



Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung

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

Inhalt

	Grußwort	3
1.	Evaluation der Modellprojekte „Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme“	4
2.	Die Modellprojekte in der Startphase	6
2.1	NorisBike Stadt Nürnberg	6
2.2	MVGmeinRad Landeshauptstadt Mainz	8
2.3	metropolradruhr Metropolregion Ruhrgebiet	10
2.4	e-Call a Bike Landeshauptstadt Stuttgart	12
2.5	Konrad Stadt Kassel	13
2.6	UsedomRad Landkreis Vorpommern-Greifswald	14
3.	Ergebnisse und Schlussfolgerungen	16

Grußwort

Mit dem Modellversuch „Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme“ fördert das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) vorbildliche und attraktive Lösungen für den Umweltverbund. Ein Schwerpunkt des Modellversuchs liegt in der Kombination von Leihfahrrädern mit dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Hierdurch sollen Klima und Umwelt geschont, die Gesundheit gefördert sowie Benzin- und Zeit gespart werden.

Für die Jahre 2009 bis 2012 stellt das BMVBS daher bis zu 12,7 Millionen Euro im Rahmen eines bundesweiten Wettbewerbs zur Verfügung. Unter 44 Bewerbungen wurden insgesamt 15 Projekte als besonders innovativ ausgezeichnet und davon die ersten acht zur Förderung ausgewählt. Die geförderten Projekte werden weitgehend von mittelständischen Strukturen getragen. Sie repräsentieren dabei ganz unterschiedliche konzeptionelle Ansätze für die Ausgestaltung von Fahrradverleihsystemen: Sie umfassen neben Städten und Ballungsräumen auch eher ländliche Räume, in bergigem Gelände ebenso wie im flachen Land. Organisatorisch werden sie von privaten Unternehmen, von öffentlichen Verkehrsbetrieben oder den Kommunen betrieben. Sie dienen der Alltagsnutzung oder auch touristischen Zwecken.

Seitens des BMVBS begrüßen wir diese Vielfalt, denn hierdurch werden unterschiedliche Lösungen für verschiedene Ausgangssituationen erprobt. Dies soll die Übertragbarkeit der Ergebnisse auf andere Kommunen und Regionen, die sich ebenfalls für die Einführung von Fahrradverleihsystemen interessieren, erhöhen.

Zu diesem Zweck wird begleitend zum Umsetzungsprozess eine Evaluation der Modellprojekte durchgeführt. Durch die Analyse und Bewertung sollen weitere Erkenntnisse zu Erfolgsfaktoren, Wirkungen, Verbesserungserfordernissen und Entwicklungstendenzen von öffentlichen Fahrradverleihsystemen gewonnen werden.



Aus der Natur der Sache ergibt sich, dass belastbare Ergebnisse der Evaluation erst nach Ende des Förderzeitraums Ende 2012 vorliegen werden, wenn in einer zweiten Phase der Evaluation die Fahrradverleihsysteme im „eingeschwungenen Zustand“ betrachtet werden konnten. Dennoch eröffnet auch der jetzt vorliegende Zwischenstand aus der Aufbau-Phase der Fahrradverleihsysteme im Jahr 2011 bereits einige interessante Erkenntnisse für die Fachöffentlichkeit.

Ich wünsche Ihnen eine aufschlussreiche Lektüre!

Jan Mücke

Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

1. Evaluation der Modellprojekte

„Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme“

In zahlreichen europäischen Städten (z.B. Barcelona, Lyon, Paris, London, Stockholm und Wien) wie auch in deutschen Städten und Regionen gibt es öffentliche Fahrradverleihsysteme. Um zu ermitteln, inwieweit Fahrradverleihsysteme zum Bestandteil einer intermodalen Verkehrskette entwickelt werden können, die die **Vorteile des Radfahrens** mit den Vorzügen eines leistungsfähigen und attraktiven öffentlichen Personenverkehrs verbindet, wurde 2009 durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) ein bundesweiter Modellversuch initiiert. Denn beide – das Rad als Null-Emissions-Fahrzeug und der umweltverträgliche öffentliche Personenverkehr – sind wichtige Bestandteile des Mobilitätsangebotes in Städten und Regionen.

Die Besonderheit des Modellversuchs liegt in der angestrebten Verknüpfung des Fahrrades mit dem Öffentlichen Verkehr. Diese innovative Integration des Individualverkehrsmittels Fahrrad in das Angebot des öffentlichen Verkehrsangebots auch in tariflicher, baulicher oder organisatorischer Hinsicht gab es weltweit bisher noch nicht.

Die im Wettbewerb „Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme – Neue Mobilität in Städten“ vom Bundesverkehrsministerium geförderten Modellprojekte in Mainz, Nürnberg, der Metropolregion Ruhr, Stuttgart und auf der Insel Usedom sind in den Jahren 2010/2011 gestartet und werden im ExWoSt-Forschungsfeld des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) evaluiert. Das Modellprojekt Kassel konnte aufgrund technischer Schwierigkeiten nicht mehr im Jahr 2011 starten, die bereits umgesetzten Maßnahmen wurden aber evaluiert. Ein weiteres, zeitlich vorauslaufendes Modellprojekt in Berlin ist in das Vorhaben eng eingebunden, wird jedoch getrennt evaluiert.

Inhalte der Evaluation

Ziel der Evaluation ist es, die Wirkungen und Potenziale von Fahrradverleihsystemen abzuschätzen und die Übertragbarkeit der Ergebnisse aus dem vorliegenden Modellversuch sicherzustellen. Die aus der Evaluation gewonnenen Erkenntnisse sollen Kommunen und Regionen in die Lage versetzen, eigene Systeme zielorientiert zu konzipieren und aufzubauen sowie effizient und wirkungsvoll zu betreiben.

Hierzu werden in der Evaluation Umsetzungsbedingungen, fördernde Faktoren sowie Hemmnisse bei der Konzeption und deren Umsetzung identifiziert und analysiert. Als Grundlage hierfür werden Leistungsspektrum, Nutzung und Bewertung der Fahrradverleihsysteme durch die Nutzer und die Öffentlichkeit ermittelt.

Die Evaluation nutzt hierfür qualitative sowie quantitative Methoden der empirischen Sozialforschung und basiert auf Bürger-, Entscheider- und Nutzerbefragungen, Erhebungen von Systemdaten, Dokumentationen und Beobachtungen sowie Medienanalysen.

Die Untersuchung besteht aus einer **Prozessevaluation** und aus einer **Wirkungsevaluation**. Die **Prozessevaluation** umfasst die Beschreibung und Analyse

- der kommunalen Ausgangslage als Rahmenbedingung für das Fahrradverleihsystem,
- des Konzepts und der Umsetzung der Fahrradverleihsysteme,
- des Umsetzungsprozesses aus Perspektive interner und externer Akteure,
- des öffentlichen Diskurses über das Fahrradverleihsystem.

