

TRANSPORTRAD FÜR ALLE!



Transportrad-Mietsystem • Ratgeber für Kommunen



TINK AUF 1 BLICK



seit **2016** in 2 Städten

TINK

Transportrad Initiative Nachhaltiger Kommunen

Erfolgsbilanz in den ersten beiden Jahren*:

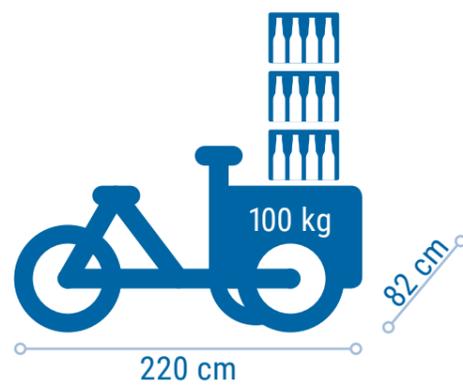
Über **5.000** registrierte TINK-Nutzerinnen und -Nutzer

Über **20.000** Ausleihen

Über **40.000** Nutzungsstunden

Jede **zweite Nutzerin und jeder zweite Nutzer** ersetzen Autofahrten

*D. Scheffler und J. Bleh (2018), Bericht zur Evaluation des Projekts TINK



 jeweils 26 Transporträder an mindestens 12 Standorten

TINK



INHALT

TINK auf einen Blick.....	2
Wozu der Ratgeber?	6
Gründe für ein Transportrad-Mietsystem.....	8
Vor der Einführung: Analyse der Rahmenbedingungen.....	10
Finanzierung	12
Abschätzung der benötigten Mittel.....	13
Förderprogramme	14
Strategische Kooperationen	14
Einnahmen aus der Vermietung	15
Sponsoring & Werbung	16
Suche nach Partnern	16
Fahrraddienstleister	16
Sponsoring und weitere Unterstützende	17
Umweltpsychologische Begleitung	18
Evaluation	19
Konzeption des Systems	20
Stationen.....	20
Transporträder	22
Mietsystem und -Technik	24
Datenschutz	25
Betrieb des Transportrad-Mietsystems	26
Testbetrieb	26
Eröffnung	26
Service, Wartung, Umverteilung.....	27
Werbung, Öffentlichkeitsarbeit	27
Ausblick.....	30
Literaturliste	31

Impressum

e-fect dialog evaluation consulting eG
Kopenhagenerstr. 71
D-10437 Berlin

Autorinnen und Autoren:

Marco Walter
Dr. Friederike Wagner
Annika Walkenhorst
Dr. Dirk Scheffler (Evaluation)

Gestaltung:

naturblau+++ Die Werteagentur

*Sofern nicht anders gekennzeichnet,
liegt das Copyright der verwendeten
Bilder bei TINK.*

WOZU DIESER RATGEBER?

Die Idee, Fahrräder für den Transport von Lasten zu benutzen, ist nicht neu. Bereits zu Beginn des 20. Jahrhunderts erlebte das Transportrad einen Boom, wurde dann aber in den Jahrzehnten nach dem 2. Weltkrieg in Westeuropa zu einer Rarität auf den Straßen¹. Seit kurzem erlebt das Transportrad eine Renaissance, vor allem in Großstädten². Eine ganze Reihe von Studien, Projekten, Initiativen und Firmen setzt sich inzwischen mit dem Thema auseinander. So gibt es zunehmend „freie Lastenräder“, die von lokalen Initiativen zum kostenlosen Ausleihen bereitgestellt werden (z.B. Kasimir in Köln, FLOTTE Berlin oder Hannah in Hannover). Ergänzend gibt es Plattformen, über die Privatpersonen ihre Transporträder vermieten können (z.B. www.listnride.de, www.upperbike.com). Auch im Wirtschaftsverkehr werden Transporträder zunehmend eingesetzt³; beispielsweise wird im NRVP-geförderten Projekt TRASHH der Einsatz von Transport-Pedelecs in der Abfallwirtschaft erprobt⁴.

Durch das Projekt TINK stehen erstmals Transporträder flächendeckend und rund um die Uhr ausleihbar zur Verfügung. Dieser Erfolg wurde im Jahr 2017 mit dem Deutschen Fahrradpreis im Bereich „Service“ honoriert. Mittlerweile sind mit Carvelo in der Schweiz und Donk-EE in Köln weitere große Transportrad-Mietsysteme entstanden, wobei hier auf Transport-Pedelecs gesetzt wird.

Ein weiteres Ziel des Projektes ist die Verbreitung des erlangten Know-Hows über Transportrad-Mietsysteme. Dieser Ratgeber soll Kommunen dabei helfen, Schritt für Schritt ein Transportrad-Mietsystem einzuführen und es von Anfang an bestmöglich an die eigenen Gegebenheiten anzupassen.

Welche Räder sind geeignet? Ist die Integration von Pedelecs sinnvoll? Werden Stationen gebraucht? Wie und vor allem wo sollen sie aufgestellt werden? Wie kann ein Transportrad-Mietsystem finanziert werden?

Für Fragen wie diese bietet dieser Ratgeber eine Entscheidungshilfe. Neben Erfahrungen aus dem TINK-Projekt fließen Erkenntnisse aus anderen Transportrad-Projekten, aus Fahrradmietsystemen sowie aus der Literatur ein.

Donk-EE und Kasimir in Köln



¹ Ghebrezgiabier & Poscher (2018)

² s. auch AGFS, 2015; Beckmann, Brügger, Schmid & Zosso, 2016; Becker & Rudolf, (2017)

³ z.B. Gruber, Kihm & Lenz, 2014; Riehle, 2012

⁴ <https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/aktuell/nachrichten/elektro-lastenraeder-der-stadtreinigung-hamburg>

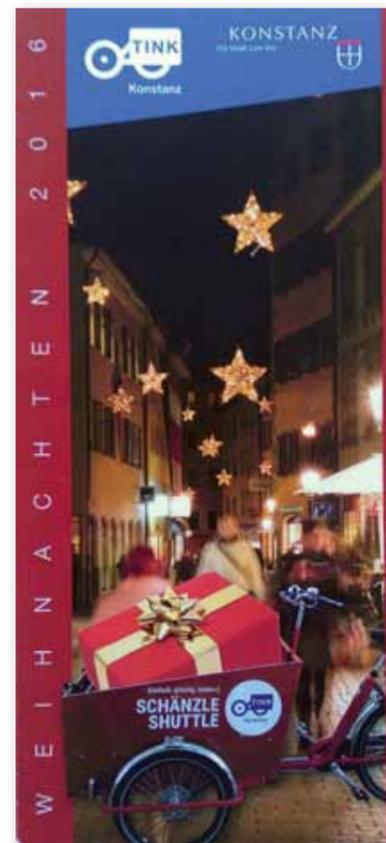
GRÜNDE FÜR EIN TRANSPORTRAD-MIETSYSTEM

Laut einer Studie des Fraunhofer Instituts besteht der Personenverkehr in Deutschland zu einem Drittel aus „Einkaufs- und Erledigungsfahrten“⁵. Diese belaufen sich oft auf Fahrten von höchstens drei Kilometern und könnten von der Entfernung her ohne weiteres mit dem Fahrrad erledigt werden. Auch das EU-Projekt Cycle Logistic kam zu dem Ergebnis, dass die Transportradnutzung großes Potential hat. So könnte über die Hälfte aller motorisierten Fahrten zum Transport von Gegenständen stattdessen auch mit dem Fahrrad unternommen werden⁶. Transporträder stellen somit eine vielversprechende Möglichkeit für Kommunen dar, Staus, eine angespannte Parkplatzsituation, Lärm und Luftverschmutzung zu verringern und die ansonsten drohenden KfZ-Fahrverbote in Innenstädten abzuschwächen. Die Evaluation der TINK-Lastenradnutzung zeigt Potenziale zur Reduktion von Autoverkehr in der Stadt auf: in Norderstedt gaben 44 % und in Konstanz 53 % der dazu befragten Nutzerinnen und Nutzer an, das TINK-Rad für Wege genutzt zu haben, die sie zuvor mit dem Auto zurücklegten (Stichprobengröße: 25 in Norderstedt, 77 in Konstanz).

