



„Innovative Öffentliche Fahrradverleihsysteme in Deutschland“

– Schlussfolgerungen und Zwischenbericht

*Projet national „réseaux de
bikesharing innovants en Allemagne
– leçons et bilan intermédiaire*

Tilman Bracher

Deutsches Institut für Urbanistik

8. November 2012, Genf

Gliederung

- 1. Öffentliche Fahrräder in Deutschland – Ausgangssituation**
- 2. Wettbewerb “Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme” vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung**
- 3. Evaluation und Ausblick**

1. Öffentliche Fahrräder in Deutschland - Ausgangssituation

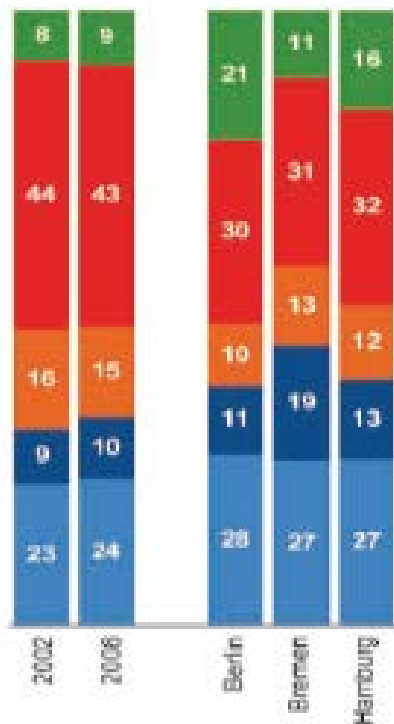


Öffentliche Fahrradverleihsysteme liegen im Trend, auch in Deutschland?

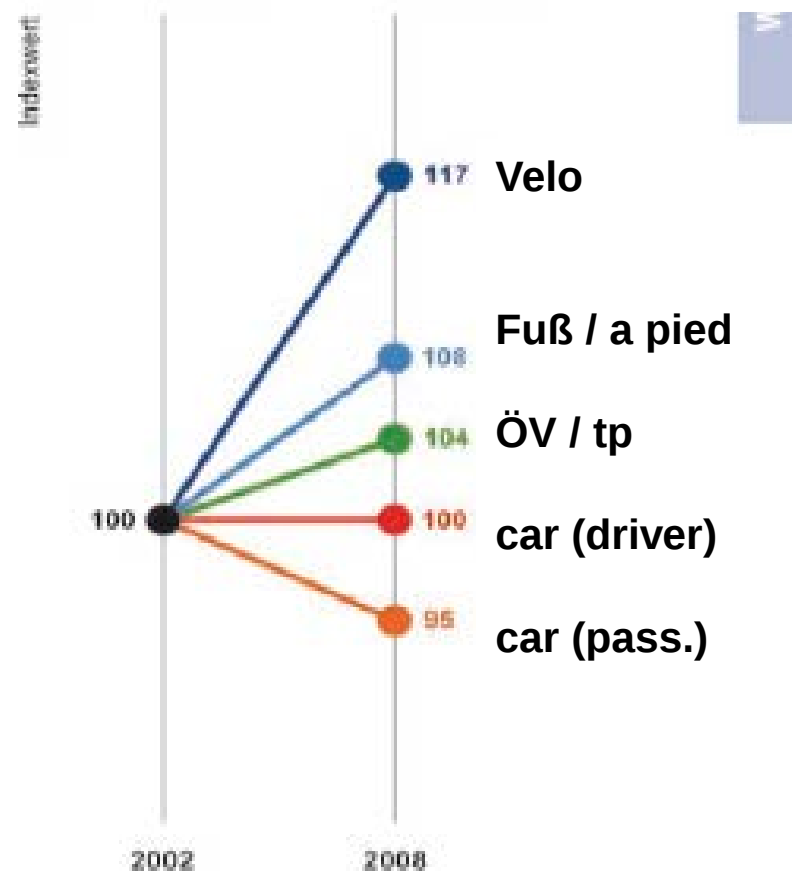
- **Wenige Radfahrer und ein geringer Besitz von Fahrrädern waren ideale Voraussetzungen für die Akzeptanz der öffentlichen Fahrradverleih – Angebote in einigen europäischen Großstädten**



Modal split and Verkehrsaufkommen in Deutschland 2002 - 2008



Wohnbevölkerung und Pendler



Quelle: MiD 2008

Situation in Deutschland

- **73 Mio. Fahrräder für 82 Mio. Einwohner, etwa 80% aller Haushalte besitzen ein oder mehrere Fahrräder**

ABER

- **Ein Großteil dieser Fahrräder sind nicht im Gebrauch, sie stehen defekt in Kellern oder Garagen**
- **Es handelt sich oft um Zweit – oder Dritträder**
- **Pendler nutzen ihr Fahrrad für die letzte Strecke**
- **Touristen haben ihr eigenes Fahrrad zu Hause aber nicht vor Ort**
- **Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl durch politische Rahmenbedingungen (Reduzierung der Autonutzung als Teil der Kommunalpolitik)**
- **Image Faktor für die Städte – Förderung des Radverkehrs gilt als modern und liegt im Trend**

