



Dr. Hildegard Matthies

Choice



Öffentliche Leihfahrräder in Europa

Ein Überblick

Dr. Hildegard Matthies

choice GmbH
Holzmarkstraße 6-9
10179 Berlin

Tel: +49 (0)30 -231491 – 210
Fax: +49 (0)30- 231491- 240

Email: info@choice.de
<http://www.choice.de>

1. Einführung

2. Stand der Dinge - Überblick

- Marktakteure
- Systembesonderheiten
- Fahrradverleihsysteme in Europa und Deutschland

3. Erfahrungen und Perspektiven

- Nutzung
- Kostenentwicklung
- Finanzierung
- Mögliche Spannungsfelder

4. Fazit

- Chancen
- Erfolgsvoraussetzungen

1. Einführung – Kennzeichen öffentlicher Fahrräder



■ verschiedene Definitionen gebräuchlich

→ Hier verwendete Definition

- Angebot im öffentlichen Raum/ öffentlicher Zugang
- Fahrradverleih für verschiedene Zielgruppen
- Quasi flächendeckende Verfügbarkeit
- Selbstbedienung
- Kurzzeitmiete
- One-way-Fähigkeit



Foto: Flickr, TheBoxpilot



Foto: Ramon Vila



Foto: Clempower.zeblog.com



Foto: www.portoseguro.com.br/usebike



Foto: nextbike GmbH

2. Stand der Dinge – Marktakteure



Kommunale Initiativen



Chemnitzer Stadtfahrrad



Mödling, Österreich



Cicloteque, Bukarest

2. Stand der Dinge – Systemmerkmale



■ Verfügbarkeit

- **Stationsbasierte Systeme:** Die Fahrräder werden an Stationen geparkt, die im Verleihgebiet installiert sind. Nur dort können Räder geliehen und abgegeben werden.
- **Flexible Systeme:** Die Fahrräder können in einem bestimmten Bereich der Stadt an jeder beliebigen Stelle oder an definierten Standorten (z.B. Kreuzungen) geparkt werden.
- **Beispiele:**
 - Call a Bike - fix und flex
 - nextbike Stationsbasiert und flexibel
 - Velib´ - stationsbasiert
 - Bicing - Stationsbasiert

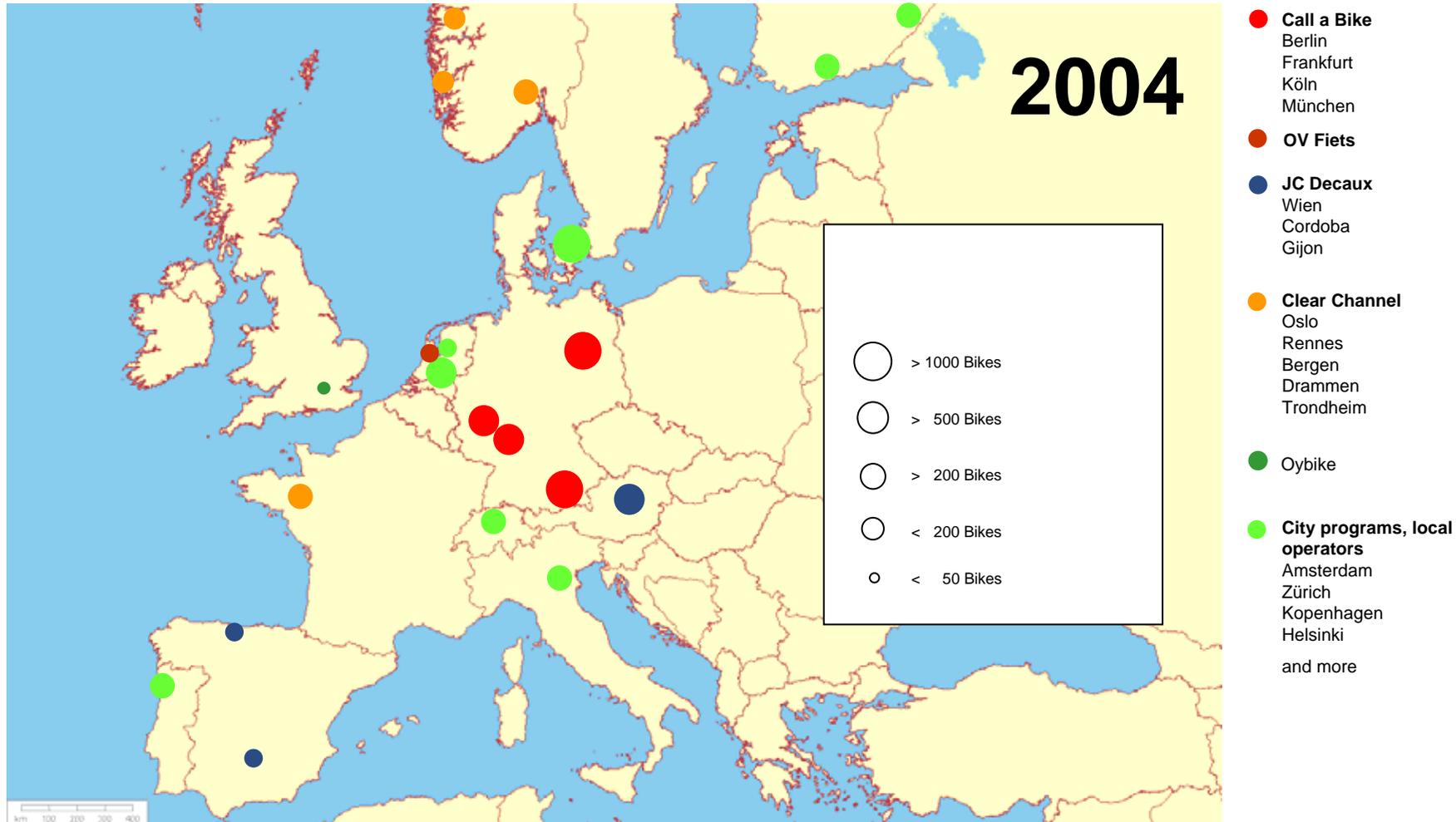
→ **Trend zu stationsbasierten Systemen**

