Projektbericht inkl. Anleitung zur Verbreitung des KEM-Leitprojekts

Try 5 | 5 Wochen vielfältig mobil

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis 1
Einleitung 2
1. Fact-Sheet 2
2. Leitprojektbeschreibung 2
3. Zielsetzung 3
4. Ergebnisse 3
5. Innovation, Vorbildcharakter, Umsetzung in Klima- und Energie-Modellregionen 5
6. Projektmanagement 6
7. Projektkosten und Finanzierung 7
8. Rechtliche Rahmenbedingungen 8
9. Projektablauf 8
10. Zeitlinie des Projektablaufs 11
11. Erfolgskontrolle 12
12. Erfolgsfaktoren 12
13. Herausforderungen und Stolpersteine – Lösungen und Erfahrungen 12
14. Dissemination – Wirkung in der Öffentlichkeit 13
15. Ergebnis /Ausblick 13
Anhänge 14

Einleitung

Sehr geehrte Damen und Herren!

Der Klima- und Energiefonds unterstützt mit dem Programm „Klima- und Energie-Modellregionen“ österreichische Regionen auf dem Weg zur Energieautarkie. Mit den Leitprojekten, die erstmals 2013 ausgeschrieben wurden, sollen Projekte mit Vorbildwirkung unterstützt werden, mit dem Ziel, dass diese Projekte im KEM-Netzwerk multipliziert werden.

Ein aussagekräftiger Projektbericht inkl. einer nachvollziehbaren Anleitung zur Durchführung eines KEM-Leitprojektes ist die Grundlage, um die erwünschte Verbreitung in anderen Regionen zu ermöglichen. Dieses Dokument ist eine ausfüllbare Vorlage zur einheitlichen Erstellung dieser Anleitung. Diese Anleitung soll Inspiration sein und Empfehlungen zur Durchführung Ihres Leitprojektes geben, die dann vom Anwender auf die eigenen Gegebenheiten angepasst werden kann.

1. Fact-Sheet

Organisation	
Name durchführende Institution	KEM Zukunftsraum Wienerwald
Name(n) teilnehmende(r) Modellregion(en)	Zukunftsraum Wienerwald
Name(n) Projektpartner	TU Wien
Startdatum des Leitprojekts: Fertigstellungsdatum:	07/2024 06/2025

2. Leitprojektbeschreibung

Beim Projekt “Try5 - 5 Wochen vielfältig mobil” testeten 12 Haushalte fünf Wochen lang eine Vielfalt an Mobilitätsangeboten wie Car-Sharing, Lasten- und Falträder, E-Scooter, Bahn und Bus, Ortstaxi, etc. und verzichteten gleichzeitig auf ihr Auto - und zwar nicht etwa in der gut erschlossenen Großstadt, sondern im westlichen Umland Wiens (Klosterneuburg, Purkersdorf, Pressbaum). Ihr Mobilitätsverhalten wurde vor und während des Testzeitraums mittels App getrackt, um die Änderungen in der Verkehrsmittelwahl dokumentieren und analysieren zu können.
Das Projekt sollte aufzeigen, dass eine klimaschonende Mobilität oft leichter als gedacht möglich ist. Die Erkenntnisse daraus, wo die größten Hürden und Mängel liegen, aber auch welche Chancen und Möglichkeiten sich ergeben, werden den Gemeinden und den beteiligten Mobilitätsanbietern zur Verfügung gestellt. Diese - die ÖBB, Sharing-Anbieter aber auch der regionale Verkehrsverbund - können die Ergebnisse nutzen, um ihre Angebote zu optimieren.
Try5 ist ein Demonstrationsprojekt im kleinen Maßstab, das auf Haushalte abzielt, die sich schon einmal Gedanken über die Änderung ihres Mobilitätsverhaltens gemacht haben. Bei den 12

teilnehmenden Haushalten wurde auf eine möglichst breite Streuung der Personengruppen geachtet - sowohl Einpersonenhaushalte als auch Familien, junge und ältere Menschen (auch mit Bewegungseinschränkungen) nehmen am Projekt teil. Den Haushalten wurden maßgeschneiderte Mobilitätsoptionen zur Verfügung gestellt, um die Barrieren für eine klimaschonende Mobilität zu minimieren.

3. Zielsetzung

Das Projekt „Autofreie Testwochen" hat 5 Hauptziele verfolgt:

1. 12 Haushalte sollen durch einen 5-wöchigen bewussten unterstützten Autoverzicht ihr Mobilitätsverhalten unmittelbar (Modal Split Änderung) und langfristig (ev. Aufgabe des Privat-Pkws) ändern und damit eine Reduktion der Treibhausgasemissionen erreichen.
2. Durch das positive Beispiel der Testhaushalte (Proof of Concept) soll ein Demonstrations- und Nachahmungseffekt erreicht werden.
3. Die Erfahrungen aus dem Testzeitraum sollen in einen Handlungsleitfaden mit standardisierten Abläufen für Nachfolgeprojekte münden.
4. Die Erkenntnisse über aktuelle Barrieren kommen gleichzeitig Gemeinden und Systemanbietern zugute.
5. Durch die wissenschaftliche Begleitung soll die Skalierbarkeit und Übertragbarkeit dieser Intervention abgeschätzt werden.

