



Fahrradverleihsysteme in Europa

Die Vielfalt der lokalen Angebote

Die Statistik besagt zum Fahrradbesitz, dass in Deutschland fast jede und jeder grundsätzlich über ein Fahrrad verfügt. Aber es ist nicht immer gerade da verfügbar, wo es gebraucht wird. So sind in touristischen Regionen Fahrradvermietungen durch Fahrradhändler und in Hotels seit langem beliebt. Die Konzepte eines frei zugänglichen öffentlichen Fahrrads im Stadtverkehr reichen bis in die 1970er-Jahre zurück, oft auf einfachem technischen Niveau und mit geringem Erfolg (erste Generation). Es folgten als zweite Generation einfache Systeme mit einer Pfandmünze (ähnlich wie bei den Einkaufswagen im Supermarkt), überwiegend in Skandinavien.

In den letzten Jahren jedoch wurden in immer mehr europäischen Städten moderne und umfassende Verleihsysteme umgesetzt, und dies mit beachtlicher Resonanz durch die Nutzer (dritte Generation). Jene Systeme zeichnen sich durch eine weitestgehende Automatisierung der Ausleihvorgänge, zentrale Registrierung der Nutzer, eine bargeldlose Bezahlung und den Zugang zu den Rädern mithilfe eines elektronischen Schlüssels oder mit Mobiltelefon aus. Neue Entwicklungen in den Städten Europas führen bereits zu einer „vierten Generation“ der Fahrradverleihsysteme. Die Perspektive liegt in der Integration des Fahrradverleihs in den ÖPNV.

Da sich die Nutzgruppen und Wegezwecke unterscheiden, müssen die Leihangebote diesen vielfältigen Anforderungen gerecht werden. Standorte in den unter-

schiedlichen städtischen Gebietstypen ermöglichen eine flexible Ausleihe und Rückgabe (Grafik auf S. 2). Berufspendler nutzen das Leihrad häufig für die Wege ins Stadtzentrum, Ausflügler zur Fahrt in die Peripherie. Im eigenen Wohnumfeld ist in vielen Fällen das persönliche Fahrrad verfügbar. Für Haushalte ohne Abstellmöglichkeit ist ein Leihrad jedoch auch hier sinnvoll.

Zahlreiche mittelgroße Städte in ländlichen Regionen, überwiegend in Italien, Spanien, Frankreich und Österreich, bieten überschaubare Verleihsysteme mit einer begrenzten Zahl von Stationen. Sie ermöglichen den Einpendlern einen günstigen Weg vom Bahnhof an den Arbeitsplatz oder zur weiterführenden Schule, stehen aber auch allen Einwohnern offen. In Österreich (Vorarlberg, Burgenland) wird so das öffentliche Fahrrad als Teil einer Mobilitätsstrategie zur Überwindung der spezifisch ländlichen Erreichbarkeitsprobleme für Personen ohne eigenes Auto erprobt.

Titelbild: Leihräder in Krakau. © Jörg Thiemann-Linden

Inhalt

=====	Die Vielfalt der lokalen Angebote	1
=====	Neue Fahrradkultur in Metropolen	2
=====	Das niederländische ÖV-Fahrrad	3
=====	Fahrradverleihsysteme in Deutschland	3
=====	Fazit	4

tionen. In der englischen Hauptstadt wird mit der Radverkehrs-förderung, ebenso wie mit der Fußgängerstrategie, das Ziel verfolgt, den ÖPNV zu entlasten. Statt im U-Bahn-Netz über kurze Strecken noch einmal umzusteigen, sollen die Fahrgäste an der Oberfläche erleben, dass man auf kurzen Strecken auch nicht motorisiert flott ans Ziel kommt.

In der Schweiz wurden seit 1994 nach einem landesweit identischen Prinzip Fahrradverleihsysteme eingerichtet. Ziel der Anbieter ist es, das Ausleihen von Rädern ohne großen Aufwand und vor allem kostenfrei zu ermöglichen. Für die ersten vier Stunden ist die Benutzung der Fahrräder in allen Städten gratis, die Kunden müssen lediglich einen geringen Geldbetrag als Pfand hinterlegen. Mit den Schweizer Projekten wird zugleich eine soziale Absicht verfolgt. Arbeitslose oder asylsuchende Menschen montieren und warten die Leihräder und betreuen die Leihstationen. Gebündelt unter dem Projekttitel „Suisseroule/Schweizrollt“ werden aktuell in sechs Städten und Regionen Verleihsysteme angeboten (Bern/Thun, Genf, Lausanne, Neuenburg, im Wallis und in Zürich).

Das niederländische ÖV-Fahrrad

Fahrradverleih nicht nur für touristische Zwecke, sondern auch im Pendler- und Geschäftsreiseverkehr hat eine lange Tradition in den Niederlanden. Schließlich bieten seit Jahrzehnten Fahrradstationen an über 100 Bahnstationen neben dem bewachten Parken und Reparaturen auch den Verleih von Rädern an (siehe FoR I-1: Fahrradparken am Bahnhof). Der Verband der Fahrradstationsbetreiber hat mit dem ÖV-Fahrrad (ov-fiets) die technischen Möglichkeiten von Chipkarten und automatisierter Kontoabbuchung so optimiert, dass sich der Verleihvorgang auf wenige Sekunden reduzieren lässt und der minimale Aufwand auch für regelmäßige Pendler attraktive Mietpreise bietet (2,85 € für die Länge eines Arbeitstages, maximal 20 Stunden). Der Verleih stellt so quasi ein Zweirad für die „letzte Meile“ bis zum Arbeitsplatz bereit und ergänzt damit das bewachte Fahrradparken am Pendler-Zielbahnhof über Nacht. Im Gegenzug wird die Fahrradmitnahme im Zug, angesichts schnell wachsender Fahrgastzahlen im Bahnnetz während des Berufsverkehrs, restriktiv behandelt. Dieses Konzept versprach einen so lukrativen Markt mit weitreichenden Synergien, dass es zwischen mehreren Institutionen im Bahnsystem zum Streit über die Betreiber-schaft kam, der schließlich politisch zugunsten des Eisenbahnbetreibers NS-Rail entschieden wurde.