■ Zugangsform

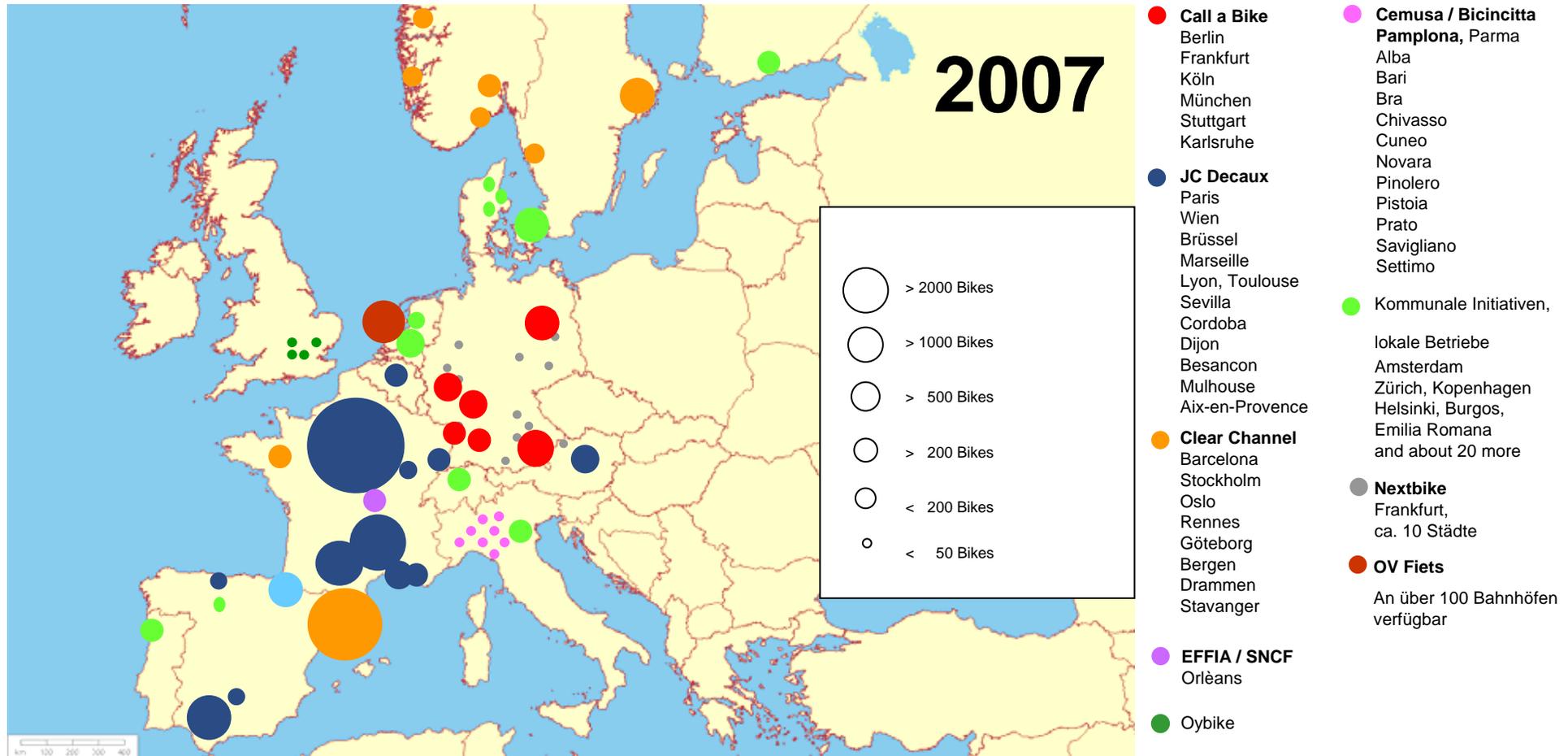
- **Telefonbasierte Zugangsform:** Der Kunde bekommt über eine Hotline einen Code mit dem das Schloss des Rades geöffnet werden kann.
- **Kartenbasierte Zugangsform:** Der Kunde bekommt bei der Registrierung eine Karte, mit der er das Schloss des Rades öffnen und schließen kann.
 - Beispiele:
 - Telefonbasiert: Call a Bike, nextbike
 - Kartenbasiert: Velib´, Bicing

