



Transportrad Initiative Nachhaltiger Kommunen

TINK on Tour



Abschlussbericht

Nathalie Niekisch

e-fect

Februar 2017

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Partner:



Stadt Norderstedt
Der Oberbürgermeister



Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung	1
Ziel der Tour	1
Fahrtbericht.....	2
Zurückgelegte Strecke.....	2
Streckenabschnitte	2
Ausstattung.....	3
Witterungsbedingungen.....	4
Fahrverhalten der Räder	5
Besondere Herausforderungen	6
Besondere Höhepunkte.....	7
Informationsgespräche	9
Gesprächsteilnehmende.....	9
Gesprächsverläufe	9
Wichtige Themen bei den Gesprächen	9
Mediale Begleitung	11
Facebook	11
Pressespiegel	11
Fazit	13
Danksagung.....	14
Anhang	15
Fotos der Informationsgespräche.....	15
Weitere Tourenbilder	16
Kontakt für Rückfragen.....	17

Zusammenfassung

Ziel der Transportrad Initiative Nachhaltiger Kommunen (TINK) ist es, nachhaltige Mobilität zu fördern. Durch ein modernes und komfortables Mietsystem von Transporträdern können Nutzerinnen und Nutzer große und schwere Gegenstände innerstädtisch auch ohne Auto transportieren. TINK wird gefördert vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans 2020 (NRVP).

Konstanz am Bodensee und Norderstedt in Schleswig-Holstein sind als TINK Pilot-Kommunen ausgewählt worden. In beiden Städten gibt es seit Juli 2016 öffentliche Transportrad-Mietsysteme; dort stehen mindestens 24 Transporträder an mindestens 13 Stationen rund um die Uhr zum Mieten zur Verfügung.

Unter dem Motto „TINK on Tour“ legten Marco Walter (Nationaler Projektleiter TINK) und Nathalie Niekisch (Assistenz TINK) zwischen dem 22. November und dem 7. Dezember 2016 eine über 1000 km lange Informationsradtour von Konstanz nach Norderstedt zurück. Verwendet wurden dazu jeweils ein zweirädriges und ein dreirädriges unmotorisiertes Transportrad aus dem Konstanzer Mietradsystem. Während der Tour wurden in zehn Städten Informationsgespräche geführt, in welchen das Projekt vorgestellt und das Potenzial eines Transportrad-Mietsystems für die jeweilige Stadt unter Berücksichtigung der lokalen Gegebenheiten diskutiert wurde.

Ziel der Tour

Ziel der Tour war es, das Projekt TINK auch bundesweit bekannt zu machen. Außerdem sollte medienwirksam gezeigt werden, dass mit solchen Rädern auch weitere Strecken zurückgelegt werden können - und das sogar im Winter. Das Thema nachhaltige Mobilität und Transportrad-Mietsystem sollte des Weiteren mit lokalen Fahrrad-Akteuren verschiedener Städte diskutiert werden. Neben dem eigenen Gepäck wurde zusätzlich ein ca. sechs Kilogramm schwerer Geschenkkorb des Konstanzer Oberbürgermeisters Uli Burchardt mit regionalen Bio-Spezialitäten vom Bodensee transportiert, welcher am Ende der Tour dem Norderstedter Oberbürgermeister Hans-Joachim Grote überreicht werden sollte. Diese Geste sollte die Verbundenheit der Städte durch das TINK-Projekt verdeutlichen.

Fahrtbericht

Zurückgelegte Strecke

Die Tour fand zwischen dem 22. November und dem 7. Dezember statt. Startpunkt war der Innenhof des historischen Rathauses der Stadt Konstanz, Endpunkt das Rathaus Norderstedt. Die Gesamtstrecke betrug – inklusive der ungeplanten Umwege - 1036 km, wobei über 2000 Höhenmeter bewältigt wurden.

Informationsgespräche fanden in den Städten Karlsruhe, Mannheim, Darmstadt, Mainz, Wiesbaden, Frankfurt, Marburg, Kassel, Hannover und Hamburg statt. Die genaue Strecke ist in Abbildung 1 dargestellt sowie unter <https://www.bikemap.net/de> einzusehen.

Gefahren wurde an 12 der 14 Tage, im Durchschnitt ca. 74 km pro Tag. An drei Tagen betragen die Tagesetappen über 100 km, wobei die längste Tagesstrecke 107 km zwischen Alfeld (Leine) und Hamburg war. In der Regel waren die RadlerInnen inklusive der Pausen 8 Stunden pro Tag unterwegs bei einer durchschnittlichen Fahrtgeschwindigkeit von ca. 15 km/h. Unterkünfte fanden die RadlerInnen sowohl in Hotels und Jugendherbergen sowie bei Bekannten und auch Fahrrad-Aktiven vor Ort.