In der **Wirkungsevaluation** werden folgende Aspekte untersucht:

- die Nutzung des Fahrradverleihsystems und die dadurch erzielten verkehrlichen Wirkungen auf Basis von Systemdaten und Befragungen von Nutzern und Nichtnutzern,
- der Kenntnisstand über das Fahrradverleihsystem und Bewertung des Fahrradverleihsystems durch die Bürger,
- die Ermittlung der Dienstleistungsqualität des Fahrradverleihsystems sowie der Verkehrssicherheit auf Basis von Testnutzungen und Stationsbegehungen,
- die Investitions- und Betriebskosten sowie die Einnahmen,
- mögliche Umweltwirkungen des Fahrradverleihsystems auf Basis von Modellrechnungen.

In der Evaluationsphase 2010/2011 lag der Schwerpunkt auf der Prozessevaluation. Zur Wirkungsevaluation liegen zum jetzigen Zeitpunkt nur erste Befunde vor, da die untersuchten Systeme gerade erst gestartet sind. Dabei wurde in Stuttgart die Nutzung des bestehenden *Call a Bike*-Systems vor der Einführung der Pedelec-Leihräder evaluiert. Das Modellprojekt Mainz befindet sich in der Testphase, das *Konrad* in Kassel wird erst im Laufe des Jahres 2012 in Betrieb genommen. Bereits im zweiten Betriebsjahr befand sich zum Zeitpunkt der Evaluation das **metropolraduhr**. Die Systeme in Nürnberg und auf Usedom gingen nahezu vollständig im Frühjahr 2011 in Betrieb. In den ursprünglich geplanten Modellprojekten in Saarbrücken und in Bad Bentheim wurde im Verlauf der Antragsphase entschieden, von einer Durchführung Abstand zu nehmen.

In einer kurzen Zusammenfassung werden für jedes Modellprojekt erste Evaluationsergebnisse vorgestellt. Eine Querauswertung über alle Modellprojekte erfolgt in Tabellenform. Erste Schlussfolgerungen liegen insbesondere zu den erforderlichen Umsetzungsbedingungen, den fördernden und hemmenden Faktoren bei der Konzeption und zur technischen Realisierung vor.



2. Die Modellprojekte in der Startphase

2.1 NorisBike | Stadt Nürnberg



Das stationsbasierte Fahrradverleihsystem *NorisBike* soll zur verstärkten Präsenz von Fahrrädern im Stadtbild sowie zur Imageverbesserung des Radfahrens beitragen. Ziel ist es, den Radverkehrsanteil in Nürnberg mittelfristig auf 20 Prozent zu erhöhen. Das Fahrradverleihsystem ist Bestandteil der Radverkehrskampagne „Nürnberg steigt auf“, mit der die Stadt Nürnberg seit Dezember 2009 zahlreiche Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs initiiert hat. In einem Stadtratsbeschluss wurde der Einführung des Fahrradverleihsystems über alle Parteigrenzen hinweg einstimmig zugestimmt. Seit dem 6. Mai 2011 ergänzt es das ÖPNV-Angebot der Stadt Nürnberg. Eine Besonderheit ist dabei, dass nicht nur die Innenstadt und der Volkspark Dutzendteich, sondern gezielt auch zwei am Stadtrand liegende Gewerbegebiete angebunden sind.

Nutzer müssen sich vor der ersten Nutzung registrieren lassen – am Verleih-Terminal, per Internet oder per Telefon. An fünf Stationen werden Anfang 2012 erweiterte Multimedia-Terminals eingerichtet, an denen sich Gelegenheitsnutzer leichter registrieren und sofort losradeln können. Ausleihe

und Rückgabe der Räder erfolgen über ein Terminal mittels Kundenkarte oder Handynummer und PIN, durch einen Anruf, eine SMS oder per Internet; Smartphone-Nutzer profitieren von Standorterkennung und Umgebungskarten.



Erfolgreiche Inbetriebnahme

Bei der Planung und Umsetzung von *NorisBike* war besonders förderlich, dass Politik und Verwaltung mit großer Geschlossenheit hinter dem Projekt standen. Obwohl der vorgesehene Pretest des Fahrradverleihsystems aufgrund von Verzögerungen in der Anlaufphase entfallen musste, funktioniert das Fahrradverleihsystem seit Beginn relativ problemlos. Das Genehmigungsverfahren für die Stationen erwies sich, insbesondere aufgrund der Vielzahl der einzubeziehenden Dienststellen und der abschließenden Spartenprüfung, wesentlich aufwändiger als erwartet. Als Erfolgsfaktor bei der Implementation des Systems können die eigens für das Fahrradverleihsystem geschaffenen 1,5 Vollzeitstellen im Stadtplanungsamt gewertet werden, die aus Projektmitteln finanziert wurden.

Die Einführung von *NorisBike* wurde durch ein sehr positives Medienecho begleitet, unter anderem auch infolge der feierlichen Eröffnung durch Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer und Oberbürgermeister Dr. Ulrich Maly. Die positive Entwicklung des Systems führte bald zur verstärkten Nachfrage nach neuen Stationen – insbesondere bei noch nicht versorgten bzw. unterversorgten Stadtteilen. In den Monaten Juli und August 2011 wurden zwischen 100 und 260 Ausleihvorgänge pro Tag verzeichnet; bei Regenwetter mit durchschnittlichen Tagestemperaturen unter 15°C und an extrem heißen Tagen mit über 25°C wurden geringere Nachfragewerte (zwischen 50 und 100 Ausleihvorgänge pro Tag) registriert. Insgesamt haben sich die Ausleihzahlen von rund 2.400 Ausleihen im April 2011 auf etwa 5.500 im August 2011 mehr als verdoppelt.

Folgende Elemente dienen zur Integration des *NorisBike* in den Öffentlichen Verkehr (ÖV): Ein wesentlicher Bestandteil ist die Anordnung von zahlreichen Verleihstationen an ÖV-Haltestellen (S-Bahn, U-Bahn, Straßenbahn, Bus). Wichtig ist zudem die kostenlose tägliche Nutzung der ersten 30 Minuten für die registrierten Jahresabo- und Firmenabokunden der Verkehrs-Aktiengesellschaft (VAG), allerdings nicht für die Besitzer von Jahreskarten anderer Verkehrsunternehmen im Verkehrsverbund Großraum Nürnberg. Bei der informationellen ÖV-Integration lag außerdem ein Schwerpunkt darin, die 43.000 VAG-Jahresabokunden postalisch zu kontaktieren und auf die Vorteile des Fahrradverleihsystems hinzuweisen.