→ **Trend zu kartenbasierten Systemen**

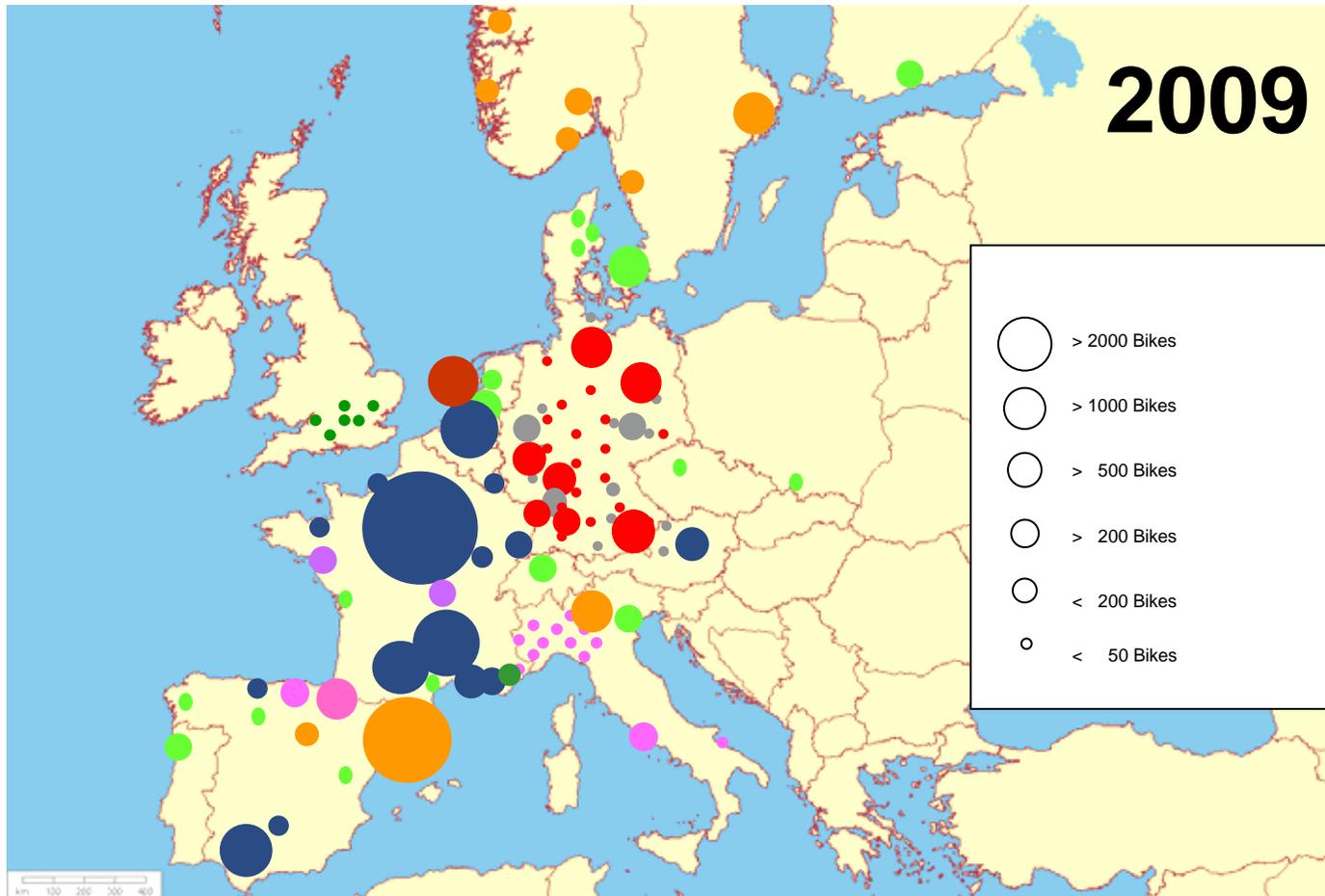
2. Stand der Dinge – Öffentliche Leihfahrräder in Europa