Das Velo wird zunehmend zum „normalen“ Verkehrsmittel

Einige Indikatoren

- Immer mehr Menschen bewegen sich multimodal
- Image Faktor für die Städte – Förderung des Radverkehrs gilt als modern und liegt im Trend
- Immer mehr Kommunen und Bundesländer verfolgen „Radverkehrsstrategien“ und vernetzen sich
- Über die positiven Seiten der Velonutzung (Mobilität, Klimaschutz, Gesundheit) wird mehr diskutiert als früher, über negative Aspekte seltener
- Die deutsche Bundesregierung intensiviert ihr Engagement mit dem Nationalen Radverkehrsplan 2020

ABER

- Der öffentliche Verkehr fürchtet das Velo als Konkurrenz

Situation in Deutschland

- 73 Mio. Fahrräder für 82 Mio. Einwohner, etwa 80% aller Haushalte besitzen ein oder mehrere Fahrräder

ALSO KEIN MARKT FÜR ÖFFENTLICHE FAHRRADVERLEIHSYSTEME?

- Ein Großteil dieser Fahrräder sind nicht im Gebrauch, sie stehen defekt in Kellern oder Garagen
- Es handelt sich oft um Zweit – oder Dritträder
- Viele Pendler nutzen ihr eigenes Fahrrad für die erste/letzte Strecke, und dann den ÖV
- Touristen haben ihr eigenes Fahrrad zu Hause aber nicht vor Ort
- Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl durch Parkraumbewirtschaftung und Umweltzonen, die Reduzierung der Autonutzung ist vielerorts Teil der Kommunalpolitik

Hintergrundwissen aus EU-Studien

NICHES 2004 – 2007 **Kurzbericht**

- FVS sind am besten geeignet für mittelgroße Städte (> 200.000)
- Kurze Einführungszeit (< 2 Jahre)

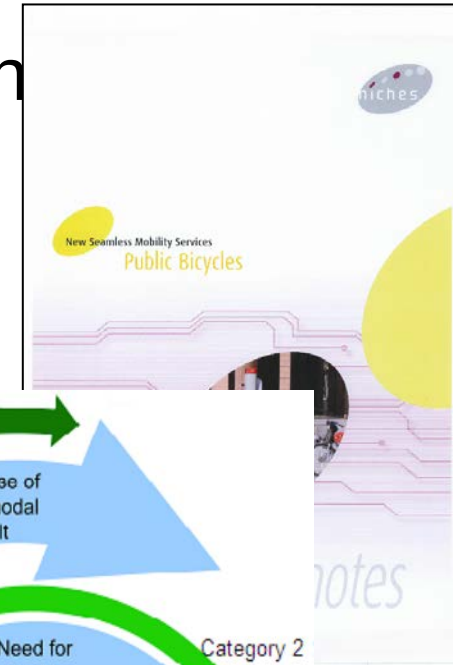
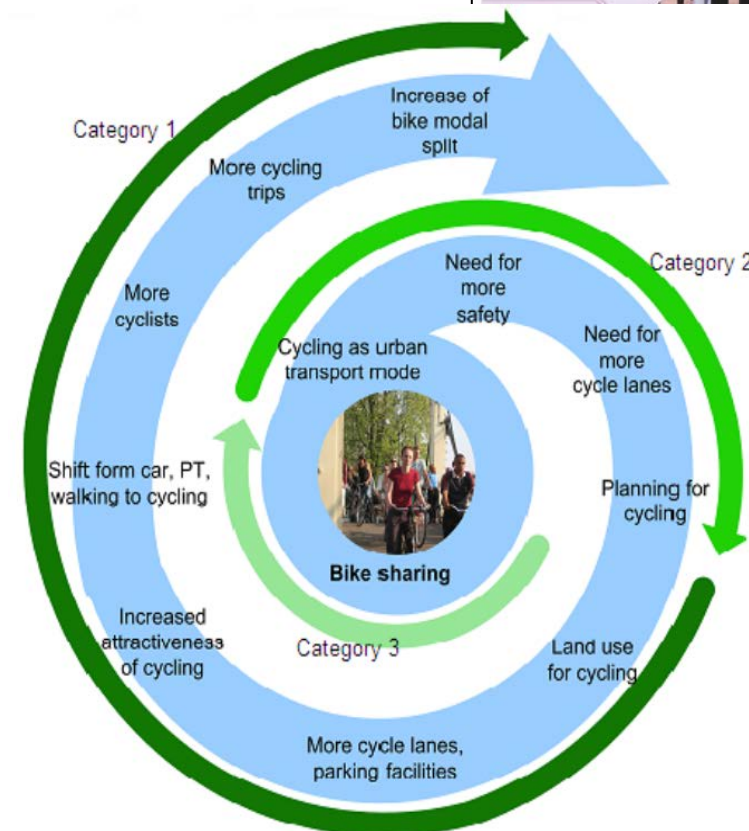
SPICYCLES 2006 – 2008 **Radfahrer Spirale**

- Trotz unterschiedlicher Startpunkte der "Newcomer" und etablierten Radfahrerstädte, können Bike-Sharing-Systeme insgesamt zu einer Erhöhung des Radverkehrsanteils führen

