| <input type="checkbox"/> privates Fahrrad | <input type="checkbox"/> Regio-Tram / S-Bahn | <input type="checkbox"/> Motorrad / Moped |
| <input type="checkbox"/> Fahrradmitnahme im ÖV | <input type="checkbox"/> Nahverkehrszug / Regional-Bahn | <input type="checkbox"/> Pkw-Selbstfahrer |
| <input type="checkbox"/> Bus | | <input type="checkbox"/> Pkw-Mitfahrer |

8. Mit welchem Verkehrsmittel setzten Sie den Hauptteil Ihres Weges jetzt fort?

- | | | |
|--|---|---|
| <input type="checkbox"/> Fuß | <input type="checkbox"/> Tram / Stadtbahn | <input type="checkbox"/> Fernzug (z.B. ICE, IC) |
| <input type="checkbox"/> privates Fahrrad | <input type="checkbox"/> Regio-Tram / S-Bahn | <input type="checkbox"/> Motorrad / Moped |
| <input type="checkbox"/> Fahrradmitnahme im ÖV | <input type="checkbox"/> Nahverkehrszug / Regional-Bahn | <input type="checkbox"/> Pkw-Selbstfahrer |
| <input type="checkbox"/> Bus | | <input type="checkbox"/> Pkw-Mitfahrer |

9. Haben Sie mit dem Leihrad Zwischenhalte für Erledigungen gemacht? Wenn ja, markieren Sie bitte auf der Karte wo (maximal 5). (Karte mit Stationen)

- Ja (→ Auf Karte in Wegabfolge markieren) Nein (→ weiter mit Frage 10)

10. Legen Sie den beschriebenen Weg regelmäßig zurück (unabhängig vom Verkehrsmittel)?

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> nein, zum ersten Mal
(→ Fragen 12, 15, 16, 17 überspringen) | <input type="checkbox"/> ja, wöchentlich |
| <input type="checkbox"/> ja, täglich / fast täglich | <input type="checkbox"/> ja, monatlich |
| | <input type="checkbox"/> ja, seltener als monatlich |

11. Wann haben Sie sich entschieden das Leihrad für diesen Weg zu nutzen?

- Bereits heute Morgen oder früher, also langfristig
- Vor Beginn des Weges, also kurzfristig
- Unterwegs, bei vorbeikommen an einer Verleihstation, also spontan

12. Wie häufig nutzen Sie für diesen Weg das Leihrad? (nur wenn Frage 10 nicht zum ersten Mal)

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> zum ersten Mal | <input type="checkbox"/> bei ca. der Hälfte der Wege |
| <input type="checkbox"/> (fast) jedes Mal | <input type="checkbox"/> bei ca. 1 von 4 Wegen |
| <input type="checkbox"/> bei ca. 3 von 4 Wegen | <input type="checkbox"/> bei weniger als 1 von 4 Wegen |

13. Standen Ihnen für diesen Weg folgende Verkehrsmittel zur Verfügung?

privater Pkw Selbstfahrer	<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein
privater Pkw Mitfahrer	<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein
Carsharing stationsgebunden	<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein
Motorrad / Moped	<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein
privates Fahrrad	<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein
öffentliche Verkehrsmittel	<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein
Besitzen Sie eine ÖV-Zeitkarte, die für diesen Weg gilt?	<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein

14. Wie hätten Sie <u>den Hauptteil dieses Weges</u> heute zurückgelegt, wenn es das Verleihsystem nicht gäbe? Sie können zwei Alternativen angeben.		
<input type="checkbox"/> Tag anders geplant <input type="checkbox"/> Weg nicht durch geführt, also vermieden		
Ein anderes Verkehrsmittel genutzt? Mit welchem Verkehrsmittel hätten Sie den Hauptteil des Weges zurückgelegt? Erste Alternative		
<input type="checkbox"/> Fuß	<input type="checkbox"/> Tram / Stadtbahn	<input type="checkbox"/> Fernzug (z.B. ICE, IC)
<input type="checkbox"/> privates Fahrrad	<input type="checkbox"/> Regio-Tram / S-Bahn	<input type="checkbox"/> Motorrad / Moped
<input type="checkbox"/> Fahrradmitnahme im ÖV	<input type="checkbox"/> Nahverkehrszug /	<input type="checkbox"/> Pkw-Selbstfahrer
<input type="checkbox"/> Bus	Regional-Bahn	<input type="checkbox"/> Pkw-Mitfahrer
15. Wie häufig nutzen Sie das erste alternative Verkehrsmittel für den Hauptteil dieses Weges?		
<input type="checkbox"/> (fast) jedes Mal	<input type="checkbox"/> bei ca. 1 von 4 Wegen	
<input type="checkbox"/> bei ca. 3 von 4 Wegen	<input type="checkbox"/> bei weniger als 1 von 4 Wegen	
<input type="checkbox"/> bei ca. der Hälfte der Wege		
16. Ein anderes Verkehrsmittel genutzt? Mit welchem Verkehrsmittel hätten Sie den Hauptteil des Weges zurückgelegt? Zweite Alternative		
<input type="checkbox"/> Fuß	<input type="checkbox"/> Tram / Stadtbahn	<input type="checkbox"/> Fernzug (z.B. ICE, IC)
<input type="checkbox"/> privates Fahrrad	<input type="checkbox"/> Regio-Tram / S-Bahn	<input type="checkbox"/> Motorrad / Moped
<input type="checkbox"/> Fahrradmitnahme im ÖV	<input type="checkbox"/> Nahverkehrszug /	<input type="checkbox"/> Pkw-Selbstfahrer
<input type="checkbox"/> Bus	Regional-Bahn	<input type="checkbox"/> Pkw-Mitfahrer
17. Wie häufig nutzen Sie das zweite alternative Verkehrsmittel für den Hauptteil dieses Weges?		
<input type="checkbox"/> (fast) jedes Mal	<input type="checkbox"/> bei ca. 1 von 4 Wegen	
<input type="checkbox"/> bei ca. 3 von 4 Wegen	<input type="checkbox"/> bei weniger als 1 von 4 Wegen	
<input type="checkbox"/> bei ca. der Hälfte der Wege		
18. Welchen Tarif des Fahrradverleihsystems haben Sie eben genutzt?		
<input type="checkbox"/> Normaltarif (60 min = 1€)	<input type="checkbox"/> Studententarif (60 min kostenlos)	
<input type="checkbox"/> NVV-Trio-Mobil Tarif (20€ pro Monat)	<input type="checkbox"/> BahnCard-Inhaber-Tarif (15 min kostenlos)	
<input type="checkbox"/> NVV-Jahreskarteninhaber-Tarif (10€ pro Monat)		
19. Haben Sie Gutscheincodes (der NVV Tickets) für diese Fahrt eingesetzt?		
<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein	
20. Wenn ja, wie viele?		
21. Besitzen Sie eine BahnCard?	<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein
22. Welche ÖV-Zeitkarte besitzen Sie?		
<input type="checkbox"/> Wochenkarte	<input type="checkbox"/> Monatskarte	<input type="checkbox"/> Jahreskarte
<input type="checkbox"/> Jobticket	<input type="checkbox"/> Semesterticket	<input type="checkbox"/> Keine

23. Wie oft nutzen Sie das Fahrradverleihsystem allgemein?

<input type="checkbox"/> zum ersten mal	<input type="checkbox"/> monatlich
<input type="checkbox"/> täglich / fast täglich	<input type="checkbox"/> vierteljährlich
<input type="checkbox"/> wöchentlich	<input type="checkbox"/> seltener als vierteljährlich

24. Gab es irgendwelche Besonderheiten bei dieser Fahrt z.B. Probleme mit der Funktion von Station oder Fahrrad, hatten Sie einen Unfall oder eine Panne?

25. Darf ich Ihnen eine Frage zu Ihrem Alter stellen? In welcher Altersgruppe in 10er Schritten also z.B. 30 bis 39, 40 bis 49 sind Sie?

<input type="checkbox"/> unter 20	<input type="checkbox"/> 30 - 39	<input type="checkbox"/> 50 - 59	<input type="checkbox"/> 70 - 79
<input type="checkbox"/> 20 - 29	<input type="checkbox"/> 40 - 49	<input type="checkbox"/> 60 - 69	<input type="checkbox"/> 80 und älter

26. *nicht fragen!* Geschlecht

<input type="checkbox"/> männlich	<input type="checkbox"/> weiblich
-----------------------------------	-----------------------------------

27. Wo wohnen Sie? Können Sie mir bitte die Postleitzahl, den Namen ihres Wohnortes und der nächstgelegenen ÖV-Haltestelle sagen?

PLZ		Ort	
ÖV-Haltestelle			

28. Wie haben sie das Fahrrad ausgeliehen?

<input type="checkbox"/> Anruf	<input type="checkbox"/> Smartphone-App	<input type="checkbox"/> Terminal
--------------------------------	---	-----------------------------------

29. Wie oft kommt es vor, dass für diesen Weg kein Fahrrad an der Station vorhanden ist, sie aber gerne eines nutzen wollen?

<input type="checkbox"/> (fast) jedes Mal	<input type="checkbox"/> bei ca. 1 von 4 Wegen
<input type="checkbox"/> bei ca. 3 von 4 Wegen	<input type="checkbox"/> bei weniger als 1 von 4 Wegen
<input type="checkbox"/> bei ca. der Hälfte der Wege	<input type="checkbox"/> Nie

**30. Damit sind wir am Ende der Befragung. Haben Sie noch Anmerkungen zum Thema der Befragung oder zur Befragung selbst?
Wir sind für jede Anmerkung dankbar!**

Vielen Dank für Ihre Mithilfe!

Allgemeines Vorgehen:

Befragt werden FVS-Nutzer nachdem sie das Leihfahrrad an einer Verleihstation zurückgegeben haben. Der Interviewer liest die Fragen vor und füllt gemäß der Antworten der Befragten die Fragebögen aus, wenn die selbstständig gegebenen Antworten nicht zu den Antwortmöglichkeiten passen, werden die Antwortmöglichkeiten zur Auswahl vorgelesen.

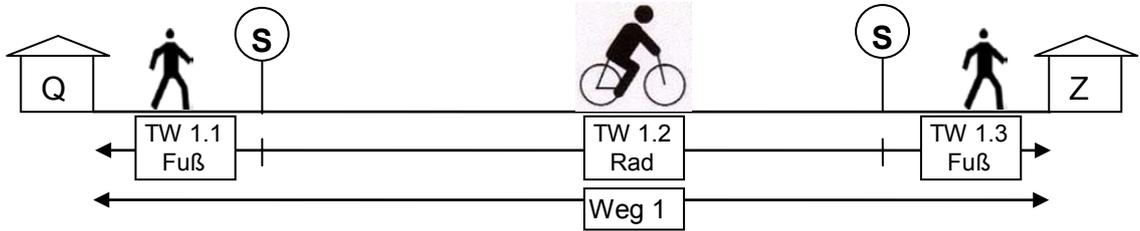
Die Fragebögen werden nach der Befragung unter Verwendung der excelbasierten Eingabemaske digitalisiert. Abschließend wird jeder Fragebogen in einer eigenen Exceldatei mit Benennung nach dem Schema „Modellvorhaben-ID‘Fragebogen-ID‘.xls“ automatisch gespeichert (z.B. der Fragebogen mit der ID 271 in Stuttgart wird in der Exceldatei mit dem Namen „S.271.xls“ gespeichert).