Name		NorisBike
Starttermin		06. Mai 2011
Anzahl Fahrräder		700 Fahrräder (Oktober 2011), geplant sind 750 Fahrräder
Anzahl Stationen		63 Stationen (Oktober 2011), geplant sind 65 Stationen
Gebühren		0,50 Euro je halbe Stunde bis zu maximal 8,00 Euro pro Tag; registrierte Jahreskartenkunden der Verkehrs-Aktiengesellschaft (VAG) fahren täglich die erste halbe Stunde kostenlos
Betreibermodell		nextbike GmbH im Auftrag der Stadt Nürnberg
Bedienungsgebiet		Nürnberger Innenstadt, welche den inneren Ring mit rund 230.000 Einwohnern und 160.000 Arbeitsplätzen umfasst, sowie Erschließung von zwei Gewerbeparks
Internet		www.norisbike.de

Schließlich wird *NorisBike* in den ÖV-Fahrzeugen und an den Haltestellen der VAG beworben.

2.2 MVGmeinRad | Landeshauptstadt Mainz



Das Fahrradverleihsystem *MVGmeinRad* in Mainz soll zum einen dazu beitragen, den von Studenten stark frequentierten ÖPNV zu entlasten, zum anderen gleichzeitig ÖPNV-Netzlücken, beispielsweise in Gewerbegebieten, zu schließen. Eine Besonderheit liegt darin, dass die Mainzer Verkehrsgesellschaft (MVG) das Fahrradverleihsystem betreibt. Sie ist unter den Modellprojekten das einzige öffentliche Verkehrsunternehmen, das selbst Betreiber eines solchen Systems ist.

Die Testphase von *MVGmeinRad* läuft seit Mitte Juli 2011. Es wird im Frühjahr 2012 regulär in Betrieb gehen. Verleihstationen sind im Verkehrsgebiet der MVG sowie in drei zu Wiesbaden gehörenden Vororten vorgesehen. Die ursprünglich als flexibel und mobil geplanten Verleihstationen müssen aufgrund von statischen Anforderungen doch auf Fundamenten befestigt werden. Flexible Stationen werden als kurzfristige Lösung, zur Prüfung der Nachfrage an ausgewählten Orten, aufgestellt. Das Fahrradverleihsystem zeichnet sich zudem durch eigens konstruierte Fahrräder mit stufenloser Gangschaltung aus.

Nutzen kann das System zum Projektstart jeder, der sich bei der MVG registriert. Studenten zahlen eine Pauschale. Die tarifliche Kooperation mit der Hochschule stellt eine weitere Besonderheit des Mainzer Fahrradverleihsystems dar. Zeitkarten-



kunden werden sich künftig über das eTicket des ÖPNV registrieren können, was die Integration aller Zeitkarteninhaber ermöglicht. Zu einer vollständigen systemischen Integration des Systems in den ÖV – als dritte Säule neben Straßenbahn und Bus – wird neben der tariflichen Integration über das eTicket auch die Einbindung in das Fahrgastinformationssystem und in das Kommunikationskonzept der MVG beitragen. Ab März 2012 wird das Verleihsystem in einer umfassenden Medienkampagne in Mainz präsentiert.

Erfolgreiche Test-Phase

Aufgrund zahlreicher technischer wie organisatorischer Schwierigkeiten konnte das System erst verspätet starten. Die Testphase mit rund 220 Testnutzern, die für Sommer 2011 geplant war, wurde aufgrund von Softwareproblemen auf Ende August 2011 verschoben. Seither läuft bei bis zu 70 Fahrten pro Tag die Technik aufgrund weniger Ausfälle zufriedenstellend. Beta-Tester übernahmen als Multiplikatoren eine wichtige Rolle. Eine große Mehrheit von rund 80 Prozent der Tester bewertet das Fahrradverleihsystem positiv. Die Tester nutzten die Möglichkeit, detaillierte Bewertungen der Nutzerfreundlichkeit aller Systemkomponenten abzugeben. Nachbesserungen wird es etwa in den Bereichen der Menüführung am Terminal sowie der Verhinderung unautorisierter Entnahmemöglichkeiten geben. Beta-Tester begrüßten die unterschiedlichen Gepäckträgermodelle wie z.B. Transportgefäße auf dem Gepäckträger oder Koffer. Stationen, die mit Solarstrom betrieben werden, haben sich – auch an ungünstigen Standorten – als voller Erfolg erwiesen. Auch die Leihräder mit stufenloser Gangschaltung gelten als Erfolg.

Obwohl es politisch ein klares Votum für die Einführung des Verleihsystems gab, war der Planungs- und Umsetzungsprozess beim Zusammenwirken von MVG als Betreiber und der Stadt Mainz als Konsortialpartner nicht immer einfach; so stellte sich die Standortsuche – in Abstimmung mit den zuständigen Ämtern – als größtes Problem der Umsetzungsphase dar. Ein externes Planungsbüro ist zur weiteren Koordination der Standortsuche eingebunden.

Die Reaktion der Medien auf das Verleihsystem war in der Tendenz positiv. In der öffentlichen Wahrnehmung wurden insbesondere der Innovationscharakter des Vorhabens und die Integration in den

Name		MVGmeinRad
Starttermin		Frühjahr 2012, seit 31. August 2011 öffentlicher Testbetrieb mit 220 ausgewählten Nutzern
Anzahl Fahrräder		75 Fahrräder (31. Oktober 2011), geplant sind 960 Räder bis Februar 2012
Anzahl Stationen		15 Stationen (31. Oktober 2011), geplant sind 120 Stationen bis April 2012
Gebühren		Studenten zahlen ab 2013 – integriert in das Semesterticket – eine Pauschale von 5 Euro je Semester. Registrierung der Zeitkartenkunden erfolgt über das geplante eTicket des ÖPNV. Das Tarifmodell sieht eine 30-Minuten-Taktung als Zeiteinheit vor.
Betreibermodell		Betreiber ist das kommunale öffentliche Verkehrsunternehmen MVG
Bedienungsgebiet		das Verkehrsgebiet der Mainzer Verkehrsgesellschaft (MVG) mit den drei zu Wiesbaden gehörenden Vororten Amöneburg, Kostheim, Kastel
Internet		www.mvg-mainz.de/mvgmeinrad/

ÖPNV befürwortet. Allerdings wurden auch Zweifel wie etwa im Hinblick auf die Nutzungspotenziale der Zielgruppen oder die Finanzierung des Systems nach Ende der Förderung (und dadurch möglicherweise bedingte Tarifierhöhungen im ÖPNV) laut. Grundsätzlich wird die in Teilen als mangelhaft bewertete Radwegeinfrastruktur – bei ansonsten eher günstiger Topographie – als Hemmnisfaktor gesehen.