Bemerkenswert ist, dass das ÖV-Fahrrad inzwischen über die bisherigen Bahnhöfe mit Fahrradstation hinaus in Vorortbahnhöfe v.a. in weitläufigen Gewerbe-bezieten expandiert, die mit dem Bus oder zu Fuß deut-



Ausschnitt aus dem Netz von OV-fiets in der Region Amsterdam (gelbe Stationen automatisch, blaue Stationen bemannt). Quelle: Website ov-fiets, Stand 2008. © NS Rail

lich schlechter erreichbar sind als mit dem Pkw. Dies geschieht weitgehend über Leihräder in Fahrradboxen oder automatischen Fahrradparkhäusern – jeweils wieder mit Chipkartenzugang ausgestattet. Darüber hinaus werden inzwischen auch wichtige Busknoten außerhalb des Bahnnetzes in das ÖV-Fahrrad-System einbezogen. Insgesamt werden mit den insgesamt 150 personalbe-setzten und ca. 50 automatischen Stationen mittlerwei-le alle wesentlichen Arbeitsplatzschwerpunkte in den Agglomerationen abgedeckt. Seit 2010 werden Abon-nenten an den ersten Stationen auch Elektro-Roller für weitere Distanzen angeboten (NS-Scooters: 7,50 € für 3 Stunden, 15 € für 20 Stunden).

Fahrradverleihsysteme in Deutschland

In Deutschland haben sich zwei Anbieter mit größeren Netzen von Stationen etabliert. Unter der Marke „call-a-bike“ hat die DB an inzwischen fast allen Fernverkehrs-bahnhöfen sowie in mehreren Innenstädten unterschied-liche, technisch anspruchsvolle Lösungen entwickelt. Die Firma nextbike aus Leipzig bietet in zahlreichen Städten einfach zu handhabende Leihräder an, die auf technische Verleihstationen verzichten. Beide Systeme werden auch von Städten und ÖPNV-Betreibern als Kooperationspartner unter deren eigener Marke geführt, stadtspezifisch weiterentwickelt und finanziell unter-stützt (z.B. seit 2009 als „Stadtrad Hamburg“, seit 2010



DB call-a-bike, Metrorad Ruhr und Stadtrad Hamburg.
© Jörg Thiemann-Linden

„metrorad ruhr“). Durch den Einsatz öffentlicher Mittel werden die Systeme Teil des öffentlichen Verkehrsangebots. Ein wesentliches Element ist die Gratisnutzung auf kurzen Strecken. Ein bundesweites System von v.a. touristischem Verleih von Pedelecs in Kooperation mit Hotels und anderen Partnern baut v.a. die Firma Movel auf.

Das BMVBS unterstützt nach einem Städtewettbewerb mehrere Modellvorhaben für innovative Fahrradverleihsysteme im Zusammenwirken mit dem ÖPNV. Mit dem

„metrorad ruhr“ im Ruhrgebiet und dem „usedomrad“ auf der Insel Usedom haben im Sommer 2010 erste Modellvorhaben ihren Betrieb begonnen, weitere Städte folgen im Jahr 2011.

Fazit

Fahrradverleihsysteme bieten in unterschiedlichen Ausprägungen neue Optionen für die spontane Alltagsmobilität, für Pendler in Innenstädten und an peripheren Arbeitsplatzschwerpunkten, für den Freizeitverkehr in der Stadt und der Region. Gegenwärtig wird die stärkere Integration in den öffentlichen Nahverkehr erprobt, was eine Entlastung des ÖPNV in den Spitzenstunden (bei Zu-/Abbringerverkehren und bei der Fahrradmitnahme) verspricht. Dies kommt dem gesellschaftlichen Trend einer freien, spontanen Verkehrsmittelwahl innerhalb des Umweltverbunds entgegen.

Quellen/Links

- Aktuelle Informationen zu den deutschen Modellvorhaben: www.nationaler-radverkehrsplan.de/fahrradverleihsysteme/
- von Sassen, Wigand (2009): Öffentliche Fahrradverleihsysteme im Vergleich. Analyse, Bewertung und Entwicklungsperspektiven. Diplomarbeit Uni Trier: edoc.difu.de/edoc.php?id=4923MYHK
- Projekt OBIS – Optimising of Bike Sharing in European Cities. Überblick über die Praxis in Europa (Handbuch in Vorbereitung): www.obisproject.com
- Schweizer Koordinationsstelle: www.bikesharing.ch/de/
- de.wikipedia.org/wiki/Fahrradverleih/
- Zum niederländischen ÖV-Fahrrad: www.ov-fiets.nl (niederländisch)
- en.wikipedia.org/wiki/bicycle_sharing_system (englisch); bike-sharing.blogspot.com (englisch)



Gefördert durch:



Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung

„Forschung Radverkehr“ steht Ihnen auch online zur Verfügung: www.nrvp.de/transferstelle

Impressum

Herausgeber: Deutsches Institut für Urbanistik (Difu) gGmbH
Zimmerstraße 13–15, 10969 Berlin
Arbeitsbereich Mobilität und Infrastruktur
Redaktion: Jörg Thiemann-Linden
Auflage: 500
forschung-radverkehr@difu.de