Allgemeine Hinweise zum Ausfüllen der Fragebögen:

- *Fragebogen-ID: Eindeutige Kennung des Fragebogens (Zahl zwischen 1 und 9999)*
- *Interviewer-ID: Eindeutige Kennung des Interviewers*
- *Stations-ID: Eindeutige Kennung der Station*
- *Frage 1: Als Hilfestellung werden Karten mit den Stationen, gekennzeichnet durch eindeutige Stations-ID, verwendet.*
- *Frage 2: Bei mehrtägiger Ausleihe auf das Datum achten.*
- *Zu den Fragen 3 und 5: Bei der Digitalisierung der Fragebögen sind für Ortsnamen die fehlende PLZ zu ergänzen, falls keine ÖV-Haltestelle angegeben ist.*
- *Zu den Fragen 4 und 6: Private Erledigungen sind z.B.: Arztbesuch, Banktermin, privater Besuch.*
- *Bei der Frage nach den Verkehrsmitteln in den Fragen 7, 8 ,14 und 16 soll nur das Hauptverkehrsmittel angekreuzt werden. (z.B. nur Fernbahn (z.B. ICE, IC), auch wenn das private Fahrrad auf dem Weg zur Haltestelle der Fernbahn verwendet wurde).*
- *Frage 9: Es sollen bis zu 5 Zwischenhalte in der Karte eingezeichnet werden, und zwar so, dass später die Reihenfolge in der sie aufgesucht wurden erkennbar ist. Die dabei eingesetzte Karte sollte im DinA3 Format sein und das jeweilige Stadtgebiet mit allen Fahrradverleihstationen zeigen. Bei der Digitalisierung der Fragebögen sind für die Zwischenhalte Geocodes zu ermitteln.*

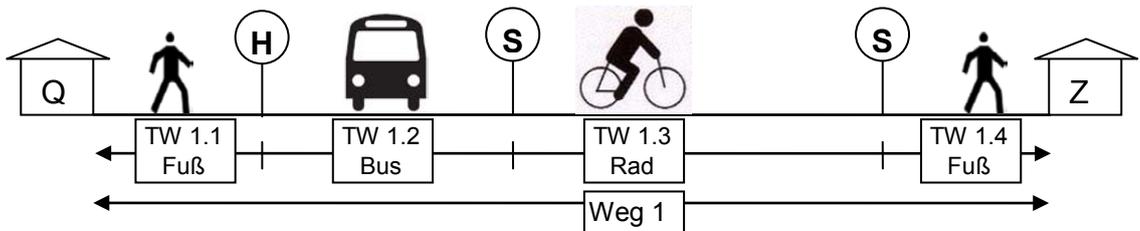
Fall 1:

- keine Zwischenziele
- Zugangsverkehrsmittel: Fuß
- Abgangsverkehrsmittel: Fuß
- Wege: 1
- Teilwege (TW): 3



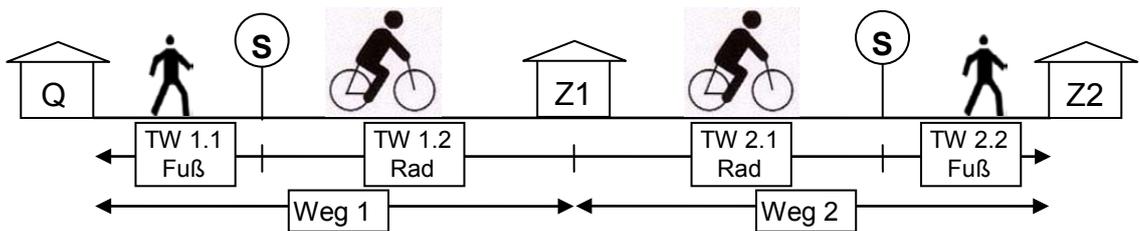
Fall 2:

- keine Zwischenziele
- Zugangsverkehrsmittel: Fuß & Bus
- Abgangsverkehrsmittel: Fuß
- Wege: 1
- Teilwege (TW): 4



Fall 3:

- ein Zwischenziele
- Zugangsverkehrsmittel: Fuß
- Abgangsverkehrsmittel: Fuß
- Wege: 2
- Teilwege (TW): 4



Legende



Quelle



Station des FVS



Ziel



Haltestelle

Bild 1: Wege und Teilwege mit Nutzung des FVS für drei mögliche Fälle

Anlage 9: Erhebungsbogen EG 7: Haushaltsbefragung der Nutzerinnen und Nutzer

Nutzerbefragung zum Modellvorhaben Innovative Öffentliche Fahrradverleihsysteme in Stuttgart, Mainz und Kassel

Stand: 12.03.2013

Projekt-Eckdaten

Zeitplan

Was?	Wer?	Wann?
Entwürfe Fragebogen, Schriftliche Begleitmaterialien (Begleitschreiben, Datenschutzerklärung, Erinnerungshilfen) an AG	Omnitrend	bis 01.03.
Abstimmung Fragebogen, Begleitmaterialien	AG/Omnitrend	bis 08.03.
Lieferung Nutzerdaten	AG	bis 08.03.
Freigabe Fragebogen, Begleitmaterialien	AG	bis 15.03.
Druck, Versand Befragungsunterlagen		ab 02.04.
Programmierung CATI/CAWI für Hauptuntersuchung		bis 28.03.
Beginn Wochenbefragung mit folgenden Zeiträumen (jeweils außerhalb Ferien)		ab 08.04.
Kassel und Mainz		08.04.-28.04.
Stuttgart		03.06.-21.07. oder 09.09.-29.09.
Endbericht und Datenübergabe für das jeweilige Gebiet	Omnitrend	jeweils max. 4 Wochen nach Feldende

Befragung aller Personen ab 10 Jahre im Haushalt. Kontaktdaten der Nutzer werden vom Auftraggeber zur Verfügung gestellt. Die tatsächlich erreichbaren Netto-Stichproben (Anzahl Interviews) hängt von der Anzahl der zur Verfügung stehenden Nutzer-Adressen ab.

Ziel ist es in jedem Modellvorhaben 200 Haushalte vollständig zu befragen.

Technische Angaben und Einleitung

Kunden-ID
Vorname Nachname
Straße Hausnummer
PLZ Wohnort
ggf. E-Mail-Adresse
ggf. Mobilfunknummer

Einleitungstext

Guten Tag, mein Name ist vom Forschungsinstitut Omnitrend.

Wir haben Ihnen vor kurzem ein Anschreiben zugesendet und Sie über unsere Befragung zum Mobilitätsverhalten und zur Nutzung von Fahrradverleihsystemen in Ihrer Stadt informiert.

Wären Sie und alle anderen Personen des Haushalts (ab 10 Jahren) bereit, an dieser Untersuchung teilzunehmen?

Zunächst stelle ich Ihnen ein paar allgemeine Fragen zu Ihrer Person, danach möchte ich gerne die von Ihnen in den letzten Tagen zurückgelegten Wege erfassen.

1 Hauhaltsfragebogen

1. **Wie viele Personen leben ständig in Ihrem Haushalt, Sie eingeschlossen?**

falls Haushaltsgröße > 1

Falls d_hh>1

2. **Wie viele Kinder unter 10 Jahre leben in Ihrem Haushalt?**

3. **Wie viele PKW stehen Ihrem Haushalt zur Verfügung?**

(Int.: Privat-PKW sowie Geschäfts-/Dienstwagen, die ständig privat verfügbar sind)
(web: gemeint sind neben Privat-PKW auch Geschäfts- oder Dienstwagen, die Ihrem Haushalt ständig und auch zur privaten Nutzung zur Verfügung stehen)

Falls PKW im HH

Falls p_hhcar>0

4. **Wo wird der am häufigsten genutzte Pkw am Wohnort abgestellt?**

- | | | |
|---|---|----|
| 1 | am Straßenrand/im öffentlichen Raum | ~4 |
| 2 | in der Garage/auf einem privaten Stellplatz | ~4 |

Falls PKW im HH

Falls p_hhcar>0

5. **Wie schwierig ist es tagsüber in der Nähe Ihrer Wohnung einen Parkplatz am Straßenrand zu finden?**

- | | | |
|---|---------------------------|----|
| 1 | sehr schwierig | ~5 |
| 2 | schwierig | ~5 |
| 3 | nicht besonders schwierig | ~5 |
| 4 | überhaupt nicht schwierig | ~5 |
| 8 | weiß nicht | ~5 |

Falls PKW im HH

Falls p_hhcar>0

6. **Wie schwierig ist es abends in der Nähe Ihrer Wohnung einen Parkplatz am Straßenrand zu finden?**

- | | |
|---|---------------------------|
| 1 | sehr schwierig |
| 2 | schwierig |
| 3 | nicht besonders schwierig |
| 4 | überhaupt nicht schwierig |
| 8 | weiß nicht |

7. **Wie viele Minuten benötigen Sie von Ihrer Wohnung zur nächsten Haltestelle**

(Int.: falls mehrere: meistgenutzte Haltestelle)

(web: Bei mehreren möglichen Haltestellen wählen Sie bitte die von Ihnen Meistgenutzte)

8. **Welche Verkehrsmittel halten an dieser Haltestelle?**

(web: Mehrfachnennungen möglich)

Bus

9. **Straßenbahn**

10. **U-Bahn/Stadtbahn**

11. S-Bahn/Nahverkehrszug

12. Fernzug

13. Wohnen Sie zur Miete oder im Eigentum?

- | | | |
|---|--------------|-----|
| 1 | Miete | ~13 |
| 2 | Eigentum | ~13 |
| 8 | keine Angabe | ~13 |

Frage möglichst als Abschlussfrage. Hier aufgeführt, da auf HH-Ebene gestellt.

14. **Wie hoch ist das monatliche Netto-Einkommen Ihres Haushalts insgesamt? Damit ist die Summe gemeint, die sich ergibt aus Lohn, Gehalt, Einkommen aus selbständiger Tätigkeit, Rente oder Pension, jeweils nach Abzug der Steuern und Sozialversicherungsbeiträge. Rechnen Sie bitte auch die Einkünfte aus öffentlichen Beihilfen, Einkommen aus Vermietung, Verpachtung, Wohngeld, Kindergeld und sonstige Einkünfte hinzu.**

Diese Angaben werden streng vertraulich behandelt und NUR für Auswertungen nach Einkommensgruppen verwendet.

- | | | |
|----|--------------------|-----|
| 1 | bis 500 Euro | ~14 |
| 2 | 500 bis 1499 Euro | ~14 |
| 3 | 1500 bis 3599 Euro | ~14 |
| 4 | 3600 und mehr | ~14 |
| 99 | keine Angabe | ~14 |

2 Personenfragebogen

(Int.: Angaben werden für alle Personen ab 10 Jahre erfasst. 10-14-jährigen werden die Angaben über die Eltern erfragt, bei 14- bis 17-jährigen direkt nur bei Einverständnis der Eltern.)

15. Geschlecht

(Int.: nur eintragen, nicht abfragen)

- | | | |
|---|----------|-----|
| 1 | männlich | ~15 |
| 2 | weiblich | ~15 |

16. In welchem Jahr sind Sie geboren?

17. Welche Staatsangehörigkeit haben Sie?

- | | | |
|---|----------------|-----|
| 1 | deutsch | ~17 |
| 2 | andere/mehrere | ~17 |

18. Welcher Tätigkeit gehen Sie derzeit nach?

- | | | |
|----|----------------------------------|-----|
| 11 | Voll berufstätig | ~18 |
| 12 | teilzeit/geringfügig beschäftigt | ~18 |
| 13 | zurzeit Arbeitslos | ~18 |
| 20 | Schule | ~18 |
| 21 | Hochschule | ~18 |
| 22 | in Berufsausbildung (Lehre etc.) | ~18 |
| 31 | Hausfrau/Hausmann | ~18 |
| 32 | Rentner(in) | ~18 |
| 70 | Sonstiges | ~18 |

falls mind. 15 Jahre alt

Falls d_bd<1999

19. Welches ist Ihr höchster Bildungsabschluss

(Int.: Antworten nicht vorlesen nur zuordnen)

- | | | |
|---|---|-----|
| 0 | bin noch Schüler | ~19 |
| 1 | Schule ohne Abschluss verlassen | ~19 |
| 2 | Volksschul-/Hauptschulabschluss/POS 8. Klasse | ~19 |
| 3 | mittlere Reife/Realschulabschluss/POS 10. Klasse | ~19 |
| 4 | Abitur/(Fach-)Hochschulreife/EOS 12. Klasse | ~19 |
| 5 | abgeschlossenes Studium | ~19 |
| 6 | ausländischer Abschluss ohne bekanntes deutsches Äquivalent | ~19 |
| 8 | keine Angabe | ~19 |

Falls mindestens 18 Jahre alt

Falls d_bd<1996

20. Besitzen Sie einen Motorrad-Führerschein (Klasse A)?

- 1 ja ~20
- 2 nein ~20

Falls mindestens 17 Jahre alt

Falls d_bd<1997

21. Besitzen Sie einen Pkw-Führerschein (Klasse B)?

- 1 ja
- 2 nein

Falls Pkw-Führerschein

Falls c_driv=1

22. Wie häufig können Sie für private Fahrten über ein Auto verfügen?

- 1 jederzeit ~22
- 2 gelegentlich/nach Absprache ~22
- 3 (praktisch) nie ~22
- 4 ich nutze Carsharing ~22

Falls kein Pkw-Führerschein

Falls c_driv=2

23. Wie häufig können Sie als Mitfahrer über ein Auto verfügen?

- 1 jederzeit
- 2 gelegentlich/nach Absprache
- 3 (praktisch) nie
- 4 ich nutze Carsharing

24. Wie häufig nutzen Sie ein Auto, gleich ob als Fahrer oder als Mitfahrer?

- 1 an 7 Tagen/Woche ~24
- 2 an 6 Tagen/Woche ~24
- 3 an 5 Tagen/Woche ~24
- 4 an 4 Tagen/Woche ~24
- 5 an 3 Tagen/Woche ~24
- 6 an 2 Tagen/Woche ~24
- 7 an 1 Tag/Woche ~24
- 8 an 1-3 Tage/Monat ~24
- 9 an 2 bis 10 Tagen/Jahr ~24
- 10 seltener ~24
- 20 nie ~24

Falls Pkw-Führerschein und erwerbstätig bzw. in Ausbildung

Falls c_driv=1 and d_mp=(11 or 12 or 20 or 21 or 22)

25. Wie schwierig ist es, in der Nähe Ihres Arbeits-/Ausbildungs-/Studienplatzes einen Parkplatz zu finden?

- 1 sehr schwierig ~25
- 2 schwierig ~25
- 3 nicht besonders schwierig ~25
- 4 überhaupt nicht schwierig ~25
- 8 weiß nicht ~25