OBIS 2009 – 2012 (**Optimising Bike Sharing in European Cities**)

Handbuch für Entscheider

- gute Praktiken, Erfolgsfaktoren, Grenzen und Marktpotenziale durch Analysen, Vorführungen und optimierte Strategien der Entwicklung von 51 Bike-Sharing-Systemen in verschiedenen europäischen Ländern



Hauptanbieter in Deutschland



- **Nextbike**
- **Privatunternehmen aus Leipzig**
- **10.000 öffentliche Fahrräder weltweit**
- **~ 40 Städte/Projekte in Deutschland, Österreich, Polen, Lettland, Neuseeland und der Schweiz**

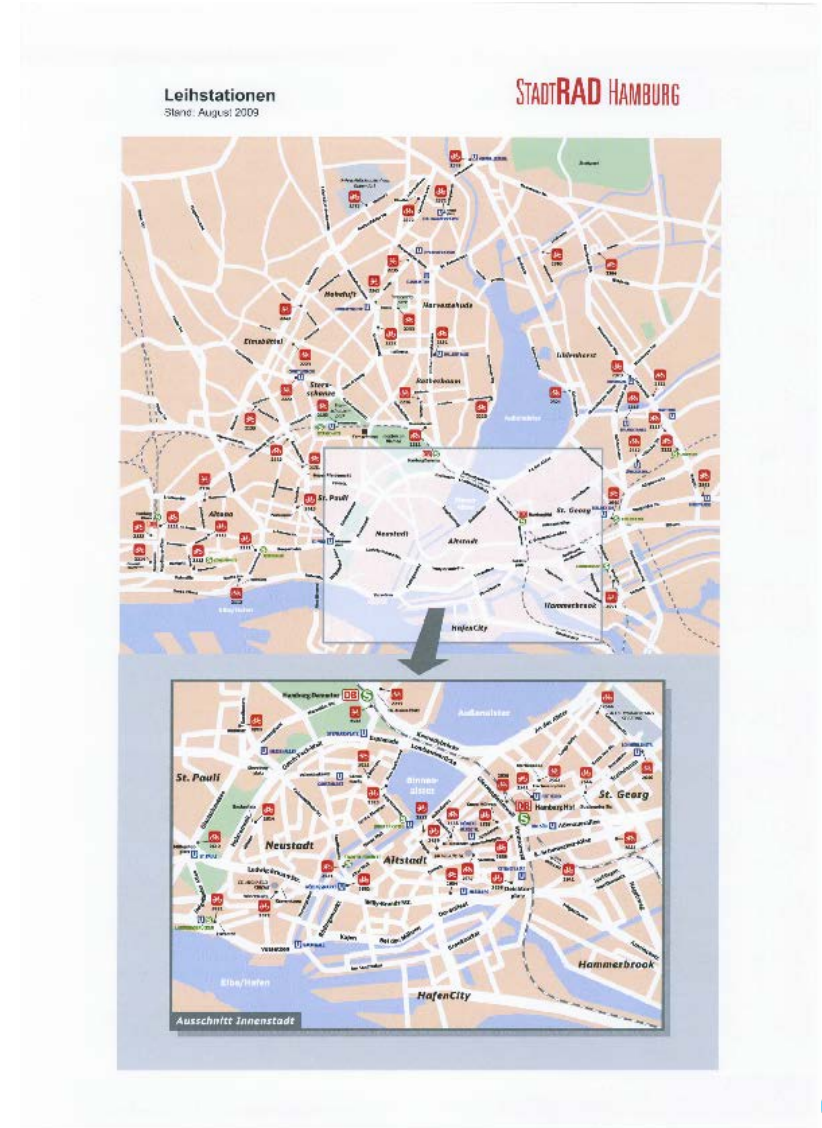


- **Deutsche Bahn**
- **Call a Bike seit 2001 (München),**
- **in 8 Städten + 50 ICE Haltebahnhöfen**
- **Call a bike flex = Ausleihen ohne Fahrradstationen**
- **Call a bike fix = Ausleihen in einem dichten Stationsnetz**
- **StadtRAD Hamburg**
- **Stuttgart und Aachen mit Pedelecs**

StadtRAD Hamburg



- **Start: Juli 2009**
- **1500 Fahrräder an 116 Stationen**
- **Leihen und Rückgabe der Räder mittels Kundenkarte, Schlüssel oder Telefon**
- **mehr als 1 Millionen Nutzer**
- **Öffentliche Fördermittel von 1,2 Mio € pro Jahr**
- **Betrieben von DB Rent, zusammen mit der Stadt Hamburg**





2. Wettbewerb “Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme” vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