Das Projekt steht damit in Einklang mit dem Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich dem Österreichischen Regierungsübereinkommen für die Jahre 2020 bis 2024 und trägt zu deren Zielerreichung und jener des Klima- und Energiefonds bei.

4. Ergebnisse

Die Ergebnisse gliedern sich in einen quantitativen Teil, der die konkreten Auswirkungen des bewussten unterstützten Autoverzichts der 12 Haushalte auf ihr Mobilitätsverhalten umfasst, und einen qualitativen Teil, der Erkenntnisse für Gemeinden und Mobilitätsanbieter, aber auch Aussagen über die Übertragbarkeit und Skalierbarkeit enthält.

Quantitative Ergebnisse:

- 20 Personen in 12 Haushalten (11 Personen in 6 Haushalten in Klosterneuburg, 5 Personen in 3 Haushalten in Purkersdorf, 4 Personen in 3 Haushalten in Pressbaum) haben 5 Wochen lang auf ihr Auto verzichtet
- die Haushalte haben eine Reihe von Mobilitätsoptionen zur Verfügung gestellt bekommen
    - Alle Haushalte: wegfinder-Gutscheine zur Nutzung für Bahn- und Busfahrten, Sitzplatzreservierungen, Rail&Drive-Fahrten sowie Nextbike- und E-Scooter-Fahrten
    - Drei Haushalte haben sich ein Lastenrad geteilt
    - Drei Haushalte konnten Sharetoo Purkersdorf nach Bedarf nutzen
    - Für drei Haushalte wurde die Mitgliedschaft beim E-Mobil Pressbaum übernommen. Das Auto kann an Wochenenden, an denen kein Fahrtendienst verrichtet wird, als Carsharing Auto genutzt werden.
    - Zwei Haushalte haben Gutscheine für das Stadttaxi Klosterneuburg bekommen

  - Zwei Haushalte nutzten Taxis nach Bedarf. Die Option Taxirechnungen über das Projekt bezahlen zu lassen, stand allen Haushalten zur Verfügung.
  - Zwei Haushalte haben ein E-Faltrad erhalten
  - Ein Haushalt hat einen Rad-Anhänger bekommen
  - Ein Teilnehmer bekam einen Tretroller zur Verfügung gestellt
- 75 Prozent der Haushalte (9 von 12) bzw. 85 Prozent der Personen (17 von 20) haben ihr Auto während des fünfwöchigen Testzeitraums nicht verwendet
  - 7 der 12 Haushalte (14 Personen) haben während der 5 Testwochen ihr Auto gar nicht benutzt.
  - 2 weitere Haushalte (3 Personen) haben ihr Auto nur benutzt, um es in die Werkstatt zu stellen (Termin für Pickerl bzw. Reifenwechsel war bereits vor den Testwochen terminisiert) - das wurde nicht als Autonutzung gewertet.
  - 1 Teilnehmerin hat das Auto einmalig genutzt, um ihr Kind von der Schule abzuholen und für einen ambulanten Aufenthalt ins Krankenhaus zu bringen.
  - 1 Teilnehmerin eines Haushalts hat das Auto an zwei Tagen genutzt, da sie sehr früh in der Firma in Wien sein und aufsperren musste, was mit der Bahn aufgrund der gleichzeitigen Sperre der Tullnerfeld-Bahnstrecke inkl. Behinderungen und Zugausfällen zu riskant gewesen wäre.
  - 1 Teilnehmer hat sein Auto für den Weg nach Salzburg und zurück übers Wochenende zu einer dienstlichen Verrichtung mit viel Gepäck genutzt.
- Im Vergleich des Testzeitraums mit der Vorher-Erhebung zeigen sich folgende Entwicklungen
  - Die durchschnittliche Anzahl der Wege pro Person pro Tag hat 5,0 auf 6,0 zugenommen, die durchschnittliche Anzahl der Etappen von 8,9 auf 10,5.
  - Die durchschnittlich zurückgelegte Entfernung (jeweils pro Person und Tag) hat von 28,6 auf 20,1 km abgenommen, wobei sowohl die durchschnittlichen Fußwegweiten von 2,4 auf 3,0 km, die durchschnittlichen Radwegweiten von 1,7 auf 5,3 km und die durchschnittlichen ÖV-Wegweiten (inkl. Auto-Mitfahrer, Carsharing und Taxi) von 7,3 auf 10,6 km zugenommen haben. Im Gegenzug haben die durchschnittlichen Autowegweiten von 17,2 auf 1,2 km abgenommen.
  - Der Anteil der Fußwege (nach dem Hauptverkehrsmittelkonzept) hat von 40 % auf 46 % zugenommen, der Radanteil von 7 % auf 18 %, und jener des erweiterten ÖVs (inkl. Auto-Mitfahrer, Carsharing und Taxi) von 28 % auf 35 %. Der Anteil der Autowege konnte zeitgleich von 25 % auf 1 % drastisch reduziert werden.
  - Die durchschnittlichen Emissionen pro Person und Tag haben von 3,4 kg CO2-Äquivalent auf 1,9 kg abgenommen, was einer Einsparung von 45 Prozent entspricht. In den 5 Testwochen konnte somit insgesamt fast 1 Tonne CO2-Äquivalente eingespart werden (genau: 977 kg).
- Mit einem Net Promoter Score (NPS) von 75 weist das Projekt eine sehr hohe Zufriedenheit und Weiterempfehlungswahrscheinlichkeit bei den Teilnehmenden auf.