Streckenabschnitte

In der folgenden Tabelle sind die Streckenabschnitte der jeweiligen Tage inklusive der dafür kalkulierten Kilometer sowie Besonderheiten des Tages aufgeführt.



Abbildung 1. Zurückgelegte Strecke sowie Höhenprofil der TINK-Informationstour erstellt mit bikemap.net

Datum	Beginn	Endpunkt	kalkulierte Distanz ¹	Besonderheiten
22.11.2016	Konstanz	Geisingen	67,6 km	stärkste Steigung der Strecke (ca. 300 Höhenmeter bei Tengen)
23.11.2016	Geisingen	Alpirsbach	61 km	Fahrradbeleuchtung fiel bei einem Rad aus, deshalb ungeplanter Umweg nach Alpirsbach anstatt Freudenstadt
24.11.2016	Freudenstadt	Karlsruhe	81,2 km	Zug von Alpirsbach nach Freudenstadt genommen
25.11.2016	Karlsruhe	Mannheim	66,4 km	automatisches Schloss reagierte nicht mehr und musste aufgeflext werden, was zu drei Stunden Verzögerung führte
26.11.2016	Mannheim	Darmstadt	51,2 km	Fahrtbegleitung von Timo Borsdorf der freien Lastenradinitiative Mannheim
27.11.2016	Darmstadt	Frankfurt	35,7 km	Stadtführung von lokalen Fahrradaktiven in Darmstadt
28.11.2016	Frankfurt	Frankfurt	22,3 km	Infogespräche in Wiesbaden und Mainz
29.11.2016	Frankfurt	Marburg	69,8 km	erster Tag mit eingefrorenen Schaltzügen
30.11.2016	Marburg	Marburg	91,8 km	Ruhetag
01.12.2016	Marburg	Baunatal	94,9 km	Überquerung der Kassler Berge
02.12.2016	Baunatal	Kassel	8,9 km	
	Kassel	Hann. Münden	29,5 km	Fahrtbegleitung von Klaus Schneider; ursprüngliches Etappenziel Göttingen konnte wegen Glatteis nicht erreicht werden
03.12.2016	Hann. Münden	Alfeld (Leine)	62,5 km	Zug von Hann. Münden nach Göttingen genommen
04.12.2016	Alfeld (Leine)	Hannover	49,6 km	besonders schöne Fahrradeinfahrt ins Stadtzentrum durchs Grüne
05.12.2016	Hannover	Wietzenhof	71,9 km	transportradfreundliches Hotel mit Parkmöglichkeit der Räder im ungenutzten Speisesaal in Wietzenhof
06.12.2016	Wietzenhof	Hamburg	84,4 km	Fahrtbegleitung von Carola Schneider mit dem freien Lastenrad Klara
07.12.2016	Hamburg	Norderstedt	30,3 km	Fahrtbegleitung von Katrin Kiesel und Stefan Scharnberg von der critical mass Norderstedt

Ausstattung

Für die Radtour kamen zwei unmotorisierte Transporträder der Marke bakfiets (vgl. Abbildung 2) aus dem Konstanzer Mietradsystem zum Einsatz. Nathalie Niekisch verwendete das zweirädrige Transportrad Cargo Bike Long, Marco Walter das dreirädrige Transportrad Cargo Trike. Beide Räder

¹ Diese Distanz entspricht der kalkulierten Distanz und weicht um einige Kilometer von der tatsächlich gefahrenen Distanz ab; letztere beinhaltet zusätzliche Kilometer aufgrund Orientierungsproblemen und fehlerhafter Navigationsführung

haben ein Eigengewicht von ca. 42 kg. Hinzu kam das eigene Gepäck sowie der Geschenkkorb des Konstanzer Oberbürgermeisters. Somit ergab sich ein Gesamtgewicht von ca. 50 kg bzw. 60 kg.

Beide Räder verfügen standardmäßig über eine 8-Gang Nabenschaltung sowie einen eingebauten Nabendynamo. Beim dreirädrigen Transportrad wurde der Sattel durch einen Gel-Sattel und die normalen Pedale durch Klickpedale ersetzt. Beim zweirädrigen Transportrad wurden Originalsattel und -pedale, so wie sie im Mietsystem vorzufinden sind, verwendet. Beide Räder wurden außerdem mit einer schließenden Plane für die Ladefläche und einem Regenschutz der Marke dryve ausgerüstet, der allerdings nicht zum Einsatz kam.

