

Statusanalyse Fahrradverleihsysteme

Potenziale und Zukunft kommunaler und regionaler
Fahrradverleihsysteme in Deutschland



Statusanalyse Fahrradverleihsysteme

Potenziale und Zukunft kommunaler und regionaler Fahrradverleihsysteme in Deutschland

Herausgeber

raumkom Institut für Raumentwicklung und Kommunikation

Dr. Christian Muschwitz und Prof. Heiner Monheim

Nikolausstr. 14

54290 Trier

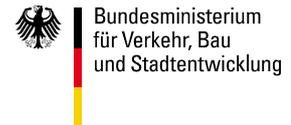


Förderer

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Invalidenstraße 44

10115 Berlin



Das Forschungsvorhaben wurde mit Mitteln des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Rahmen der Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans unter dem Kennzeichen VB0912 gefördert. Die Verantwortung für den Inhalt liegt beim Herausgeber.

Projektlaufzeit

Oktober 2009 bis Juni 2011

Autoren

Prof. Heiner Monheim

Dr. Christian Muschwitz

Dipl.-Geogr. Johannes Reimann

Cand. Dipl.-Geogr. Markus Streng

Redaktion und Satz

raumkom Institut für Raumentwicklung und Kommunikation

Bildnachweis Titelseite

Oben links: http://www.metroradruhr.de/uploads/pics/metroradruhr_Paar_mit_Raedern.jpg –

oben mitte: http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/images/2086_01.jpg –

oben rechts:

http://www.stroeer.de/fileadmin/user_upload/Bilder/pressebilder/05_stroeer_db_call_a_bike_

[fahrrad.jpg](http://www.stroeer.de/fileadmin/user_upload/Bilder/pressebilder/05_stroeer_db_call_a_bike_fahrrad.jpg) – unten: <http://www.1-2bike.eu/dotAsset/34142.jpg>

Trier, Juni 2011

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis.....	III
Tabellenverzeichnis.....	VI
Abbildungsverzeichnis.....	VII
Abkürzungsverzeichnis.....	IX
1 Hintergrund und Ziele der »Statusanalyse Fahrradverleihsysteme«.....	1
1.1 Hintergrund des Bundesmodellwettbewerbs »Innovative Fahrradverleihsysteme – neue Mobilität in Städten«.....	1
1.2 Ziele der Statusanalyse.....	2
1.3 Die Entwicklung des Fahrradverleihs – Fünf Phasen der Verleihgeschichte.....	3
1.3.1 Phase 1: stationär, personalbasiert.....	4
1.3.2 Phase 2: kommunales Billigfahrrad für die Selbstbedienung.....	6
1.3.3 Phase 3: personalbasierte System-Räder.....	6
1.3.4 Phase 4: Qualitäts-Selbstbedienungssysteme mit hoher Flächendeckung...8	
1.3.5 Mögliche Phase 5: Integration von Pedelecs.....	10
1.3.6 Die aktuelle Lage beim kommunalen Fahrradverleih in Deutschland.....	11
1.4 Begriffe und Systemmerkmale öffentlicher Leihradsysteme.....	14
1.4.1 Basismerkmal: Jederzeitige öffentliche Zugänglichkeit für jedermann im öffentlichen Raum	14
1.4.2 Weitere Systemmerkmale.....	15
1.5 Forschungsstand zu öffentlichen Leihradsystemen.....	21
1.5.1 Ressortforschung.....	22
1.5.2 Evaluation der Wettbewerbsbedingungen.....	23
1.5.3 Integration im Mobilitätsverbund.....	24
1.5.4 Bike-Sharing in europäischem Maßstab.....	25
1.5.5 Deutsche Pilotprojekte und Feldtests.....	26
2 Forschungsdesign und Erhebungsmethodik.....	29
2.1 Akteurzentrierte Institutionenforschung.....	29
2.2 Forschungsansatz und Auswahl der Untersuchungseinheiten.....	31
2.2.1 Exploratives Forschungsdesign.....	31
2.2.2 Zielbereich der Untersuchungen.....	32

2.2.3	Auswahl der Untersuchungseinheiten.....	33
2.3	Verlaufsplan der Studie.....	39
2.4	Entwicklung der Befragungsinstrumente.....	41
2.4.1	Die schriftliche Befragung.....	42
2.4.2	Interviewleitfaden für kommunale Gesprächspartner.....	43
2.4.3	Leitfadengestützte Expertengespräche.....	44
3	Ergebnisse der empirischen Untersuchungen.....	46
3.1	Analyse der Bewerbungskonzepte.....	46
3.1.1	Das Bewerberfeld im Überblick.....	46
3.1.2	Aufgabenstrukturen und Projektbeteiligungen.....	54
3.1.3	Eigenschaften der projizierten Systeme.....	59
3.1.4	Innovativität der Bewerbungskonzepte.....	69
3.1.5	Erkenntnisse aus der Analyse der Bewerbungsunterlagen.....	73
3.2	Interviews mit Städten und Landkreisen.....	76
3.2.1	Der Markt öffentlicher Fahrradverleihsysteme in Deutschland.....	77
3.2.2	Potenziale von FVS aus Sicht der Kommunen.....	81
3.2.3	Voraussetzungen für den Erfolg von Leihradssystemen.....	86
3.2.4	Konzeptarbeiten für den Modellwettbewerb.....	90
3.2.5	Aussagen zu Kosten und Finanzierung.....	90
3.2.6	Vermutete Umsetzungshürden.....	95
3.2.7	Das Thema FVS und seine Wahrnehmung bei Kommunen.....	96
3.2.8	Zukünftige Trends.....	99
3.3	Schriftliche Befragung der Kommunen und Landkreise.....	101
3.3.1	Informiertheit und Kenntnisse über Fahrradverleihsysteme.....	102
3.3.2	Potenziale und Chancen öffentlicher Leihradssysteme.....	108
3.3.3	Eignung und Systemgestaltung.....	112
3.3.4	Fahrradfreundlichkeit, Mobilität und Planungsthemen.....	117
3.3.5	Strukturelle Eigenschaften des Radverkehrs in den Kommunen.....	123
3.3.6	Informationsverbreitung über Fahrradverleihsysteme.....	130
3.3.7	Aktuelle Leihradssysteme und ihre Charakteristika.....	134
3.3.8	Zusammenfassung	138
3.4	Gespräche mit Verkehrsexperten.....	140
3.4.1	Status Quo und Trends bei Leihradssystemen.....	140
3.4.2	Potentiale öffentlicher Leihradssysteme.....	145

3.4.3	Reife und Einsatzfelder öffentlicher Leihräder.....	148
3.4.4	Kosten und Finanzierungsoptionen.....	152
3.4.5	Mögliche Hürden in Planung, Implementierung und Betrieb.....	156
3.4.6	Zukünftige Entwicklung im Bereich öffentlicher Fahrradverleihsysteme..	159
4	Erkenntnisse und Schlussfolgerungen.....	164
4.1	Öffentliche Leihradssysteme im Rahmen kommunaler Radverkehrspolitik.....	164
4.1.1	Die aktuelle Stimmungslage zu öffentlichen Leihradssystemen in Deutschland.....	164
4.1.2	Akteure und ihre Rollen im Feld der Leihradssysteme.....	167
4.1.3	Zur Frage der sinnvollen Mindestgrößen öffentlicher Leihradssysteme.....	169
4.1.4	Zielgruppenidentifikation als Unsicherheits-Faktor.....	171
4.1.5	Öffentliche Leihradssysteme als Maßnahme kommunaler Radverkehrsförderung.....	174
4.2	Öffentliche Leihradssysteme als Innovation.....	175
4.2.1	Stufen der Innovationsdiffusion.....	175
4.2.2	Innovationen und die Rolle der Akteure im Zeitverlauf.....	177
4.2.3	Tipping Point und kritische Masse.....	179
4.3	Deutschland und seine Fahrradverleihsysteme im internationalen Vergleich..	183
4.3.1	Deutschland als Nachzügler.....	183
4.3.2	Nachholende Entwicklung im Leihrad-Bereich.....	186
4.3.3	Hohe Dynamik der Verbreitung von Leihradssystemen.....	187
5	Abschließende Betrachtungen.....	189
5.1	Aktuellste Entwicklungen.....	189
5.2	Kernfragen der weiteren Entwicklung öffentlicher Leihradssysteme.....	192
5.2.1	Kundenpotentiale je nach Angebotskonzeption	193
5.2.2	Betriebliches Mobilitätsmanagement und Leihfahrradssysteme.....	195
5.2.3	Verhältnis öffentlicher Leihradssysteme zu Radstationen.....	198
5.2.4	Neue Daten in der Mobilitätserschaffung. Für eine Reform der Verkehrsstatistik.....	202
5.2.5	Fahrradförderung mit System – inklusive Leihradssysteme.....	203
	Literaturverzeichnis.....	209
	Anhang.....	218

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Fahrradverleihsysteme in Deutschland nach OBIS.....	26
Tabelle 2: Siedlungsstrukturelle Regionstypen in der Raumbeobachtung.....	34
Tabelle 3: Typologie der Bewerber nach Funktion und Siedlungsstruktur.....	35
Tabelle 4: Struktur und Funktion der Objekte im Kontrastsample.....	36
Tabelle 5: Auswahl der Fälle für ein leitfadengestütztes Interview.....	37
Tabelle 6: Einverständniserklärungen zur Auswertung der Bewerbungsunterlagen.....	54
Tabelle 7: Innovativität der Wettbewerbsbeiträge.....	70
Tabelle 8: Zusammenhang zwischen Kenntnissen und Potenzialeinschätzung.....	98
Tabelle 9: Modal-Split-Anteile Fahrrad und Umweltverbund.....	124
Tabelle 10: Radwegenetze.....	125
Tabelle 11: Zuständigkeiten für den Radverkehr.....	126
Tabelle 12: Radverkehrsbeauftragte in den Kommunen.....	127
Tabelle 13: Personalausstattung, Arbeitspensum und Arbeitsbelastung.....	128
Tabelle 14: Häufig genannte Radverkehrsmaßnahmen der vergangenen fünf Jahre.....	129
Tabelle 15: Durch Radverkehrsmaßnahmen umgesetzte Finanzvolumina.....	130
Tabelle 16: Akteure als Multiplikatoren des Themas Fahrradverleihsysteme.....	131
Tabelle 17: Informationsquelle für den BMVBS-Modellwettbewerb.....	132
Tabelle 18: Gründe für die Nichtteilnahme am Modellwettbewerb.....	134
Tabelle 19: Vorhandensein von Leihradssystemen zum Zeitpunkt der Befragung.....	135
Tabelle 20: Systemgebiete der geplanten und realisierten Leihradssysteme.....	135
Tabelle 21: Betreiberkonstellationen aktueller Leihradssysteme.....	136
Tabelle 22: Finanzierungsstruktur der Leihradssysteme.....	136
Tabelle 23: Initiative zur Einführung eines FVS.....	137
Tabelle 24: Form der Entscheidung zur Einführung eines FVS.....	137
Tabelle 25: Vorbereitung und Planung des Leihradsystems.....	138
Tabelle 26: Die top zehn der Leihrad-Länder.....	186
Tabelle 27: Fahrradverleihsysteme in Deutschland, Stand März 2010.....	188

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Auswahlkonzept der Statusanalyse.....	38
Abbildung 2: Verlaufsplan der Statusanalyse.....	40
Abbildung 3: Wettbewerbsteilnehmer und bereits vorhandene FVS in Deutschland.....	47
Abbildung 4: Das Bewerberfeld nach Funktionstypen.....	49
Abbildung 5: Gebietsstrukturtypen der Bewerber.....	51
Abbildung 6: Bewerber nach Einwohnerzahlen.....	52
Abbildung 7: Einbindung gemeinnütziger Institutionen.....	55
Abbildung 8: Beteiligte Institutionen nach Anzahl.....	56
Abbildung 9: Beteiligung von FVS-Anbietern an den Bewerbungskonzepten.....	57
Abbildung 10: Präferierte Betreiberkonstellationen.....	58
Abbildung 11: Geplante Anzahl Räder in den projektierten FVS.....	59
Abbildung 12: Geplante Anzahl Stationen in den projektierten FVS.....	60
Abbildung 13: In den Konzepten vorgesehene Dichte von Rädern und Stationen.....	62
Abbildung 14: Zahl der Räder bezogen auf die Einwohnerzahl.....	63
Abbildung 15: Vorläufige Stationsverteilung in Saarbrücken.....	64
Abbildung 16: Netzplan von »MVG MEINRAD« (Ausschnitt).....	64
Abbildung 17: Häufigkeit von Stationsverteilungsmustern.....	65
Abbildung 18: Verschiedene Systemzugänge nach Häufigkeiten.....	67
Abbildung 19: Prognose der Nutzungshäufigkeit.....	68
Abbildung 20: Fahrräder der Firma Nextbike mit Werbefläche.....	94
Abbildung 21: Skala der Mittelwerte.....	101
Abbildung 22: Verbreitung und Erfolg öffentlicher Fahrradverleihsysteme.....	102
Abbildung 23: Berichterstattung über Fahrradverleihsysteme in den lokalen Medien.....	104
Abbildung 24: Kenntnisse über Fahrradverleihsysteme bei Verantwortungsträgern.....	106
Abbildung 25: Fahrradverleihsysteme als öffentliche Verkehrsmittel.....	108
Abbildung 26: Zukunftschancen öffentlicher Fahrradverleihsysteme.....	111
Abbildung 27: Eignung eines öffentlichen Fahrradverleihsystems für die eigene Kommune	113
Abbildung 28: Aktionsradius, System und Räderzahl bei Nichtbewerbern.....	114
Abbildung 29: Optimierungswünsche bei den Bewerbungskonzepten.....	116
Abbildung 30: Selbsteinschätzung zur Fahrradfreundlichkeit der Kommune.....	118
Abbildung 31: Tatsächliche Fahrradfreundlichkeit im Vergleich.....	119

Verzeichnisse

Abbildung 32: Engagement der Kommune im Mobilitätsmanagement.....	120
Abbildung 33: Ausgestaltung des Öffentlichen Verkehrs.....	122
Abbildung 34: Stellenwert von Verkehrsthemen.....	123
Abbildung 35: Bedeutung des Modellwettbewerb für die Bewerber.....	133
Abbildung 36: Innovationsdiffusion im Zeitverlauf.....	178
Abbildung 37 Neueinrichtung öffentlicher Fahrradverleihsysteme in europäischen Städten im Zeitverlauf.....	184
Abbildung 38: Öffentliche Fahrradverleihsysteme in Europa – Vergleich 2004 und 2007	185

Abkürzungsverzeichnis

ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrradclub e.V.
AGFS	Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden Nordrhein-Westfalen
B+R	Bike and Ride
B.A.U.M.	Bundesdeutscher Arbeitskreis für umweltbewusstes Management e.V.
BBSR	Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung
BBR	Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung
BMU	Bundesministerium für Umwelt und Reaktorsicherheit
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
DIFU	Deutsches Institut für Urbanistik
DIHK	Deutscher Industrie- und Handelskammertag
DST	Deutscher Städtetag
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
FVS	(öffentliches) Fahrradverleihsystem
ISOE	Institut für Sozialökologische Forschung
KONTIV	Kontinuierliche Verkehrsverhaltensanalysen
MiD	Mobilität in Deutschland
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MVG	Mainzer Verkehrsgesellschaft mbH
NMIV	Nichtmotorisierter Individualverkehr
NRVP	Nationaler Radverkehrsplan
P+R	Park and Ride
RVR	Regionalverband Ruhr
SRL	Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung
SrV	System repräsentativer Verkehrsbefragungen
strÖPNV	Straßengebundener Öffentlicher Personennahverkehr
UBA	Umweltbundesamt
VCD	Verkehrsclub Deutschland e.V.
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VRR	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr
WZB	Wissenschaftszentrum Berlin
ZEM	Zero Emission Mobility

1 Hintergrund und Ziele der »Statusanalyse Fahrradverleihsysteme«

1.1 Hintergrund des Bundesmodellwettbewerbs »Innovative Fahrradverleihsysteme – neue Mobilität in Städten«

Mit der intensiven medialen Berichterstattung seit 2007 über neue Fahrradverleihsysteme wuchs in Deutschland das politische Interesse am Fahrradverleih. Verschiedene Verbände griffen das Thema auf, viele Kommunen und Verkehrsunternehmen diskutierten die neuen Optionen. Das zuständige Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) war durch die Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP) stärker als früher für die Radverkehrspolitik politisch und administrativ sensibilisiert. Spätestens durch die beachtlichen technologischen Entwicklungen in der Fahrzeugsicherung und -ortung sowie der Betriebslogistik, durch die parallele Debatte über Elektromobilität und das beachtliche wirtschaftliche Interesse neuer Investoren an Fahrradverleihsystemen in einigen europäischen Ländern – wie etwa Frankreich und Spanien – war das Thema auf der politischen Agenda. So folgte als überall begrüßte Aktivität der Bundesregierung in diesem Handlungsfeld die Ausschreibung zum Wettbewerb »Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme – Neue Mobilität in Städten«. In der Zielsetzung ergab sich nach den ersten Vorankündigungen noch eine Modifikation, denn zunächst sollte das Wettbewerbsprogramm ausschließlich auf Großstädte konzentriert werden, in der Annahme, vor allem für diese sei das Thema relevant. Die aktuelle Entwicklung zeigte aber, dass sich auch immer mehr Mittel- und Kleinstädte, genauso wie ländliche Regionen mit dem Thema auseinandersetzten und es wenig sinnvoll wäre, diese auszuschließen. Deshalb konnten sich schlussendlich Städte und Gemeinden, Landkreise und regionale Kooperationen, Verkehrsunternehmen und -verbände mit Projektideen bewerben, die die Errichtung eines öffentlichen Fahrradverleihsystems vorsahen (vgl. BMVBS 2009a, o.S.). Aus den Bewerbungen sollten die besten Konzepte ausgewählt und mit einer Summe von insgesamt zehn Millionen Euro gefördert werden. Für den Einsatz von Elektrofahrrädern sollten zusätzlich 2,7 Millionen Euro zur Verfügung stehen (vgl. ebd.).

Der Aufruf wirkte: 44 Bewerber fanden es lohnend, in öffentliche Leihräder zu investieren; erst kreative Ideen und dann, vor allem im Falle der Förderung, vielleicht aber auch unabhängig davon, auch Geld. Viele Medien haben über das Programm und seine Bewerberber-

deen berichtet¹. Das Besondere war, dass sich auch die Anbieter von Fahrradverleihsystemen am Wettbewerb beteiligen konnten, in Kooperation mit Gebietskörperschaften. Alles in allem hat das Projekt die Dynamik des Themas verstärkt²:

»Wir waren sehr überrascht, wie viele Städte sich gemeldet haben auf den Aufruf hin, ein Fahrradverleihsystem einzurichten. Ich denke, Fachplaner sind sich bewusst, dass dieses Thema existiert und wenn das verbunden wird mit einer Subvention oder mit einer Förderung vom Bund, dann ist das auch ein schickes Thema.« (Tilman Bracher, DIFU, im Interview am 19.02.2010).

Aus den 44 Bewerbungen wurden von der Jury sieben als »besonders innovativ« ausgezeichnet und acht erhielten eine Förderzusage (vgl. WUPPERTAL INSTITUT 2009, S. 1f). Ziel der Modellvorhaben ist, die unterschiedlichen Fahrradverleihsysteme vergleichend zu bewerten, möglichst viele kommunale Praxisbeispiele zu initiieren und dabei möglicherweise auch Elektrofahrräder als Nebenoption einzubeziehen. Aus der Sicht der einschlägigen Fachszene ist das große Interesse an den Modellvorhaben ein ausgesprochener Erfolg. Der Wettbewerb hat einiges an kreativer Diskussion (technische, logistische und verkehrskonzeptionelle Optionen) und auch an lokalem bzw. regionalem politischem Interesse ausgelöst.

1.2 Ziele der Statusanalyse

Hieraus könnte leicht der Eindruck entstehen, beim Thema kommunaler Fahrradverleih sei der Durchbruch erreicht, jetzt begännen auf breiter Front die Umsetzung solcher Projekte in den Kommunen und Regionen. Um sich nicht zu vordergründig einer solchen Euphorie hinzugeben, erschien es wichtig, über das Netzwerk der Bewerber hinaus auf breiter Basis zu eruieren, wie groß denn tatsächlich das konkrete kommunale Interesse am Fahrradverleih ist, wie dessen Chancen und Potenziale eingeschätzt werden, welche Bedenken es gegen dies Innovation gibt und wie die Verkehrsplanung konzeptionell mit diesem Baustein einer integrierten Mobilitätspolitik umzugehen gedenkt.

1 in der Mehrzahl positiv, vgl. z.B. TJONG, S. 2009, o.S.: »Wolfgang Tiefensee: Zehn Millionen für Leihräder« oder NICOLAS, M. 2009, o.S.: »Im Ruhrgebiet radfahren wie in Paris«; im VDV-Magazin »Bus & Bahn« dagegen stellte NICKEL (B. E. 2009, S. 7ff) eher kritische Fragen, so etwa, »ob es andere Maßnahmen der Fahrradförderung gibt, die pro ausgegebenem Euro mehr Nutzen stiften als ausgerechnet die Investition in öffentliche Leihfahrrad-Systeme.« (ebd., S. 9)

2 Eine qualifizierte Aussage darüber, wie groß dieser Einfluss tatsächlich ist, ließe sich nur mithilfe einer umfangreichen Analyse ermitteln. Ein Großteil der Presseberichterstattung über Fahrradverleihsysteme im Jahr 2009 steht im Zusammenhang mit dem Modellversuch.

Daraus entstand die Idee für eine Statusanalyse mit einer Kontrollgruppe, die nach Möglichkeit raum- und siedlungsstrukturell dem Bewerberfeld entsprechen sollte, die aber im Gegensatz zu der dort vorliegenden Positivauswahl («...ist Bewerber, hat sich also intensiv mit dem Thema befasst und es für hinreichend relevant befunden, um sich zu beteiligen») mehr einen normalen Querschnitt deutscher Kommunen abbilden sollte, also u. U. auch solche Kommunen enthalten sollte, die sich gar nicht oder zögerlich oder ablehnend mit dem Thema beschäftigt haben. Auf diese Weise sollte ein halbwegs objektives Bild entstehen über die Wahrnehmung und Akzeptanz des Themas öffentliche Leihfahrräder im kommunalen Bereich. Der Informationsbeschaffung sollte ein System von Verwaltungsbefragungen dienen, bei dem in einer ersten Runde grob und einer zweiten Runde vertieft das Thema kommunaler Fahrradverleih behandelt wird. Da in Deutschland Innovationen regelmäßig von einer kritischen Fachöffentlichkeit aus Medien, Interessenverbänden, Fachverbänden, Fachministerien und Wissenschaft begleitet werden, sollte außerdem durch ein breit angelegtes System von Expertengesprächen die Wahrnehmung und Bewertung des Themas durch Repräsentanten aus diesem Bereich untersucht werden.

Diese Statusanalyse verfolgt also einen institutionenbezogenen Akteursansatz zur Charakterisierung der aktuellen Lage und künftigen Erwartungen. Nicht enthalten ist in dem Ansatz eine Evaluation der tatsächlichen Nutzung und damit ggf. des Erfolgs kommunaler Fahrradverleihsysteme. Hierfür wären Nutzerbefragungen zur Abbildung der Nutzung und Betreibererhebungen zur Abbildung des betrieblichen Erfolgs erforderlich. Beides erfordert andere methodische Zugänge und ein deutlich höheres Mittelvolumen bei den Erhebungskosten. Zu beiden Aspekten gibt es aber auch aus den letzten Jahren verschiedene andere abgeschlossene, laufende und geplante Erhebungen (vgl. Kapitel 1.5 zum Forschungsstand).

1.3 Die Entwicklung des Fahrradverleihs – Fünf Phasen der Verleihgeschichte

Diskussionen um kommunalen Fahrradverleih gibt es schon seit ca. 50 Jahren. In Fachkreisen spricht man diesbezüglich von verschiedenen Generationen und meint damit die konzeptionelle Orientierung, technische Reife, logistische Organisation und auch verkehrspolitische Relevanz. Die dabei üblicherweise verwendete Generationenfolge berücksichtigt leider nicht den Vorlauf von zumeist privatwirtschaftlich betriebenen, personalbasiertem Fahrradverleih. Diesen sollte man aber mit einbeziehen, weil es ja auch heute in erheblichem Maße solche Angebote gibt. Darum werden hier Entwicklungsphasen beschrieben, die früher einsetzen als die sonst üblichen Aufstellungen. Mit Blick auf den Fortschritt und

die Relevanz soll mit der Typisierung in die verschiedenen Phasen eindeutig eine Steigerung im Sinne von technisch immer ausgereifter, logistisch immer anspruchsvoller, konzeptionell immer ehrgeiziger und politisch immer relevanter zum Ausdruck kommen. Dabei wird eine Art von stetiger Weiterentwicklung unterstellt. Tatsächlich aber hat es beim Thema Fahrradverleih auch Misserfolge, Entwicklungssackgassen und Rückschritte gegeben. Heute bestehen in vielen Ländern nicht nur Systeme der letzten Generation, sondern verschiedener Generationen nebeneinander.

