Pilotprojekt Radboxen
Evaluationsbericht

Bewertung der Radboxenmodelle und weitere Erkenntnisse

Juli 2026

radkultur hamburg

Impressum

Behörde für Verkehr und Mobilitätswende
Alter Steinweg 4
20459 Hamburg

www.radkultur.hamburg

Referat für Rad- und Fußverkehr
Amt für Mobilitätswende Straßen

P + R-Betriebsgesellschaft mbH
Steinstraße 20
20095 Hamburg

www.pr.hamburg

Hamburg, Juli 2026

Inhaltsverzeichnis

Management Summary **3**

1 Kontext und Ziel des Pilotprojekts **4**

2 Bewertung der Radboxenmodellen und Ableitung der Hamburger Modelle **5**
2.1 Radboxenmodelle im Test 5
2.2 Bewertungsgrundlagen 6
2.3 Ergebnisse der Modellbewertung 7
2.4 Ableitung eines Hamburger Modells 8

3 Weitere Erkenntnisse aus dem Pilotprojekt **9**
3.1 Bedarf und Akzeptanz von Radboxen 9
3.2 Angebotsausgestaltung 9
3.3 Standortwahl und Aufstellung 10

Anlagen **11**
Anlage 1 – Bewertungsmatrizen Modellbewertung (Betrieb, Konstruktion, Städtebau) 12
Anlage 2 – Ergebnisse Kund:innen-Befragung 13
Anlage 3 – Radboxen Standorte 16

Management Summary

- Das Pilotprojekt „Radboxen“ wurde durchgeführt, um ein geeignetes Hamburger Modell für gesichertes Fahrradparken in verdichteten Wohnquartieren zu identifizieren und Erkenntnisse für die zukünftige Umsetzung zu gewinnen.
- Die Evaluation bestätigt einen Bedarf an sicheren, wohnortnahen und witterungsgeschützten Fahrradabstellmöglichkeiten. Das Angebot wurde von den Teilnehmenden sehr gut angenommen.
- Radboxen leisten einen Beitrag zu einer attraktiven und stadtverträglichen Gesamtmobilität. Sie fördern geordnetes Fahrradparken und können zur Entlastung des öffentlichen Raums beitragen.
- Alle fünf getesteten Modelle haben sich hinsichtlich Betrieb, Konstruktion und Nutzbarkeit grundsätzlich bewährt. Die Entwicklung eines eigenständigen Hamburger Modells ist daher nicht erforderlich. Unter Berücksichtigung auch städtebaulicher Aspekte haben sich die Modelle **Fietshangar** und **Altao Cover** als die für Hamburg am besten geeigneten Lösungen herausgestellt.
- Das Pilotprojekt liefert darüber hinaus Erkenntnisse zu Nutzungsanforderungen, Mietmodellen, Preisakzeptanz sowie zur Standortwahl und Aufstellung von Radboxen im öffentlichen Raum.
- Während für im Kontext Fahrradparken an ÖV-Stationen (Radstationen, ehem. Bike & Ride) bereits etablierte Hamburger Lösungen bestehen, stehen nun auch zwei geeignete und praxiserprobte Lösungen für Radboxen in Wohnquartieren zur Verfügung.

1 Kontext und Ziel des Pilotprojekts

Die Freie und Hansestadt Hamburg (FHH) verfolgt im Rahmen der Mobilitätswende das Ziel, die Rahmenbedingungen für den Radverkehr kontinuierlich zu verbessern. Ein Baustein hierbei ist die Weiterentwicklung bestehender Angebote für das sichere und wohnortnahe Fahrradparken. *Fahrradkleingaragen* (im Folgenden *Radboxen* genannt) stellen in diesem Zusammenhang eine Ergänzung des Hamburger Fahrradhäuschens dar.

Mit den Bürgerschaftsdrucksachen 22/2478 und 22/106, dem Koalitionsvertrag der 22. Legislaturperiode sowie über die Vereinbarung zum Bündnis für den Rad- und Fußverkehr (2022) wurde der Auftrag formuliert, ein neues Modell für witterungs- und diebstahlgeschütztes sowie bedienungsfreundliches und platzsparendes Fahrradparken zu entwickeln und einzuführen

Dazu testete die FHH 2024-2025 an zwölf Standorten in vier Hamburger Bezirken fünf unterschiedliche Radboxenmodelle, die andernorts bereits etabliert sind und im öffentlichen Raum zum Einsatz kommen. **Ziel des Pilotprojekts war es, Anforderungen an ein Hamburger Radbox-Modell zu identifizieren und Erkenntnisse für die zukünftige Umsetzung zu gewinnen.** Die Umsetzung erfolgte durch die landeseigene P + R-Betriebsgesellschaft mbH (P + R) im Auftrag der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM).

