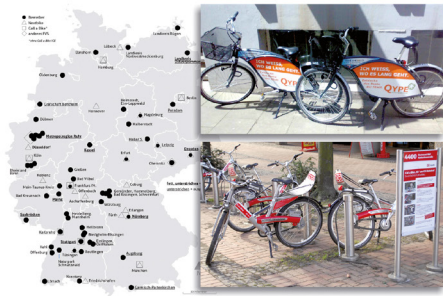


Fahrradverleihsysteme in Deutschland

Relevanz, Potenziale und Zukunft öffentlicher Leihfahrräder



Fahrradverleihsysteme in Deutschland
Relevanz, Potenziale und Zukunft öffentlicher Leihfahrräder

Vorwort: Shared Mobility oder Verkehrsarten kombinieren und intelligent nutzen!

In jüngster Zeit ist die (stadt-)verkehrspolitische Debatte durch eine Reihe neuer Impulse bereichert geworden. In immer mehr Städten und Regionen entstehen neue, innovative Angebotskonzepte die man unter dem Oberbegriff „Shared Mobility“ zusammenfassen könnte, also „Share Ware“ in Form von öffentlichen Fahrzeugen. Die klassischen begrifflichen und konzeptionellen Grenzen zwischen öffentlichem Verkehr und Individualverkehr beginnen sich aufzulösen.

Bemerkenswert ist darüber hinaus, dass gerade das Fahrrad sich gleich in doppelter Weise verändert:

- einmal als öffentliches Fahrrad in Form eines für alle zugänglichen Leihfahrrades im Rahmen von Bike Sharing-Konzepten
- und zum zweiten als Pedelec, also als motorunterstütztes Fahrrad, das ein Zwitter zwischen motorisiertem und nichtmotorisiertem Verkehr wird. Derzeit ist das Pedelec das mit Abstand

am häufigsten verkaufte Elektrofahrzeug in Deutschland. Der Bestand bewegt sich schnell auf 1 Mio. Und der Boom nimmt weiter Fahrt auf.

Daneben verändert sich, vor allem in den Zentren, der Charakter des Mobilitätsträgers Auto. Es entwickelt sich ebenfalls vom ausschließlich privat besessenen Verkehrsmittel, über das Car-Sharing, hin zum öffentlichen Leihauto, wie z.B. Car2Go oder Flinkster. Damit wächst die Chance, auch im Autoverkehr eine umfassende Effizienzstrategie einzuführen.

Damit aus diesen ersten Tendenzen echte Impulse für eine wirkungsvolle Verkehrswende werden können, werden sich diese Innovationen schnell und weit verbreiten müssen. Hier ist zum einen der Mainstream der Verkehrsmittelwahl zu durchbrechen, als auch eine energische und systematische angegangene Implementationsstrategie entscheidend. So zeigt sich, dass überall dort, wo diese neuen Systeme zu zaghaft oder zögerlich eingesetzt werden, dass ihr Erfolg eher ausbleibt. Es reicht nicht aus, aus reiner Opportunität einfach ein bisschen Leihfahrrad oder ein bisschen Car-Sharing zu machen. Erst wenn diese Systemelemente aus der kleinen, exotischen Nische hervortreten und zum weit verbreiteten Regelangebot werden, sind breite Effekte wahrnehmbar. Im Umkehrschluss bedeutet dies, dass sie professionell gemacht sein müssen, das wiederum erfordert kapitalstarke Investoren. Dann allerdings, so meinen wir, bietet sich die Chance, dass sich die neuen „Benutzen statt Besitzen-Angebote“ wirklich breit am Verkehrsmarkt durchsetzen und in nennenswerten Umfang den bisherigen Modal-Split positiv beeinflussen können.