Entwickelt wurden Leihfahrradsysteme für sehr verschiedene Anwendungsfelder:

- für touristische Regionen und Freizeitziele als besonderer Service spezieller Fahrradverleihbetriebe oder der Hotels oder der dortigen Freizeiteinrichtungen für Gäste und Besucher, die ohne Fahrrad ankommen, dann aber die Vorteile des Fahrrades vor Ort nutzen sollten,
- für Städte als kommunales Fahrrad, das die Bewohner und Besucher von den Beschränkungen des Autoverkehrs und öffentlichen Verkehrs befreien kann,
- für Betriebe und Verwaltungen als Werks- oder Dienstfahrrad, das den Mitarbeitern für die interne Mobilität auf dem Werksgelände oder die externe Mobilität zwischen Wohnung und Werksgelände oder Parkplatz bzw. ÖPNV-Haltestelle und Werksgelände sowie für Außendienstaktivitäten zur Verfügung gestellt wird (und damit nur diesem eingeschränkten Personenkreis zugänglich ist),
- als ergänzendes Mobilitätsangebot von Bahnunternehmen, das vor allem im Nachtransport vom Zielbahnhof mehr Freizügigkeit bieten soll, das aber auch u. U. ein spezielles Angebot für Bahntouristen sein soll, die ihre Fahrradreisen ohne eigenes Fahrrad unternehmen wollen,
- als Zusatzgeschäft für Fahrradläden, die ihren einheimischen Fahrradkunden im Reparaturfall ein Ersatzfahrrad und ihren nichteinheimischen Kunden ein spezielles Mobilitätsangebot bieten wollten.

Je nach solchen unterschiedlichen Zielsetzungen ergaben sich sehr unterschiedliche Anforderungen an Leihfahrräder und den betrieblichen Umgang mit dem Fahrradverleih.

1.3.1 Phase 1: stationär, personalbasiert

Die ersten Leihfahrradangebote in den 1950er und 1960er Jahren waren in der Regel stationär, d.h. man musste an der betreffenden Stelle (Bahnhof, Radstation, Fahrradladen, Hotel oder Freizeitpark) einen Leihvertrag ausfüllen, eine Kautions hinterlegen und das Rad

nach Nutzung wieder zum Ausgangsort zurückbringen. Die Stückzahlen der bereitgestellten Fahrräder waren meist sehr begrenzt auf unter 20 je Einzelanbieter (Fahrradladen, Radstation am Bahnhof) oder einige Hundert je Angebotssystem (Freizeitpark, spezielle private Fahrradverleihbetriebe). Dieser Angebotstyp ist nie ganz verschwunden, nach wie vor bieten Fahrradläden gelegentlich eigene Leihfahrräder an. Fast alle Radstationen haben Leihfahrräder im Angebot. Viele Hotels haben ein paar Leihfahrräder für Gäste vorrätig. Viele Freizeitparks mit großem Gelände haben spezielle Leihfahrräder für ihre Besucher. Und in vielen Tourismusregionen haben Spezialbetriebe eine mittlere Fahrradmenge, z.B. bis zu 100, für Feriengäste im Angebot.

Weil in ausgesprochenen Fahrradregionen die Nachfrage sehr groß ist, haben sich dort seit den 1990er Jahren teilweise auch große Anbieter mit mehreren Tausend Leihfahrrädern etabliert, die zwar immer noch stationär und personalbasiert arbeiten, aber u. U. über ein dezentrales System von zahlreichen personalbesetzten Stationen verfügen, so dass Ausleihort und Rückgabeort nicht mehr identisch sein müssen. Eine spezielle Variante waren auch die Werksfahrräder, die insbesondere von Großbetrieben der chemischen Industrie, teilweise aber auch Autoindustrie und Luftfahrtindustrie sowie Großflughäfen den Mitarbeitern zur Verfügung gestellt wurden, um sich auf weitläufigen Werksarealen besser bewegen zu können, beispielsweise auf dem Weg zur Kantine oder zwischen verschiedenen Produktionsanlagen, oder um außerhalb des Werksgeländes peripher gelegene Haltestellen oder Parkplätze leichter erreichen zu können. Ähnlich funktionierten die Dienstfahrräder von Verwaltungen oder Betrieben für den Außendienst. Allen diesen Modellen der ersten Phase war gemeinsam, dass die Fahrräder in der Regel speziell gekennzeichnet waren, mit einer besonderen Farbe, einem speziellen Aufdruck, vielfach auch einer besonderen Nummerierung.

Bei den touristischen Leihfahrradangeboten gab es über die letzten Jahrzehnte einen stetigen Aufwärtstrend hinsichtlich der Zahl der Betriebe und der Größe der Fahrradflotten. Bei den Werksfahrrädern dagegen gab es eher einen gegenläufigen Abwärtstrend, die Zahl der Betriebe mit eigenen Werksfahrrädern nahm eher ab und die Zahl der im Betrieb vorgehaltenen Fahrräder auch. Ob im Zuge des derzeit viel diskutierten betrieblichen Mobilitätsmanagements das Angebot und die Nutzung von Werks- und Dienstfahrrädern wieder intensiviert werden kann, ist derzeit noch nicht erkennbar. Potentiell wachsen die Chancen für eine solche Intensivierung vor allem aufgrund der neuen Angebotsform des Fahrradleasings, die es den Firmen erlaubt, eigene Firmenfahrräder anzubieten, ohne dafür einen speziellen betrieblich-technischen Aufwand (Werkstatt etc.) vorhalten zu müssen.

1.3.2 Phase 2: kommunales Billigfahrrad für die Selbstbedienung

Ab den 1970er Jahren begannen dann erste Experimente mit einem erweiterten Leihfahrradservice, dem so genannten »kommunalen Fahrrad«. Hier wurden Fahrräder entweder ganz unreguliert – in der Literatur meist als »1. Generation« der öffentlichen Fahrradverleihsysteme bezeichnet – oder als Pfandfahrräder – »2. Generation« genannt – an speziellen Fahrradständen nach dem Prinzip der Einkaufswagen in Supermärkten zur Selbstbedienung angeboten. Es gab also keine spezielle Nutzeridentifikation und keine spezielle Tarifierung und Leihgebühren. Für diese Systeme wurden in der Regel anspruchslose Billigräder (z.B. einheitlich umgespritzte Fundfahrräder oder robuste Sonderanfertigungen) eingesetzt. Der Aktionsradius wurde meist auf Innenstädte begrenzt (bekannteste Beispiele sind Amsterdam, Bremen, Kopenhagen und Trondheim). Alle diese Systeme haben sich nicht sonderlich bewährt, weil es aufgrund der fehlenden Nutzeridentifizierung hohe Schwundquoten durch »Privatisierung« (also Diebstahl) oder durch Vandalismus gab.

Die Systeme waren wenig zuverlässig, weil die Kommunen sich nur wenig um den Betrieb und die Unterhaltung kümmerten. Man hatte keinerlei Gewähr, auch nach kurzer Zeit ein freies Fahrrad zu finden, weil die Kommunen nicht für die bedarfsgerechte Verteilung der Räder im Aktionsgebiet sorgten. Vielfach gab es deswegen bald Debatten um die mangelhafte Funktionsfähigkeit und um negative Begleiterscheinungen, insbesondere den so genannten »Fahrradmüll«, also herumstehende oder -liegende, nicht mehr funktionsfähige Leihfahrräder und um den »Fahrradklau«. Negativberichte über solche Probleme in den Medien haben viele Kommunen abgeschreckt, ähnliche Versuche zu starten.

1.3.3 Phase 3: personalbasierte System-Räder

Einen ambitionierteren Ansatz verfolgten vor allem in den Niederlanden, der Schweiz und zeitweise auch in Deutschland die nationalen Bahnen und teilweise auch ausgewählte regionale Schienenverkehrsunternehmen mit speziellen ÖV-Leihfahrradangeboten, die an allen oder ausgewählten Bahnhöfen und Haltepunkten bereitstanden. Sie mussten in der Regel trotz eines Nutzervertrags und evtl. sogar einer Kautions nicht am selben Ausleihort zurückgegeben werden, weil die Nutzeridentifikation auch die Rückgabe, Rückerstattung der Kautions und Berechnung der Leihgebühr an einem anderen Standort des gleichen Systems erlaubte. Ursprünglich war auch die DB in diesem Bereich aktiv, mit ausgewählten Stationen, vor allem an touristisch relevanten Bahnhöfen. Die Schweizer Bundesbahn betreibt ein solches System noch immer mit großem Engagement als ein wesentliches Ele-

ment der nationalen Fahrradpolitik »Veloland Schweiz«, die ein System von wichtigen nationalen touristischen Hauptrouten definiert hat, an dem die SBB ihre Verleihsysteme ausrichten kann. In den Niederlanden hat sich schon in den 1970er Jahren das Zweigunternehmen »Servelox« der Nederlandse Spoorwegen stark für systematischen Fahrradverleih an Bahnhöfen und den Ausbau von Radstationen engagiert. Mittlerweile gibt es mit Schwerpunkt in der Randstadt Holland das System OV-Fiets, das stark auf den leichten Nachtransport von ÖV-Nutzern ausgerichtet ist. Da definitorisch nicht leicht einzuordnen, werden diese Initiativen in der einschlägigen Literatur zumeist nicht beachtet und demzufolge auch nicht als eigene Leihrad-Generation bezeichnet.

Die Entwicklung des Fahrradverleihs an Bahnhöfen in Deutschland wurde maßgeblich beeinflusst durch die seit den 1990er Jahren einsetzende Einrichtung von Radstationen an großen und mittleren Bahnhöfen. Hierfür wurde ein definiertes Nutzungsprogramm entwickelt, das standardmäßig auch den Fahrradverleih umfasst. Haupteinnahmequelle von Radstationen ist aber das bewachte Fahrradparken plus begleitendem Fahrradservice. Leider kam und kommt in Deutschland allerdings die Etablierung der Radstationen nur sehr langsam voran. Die meisten Radstationen konzentrieren sich immer noch auf Nordrhein-Westfalen, das seit 1995 das spezielle Landesprogramm »100 Radstationen« umsetzt, allerdings das Ziel 100 auch nach 20 Jahren noch nicht erreicht hat.

Ein wesentlicher Fortschritt für die Nutzbarkeit solcher Angebote ist deren Systemvernetzung, d.h. die einzelne Station ist eine Filiale eines Gesamtsystems und daher entfällt teilweise der Zwang zu Ausleihe und Rückgabe an ein und derselben Station. Neben solchen nationalen Systemen sind in den letzten zehn Jahren teilweise auch regionale, vernetzte Stationssysteme entstanden, wie z.B. das Revierrad im Ruhrgebiet oder das Niederrheinrad. Angeregt durch diese Entwicklung haben auch einige große, touristisch orientierte Fahrradverleiher Filialsysteme mit mehreren logistisch vernetzten Stationen entwickelt, bei denen man das Rad zu gleichen Konditionen an verschiedenen Stellen ausleihen und zurückgeben kann. Am bekanntesten in Deutschland sind zwei regionale Ausleihsysteme auf Usedom.

Bei diesen Weiterentwicklungen gab es insgesamt schon einen beachtlichen Quantensprung hinsichtlich der Stückzahlen der Fahrräder (einige Hundert, teilweise sogar einige Tausend) und der Qualität der Fahrräder (hochwertige Markenfahrräder). Die Nutzbarkeit dieser Systeme ist aber durch den personalbasierten Ausleih- und Rückgabevorgang sowie die Bindung an bestimmte Öffnungszeiten und an ganz bestimmte Standorte (oft Bahnhöfe) limitiert.

1.3.4 Phase 4: Qualitäts-Selbstbedienungssysteme mit hoher Flächendeckung

Ein Quantensprung an politisch-planerischer Relevanz, Quantität der Fahrräder und Professionalität des Betriebs hat sich mit dem Übergang zur vierten Phase des Fahrradverleihs ergeben. Hierfür gab es zwei zeitlich deutlich versetzte Auslöser. Der erste Auslöser war ab April 2000 das Engagement zweier Startup-Jungunternehmer in München, die dort das erste Call a Bike System entwickelten und damit ein großes öffentliches Echo auslösten. An allen Telefonzellen im erweiterten Innenstadtbereich waren sehr auffällig gestaltete Call a Bike Räder abgestellt, für die man nach telefonischer Meldung im Call-Center einen Freigabecode für ein Nummernschloss erhielt. Nach Nutzungsabschluss sollte man wiederum an einer Telefonzelle das Leihrad abstellen und sich telefonisch abmelden. Die Leihgebühr wurde dann einem Kreditkartenkonto belastet. Das System wurde durchaus gut angenommen, allerdings lagen die Einnahmen doch unter dem Erwartungslimit der Geldgeber, weshalb das System zunächst nach einem knappen Jahr mangels weiteren Kapitals eingestellt werden musste. Im Jahr 2001 hat die Deutsche Bahn das System mit-samt der Idee und den Rädern gekauft und als DB Call a Bike in diversen Städten unter der Regie von DB Rent neu implementiert, allerdings mit deutlich weniger Rädern je Stadt. In einer späteren Entwicklungsstufe begann DB Rent dann, eine relativ kleine Zahl von Call a Bike Rädern (meist 10-20 pro Bahnhof) an immer mehr IC/ICE-Bahnhöfen in Großstädten zu installieren, als besonderes Angebot an BahnCard- und BahnComfort-Kunden. Bundesweit stieg die Zahl der DB Rent Call a Bike Kunden von 50.000 im Jahr 2005 auf 85.000 im Jahr 2008. 2005 gab es ca. 4.300 Call a Bike Räder in vier Städten, 2008 5.050 Räder in sechs Städten, hinzu kommen noch die allein auf die IC-Bahnhöfe konzentrierten punktu-ellen DB Rent Call a Bike Angebote.

Der zweite und wegen seiner weltweiten Publizität deutlich wirksamere Auslöser war der plötzliche Markteintritt einiger großer Stadtwerbefirmen wie z.B. JCDecaux, Clear Channel oder Ströer im Leihfahrradgeschäft. Sie engagieren sich traditionell in der Stadtwerbung mit Kombinationsgeschäften im Dienstleistungsbereich, vor allem im Zusammenhang mit ÖPNV-Haltestellen, öffentlichen Toiletten, Stadtinformationssystemen und neuerdings auch mit Leihfahrradsystemen. Charakteristisch sind das einschlägige kommerzielle Interesse und die hohe Professionalität und Kapitalintensität bei der Einführung der Leihfahrradsysteme. Das weltweit bekannteste neue System dieses Typs war das System ›Vélib‹ in Paris mit seinen in der zweiten Stufe 21.000 Rädern an ca. 1.400 Stationen, überwiegend an Bus-, Tram- und Metrohaltestellen. Dieses Angebot sprengte alle bisher bekannten Dimensionen und unterschied sich von den Billigangeboten der ersten und zweiten Generation durch seine hohe Professionalität im Betrieb, in Marketing und Werbung und seiner

geschickten Lancierung als Highlight der Pariser Verkehrspolitik, mit großem persönlichen Engagement des dortigen Bürgermeisters. Die ›Vélib‹-Fahrräder waren speziell entworfene Sonderkonstruktionen mit Einkaufskorb und einem Kommunikationsmodul, das an den Stationen eine Interaktion mit dem Betriebssystem ermöglichte, wodurch die Standorte der Räder und der Befüllungsgrad der einzelnen Stationen logistisch transparent wurde. 500 Mitarbeiter waren regelmäßig mit der Verteilung und Wartung der Fahrräder beschäftigt, mit zahlreichen kleinen, mittleren und großen Transportern, mobilen Werkstätten und Schiffen als schwimmenden Depots auf der Seine. Die Akzeptanz war sehr schnell sehr gut, nach einem Jahr betrug die durchschnittliche Nutzungsfrequenz je betriebsbereitem Rad ca. 10. Der Radverkehr in Paris nahm erheblich zu und erstaunlicherweise wurden auch die privaten Fahrräder der Pariser wieder häufiger genutzt. Parallel zu JCDecaux haben auch andere Firmen der Werbewirtschaft Leihfahrräder als interessantes Geschäftsfeld entdeckt und entsprechende Investitionen initiiert, teilweise mit direkter finanzieller Unterstützung der Kommunen, teilweise mit der Option von werbewirtschaftlichen Koppelungsgeschäften³. Beachtliche Zahlen von jeweils mehr als 20 Leihfahrradsystemen je Land gibt es mittlerweile in Spanien, Frankreich, Italien und Deutschland. Auch in Belgien, Luxemburg, Österreich und neuerdings auch UK sind diverse Systeme dieses Typs an den Start gegangen, meist aber mit weniger spektakulären Dimensionen und damit auch geringerem medialen Echo.

Über den Bestand und die Entwicklung solcher Systeme der in der Literatur so genannten ›dritten Generation‹ gibt es keine zuverlässigen Statistiken, verschiedene Autoren kommen teilweise für gleiche Zeiträume zu unterschiedlichen Größenordnungen. Das liegt an der beachtlichen Dynamik dieses Bereiches. Allein in China schießen derzeit immer wieder neue Systeme in den zahlreichen Millionenstädten aus dem Boden. Peter MIDGLEY beispielsweise konstatiert in seinem weltweiten Überblick für das Jahr 2004 sechs Systeme der dritten Generation und für 2009 78 Systeme in 16 Ländern (MIDGLEY, P. 2009a, S. 24). Dass eine zuverlässige Erfassung solcher Systeme schwer ist, je nachdem wer der Träger ist und wie aktiv dieser Träger sein Angebot in der Fachszene kommuniziert, ergibt sich sehr anschaulich aus der Dynamik des zweiten deutschen, überregional agierenden Leihfahrradsystemanbieters Nextbike aus Leipzig. Allein in Deutschland ist Nextbike mit seinem Angebot aktuell in 40 Städten vertreten, allerdings mit sehr unterschiedlichen Fahrradzahlen, über die es leider keine genaueren Angaben gibt. Nextbike operiert mit einem technisch weniger aufwändigen und damit wesentlich preiswerteren Leihfahrradsystem. Nextbike ist mittlerweile auch in anderen europäischen Ländern vertreten. Das Nextbike-System wird partiell durch Werbeeinahmen aus der Vermietung von Werbeflä-

3 Dabei stellt die Stadt Werbeflächen, der Werbetreibende stellt als Teil der Gegenleistungen das Leihfahrradsystem.

chen an den Fahrrädern finanziert. Es basiert bisher auf der An- und Abmeldung per Telefon bei einem Call-Center mit Durchgabe der Schlossnummer zur Ent- und Verriegelung. Der örtliche Betriebsaufwand wird deutlich geringer gehalten, was die Kosten minimiert, allerdings auch die Servicequalität schmälert. Während die Großen der Werbewirtschaft mit ihrer Expansionspolitik bei kommunalen Leihfahrradsystemen vor allem auf die großen Metropolen und Großstädte fixiert sind, operiert Nextbike – zumindest in Österreich – vereinzelt auch in Klein- und Mittelstädten und ländlichen Regionen.

Unabhängig von der Größe sind für diese dritte Generation die hohe Professionalität und das beträchtliche Ausmaß des finanziellen und personellen Engagements kennzeichnend. Das unterscheidet sie stark von den Selbstbedienungssystemen der ersten und zweiten Generation mit ihrer überwiegend lieblosen, wenig engagierten Unterhaltung und Wartung und ihrer für einen reibungslosen Betrieb nicht ausreichend entwickelten Logistik der Fahrzeugortung und -verteilung.

1.3.5 Mögliche Phase 5: Integration von Pedelecs

Eine weitere technologische und konzeptionelle Innovation bringt erneut Bewegung in das Leihfahrradthema, nämlich die Entwicklung bei den Elektrofahrrädern (E-Bikes als Räder mit Versicherungskennzeichen und starkem elektrischem Hilfsmotor, der auch ohne Pedalbetätigung arbeitet, oder Pedelecs als Räder mit schwacher elektrischer Motorisierung, die nur bei gleichzeitigem Pedalieren arbeitet). Zwar gibt es schon seit gut 15 Jahren verschiedene Varianten von Elektrofahrrädern, die jedoch lange nur wenig Markterfolg hatten und ein eher mäßiges Image als reine Seniorenfahrzeuge besaßen. Die Politik hat E-Bikes lange nicht als neue Option wahrgenommen. Das ändert sich aktuell erst mit dem fortschreitenden Markterfolg. Denn neuerdings gelten Pedelecs als ernst zu nehmende Option mit positivem Image. In den Niederlanden und der Schweiz verzeichnen Pedelecs schon seit etwa drei Jahren einen regelrechten Boom, ebenso in China. In Deutschland beginnt der Aufschwung erst jetzt. Dabei ergibt sich eine Verbindung zwischen Pedelecs und Leihfahrradsystemen fast wie von selbst. Denn E-Bikes und Pedelecs sind im Vergleich zu normalen Fahrrädern deutlich teurer. Für eine Markteinführungsstrategie ist es deshalb interessant, diese Räder auch in Leihfahrradsysteme zu integrieren, um einen leichten und günstigeren Zugang zu gewährleisten. Im Modellvorhaben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung war die Komponente Elektrofahrrad gesondert ausgewiesen und mit einer eigenen Investitionssumme (2,7 Millionen Euro) ausgestattet. Ob und wie stark Pedelecs allerdings tatsächlich als regelmäßige Elemente öffentlicher Fahrradverleihsysteme etabliert werden können, ist derzeit noch unklar. Konkrete Versuche dazu laufen derzeit in

Stuttgart. Auf Usedom trägt man sich ebenfalls längerfristig mit dem Gedanken einer Pedelec-Einführung.

1.3.6 Die aktuelle Lage beim kommunalen Fahrradverleih in Deutschland

Die beschriebene Dynamik in der Entwicklung der verschiedenen Generationen von Fahrradleihsystemen hat dazu geführt, dass aktuell eigentlich bei entsprechenden Diskussionen fast nur noch die Systeme der dritten Generation in Betracht gezogen werden. Sie setzen gewissermaßen den Standard, die kommerziellen Anbieter haben praktisch nur noch solche Systeme im Portfolio. Somit unterschieden sich die aktuell implementierten und diskutierten Systeme weniger in ihrer Grundanlage als vielmehr in ihren konzeptionellen Dimensionen. Der Diskurs in den aktiven Städten gestaltet sich sehr vielfältig. Dabei geht es zumeist um folgende Aspekte:

- um den Aktionsradius im Sinne von lokal begrenzt auf die Innenstadt oder die Gesamtstadt oder die Stadt und ihr Umland oder u.U. sogar ein Netzwerk benachbarter Städte,
- um die Quantität nach der Zahl der eingesetzten Räder und Stationen im Sinne von eher kleinen Systemen mit geringer Angebotsdichte oder eher großen Systemen mit hoher Fahrrad- und Stationsdichte,
- um die verkehrsplanerische Integration, insbesondere um die Kombination mit dem ÖPNV, die sich in unterschiedlicher Weise äußern kann: Werden mit Prinzip ÖPNV-Haltestellen als Stationsstandorte genutzt? Werden bei der Tarifierung besondere Konditionen für ÖPNV-Kunden, insbesondere Abo-Kunden, gewährt? Ist der ÖPNV-Betrieb wegen des Vorhandenseins nützlicher eigener Technik- und Personalressourcen am Betrieb des Leihfahrradsystems beteiligt oder ist er selber der Betreiber?

Schließlich bleiben die o.a. Gesichtspunkte der unterschiedlichen Zielsetzungen und Zielgruppen und regionalen Kulissen weiterhin relevante Unterscheidungsmerkmale:

- Geht es um den urbanen großstädtischen Raum oder mehr um Klein- und Mittelstädte und ländliche Regionen?

- Geht es mehr um Jedermann-Nutzer oder sollen bestimmte Zielgruppen ganz besonders angesprochen werden, wie z.B. Touristen, Bahnbenutzer oder Werksangehörige?