Die eingesetzten Modelle wurden hinsichtlich betrieblicher Aspekte, ihrer Konstruktion, ihrer städtebaulichen Verträglichkeit sowie aus Sicht der Nutzerinnen und Nutzer untersucht. Dabei wurden Erfahrungen zur Alltagstauglichkeit, Funktionalität und Akzeptanz der unterschiedlichen Modelle erhoben.
Neben dem zentralen Ziel des Pilotprojekts, Anforderungen an ein Hamburger Radboxenmodell zu identifizieren, wurden im Projektverlauf weitere fachliche und organisatorische Erkenntnisse gewonnen. Diese gehen über die reine Modellbewertung hinaus und sind für die zukünftige Umsetzung von gesichertem Radparken in Wohnquartieren von Bedeutung.

2 Bewertung der Radboxenmodellen und Ableitung der Hamburger Modelle

2.1 Radboxenmodelle im Test

Im Rahmen des Pilotprojekts wurden fünf unterschiedliche Radboxenmodelle verschiedener Hersteller an insgesamt zwölf Standorten im öffentlichen Raum erprobt und miteinander verglichen. Auf Grundlage der im Zuge der Behördenabstimmungen festgelegten technischen Eckdaten hat die P + R eine Ausschreibung durchgeführt, aus der folgende Hersteller und Boxentypen hervorgegangen sind:

- Altao Cover (Altinnova)
- Altao Pod (Altinnova)
- Fietshangar Typ 1.8 (Fietshangar)
- Velo-Boxx PRO (Ziegler)
- Mini Bikehangar (Rasti)

2.2 Bewertungsgrundlagen

Die Evaluation der im Pilotprojekt getesteten Radboxenmodelle erfolgte anhand mehrerer fachlicher Bewertungsstränge, um

1. betriebliche
2. konstruktiv-technische
3. städtebaulich-gestalterische und
4. nutzungsbezogene Anforderungen

gleichermaßen zu berücksichtigen. Im Fokus stand dabei entsprechend des Projektziels die vergleichende Evaluation der unterschiedlichen Modelle. Die nutzungsbezogenen Anforderungen wurden modellübergreifend betrachtet. Ein direkter Vergleich der einzelnen Modelle auf Basis der Ergebnisse der Nutzendenbefragungen ist und war nicht vorgesehen. Einerseits war die Anzahl der Testenden je Modell für statistisch belastbare Ergebnisse zu gering, andererseits lag der Schwerpunkt der Befragungen darauf, allgemeine Anforderungen und Erfahrungen im Umgang mit Radboxen zu erfassen.

Im Rahmen der betrieblichen Bewertung wurden die Modelle hinsichtlich des Aufwands im laufenden Betrieb, ihrer Wartungs- und Reinigungsanforderungen, ihrer Sicherheitseigenschaften sowie ihrer praktischen Handhabung bewertet.

Die Konstruktionsbewertung betrachtete insbesondere die bauliche Ausführung, die Stabilität und Wertigkeit der Modelle sowie die daraus resultierende Robustheit und zu erwartende Wartungsarmut. Ergänzend wurden Aspekte wie Materialeigenschaften und die Eignung für unterschiedliche Standortbedingungen berücksichtigt.

Im Rahmen der städtebaulichen Bewertung wurden gestalterische Aspekte evaluiert und die Auswirkung der verschiedenen Modelle auf das Stadtbild sowie ihre Einbindung in unterschiedliche straßenräumliche Kontexte bewertet.

Den vierten Bewertungsbaustein bildete die Auswertung der Erfahrungen der Testnutzerinnen und Testnutzer. Hierfür wurden die Teilnehmenden in mehreren Befragungszyklen unter anderem zur Nutzungsfreundlichkeit der Anlage, zu ihrer Motivation für die Teilnahme, ihrem bisherigen Fahrradparkverhalten, ihrem Nutzungsverhalten während der Testphase, ihrer Zufriedenheit mit den Radboxen sowie zu Verbesserungsvorschlägen und zukünftigen Nutzungswünschen befragt.

Darüber hinaus flossen weitere Erkenntnisse aus Fachgesprächen, Standortbegehungen und dem Austausch mit beteiligten Dienststellen in die Evaluation mit ein.

2.3 Ergebnisse der Modellbewertung

Die Ergebnisse der einzelnen Bewertungsstränge wurden unter anderem in standardisierten Bewertungsmatrizen dokumentiert (Anlagen 1 und 2); nachfolgend werden die wesentlichen Erkenntnisse zusammenfassend dargestellt.