Qualitative Ergebnisse
Die Qualitativen Ergebnisse leiten sich aus den Feedbackbefragungen ab und stellen einen Auszug aus den Antworten dar. Bei Mehrfachnennungen wird die Gewichtung durch die Zahl in der Klammer dargestellt.

- Wie organisierten die Haushalte ihre Mobilität ohne eigenes Auto?

- Fast alle Haushalte haben die Try5 Angebote genutzt; unterschiedlich häufig und intensiv.
- Zusätzlich haben die Haushalte sich Mitfahrmöglichkeiten organisiert. (4)
- Das Fahrrad als Transportmittel auf kurzen Wegen kam wieder vermehrt zum Einsatz.
- Transport von Sperrgütern ist nach wie vor kompliziert und wurde auf die Nachtestphase verschoben.
- größtes Problem gab es beim ÖPVN aufgrund schlechter Taktungen, fehlender Verbindungen bzw, Anschlüsse am Abend bzw. an den Wochenenden

- Wie wurden die Angebote durch Try5 angenommen und genutzt?
  - Wegfinder Gutscheine wurden gut genutzt und vielfältig eingesetzt; U.a für Bahn, Bus, Taxi, und Rail and Drive Carsharing
  - "man vergisst, dass man ein Auto in der Garage stehen hat"
  - Stadttaxi Klosterneuburg Gutscheine wurden von den Taxifahrer:innen nicht angenommen
  - Carsharing Pressbaum hat gut funktioniert
  - Falträder wurden getestet
- Erfahrungen während der Testwochen
  - Autofrei geht am besten bei gutem Wetter
  - Die Fahrten müssen gut geplant sein
  - Durch die Autofreie Mobilität werden Ziele bewusster ausgewählt
  - Die Teilnehmenden waren erstaunt, wie viel tatsächlich ohne Auto möglich ist
- Erkenntnisse und Ergebnisse aus dem Try5 Projekt
  - Die Motivation auch nach Try5 das Auto wenig/gar nicht zu nutzen ist allgemein hoch
  - ein paar Haushalte möchten sich nach Try5 ein Klimaticket kaufen
  - tlw. waren die Haushalte schon vor Try5 sehr wenig mit dem Auto unterwegs
  - durch Try5 lernten Haushalte die bestehenden Angebote besser kennen
  - Die Bequemlichkeit ist immer noch ein "Killer"
- Welche Angebote fehlen, um langfristig ohne Auto unterwegs sein zu können?
  Die Erkenntnisse für Gemeinden und Mobilitätsanbieter sind im Handlungsleifaden gesammelt (s. Anhang).
  Ein paar Aussagen aus den Interviews, die direkt den Gemeinden zugewiesen werden können:
  Klosterneuburg:
  - bessere Busverbindung in der Reichergasse, v.a. Wochenende
  - Carsharing
  - E-Scooter Sharing

  Pressbaum:
  - ÖBB/S-Bahn Anschlüsse an Wien verbessern (so wie früher)

Zu Aussagen zur Übertragbarkeit und Skalierbarkeit siehe Kapitel 5.

5. Innovation, Vorbildcharakter, Umsetzung in Klima- und Energie-Modellregionen

Try5 stellte mit dem erstmaligen Test des bewussten, unterstützten Verzichts auf das Auto mit dem Ziel der nachhaltigen Änderung des Mobilitätsverhaltens eine Premiere in Österreich dar. Zudem wurde als Testgebiet nicht etwa eine Großstadt gewählt, sondern mit dem westlichen Speckgürtel von Wien (Klosterneuburg, Purkersdorf, Pressbaum) ein Gebiet, das aufgrund der Siedlungsstruktur von

hohem Motorisierungsgrad und herausfordernden Rahmenbedingungen für den öffentlichen Verkehr geprägt ist. Der Ansatz von Try5 ging dabei über die üblichen Strategien hinaus, indem er nicht nur attraktive Alternativen zum Autofahren bot (Pull-Strategie), sondern auch gezielt auf die Reduktion der Autonutzung abzielte (Push-Faktor). Ein wesentliches Merkmal von Try5 war die intensive, personalisierte Mobilitätsberatung der Teilnehmenden, was einen neuen Ansatz im Vergleich zu herkömmlichen Bewusstseinsbildungskampagnen darstellte.
Die innovative Nutzung einer Mobilitätstracking-App ermöglichte eine wissenschaftliche Erfolgskontrolle der Maßnahmen durch direkte Vorher-Nachher-Vergleiche und schloss die bei händischen Erhebungen üblichen Fehler (z.B. Untererfassung von Fußwegen) aus. Gleichzeitig bot das Projekt die Möglichkeit, die Erhebungsgenauigkeit (u.a. Verkehrsmittelerkennung) mittels einer Tracking-App zu testen und so wertvolle Erkenntnisse für einen möglichen weiterführenden Einsatz dieser Technologie zu gewinnen.