Da hinter all diesen Fragen auch noch Kontroversen stecken, hat die Diskussion um öffentliche Leihräder derzeit Konjunktur, vor allem in der Wissenschaft. Sinn und Nutzen sind noch lange nicht eindeutig geklärt. Einige Betreiber wittern hier ein gutes Geschäft und gehen auf Expansionskurs. Unklar ist auch die Nutzerreaktion. Dabei spielt eine große Rolle, wie fahradaffin das jeweilige Umfeld ist. Angesichts des sehr hohen durchschnittlichen Fahrradbesitzes in Deutschland wird immer wieder argumentiert, dann brauche man auch viel weniger Leihfahrradangebote, weil die Menschen mit ihren eigenen Fahrrädern mobil wären. Stutzig machen sollte einen dann allerdings die niederländische und dänische Vorgeschichte bei der dritten Leihfahrradgeneration. Denn beide Länder haben maximalen Fahrradbesitz und maximale Fahrradnutzungswerte, und trotzdem waren beide auch Pionierländer bei den Leihfahrradsystemen. Um hier Fakten sprechen zu lassen, wäre eine umfangreiche Nutzerforschung nötig, um abzuklären, wie die o. a. Faktoren die Nutzungshäufigkeit beeinflussen. Wie abschreckend sind die teilweise doch relativ komplizierten An- und Abmeldeprozeduren? Wie gut ist die Kenntnis der Nutzungsbedingungen? Welche Rolle spielt die generelle Fahrradfreundlichkeit des Umfeldes? Paris ist da schwer einzuordnen, weil es eher als extrem fahradunfreundlich galt. Und trotzdem wurde gerade hier erfolgreich ein gigantisches Leihfahrradsystem eingesetzt. Welchen Reim soll man sich darauf machen?

Eine ganz zentrale Fragestellung ist die nach der Bedeutung der Erfolg versprechenden Mindestgröße der Leihradssysteme, also der Angebotsdichte, ab der mit einem sprunghaften Anstieg der Nutzung gerechnet werden kann. Fakt ist, dass diesbezüglich große Unterschiede zwischen den Ländern bestehen. China, Frankreich und Spanien verfolgen eher die Strategie sehr großer, quantitativ anspruchsvoller Systeme, die mit einem ›Paukenschlag‹ eingeführt werden. In Deutschland operiert man überwiegend vorsichtiger, schrittweise und insgesamt mit bescheideneren Dimensionen. In vielen Fällen holen sich kommunale Planer Rat bei den hiesigen Anbietern und befolgen deren Mengenempfehlungen. Das internationale mediale Interesse ›fliegt‹ verständlicherweise auf die Großprojekte des kommunalen Fahrradverleihs, wie Barcelona, Lyon oder Paris oder neuerdings diverse chinesische Millionenstädte, wie z.B. Shanghai mit ihrer lange Zeit für unmöglich gehaltenen Massierung des Angebots und ihrer hohen unternehmerischen Professionalität, mit der mehrere Zehntausend Leihfahrräder an mehreren Tausend Stationen angeboten werden, mit Hightech-Komponenten in den Rädern, mit ausgefeilter, barrierearmer Zugangslogistik und mit einem beachtlichen Personalaufwand für Betrieb, Wartung, Reparatur und Wer-

bung. Allerdings folgen angesichts der vielfach geäußerten Nachfrage, warum wir das so nicht auch in Deutschland machen, vielfach typische kritische Reaktionen: ungläubiges Staunen, bisweilen sogar Erschrecken über so eine mutige und risikoreiche Vorgehensweise, bisweilen auch offene oder verdeckte Ablehnung als unsinnig, singulär und alle Maßstäbe vernünftiger Angebotsplanung sprengend – und als jedenfalls nicht eins zu eins auf Deutschland übertragbar. Angesichts solcher Skepsis hat es in Deutschland einstweilen keinen vergleichbar spektakulären Nachahmungsfall geben: Die bisher am meisten ambitionierten deutschen Dimensionen waren zu Anfang des Jahrtausends Call a Bike in München mit ca. 2.000 Rädern, Berlin mit 1.600 und neuerdings Hamburg mit 1.000 Leihfahrrädern.

Vor diesem Hintergrund ist wichtig, wie sich in Deutschland die Dynamik auf der Anbieterseite weiter entwickelt:

- Gibt es auf der Anbieterseite immer mehr Marktteilnehmer, die mit kommerziellem Interesse Fahrradverleihsysteme oder Komponenten für Fahrradverleihsysteme anbieten?
- Operieren die schon länger eingeführten Anbieter immer offensiver und expansiver, indem sie in immer mehr Städten und Regionen aktiv werden und da, wo sie schon aktiv sind, die Größe der Systeme weiterentwickeln, durch mehr Fahrräder, mehr Stationen und evtl. auch eine räumliche Ausdehnung?
- Gibt es auf der Seite der Städte und Gemeinden sowie Landkreise/Regionen ein gesteigertes Interesse an öffentlichen Fahrradleihsystemen mit entsprechenden Diskussionen in den zuständigen Verwaltungen und politischen Gremien?
- Ergibt sich aus der gesteigerten Anbieteraktivität, aus dem gesteigerten Medieninteresse und der gesteigerten Diskussionsbereitschaft in Verwaltungen und politischen Gremien ein hoher Informationsstand über öffentliche Leihfahrradsysteme, ihre verschiedenen Typen und ihre sinnvolle Dimensionierung?

Um sich über all diese offenen Fragen mehr Klarheit zu verschaffen, sollte die Statusanalyse mitten im Prozess durchgeführt werden: Sie hat also nicht den Charakter einer Abschlussevaluation.

Unstrittig ist aber das seit 2009 gesteigerte Interesse der deutschen überregionalen Medien am Thema Leihrad (vgl. exemplarisch FREY, C. 2009, o.S.; HARTMAN, J./HILDEBRAND, J. 2009, o.S. und STILLICH, S. 2009, o.S.). In der Berichterstattung und Kommentie-

Die Überwiegung bisher positiver Einschätzungen. Das ZDF etwa berichtete im Mai 2009 über die 1.000 Räder, die eigens für den Evangelischen Kirchentag in Bremen angefertigt worden waren, um dort Bus und Bahn zu entlasten (vgl. ZDF 2009, o.S.). In ähnlicher Weise standen den Delegierten der UN-Klimakonferenz in Kopenhagen im Dezember 2009 ebenfalls Leihräder zur Verfügung (vgl. ANGRES, V. 2009, o.S.)⁴. Das Nachrichtenmagazin DER SPIEGEL schließlich berichtete mehrfach über den Trend zur klimafreundlichen Multimodalität, bei der Bike- und Car-Sharing in Verbindung mit dem klassischen ÖPNV eine wachsende Rolle spielen (vgl. BESTE, R. ET AL. 2009, S. 60). Auch auf Konferenzen werden Multimodalität, Car-Sharing und Leihfahrradsysteme immer öfter im Zusammenhang thematisiert, beispielsweise auf der 12. SRL-ÖPNV-Tagung/2. Meetbike-Konferenz in Dresden (vgl. TU DRESDEN 2009, o.S.) oder auf dem Nationalen Radverkehrskongress 2009 (vgl. BMVBS 2009b, S. 10ff), sowie auf der Fachkonferenz »Tausendfach per Rad – Großveranstaltungen fahrradfreundlich organisieren« (vgl. ADFC 2009, o.S.).

Neben Medien und Fachöffentlichkeit ist zudem die Wissenschaft in diesem Feld aktiv geworden und hat damit auf ihre Weise zur Aufmerksamkeit für das Thema beigetragen. Gleich mehrere größere Projekte versuchen neue Erkenntnisse über verschiedene Aspekte des öffentlichen Fahrradverleihs zu gewinnen (vgl. Kapitel 1.5).

1.4 Begriffe und Systemmerkmale öffentlicher Leihradsysteme

Zu öffentlichen Fahrradverleihsystemen oder synonym öffentlichen Leihrädern gibt es bisher keine einheitliche Definition. Daher soll eine solche zunächst an dieser Stelle versucht werden, bevor im weiteren Abschnitt auf gebräuchliche technologische und logistische Standards eingegangen wird.

1.4.1 Basismerkmal: Jederzeitige öffentliche Zugänglichkeit für jedermann im öffentlichen Raum

Im Folgenden wird ein öffentliches Fahrradverleihsystem (FVS) verstanden **als Angebot öffentlich zugänglicher Leihfahrräder, die meist ohne Personalkonsultierung entliehen und nach erfolgter Nutzung an anderer Stelle wieder abgestellt werden**. Identifikation und Abrechnung erfolgen dezentral durch An- und Abmelden mittels moderner Kommunikationstechnik.

⁴ allerdings insgesamt nur 40 Stück für eine geschätzte Zahl von 15.000 Teilnehmern (vgl. ebd.)

Die Bedingung der öffentlichen Zugänglichkeit grenzt diese Systeme gegenüber dem Fahrradverleih durch Fahrradgeschäfte oder Radstationen ab, bei dem jeweils ein Vertrag abgeschlossen wird und in der Regel die Rückgabe am gleichen Ort oder in einer anderen Filiale des gleichen Systems erfolgen muss. Im Gegensatz zu diesen privaten Angeboten sind bei öffentlichen Fahrradverleihsystemen die Räder ohne Betreten spezieller Lokalitäten direkt im öffentlichen Raum verfügbar, der Ausleihvorgang erfolgt ohne Papierkram und zumeist ohne persönlichen Kontakt zum Bedienpersonal. Ein weiteres Merkmal öffentlicher Fahrradverleihsysteme ist die Zugänglichkeit für jedermann. HANDRICK (J. 2009, S. 16) unterscheidet demgegenüber geschlossene Systeme, die exklusiv für Angehörige einer bestimmten Gruppe (z.B. Dienst- und Werksfahräder oder Universitätsräder) zugänglich sind.

1.4.2 Weitere Systemmerkmale

Kurzzeitnutzung – Aus diesen Systemunterschieden resultiert eine ganz andere Nutzungsoption. Öffentliche Leihfahräder sind vor allem für eine kurze bis mittlere Ausleihdauer und häufige Nutzung durch verschiedene Nutzer konzipiert. Die Räder sind universell konfiguriert, haben zwar verstellbare Sattelhöhen, seltener auch verstellbare Lenker, sind aber für lange Radtouren eher ungeeignet. Eine Langzeitnutzung über einen ganzen oder gar mehrere Tage oder Wochen ist dort nicht vorgesehen und wird tariflich durch progressive Preisstaffelung erschwert, teilweise auch explizit ausgeschlossen. Privater Fahrradverleih zielt dagegen in der Regel eher auf eine mittlere bis längere Ausleihdauer von einem oder mehreren Tagen oder sogar Wochen ab. Die Unterschiede zwischen privatem und öffentlichem Fahrradverleih sind nicht nur begrifflicher Natur. Dahinter verbergen sich mögliche Interessenkonflikte hinsichtlich der weiteren Entwicklung. Denn die neuen öffentlichen Systeme können für die privaten zur Konkurrenz werden, weil sie ihnen Marktanteile abnehmen. Das kann zu Protesten führen. Daher kommt es entscheidend darauf an, die Unterschiede zwischen Langzeitnutzung und Kurzzeitnutzung systematisch zu betonen und in den Tarifsystemen auch angemessen abzubilden.

Moderne Ausleihlogistik – Seit dem Einzug des Pfandprinzips bei der Ausleihe öffentlich verfügbarer Fahrräder in Kopenhagen und diversen Nachfolgerfällen hatte sich die Loslösung von einer personalbasierten und auf einen oder wenige Standorte fixierten Station als Merkmal verkehrlich anspruchsvoller Systeme etabliert. Durch eine große Zahl von Stationen sollte eine spontane Jedermann-Nutzung mit hoher Nutzungsfrequenz sichergestellt werden. Die Loslösung vom personalbasierten Betrieb erforderte eine praktikable An- und Abmeldetechnik. Das Pfandsystem mit einem Geldstück nach der Logik der Ein-

kaufswagen, wie es in den Systemen der zweiten Generation üblich war, hatte sich nicht bewährt, weil es ohne Nutzerregistrierung dem Diebstahl bzw. der »temporären Privatisierung« durch Sicherung mit einem eigenen Schloss und dem Vandalismus Vorschub leistete und weil es keinerlei Nutzungszeitbeschränkung und Tarifierung ermöglichte. Vor allem war damit auch keinerlei räumliche Übersicht möglich, wie viele Fahrräder gerade unterwegs waren, wo Räder fehlten und wo sich Räder räumlich massierten. Daher kam es zu vielfachen Problemen und Frustrationen sowie vor allem zu räumlichen Friktionen, weil an manchen Stellen lange Zeit Räder fehlten, an anderen aber viele Räder ungenutzt herumstanden.

Bedarfsgerechte räumliche Verteilung – Der optimale raum-zeitliche Ausgleich erfordert eine ausreichende logistische Qualität. Die Räder müssen mittels eines Kommunikationsmoduls im Raum verortbar sein. Um solche Probleme zu vermeiden, haben einige Systeme der zweiten Generation einen hohen Kontroll- und Betriebsaufwand mobilisiert; in Trondheim, einem Nachfolgemodell zu Kopenhagen, beispielsweise zirkulierte ständig Personal der Verkehrsüberwachung, das die Stationen beobachtete, Überfüllung oder Defizite meldete und eine mobile Verteileinheit mit Transportern dirigierte, die für eine bedarfsgerechte Befüllung der Stationen sorgen sollte. Für die Optimierung der An-, Abmelde- und Verteillogistik haben neue Technologien sehr viel Fortschritt ermöglicht:

- Bei den über Call-Center gemanagten telefonbasierten Systemen reicht ein Anruf beim Anbieter, um zu erfahren, wo man das nächste Leihrad finden kann, weil der letzte Abmelder ja die Standortmerkmale durchgegeben hat.
- Noch besser funktionieren die GPS und GIS-basierten Systeme, weil hier alle Räder und/oder Stationen auf dem Display erfasst sind und der Nutzer das für ihn am nächsten gelegene Fahrzeug ermitteln kann.

Derzeit tendieren die meisten Anbieter und Städte trotz der höheren Investitionskosten verstärkt zu Systemen mit funkbasiertem Kommunikationsmodul im Leihfahrrad oder an der Station und einem GPS-basierten Ortungssystem sowie einer GIS-basierten Logistikzentrale. So können jederzeit alle Fahrräder raum-zeitlich verortet werden. Jede Station ist auf dem Schirm und die Zentrale kann daher mobile Einsatzkräfte dirigieren. Alternativ gibt es auch optische Überwachungsmöglichkeiten durch Kameras an den Stationen.

Jedenfalls erzeugen solche aufwändigen Logistiksysteme einen erheblichen planerischen und finanziellen sowie personellen Aufwand. Ihr Einsatz markiert also die Wende von der zweiten Generation der Fahrradverleihsysteme zur dritten Generation: aus einem Lowtech-

Ansatz mit minimalem Finanzeinsatz und einfachsten Billigfahrrädern wird ein Hightech-Ansatz mit moderner Technik, geschultem Personal und teuren Hightech-Fahrrädern. Und aus einem Laissez-Faire-Betrieb mit minimalem Personaleinsatz – bei dem sich niemand darum kümmert, wo sich die Räder jeweils befinden, in welchem Zustand sie sind, wie sie räumlich und zeitlich bedarfsgerecht verteilt sein müssen – wird ein logistisch anspruchsvoller Betrieb mit hohem Personaleinsatz, speziellen Transportfahrzeugen, mobilem Reparaturpersonal; also ein richtig anspruchsvolles und damit von den Investitionen wie vom Personal her teures System.

›Fix« vs. ›Flex« – Innerhalb der öffentlichen Leihfahrräder gibt es zwei Grundtypen:

- Im Fix-System sind die Leihräder in speziellen Fahrradständern aufgestellt, werden dort entnommen und müssen wieder an einem anderen entsprechenden Fahrradständer abgestellt werden. Die notwendige Logistik für die An- und Abmeldung kann sich in diesen Stationen befinden, in den Rädern selber muss dann keine so aufwändige Kommunikationstechnik installiert sein. In den Stationen befinden sich auch alle relevanten Kundeninformationen zur Funktionsweise, den Tarifen und ggf. auch dem System der Stationen und dem Standort der nächsten Stationen. Zentrale Frage ist, wie viele Stationen ein System haben soll und welcher Standortlogik sie folgen sollen. Bewährt hat sich die Ausrichtung am ÖPNV, also an Straßenbahn-, Bus- und Metrohaltestellen, weil diese besonders dispers verteilt und den Leuten als Standorte ohnehin gut bekannt sind. Damit kann man auch das größte Problem der Fix-Systeme verringern, nämlich den Platz- und Gestaltungskonflikt im öffentlichen Raum. Aus stadtgestalterischer Sicht wird immer wieder gefordert, möglichst wenige Installationen in Straßenräumen unterzubringen und diese sensibel dem jeweiligen Umfeld anzupassen. Bürgersteige und Platzflächen sollten primär dem Fußverkehr und Aufenthalt vorbehalten bleiben und nicht durch sperrige Nutzungen eingeengt werden.
- Im Flex-System kann man das Fahrrad an jeder beliebigen Stelle entnehmen und abstellen, also etwa an Laternenmasten, Geländern, auf Straßenkreuzungen und anderswo. Das steigert die räumliche Flexibilität, erschwert aber die räumliche Orientierung, weil man u. U. lange suchen muss, bis man das nächste betriebsbereite Leihfahrrad findet. Und man muss im Zweifel lange suchen, wenn man als Familie oder Gruppe gleichzeitig mehrere Leihfahrräder benutzen will. Manche Flex-Systeme versuchen diesen Nachteil zu verringern, indem sie die Kunden bitten, die Räder nur an Kreuzungen und gut sichtbar abzustellen. Bei der ersten Call a Bike Generation waren die Telefonzellen der räumliche Konfigurationsparameter. Im

Nachfolgesystem entfiel diese Bindung. Die notwendige Information für Benutzer muss sich auf jedem einzelnen Rad befinden, dort muss auch die notwendige Kommunikationstechnik installiert sein. Da Flex-Systeme ohne stabile Stationsfahrradständer auskommen, sind sie eher in der Gefahr, dass Räder umfallen, dadurch beschädigt werden und dann das ›Fahrradmüll-Problem‹ entsteht. Im Flex-System werden sich seltener räumliche Konzentrationen von Leihfahrrädern ergeben, weil ja der Nutzerzufall die räumliche Verteilung bestimmt. Allenfalls die Publikumsintensität der verschiedenen Standorte steuert dann die Verteilung im Raum.

Von einem Verleihsystem kann man sprechen, wenn typische Elemente zusammenkommen: eine große Zahl von Rädern, eine technische Beschaffenheit als universelles, einheitliches Systemrad, eine größere Zahl von Stationen, die ein ganzes, definiertes Gebiet abdecken, ein System von Tarifen, das die Kurzzeitnutzung und Jedermann-Nutzung nahe legt und eine planerische Konzeption, die eine verkehrspolitische Zielsetzung verfolgt. Der für das jeweilige FVS Verantwortliche macht also nicht zufällig oder willkürlich, sondern im Rahmen einer verkehrspolitisch definierten Konzeption sein Angebot. Das setzt eine Reihe von auch öffentlich diskutierten Grundüberlegungen voraus zu den Systemparametern: zur Zahl der Räder, zum Betreiberkonzept mit Zahl der Stationen oder bei Verzicht auf festgelegte Stationen zur anderweitigen Verteilung der Räder im Raum, zum Aktionsradius, d.h. dem Bedienungsgebiet, zur Art der Tarife und ihrer Kombination mit dem öffentlichen Verkehr, z.B. bestimmten Abo-Reglungen und zur Finanzierung mit öffentlichen Zuschüssen oder Ausfallgarantien.

Zielgruppenorientierte Systeme – Weitere Unterscheidungen können sich aus dem Zweck und damit der Zielgruppe eines Leihfahrradsystems ergeben. Universelle Systeme haben weder durch ihre Tarifierung noch durch ihre räumliche Konfiguration eine spezielle Zielgruppe. Sie sind räumlich zentral platziert in Innenstadtbereichen, die sich durch eine besondere Dichte und Vielfalt von Nutzungen auszeichnen. Spezielle Systeme sind tariflich, werblich und räumlich auf einen speziellen Hauptnutzerkreis ausgerichtet. Hier gibt es verschiedene Typen:

- Die touristischen Leihfahrradangebote, wie die oben genannten Systeme auf Usedom oder den ostfriesischen Inseln, ›bikey‹ oder ›Revierrad‹ im Ruhrgebiet oder das Niederrheinrad. HANDRICK (J. 2009, S. 16) bezeichnet die touristischen Systeme als die »klassische Form der freizeit- oder touristisch orientierten Fahrradvermietung«.

- Die primär auf die Bahn und Bahnnutzer orientierten Angebote wie Call a Bike an ICE-Bahnhöfen oder das SBB-Rad an Schweizer Bahnhöfen, aber auch das niederländische OV-Fiets. Auch diese Systeme müsste man historisch eher als ›Klassiker‹ bezeichnen, weil es solche Angebote schon in den 1960er und 1970er Jahren gegeben hat. Auch die DB war schon früher zeitweise mit dem DB-Rad aktiv, das seinerzeit allerdings nicht als ›Systemrad‹ angeboten wurde, sondern in der dezentralen Kompetenz der einzelnen, überwiegend großen Bahnhöfe organisiert wurde.
- Mit der in den Niederlanden flächendeckenden, in Deutschland eher zögerlichen Ausbreitung von Radstationen an den großen und mittleren Bahnhöfen gibt es spätestens dann, wenn die Radstationen als Marke entwickelt und untereinander vernetzt sind, auch hier die Möglichkeit, ein richtiges – bahnkundenorientiertes – System zu entwickeln.

Ausleihmodus und Betriebszeit – Ein weiteres wichtiges Merkmal ist die räumliche und zeitliche Nutzbarkeit. Moderne öffentliche Leihfahrradsysteme bieten maximale räumliche und zeitliche Flexibilität. Das unterscheidet sie grundlegend von den personalbasierten Systemen mit ihrer in der Regel geringen Zahl von Standorten (meist sogar nur einem) und ihren definierten Öffnungszeiten (ohne Spät- und Nachtstunden). Voraussetzung für die hohe Flexibilität ist eine kommunikative Vernetzung der Fahrräder und/oder Stationen mittels entsprechender technischer Module im Fahrrad und/oder in der Station und eine in diesem Kommunikationssystem zugängliche Anmeldung und Abmeldung der Kunden. Dadurch kann der teure Personaleinsatz minimiert werden auf ein Call-Center oder eine Mobilitätszentrale. Der beträchtliche Investitionsaufwand für solche Kommunikationsmodule am Fahrrad oder der Station bringt High-Tech ins System. Um solche hohen Investitionen zu vermeiden, kann das An- und Abmelden in einigen Systemen auch per Handy bei einem Call-Center erfolgen, von dort erfolgt die Nutzerregistrierung und die Freigabe über eine spezielle Fahrradnummer in Kombination mit einem Zahlenschloss zu Ver- und Entriegelung.

Die innovativen öffentlichen Fahrradverleihsysteme versuchen durch ihre technologische Auslegung die An- und Abmeldung einfach, schnell und ohne Personal zu ermöglichen und können daher wie alle Automaten rund um die Uhr genutzt werden. Wegen der hauptsächlichen Kurzzeitnutzung wäre ein zeitaufwendiger Anmelde- und Abmeldevorgang auch unangemessen. Nur die privaten Fahrradverleiher arbeiten noch personalbasiert mit persönlicher An- und Abmeldung, Vertragsunterzeichnung, Kautionshinterlegung oder Pfandabgabe, um auf diese Weise eine Garantie für die ordnungsgemäße Rückgabe zu erhalten.

Personaleinsatz zwingt immer zur Definition von Öffnungszeiten. Nur das Selbstbedienungsleihfahrrad ist jederzeit betriebsbereit.

Aktionsradius – Ein weiteres wichtiges Unterscheidungskriterium ist der Aktionsradius, d.h. die Größe des bedienten Gebietes:

- Den größten Aktionsradius haben die im Zusammenhang mit Bahngesellschaften entwickelten Systeme wie z.B. das SBB Rad oder OV-Fiets. Hier ist der Aktionsradius so groß wie das Streckennetz der entsprechenden Bahngesellschaft, bei nationalen Bahnen also national und landesweit, allerdings mit der festen Bindung an Bahnhöfe als Entleih- und Rückgabestationen.
- Groß ist auch der Aktionsradius bei einem Teil der touristischen Systeme wie dem Revierrad oder Niederrheinrad oder UsedomRAD, weil es hier keine lokale Bindung gibt, sondern eine regionale.
- Die große Mehrzahl der öffentlichen Leihfahrradsysteme dagegen hat eine lokale Bindung und einen innerhalb der entsprechenden Gemeinde festgelegten partiellen Aktionsradius, der vielfach zunächst nur die Innenstadt umfasst. Mitunter kommt es dann im Laufe der Zeit und mit dem Erfolg der Systeme zu einer räumlichen Erweiterung, zunächst auf das ganze Stadtgebiet und dann evtl. auch auf den Stadt-Umland-Verflechtungsraum. Ein gutes Beispiel für eine solche schrittweise Ausdehnung ist das öffentliche Leihfahrradsystem in Barcelona, das als Innenstadtsystem begann, dann zum Stadtsystem wurde und sich nunmehr zum Regionalsystem entwickelt. Am wahrscheinlichsten ist eine regionale Ausdehnung, wenn eine starke Verbindung der Systeme zum öffentlichen Verkehr besteht, denn dieser ist vielfach auch regional organisiert, d.h. die Strecken (meist Schienenstrecken), auf deren Bahnhöfe und Haltepunkte die Fahrradleihstationen sich beziehen, strahlen in die Region aus.

