

## **Wiener Gratisstadtrad – ein verkehrspolitischer Erfolg «Citybike» wird von Bevölkerung und Touristen rege genutzt**

Seit 2003 kann man sich in Wien so genannte „Citybikes“ gratis ausleihen. Nach einigen Anfangsschwierigkeiten funktioniert das System so gut, dass es von anderen Städten (z.B. Lyon) kopiert wird. Derzeit können an 48 Bike-Stationen Fahrräder entliehen werden. Einzige Voraussetzung ist eine einmalige Registrierung mittels Bankomatkarte oder der Citybike-Card. Im Jahr 2005 legten damit 45.000 Radfahrerinnen und Radfahrer bei zirka 200.000 Fahrten über 600.000 Kilometer zurück. Hier finden Sie einige Hintergründe und ein Interview mit den Entwicklern. (Sprache: de)

Weitere Informationen:  
Citybike Wien

<http://www.citybikewien.at/>

## **Vienne: succès du vélo-partage Le vélo urbain gratuit séduit la population comme les touristes**

Depuis 2003, la ville de Vienne propose gratuitement un parc de vélos de ville. Après quelques difficultés rencontrées à ses débuts, le concept de « citybike » rencontre un franc succès et a fait des émules (dans la ville française de Lyon, notamment). Aujourd'hui, Vienne compte 48 stations de vélos urbains, disponibles en prêt après un unique enregistrement de l'utilisateur au travers de sa carte bancaire ou d'une carte « citybike ». Au cours de l'année 2005, ces vélos ont permis à 45'000 usagers de parcourir 200'000 trajets totalisant plus de 600'000 kilomètres. Vous trouverez ici une documentation relative au projet et une interview des initiateurs. (langue : allemand)

Pour plus d'informations:  
Citybike Wien

<http://www.citybikewien.at/>

16.10.2006

<http://www.mobilservice.ch>

Mobilservice Redaktion: Andreas Blumenstein und Julian Baker  
c/o Büro für Mobilität AG  
Hirschengraben 2 | 3011 Bern | Tel.: +41 (0)31 311 93 63

[redaktion@mobilservice.ch](mailto:redaktion@mobilservice.ch)

Mobilservice Administration: Ursula Gertsch  
c/o Rundum-mobil  
Buchholzstrasse 7a | 3604 Thun | Tel.: +41 (0)33 334 00 25

[info@mobilservice.ch](mailto:info@mobilservice.ch)

## Citybike Wien

Die seit 2003 von dem Werbeunternehmen GEWISTA betriebenen [Citybikes](#) sind mittlerweile zu einem fixen Bestandteil des Wiener Stadtverkehrs geworden. Derzeit können an 48 Bike-Stationen Fahrräder entliehen und an jeder dieser Stationen auch wieder zurückgegeben werden. Einzige Voraussetzung ist eine einmalige Registrierung mittels Bankomatkarte oder der Citybike-Card. Diese ist auch für die starke Nutzung durch Touristinnen und Touristen mitverantwortlich

Mit VISA konnte ein neuer starker Partner für Citybikes gefunden werden. Somit ist die Entlehnung zukünftig auch mittels Kreditkarte möglich, was eine wesentliche Erleichterung für die zahlreichen Touristinnen und Touristen darstellt.



[Projekt "Gratisstadtrad" - Rückblick](#)  
[Informationen der rathaus-korrespondenz](#)

## Flächendeckende Netzabdeckung innerhalb des Gürtels

Mit dem Ausbau 2005 konnte innerhalb des Gürtels eine nahezu lückenlose Netzabdeckung erreicht werden. Im Jahr 2005 legten 45.000 Radfahrerinnen und Radfahrer bei zirka 200.000 Fahrten über 600.000 Kilometer zurück. Der Trend ist dabei nach wie vor steigend, sodass sich die Firma GEWISTA für 2006 eine Steigerung auf 300.00 Fahrten als Ziel gesetzt hat. Die Nutzung der Citybikes ist innerhalb der ersten Stunde gratis, wobei 98 Prozent der Fahrten gratis waren.