2. Stand der Dinge - Öffentliche Leihfahrräder in Europa



2. Stand der Dinge - Öffentliche Leihfahrräder in Europa



● Call a Bike
 Berlin, Frankfurt
 Köln, München
 Stuttgart, Karlsruhe
 Hamburg
 ca. 25 ICE-Bhf.

● JC Decaux
 Paris, Wien
 Brüssel, Marseille
 Lyon, Toulouse
 Sevilla, Gijón,
 Luxemburg, Nantes,
 Besancon
 Mulhouse
 Aix-en-Provence
 Cordoba

● Clear Channel
 Barcelona
 Stockholm, Göteborg,
 Trondheim, Oslo,
 Drammen, Bergen
 Stavanger
 Dijon, Caen,
 Perpignon,
 Saragossa, Mailand

● EFFIA / SNCF
 Orléans, Rennes

● Veolia / Oybike
 Nizza, Fulham, Reading
 Southampton, Farnborough

● Bicincitta / Cemusa
 Pamplona,
 San Sebastian,
 Genua, Rom
 Ca. 15 weitere
 Standorte

● Nextbike
 Düsseldorf, Leipzig,
 Frankfurt
 ca. 15 weitere
 Kommunen

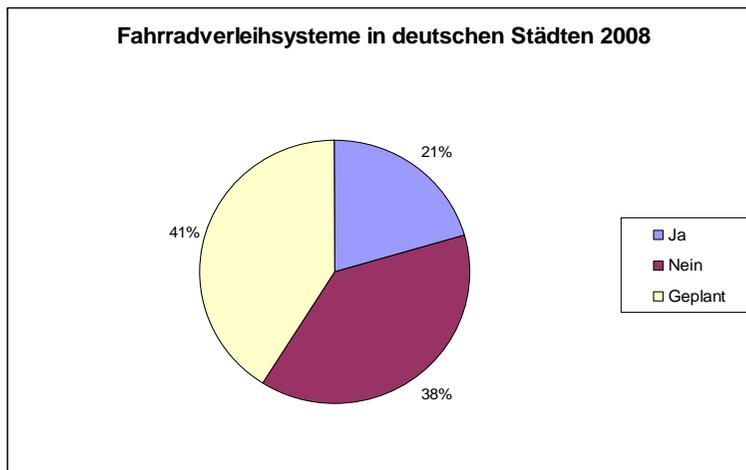
● OV Fiets
 An über 100
 Bahnhöfen verfügbar

**● Kommunale Initiativen,
 lokale Betriebe**
 Amsterdam
 Zürich, Kopenhagen,
 Aarhus, Frederikshavn,
 Viborg, Helsinki, Castellon,
 Burgos, Santiago, La
 Rochelle, Krakow, Prag,
 Montpellier,
 Emilia Romana ...

