

Statusanalyse Fahrradverleihsysteme

Potenziale und Zukunft kommunaler und regionaler Fahrradverleihsysteme in Deutschland



Vorwort

Nach Jahren der konzeptionellen Stagnation ist die stadtverkehrspolitische Debatte in letzter Zeit erfreulich munter geworden. Die sozialwissenschaftlichen Lebens- und Mobilitätsstilanalysen signalisieren neue urbane Verhaltensweisen im Verkehr. Moderne Menschen verhalten sich multioptional, die Autofixierung sinkt. Die MID-Analysen belegen erstmals signifikante Zuwächse für den Umweltverbund aus Gehen, Radeln und ÖV sowie Rückgänge der Autonutzung im urbanen Raum, und das nicht nur bei einer kleinen Gruppe von ›Ökos‹, sondern auf breiterer Basis.

Unterstützt wird die Multioptionalität durch innovative Angebotskonzepte. Das Car-Sharing kommt allmählich aus seiner Nische, expandiert, wird professioneller und beginnt auch kapitalstarke Investoren zu interessieren. Mit ›Car2Go‹ bekommt es einen Zwilling, der durch noch leichteren Zugang und einfachere Nutzung besticht. Die Nutzer von klassischem Car-Sharing und ›Car2Go‹ verabschieden sich vom antiquierten Modell massenhaften individuellen Autobesitzes. Sie bevorzugen eine differenzierte, selektive Autonutzung mit ›öffentlichen‹ Autos.

Innovative Leihfahrradsysteme haben dieses Prinzip vorgemacht, allen voran diejenigen in Frankreich und Spanien, die mit einer sehr großen Zahl von Rädern und Stationen ein ubiquitäres Angebot mit enger Systemverknüpfung zu den ÖPNV-Haltestellen anbieten – bekannte Beispiele sind hier ›Bicing‹ (Barcelona) und ›Vélib‹ (Paris). Die Akzeptanz dieser innovativen Systeme ist groß. Bis zu zehn Nutzungen pro Rad und Tag lassen aufhorchen. Die starke ökonomische Power der Investoren aus der Werbewirtschaft und die beachtliche Innovationsbereitschaft der engagierten Kommunen führen zu einer hohen Dynamik nach der Zahl und Größe der Systeme.

In Deutschland ist diese Dynamik noch sehr verhalten. Es gibt mehr Skepsis. Um so wichtiger war der Impuls aus dem Modellwettbewerb »Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme« des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) zu den innovativen Leihfahrradsystemen. Er fand so viel Anklang, dass eine Auswahl der besonders innovativen Beispiele getroffen werden musste. Jetzt läuft die Umsetzung. Das Spektrum der kommunalen und regionalen Konzepte ist sehr vielfältig. Es beweist eine beachtliche konzeptionelle Kreativität. Auch Mittel- und Kleinstädte haben sich engagiert beteiligt. Und neben rein kommunalen Konzepten gibt es interessante überkommunale Kooperationsmodelle.

Unbeschadet der 2011 begonnenen Evaluationsstudien und der daraus ableitbaren Lerneffekte stellt sich die für alle Modellvorhaben typische Grundsatzfrage: Wie soll es danach weiter gehen? Bund, Länder und Kommunen, einschließlich der kommunalen Verkehrsunternehmen sowie der Deutschen Bahn, müssen 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 können die wirklichen Potenziale ermittelt werden. Dieser Schritt erfordert einen sehr viel massiveren Mitteleinsatz bei den Investitionen und bei Kommunikation, Marketing und Werbung. Wenn Deutschland den Anschluss nicht verlieren will, dann muss zur Förderung der Multimodalität mehr als bisher passieren.

Inhalt

1	Öffentliche Fahrradverleihsysteme – Historische Entwicklung und Status Quo	4
	Vom privaten Einzelverleih zum öffentlichen System	4
	Deutsche Fahrradverleihsysteme im internationalen Vergleich	6
2	Der Modellwettbewerb »Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme – Neue Mobilität in Städten«	7
	Die Modellprojekte und ihr aktueller Umsetzungsstand	8
3	Die »Statusanalyse Fahrradverleihsysteme«	9
	Die Bewerbungskonzepte im Überblick	10
	Die Problemsicht kommunaler Akteure	12
	Einschätzungen durch Verkehrsexperten	17
4	Öffentliche Fahrradverleihsysteme in Deutschland – Folgerungen und Fragen	19
	Folgerungen aus der »Statusanalyse«	19
	Zentrale Fragen im Umgang mit Leihradssystemen	21
	Die Zukunft öffentlicher Fahrradverleihsysteme	23

Öffentliche Fahrradverleihsysteme – Historische Entwicklung und Status Quo

Seit es das Fahrrad gibt, findet auch der Verleih statt – sei es, dass sich jemand kurz den Drahtesel des Nachbarn ›borgt‹, weil der eigene kaputt im Keller steht; sei es, dass Fahrradläden und -werkstätten den Kurzzeitverleih als zusätzlichen Service anbieten. Seit den 1950er Jahren wird er auch in Deutschland systematisch betrieben. Vor allem publikumsintensive Standorte – Hotels, Freizeitparks, Fahrradgeschäfte, aber auch die Radstationen am Bahnhof – boten und bieten immer noch jeweils zugeschnittene Ausleihmöglichkeiten an. Sie halten in der Regel zwischen zehn und fünfzig, selten bis zu hundert Räder bereit. Zumeist ist hier ein Leihvertrag auszufüllen und eine Kautions hinterlegen. Dieser relativ hohe Aufwand führt allerdings dazu, dass sich das Leihen eines Fahrrads nur für eine länge-

re Nutzungsdauer, etwa tage- oder wochenweise, lohnt. Damit sind allerdings kurze Wege, wie z.B. Dienst- oder Erledigungsfahrten, von vornherein praktisch ausgeschlossen.

In touristisch stark frequentierten Gebieten erlebte der Fahrradverleih natürlich eine höhere Nachfrage, so dass sich hier Angebote mit teilweise mehreren hundert, vereinzelt mehr als tausend Rädern etablieren konnten. Beide Varianten haben indes einen hohen Service-Aufwand gemeinsam: Der Ausleih- und Rückgabevorgang erfolgt in Interaktion mit dem entsprechenden Personal, das zusätzlich die Abstell-Logistik, die Wartung und eventuelle Reparaturen gewährleistet. Daher sind die Räder oft nur an einem Standort entleihbar und müssen meist auch dort wieder zurück gegeben werden.

Vom privaten Einzelverleih zum öffentlichen System

Öffentliche Fahrradverleihsysteme, wie wir sie heute kennen, gehen auf ein Experiment in den Niederlanden der 1960er Jahre zurück. Sie stellen eigentlich keine Fortsetzung oder Ergänzung der bis dahin bestehenden Verleihangebote dar. Stattdessen entwickelten sie sich parallel als eigenständiges und im Grundgedanken eher alternatives Konzept.

Erste Generation: die ›Witte Fietsen‹

Als Erfinder des systematischen und flächendeckenden Fahrradverleihs gelten heute die Niederländer, bzw. die aus Künstlern, Hippies und Anarchisten bestehende Bewegung ›Provoc‹. Im Rahmen ihres ›White Bicycle Plan‹ standen ab Juli 1966 weiß gestrichene Fahrräder im Stadtgebiet von Amsterdam zur freien, öffentlichen Nutzung zur Verfügung. Die Idee dabei war, dass *›anyone could find a bike, ride it to his or her destination, and leave it for the next user‹* – also der erste An-

satz eines öffentlichen Bike-Sharing. Die Initiative verfügte weder über ein abgegrenztes Nutzungsgebiet, noch über fest definierte Stationen oder Ausleihpunkte – das Aufnehmen und Zurücklassen eines ›Weißen Fahrrads‹ konnte also überall im öffentlichen Raum erfolgen, ob in Fahrradabstellanlagen, an Masten oder Geländern oder auch an Gebäudewänden.

Bei den Fahrzeugen selbst handelte es sich um anderswo ausrangierte und gespendete Fahrräder oder auch um herrenlose Fundstücke. Luud Schimmelpennink, niederländischer Sozialforscher, Politiker und Industriedesigner, hat in einem Beitrag der englischen Zeitung *The Independent* im Juli 2000 darauf hingewiesen, dass nie mehr als zehn Fahrräder gleichzeitig im Umlauf gewesen seien. Doch selbst bei einer so kleinen Stückzahl schlug das Experiment fehl: Die Räder wurden geklaut, demoliert, in den Grachten versenkt oder von der Polizei als unsicher und zum Diebstahl verleitend eingekassiert.

Der »White Bicycle Plan« war gescheitert. Dennoch fand die Idee des kostenlosen Leihrads in den folgenden Jahren vor allem in europäischen Städten ein paar Nachahmer, beispielsweise in Bremen, in La Rochelle (Frankreich) oder in Bern (Schweiz). Die »Witte Fietsen« und alle ihnen ähnlichen Versuche – also frei zugängliche Fahrräder ohne feste Stationen und begrenztes Nutzungsgebiet, häufig in einheitlicher Farbe – werden heute in der Literatur als »erste Generation« der öffentlichen Fahrradverleihsysteme bezeichnet; obwohl es sich dabei kaum um ein System gehandelt hat und es zudem den Verleih von Fahrrädern ja bereits viel länger gab.

Zweite Generation: das Pfandrad

Die Literatur ist sich uneinig, wann genau die »zweite Generation« ihren Anfang nahm. Konsens herrscht indes darüber, dass damit die Verleihsysteme gemeint sind, bei denen Räder schon nicht mehr einfach im Straßenraum zu finden und ohne Weiteres mitzunehmen waren. Die Weiterentwicklung bestand in einem Verschlussmechanismus, der sich mithilfe eines Chips oder einer Pfandkarte öffnen lässt. Wer ein solches Leihrad nutzen wollte, musste sich also zunächst registrieren lassen und ein entsprechendes Zugangsmittel erwerben (meist gegen Pfand, vereinzelt auch gegen Gebühr). Dadurch waren die Räder natürlich auch an bestimmte Standorte gebunden – es entstanden die ersten »Verleihstationen«. Betreiber waren zumeist Non-Profit-Organisationen; Geld verdienen ließ sich auch jetzt noch nicht mit Fahrradverleihsystemen. Das zeigt etwa das System »Bycyklen« in Kopenhagen, für das die dänische Hauptstadt jährlich rund 100.000 Euro zuschießen muss. Dafür konnte es sich als das größte und am längsten existierende Verleihsystem der zweiten Generation rühmen. Weitere finden sich heute noch in Helsinki (Finnland), Aveiro (Portugal) und in Chemnitz.

Die meisten Leihradssysteme dieser Generation überlebten allerdings nicht lange – ein prominentes Beispiel dafür ist etwa das ehemalige »Viennabike« in Wien –, denn sie litten trotz des Pfandprinzips und einer rigorosen Abgrenzung des Nutzungsgebiets unter nahezu den gleichen »Kinderkrankheiten« wie die Generation vorher: Diebstahl, Vandalismus und »temporäre Privati-



Der Beginn des öffentlichen Fahrradverleihs: die »Witte Fietsen« der Provo-Bewegung in Amsterdam

sierung«, also das Abschließen des geliehenen Rades mit dem eigenen Fahrradschloss, so dass niemand sonst es nutzen konnte.

Dritte Generation: Leihräder als Hightech-Produkt

Erst die Nachfolge-Systeme können dank technischer Innovationen eine laufende Verfolgung der Räder sicherstellen und durch An- und Abmeldung am System jeweils denjenigen Nutzer identifizieren, der zuletzt Zugriff hatte. Vorreiter war das System Call a Bike in München, das um die Jahrtausendwende über bis zu 1.000 Leihräder im Stadtgebiet verfügte. Telefonzellen dienten als Sammelpunkte und Verleihstation; mittels eines Anrufs in der Zentrale erhielt der Nutzer die Kombination des Leihfahrrad-Schlusses. Im Gegenzug wurde ihm die Ausleihe mit einer Gebühr auf seinem bei der ersten Registrierung angegebenen Kreditkartenkonto berechnet.