Falls Pkw-Führerschein und erwerbstätig bzw. in Ausbildung

Falls c_driv=1 and d_mp=(11 or 12 or 20 or 21 or 22)

26. Fallen Parkgebühren für einen Parkplatz, in der Nähe Ihres Arbeits-/Ausbildungs-/Studienplatzes an?

- | | | |
|---|-------------|-----|
| 1 | ja | ~26 |
| 2 | nein | ~26 |
| 3 | teils/teils | ~26 |
| 8 | weiß nicht | ~26 |

27. Wie oft nutzen Sie öffentliche Verkehrsmittel?

(Int.: spontane Antwort zuordnen, ggf. nachfragen)

(web: Also Bus, Straßenbahn, S-/U-Bahn, Nahverkehrszug oder Fernzug)

- | | |
|----|------------------------|
| 1 | an 7 Tagen/Woche |
| 2 | an 6 Tagen/Woche |
| 3 | an 5 Tagen/Woche |
| 4 | an 4 Tagen/Woche |
| 5 | an 3 Tagen/Woche |
| 6 | an 2 Tagen/Woche |
| 7 | an 1 Tag/Woche |
| 8 | an 1-3 Tage/Monat |
| 9 | an 2 bis 10 Tagen/Jahr |
| 10 | seltener |
| 20 | nie |

Falls ÖV-Nutzung nicht nie

Falls pt_freq <20

28. Welchen Fahrschein nutzen Sie normalerweise, wenn Sie mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs sind?

(Int.: spontane Antwort zuordnen, ggf. nachfragen)

- | | | |
|----|---|-----|
| 1 | Einzel-/Mehrfahrtenkarte/Tageskarte | ~28 |
| 2 | Wochen-/Monatskarte | ~28 |
| 30 | Abo-Monatskarte/Jahreskarte/ Sozialticket | ~28 |
| 40 | Jobticket | ~28 |
| 50 | Semesterticket | ~28 |
| 4 | übertragbare Zeitkarte anderer Person | ~28 |
| 5 | Schwerbehindertenausweis und andere Freifahrtberechtigungen | ~28 |
| 7 | anderer Fahrschein | ~28 |

Falls ÖV-Nutzung häufiger als 2 Tage/Woche und Bartarifnutzer (Fahrschein = 1)

Falls pt_freq <6 and pt_tic=1

29. Wäre für Sie eine (Abo-)Monats- oder Jahreskarte für den öffentlichen Nahverkehr interessant, wenn Sie damit auch kostenlos ein Fahrradverleihsystem nutzen könnten?

- | | | |
|---|----------------|-----|
| 1 | nein | ~29 |
| 2 | ja, vielleicht | ~29 |
| 3 | ja, sicher | ~29 |
| 8 | weiß nicht | ~29 |

30. Wie bewerten Sie das Angebot des öffentlichen Nahverkehrs in Ihrer Stadt?

- | | | |
|---|-------------|-----|
| 1 | sehr gut | ~30 |
| 2 | gut | ~30 |
| 3 | teils/teils | ~30 |
| 4 | schlecht | ~30 |

- 5 sehr schlecht ~30
- 80 weiß nicht/kann ich nicht beurteilen ~30

31. Und wie bewerten Sie die Bedingungen für den Radverkehr in Ihrer Stadt?

- 1 sehr gut
- 2 gut
- 3 teils/teils
- 4 schlecht
- 5 sehr schlecht
- 80 weiß nicht/kann ich nicht beurteilen

32. Besitzen Sie ein (fahrtüchtiges) Fahrrad?

- 1 ja
- 2 nein

33. Wie oft nutzen Sie ein Fahrrad?

(Int.: spontane Antwort zuordnen, ggf. nachfragen)

- 1 an 7 Tagen/Woche
- 2 an 6 Tagen/Woche
- 3 an 5 Tagen/Woche
- 4 an 4 Tagen/Woche
- 5 an 3 Tagen/Woche
- 6 an 2 Tagen/Woche
- 7 an 1 Tag/Woche
- 8 an 1-3 Tage/Monat
- 9 an 2 bis 10 Tagen/Jahr
- 10 seltener
- 20 nie

Falls Fahrradnutzung mindestens an 1-3 Tagen/Monat und falls erwerbstätig

Falls b_freq<9 and d_mp=(11 or 12)

34. Wie häufig nutzen Sie das Fahrrad für den Weg zur Arbeit?

- 1 an 7 Tagen/Woche
- 2 an 6 Tagen/Woche
- 3 an 5 Tagen/Woche
- 4 an 4 Tagen/Woche
- 5 an 3 Tagen/Woche
- 6 an 2 Tagen/Woche
- 7 an 1 Tag/Woche
- 8 an 1-3 Tage/Monat
- 9 an 2 bis 10 Tagen/Jahr
- 10 seltener
- 20 nie

Falls Fahrradnutzung mindestens an 1-3 Tagen/Monat und falls erwerbstätig

Falls b_freq<9 and d_mp=(11 or 12)

35. Wie häufig nutzen Sie das Fahrrad für dienstliche Erledigungen?

- 1 an 7 Tagen/Woche
- 2 an 6 Tagen/Woche
- 3 an 5 Tagen/Woche
- 4 an 4 Tagen/Woche
- 5 an 3 Tagen/Woche
- 6 an 2 Tagen/Woche
- 7 an 1 Tag/Woche
- 8 an 1-3 Tage/Monat
- 9 an 2 bis 10 Tagen/Jahr
- 10 seltener

20 nie

Falls Fahrradnutzung mindestens an 1-3 Tagen/Monat und falls in Ausbildung

Falls b_freq<9 and d_mp=(20 or 21 or 22)

36. Wie häufig nutzen Sie das Fahrrad für den Weg zur Schule/Uni/Ausbildungsstätte?

- 1 an 7 Tagen/Woche
- 2 an 6 Tagen/Woche
- 3 an 5 Tagen/Woche
- 4 an 4 Tagen/Woche
- 5 an 3 Tagen/Woche
- 6 an 2 Tagen/Woche
- 7 an 1 Tag/Woche
- 8 an 1-3 Tage/Monat
- 9 an 2 bis 10 Tagen/Jahr
- 10 seltener
- 20 nie

Falls Fahrradnutzung mindestens an 1-3 Tagen/Monat

Falls b_freq<9

37. Wie häufig nutzen Sie das Fahrrad für Einkäufe?

- 1 an 7 Tagen/Woche
- 2 an 6 Tagen/Woche
- 3 an 5 Tagen/Woche
- 4 an 4 Tagen/Woche
- 5 an 3 Tagen/Woche
- 6 an 2 Tagen/Woche
- 7 an 1 Tag/Woche
- 8 an 1-3 Tage/Monat
- 9 an 2 bis 10 Tagen/Jahr
- 10 seltener
- 20 nie

Falls Fahrradnutzung mindestens an 1-3 Tagen/Monat

Falls b_freq<9

38. Wie häufig nutzen Sie das Fahrrad für private Erledigungen?

- 1 an 7 Tagen/Woche
- 2 an 6 Tagen/Woche
- 3 an 5 Tagen/Woche
- 4 an 4 Tagen/Woche
- 5 an 3 Tagen/Woche
- 6 an 2 Tagen/Woche
- 7 an 1 Tag/Woche
- 8 an 1-3 Tage/Monat
- 9 an 2 bis 10 Tagen/Jahr
- 10 seltener
- 20 nie

Falls Fahrradnutzung mindestens an 1-3 Tagen/Monat

Falls b_freq<9

39. Wie häufig nutzen Sie das Fahrrad zu Freizeitwecken?

- 1 an 7 Tagen/Woche
- 2 an 6 Tagen/Woche
- 3 an 5 Tagen/Woche
- 4 an 4 Tagen/Woche
- 5 an 3 Tagen/Woche

- 6 an 2 Tagen/Woche
- 7 an 1 Tag/Woche
- 8 an 1-3 Tage/Monat
- 9 an 2 bis 10 Tagen/Jahr
- 10 seltener
- 20 nie

Falls Fahrradnutzung mindestens an 1-3 Tagen/Monat

Falls b_freq<9

40. Wie häufig nutzen Sie das Fahrrad für sonstige Zwecke?

- 1 an 7 Tagen/Woche
- 2 an 6 Tagen/Woche
- 3 an 5 Tagen/Woche
- 4 an 4 Tagen/Woche
- 5 an 3 Tagen/Woche
- 6 an 2 Tagen/Woche
- 7 an 1 Tag/Woche
- 8 an 1-3 Tage/Monat
- 9 an 2 bis 10 Tagen/Jahr
- 10 seltener
- 20 nie

Falls Fahrradnutzung für Sonstige Zwecke mindestens an 1-3 Tagen/Monat

Falls b_freq7<9

41. Welche Zwecke sind dies?

Falls Fahrradnutzung und ÖV-Nutzung an mindestens 1-3 Tagen/Monat

falls b_freq<9 und falls pt_freq<9

42. Wie häufig nutzen Sie die Möglichkeit der Fahrradmitnahme im ÖV?

- 1 an 7 Tagen/Woche
- 2 an 6 Tagen/Woche
- 3 an 5 Tagen/Woche
- 4 an 4 Tagen/Woche
- 5 an 3 Tagen/Woche
- 6 an 2 Tagen/Woche
- 7 an 1 Tag/Woche
- 8 an 1-3 Tage/Monat
- 9 an 2 bis 10 Tagen/Jahr
- 10 seltener
- 20 nie

43. Wie sind sie auf das Fahrradverleih-System aufmerksam geworden?

(Int. Antworten nicht vorlesen, nur zuordnen, Mehrfachnennungen)

(web: Mehrfachnennungen möglich)

ich habe die Räder auf der Straße gesehen

44. durch Werbung

45. durch Berichte in den Medien

46. durch Freunde/Bekannte/Familie

47. durch Informationen der örtlichen Verkehrsbetriebe

48. weiß nicht/kann mich nicht erinnern

49. **Fahrradverleih-System nicht bekannt**

50. **Sind Sie bei einem Leihfahrradsystem angemeldet?**

- 1 ja
- 2 nein

51. **Haben Sie schon einmal ein Rad über ein Fahrradverleihsystem geliehen?**

- 1 ja
- 2 nein

falls schon einmal ein Rad über FVS geliehen

falls fvs_rent=1

52. **Wie häufig leihen Sie ein Rad über ein Fahrradverleihsystem?**

(Int.: spontane Antwort zuordnen, ggf. nachfragen)

- 1 an 7 Tagen/Woche
- 2 an 6 Tagen/Woche
- 3 an 5 Tagen/Woche
- 4 an 4 Tagen/Woche
- 5 an 3 Tagen/Woche
- 6 an 2 Tagen/Woche
- 7 an 1 Tag/Woche
- 8 an 1-3 Tage/Monat
- 9 an 2 bis 10 Tagen/Jahr
- 10 seltener
- 20 nie

53. **Nun folgen einige Aussagen zu verschiedenen Verkehrsmitteln und zur Mobilität. Anhand einer Skala von 1 bis 5, können Sie den Aussagen zustimmen. 1 steht für „stimme voll und ganz zu“, 5 für „stimme überhaupt nicht zu“, dazwischen können Sie abstimmen.**

(Int.: Wenn eine Aussage nicht beurteilt werden kann, z.B. weil das entsprechende Verkehrsmittel nicht genutzt werden kann, bitte „trifft nicht zu“ auswählen“)

(web: Sollten Sie eine Aussage nicht beurteilen können, z.B. da Sie kein Auto oder kein Rad nutzen, wählen Sie bitte „trifft nicht zu“ aus)

Ich fahre auch bei schlechtem Wetter mit dem Rad

- | | | |
|---|---------------------------|-----|
| 1 | stimme voll und ganz zu | ~54 |
| 2 | stimme eher zu | ~54 |
| 3 | teils/teils | ~54 |
| 4 | stimme eher nicht zu | ~54 |
| 5 | stimme überhaupt nicht zu | ~54 |
| 8 | trifft nicht zu | ~54 |

54. **Autofahren bedeutet für mich Spaß und Leidenschaft**

- 1 stimme voll und ganz zu
- 2 stimme eher zu
- 3 teils/teils
- 4 stimme eher nicht zu
- 5 stimme überhaupt nicht zu
- 8 trifft nicht zu

55. **Ich würde gerne anstatt des Pkws umweltfreundlichere Verkehrsmittel benutzen**

- 1 stimme voll und ganz zu
- 2 stimme eher zu

- 3 teils/teils
- 4 stimme eher nicht zu
- 5 stimme überhaupt nicht zu
- 8 trifft nicht zu

56. In meinem Alltag bin ich viel unterwegs

- 1 stimme voll und ganz zu
- 2 stimme eher zu
- 3 teils/teils
- 4 stimme eher nicht zu
- 5 stimme überhaupt nicht zu
- 8 trifft nicht zu