Betrieb

Die betriebliche Bewertung der getesteten Radboxenmodelle fiel insgesamt positiv aus. Aus Sicht der P + R, die über langjährige Erfahrungen im Betrieb von Fahrradabstellanlagen verfügt, erfüllen alle getesteten Modelle die wesentlichen Anforderungen an einen dauerhaften Einsatz im öffentlichen Raum. Dabei wurden folgende Kriterien evaluiert: Aufwand Instandhaltung, Aufwand Reinigung, Vandalismusschutz der Oberflächen, Diebstahlschutz & Aufbruchssicherheit, Funktionsweise der Schließung, Ablauf der Ersatzteilbeschaffung, Bewertung der Hersteller in Bezug auf Kommunikation, Hilfestellung usw.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass es sich bei allen getesteten Radboxen um etablierte und bereits in anderen Städten eingesetzte Produkte handelt. Die insgesamt positive Bewertung bestätigt daher die Praxistauglichkeit der am Markt verfügbaren Systeme. Wesentliche Defizite oder Ausschlusskriterien konnten bei keinem der getesteten Modelle festgestellt werden.

Konstruktion

Auch die konstruktive Bewertung fiel insgesamt positiv aus. Alle Modelle weisen eine hochwertige und robuste Bauweise auf und erfüllen damit die Anforderung eines langfristigen zuverlässigen Betriebs mit überschaubarem Instandhaltungsaufwand. Dieses Ergebnis basiert auf der Betrachtung folgender Kriterien: Materialbeständigkeit, Möglichkeit der Verankerung auf verschiedenen Untergründen, Flexibilität der Öffnungsmechanik, Dacheigenschaften, Flexibilität der Seitenteile, Flexibilität des Innenausbaus, Möglichkeiten der unterschiedlichen Ausrichtung

Wie bereits bei der Betriebsbewertung ist auch dieses Ergebnis vor dem Hintergrund zu betrachten, dass sämtliche getesteten Modelle bereits am Markt etabliert sind und teilweise seit vielen Jahren in unterschiedlichen Städten eingesetzt werden. Unterschiede bestanden vor allem in einzelnen konstruktiven Details und Ausstattungsmerkmalen. Grundsätzliche Schwächen hinsichtlich Stabilität, Materialqualität oder Verarbeitungsqualität wurden bei keinem der Modelle festgestellt.

Städtebauliche Verträglichkeit

Im Rahmen der städtebaulichen und gestalterischen Bewertung, bei der die Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (BSW), Bereich Landesplanung ebenso wie das Denkmalschutzamt der Behörde für Kultur und Medien (BKM) einbezogen wurden, traten Unterschiede zwischen den getesteten Modellen deutlicher zutage. Dabei wurden folgende Kriterien zugrunde gelegt: Formensprache, Kubatur & Erscheinungsbild, Materialwirkung, Design, Raumwirkung und Besonderheiten.

Insbesondere die Modelle Fietshangar und Altao Cover wurden hinsichtlich ihrer Einfügung in den öffentlichen Raum als positiv bewertet. Ausschlaggebend war dabei insbesondere ihre vergleichsweise zurückhaltende Gestaltung, die räumliche Wirkung sowie Eignung für unterschiedliche städtische Kontexte. Beide Modelle erfüllen somit die Anforderungen der beteiligten Fachstellen am besten.

Perspektive der Testnutzerinnen und Testnutzer

Die Nutzendenperspektive wurde in zwei halbjährigen Pilotphasen durch Befragungen erfasst. Insgesamt wurden dabei circa 200 Testerinnen und Testern einbezogen. Die Ergebnisse zeigen insgesamt eine hohe Akzeptanz des Angebots und bestätigen den Bedarf an sicheren und wohnortnahen Fahrradabstellmöglichkeiten.

Zwischen den einzelnen Modellen ergaben sich aus Nutzendensicht keine ausgeprägten Unterschiede. Vielmehr zeigte sich, dass verschiedene Modelle die wesentlichen Anforderungen aus Sicht der Testnutzenden erfüllen (Details siehe Anlage 2).

Gesamtbewertung

Im Rahmen des Tests und Vergleichs der Radboxenmodelle konnten verschiedene Anforderungen hinsichtlich Betrieb, Konstruktion und Nutzendenperspektive identifiziert werden. Alle fünf Radboxenmodelle erfüllten diese Anforderungen und erwiesen sich als grundsätzlich geeignet für den Einsatz im öffentlichen Raum.

Unter zusätzlicher Berücksichtigung der städtebaulichen und gestalterischen Bewertung kristallisierten sich jedoch zwei Modelle als gemeinsame Favoriten der verantwortlichen FHH-Akteure heraus. Dies betrifft die Modelle Fietshangar und Altao Cover, die sowohl die funktionalen Anforderungen erfüllen als auch aus städtebaulich-gestalterischer Sicht positiv bewertet wurden.

2.4 Ableitung eines Hamburger Modells

Das Pilotprojekt zeigt, dass es bereits heute am Markt verfügbare und andernorts etablierte Radboxenmodelle gibt, die die wesentlichen Anforderungen der FHH-Akteure an einen Vermietungseinsatz im öffentlichen Raum erfüllen. Die Entwicklung eines eigenen FHH-Modells wird daher als nicht erforderlich angesehen.

