

Daten und Fakten:

Fahrradverleih-Systeme

Eine Studie des ACE Auto Club Europa

1 Überblick

2.1. Bestandsaufnahme: Fahrräder

2.2. Bestandsaufnahme: Pedelecs

3 Verbreitung

4 Betreiber

5 Saisonale Verfügbarkeit

6 Kosten

7 Sicherheit

8 Haftung

9 Rückgabe

10 Perspektiven – Errichtung neuer Standorte

11 Aufstellung: Leihrad-Systeme in Deutschland

1 Überblick

Dem Stau ein Schnippchen schlagen und gleichzeitig etwas für die Gesundheit tun: Die Verknüpfung von öffentlichem Nahverkehr und Fahrradverleih-Systemen ermöglicht eine gelungene Kombination verschiedener Verkehrsmittel, in 39 Städten und Regionen haben sich Leihrad-Systeme bereits etabliert. Dazu kommen die Angebote an 40 ICE-Bahnhöfen der Deutschen Bahn, an denen ebenfalls eine Weiterreise per Fahrrad offeriert wird. Insgesamt 18.000 Fahrräder sowie zurzeit 225 Pedelecs stehen in 69 Städten und Regionen an mehr als 1.800 Ausleih-Stationen zur Verfügung.

Obwohl in jedem der rund 40,4 Millionen deutschen Haushalte statistisch gesehen mehr als ein Fahrrad zur Verfügung steht, haben sich Fahrradverleih-Systeme zum Erfolgsmodell entwickelt. Einmal registriert lässt sich das Rad schnell und unkompliziert ausleihen, die Abrechnung erfolgt über ein Kundenkonto. Gelegenheitsradler werden mit einem überschaubaren Obolus belastet, Vielfahrer profitieren von attraktiven Langzeittarifen. Zum Teil werden gegenseitige Nutzungen von Rad und Bus oder Bahn angeboten. Zu den größten Vorzügen aber gehört die vielerorts gebotene Möglichkeit, das Leihrad nur für Fahrten in eine Richtung zu nutzen und es am Ziel einfach an einer Fahrradstation abzugeben.

Nicht alle Städte, die ursprünglich ein eigenes Verleihsystem errichteten, haben das Angebot auf Dauer aufrecht erhalten. Wo sich aber eine verstärkte Nachfrage entwickelte, wurde sowohl die Anzahl der Ausleihstationen als auch die Zahl der zur Verfügung stehenden Fahrräder aufgestockt. Bis Mai sollen alle derzeitigen Standorte wieder mit entsprechenden Rädern bestückt sein.

Der ACE Auto Club Europa hält die steigende Akzeptanz von Leihrad-Systemen für einen guten Schritt in die richtige Richtung und fordert die Kommunen auf, die Möglichkeiten des großflächigen Fahrradverleihs als Chance für ihre Region ansehen. In Zeiten permanent verstopfter Straßen dürften Bürger erwarten, dass über neue Formen flexibler Verkehrssysteme nachgedacht wird.

Erstmals veröffentlichte der ACE deshalb eine Zusammenstellung aller Orte und Regionen, in denen Fahrradverleih-Systeme bereits etabliert wurden.

2 Bestandsaufnahme

2.1. Leih-Fahrräder

Die Förderung des Radverkehrs rückt in den vergangenen Jahren verstärkt in den Fokus. Öffentliche Fahrradverleih-Systeme spielen dabei eine besondere Rolle. So bietet eine effiziente Vernetzung von Fahrrad und Öffentlichem Nahverkehr eine zweckmäßige Alternative zu dem in der Regel noch vom Auto dominierten Berufsverkehr.

Öffentliche Fahrradverleihsysteme gibt es seit 2001 (München), ein Jahr später wurde in Berlin ein entsprechendes Netz aufgebaut. Im Frühjahr 2009 schrieb das damalige Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung BMVBS den Modellversuch "Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme – Neue Mobilität in den Städten" aus, auf den sich 44 Orte und Regionen bewarben. Im Rahmen dieses Projekts wurden unter verschiedensten geografischen und infrastrukturellen Bedingungen wichtige Erfahrungen gesammelt, die eine Ausweitung bestehender und die Einrichtung neuer Verleihsysteme erleichtern.