57. Ich kann viele mir wichtige Ziele auch mit dem Rad erreichen

- 1 stimme voll und ganz zu
- 2 stimme eher zu
- 3 teils/teils
- 4 stimme eher nicht zu
- 5 stimme überhaupt nicht zu
- 8 trifft nicht zu

58. Ich bin gerne mit dem Rad unterwegs

- 1 stimme voll und ganz zu
- 2 stimme eher zu
- 3 teils/teils
- 4 stimme eher nicht zu
- 5 stimme überhaupt nicht zu
- 8 trifft nicht zu

3 FVS-Nutzer

Für das gesamte Register:

falls Nutzung des Fahrradverleih-Systems mindestens selten

Falls fvs_freq<20

falls erwerbstätig

Falls d_mp=(11 or 12)

59. Wie häufig nutzen Sie das Fahrradverleihsystem für den Weg zur Arbeit?

- 1 an 7 Tagen/Woche
- 2 an 6 Tagen/Woche
- 3 an 5 Tagen/Woche
- 4 an 4 Tagen/Woche
- 5 an 3 Tagen/Woche
- 6 an 2 Tagen/Woche
- 7 an 1 Tag/Woche
- 8 an 1-3 Tage/Monat
- 9 an 2 bis 10 Tagen/Jahr
- 10 seltener
- 20 nie

falls erwerbstätig

Falls d_mp=(11 or 12)

60. Wie häufig nutzen Sie das Fahrradverleihsystem für dienstliche Erledigungen?

- 1 an 7 Tagen/Woche
- 2 an 6 Tagen/Woche
- 3 an 5 Tagen/Woche
- 4 an 4 Tagen/Woche
- 5 an 3 Tagen/Woche
- 6 an 2 Tagen/Woche
- 7 an 1 Tag/Woche
- 8 an 1-3 Tage/Monat
- 9 an 2 bis 10 Tagen/Jahr
- 10 seltener
- 20 nie

falls in Ausbildung

Falls d_mp=(20 or 21 or 22)

61. Wie häufig nutzen Sie das Fahrradverleihsystem für den Weg zur Ausbildungsstätte?

- 1 an 7 Tagen/Woche
- 2 an 6 Tagen/Woche
- 3 an 5 Tagen/Woche
- 4 an 4 Tagen/Woche
- 5 an 3 Tagen/Woche
- 6 an 2 Tagen/Woche
- 7 an 1 Tag/Woche
- 8 an 1-3 Tage/Monat
- 9 an 2 bis 10 Tagen/Jahr
- 10 seltener
- 20 nie

62. Wie häufig nutzen Sie das Fahrradverleihsystem für Einkäufe?

- 1 an 7 Tagen/Woche
- 2 an 6 Tagen/Woche

- 3 an 5 Tagen/Woche
- 4 an 4 Tagen/Woche
- 5 an 3 Tagen/Woche
- 6 an 2 Tagen/Woche
- 7 an 1 Tag/Woche
- 8 an 1-3 Tage/Monat
- 9 an 2 bis 10 Tagen/Jahr
- 10 seltener
- 20 nie

63. Wie häufig nutzen Sie das Fahrradverleihsystem für private Erledigungen?

- 1 an 7 Tagen/Woche
- 2 an 6 Tagen/Woche
- 3 an 5 Tagen/Woche
- 4 an 4 Tagen/Woche
- 5 an 3 Tagen/Woche
- 6 an 2 Tagen/Woche
- 7 an 1 Tag/Woche
- 8 an 1-3 Tage/Monat
- 9 an 2 bis 10 Tagen/Jahr
- 10 seltener
- 20 nie

64. Wie häufig nutzen Sie das Fahrradverleihsystem zu Freizeit Zwecken?

- 1 an 7 Tagen/Woche
- 2 an 6 Tagen/Woche
- 3 an 5 Tagen/Woche
- 4 an 4 Tagen/Woche
- 5 an 3 Tagen/Woche
- 6 an 2 Tagen/Woche
- 7 an 1 Tag/Woche
- 8 an 1-3 Tage/Monat
- 9 an 2 bis 10 Tagen/Jahr
- 10 seltener
- 20 nie

65. Wie häufig nutzen Sie das Fahrradverleihsystem für sonstige Zwecke?

- 1 an 7 Tagen/Woche
- 2 an 6 Tagen/Woche
- 3 an 5 Tagen/Woche
- 4 an 4 Tagen/Woche
- 5 an 3 Tagen/Woche
- 6 an 2 Tagen/Woche
- 7 an 1 Tag/Woche
- 8 an 1-3 Tage/Monat
- 9 an 2 bis 10 Tagen/Jahr
- 10 seltener
- 20 nie

Falls FVS-Nutzung für sonstige Zwecke nicht nie

Falls fvs_freq7<20

66. Welche Zwecke sind dies?

67. Wie häufig treten die nachfolgend geschilderten Situationen bei Ihrer Fahrradverleihsystem-Nutzung ein. Bitte bewerten Sie, ob diese häufig, gelegentlich oder nie eintreten.

**Wenn ich das FVS nutze
ersetze ich eine Fahrt mit dem Pkw**

- | | | |
|---|--------------|-----|
| 1 | häufig | ~68 |
| 2 | gelegentlich | ~68 |
| 3 | nie | ~68 |

68. ersetze ich eine Fahrt mit den öffentlichen Verkehrsmitteln

- | | |
|---|--------------|
| 1 | häufig |
| 2 | gelegentlich |
| 3 | nie |

69. ersetze ich eine Fahrt mit dem privaten Rad

- | | |
|---|--------------|
| 1 | häufig |
| 2 | gelegentlich |
| 3 | nie |

70. ersetze ich einen Fußweg

- | | |
|---|--------------|
| 1 | häufig |
| 2 | gelegentlich |
| 3 | nie |

71. kombiniere ich Rad und öffentliche Verkehrsmittel

- | | |
|---|--------------|
| 1 | häufig |
| 2 | gelegentlich |
| 3 | nie |

72. lege ich einen Weg zurück, den ich sonst nicht gemacht hätte

- | | |
|---|--------------|
| 1 | häufig |
| 2 | gelegentlich |
| 3 | nie |

Falls kein Zeitkartenbesitzer und falls Frage nicht bereits im Personenfragebogen gestellt

Falls `pt_tic=1` and `pt_fvs1=missing`

73. Wäre für Sie eine (Abo-)Monats- oder Jahreskarte für den öffentlichen Nahverkehr interessant, wenn Sie damit auch kostenlos ein Fahrradverleihsystem nutzen könnten?

- | | |
|---|----------------|
| 1 | nein |
| 2 | ja, vielleicht |
| 3 | ja, sicher |
| 8 | weiß nicht |

74. Bitte bewerten Sie auf einer Skala von 1 bis 5 wie zufrieden Sie mit den folgenden Aspekten des Fahrradverleihsystems <Name des FVS>* sind. 1 bedeutet „sehr zufrieden“, 5 bedeutet „sehr unzufrieden“, dazwischen können Sie abstufen. Wie zufrieden sind Sie mit dem Fahrradverleihsystem <Name des FVS>* insgesamt

- | | | |
|---|---------------------------|-----|
| 1 | sehr zufrieden | ~75 |
| 2 | eher zufrieden | ~75 |
| 3 | teils/teils | ~75 |
| 4 | eher unzufrieden | ~75 |
| 5 | sehr unzufrieden | ~75 |
| 8 | kann ich nicht beurteilen | ~75 |

*je nach Stadt folgende Einblendung: Mainz „MVG MeinRad“, Kassel „DB Rent GmbH“, Stuttgart „Call-a-bike“.

75. der Ausstattung der Fahrräder

- 1 sehr zufrieden
- 2 eher zufrieden
- 3 teils/teils
- 4 eher unzufrieden
- 5 sehr unzufrieden
- 8 kann ich nicht beurteilen

76. dem Zustand der Fahrräder

- 1 sehr zufrieden
- 2 eher zufrieden
- 3 teils/teils
- 4 eher unzufrieden
- 5 sehr unzufrieden
- 8 kann ich nicht beurteilen

77. der individuellen Anpassungsmöglichkeit der Fahrräder

- 1 sehr zufrieden
- 2 eher zufrieden
- 3 teils/teils
- 4 eher unzufrieden
- 5 sehr unzufrieden
- 8 kann ich nicht beurteilen

78. der Verfügbarkeit der Fahrräder

- 1 sehr zufrieden
- 2 eher zufrieden
- 3 teils/teils
- 4 eher unzufrieden
- 5 sehr unzufrieden
- 8 kann ich nicht beurteilen

79. der Verfügbarkeit freier Abstellplätze

- 1 sehr zufrieden
- 2 eher zufrieden
- 3 teils/teils
- 4 eher unzufrieden
- 5 sehr unzufrieden
- 8 kann ich nicht beurteilen

80. der Qualität der Informationen zum Fahrradverleihsystem

- 1 sehr zufrieden
- 2 eher zufrieden
- 3 teils/teils
- 4 eher unzufrieden
- 5 sehr unzufrieden
- 8 kann ich nicht beurteilen

81. den Tarifen

- 1 sehr zufrieden
- 2 eher zufrieden
- 3 teils/teils
- 4 eher unzufrieden
- 5 sehr unzufrieden
- 8 kann ich nicht beurteilen

82. der Integration in den öffentlichen Nahverkehr

- 1 sehr zufrieden
- 2 eher zufrieden
- 3 teils/teils
- 4 eher unzufrieden
- 5 sehr unzufrieden
- 8 kann ich nicht beurteilen

83. der Zahl der Stationen

- 1 sehr zufrieden
- 2 eher zufrieden
- 3 teils/teils
- 4 eher unzufrieden
- 5 sehr unzufrieden
- 8 kann ich nicht beurteilen

84. der Nutzungsfreundlichkeit der Registrierung

- 1 sehr zufrieden
- 2 eher zufrieden
- 3 teils/teils
- 4 eher unzufrieden
- 5 sehr unzufrieden
- 8 kann ich nicht beurteilen

85. der Nutzungsfreundlichkeit des Ausleihvorgangs

- 1 sehr zufrieden
- 2 eher zufrieden
- 3 teils/teils
- 4 eher unzufrieden
- 5 sehr unzufrieden
- 8 kann ich nicht beurteilen

86. den Kosten für die Nutzung des Fahrradverleihsystems

- 1 sehr zufrieden
- 2 eher zufrieden
- 3 teils/teils
- 4 eher unzufrieden
- 5 sehr unzufrieden
- 8 kann ich nicht beurteilen

87. den Vorbestellmöglichkeiten

- 1 sehr zufrieden
- 2 eher zufrieden
- 3 teils/teils
- 4 eher unzufrieden
- 5 sehr unzufrieden
- 8 kann ich nicht beurteilen

88. der Kommunikation mit dem Betreiber

- 1 sehr zufrieden
- 2 eher zufrieden
- 3 teils/teils
- 4 eher unzufrieden
- 5 sehr unzufrieden
- 8 kann ich nicht beurteilen

89. dem Schadensmanagement

- 1 sehr zufrieden
- 2 eher zufrieden
- 3 teils/teils
- 4 eher unzufrieden
- 5 sehr unzufrieden
- 8 kann ich nicht beurteilen

90. Was könnte man besser machen am Fahrradverleihsystem <Name des Fahrradverleihsystems>?

91. Haben Sie noch Anmerkungen / Kommentare zum Thema Fahrradverleihsysteme?

4 FVS-Nichtnutzer

Für das gesamte Register:

falls keine Nutzung des Fahrradverleih-Systems

Falls (fvs_freq>10 or fvs_freq=missing)

- 92. In Ihrer Stadt gibt es ein öffentliches Fahrradverleihsystem. Ich lese Ihnen jetzt einige Gründe vor, warum man das Fahrradverleihsystem bisher nicht genutzt haben könnte. Bitte sagen Sie mir jeweils, ob diese Gründe auf Sie zutreffen oder nicht zutreffen. (web: ein Fahrradverleihsystem bietet die Möglichkeit sich an verschiedenen Stationen im Stadtgebiet ein Fahrrad für eine bestimmte Zeit zu leihen und an einer beliebigen (anderen) Station wieder zurückzustellen)**

Ich bevorzuge andere Verkehrsmittel

- | | | |
|---|------------------------|-----|
| 1 | trifft (eher) zu | ~93 |
| 2 | teils/teils | ~93 |
| 3 | trifft (eher) nicht zu | ~93 |

- 93. Ich kann oder will nicht mit dem Fahrrad fahren**

- | | |
|---|------------------------|
| 1 | trifft (eher) zu |
| 2 | teils/teils |
| 3 | trifft (eher) nicht zu |

- 94. Mir ist das ganze System zu kompliziert**

- | | |
|---|------------------------|
| 1 | trifft (eher) zu |
| 2 | teils/teils |
| 3 | trifft (eher) nicht zu |

- 95. Dort wo ich ein Fahrrad brauche gibt es keine Stationen**

- | | |
|---|------------------------|
| 1 | trifft (eher) zu |
| 2 | teils/teils |
| 3 | trifft (eher) nicht zu |

- 96. Es gab bisher keine Gelegenheit**

- | | |
|---|------------------------|
| 1 | trifft (eher) zu |
| 2 | teils/teils |
| 3 | trifft (eher) nicht zu |

- 97. Ich könnte mir vorstellen, das FVS einmal auszuprobieren, habe es aber bisher nicht getan.**

- | | |
|---|------------------------|
| 1 | trifft (eher) zu |
| 2 | teils/teils |
| 3 | trifft (eher) nicht zu |

Falls Person sich mind. teilweise vorstellen kann das FVS zu nutzen oder falls bisher keine Gelegenheit

Falls nofvs5<3 or nofvs6<3; kein Pflichtfeld

- 98. Welche Bedingungen müssten erfüllt sein, damit Sie das FVS nutzen? (Int.: bei Antworten „kein Bedarf“, „nichts“ u.ä. bitte „9“ eintragen)**

5 Wegerfassung

Für jeden Tag der Stichwoche

Bitte wählen Sie zunächst den Stichtag aus, für den Sie Wege erfassen wollen!