ÖPNV-Integration – Ein weiteres Unterscheidungsmerkmal ist das Verhältnis zum ÖPNV, sei es durch räumliche Orientierung an dessen Haltestellen, sei es durch Verknüpfung mit ÖPNV-Tarifen (Tarifvorteile für Abo-Nutzer wie z.B. bei Call a Bike durch die Kombination mit der BahnCard) oder durch die organisatorische Verknüpfung in der Betreiberstruktur, z.B. dass der ÖPNV selber als Betreiber auftritt oder sich an der Trägerschaft beteiligt oder mindestens an der konzeptionellen Ausrichtung des öffentlichen Fahrradverleihsystems mitwirkt.

Insofern kann man unterscheiden zwischen

- mit dem ÖPNV integrierten Fahrradverleihsystemen mit irgend einer Art von Systemverknüpfung oder Kooperation und
- nicht am ÖPNV orientierten Fahrradverleihsystemen ohne räumliche, tarifliche, werbliche und betriebliche Interaktion zwischen Fahrradverleih und ÖPNV.

Das Bundesmodellvorhaben hat in seiner Ausschreibung klar das Augenmerk auf Systeme mit einem Mindestmaß an ÖPNV-Integration gelegt, allerdings die konkrete Ausgestaltung offen gelassen, um hier möglichst viel kreatives Potential zu initiieren.

1.5 Forschungsstand zu öffentlichen Leihradsystemen

Nachfolgend wird versucht, den derzeit überschaubaren Forschungsstand der deutschen und europäischen Forschung wiederzugeben. International tun sich zwei Forscher besonders hervor: Peter Midgley von der Global Transport Knowledge Partnership sowie Paul DeMaio von MetroBike. Die wissenschaftlichen Diskurse in Asien (v.a. China) können aus Mangel an geeigneten Quellen nicht eingeschätzt werden. Folgende Ausführungen konzentrieren sich auf die europäische Bezugsebene.

Da die Entwicklung der Fahrradverleihsysteme in den letzten Jahren sehr dynamisch verlief, wundert es nicht, dass nunmehr auch die entsprechende Forschung im In- und Ausland erheblich zunimmt und immer unübersichtlicher wird. Die Dynamik kommt sehr schön in einer Aussage von Mareike Rauchhaus, Leiterin des Bereichs Marketing und Unternehmenskommunikation in der Leipziger Nextbike-Zentrale, zum Ausdruck:

»Alle Diplomanden der Welt scheinen sich Fahrradverleihsysteme zum Thema gemacht zu haben.«

Dabei scheint dieses Forschungsfeld momentan so ergiebig zu sein, dass neben den genannten zahlreichen Diplomarbeiten⁵ auch diverse größerer Projekte der Ressortforschung durchgeführt werden, im Auftrag nationaler oder föderaler Regierungen oder internationaler Forschungsverbände der EU.

5 siehe beispielsweise HANDRICK, J. 2009 über »Öffentliche Fahrradverleihsysteme und ÖPNV«, VON SASSEN, W. 2009 über »Öffentliche Fahrradverleihsysteme im Vergleich – Analyse, Bewertung und Entwicklungsperspektiven«, ZIENTEK, J. 2010 über »Das interkommunale Fahrradverleihsystem metroradruhr – Potenziale und Optimierungsmöglichkeiten« sowie REIMANN, J. 2010 über »Öffentliche Fahrradverleihsysteme – Relevanz und Potenziale aus sich der Akteure«

1.5.1 Ressortforschung

Hier ist zuerst der Modellwettbewerb zu nennen, den das Bundesverkehrsministerium 2009 unter dem Titel »Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme – neue Mobilität in Städten« ausgelobt hat. Die Bewerbungen sind abgeschlossen, die Preisträger gekürt und bei den ersten Konzepten wurde im Laufe des Jahres 2010 mit der Umsetzung begonnen. Für den wissenschaftlichen Diskurs besonders interessant ist dabei die Evaluation, in deren Rahmen eine Auswahl der geförderten Projekte intensiv begleitet wird. Ziel ist es hier, Erfolgsfaktoren und Hemmnisse für die Einführung von öffentlichen Leihradsystemen zu identifizieren (vgl. BBSR 2009a, o.S.). Zu diesem Zweck wurde im Forschungsfeld ExWoSt (Experimenteller Wohnungs- und Städtebau) eine Forschungsassistenz eingerichtet, die vom Deutschen Institut für Urbanistik sowie dem Wuppertal-Institut für Klima, Umwelt, Energie wahrgenommen wird. Die Institute sollen das Leistungsspektrum von Leihradsystemen, die Rahmenbedingungen ihrer Einführung, ihre verkehrlichen Wirkungen, ihre tatsächliche Nutzung und weiteres untersuchen. Außerdem sollen sie Planungs- und Umsetzungsempfehlungen erarbeiten, die auf möglichst viele Siedlungsgrößen und -strukturen übertragbar sind (vgl. BBSR 2009b, o.S.). Die Forschungsassistenz koordiniert dabei die einzelnen Evaluationen, die im Rahmen der umgesetzten Modellprojekte von deren jeweiligen Trägern durchzuführen sind, und stützt ihre Aussagen auch auf deren Ergebnisse. Das Projekt läuft seit November 2009 (vgl. ebd.).

Zum selben Anlass, allerdings mit anderer Fragestellung, hat das Bundesinstitut für Bau, Stadt- und Raumforschung (BBSR) die Erstellung eines Sondergutachtens als Auftrag vergeben, das rechtliche und finanzielle Aspekte der Implementierung von Fahrradverleihsystemen klären soll (vgl. BMVBS 2010a, o.S.). Im Fokus steht dabei besonders die Integration in vorhandene Strukturen des öffentlichen Verkehrs. Mit dieser Aufgabe sind die KCW GmbH und die Choice GmbH betraut, beides privatwirtschaftliche Unternehmen aus der Verkehrsberatung. Das Gutachten wurden mit besonderem Interesse erwartet, stellen doch Erkenntnisse daraus gerade für Kommunen, die derzeit mit der Planung eines Leihradsystems befasst sind, einen wichtigen Baustein dar. Herr MILDE von der Stadtverwaltung Dresden etwa bemerkte im Interview dazu:

»Wir warten sehr gespannt und sehr dringend auf dieses Sondergutachten, weil dort die ganzen Allgemeinfragen des Wettbewerbsrechts, des Tarifrechts, ÖPNV überhaupt, die Frage der Einbindung des Fahrrads in das Personenbeförderungsgesetz – also diese ganzen Schlagwörter, das soll alles mal durchleuchtet werden, dass wir dort eine Rechtssicherheit haben.« (Interview vom 03.03.2010)

Die gesamte Laufzeit erstreckt sich von November 2009 bis Oktober 2010. Die Gutachter sollen nach Veröffentlichung der Ergebnisse den Modellregionen noch während deren Projektlaufzeit beratend zur Seite stehen (vgl. BBSR 2009c, o.S.). Das Gutachten liegt mittlerweile vor und kann von der Internetseite des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung bezogen werden⁶.

1.5.2 Evaluation der Wettbewerbsbedingungen

Eine Studie des Wissenschaftszentrums Berlin hat sich mit den so genannten »Abspringern« befasst, also denjenigen Kommunen, die ursprünglich an eine Bewerbung für das Modellvorhaben des BMVBS gedacht, letztendlich aber doch keine Unterlagen eingereicht hatten. Darin identifizieren die Autoren Hauptgründe für deren Nichtteilnahmen, darunter

»ein zu enger Zeitrahmen für die Erstellung eines soliden Antrags, zeitlich zu aufwändige Verfahren der politischen Beschlussfassung, eine politisch ungelöste Finanzierung der Implementations- und Betriebskosten des zukünftigen Fahrradverleihsystems, verwaltungsinterne Konflikte um den erforderlichen Bedarf an öffentlichen Flächen für ein Stationssystem« (BORCHERDING, A. ET AL. 2010, S. II).

Wesentliches Hemmnis für die erfolgreiche Einführung von FVS sei außerdem der Öffentliche Verkehr selbst, der als hoch verregelt, zersplittert und insgesamt unternehmer- und innovationsfeindlich zu charakterisieren sei (vgl. ebd., S. 42ff). Doch auch darüber hinaus begründet die Studie⁷ die Zögerlichkeit und schließlich Nichtteilnahme der Abspringer mit der unbefriedigenden Kenntnislage der meisten Akteure:

»Da sowohl den Befürwortern von Fahrradverleihsystemen als auch den Skeptikern eindeutige Daten für ihre Argumente fehlen, klafft hier eine Erkenntnislücke, die es dringend zu schließen gilt.« (ebd., S. 46)

6 Download-Link: http://www.bbsr.bund.de/cln_016/nn_629248/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/BMVBS/Online/2010/DL__ON142010,templateld=raw,property=publicationFile.pdf/DL_ON142010.pdf (Stand: 04.01.2011)

7 Download-Link: <http://bibliothek.wz-berlin.de/pdf/2010/iii10-601.pdf> (Stand: 30.01.2011)

1.5.3 Integration im Mobilitätsverbund

Auch wenn heute die Stärkung des Umweltverbundes von einer breiten Basis kommunaler Akteure als Weg anerkannt wird, die Verkehrsbelastung der Städte durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) zu verringern, herrscht scheinbar noch kein Konsens darüber, in welchen Beziehungen die einzelnen Verkehrsträger des Umweltverbundes untereinander idealerweise stehen sollten. Als häufiger Reibungspunkt stellt sich dabei vor allem das Verhältnis zwischen Fahrrad und ÖPNV heraus, die sich in der Theorie zwar ergänzen und Synergien bilden sollen. In der Praxis scheinen allerdings – vor allem auf Seiten der Akteure des ÖPNV – noch Vorbehalte zu herrschen. So stellt AHRENS (G.-A. ET AL. 2010, S. 1) fest:

»Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen fürchten, dass die Erfolge beim Radverkehr überwiegend zu Lasten des ÖPNV gehen könnten und das gemeinsame Ziel – das Anwachsen des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) zu bremsen – nicht erreicht wird.«

Unter anderem aus dieser Sorge heraus sowie vor dem Hintergrund scheinbar akuter Konflikte etwa bei der Fahrradmitnahme in Bussen und Straßenbahnen (z.B. in Dresden, lt. Interview vom 03.03.2010) wurde im April 2007 an der Technischen Universität Dresden eine Untersuchung zu »Interdependenzen zwischen Fahrrad- und ÖPNV-Nutzung« begonnen, mit breiter Beteiligung regionaler Verkehrsbetriebe, der Deutschen Bahn, politischer Ebenen sowie verkehrspolitisch aktiver Verbände (VDV, ADFC, DST) und gefördert durch das BMVBS. Forschungsleitend waren Fragen nach radfreundlicher Tarifgestaltung im ÖPNV, Konfliktvermeidung, Schnittstellenverbesserung, stärkerer Bindung von Radfahrern an den ÖPNV sowie – deshalb für die vorliegende Studie interessant – nach einer Positionierung zu öffentlichen Fahrradverleihsystemen und damit insgesamt zu einer Einschätzung des kombinierten Potenzials von Fahrrad und ÖPNV, den Anteil des MIV am Verkehrsaufkommen tatsächlich zu verringern. Speziell zu öffentlichen Fahrradverleihsystemen wurde im Rahmen des Projekts eine Befragung von Kommunen durchgeführt, an der 33 Städte teilnahmen; davon besaßen 10 Städte bereits ein Verleihsystem, während in 15 Kommunen die Einführung eines solchen in Erwägung gezogen wurde (vgl. AHRENS, G.-A. ET AL. 2010, S. 142). Unter den Antworten auf die Frage, welche Motivation für ein Leihsystem vorliege, erreichte die »Imageverbesserung der Stadt« mit 75% das höchste Ergebnis, gefolgt vom »touristischen Angebot« (67%) und »Ergänzung des ÖPNV-Systems« (58%) (vgl. ebd.). AHRENS ET AL. empfehlen im Fazit des Kapitels über Leihradsysteme, dass sich Träger und Akteure des ÖPNV in diesem Feld engagieren sollten, um einer isolierten bzw.

parallelen Entwicklung von FVS vorzubeugen und diese stattdessen – im Interesse des Umweltverbundes – zu integrieren. Dies schließt auch den Einsatz öffentlicher Mittel zu deren Mitfinanzierung ein (vgl. ebd.). Die Autoren führen abschließend noch einige Optimierungsvorschläge an. Das Forschungsprojekt ist inzwischen abgeschlossen und der Bericht liegt seit Januar 2010 vor⁸. Im Rahmen dieses Projekts fanden auch zwei überregional und international beachtete Meetbike-Konferenzen statt, deren Ergebnisse inzwischen ebenfalls publiziert wurden.

1.5.4 Bike-Sharing in europäischem Maßstab

Mit Untersuchungen zur Optimierung des öffentlichen Fahrradverleihs befasst sich auch das Vorhaben »Optimising Bike-sharing in European Cities (OBIS)«, dessen Einzugsgebiet mit zehn europäischen Ländern um einiges größer und dessen Laufzeit mit drei Jahren auch etwas länger angelegt ist als das eben vorgestellte Projekt. Unter der Mitwirkung von 14 Forschungspartnern aus dem europäischen Raum analysiert die Choice GmbH Marktpotenziale, Erfolgsfaktoren und erfolgreiche Beispiele bestehender Systeme (vgl. INTELLIGENT ENERGY – EUROPE o.J.). Das Vorhaben ist in das Programm »Intelligent Energy – Europe« eingebettet, mit dessen Hilfe die Europäische Kommission »many untapped opportunities to save energy« identifizieren und Anreize zur Nutzung »of renewable energy sources in Europe« schaffen will (EUROPEAN COMMISSION o.J.). Zusätzlich sollen gewonnene Erkenntnisse in speziellen Feldtests angewandt und ihre verbessernde Wirkung evaluiert werden. Die Projekt-Ergebnisse werden in zweifacher Form veröffentlicht: Zum einen werden bestehende Leihradsysteme nach Ländern in jeweiligen Einzelberichten betrachtet. Diese länderbasierten Reporte liegen seit Dezember 2009 vor⁹. In der Analyse des deutschen Leihrad-Marktes findet sich eine Statistik, die im Kontext der bisherigen Ausführungen hier kurz erwähnt werden soll.

Zwei Aspekte in Tabelle 1 sind besonders interessant: erstens die Einteilung der Städte mit Leihradsystemen in Größenklassen und zweitens die Berechnung einer FVS-Abdeckung in den Städten der einzelnen Kategorien. Die Gesamtzahl von 23 Systemen und 8.350 Leihrädern in Deutschland findet sich so allerdings in keiner anderen bisher vorgenommenen Erhebung. Zudem fehlt im OBIS-Bericht jeglicher Hinweis auf Datenursprung, Zählweise und Berechnungsverfahren.

8 Download-Link: <http://edoc.difu.de/edoc.php?id=284LPBZH> (Stand: 30.01.2011)

9 Downloadbar unter der Adresse http://www.obisproject.com/palio/html.run?_Instance=obis&_PageID=200&_LngID=21&_CatID=722&pic=0&_Checksum=1144197188 (Stand: 30.11.2010)

Tabelle 1: Fahrradverleihsysteme in Deutschland nach OBIS

	> 500.000	> 100.000	> 20.000	Gesamt
Zahl deutscher Städte je Kategorie	14	67	620	701
Zahl deutscher Städte mit FVS je Kategorie	10	10	3	23
Zahl deutscher Städte mit FVS je Kategorie <i>inkl. Call a Bike ICE</i>	12	29	15	56
Abdeckung mit FVS je Kategorie	74%	15%	0,5%	
Abdeckung mit FVS je Kategorie <i>inkl. Call a Bike ICE</i>	86%	43%	2%	
Durchschn. Zahl Räder je Stadt	620	200	50	8.350
Durchschn. Zahl Räder je Stadt <i>inkl. Call a Bike ICE</i>	520	80	20	

Quelle: EMBERGER, G./FERNANDEZ, A. C. 2009, S. 8

Im April 2010 hat in Berlin ein OBIS-Expertenworkshop stattgefunden und spätestens für August 2011 ist die zweite Form der Ergebnis-Veröffentlichung vorgesehen: die Herausgabe eines »Bike-sharing Manual«, in welchem Untersuchungsergebnisse, Empfehlungen und Modellbeispiele zusammengefasst werden. Das Handbuch soll sich in der Hauptsache an lokale, regionale und staatliche Entscheidungsträger im Bereich Verkehr sowie an Fahrradverleih-Anbieter und andere damit in Zusammenhang stehende Unternehmen richten (vgl. insgesamt INTELLIGENT ENERGY – EUROPE o.J.). OBIS verfolgt insgesamt das Ziel, »to show that bike sharing is an attractive and effective mode of sustainable daily transport« (ebd.).

1.5.5 Deutsche Pilotprojekte und Feldtests

Derzeit versucht DB Rent, unterstützt vom Senat des Landes Berlin und vom Bezirk Berlin Mitte sowie gefördert durch das BMVBS, den bisher telefongestützten Prozess der Registrierung und Ausleihe bei Call a Bike zu vereinfachen und damit Zugangshürden abzubauen. Für eine Laborphase des Projekts »Integration öffentlicher Radverkehr/StadtRAD Berlin« hat DB Rent im Dezember 2009 etwa 300 Personen gesucht, die das in Berlin-Mitte installierte neue System – dazu gehören elf Stationen und 150 Räder sowie eine RFID-Kundenkarte – in einem Zeitraum von drei Monaten testen (vgl. DEUTSCHE BAHN AG 2009, S. 1). Die Testkunden sollten Komponenten wie Terminals, Schlösser, Kundenkarte und Prozesse wie Ausleihe, Nutzung und Rückgabe auf Funktionalität und Reibungslosigkeit prüfen und ihre Beobachtungen und Anmerkungen in zwei während der Laborphase durchgeführten Online-Befragungen mitteilen (vgl. DEUTSCHE BAHN 2010a, o.S.). Offenbar kam es zu Verzögerungen, denn während in der Bekanntmachung von Dezember 2009 der

Testzeitraum noch mit 1. Februar bis 30. April 2010 angegeben wurde (vgl. BMVBS 2009c, o.S. und DEUTSCHE BAHN AG 2009, S. 1), ist nun die Rede von 22. März bis 22. Mai (vgl. DEUTSCHE BAHN 2010a, o.S.), womit die Laborphase scheinbar einen Monat kürzer ausfällt als ursprünglich geplant. Laut dem inzwischen neu aufgesetzten Internet-Auftritt¹⁰ findet seit November 2010 eine zweite Testphase statt, mit gleichen Parametern wie in der vorigen Stufe.

Bereits seit einiger Zeit ist in Stuttgart die Einführung eines Pedelec-Mietsystems im Gespräch, erste Planungen dafür wurden auf dem internationalen Kongress »Cities for Mobility« im Juni 2008 vorgestellt (vgl. LANDESHAUPTSTADT STUTTGART 2008, o.S.). Baden-Württembergs Metropole eignet sich durch ihre ausgeprägt bergige Topographie hervorragend für praktische Versuche mit solchen elektrisch unterstützten Fahrrädern und die zunächst vorgesehenen Dimensionen ließen zunächst aufhorchen. In einer ersten Ausbaustufe sollten an 300 mit Ladevorrichtungen ausgerüsteten Stationen im Stuttgarter Stadtgebiet rund 1.200 Räder zur Verfügung stehen, die sich Touristen und Abonnenten vollautomatisch ausleihen könnten. Die zweite Stufe bestünde aus einem Leasing-System, das innerhalb von sechs Jahren im Großraum Stuttgart etabliert und mit 300.000 Pedelecs bestückt werden sollte (vgl. EXTRA ENERGY E.V. 2008, o.S.). Doch nach der effektvollen Präsentation durch den Stuttgarter Oberbürgermeister verschwand das ambitionierte Pilotprojekt zunächst aus der Öffentlichkeit. Neuigkeiten ergaben sich erst wieder im August 2009 – mit deutlich kleineren Zahlen und im Rahmen des bundesweiten Modellversuchs »Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme – Neue Mobilität in Städten«. Für nun veranschlagte 1.000 Räder an 120 Stationen erhielt Stuttgart eine Auszeichnung sowie eine in Aussicht gestellte Förderung von 2,7 Millionen Euro (vgl. WUPPERTAL INSTITUT 2009, S. 2 und VOLLAND, V. 2009a, o.S.). Noch im November 2009 zeichneten sich dann weitere Veränderungen ab: Die Stückzahl für die ursprünglich 1.000 Pedelecs wandelte sich zunächst in »1.000 Pedelecs und andere Call a Bike Räder« und wurde schließlich erneut reduziert, und zwar auf 850 Fahrzeuge (davon 450 Pedelecs und 400 herkömmliche Call a Bike Räder) (vgl. VOLLAND, V. 2009b, o.S.). Begründet wurden die veränderten Dimensionen mit der zugesagten Fördersumme. Für den anfänglichen Zuschnitt wären 6,2 Millionen Euro nötig gewesen (vgl. ebd.). Aktuell ergeben sich allerdings noch ganz andere Probleme, die mit Veränderungen der Abrechnungsmodalitäten in Zusammenhang stehen. So erklärte Günter STÜRMER im Interview (vom 18.02.2010), das BMVBS wolle das Stuttgarter Projekt nicht mehr unter der Zuständigkeit »Fahrradverleihsystem«, sondern stattdessen im Bereich »Elektromobilität« abwickeln:

¹⁰ Link: <http://www.stadtradberlin.com/> (Stand: 30.11.2010)

»Das bedeutet für uns: Wir müssen einen neuen Antrag schreiben und müssen mit einem anderen Projektpartner reden. Bisher haben wir mit dem Wuppertal Institut oder mit dem Ministerium direkt verhandelt. Jetzt wird uns Jülich als Projektpartner benannt; Jülich hat ein klares neues Verfahren, und jetzt sind wir mitten im Antrag.« (ebd.)

Für das Projekt an sich bedeute dies, man sei momentan zum Stillstand verurteilt (vgl. ebd.). In der Zwischenzeit haben sich jedoch neue Entwicklungen ergeben, die im Kapitel 5.1 unter dem Stichwort ›aktuellste Entwicklungen‹ dargestellt sind.

2 Forschungsdesign und Erhebungsmethodik

2.1 Akteurzentrierte Institutionenforschung

Die deutschen Verkehrswissenschaften mühen sich seit zwei Jahrzehnten, mit Methoden und Theorien der Sozialwissenschaften und Psychologie das menschliche Verkehrsverhalten zu erklären. Dabei geht es oft um die Diskrepanz zwischen theoretischem Wissen um die Umwelt- und Sicherheitsrisiken des Autoverkehrs und praktischer, täglich habitualisierter, autozentrierter Verkehrsmittelwahl. Im Vordergrund steht meistens der individuelle Verkehrsteilnehmer mit seinen sozio-ökonomischen und sozio-demographischen Hintergründen, seinen Aktivitätsmustern, seinen Einstellungen, Präferenzen und Kenntnissen sowie Motivationen. Meist werden solche Sachverhalte in Interviewform erfasst, mittels differenzierter Statements/Items und entsprechenden Bewertungsskalen.

Gegenüber diesen individuumsbezogenen Forschungsansätzen kommen die institutionenbezogenen Ansätze chronisch zu kurz. Wie Verkehrspolitik und Administrationen entscheiden, welche Motive sie leiten, wo und wie sie sich informieren und welche Kenntnisse sich daraus ergeben, wie sie die verschiedenen Optionen bewerten, welche Handlungsspielräume sie für sich sehen, welchen Lobbyeinflüssen sie unterliegen, welche Novellierungserfordernisse sie sehen, wie sie glauben, die Strukturen verändern zu können, all das wird leider weit weniger erforscht als das individuelle Entscheidungsverhalten normaler Verkehrsteilnehmer – obwohl auch hier eine erhebliche Diskrepanz besteht zwischen dem latenten Wissen erstens um die typischen Umwelt-, Sicherheits- und Finanzprobleme des Autoverkehrs, zweitens um die beachtlichen und steigerungsfähigen Potentiale des Umweltverbundes und drittens um die emotional hoch aufgeladene, lobbyistisch und instrumentell stark zementierte und verrechtlichte Entscheidungslage, bei der wenig Spielraum für grundlegende Veränderungen gesehen wird. Daraus resultiert dann die Strategie des ›business as usual‹, die die deutsche Verkehrspolitik seit Jahrzehnten lähmt und wenig grundlegende Innovationen zulässt.