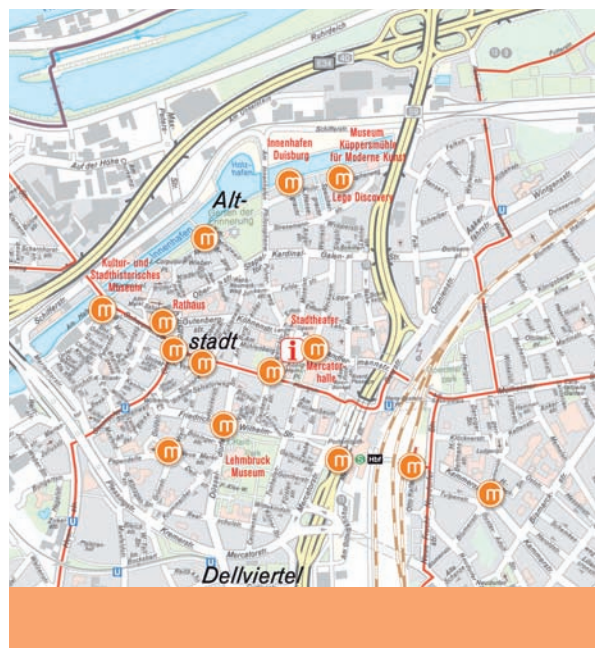
2.3 metropolradruhr | Metropolregion Ruhrgebiet



Das Fahrradverleihsystem **metropolradruhr** wird vom Regionalverband Ruhr gemeinsam mit dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) und zehn Kommunen der Metropole Ruhr getragen. Ziel ist es, im Rahmen eines regionalen Ansatzes den ÖPNV zu ergänzen, zur signifikanten Erhöhung der Fahrradnutzung in den beteiligten Städten beizutragen und die Innenstädte zu entlasten. Das Projektgebiet umfasst die zehn Städte Bochum, Bottrop, Dortmund, Duisburg, Essen, Gelsenkirchen, Hamm, Herne, Mülheim a.d.R. sowie Oberhausen und ist rund 1.520 km² groß. Es ist damit das System mit der größten Flächenausdehnung unter den Modellprojekten.

Das Fahrradverleihsystem wurde im Rahmen der Kulturhauptstadt RUHR.2010 am 18. Juni 2010 in Dortmund feierlich eröffnet und sukzessive weiter ausgebaut. Bis November 2011 waren 1.200 Leihfahrräder und 150 Stationen in Betrieb. Der weitere Systemausbau ist bis zum Saisonstart im Sommer 2012 geplant. Dann soll das Verleihsystem insgesamt 3.000 Fahrräder an 300 Stationen umfassen. An den Stationen stehen Fahrräder des Betreibers

nextbike GmbH zur Ausleihe bereit, die in der ersten Phase per Mobiltelefon gebucht werden können. Die Ausstattung der Stationen mit Buchungsterminals für eTickets des VRR ist in Vorbereitung und soll bis zum Saisonstart 2012 umgesetzt werden.



Die **metropolradruhr**-Stationen wurden in den VRR-Linienplan Schnellverkehr sowie in die elektronische Fahrplanauskunft (EFA) des VRR integriert. Zudem erfolgte eine Integration des Systems im VRR-Internetauftritt und im Radroutenplaner NRW (www.radroutenplaner.nrw.de). Für 2012 ist eine Verstärkung der Öffentlichkeitsarbeit geplant.

Die eingesetzte Technik des Fahrradverleihsystems funktioniert weitgehend reibungslos. Allerdings führten administrative Schwierigkeiten sowie Lieferverzögerungen bei Stationen und Fahrrädern zu einer verzögerten Umsetzung. Dazu kamen rechtliche Auseinandersetzungen mit der Metro AG, die aufgrund des ursprünglich gewählten Namens metroradruhr mit einer Klage drohte.

Interkommunale Kooperation als wesentlicher Faktor

Hilfreich für die Realisierung des Systems war, dass die zehn beteiligten Städte Mitglied des Regionalverbands Ruhr sind, über jahrelange Erfahrung und Disziplin in der interkommunalen Kooperation verfügen und somit das Zusammenspiel sämtlicher Akteure trotz komplexer Strukturen – teils mit hohem persönlichen Einsatz – gewährleistet wurde. Die Implementation des Systems trotz der politisch-administrativen und logistisch komplizierten Strukturen zeigt, dass im Verkehr komplexe Verbundprojekte möglich sind. Die Innovation – neben technischen Komponenten – liegt vor allem in der Organisation und Interaktion der verschiedenen Einzelakteure mit unterschiedlichen Zuständigkeiten und Tätigkeiten sowie in der Koordination der Einzelinteressen.

Die Nutzung des **metropolradruhr** entwickelte sich in der ersten Saison 2010 zögerlich – monatlich wurden jeweils weniger als 1.000 Räder ausgeliehen. Gründe dafür könnten in der anfangs geringen Stationszahl, den begrenzten Marketingaktivitäten sowie den noch nicht mit Terminals ausgestatteten Stationen liegen. Im Jahr 2011 steigerte sich die Nutzung deutlich – auf bis zu etwa 2.500 Ausleihen im August 2011. Besonders oft wird das System am Wochenende genutzt – hier gibt es rund 50 Prozent mehr Ausleihen als an Werktagen.

Nach Angaben der Nutzer wird das System häufig für Wege von oder zur Wohnung sowie in der Freizeit genutzt. Die interkommunale Option mit One-Way-Fahrten wird kaum genutzt.

Name		metropolradruhr
Starttermin		18. Juni 2010 in Dortmund
Anzahl Fahrräder		1.200 Fahrräder, geplant sind 3.000 Leihräder
Anzahl Stationen		150 Stationen, geplant sind 300 Stationen
Gebühren		1 Euro pro Stunde und maximal 8 Euro pro Tag; Kunden des VRR und der Verkehrsgemeinschaft Ruhr-Lippe (VRL) fahren die erste halbe Stunde kostenlos (eine Fahrt/Tag)
Betreibermodell		nextbike GmbH im Auftrag der Metropolregion Ruhr
Bedienungsgebiet		die Städte Bochum, Bottrop, Dortmund, Duisburg, Essen Gelsenkirchen, Hamm, Herne, Mülheim a.d.R. und Oberhausen; das Bedienungsgebiet umfasst ca. 1.520 km²
Internet		www.metropolradruhr.de

Bei Stationsbefragungen von zufällig ausgesuchten Passanten zeigte sich, dass die Kenntnis von Zweck und Nutzung des Fahrradverleihsystems noch gering ausgeprägt ist. Erforderlich erscheint ein zielgruppenspezifisches Marketingkonzept, um das System auch für den Alltagsverkehr zu etablieren. Auch die verstärkte Einbindung aller lokalen und regionalen Medien sollte erfolgen, um das Fahrradverleihsystem weiter bekannt zu machen. In der Vergangenheit wurde beispielsweise in einem Zeitraum von acht Monaten nur vier Mal in der Presse über **metropolradruhr** berichtet.

Die Integration des Systems in den ÖV erfolgt tariflich (Freiminuten für ÖV-Kunden), räumlich (Lage an ÖV-Stationen) und informationell (in den Auskunftssystemen). Wenn in der letzten Ausbaustufe weitere Räder sowie Kartenterminals an den Stationen hinzukommen, wird sich zeigen, ob dies zu einem Anstieg der Nutzungszahlen führt – und ob die Anzahl der Räder und Stationen für einen Systemverbund ausreichend ist.