Die Erfahrungen aus Try5 legen nahe, dass die gewählte Methodik (Wahl des Projektgebiets und der Anzahl der Haushalte, Ansprechen und Auswahl der teilnehmenden Haushalte, Tracking des Mobilitätsverhaltens vor und während der Intervention, Betreuung der Haushalte und Zurverfügungstellung der Mobilitätsoptionen) sehr gut auf andere Klima- und Energie-Modellregionen übertragbar ist, wobei z.B. der Fokus auf nur eine Testregion (statt drei) Synergieeffekte und damit Kosteneinsparungen beim Mobilitätsangebot bringen könnte.
Zur Skalierung des Projekts um ein bis zwei Größenordnungen (wie beispielsweise beim Schweizer Vorbildprojekt “31days”) wären allerdings Änderungen in der Methodik notwendig: einerseits wäre deutlich mehr Öffentlichkeitsarbeit (und ev. Incentives; bzw. eine Ausweitung der Testregion) notwendig, um die gewünschte Anzahl an teilnehmenden (und dem Autoverzicht gegenüber positiv eingestellten) Personen bzw. Haushalten zu akquirieren; andererseits wäre die intensive persönliche Mobilitätsberatung bei einer größeren Anzahl an Teilnehmenden sehr aufwändig und personal- und kostenintensiv, sodass die Ermittlung der notwendigen Mobilitätsoptionen standardisiert bzw. generalisiert erfolgen sollte; schließlich wäre es zielführend, den Teilnehmenden für den Testzeitraum ein zeitlich begrenztes Klimaticket anzubieten, da die Administration des Mobilitätsguthabens mittels wegfinder-Gutscheinen aufwändig ist und zusätzlich eine große Barriere für die nahtlose Nutzung des öffentlichen Verkehrs darstellt.

6. Projektmanagement

Der Verein Zukunftsraum Wienerwald leitete das Projekt und war mit folgenden Aufgaben betraut:

- Projektcontrolling
- Durchführung des Auswahlverfahrens
- Abstimmung und Einrichtung der Mobilitätsangebote
- Abstimmung mit Politik und lokalen Stakeholdern
- Öffentlichkeitsarbeit

Der Forschungsbereich Verkehrsplanung und Verkehrstechnik der TU Wien übernahm als Projektpartner die wissenschaftliche Begleitung und folgende Aufgaben im Projekt:

- Design des Auswahlfragebogens

- Konzeptionierung des Mobilitäts-Checks (Vorher-Erhebung)
- Unterstützung bei der Auswahl der Mobilitätsoptionen
- Konzeptionierung des Feedback-Bogens (Während-Erhebung)
- Durchführung des Mobilitäts-Trackings mittels App (zur Verfügung gestellt von der Firma Motiontag)
- Auswertung des Mobilitäts-Trackings
- Ableitung von Erkenntnissen für den Handlungsleitfaden sowie für die Übertragbarkeit und Skalierbarkeit

Die ÖBB 360° waren an folgenden Aufgaben beteiligt:

- Konzeptionierung und Planung der Mobilitätsangebote für die Haushalte
- Zurverfügungstellung und Administration der wegfinder-Gutscheine

7. Projektkosten und Finanzierung

Die Projektkosten gliedern sich wie folgt:

- Personalkosten für Projektdurchführung:
  KEM EUR 12.000,-
  ÖBB EUR 18.000,-
  Zusätzlich, nicht kalkulierter Aufwand für Vertrags Erstellungen, Mehrstunden Feedback- und Betreuungsgespräche ca. EUR 2.000,-
- Wissenschaftliche Begleitung (inkl. Tracking extra ausgewiesen):
  Wissenschaftliche Begleitung TU Wien EUR 16.000,-
  Tracking: EUR 8.120,-
- Kosten für Mobilitätsangebote (aufgeschlüsselt nach Art):
  Roller: EUR 280,-
  Lastenräder: 2.280,-
  Carsharing: EUR 2.700,-
  Wegfinder Gutscheine: EUR 3.600,-
  Weitere Planungs- und Bereitstellungskosten ca. EUR 1.000,-
- Sachkosten für Öffentlichkeitsarbeit:
  Webseite Domain: 110,-
  Inserat: EUR 1.000,-
  Merchandise und Rollup: EUR 800,-
  Logo und Markengestaltung: EUR 3.500,-
  Weitere Ausgaben für ÖA (Pressegespräch etc.) EUR 500,-

Ziel des Projekts ist nicht die längerfristige wirtschaftliche Weiterführung des Testzeitraums, sondern die Identifikation von Barrieren sowie die Demonstration der Machbarkeit eines autofreien bzw. autoreduzierten Lebensstils. Dieser rechnet sich auf Dauer für die Haushalte selbst, liegen die Kosten für ein Privatauto doch zwischen 6.000 (https://www.oeamtc.at/thema/elektromobilitaet/gesamtkosten-im-vergleich-54970254) und 12.000 (https://www.zurich.at/blog/mobilitaet/auto-kosten) Euro pro

Jahr, die bei Verzicht auf das Auto in diverse andere Mobilitätsangebote (Klimaticket, Car-Sharing, Taxifahrten, etc.) investiert werden können.