Natürlich ist es methodisch schwerer, die Zielgruppe der so genannten professionellen Akteure überhaupt zu erreichen (z.B. für Interviews), ihnen dann eine ausreichend lange Zeit abzurufen und ihnen offene, unverstellte, spontane Aussagen zu entlocken. Zwar gibt es in der Soziologie und politischen Wissenschaft eine eigene ›Schule‹ der akteurzentrier-

ten Institutionenforschung, doch gerade im Verkehr hat sie bislang nur wenige Projekte durchführen können¹¹.

Selten eröffnet das politische Geschehen eine Chance, direkt im laufenden politischen Prozess seine Forschungsinstrumente einzusetzen. Eine solche Chance ergab sich mit der Ausschreibung des Bundesmodellvorhabens und Wettbewerbs »Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme«. Die 44 Bewerbungen dokumentierten ein ungewöhnlich großes Interesse der kommunalen Seite. Aus der Struktur der Bewerber war kein klares Rekrutierungsmuster erkennbar (etwa in dem Sinne: fahradaffine Städte bewerben sich, fahradignorante Städte bewerben sich nicht). Insofern schien es lohnend, sich durch ein Kontrast-sample von möglichst ähnlich strukturierten Nichtbewerberstädten einen tieferen Einblick in die Denkstrukturen und Bewertungsmuster der kommunalen Ebene zu verschaffen. So entstand die Idee einer Statusanalyse, die auf dem Vergleich von Bewerber- und Nichtbewerberstädten aufbaut, die Hintergründe des Bewerbungsverhaltens genauer auslotet und das Themenfeld mit überregional ausgewiesenen Experten weiter vertieft. Leider war das dafür verfügbare Budget mit rund 43.000 Euro sehr klein. Da aber das bearbeitende Team eine hohe Eigenmotivation mitbrachte (u. a. erklärlich aus einer Serie themenverwandter Diplomarbeiten), wurde trotz des knappen Budgets ein sehr ambitionierter Untersuchungsplan entwickelt und am Ende auch – weit über den Auftrag hinausreichend – umgesetzt. Das Forschungskonzept umfasst verschiedene Instrumente:

- eine aktuelle internationale und nationale Sekundäranalyse des Entwicklungsstandes bei öffentlichen Fahrradverleihsystemen,
- eine sozioempirische Befragung von Bewerbern und dazu kontrastierenden Nichtbewerbern (Städte, Regionen oder Verkehrsunternehmen) in den drei Intensitätsstufen
 - Datenblatt zur Erfassung wichtiger verkehrlicher und fahradverkehrlicher Eckdaten der Bewerber und Nichtbewerber
 - schriftlicher Fragebogen zur Erfassung der maßgeblichen Kenntnisse und Einschätzungen des Fahrradverleihs bei Bewerbern und Nichtbewerbern
 - mündliche, leitfadengestützte Interviewbefragung zur Bewertung verschiedener Grundsatzfragen im Umgang mit öffentlichen Fahrradverleihsystemen bei Bewerbern und Nichtbewerbern

¹¹ Aus Trier ist an dieser Stelle die Studie »Akzeptanz innovativer ÖPNV-Konzepte bei professionellen Akteuren« zu erwähnen (vgl. MONHEIM, H./SCHROLL, K.-G. 2004)

- mündliche, leitfadengestützte Gespräche mit Experten aus Wissenschaft, Politik und Verbänden über deren Einschätzungen und Bewertungen der Chancen und Risiken öffentlicher Fahrradverleihsysteme.

Wie die verschiedenen Instrumente entwickelt wurden und wie die Auswahl der Städte und Regionen erfolgte, wird nachfolgend ausführlich erläutert.

2.2 Forschungsansatz und Auswahl der Untersuchungseinheiten

Die Studie verfolgt einen offenen, d.h. qualitativen Ansatz. Ziel ist es, das Forschungsfeld, also Einstellungsmuster und Ansichten relevanter Akteure in Bezug auf öffentliche Leih-radsysteme, zu erschließen.

2.2.1 Exploratives Forschungsdesign

Der Forschungsansatz will Strukturen, Prozesse, Zusammenhänge und Muster finden. Dem dienen das »explorative« Forschungsdesign und die induktive Vorgehensweise durch Untersuchung einzelner Fälle, aus deren Vergleich sich dann bestimmte Regelmäßigkeiten ableiten lassen. Das hat drei Konsequenzen: erstens einen starken Fallbezug, also eine relativ umfangreiche Auseinandersetzung mit den Gegebenheiten einzelner Untersuchungseinheiten. Daraus ergibt sich aber, dass die Zahl der untersuchten Fälle, eben wegen des erhöhten Aufwands, nicht sehr groß sein kann. Im Rahmen der Studie wurden 51 Kommunen und Regionen mündlich und insgesamt 81 schriftlich befragt. Die zweite Konsequenz aus der Offenheit des Ansatzes besteht in der Auswahl dieser Untersuchungsobjekte. Während als »repräsentativ« dargestellte Studien für gewöhnlich mit Stichproben arbeiten, welche die gleichen Eigenschaftsverteilungen abbilden sollen, die auch in der Grundgesamtheit vorzufinden sind, wird hier mit einer von Vorüberlegungen geleiteten gezielten Auswahl von Fällen gearbeitet (näheres dazu siehe 2.2.3). Drittens wirkt sich die offene Herangehensweise auch auf die Wahl der Erhebungsmethoden aus, nämlich offene bzw. halboffene Instrumente für die Gewinnung qualitativer Daten über leitfadengestützte Interviews. Zur besseren Operationalisierung von Einschätzungen und zur breiteren Datenerhebung werden außerdem ergänzende, teilstandardisierte schriftliche Befragungen eingesetzt (vgl. die Konzeption der Instrumente in 2.4).

2.2.2 Zielbereich der Untersuchungen

Der Untersuchungsfokus richtet sich hauptsächlich auf die Ebene deutscher Städte und Gemeinden:

- Das Fahrrad ist nach wie vor ein Verkehrsmittel für kurze Fahrten. Nach der Studie »Mobilität in Deutschland 2008« (MiD) werden 10% aller Wege im täglichen Verkehrsgeschehen mit dem Fahrrad zurückgelegt, die meisten davon auf Strecken bis zu fünf Kilometern (vgl. INFAS/DLR 2010, S. 25 u. 97). Es kann also davon ausgegangen werden, dass das Verkehrsmittel Fahrrad vor allem im Zusammenhang mit städtischer Mobilität zu sehen ist, dementsprechend auch die Nutzung öffentlicher Leihräder.
- Bei vorwiegend touristischen Leihradssystemen ist – trotz der vielfach weit größeren Distanzen und damit zusammenhängend dem größeren Aktionsradius der Systeme – ebenfalls die kommunale Ebene, also zumeist der entsprechende Landkreis, der geeignete Betrachtungsrahmen.
- Die historische Entwicklung öffentlicher Fahrradverleihsysteme erfolgte stets im engen urbanen Kontext. Die Systeme – von der ersten Generation, die ja teilweise sogar »kommunales Fahrrad« genannt wurden, über die Sonderanfertigungen mit Pfandprinzip bis hin zu den aktuellen, technisch hochgerüsteten Varianten (vgl. insgesamt 1.3) – waren und sind für die Nutzung innerhalb eines Kerngebietes ausgelegt, das sich zumeist mit den (inner)städtischen Bereichen deckt.
- In Deutschland obliegt die Sorge um den strÖPNV den Gemeinden bzw. Kommunen. In ihrer Funktion als Aufgabenträger bestimmen sie im Rahmen eines Nahverkehrsplans Umfang und Qualität des Nahverkehrsangebotes. Öffentliche Fahrradverleihsysteme betreffen genau diese Entscheidungsebene und wären daher an dieser Stelle ebenso von Belang.

Diese Sachverhalte begründen, warum im Zusammenhang mit FVS die Akteure auf kommunaler und eventuell auch noch regionaler Ebene eine primäre Rolle spielen. Sie gehören zu den unmittelbar »Betroffenen« und von ihnen geht, wie noch zu zeigen sein wird, derzeit auch das stärkste Engagement aus. Neben öffentlichen Verwaltungen können dabei natürlich auch andere Beteiligte als Interessenträger auftreten. Ihre Einschätzungen und Problemsichten wurden mittels qualitativer Interviews (vgl. 3.2) sowie einer ergänzenden schriftlichen Befragung (vgl. 3.3) erhoben.

Ein zweiter Untersuchungsblock widmete sich der überörtlichen Perspektive auf das Thema und stellte die fachliche Sicht von Experten aus Politik, Interessenverbänden, Wissenschaft und beratenden Institutionen in den Mittelpunkt. Dadurch soll es gelingen, eine breite, systematische Wahrnehmung öffentlicher Leihradsysteme zu erfassen – besonders auch deren Bedeutung im generellen verkehrspolitischen Kontext – und damit die voraussichtlich stark lokal bezogene Sichtweise der befragten Kommunen mit deutschlandweit erkennbaren Muster und Trends zu unterfüttern. Auch hierfür wurden leitfadengestützte Interviews geführt (vgl. 3.4).

2.2.3 Auswahl der Untersuchungseinheiten

Mit den 44 Bewerbungen zum bundesweiten FVS-Modellversuch lag noch vor Beginn der eigentlichen Analysen bereits ein erstes Sample von Untersuchungseinheiten vor. Die folgenden Ausführungen stellen das auf dieser Basis realisierte Auswahlkonzept vor.

Grundgesamtheiten und Stichproben – WEISCHER (C. 2007, S. 188ff) weist darauf hin, wie bedeutsam eine genaue Bestimmung der Grundgesamtheit in der empirischen Forschung ist – also desjenigen Bereichs innerhalb einer Menge von Objekten, für den die Ergebnisse der Untersuchungen gelten sollen. Die 44 Bewerber als eine Stichprobe aus allen deutschen Städten und Landkreise zu betrachten, führt in diesem Fall nicht zum Ziel; weder eine Zufalls- noch eine quotierte Auswahl würden dazu führen, dass sich ausschließlich die Bewerber in einer Auswahl befinden. Tatsächlich kann die Gruppe der Bewerber nicht als Stichprobe betrachtet werden; stattdessen handelt es sich um zwei Grundgesamtheiten: auf der einen Seite die Bewerber, auf der anderen Seite alle anderen angesprochenen potenziellen Teilnehmer, die sich aber nicht beworben haben. Da für die Bewerber $n=44$, also eine relativ kleine Fallzahl, gilt, kann in der weiteren Untersuchung möglicherweise über eine Vollerhebung nachgedacht werden. Anders gestaltet es sich bei der Behandlung der zweiten Grundgesamtheit – also aller deutschen Städte und Landkreise, die sich nicht beworben haben. Sie ist so groß, dass hier nun doch eine Stichprobe gezogen werden muss, und zwar ein so genanntes Kontrastsamples.

Bildung eines Kontrastsamples – Um die Untersuchungsergebnisse nicht in einseitiger Euphorie für FVS einzufärben, indem nur die 44 Bewerber näher untersucht werden, wurde eine Vergleichsgruppe aus Untersuchungseinheiten geschaffen, die allesamt das Merkmal ›nicht am Modellwettbewerb teilgenommen‹ aufweisen. Die Methode dafür stellte das Konzept des Theoretical Sampling (vgl. GLASER, B./STRAUSS, A. L. 2009) zur Verfügung: die maximale und die minimale Kontrastierung. Maximaler Kontrast wird erreicht,

indem die Kontrollgruppe ausschließlich aus Nichtbewerbern besteht. Für minimalen Kontrast, das bedeutet für »strukturelle Ähnlichkeiten in Hinblick auf bestimmte Vergleichsdimensionen« (KLEEMANN, F. ET AL. 2009, S. 26) wurden zwei räumliche Merkmale herangezogen, und zwar einerseits der raumfunktionelle Typ (»Oberzentrum«, »Mittelzentrum« und »Mittelzentrum mit Teilfunktion Oberzentrum« laut den jeweiligen Landesentwicklungsplänen) und andererseits Siedlungsdichte und -struktur, die idealerweise auf der Ebene der Raumordnungsregionen bestimmt werden, nach den Klassifikationen des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (von der hochverdichteten Agglomeration bis zum ländlichen Raum geringerer Dichte, vgl. Tabelle 2). Aus beiden Kriterien, Funktion und Siedlungsstruktur, ergibt sich ein Schema, in das nun die Bewerber einsortiert werden können wie in einen Setzkasten (vgl. Tabelle 3).

Tabelle 2: Siedlungsstrukturelle Regionstypen in der Raubeobachtung

Typ	Bezeichnung und Kennzeichen
Typ 1	Hochverdichtete Agglomerationsräume (Oberzentrum über 100.000 Einwohner oder Dichte um 300 Einwohner/km ²)
Typ 2	Agglomerationsräume mit herausragenden Zentren (Oberzentrum über 100.000 Einwohner und Umland-Dichte unter 300 Einwohner/km ²)
Typ 3	Verstädterte Räume höherer Dichte (Dichte über 200 Einwohner/km ²)
Typ 4	Verstädterte Räume mittlerer Dichte mit großen Oberzentren (Dichte 100 bis 200 Einwohner/km ² und Oberzentrum über 100.000 Einwohner)
Typ 5	Verstädterte Räume mittlerer Dichte ohne große Oberzentren (Dichte 150 bis 200 Einwohner/km ² und ohne Oberzentrum über 100.000 Einwohner)
Typ 6	Ländliche Räume höherer Dichte (Dichte über 100 Einwohner/km ²)
Typ 7	Ländliche Räume geringerer Dichte (Dichte unter 100 Einwohner/km ²)

Quelle: eigene Darstellung nach BBSR 2009d o.S

Entsprechend dieser Verteilung soll sich das Kontrastsample in jedem Feld aus möglichst derselben Anzahl von Fällen zusammensetzen. Dieses Vorgehen könnte man eine quotierte Auswahl nennen, wobei sich die proportionale Verteilung von Eigenschaften eben nicht auf eine Grundgesamtheit, sondern auf die erste Gruppe bezieht. Ist damit aber die mengenmäßige Beschaffenheit des Kontrastsamples festgelegt, gestaltet sich dagegen das Problem, welche Fälle nun genau dafür ausgesucht werden sollen, ungleich komplexer. Es darf angenommen werden, dass für jede Merkmalskombination – also für jedes Feld in den Tabellen – mehr Objekte zur Verfügung stehen, als benötigt werden. Deshalb müssen Überlegungen angestellt werden, welche möglichen Fälle großes Erkenntnispotenzial bieten können; diese Erwägungen sind als Tabelle in Anhang 1 dokumentiert. Es zeigte sich sehr schnell, dass sich die Bewerbergruppe nicht zu einhundert Prozent durch nicht teilnehmende Objekte in strukturgleicher Verteilung nachbilden lässt. Schwierigkeiten erge-

Tabelle 3: Typologie der Bewerber nach Funktion und Siedlungsstruktur

	<i>Oberzentrum</i>	Stadt <i>Mittelzentrum mit Teilfunktion Oberzentrum</i>	<i>Mittelzentrum</i>	Städtekooperation	Landkreis	Region
Typ 1	Frankfurt (M.), Karlsruhe, <u>Saarbrücken</u> , <u>Stuttgart</u>		Bad Vilbel	Bietigheim-Bissingen, Esslingen, Ostfildern, Rheinland Bonn	Main-Taunus	Heidelberg, Mannheim (<i>Region Rhein-Neckar</i>), <u>Ruhr</u> , <u>Metropolregion</u> , <i>Schwarzwald Naturpark Nord/Mitte</i>
Typ 2	<u>Dresden</u> , Leipzig, <u>Nürnberg</u> , Potsdam		Elmshorn			<i>Naturpark Schwarzwald Nord/Mitte</i>
Typ 3	Augsburg, Chemnitz, Konstanz, Lörrach, <u>Mainz</u> , Offenburg, Reutlingen, Tübingen	Bad Kreuznach	Dülmen, Kehl		Helmstedt/Elm-Lappwald	
Typ 4	Erfurt, Halle (Saale), <u>Kassel</u> , Magdeburg, Oldenburg, Würzburg	Halberstadt				<i>Naturpark Schwarzwald Mitte/Nord</i>
Typ 5	Gießen, Heilbronn					
Typ 6		Garmisch-Partenkirchen		Gemünden, Hammelburg, Bad Kissingen, Schweinfurt	Bentheim Grafschaft	
Typ 7					Nordwestmecklenburg Landkreis, <u>Ostvorpommern</u> <u>Landkreis</u> , Landkreis Rügen	

(Mehrfachnennung von Schwarzwald Naturpark Mitte/Nord, weil dieser Bewerber in drei Raumordnungsregionen liegt)
 fett = Auszeichnung
 fett, unterstrichen = Auszeichnung und Förderung

Quelle: eigene Darstellung

ben sich bei den Regionen. Laut Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung verfügt Deutschland über elf so genannte Metropolregionen (vgl. BBSR 2009e, S. 11), davon sind zwei in der Bewerbergruppe vertreten: die Metropolregion Rhein-Ruhr mit der Einreichung des Regionalverbands Ruhr – in den Übersichten stets als ›Metropolregion Ruhr geführt – sowie die Metropolregion Rhein-Neckar, für die sich Heidelberg und Mannheim in Kooperation stellvertretend beworben haben. Als Gegenbeispiel wurde die Metropolregion Hannover – vertreten durch Hannover und Wolfsburg – ausgewählt bzw. die Städte Köln, Düsseldorf und Wuppertal, die ebenfalls zur Großregion Rhein-Ruhr gehören. Eine Vergleichbarkeit lässt sich aber nur sehr bedingt herstellen, denn die elf deutschen Metropolregionen unterscheiden sich in ihren Eigenschaften doch stark voneinander. Keine Entsprechung konnte für ›Schwarzwald Naturpark Mitte/Nord‹ gefunden werden. Hier wie

auch bei sämtlichen Städtekooperationen – ›Bietigheim-Bissingen‹, ›Esslingen-Ostfildern‹, ›Rheinland Bonn‹ und ›Gemünden, Hammelburg, Bad Kissingen, Schweinfurt‹ – handelt es sich jeweils um anderswo nicht rekonstruierbare Fälle.

Tabelle 4: Struktur und Funktion der Objekte im Kontrastsample

	<i>Oberzentrum</i>	Stadt <i>Mittelzentrum mit Teilfunktion Oberzentrum</i>	<i>Mittelzentrum</i>	Städtekooperation	Landkreis	Region
Typ 1	Köln, Wiesbaden, Düsseldorf, Wuppertal		St. Ingbert		Landkreis St. Wendel	
Typ 2	Hannover, Erlangen, Frankfurt (Oder), Brandenburg a. d. Havel		Freising			
Typ 3	Kiel, Osnabrück, Münster, Wolfsburg, Zwickau, Plauen, Pforzheim, Freiburg (i. Br.)	Hameln	Worms, Neustadt a. d. Donau		Erzgebirgs-kreis	
Typ 4	Göttingen, Jena, Regensburg, Rostock, Trier, Ingolstadt	Weimar				
Typ 5	Bamberg, Kaiserslautern					
Typ 6		Lutherstadt Wittenberg			Landkreis Emsland	
Typ 7					Landkreis Celle, Landkreis Stendal, Landkreis Uecker-Randow	

Quelle: eigene Darstellung

Dementsprechend müssen sämtliche Felder der Kategorien ›Regionen‹ und ›Städtekooperationen‹ leer bleiben. Dadurch ergibt sich letztendlich eine Anzahl von 37 Objekten im Kontrastsample (vgl. Tabelle 4), welches eine ähnliche, wenn auch nicht mit der Bewerbergruppe vollständig deckungsgleiche Struktur aufweist. Köln bildet hier einen Sonderfall, es ist eigentlich schon durch die Teilnahme von Rheinland Bonn im Bewerbersample vertreten, dort allerdings in Vernetzung mit Partnerkommunen wie Bonn, Aachen und weiteren.

Da durch Auflagen vom BMVBS allerdings Berlin, München und Hamburg als die drei größten deutschen Städte nicht für weitere Untersuchungen zur Verfügung standen, da zweitens die konkrete Einbindung von Köln in die Rheinland-Bewerbung nicht ganz klar ist und da Köln als international bekannte Stadt drittens auch als Solitär für akteurbezogene FVS-Betrachtungen von Interesse sein kann, soll die Metropole am Rhein zusätzlich als Untersuchungsobjekt im Kontrastsample geführt werden.

Für den weiteren Verlauf der Untersuchungen liegen nun also zwei Auswahlen von Raumeinheiten vor, die sich zwar im Merkmal ›am Modellversuch teilgenommen‹ unterscheiden (maximale Kontrastierung), die aber dennoch – um vergleichend arbeiten zu können – strukturelle Ähnlichkeiten aufweisen (minimale Kontrastierung). Mit einer Anzahl von 44 bzw. 37 enthaltenen Objekten können sie zumindest für eine schriftliche Befragung vollständig herangezogen werden. Für qualitative Interviews dürfte aber auch diese Fallzahl noch zu groß sein, weshalb aus den beiden Gruppen jeweils ein weiteres Untersample gewählt werden muss.

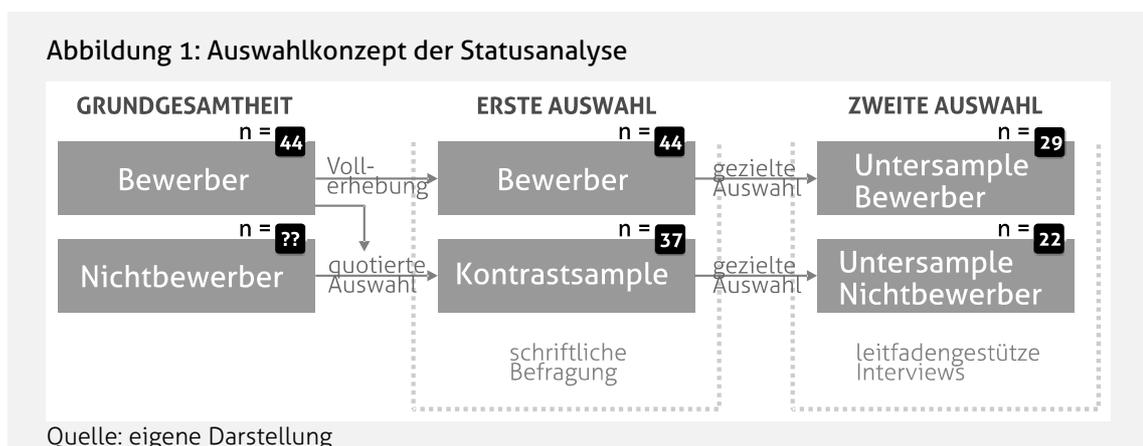
Bestimmung der zu interviewenden Kommunen und Regionen – Auch hierfür wurden wieder inhaltsgeleitete Überlegungen angestellt. Deren Ergebnisse sind in Anhang 2 und Anhang 3 dokumentiert. Idealerweise waren somit 51 leitfadengestützte Gespräche zu führen (vgl. Tabelle 5), abzüglich möglicher Verweigerungen oder Fehlschläge bei den Terminabsprachen. Die Zahl der letztendlich durchgeführten Interviews war demnach erst zu Beginn der Datenauswertung bekannt. Anhang 5 zeigt, welche konkreten Personen in den einzelnen Fällen als Gesprächspartner fungierten.