Sinnvoll aufgestellte Transportrad-Stationen können andere Mobilitätsangebote einer Stadt, wie zum Beispiel Carsharing und den ÖPNV, ergänzen. Zudem bietet eine Kommune ihren Bewohnerinnen und Bewohnern mit einem Transportrad- Mietsystem eine weitere umweltfreundliche und kostengünstige Alternative zum Auto und eröffnet Menschen mit und ohne Auto neue Handlungsmöglichkeiten. Ein Transportrad- Mietsystem trägt zur Lebensqualität bei! So steigt mit dem nachhaltigen Mobilitätsverhalten auch das Image einer Kommune⁷.

TINK TIPP Für das Transportrad-Mietsystem werben

Der Konstanzer Baubürgermeister hat eine kreative Form der Werbung für das neue Transportrad-Mietsystem gefunden: Er gestaltete seine offizielle Weihnachtskarte 2016 im TINK Design!



TINK Station in Konstanz



Nextbike Station in Norderstedt



TINK unterwegs am Bodensee

⁵ Rüdiger, Kopka & Hohaus, 2016

⁶ Wrighton & Reiter, 2016

⁷ Koska, Friedrich, Rabenstein, Bracher & Hertel, 2015

VOR DER EINFÜHRUNG: ANALYSE DER RAHMENBEDINGUNGEN

Bevor das System konzipiert werden kann, ist eine Analyse der Rahmenbedingungen nötig. So kann das Potential der Stadt für ein Transportrad-Mietsystem abgeschätzt und die Art und ungefähre Größe des Systems entschieden werden. Dafür sind nach der Literatur⁸ und den Erfahrungen aus dem Projekt TINK folgende Fragen zu beantworten:

? Wie ist die Topographie in der Stadt? Ein hügeliges Stadtbild ist kein Ausschlusskriterium für Transportrad-Mietsysteme, jedoch sind dann besondere Anforderungen an die Bremsen zu beachten und der Einsatz von Transport-Pedelecs mit elektrischer Unterstützung in Betracht zu ziehen⁹.

? Welche Witterungsbedingungen herrschen überwiegend? Die TINK-Erfahrungen sowie auch die Erfahrungen regulärer Fahrradmietsysteme zeigen, dass die Räder in der warmen Jahreszeit deutlich stärker genutzt werden als im Winter. In regenreichen Gebieten ist ein Regenschutz der Transportbox sowie der Stationen empfehlenswert; für eine Nutzung bei Minusgraden ist der Einsatz von frostsicheren Schaltungen und Bremsen nötig.

? Wie sind die Einwohnerdichte, Alters- und soziokulturelle Bevölkerungsstruktur im vorgesehenen Stadtgebiet? Eine Studie des Fraunhofer Instituts für Materialfluss und Logistik¹⁰ beschreibt die Kerngruppe der Nutzenden als die 18- bis 39jährigen, bei Transport-Pedelecs steige das Alter der Hauptnutzergruppe auf bis zu 65 Jahre an. Ähnliche Erfahrungen gibt es auch in Konstanz: Die Stadt ist durch eine Universität und eine Fachhochschule sehr studentisch geprägt, d.h. viele Bewohner fallen in die Kategorie der 18- bis 39jährigen. Dazu kommt, dass die meisten Studierenden kein eigenes Auto besitzen. Im Sommer kommen dazu noch Touristen, die zum Teil ohne Auto anreisen.

? Wie stehen die potentiellen Nutzenden zu einem Transportrad-Mietsystem? Für welche Zwecke würden sie es nutzen, wie häufig, für welche Strecken? Je nach Zielgruppe lassen sich die zukünftigen Nutzenden mit einer Online-Umfrage über soziale Medien, über die lokale Presse, über Haustürinterviews sowie das Verteilen von Fragebögen z.B. an Kindergärten oder Hochschulen erreichen.

? Ist die Infrastruktur auf Transporträder ausgerichtet? (Qualität und Breite der Radwege, Durchgänge etc.)

? Gibt es bereits ein reguläres Fahrrad-Mietsystem, in das ein Transportrad-Mietsystem integriert werden könnte? Eine solche Eingliederung hat für ein Transportrad-Mietsystem überwiegend Vorteile: Sofern ausreichend Platz an den bestehenden Stationen vorhanden ist, können die Lastenräder einfach dazugestellt werden. Zur Einbindung ins IT-System und die Internetdarstellung muss nur die Unterscheidung zwischen normalen Rädern und Transporträdern realisiert werden. Bezüglich der Wartung und Pflege kann auf die bestehenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie Routinen zurückgegriffen werden, lediglich bei den Ersatzteilen muss etwas Spezialzubehör vorgehalten werden. Einschränkungen ergeben sich bei der Integration in ein bestehendes System bezüglich der Wahl der Stationen, da die Standortkriterien für normale Mietradstationen im Gegensatz zu Transportrad-Stationen unterschiedlich sind. Der Aufbau eines singulären Transportrad-Mietsystems ist im Vergleich aufwändiger, da alle Strukturen neu geschaffen werden müssen. Jedoch lassen sich hier die Stationen speziell anhand von Transport-Bedürfnissen (z.B. Kinderbeförderung, Einkäufe, Reisegepäck) auswählen, und aufgrund der Neuheit fällt die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit leichter.

? Wie attraktiv ist die Autonutzung in der Kommune? Verkehrsdichte und Parkplatzgebühren werden als Einflussfaktoren auf die Nutzung von Transportrad-Mietsystemen genannt. Auch im TINK-Projekt wurde die Erfahrung gemacht, dass in Norderstedt, einer Kommune, die sehr vom Autoverkehr geprägt ist, weniger Motivation besteht, auf die Transporträder umzusteigen, als in Konstanz, wo der Parkraum zeitweise knapp bemessen ist.

TINK TIPP Ausschreibung regulärer Mietradsysteme

Aufgrund der relativ einfachen Integration von Transporträdern in reguläre Mietradsysteme wird empfohlen, bei Neuausschreibung von regulären Systemen einen gewissen Anteil an Transporträdern festzulegen.

⁸ Rüdiger et al., 2016

⁹ Henkel, 2017

¹⁰ Rüdiger et al., 2016

FINANZIERUNG

Wie lässt sich ein Transportrad-Mietsystem finanzieren? Neben den einmaligen Kosten des Transportrad-Mietsystems für Beschaffung und Installation von Rädern, Stationen und Miettechnologie sind auch die laufenden Kosten zu berücksichtigen, wie für Instandhaltung und Reparatur, Umverteilung der Räder bei One-Way-Systemen, Software-, Personal-, und Energiekosten sowie Versicherungen und Öffentlichkeitsarbeit.

Um die Kosten zu decken, kommen neben der Eigenfinanzierung durch kommunale Haushaltsmittel verschiedene Möglichkeiten in Frage: vor allem in der Startphase überregionale öffentliche Fördermittel (EU, Bund, Bundesländer) oder Förderungen durch Umweltstiftungen, längerfristig auch durch Sponsoring und Werbung auf den Rädern sowie durch die eigentlichen Mieteinnahmen. Inwieweit eine alleinige Finanzierung durch Mieteinnahmen machbar ist, müssen die Erfahrungen aus Systemen wie z.B. DonkEE in Köln zeigen, welches allerdings ebenfalls eine Anschubfinanzierung mit Bundesmitteln erhalten hat¹¹. Zum jetzigen Zeitpunkt muss davon ausgegangen werden, dass Transportrad-Mietsysteme ohne öffentliche Förderung oder weitreichendes Sponsoring nicht wirtschaftlich betrieben werden können.