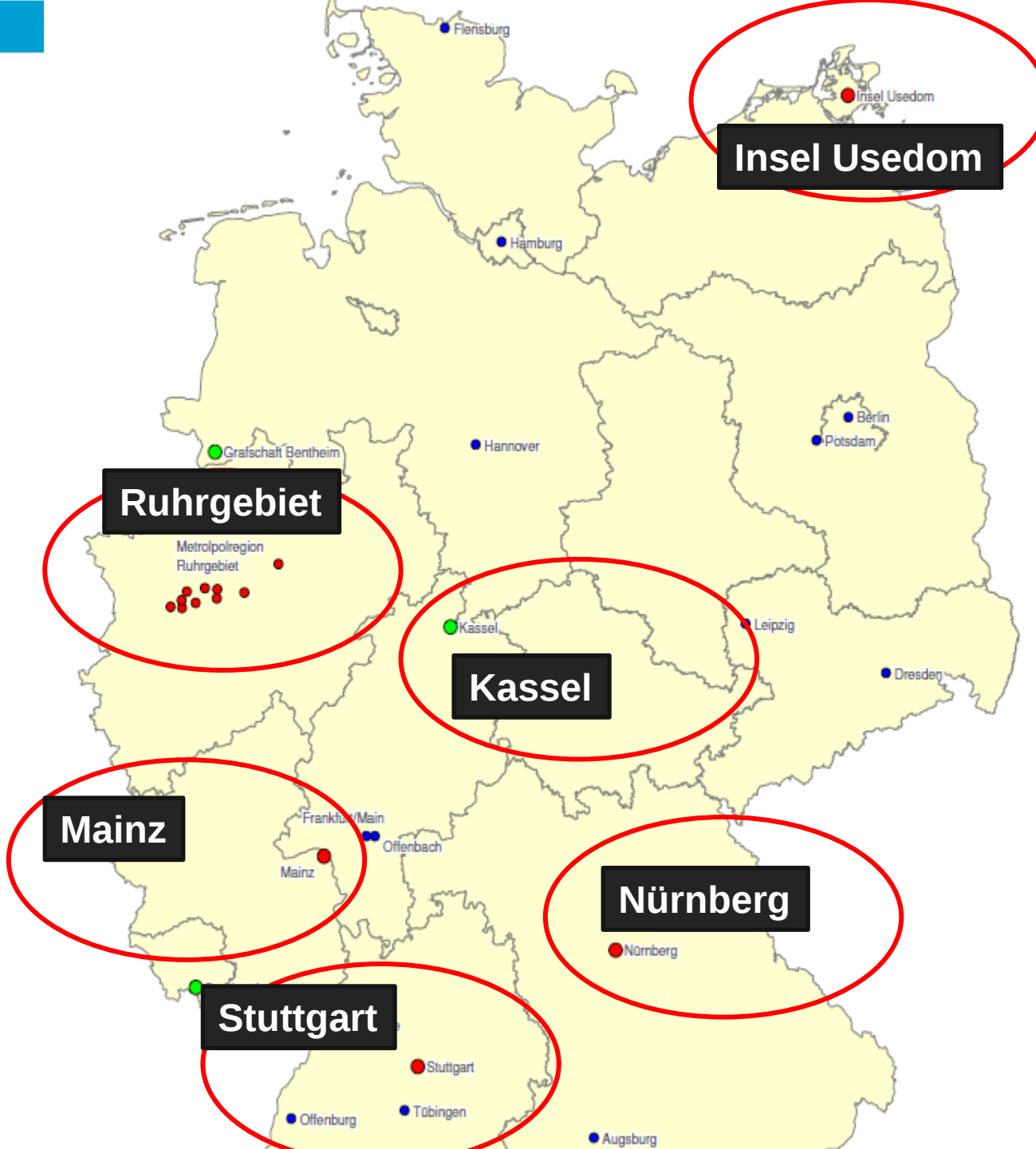
Wettbewerb "Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme – Neue Mobilität in Städten"

Ziel:

- Initiative und Umsetzung von Pilotprojekten
- Integration von Fahrradverleihsystemen in den öffentlichen Verkehr und Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs
- Aufruf zum Wettbewerb an Gemeinden, Landkreise und Verkehrsunternehmen (April 2009)
- Wissenschaftlicher Beirat & Jury wie in Stadtplanungs-Wettbewerben
- 44 Modellvorschläge, 15 Auszeichnungen, Förderung von 5 Projekten ab Oktober 2009, Finanzierung- Ende 2012 (<10 Mio €)
- Zusätzliche Förderung von Pedelec-Projekten (2,7 Mio €).
- Evaluierung 2010/11 (2 Mio €)
- Evaluierung 2013 ~ 0,5 Mio. €



»Innovative öffentliche
Fahrradverleihsysteme«
Neue Mobilität in Städten



Nürnberg: NorisBike

- Teil einer Velokampagne der Stadt Nürnberg
- Betreiber nextbike
- 66 Ausleihstationen mit 750 Rädern (Gebiet mit 230.000 Einwohnern)
- Reduzierung von Betriebslücken im öffentlichen Nahverkehr
- Vertrieb und Marketing durch das lokale ÖPNV-Unternehmen und die Stadt als Teil des Mobilitätsmanagements
- für Pendler und Touristen (spezielles Terminal Design in historischer Umgebung)
- 1 Euro/halbe Stunde, „Rabatt“ mit Kundenkarte und für VAG-Jahresabokunden



Metropolregion Ruhrgebiet: metropolradruhr

- Regionale Zusammenarbeit von 10 Städten / Service-Bereich 1520 km²
- Betrieben durch nextbike
- Erste Strecke entlang der europäischen Kulturhauptstadt 2010 (Fokus auf Tourismus)
- Zweite und dritte Stufe im Jahr 2011 und 2012: Integration für täglichen Gebrauch und als Teil des öffentlichen Verkehrs
- Größtes Projekt im Wettbewerb: 3.000 Fahrräder 300 Stationen / Terminals
- Räder in den kleinen Städten werden kaum genutzt