Call a Bike musste nach einem Jahr Konkurs anmelden und wurde von der Deutschen Bahn aufgekauft; das Prinzip blieb erhalten. Bis heute dominiert die Ausleihe per Telefon-Registrierung alle Leihradssysteme der dritten Generation. Mittlerweile sind allerdings überall auf der Welt Anstrengungen erkennbar, den Verleihvorgang zu vereinfachen: beispielsweise durch Buchungsterminals, die am Standort der Leihräder zu finden sind und dort wie bei einem Fahrkartenauto-

maten die Aktivierung eines Rades ermöglichen – gegen Zahlung wahlweise mit der Kredit- oder EC-Karte, mit Bargeld oder auch der ÖV-Kundenkarte. Im Rahmen des Modellwettbewerbs haben auch deutsche Kommunen bzw. ihre jeweiligen Betriebspartner die Entwicklung solcher Komponenten in Angriff genommen.

Die dritte Generation verhalf den öffentlichen Fahrradverleihsystemen zum Durchbruch. Sie setzt aktuell den Standard und schafft damit einen Konsens, was Zugangsmechanismus, Nutzungsgebiet und technische Ausstattung der Systeme angeht. Die heute aktiven professionellen Anbieter von Leihradsystemen haben nur noch die Hightech-Variante im Portfolio. Deren Aus-

breitung schritt weltweit zügig voran: Die Zahl der Neueinrichtungen stieg im Jahr 2007 sprunghaft an und hält sich seither jährlich auf hohem Niveau. Manche der Systeme fanden vor allem wegen ihrer Größe international Beachtung, so etwa das Stadtfahrrad »Vélib« in Paris, das 2007 mit einer bis dahin nicht gekannten Zahl von 21.000 Rädern und 1.400 Verleihstationen an den Start ging. Auch Barcelona, Brisbane, Brüssel, Lyon, Straßburg, London, Montreal und weitere Städte haben mit ihren Systemen von jeweils weit über 2.000 Rädern beachtliche Größen erreicht. Das Leihradsystem in Wuhan (China) als weltweit größtes soll bis 2012 auf insgesamt 80.000 Fahrzeuge erweitert werden.

Deutsche Fahrradverleihsysteme im internationalen Vergleich

Die Leihradsysteme in Deutschland nehmen sich in ihren Dimensionen dagegen noch ziemlich bescheiden aus. Bisher erreichen oder überschreiten nur die Call a Bike Angebote der DB Rent GmbH in München, Berlin und Hamburg die Marke von 1.000 Rädern. In den übrigen Call a Bike Städten Frankfurt, Köln, Karlsruhe und Stuttgart sind jeweils zwischen 350 und 850 Räder zu finden. Der zweite große Anbieter auf dem deutschen Markt für Fahrradverleihsysteme, das Leipziger Unternehmen Nextbike, ist in mehr Orten vertreten, strickt seine Systeme aber meist bedeutend kleiner. Weil Nextbike seit etwa drei Jahren in immer mehr Städten auftritt, liegt Deutschland in der Liga der Leihfahrrad-Länder nach der

Anzahl der Systeme aktuell auf dem dritten Platz und damit überraschend weit vorn. Doch nach der durchschnittlichen Zahl der Räder und Stationen kann man hierzulande noch lange nicht mit Frankreich oder gar China mithalten.

Zu den 32 Systemen in Deutschland kommen die Call a Bike Räder an 56 ICE-Bahnhöfen hinzu, die aber jeweils nur einen Verleihpunkt haben und deshalb kaum als System bezeichnet werden können – die Räder müssen nach beendeter Nutzung jeweils wieder am Bahnhof abgegeben werden. Laut einer Aufstellung von März 2010 sind in Deutschland derzeit rund 10.000 Leihräder unterwegs. Dieser Stand wird jedoch nicht lange aktuell bleiben, weil sich bei öffentlichen Fahrradverleihsystemen in nur kurzer Zeit vieles ändern kann. Beispielsweise ist in 2011 mit dem Start mehrerer Modellprojekte zu rechnen, die beim Wettbewerb »Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme« des BMVBS ausgezeichnet worden waren, darunter Mainz und Nürnberg.

Der größte öffentliche Fahrradverleih in Deutschland entsteht zurzeit im Ruhrgebiet, wo sich zehn Städte zu einem Verbund zusammen geschlossen haben und seit Mitte 2010 gemeinsam das »metropolradruhr« anbieten. Es startete mit 1.600 Rädern an 150 Stationen und soll mit der letzten Ausbaustufe im Jahr 2012 auf bis zu 3.000 Räder anwachsen.

Land	Zahl Systeme	Mittel Räder	Mittel Stationen
Spanien	60	713,28	53,40
Frankreich	35	1850,89	124,76
Deutschland	32	406,00	26,83
Italien	30	267,33	20,67
USA	24	708,00	74,33
China	23	8329,09	139,91
Kanada	7	2507,50	201,00
England	7	6000,00	204,50
Brasilien	5	196,67	16,33

Die Top-Ten der Leihrad-Länder – viele, aber kleine Systeme in Deutschland (Daten aus der »Bike-sharing worldmap«)

Der Modellwettbewerb »Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme – Neue Mobilität in Städten«

Mit der intensiven medialen Berichterstattung seit 2007 über neue Fahrradverleihsysteme wuchs in Deutschland das politische Interesse am Fahrradverleih. Verschiedene Verbände griffen das Thema auf, viele Kommunen und Verkehrsunternehmen diskutierten die neue Optionen. Das BMVBS war mit der Umsetzung des nationalen Radverkehrsplans stärker als früher für die Radverkehrspolitik politisch und administrativ sensibilisiert. Spätestens durch die beachtlichen technologischen Entwicklungen in der Fahrzeugsicherung und -ortung sowie der Betriebslogistik, durch die parallele Debatte über Elektromobilität und das beachtliche wirtschaftliche Interesse neuer Investoren an Fahrradverleihsystemen in einigen europäischen Ländern – wie etwa Frankreich und Spanien – war das Thema auf der politischen Agenda.

Bundesförderung für Leihradsysteme

Und so folgte, als allseits begrüßte Aktivität der Bundesregierung in diesem Handlungsfeld, im April 2009 die Ausschreibung zum Wettbewerb »Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme – Neue Mobilität in Städten« durch das BMVBS. In der Zielsetzung ergab sich nach den ersten Vor-

ankündigungen noch eine Modifikation, denn zunächst sollte das Modellvorhaben ausschließlich auf Großstädte konzentriert werden, in der Annahme, vor allem für diese sei das Thema relevant. Die tatsächliche Entwicklung zeigte aber, dass sich auch immer mehr Mittel- und Kleinstädte und ländliche Regionen mit dem Thema auseinandersetzten und es wenig sinnvoll wäre, diese auszuschließen. Deshalb konnten sich schlussendlich Städte und Gemeinden, Landkreise und regionale Kooperationen, Verkehrsunternehmen und -verbände mit Projektideen bewerben, die die Errichtung eines öffentlichen Fahrradverleihsystems vorsahen. Besonderes Augenmerk lag dabei auf der Anforderung, nicht nur ein Standard-Modell »auf die Straße zu stellen«, sondern ein oder mehrere Elemente – beispielsweise den Registrierungsvorgang, die Verteilung der Stationen oder bestimmte technische Komponenten – innovativ weiterzuentwickeln. Zur Pflicht gehörte außerdem eine weitestmögliche Integration des neuen Leihradsystems in den bestehenden Öffentlichen Nahverkehr. Zehn Millionen Euro standen für die Förderung der besten Konzepte zur Verfügung, für den Einsatz von Elektro-Fahrrädern zusätzlich noch einmal 2,7 Millionen Euro.



Preisverleihung im Rahmen des Modellwettbewerbs »Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme – Neue Mobilität in Städten« am 10. August 2009 in Berlin – Gruppenfoto mit den Preisträgern

Bemerkenswerte Resonanz

Der Aufruf wirkte: 44 Bewerber fanden es lohnend, in öffentliche Leihräder zu investieren – zuerst Kreativität und einiges an Arbeit für die Vorbereitungen, später dann, vor allem im Falle der Förderung, vielleicht aber auch unabhängig davon, auch Geld. Viele Medien haben über das Programm und seine Bewerberideen berichtet; das Besondere war, dass sich auch die Anbieter von Fahrradverleihsystemen am Wettbewerb beteiligen konnten, allerdings zwingend in Kooperation mit Gebietskörperschaften. Die Resonanz war größer als vom Auslober zuvor erwartet. So meinte Tilman Bracher vom Deutschen Institut für Urbanistik, das die Ausschreibung vorbereitete:

»Wir waren sehr überrascht, wie viele Städte sich gemeldet haben auf den Aufruf hin, ein Fahrradverleihsystem einzurichten. Ich denke, Fachplaner sind sich bewusst, dass dieses Thema existiert und wenn das verbunden wird mit einer Subvention oder mit einer Förderung vom Bund, dann ist das auch ein schickes Thema.«

Auszeichnung und Förderung für die besten Konzepte

Am 10. August 2009 wurden aus den 44 Bewerbungen von der Jury fünfzehn als »besonders innovativ« ausgezeichnet. Davon erhielten acht – von Nord nach Süd: Landkreis Ostvorpommern, Metropolregion Ruhr, Kassel, Dresden, Mainz, Nürnberg, Saarbrücken und Stuttgart (vgl. Karte auf Seite 11) – eine Förderzusage. Ergänzend zum Wettbewerb hatten auch der Landkreis Grafschaft Bentheim sowie die Stadt Berlin eine Förderzusage erhalten. Ihr Charakter reicht vom regionalen (Usedom) über ein kooperatives (>metropolraduhr<) bis zum klassischen städtischen System. Ziel der Modellvorhaben ist, einerseits die unterschiedlichen Leihradssysteme vergleichend zu bewerten und daraus Erkenntnisse für die Übertragung auf andere Räume zu gewinnen; andererseits möglichst viele erfolgreiche Praxisbeispiele zu initiieren. Aus der Sicht der Fachszene ist das große Interesse an den Vorhaben ein ausgesprochener Erfolg. Der Wettbewerb hat einiges an kreativer Diskussion (technische, logistische und verkehrskonzeptionelle Optionen) und auch an lokalem bzw. regionalem politischem Interesse initiiert.

Die Modellprojekte und ihr aktueller Umsetzungsstand

Als einziges der acht Modellprojekte startete das >metropolraduhr< noch im Jahr 2010. Auch aufgrund besonderer technischer, rechtlicher und organisatorischer Herausforderungen zeichnete sich bald ab, dass keines der anderen Projekte innerhalb der geplanten Fristen oder in den ursprünglich vorgesehenen Dimensionen umgesetzt würde. Somit erweist sich die Einrichtung der Fahrradverleihsysteme durch vielfältige Anpassungen sowohl während der Planungs- als auch der Umsetzungsphasen als >lernendes System< mit Modellcharakter.

In Stuttgart etwa wurde das Projekt wegen seiner Pedelec-Komponente in die Zuständigkeit der Gemeinsamen Geschäftsstelle Elektromobilität verschoben. Außerdem sollen statt der geplanten

450 nur noch 100 Elektro-Räder angeboten werden, allerdings schon ab Mitte 2011. Die sächsische Landeshauptstadt Dresden dagegen scheint nach aktuellen Presseberichten gänzlich auf die Bundesförderung verzichten zu wollen und stattdessen ein herkömmliches Verleihsystem anzustreben.

Doch auch Gutes ist zu berichten: Noch im laufenden Jahr 2011 kann mit der Eröffnung der Leihradssysteme in Mainz (>MVG MeinRad<), in Nürnberg (>NorisBike<) und in Kassel gerechnet werden; auf Usedom wird derzeit eine gemeinsame Dachmarke der Radverleiher etabliert. Auch für das Leihradssystem in Saarbrücken stehen die Chancen gut, es soll voraussichtlich zur Fahrradsaison 2012 an den Start gehen.

Die ›Statusanalyse Fahrradverleihsysteme‹

In den letzten vier Jahren ist viel über öffentliche Leihradsysteme geschrieben worden. Das hängt zum einen damit zusammen, dass sie – ausgelöst durch den Boom im Ausland – generell stärker in den Fokus des öffentlichen und damit auch des wissenschaftlichen Interesses gerückt sind. Zum anderen sind, obwohl die Idee bereits mehr als vierzig Jahre alt ist, Erkenntnisse über Rahmenbedingungen sowie Idealgrößen und -zuschnitte für den größtmöglichen Erfolg, aber auch über viele andere Faktoren nach wie vor sehr rar gesät. Öffentlichen Leihradsysteme stellen noch immer eine ›Innovation‹ dar, an der sich Forschungsinteressierte abarbeiten können; da es außerdem nicht *das* System gibt, das überall funktionieren kann, müssen vor jeder Einführung die Bedingungen vor Ort aufwändig untersucht werden.