Die Zeit dafür scheint günstig zu sein, denn es mehrten sich parallel die Anzeichen, dass die neue, innovativen Angebote auf einen neuen Mobilitätsstil, die Multi- und Intermodalität treffen. So wie es im Konsumbereich heute die multidimensionalen Verbraucher gibt, die heute im Bioladen und morgen bei Aldi einkaufen, so durchbrechen in jüngster Zeit mehr und mehr Menschen tradierte Mobilitätsmuster. Die Nutzer von Bike- und Car-Sharing bevorzugen eine differenzierte, selektive Fahrzeugnutzung durch regelmäßigen Gebrauch öffentlicher Fahrzeuge. Damit setzt sich immer mehr eine flexible, situative Verkehrsmittelnutzung durch. Bislang identifizieren die sozialwissenschaftlichen Lebens- und Mobilitätsstilanalysen diese neuen, multioptionalen Verhaltensweisen im Verkehr als typisch urban. Urbane Menschen verhalten sich in besonderem Maße multioptional, ihre Autofixierung sinkt stark, ihre private Motorisierung ist schon lange weit unterdurchschnittlich.

Speerspitze der innovativen Leihfahrradsysteme, sind allen voran diejenigen in Frankreich und Spa-

nien. Sie operieren verglichen mit den derzeitigen deutschen Systemen mit einer viel größeren Zahl von Rädern und Stationen. Sie machen dadurch ein nahezu ubiquitäres Angebot. Sie beachten im Detail eine enge Systemverknüpfung zu den ÖPNV-Haltestellen. Die dortige Akzeptanz dieser innovativen Systeme ist groß. Bis zu zehn Nutzungen pro (betriebsbereitem) Rad und Tag lassen aufhorchen. Die starke ökonomische Power der Investoren aus der Werbewirtschaft und beachtliche Innovationsbereitschaft der engagierten Kommunen führt zu einer erfreulichen Dynamik nach der Zahl und Größe der Systeme.

In Deutschland ist die Dynamik noch verhaltener. Umso wichtiger war der Impuls des Bundesmodellprogramms des BMVBS zu den innovativen Leihfahrradsystemen, das 2009 begonnen wurde und dessen Realisierungsstufen inzwischen von Zwischenstadien bis zu fertigen Endausbaustufen reichen. Der Versuch hat die öffentliche Wahrnehmung des Themas Leihfahrradsysteme und das kommunale Interesse in Deutschland klar gefördert. Umso bedauerlicher ist, dass nur ein Teil der seinerzeit zum Versuch angemeldeten Projekte auch wirklich umgesetzt werden konnte. Andererseits haben inzwischen auch viele andere Kommunen und Regionen eigene Aktivitäten im Bereich der Leihfahrradsysteme entfaltet, weil natürlich die beiden großen Anbieter Call a Bike und Nextbike weiter aktiv an der Vermarktung ihrer Konzepte (inkl. Hardware und Software) arbeiten.

Damit wird die Lage unübersichtlich, weil ja nur der kleinste Teil der Systeme auch empirisch-analytisch begleitet wurde bzw. wird und die Anbieter mit ihrer Datenbereitstellung (Angebots- und Nutzungsdaten) ziemlich zugeknöpft sind. Insofern behandeln die in diesem Buch zusammengestellten Informationen und Einschätzungen vor allem die Akteure des Bundesmodellprogramms und das metropolradruhr-System. Angesichts der tatsächlich weitaus breiteren Realisierung, werden aber keine abschließenden Urteile vermittelt, sondern eher eine breite Zwischenbilanz aufgezeigt. Zumal ja auch im internationalen Maßstab weiterhin eine äußerst dynamische Entwicklung anhält. Ständig werden irgendwo in Europa neue Systeme entwickelt bzw. neue Variationen der bereits eingeführten Systeme in jeweils neuen Anwendungskontexten eingeführt. Diese Dynamik hat übrigens mittlerweile den ADAC federführend für mehrere europäische Automobilclubs veranlasst, die Autoren mit einer europaweiten Vergleichsanalyse von 40 Leihfahrradsystemen zu beauftragen. Das zeigt, wie ernst mittlerweile auch seitens der Autolobby diese neuen Mobilitätsdienstleistungen genommen werden. Um wenigstens etwas Struktur in die breite Vielfalt zu bringen, können grobe Typisierungen vorgenommen werden.