Mittlerweile stehen in den Sommermonaten etwa 18.000 Räder an mehr als 1.700 Ausleihstationen in 67 Städten zur Verfügung. In der Regel handelt es sich um stationsbasierte Ausleihen, wobei in Regionen mit mehreren Stationen des gleichen Betreibers die Räder nicht zwangsläufig an der Ausleihstation zurückgegeben werden müssen. In Köln und München können die Leihräder sogar innerhalb einer definierten Kernzone an großen Kreuzungen abgestellt werden.

2.2. Pedelecs

Dem Trend der Zeit folgend wächst, neben dem Verleih von Fahrrädern, die Zahl der Angebote zur Anmietung von Pedelecs. Die zurzeit fünf Standorte Aachen, Bietigheim-Bissingen, Stuttgart, Usedom und Wedel bieten den Service des Elektrofahrrades auf Zeit bereits an, München soll in Kürze dazu kommen. Die Zahl der zur Verfügung stehenden Pedelecs schwankt je nach Standort zwischen 10 (Bietigheim-Bissingen) und 100 (Stuttgart).

Schwerpunkt ist auch hier die Möglichkeit einer Vernetzung von Strecken, die auf zwei Rädern zurückgelegt werden, mit Angeboten des Nahverkehrs. An den Standorten auf der Insel Usedom und in Wedel kommen die Betreiber den Wünschen von Gästen der Ferienregionen nach und bieten auch Mietzeiten pro Woche an.

3 Verbreitung

In den letzten Jahren hat sich sowohl die Zahl der Standorte mit Leihrad-Systemen als auch die Zahl der Ausleihstationen und Fahrräder massiv erhöht. Festzustellen ist jedoch, dass der großflächig organisierte Fahrradverleih nicht in allen Bundesländern gleich stark vertreten ist. Nordrhein-Westfalen punktet zwar mit fast 400 Stationen und mehr als 4.200 Leihrädern, doch ist das Engagement maßgeblich auf das Ruhrgebiet beschränkt. Auffällig ist die vergleichsweise überdurchschnittlich hohe Akzeptanz in den Stadtstaaten Berlin und Hamburg, während Bremen nur auf eine Verleihstation verweisen kann. Ebenfalls kaum vertreten sind Fahrradverleihsysteme in den Bundesländern Thüringen und im Saarland.

Bundesland	Standorte	Stationen	Fahrräder
Baden-Württemberg	8	82	881
Bayern	10	143*	2.603
Berlin	1	201	2.191
Brandenburg	1	26	200
Bremen	1	1	2**
Hamburg	1	174	2.175
Hessen	7	263	2.122
Mecklenburg-Vorpommern	3	123	1.108
Niedersachsen	6	17	316
Nordrhein-Westfalen	17	393*	4.236**
Rheinland-Pfalz	2	109	607**
Saarland	1	1	3
Sachsen	3	140	1.150
Sachsen-Anhalt	2	22	263
Schleswig-Holstein	3	20	124
Thüringen	1	1	4
gesamt:	67	1.716	17.985
*: Anzahl der Stationen in Köln und München nicht definiert. **: Anzahl der Räder in Bremen, Düsseldorf, Gütersloh, Karlsruhe, Mainz und Troisdorf geschätzt. Stand: März 2014; Datenbasis: Informationen der Anbieter; alle Angaben ohne Gewähr			

4 Betreiber

Bundesweite Aktivitäten legt die Deutsche Bahn mit ihrem System Call a Bike an den Tag. Dieses umfasst sowohl die Aktivitäten der StadtRad-Initiativen in Hamburg, Lüneburg und Berlin als auch das System Konrad in Kassel. Darüber hinaus werden an 40 ICE-Bahnhöfen Leihräder zur Verfügung gestellt. Einmal registriert, hat der Nutzer die Möglichkeit, bundesweit alle von der Bahn betriebenen Standorte zu nutzen.