2. Stand der Dinge - Fahrradverleihsysteme in Deutschland



- Auch in Deutschland werden Fahrradverleihsysteme immer populärer
- Studie der TU Dresden:
 - 21% der befragten Städte haben ein Leihfahrradsystem
 - 41% der befragten Städte planen die Einführung



Quelle: Technische Universität Dresden
Studie in deutschen Kommunen von 2008
(angefragt: 62, Rücklauf: 31)



3. Erfahrungen – Nutzung



- **Unterschiede in europäischen Städten**
 - Nutzungshäufigkeit
 - Nutzerprofil
 - Mobilitäts-/Fahrradkultur
 - Modal split
 - Politische Förderung/Preis
- **Multimodalität häufiger als Intermodalität**
 - Hoher Anteil Kombination mit ÖV (Lyon: 94%, CaB: 61%)
 - 30% Intermodalität in Barcelona
- **Sichtbare Erfolge in der PKW-Substitution** (~21% bei CaB)
- **Freiminuten eignen sich, um Alltagsverkehr zu adressieren**

Fahrradkulturen

- **Länder mit etablierter Fahrradkultur**
 - Gute Fahrradinfrastruktur
 - Moderate Steigerung des modal split
 - Moderate Nutzung der Fahrradverleihsysteme
 - Beispiele: Holland, Dänemark, Deutschland
- **Fahrradneulinge**
 - Fahrradinfrastruktur in der Entwicklung
 - Schnelle Entwicklung des modal split
 - Kostenintensive Fahrradverleihsysteme
 - Hohe Nutzung der Fahrradverleihsysteme
 - Keine traditionelle Fahrradkultur
 - Beispiele: Frankreich, Spanien
- **Neue Europäische Partner**
 - Wenig Fahrradinfrastruktur
 - Negative Entwicklung modal split
 - Neue oder nur wenige Fahrradverleihsysteme
 - Beispiele: Polen, Tschechien

3. Erfahrungen – Kostenentwicklung



-
- **Kostenentwicklung stark systemabhängig**
 - **Wenig transparent**

 - **Erste größere Probleme bei den größeren Systemen:**
 - Vandalismus, Diebstahl
 - Unterhaltungskosten explodieren (Wartung, Disposition) - Gefahr, dass Service leidet
 - Expansionsspirale (Randbezirke möchten z.B. ebenfalls partizipieren)

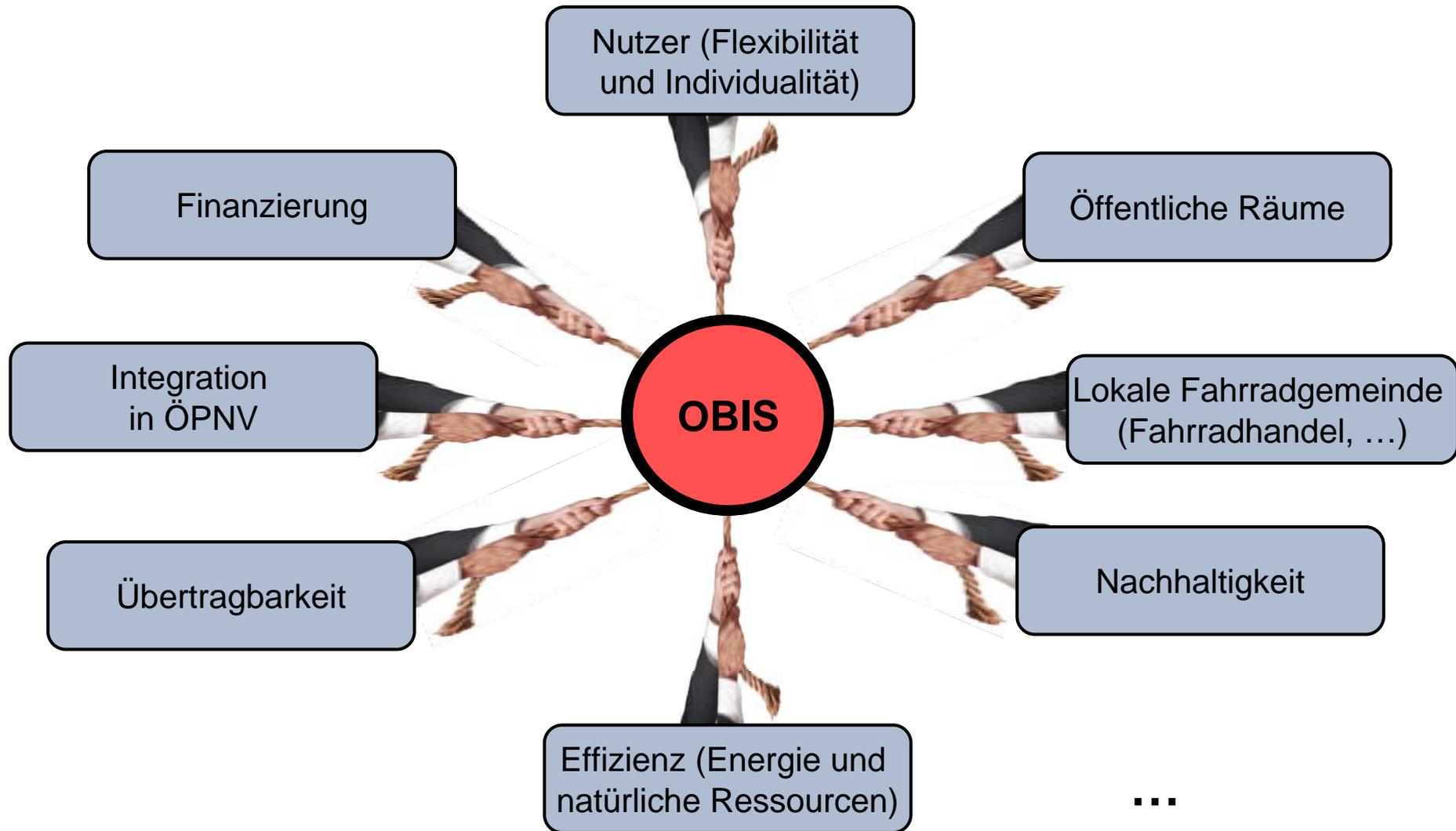
 - **Kostenentwicklung überschaubarer bei lokalen Systemen, außerdem hohe Identifikation**