2.4 e-Call a Bike | Landeshauptstadt Stuttgart



Im Fahrradverleihsystem *e-Call a Bike* in Stuttgart werden seit 28. Oktober 2011 elektrounterstützte Fahrräder, sogenannte Pedelecs, angeboten. Diese ergänzen das seit 2007 im Auftrag der Landeshauptstadt Stuttgart durch die Deutsche Bahn betriebene System *Call a Bike*. Durch die Erweiterung des Systems um Pedelecs sollen zum einen Gebiete in topographisch anspruchsvoller Lage und zum anderen neue Nutzergruppen wie Berufspendler sowie ältere Bürger erschlossen werden. Das Bedienungsgebiet umfasst 35 Stationen im Stuttgarter Talkessel in den inneren Stadtbezirken Stuttgarts (Mitte, West, Süd, Ost) und jenseits des Neckars in Bad Cannstatt sowie zehn Standorte in den Stadtbezirken. An den Terminals können sich Kunden registrieren, die Räder ausleihen und zurückgeben. Die Terminals sind mit einer Batterieladefunktion für die Pedelecs und für weitere elektrische Fahrzeuge ausgestattet, so dass auch Elektroroller an den Stationen geladen werden können. Die Neukunden des Stuttgarter Systems benötigen zum Entleihen der Räder eine einmalige Registrierung. Ein Eröffnungsereignis bewarb die Erneuerung des Systems.

Verzögerte Inbetriebnahme

Zur technischen Umsetzung der Pedelecs lagen zum Redaktionsschluss dieser Veröffentlichung keine Ergebnisse vor, da im Rahmen eines Pilot-



betriebes vom September 2011 bis zur Eröffnung am 28. Oktober 2011 nur 20 Pedelecs von Testnutzern auf Alltagstauglichkeit getestet werden konnten. Das System wurde in dieser Zeit fortlaufend technisch nachgebessert. Im Vorfeld gab es zahlreiche technische Schwierigkeiten. Es mussten insbesondere geeignete Hard- und Softwarelösungen gefunden werden, was im Folgenden zu Lieferverzögerungen führte. Auch im Hinblick auf die Standortplanung gab es Optimierungsbedarf: Vor der Installation des neuen Systems wurden ca. 20 „alte“, unwirtschaftliche Stationen zurückgebaut und eine Neugliederung der vorhandenen Stationen vorgenommen. Entgegen den ursprünglichen Planungen wurden aufgrund der Nutzungskonflikte im Innenstadtbereich und aufwändigen Installationen 836 Stellplätze an 45 Ladestationen eingerichtet, an denen neben den herkömmlichen *Call a Bikes* 100 Pedelecs stationiert sind. Obwohl die beteiligten politischen Akteure der Einführung des neuen Systems zustimmten, folgte bei der Einführung und der Weiterentwicklung des Systems ein langwieriger Abstimmungs- und Planungsprozess – insbesondere mit den Bezirksbeiräten. Auch die Zusammenarbeit der Kooperationspartner Stadt Stuttgart, DB Rent GmbH und (die später aufgenommene) EnBW gestaltete sich schwierig und führte zu Verzögerungen im Planungsprozess. Die in einigen Teilen von Stuttgart fehlende Radwegeinfrastruktur wird vielfach als Hemmnisfaktor gesehen.

Die Instrumente zur Integration des Systems in den ÖV sind zum einen das Tarifkonzept, das ÖV-Nutzern bei entsprechender Registrierung Freiminuten einräumt, und zum anderen die Einbindung in die Informationsportale des Betreibers und des Verkehrs- und Tarifverbunds Stuttgart (VVS).

Die Auswertung der Nutzung des bestehenden *Call-a-Bike*-Systems ergab, dass mit durchschnittlich rund 7.000 Ausleihen pro Monat das seit vier Jahren bestehende System angenommen wird. Die langjährige Beobachtung zeigt, dass die Nutzung stark vom Wetter abhängt – im Juli werden etwa fünf Mal so viele Räder ausgeliehen wie im Januar. 50 Prozent der Ausleihvorgänge dauern maximal 11 Minuten, 92 Prozent der Ausleihvorgänge liegen unter 30 Minuten. Sehr häufig (89 Prozent) werden die Räder für One-Way-Fahrten von einer Station zu einer anderen genutzt. Diese Art der Nutzung könnte auf das relativ dichte Stationsnetz und das recht lange Bestehen des Systems zurückzuführen sein.

Name	e-Call a Bike
Starttermin	28. Oktober 2011
Anzahl Fahrräder	100 Pedelecs (Oktober 2011)
Anzahl Stationen	45 Stationen, davon 10 in Halbhöhenlage
Gebühren	Bei Call a Bike sind die ersten 30 Minuten kostenlos, danach 8 Cent pro Minute bis zu max. 15 Euro pro Tag; für Zeitkarteninhaber des VVS und BahnCard-Kunden existieren Rabatte; für Pedelecs gilt ab der 1. Minute 12 Cent pro Minute; bei einer Registrierung zum Pauschal tariff des e-Call a Bike werden 30 Freiminuten gewährt
Betreibermodell	DB-Rent GmbH im Auftrag der Stadt Stuttgart
Bedienungsgebiet	Stuttgarter Stadtgebiet mit Halbhöhenlagen sowie Bad Cannstadt
Internet	www.callabike-interaktiv.de/stuttgart

2.5 Konrad | Stadt Kassel

Das Fahrradverleihsystem *Konrad* der Stadt Kassel dient der Förderung der Nahmobilität. Für die Verzahnung mit dem ÖPNV sorgt die Lage der Fahrradverleihstationen, die sich überwiegend in der Nähe von ÖV-Haltestellen befinden, sowie die Gestaltung der Stationen, die derjenigen der ÖV-Haltestellen entspricht. Als Betreiber des Verleihsystems kooperieren die Stadt Kassel und die Deutsche Bahn-Tochter DB Rent GmbH; an den Stationen stehen Fahrräder der Firma Simpel zur Verfügung. Das Bedienungsgebiet umfasst in der Startphase das Kasseler Stadtgebiet. Ein Element für die Integration in den ÖPNV ist das Tarifmodell für Einzelkartenbesitzer und Zeitkarteninhaber. Auf Einzelfahrscheinen werden Codes für ein jeweils 30-minütiges Fahrtguthaben aufgedruckt, die im Internet eingelöst werden können. Unter den Modellprojekten ist dies das einzige System, das auch die Inhaber von Einzelfahrscheinen tariflich einbezieht. Das System trägt den Namen *Konrad*, ein Wortspiel aus „K“ für Kassel und „rad“ für Fahrrad sowie der Präposition „mit“ (kon = con). Aufgrund von administrativen Schwierigkeiten, Verzögerungen bei der Fertigung der Fahrräder und vielfältiger technischer Probleme insbesondere im Nahfunkbereich soll *Konrad* mit 500 Fahrrädern an 50 Stationen im Frühjahr 2012 starten.

trassen sowie an großen Hotels. Um eine sofortige Freigabe zu erhalten, erfolgt die Anmeldung an den 26 automatisierten Stationen – per Mobiltelefon und Kreditkarte. Darüber hinaus existieren 34 Stationen mit Personal. Im Jahr 2011 existierten nur Tagestarife in Höhe von 6 Euro bis 9 Euro je nach Fahrzeugart, Verleihdauer und Zubehör; das Kombiticket Fahrrad und ÖV kostet pro Tag 16 Euro. Ab 2012 sollen Kurzzeittarife angeboten werden. Das System wird mit einer großen Zahl von Faltblättern, einem Internetauftritt und einem einheitlichen Corporate Design beworben.