Bisher kaum Akteursstudien

Dieses gestiegene Interesse schlägt sich in einer Reihe von Forschungsprojekten und Untersuchungen nieder, die sich aktuell mit öffentlichen Leihrädern befassen – allen voran natürlich die Evaluationen der Modellprojekte im Rahmen der Bundesförderung; hinzu kommen Spezialgutachten zu Teilnahmehemmnissen des Modellwettbewerbs oder zu rechtlichen und finanziellen Fragen sowie europaweite Erhebungen und Argumentationsleitfäden. An den Hochschulen entsteht derzeit eine Vielzahl von Diplomarbeiten zu lokalen Leihrad-Einführungen oder zu systemischen Fragen. Studien zur Problemsicht beteiligter Akteure, ihren Potenzialeinschätzungen und ihren Vorbehalten liegen dagegen noch nicht vor. Das Bundesmodellvorhaben »Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme« bot deshalb die einzigartige Chance, Forschungsinstrumente zu dieser Frage einmal direkt im laufenden politischen Prozess einzusetzen. Die 44 Bewerbungen dokumentierten ein ungewöhnlich großes Interesse der kommunalen Seite. Aus der Struktur der Bewerber war aber auf den ersten Blick kein klares Rekrutierungsmuster erkennbar

– etwa in dem Sinne: Fahrradaffine Städte bewerben sich unbedingt, fahrradignorante Städte dagegen überwiegend nicht.

Ziele und Methodik der Statusanalyse

Daher schien es lohnend, sich durch eine Gruppe möglichst ähnlich strukturierter Nichtbewerberstädte und deren kontrastierenden Vergleich mit den ›innovativen Pionieren‹, also den Bewerbern, einen tieferen Einblick in die Denkstrukturen und Bewertungsmuster der kommunalen Ebene zu verschaffen. So entstand die Idee einer Statusanalyse, die auf dem Vergleich von Bewerber- und Nichtbewerberstädten aufbaut, die Hintergründe des Bewerbungsverhaltens genauer auslotet und das Themenfeld mit überregional ausgewiesenen Experten weiter vertieft.

Zu diesem Zweck wurden ab Oktober 2009 zunächst die Bewerbungsunterlagen derjenigen Kommunen, die dazu ihr Einverständnis gaben, nach verschiedenen Kriterien ausgewertet. Sodann erfolgte nach siedlungsstrukturellen und funktionalen Aspekten die Bildung des so genannten ›Kontrastsamples‹, also einer Gruppe von Städten, die nicht am Wettbewerb teilgenommen hatten. Diese Gruppe wurde schriftlich nach verschiedenen Elementen ihrer Einstellung gegenüber öffentlichen Fahrradverleihsystemen befragt, ebenso wie die Gruppe der Bewerber. Von 81 Fragebögen fanden 53 den Weg zurück. In 52 Fällen – etwa gleiche Anzahl in beiden Samples – wurden im Februar und März 2010 vertiefende Interviews mit den für die Fahrradförderung Verantwortlichen geführt.

Die ›Statusanalyse‹ identifiziert zentrale Fragestellungen und Problemwahrnehmungen aus der Sicht verantwortlicher Akteure und legt offen, an welchen Stellen die Ausstattung mit Fakten und Know-How signifikant verbessert werden muss; ein erster Überblick dazu findet sich in dieser Broschüre. Konkrete Daten zu öffentlichen Fahrradverleihsystemen müssen dann aus den Modellprojekten selbst und vor allem ihren Evaluationen gewonnen werden.

Die Bewerbungskonzepte im Überblick

Das Feld der Bewerber setzte sich überwiegend aus Ober- und Mittelzentren, einigen Landkreisen und anderen Regionen sowie Städtekooperationen zusammen. Sie sind monozentral, mehrgliedrig oder flächenhaft aufgebaut und verfügen über eine Einwohnerzahl von nicht weniger als 20.000, im Mittel aber um 280.000. Ihre Herkunft verteilt sich über ganz Deutschland, wobei sich eine zunehmende Dichte der Bewerber im Südwesten (Südhessen, Baden-Württemberg, Nordbayern) erkennen lässt. Dies deckt sich in etwa mit bisherigen FVS-Aktivitäten. Über bedingende Faktoren kann nur spekuliert werden; möglicherweise wirkte sich der im Südwesten vorhandene, relativ niedrigere Radverkehrsanteil aus, eventuell auch die etwas bessere Finanzlage der dortigen Kommunen im Vergleich mit dem restlichen Deutschland. Topographische Gegebenheiten können als Hemmnis für eine Bewerbung allerdings weitgehend ausgeschlossen werden. An den Konzepten waren unterschiedliche – zumeist vier – Partner mit den verschiedensten gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Hintergründen beteiligt; die Federführung übernahm in den meisten Fällen die öffentliche Verwaltung. Doch auch Verkehrsbetriebe, andere private Unternehmen sowie gemeinnützige Einrichtungen haben sich engagiert. Letztere traten in nahezu der Hälfte



Mehrere Dutzend Leihräder an jeder Station – an die Angebotsdichte des Pariser Systems »Vélib« reicht bisher keines der deutschen Konzepte heran.

der Entwürfe mindestens einmal als Projektpartner auf, meist in Zusammenhang mit Wartung und Betrieb der geplanten Leihradsysteme. Diese Tatsache lässt vermuten, dass sich vielerorts in den Überlegungen zu FVS der Non-Profit-Ansatz aus der zweiten Leihradgeneration herüber gerettet hat. Die Betreibermodelle als solche teilen sich dann aber in eine Vielfalt möglicher Konstellationen auf. Zumeist – in einem Drittel der Fälle – wurden Konsortien aus mehreren Beteiligten bevorzugt, die übrigen Fälle verteilten sich auf zu gründende Gesellschaften, FVS-Unternehmen, gemeinnützige Einrichtungen, Verkehrsbetriebe oder Stadtverwaltungen als Betreiber oder enthalten noch keine Entscheidung in dieser Hinsicht. Auffällig ist die insgesamt geringe Beteiligung etablierter FVS-Anbieter (DB Rent, Nextbike, JCDecaux), die nur zu einem Drittel in die Wettbewerbsbeiträge einbezogen waren, davon in nur sehr wenigen Fällen als alleinige Betreiber.

Eigenschaften der projektierten Systeme

Die Zuschnitte der in den Bewerbungen vorgesehenen Systeme lassen in absoluten Zahlen halbwegs deutliche, in relativen Zahlen recht klare Präferenzen erkennen. Insgesamt sahen die meisten Konzepte zwischen 100 und 250 Räder sowie zwischen 20 und 50 Stationen vor. Umgerechnet auf das jeweils vorgesehene Modellgebiet ergeben sich scheinbare Schwellenwerte von 5 Rädern und 0,5 Stationen je Quadratkilometer, die von vier Fünfteln der Bewerber nicht überschritten wurden. Bezogen auf die Einwohnerzahlen dominierte die Kategorie von einem bis fünf Rädern je tausend Einwohner. Die Verteilung der Stationen erfolgte am häufigsten in Form von Netzen, vereinzelt waren achsiale Muster erkennbar, beispielsweise entlang von Bahnstrecken. In nur einem Fall ist ein System ohne feste Verleihpunkte (»flex«) vorgesehen gewesen, in einigen dagegen noch nicht über die Standortfrage entschieden worden. Als Schlüsselaspekt hat sich unter anderem der Systemzugang herausgestellt: In den Bewerbungen sind zu gleichen Teilen kartenbasierte wie kombinier-



Herkunft der Bewerbungen und aktuelle Aktivitäten bei öffentlichen Leihrad-Systemen (Stand: März 2010)

te Zugangsmechanismen vorgeschlagen worden; nur ein Siebentel der Bewerber plante ein rein Telefon gestütztes Registrierungs- und Anmeldeverfahren, wie es derzeit von Nextbike und DB Rent überwiegend praktiziert wird. Gleich gering war der Anteil der reinen Personalbedienung. Am häufigsten erwartet wurden jährliche Ausleihzahlen zwischen 10.000 und 50.000 Fahrten.

Noch kein großer Wurf?

Betrachtet man diese Ergebnisse zusammenfassend, nimmt es sich doch erstaunlich aus, dass die Mehrzahl der Bewerber sich anscheinend von den derzeit aktiven FVS-Unternehmen weitgehend emanzipieren wollte. Dies könnte damit zusammenhängen, dass die Anbieterseite am deutschen Markt für öffentliche Fahrradverleihsysteme aktuell als unbefriedigend eingeschätzt

wird. Andererseits ist mit den vorgestellten Zahlen ein Verharren in bisher üblichen Dimensionen festzustellen. Nur ein einziges Beispiel übertrifft das deutschlandweit momentan größte System in Berlin (Call a Bike mit ca. 1.600 Rädern) – und zwar auch nur, weil hier gleich zehn Partnerstädte beteiligt sind: in der Metropolregion Ruhr. Der ›große Wurf‹ – wie er etwa in Paris zu verfolgen war – ist in keinem der 36 analysierten Konzepte auszumachen. Gleichwohl muss hinzugefügt werden, dass ein Vergleich mit ›Vélib‹ stets die normative Forderung impliziert, FVS müssten so groß wie möglich konzipiert sein, um auch größtmögliche Effekte zu erzielen. Wissenschaftlich betrachtet können und sollten die Befunde allerdings zunächst für sich allein stehen: Es handelt sich dabei um den Stand der Planungen, welche die Bewerber für den Modellwettbewerb eingereicht haben.

Die Problemsicht kommunaler Akteure

Der Diskurs über öffentliche Fahrradverleihsysteme hat sich auf kommunaler Ebene bisher nicht systematisiert, sondern er speist sich zumeist aus wenig Erfahrung oder gar einem ersten Kontakt der Verwaltungen mit dem Thema. Demzufolge hat eine eingehende Bewertung von Leihrädern und ihrem Nutzen durch die kommunalen und lokalen Entscheidungsebenen bisher nicht flächendeckend stattgefunden. Bei der Mehrzahl der Bewerber handelt es sich sozusagen um ›erste Gehversuche‹, bei den befragten Nichtbewerbern herrscht dagegen bisher sogar weitgehende Unklarheit, ob es sinnvoll, rechtens und auch lohnend wäre, sich mit diesem Thema auseinanderzusetzen.

Trendgesteuerte Aktivitäten bei Leihradssystemen

Dass immer mehr Städte Initiative in Richtung eines öffentlichen Leihradsystems ergreifen, mag auch in nicht zu unterschätzendem Maße mit dem Modellwettbewerb »Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme« des BMVBS zusammen-

hängen. Abgesehen davon sei es aber momentan generell chic, als Stadt ein Fahrradverleihsystem zu haben, heißt es mancherorts. So wird vor allem vonseiten der Bewerber das generelle Interesse an öffentlichen Leihrädern als hoch eingeschätzt, besonders im Zusammenhang mit einem derzeit wahrgenommenen generellen Fahrradboom sowie umwelt- und klimapolitischen Debatten, aber auch im Tourismus. Allerdings kann diese Einschätzung kaum verallgemeinert werden. Denn die kommunale Nachfrage nach Leihradssystemen hängt scheinbar stark mit dem Grad der Informiertheit und dem Aufgabenverständnis der Kommunen zusammen. Während in manchen Fällen Fahrradverleihsysteme etwa als Lösung für konkrete und akute Probleme im Nahverkehr in Betracht gezogen werden, haben andere Städte trotz einer relativ aktiven Radverkehrsförderung ein Leihradsystem einfach nicht in Erwägung gezogen. Vor allem kleine und mittlere Städte halten sich nicht für zuständig und sehen in FVS eine öffentlich subventionierte Konkurrenz zum privatwirtschaftlich organisierten Mobilitätsmarkt.

Unbefriedigende Marktsituation

Die Kenntnisse zu Anbietern öffentlicher Leihrad-systeme variiert unter den befragten Kommunen teilweise stark, wie erwartet mit deutlichen höheren Graden bei den Bewerberkommunen. Diese haben sich im Laufe ihrer Vorbereitungen eine gewisse Expertise zu öffentlichen Leihrad-systemen erworben. Aus den Arbeiten zu ihren Modell-konzepten heraus beurteilen sie die Struktur der Anbieter solcher Systeme als einem Oligopol ähn-lich: Neben Nextbike und DB Rent gebe es keine vernünftige Alternative, wer nicht auf deren Stan-dardlösungen zurückgreifen wolle, müsse seiner-seits einiges an Kreativität und Engagement in-vestieren. Dieser Einschätzung ist es geschuldet, dass in zwei Dritteln der analysierten Bewer-bungskonzepte keine Beteiligung eines bisher am Markt agierenden Leihrad-Unternehmens vor-gesehen war. In den Gesprächen wurde die Hoff-nung geäußert, dass sich im Zuge der Modellpro-jekte die Struktur der Anbieterseite ein wenig auflockern und den Markteintritt neuer Spieler zulassen könnte.