Gleichzeitig hat die Evaluation deutlich gemacht, dass sich zwei Modelle in der Gesamtschau der Bewertungskriterien besonders eignen. Mit Fietshangar und Altao Cover stehen zwei **etablierte und praxiserprobte Lösungen** zur Verfügung, die sowohl die funktionalen Anforderungen an Betrieb, Konstruktion und Nutzbarkeit erfüllen als auch hinsichtlich ihrer städtebaulichen und gestalterischen Wirkung überzeugen. Vor diesem Hintergrund leiten sich aus den Ergebnissen des Pilotprojekts **Fietshangar und das Altao Cover als mögliche zukünftige Hamburger Radboxenmodelle** ab. Die Ergebnisse des Pilotprojekts bilden damit eine belastbare Grundlage für die Verstetigung und den weiteren Ausbau des Angebots von Radboxen im öffentlichen Raum.

3 Weitere Erkenntnisse aus dem Pilotprojekt

3.1 Bedarf und Akzeptanz von Radboxen

Unabhängig von der Bewertung der einzelnen Radboxenmodelle liefert das Pilotprojekt wertvolle Erkenntnisse zum grundsätzlichen Bedarf an Radboxen sowie zur Akzeptanz eines solchen Angebots. Die Befragungen ermöglichen dabei eine Einschätzung aus Sicht der späteren Nutzerinnen und Nutzer.
Die Auswertung zeigt, dass die zentralen Erwartungen der Teilnehmenden an das Angebot in erster Linie im *Schutz vor Diebstahl und Vandalismus*, im *Schutz vor Witterungseinflüssen* sowie in einer *wohnortnahen Verfügbarkeit der Stellplätze* lagen. Die Befragungsergebnisse verdeutlichen zudem, dass diese Erwartungen durch das Angebot in hohem Maße erfüllt wurden.

Wesentliche Erkenntnisse der Nutzendenbefragung sind:

- Die wichtigsten Teilnahmegründe waren Diebstahlschutz, Witterungsschutz und Wohnortnähe. 94 % der Testnutzerinnen und Testnutzer bewerteten diese Erwartungen als gut oder sehr gut erfüllt
- 77 % der Befragten würden eine Radbox auch nach Abschluss des Pilotprojekts weiter nutzen.
- Die Auswertung der bisherigen Abstellsituation zeigt, dass für einen erheblichen Teil der Teilnehmenden vor Projektbeginn keine gleichwertige sichere Abstellmöglichkeit zur Verfügung stand.
- Etwa ein Drittel der Befragten gab an, das Fahrrad während der Testphase häufiger genutzt zu haben.
- Die Nutzungszufriedenheit war modellübergreifend hoch; aus Nutzendensicht ergaben sich keine Unterschiede, die die Ableitung eines eindeutigen Favoriten ermöglicht hätten.

Aus den Befragungsergebnissen lassen sich die folgenden zentralen Schlussfolgerungen ableiten:

1. Es besteht ein nachweisbarer Bedarf an wohnortnahen gesicherten Radabstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum.
2. Das Angebot wird von den Nutzerinnen und Nutzern in hohem Maße akzeptiert und als alltagstauglich wahrgenommen.
3. Die Ergebnisse deuten darauf hin, dass sichere Abstellmöglichkeiten die Nutzung des Fahrrads im Alltag positiv beeinflussen können.

Das Pilotprojekt zeigt damit, dass Radboxen nicht nur technisch und betrieblich umsetzbar sind, sondern zugleich einen konkreten Bedarf adressieren. Die Ergebnisse unterstreichen die Relevanz des Themas für die weitere Entwicklung von Angeboten zum gesicherten Radparken im Quartier.

3.2 Angebotsausgestaltung

Die Nutzendenbefragungen liefern neben der grundsätzlichen Akzeptanz des Angebots für gesichertes Radparken in Wohnquartieren auch Hinweise für eine zukünftige Ausgestaltung und Vermietung.

Wesentliche Erkenntnisse sind:

- Da die Grundfunktionalität als gut bewertet wird, stellt das Platzangebot innerhalb der Radboxen einen zentralen Einflussfaktor für die Nutzungszufriedenheit dar.
    - Der am häufigsten genannte Kritikpunkt war ein als zu gering empfundener Platz innerhalb der Radboxen. Im Rahmen des Pilotprojekts wurde daher entsprechend reagiert und die Stellplatzanzahl in ausgewählten Radboxen von fünf auf vier Stellplätze reduziert.
- Die häufigsten Verbesserungswünsche bezogen sich auf die Größe und Höhe der Boxen sowie auf eine bessere Nutzbarkeit für Fahrräder mit Körben, Kindersitzen oder anderen Anbauten. Radboxen-Modelle mit Eignung für Sonder- und Lastenräder sind in Zukunft zu prüfen.
- Die Erfahrungen des Pilotprojekts zeigen, dass für eine positive Verkehrswirkung die Nutzbarkeit einer Radbox im Einzelfall wichtiger sein kann als die Maximierung der Stellplatzanzahl.
- Die Befragungsergebnisse weisen auf eine Nutzenden-Präferenz für langfristige Mietangebote hin.
- Rund 70 % der Befragten akzeptieren für ein solches Angebot einen monatlichen Preis von bis zu 11 Euro.