So machten in Konstanz während der zweijährigen Einführungsphase von TINK die Mieteinnahmen gerade einmal 21 Prozent der Gesamtfinanzierung aus, während öffentliche Zuschüsse 71 Prozent und privates Sponsoring acht Prozent beisteuerten. Und das, obwohl die Vermietdauer in Konstanz mit durchschnittlich 2,5 Stunden pro Rad und Tag über alle Jahreszeiten hinweg durchaus erfolgreich ist.

Mietradssysteme sollten allerdings nicht nur am finanziellen Aufwand gemessen werden. Sie können einen wichtigen Beitrag zur sozialräumlichen Entwicklung leisten, indem sie die Attraktivität der Stadt erhöhen und somit sogar „sterbenden“ Innenstädten entgegenwirken. Positive Auswirkungen auf Umwelt, Verkehr und Gesundheit entlasten zudem die öffentlichen Finanzen.

¹¹ Rüdiger et al., 2016



Abschätzung der benötigten Mittel

Entwicklung, Aufbau und laufender Betrieb eines Transportrad-Mietsystems benötigen bereits vor Beginn ausreichende finanzielle Ressourcen. Die Kostenabschätzung sollte möglichst kleinteilig nach Leistungselementen erfolgen. Die Kostenhöhe wird dabei von vielen Faktoren bestimmt. Ganz wesentlich ist, ob das gesamte Transportrad-Mietsystem neu aufgebaut werden muss oder ob es in ein bereits bestehendes Mietradsystem integriert wird. Im ersten Fall müssen deutlich höhere Mittel für die Konzeption (Stationsfindung und Aufbau, Vermiet-Technologie, Internet und App, Marketing) eingeplant werden als bei der Integration. Zudem kann nicht auf Synergie-Effekte gesetzt werden, wenn beide Systeme zum Beispiel in einem Rutsch kontrolliert und gewartet werden.

Einen weiteren wesentlichen Einfluss auf die Kalkulation nimmt die Entscheidung über die Art der eingesetzten Transporträder und insbesondere, ob es sich um unmotorisierte oder elektrisch verstärkte Räder handelt. Bei einem elektrifizierten System kann nach Erfahrungen aus Norderstedt mit der Ausschreibung eines Transport-Pedelec-Mietsystems mit einem Zweieinhalb- bis Dreifachen an Kosten gerechnet werden. Transport-Pedelecs sind nicht nur in der Anschaffung deutlich teurer; die Stationen müssen auch mit Ladeinfrastruktur versehen werden, was allein durch die notwendigen Stromanschlüsse eine große Preissteigerung mit sich bringen kann. Und selbst, wenn auf Ladestationen verzichtet wird und leere Akkus wie in einigen Pedelec-Systemen (z.B. Limebike) durch Servicemitarbeiter gegen volle Akkus ausgetauscht werden, fallen wegen dieses Mehraufwands höhere Wartungs- und Verkehrskosten an.

TINK TIPP Mehrere Säulen zur Finanzierung

Eine Finanzierung aus Haushaltsmitteln und ggf. Fördermitteln, ergänzt durch Sponsoring und Einnahmen aus Werbung und Vermietung, stellt eine solide finanzielle Grundlage für ein Transportrad-Mietsystem dar.

Förderprogramme

Es gibt eine Reihe von Förderprogrammen, bei denen der Aufbau eines öffentlichen Transportrad-Mietsystems beantragt werden kann, wobei die Entscheidung über eine Förderung in jedem Einzelfall von den zuständigen Stellen nach Durchlaufen eines Antragsverfahrens getroffen wird. In Betracht gezogen werden können thematisch passende Fördermittel der Länder, des Bundes oder der Europäischen Union sowie Mittel von Stiftungen wie der Deutschen Bundesstiftung Umwelt DBU. Sofern Transport-Pedelec-Mietsysteme eingerichtet werden, können auch Förderprogramme für Elektromobilität betrachtet werden. Vor Einreichung einer Projektskizze oder eines Antrags sollte man Rücksprache mit der entsprechenden Förderstelle halten, ob die Idee oder das Thema in das Förderprogramm passt. Einen jeweils aktuellen Überblick gibt es unter www.foerderdatenbank.de.

Strategische Kooperationen

In Hochschulstädten können die Studierenden bzw. deren Vertretungen sowie die Hochschulverwaltung mit eingebunden werden. Für eine Ko-Finanzierung des Mietsystems mithilfe des Studierendenbeitrages erhalten die Studierenden beispielsweise vergünstigte Tarife. Eine weitere Möglichkeit ist die Kooperation mit dem bestehenden ÖPNV: bestimmte Tarife könnten für beide Fortbewegungsvarianten gelten und die Einnahmen dann auch entsprechend aufgeteilt werden.

ZUKÜNFTIGE MÖGLICHKEITEN

Drive-In Märkte

Die Attraktivität der Transportradnutzung könnte weiter durch ein Regal-zur-Haustür-Angebot gesteigert werden. Bau-, Getränke oder Supermärkte mit ausreichend großen Innenflächen und Wegen könnten ihren Kunden erlauben, das Transportrad mit in den Laden zu nehmen und ihre Einkäufe direkt in diesem zu verstauen. Auch begleitende Kinder könnten dann direkt im Rad sitzen bleiben, was Komfort- und Zeitvorteile gegenüber der PKW-Nutzung bringen würde.

Einnahmen aus der Vermietung und über Stammkunden

Selbstverständlich ist es auch möglich, Einnahmen aus den Gebühren des Mietsystems zu generieren. Hier muss eine Balance gefunden werden zwischen der Höhe der Mietgebühren und dem finanziellen Nutzungsanreiz, den man durch eine Subventionierung des Systems bietet. Eine Basisfinanzierung kann auch durch Stammkunden-Abos erzielt werden. Für einen monatlichen Fixbetrag können Nutzerinnen und Nutzer des Mietradsystems Freifahrten oder vergünstigte Tarife genießen.

Sponsoring & Werbung

Räder und Stationen können auch durch private Sponsoren finanziert werden, beispielsweise Privatpersonen oder Einzelhandelsunternehmen. Neben einem Sponsoring ist auch die klassische Außenwerbung eine Möglichkeit Einnahmen zu generieren¹². Transporträder sind hierfür besonders geeignet, da sie größere Werbeflächen besitzen als konventionelle Räder.

¹² Koska et al., 2015

TINK TIPP

Finanzielle Nutzungsanreize

Um die Nutzung gerade in der Einführungsphase attraktiver zu machen, kann beispielsweise die erste halbe Nutzungsstunde pro Tag kostenlos sein. In einer halben Stunde kann man schon einen schnellen Einkauf erledigen, und die Hürde, das System zu testen, sinkt.

Foto: Klaus-Dieter Reher



SUCHE NACH PARTNERN

Eng verbunden mit der Finanzierungsfrage ist die Suche nach geeigneten Partnern, mit denen das Projekt umgesetzt werden soll. Abhängig davon, welche personellen Ressourcen in der Kommune vorhanden sind, ist für die Umsetzung mehr oder weniger externe Unterstützung notwendig. Insbesondere gilt das für die Projektleitung. Ein Fahrraddienstleister sowie ggf. Sponsoren müssen ebenfalls gefunden werden; darüber hinaus wird eine umweltsychologische Begleitung des Projektes sowie eine Evaluation empfohlen.

Fahrraddienstleister

Kommunen oder andere Träger eines Transportrad-Mietsystems werden dieses in der Regel nicht selbst betreiben, sondern einen Fahrraddienstleister damit beauftragen. Dieser Fahrraddienstleister sollte einige Anforderungen erfüllen, um die Vielzahl der Aufgaben auszuführen, die mit einem erfolgreichen Betrieb des Systems verbunden sind. Im besten Fall verfügt er bereits über langjährige Erfahrung im Betrieb von Fahrrad-Vermietssystemen oder sogar der Transportrad-Vermietung. Zumindest sollte er über Erfahrung mit der Beschaffung und Wartung von Fahrrädern verfügen, gute Kenntnisse in den Bereichen Internet, Apps und Vermiettechnologie haben, sich mit Datenschutzfragen auskennen und in der Lage sein, ein zielgruppenorientiertes Marketing umzusetzen. Falls er nicht selbst über diese Kenntnisse verfügt, muss er sich entsprechende kompetente und zuverlässige Expertise hinzuholen. Generell muss er über gute Management-Fähigkeiten in der Steuerung von Personal, Material und der Kommunikation mit allen Beteiligten verfügen. Eine serviceorientierte Haltung, welche sich auch in einem professionellen Beschwerdemanagement zeigt, ist für eine gute Akzeptanz des Angebots maßgeblich.