Angezeigte Informationen zu den HH-Mitgliedern (Geschlecht und Geburtsjahr). Für alle Personen, welche den Personenfragebogen ausgefüllt haben.

99. Waren Sie am < Stichtag > außer Haus, egal ob zu einem kurzen Fußweg oder für eine längere Entfernung?

1	außer Haus	~100
3	keine Wege, da alt/krank	~100
4	keine Wege, da kein Bedarf/keine Lust	~100
5	keine Wege, da schlechtes Wetter	~100
6	keine Wege, sonstiger Grund	~100
7	keine Angabe	~100

Folgende Hinweise für jede Person, für jeden Stichtag aber nur vor der Aufnahme des ersten Weges des Stichtags einblenden. Nur falls außer Haus (t_mob=1).

Hinweis:

- Bitte tragen Sie alle Wege des Tages ein, also auch Fußwege, Heimwege, Rückwege, Spaziergänge und kurze Wege (z. B. Brief zum Briefkasten bringen, Brötchen holen usw.).
- Ein Weg ist immer mit einem bestimmten Zweck oder Ziel (z. B. Einkauf, Freizeit) verbunden. Bsp.: Von zu Hause zur Arbeit, dann in die Mittagspause, wieder zurück zur Arbeit, dann von Arbeit zum Einkauf und anschließend nach Hause = 5 Wege.
- Hin- und Rückweg sind immer zwei verschiedene Wege.
- Rundwege, also Wege mit gleichem Start- und Zielort (z.B. Spaziergang, Radtour, Hundausführen) sind ebenfalls zwei verschiedene Wege. Die erste Hälfte des Weges (Weg 1) hat den entsprechenden Wegzweck (z.B. Freizeit), die zweite Hälfte des Rundweges (Weg 2) ist der Nach-Hause-Weg.
- Wenn Sie mehrere Verkehrsmittel nutzen oder Umsteigen, so bleibt dies ein Weg. Bsp.: Vom Kino zu Fuß zur Bushaltestelle, mit dem Bus nach Hause und dann zu Fuß zur Wohnung = 1 Weg.
- Sollten Sie Fragen oder Probleme bei der Erfassung der Wege haben oder sollten Sie die Erfassung lieber telefonisch vornehmen wollen, können Sie die Mitarbeiter von Omnitrend Mo-Fr von 9-20h und Sa von 10-14h kostenfrei unter 0800/58952475 erreichen.

Alle weiteren Fragen des Registers falls t_mob=1

**100. Wann haben Sie diesen Weg begonnen?
Stunde**

101. Minute

plausi: Startzeit des Weges liegt zwischen Start- und Zielzeit eines anderen Weges.

Die Startzeit befindet sich innerhalb des Zeitraums eines anderen von Ihnen angegebenen Weges. Bitte überprüfen Sie die Zeit! Ändern Sie gegebenenfalls die Zeiten des anderen Weges.

nur beim ersten Weg

Falls weg_nr=1 (bei Folgewegen jeweils den Zielpunkt des vorherigen Weges einblenden)

102. Wo lag der Ausgangspunkt dieses Weges?

- | | | |
|---|-----------------------------------|------|
| 1 | zu Hause | ~103 |
| 2 | Wohnumfeld (ca. 5 Minuten zu Fuß) | ~103 |
| 3 | Region/erweitertes Stadtgebiet | ~103 |
| 4 | sonstiges Deutschland | ~103 |
| 5 | Ausland | ~103 |

Falls t_start<3 Heimadresse als Ausgangsort speichern

Falls Ausgangspunkt sonstiges Deutschland

Falls t_start=4

103. Wo begann Ihr Weg? Bitte geben Sie den Ort an!

Falls Ausgangspunkt in der Region/im Stadtgebiet

Falls t_start=3

104. Bitte geben Sie möglichst genau die Adresse des Ausgangsortes an!

105. Zu welchem Zweck haben Sie diesen Weg unternommen?

- | | | |
|----|--|------|
| 1 | nach Hause | ~106 |
| 2 | zum eigenen Arbeitsplatz | ~106 |
| 3 | dienstlich/geschäftlich | ~106 |
| 4 | Ausbildung (Schule, Uni etc.) | ~106 |
| 5 | Einkauf | ~106 |
| 6 | private Erledigung (Bank, Arzt, Dienstleistung etc.) | ~106 |
| 7 | Freizeit | ~106 |
| 8 | Holen/Bringen/Begleitung | ~106 |
| 90 | sonstiges | ~106 |

Plausi: Falls t_pp=1 und bei vorherigem Weg ebenfalls t_pp=1

Sie haben bei zwei aufeinanderfolgenden Wegen den Wegzweck „nach Hause“ angegeben. Bedenken Sie, dass nur Wege mit dem Zielort „zu Hause“ den Wegzweck „nach Hause“ haben können. Nachhausewege, bei welchen sie verschiedene Verkehrsmittel benutzt haben gelten als ein Weg. Wenn Sie auf dem Weg nach Hause beispielsweise noch etwas einkaufen, so hat dieser Weg den entsprechenden Zweck „Einkauf“ und erst der abschließende, zu Hause endende Weg den Wegzweck „nach Hause“.

106. Welche Verkehrsmittel haben Sie auf diesem Weg genutzt?

(Int.: ggf. mehrere Verkehrsmittel auswählen)

(web: Bitte wählen Sie alle Verkehrsmittel aus, die Sie für diesen Weg benutzt haben. Die Reihenfolge spielt hierbei keine Rolle)

zu Fuß

- 107. privates Fahrrad**
- 108. öffentliches Fahrrad**
- 109. Roller/Motorrad/Mofa**
- 110. Pkw als Fahrer**
- 111. Pkw als Mitfahrer**
- 112. Taxi**
- 113. Bus**

- 114. **Straßenbahn**
- 115. **U-Bahn/Stadtbahn**
- 116. **S-Bahn**
- 117. **Nahverkehrszug/Regionalbahn**
- 118. **Fernzug**
- 119. **anderes**

Falls privates oder öffentliches Fahrrad und ÖV genutzt

Falls (t_v02=1 or t_v03=1) and (t_v08=1 or t_v09=1 or t_v10=1 or t_v11=1 or t_v12=1)

120. Haben Sie das Rad auf einem Stück dieses Weges in den öffentlichen Verkehrsmitteln mitgenommen?

- 1 ja
- 2 nein

Falls Pkw genutzt und falls Wegzweck nicht nach Hause

Falls t_v05=1 and t_pp<>1

121. Wie haben Sie das Auto abgestellt?

- 1 auf einem privaten/firmeneigenen Stellplatz ~122
- 2 gebührenfrei ohne Parkscheibe ~122
- 3 gebührenfrei mit Parkscheibe ~122
- 4 Parkschein oder Parkuhr ~122
- 5 Parkhaus oder Tiefgarage ~122
- 8 Sonstiges ~122

bitte Startzeit des Weges anzeigen (Beginn des Weges 00:00 Uhr)

122. Wann haben Sie diesen Weg beendet
Stunde

123. Minute

plausi: falls Ankunftszeit vor Startzeit

Die Ankunftszeit liegt vor der von Ihnen angegeben Startzeit des Weges

plausi: Ankunftszeit des Weges liegt zwischen Start- und Zielzeit eines anderen Weges.

Die Ankunftszeit befindet sich innerhalb des Zeitraums eines anderen von Ihnen angegebenen Weges. Bitte überprüfen Sie die Zeit! Ändern Sie gegebenenfalls die Zeiten des anderen Weges.

124. Wo lag das Ziel dieses Weges?

- 1 zu Hause
- 2 Wohnumfeld (ca. 5 Minuten zu Fuß)
- 3 Region/erweitertes Stadtgebiet
- 4 sonstiges Deutschland
- 5 Ausland

Falls t_end<3 Heimadresse als Ausgangsort speichern

plausi: falls t_start=1 und t_end=1

Sie haben als Start- und als Zielort des Weges „zu Hause“ angegeben. Bedenken Sie, dass es sich bei Rundwegen (z.B. Spaziergang, Hund ausführen) um zwei Wege handelt. Die erste Hälfte des Rundwegs wird als ein Weg erfasst, die zweite Hälfte als der Nachhauseweg.

plausi: falls Wegzweck nach Hause und Ziel nicht zuhause (t_pp=1 and t_end<>1)

Sie haben als Wegzweck „nach Hause“ als Ziel des Weges aber nicht „zu Hause“ angegeben. Bedenken Sie, dass nur Wege mit dem Zielort „zu Hause“ den Wegzweck „nach Hause“ haben können. Nachhausewege, bei welchen sie verschiedene Verkehrsmittel benutzt haben gelten als ein Weg. Wenn Sie auf dem Weg nach Hause beispielsweise noch etwas Einkaufen, so hat dieser Weg den entsprechenden Zweck „Einkauf“ und erst der abschließende, zu Hause endende Weg den Wegzweck „nach Hause“.

plausi: falls Wegzweck nicht nach Hause und Ziel zuhause ($t_pp < > 1$ and $t_end = 1$)

Sie haben als Wegzweck nicht „nach Hause“ als Ziel des Weges aber „zu Hause“ angegeben. Bedenken Sie, dass Wege mit dem Zielort „zu Hause“ immer auch den Wegzweck „Nach Hause“ haben müssen.

Falls Zielpunkt sonstiges Deutschland

Falls $t_end = 4$

125. Wo endete Ihr Weg? Bitte geben Sie den Ort an!

Falls Zielpunkt in der Region/im Stadtgebiet

Falls $t_end = 4$

126. Bitte geben Sie möglichst genau die Adresse des Zielortes an!

127. Haben Sie diesen Weg alleine oder in Begleitung durchgeführt?

- | | | |
|---|---------------|------|
| 1 | alleine | ~128 |
| 2 | in Begleitung | ~128 |

Alle folgenden Fragen zur Wegerfassung werden für einen zufällig ausgewählten Stichtag innerhalb der Stichwoche zu allen Wegen gestellt. Nur falls an diesem Tag außer Haus, sonst am folgenden Tag. Sollte die Person an keinem Tag ab dem Stichtag bis zum Ende der Stichwoche außer Haus sein, entfällt die Frage

Falls keine Fahrradnutzung auf dem Weg, kein Fußweg unter 5 Minuten, persönliche Fahrradverfügbarkeit vorhanden

Falls ($t_v02 = 0$ and $t_v03 = 0$) and ($t_v01 = 1$) and ($((t_arh * 60) + t_arm) - ((t_deph * 60) + t_depm) < 6$) and $b_own = 1$

128. Warum haben Sie für den Weg kein Fahrrad genutzt?

(Int.: Mehrfachantworten, Antworten nicht vorlesen, nur zuordnen)
(web: Mehrfachantworten möglich)

kein Fahrrad verfügbar

Falls keine Fahrradnutzung auf dem Weg, kein Fußweg unter 5 Minuten, persönliche Fahrradverfügbarkeit vorhanden

Falls ($t_v02 = 0$ and $t_v03 = 0$) and ($t_v01 = 1$) and ($((t_arh * 60) + t_arm) - ((t_deph * 60) + t_depm) < 6$) and $b_own = 1$

129. zu weit

Falls keine Fahrradnutzung auf dem Weg, kein Fußweg unter 5 Minuten, persönliche Fahrradverfügbarkeit vorhanden

Falls ($t_v02 = 0$ and $t_v03 = 0$) and ($t_v01 = 1$) and ($((t_arh * 60) + t_arm) - ((t_deph * 60) + t_depm) < 6$) and $b_own = 1$

130. zu anstrengend

Falls keine Fahrradnutzung auf dem Weg, kein Fußweg unter 5 Minuten, persönliche Fahrradverfügbarkeit vorhanden

Falls $(t_{v02}=0 \text{ and } t_{v03}=0)$ and $((t_{v01}=1) \text{ and } (((t_{arh}*60)+t_{arm}) - ((t_{deph}*60)+t_{depm}))<6)$ and $b_{own}=1$