Tabelle 5: Auswahl der Fälle für ein leitfadengestütztes Interview

Auswahl	Fälle
Bewerbergruppe (n=29)	Frankfurt (Main), Bad Vilbel, Rheinland Bonn, Main-Taunus-Kreis, Heidelberg/Mannheim, Metropolregion Ruhr, Schwarzwald Naturpark Mitte/ Nord, Elmshorn, Konstanz, Tübingen, Kehl, Oldenburg, Gießen, Gemünden/Hammelburg/Bad Kissingen/Schweinfurt, Rügen, Karlsruhe, Saarbrücken, Stuttgart, Dresden, Leipzig, Nürnberg, Potsdam, Augsburg, Mainz, Halle (Saale), Kassel, Garmisch-Partenkirchen, Grafschaft Bentheim, Landkreis Ostvorpommern
Kontrastsample (n=22)	Köln, Düsseldorf, Wuppertal, St. Ingbert, Hannover, Frankfurt (Oder), Freising, Kiel, Münster, Wolfsburg, Zwickau, Plauen, Neustadt a. d. Donau, Freiburg i. Br., Erzgebirgskreis, Trier, Bamberg, Kaiserslautern, Lutherstadt Wittenberg, Landkreis Emsland, Landkreis Uecker-Randow, Landkreis Celle

Quelle: eigene Darstellung

Anmerkungen zum Sampling-Konzept – Das hier gewählte Vorgehen zur Auswahl der Untersuchungsobjekte ist keine Stichprobenauswahl im statistischen Sinne. Dementsprechend ist hier auch nicht über Repräsentativität zu diskutieren, die etwa als exakte Abbildung der Häufigkeitsverteilungen bestimmter Merkmale in der Grundgesamtheit verstanden werden könnte. Das ist aber auch nicht nötig und wird hier nicht angestrebt, wie es auch generell nicht das Ziel explorativer bzw. qualitativer Forschung ist, repräsentative Ergebnisse zu produzieren. Sie soll an deren Statt Reichhaltigkeit, Breite und Detaillierung, aber vor allem Offenheit für zusätzliche Erkenntnisse bieten. PATTON (M. Q. 2002, S. 45) schlägt den Begriff »Purposeful Sampling« vor, wobei von den fünfzehn unter diesem Begriff aufgeführten Strategien die Typen »Maximum Variation Sampling«, »Typical Case Sampling« und »Criterion Sampling« (vgl. ebd.) das hier gewählte Vorgehen am besten beschreiben. In Form eines Flussdiagramms lässt sich das hiesige Prozedere folgendermaßen darstellen:



Bei keinem der Schritte unterlagen die Gruppen und Samples einer zufallsgesteuerten Auswahl, sondern sie folgten – wie deutlich geworden sein sollte – im gesamten Verlauf den hier dargelegten inhaltsgeleiteten Vorüberlegungen. Die Interpretation der Aussagen und Ergebnisse, die im Weiteren zutage gefördert werden, müssen demzufolge im Licht dieser Erwägungen angestellt werden.

Gespräche mit Experten – Eine intensive Befragung von Bewerbern wie Nichtbewerbern – wie sie mittels leitfadengestützter Interviews hier erfolgte – kann bereits eine Menge an Erkenntnissen darüber zutage fördern, welche Haltungen und Einstellungen gegenüber öffentlichen Fahrradverleihsystemen sich derzeit identifizieren lassen. Auch ist die Auffassung nicht von der Hand zu weisen, dass die Bewerber selbst bereits eine gewisse Expertise besitzen, die sie im Verlauf der Konzeptentwicklung für ihre jeweilige Bewerbung entwickelt haben. Doch ihre Problemsicht bezieht sich wahrscheinlich primär auf die

kommunale bzw. regionale Ebene und es darf angezweifelt werden, dass sie über einen vollständig ausgewogenen Überblick verfügen, was das Geschehen bezüglich FVS in ganz Deutschland angeht¹². Daher ist die zusätzliche Befragung von Personen angebracht, die gewohntermaßen in überregionalem Maßstab agieren. Sie schlagen sozusagen Erkenntnisbrücken zwischen den einzelnen Konzeptrepertoires und betten diese in eine gesamt-nationale bzw. auch internationale Perspektive ein. Sie verfügen über die verschiedensten thematischen Kompetenzen:

- Repräsentanten der Wissenschaft mit breitem Problemverständnis aus dem Bereich der Fahrrad- und Mobilitätsforschung,
- Repräsentanten aus der Verkehrspolitik (Bundestag)
- Repräsentanten aus der Verkehrsadministration (Verkehrsministerien Bund und Länder) mit umfänglicher Kompetenz im Bereich Verkehr
- Repräsentanten aus dem Bereich der Interessenträger (Verkehrsverbände, Umweltverbände, Fahrradverbände) mit teilweise eher aspektspezifischer Kompetenz und
- Repräsentanten aus dem Bereich der Verkehrswirtschaft/Betreiberwirtschaft (ÖPNV und Fahrradverleih) mit einer eher sektoralen Kompetenz

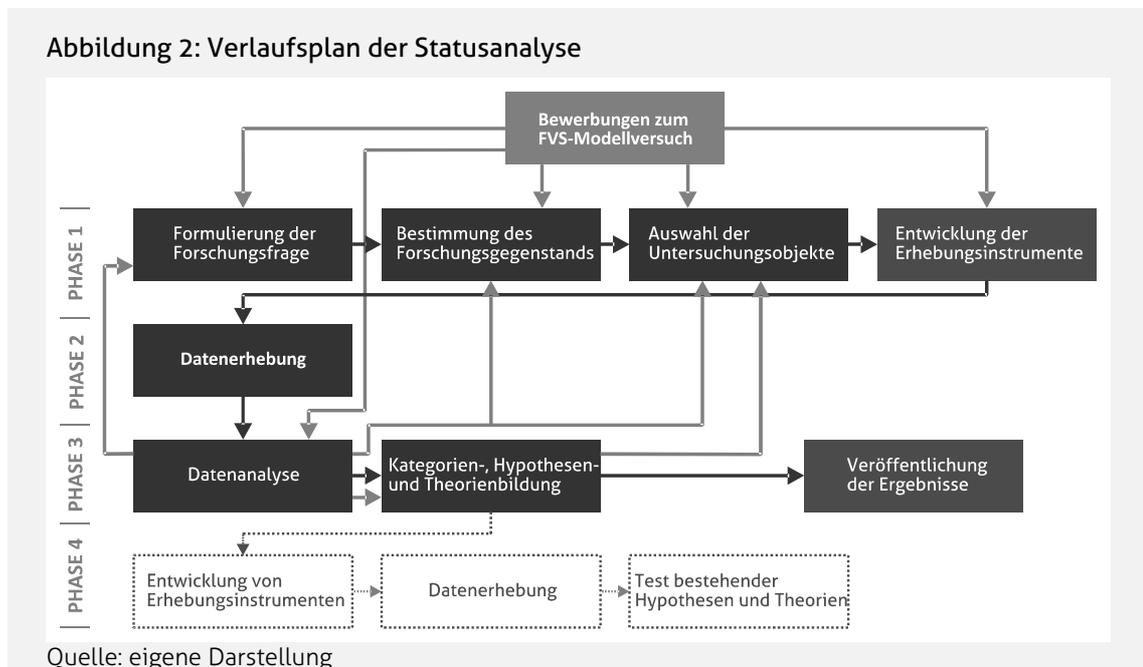
Die Agenda setzt sich aus insgesamt 26 Gesprächen zusammen (vgl. Anhang 5). Ausgewählt wurden die Personen nach erwarteter Interviewneigung sowie dem aus Vorrecherchen erkennbaren fachlichen Zugang zum Thema öffentliche Leihradssysteme.

2.3 Verlaufsplan der Studie

Die einzelnen Schritte des Untersuchungsablaufs folgen nicht, wie auf den ersten Blick vermutet werden könnte, einem linear-konsekutiven Schema. Stattdessen weist die vorliegende Studie – vor allem determiniert durch den Anlass der Untersuchungen – eine Reihe von Rekursionen und Rückgriffen auf frühere Schritte auf. Denn Fehler: Referenz nicht gefunden zeigt, dass die Bewerbungen zum bundesweiten Modellversuch als ursächliches Element sowohl die erste Phase vollständig als auch bereits die Datenanalyse aus Phase 3 beeinflussen. Die Datenanalyse, speziell die Analyse der Bewerbungsunterlagen wiederum

¹² Diese Vermutung bestätigte sich später durch die Interviews, die in vielen Fällen einen stark lokalen Bezug zum Thema erkennen ließen.

wirkt sich auf die Forschungsfrage, den Forschungsgegenstand und – direkt wie auch über die Bildung von Kategorien – auf die Auswahl der Untersuchungsobjekte aus (vgl. 2.2.3).



Der vorliegende Bericht dokumentiert die Ergebnisse dieses mehrfach rückgekoppelten Prozesses. Eine möglicherweise folgende vierte Phase zum Test von Theorien und Hypothesen – in der Abbildung ausgegraut dargestellt – ist hier nicht vorgesehen – sie müsste im Rahmen eines neuen Vorhabens ausgeführt werden.

In 1.1 wurde bereits die derzeit herrschende Dynamik um das Thema öffentliche Fahrradverleihsysteme beschrieben und Abschnitt 1.5 hat auch das Umfeld aktueller akademischer Anstrengungen beleuchtet. Es ließe sich aber kritisch fragen, ob die Statusanalyse nicht zu einem falschen Zeitpunkt durchgeführt wird:

- zu spät etwa, weil beispielsweise der Modellversuch aus 2009 mit seinen Auswirkungen die ansonsten »natürlich« vorzufindenden Einstellungen zu FVS verfärbt und verzerrt haben könnte und identifizierte Muster nicht mehr den authentischen Milieus entsprechen;
- oder aber verfrüht, weil sich erstens viele Erkenntnisse erst im Rahmen des Modellversuchs generieren ließen und weil zweitens der FVS-Markt in Deutschland derzeit noch zu starken Veränderungen ausgesetzt sei und für tragfähige Ergebnisse eine Konsolidierung abgewartet werden müsse.

Die Studie will indes eine dritte Argumentation vertreten. Im Sinne der Aussage von Braucher, dass öffentliche Fahrradverleihsysteme für Kommunalplaner dann interessant seien, wenn es dafür eine Förderung gebe (Interview vom 19.02.2010), hat die Ausschreibung zum Modellversuch wahrscheinlich in einer Katalysator ähnlichen Wirkungsweise die Hürde für Städte und Kommunen herabgesenkt, sich mit öffentlichem Fahrradverleih auseinanderzusetzen. Unabhängig davon, welche einzelnen Erwartungen die Bewerber mit der Wettbewerbsteilnahme verbunden haben, sind sie doch durch die Erarbeitung eines Konzepts in die Lage versetzt worden, sich ein Urteil über FVS als öffentliches Verkehrsmittel zu bilden. Es wird noch zu untersuchen sein, ob das Maß an Interesse generell mit dem Grad der Informiertheit korreliert. Doch davon unbeschadet entspricht es ja gerade dem hier verfolgten Ansatz, die 44 Bewerber im Rahmen einer von Vorüberlegungen geleiteten Samplebildung (vgl. 2.2.3) als Positiv-Beispiele zu betrachten und ihre angenommene Vorreiterrolle durch den engen Fallbezug für den Erkenntnisprozess fruchtbar zu machen. Insofern kann und soll das Engagement dieser Gruppe von Städten und Regionen tatsächlich als günstige Gelegenheit begriffen werden, nach der Problemsicht von Akteuren auf das Thema öffentliche Fahrradverleihsysteme zu fragen. Das schließt natürlich keinesfalls aus – und es ist sogar dringend zu empfehlen –, zu einem späteren Zeitpunkt weitere akteursbezogene Untersuchungen vorzunehmen, die dann etwa mögliche Veränderungen von Haltungsmustern, Einschätzungen und Erwartungen im Zeitverlauf aufdecken könnten.

2.4 Entwicklung der Befragungsinstrumente

Für qualitative Forschung kommt als Datenerhebungstechnik in der Regel die Befragung in Betracht, sei es mittels leitfadengestützter Interviews oder auch über teil- oder vollstandardisierte Fragebögen. Die Statusanalyse verwendet beide Verfahren, um Daten unterschiedlicher Intensität und Skalierung sammeln zu können. Als Instrument für die Erfassung struktureller Daten zum Radverkehr diente dabei ein schriftliches Datenblatt. Daneben wurden mittels ebenso standardisiertem Fragebogen Fragen zu Einschätzungen und Ansichten in Bezug auf öffentliche Leihradssysteme abgeprüft. Beide Bögen wurden den 81 untersuchten Einheiten (vgl. 2.2.3) zugestellt, mit der Bitte um Beantwortung. Das Hauptinstrument bildete indes das leitfadengestützte persönliche Gespräch, für welches vier Interviewer zwischen Februar und Mai 2010 insgesamt 46 Städte und Landkreise aufsuchten (vgl. Anhang 5). Analog dazu hat im gleichen Zeitraum die Befragung von 26 Experten stattgefunden. Die Konstruktion von schriftlichen Fragebögen und Interviewleitfäden wird im Folgenden dargestellt.

2.4.1 Die schriftliche Befragung

Persönliche Interviews sind gewiss keine schnelle Methode, an vergleichbare Daten zu gelangen. Deshalb wurde im Rahmen der Statusanalyse schon früh über eine parallele schriftliche Befragung nachgedacht. Diese Methode eignet sich besonders, um standardisierte Antworten zu erhalten und damit eine größtmögliche Vergleichbarkeit, ja sogar Berechenbarkeit herzustellen.

Anonymisierter Fragebogen – BORTZ, J./DÖRING, N. (2006, S. 253) empfehlen, sich in folgender Reihenfolge Gedanken über die Fragebogenkonstruktion zu machen: Auswahl der Fragen, Fragenformulierung und Aufbau des Fragebogens. Für den ersten Aspekt, die Fragensauswahl, weisen sie (vgl. ebd.) wie auch WEISCHER (C. 2007, S. 252) zudem daraufhin, dass nicht mit jeder neuen Befragung, »von einer Robinson-Mentalität geleitet«, alles neu erfunden, also von null an ein Instrument vollständig neu entwickelt werden muss. Diese Anmerkung mag in Bezug auf die obligatorischen Themen der Sozialforschung recht nützlich sein und gewöhnlich lohnt sich ein Blick auf bereits vorhandene Instrumente tatsächlich. Im Blick auf die Einstellung von Akteuren gegenüber öffentlichen Leihradsystemen ist jedoch bisher fast keine Forschungsarbeit geleistet worden, daher hatte die Neuentwicklung eines Fragebogens hier keine Alternative. In Wechselwirkung mit den parallel entwickelten Interviewleitfäden entstand über verschiedene Entwurfstadien Ende November 2009 ein standardisierter Fragebogen zu Einstellungen und Ansichten kommunaler Akteure über FVS, der in Anhang 8 vollständig dokumentiert ist. Es wurde festgelegt, die Fragen auf den Fragebögen in Form von Items zu stellen, welche den Fragegegenstand als Behauptung präsentieren: Statt beispielsweise »Wie gut sind ihrer Einschätzung nach die Zuständigen in Ihrer Kommune bzw. Region informiert?« zu fragen, wird die Feststellung »Die Zuständigen in meiner Kommune bzw. Region sind gut informiert über ...« getroffen – dazu können nun verschiedene Aspekte der Informiertheit angeboten werden, die jeweils einzeln eingeschätzt werden sollen. Zur Beantwortung stand je Itematterie oder je einzel-nem Item eine bipolare, sechsstufige und balancierte Ratingskala (vgl. GÖTZE, W. ET AL. 2002, S. 231ff) zur Verfügung, die aus dem gegliederten Kontinuum von vollständiger Zustimmung (»stimmt genau«) bis zur vollständigen Ablehnung (»stimmt gar nicht«) gebildet wurde. Die hier eingesetzte Skala wurde überall gleich gehalten, sowohl in der Ausprägung der Stufen als auch in der Gerichtetheit, von Zustimmung auf der linken bis Ablehnung auf der rechten Seite, was Verwirrung beim Ausfüllen verhindern, den Befragten mit dem Antwortschema vertraut machen und dadurch auch das Bearbeitungstempo erhöhen soll.

Nichtanonymes Datenblatt – Zusätzlich zum oben dargestellten standardisierten und anonymisierten Fragebogen erhielt jede teilnehmende Kommune einen Bogen zugesandt, in welchen strukturelle Daten zum Radverkehr einzutragen waren (vollständige Abbildung in Anhang 9). Diese Unterscheidung hatte den Zweck, die Antwortbereitschaft und damit letztendlich auch die Rücklaufquote zu erhöhen. Denn während im anonymisierten Fragebogen ausschließlich Meinungs- und Verhaltensfragen gestellt wurden – die ohne Anonymisierung wahrscheinlich zu Antwortverzerrungen, wie etwa sozialer Erwünschtheit, geführt hätten –, handelte es sich beim Datenblatt um die wertfreie Abprüfung von Fakten, die bedenkenlos unter Nennung der ausfüllenden Teilnehmer angegeben werden konnten. Gleichzeitig erfüllte das Datenblatt die Funktion eines Rückmeldezettels: Durch seine Einsendung konnte verzeichnet werden, welche Kommune oder Region an der Befragung teilgenommen, nicht aber, welchen anonymen Fragebogen sie ausgefüllt hatte.

Erwartete Messgenauigkeiten – Im Gegensatz zur quantitativen Datenerhebung, wo eine sorgfältige Vorbereitung auch den Test einzelner Frageitems auf Trennschärfe, Varianz und Verständnisschwierigkeit (vgl. etwa MOOSBRUGGER, H./KELAVA, A. 2008, S. 85) einschließt und wo die anerkannten Gütekriterien Objektivität, Variabilität und Reliabilität möglichst gut zu erfüllen sind, handelt es bei den hier besprochen schriftlichen Instrumenten um eine Ergänzung des eigentlichen Hauptinstruments, des mündlichen Interviews. Primärer Zweck der Bögen ist also die erstmalige Datenerfassung, nicht das statistische Testen von Hypothesen, weshalb ein ähnlicher Vorbereitungsaufwand¹³ entfallen kann. Aus diesen Gründen beschränkte sich der von Projektbeteiligten und universitären Mitarbeitern durchgeführte Vorabtest der beiden Bögen auf das Auffinden von Verständnisschwierigkeiten, Inkonsistenzen oder Fehlern in den Formulierungen, auf die Vollständigkeit und Eindimensionalität der Items sowie auf die Handhabbarkeit der Antwortvorgaben.

2.4.2 Interviewleitfaden für kommunale Gesprächspartner

Zur Bedeutung qualitativer Interviews finden sich in der Literatur über empirische Sozialforschung vielfältige Aussagen (vgl. bspw. RUBIN, H. J./RUBIN, I. 2005, S. VII oder PATTON, M. Q. 2002, S. 340). WEISCHER (C. 2007, S. 275) merkt an, dass die Entwicklung eines Leitfadens »strukturiertes Wissen über das Forschungsfeld sowie erste Modellvorstellungen von Zusammenhangsbeziehungen – kausaler, funktionaler, biographischer oder anderer Art« voraussetzt. Es sei jedoch nicht notwendig, die Fragen so fein aufzulösen, dass sie ebenso gut

13 SCHUMANN (S. 2006, S. 76) empfiehlt beispielsweise einen Pretest von Fragebögen mithilfe von zwanzig bis dreißig Testpersonen.

mittels eines standardisierten Fragebogens gestellt werden könnten. Das angesprochene Vorwissen wurde im Vorfeld in einem losen Fragenkatalog kondensiert. Nach mehrfachen Vorlagen und ihrer jeweiligen Revision durch die Projektbeteiligten lag Anfang Dezember 2009 ein Leitfaden vor. Er bestand aus elf Hauptfragen zu verschiedenen Aspekten wie Marktlage, Potenzialen und technischer Reife von Leihradssystemen, kommunalpolitischen Gegebenheiten u.a. Diese zielten, abgesehen von Frage 2 (vgl. Anhang 6), auf die Einschätzungen und Meinungen der Befragten ab. In diesem Sinne erfüllten die befragten Vertreter der Kommunen und Regionen in gewissem Sinne auch schon eine Expertenfunktion, denn sie teilen nicht nur Fakten und Sachverhalte mit, die für ihre jeweilige Ebene Relevanz haben, sondern sie wurden hauptsächlich zu ihrer Beurteilung öffentlicher Fahrradverleihsysteme und deren Integration in urbane Mobilität befragt. Die Fragen waren zwar vorformuliert, aber nicht bindend. Die relative Offenheit wurde allerdings mittels zusätzlicher Stützfragen bzw. Stichpunkte zur Erinnerung und Konkretisierung für den jeweiligen Interviewer ergänzt. Diese »Unter-« oder auch »Eventualfragen« (WEISCHER, C. 2007, S. 274) hatten drei Funktionen: zu klären, welche Aspekte der Frage von (besonderem) Interesse sind; zu überprüfen, ob der Befragte dies erfasst und zufrieden stellend beantwortet hat und schließlich, den Gesprächsfluss konstant zu halten oder wieder anzukurbeln (vgl. ebd.). Im Übrigen wurde bewusst entschieden, den Leitfaden sowohl auf die Bewerber als auch auf die Fälle im Kontrastsample gleichermaßen anzuwenden, also kein zusätzliches Instrument für die zweite Gruppe zu entwickeln. Dies sollte eine gewisse Vergleichbarkeit gewährleisten – die generelle Offenheit der Methode würde es zulassen, dass dennoch systematische Unterschiede in den Ansichten erfasst werden können, so diese vorhanden sind.

2.4.3 Leitfadengestützte Expertengespräche

Ein zu 2.4.3 analoges Vorgehen wurde auch bei der Leitfadenkonstruktion für die Expertengespräche gewählt. Auch hier kristallisierten sich in einem Prozess aus Gruppensitzungen und einzelnen Beratungsgesprächen aus einer ersten, umfangreichen Fragensammlung diejenigen heraus, die sich für ein Interview eignen würden. Die Eigenschaften des Leitfadens für Gespräche mit Kommunen und Regionen – Typus des Interviews, Fragentypen, Offenheit ergänzt durch Stützfragen und -hinweise, vorgesehener Gesprächsablauf und flexible Handhabung – ließen sich nahtlos auf jene für Expertengespräche übertragen. Allerdings war die Perspektive der Fragen eine völlig andere: Während kommunale und regionale Ansprechpartner überwiegend zum Umgang mit FVS im lokalen Kontext befragt wurden, sollten die Experten dies eben aus einem überregionalem Blickwinkel einschät-

zen und bereits vergleichende Aussagen über Regelmäßigkeiten oder Unterschiede zwischen den einzelnen Fällen machen. Der Leitfaden für die Expertengespräche ist in Anhang 7 dokumentiert.

3 Ergebnisse der empirischen Untersuchungen

3.1 Analyse der Bewerbungskonzepte

Laut Tilman Bracher haben die beiden Wettbewerbsbüros für den Modellversuch, das Deutsche Institut für Urbanistik sowie das Wuppertal Institut für Umwelt, Klima, Energie, nicht mit einer so hohen Beteiligung an der Ausschreibung gerechnet, wie sie dann schließlich eintraf,

»weil die Anforderungen an die Ausschreibung ziemlich anspruchsvoll waren. Die Gemeinden mussten viel Grips reinstecken, um die Anforderungen zu erfüllen und das haben sie sehr gut gemacht.« (Interview vom 19.02.2010)

Dies kann ein erster Anhaltspunkt dafür sein, dass die Bewerber als eine Art Elite in Hinblick auf Motivation und Engagement zur Einführung öffentlicher Fahrradverleihsysteme betrachtet werden könnten. Dieses Kapitel setzt sich deshalb dezidiert mit den Entwürfen für den Modellversuch auseinander und analysiert das Problemverständnis zumindest derjenigen Kommunen, die sich durch die Erarbeitung von Konzepten eine Expertise zu öffentlichen Fahrradverleihsystemen erworben haben. Für zukünftige strategische Überlegungen zu FVS als Verkehrsmittel können solche Erkenntnisse, wie etwa über bevorzugte Systeme und Betreibermodelle, über Eignungsbedingungen und als Erfolg versprechend wahrgenommene Systemmerkmale sowie über Fragen der Integration in bestehende Verkehrssysteme, z.B. den ÖPNV, von besonderem Interesse sein – nicht nur im Sinne einer Marktpositionierung von Anbietern, sondern vor allem in Hinblick auf administrative Förderziele und auf die Steuerung urbaner Mobilität. Die Bewerber haben sich mit diesen Aspekten bereits auseinandergesetzt, ihre Pläne eignen sich daher für eine systematische Analyse.

3.1.1 Das Bewerberfeld im Überblick

Bevor die Details der Bewerbungskonzepte genauer analysiert werden, ist zunächst ein Blick auf die Bewerbereinheiten als solche interessant. Vor dem Hintergrund der Frage, wie institutionelle Akteure das Thema öffentliche Fahrradverleihsysteme angehen, kann er bereits eine erste Vielfalt der Strategien aufzeigen. Dieser Abschnitt analysiert daher die räumliche Verteilung wie auch die strukturellen Merkmale aller 44 Bewerber.