Mit Beginn des Jahres 2006 soll die gesamte Stadt flächendeckend mit Citybikes versorgt werden. Durch den Entfall der Anonymität wird dem Vandalismus und dem Diebstahl, der das Vorgängerprojekt Viennabike zur Aufgabe zwang, entgegengewirkt.

## Ziel

Dieses neue Verkehrssystem soll den Umstieg auf das Fahrrad erleichtern. Kurze Wege können jederzeit dem Rad zurückgelegt werden, weil immer ein Fahrrad in unmittelbarer Nähe vorhanden ist. Untersuchungen belegen, dass 50 Prozent aller Wege kürzer als fünf Kilometer sind. Diese können auch mit einem Fahrrad bewältigt werden.

## Pilotprojekt "Dreieck Meidling"

Heuer wird als Pilotprojekt die Erweiterung des Citybike-Wien-Netzes erprobt. Mit dem Pilotprojekt "Dreieck Meidling" soll das bisherige Netz Richtung Westen (Bahnhof Meidling, Meidlinger Hauptstraße, Schloss Schönbrunn) erweitert werden. Diese Erweiterung ist sowohl für Pendlerinnen und Pendler als auch für den Tourismus sehr wichtig. Die fünf neuen Stationen werden von der Stadt Wien finanziert. Das Pilotprojekt ist auf drei Jahre angelegt und kostet 300.000 Euro.

© Foto: frischesgras

## Projekt "Gratisstadtrad" - Rückblick

### Wie alles begann...

Das Projekt "Gratisstadtrad" ist eines der 23 Projekte, die im Mai 2001 zwischen SPÖ und den Wiener Grünen vereinbart wurde. Das "Gratisstadtrad" wurde aber schon im 1999 vom Gemeinderat beschlossenen [Klimaschutzprogramm - KLIP](#) als wichtiges Projekt zur Verbesserung des Verkehrs angeführt.

2001 trat schließlich der Verein "Viennabike" mit einem Umsetzungskonzept für das Projekt "Gratisstadtrad" an die Stadt Wien heran und ersuchte um Subvention in der Höhe von 1,2 Millionen Euro. Diese wurde Anfang 2002 im Gemeinderat einstimmig von SPÖ, ÖVP, FPÖ und den Grünen beschlossen. Im April 2002 begann der Verein "Viennabike" mit der Umsetzung. 1.500 Viennabikes rollten durch ganz Wien. Ende Mai musste der Verein "Viennabike" die Räder wegen Vandalismus- und Rückholproblemen wieder einsammeln und stellte die Umstellung auf ein SMS-System in Aussicht.

Mitte Juli 2002 konnten sich die Wienerinnen und Wiener dann wieder über die Viennabikes freuen, zwar ohne SMS-System, dafür mit kleinen Verbesserungen und einem Viennabike-Infoteam. Der zweite Anlauf funktionierte durchaus erfolgreich, bis die Räder im November zur Winterpause wieder eingezogen wurden. Für 2003 versprach der Verein "Viennabike" ein Schlüssel-Registrierungs-System. Der Verein schaffte es aber nicht, rechtzeitig ein schlüssiges Konzept für diese Verbesserungen vorzulegen.

### Subvention für den Verein "Viennabike"

Der Verein "Viennabike" musste alle Rechnungen vorgelegen. Diese wurden vom Viennabike-Beauftragten der Stadt Wien geprüft und erst anschließend von der Stadt Wien als Subvention rückerstattet. Dadurch war für die Stadt Wien stets klar, was genau subventioniert wurde. Für das Info-Team etwa wurde keine Subvention verwendet.