Erfolg und Ausweitung des Systems

Als Erfolgsfaktor von *UsedomRad* gilt der Zusammenschluss von zehn lokalen Fahrradverleihern zur Usedomer Fahrradgesellschaft mbH, die die Mehrheitsbeteiligung an der Betreibergesellschaft *UsedomRad* GmbH hält. Das System funktioniert technisch reibungslos; aufgrund der hohen Flexibilität bei der Ausgestaltung der Stationen – ohne genehmigungspflichtigen Tiefbau – und der Neuordnung nach Kapazitäts Gesichtspunkten konnten die ursprünglich 41 geplanten Stationen auf 60 Stationen ausgeweitet werden.

Die lokalen Medien berichteten positiv über das System. Die politische Unterstützung war sehr deutlich und mündete in einen Kooperationsvertrag der beteiligten Gemeinden und Unternehmen (Verkehrsunternehmen, Fahrradverleiher und Tourismuswirtschaft). Insgesamt gab es in der Zeit von Ende April 2011 bis Mitte September 2011 rund 5.600 Verleihvorgänge. Die Nutzungszahlen sind dabei kontinuierlich gestiegen: Wurden im Mai 2011 erst rund 550 Räder ausgeliehen, waren es im September bereits über 1.600. Die Räder wurden ganz überwiegend für Ausflüge von Touristen genutzt, die die Nutzung relativ langfristig – bereits am Morgen oder früher – geplant hatten. Je nach Nutzungszweck und Tarifstruktur mit Tagestarifen betrug die Leihdauer im Durchschnitt über einen Tag.

Während die UBB-Bahnhöfe weitgehend mit *UsedomRad*-Stationen ausgestattet sind, blieben Absatz und Nutzung des Kombitickets hinter den Erwartungen zurück. Die Evaluation hat gezeigt, dass die beworbene Möglichkeit zu Einwegfahrten nicht oft genutzt wurde – und bei vielen Befragten auch wenig bekannt war. Hier wurden Defizite im Marketing und Vertrieb deutlich.

Name		UsedomRad
Starttermin		Pilotphase: August – Oktober 2010, Projektstart: 22. April 2011
Anzahl Fahrräder		500 Fahrräder (davon 100 Usebikes, 340 Tourenräder, 60 Kinderräder)
Anzahl Stationen		Stationen: 60 Stationen
Gebühren		Tagestarife von 6 Euro bis 9 Euro je nach Fahrzeugart, Verleihdauer und Zubehör; Kombiticket Fahrrad und ÖV kostet pro Tag 16 Euro.
Betreibermodell		Landkreis Vorpommern-Greifswald (Aufgabenträger), UsedomRad GmbH (Betreibergesellschaft)
Bedienungsgebiet		Tourismusregion Insel Usedom sowie angrenzende Festlandregion auf deutscher Seite
Internet		www.usedomrad.de

3. Ergebnisse und Schlussfolgerungen

Die Evaluation 2011 ist insbesondere geeignet, Aufschluss über die Entwicklung von Fahrradverleihsystemen (FVS) in der „Anlaufphase“ zu geben. Die ersten Beobachtungen können sowohl einzelne Aspekte aufzeigen, die sich bei der Planung von komplexen Modellprojekten wie den FVS als besonders hilfreich erwiesen haben, als auch solche Aspekte, die zu Anlaufschwierigkeiten führten. Belastbare Aussagen über die Bilanz der einzelnen Modellprojekte, über nachhaltige Erfolgsfaktoren und Hemmnisse können jedoch erst im „eingeschwungenen“ Zustand der FVS getroffen werden. Hierzu ist zumindest die Fahrradsaison 2012 abzuwarten. Da während des Evaluationszeitraums 2011 zunächst nur die neuen FVS im Ruhrgebiet, in Nürnberg und auf Usedom sowie das bestehende System in Stuttgart im Regelbetrieb waren, werden die Ergebnisse zur Nutzung der Systeme nur für diese dargestellt.

Prozessevaluation

Planungs- und Umsetzungsprozess

Die Evaluation der Modellprojekte hat gezeigt, welche Faktoren förderlich für die Umsetzung von FVS sind: Dazu zählt in der Planungsphase zunächst ein breiter politischer Konsens zur Radverkehrsförderung allgemein und zum Aufbau des Systems im Besonderen. Die Einführung neuer FVS erfordert einen hohen Kooperations- und Abstimmungsbedarf zwischen den verschiedenen Akteuren. Wichtig ist daher eine frühzeitige Einbeziehung aller relevanten Akteure und eine klare Kompetenzverteilung im Modellprojekt.

Da FVS und ihre Komponenten noch keine Serienprodukte sind, steht jedes Projekt vor neuen technischen und organisatorischen Herausforderungen. Daher sind eine hohe Motivation der Beteiligten und eine hinreichende Bereitstellung von personellen Ressourcen notwendige Voraussetzung, die oft langwierigen Planungs- und Aufbauprozesse gezielt voranzutreiben. Ein wichtiger Faktor, der die Entscheidung für die Einführung eines FVS beeinflusst, ist – insbesondere in Zeiten knapper kommunaler Kassen – dessen Finanzierung. Neben Einnahmen aus Nutzerentgelten und bei einigen Systemen auch durch Werbung trägt die öffentliche Förderung zur Kostendeckung bei. Bei den umgesetzten Modellprojekten hat daher die Bundesförderung über einen recht langen Zeitraum von drei Jahren den Aufbau der Systeme für die Kommunen bzw. Regionen deutlich erleichtert.

Dem innovativen Charakter von Modellvorhaben entsprechend gab es für die Umsetzung von FVS mit Integration in den ÖPNV in Deutschland keine Patentrezepte. Bei Planung und Aufbau aller FVS kam es daher zu Verzögerungen gegenüber dem ursprünglichen Zeitplan – die geringsten im Vergleich zu den anderen Modellprojekten beim Aufbau des **metropolradruhr**, was durch die besondere Motivation aller Akteure im Kulturhauptstadtjahr und die Termine der Veranstaltungen sowie den zunächst vereinfachten Stationstyp zu erklären ist.