Als Platzhirsch darf der mittlerweile international tätige Betreiber Nextbike gelten, der auch den Betrieb der Angebote Metropolradruhr, SZ-Bike Dresden, GewerbeGemeinschaft Haltensee-Kudamm, Norisbike Nürnberg, PotsdamRad, und UsedomRad sicherstellt. Auch für Nextbike gilt, dass die einmalige Registrierung eine Ausleihe an allen Standorten (außer Usedom) ermöglicht.

Zu den nur regional operierenden Betreibern gehört die Mainzer Verkehrsgesellschaft, die den Großraum der rheinland-pfälzischen Landeshauptstadt abdeckt. Lokal eigenständig sind auch die Initiative Chemnitzer Stadtfahrrad sowie das flächendeckende Pedelec-Angebot der Stadtwerke Wedel (Wedelecs).

5 Saisonale Verfügbarkeit

Nicht an allen Standorten wird eine ganzjährige Ausleihe angeboten, das Angebot beschränkt sich je nach Witterungsbedingungen auf die Monate März/ April bis Oktober/ November. Nicht überall wird der Verleih in den Wintermonaten gänzlich eingestellt, teilweise wird nur die Zahl der Radstationen reduziert. An manchen Orten ist es nach Absprache möglich, auch in den Wintermonaten ein Rad zu leihen.

6 Kosten

Während die von Nextbike betriebenen Leihräder im Halbstundentakt abgerechnet werden, bietet die Bahn eine minutengenaue Anrechnung an. Die Bahn/ Call a Bike erweist sich hier mit einem Stundenpreis von 4,80 Euro als deutlich kostspieliger, verglichen mit den 2,00 Euro, die Nextbike pro Stunde veranschlagt. Auch die Tagesmieten schlagen bei den Angeboten der Bahn mit 15,00 Euro teurer zu Buche als die von Nextbike (9,00 Euro).

Bei beiden großen Betreibern gibt es verschiedene Möglichkeiten, die Kosten zu senken. So bietet die Bahn neben dem Grundtarif auch einen Pauschaltarif, der für Besitzer einer BahnCard bzw. für Studenten nochmals reduziert wird. Zudem können Bonus-Pakete erworben werden. Nextbike offeriert mit dem Abonnement RadCard-Tarif günstigere Tagespreise, die ersten 30 Minuten werden zudem nicht in Rechnung gestellt.

Darüber hinaus ergeben sich durch Kooperationen mit regionalen Verkehrsgesellschaften Vorteile bei der Nutzung öffentlicher Busse und Bahnen. Studenten können an fast allen Standorten von besseren Konditionen ausgehen.

Eine Barzahlung wird in der Regel nur an Standorten akzeptiert, die maßgeblich die Kundschaft des Fremdenverkehrs ansprechen. Hier reicht zur Anmietung das Vorlegen des Personalausweises aus.

Ansonsten ist eine Registrierung erforderlich, die teils an den Terminals der Verleihstationen, teils über das Internet vollzogen werden kann. Das Ausleihen selbst erfolgt durch eine Eingabe am Terminal oder telefonischer Buchung. Teilweise muss ein dann mitgeteilter Code eingegeben werden. Abgerechnet wird, je nach System, über eine Belastung des Kundenkontos oder der Kreditkarte.

7 Sicherheit

Von vorn herein pochen alle Anbieter in ihren Allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB) darauf, dass bei der Benutzung eines Leihrades die Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung eingehalten werden. Dazu gehört das Fahren mit Licht ab Einbruch der Dämmerung sowie ein Verbot der Radnutzung unter Alkoholeinfluss. Darüber hinaus sollte beachtet werden, dass die Ausleihe nur Personen ab 18 Jahren möglich ist und die Mitnahme von Kleinkindern untersagt ist. Schutzhelme sind nicht Bestandteil der Anmietung und müssen selbst mitgebracht werden.