Diffuse Identifikation von Potenzialen und Zielgruppen

Auf den ersten Blick wird öffentlichen Leihrad-systemen viel zugetraut; eine einfache Mehrheit der Befragten misst ihnen ein hohes Potenzial zu. Sie seien beispielsweise fähig, den Nahverkehr zu er-gänzen, Autofahrten zu vermeiden (dies sagen vor allem Bewerber), oder gar das Image der Kom-mune aufzubessern (nur Bewerber); vereinzelt werden sie als probates Mittel zur Problemlö-sung – etwa bei der Radmitnahme im ÖPNV – ge-sehen; auch als Komponente im vermuteten all-gemeinen Umwelt-, Gesundheits- und Fahrrad-boom, in der Tourismus- sowie in der Radverkehrsförderung wird ihnen Potenzial zuge-messen. All diese Fähigkeiten könnten sie aller-dings – so die weit verbreitete Einschätzung – nur zur Geltung bringen, wenn die Rahmenbedin-gungen stimmten; dazu gehörte beispielsweise eine hohe Qualität des ÖPNV-Angebots, eher stär-kere Pendlerströme, eher größere Verkehrspro-bleme sowie eine eher geringe Radbesitzquote.

Die Zumessung von Fähigkeiten an Leihräder muss dennoch – genauso wie die Eingrenzung



Aktuell wird der deutsche Leihrad-Markt von DB Rent (Call a Bike, oben) und Nextbike (unten) dominiert – was bei vielen kommunalen Akteuren auf Kritik stößt.



potenzieller Zielgruppen – zusammenfassend als unscharf bezeichnet werden. Der positive Imagetransfer auf das Radfahren an sich hat sich als am weitesten verbreiteter Konsens herausge-stellt, wenn er auch einen indirekten und schwer zu messenden Nutzen darstellt. Alle konkreteren Aussagen sind bis dato Stückwerk und weisen eher den Charakter von Vermutungen auf, was sich ›mit FVS möglicherweise erreichen ließe ...‹. Der Fokus der Potenzialbetrachtungen ver-schiebt sich von Kommune zu Kommune, ist ge-kennzeichnet von einem stark lokalen Bezug und korreliert inhaltlich mit den Prioritäten, Er-wartungen und Wünschen in der Verkehrspla-nung und -politik vor Ort. Ähnlich verhält es sich bei der Frage, welche Nutzergruppen mit Leih-rädern besonders angesprochen werden könnten oder sollten – auch hier spiegeln die eher diffu-sen Antworten den Mangel an Erfahrung und da-durch Unsicherheit bei der System-Konzeption

wider. Insgesamt wissen die meisten der Befragten – darunter auch ein Großteil der Bewerber – (noch) nicht, womit sie es zu tun haben.

Ambivalentes Verhältnis zum Öffentlichen Verkehr

Dem Modellwettbewerb ist zugute zu halten, dass in der Ausschreibung explizit eine enge Verknüpfung der konzipierten Leihradssysteme mit dem bestehenden ÖPNV gefordert wurde, die zu einer räumlichen, systemischen, tariflichen oder informationellen Integration – oder zu einer Kombination aus diesen – führen konnte und sollte. Während aus den Fragebögen zunächst hervorging, dass zwar Kenntnisse und Konzepte zur Integration in bestehende ÖV-Angebote noch nicht sehr weit verbreitet wären (Bewerber zurückhaltend positiv, Nichtbewerber eher skeptisch) und beide Systeme dennoch eher nicht als gegenseitige Konkurrenz betrachtet werden, zeichnete sich in den Gesprächen doch eine stärkere Tendenz zu Vorbehalten und Kannibalisierungsdenken ab. Verantwortliche in den Verwaltungen sahen das Problem vor allem bei den jeweiligen Verkehrsbetrieben, die aufgrund von Verlustängsten durch Kurzfahrten mit dem Leihrad statt mit Tram oder Bus nicht über ihren Schatten springen könnten. Diese Sorgen resultieren zu großen Teilen aus den schon erwähnten Unsicherheiten



Auch wenn der BMVBS-Modellwettbewerb die Integration von Leihrädern in den klassischen ÖPNV vorsah: Das Rollenverhältnis zwischen Bus, Bahn und Rad ist noch immer umstritten.

in der Einschätzungen von Potenzialen und möglichen Zielgruppen von Leihradssystemen. Doch die Projekte in Halle (Saale), Leipzig und Mainz, wo die kommunalen Verkehrsunternehmen sich jeweils federführend beteiligten, stehen dem quasi als Antithese gegenüber. So zeigt sich etwa Frank Jülich, Leiter des Verkehrsplanungsamtes in Nürnberg, ganz besonders vom Mainzer Projekt begeistert:

»Dort sind es die Verkehrsunternehmen selber, die sich als Mobilitätsdienstleister sehen, der Busse und Fahrräder betreibt. Insofern ist das eine ganz spannende Geschichte. Wenn man das im Unternehmen selber mit drin hat, ist – tatsächlich auch mit dem unternehmerischen Risiko – einfach ein sehr viel größerer Drive da, das in den nächsten Jahren auch zu einem Erfolgsprojekt zu machen. Dort ist es in die Unternehmensstrategie eingebunden. Ich halte das für tatsächlich wegweisend und im Hinblick auf die zukünftige Mobilität, wie ich sie mir vorstelle, auch für mutig und mustergültig.«

Patentrezept für erfolgreiche Systeme fehlt

Auf die Frage, welche Bedingungen für einen Erfolg von FVS vorhanden sein sollten, kristallisiert sich das in der Mehrheit bewährte Differenzierungsprinzip heraus: *»Es kommt darauf an ...«* Ein leichter Bedeutungsvorsprung ist indes für das Argument der relativ hohen Bevölkerungsdichte zu erkennen, die sich eher in größeren Städten findet – in kleineren reiche womöglich das lokale Fahrradgeschäft aus. Großstädte seien bei Leihradssystemen eindeutig Vorreiter bzw. die Impulse für FVS hätten in Metropolregionen begonnen. Darüber hinaus wird von den Kommunen deutlich auf Verkehrsströme (Pendler, Touristen) als Voraussetzung abgehoben, was sich mit den Einschätzungen manches Experten deckt, es stelle sich nicht die Frage nach Erfolg versprechenden Stadtgrößen, sondern stattdessen nach dort manifestierten Funktionen.

Zudem scheint sich generell der Konsens gebildet zu haben, für ein erfolgreiches Leihradsystem gebe es in Bezug auf Stückzahlen von Rädern und Stationen gewisse Mindestgrenzen – welche auch immer. Hier und da gibt man zu be-

denken, dass das jeweilige System ja sowieso stets lokal konzipiert und daher auf die vor Ort vorhandenen Gegebenheiten zugeschnitten sein müsse; es lasse sich also keine allgemeingültige Erfolgsformel zitieren. Andere machen darauf aufmerksam, dass weniger die Systemgröße als vielmehr ein möglichst einfacher Zugang über Erfolg oder Misserfolg entschieden. Zudem müsse es einen »Kümmerer« geben, also einen Betreiber, der sich aktiv für eine optimale Verteilung der Fahrzeuge im Bedienungsgebiet sowie für einen reibungslosen Ablauf einsetze. Alles in allem stelle derzeit also jedes kommunale Fahrradverleihsystem ein weiteres, lokales Experiment dar. Welche Größen für einen Erfolg entscheidend sind und besonderen Anklang beim Nutzer finden, wird sich vermutlich erst durch den konkreten Einsatz zeigen. Experten warnen gar davor, jetzt schon nach einem allgemeingültigen Erfolgsrezept zu suchen; das lasse der momentane Wissensstand einfach nicht zu. Auch in mancher Kommune empfiehlt man, die gleiche Frage in drei Jahren noch einmal zu stellen.

Bedeutung als Baustein der kommunalen Radverkehrsförderung

Über einen Großteil der befragten Kommunen hinweg herrscht Einigkeit, dass öffentliche Fahrradverleihsysteme ein Baustein sein müssten in einer Strategie oder einem Konzept, die sich die Stärkung des umweltfreundlicheren Verkehrs zum Ziel setzten. Das können einerseits allgemeine Mobilitätskonzepte, andererseits aber auch spezielle Radverkehrspläne sein. In deren Rahmen werden den Leihradsystemen allerdings unterschiedliche Rollen zugemessen, von der »Minikomponente« bis zum Trendsetter für eine Verkehrswende hin zum Umweltverbund. In Nürnberg ist das Fahrradverleihsystem beispielsweise Teil einer umfangreichen Kampagne zur Radverkehrsförderung unter dem Motto »Nürnberg steigt auf«. Woanders hält man es für eine Grundsatzfrage, ob sich eine Stadt für den Radverkehr entscheide; in Bezug auf Leihradsysteme müssten dann aber auch klare Ziele formuliert werden. Ein wenig Skepsis lässt sich aber unter den Befragten dann doch erkennen: Mancherorts werden Leihradsysteme eher als ein nettes Extra gesehen, oder es wird der Standpunkt vertreten,



Echt vorbildlich: Nürnberg verfolgt ein umfassendes Radverkehrskonzept (hier eins von fünf Plakatmotiven) und integriert dabei auch das öffentliche Fahrradverleihsystem.

wichtiger als Leihräder seien das Vorbild bekannter Persönlichkeiten sowie eine gute Infrastrukturplanung, um das Rad als Verkehrsmittel in der Öffentlichkeit zu stärken. Mehrere Stimmen – so etwa Uwe Milde, Stadtverwaltung Dresden – betonen, dass Leihräder ohne die für das Radfahren nötige Infrastruktur – Abstellanlagen, Wegweisungssysteme, Radwege – vermutlich zum Scheitern verurteilt seien:

»Es ist betriebswirtschaftlich völliger Unfug, ein Fahrradverleihsystem zu installieren, wenn man die Bedingungen zum Fahren nicht hat.«

Damit sinkt die Priorität öffentlicher Leihräder aber wiederum hinter das »Pflichtprogramm« der klassischen Radverkehrspolitik zurück, die sich indes heute nur sehr wenige Kommunen leisten können oder wollen. Somit hat die Diskussion über Fahrradverleihsysteme als Strategiebaustein – bis auf wenige Ausnahmen wie Nürnberg oder Mainz, wo die Systeme jeweils voll in den ÖV oder in eine Kampagne integriert sind – bisher rein akademischen Charakter. Aus den Strukturdaten der befragten Kommunen geht zudem hervor, dass sich Radverkehrsförderung auf lokaler Ebene nach wie vor in der Mehrheit auf rein investive Maßnahmen beschränkt; Ansätze zur Veränderung des individuellen Mobilitätsverhaltens oder auch Mobilitätskonzepte für den gesamten städtischen Verkehr gehören bisher nur sehr selten zum Problemlösungs-Repertoire kommunaler Planer.



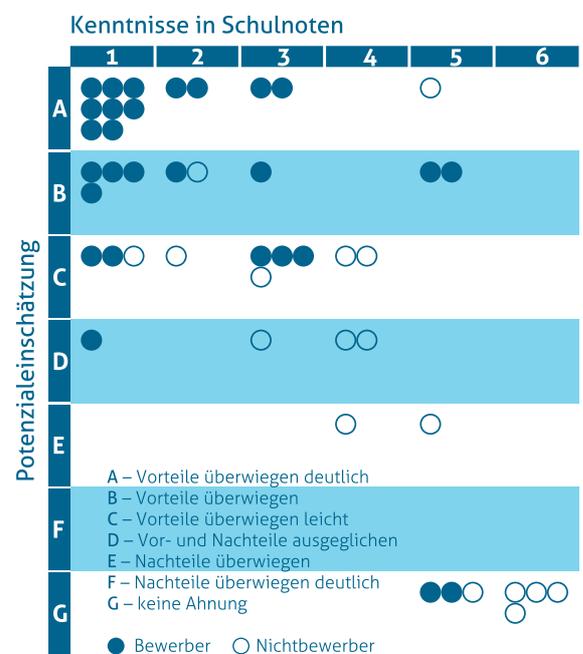
Frankreich, Spanien, Italien, USA, Australien, Kanada, China – werden öffentliche Leihräder auch in Deutschland irgendwann zum gewohnten städtischen Alltag gehören?