8. Rechtliche Rahmenbedingungen

Vonseiten der Förderstelle bestanden keine rechtlichen oder behördlichen Auflagen für das Leitprojekt. Projektintern wurde besonderer Wert auf den Datenschutz gelegt, da mit sensiblen personenbezogenen Daten (punktgenaues Tracking der Teilnehmenden über 2 Monate) gearbeitet wurde.
Zur Klärung der Verantwortlichkeiten wurde zwischen der Technischen Universität Wien als wissenschaftlichem Partner und dem Verein Zukunftsraum Wienerwald als Projektleiter eine Vereinbarung zur Gemeinsamen Verantwortung über die Datenverarbeitung ("Joint Control") geschlossen.
Bereits in der Bewerbungsphase für die Teilnahme am Try5-Projekt wurde Wert auf Datenschutz gelegt.
In der Datenschutzinformation wurden die Teilnehmer_innen über Art, Umfang und Zweck der Verarbeitung der personenbezogenen Daten sowie über ihre Rechte in Bezug auf die Datenverarbeitung informiert (s. Anhang).
Im Sinne des "informed consent" unterzeichneten die Teilnehmer_innen eine "Einwilligungserklärung in die Datenerhebung und Datenverarbeitung im Rahmen des Projekts ‚Try5 – 5 Wochen vielfältig mobil'" (s. Anhang).

9. Projektablauf

1. **Projektvorbereitung**
   Das Projekt wurde vom MRM initiiert. Die Inspiration kam aus dem persönlichen Umfeld, da ein Bekannter aus persönlichen Veränderung auf sein Auto verzichtete und auf der Suche nach Mobilitätsalternativen war. Daher kam die Idee, Menschen der KEM Region, die „nahe dran" sind, auf ihre Auto zu verzichten, das eine Zeitlang möglich zu machen. Die Idee wurde in der KEM Arbeitsgruppe vorgestellt. Der MRM bekam damit den Auftrag zu Einreichung.

1.1. **Projektpartnersuche**
   Um den Erfolg messbar zu machen, musste ein Partner für die Wissenschaftliche Begleitung gefunden werden. Die TU bzw. die Abteilung der Verkehrsplanung erwies sich als interessierter Partner. Die zweite Zusammenarbeit, mit der ÖBB 360°, ergab sich auch eine KEM Exkursion in eine benachbarte KEM, wo das Projekt 360° vorgestellt wurde. Eine Zusammenarbeit mit weiteren KEMs erwies sich als unpraktikabel, weil man mehrere Bewohner pro Gemeinde für das Projekt benötigte und die individuelle Betreuung nicht durchführbar wäre.

2. **Einreichung**
   Die Einreichung wurde vom MRM gemeinsam mit TU Wien geschrieben. Der Antrag wurde in mehreren Sitzungen über einer Dauer von ca. einem Monat geschrieben.

2.1. **Recherche**
   Zu Beginn der Einreichung musste recherchiert werden, ob es bereits ähnliche Projekte gab und ob man Ideen übernehmen kann bzw. von den Erfahrungen und Fehlern vorangegangener Projekte lernen kann. Es stellte sich heraus, dass das vom VCÖ nominierte Projekt „31days" aus der Schweiz und das Projekt aus der Steiermark „Mobilität mal anders" viele

Aspekte des geplanten Projekts bereits abdeckten. Bei Online-Terminen konnte viel Vorwissen abgeholt werden. Hilfreich für das geplante Leitprojekt war, dass man eine klare Vorstellung der Zielgruppe haben muss und wie man die Akquise der teilnehmenden Haushalte am besten gestaltet.

2.2. **Weitere Stakeholder**

Da das Projekt u.a. auch für Mobilitätsanbieter zweckdienlich sein soll, wurden im Vorfeld weitere Stakeholder über das geplante Projekt informiert und deren Wünsche an das Projekt bzw. deren mögliche Beteiligung eingeholt. Darunter fallen Sharing Anbieter (Carsharing, Nextbike, E-Scooter), Verkehrsbetriebe (Stadtbus, Verkehrsverbund).

3. **Projektumsetzung**

Die Projektumsetzung startete augenblicklich mit der Beauftragung durch den Klimafonds.

3.1. **Laufendes Projektmanagement**

Die Projektleitung hatte der MRM inne. Alle Entscheidungen wurde im Konsortium aus KEM, ÖBB und TU getroffen. Dazu gab es ca. alle 2 Wochen (je nach Projektphase) Online Jour Fixe mit Protokollierung in einem Online Tool (Teams).

3.2. **Stakeholder Auftakt**

Zum Auftakt des Projekts gab es mit allen Stakeholdern und Projektpartnern ein Treffen, an dem die gemeinsamen Ziele und die Beteiligungen der einzelnen Partner definiert wurden. Geringe Änderungen am geplanten Ablauf und die Zuteilung der Aufgaben wurden an die Gruppe verschickt. Die Projekpartner die nicht aktiv in das Projekt eingebunden waren (wie VOR, Nextbike, Mobilitätsmanagement NÖ) erhielten regelmäßige Updates.