3. Erfahrungen – Finanzierung



-
- **Systeme sind in der Regel nicht kostendeckend!**
 - **Verschiedene Finanzierungskonzepte vorfindbar:**
 - Betriebseinnahmen und Werbung am Rad
 - Bezuschussung durch öffentliche Hand (und Betriebseinnahmen)
 - Direktfinanzierung aus Haushalt der Kommune
 - Abgabe von Werbeflächen
 - Finanzierung aus Einnahmen der Parkraumbewirtschaftung
 - **Finanzierung allein durch Werbeeinnahmen problematisch!**

3. Erfahrungen – Spannungsfelder



3. Erfahrungen



– Optimising Bike Sharing in European Cities

15 Partner aus 9 Ländern werten Leihfahrradsysteme in Europa aus und erproben Verbesserungen

- **Kernfragen des Projektes:**
 - Erfolgsfaktoren der Systeme?
 - Optimierungsbedarf?
 - Effekte auf das Mobilitätsverhalten?
 - Nachhaltigkeit?
- **Ziele:**
 - Good practices aufzeigen
 - Lösungen für Probleme und Hindernisse herausstellen
 - Optimierung der Verleihkonzepte (Integration in ÖPNV, tragfähige Angebote in kleineren Städten schaffen)
 - Übertragbarkeit bewährter (Teil-)Lösungen prüfen