Selbstläufer noch nicht in Reichweite

In Deutschland dominieren zögerliche Kommunen, die sich nur mithilfe einer Förderung motivieren lassen, neue Formen der Mobilität zu erproben. Das mag unter anderem an den klassischen und verfestigten Denkschemata bezüglich des Rollenverhältnisses zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern liegen. Die zukünftige Bedeutung der öffentlichen Fahrradverleihsysteme – entweder als Nischenprodukt oder als Standardkomponente – steht noch in den Sternen, ein echter Aufbruch scheint aus der Perspektive kommunaler Akteure noch nicht in Sicht. Man kann nur hoffen, dass die Modellprojekte hier zusätzlichen Schwung und eine gesicherte Basis bringen. Entscheidend wären in diesem Zusammenhang allerdings nicht nur die nach außen sichtbaren Ergebnisse und Erfolge, sondern genau so große Bedeutung haben Erkenntnisse über interne Prozesse, die zu einer erfolgreichen Umsetzung führen: Wie lässt sich politischer Widerstand überwinden, wie können möglichst viele lokale Akteure mobilisiert werden? Ebenso relevant wird sein, ob sich das Image öffentlicher Leihräder in diesem Zuge signifikant verbessern lässt – derzeit werden sie überwiegend als »nett, aber nicht unbedingt notwendig« bewertet. Damit unterscheiden sich deutsche Akteure stark vom Ausland, wo die Verbreitung öffentlicher Leihräder zunehmend an Dynamik gewinnt.

Typische Haltungsmuster gegenüber Innovationen

Bei genauerem Hinsehen differiert die Einstellung gegenüber öffentlichen Fahrradverleihsystemen allerdings doch stärker. Entscheidende Akteure messen ihnen – trotz ihrer mittlerweile mehr als vierzigjährigen Geschichte – noch immer den Charakter einer Innovation zu. So lässt sich der unterschiedliche Kenntnisstand der Kommunen einerseits gut mit dem Stufenmodell der Innovationsdiffusion nach E. M. Rogers erklären: Mindestens die 44 Bewerber haben die Stufe der Abwägung hinter sich gebracht, die überwiegende Mehrheit der Städte und Gemeinden in Deutschland muss zunächst die Stufen der Kenntnisnahme und des Interesses bewältigen. Eine normierte Einordnung der Gespräche – im Verhältnis der Potenzialeinschätzung zum Kenntnisstand – macht deutlich, dass vor allem überall dort noch Skepsis verbreitet ist, wo wenig Erfahrungen und Wissen über den Gegenstand vorhanden sind. Wer besser über öffentliche Leihräder informiert ist, scheint ihnen auch mehr zuzutrauen. Die Folgerung daraus: Intensive Informations- und Öffentlichkeitsarbeit sind das Gebot der Stunde.



Bewerber mit ihrem durchschnittlich höheren Wissensgrad messen FVS im Mittel weit mehr Potenzial zu; gut informierte Skeptiker bilden die Ausnahme.

Einschätzungen durch Verkehrsexperten

Die intensive Befragung von Bewerbern wie Nichtbewerbern fördert bereits eine Menge an Erkenntnissen darüber zutage, welche Haltungen und Einstellungen gegenüber öffentlichen Fahrradverleihsystemen sich derzeit identifizieren lassen. Auch ist die Auffassung nicht von der Hand zu weisen, dass die Bewerber selbst bereits eine gewisse Expertenrolle einnehmen. Ihre Expertise haben sie im Verlauf der Konzeptentwicklung für ihre jeweilige Bewerbung entwickelt. Dennoch ist die zusätzliche Befragung von Personen angebracht, die gewohntermaßen im überregionalen Maßstab agieren und deshalb den lokalen Betrachtungen eine weitere Ebene hinzufügen können. Die im Rahmen der ›Statusanalyse‹ konsultierten Verkehrs- und Fahrradexperten nehmen, das zeigte sich durch die Interviews, zum überwiegenden Teil fahrradaffine und innovationsorientierte Positionen ein, die sich in allerdings in Schwerpunkten und Argumentationstiefen deutlich differenzieren lassen. Ausgesprochene Grundsatzskeptiker wurden nicht angetroffen.

Leihräder als preisgünstiges Mobilitätsangebot

Unter vielen Experten herrscht Unverständnis darüber, warum gerade beim Thema öffentliche Leihräder noch immer starke Zurückhaltung regiere und die kommunalen Verantwortlichen zunächst immer alles auf Heller und Pfening abgesehen wissen wollten, meist *»ohne den städtischen Haushalt zu belasten«*. So weist Michal Adler, fairkehr GmbH, darauf hin, dass im Gegensatz zu anderen Verkehrsträgern die öffentliche Finanzierung im Radverkehr weit hinter dessen Modal-Split-Anteil zurückbleibe; und Boris Palmer, Oberbürgermeister der Stadt Tübingen, gibt zum Kosten-Nutzen-Verhältnis zu bedenken:

»Ich bin der Meinung, eine Vergleichsrechnung führt ziemlich schnell zu dem Ergebnis: Billiger bekommt man Mobilität nicht. Selbst wenn das System nicht umsonst ist und wenn es ein Defizit produziert – was man ja mit Werbung oftmals auch auffangen kann, es ist ja kein Zu-

fall, dass so ein Unternehmen das macht –, dann ist es allemal klar, dass es unverhältnismäßig viel billiger ist als beispielsweise auch nur eine neue U-Bahn-Linie in Paris.«

Vielfalt der Bewertungen

Die Mehrheit der Experten tendiert dazu, öffentlichen Leihrädern eine Chance im täglichen Mobilitätsgeschehen zu geben, auch wenn hier eine große Vielfalt der Einschätzungen zu potenziellen Wegezwecken und Zielgruppen auszumachen ist. Während es einerseits heißt, für ein Leihradsystem müsse dessen Einsatzgebiet eine hinreichende Urbanität aufweisen – was dann an einer bestimmten Bevölkerungsdichte festgemacht wird –, sehen andere weniger die Größe als vielmehr die funktionalen Verflechtungen einer Stadt als entscheidend über Erfolg und Misserfolg an. Vor- und Nachtransport zu bestehenden ÖPNV-Angeboten werden von einigen Fachleuten als wichtigste Zwecke betrachtet, während andere die Ergänzung bzw. den Ersatz des ÖV auf wenig oder gar nicht bedienten Relationen für bedeutender halten. Bernhard E. Nickel, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, bezweifelt demgegenüber allerdings die Eignung öffentlicher Leihräder, die im Rahmen der Daseinsvorsorge notwendige Erschließung mit Öffentlichem Verkehr auf der ersten und letzten Meile zu ersetzen oder auch nur sinnvoll zu ergänzen. Stattdessen wird eine Mittelkonkurrenz zwischen ÖPNV und Radverkehr befürchtet, sollten sich FVS in den nächsten Jahren etablieren und damit umfangreiche Investitionen in die allgemeine Radverkehrsstruktur anstoßen. Ebenso stehen auch hinsichtlich potenzieller Zielgruppen verschiedene Betrachtungsweisen nebeneinander. Prof. Andreas Knie, Wissenschaftszentrum Berlin, richtet seine Einschätzung beispielsweise nicht nach sozioökonomischen Merkmalen, sondern nach Merkmalen des individuellen Mobilitätsverhaltens:

»Nach neuesten Untersuchungen ist ein abnehmender Teil – wenn man ganz pessimistisch rechnet, ist es knapp die Hälfte der Einwohner

– *monomodal unterwegs. Aber der andere Teil kann dauerhaft in einer Vielfalt der Verkehrsmittel sozusagen eingebettet werden, und dafür muss es ein Fahrradsystem geben.*«

Unsicherheitsfaktor Radbesitz

Dafür, ergänzt Knie, reiche das eigene Fahrrad nicht aus, denn dies sei nicht immer und überall verfügbar oder – meist noch bedeutender – die Mitnahme in anderen Verkehrsmitteln sei schwierig. Torsten Staffeldt, FDP-Bundestagsfraktion, spricht in diesem Zusammenhang eher von der Behebung eines kurzfristigen Mangels und sieht darüber hinaus auch kaum weitere Potenziale für FVS. Andere, wie beispielsweise Prof. Andreas Kargermeier, Universität Trier, messen öffentlichen Leihrädern dagegen eine wichtige Rolle bei der Mobilitätssicherung außerhalb des eigenen Wohnortes – also etwa bei Pendlern oder Touristen – zu. Insgesamt herrscht Konsens darüber, dass der große Erfolg des Pariser Systems ›Vélib‹ auch in der zuvor schwachen Ausprägung des dortigen Radverkehrs begründet lag. Was dies für die Übertragung auf Deutschland bedeutet, wo wesentlich mehr Menschen über ein eigenes Fahrrad verfügen, scheint noch unklar; optimistische wie pessimistische Einschätzungen halten sich hier die Waage.

Harmonisierung vs. Differenzierung

Auch in der Frage der Vielfalt von Anbietern und Zugangsvarianten scheiden sich teilweise die Geister. Manch ein Experte wünscht sich eher Regionen übergreifend kompatible Systeme und einheitliche Standards, nach dem Vorbild des bundesweit operierenden Call a Bike. Auf der anderen Seite sei es auch nicht schlecht, wenn es derzeit noch einen technischen Ideenwettbewerb gebe. Dr. Anton Hofreiter, Bundestagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen, geht zunächst von einer weiteren Differenzierung aus. Wenn es viele Systeme gebe, müsse das allerdings nicht automatisch bedeuten, dass sie nicht kompatibel seien. Man könne für wichtige Elemente ja Absprachen unter den Betreibern treffen. Auf der Basis solcher Konventionen bleibe dann genug Spielraum für kommunale und regionale Variationen im Corporate Design, betont Wilhelm Hörmann,

ADFC. Olaf Böhm, Radverkehrsreferent der Hansestadt Hamburg, erwartet als weiteren Impuls im Leihfahrradmarkt den Markteintritt von Car-Sharing-Firmen; auch Roland Winkler, ADAC, kann sich Leihräder als sinnvolle Ergänzung der Fahrzeugflotten im Car-Sharing vorstellen. Tilman Bracher, DIFU, schätzt, dass Systeme und Konzepte öffentlicher Leihräder auch weiterhin kleinteilig gegliedert sein werden:

»*Ich denke, wir werden viele Welten haben von Fahrradverleihsystemen. Eine wird vielleicht das kommunale ÖPNV-Fahrrad sein. Alles was mehr in Richtung Freizeit geht – da sind dann auch zu unterschiedliche Nutzerprofile –, da wird es auch weiterhin viele Welten geben.*«

Zukunftsansichten und -notwendigkeiten

Die meisten Experten-Aussagen zur Zukunft öffentlicher Fahrradverleihsysteme stellen Notwendigkeiten bzw. Wünsche in den Vordergrund, welche Aspekte zukünftig besondere Aufmerksamkeit finden müssten. Prof. Hartmut Topp, IMOVE Kaiserslautern, betont, nach einem Erfolg in Großstädten müsste nun auch die typische Skepsis kleiner und mittlerer Städte überwunden werden, denn diese hätten traditionell deutlich mehr Chancen beim Radverkehr. Folkert Kiepe, Deutscher Städtetag, hält Anstrengungen zu einer integrierten Finanzierung für notwendig. Wenn Leihradssysteme zunehmend als Bestandteil des ÖPNV gesehen würden, müssten sie auch als solcher finanziert werden. Palmer und Hörmann sehen die Länder am Zug: Auch hier müsse verstärkt Fahrradförderung betrieben und in dem Zusammenhang Leihradssysteme ins Bewusstsein gebracht werden. Adler sieht ein Defizit bei der Lobbyarbeit für Radverkehr im Allgemeinen und Leihradssysteme im Speziellen. Das Thema müsse auf bundes- und landespolitischer Ebene aufgeladen werden; die entsprechenden Verbände hätten ihre Funktion in einer darauf angelegten gezielten Öffentlichkeitsarbeit aber in weiten Teilen noch nicht erkannt. Die Voraussage, wohin sich Leihradssysteme entwickeln werden, verknüpft sich indes jeweils stark an bedingende Faktoren für den Radverkehr allgemein.