3.3. **Rechtliches**

Eine unterschätzte Aufgabe, war die Erstellung aller rechtlicher Dokumente für einen reibungslosen und gesicherten Ablauf. Es empfiehlt sich bei einer Projekteinreichung dieser Dimension und mit Partnern, bei denen Rechtsschutz und Datensicherheit besonders groß geschrieben werden, ein eigenes Arbeitspaket mit entsprechende Personalressource einzureichen. Für das Projekt wurden folgende Dokumente ausgearbeitet:

- **Partnerschaftsvertrag** zwischen KEM, ÖBB und TU. Gegenstand des Vertrages ist die Zusammenarbeit bei der Durchführung des Projekts sowie die Regelung der (Verwertungs-)Rechte an den von den Vertragsparteien gewonnenen Studienergebnissen.
- **Einwilligungserklärung** der Teilnehmenden Haushalte in die Datenerhebung und Datenverarbeitung
- **Datenschutzinformation** über Art, Umfang und Zweck der Verarbeitung personenbezogener Daten sowie über Ihre Rechte in Bezug auf diese Datenverarbeitung.
- Die **Teilnahmebedingungen** klären Rechte und Pflichten der teilnehmenden Personen

3.4. **Projektablauf**

Die einzelnen Projektschritte (Akquise und Auswahl der Haushalte, Mobilitäts-Check, Einrichtung der Mobilitätsangebote, Durchführung der "Autofreien Testwochen", Nachbereitung & Auswertung) sind im Gant Diagramm nachzulesen und wurden auch in dieser Abfolge umgesetzt.

3.5. **Bewerbung**:

Für die Bewerbung des Projekts und die Findung von teilnehmenden Haushalte wurde eine ein Pressetermin mit Beteiligung der örtlichen Politik abgehalten.

3.6. **Projektabschluss**

Der Projektabschluss fand im Zuge nach letzten Evaluierungsrunden statt. Diese fanden an zwei Terminen statt.

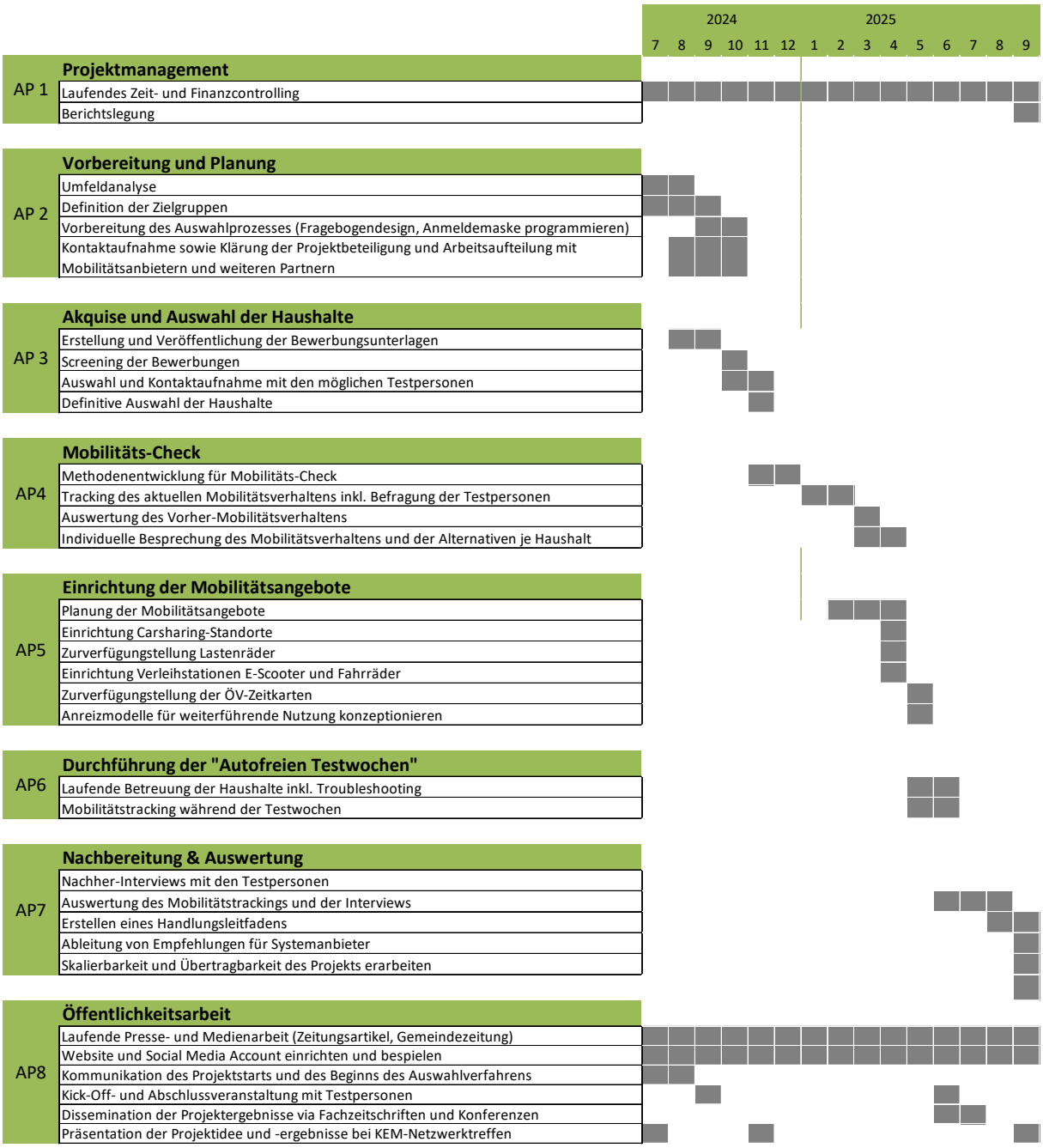
3.7. **Öffentlichkeitsarbeit**

Mit Hilfe einer Werbeagentur wurde ein Logo, ein Claim und einige Werbetexte kreiert. Außerdem wurden ein Rollup und Give Aways (Stirnbänder) im Try5 Design produziert.
Die Bewerbung bzw. die Berichterstattung fand über Facebook, über ein bezahltes Inserat in einer lokalen Zeitung, über Presseartikel und Artikel in den Gemeindezeitungen statt