Witterungsbedingungen

Die Temperaturen lagen zu Beginn der Tour noch bei angenehmen 10 – 13 °C am Tag und 4-7 °C in der Nacht. Ab Sonntag, 27. November wurden die Temperaturen schlagartig kälter, so dass am Morgen des 29. Novembers bereits - 3°C herrschten. Bei Sonnenschein kletterten die Temperaturen wieder knapp über den Nullpunkt, fielen aber mit Einbruch der Dunkelheit (ca. 16:30 Uhr) wieder unter 0 °C. Bis zum Ende der Tour bewegten sich die Temperaturen dann um den Nullpunkt, mit Minustemperaturen bei Dunkelheit und niedrigen Plusgraden bei Sonnenschein. Durch die niedrigen Temperaturen waren viele Gebiete von Raureif überzogen (vgl. Abbildung 3).

Auf der gesamten Tour gab es fast keinen Niederschlag. Lediglich am Abend des 1. Dezembers und am Morgen des 2. Dezembers regnete es in der Region Kassel, jedoch nicht von langer Dauer. Der Regen führte in den folgenden Tagen zu überfrierender Nässe, sodass die Tagesetappe des 2. Dezembers vorzeitig unterbrochen werden und ca. 30 km mit dem Zug überbrückt werden mussten.



Abbildung 2. Unmotorisierte Transporträder der Marke bakfiets aus dem Konstanzer Transportrad-Mietsystem



Abbildung 3. Transporträder bei Raureif im Wald zwischen Alfeld an der Leine und Hannover

Fahrverhalten der Räder

Die Transporträder lassen sich auch beladen leicht fahren und haben ein gutes Rollverhalten. Die Schaltung funktioniert bei Plusgraden gut und die Untersetzung des ersten Ganges erleichtert das Fahren am Berg deutlich. Die Bremsen funktionieren sehr gut und sind auch bei starkem Gefälle und hoher Beladung zuverlässig.

Da es sich bei den Transporträdern um Fahrräder handelt, die im Hollandstil verarbeitet sind, ist die Sitzhaltung sehr aufrecht. Dadurch wird der Rücken während des Fahrens kaum belastet. Weiterhin ist der Sattel nicht direkt in vertikaler Verlängerung über den Pedalen angebracht, sondern nach hinten versetzt. Dadurch kann allein durch Treten nur schwer eine hohe Geschwindigkeit erreicht werden, da die Kraft nicht direkt auf die Pedale ausgeübt werden kann. Außerdem führt die versetzte Sattelposition bei langen Strecken zu einer stärkeren Kniegelenkbelastung.

Aufgrund der Größe der Transporträder ist das Lenkverhalten zunächst gewöhnungsbedürftig, nach kurzer Übungszeit jedoch gut zu bewerkstelligen. Insbesondere das dreirädrige Transportrad benötigt bezüglich des Lenkverhaltens eine Eingewöhnungszeit, da der Wendekreis deutlich größer ausfällt als bei einem normalen Fahrrad. Weiterhin reagiert das Dreirad stark auf Wegunebenheiten, sodass beispielsweise bei Hofeinfahrten mit abgesenkten Bordstein gegengelenkt werden muss, um nicht aus der Spur zu kommen. Auf Feldwegen mit begrünem Mittelstreifen ist das Dreirad aufgrund der starken Schiefelage und dem erhöhten Rollwiderstand nicht zu empfehlen.

Das Zweirad hat selbst bei sehr hohen Geschwindigkeiten (ab ca. 30 km/h) ein zuverlässiges Fahrverhalten. Das Dreirad hingegen ist bei hohen Geschwindigkeiten sehr anfällig für Belagsveränderungen und weist eine nur mangelhafte Kurvenlage auf. Des Weiteren besteht beim Dreirad die Gefahr, bei zu hoher Geschwindigkeit in den Kurven umzukippen.

Die Transporträder wiesen bei Temperaturen unter 0°C einige Beeinträchtigungen auf: So war beispielsweise die Rollfähigkeit der Räder deutlich erschwert. Weiterhin froren die Schaltzüge ein, sodass nur ein Gang benutzbar war. An einem Tag froren beim Dreirad die Bremszüge der Vorderradbremse ein. Vermutlich sind diese Beeinträchtigungen auf Vereisungen in den Zügen sowie in den Naben zurückzuführen. Es empfiehlt sich auf ein Spezialfett zurückzugreifen, das auch bei Minusgraden keine Funktionseinbußen hat.