Öffentliche Fahrradverleihsysteme in Deutschland – Folgerungen und Fragen

Aus dem umfangreichen inhaltlichen Material zur Problemsicht von kommunalen Verwaltungen, Verkehrsbetrieben und Experten – erhoben im Rahmen der ›Statusanalyse Fahrradverleihsysteme‹ mittels qualitativer Interviews und einer schriftlichen Befragung – kristallisieren sich mehrere wichtige Bedeutungskomplexe heraus. Einerseits lassen sich die Erkenntnisse zu Schlaglicht ähnlichen Folgerungen verdichten, wie es in

Deutschland um das Thema öffentliche Leihrad-systeme steht. Andererseits konnten auch diverse Fragen offen gelegt werden, deren Beantwortung sich als Knackpunkte für eine weitere Ausbreitung öffentlicher Leihräder erweisen dürfte. Und schließlich soll ein Ausblick auf die bedeutendsten Aspekte der zukünftigen Entwicklung öffentlicher Fahrradverleihsysteme gegeben werden.

Folgerungen aus der ›Statusanalyse‹

Aus den Ergebnissen der Befragungen lassen sich zusätzlich zu den bisher präsentierten Zusammenfassungen folgende Schlüsse ziehen:

FVS-Anbieter als Hauptakteure

Das aktuelle Geschehen um öffentliche Fahrradverleihsysteme wird weder von der Politik, noch von der Wissenschaft oder den Medien angetrieben. Alle drei begleiten zwar die Entwicklungen, setzen Impulse oder sorgen für Erkenntnisgewinn. Doch als ›Spielmacher‹ treten – zumindest in Deutschland – nach wie vor die Anbieter von Verleihsystemen auf. Ihr Interesse ist entweder die wirtschaftliche Betätigung (Nextbike) oder die Profilierung als moderner Dienstleister für intermodale Mobilität (Deutsche Bahn). Dementsprechend werden Leihradsysteme nicht als verkehrspolitisches Instrument, sondern als privatwirtschaftliches Mobilitätsangebot verstanden und eingesetzt. Die Wahl der Städte erfolgt nicht nach planerischen Prämissen, sondern nach Kriterien wie Prominenz und Ertragspotenzial; der Zugschnitt der Systeme unterliegt nicht dem Paradigma der höchsten Angebotsdichte, sondern er bedient zumeist nur die lukrativsten Standorte. Anders sieht das natürlich aus, wenn die Kommune selbst tief in die Tasche greift – wie etwa in Hamburg.

Passive Haltung der Kommunen

Doch nur wenige Städte und Gemeinden haben sich bisher mit öffentlichen Leihrädern als Mobilitätsoption beschäftigt; und noch weniger können sich kostspielige Systeme leisten. Der Bundesmodellwettbewerb hat immerhin 44 Kommunen dazu motiviert, sich mittels einer Bewerbung zumindest um die entsprechenden Fördermittel zu bemühen. Doch ohne solche scheinen sie in der Mehrheit nicht gewillt oder auch nicht in der Lage, aus eigener Kraft ein Verleihsystem auf die Beine bzw. auf das Rad zu stellen. Natürlich geht es hier im Zweifel zunächst immer um die Finanzierung. Doch auch an anderer Stelle fehlt es an grundlegenden Voraussetzungen für ein offensives Engagement: So begreifen es bisher nur wenige Verwaltungen als kommunale Aufgabe, für alternative Mobilitätsangebote zu sorgen, wie es ein Lehrad darstellt. Unsicherheiten bezüglich rechtlicher Regelungen schlagen sich schnell in Warnungen vor einer Konkurrenz zu privaten Dienstleistungen nieder – dazu sei die öffentliche Hand nicht befugt; ein Rechtsgutachten der Choice GmbH hält zwar eine Integration von Leihrädern in den Öffentlichen Verkehr für grundsätzlich möglich, gibt aber in Detailfragen zur einzelnen lokalen Umsetzung kaum die nötige Sicherheit. Wenn zu dieser grundlegenden

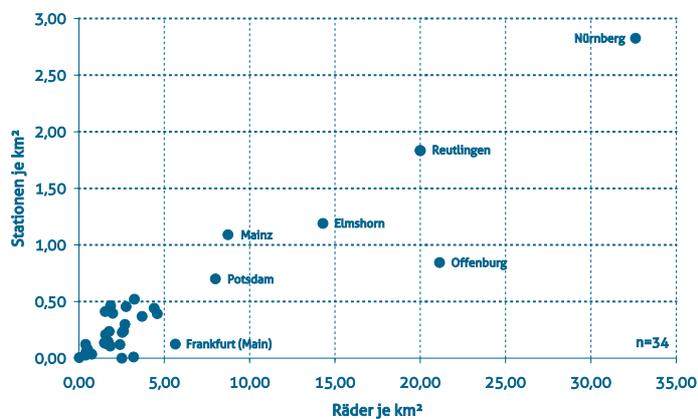
Unsicherheit und zu dem Mangel an Geld und Personal dann noch eine viel zu vage Einschätzung hinsichtlich Zielgruppen und Potenzialen öffentlicher Leihradsysteme hinzukommt, ist Passivität die häufigste Folge. Ohne Anreize von außen verhalten sich nur wenige Städte innovativ und raffen sich auf, neue Wege für einen besseren urbanen Verkehr einzuschlagen.

Nur zaghafte Systemansätze

Natürlich ließe sich auch auf öffentlichen Fahrradverleihsystemen die Parole »je größer, desto besser« anwenden. Wie bereits erläutert, gehen die meisten Akteure implizit davon aus, dass solche Verleihsysteme für einen erfolgreichen Betrieb eine gewisse Mindestgröße aufweisen müssten, was die Zahl der Räder und auch der Stationen anbelangt. Ein Mitarbeiter der Stadt Dresden drückt dies in einem Negativbeispiel aus:

»Neulich war ein Kollege für drei Tage in Hamburg, und er hat nicht gerade die ganze Zeit in seinem Hotelzimmer gehockt. Doch in diesen drei Tagen ist er nicht ein einziges Mal auf ein StadtRAD gestoßen.«

Wenn ein Leihrad nicht im Weichbild präsent sei, brauche auch niemand hohe Ausleihzahlen zu erwarten. Andererseits sind derzeit selbst die im Rahmen der Modellprojekte vorgesehenen Dimensionen weit davon entfernt, eine ähnlich massive Präsenz herzustellen wie im Fall »Vélib« in Paris. Selbst das zukünftig größte deutsche



Aus den Bewerbungskonzepten lässt sich ein unbewusster Schwellenwert für die Angebotsdichte erkennen.

Leihradsystem, das »metropolradruhr«, wird sich mit seinen 3.000 Rädern in der letzten Ausbaustufe auf zehn Städte verteilen, so dass am Ende im Mittel nicht mehr als 300 Räder je Stadt verfügbar sein werden. Die Auswertung der Bewerbungskonzepte hat eine implizite Schwelle von 5 Rädern und 0,5 Stationen je Quadratkilometer ergeben, die nur von wenigen Systemen überschritten wird. Natürlich ist ein Vergleich mit den Dimensionen des Pariser Systems nicht ganz fair. Dennoch wäre auch für die Leihräder in Deutschland mehr Mut wünschenswert – wenn auch vor dem Hintergrund der beiden vorangegangenen Abschnitte nicht zu erwarten.

Schwierige Integration in den ÖPNV

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) hat im Mai 2010 ein Positionspapier zu öffentlichen Leihradsystemen herausgegeben. Darin heißt es, wegen voraussichtlich geringer Mengeneffekte bei der Zu- bzw. Abwanderung zwischen Leihrädern einerseits sowie Bus und Bahn andererseits sei vonseiten der Verkehrsbetriebe Gelassenheit angezeigt. Nicht nur diese Stellungnahme, auch die Ergebnisse der Kommunal- und Experteninterviews im Rahmen der »Statusanalyse« haben die Erkenntnis zutage gefördert, dass zwar keine unauflösbar verhärteten Fronten mit ausschließlichem Konkurrenzdenken, wohl aber weiterhin Vorbehalte gegenüber der relativ neuen Mobilitätsoption Leihfahrrad bestehen. So genannte »Kannibalisierungssyngste«, die vor allem den Ersatz von Kurzfahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln durch eine Leihradfahrt betreffen, sind nach wie vor in der Szene anzutreffen. Eine Studie des Wissenschaftszentrums Berlin zu Hindernissen bei der Teilnahme am Bundesmodellwettbewerb führt dies auf die allgemeine Schwerfälligkeit des ÖPNV bei der Integration neuer Angebote zurück, unter anderem begründet durch die hohe Verregelung der Personenbeförderung sowie durch die spezifischen Strukturen des ÖV-Marktes. Demgegenüber gelten jedoch gerade diejenigen Leihradprojekte als besonders innovativ, wo sich die lokalen Verkehrsbetriebe federführend engagieren. Ihnen ist ein großer Erfolg zu wünschen, damit das Interesse möglichst vieler ÖPNV-Akteure geweckt wird und diese nach der Labor-

phase neben den bisher klassischen Infrastrukturmaßnahmen wie Fahrradabstellanlagen an ÖV-Haltestellen auch das öffentliche Leihrad als potenzielle Schnittstelle zwischen Rad und Bus bzw. Bahn dauerhaft integrieren.

Infrastruktur fixierte Radverkehrspolitik

Schließlich wird mehrfach Kritik an der nachrangigen Radverkehrsförderung auf allen Ebenen geübt. Als Ursache dafür kann einerseits die chronische Überlastung kommunaler Verwaltungen gesehen werden, die sich neben ihrem Pflichtprogramm nicht auch noch zusätzlich für den Radverkehr engagieren könnten. Die schriftliche Befragung ergab dann auch, dass sich Maßnahmen für den Radverkehr meist in Erhalt oder maximal Neubau von Infrastruktur erschöpfen. Abgesehen davon mahnen einige Experten ein stärkeres Engagement der entsprechenden Interessenverbände an: Hier sei noch zu viel Zurückhaltung an der Tagesordnung, die Interessenvertreter beschränkten sich zu oft auf die Ausrichtung von Fahrradtouren. Doch das Thema Fahrrad müsse viel stärker auf der politischen Agenda auftreten, ob auf Ebene der Kommunen, der Länder oder des Bundes. Ralf Kalupner, Geschäftsführer von Nextbike, führt den allgemeinen Mangel an Ambitionen auf die zu geringen Gewinnmargen zurück: Mit dem Fahrrad lasse

Maßnahmen	Bewerber	Nichtbewerber
Radwegebau	21	13
Abstellanlagen	12	7
Beschilderung	8	8
Schutzstreifen	6	3
Radrouten	5	2
Öffnung Einbahnstraße	5	4
Radstation	5	4
Öffentlichkeitsarbeit	4	1
Radverkehrskonzept	4	3
Knotenpunktumbauten	3	2
Fahrradstadtplan/Radwanderkarte	2	1
Freigabe Fußgängerzone	2	3
Fahrradstraßen	0	1

In den vergangenen fünf Jahren durchgeführte Radverkehrsmaßnahmen (30 Bewerber, 18 Nichtbewerber, Mehrfachantworten möglich)

sich je Kilometer Fahrleistung wesentlich weniger Geld verdienen als beispielsweise beim Auto; es fehle an größerem wirtschaftlichen Interesse. Michael Adler, fairkehr GmbH, sieht vor diesem Hintergrund öffentliche Leihräder als Chance. Sie könnten die Schnittstelle zwischen individuellem und öffentlichem Verkehr bilden und das Radfahren von der privaten Angelegenheit zu einem öffentlichen Prinzip machen – und damit den Radverkehr generell stärken. Bis zu einer Verkehrswende zugunsten von Fahrrad und Umweltverbund ist es aber noch ein weiter Weg.

Zentrale Fragen im Umgang mit Leihradssystemen

Nach den Ergebnissen der Kommunal- und Expertenbefragungen besteht noch eine große Unsicherheit und Skepsis. Typische Fragen sind:

- **Macht hoher privater Fahrradbesitz Fahrradverleih überflüssig?** Das sei eben in Ländern wie Spanien und Frankreich anders. Aber in China, Dänemark und den Niederlanden gibt es doch auch einen hohen Fahrradbesitz. Und trotzdem wird dort der Fahrradverleih systematisch ausgebaut!
- **Wie wird das Leihfahrrad in die individuelle Mobilität integriert?** Bei der zu Hause beginnenden Mobilität kann man doch sein eigenes Fahr-

rad benutzen! Aber ein Großteil der Mobilität wird unterwegs bei den verschiedenen Etappen jeweils neu ›programmiert‹, am Arbeitsplatz oder Ausbildungsplatz für die Dienstgänge oder Einkäufe in der Mittagspause, am Restaurant oder Café für den weiteren Stadtbummel, am Bahnhof für die von dort ausstrahlenden nächsten Wegetappen. Offenbar ist das Denken in Mobilitätsetappen und der multiplen Kombination von Mobilitätsoptionen noch nicht weit genug verbreitet.