### Projekt "Gratisstadtrad" - ein verkehrspolitischer Erfolg

Bisher hat die Stadt Wien 600.000 Euro Subvention bezahlt - und kann sich über 2,4 Millionen Euro an Werbewert für das Thema "Radfahren in Wien" und ein extrem positives internationales Echo freuen. Noch nie war Radfahren so medienpräsent wie 2002. Die Gratisstadträder sind daher auch für den kräftigen Anstieg des Wiener Radverkehrs mitverantwortlich: 2002 fuhren vor der Oper 50 Prozent mehr Fahrräder als 1999, entlang der Ringstraße wird mittlerweile über 17 Prozent des Verkehrs per Fahrrad bewältigt. Auf der "2er-Linie" stieg der Radverkehr gegenüber 2000 sogar um 433 Prozent.

# Die beste Stadtzeitung Europas.

## Die Radlneuerfinder

Seit drei Jahren kann man sich Citybikes ausleihen. Nach einigen Anfangsschwierigkeiten funktioniert das von Hans Dechant und Dieter Matuschek entwickelte System vom Gratisradeln für eine Stunde ganz gut.



Falter	<a href="#">31/2006</a> vom 2.8.2006
Ressort	<a href="#">Stadtleben</a> > Gratisrad
Autor	<a href="#">Martina Stemmer</a>
Infobox	<a href="#">Wiener Radeln</a>
Weblinks	<a href="#">Citybike Wien</a>

[diesen Falter bestellen](#)

Ein paar Freunde der Dechants fürchten sich wahrscheinlich jetzt schon vor jenem Tag im Herbst, an dem die fünfköpfige Familie umzieht. Dann erwartet man nämlich von ihnen, dass sie sich frühmorgens auf den Drahtesel schwingen und so lang nicht mehr absteigen, bis sämtliche Dechant'schen Besitztümer in der neuen Wohnung sind. Man siedelt per Fahrrad - und zählt dabei auf die Hilfe des Bekanntenkreises. "Hoffentlich ist schönes Wetter, denn bei Regen hat wahrscheinlich keiner Lust, uns zu helfen", sagt Familienvater Hans Dechant. Der gelernte Maschinenbauer steht der "Übermotorisierung", wie er sagt, kritisch gegenüber. "Mit ein paar guten Anhängern fürs Fahrrad geht vieles. Man braucht nicht für alles ein Auto." Er hofft auch darauf, dass die neuen Nachbarn mit anpacken, denn schließlich zieht man in eine autofreie Siedlung am Stadtrand. Seit er zwanzig ist, bewegt sich Dechant am liebsten mit dem Radl fort, der TU-Absolvent hat sich sogar selbst ein Hochrad gebaut. "Als ich angefangen habe, durch Wien zu radeln, haben sich die paar Radfahrer, die in der Stadt unterwegs waren, noch begrüßt."

Heute sind die Wiener fleißigere Radler. 2005 registrierte die Zählstelle am Opernring eine Million Radfahrer, der Radverkehrsanteil lag letztes Jahr bei sechs Prozent. Und künftig sollen noch mehr in Wien zurückzulegende Wege mit dem Rad bestritten werden. Dafür will die Stadt nicht nur mehr Radwege schaffen, sondern auch das Citybikenetz ausbauen.

Fahrradnarr Hans Dechant engagierte sich schon für das Projekt Gratisstadtrad, als der Traum vom jederzeit verfügbaren Zweirad noch Viennabike hieß. "Das war natürlich ein Planungsfehler, das Viennabike, wir waren einfach viel zu blauäugig", sagt der Radspezialist. Wenige Tage, nachdem man im Mai 2002 die blauen und rosa Räder an 235 Standorte verteilt hatte, war schon die Hälfte verschwunden. Und die, die noch da waren, sahen ziemlich ramponiert aus. Die rote Stadtverwaltung, die das Projekt gemeinsam mit den Grünen durchzog, war davon ausgegangen, dass die Wiener die Radln nach Benützung schön brav zurückbrächten, um die zwei Euro Pfand zurückzubekommen. Das stellte sich als großer Irrtum heraus: Vielen Viennabikern waren die zwei Euro wurscht, sie ließen die Räder einfach irgendwo stehen, verstaute sie in ihren Kellern oder warfen sie in den Donaukanal.