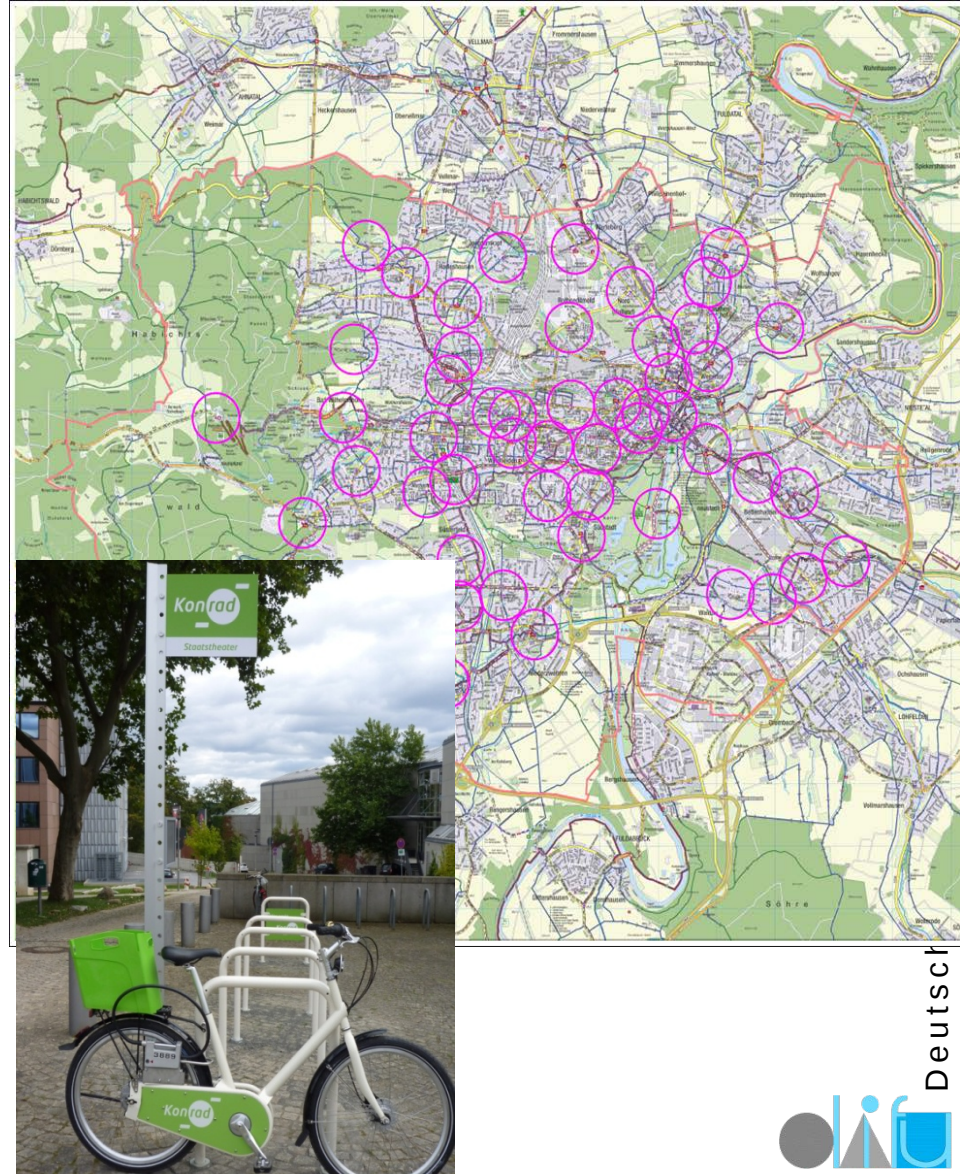
UsedomRad

- Seit 2010 auf der deutsch-polnischen Ferieninsel Usedom (Ostsee)
- 500 Fahrräder (inkl. 60 Kinderfahräder), 30 Pedelects, 34 Ausleihstationen mit Service & 26 mit Selbstbedienung
- Joint venture und einheitliche Markenpräsenz der lokalen privaten Fahrradverleihunternehmen und Kooperation mit nextbike
- Fokus auf Tourismus; Ausleihe für eine Strecke (one way) möglich ...
- ... um Fahrradmitnahme in den überfüllten Inselzügen zu ersetzen
- Tarifintegration mit Bahn oder Bus per Tageskombikarte
- **Tourismus erwirkt Erweiterung des Systems auf dem Festland**
- Wirtschaftlichkeit stellt noch nicht zufrieden > noch kein stabiles Tarifmodell