Neben der Beschaffung der Transporträder, ausreichender Ersatzteilkapazitäten, der für die Wartung notwendigen Flächen und Transportmittel kann der Fahrraddienstleister auch mit der Einrichtung der Mietradstationen beauftragt werden, sofern dies nicht von der Kommune übernommen wird. In der Regel wird der Fahrraddienstleister auch für die Pflege und Reinigung der Stationen zuständig sein. Da er die Kundendatenbank führt und Nutzungsgebühren mit den Kunden des Systems abrechnet, muss der Fahrraddienstleister in der Lage sein, zuverlässige Datenbank- und Bezahlssysteme im Einklang mit der Europäischen Datenschutzgrundverordnung einzurichten.

Für die Ausschreibung der Dienstleistung ist ausreichend Zeit (4-6 Monate) einzuplanen.

Sponsoring und weitere Unterstützende

Von Studierenden der Universität Konstanz wurde ein Konzept zur Gewinnung von Sponsoren entwickelt. Dieses beinhaltet neben einer schriftlichen Ansprache auch eine Informationsveranstaltung sowie die Bereitstellung eines Mustervertrags¹³. Im TINK Projekt konnten das Shopping-Center LAGO (Konstanz) und das Hempels Gebrauchtwarenkaufhaus (Norderstedt) als Sponsoren für jeweils eine Station mit 2 Lastenrädern gewonnen werden.

Ideelle Partner helfen dem Transportradmietsystem zwar nicht direkt finanziell, unterstützen es aber anderweitig. Zum Beispiel können sie öffentlich ihre Zustimmung bekunden oder kostenlos Platz für eine Station und Transporträder bereitstellen und es damit indirekt finanziell entlasten. Hierfür eignen sich besonders Wohnungsgesellschaften, da Transportfahräder gerne in Wohnortnähe ausgeliehen werden. Auch durch Kooperationen mit Verkehrsträgern oder CarSharing-Anbietern können sich Synergieeffekte ergeben. Je mehr Institutionen das Transportradmietsystem befürworten, desto selbstverständlicher wird auch dessen Nutzung.

ZUKÜNFTIGE MÖGLICHKEITEN

Transporträder im Rahmen von mobilitätsintegriertem Wohnen

Die Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel könnte deutlich attraktiver werden, wenn diese als Angebot direkt mit dem Wohnen verbunden wären. Bei einem solchen mobilitätsintegrierten Wohnen könnte für alle Bewohnerinnen und Bewohner eines Hauses eine kleine Flotte an Sharing-Fahrzeugen verfügbar gemacht werden: von Carsharing über E-Roller, E-Bikes und auch Transporträder. Auch übertragbare Monatskarten für den öffentlichen Verkehr könnten zur Verfügung gestellt werden, ähnlich den Jobtickets. Die Kosten für solche Angebote könnten teilweise durch geringere Baukosten für Tiefgaragenplätze finanziert werden, wenn die Kommunen bereit sind, das Mobilitätskonzept mit einer Verringerung der nachzuweisenden PKW-Plätze zu honorieren. Hierbei müssen allerdings die jeweilig gültigen Stellplatzverordnungen beachtet werden, die sich von Bundesland zu Bundesland unterscheiden und für die Kommunen bindend sind.



Viele Hinweise zum Thema gibt der Themenkompass des Projekts „Wohnen leitet Mobilität“ von VCD, Deutschem Mieterbund und dem Öko-Institut.

¹³ Das Sponsoringkonzept kann angefordert werden bei walter@tink.bike

Umweltpsychologische Begleitung

Die schönste Transportrad-Flotte ist nichts wert, wenn die Räder nicht ausgeliehen werden. Mit der Frage, wie Menschen ihre Mobilitätsgewohnheiten ändern, befasst sich beispielsweise die Umweltpsychologie. Wenn die zukünftigen Nutzenden frühzeitig in die Planung eines Systems eingebunden werden, ihre Anregungen und Bedenken ernst genommen werden und verschiedene Personengruppen durch gezielte Maßnahmen angesprochen werden, ist es wahrscheinlicher, dass das System auch genutzt wird. Deshalb sollte eine umweltpsychologische Begleitung des Projektes eingeplant werden.

Ein umweltpsychologisches Modell zur Transportrad-Nutzung

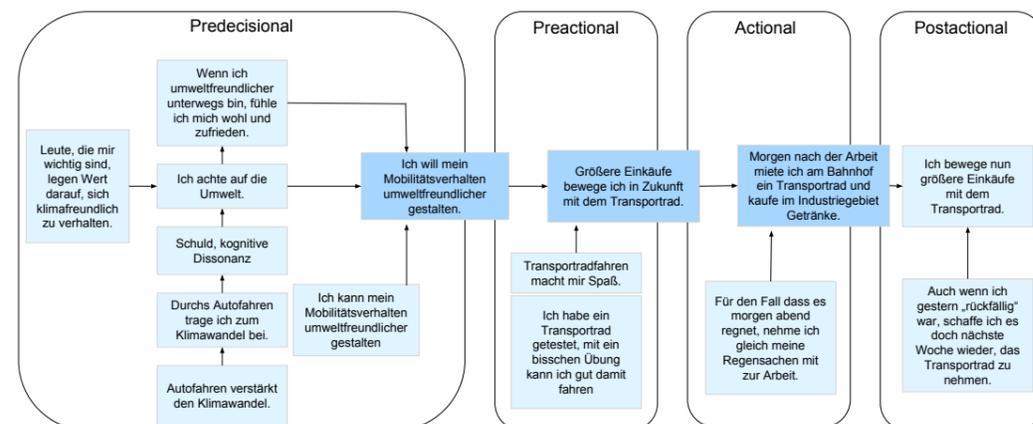
Im TINK-Projekt wurde das Stufenmodell selbstregulierter Verhaltensveränderung¹⁴ eingesetzt. Dieses Modell bietet aufgrund seiner Fokussierung auf umweltfreundliches Mobilitätsverhalten eine geeignete Grundlage für die Interventions- und Marketingplanung. Es wurde im Projekt für das Thema Transportradnutzung konkretisiert.

Je nachdem, in welcher Stufe sich die Mitglieder der Zielgruppe befinden, benötigen sie unterschiedliche Ansprache, um sich eine Stufe weiter in Richtung des gewünschten Verhaltens zu bewegen. Personen, die viel und regelmäßig Auto fahren und nicht über eine Verringerung ihrer Autofahrten nachdenken, können mit einer Kampagne zum Beitrag des Autofahrens auf unser Klima dazu gebracht werden, ihre Autonutzung zu überdenken. Sie können aber auch über einen ganz anderen Weg zum Transportrad kommen, zum Beispiel über den Fahrspaß (emotionaler Zugang) oder durch Empfehlung von Freunden (soziale Normen).

Wer hingegen bereits die Absicht hat, sein Mobilitätsverhalten umweltfreundlicher zu gestalten, muss nicht mehr von einer Kampagne davon überzeugt werden, dass es sinnvoll wäre, die Autonutzung zu reduzieren. Stattdessen geht es bei dieser Person um die Frage, welche Faktoren dazu beitragen, dass sie das Potential des Transportrads für den eigenen Gebrauch erkennt, es ausprobiert und dazu übergeht, es regelmäßig in ihrem Alltag zu nutzen.

Stufenmodell der selbstregulierten Verhaltensänderung (TINK-angepasst)

nach Sebastian Bamberg (2012)



¹⁴ Bamberg, 2013

Was macht eine umweltpsychologische Begleitung?