Danach lag das Projekt erst einmal auf Eis - bis der auf Außenwerbung spezialisierte, ehemals stadteigene Holdingbetrieb Gewista das Projekt übernahm. "Am Anfang war's nicht leicht, mit den Bezirken über Standorte zu verhandeln. Da dachte sich jeder, jetzt kommen wieder zwei daher, die glauben, sie können's", sagt Dieter Matuschek, der sich gemeinsam mit Hans Dechant das System Citybike ausgedacht hat. "Und uns war selbst nicht klar, wie komplex das alles ist." Die größte Schwierigkeit bestand laut Matuschek, der für die Logistik zuständig ist, darin, einerseits die kostenlose Verfügbarkeit der Räder beizubehalten und gleichzeitig die Leute dazu zu motivieren, die Dinger wieder zurückzubringen. Im Unterschied zum Viennabike-Modell muss man sich für das Citybike registrieren. Und gratis ist auch nur die erste Stunde. Trotz Anfangsschwierigkeiten hat sich das Projekt in den letzten drei Jahren ganz gut entwickelt: 300.000 Fahrten zählte man dieses Jahr bereits. Auch Grün-Politiker Christoph Chorherr, von dem die Idee des Gratisrades für die Wiener ursprünglich stammt und der vor drei Jahren noch der Ansicht war, die Viennabikes seien zwar oft geklaut, aber im Gegensatz zum Citybike wenigstens benutzt worden, ist inzwischen zufrieden mit dem von der Gewista überarbeiteten Konzept: "Die Zuwachsraten sind enorm. Ich gebe zu, ich habe die Lernfähigkeit der Leute unterschätzt." Von Zeit zu Zeit leihe er "zu Testzwecken" selbst ein Citybike aus, das eigene Vehikel sei ihm allerdings lieber, sagt der grüne Gemeinderat.

Die Stadtbewohner scheinen sich an das Gratisrad, das man nur eine Stunde lang kostenlos nutzen kann, gewöhnt zu haben. Und gestohlen wird nur noch ganz selten eins - kein Wunder, bei den 600 Euro Strafe, die der Letztbenutzer in diesem Fall zahlen muss. Derzeit ist ein einziges Citybike abgängig. Trotz der Fehler, die man anfangs beim Viennabike gemacht hat, war das Projekt laut Radexperte Hans Dechant "gut und wichtig": "Alle haben darüber geredet, und es war auf einmal cool, mit dem Radl zu fahren."

Besonders cool kommt man sich auf so einem Citybike zwar nicht vor: Das 1-Gang-Gefährt in Gelb oder Blau ist voller Werbeschriften, der Korb am Lenker ist zwar irgendwie praktisch, aber auch ein bisschen omamäßig, und während der

ganzen Fahrt fragt man sich, ob der Durchschnittswiener wirklich so kurze Haxen hat oder man vielleicht eine Kinderversion des Stadtrades erwischte habe. Gewöhnungsbedürftig ist auch die Rücktrittsbremse sowie die Tatsache, dass das Ding ganz schön klappert - was andererseits wieder seine Vorteile hat, falls die Klingel kaputt ist: Fußgänger hören schon von weitem, dass da wer ankommt. "Man muss natürlich viele Kompromisse machen bei so einem Rad. Es darf nicht zerstörbar sein, und jeder soll es nutzen können", sagt Dechant. Außerdem sei das Gefährt ja für kurze Strecken konzipiert, "um ins Kino zu fahren, oder ins Theater". Oft sehe man ein paar junge Menschen durch die Stadt radeln, von denen nur einer ein Citybike fahre, während alle anderen eigene Räder hätten. "Und das ist auch das Ziel des Gratisstadtrades: Es soll Lust aufs Radfahren machen." Dank des digitalen Registrierungssystems hat man recht genaue Daten dazu, von wem das Rad genutzt wird und wohin man damit fährt. 95 Prozent der Citybiker sind demnach Wiener, der Großteil davon zwischen zwanzig und dreißig Jahren alt. Wobei der Touristenanteil in den nächsten Jahre erheblich steigen soll. Seit kurzem kann man nämlich nicht mehr nur mit einer österreichischen Bankomatkarte, sondern auch mit einer Kreditkarte ein Rad ausleihen.