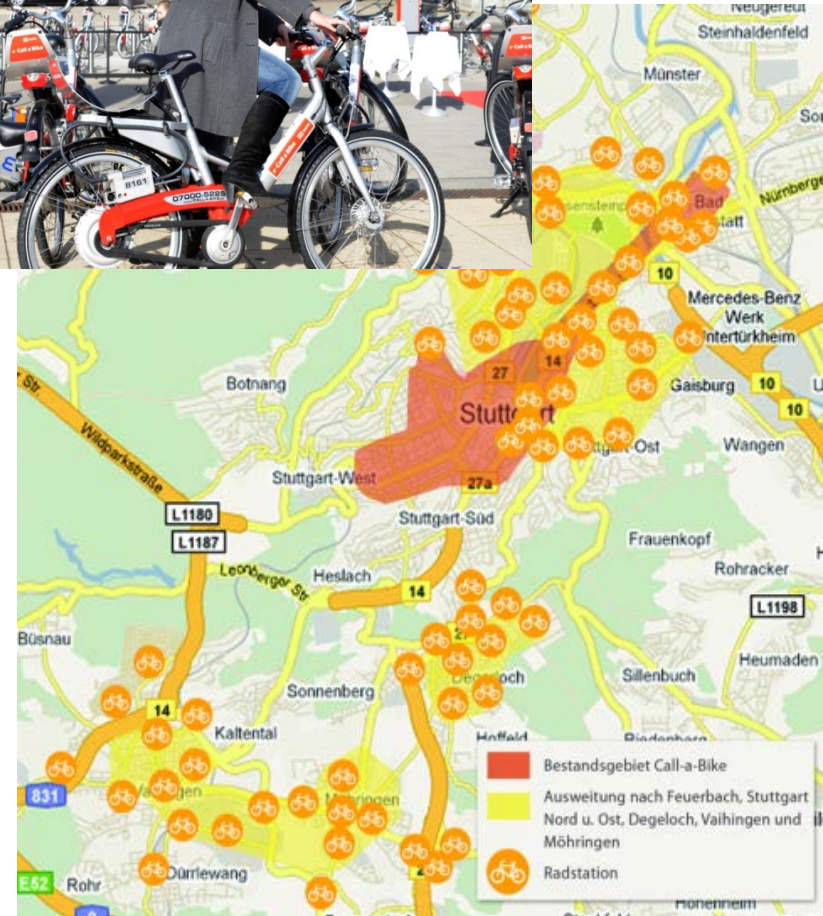
Kassel: Konrad

- Start April 2012 in einem schwierigen politischen Umfeld (die Hauptinitiatoren hatten Kassel verlassen)
- Lokales Projekt mit DB-Beteiligung
- Velohersteller Simpel (eigenes Design)
- 500 Fahrräder an 50 Stationen
- Innovative Docking-Technologie mit Anlaufschwierigkeiten
- Eigenwirtschaftlichkeit durch Sponsoren, Werbung und Semesterticket (Studenten) angestrebt
- Tarifintegration durch „Freiminuten“ (Fahrtguthaben)
- **Erfolgsfaktor DOKUMENTA 2012**



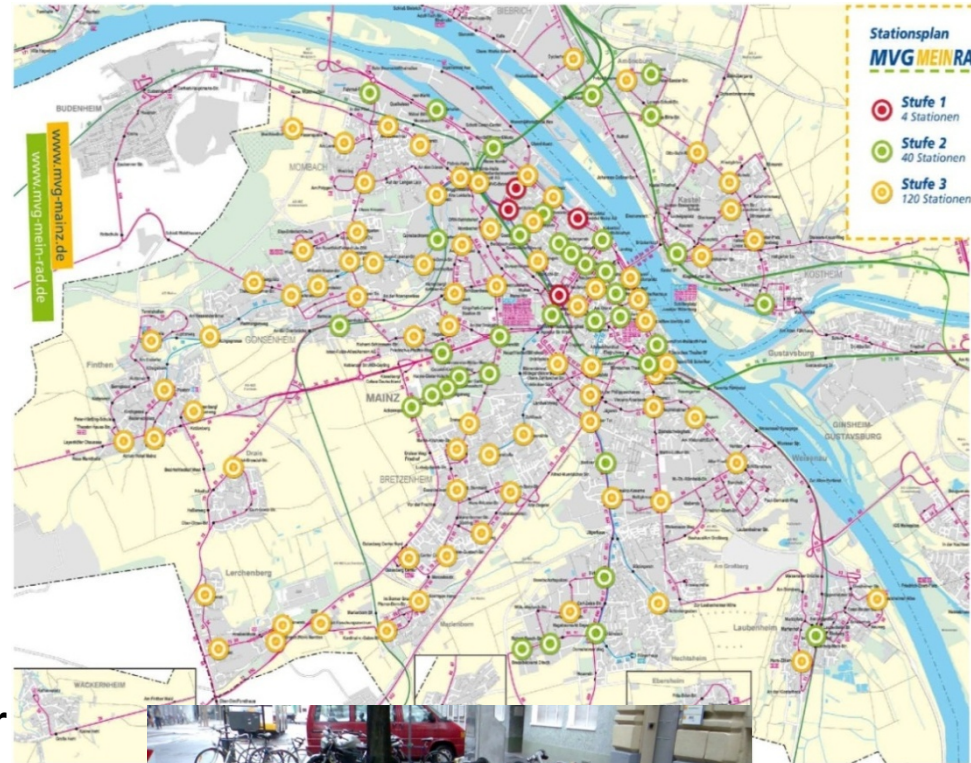
Stuttgart: e-Call a Bike

- Erweiterung und Umstellung von Leihfahrrädern auf Pedelecs / 100 Pedelecs hinzugefügt, Flotte von 400 herkömmlichen Fahrrädern
- Erweiterung und Umstellung von Leihrädern auf Pedelecs
- Integration eines lokalen Energieversorgungsunternehmens für Ausleihterminals und Lade-stationen
- Entwicklung von Schließ-mechanismus und Ladesystem für Pedelec-Betrieb
- Bisläng geringe Verfügbarkeit aufgrund technischer Probleme
(**unausgereiftes Fahrzeug?**)