Ajuntament de Barcelona



ÖkoInstitut Südwest / Alto Adige

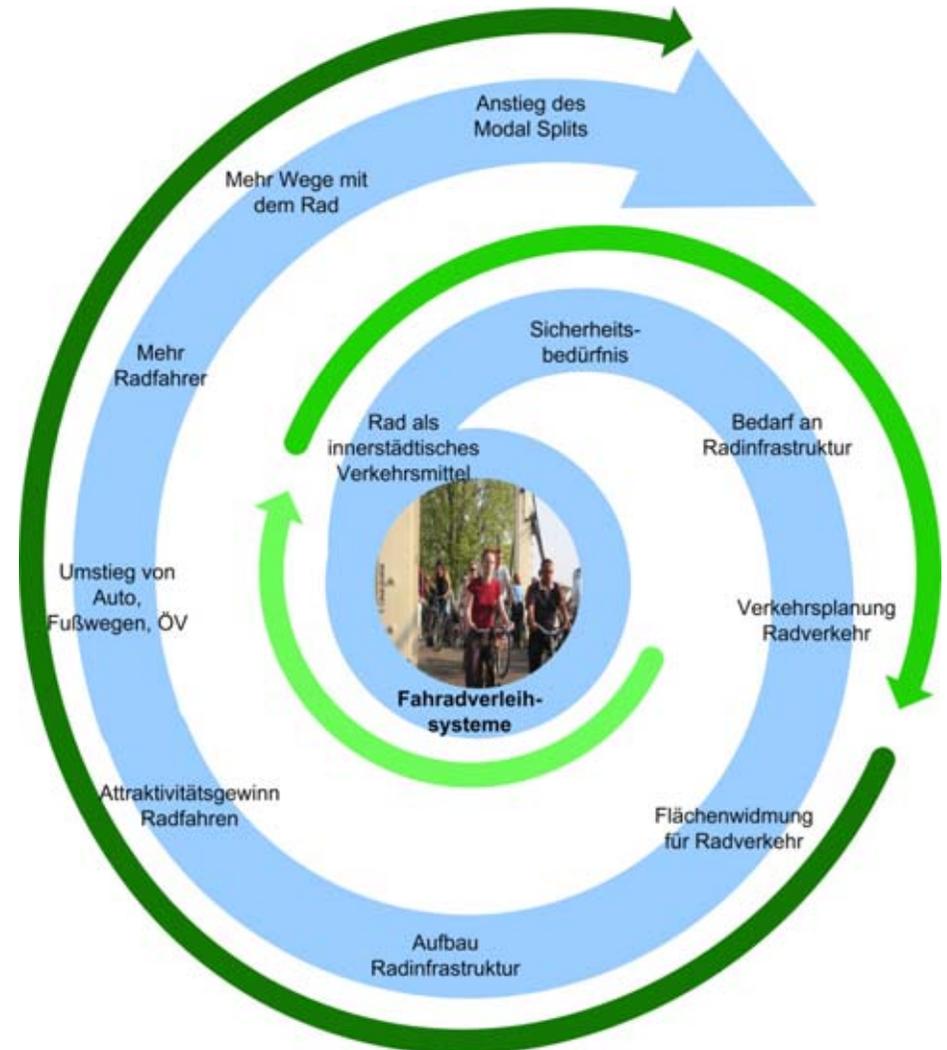


The sole responsibility for the content of this document lies with the authors. It does not necessarily reflect the opinion of the European Communities. The European Commission is not responsible for any use that may be made of the information contained therein.

4. Fazit – Chancen



- Stärkung des Radverkehrs im Allgemeinen: **Präsenz des Fahrrades wird im Stadtbild deutlich erhöht**
- **Fahrradfreundlicheres Image der Stadt - aber auch veränderte Ansprüche an Radinfrastruktur**
- **Mehr Verkehrsoptionen für die Bevölkerung (Multimodalität)**
 - Verbesserte Attraktivität des ÖPNV
 - Entlastung ÖPNV
 - Effekte beim modal split jedoch erst mit großen Systemen spürbar
- **Potenzial zur Reduzierung des MIV**
- **Neue Arbeitsplatzoptionen**
 - Stärkung des ersten Arbeitsmarktes
 - Neue Optionen für Sozialunternehmen (Bsp. CaB Stuttgart, Chemnitz)
- **In Verbindung mit anderen Instrumenten der Fahrradförderung werden Effekte verstärkt**



4. Fazit - Voraussetzungen für Erfolg



-
- **Hohe Systemdichte (Stationsabstand 300 - 400 m)**
 - **Sichere Verfügbarkeit der Räder**
 - **Verlässliches Netz von Abstellplätzen**
 - **Einfache Bedienbarkeit**
 - **Klare Zielvorstellungen der Kommune und sichtbare Unterstützung des Systems**
 - **Lokale Besonderheiten müssen berücksichtigt werden!**
 - **System muss mit dem ÖPNV-Angebot kompatibel sein!**
 - **Auftraggeber und Betreiber müssen zusammen auftreten!**
 - **Nicht nur Anschubfinanzierung, auch Unterhaltungskosten berücksichtigen!**
- Nachhaltigkeit der Systeme muss im Fokus stehen!**

-
- **OBIS**
hyperlink: <http://www.obisproject.com>
 - **The Bike-sharing Blog (2008),**
hyperlink: <http://bike-sharing.blogspot.com/>
 - **The World City Bike Collaborative website (2008),**
hyperlink: www.worldcitybike.org
 - **Fahrradportal des BMVBS**
hyperlink: <http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/>



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!