Gründe für Verzögerungen waren in allen Modellprojekten die lange Bearbeitungszeit der Förderanträge sowie Lieferverzögerungen seitens der Zulieferer von Rädern oder der Betreiber der Systeme. Lange Planungs- und Umsetzungszeiten gab es insbesondere in Kassel, Mainz und Stuttgart. Hierfür waren aufwändige Abstimmungsprozesse in der lokalen Politik und Verwaltung (Kassel), eine hohe Komplexität des technischen Systems aufgrund der Pedelec-Technik (Stuttgart) oder aufgrund der völligen Neuentwicklung eines Systems jenseits der großen Anbieter (Mainz) verantwortlich.

Als zeitaufwändiger als erwartet haben sich in verschiedenen Modellprojekten auch das Finden von Standorten für die Ausleihstationen sowie die Flächenfreigabe erwiesen. Diese ist grundsätzlich ein schwieriger Prozess, da ein dichtes Stationsnetz im Innenstadtbereich geschaffen werden muss, in dem zugleich starke Raumkonkurrenzen sowie damit einhergehende technische und baurechtliche Herausforderungen bestehen. Als gutes Instrument zur Verkürzung der Standortfindung hat sich etwa im Ruhrgebiet die Etablierung eines Lenkungskreises erwiesen, an dem alle relevanten Akteure aus zehn Kommunen teilnahmen und so eine relativ zeitnahe Umsetzung ermöglichten. In den beiden Modellprojekten, die trotz innovativer Konzeption letztlich schon in der Vorbereitungsphase zurückgezogen wurden (Saarbrücken, Bad Bentheim), hat das Fehlen von finanziellen bzw. personellen Ressourcen eine erhebliche Rolle gespielt.

Medienberichterstattung und Marketing

Wichtig für Kenntnis und Akzeptanz von FVS in der Bevölkerung sind Werbung, Öffentlichkeitsarbeit und Medienberichterstattung. Dadurch können die öffentliche Wahrnehmung und das Image der Systeme gesteigert werden; potenzielle Nutzer werden über die Nutzungsmöglichkeiten informiert.

In den Modellprojekten, in denen die Medien überdurchschnittlich positiv über das Fahrradverleihsystem berichtet haben (Nürnberg, Usedom), werden die Systeme stärker genutzt als im Ruhrgebiet, wo seltener und zurückhaltender berichtet wurde. Ein ähnliches Bild zeigt sich bei der Betrachtung der umgesetzten Marketingmaßnahmen, zu denen unter anderem Werbeanzeigen für Usedom-Rad oder Anschreiben an ÖV-Jahresabonnenten in Nürnberg gehörten, während im Ruhrgebiet weniger Marketingmittel zur Verfügung standen. Die Medien sollten daher frühzeitig und umfassend über das Projekt informiert und eingebunden werden. Ebenso ist es wichtig, hinreichende zeitliche und finanzielle Ressourcen für Marketingmaßnahmen einzuplanen.

Wirkungsevaluation

Nutzung im Jahres- und Wochengang

Die Nutzung der FVS wurde in den drei bereits in Betrieb genommenen FVS der Modellprojekte Nürnberg, Ruhrgebiet und Usedom sowie im bestehenden System in Stuttgart (noch nicht im dortigen Pedelec-System) evaluiert.

Rund zwei Drittel der Bevölkerung in den Kommunen der Modellprojekte kannten die Fahrradverleihsysteme oder hatten von ihnen gehört. Dabei war in Nürnberg der Bekanntheitsgrad besonders hoch, im Ruhrgebiet niedriger. In den drei gestarteten Systemen haben sich die Ausleihzahlen mit deutlich positivem Trend entwickelt. Im Ruhrgebiet stieg die Nutzung im zweiten Betriebsjahr 2011 deutlich an, in Nürnberg werden bereits seit dem Start relativ viele Räder ausgeliehen, in Usedom werden seit der Urlaubssaison 2011 erhebliche Zuwächse verzeichnet.

Während die Ausleihen in Nürnberg über die Woche relativ gleich verteilt sind, werden im Ruhrgebiet am Wochenende rund ein Drittel Räder mehr ausgeliehen als an Werktagen. In Usedom wurden die Räder dagegen besonders in der ersten Wochenhälfte häufig genutzt, welches möglicherweise am Wochengang im touristischen Verhalten liegt.

Ein wesentliches Merkmal der FVS besteht in der One-Way-Fähigkeit, also der Möglichkeit, die Räder an einer anderen als der Startstation zurückzugeben. Die Evaluation zeigt, dass von dieser Möglichkeit besonders oft dort Gebrauch gemacht wird,

wo die Nutzung insgesamt ein höheres Niveau erreicht, also insbesondere in Stuttgart, gefolgt von Nürnberg. Die bisherigen Ergebnisse deuten darauf hin, dass eine hohe Dichte des Systems (Räder je Einwohner sowie je Fläche) eine stärkere Nutzung des Systems begünstigt. Über die Wirtschaftlichkeit der FVS kann zu diesem Zeitpunkt noch keine Aussage getroffen werden. Ohne die Bundesförderung wären einige Systeme aufgrund der prekären Haushaltslage der Kommunen nicht an den Start gegangen. Einige der Kommunen befinden sich in der Haushaltssicherung, so dass schon die Erbringung des Eigenanteils bei der Förderung eine erhebliche Schwierigkeit darstellte.

Nutzerdemographie: Alter, Geschlecht, Tätigkeit und Wohnort

Die Befragung von Nutzern an den Stationen sowie per Telefon in den vier Modellprojekten Nürnberg, Ruhrgebiet, Stuttgart und Usedom zeigt, welche Bürger die FVS überwiegend nutzen. In den urbanen Verleihsystemen in Stuttgart und im Ruhrgebiet überwiegen die jüngeren Altersgruppen; hier sind über 80 Prozent (Stuttgart) bzw. über 60 Prozent (Ruhrgebiet) der Nutzer 20 bis 39 Jahre alt. In Nürnberg wird das System in einem breiten Altersspektrum von 20 bis 59 Jahre stark genutzt, während im touristischen System in Usedom zwei Drittel der Nutzer zwischen 40 und 69 Jahre alt sind. Unter den Nutzern der urbanen Systeme sind entsprechend der Altersstruktur kaum Rentner und überdurchschnittlich oft Vollzeiterwerbstätige. Dies weist auf das mögliche Potenzial der Systeme hin, auch als Verkehrsmittel im Berufsverkehr genutzt zu werden. Schüler und Studenten sind dagegen unter den Nutzern nur durchschnittlich vertreten.

In Stuttgart, Nürnberg und dem Ruhrgebiet nutzen Männer die FVS deutlich öfter als Frauen, nur in Usedom ist das Verhältnis annähernd ausgeglichen – auch dort fahren jedoch geringfügig mehr Männer mit dem Leihfahrrad.