Abbildung 3: Wettbewerbsteilnehmer und bereits vorhandene FVS in Deutschland



Räumliche Verteilung der Bewerber – In der Deutschlandkarte in Abbildung 3 sind sämtliche Bewerber markiert. Am nördlichsten ist Rügen gelegen, das sich als kompletter Landkreis beworben hat; die Südspitze des Bewerberfeldes wird von Garmisch-Partenkirchen

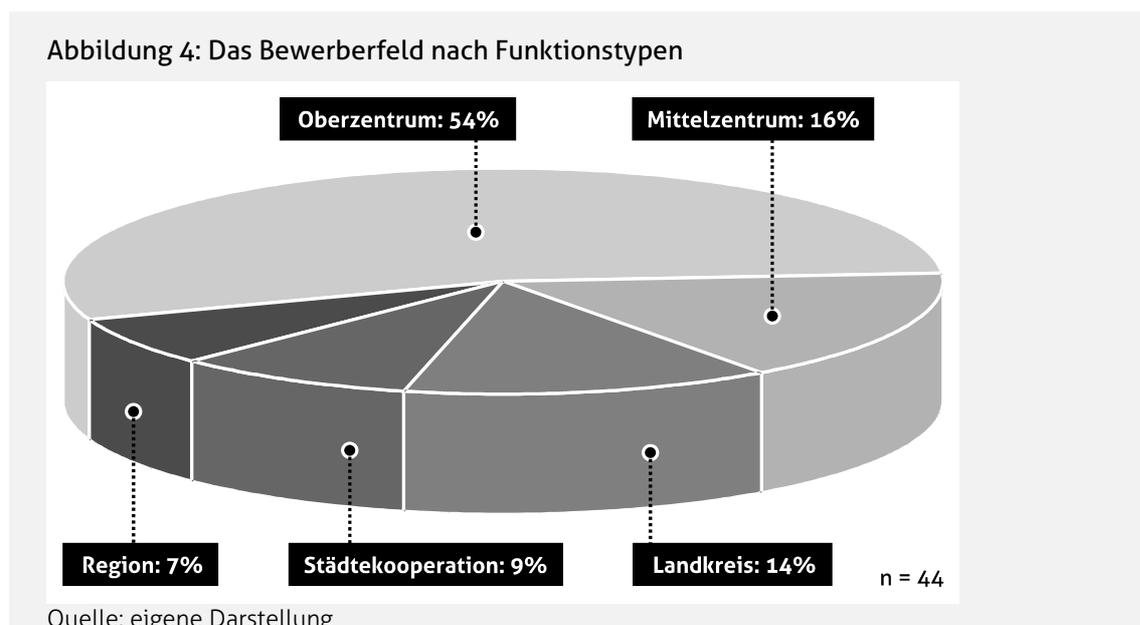
gebildet. Am weitesten westlich liegt Saarbrücken, gegenüber ganz im Osten Dresden, ebenfalls eine Landeshauptstadt. In der Darstellung gut ersichtlich wird ein Süd-Nord- wie auch ein West-Ost-Gefälle; eine Konzentration der Bewerbungen findet sich im Südwesten, vor allem in Baden-Württemberg. Jeweils nur ein Bewerber stammt dagegen aus Brandenburg, Thüringen und dem Saarland. Die Verteilung der ausgezeichneten bzw. für eine Förderung vorgesehenen Konzepte scheint sich zwischen Nord und Süd wie auch zwischen Ost und West die Waage zu halten, wobei die meisten der geförderten Projekte im westlichen Teil Deutschlands zu finden sind, darunter immerhin drei westdeutsche Landeshauptstädte. Zu beachten ist bei der gewählten Darstellungsweise, dass auch bei flächenhaft konzipierten FVS – also z.B. solchen, die in einer gesamten Region oder einem Landkreis betrieben werden sollen – durch eine punktförmige Signatur jeweils nur die Verwaltungssitze bzw. die Hauptstandorte verzeichnet sind.

Zusätzliche Aussagekraft erhält obiges Raummuster durch die Verschneidung mit der räumlichen Verteilung der bislang bereits vorhandenen öffentlichen Fahrradverleihsysteme (ebenfalls in Abbildung 4). Deutlich zeichnet sich ab, dass sich bisherige FVS-Aktivitäten ebenfalls verstärkt auf den Südwesten Deutschlands konzentriert haben, wiederum auf die Region Baden-Württemberg, ergänzt um Südhessen und Nordbayern. In diesem Bereich lassen sich drei der insgesamt sieben Call a Bike Systeme (ohne Call a Bike ICE) sowie neun von 21 Nextbike-Standorten lokalisieren. Als ›Leuchttürme‹ des öffentlichen Fahrradverleihs könnte man die fünf größten Städte Deutschlands bezeichnen – Berlin, München, Hamburg, Köln, Frankfurt (Main) –, in denen jeweils beide Systeme vertreten sind. Während sich Call a Bike scheinbar grundsätzlich nur auf wenige große Zentren konzentriert – das Leihrad-Angebot an den mehr als fünfzig ICE-Bahnhöfen einmal außer Acht gelassen –, zeigt Nextbike zumindest Ansätze, stärker in die Fläche zu gehen. Nord- und Süddeutschland halten sich dabei etwa die Waage. Aber auch hier werden vornehmlich Großstädte und vereinzelt große Mittelstädte bedient. Neben diesen beiden Marktführern existieren noch zwei einzelne Systeme, das Chemnitzer Stadtfahrrad sowie ›bikex‹ im Ruhrgebiet (kleinerer Rhombus bei Düsseldorf), jeweils mit nur einem Netz. Zwei weitere Angebote, das ›eVelox‹ aus dem Saarland sowie das erst kürzlich gestartete ›Niederrheinrad‹ (vgl. BMVBS 2010c, o.S.), aber auch die beiden großen Usedomer Angebote, sind nicht dargestellt. Denn dort werden die Räder jeweils von Hotels, Ausflugsstätten und Fahrradhändlern ausgegeben, stehen also nicht für jedermann und nicht im öffentlichen Raum zur Ausleihe zur Verfügung (vgl. Definition in 1.4). Dies gilt ebenso für den Radverleih aller Fahrradstationen.

Mittlerweile (Oktober 2010) sind weitere Nextbike-Systeme hinzugekommen. In acht der zehn im Regionsverbund Ruhr beteiligten Städten (Bochum, Bottrop, Dortmund, Essen,

Gelsenkirchen, Hamm, Mülheim/Ruhr und Oberhausen) wurden bereits Nextbike-Räder aufgestellt, Duisburg und Herne sollen – wahrscheinlich ab der Saison 2011 – folgen. Aber auch Bielefeld, Flensburg, Kiel, Offenburg, Potsdam und Trier sind mittlerweile von Nextbike erschlossen (vgl. insgesamt die Angaben auf der Firmenwebseite von Nextbike). Sie sind bewusst noch nicht in obige Karte eingetragen, damit der Stand vor der möglichen Errichtung von Systemen in den Bewerberkommunen klar wiedergegeben werden kann.

Raumstruktur- und Funktionstypen – Eine raumstrukturelle Einordnung der Bewerber wurde schon in 2.2.3 erstmals behandelt, um nach deren Verteilung auf die Typen ein gleichartiges bzw. ähnliches Kontrastsample erzeugen zu können. Gleichwohl soll an dieser Stelle noch einmal auf die Einteilung der Bewerber nach Funktionen zurückgegriffen werden, denn dieser Blick offenbart, in welchem räumlichen Umfeld öffentliche Fahrradverleihsysteme generell für realisierbar gehalten werden. Abbildung 4 zeigt eine ganz klare Dominanz der Oberzentren, die über die Hälfte der Bewerbergruppe bilden.



Zwei Sachverhalte könnten jeweils einen Teil zur Erklärung dieser Tatsache beitragen: Zum einen mögen Oberzentren wegen ihrer zumeist großstädtischen Einwohnerzahlen, vor allem aber aufgrund ihrer oberzentralen Funktionen für das umliegende Einzugsgebiet für besonders FVS-g geeignet gehalten werden. Folgender Gedankengang erscheint dabei plausibel: Eine Stadt, die aufgrund ihrer Einrichtungen und Möglichkeiten einen Bedeutungsüberschuss über sich selbst hinaus auf das Umland entfaltet, zieht natürlich außer den eigenen Einwohnern auch Publikum aus dem umgebenden Gebiet an. Auf diese Art entstehen zusätzliche Verkehrsströme von Pendlern, Besuchern, Einkäufern und Tagesgästen.

Gerade diese Zielgruppen könnten vom öffentlichen Leihrad als Verkehrsmittel besonders profitieren, in diesem Fall dann wahrscheinlich im Zusammenhang mit einer vom Öffentlichen Verkehr dominierten Mobilitätskette. Die in den Oberzentren meist gut ausgebauten ÖPNV-Systeme sind dabei sicherlich ein begünstigender Faktor – eine ÖPNV-Integration der Fahrradverleihsysteme war darüber hinaus explizite Bedingung der Ausschreibung (vgl. BMVBS 2009d, S. 5ff). Die zweite mögliche Erklärung für ein Übergewicht der Oberzentren im Bewerberfeld mutet zunächst trivial an, hängt aber sachlich mit den eben ausgeführten Überlegungen zusammen: Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hatte die Ausschreibung für den Modellversuch primär auf »Großstädte mit mehr als 100.000 Einwohnerinnen und Einwohnern« zugeschnitten (BMVBS 2009d, S. 4). Diese Eingrenzung relativiert sich dann allerdings bereits auf der nächsten Seite, wo es heißt:

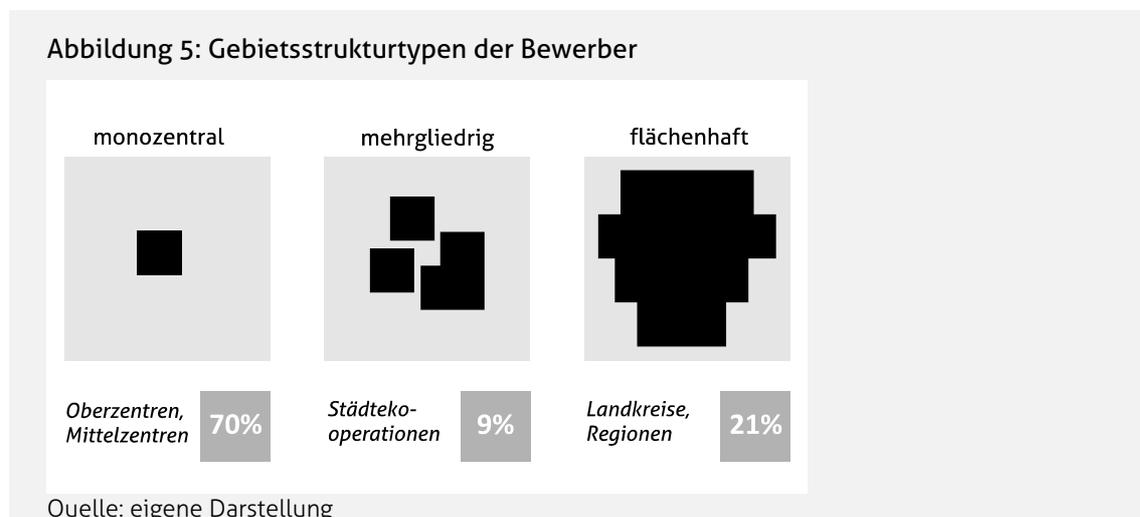
»Das Konzept ist dabei nicht auf bestimmte Größenklassen beschränkt: Es kann sowohl in Großstädten – und dort z.B. auf Quartiersebene – als auch in kleineren Kommunen oder regional erfolgreich sein.« (BMVBS 2009d, S. 5).

Die zweitstärkste Gruppe der Bewerber besteht aus Mittelzentren mit sieben Einreichungen. Hier fällt, mit Blick auf die Karte in Abbildung 4, auf, dass in dieser Gruppe kein Bundesland zwei Mal vertreten ist, jedes Mittelzentrum liegt also in einem anderen. Ob es sich mit den Voraussetzungen für ein öffentliches Fahrradverleihsystem bei ihnen ähnlich verhält wie bei den Oberzentren, ist allerdings fraglich; zusammen bilden beide Gruppen jedenfalls die gesamte Menge der monozentralen Einheiten, d.h. derjenigen Bewerber, die aus einer einzelnen Stadt bestehen, und machen immerhin 70% des gesamten Bewerberfeldes aus. Nach ihnen folgen dann die mehrkernigen bzw. flächigen Einheiten, zunächst die Landkreise mit sechs Fällen: Konkret handelt es sich um die Grafschaft Bentheim sowie um die Landkreise Helmstedt, Main-Taunus, Nordwestmecklenburg, Ostvorpommern und Rügen. Die verhältnismäßig große Zahl von Landkreisen kann angesichts der oben erwähnten, vom Auslober zunächst getroffenen Schwerpunktsetzung auf Großstädte – aber auch angesichts der bisherigen Fachdiskussion – als überraschend gewertet werden. Öffentliche Fahrradverleihsysteme werden in regionalem Maßstab zudem ebenfalls für realisierbar gehalten. Mit Ausnahme der Bewerbung des Main-Taunus-Kreises sehen dabei allerdings alle Entwürfe die Adressierung von Urlaubern bzw. Touristen als (Haupt-)Zielgruppen vor. Nach Aussage von Mitarbeitern der Kreisverwaltung wäre – als Beispiel aus der Nichtbewerbergruppe – im Landkreis Uecker-Randow (Mecklenburg-Vorpommern) die Einrichtung eines öffentlichen Leihradsystems ebenfalls nur denkbar, wenn große Tourismusmagnete

vorhanden wären¹⁴, was allerdings nicht der Fall ist. Die vergleichsweise hohe Beteiligung von Landkreisen am Ausschreibungsverfahren scheint also in großem Maße von einer möglichen Stärkung touristischer Infrastruktur motiviert gewesen zu sein.

Städtekooperationen bilden die nächste, recht heterogene Gruppe. Hier finden sich Verbände von Klein- und Mittelstädten (Bietigheim-Bissingen, Esslingen-Ostfildern), sowie von Städten und Landkreisen (Rheinland Bonn, Gemünden/Hammelburg/Bad Kissingen/Schweinfurt). Ihre Abgrenzung von der nachfolgenden Gruppe der Regionen (Rhein-Neckar, Ruhr und Naturpark Schwarzwald) ist rein semantischer Natur. Während sich in den Städtekooperationen Gebietseinheiten zusammengeschlossen haben, die teilweise nicht über gemeinsame Grenzen verfügen und daher durch Zwischenräume gekennzeichnet sind, ist den Regionen jeweils ein kohärentes, abgrenzbares Areal gemeinsam. Außerdem bilden sie darüber hinaus auch unabhängig vom FVS-Vorhaben bereits eine Funktionseinheit – mit Ruhr und Rhein-Neckar sind sogar zwei der elf deutschen Metropolregionen vertreten.

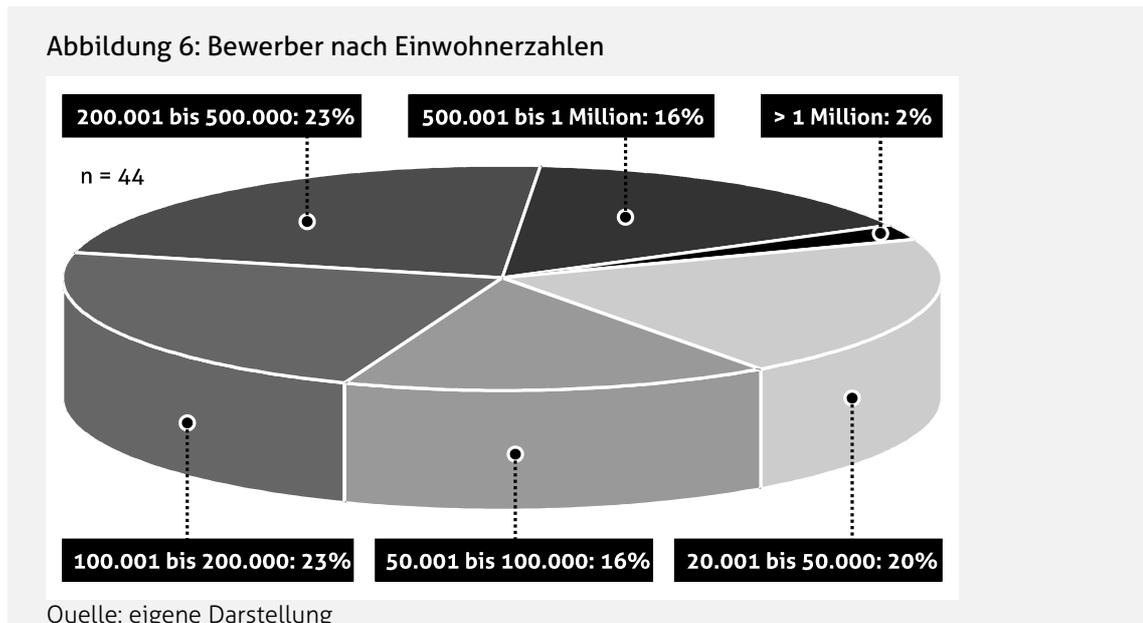
Es lassen sich bei den Bewerbern also insgesamt die folgenden drei Strukturmuster identifizieren:



Anteilmäßig dominieren ganz klar die Bewerbungen, die von monozentralen Raumeinheiten ausgingen, also von Städten. Flächenhafte Gebiete machen immer noch ein gutes Fünftel des Feldes aus, mehrgliedrige Einheiten schließlich knapp ein Zehntel. Daraus lässt sich ein erster vorsichtiger Trend ableiten: FVS werden hier am häufigsten im urbanen

14 Interview mit Herrn Guderjahn (Fachbereich Straßenverkehr) und Herrn Zimmer (Bereich Tourismus), Kreisverwaltung Landkreis Uecker-Randow, vom 10. März 2010

Kontext für sinnvoll gehalten, weniger – aber dennoch – zur Erschließung der Fläche und in einzelnen Fällen immerhin auch im Zusammenhang mit einem Zusammenschluss von Städten, Gemeinden und Landkreisen. Das sagt noch nichts über den Zuschnitt des jeweiligen FVS aus. Doch dieser Befund bzw. die Gebietsstrukturtypen sollten als bedingende Faktoren in die Betrachtungen der einzelnen Konzepte einfließen – auch wenn die Typen raumanalytisch durchaus kompliziert zu operationalisieren sind¹⁵.



Größen der Bewerber nach Einwohnern – Für die Einrichtung eines öffentlichen Leihradsystems dürfte – möglicherweise noch vor dem räumlichen Kontext – die Frage interessant sein, wie viele mögliche Nutzer sich damit erreichen lassen. Dementsprechend könnte die Erwartung formuliert werden, dass der Erfolg von FVS wahrscheinlicher ist, je mehr Einwohner das Einsatzgebiet hat. Das kann derzeit aber nicht überprüft werden, denn dafür wären neben den Einwohnerzahlen auch schon konkrete Nutzerstatistiken vonnöten, die einstweilen noch fehlen. Tilman Bracher antwortete auf die Frage, ob es eine spezielle Stadtgröße gebe, ab der sich der Einsatz von Leihradsystemen eigne:

»Wir machen ja deshalb den Modellversuch und ich kann das nicht vorwegnehmen. Ich denke, die größeren Städte mit viel Einpendlerverkehr sind eher besser geeignet, da in kleineren Städten die Leute, die unterwegs sind, eher Zugriff zum eigenen Fahrrad haben oder auch viele Wege so kurz sind, dass man sie zu Fuß

¹⁵ Zur Schwierigkeit der Analyse von Metropolregionen siehe beispielsweise BBSR 2009e, S. 3. Auch die Sachbezogenheit der Städtekooperationen auf FVS macht es schwer, vergleichbare Fälle zu finden – weshalb ja im Kontrast-sample dafür keine äquivalenten Beispiele genannt werden können (vgl. 2.2.3)

macht und sich nicht erst noch ein neues System erschließt. Aber ob die Grenze jetzt bei 30.000 oder 200.000 liegt, das kann ich jetzt noch nicht sagen.« (Interview vom 19.02.2010)

Es ist demnach noch keine Aussage darüber zu treffen, welche Stadtgrößen für FVS geeignet sind – eventuell aber darüber, welche Einwohnerzahlen als geeignet *angenommen werden*. Abbildung 6 zeigt die Einwohnerzahlen der Bewerber und gibt Auskunft über deren Verteilung auf die Größenklassen. Nur ein einziger Bewerber – die Metropolregion Ruhr – verfügt über mehr als eine Million Bewohner, die meisten Konzepte bewegen sich im Bereich zwischen 100.000 und 1 Million Personen, also in großstädtischen Dimensionen. Doch auch die beiden Kategorien von 20.001 bis 50.000 und von 50.001 bis 100.000 Einwohner sind nicht zu vernachlässigen. Kein einziger Bewerber weist jedoch unter 20.000 Bewohnern auf. Einige mögen zwar einzeln unter diese Marke fallen, etwa Gemeinden oder Hammelburg, sie bewarben sich dann allerdings nicht allein, sondern im Verbund mit anderen Gemeinden. Im Mittel kommen die Bewerber auf eine Zahl von 280.850. Die Einwohnerstrukturen der Bewerber lassen vermuten, dass hier implizit ein Mindestwert an Bewohnern angenommen wurde, nämlich 20.000, ab der sich öffentliche Leihradssysteme erfolgreich umsetzen lassen.

Erklärende Faktoren für die räumlichen Merkmale – Die Einreichungen zum Modellwettbewerb stammen aus nahezu ganz Deutschland, mit Ausnahme von Bremen und Berlin ist jedes Bundesland mit mindestens einem Konzept vertreten. Nach der Zahl der Bewerbungen lässt sich der Schwerpunkt allerdings im Südwesten verorten. Eine erste Erklärung liegt möglicherweise in den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen der Kommunen¹⁶, vielleicht aber auch in der Notwendigkeit eines Richtungswechsels im Mobilitätsverhalten¹⁷. Einen wesentlichen Beitrag dürften jedoch die urbanen Strukturen dazu geleistet haben. Überhaupt haben sich monozentrale Gebietseinheiten – Ober- und Mittelzentren – mehr als dreimal so oft beworben wie flächenhafte Gebietseinheiten – Landkreise und Regionen – und mehr als siebenmal so oft wie mehrgliedrige Gebilde, die Städtekooperationen. Sachzusammenhänge mit Pendlerströmen und der ÖPNV-Qualität sind bereits diskutiert worden. Auch die Analyse der Einwohnerzahlen der Bewerber zeigt, dass FVS eher im groß-

16 In Baden-Württemberg, Hessen und Bayern hatten 2007 die kommunalen Gesamtschulden einen mit 8,6%, 6,8% bzw. 10,5% deutlich geringeren Anteil an den kommunalen Haushalten als im Bundesdurchschnitt (11,3%). Lediglich Niedersachsen und Schleswig-Holstein lagen noch darunter (vgl. BERTELSMANN-STIFTUNG 2008, S. 36).

17 Hessen und Baden-Württemberg lagen 2008 mit einem Radverkehrsanteil am Modal Split von 8% bzw. 6% deutlich unter dem Bundesdurchschnitt von 10,5%, Bayern mit 11% leicht darüber. Mit Ausnahme von Thüringen und Sachsen weisen dagegen alle nördlichen und östlichen Bundesländer überdurchschnittliche Werte auf (vgl. INFAS/DLR 2010, S. 44). Als stichfester Beweis dürften die Befunde – Verschuldung und Anteil am Modal Split – allerdings noch nicht ausreichen.

städtischen Kontext projiziert werden, teilweise auch von Mittelstädten, jedoch nicht von Gebietseinheiten unter 20.000 Einwohnern, es sei denn im regionalen Verband. Alles in allem zeigt sich eine leichte Tendenz, öffentliche Fahrradverleihsysteme eher in verstärkten Regionen zu starten. Wo die Siedlungsdichte geringer ist, werden offenbar eher regionale Konzepte entwickelt.