131. zu hohe Unfallgefahr

Falls keine Fahrradnutzung auf dem Weg, kein Fußweg unter 5 Minuten, persönliche Fahrradverfügbarkeit vorhanden

Falls $(t_{v02}=0 \text{ and } t_{v03}=0)$ and $((t_{v01}=1) \text{ and } (((t_{arh}*60)+t_{arm}) - ((t_{deph}*60)+t_{depm}))<6)$ and $b_{own}=1$

132. schlechtes bzw. unsicheres Wetter

Falls keine Fahrradnutzung auf dem Weg, kein Fußweg unter 5 Minuten, persönliche Fahrradverfügbarkeit vorhanden

Falls $(t_{v02}=0 \text{ and } t_{v03}=0)$ and $((t_{v01}=1) \text{ and } (((t_{arh}*60)+t_{arm}) - ((t_{deph}*60)+t_{depm}))<6)$ and $b_{own}=1$

133. andere Verkehrsmittel bequemer

Falls keine Fahrradnutzung auf dem Weg, kein Fußweg unter 5 Minuten, persönliche Fahrradverfügbarkeit vorhanden

Falls $(t_{v02}=0 \text{ and } t_{v03}=0)$ and $((t_{v01}=1) \text{ and } (((t_{arh}*60)+t_{arm}) - ((t_{deph}*60)+t_{depm}))<6)$ and $b_{own}=1$

134. am Zielort kann ich nicht mit Radkleidung oder verschwitzt ankommen

Falls keine Fahrradnutzung auf dem Weg, kein Fußweg unter 5 Minuten, persönliche Fahrradverfügbarkeit vorhanden

Falls $(t_{v02}=0 \text{ and } t_{v03}=0)$ and $((t_{v01}=1) \text{ and } (((t_{arh}*60)+t_{arm}) - ((t_{deph}*60)+t_{depm}))<6)$ and $b_{own}=1$

135. keine attraktive Radroute

Falls keine Fahrradnutzung auf dem Weg, kein Fußweg unter 5 Minuten, persönliche Fahrradverfügbarkeit vorhanden

Falls $(t_{v02}=0 \text{ and } t_{v03}=0)$ and $((t_{v01}=1) \text{ and } (((t_{arh}*60)+t_{arm}) - ((t_{deph}*60)+t_{depm}))<6)$ and $b_{own}=1$

136. kein diebstahlsicherer Abstellplatz am Zielort

Falls keine Fahrradnutzung auf dem Weg, kein Fußweg unter 5 Minuten, persönliche Fahrradverfügbarkeit vorhanden

Falls $(t_{v02}=0 \text{ and } t_{v03}=0)$ and $((t_{v01}=1) \text{ and } (((t_{arh}*60)+t_{arm}) - ((t_{deph}*60)+t_{depm}))<6)$ and $b_{own}=1$

137. Mitnahme von Personen oder Transport von Gütern nicht möglich

Falls keine Fahrradnutzung auf dem Weg, kein Fußweg unter 5 Minuten, persönliche Fahrradverfügbarkeit vorhanden

Falls $(t_{v02}=0 \text{ and } t_{v03}=0)$ and $((t_{v01}=1) \text{ and } (((t_{arh}*60)+t_{arm}) - ((t_{deph}*60)+t_{depm}))<6)$ and $b_{own}=1$

138. vorherige oder weitere Wege der Wegekette nicht für das Fahrrad geeignet

Falls keine Fahrradnutzung auf dem Weg, kein Fußweg unter 5 Minuten, persönliche Fahrradverfügbarkeit vorhanden

Falls $(t_{v02}=0 \text{ and } t_{v03}=0)$ and $((t_{v01}=1) \text{ and } (((t_{arh}*60)+t_{arm}) - ((t_{deph}*60)+t_{depm}))<6)$ and $b_{own}=1$

139. Sonstiges

Falls Sonstiges

Falls $t_{b12}=1$

140. und zwar

Falls PKW-Nutzung und falls Wegzweck nicht nach Hause

Falls (t_v05= or t_v06=1) and t_pp<>1

- 141. Warum haben Sie für diesen Weg das Auto benutzt?**
 (Int.: Mehrfachantworten, Antworten nicht vorlesen, nur zuordnen)
 (web: Mehrfachantworten möglich)
bequemer

Falls PKW-Nutzung und falls Wegzweck nicht nach Hause

Falls (t_v05= or t_v06=1) and t_pp<>1

- 142. schneller**

Falls PKW-Nutzung und falls Wegzweck nicht nach Hause

Falls (t_v05= or t_v06=1) and t_pp<>1

- 143. Mitnahme von Personen oder Transport von Gütern**

Falls PKW-Nutzung und falls Wegzweck nicht nach Hause

Falls (t_v05= or t_v06=1) and t_pp<>1

- 144. fahre gerne Auto**

Falls PKW-Nutzung und falls Wegzweck nicht nach Hause

Falls (t_v05= or t_v06=1) and t_pp<>1

- 145. weil ich so alles dabei habe was ich brauchen könnte**

Falls PKW-Nutzung und falls Wegzweck nicht nach Hause

Falls (t_v05= or t_v06=1) and t_pp<>1

- 146. aus Gewohnheit / Routine**

Falls PKW-Nutzung und falls Wegzweck nicht nach Hause

Falls (t_v05= or t_v06=1) and t_pp<>1

- 147. wegen schlechtem Wetter**

Falls PKW-Nutzung und falls Wegzweck nicht nach Hause

Falls (t_v05= or t_v06=1) and t_pp<>1

- 148. Sonstiges**

Falls Sonstiges

Falls t_c08=1

- 149. und zwar**

Ihr Weg wurde erfolgreich gespeichert!
 Haben Sie an diesem Tag noch weitere Wege zurückgelegt?

Ja, Rückweg; Ja, neuer Weg; Nein, zurück zur Übersicht

Anlage 10: Erhebungsbogen EG 8: Testnutzung und Stationsbegehung

EG 8 Dienstleistungsqualität und Verkehrssicherheit

Forschungsprogramm Experimenteller Wohnungs- und Städtebau (ExWoSt)

Evaluation für die Modellvorhaben innovative Öffentliche Fahrradverleihsysteme (FVS)

Diese Ausfüllhinweise umfassen 10 Punkte.

1	Diese Excel-Erhebungsdatei umfasst, neben den Hinweisen, vier Datenblätter: System-, Registrierungs-, Stations- und Fahrtfragebogen.
2	Für jedes Modellvorhaben (Kassel, Mainz, Metropolregion Ruhr, Nürnberg, Stuttgart und Usedom) gibt es eine eigene Excel-Erhebungsdatei. Die einzelnen Papier-Fragebögen werden, nach Eingabe erster Daten, direkt aus Excel gedruckt. Die Daten der ausgefüllten Papier-Fragebögen werden dann wieder in die Excel-Erhebungsdatei eingegeben.
3	Systemfragebogen: Der Systemfragebogen umfasst einige allgemeine Systemdaten der FVS, die vorab bei den Modellvorhaben erfragt/recherchiert werden. Die weiteren Aspekte sind die Qualität der Fahrräder , die Handlungsschritte beim Ausleihvorgang , die verfügbaren Informationen, Service und Kommentare/Anmerkungen . Ein Teil dieser Daten wird vorab recherchiert, ein anderer Teil wird dann bei der Vororterhebung ergänzt.
4	Registrierungsfragebogen: Der Registrierungsfragebogen wird für alle angebotenen Medien ausgefüllt. Für manche Registrierungsmedien wird der Fragebogen vorab für manche bei der Vororterhebung ausgefüllt.
5	Stationfragebogen: Der Stationsfragebogen wird für je 15 Stationen pro Modellvorhaben ausgefüllt. Er umfasst die Aspekte städtebaulicher Kontext , allgemeine Eigenschaften der Station, nächste ÖV-Haltestelle, Zustand der Fahrzeuge, Informationen an der Station, Umfeld und Kommentare/Anmerkungen . - Die Stationsnamen und ID der zugehenden Stationen werden vorab in den Felder 1 und 2 eingetragen und werden so mit ausgedruckt. - Wenn die Stationsauswahl der Modellvorhaben für die Stationsbegehung mehr als 15 Stationen umfasst, werden 15 Stationen aus der Auswahl der Modellvorhaben zufällig ausgewählt.
6	Fahrtfragebogen: Der Fahrtfragebogen wird für die 14 Fahrten zwischen den 15 Stationen aus dem Stationsfragebogen ausgefüllt. Er umfasst die Aspekte Ausleihe, Fahrzeugnutzung, Rückgabe, Zustand des genutzten Fahrzeugs, Kosten und Kommentare/Anmerkungen . - Auch hier werden die die Stationsnamen und ID der jeweiligen Start- und Zielstation vorab eingetragen und mit ausgedruckt. - Bei den 14 Fahrten wird jeweils an den Stationen das Leihrad gewechselt, wenn vorhanden, sollen verschiedene Radtypen getestet werden. - Außerdem sollen bei der Ausleihe und Rückgabe die verschiedene Anmelde- und Abmeldearten getestet werden.
7	Nur Zellen in die eine Eingabe erfolgen soll sind auswählbar (weiß), alle anderen sind über den Blattschutz gesperrt (grau) .

8	<p>Beim Ausfüllen der Fragebögen und Übertragen in die Excelerhebungsdatei ist das angegebene Format bzw. die Einheit zu beachten.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Für einige Frage ist eine Skala vorgegeben oft wird auch ein Freitext, Zahl oder Anzahl abgefragt. - Wenn auf eine Frage mit einem Antwortfeld im Freitext, die Antwort z.B. keiner wäre (also z.B. wird nach einem weiteren Defekt gefragt und es liegt keiner vor) dann das Antwortfeld leer lassen und nicht etwa keiner eintragen. - Eine 1 wird eingetragen, wenn das Merkmal vorhanden bzw. die Frage mit Ja beantwortet wird. - Eine 0 wird eingetragen, wenn das Merkmal nicht vorhanden bzw. die Frage mit Nein beantwortet wird.
9	<p>Das Aus- und Bewertungskonzept wird im Rahmen des Pretestes der Erhebung in Stuttgart abgestimmt und ergänzt werden. Es wird sich aus einer Punktwertung der Indikatoren aus den Fragebögen und einer verbalen Beschreibung und Interpretation der Erhebungsergebnisse zusammensetzen.</p>
10	<p>Für Rückfragen wenden Sie sich bitte an den Überlokalen Evaluator (Universität Stuttgart). benjamin.rabenstein@isv.uni-stuttgart.de</p>

Name des Modelvorhabens		
Modellvorhaben-ID		
Allgemeine Systemdaten		
1	Anzahl Fahrräder <i>(nach Häufigkeit absteigend sortiert)</i>	
1.1	Anzahl Fahrräder Radtyp 1	
1.2	Anzahl Fahrräder Radtyp 2	
1.3	Anzahl Fahrräder Radtyp 3	
2	Anzahl Pedelecs	
3	Anzahl der Stationen für Fahrräder	
4	Anzahl der Stationen für Pedelecs	
5	Anzahl der Fahrradstellplätze	
6	Anzahl der Pedelecstellplätze	
7	Betriebsdauer <i>[Monate pro Jahr]</i>	
Qualität Fahrräder		
8	Anzahl unterschiedlicher Fahrradtypen	
9	Beschreibung des häufigsten Fahrradtyps: Radtyp 1	
9.1	Anzahl Gänge	
9.2	Gepäckträger	
9.3	Rücktrittsbremse	
9.4	Sattelhöhe verstellbar	
9.5	Standlicht	
9.6	Nabendynamo	
9.7	Werbefläche	
9.8	Sonstiges <i>[Freitext]</i>	
10	Beschreibung des zweithäufigsten Fahrradtyps: Radtyp 2	
10.1	Anzahl Gänge	
10.2	Gepäckträger	
10.3	Rücktrittsbremse	
10.4	Sattelhöhe verstellbar	
10.5	Standlicht	
10.6	Nabendynamo	
10.7	Werbefläche	
10.8	Sonstiges <i>[Freitext]</i>	
11	Beschreibung des drithäufigsten Fahrradtyps: Radtyp 3	
11.1	Anzahl Gänge	
11.2	Gepäckträger	
11.3	Rücktrittsbremse	
11.4	Sattelhöhe verstellbar	
11.5	Standlicht	
11.6	Nabendynamo	
11.7	Werbefläche	
11.8	Sonstiges <i>[Freitext]</i>	