Die automatische Beleuchtung mit Nabendynamo funktionierte leider nicht zuverlässig. So fielen die Lampen teilweise ganz aus oder gingen nur punktuell an, wobei auch hier eine gewisse Temperaturabhängigkeit vorhanden schien.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass die Transporträder ein gutes Fahrverhalten aufweisen, jedoch bei Temperaturen unter 0°C sehr stark beeinträchtigt sind. Diese Beeinträchtigungen können durch entsprechende Wintervorbereitungen von Zügen und Naben vermutlich in den Griff bekommen werden. Für den Stadtverkehr und auf kürzeren Strecken ohne zu anspruchsvolle Topografie sind beide Räder zu empfehlen.

Besondere Herausforderungen

Bezüglich der Strecke gestalteten sich die Passagen mit starkem Höhenprofil, wie z.B. die Schwarzwaldklimmung hinter Tengen sowie die Überquerung der Kassler Berge besonders anspruchsvoll. Aufgrund der starken Steigung mussten die RadlerInnen an einigen Stellen das Fahren unterbrechen und ihre Transporträder den Berg hinaufschieben (vgl. Abbildung 4). Dem hohen Ballast wurde außerdem bereits am zweiten Tag Abhilfe geschafft, indem ein fünf Kilogramm schweres Paket mit persönlichen Gegenständen zurück nach Konstanz gesandt wurde.



Abbildung 4. Die Transporträder mussten bei zu starker Steigung geschoben werden

Leider fielen die tatsächlich gefahrenen Kilometer pro Tagesetappe in der Regel deutlich höher aus als geplant. Dies lag nicht zuletzt an der unzureichenden Navigation der verwendeten Smartphone App, die in puncto Fahrradnavigation veraltet waren. Auch die Fahrradbeschilderung war an einigen Stellen unzureichend, mit starken Schwankungen der angegebenen Kilometeranzahl bis zum nächsten Ort.



Abbildung 5. Dieser Radweg führte kurz vor Kassel unumgänglich durch eine Unterführung

Die Qualität der Radwege war sehr unterschiedlich. Einige Radwege waren in so schlechtem Zustand, dass die Benutzung der angrenzenden Bundesstraße nötig war – sehr zum Missfallen der vorbeifahrenden PKW- und LKW-Fahrer. Diese überholten die RadlerInnen teilweise bei sehr geringem Abstand und drückten durch Hupen ihre Unzufriedenheit mit der Situation aus.

Die Radwege selbst führten an einigen Stellen durch Unterführungen mit Treppen (vgl. Abbildung 5), was sich mit den Transporträdern sehr beschwerlich gestaltete.

Die niedrigen Temperaturen ab der Hälfte der Strecke stellten ebenfalls eine besondere Herausforderung dar. Durch die eingefrorenen Schaltzüge war das Fahren deutlich erschwert, was zu

einer erhöhten Belastung der Kniegelenke führte. Zusätzlich erschwerte die früh einbrechende Dunkelheit (gegen ca. 17 Uhr) die Fahrt, da mit mangelnder Sonne die Temperaturen schnell unter den Nullpunkt fielen. So entschlossen sich die RadlerInnen an den letzten Tagen dazu erst gegen 10 Uhr morgens, mit Überschreitung der 0°C-Grenze loszuradeln und bis Einbruch der Dunkelheit nur mit kurzen Pausen „durchzufahren“.

Besondere Höhepunkte

Besondere Höhepunkte stellten der Lahn- und der Fuldaradweg dar. Die Streckenführung dieser Fernradwege war ausgezeichnet und führte durch sehr schöne, ländliche Gegenden. Außerdem war das Höhenprofil dieser Wege sehr angenehm zu bewerkstelligen. Die letzten 20 Kilometer vor Marburg wurden bei Dunkelheit zurückgelegt. Da die Fahrradstrecke sehr abgelegen der Städte und des Straßenverkehrs war, war dieser Abschnitt ein besonderes Highlight: So konnten die RadlerInnen den sternenklaren Himmel bei eisigen Temperaturen und fast gänzlicher Stille genießen. Zu betonen ist außerdem die sehr gute Fahrradinfrastruktur des Göttinger Innenstadtraums sowie die Einfahrt in das Hannoversche Innenstadtzentrum mit Streckenführung durchs Grüne.

Einen weiteren Höhepunkt stellte die Offenheit gegenüber dem Thema Transportrad dar. Im Zuge der infrastrukturellen Herausforderungen moderner Großstädte schien die Alternative Transportrad bereits ein stark diskutierter Lösungsansatz. Das Umdenken in Richtung nachhaltige Mobilität scheint also bundesweit um sich zu greifen. Außerdem wurden die Transporträder auch von der Zivilbevölkerung sehr positiv aufgenommen und boten in den besuchten Städten – und auch auf dem Land – einen attraktiven und gern kommentierten Hingucker.