3.3 Standortwahl und Aufstellung

Neben den Erkenntnissen zu Bedarf, Akzeptanz und Modellwahl konnten im Pilotprojekt wichtige Erfahrungen zur Aufstellung von Radboxen im öffentlichen Raum gesammelt werden.

Die standardmäßige Aufstellung von jeweils **zwei gegenüberliegenden Radboxen mit dazwischenliegender Rangierfläche** wurde aus verkehrlicher und betrieblicher Sicht positiv bewertet. Diese Anordnung ermöglicht eine **komfortable Nutzung** der Stellplätze und schafft zugleich eine zusätzliche **Querungsmöglichkeit** für den Fußverkehr.

Das Pilotprojekt hat zudem Hinweise auf **weitere mögliche Aufstellvarianten** geliefert, die allerdings der Prüfung bedürfen. Hierzu zählt die Anordnung einer oder mehrerer Radboxen mit Zugang beziehungsweise **Öffnungsrichtung zum Gehweg.** Diese Variante hätte Vorteile hinsichtlich der Flächeneffizienz und Raumausnutzung – insbesondere mit Blick auf die Nutzung ehemaliger Kfz-Parkstände – muss jedoch hinsichtlich der praktischen Umsetzbarkeit und möglicher nicht hinnehmbarer Beeinträchtigungen Dritter weiter untersucht werden.

Im Rahmen des Pilotprojekts wurden zudem Standorte mit vorgezogenen Nebenflächen umgesetzt. Die Erfahrungen zeigen, dass diese Lösung grundsätzlich umsetzbar ist, zugleich jedoch mit einem vergleichsweise hohen baulichen und finanziellen Aufwand verbunden ist. Die beteiligten Dienststellen sind übereingekommen, dass **vorgezogene Nebenflächen künftig nicht den Regelfall** für die Umsetzung von Radboxen darstellen sollten.

Die Aufstellung der Radboxen auf Kfz-Parkständen war Vorfestlegung des Projekts und nicht Bestandteil der Evaluation.

Die Erfahrungen des Pilotprojekts zeigen insgesamt, dass die gewählte Standort- und Aufstellvariante wesentlichen Einfluss auf die Umsetzbarkeit, die Planungsaufwände sowie den erforderlichen Abstimmungsumfang hat. Für die weitere Umsetzung von Radboxen erscheint es sinnvoll, bezirks- und polizeikommissariatsübergreifende Grundsatzklärungen frühzeitig herbeizuführen und in Regelplänen zu verankern.

Anlagen

Anlage 1 – Bewertungsmatrizen Modellbewertung (Betrieb, Konstruktion, Städtebau)

Bewertung Betrieb (P+R GmbH)

Modelle / Kriterien	Abbildung	Standort (Test)	Aufwand Instandhaltung	Reinigung (normale Reinigung / Sonderreinigung)	Vandalismusschutz Oberflächen	Diebstahlschutz, Aufbruchsicherheit	Manuelle / digitale Schließung	Ersatzteilbeschaffung	Bewertung der Hersteller in Bezug auf Kommunikation, Hilfestellung etc.
Modell Velo-Boxx PRO (Ziegler)		Rutschbahn 19 (eimsbüttel) & Rappstraße 16 (Eimsbüttel)						–	
Modell Fietshangar Typ 1.8		Imstedt 38 (Nord), Paulinenstraße 10 (Mitte), Paulinenplatz 4 (Mitte), Eulenstraße 89 (Altona) & Keplerstraße 4 (Altona)						–	
Modell Altao Pod (Altinnova)		Mozartstraße 41 (Nord)						–	
Modell Altao Cover (Altinnova)		Arnoldstraße 78 (Altona) & Bornstraße 2 (Eimsbüttel)							
Modell cyclehoop Mini Bikehangar		Schumannstraße 58 (Nord) & Arnoldstraße 33 (Altona)							

Bewertung Konstruktion (P+R GmbH)