Hinsichtlich der Gebietsabgrenzung lassen sich unterscheiden

- Systeme mit einem eng begrenzten Geltungsbereich, meist auf ein Innenstadtgebiet (z.B. Call a Bike in Berlin Mitte oder Hamburg)
- gesamtstädtische Systeme mit einem die jeweilige Kernstadt und deren näheres Umland umfassenden Einsatzgebiet (z.B. Vélib Paris oder ve'loH! Luxemburg)
- regionale bzw. interkommunale Systeme mit sehr großem, polyzentrischen Einsatzgebiet (z.B. im urbanen Bereich das metropolradruhr mit zehn einbezogenen Städten, im ländlich-touristischen Bereich das UsedomRad oder NiederrheinRad)

Hinsichtlich der Menge an Fahrrädern und Stationen lassen sich mit Bezug auf die Einwohner, Arbeitsplätze und Übernachtungen eines Gebietes unterscheiden

- Systeme mit wenigen Rädern und Stationen (das betrifft die Mehrheit der bisherigen deutschen Systeme)
- Systeme mit vielen Rädern, aber relativ wenigen Stationen (z.B. das Usedomrad)
- Systeme mit sehr vielen Rädern und sehr vielen Stationen (z.B. als bekanntestes europäisches Beispiel das Velib in Paris mit seinen knapp 25.000 Rädern und 1.500 Stationen).

Hinsichtlich der Betreiberkonstellation lassen sich unterscheiden

- Systeme in kommunaler Trägerschaft
- Systeme in Trägerschaft von Verkehrsunternehmen (DB Rent bei Call a Bike oder die MVG als Träger des Mainrads in Mainz)
- Systeme in privatwirtschaftlicher Trägerschaft (ein Teil der Nextbike- und JC Decaux-Systeme, sie finanzieren sich zusätzlich zu den Benutzerentgelten aus Werbeeinnahmen)
- Systeme als Mitarbeiter, Behörden- oder Kundenrad in Trägerschaft von Firmen, vielfach in Verbindung mit Fahrradleasing (Nextbike oder Leaserad bieten solche Leistungen an, klassische Nutzer sind z.B. Hotels, die die Leihräder als Gästeräder anbieten).

Für die systematische Einordnung moderner Leihfahrradsysteme ist ihre Abgrenzung zu einigen schon sehr viel länger bestehenden Klassikern des Fahrradverleihs wichtig. Diese betreffen

- Fahrradstationen (leider bislang immer noch außer in Nordrhein-Westfalen in Deutschland wenig verbreitet), die immer auch Leihräder im

Angebot haben, allerdings mit der klassischen Mietvertragsregelung und meist auch Rückgaberegulierung. Neuerdings gibt es aber auch Verbundsysteme unter den Fahrradstationen, die auch Einwegfahrten mit dort ausgeliehenen Rädern und Rückgabe an einer anderen Fahrradstation zulassen (z.B. im Verbund der Fahrradstationen im Rheinland),

- klassischen touristischen Fahrradverleih durch Fahrradläden und andere kleine Kräuter in Tourismusregionen, mit Mietvertragsregelung, individueller Auswahl der Fahrräder und einem auch für Gruppen geeigneten Angebot (sehr häufig in Nord- und Ostseebädern sowie neuerdings auch verstärkt in Mittelgebirgsregionen); ähnlich funktioniert das Angebot von Ersatzrädern, wenn jemand sein Fahrrad reparieren lässt.

Angesichts dieser beachtlichen Systemdifferenzierungen soll dieses Buch dazu beitragen, den Fachdiskurs zu forcieren, damit kommunale Fahrradverleihsysteme von der Ausnahme zur Regel werden können. Auf dem Weg dahin sind einige Fragen zu klären:

- Werden öffentliche Fahrräder und Autos eines Tages zum ganz selbstverständlichen Bestandteil urbaner Mobilitätsangebote und touristischer Dienstleistungsketten?
- Wird der Rechtsrahmen angemessen reformiert? Beispielsweise durch Sonderparkregelungen für Leihfahrräder, Car-Sharing und Car2Go Autos? Oder durch Integration in die normale ÖPNV-Tarifierung?
- Wird der Finanzierungsrahmen angemessen reformiert? Etwa durch Erweiterung der Infrastrukturförderung um entsprechende Anlagen und Fahrzeuge?
- Wird es für die notwendige Logistik und die Tarifierung einheitliche Standards geben?
- Werden Bike- und Car-Sharing Regelbestandteil des kommunalen und betrieblichen Mobilitätsmanagements?
- Wird die Wirtschaft die Multioptionalität und den erweiterten Mobilitätsservice als Zukunftsmärkte annehmen? Und wird sie sich dann auf breiter Basis am betrieblichen Mobilitätsmanagement beteiligen?
- Welche Branchen (Fahrzeughersteller, Logistiker, Verkehrsunternehmen) werden in die neuen Geschäftsfelder investieren?

Jedenfalls passen, wie schon erwähnt, die alten Begrifflichkeiten nicht mehr auf die neue Entwicklung. Das öffentliche Auto oder das öffentliche Fahrrad sind keine klassischen Individualverkehrs-

mittel mehr. Und der traditionell als Massenverkehr festgeschriebene ÖPNV wird durch Integration von Leihfahrrädern, Car-Sharing und Car2Go in seinem Angebotsprogramm kleinteiliger, flexibler, individueller. Die Angebotsseite wird eben auch multioptionaler, vielfältiger, weniger in starren Schubladen festgefügt.

Angesichts solcher Trends und Fragen ist es sehr wichtig und positiv, dass das BMVBS das Thema aufgegriffen hat, sein eigenes Modellvorhaben aufgelegt hat und damit so viel Anklang fand, dass eine selektive Auswahl der besonders innovativen Beispiele getroffen werden musste.

- Es haben sich anders als zunächst erwartet und geplant auch viele Mittel- und Kleinstädte und ländliche Regionen engagiert beteiligt.
- Neben rein kommunalen Konzepten gibt es interessante überkommunale Kooperationsmodelle.
- Die Trägerschaftsoptionen umfassen rein kommunale Trägermodelle, Trägerschaften von Verkehrsunternehmen und Trägerschaften von privaten Betrieben.

Jetzt stellt sich nach gut drei Jahren Diskussion, Planung und Implementierung sowie nach Beendigung des Bundesmodells die Frage, wie es jetzt weitergehen soll. Bund, Länder und Kommunen einschließlich der kommunalen Verkehrsunternehmen sowie der DB sollten die Herausforderung annehmen und sich in diesen Feldern integrierter Verkehrssystemangebote stark engagieren. Damit aus einzelnen Pilotprojekten ein etablierter Angebotsstandard wird. Und damit aus der zunächst im Vergleich zu den europäischen Nachbarn (insbesondere Frankreich und Spanien) sehr vorsichtigen Dimensionierung ein vollwertiges Mobilitätsangebot wird. Erst dann kann man die wirklichen Potenziale ermitteln. Dieser Schritt erfordert einen sehr viel massiveren Mitteleinsatz bei Investitionen und bei Kommunikation, Marketing und Werbung. Dazu gehört auch die Bereitstellung ausreichender Personalressourcen für Planung, Implementierung und Betrieb dieser Systeme. Vor allem im Betrieb (bedarfsgerechte regelmäßige Verteilung der Räder im System, Wartung der Räder und Stationen, Marketing, Werbung, Abrechnung) sollten ausreichend Arbeitskräfte eingesetzt werden. In Paris sind immerhin 400 neue Arbeitsplätze für den Betrieb von Vélib geschaffen worden. Daraus folgt, "für lau" kann man kommunale Fahrradverleihsysteme nicht betreiben, sie erfordern einen angemessenen Aufwand, wenn sie gut funktionieren sollen. Dazu fehlt derzeit in vielen kommunalen Beispielen noch die Bereitschaft. Deswegen hat Deutschland einstweilen den Anschluss an professionell organisierte Multimoda-

lität noch nicht erreicht. Für einen professionellen Mobilitätsservice kann man dann aber auch angemessene Preise verlangen. Die vielfach kostenlose Nutzung der ersten halben Stunde ist so gesehen nicht unbedingt der geeignete Weg zu angemessener Kostendeckung. Da ist es sehr viel sinnvoller, universelle, überall in den Systemen des gleichen Betreibers geltende Jahresabonnements zu vertreiben, gut kombinierbar mit den entsprechenden Abonnements des öffentlichen Verkehrs.