Ein emotionaler Höhepunkt markierte das Erreichen der 1000 km Grenze (vgl. Abbildung 6). Diese wurde kurz nach dem Einfahren in Hamburg am Abend des 6. Dezembers 2016 bewerkstelligt. So war vor dem Ende der Tour das Ziel, eine so weite Strecken mit dem Transportrad zurückzulegen, bereits erreicht.



Abbildung 6. 1000 km-Tachostand in Hamburg

Trotz der eisigen Temperaturen wagten es einige Mutige die TransportradfahrerInnen zu begleiten. Dies sorgte für besonders gute Stimmung an den entsprechenden Tagen und wurde von Marco Walter und Nathalie Niekisch sehr geschätzt. In diesem Sinne einen besonderen Dank an Timo Borsdorf von der freien Lastenradinitiative Mannheim „LaMa“, an Klaus Schneider, an Carola Schneider von der freien Lastenradinitiative Hamburg „Klara“ sowie an Katrin Kiesel und Stefan Scharnberg von der critical mass Norderstedt.



Abbildung 7. Fotos mit den Mitfahrenden, v. links oben n. rechts unten: Timo Borsdorf, Klaus Schneider, Carola Schneider, Katrin Kiesel, nicht abgebildet: Stefan Scharnberg

Informationsgespräche

Informationsgespräche fanden in den zehn Städten Karlsruhe, Mannheim, Darmstadt, Frankfurt, Mainz, Wiesbaden, Marburg, Kassel, Hannover und Hamburg statt. Die Termine und Örtlichkeiten wurden bereits im Vorfeld arrangiert.

Gesprächsteilnehmende

Im Schnitt waren bei den Gesprächen sechs Personen anwesend, in Karlsruhe nahmen sogar elf Personen an dem Informationsgespräch teil. Die Teilnehmenden setzten sich aus unterschiedlichen Hintergründen zusammen: So waren neben städtischen Fahrradbeauftragten und lokalen PolitikerInnen auch InteressensverbandsvertreterInnen z.B. des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) oder des Verkehrsclubs Deutschlands (VCD) anwesend. Weiterhin nahmen VertreterInnen lokaler Verkehrs- und Leihfahrradbetriebe sowie carsharing-Unternehmen, freie Lastenrad-Initiativen (vgl. <https://www.freie-lastenradler.de/>) und MobilitätsreferentInnen der Universtäten vor Ort teil. Auch interessierte BürgerInnen und Studierende mit fachlichem Bezug waren präsent. Die Fotos der Informationsgespräche sind im Anhang zu finden.

Gesprächsverläufe

Ein Informationsgespräch dauerte in der Regel anderthalb bis zwei Stunden. Nach einer allgemeinen Vorstellungsrunde wurde das Projekt TINK und dessen Umsetzung in den Pilotstädten Konstanz und Norderstedt dargestellt. In einer anschließenden Diskussion wurde das Potenzial eines Transportrad-Mietsystems für die jeweilige Stadt unter Berücksichtigung der lokalen Gegebenheiten diskutiert. Die Gesprächsteilnehmenden waren nach den Gesprächen dazu eingeladen, die Transporträder selbst vor Ort zu testen.

Wichtige Themen bei den Gesprächen

In Abbildung 8 ist eine Übersicht über die am häufigsten auftretenden Gesprächsthemen zu sehen. Die meisten Fragen bezogen sich auf die Bauart der Transporträder, die konkrete Ausgestaltung eines Mietsystems und auf die dafür benötigte Infrastruktur.

In fast allen Gesprächen (80 %) kam die Frage auf, ob motorisierte oder unmotorisierte Transporträder besser für die jeweilige Stadt