Mainz: MVGmeinRAD

- Start am 21.4.2012
- Betreiber ist das kommunale Verkehrsunternehmen
- 90 > 120 Ausleihstationen, 400 > 960 Fahrräder
- Bedienungsgebiet wächst in Nachbargemeinden
- „Lernendes“ Stationssystem (Module für 6, 12, 18, ...), Problem: Innenstadt
- Simpel-Velo
- Zielgruppen Studenten & Pendler
- 100.000 Nutzer innerhalb von fünf Monaten
- Reduzierter Tarif für Inhaber eines Abos oder des SemesterTickets





3. Evaluation und Ausblick

Einordnung der Fahrradverleihsysteme

Typ	Beispiele
„herkömmlicher Fahrradverleih“	Fahrradvermietung in den Ferienorten
Erste Generation „kostenlos und überall“	Weißer Fahrräder (Amsterdam, 1965) Aktion kommunales Fahrrad (Bremen, 1979) Gelbe Fahrräder (La Rochelle, 1974)
Zweite Generation „Pfand“	City Bike Kopenhagen (1995-2012), www.bycyklen.dk Aveiro (Portugal) Chemnitz
Dritte Generation „mobile Kommunikation“	„Call-a-Bike“ (mehrere Städte seit 2000), Vélib' Paris (ab 2008), Barcelona (Bicing, ab 2007) London (Barclays Cycle Hire, ab 2010)
Vierte Generation „ÖV-Integration“	Integration des öffentlichen Fahrradverleihs in öffentliche Verkehrsunternehmen Bordeaux V ³ / Vcub 2010, Mainz MVG 2011

Handlungsfelder zur Integration von öffentlichen Fahrradverleihsystemen in den ÖPNV

VERTRIEB

Erscheinungsbild/CD
Benutzeroberfläche
Vertrieb
Marketing
Steigerung der ÖV-Wertigkeit
Einheitliche smartcard/eTicket

TARIF

Kombiticket (Fahr-/Tages/Mehrtagesgültigkeit)
Zeitgutschrift
Zeitkartenrabatt
(Freiminuten/Grundpreis/Tarif)
„Studententicket“
Bergaufrabatt

ORGANISATION / VERTRÄGE

Einnahmeverteilung
Aufgabenträgerschaft
(Nahverkehrsplan, Vergabe)
Beförderungsbedingungen/Endkundenvertrag
Betreiberkonzept