Heiner Monheim, Christian Muschwitz

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Abkürzungsverzeichnis	
Bildnachweise	
Vorwort	
1 Hintergrund	17
1.1 Hintergrund des Bundesmodellwettbewerbs »Innovative Fahrradverleihsysteme – neue Mobilität in Städten«	17
1.2 Ziele der Untersuchung	18
1.3 Die Entwicklung des Fahrradverleihs – Fünf Phasen der Verleihgeschichte	19
1.3.1 Phase 1: stationär, personalbasiert	19
1.3.2 Phase 2: kommunales Billigfahrrad für die Selbstbedienung	20
1.3.3 Phase 3: personalbasierte System-Räder	21
1.3.4 Phase 4: Qualitäts-Selbstbedienungssysteme mit hoher Flächendeckung	22
1.3.5 Mögliche Phase 5: Integration von Pedelects	24
1.3.6 Die aktuelle Lage beim kommunalen Fahrradverleih in Deutschland	24
1.4 Begriffe und Systemmerkmale öffentlicher Leihradssysteme	27
1.4.1 Basismerkmal: Jederzeitige öffentliche Zugänglichkeit für jedermann im öffentlichen Raum	27
1.4.2 Weitere Systemmerkmale	28
1.5 Forschungsstand zu öffentlichen Leihradssystemen	32
1.5.1 Ressortforschung	33
1.5.2 Evaluation der Wettbewerbsbedingungen	34
1.5.3 Integration im Mobilitätsverbund	34
1.5.4 Bike-Sharing in europäischem Maßstab	35
1.5.5 Deutsche Pilotprojekte und Feldtests	36
2 Forschungsdesign und Erhebungsmethodik	41
2.1 Akteurzentrierte Institutionenforschung	41
2.2 Forschungsansatz und Auswahl der Untersuchungseinheiten	42
2.2.1 Exploratives Forschungsdesign	42
2.2.2 Zielbereich der Untersuchungen	42
2.2.3 Auswahl der Untersuchungseinheiten	44
2.3 Verlaufsplan der Studie	49
2.4 Entwicklung der Befragungsinstrumente	51
2.4.1 Die schriftliche Befragung	51
2.4.2 Interviewleitfaden für kommunale Gesprächspartner	53
2.4.3 Leitfadengestützte Expertengespräche	53
3 Ergebnisse der empirischen Untersuchungen	55
3.1 Analyse der Bewerbungskonzepte	55
3.1.1 Das Bewerberfeld im Überblick	55
3.1.2 Aufgabenstrukturen und Projektbeteiligungen	61
3.1.3 Eigenschaften der projektierten Systeme	66
3.1.4 Innovativität der Bewerbungskonzepte	76
3.1.5 Erkenntnisse aus der Analyse der Bewerbungsunterlagen	78
3.2 Interviews mit Städten und Landkreisen	81
3.2.1 Der Markt öffentlicher Fahrradverleihsysteme in Deutschland	81