Modelle / Kriterien	Abbildung	Standort (Test)	Materialbeständigkeit	Verankerung auf versch. Untergründen	Öffnungsmechanik	Dacheigenschaften(Neigung, Wasserabfluss)	Flexibilität Seitenteile	Flexibilität Innenausbau	Ausrichtung der Radboxen
Modell Velo-Boxx PRO (Ziegler)		Rutschbahn 19 (eimsbüttel) & Rappstraße 16 (Eimsbüttel)							
Modell Fietshangar Typ 1.8		Imstedt 38 (Nord), Paulinenstraße 10 (Mitte), Paulinenplatz 4 (Mitte), Eulenstraße 89 (Altona) & Keplerstraße 4 (Altona)							
Modell Altao Pod (Altinnova)		Mozartstraße 41 (Nord)							
Modell Altao Cover (Altinnova)		Arnoldstraße 78 (Altona) & Bornstraße 2 (Eimsbüttel)							
Modell cyclehoop Mini Bikehangar		Schumannstraße 58 (Nord) & Arnoldstraße 33 (Altona)							

Bewertung städtebauliche Verträglichkeit (BSW)

Modelle / Kriterien	Abbildung	Standort (Test)	Formensprache (Zweck der Anlage erkennbar)	Kubatur / Ruhiges Erscheinungsbild (wirkt nicht zu massiv)	Material (wirkt hochwertig)	Design (wirkt modern und FHH-passend)	Raumwirkung (fügt sich gut ins Stadtbild)	Besonderheiten (z.B. Dachbegrünung)
Modell Velo-Boxx PRO (Ziegler)		Rutschbahn 19 (eimsbüttel) & Rappstraße 16 (Eimsbüttel)	befriedigend	ausreichend	mangelhaft	befriedigend	mangelhaft (zu hoch)	
Modell Fietshangar Typ 1.8		Imstedt 38 (Nord), Paulinenstraße 10 (Mitte), Paulinenplatz 4 (Mitte), Eulenstraße 89 (Altona) & Keplerstraße 4 (Altona)	sehr gut	gut	befriedigend	gut	gut	etwas lang
Modell Altao Pod (Altinnova)		Mozartstraße 41 (Nord)	befriedigend	ausreichend	sehr gut	gut	ausreichend	Dachbegrünung theoretisch möglich, anfällig für Grafitti
Modell Altao Cover (Altinnova)		Arnoldstraße 78 (Altona) & Bornstraße 2 (Eimsbüttel)	gut	sehr gut	gut	gut	gut	anfällig für Grafitti
Modell cyclehoop Mini Bikehangar		Schumannstraße 58 (Nord) & Arnoldstraße 33 (Altona)	gut	sehr gut	befriedigend	gut	gut	

Anlage 2 – Ergebnisse Kund:innen-Befragung

Bewertung user experience

Was wollten wir erfahren?

Zielgruppe, Motivation, Nutzung Fahrrad, Zufriedenheit Radbox, Anforderungen an Radbox

Wie haben wir abgefragt?

Online-Fragebogen von externem Dienstleister

1. Befragung zu Mietbeginn (pre) und 2. Befragung zum Mietende (post)

Kundenbarometerskala von 1 bis 5 (1 = vollkommen zufrieden, 5 = unzufrieden)

Unterschiedliche Ergebnisse 1. und 2. Testzyklus?

keine wesentlichen Unterschiede, im Weiteren gesamthafte Betrachtung der Ergebnisse

Allgemeiner Hinweis

Qualitative Befragung mit kleiner Fallzahl (n pre = 160, n post = 147), hohe Beteiligung (rd. 85%)

Bewertung user experience

Hauptgründe für Teilnahme an Radboxen-Testphase:

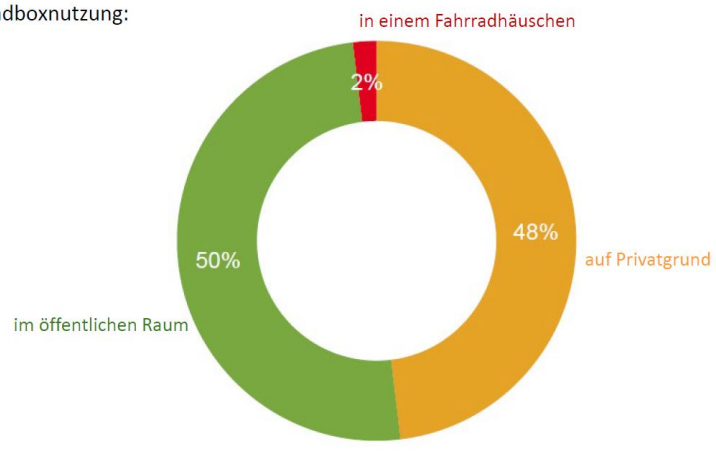
- Schutz vor schlechtem Wetter/Regen
- Schutz vor Diebstahl/ Vandalismus,
- die Nähe zum Wohnort/einfache Nutzung

➢ 95% von den Testkund*innen bewerten diese Ziele am Ende als sehr gut/gut erreicht

➢ 79% der Testkund*innen möchten Radbox weiternutzen

Bewertung user experience

Parksituation vor Radboxnutzung:

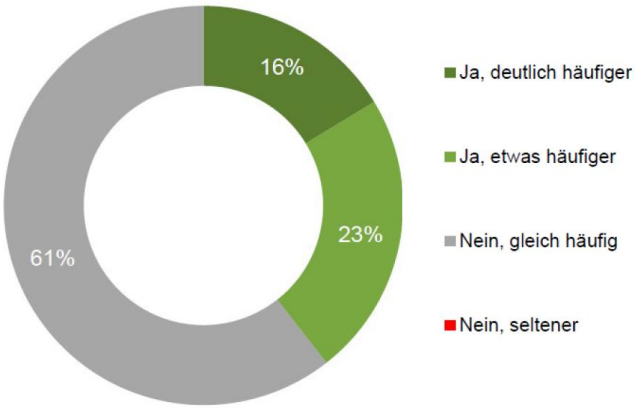


n=160

➢ der Großteil der Fahrräder kann aktuell nicht adäquat geparkt werden

Bewertung user experience

Veränderte Fahrradnutzung durch Radbox (Mietende):

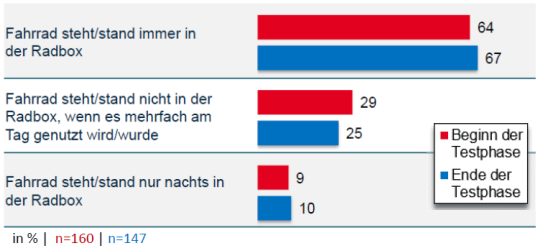


n=147

- 40 % der Befragten nutzt Rad häufiger (Anteil an Vielfahrenden schon zu Mietbeginn sehr hoch)

Bewertung user experience

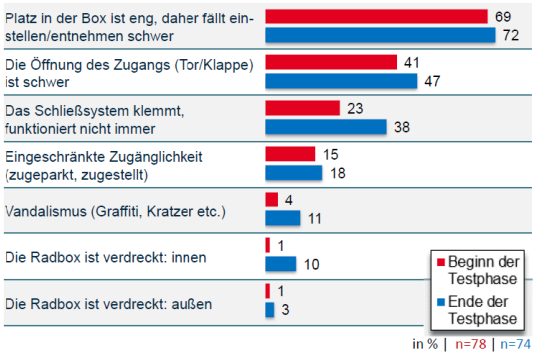
Zeitliche Nutzung der Radbox:



- zwei Drittel der Befragten haben Fahrrad immer in der Radbox abgestellt
- keine maßgebliche Veränderung zwischen Mietbeginn und Mietende

Bewertung user experience

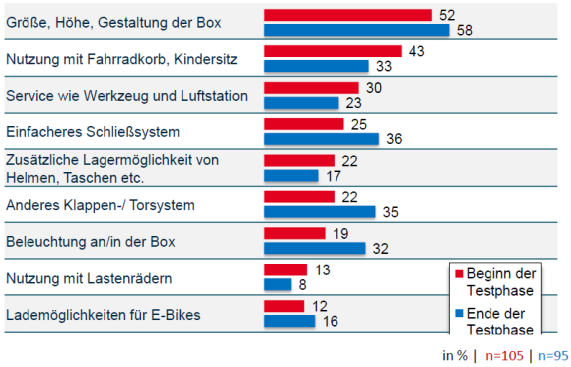
Herausforderungen oder Probleme bei der Nutzung:



- 50% geben Probleme bei der Nutzung an (maßgeblich „Platz in der Box zu eng“, aber auch Schlüssel klemmt, Technik Schloss ist ausgefallen)

Bewertung user experience

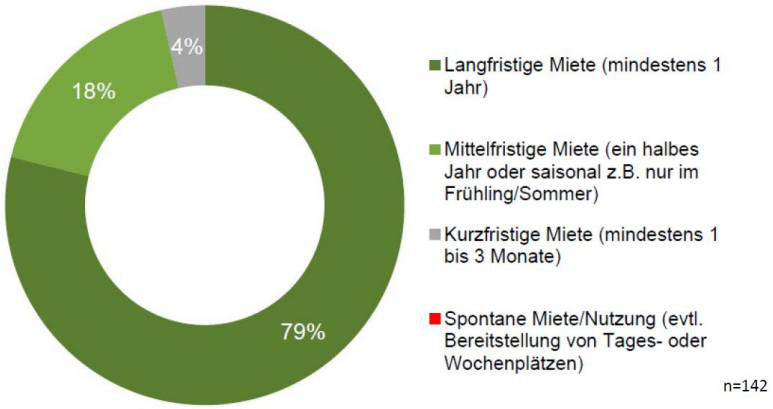
Veränderungs- bzw. Verbesserungswünsche:



- meistgenannte Wünsche „Größe, Höhe, Gestaltung der Box“ und „Nutzung mit Fahrradkorb/Kindersitz“ spiegeln u.U. Diversifizierung von Fahrrädern wider