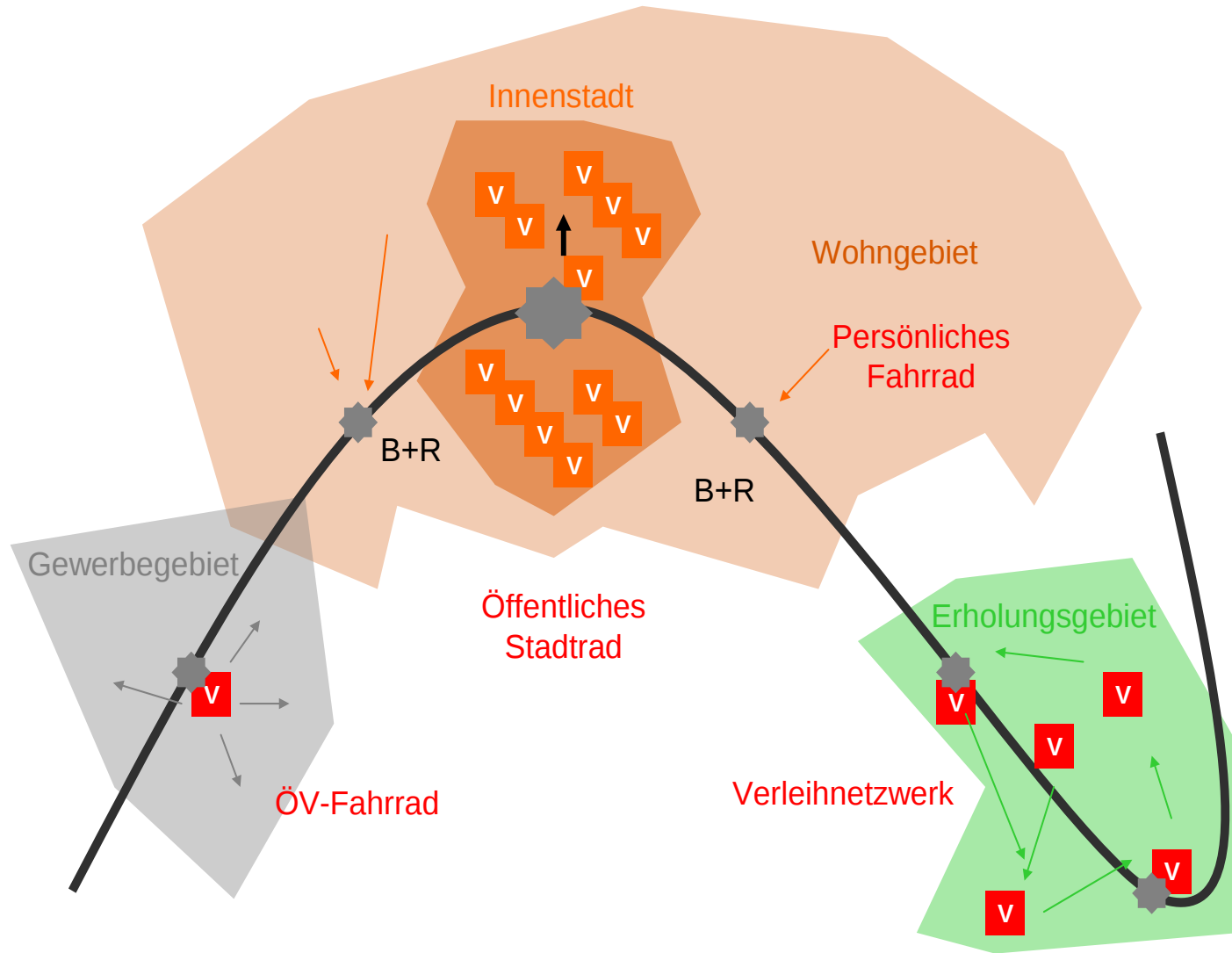
ANGEBOT

Stationen an Bhf/Hast
Ersatz/Erschließungslücken
Anschlussmobilität
Verbindungslücken
Produktpaket/Fahrradmitnahme
Bedienungszeitlücken

KUNDENINFORMATION

Fahrplanauskunft
Anzeige der Leihstationen im Netzplan
im Fahrzeug (Haltestellenansage/-display
im ÖV-Leitsystem
Integration in Online Medien (mobil)
(dynamische) Verfügbarkeitsanzeige im ÖV

Anwendungsbereiche / Mobilitätsfunktionen



Ergebnisse und Erfolgsfaktoren

1. Automatisierung, einfache Bedienung (Freier Zugang mit Kundenkarte)
2. Verfügbarkeit überall = Netzdichte & Fahrrad Versorgung & Größe Service-Bereich
3. Echtzeit-Erkennung und Informationen
4. Integration verbessert die Tür zu Tür Service-Qualität
5. Empfehlenswert sind Pilotphasen um Technik und Kundesnaheptanz zu testen
6. positive Berichterstattung in den Medien und professionelle Vermarktung
7. Tarifstruktur im Spannungsfeld von Nutzerzahl und Eigenwirtschaftlichkeit (gute Beispiele: erste halbe Stunde kostenlos; 3 €/24; bergauf-Rabatt)



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Sie finden weitere Informationen unter:

www.nrvp.de

(Öffentliche Fahrradverleihsysteme)

Sie können sich für den Newsletter registrieren!

Tilman Bracher

Deutsches Institut für Urbanistik

**Zimmerstraße 13-15, 10969 Berlin
+49-30 – 39001 260**

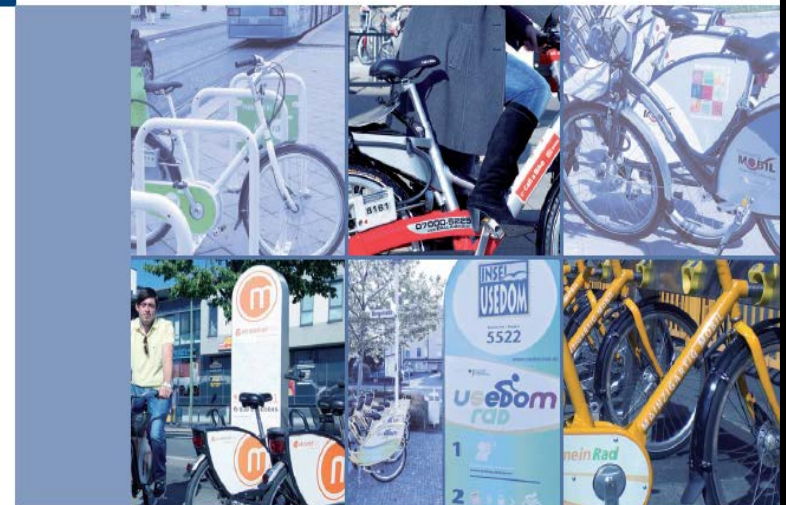
bracher@difu.de

www.difu.de



Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme

Modellprojekte am Start



Verkehr Mobilität Bauen Wohnen Stadt Land Verkehr Mobilität Bauen
Wohnen Stadt Land www.bmvbs.de Verkehr Mobilität Bauen Wohnen
Stadt Land Verkehr Mobilität Bauen Wohnen Stadt Land Verkehr Mobilität