3.2.2	Potenziale von FVS aus Sicht der Kommunen	85
3.2.3	Voraussetzungen für den Erfolg von Leihradssystemen	89
3.2.4	Konzeptarbeiten für den Modellwettbewerb	92
3.2.5	Aussagen zu Kosten und Finanzierung	92
3.2.6	Vermutete Umsetzungshürden	96
3.2.7	Das Thema FVS und seine Wahrnehmung bei Kommunen	97
3.2.8	Zukünftige Trends	99
3.3	Schriftliche Befragung der Kommunen und Landkreise	101
3.3.1	Informiertheit und Kenntnisse über Fahrradverleihsysteme	101
3.3.2	Potenziale und Chancen öffentlicher Leihradssysteme	106
3.3.3	Eignung und Systemgestaltung	110
3.3.4	Fahrradfreundlichkeit, Mobilität und Planungsthemen	115
3.3.5	Strukturelle Eigenschaften des Radverkehrs in den Kommunen	119
3.3.6	Informationsverbreitung über Fahrradverleihsysteme	125
3.3.7	Aktuelle Leihradssysteme und ihre Charakteristika	129
3.3.8	Zusammenfassung	133
3.4	Gespräche mit Verkehrsexperten	134
3.4.1	Status Quo und Trends bei Leihradssystemen	134
3.4.2	Potentiale öffentlicher Leihradssysteme	138
3.4.3	Reife und Einsatzfelder öffentlicher Leihräder	140
3.4.4	Kosten und Finanzierungsoptionen	143
3.4.5	Mögliche Hürden in Planung, Implementierung und Betrieb	146
3.4.6	Zukünftige Entwicklung im Bereich öffentlicher Fahrradverleihsysteme	148
4	Erkenntnisse und Schlussfolgerungen	153
4.1	Öffentliche Leihradssysteme im Rahmen kommunaler Radverkehrspolitik	153
4.1.1	Die aktuelle Stimmungslage zu öffentlichen Leihradssystemen in Deutschland	153
4.1.2	Akteure und ihre Rollen im Feld der Leihradssysteme	155
4.1.3	Zur Frage der sinnvollen Mindestgrößen öffentlicher Leihradssysteme	156
4.1.4	Zielgruppenidentifikation als Unsicherheits-Faktor	158
4.1.5	Öffentliche Leihradssysteme als Maßnahme kommunaler Radverkehrsförderung	160
4.2	Öffentliche Leihradssysteme als Innovation	161
4.2.1	Stufen der Innovationsdiffusion	161
4.2.2	Innovationen und die Rolle der Akteure im Zeitverlauf	163
4.2.3	Tipping Point und kritische Masse	164
4.3	Deutschland und seine Fahrradverleihsysteme im internationalen Vergleich	167
4.3.1	Deutschland als Nachzügler	167
4.3.2	Hohe Dynamik der Verbreitung von Leihradssystemen	168
5	Öffentliche Fahrradverleihsysteme: Trends und Perspektiven	171
5.1	Auswirkung öffentlicher Leihradssysteme auf die Radverkehrsinfrastruktur	171
5.2	Zum Gegensatz lokaler und regionaler Fahrradverleih-Angebote	172
5.2.1	Konzentration der fachlichen Wahrnehmung auf den urbanen Raum	172
5.2.2	Vergrößerter Aktionsradius öffentlicher Fahrradverleihsysteme	173
5.3	Betriebskonzept, Standards und Fahrradtechnik als Erfolgsfaktoren	175
5.4	Öffentliche Fahrradverleihsysteme und Elektromobilität	177
5.4.1	Kurzstreckennutzung, Pedeleceinsatz und Neuplatzierung des Fahrrades im Verkehrsmix	177
5.5	Marketing und Kommunikation für öffentliche Fahrradverleihsysteme	178
5.5.1	Marketingziel 1: Informationen zum System	179

5.5.2 Marketingziel 2: Verhaltensänderung	180
5.5.3 Aktuelle Marketingkampagnen für den Radverkehr	181
Exkurs: Mainzer Verkehrsgesellschaft MVG und die Kampagne »MeinRad«	185
Exkurs: »Nürnberg steigt auf«	186
6 Abschließende Betrachtungen	189
6.1 Aktuellste Entwicklungen	189
6.2 Kernfragen der weiteren Entwicklung öffentlicher Leihradssysteme	190
6.2.1 Kundenpotentiale je nach Angebotskonzeption	191
6.2.2 Betriebliches Mobilitätsmanagement und Leihfahrradssysteme	193
6.2.3 Verhältnis öffentlicher Leihradssysteme zu Fahrradstationen	195
6.2.4 Neue Daten in der Mobilitätserfassung. Für eine Reform der Verkehrsstatistik	198
6.2.5 Fahrradförderung mit System – inklusive Leihradssysteme	199
Nachwort: Mut zur innovativen Fahrradpolitik	203
Quellenverzeichnis	207