- **Wer sind die typische Nutzergruppen?** Am plausibelsten scheint den meisten die Nutzung

im Freizeitverkehr und Tourismus. Und tatsächlich sind ja in ausgeprägten Tourismusregionen schon lange unterschiedliche Varianten von Fahrradverleihsystemen etabliert, die jetzt mit Hilfe des Modellprogramms weiterentwickelt werden können (z.B. Usedom). Aber was ist mit dem Städtetourismus? Ganz lange wurde trotz der klassischen Beispiele Amsterdam und Kopenhagen vermutet, das (Leih-) Fahrrad lasse sich im Städtetourismus nicht wirklich sinnvoll einsetzen. Dabei ist es wie kein anderes Verkehrsmittel geeignet, Städte zu »erobern«, flexibel, unabhängig, immer mittendrin und nah dran.

► **Sind Leihfahrräder relevant für Geschäftsreisende?** Für Geschäftsreisende wird in Deutschland nahezu zwanghaft die Dienstwagen- oder Taxinutzung unterstellt. Dabei hätte man schon vor 30 Jahren aus Japan lernen können, dass dort viele Geschäftsreisende das Fahrrad wegen seiner hohen Flexibilität vorziehen und dabei routinemäßig auf Leihfahrräder (dort oft mit den Fahrradparkhäusern kombiniert) zugreifen. Das multioptionale Verhalten hat inzwischen neben den Studenten auch die neue Generation gut ausgebildeter, flexibler, innovationsfreudiger Menschen erreicht, die ihr Verkehrsverhalten völlig unideologisch orientieren.

► **Sind Leihfahrräder relevant für die Begleitmobilität?** Wenn mehrere Menschen geplant oder spontan einen Teil ihrer Wegetappen gemeinsam zurücklegen, werden Leihfahrräder wichtig. A sitzt auf seinem Fahrrad, trifft B ohne Fahrrad, sie wollen aber das nächste Stück gern gemeinsam zurücklegen. Na, dann nimmt man das nächste Leihfahrrad und fährt gemeinsam weiter. Gleiches gilt für die vielen Bring- und Holdienste, bei denen man den ganze Weg oder ein Stück mit dem Leihfahrrad bewältigen kann, wenn die andere Person ein eigenes Fahrrad hat. Oder beide nehmen sich ein Leihfahrrad.

► **Welche Rolle spielen Leihfahrräder in der Einkaufsmobilität?** Allein schon der bei vielen Leihfahrradsystemen integrierte Einkaufskorb symbolisiert sehr deutlich, dass hier an den Handel als Nutznießer und die Einkäufer als Nutzer gedacht wird. Im Zusammenhang mit dem Einkauf ist oft die Nähe der Parkierungsflächen für PKW ein zen-

traler Streitpunkt zwischen Handel und Verkehrsplanung. Der Handel fixiert sich auf das Parken vor der Ladentür. Diese Erwartung ist der Grund für den extrem vielen Parksuchverkehr, der oft innerstädtische Straßennetze verstopft. Die Verkehrsplanung will das Parken wegen seiner vielfachen Störwirkungen gern eher an den Gebietsrand drängen. Hier kommt nun Leihfahrrädern eine beachtliche Problemlösungskompetenz zu, an die viel zu wenig gedacht wird. Am Rand Parken, ruhig ein bis zwei Kilometer vom Ziel entfernt, wo man nicht lange suchen muss. Und dann aufs Leihfahrrad steigen, um schnell am Ziel zu sein. Nach der Erledigung geht es dann mit dem nächsten Leihfahrrad wieder zurück zum Auto. Park+Bike ist eine genau auf Leihfahrräder zugeschnittene Option. Sonst geht das nur mit einem Faltrad im Kofferraum. Aus dieser Option folgt, dass eventuell auch Parkplätze wichtige Standorte für Leihfahrradstationen sind.

► **Wer hat Nachteile durch Leihfahrradssysteme?** Am Ende bleibt die Frage, zu wessen Lasten Leihfahrradnutzung geht. Werden ÖPNV-Nutzer zu Leihfahrradnutzern? Wird dem ÖPNV investives Geld und Betreiber Geld entzogen? Hier handelt es sich um den gleichen Disput, der in Deutschland die Integration von ÖV und Car-Sharing erschwert. Dass es auch anders geht, beweisen die schweizer und niederländischen ÖV-Unternehmen, die sich stark im Fahrradverleih engagieren. Und auch DB Rent nutzt ja die Symbiose von Bahnverkehr und Fahrradverkehr. Es ist ohnehin erstaunlich, dass beim P+R solche Bedenken lange nicht artikuliert wurden, obwohl es massive finanzielle Entzugseffekte nach sich zieht und tatsächlich im suburbanen Raum die feinerschließenden ÖPNV-Zubringersysteme erheblich konkurrenziert. Auch Radstationen müssen sich nicht vor öffentlichen Fahrradverleihsystemen fürchten, im Gegenteil, auch hier gibt es Win-Win-Effekte, zumal, wenn sie selber am Betrieb mitwirken können. Gleiches gilt für den privatwirtschaftlichen Fahrradverleih. Beide angeblichen Konkurrenten können durch eine sinnvolle Tarifierung vor Verdrängungswettbewerb bewahrt werden und dürfen hoffen, durch das insgesamt höhere Niveau des Fahrradverkehrs »mehr vom Kuchen« zu bekommen.

Die Zukunft öffentlicher Fahrradverleihsysteme

Aus dem aktuellen Diskussionsstand in den Expertengesprächen und aus den Interviews mit Bewerbern und Nichtbewerbern sowie aus der Durchsicht der neueren Literatur lassen sich folgende offene Aspekte mit prinzipieller Bedeutung ableiten:

Dimensionierung: Was ist eine erfolgversprechende Dimensionierung? Ab welcher Angebotsdichte steigt die Akzeptanz deutlich? Wie soll man mit zu kleinen Systemen verfahren? Was passiert bei zu großen Systemen?

Integration ins (betriebliche) Mobilitätsmanagement: Wie können Leihfahrradssysteme in das betriebliche Mobilitätsmanagement integriert werden? Welchen Nutzen haben Leihfahrräder für die Betriebe? Und wie müssen sie tariflich und betrieblich für diese Rolle konfiguriert sein?

Konkurrenzprobleme: Wie sollen öffentliche Fahrradverleihsysteme im Verhältnis zum privaten Fahrradverleih und zu den Radstationen positioniert werden? Können sie sich ergänzen oder gibt es Kannibalisierungseffekte? Welche Sicherung muss man einbauen, dass es nicht zu einem Verdrängungswettbewerb zwischen den verschiedenen Varianten des Fahrradverleihs kommt?

Daten- und Empirieprobleme: Wie soll der Fahrradverleih statistisch erfasst werden in Verkehrserhebungen? Wie muss diese Form der Fahrradnutzung kategorisiert werden?

Systemintegration in die Fahrradförderung: Wie soll der Fahrradverleih in die gesamte Fahrrad- und Verkehrspolitik integriert werden? Wie wichtig ist das Thema? Wie korrespondiert der Fahrradverleih mit anderen Systemkomponenten der Fahrradförderung? Wie müssen die Informations-, Wegweisungs- und Orientierungssysteme den Fahrradverleih integrieren?

Diese Fragen sind derzeit noch nicht beantwortet, dazu gibt es sehr kontroverse Meinungen, die Positionen in der kommunalen Verkehrspolitik und -planung und in der Verkehrswissen-

schaft sowie den Verbänden schwanken: von großen Erwartungen und Hoffnungen auf einen Quantensprung in der Fahrradpolitik über Ambivalenz und abwartende Skepsis bis zu leidenschaftlicher Ablehnung als sehr überschätzte, eher unsinnige, riskante Lösung, die von der eigentlichen Kärnerarbeit der Fahrradförderung eher ablenke. Erstaunlich ist, dass Skepsis und Ablehnung auch aus diversen typischen Fahrradstädten mit ansonsten sehr engagierter Fahrradförderung kommen. Ihnen wird man keine leichtfertige Innovationsignoranz vorwerfen können. Vielmehr scheint der Stellenwert öffentlicher Fahrradverleihsysteme wirklich noch offen. Umso beachtlicher ist, dass das BMVBS trotzdem die Initiative ergriffen hat und man darf hoffen, dass am Ende diverser Evaluierungsstudien ein klarer Befund steht, der die Skepsis ausräumen kann. Die ›Statusanalyse‹ allein kann das nicht leisten.

Systemqualität als Postulat

Ein entscheidender Punkt für die verkehrspolitische Relevanz von Fahrradverleihsystemen ist ihr Systemcharakter. Sollen sie auf Dauer als Regelement jeder kommunalen Fahrradvorsorge gelten, also überall als Basiselement der Mobilität angeboten werden? Oder soll es sich um sehr spezielle Angebote für ausgewählte Stadt- und Regionstypen und Nutzergruppen handeln?



Für eine hohe Systemqualität müssen öffentliche Leihräder dauerhaft Eingang in das Repertoire der Planer finden.

Man kann die Relevanz dieser Fragen gut mit der Analogie zur Fahrradwegweisung vergleichen: Früher galt sie als entbehrliches und allenfalls fakultatives Angebot. Man konnte, aber musste nicht, und jeder machte, was er wollte. Dann wurde ihr Systemcharakter beigemessen (analog zur Autowegweisung), es wurden einheitliche Systemstandards festgelegt, das Fördersystem wurde entsprechend erweitert und seither läuft die ›Serienproduktion‹ mit der Aussicht, in absehbarer Zeit in ganz Deutschland eine befriedigende Fahrradwegweisungsqualität zu erreichen. Es gab beachtliche Nebeneffekte beim Aufbau nationaler und landesweiter Routensysteme und (internetbasierter) Routenplaner.

Systemqualität wird der Fahrradverleih erst erreichen, wenn er in das einschlägige Planungsrepertoire integriert wird, wenn er also Eingang in die maßgeblichen Richtlinien und Empfehlungen zur Gestaltung des Radverkehrs und ÖPNV findet.

Potenzialabschätzung und Dimensionierung als Basisproblem

Die Nutzung neuer Angebote hängt nicht nur von der jeweils individuellen Leidenschaft des Publikums ab, sondern ist immer auch Resultat der Angebotsqualität. Wie viele Leihfahrräder gibt es, an wie vielen Stationen sind sie aufgestellt und wie groß ist der Gültigkeits- bzw. Nutzungsbereich? Bei einem nahezu ubiquitären Systeman-



Neben Radstationen und Bike+Ride-Anlagen sind auch Leihradsysteme eine gute Schnittstelle für intermodale Mobilität.

gebot, wie es das Pariser ›Vélib‹-System mit seinen 21.000 Rädern an 1.400 Stationen darstellt, liegt eine intensive Nutzung nahe. Die sensationelle räumliche Präsenz der Stationen und Räder macht dieses Angebot zum ›Renner‹. Alle wollen mitmachen. Die Medien fliegen auf dieses Angebot. Solche Megadimensionen werden auch in China gewählt, wo diverse Städte Systeme mit 30.000 oder gar 80.000 Leihfahrrädern implementieren, auch dort mit starker Fixierung auf den ÖPNV, dem sie als Zu- und Abbringerverkehrsmittel dienen.

Natürlich kann es auf der anderen Seite auch Probleme des ›Overscreening‹ oder ›Overkill‹ geben, wenn so viele Räder an so vielen Stationen in so großen Gebieten vorhanden sind, dass die potentiell erreichbare Nachfrage damit massiv überschritten wird. An dieser Problematik ist das erste mutige deutsche Beispiel, das Münchener Call a Bike Experiment im Jahr 2000, gescheitert, weil die durchaus respektablen Nutzerquoten unter dem Erwartungswert blieben und daher zusätzlicher Kapitalbedarf entstand, den weder die Banken noch die Stadt München decken wollten. Bei geringen Nutzungsfrequenzen wird es bald eine aufgeheizte politische Debatte darüber geben, ob hier öffentliche Mittel verschwendet werden bzw. im Falle einer rein privaten Finanzierung werden bald ökonomische Schwierigkeiten auftreten, weil die Einnahmen weit hinter den durch die Investitionen und den Betrieb verursachten Sach- und Personalkosten bleiben.