Verkehrsverhalten der Nutzer der FVS

Die Nutzer der öffentlichen FVS in den urbanen Systemen fahren seltener mit dem eigenen Pkw als Nichtnutzer der FVS (10-15 Prozentpunkte weniger als bei den Nichtnutzern). Die Nutzer der öffentlichen FVS in den urbanen Systemen sind bei der Verkehrsmittelwahl eher vom Radverkehr und der Nutzung des ÖPNV (je 5-7 Prozentpunkte mehr)

geprägt. Deutlich häufiger als im Bevölkerungsdurchschnitt verfügen die Nutzer der FVS in Nürnberg (57 Prozent), Stuttgart (54 Prozent) und im Ruhrgebiet (66 Prozent) über eine Zeitkarte für den öffentlichen Verkehr (ÖV).

Dies weist einerseits darauf hin, dass die FVS häufig von multimodalen Personen genutzt werden. Andererseits lässt sich hieran erkennen, dass die tarifliche Verknüpfung mit dem ÖV eine relevante Nutzergruppe gezielt anspricht. Auch intermodale Wege sind bei den Nutzern etwa doppelt so häufig wie bei Nichtnutzern. Bei rund einem Drittel der Wege der Nutzer wurden für die Wegekette ÖV und FVS genutzt. Auch dies zeigt, dass die Verknüpfung der beiden Verkehrsmittel in den Modellprojekten wirksam ist.

Auf die Frage nach dem Verkehrsmittel, das genutzt worden wäre, wenn ein Leihrad nicht zur Verfügung gestanden hätte, gaben die meisten Nutzer in den urbanen Modellprojekten den ÖV an (mit Werten zwischen 37 Prozent im Ruhrgebiet und 71 Prozent in Nürnberg). In Usedom hätten die meisten Nutzer den Tag anders geplant (36 Prozent). Dort wurde das FVS auch sehr häufig (26 Prozent) anstelle des Pkw (Fahrer oder Mitfahrer) genutzt. In den anderen Modellprojekten lag dieser Wert niedriger.

Beim Vergleich der Nutzung der einzelnen Modellprojekte muss berücksichtigt werden, dass diese über unterschiedliche, z.T. relativ kurze Zeiträume betrachtet wurden.¹ Die Entwicklung der Nutzung muss jedoch über mehrere Jahre beobachtet werden, um valide Aussagen über die dauerhafte verkehrliche Bedeutung der FVS treffen zu können. Vor diesem Hintergrund stellt die Evaluation nur Zwischenergebnisse dar, die für die Weiterentwicklung der Systeme genutzt werden können.

Schlussfolgerungen für die Neu- und Weiterentwicklung von Fahrradverleihsystemen

Die Evaluation hat gezeigt, dass für die erfolgreiche Einführung von FVS eine Reihe von Rahmenbedingungen erfüllt sein muss. Beim Aufbau der Systeme sollten Verzögerungen bei allen Planungs- und Umsetzungsphasen einkalkuliert werden. Förderlich ist die frühzeitige Einbeziehung aller relevanten Akteure zur politischen Unterstützung sowie zur Planung, z.B. die Flächenfreigabe der Stationen. Verbindliche Zusagen zu Lieferterminen sollten in den Verträgen mit den Betreibern vereinbart werden.

Notwendig für den langfristig erfolgreichen Betrieb sind insbesondere eine langfristige Kalkulation der Kosten und Einnahmen der Systeme, die Entwicklung tragfähiger Geschäftsmodelle, eine klare Zielgruppendefinition, eine den Nutzerbedürfnissen entsprechende Optimierung der Systeme und eine positive Medienpräsenz sowie eine überzeugende Marketingstrategie. Bei den Systemen zählen die einfache Bedienbarkeit, etwa mittels Kommunikationsterminal, eine weitgehende tarifliche ÖV-Einbindung sowie auffallende und klare Informationen, die Nutzungshürden abbauen und auf das System hinweisen, zu den Erfolgsfaktoren. Systeme, die diese Merkmale schon im frühen Betriebsstadium aufwiesen, z.B. das Modellprojekt Nürnberg, konnten daher gute Erfolge bei der Nutzung des Systems erzielen.

¹ So war *NorisBike* bisher nur in der Sommersaison 2011 in Betrieb, während für die anderen Modellprojekte auch Nutzungsdaten aus dem Winter eingehen. Die Relationen zwischen den Werten für die „Ausleihen pro Monat und Rad“ der verschiedenen Modellprojekte verändern sich bei einem kürzer gewählten Betrachtungszeitraum nur unwesentlich.

(Daten bis 8/2011)	Nürnberg	Ruhrgebiet	Stuttgart*	Usedom
System				
Anzahl Räder im Durchschnitt des bisherigen Betriebszeitraums	750	655	450*	530
Anzahl Stationen	63	150	45	60
Systemtyp	nextbike	nextbike	DB Rent	eigener Betreiber mit nextbike-System
Nutzung Daten jeweils für den bisherigen Betriebszeitraum, für Stuttgart: Daten ab 1/2009				
Betriebsbeginn	5/2011	6/2010	6/2007	4/2011
Ausleihen pro Monat	4.228	1.049	6.956	931
Ausleihen pro Rad und Monat	5,6	1,6	15,5	1,8
Startstation = Zielstation	26 %	46 %	7 %	88 %
Anteil der Nutzer, die < 5 km entfernt vom FVS wohnen	50 %	65 %	80 %	90 % (einschließlich Urlaubswohnsitz)
Anteil ÖV-Zeitkarteninhaber bei den FVS-Nichtnutzern	30 %	25 %	37 %	nicht vergleichbar
Anteil ÖV-Zeitkarteninhaber bei den FVS-Nutzern	57 %	66 %	54 %	nicht vergleichbar
Anteil Verlagerungen von Pkw-Fahrten (Fahrer und Mitfahrer) auf das Fahrrad bei den Nutzern des FVS	9 %	13 %	4 %	26 %
Anteil Ausleihen mit vorausgegangener Redistribution	16 %	19 %	14 %	11 %

* Die Werte für das Modellprojekt Stuttgart gelten für das bestehende *Call a Bike*.

Herausgeber Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS)
Ref UI 31
Invalidenstr. 44, 10115 Berlin
www.bmvbs.de

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR)
im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR)
Deichmanns Aue 31-37, 53179 Bonn
www.bbsr.bund.de



Bundesinstitut
für Bau-, Stadt- und
Raumforschung
im Bundesamt für Bauwesen
und Raumordnung



Projektleitung BMVBS
Ref UI 31

BBSR
Thomas Wehmeier
Thomas.Wehmeier@bbr.bund.de

Bearbeitung Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH
Tilman Bracher
Martina Hertel



Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH
Dr.-Ing. Susanne Böhler-Baedeker
Thorsten Koska
Christiane Beuermann
Prof. Dr. Oscar Reutter



Wuppertal Institut
für Klima, Umwelt, Energie
GmbH

Redaktion Patrick Diekelmann (Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH)

Gestaltung Elke Postler, Berlin

Herstellung AZ Druck und Datentechnik GmbH, Berlin

Fotonachweis Alle Abbildungen wurden durch die jeweiligen Modellprojekte
zur Verfügung gestellt.

Nachdruck und Vervielfältigung: alle Rechte vorbehalten

Berlin/Bonn, Februar 2012