4. **Evaluierung**

Die Evaluierung bzw. die Wissenschaftliche Auswertung fand in mehreren Runden statt. Zum einen gab es die qualitativen Rückmeldungen aus den Feedback-Umfragen und aus den Feedback-Gesprächen. Diese lieferten v.a. konkrete Verbesserungswünsche und Handlungsempfehlungen an die Gemeinden und an Mobilitätsanbieter. Zum anderen gab es die Auswertung der getrackten Fahrten, die quantitative Ergebnisse über die Veränderung bzw. Verschiebung von Mobilitätsnutzungen offenlegten.
Die Veröffentlichung der Projektergebnisse geschieht über Presseartikel in den lokalen Medien bzw. mit Berichten in den Gemeindezeitungen. Außerdem wird der MRM die Ergebnisse bei politischen Sitzungen (Gemeinderatssitzungen o.ä.) präsentieren.
Die Projektberichte werden allen Projektpartnern zur weiteren Verwendung zur Verfügung gestellt. Weitere Arbeitstreffen, bei denen man weiterführende Handlungen erarbeiten kann, sind geplant.

10. Zeitlinie des Projektablaufs



11. Erfolgskontrolle

Um den Projekterfolg zu kontrollieren, gab es im Intervall von ca 2-3 Wochen Online Jour Fixe zwischen den drei Projektpartnern. Diese wurde in einem Onlinedokument mitprotokoliert. So konnten die vergebenen Tasks überprüft werden. Als Kontrollunterlage diente das eingereichte Leistungsverzeichnis bzw. das Gant Diagramm. Da es bis auf eine paar Verzögerung, keine Abweichungen im Projekt gab, wurden keine Steuermechanismen benötigt.
Innerhalb der KEM wurde laufend über den Projektfortschritt bei allen Vereinstreffen (Vorstandssitzungen bzw. Generalversammlung) und bei den Obmann Jour Fixe berichtet.
Die Finanzkontrolle hatte der MRM, mit laufender Überwachung durch die Kassierin, inne.

12. Erfolgsfaktoren

Für den Projekterfolg waren mehrere Faktoren ausschlaggebend:
Organisatorisch war das Projektteam bestehend aus der Projektleitung KEM Zukunftsraum Wienerwald und dem wissenschaftlichen Partner TU Wien sowie dem externen Partner ÖBB 360° bestens für die Durchführung des Projekts geeignet. Die KEM verfügte über die notwendigen Kontakte in der Region, die ÖBB 360° unterstützte bei der Auswahl und Zurverfügungstellung der Mobilitätsoptionen, und die TU Wien führte die wissenschaftliche Begleitforschung durch.
Inhaltlich bewehrten sich die sorgfältige Auswahl der teilnehmenden Haushalte (basierend auf der Haushaltsgröße und –zusammensetzung, der räumlichen Lage sowie z.B. dem Zeitkartenbesitz) und die kontinuierliche Betreuung der Teilnehmer_innen über den gesamten Projektzeitraum.
Für den Projekterfolg war wichtig, dass die Teilnehmenden sämtliche Mobilitätsoptionen kostenlos nutzen konnten, wobei eine weitere Reduzierung der Zugangsbarrieren z.B. durch ein temporäres Klimaticket wünschenswert gewesen wäre. Die punktuelle Ergänzung der nicht ausreichend vorhandenen Mobilitätsangebote im Zuge des Projekts (durch wegfinder-, Carsharing- und Taxi-Gutscheine, Lastenräder, etc.) erleichterte sicher die erfolgreiche Teilnahme an den 5 autofreien Wochen, obwohl nicht allen Haushalten die gewünschten Mobilitätsoptionen vollumfänglich zur Verfügung gestellt werden konnten.
Schließlich leistete die Medienarbeit (Consulting durch eine Agentur, Kontakt zu lokalen Medien, Gemeindezeitung, etc.) einen wertvollen Beitrag zur Bekanntheit des Projekts und somit zur ausreichend hohen Teilnahme am Projekt sowie zur Verbreitung der Ergebnisse.