Name des Modelvorhabens		
12	Beschreibung des Pedelec	
12.1	Anzahl Gänge	
12.2	Gepäckträger	
12.3	Rücktrittsbremse	
12.4	Sattelhöhe verstellbar	
12.5	Standlicht	
12.6	Nabendynamo	
12.7	Werbefläche	
12.8	Sonstiges <i>[Freitext]</i>	
Ausleihvorgang		
13	Reservierungsmöglichkeit	
13.1	Beschreibung der notwendigen Handlungsschritte Reservierung per Internet <i>[Freitext]</i>	
13.2	Kosten der Reservierung per Internet [€]	
13.3	Beschreibung der notwendigen Handlungsschritte Reservierung per Telefon <i>[Freitext]</i>	
13.4	Kosten der Reservierung per Telefon [€]	
13.5	Name eines zusätzlichen Reservierungsmediums <i>[Freitext]</i>	
13.6	Beschreibung der notwendigen Handlungsschritte Reservierung per zusätzliches Reservierungsmedium <i>[Freitext]</i>	
13.7	Kosten der Reservierung per zusätzlichem Reservierungsmedium[€]	
14	Ausleihe: Beschreibung der notwendigen Handlungsschritte pro Ausleihart (z.B. <i>per Terminal, registriertem Mobiltelefon, E-Ticket, Personal, sonstiges Telefon,...</i>)	
14.1	Handlungsschritte bei Ausleihe per Terminal <i>[Freitext]</i>	

Name des Modelvorhabens		
14.2	Handlungsschritte bei Ausleihe per Mobiltelefon [Freitext]	
14.3	Name des ersten zusätzlichen Ausleihmediums [Freitext]	
14.4	Handlungsschritte bei Ausleihe per erstem zusätzlichem Ausleihmedium [Freitext]	
14.5	Name des zweiten zusätzlichen Ausleihmediums [Freitext]	
14.6	Handlungsschritte bei Ausleihe per zweitem zusätzlichem Ausleihmedium [Freitext]	
15	Rückgabe: Beschreibung der notwendigen Handlungsschritte pro Ausleihart (z.B. per Terminal, registriertem Mobiltelefon, E-Ticket, Personal, sonstiges Telefon,...)	
15.1	Handlungsschritte bei Ausleihe per Terminal [Freitext]	
15.2	Handlungsschritte bei Ausleihe per Mobiltelefon [Freitext]	
15.3	Name des ersten zusätzlichen Rückgabemediums [Freitext]	
15.4	Handlungsschritte bei Ausleihe per erstem zusätzlichem Rückgabemedium [Freitext]	
14.5	Name des zweiten zusätzlichen Rückgabemediums [Freitext]	

Name des Modelvorhabens		
15.6	Handlungsschritte bei Ausleihe per zweitem zusätzlichem Rückgabemedium <i>[Freitext]</i>	
Informationen		
16	Webseite für das FVS vorhanden	
17	Webseiten des lokalen ÖV enthalten Informationen zum FVS	
18	FVS-Stationsnetzplan im Internet vorhanden	
19	FVS-Stationsnetzplan enthält ÖV-Haltestellen	
20	ÖV-Netzplan enthält Hinweis auf FVS	
21	Information über Anzahl der aktuell verfügbare Fahrräder im Internet	
22	Information über Anzahl der aktuell freien Stellplätze im Internet	
23	Telefonnummer der Servicehotline vorhanden	
Service		
24	Servicehotline Schadensmeldung <i>(von 1: sehr gut bis 5: sehr schlecht)</i>	
Kommentare und Anmerkungen		
25	Kommentare und Anmerkungen <i>(Bitte mit der Nummerierung auf die entsprechende Frage Bezug nehmen.)</i> <i>[Freitext]</i>	

Medium		Internet
1	Voraussetzungen zur Registrierung	
1.1	Mindestalter <i>[Jahre]</i>	
1.2	Mobiltelefon	
1.3	EC-Karte	
1.4	Kreditkarte	
1.5	E-Mailadresse	
1.6	E-Ticket	
1.7	ÖV-Zeitkarte	
1.8	Sonstiges <i>[Freitext]</i>	
2	Pflichtangaben bei der Registrierung	
2.1	Name	
2.2	Anschrift	
2.3	Geburtsjahr bzw. Alter	
2.4	Zahlungsdaten	
2.5	Mobilfunknummer	
2.6	Sonstiges <i>[Freitext]</i>	
3	Angebotene Zahlungsarten	
3.1	EC-Karte	
3.2	Geldkarte	
3.3	Kreditkarte	
3.4	Überweisung	
3.5	Lastschrift	
3.6	Bargeld	
3.7	Sonstiges <i>[Freitext]</i>	
4	Mindeststartguthaben [€]	
5	Kosten der Registrierung [€]	
6	Freischaltdauer bei gewählter Zahlungsart <i>(Dauer von Registrierung bis erste Ausleihe möglich ist.) [Stunden]</i>	
6.1	EC-Karte	
6.2	Geldkarte	
6.3	Kreditkarte	
6.4	Überweisung	
6.5	Lastschrift	
6.6	Bargeld	
6.7	Sonstige Zahlungsart <i>(unter 3.7 Bezeichnung angegeben)</i>	
7	Zeitaufwand für die Registrierung <i>[Minuten]</i>	
8	Transparenz der Kostenstrukturen <i>(„Vorab-Einmalbetrag“, Minutenpreis, Freiminuten, Tagespreis, Kosten im Schadensfall,...) (von 1: sehr gut bis 5: sehr schlecht)</i>	
9	Transparenz der AGB und deren Übermittlung <i>(„alles was mit dem Kleingedruckten zu tun hat“) (von 1: sehr gut bis 5: sehr schlecht)</i>	

Medium		Internet
10	Probleme/Auffälligkeiten <i>[Freitext]</i>	
11	Komfort bei der Registrierung <i>(von 1: sehr hoch bis 5: sehr niedrig)</i>	
12	Auffindbarkeit/Nutzungskomfort von Informationen zu folgenden Punkten bei der Registrierung? <i>(jeweils von 1: sehr gut bis 5: sehr schlecht)</i>	
12.1	FVS-Stationsnetzplan	
12.2	Funktion Buchungssystem	
12.3	wählbare Tarife und deren Kosten	
12.4	ÖV-Integration hinsichtlich des Tarifs	
12.5	ÖV-Integration hinsichtlich der Verknüpfungen an den Stationen	
12.6	Reservierungsmöglichkeiten	
13	Kommentare/Anmerkungen <i>(Bitte mit der Nummerierung auf die entsprechende Frage Bezug nehmen.)</i> <i>[Freitext]</i>	

		Station 1
1	Stationsname	
2	Station-ID	
3	Erhebungsdatum [TT.MM.JJJJ]	
4	Erhebungszeitpunkt [SS:MM]	
Städtebaulicher Kontext der Station		
5	Gebietstyp	
5.1	Stadtkerngebiet	
5.2	Stadtkernnahe Altbaugelände	
5.3	Wohngebiete in Orts- oder Stadtrandlage	
5.4	Industrie- und Gewerbegebiet	
5.5	Dörfliches Gebiet	
5.6	Freizeitwohngebiet	
6	Wie gelungen ist die Städtebauliche Integration der Station? <i>(von 1: sehr gut: harmonische Eingliederung in das Umfeld, trotz guter Erkennbarkeit bis 5: sehr schlecht: Störung des städtebaulichen Bildes und schlechte Erkennbarkeit)</i>	
7	Anzahl möglicher Blickachsen auf die Station? <i>(Häuserfluchten, von denen aus die Station zu sehen ist)</i>	
Eigenschaften der Station		
8	Anzahl der Fahrradstellplätze	
9	Anzahl der Pedelecstellplätze	
10	Anzahl der freien Fahrradstellplätze	
11	Anzahl der freien Pedelecstellplätze	
12	Anzahl der verfügbaren Fahrräder	
12.1	Anzahl Fahrräder Radtyp 1	
12.2	Anzahl Fahrräder Radtyp 2	
12.3	Anzahl Fahrräder Radtyp 3	
13	Anzahl der verfügbaren Pedelecs	
14	Terminal vorhanden	
Nächste ÖV-Haltestelle		
15	Name der ÖV-Haltestelle <i>[Freitext]</i>	
16	Entfernung <i>[Meter]</i>	
17	Übergangszeiten an dieser ÖV-Haltestelle <i>(wenn Verkehrsmittel an dieser ÖV-Haltestelle nicht verkehrt 0 eintragen, ansonsten ist die minimale Übergangszeit eine Minute)</i>	
17.1	zum Bus <i>[Minuten]</i>	
17.2	zur Stadtbahn/U-Bahn <i>[Minuten]</i>	
17.3	zur S-Bahn/Regionalbahn/Fernbahn <i>[Minuten]</i>	
Zustand der Fahrzeuge		
18	Anzahl der fahrbereiten Fahrräder	
19	Anzahl der fahrbereiten Pedelecs	

		Station 1
20	Gründe für nicht fahrbereite Fahrzeuge	
20.1	ungenügender Reifendruck	
20.2	Beleuchtungskomponenten	
20.3	Akkuladestand	
20.4	Benennung sonstiger Grund 1 [Freitext]	
20.5	Anzahl nicht fahrbereiter Fahrzeuge wegen sonstigem Grund 1	
20.6	Benennung sonstiger Grund 2 [Freitext]	
20.7	Anzahl nicht fahrbereiter Fahrzeuge wegen sonstigem Grund 2	
20.8	Benennung sonstiger Grund 3 [Freitext]	
20.9	Anzahl nicht fahrbereiter Fahrzeuge wegen sonstigem Grund 3	
Informationen an der Station		
21	Netzplan der FVS-Stationen	
22	FVS-Stationsnetzplan als Printmedium verfügbar	
23	Information über Anzahl der aktuell verfügbaren Fahrräder	
24	Information über Anzahl der aktuell verfügbaren Pedelecs	
25	Information über Anzahl der aktuell freien Fahrradstellplätze	
26	Information über Anzahl der aktuell freien Pedelecstellplätze	
27	Tarifinformationen	
28	Telefonnummer der Servicehotline vorhanden	
29	Registrierungsmöglichkeit	
Umfeld		
30	Welche zulässige Höchstgeschwindigkeit hat der zugehörige Straßenabschnitt?	
30.1	Freizeitgelände / Privatgelände (<i>keine angrenzende Straße</i>)	
30.2	Fußgängerzone	
30.3	Verkehrsberuhigter Bereich/Fahrradstraße	
30.4	Tempo 20/30 km/h	
30.5	Tempo 50 km/h	
30.6	Tempo 60 km/h und mehr	
31	Kürzester Abstand zwischen Fahrbahnrand und Station? [Meter]	
32	Wie ist die Radverkehrsführung zu/ab Station gelöst?	
32.1	separate Fahrrad-Infrastruktur	
32.2	im Mischverkehr auf dem Gehweg	
32.3	im Mischverkehr auf der Fahrbahn	
33	Wie ist die Verknüpfung der Station mit dem Verkehrsweg gelöst?	
33.1	man kann direkt losfahren und erreicht den Verkehrsweg ohne Behinderungen	
33.2	Behinderung durch parkende Fahrzeuge (Fahrrad muss u.U. geschoben werden)	
33.3	Behinderung durch Fußgänger (Fahrrad muss u.U. geschoben werden)	
34	Kürzester Abstand zwischen Station und Verkehrsweg? [Meter]	
35	Ist eine Fahrradwegweisung vorhanden?	

		Station 1
36	Wie stark ist die Behinderung der Fußgänger durch die Station? <i>(von 1: sehr gering: Station liegt konfliktfrei im Seitenraum bis 5: sehr stark: Station liegt im Fußgängerhauptstrom)</i>	
37	Ist wildes Fahrradparken an der Station zu beobachten? <i>[Anzahl Fahrräder]</i>	
38	Wie stark sind die Behinderungen durch wildes Fahrradparken? <i>(0: nicht vorhanden, 1: sehr gering bis 5: sehr stark)</i>	
39	Ist wildes Kfz-Parken zu beobachten? <i>[Anzahl Kfz]</i>	
40	Wie stark sind die Behinderungen durch wildes Kfz-Parken? <i>(0: nicht vorhanden, 1: sehr gering bis 5: sehr stark)</i>	
41	Wie beurteilen Sie die Einsehbarkeit bzw. Übersichtlichkeit der Station im Bezug auf Verkehrs- bzw. persönliche Sicherheit? <i>(von 1: sehr gut bis 5: sehr schlecht)</i>	
42	Einschätzung der verkehrlichen Situation <i>(Gesamteindruck in Stichworten: z.B. gefährlich, viel schneller Autoverkehr, enger Straßenraum, etc) [Freitext]</i>	
43	Wie stark ist die Behinderung durch Verschmutzung z.B. Glasscherben? <i>(0: nicht vorhanden, 1: sehr gering bis 5: sehr stark)</i>	
44	Ist eine ausreichende Beleuchtung vorhanden?	
45	Fotos der Station <i>(Mindestens 5 Fotos pro Station von verschiedenen Seiten und im Überblick. Zusätzlich Fotos von Auffälligkeiten.)</i>	
Kommentare und Anmerkungen		
46	Kommentare und Anmerkungen <i>(Bitte mit der Nummerierung auf die entsprechende Frage Bezug nehmen.) [Freitext]</i>	