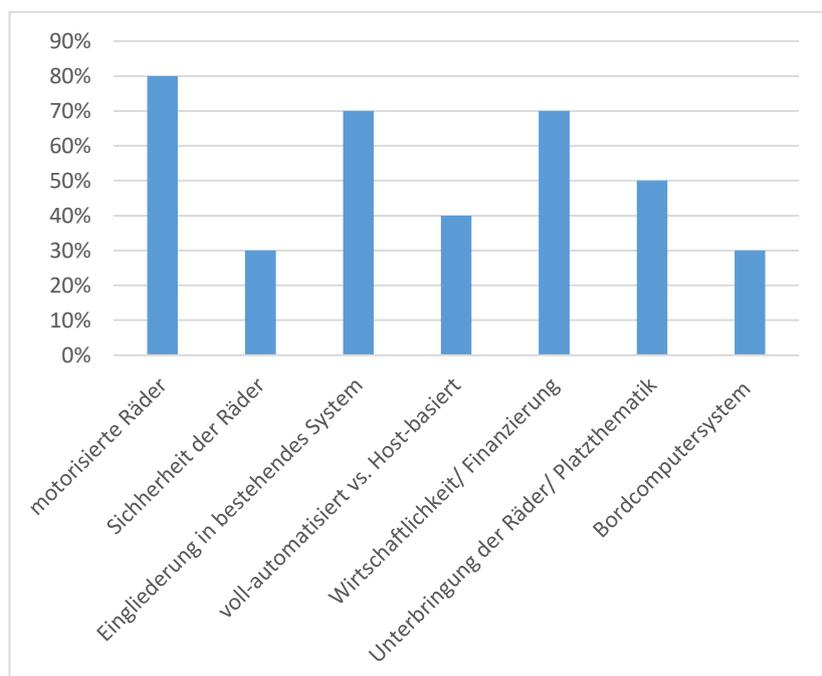


Abbildung 8. Darstellung der häufigsten Gesprächsthemen der Infotreffen.

geeignet seien. Lediglich in den Städten, in denen zunächst die Einführung von freien Lastenrädern geplant beziehungsweise diese bereits betrieben werden, war diese Frage nicht relevant. Die zweithäufigsten Themen betrafen die Finanzierungsmöglichkeiten eines Transportrad-Mietsystems sowie die Eingliederung von Transporträdern in bereits bestehende Fahrradmietsysteme (jeweils in 70 % der Gespräche diskutiert).

Neben den in der Abbildung 8 dargestellten Themen wurden unter anderem Fragen zur Verteilung der Mietstationen im Stadtgebiet und der Umverteilung der Transporträder bei einem one-way-System gestellt. Auch Fragen zur Gestaltung der Öffentlichkeitskampagne sowie zur Identifikation der relevanten Zielgruppen für ein solches Mietsystem wurden diskutiert. In einigen Städten bestand ein starkes Interesse an der umweltpsychologischen und verkehrswissenschaftlichen Begleitung des TINK-Projekts sowie der konkreten Projektgestaltung und -umsetzung in den Pilotstädten Konstanz und Norderstedt. In zwei Städten wurde die Frage gestellt, ob TINK als „Rund-um-Paket“ übertragen werden könne.

Generell wird das Potenzial für Transportrad-Mietsysteme, so wie sie in den Pilotstädten Konstanz und Norderstedt etabliert wurden, als sehr hoch eingeschätzt. Insbesondere wird in Transporträdern angesichts mangelnder Verkehrsflächen eine große Chance zur Entlastung sowohl des fließenden als auch des parkenden Verkehrs gesehen. Dabei wurden sowohl die Substitution des Privattransports, insbesondere das Transportieren von Einkäufen und die Kinderbeförderung, sowie des innerstädtischen Lieferverkehrs als zukunftsfähig identifiziert. Viele Städte äußerten, dass die Ergänzung von Transporträdern in bereits bestehende Fahrrad-Mietsysteme durch Festlegung eines fixen Transportrad-Anteils bei einer kommenden Neuausschreibung zu erreichen sei.

In den Städten, in denen bereits freie Lastenräder vorhanden waren, wurde deutlich, dass eine wirkliche Verkehrsentslastung von dauerhafter Natur nur durch eine höhere Anzahl an Transporträdern zu erreichen sei. Freie Lastenräder wurden als sinnvolle Ergänzung zu Transportrad-Mietsystemen gesehen, da diese für mehrtägige Buchungen zur Verfügung gestellt werden könnten. Außerdem wurde deutlich, dass durch freie Lastenrad-Initiativen eine Sensibilisierung der Bevölkerung für das Thema Transportrad erreicht werden kann, was einen wichtigen Schritt zur Akzeptanz von Transportrad-Mietsystemen bedeutet.

Mediale Begleitung

Facebook

Von der Fahrradtour wurde durch die LangstreckenradlerInnen täglich auf der Facebookseite <https://www.facebook.com/tink.bike/> berichtet. Insgesamt entstanden so 16 tourbezogene Facebookeinträge während der Tour sowie sechs Einträge im Vorfeld der Tour und vier Nachbereitungseinträge, die in der Regel mit Fotos aufbereitet wurden.

Die Facebookaufbereitung der Tour führte zu einer erhöhten Aktivität auf der Facebookseite im Tourzeitraum. Diese Tendenz ist deutlich in Abbildung 9 zu erkennen, wo die Reaktionen, die abgegebenen Kommentare sowie die geteilten Inhalte zwischen dem 1. November und dem 19. Dezember 2016 dargestellt sind. Insbesondere der Facebookeintrag vom 7. Dezember, an welchem das Ende der Tour bekannt gegeben wurde, schaffte es über 3000 Personen zu erreichen.

