

Innovative Fahrradverleihsysteme

Innovative Fahrradverleihsysteme genießen derzeit eine hohe Wertschätzung in der Politik. Angespornt durch die großen Erfolge im Ausland richten nun auch in Deutschland Kommunen vermehrt solche Systeme ein. Gefördert wird dieser Trend durch den bis 2012 laufenden Modellversuch des Bundesverkehrsministeriums „Innovative Fahrradverleihsysteme“.

Fakten

Das Konzept des Leihfahrrades hat im Tourismusbereich eine lange Tradition. Es zielt eher auf die längerfristige Entleiherung von Fahrrädern ab, wobei in der Regel Rückgabe- und Entleihstation identisch sind. Anders verhält es sich dagegen mit den modernen innovativen Systemen, die in den letzten Jahren im Ausland – insbesondere in Städten mit bis dahin nur geringer Fahrradnutzung (z.B. Paris, Lyon, Barcelona) – große Erfolge feiern konnten. Um die Übertragbarkeit und Wirksamkeit solcher Systeme evaluieren zu können, hat das Bundesverkehrsministerium in 2009 einen Modellversuch gestartet. Dabei sollen kommunale Radverkehrskonzepte gefördert werden, die einen nachhaltigen Nahverkehr mittels innovativer Verleihsysteme initiieren oder unterstützen. Für die Städte Kassel, Dresden, Saarbrücken, Nürnberg und Mainz sowie für die Metropolregion Ruhrgebiet und den Landkreis Ostvorpommern (Usedom) stehen dafür insgesamt 10 Millionen Euro zur Verfügung, zusätzlich sind weitere 1,3 Millionen Euro für ein Pedelec-Projekt in Stuttgart vorgesehen.

Die innovativen Leihfahrradssysteme zeichnen sich neben den fahrradtypischen Merkmalen (Umweltfreundlichkeit, Lärm- und Emissionsfreiheit) dadurch aus, dass sie öffentlich zugänglich sind, nach dem Prinzip der Selbstbedienung funktionieren, Einwegfahrten zulassen und von den Gebühren her eher auf eine kurzfristige Fahrrad-Entleiherung (zur Zurücklegung der „letzten Meile“) abgestellt sind.

Für die Sicherheit und Wartung der Leihfahrräder sorgt der Systembetreiber. Größter Anbieter ist derzeit die Deutsche Bahn (www.callabike-interaktive.de) mit Systemen in Berlin, München, Frankfurt, Köln und Karlsruhe (mit freier Rückgabemöglichkeit) sowie in Stuttgart und Verleihstationen an den meisten ICE-Bahnhöfen (Rückgabe nur an den Verleihstationen). Daneben gibt es Kooperationen mit Stadtrad Hamburg und Stadtrad Berlin. Ein weiterer großer Anbieter ist Nextbike (www.nextbike.de), der in Deutschland in zahlreichen Städten agiert, teilweise auch unter fremdem Namen (z.B. Metrorad Ruhr). Nextbike ist anders als Callabike nicht auf öffentliche Zuschüsse ausgerichtet, sondern finanziert sich ausschließlich selbst über Nutzergebühren und Werbeeinnahmen.

Funktionsprinzip

Auch wenn es unterschiedliche Anbieter von Fahrradverleihsystemen gibt, so ist deren Funktionsweise im Grundprinzip ähnlich. Alle beruhen auf dem Prinzip der selbständigen Entnahme und Rückgabe von Fahrrädern, die mit Codeschloss, verstellbarem Sattel, Spritzschutz, 3-Gangschaltung und Gepäckträger oder Fahrradkorb ausgestattet sind.

Grundsätzlich lassen sich beim Fahrradverleih stationsbasierte Systeme von flexiblen Systemen unterscheiden. Im ersten Fall können Fahrräder nur an definierten Stationen ausgeliehen und zurückgegeben werden, im zweiten Fall dagegen kann dies nahezu beliebig im Stadtgebiet erfolgen. Zur Entleiherung eines Fahrrads geht man entweder direkt zu einer gut versorgten Station oder wählt die Hotline-Nummer des Betreibers. Daneben können verfügbare Fahrräder auch über internet-basierte Dienste lokalisiert und reserviert werden. Beginn und Ende des Entleihervorganges müssen dem Systembetreiber entweder über eine SMS oder Telefonat mitgeteilt werden. Die Kosten werden minuten genau oder im Stunden-Takt berechnet (manchmal ist die erste halbe oder ganze Stunde für ÖPNV-Abo-Kunden frei) und automatisch dem hinterlegten Konto belastet. Zusätzliche Gebühren können durch eine nicht ordnungsgemäße Behandlung entstehen (z.B. nach Abstellen der Fahrräder außerhalb der zugelassenen Standorte).

ADAC-Standpunkt

Fahrradverleihsysteme können insbesondere in Großstädten mit hohen Besucher- und Pendlerzahlen eine sinnvolle Mobilitätsalternative im Umweltverbund darstellen und vor allem in Städten mit nur geringem Radverkehrsanteil das Image des Radverkehrs fördern. Aus Sicht des ADAC müssen die Systeme eine hohe Angebotsdichte haben, einfach bedienbar sein, über gut gewartete und verkehrssichere Räder verfügen und vor allem kompatibel mit dem ÖPNV sein. Dazu gehören haltestellennahe Stationen, gegenseitige Preisnachlässe und möglichst eine gemeinsame Abrechnung auf Basis einer Smart-Card. Fahrradverleihsysteme sollten nicht als Konkurrenzsystem zum ÖPNV aufgebaut werden, sondern diesen ergänzen (z.B. in der Fläche oder in den Schwachlastzeiten).