Multimodalität als nützlicher Trend

In der verkehrspolitischen Programmatik wird schon lange die Multi- und Intermodalität gefordert. Beidem dient der Ausbau von Schnittstellen. In diesem Zusammenhang kommen Leihfahrradsysteme gerade recht, weil sie die Verkehrsmittelkombination fördern. Traditionell geschieht dies eher im Bereich P+R und schon deutlich vermindert im Bereich B+R. Schon beim Ausbau der Radstationen dagegen bleibt die Realisierung weit hinter den Notwendigkeiten. Und wie wird das künftig beim Ausbau der Leihfahrradsysteme laufen? Überholen sie aufgrund des Anbieterinteresses das Thema Radstationen und relativieren damit dessen Dringlichkeit?

Letztlich kommt hier noch eine ganz andere, parallele Dynamik ins Spiel, nämlich die des Car-Sharing, ›Car2Go‹ oder allgemein der ›Share-Ware‹-Philosophie (›nutzen statt besitzen‹). Nach dem vorbildlichen Bremer Beispiel ist denkbar, dass in den Städten immer mehr integrierte Mobilitätsstationen entstehen, an denen man Bus und Bahn, Car-Sharing- und ›Car2Go‹-Autos sowie Leihfahräder erhalten kann. Ein solcher Integrationsansatz kann die allseits geforderte Systemverknüpfung auch praktisch möglich machen.

Engpass öffentlicher Raum

Die System- und Dimensionierungsfragen führen unweigerlich zur neben der Finanzierung zentralen Engpassfrage, dem Platz. Wohin mit den Leihfahrrädern und ihren Stationen? Hier besteht dringender Handlungsbedarf im rechtlichen Bereich. Denn traditionell erfolgt nach den Regeln des StVO das Abstellen von Fahrrädern auf den Gehwegen. Die sind aber sowieso schon überfüllt mit störenden Einbauten einschließlich des leider in Deutschland weit verbreiteten Gehwegparkens. Daher muss definitorisch geklärt werden, dass Parkstreifen der Ort zum Abstellen von Fahrzeugen (auch Fahrräder sind Fahrzeuge, als Pedelecs sogar Kraftfahrzeuge) sind und dass daher künftig Leihfahrradstationen im Fix-System nicht auf den Gehwegen, sondern auf den Parkstreifen bzw. am Fahrbahnrand unterzubringen sind. Im Gegensatz zu den leider meist eher knapp bemessenen Gehwegen sind deutsche Fahrbahnen meist eher überdimensioniert und haben erhebliche Reserven. Neben dieser Grundsatfrage ergibt sich aus der Symbiose von Fahrradverleih und ÖPNV eine zweite Option, nämlich die bevorzugte Anordnung der Verleihstationen an Haltestellen. Auch hier eröffnet die vielfach im Zusammenhang mit der Ausbreitung von Niederflurfahrzeugen anzustrebende Ausbildung von Kap-Haltestellen (anstelle der früheren Busbuchten) neue Optionen.

Betriebliches Mobilitätsmanagement mit Leihfahrradsystemen

In Deutschland ist das betriebliche Mobilitätsmanagement leider noch nicht sehr weit entwickelt. Und wo es praktiziert wird, spielt wiederum das



Starke Präsenz trotz enger Straßen – wie hier in Brüssel passen Leihräder überall bequem in den öffentlichen Raum.

Fahrrad kaum eine Rolle. Vorbild können diesbezüglich die Niederlande sein, wo Betriebe alle fünf Jahre ein Mobilitätskonzept vorlegen. Im Lastenheft für betriebliche Mobilitätskonzepte stehen Fahrräder ganz oben. Viele Betriebe sind Standort für Leihfahräder und fördern die Fahrrad-ÖV-Verknüpfung mit Hilfe von zusätzlichen Leihfahrradstationen an den nächstgelegenen Haltepunkten.

In Deutschland sind all diese Maßnahmen noch lange kein Standard, obwohl einige Großunternehmen traditionell auf den Fahrradverkehr setzen, vor allem die Chemieindustrie, die Luftfahrtindustrie und Flughäfen und sogar die Autoindustrie. Immer geht es darum, weitläufige Werksareale gut zu erschließen, Mobilitätszeit zu sparen durch hohe räumliche Flexibilität der Mitarbeiter auf dem Werksgelände und Staus sowie Parkplatzwüsten im Umfeld des Standortes zu minimieren. Viele Betriebe scheuen aber den Aufwand für Werksfahräder. Diesen Aufwand kann man minimieren, indem man die Option des Fahrradleasing nutzt oder den Mitarbeitern Leihfahrradabonnements (analog zum Job-Ticket) zahlt. Beispielsweise hat das Leihfahrradsystem der Stadt Luxemburg mit zahlreichen Unternehmen spezielle Verträge abgeschlossen, die den Mitarbeitern auf der Abonnementbasis einen Dauerzugang zu den Leihfahrrädern des Systems ›Velo'h‹ bieten. Über einhundert Firmen haben bereits von diesem Angebot Gebrauch gemacht.

Eine weitere Option ist ein mit der Wirtschaft und der Verkehrsplanung auszuhandelndes Leihfahrrad-Standortkonzept für periphere,

suburbane Gewerbestandorte. Oft sind hier die Entfernungen zwischen Bahnhof oder ÖV-Haltestelle und dem Gewebegebiet sehr groß. Deshalb erreicht der ÖPNV nur eine geringe Akzeptanz. Diese Akzeptanz ließe sich erheblich steigern, wenn an den betreffenden Bahnhöfen und Haltestellen Leihfahrräder verfügbar wären, mit denen die große Distanzen zum Betrieb aus eigener Kraft leicht überwunden werden können.

Zukunft der Radstationen und des privaten Fahrradverleihs

Trotz einer Expansion moderner Leihfahrradsysteme werden Radstationen und der private Fahrradverleih immer noch eine große Rolle spielen. Denn die verschiedenen Angebotsformen bedienen sehr unterschiedliche Einsatzbereiche und Zielgruppen.

Radstationen bieten als Hauptgeschäft das bewachte Fahrradparken. Zudem verleihen Radstationen Fahrräder, aber kaum für Kurzzeitnutzer. Der Bestand an Leihfahrrädern wird in der Regel in Radstationen recht groß dimensioniert (mindestens 30, höchstens 300), damit auch größere Gruppen Fahrräder leihen können. Damit sind sie den öffentlichen Fahrradleihsystemen bezogen auf einen einzelnen Punkt (z.B. Bahnhof) kapazitätsmäßig überlegen. Nachteil der Radstationen ist die Bindung an Öffnungszeiten und die Stationsbindung, d. h. man muss erst den meist zentral am Bahnhof gelegenen Standort aufsuchen. In einigen – meist polyzentrischen – Städten gibt es allerdings auch mehrere Radstationen (z.B. Mülheim a. d. Ruhr). Leider kommt in Deutschland die Einrichtung von Radstationen nicht richtig vorwärts, obwohl die Bundesregierung, die Deutsche Bahn und die Landesregierungen immer wieder betonen, wie wichtig die Intermodalität wäre und dass dafür ausreichend so genannte ›Schnittstellen‹ nötig wären. Faktisch scheitern Radstationen aber oft am kommunalen Eigenanteil. Die Bahn als Besitzer der relevanten Liegenschaften erschwert außerdem das Auffinden und Weitergeben geeigneter Räumlichkeiten in der Erwartung profitablerer Nutzungsalternativen. Und selbst wenn eine Räumlichkeit geöffnet wird, werden oft nur sehr befristete Verträge angeboten, die die Investitionsbereit-

schaft Dritter bremsen. Statt also Radstationen zum Pflichtprogramm eines Bahnhofs mindestens für Groß- und Mittelstädte zu machen, woraus sich bundesweit schon mal etwa 2.000 Stationen ergeben müssten, dümpelt die Entwicklung hartnäckig unter 100 (mit einem klaren Schwerpunkt in Nordrhein-Westfalen, aufgrund des 1995 aufgelegten Programms ›100 Radstationen in NRW‹), also weit unterhalb des beispielsweise in den Niederlanden erreichten Niveaus. Radstationen und öffentliche Fahrradverleihsysteme können sich gut ergänzen, wie im Fall des ›metropolradruhr‹, wo der Träger der Radstationen am Betrieb beteiligt ist mit Wartung, Reparatur und Logistik.

Alle Befürchtungen vor einem Verdrängungswettbewerb kann man entkräften, wenn die Tarifstrukturen gut entflochten sind, wenn also die öffentlichen Fahrradverleihsysteme tatsächlich primär auf Kurzzeitnutzer tarifiert sind und durch progressive Tarifstaffeln Langzeitnutzungen erschweren oder sogar ganz ausschließen. Insgesamt wäre wünschenswert, wenn künftig alle an der Fahrradmobilität Beteiligten ihre Rollen in einem kooperativen Verbund (Informationsverbund, Tarifverbund, Logistikverbund, Serviceverbund) finden, sich gegenseitig unterstützen und gemeinsam dazu beitragen würden, das Fahrrad im Mobilitätssystem zu fördern.

Dank und Bitte

Dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung gebührt großer Dank, sich so engagiert des Themas angenommen zu haben. Dieser Dank geht besonders an Guido Zielke, der als damals zuständiger Referatsleiter einige Jahre maßgeblich die deutsche Fahrradpolitik des Bundes mitgeprägt hat und der nunmehr mit ähnlichem Engagement mit der Förderung der E-Mobilität betraut ist. Pedelecs könnten hier durchaus eine Brücke zu den Leihfahrradsystemen herstellen. Die große Bitte lautet, weiter an dem Thema dran zu bleiben und durch eine systematische Forschungsplanung und -förderung dafür zu sorgen, dass national und international die weitere Entwicklung intensiv beforscht wird und dass die vielfältigen Fragen durch adäquate Evaluationen bald beantwortet werden.

Impressum

Statusanalyse Fahrradverleihsysteme

Potenziale und Zukunft kommunaler und regionaler Fahrradverleihsysteme in Deutschland

Herausgeber

raumkom Institut für Raumentwicklung und Kommunikation
Prof. Heiner Monheim und Dr. Christian Muschwitz
Nikolausstr. 14
54290 Trier



Förderer

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Invalidenstraße 44
10115 Berlin



Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung

Das Forschungsvorhaben wurde mit Mitteln des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Rahmen der Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans unter dem Kennzeichen VB0912 gefördert. Die Verantwortung für den Inhalt liegt beim Herausgeber.

Projektlaufzeit

Oktober 2009 bis Juni 2011

Autoren

Prof. Heiner Monheim
Dr. Christian Muschwitz
Dipl.-Geogr. Johannes Reimann
Cand. Dipl.-Geogr. Markus Streng

Redaktion und Satz

raumkom Institut für Raumentwicklung und Kommunikation

Druck, Auflage

Druckerei Schaub's GbR, Trier; 1.000 Exemplare

Trier, Mai 2011

Bildnachweis

Titelseite: <http://www.1-2bike.eu/>; **Seite 5:** <http://blog.greenmuseum.org/blog/>;
Seite 7: <http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/>; **Seite 10:** eigene Aufnahme;
Seite 11: eigene Darstellung; **Seite 13:** eigene Aufnahmen (oben und unten); **Seite 14:**
<http://www.metropolradruhr.de/>; **Seite 15:** <http://nuernberg.de/>;
Seite 16: <http://www.melbournebikeshare.com.au/>; **Seite 23:** <http://radfahreralltag.wordpress.com/>;
Seite 24: <http://de.wikipedia.org/>; **Seite 25:** eigene Aufnahme



Spätestens seit der Einrichtung von ›Vélib‹ in Paris im Jahr 2007 finden Fahrradverleihsysteme als Trend in der städtischen Mobilität auch international viel Beachtung. Das Konzept des öffentlichen Fahrradverleihs hat in Deutschland eine lange Tradition, dennoch blieben moderne Systeme bisher nur auf wenige ausgewählte Großstädte beschränkt. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat im Jahr 2009 einen Innovationswettbewerb gestartet, um viele weitere Kommunen zur Initiative zu bewegen. Vor diesem Hintergrund untersuchte das **raumkom** Institut für Raumentwicklung und Kommunikation in den vergangenen Monaten im Rahmen einer ›Statusanalyse Fahrradverleihsystem‹, auf welche Weise sich wichtige lokale Akteure des Themas annehmen und welches Potenzial sie öffentlichen Leihrädern im Vergleich mit klassischen Verkehrsträgern beimessen. Diese Broschüre gibt einen kurzen Überblick über die Ergebnisse, identifiziert aktuelle Tendenzen und weist auf wichtige Aspekte der zukünftigen Entwicklung des öffentlichen Fahrradverleihs hin.