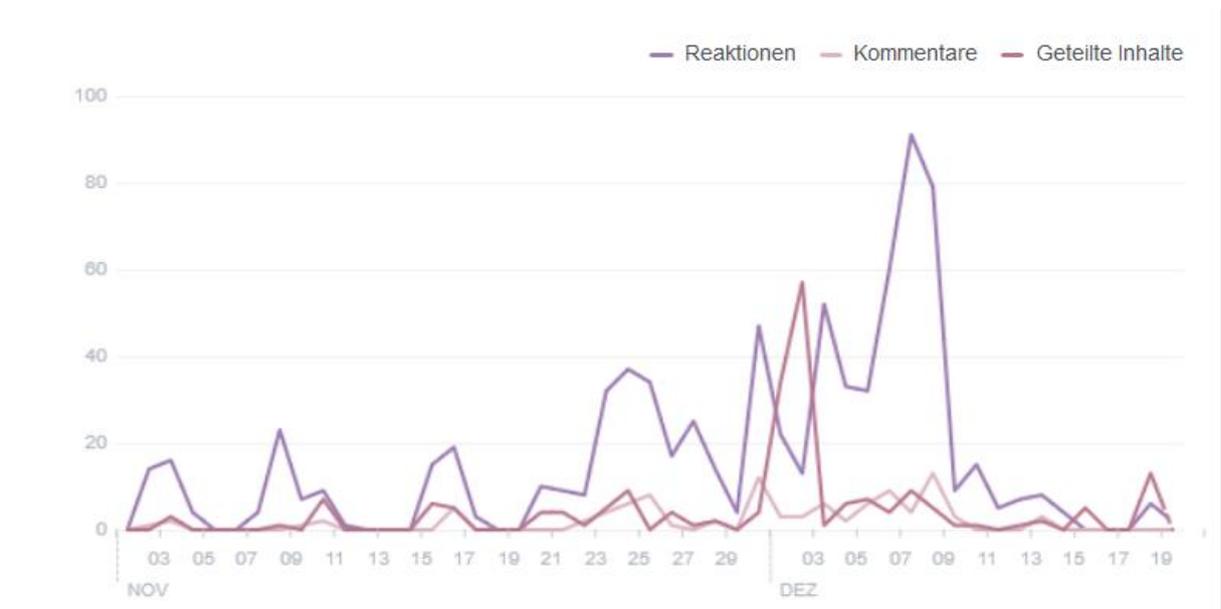


Abbildung 9. Reaktionen, Kommentare und geteilte Inhalte auf der TINK-Facebookseite zwischen dem 1. November und dem 19. Dezember 2016

Pressespiegel

Im Rahmen der Tour gab es diverse Gespräche mit PressevertreterInnen sowie Interviews. In Folge wurde über die TINK-Promotiontour in diversen lokalen und überregionalen Medien berichtet. Im Folgenden ist eine Auflistung der Pressebeiträge inklusive Links zu den entsprechenden Websites zusammengestellt:

Forum Nachhaltig Wirtschaften, 14. November 2016, S. 3: [Bericht über TINK on Tour](#)

Konstanzer Anzeiger, 16. November 2016, S. 3: [Bericht über TINK on Tour](#)

Medienportal der Stadt Konstanz, 18. November 2016: [Bericht über TINK on Tour](#)

SWR, Landesschau aktuell Rheinland-Pfalz (Mainz), 28. November 2016: [Ankündigung TINK on Tour-Stop in Mainz](#)

Darmstädter Echo, 29. November 2016: [Bericht über TINK on Tour-Stop in Darmstadt](#)

Presseportal Stadt Karlsruhe, 29. November 2016: [Bericht über TINK on Tour-Stop in Karlsruhe](#)

Allgemeine Zeitung Rhein Main Presse, 30. November 2016: [Bericht über TINK on Tour-Stop in Mainz](#)

Wiesbadener Kurier Rhein Main Presse, 08. Dezember 2016: [Bericht über TINK on Tour-Stop in Wiesbaden](#)

Hamburger Abendblatt, 08. Dezember 2016: [Bericht über TINK on Tour-Ende in Norderstedt](#)

Seemoz, 09. Dezember 2016: [Bericht über TINK on Tour](#)

Markt Extra, Wochenzeitung für Norderstedt, Henstedt-Ulzburg und Kaltenkirchen, Titelseite: [Bericht über TINK on Tour](#)

Südkurier, 12. Dezember 2016: [Bericht über TINK on Tour](#)

Medienportal der Stadt Konstanz, 12. November 2016: [Bericht über TINK on Tour](#)

Konstanzer Anzeiger, 14. Dezember 2016, S. 3: [Bericht über TINK on Tour](#)

Norderstedter Wochenblatt, 14. Dezember, Titelseite: [Bericht über TINK on Tour](#)

Des Weiteren führten die Bodenseeradiosender Radio 7 und Seefunk Interviews mit Marco Walter und sendeten Berichte über die Tour, welche leider Online nicht verfügbar sind.