Ein umweltpsychologisches Modell hilft, den Prozess der Verhaltensänderung zu verstehen und mögliche Einflussfaktoren zu berücksichtigen. Zu Beginn des TINK-Projekts wurde eine umweltpsychologische Analyse der potentiellen Nutzenden durchgeführt, aus der sich Empfehlungen für das Marketing für spezifische Zielgruppen ergaben. Außerdem wurden die Wünsche und Bedenken der Zielgruppen zum Mietrad-System erhoben. Begleitend fanden regelmäßige Befragungen von Nutzenden statt, in denen u.a. Verbesserungsvorschläge erfragt und an die Betreiber zurückgemeldet wurden. Es wurden aber auch (Noch-) Nichtnutzerinnen und Nichtnutzer zu ihren Gründen befragt, warum sie bislang von dem Angebot Abstand nahmen. Test- und Informationsstände gaben Passantinnen und Passanten die Möglichkeit, das Fahren mit einem Transportrad auszuprobieren und das Mietradsystem kennenzulernen.

Evaluation

Evaluation als Teil einer wirkungsorientierten Projektsteuerung ermöglicht, ein Mietsystem konsequent auf den Bedarf der Zielgruppen und deren Nutzungsverhalten auszurichten und die Wirksamkeit des Mietsystems zu dokumentieren, z. B. den veränderten ModalSplit-Anteil der Radnutzung. Dabei sind die Leistungen von den Resultaten des Projekts zu unterscheiden: die Leistungen sind die Ergebnisse der Aktivitäten des Projekts, z.B. die Anzahl Mietstationen, die erreichten Personen und deren Zufriedenheit mit dem Mietsystem. Diese Leistungen führen zu den eigentlichen Wirkungen des Projekts bei der Zielgruppe, nämlich veränderte Einstellungen und Radnutzung. Neben Befragungen sollten auch die Ausleihstatistiken (z.B. Anzahl registrierte Nutzende, Anzahl Ausleihen, Nutzungsdauer) in die Evaluation einbezogen werden.

Für die Klärung des Evaluationskonzepts sind zeitliche Ressourcen einzuplanen, um die Evaluation und ihre Bedingungen (Datenschutz, Vertrag, Ressourcen, praktische Feldbedingungen, Zeitplan) möglichst sorgfältig auf den Zweck abzustimmen. Also: Wofür benötige ich die Ergebnisse? Häufig können Selbstevaluationen, die punktuell durch externe Evaluationsexpertise beraten werden, ausreichen. Für die Überprüfung der Ziele sind aussagekräftige Indikatoren, also Messwerte für die Leistungen und Wirkung, essentiell.

Soll-Werte für den Erfolg als Erwartungswerte zu konkretisieren, also was oder wie viel sich an der Radnutzung der Zielgruppe ändern soll, hilft die häufig diffusen Erfolgserwartungen und Interessen der Beteiligten zu klären. Klare Erfolgskriterien und Informationen über den Grad der Zielerreichung sind sehr nützlich für die Projektkonzeption, das Gewinnen von Fördermitteln, das Steuern des Ressourceneinsatzes und die Motivation der Beteiligten. Für eine professionelle Evaluation sollte diese sich an qualitätssichernden Evaluationsstandards orientieren und über dafür angemessene Ressourcen verfügen (je nach Zweck und Fragestellung ca. 3 – 10 Prozent des Projektbudgets).

Zentrale Ergebnisse der TINK-Evaluation

- Vor TINK gab es in beiden Städten wenig bis keine Transportradnutzung.
- Seit Beginn TINK gab es eine deutliche Zunahme der Nutzung von (Miet-) Transporträdern allgemein sowie für Einkäufe und Kindertransport.
- Männer und Eltern sind stärker repräsentiert unter den Angemeldeten.
- Zudem wohnen Angemeldete eher in Gebieten mit vielen TINK-Stationen.
- Konstanz: Hier nutzt ein höherer Anteil der Befragten das TINK Angebot als Autoersatz (53 % vs. 44 % in Norderstedt).
- Fazit: Das Potenzial für Umweltentlastung und Modal-Split-Änderung pro Umweltverbund ist vorhanden, da ca. die Hälfte der TINK-Nutzenden durch das Angebot Autofahrten ersetzt hat¹⁵.

¹⁵ Scheffler & Bleh, 2018

KONZEPTION DES SYSTEMS

Stationen

Feste Stationen oder „Freefloating“?

Unter den Fahrradmietsystemen gibt es sowohl stationsbasierte als auch sogenannte „Freefloating-Systeme“. Hier stellt man die Fahrräder nicht an Stationen, sondern in einem definierten Gebiet innerhalb der Stadt ab. Auch virtuelle Stationen wie zum Beispiel die Station „Hauptbahnhof“ sind möglich. In einigen Städten wie in Berlin durch nextbike werden auch Mischsysteme angeboten, bei denen Räder sowohl an Stationen als auch – gegen Aufpreis - unabhängig von diesen gemietet und zurückgegeben werden können. Da für Freefloating-Systeme relativ große Fahrradflotten notwendig sind, um eine gute Verfügbarkeit in jedem Ortsbereich zu gewährleisten, sollte bei Transportrad-Mietsystemen auf ein Stationsmodell gesetzt werden.

Ausgestaltung der Mietstationen

Die Mietstationen für die Transportfahrräder sollten deutlich sichtbar platziert sein. Dazu notwendig ist eine Informationstafel oder ein Ausleihterminal, welches die Station von weitem erkennbar macht und die wesentlichen Nutzungsinformationen enthält. Auf Fundamentarbeiten kann dabei verzichtet werden, Erdanker oder -schrauben reichen zur Befestigung aus. Eine farbliche Markierung am Boden mit der Aufstellfläche für die Mieträder und Kennzeichnung mit einem Transportrad-Piktogramm empfiehlt sich ebenfalls, sofern es die Bodenbeschaffenheit zulässt. Wichtig ist eine gute Ausleuchtung, damit die Station auch nachts genutzt werden kann. Zur Vermeidung von Verschmutzung der Räder sollten diese auf einer festen oder wassergebundenen Decke stehen. Da Transporträder selbst stabil stehen, kann auf aufwändige Haltevorrichtungen verzichtet werden. Als Diebstahlschutz empfiehlt sich eine Anschließmöglichkeit, z.B. mittels eines Ankerseiles an der Station oder an mit dem Boden fixierte Bügel. Aufwändigere Sicherungssysteme bieten auf die Mieträder angepasste Halterungen mit kombiniertem Schließmechanismus (z.B. Seestadt Aspern). Als Platzbedarf für das Abstellen und Rangieren sollten pro Station mindestens 10 Quadratmeter Fläche eingeplant werden, wodurch vier Lastenräder untergebracht werden können. Grundsätzlich wäre eine Überdachung zum Schutz der Fahrräder vor Nässe sinnvoll, bei TINK wurde hierauf aus Kostengründen verzichtet. Sofern für ein Ausleihterminal oder die Nachladung von Akkus bei einem Transport-Pedelec-Mietsystem notwendig, sollte ein Stromanschluss an der Station leicht verfügbar sein.

Wo sollten Stationen sein?

Die Laubbereitschaft, die potentielle Nutzende mitbringen, wenn an ihrer gewünschten Station kein Lastenrad mehr zur Verfügung steht, liegt laut einer Umfrage bei 300 bis 500 Metern¹⁶. Dies erklärt, warum ein Netz aus verdichteten Stationen und eine hohe Verfügbarkeit sich bisher als Vorteil erwiesen hat¹⁷.