Damit an den fünfzig Citybike-Terminals immer genug fahrtüchtige Drahtesel für strampelwillige Städter bereitstehen, beschäftigt die Gewista sechs Fahrradtechniker. Michael Seemann zum Beispiel klappert einzelne Stationen im Liegerad ab und schnallt, wenn nötig, ein paar Citybikes an den eigens dafür konstruierten Anhänger, um sie an ein leeres Terminal oder in die Werkstatt zu bringen. Der Radfan hat schon einige Erfahrung mit dem Einsammeln von Gratisrädern: Als Fahrradbote hat er bereits für Viennabike "falsch geparkte" Räder retourniert. "Das war ganz schön stressig. Kaum hatte man eins zurückgebracht, kam per Funk die nächste Meldung, und man radelte schon wieder los, um ein Radl zu holen." Seemann ist froh, dass die Bikes jetzt von selbst zurückkommen und er sich um die Technik kümmern kann. "Das macht viel mehr Spaß." Tausend Stück der in Portugal zusammengebauten Räder hat man insgesamt angeschafft - wobei rund 600 davon im Einsatz sind. Der Rest steht in der Werkstatt im 2. Bezirk oder im Inzersdorfer Zentrallager.

Dass das Citybike-Konzept in Wien ganz gut funktioniert, hat sich auch in anderen europäischen Städten herumgesprochen: Das von Matuschek und Dechant ausgeklügelte System soll bald in Brüssel zum Einsatz kommen. Und in Lyon, wo der Gewista-Mutterkonzern JCDecaux seinen Hauptsitz hat, radelt man schon seit letztem Jahr nach dem Wiener Modell. Trotzdem sind die beiden Erfinder noch immer nicht ganz zufrieden. "Ein paar Schwierigkeiten gibt's nach wie vor", sagt Matuschek. So bringe der Umstand, dass die Stadt das Projekt an die Gewista abgeben habe, das Problem mit sich, dass es als privater Bittsteller nicht ganz einfach sei, von den einzelnen Bezirksvorstehungen Bewilligungen für die Errichtung von Citybike-Terminals zu bekommen. "Den meisten sind Parkplätze halt wichtiger." Verkehrsstadtrat Rudolf Schicker (SPÖ) hat bei der Präsentation des Citybikes 2003 zwar verkündet, dass das neue System nicht subventioniert werde, ganz ohne Finanzspritze vonseiten der Stadt geht's aber offenbar doch nicht: Für die geplanten fünf Terminals im 12. Bezirk, die noch dieses Jahr fertiggestellt werden sollen, kommt die Stadt Wien auf 300.000 Euro kostet das "Dreieck Meidling". "Wenn die neuen Stationen gut angenommen werden, können wir uns auch vorstellen, weitere Terminals außerhalb des Gürtels zu errichten", sagt Klaus Heimbuchner vom Büro Schicker. Die Gewista habe ein sehr gutes Citybikenetz im innerstädtischen Bereich aufgebaut, weiter außerhalb kümmere sich nun die Stadtverwaltung drum. Hoffentlich nimmt man bei der Gelegenheit auch gleich den Ausbau des Radwegnetzes in Angriff - zwischen Gehsteig und Bim macht das Radeln nämlich mäßig Spaß.

Infos: [www.citybikewien.at](http://www.citybikewien.at)

[nach oben](#)

---

© Nachdruck bzw. Textübernahme - auch auszugsweise -  
nur mit schriftlicher Genehmigung der Falter Zeitschriften Gesellschaft m.b.H. gestattet.