Bewertung user experience

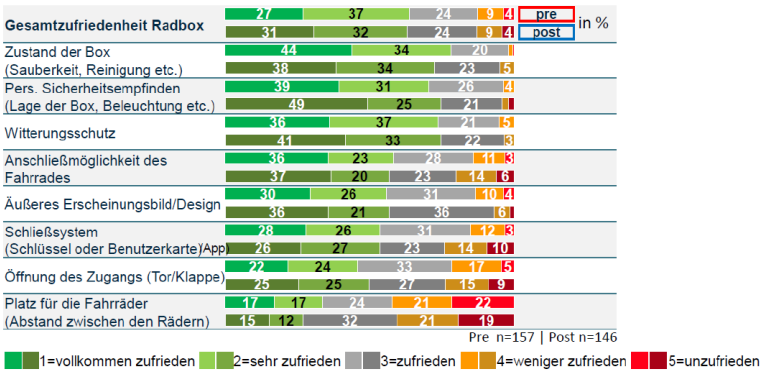
Präferierter Mietzeitraum (Mietende):

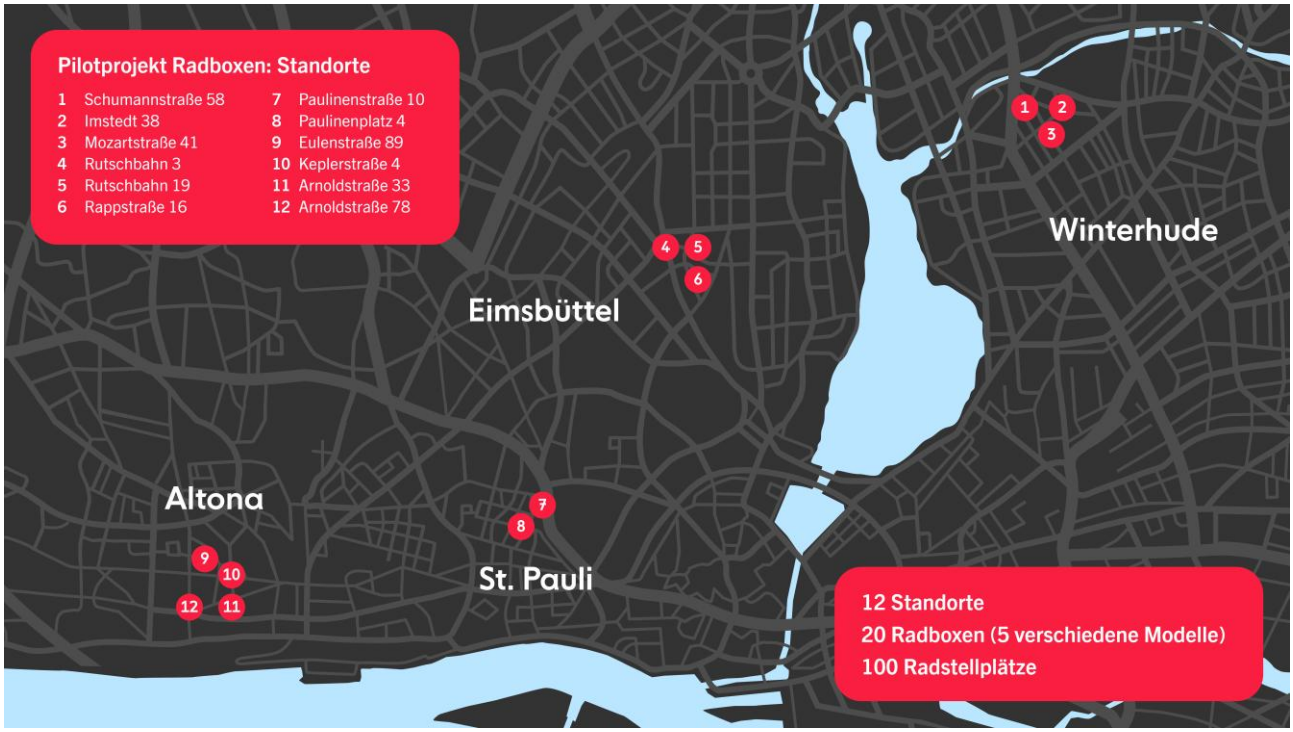


- langfristige Miete präferiert
- Preisakzeptanz dafür bei 70% der Befragten bei < 11 € pro Monat

Bewertung user experience

Gesamtzufriedenheit Radbox:



- Gesamtzufriedenheit: 64% sind überzeugt, 24% zufrieden und 13% sind unzufrieden
- positiv genannt werden Sauberkeit, persönliches Sicherheitsempfinden, Witterungsschutz, Anschließmöglichkeit, äußeres Erscheinungsbild
- angemerkte Probleme sind Platz in der Radbox, Schließsystem, Öffnung

Anlage 3 – Radboxen Standorte