Praktisch sind Transportradstationen in der Nähe von Wohnhäusern: Doppelte Wege, um das Rad auch wieder zurückzubringen, sind so nicht nötig und die Attraktivität der Option „Lastenrad“ zum Transportieren von Gegenständen steigt. Auch Stationen in der Nähe von Einkaufsmöglichkeiten sind sinnvoll. Da Einkaufsläden auch davon profitieren können, dass es eine Lastenradstation vor ihrer Tür gibt (z.B. Getränkeläden, Baumärkte), bieten sich diese Läden im besonderen Maße zu Kooperation und Ko-Finanzierung an. Zusätzlich sollten auch die Faktoren Sichtbarkeit und Zugänglichkeit (vor allem per Rad) und natürlich auch der zur Verfügung stehende Platz in die Überlegung mit einbezogen werden. Die Frage der Stationen kann durch die umweltpsychologische Begleitung thematisiert werden; beispielsweise können Fokusgruppen mit interessierten Personen hier Aufschluss geben.

Anhand der Konstanzer Nutzungsdaten wurden Kriterien für die Planung von Transportrad-Mietstationen entwickelt¹⁹. Dafür wurde eine Reihe von möglichen Einflussfaktoren zusammengestellt, z.B. Autobesitz, Bevölkerungsdichte, Einkommen, Haushaltgröße oder die Existenz eines Fahrrad-Mietsystems, und in einer Korrelationsanalyse mit den Nutzungsdaten in Beziehung gesetzt. Die Analyse legt nahe, dass engmaschige Stationsnetze in dicht besiedelten Wohngebieten und die Nähe zu ÖPNV - Haltestellen zur Auslastung von Transportrad-Mietsystemen beitragen. Zudem haben sich Orte mit einem hohen Anteil an 18 bis 25-Jährigen sowie 65 bis 85-Jährigen, einem hohem Anteil an Zweipersonenhaushalten, niedrigem Durchschnittseinkommen und niedrigem PKW-Besitz als vorteilhaft für eine Transportradstation erwiesen¹⁹.

¹⁶ Henkel, 2017

¹⁷ Koska et al., 2015

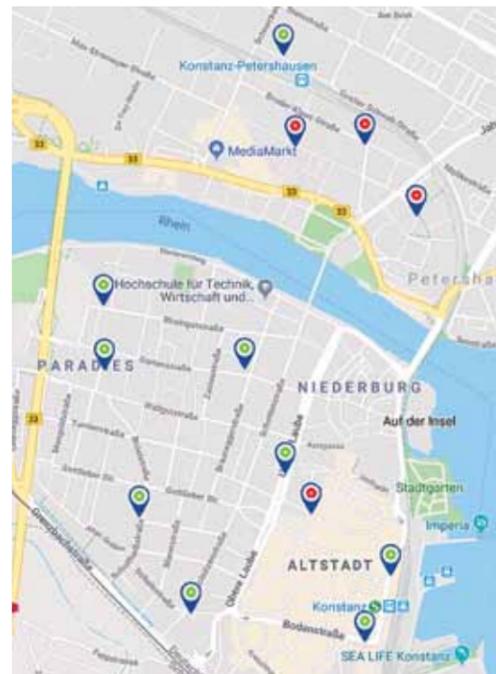
¹⁸ Koska et al., 2015

¹⁹ Schäfer, 2017

TINK TIPP

Feste, öffentliche, 24 Stunden zugängliche Stationen

In den beiden TINK-Systemen in den Städten Konstanz und Norderstedt stehen 26 Transporträder 24 Stunden am Tag an 13 bzw. 14 öffentlichen Stationen zur Ausleihe bereit. Da die Preise halbstündlich abgerechnet werden und eine normale Transportfahrt nicht sehr lang ist, stehen die Räder dort mehreren Leuten am Tag zur Verfügung. Auch wenn frühmorgens oder spätabends ein Rad benötigt wird, kann es noch entliehen werden.



Lage der TINK-Stationen in Konstanz

Transporträder

Das Kernprodukt im Mietradsystem sind die eingesetzten Transporträder.

Für das Mietsystem muss entschieden werden, ob unterschiedliche Typen zum Einsatz kommen sollen oder nur ein einziges Produkt. Der Vorteil unterschiedlicher Räder ist es, dass dadurch unterschiedliche Erfahrungen gemacht werden können, die eine spätere Anschaffung eigener Räder unterstützen. Zudem bieten die unterschiedlichen Typen verschiedene Nutzungsvorteile. Der Nachteil ist der kompliziertere Wartungsaufwand und die Notwendigkeit für die Nutzenden, sich auf unterschiedliche Fahreigenschaften und Techniken einstellen zu müssen. Der Einsatz von Zwei- und Dreirädern im TINK-Projekt im Verhältnis 2:1 hat sich bewährt. Im Falle, dass nur ein Typus angeschafft werden soll, empfehlen sich ausschließlich zweirädrige Transporträder. Grundsätzlich sollten die Mieträder über (klappbare) Sitzbänke mit Sicherheitsgurten für den Kindertransport verfügen. Der Rahmeneinstieg sollte tief sein (kein Herrenrahmen), es sollten eine Nabenschaltung mit ausreichendem Übersetzungsbereich (größer 300 Prozent) und wetterfeste starke Bremsen zum Einsatz kommen. Der Sattel muss auf einfache Weise in einem großen Bereich höhenverstellbar sein, wobei die Sattelstütze gegen vollständige Entnahme gesichert sein muss, um Diebstähle zu vermeiden. Von Vorteil erscheinen auch Regenabdeckungen für die Box, wobei hier auf Diebstahlsicherheit geachtet werden sollte.



**„Nichts ist vergleichbar
mit der einfachen Freude, Rad zu fahren.“**

– John F. Kennedy

Pedelecs in Mietradsystemen: Vor- und Nachteile

Der Vorteil von motorisierten Rädern liegt klar auf der Hand: Sind mühsame Steigungen vorhanden und müssen schwere Lasten transportiert werden, steigert ein Motor den Fahrkomfort deutlich. Auf der anderen Seite verkompliziert ein Motor das System. An den Stationen müssen Aufladevorrichtungen installiert und instandgehalten werden oder leere Akkus müssen regelmäßig von Servicepersonal ausgetauscht werden.

In einer Befragung im Vorfeld des TINK Projekts wurden Personen, die grundsätzlich bereit waren das System zu testen, gefragt, ob ein Elektromotor für sie eine Nutzungsvoraussetzung wäre. Nur 13 % der Konstanzer und 24 % der Norderstedter Befragten bejahten dies für ihre Nutzungszwecke, wobei nicht nach Entfernungen und topografischen Verhältnissen differenziert wurde.

ZUKÜNFTIGE MÖGLICHKEITEN

Induktive Ladung von (Transport-) Pedelecs

Bekannt von einigen Smartphones und weiteren Geräten, wie elektrischen Zahnbürsten, könnten auch Elektrofahräder induktiv und damit berührungslos aufgeladen werden. Hierbei wird das Fahrrad automatisch aufgeladen, wenn es an einer vorgegebenen Stelle platziert wird. Anfällige Steckverbindungen entfallen. Bislang erst als Prototypen vorhanden, könnten solche Ladetechniken zukünftig eine große Rolle bei Vermietssystemen für (Transport-) Pedelecs spielen.

Mietsystem und -Technik

Damit die Anmietung vollautomatisch und rund um die Uhr komfortabel für viele Menschen möglich ist, sollten verschiedene Zugangswege angeboten werden. Aus den Ergebnissen der TINK Onlinestudie²⁰ wird empfohlen, jedes Rad mit einem Bordcomputer auszustatten, welcher ein elektronisches Schloss ansteuert und dieses bei Anmietung automatisch öffnet. Allerdings sollte unbedingt auf eine markterprobte Lösung gesetzt und der Einsatz von Prototypen vermieden werden. Das Verschließen erfolgt bei Rückgabe ebenfalls elektronisch oder manuell von Hand. Die Anmietung über den Bordcomputer sollte durch die Eingabe eines Zahlencodes und für Vielnutzer über einen Chip oder eine Chipkarte möglich sein. Der Zahlencode sollte für registrierte Nutzerinnen und Nutzer mittels einer App, aber auch über normalen SMS-Versand und zur Not sogar via Telefonhotline erhältlich sein. Der Bordcomputer sollte ein Parken des Rades ohne Rückgabe ermöglichen. Ebenfalls sollte der Computer mit einem GPS-Sender versehen sein, um das Rad auch außerhalb von Stationen zu orten, zum Beispiel, wenn es falsch abgestellt oder gar gestohlen wurde.