		Fahrt 1.1	Fahrt 1.2
1	Startstations-ID		
2	Startstationsname		
3	Zielstations-ID		
4	Zielstationsname		
5	Datum [TT.MM.JJJJ]		
6	Startzeit [SS:MM]		
7	Zielzeit [SS:MM]		
Ausleihe			
8	Genutzte Anmeldeart für die Ausleihe		
8.1	Terminal		
8.2	registriertes Mobiltelefon		
8.3	E-Ticket		
8.4	Personal		
8.5	sonstiges Telefon		
8.6	Sonstiges [Freitext]		
9	Zur Anmeldung für die Ausleihe notwendig		
9.1	registriertes Mobiltelefon		
9.2	sonstiges Telefon		
9.3	EC-Karte		
9.4	Kreditkarte		
9.5	System-PIN/Kundennummer/Passwort		
9.6	E-Ticket		
9.7	Barzahler-ÖV-Ticket		
9.8	Sonstiges [Freitext]		
10	Dauer Ausleihvorgang [in Sekunden, gerundet auf 30 Sekunden]		
11	Komfort Ausleihvorgang (von 1: sehr gut bis 5: sehr schlecht)		
Fahrzeugnutzung			
12	Genutzer Radtyp (Radtyp 1-3 oder Pedelec)		
13	Dauer Fahrzeuanpassung [in Sekunden, gerundet auf 10 Sekunden]		
14	Komfort Fahrzeuanpassung (von 1: sehr gut bis 5: sehr schlecht)		
15	Komfort Fahrzeugnutzung (von 1: sehr gut bis 5: sehr schlecht)		
16	Komfort Gepäckbeförderung (von 1: sehr gut bis 5: sehr schlecht)		
Zustand des genutzten Fahrzeuges			
17	Funktionsfähigkeit/Defekt		
17.1	Beleuchtung funktioniert		
17.2	Bremsen funktionieren		
17.3	Defekt 1 [Freitext]		
17.4	Defekt 2 [Freitext]		
17.5	Defekt 3 [Freitext]		

		Fahrt 1.1	Fahrt 1.2
Rückgabe			
18	Genutzte Abmeldeart für die Rückgabe		
18.1	Terminal		
18.2	registriertes Mobiltelefon		
18.3	E-Ticket		
18.4	Personal		
18.5	sonstiges Telefon		
18.6	Sonstiges <i>[Freitext]</i>		
19	Zur Abmeldung für die Rückgabe notwendig		
19.1	registriertes Mobiltelefon		
19.2	sonstiges Telefon		
19.3	EC-Karte		
19.4	Kreditkarte		
19.5	System-PIN/Kundennummer/Passwort		
19.6	E-Ticket		
19.7	Barzahler-ÖV-Ticket		
19.8	Sonstiges <i>[Freitext]</i>		
20	Dauer Rückgabevorgang <i>[in Sekunden, gerundet auf 30 Sekunden]</i>		
21	Komfort Rückgabevorgang <i>(von 1: sehr gut bis 5: sehr schlecht)</i>		
Kosten			
22	Genutzter Tarif <i>(Name des Tarifs) [Freitext]</i>		
23	Kosten für diese Fahrt [€]		
Kommentare und Anmerkungen			
24	Kommentare und Anmerkungen <i>(Bitte mit der Nummerierung auf die entsprechende Frage Bezug nehmen.)</i> <i>[Freitext]</i>		

Anlage 11: Erhebungsbogen EG 9: Komponenten und Kosten der ÖFVS

Investitionen

In den Tabellen sind momentan fiktive Beispiele angegeben, bitte löschen Sie diese und füllen die Tabelle mit Ihren Daten.

Komponente Fahrrad

In der folgenden Tabelle sind die verfügbaren Fahrradtypen zu beschreiben. Dabei kann es empfehlenswert sein, zuerst ein Fahrradmodell mit seiner Grundausstattung an zugeben und die optionalen Ausstattungsmerkmale mit den jeweils anfallenden Zusatzkosten einzeln in der Tabelle aufzuführen. Außerdem ist durch die Angabe der Stückzahl im Modellgebiet eine Staffelung der Kosten darstellbar.

Komponente Fahrrad	Stückzahl im Modellgebiet Anzahl	Investitionskosten pro Einheit in Euro	Abschreibungszeitraum in Jahren	Erläuterung/Beschreibung zum Umfang des Postens
Fahrrad mit Grundausstattung (3 Gang Schaltung, Rücktrittbremse, Gepäckträger <10 kg, mit Werbefläche)	50	750,00 €	5	
Fahrrad mit Grundausstattung (3 Gang Schaltung, Rücktrittbremse, Gepäckträger <10 kg, mit Werbefläche)	250	550,00 €	5	
7 Gang Schaltung statt 3 Gang	50	35,00 €	5	
7 Gang Schaltung statt 3 Gang	250	25,00 €	5	
zusätzlich Gepäckbox <20 kg	250	15,00 €	5	
Pedelec mit Grundausstattung (3 Gang Schaltung, Rücktrittbremse, Gepäckträger <15 kg, 20 km Reichweite)	50	1.500,00 €	7	
Akkumulator für 50 km Reichweite	50	300,00 €	7	

Komponente Station

In der folgenden Tabelle sind die verfügbaren Stationstypen zu beschreiben. Die Beschreibung sollte dabei mindestens folgende Angaben enthalten:

- Kapazität der Station (Anzahl der abstellbaren Fahrräder, wenn begrenzt),
- Buchungsinfrastruktur (Buchungsterminal),
- Befestigung der Station (Erdarbeiten erforderlich, Verschraubung mit dem Untergrund, ...),
- Stromanschluss erforderlich,
- Lademöglichkeit für Pedelecs,
- besondere Bezahlssysteme (z.B. Kartenlesegerät, Einzelticketscanner).

Komponente Station	Stückzahl im Modellgebiet Anzahl	Investitionskosten pro Einheit in Euro	Abschreibungszeitraum in Jahren	Erläuterung/Beschreibung zum Umfang des Postens
Basis Station (Kapazität für 8 Fahrräder, keine Buchungsinfrastruktur (sondern über Handy), Verschraubung mit Untergrund, kein Stromanschluss, keine Lademöglichkeit, keine besonderen Bezahlssysteme)	10	1.000,00 €	15	
Basis Station (Kapazität für 8 Fahrräder, keine Buchungsinfrastruktur (sondern über Handy), Verschraubung mit Untergrund, kein Stromanschluss, keine Lademöglichkeit, keine besonderen Bezahlssysteme)	50	850,00 €	15	
zusätzlich Buchungsterminal (kein Stromanschluss erforderlich (sondern mit Solarpanel), Bezahlmöglichkeit über Kartenleser)	10	4.500,00 €	10	
zusätzlich Buchungsterminal (kein Stromanschluss erforderlich (sondern mit Solarpanel), Bezahlmöglichkeit über Kartenleser)	50	3.500,00 €	10	
zusätzlich Lademöglichkeit für 8 Pedelecs (Stromanschluss erforderlich)	10	800,00 €	10	

Weitere Komponenten

In der folgenden Tabelle sind die weiteren Komponenten zu beschreiben. Hier können auch anteilige Kosten aufgeführt werden, wenn Anschaffungen nicht singulär für das Modellvorhaben verwendet werden z.B. Erweiterung der Serverinfarstruktur beim Betreiber.

Weitere Komponenten	Stückzahl im Modellgebiet Anzahl	Investitionskosten pro Einheit in Euro	Abschreibungszeitraum in Jahren	Erläuterung/Beschreibung zum Umfang des Postens
Server zur Verwaltung des Buchungssystems	1	5.000,00 €	15	Anteilige Kosten Servererweiterung beim Betreiber
Buchungssoftware für Terminal, Internet und Server	1	10.000,00 €	10	
Servicedienstleistung: Distribution der Leihfahräder	1	12.000,00 €	10	Anschaffung Transporter
Namensgebung durch die Kumune (z.B. Stadtrad X-Stadt)	1	25.000,00 €	-	

Anlage 12: Fragebogen zu Kennzahlen internationaler ÖFVS

Befragung zu Merkmalen und zur Nutzung von Fahrradverleihsystemen

Sehr geehrte Damen und Herren,

Im Rahmen einer Evaluation von Fahrradverleihsystemen für das deutsche Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung möchten wir die Erfolgsbedingungen von Fahrradverleihsystemen innerhalb und außerhalb Deutschlands vergleichen. Sie können uns dabei unterstützen.

Wir bitten sie darum, den beigefügten Fragebogen im Rahmen ihrer Möglichkeiten auszufüllen. Schreiben sie ihre Antworten bitte jeweils in die blauen Textfelder.

Geben sie bitte immer wenn möglich ein Erhebungsjahr an. Sollten mehrere Erhebungen stattgefunden haben, bitten wir Sie darum, alle relevanten aufzuführen.

Vielen Dank für ihre Mühe!

Thorsten Koska

Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie

1.) Seit wann ist ihr Fahrradverleihsystem in Betrieb (MM/JJJJ)?

2.) Wie viele Ausleihen gibt es in ihrem System pro Jahr? Wenn vorliegend, bitte geben Sie mehrere Jahre an. Wenn das Angebot nicht ganzjährig besteht geben sie bitte die Zahl der Ausleihen im jeweiligen Betriebszeitraum an.

Jahr	2012	2011	2010	2009
Zahl der Ausleihen				

3.) Wie viele Verleihstationen umfasst ihr Angebot? Wenn sich deren Anzahl verändert hat, geben bitte sie mehrere Jahre an.

Jahr	2012	2011	2010	2009
Zahl der Stationen				

3.) Wie viele Fahrräder umfasst ihr Angebot? Wenn sich deren Anzahl verändert hat, geben bitte sie mehrere Jahre an.

Jahr	2012	2011	2010	2009
Zahl der Fahrräder				

5.a) Wie groß ist die Fläche die durch ihr Verleihsystem abgedeckt wird?

Jahr	2012	2011	2010	2009
Fläche in km ²				

b) Wie wird diese Fläche ermittelt?

6.) Wie lang dauert die Ausleihe eines Fahrrads in ihrem System im Durchschnitt / im Median?

Jahr	2012	2011	2010	2009
Durchschnittliche Ausleihdauer in Minuten				
Mediane Ausleihdauer in Minuten				

7.) Wie viel Prozent der Fahrten werden in ihrem System kostenlos (ohne Berücksichtigung eventueller Start- oder Grundgebühren) zurückgelegt?

Jahr	2012	2011	2010	2009
Anteil kostenloser Fahrten (in %)				

8.) Wie viel Prozent der Fahrten enden nicht an der Station an der sie begonnen haben?

Jahr	2012	2011	2010	2009
Anteil der Fahrten mit ungleicher Start- und Zielstation (in %)				

9.) Wie viele Räder wurden pro Jahr redistribuiert?

Jahr	2012	2011	2010	2009
Zahl der redistribuierten Räder				

10.) Welchen Anteil haben Langzeit- bzw. Kurzzeittarife in ihrem Angebot?

Jahr	2012	2011	2010	2009
Fahrten von Nutzern mit Langzeittarif (in %)				
Fahrten von Nutzern mit Kurzzeittarif (in %)				
Fahrten von Nutzern mit Nullzeittarif (in %)				

11.) Wie finanziert sich ihr Angebot?

- Angebot trägt sich vollständig durch Ausleihgebühren
- Teilweise Kostendeckung durch Werbung auf dem Rad oder den Ausleihstationen
- öffentliche Subventionen (Geld oder Sachmittel oder Personal)
- Sonstiges

12.) Wie ist ihr Fahrradverleihsystem in das öffentliche Nahverkehrssystem integriert?

a) Baulich: Anteil der FVS-Stationen an den Haltestellen im Umkreis von 50m

b) Tariflich:

- Rabatt oder Freifahrten mit ÖV-Zeitkarte
- Bestandteil der ÖV-Zeitkarte
- Rabatt mit ÖV-Einzelkarte)
- nicht integriert
- anders, nämlich:

c) Informationell

- Gemeinsame Werbung
- Gemeinsamer Vertrieb
- Gemeinsame Internet-Auftritte / Apps
- Integration in Netzplänen
- Gemeinsame Wegweisung

13.) Wie schätzen Sie die Nutzung ihres Angebotes durch Touristen ein?

- Wenig
 Mittel
 Stark

14.) Wird ihr Angebot überdurchschnittlich stark von Männern genutzt?

- ja
 nein

15.) Hat ihr Angebot eine Verlagerung von PKW-Verkehren auf das Fahrrad bewirkt?

- ja
 nein

16.) Würden Sie ihr Fahrradverleihsystem als Erfolg bezeichnen?

- ja
 nein

17.) Wie ist der Modal Split der Wege in ihrer Stadt in Prozent? Bitte geben Sie das aktuellste verfügbare Jahr an.

Jahr	PKW (Fahrer)	PKW (Mitfahrer)	ÖPNV	Rad	Zu Fuß

18.) Wie viele Fahrräder sind in ihrer Stadt durchschnittlich in einem Haushalt verfügbar? itte geben Sie das aktuellste verfügbare Jahr an.

Jahr	Anzahl der durchschnittlich im Haushalt verfügbaren Fahrräder	Anzahl der Fahrräder pro 1000 Einwohner