Verschiedene Untersuchungen kommen zu dem Schluss, dass Leihrad-Systeme positive Effekte auf Gesundheit und Unfallhäufigkeit haben. Eine Studie zum Leihrad-System in Barcelona geht davon aus, dass, statistisch gesehen, jährlich zwölf Todesfälle vermieden werden, weil mehr Menschen per Fahrrad unterwegs sind.

Eine Untersuchung des Londoner Stadtrad-Programms durch die Universität Cambridge ergab eine geringere Unfallträchtigkeit bei Leihradfahrern gegenüber Pedalisten, die auf dem eigenen Rad unterwegs sind. Als Gründe werden angenommen, dass Leihräder weniger auf Tempo ausgelegt sind, immer über eine funktionierende Lichtanlage verfügen und vermutlich vorsichtiger genutzt würden. Die Ergebnisse lassen sich zwar nicht per se auf andere Städte übertragen, geben aber ein gewisses Potenzial zu erkennen.

8 Haftung

Empfehlenswert ist, bereits im Vorfeld das Kleingedruckte zu lesen. Die AGB der verschiedenen Anbieter geben zum Teil exakte Anweisungen zum Gebrauch und zum sicheren Abstellen der Räder an. Mit einer Haftungsobergrenze von 75 bzw. 80 Euro liegen Nextbike und DB/ Call a Bike etwa gleichauf, Wedelecs legt die Haftungsgrenze für die Pedelecs auf 300 Euro fest. Dies gilt in jedem Fall nur für den Normalgebrauch, bei vorsätzlicher oder grob fahrlässiger Beschädigung können höhere Kosten entstehen.

9 Rückgabe

Die Rückgabe der Räder wird lokal unterschiedlich gehandhabt. Beim Abstellen an einer Radstation reicht das Verriegeln zur Beendigung der Mietzeit aus. In einigen Städten reicht es aus, das Rad an einer großen Kreuzung abzustellen und dort zu verriegeln. Wer das Leihrad unverschlossen zurücklässt, muss sich ebenso auf Strafzahlungen einstellen wie nach einem Zurücklassen des Rades an unzulässigen Standorten.

10 Perspektiven – Errichtung neuer Standorte

Ob sich ein Leihrad-System in einer Region dauerhaft durchsetzt, ist von mehreren Faktoren abhängig. Von den ursprünglich 43 im Jahr 2009 gelisteten Modellvorhaben existierten im Frühjahr 2014 noch 16 Standorte. Auf der anderen Seite hat sich bei den etablierten Standorten sowohl die Zahl der Ausleihstationen als auch die Anzahl der Leihräder deutlich erhöht.

Im Gegensatz zum individuell durch ortsansässige Firmen betriebenen Fahrradverleih stellt die Einrichtung eines kompletten Fahrradverleih-Systems Anforderungen, die nur durch ein konzertiertes Handeln erfolgreich erfüllt werden können.

Bereits in der Planungsphase ist eine positive Übereinstimmung von politischen Entscheidungsträgern, Verwaltung und letztentlichem Betreiber erforderlich. Als positiv haben sich zudem eine frühzeitige Einbindung der örtlichen Medien sowie begleitende Marketingkampagnen erwiesen.

Die Erfahrung früherer Modellprojekte zeigen zudem, dass die Finanzierung mittelfristig angelegt sein muss. Als wesentlich wird die Möglichkeit angesehen, Strecken mit dem Lehrad nur von A nach B zu absolvieren, ohne an den Ausgangspunkt zurückkehren zu müssen. Eine tarifliche Verknüpfung mit dem Öffentlichen Nahverkehr erleichtert den Umstieg, z.B. für den Weg zur Arbeitsstätte, vom Auto auf eine modale Nutzung von Rad und ÖPNV.

Der ACE Auto Club Europa ist Mitglied im Verbund Europäischer Automobilclubs (EAC), www.eac-web.eu