²⁰ Wagner, Walter & Thömmes, 2016

Zur Kommunikation mit der Schaltzentrale des Fahrradmietsystems sollte der Bordcomputer über ein WLAN Modul und eine Mobilfunkkarte verfügen, wodurch er sich ins jeweils bessere Netz einloggen kann. Die Aufladung des Akkus des Bordcomputers sollte über Nabendynamo und in Ergänzung mittels einer Solarzelle erfolgen, wobei die Kapazität auch für zwei Wochen ohne Bewegung ausreichen sollte. Eine interessante Zusatzfunktion des Bordcomputers ist eine Feedback-Funktion für die Meldung von Defekten am Rad. Bei größeren Radflotten an einem Standort kann es ökonomischer sein, den Bordcomputer durch Terminals in Kombination mit elektronischen oder auch mechanischen Schlössern zu ersetzen, welche über eine Funkverbindung mit dem Terminal verbunden sind. In dem Fall ist eine Anmietung und Rückgabe nur an Stationen möglich, eine spätere Änderung auf ein Freefloating-System ist dadurch nur schwer möglich.



Datenschutz

Da bei einem Fahrradmietsystem sensible Nutzerdaten erhoben werden, ist es wichtig, den Datenschutz entsprechend der Europäischen Datenschutzgrundverordnung sicherzustellen. Als sensible Daten sind neben den allgemeinen Nutzerdaten (Name, Adresse, E-Mail, Telefon usw.) auch die eventuell für die Bezahlung hinterlegten Zahlungsdaten (Bankverbindung, Kreditkartendaten usw.) gegenüber Zugriffen von Dritten zu schützen, bzw. eine ungenehmigte Weitergabe an Dritte zu verhindern. Außerdem zu schützen sind die individuellen Nutzungsdaten und, sofern GPS-Systeme im Einsatz sind, auch die Bewegungsdaten. Der Datenschutz sollte bereits in der Ausschreibung und im Vertrag mit den jeweiligen Fahrraddienstleistern präzise festgelegt sein. Bei der Übermittlung digitaler Daten ist auf eine zeitgemäße Verschlüsselung zu achten.

BETRIEB DES TRANSPORTRAD-MIETSYSTEMS

Testbetrieb

Es ist unbedingt empfehlenswert, das gesamte System vor der feierlichen Eröffnung auszuprobieren. Daher sollten einige Nutzerinnen und Nutzer ca. 2 Wochen vor Eröffnung mehrere Probedurchläufe und -fahrten vornehmen. Neben dem Testbetrieb ist auch eine Testnutzer-Phase, wie sie in Konstanz stattfand, sinnvoll. Hierfür wurde mehreren Personen eines der Transporträder kostenlos zur Verfügung gestellt mit der Bitte, es möglichst viel zu nutzen, Freundinnen und Freunden davon weiterzuerzählen, auf Facebook zu posten und hinterher noch für eine Befragung zur Verfügung zu stehen.

ZUKÜNFTIGE MÖGLICHKEITEN

Selbstfahrende Transporträder

Die Umverteilung der Miettransporträder zwischen den Stationen oder sogar deren Bereitstellung an beliebigem Ort könnte in Zukunft durch selbstfahrende Elektro-Transporträder erfolgen. In einem Pilotprojekt der Otto-von-Guericke-Universität Magdeburg werden die technische Machbarkeit und die Anwendungsmöglichkeiten autonom fahrender Transporträder erforscht.

Eröffnung

Die Eröffnung kann gemeinsam mit der Politik und möglichen Interessensgruppen und unter Einbeziehung der lokalen Presse erfolgen. Wichtig ist es, sicherzugehen, dass zu diesem Zeitpunkt alle Räder und Stationen da sind, und dass das System funktioniert. Idealerweise gibt es zur Eröffnung auch eine witzige, medienwirksame Aktion zu den Transporträdern.

TINK TIPP Transportrad-Corso zur Eröffnung

In Konstanz und Norderstedt gab es im Rahmen der öffentlichen Auftaktveranstaltungen einen anschließenden Transportrad-Corso, für den ausgewählte Transportradstationen einzeln besucht wurden. Diese Eröffnung führte zu einer sehr guten regionalen und auch nationalen Medienresonanz.

Service, Wartung, Umverteilung

Die beauftragten Fahrraddienstleister sind nicht nur für die Bereitstellung des Materials verantwortlich, sondern auch für dessen kontinuierliche Verfügbarkeit. Sie sind beauftragt, die Räder und Stationen täglich zu kontrollieren, zu warten und zu pflegen. Außerdem sind sie für die Rückführung der Räder zu unterbesetzten Stationen zuständig, da bestimmte Stationen häufiger angefahren werden als andere. Außerdem fahren die Nutzerinnen und Nutzer von Fahrradmietsystemen häufiger bergauf als bergauf. Hier kann es sich lohnen, die weniger genutzten Strecken bzw. Stationen durch günstige Tarife attraktiver zu machen.

Bei Service und Umverteilung sollte nach Möglichkeit auf den Einsatz von Kraftfahrzeugen verzichtet werden.

Eine weitere Aufgabe der Dienstleister ist die Bearbeitung von Kundenanfragen oder Beschwerden via Hotline und E-Mail. Hier hat sich eine 24-Stunden-Hotline, wie sie in Norderstedt existiert, bewährt.

Werbung, Öffentlichkeitsarbeit

Spaß ist die beste Werbung

Transportradfahren nützt nicht nur der Umwelt – es macht vielen Leuten Spaß. Und genau das sollte auch kommuniziert werden. Transportradfahren bedeutet keinen Verzicht, sondern für viele Menschen ein Plus an Lebensfreude, mit der zusätzlich die Gesundheit gefördert wird.

Internet und Facebookseite

Wichtig ist eine leicht verständliche Internetseite für das Mietradsystem, die auch auf mobilen Endgeräten nutzbar ist. Dort gibt es detaillierte Informationen über das System, die Preise und Stationen. Gleichzeitig gibt es dort Möglichkeiten zur Online-Registrierung und zur Einsicht ins eigene Nutzerkonto. Zudem ist es praktisch, wenn die Verfügbarkeit von Rädern an den einzelnen Stationen in einer Online-Karte in Echtzeit angezeigt wird. Ergänzend zur Webseite kann ein Auftritt auf Facebook gestaltet werden, wo auch über kurzfristige Aktionen oder Besonderheiten informiert wird und ein reger Austausch stattfinden kann. Mehrfach bewährt hat sich die Facebookseite beispielsweise nach Verlust eines Rades, das in den meisten Fällen durch entsprechende Posts schnell wiedergefunden werden konnte.

TINK TIPP

Klimafreundliche Umverteilung der Räder

In Konstanz werden die Räder unter Einsatz eines Faltrades umverteilt, für den Abtransport defekter Räder kommt ein großer Fahrradanhänger, gezogen von einem elektrischen Lastenrad, zum Einsatz. Auch in Norderstedt wird ein spezieller Fahrradanhänger eingesetzt. Auf diese Weise erzeugt das Mietradsystem nicht wieder selbst Autoverkehr und der Betrieb läuft weitgehend klimafreundlich.



© Green Moves Rheinland GmbH & Co KG

²¹ Koska et al., 2015

Aktionen

Um weitere mediale Aufmerksamkeit auf die Transporträder zu lenken, bieten sich öffentlichkeitswirksame Aktionen an. Wie solche Aktionen aussehen könnten, zeigen folgende Beispiele aus den TINK Projekten:

Fotowettbewerb

Im Dezember 2016 war die Norderstedter Bevölkerung aufgerufen, Bilder von TINK Rädern in Aktion einzureichen; die Facebook-Community stimmte darüber ab und kürte die besten Fotos. Für die beiden ersten Preise wurde je ein TINK Jahresabonnement vergeben, die prämierten Bilder sind auf www.tink.bike zu sehen.