13. Herausforderungen und Stolpersteine – Lösungen und Erfahrungen

Die große Unbekannte bei der Projektplanung war die Teilnahmebereitschaft – immerhin mussten sich 12 Haushalte 2 Monate lang tracken lassen und 5 Wochen lang auf ihr Auto verzichten. Durch eine gezielte Bewerbung des Projekts und eine Verteilung auf vier Gemeinden (von denen dann nur drei in die engere Auswahl kamen) konnten genug Teilnehmer_innen akquiriert werden, sodass noch eine Selektion nach vertieften Kriterien (Haushaltsgröße, Nähe zu ÖV-Haltestellen bzw. zu den anderen Haushalten, Zeitkartenbesitz, etc.) möglich war.
Durch die langen Vorlaufzeiten der App-Entwicklung (genauer: datenschutzrechtliche Abstimmungen) konnte der ursprüngliche Zeitplan für die Vorher-Erhebungen nicht eingehalten werden: diese konnte

statt im Oktober 2024 erst im Jänner 2025 durchgeführt werden, wodurch sich Mobilitätsverhaltensänderungen nicht nur durch die Intervention, sondern auch durch die jahreszeitlichen Unterschiede (Jänner vs. Mai) ergaben, deren Größenordnung nicht quantifiziert werden konnte.
Die Abstimmungs- und Entscheidungsprozesse mit und in Gemeinden sind ein nicht zu unterschätzender Zeitfaktor. Im knappen Zeitrahmen von einem Jahr war es notwendig, die potenziellen Mobilitätsoptionen in Gemeinden bereits mit den Gemeindevertreter_innen zu diskutieren, während noch die Erhebung der Mobilitätswünsche der Teilnehmer_innen im Gange war. Bei einer längeren Projektlaufzeit kann auf diese zeitlichen Abhängigkeiten besser Rücksicht genommen werden.

14. Dissemination – Wirkung in der Öffentlichkeit

Um wirksam Öffentlichkeitsarbeit betreiben zu können, wurden zu Beginn des Projekts gemeinsam mit einer Consulting-Firma ein Logo sowie ein eingängiger Projekttitel entwickelt ("Try5 - 5 Wochen vielfältig mobil"). Diese wurden in der weiteren externen und internen Kommunikation zur Wiedererkennung des Projekts verwendet. Als Incentive wurde an alle Teilnehmer_innen ein Stirnband mit dem Projektlogo verteilt.
Für die Öffentlichkeitsarbeit des Projekts wurde vorwiegend die Facebook-Seite der KEM Zukunftsraum Wienerwald (https://www.facebook.com/zukunftsraum.wienerwald) genutzt. Dort wurde die Teilnahme am Projekt beworben, Erfolgsstories gepostet sowie Pressemeldungen verlinkt. Auch auf der Website der KEM Zukunftsraum Wienerwald (https://www.zukunftsraum-wienerwald.at/try5) sowie auf der eigens gekauften Domain http://www.try5.at wurden Informationen zum Projekt bereitgestellt.
Über die Pressekontakte der KEM Zukunftsraum Wienerwald wurden darüber hinaus Presseartikel in den Regionalmedien lanciert (8 Artikel - s. Anhang), zum Projektstart wurden auch Inserate geschaltet um Teilnehmer_innen anzusprechen. Auch im ÖBB Railaxed Magazin, das in den ÖBB-Fern- und Nahverkehrszügen aufliegt, wurde auf einer Doppelseite über das Projekt berichtet.
Um das Projekt noch bekannter zu machen, wurde ein Zwischenstand bereits bei der KEM-Fachveranstaltung in Schwaz präsentiert. Außerdem wurde das Projekt beim VCÖ-Mobilitätspreis 2025 in der Kategorie "Sharing und multimodale Mobilität" eingereicht.

15. Ergebnis /Ausblick

Durch des Leitprojekt haben die 12 teilnehmenden Haushalte innerhalb von 5 Wochen knapp 1 Tonne CO2-Äquivalente eingespart, indem sie ihr Auto praktisch nicht verwendet haben und dafür eine Reihe von Mobilitätsoptionen nutzen konnten. Während die durchschnittlich zurückgelegte Entfernung von 28,6 auf 20,1 km zurückging, stieg vor allem der Radverkehrsanteil stark (auch jahreszeitbedingt) an.
Es ist geplant, die Haushalte in einem halben Jahr erneut zu kontaktieren, um die Nachhaltigkeit der Veränderung ihres Mobilitätsverhaltens zu evaluieren.
Aus den Erkenntnissen des Projekts wurde ein Handlungsleitfaden (s. Anhang) entwickelt, der sich an Mobilitätsdienstleister und Gemeinden richtet. Dieser wird nach seiner öffentlichen Präsentation den teilnehmenden Gemeinden sowie anderen interessieren KEMs zur Verfügung gestellt.
Schon während der Projektlaufzeit war das Projekt Gesprächsthema in den Gemeinden – im Umfeld der teilnehmenden Haushalte wurde viel über Mobilitätsverhalten und mögliche Optionen

gesprochen, und über die Presseberichte (s. Anhang) wurde ein noch viel weiterer Personenkreis mit der Nachricht erreicht, dass Mobilität auch ohne eigenes Auto möglich ist.

Anhänge

- Online-Bewerbungsbogen zur Teilnahme
- Datenschutzerklärung zum Online-Bewerbungsbogen
- Datenschutzinformation zur Teilnahme
- Einwilligungserklärung zur Teilnahme
- Interviewleitfaden Mobilitäts-Check
- Interviewleitfaden Nachher-Erhebung
- Handlungsleitfaden
- Sammlung Pressespiegel