Fazit

Zusammenfassend kann die Tour als Erfolg gewertet werden. Zwar empfiehlt sich eine solche lange Tour bei winterlichen Temperaturen als Freizeitaktivität nur bedingt aufgrund der oben geschilderten Probleme mit den speziellen Rädern, jedoch wurden die gesteckten Ziele erreicht: Die Transporträder der Mietsysteme sind grundsätzlich sowohl für weite Strecken als auch bei kalten Temperaturen einsetzbar, wobei der Komfort durch winterfeste Ausstattung erhöht werden könnte.

Weiterhin wird die Offenheit gegenüber dem Thema Transportrad und alternativen Verkehrskonzepten als sehr positiv empfunden. In vielen Städten in der ganzen Republik scheint ein immer stärkeres Umdenken einzusetzen. So haben insbesondere dicht bebaute Städte kaum Ausweichmöglichkeiten auf andere Flächen, sodass die bereits bestehende Infrastruktur durch neue Verkehrsoptionen genutzt werden muss. Dabei wurde in Transportrad-Mietsystemen ein großes Potenzial für eine zukunftsfähige Verkehrs- und Lärmentlastung gesehen. Neben der Umsetzung im Sinne eines öffentlichen Mietsystems wie in den Modellstädten Konstanz und Norderstedt war die Ausführung des innerstädtischen Lieferverkehrs mit dem Transportrad eine viel diskutierte Maßnahme. In Städten, in denen bereits freie Lastenräder zur Verfügung stehen, wurden öffentliche Transportrad-Mietsysteme als eine sinnvolle Ergänzung zu den freien Rädern identifiziert. Diese Entwicklung wird vom TINK-Projektteam sehr begrüßt und als ein wichtiger Schritt in Richtung nachhaltiger Mobilität in Kommunen wahrgenommen.

Danksagung

Abschließend soll an dieser Stelle allen Personen, die an der Umsetzung dieser Tour mitgewirkt haben, gedankt werden. Insbesondere sei Dank ausgesprochen an

- Fahrradspezialitäten, den Betreiber des Konstanzer Transportrad-Mietsystems, für die Bereitstellung und Wartung der verwendeten Räder
- die Städte Konstanz und Norderstedt, insbesondere an Herrn Oberbürgermeister Uli Burchardt und seine Stellvertreterin Christiane Kreitmeier für die Bereitstellung des Geschenkkorbs in Konstanz sowie Oberbürgermeister Hans-Joachim Grote und Christine Haß für den Empfang in Norderstedt
- die Ansprechpersonen in den besuchten Städten für die Koordination und Ausrichtung der Informationsgespräche: Johannes Schell (Karlsruhe), Timo Borsdorf und Peter Roßteutscher (Mannheim), Martin Huth (Darmstadt), Christoph Dettki (Frankfurt), Benedikt Klein (Wiesbaden), Franziska Voigt (Wiesbaden), Katharina Grieb (Marburg), Anne Grimm (Kassel), Julia Stock (Hannover) und Carola Schneider (Hamburg)
- all diejenigen, die ihre Türen für die TransportradlerInnen öffneten und Unterkunft gewährten.

Anhang

Fotos der Informationsgespräche



Abbildung 15. Karlsruhe am 25.11.2016



Abbildung 14. Mannheim am 26.11.2016



Abbildung 12. Darmstadt am 27.11.2016



Abbildung 13. Frankfurt a.M. am 27.11.2016



Abbildung 14. Wiesbaden am 28.11.2016



Abbildung 15. Mainz am 28.11.2016



Abbildung 16. Marburg am 30.11.2016



Abbildung 17. Kassel am 02.12.2016



Abbildung 18. Hannover am 05.12.2016

Weitere Tourenbilder



Abbildung 19. Geschenkkorbübergabe in Konstanz



Abbildung 20. Einfahrt nach Frankfurt



Abbildung 21. Durchquerung des Schwarzwalds



Abbildung 22. Geschenkkorbübergabe in Norderstedt



Abbildung 23. Transportrad und Windräder bei Frankfurt

Kontakt für Rückfragen

Marco Walter

Blarerstraße 56
78462 Konstanz

tel: + 49 (0) 7531 9026426
mobil: + 49 (0) 160 96685885

walter@tink.bike
www.tink.bike