Guerilla Marketing

Weitere Aufmerksamkeit erregte im Januar 2017 in Norderstedt ein inszenierter Bankraub, bei dem eine Bankräuberin auf einem mit Geldsäcken beladenem Transportrad durch die Stadt flitzte, verfolgt von Polizisten, die ebenfalls auf Transporträdern saßen.

TINK on Tour

Für nationale Aufmerksamkeit sorgte „TINK on Tour“: Vom 22. November bis 7. Dezember 2016 waren Marco Walter und Nathalie Niekisch mit einem zwei- und einem dreirädrigen Transportrad von Konstanz nach Norderstedt unterwegs, um einen Geschenkkorb des Konstanzer Oberbürgermeisters Uli Burchardt an den damaligen Norderstedter Oberbürgermeister Hans-Joachim Grote zu befördern und gleichzeitig in einigen der durchradelten Städte über TINK zu berichten. Während der Tour wurden über 1.000 Kilometer zurückgelegt und 2.000 Höhenmeter überwunden, teilweise vereisten Radwegen und Schneestürmen getrotzt und in zehn Kommunen Informationsgespräche geführt.

Test-Infostände

Zur Verbreitung von Innovationen wie Transportfahrrädern und dem öffentlichen Mietangebot ist es wichtig, den potenziellen Nutzenden die Möglichkeit zu geben, das neue Angebot unmittelbar zu „erfahren“ und über das Projekt im Gespräch aufzuklären. Um die Akzeptanz innerhalb der Bevölkerung gegenüber Transporträdern zu erhöhen und mit so manchen Vorurteilen aufzuräumen, haben sich Test-Infostände als eine wichtige Aktionsform bewährt. Hier wird nicht nur über den Mietvorgang und die Benutzung der Räder informiert, sondern es darf auch ausprobiert werden, wie es sich wirklich anfühlt, auf einem Transportrad zu fahren. Mögliche Hemmungen bezüglich der Handhabung eines Transportrades können so abgebaut werden.

Im TINK Projekt wurden die Orte anhand von zwei Kriterien gewählt: Erstens sollten die Test-Info-Stände in der Nähe des bestehenden Stationsnetzes stattfinden, um Personen anzusprechen, die einfachen Zugriff auf das System haben. Zweitens sollten Nutzende angesprochen werden, für die ein erhöhter Bedarf bzw. Interesse an Transporträdern angenommen wurde (z.B. Familien mit Kindern sowie Studierende). Beispielhafte Orte sind Getränkemarkte, Kindertagesstätten, Hochschulen, Wochen- und Flohmärkte.

TINK TIPP Originelle Benennung

Bei TINK tragen die Transporträder ansprechende Namen mit hohem Wiedererkennungswert so fahren in Konstanz unter anderem der „Sprudel Sprinter“, die „Kinder Kutsche“ und der „Flohmarkt Flitzer“ durch die Straßen. In Norderstedt sind es beispielsweise das „Fracht Cabrio“, der „Sattel Schlepper“ oder der „Radel Stapler“. Die Namen fallen auf und prägen sich leicht ein. Die Räder machen damit für sich selbst die beste Werbung.



„Bankraub“ mit TINK Rädern in Norderstedt;
Foto: Stadt Norderstedt



AUSBLICK

Noch sind Transportrad-Mietsysteme nicht sehr verbreitet. Jedoch ist in Deutschland ein großes Interesse am Thema zu erkennen, was sich in vielen Einzelinitiativen, aber auch zunehmend in Transportrad-Mietsystemen zeigt.

Ein eleganter Ansatz zur Etablierung von Transporträdern besteht darin, bei der Neuausschreibung bestehender Mietradsysteme einen prozentualen Anteil an Transporträdern mitauszuschreiben und dadurch zu einem gemischten System zu gelangen. Diesen Weg ging zum Beispiel die Hansestadt Hamburg. Doch auch die Einrichtung eines reinen Transportradsystems macht Sinn, wie das Beispiel Konstanz zeigt. Auch die Stadt Heidelberg hat sich entschieden, ein singuläres Transportrad-Mietsystem einzurichten und weitere Städte stehen ebenfalls in den Startlöchern.

Wohin die Transportrad-Reise auch geht: Hoffentlich finden Transporträder künftig stärker Berücksichtigung in der kommunalen Verkehrsplanung. Mit TINK konnten zwei Modellkommunen und über 6.000 registrierte Nutzende Erfahrungen mit einem öffentlichen Transportrad-Mietsystem sammeln.



Literatur

Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW (AGFS) (2015). Lastentransporte mit dem Fahrrad, Nahmobil 05/2015, 7-14.

Bamberg, S. (2013). Applying the stage model of self-regulated behavioral change in a car use reduction intervention. *Journal of Environmental Psychology*, 33, 68-75.

Becker, S. & Rudolf, C. (2017). Das Potenzial von Lastenrad-Sharing für nachhaltige Mobilität: Erste Nutzerstudie der Freien Lastenräder. Zugriff am 13.12.2017 unter http://www.deinlastenrad.de/images/b/b2/FactSheet-Nutzerstudie_v3.pdf

Beckmann, J., Brügger, A., Schmid, J. & Zosso, J. (2016). Carvelo Atlas. Ein Blick aufs Lastenrad: Marktentwicklung, Potenziale und Einsatzgebiete. Mobilitätsakademie AG (Hrsg.), Bern.

Ghebrezgiabiher, J. Poscher-Mika, E. (2018), CargoBikeBoom, Bern.

Gruber, J., Kihm, A. & Lenz, B. (2014). A new vehicle for urban freight? An ex-ante evaluation of electric cargo bikes in courier services. *Research in Transportation Business & Management*, 11, 53-62.

Henkel, J. C. (2017). Konzept für die organisatorische und betriebliche Implementierung einer Lastenrad-Option in das Fahrradvermietssystem MVGmeinRad. Masterarbeit, Frankfurt University of Applied Sciences, Frankfurt a. M.

Koska, T., Friedrich, M., Rabenstein, B., Bracher, T., & Hertel, M. (2015). Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme: Ergebnisse der Evaluation und Empfehlungen aus den Modellprojekten. Berlin, Bonn, Wuppertal, Stuttgart: Koska et al., 2015.

Riehle, E.-B. (2012). Das Lastenfahrrad als Transportmittel für städtischen Wirtschaftsverkehr. Master-Arbeit an der TU Dortmund. Am 23.3.2016 abgerufen unter <http://docplayer.org/74460-Das-lasten.fahrrad-als-transportmittel-fuer-staedtischen-wirtschaftsverkehr.html>

Rüdiger, D.; Kopka, J.-P.; Hohaus, C. (2016). Das Lastenrad als regionales Mobilitätsangebot: Bearbeitung grundlegender Fragestellungen für die Einführung eines innovativen Lastenrad-Verleihsystems in der Metropolregion Frankfurt-Rhein-Main, Dortmund, 2016.

Schäfer, S. (2017). Entwicklung von Empfehlungen für Standorte von Transportrad-Vermietstationen. Masterarbeit, Hochschule Rhein Main, Wiesbaden Rüsselsheim.

Scheffler, D. & Bleh, J. (2018). Ergebnisse der Wirkungsevaluation des Projektes „TINK“. Download unter www.tink.bike

Wrighton, S., & Reiter, K. (2016). CycleLogistics–moving Europe forward! *Transportation Research Procedia*, 12, 950-958.

Themenkompass „Wohnen leitet Mobilität“ VCD (2018) https://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Themen/Wohnen_leitet_Mobilitaet/pdf/VCD_Themenkompass_Intelligent_mobil_im_Wohnquartier.pdf

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Das Projekt wird vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) aus Mitteln zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans gefördert.

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Projektpartner:

KONSTANZ

Die Stadt zum See



Stadt Norderstedt
Die Oberbürgermeisterin

Fahrraddienstleister:

nextbike



fahrradspezialtaeten.com