3.1.2 Aufgabenstrukturen und Projektbeteiligungen

Kommunen, Regionen und sonstige Bewerber konnten oder wollten für ihr Konzept nicht ausschließlich auf die Kompetenz der deutschlandweit oder auch international renommierten Anbieter von Fahrradverleihsystemen zurückgreifen¹⁸. Im Gegenteil waren eigene konzeptionelle Arbeiten gefordert, die wiederum einiges an Sachverstand abverlangten. Das lässt sich zum einen an der Zahl der Institutionen ablesen, die an den Konzepten beteiligt oder später für einen Betrieb bzw. eine sonstige Aufgabe im Rahmen des Leihradsystems vorgesehen waren. Von jetzt an werden im übrigen nur noch diejenigen Bewerbungen in die Analyse einbezogen, für die jeweils eine Genehmigung zur Auswertung vorlag. Damit sind die folgenden 36 Wettbewerbsteilnehmer erfasst:

Tabelle 6: Einverständniserklärungen zur Auswertung der Bewerbungsunterlagen

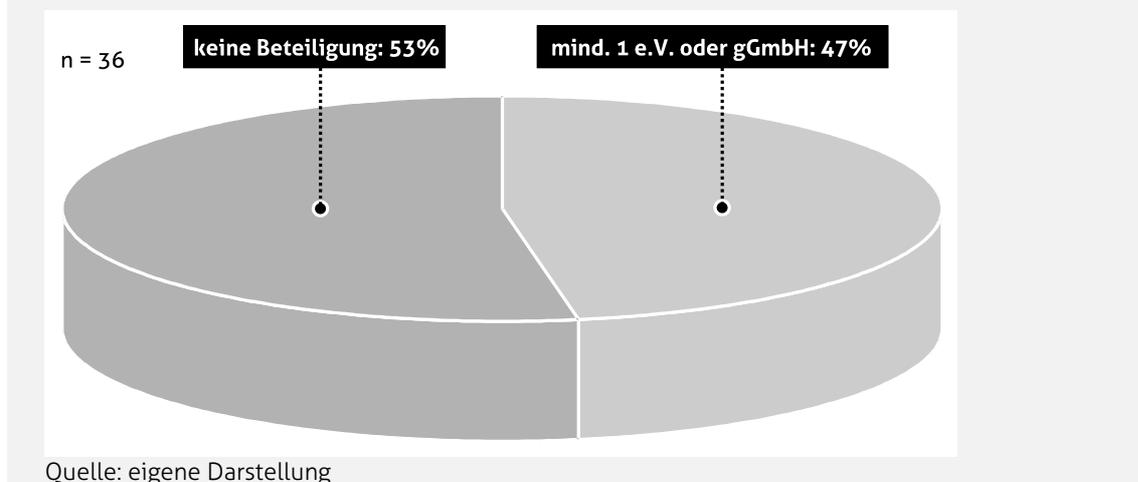
Augsburg, Bad Kreuznach, Bentheim Grafschaft, Bietigheim-Bissingen, Chemnitz, Dresden, Dülmen, Elmshorn, Erfurt, Esslingen Ostfildern, Fankfurt (Main), Gießen, Halberstadt, Heidelberg/Mannheim, Heilbronn, Helmstedt/Elm-Lappwald, Karlsruhe, Kehl, Konstanz, Lörrach, Magdeburg, Main-Taunus, Mainz, Nordwestmecklenburg Landkreis, Nürnberg, Offenburg, Oldenburg, Landkreis Ostvorpommern, Potsdam, Reutlingen, Rheinland Bonn, Rügen Landkreis, Ruhr Metropolregion, Saarbrücken

Quelle: eigene Darstellung

Zahl und Herkunft der Projektpartner – Die meisten Bewerbungen wurden unter Federführung öffentlicher Verwaltungen erstellt. Dabei waren Partner aus den unterschiedlichsten Bereichen beteiligt, so etwa aus dem Verkehr, der Energieversorgung, dem Maschinenbau, der Medienkommunikation, der Wissenschaft und der Politik bis zur Rechtsberatung, zum Forderungsmanagement, zur Krankenversicherung und zur Kultur. Auffällig häufig sind gemeinnützige Einrichtungen, also eingetragene Vereine oder gemeinnützige GmbHs, vertreten. In der Geschichte öffentlicher Fahrradverleihsysteme haben sie bereits eine bedeutende Rolle gespielt, hauptsächlich im Zusammenhang mit der zweiten FVS-Generation. In

¹⁸ Einem solchen Vorgehen wollte der Auslober auch vorbeugen, indem er die Bedeutung der Ausschreibung als Innovationswettbewerb heraushob (vgl. 3.1.4)

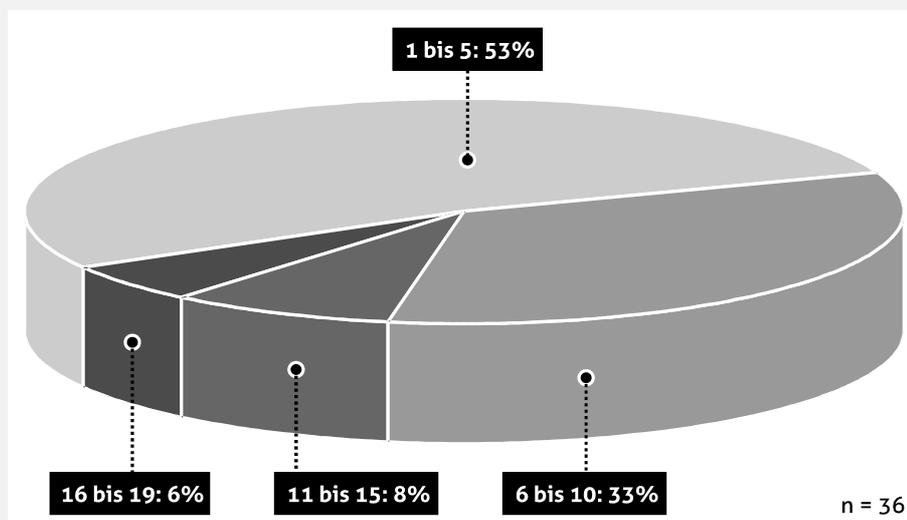
Abbildung 7: Einbindung gemeinnütziger Institutionen



knapp der Hälfte der Bewerbungen wird mindestens eine gemeinnützige Institution genannt, so kann darin möglicherweise die Fortführung des Non-Profit-Gedankens der zweiten FVS-Generation erahnt werden. Viele der Konzeptverantwortlichen sehen hier vermutlich eine Möglichkeit, den Betrieb des FVS mit Beschäftigungs-, Ausbildungs- und Qualifizierungsmaßnahmen zu verknüpfen – so bei der Bewerbung von Esslingen/Ostfildern, Gießen, Heidelberg/Mannheim, Magdeburg, Metropolregion Ruhr und Würzburg, wo es sich mit den beteiligten Vereinen und Gesellschaften um anerkannte Träger solcher Maßnahmen handelt. Daneben taucht auch der Tourismus als Betätigungsfeld solcher Einrichtungen auf, etwa in Bentheim, Dresden und Ostvorpommern. Immerhin zwei der gemeinnützigen Institutionen widmen sich der Integration psychisch Kranker, wiederum in Würzburg, aber auch in Elmshorn. Weitere Felder sind City-Marketing, Bürgerbus, Lokale Agenda und Reiseveranstaltungen bzw. Gesundheitsdienstleistungen. Es erstaunt, in welcher vielfältigen Zusammenhängen ein Interesse am Fahrrad und speziell an öffentlichen Fahrradverleihsystemen bestehen kann.

Insgesamt lässt sich bei der Mitarbeit von Projektpartnern zwar eine Tendenz zu eher weniger Beteiligten erkennen (vgl. Abbildung 8); der Median liegt bei fünf, das Maximum der Fälle bei vier Partnern. Doch auch relativ große Konsortien aus zehn bis zwölf, 13, 14, 17 und sogar 19 Mitwirkenden finden sich unter den Bewerbern. Spitzenreiter ist dabei die Einreichung der Städtekooperation Rheinland Bonn, die neben verschiedenen Städten und Gemeinden auch eine Anzahl Verkehrsbetriebe und Radstationen einbezieht und so auf insgesamt 19 Projektpartner kommt. Völlig allein hat dagegen nur die Kreisverwaltung des Landkreises Helmstedt ihre Bewerbung in die Hand genommen und die Bemerkung eingefügt, dass die örtlichen Verkehrsbetriebe für eine Beteiligung infrage kämen, jedoch

Abbildung 8: Beteiligte Institutionen nach Anzahl



Quelle: eigene Darstellung

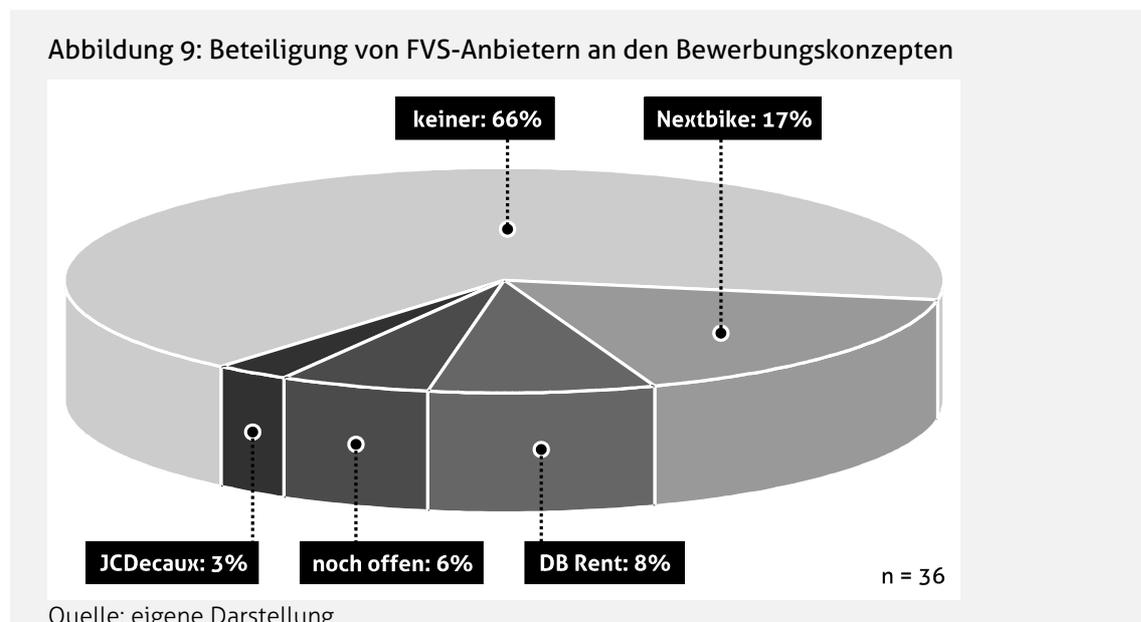
noch keine Absichtserklärung diesbezüglich vorläge. Es ist also festzuhalten, dass – bis auf diese Ausnahme – sämtliche der federführenden Institutionen bestrebt waren, zusätzliche externe Kompetenzen für die Vorhaben zu gewinnen – und dabei vielfach erstens auf gemeinnützige Einrichtungen (vgl. oben) und zweitens in den meisten Fällen auf lokale Akteure setzten. Ein öffentliches Fahrradverleihsystem scheint demnach kaum als ›Fertiglösung‹ betrachtet zu werden, die bei einem der derzeit aktiven Anbieter einfach eingekauft und installiert werden könnte.

Die Rolle etablierter FVS-Anbieter – Damit verbunden sind die recht überraschenden Verhältnisse, die sich bei der Beantwortung der Frage offenbaren, in wie vielen der Bewerbungskonzepte Hinweise auf klassische FVS-Anbieter zu finden sind – in Deutschland vornehmlich Nextbike und DB Rent. Zwei Drittel der Wettbewerbspläne verzichteten auf deren Einbindung (vgl. Abbildung 9). Insgesamt am stärksten ist noch Nextbike vertreten, das in Bad Kreuznach, Bietigheim-Bissingen, Gießen, im Main-Taunus-Kreis, in Offenburg sowie in der Metropolregion Ruhr zum Zug kommen sollte. DB Rent kann nur halb so viele Beteiligungen vorweisen – in Frankfurt (Main), Konstanz und Reutlingen – und hat damit eher das Nachsehen. Frank JÜLICH, Leiter des Verkehrsplanungsamtes in Nürnberg, lieferte im Interview eine der möglichen Erklärungen für das relativ schlechte Abschneiden von Call a Bike:

»DB Rent hat die Zeichen der Zeit nicht erkannt. Man verlangt dort 300.000 Euro im Jahr als Zuschuss, das können sich die meisten Kommunen natürlich nicht

leisten. Außerdem ist man dort nicht in der Lage, konkrete Preisangaben zu einzelnen Komponenten zu machen.« (Interview vom 30.03.2010)

In den Fällen, wo Call a Bike dennoch zum Einsatz kommen sollte, ist es a) entweder schon vorhanden und ein Ausbau der Infrastruktur sollte mit Mitteln aus dem Modellversuch finanziert werden (Fall Frankfurt (Main)), oder b) wesentliche Teile des Betriebs sollten von lokalen Partnern übernommen werden, wie etwa von der Fahrradwerkstatt der Brudershaus-Diakonie (Reutlingen) oder von der Kultur-Rädle GbR (Konstanz). Nicht mitgezählt wurde hier der Fall Nordwestmecklenburg, in dessen Bewerbung zwar die DB Rent als Projektpartner aufgeführt wird, allerdings nur als »Ansprechpartner für die Nutzer in den Kommunen Wismar, Grevesmühlen und Bad Kleinen«. Bestandteile des Call a Bike-Systems scheinen keine Verwendung zu finden.

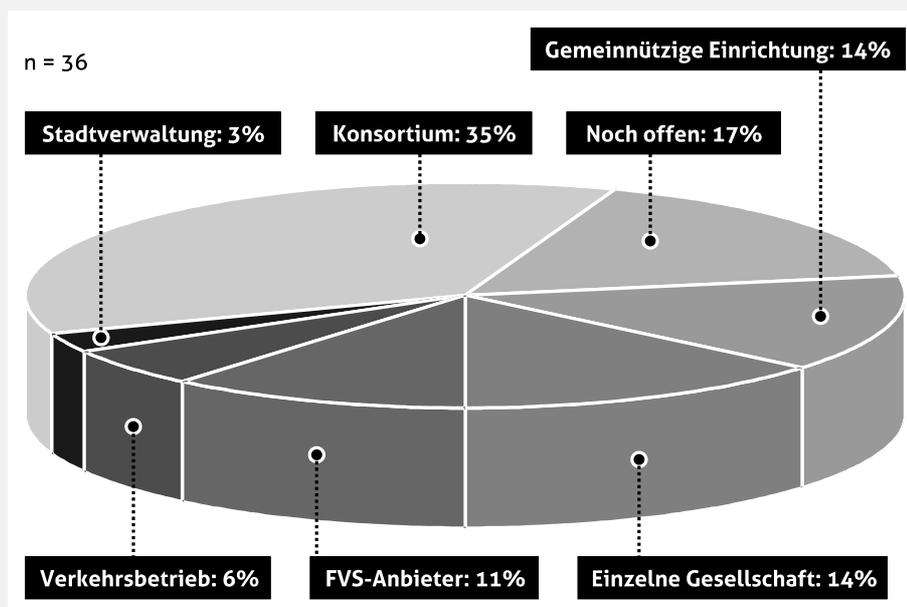


In zwei Konzepten – Augsburg und Rheinland Bonn – wird die Absicht ausgedrückt, eines der FVS-Unternehmen als Betreiber zu gewinnen, aber eine konkrete Wahl ist dort noch nicht getroffen worden. Elmshorn hat dagegen Kontakt zu JCDecaux hergestellt, einem Außenwerbungsunternehmen, das als zusätzliche Dienstleistung auch Fahrradverleihsysteme anbietet. Es betreibt beispielsweise das international bekannte System »Vélib« in Paris, konnte sich aber – trotz Ambitionen beispielsweise in Hamburg (vgl. REBASCHUS, M. 2006, o.S.) – nach Aussage von Bracher (Interview vom 19.02.2010) nicht direkt auf dem deutschen Markt etablieren. Bezüglich der Nachfrage nach »professionellen« Leihradsystemen lässt sich alles in allem also zumindest in den Bewerbungskonzepten keineswegs

eine Dominanz der etablierten Anbieter feststellen, stattdessen eher der Trend zu lokal angepassten Lösungen.

Bevorzugte Betreibermodelle – Die Pluralität der Beteiligungen sowie die relativ schwach ausgeprägte Einbindung etablierter FVS-Anbieter äußern sich schließlich auch in den skizzierten Betreibermodellen. Die meisten Konzepte setzen auf ein Konsortium aus mindestens zwei, häufig jedoch mehr Mitwirkenden für Betrieb und Instandhaltung der Leihrad-systeme (vgl. Abbildung 10). Die zweithäufigste Kategorie bilden diejenigen Fälle, wo noch nicht abschließend über einen Betreiber entschieden wurde oder in einer späteren Projektphase eine Ausschreibung stattfinden sollte. Dahinter erreichen gemeinnützige Einrichtungen und einzelne Gesellschaften – das können private, kommunale oder für diesen Anlass neu zu gründende GmbHs sein – gleich große Anteile. Von den zehn Bewerbungen, an denen überhaupt FVS-Anbieter beteiligt sind, sollen diese nur in vier Fällen den Betrieb auch komplett allein übernehmen. Zwei Mal engagieren sich ausschließlich Verkehrsbetriebe (Halberstadt und Mainz) und eine Stadtverwaltung einzig im Fall Würzburg. Gerade auch in der Frage des letztendlichen Betriebs der projektierten Fahrradverleihsysteme offenbart sich in den Bewerbungskonzepten zusammengefasst erneut eine deutliche Präferenz für eine Verteilung von Kompetenzen. Wo noch keine Entscheidung für das künftige Modell gefallen ist, wurden zumeist wettbewerbsrechtliche Gründe oder ein für zufrieden stellende Absprachen zu knapper Zeitrahmen geltend gemacht.

Abbildung 10: Präferierte Betreiberkonstellationen



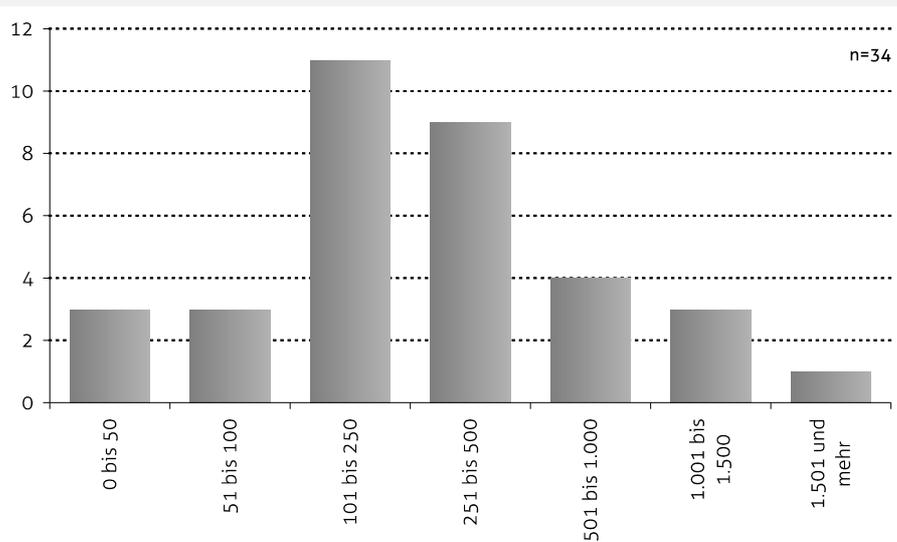
Quelle: eigene Darstellung

3.1.3 Eigenschaften der projektierten Systeme

Zunächst sollen nachfolgend Angaben darüber gemacht werden, in wie vielen Fällen es sich tatsächlich um eine völlig neue Einrichtung handelt. Weiterhin sollen die geplanten Größen der Systeme sowie ihre räumlichen Muster dargestellt werden. Daran schließt sich eine Diskussion der Würdigung besonderer Innovativität durch die Wettbewerbsjury an.

Neuerrichtung vs. Erweiterung – Rund 86% der Bewerber haben in ihren Konzepten ein vollständig neues FVS vorgesehen. In Frankfurt, Erfurt, Chemnitz, Leipzig, Dresden, Magdeburg, Nürnberg, Stuttgart, Karlsruhe und Tübingen war dagegen schon vor der – noch fraglichen – Realisierung der eingereichten Projekte ein öffentliches Leihradssystem vorhanden. Frankfurt (Main) sah die Erweiterung des bereits vorhandenen Call a Bike Flex Kerngebiets und eine Installation von festen Stationen an hoch frequentierten Punkten vor, Oldenburg beabsichtigte zusätzlich zur bestehenden Fahrradstation am Hauptbahnhof die Einrichtung weiterer Ausleihpunkte in Hotels und anderen Einrichtungen sowie eine Aufstockung des Mietrad-Fuhrparks – ähnlich wie im Fall Chemnitz, wo für das schon etablierte Stadtfahrrad neue Fahrzeuge beschafft werden sollten. Ganz anders dagegen in Dülmen und Erfurt: Hier gingen die Konzeptionen eher in Richtung Vernetzung lokaler und regionaler Leihmöglichkeiten mittels einer webgestützten Datenbank (Dülmen) oder sogar zur Schaffung eines ebenfalls webbasierten Bezahlportals für Mobilitätsdienstleistungen (Erfurt).

Abbildung 11: Geplante Anzahl Räder in den projektierten FVS

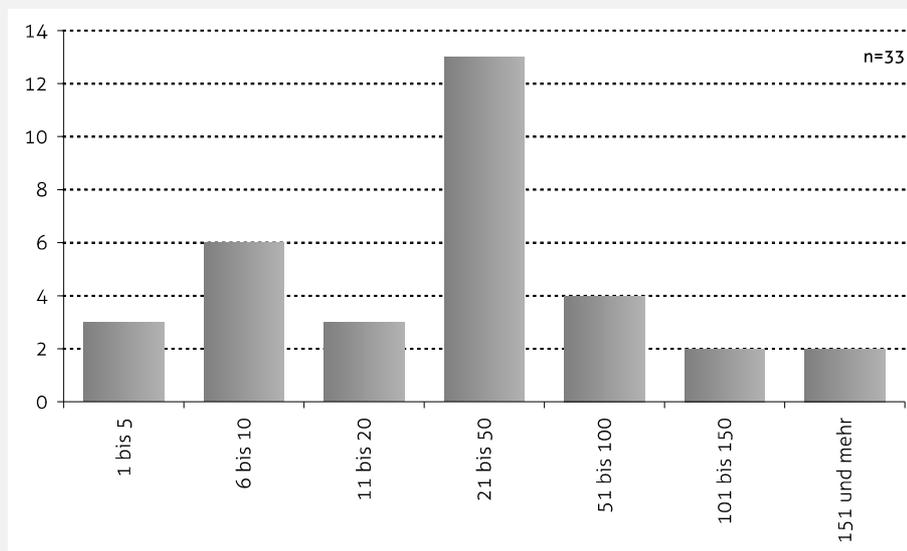


Quelle: eigene Darstellung

Systemgrößen und -zuschnitte – Starke Unterschiede zeichnen sich in Bezug auf die Anzahl der Räder und Stationen ab, die in den Bewerbungen vorgesehen waren¹⁹. Die meisten Konzepte (elf) haben zwischen 101 und 250 Fahrzeuge für ihre FVS vorgesehen (vgl. Abbildung 11), neun finden sich in der Nachbarklasse von 501 bis 1.000 Räder. Zwischen diesen beiden Kategorien liegt auch der Median, das bedeutet, die Hälfte der 34 Konzepte operiert mit bis zu, die andere Hälfte mit mehr als 250 Rädern. In immer noch drei Konzepten (Frankfurt (Main), Rheinland Bonn und Landkreis Rügen) sollten bis zu 1.500 Räder beschafft werden, die Metropolregion Ruhr veranschlagte sogar 3.000 Fahrzeuge. Recht zaghaft gaben sich dagegen Bietigheim-Bissingen, Halberstadt und Kehl mit jeweils bis zu 50 Fahrzeugen. Im Mittel sahen die Bewerber 478 Räder vor.

Bei den Stationen reicht die Variation von 2 (Kehl) bis 400 (Landkreis Rügen), mit einem Mittelwert von 56 Stationen. Wiederum gegliedert in Größenklassen, ergibt sich die in Abbildung 12 dargestellte Verteilung. Die meisten Konzepte (13) sahen danach zwischen 21 und 50 Stationen vor. Keinerlei feste Standorte – daher beträgt die Gesamtfallzahl hier nur 33 – sind in Dülmen, Erfurt und Karlsruhe vorgesehen; bei ersteren beiden wegen der gänzlich anderen Natur des Projekts (vgl. oben), in Karlsruhe dagegen, weil hier möglicherweise ein Flex-System eingerichtet werden sollte²⁰. Mit dem dort bereits vorhandenen Call a Bike hätte dies allerdings nichts zu tun gehabt, sondern es sollte unter dem Markenna-

Abbildung 12: Geplante Anzahl Stationen in den projektierten FVS



Quelle: eigene Darstellung

19 Wo verschiedene Ausbaustufen vorgesehen waren, werden die Gesamtzahlen zum Abschluss der jeweils letzten Phase für die Darstellungen und Berechnungen verwendet.

20 Dies wäre eins von zwei Szenarien gewesen, das bei Förderung durch das BMVBS im weiteren Projektverlauf geprüft worden wäre.

men »Drais 2.0« ein völlig neues System eingerichtet werden. Im Bewerbungs-Kurzformular heißt es dazu:

»In Karlsruhe besteht ein Leihfahrradsystem der DB-Rent. Der Vertrag läuft Ende 2009 aus und wird voraussichtlich um ein Jahr verlängert. Die Stadt Karlsruhe will das Ergebnis dieses Wettbewerbes und die weitere Entwicklung auf dem Leihfahrradmarkt abwarten, bevor sie sich langfristig für ein Leihfahrradsystem entscheidet. Im Rahmen des Modellversuches ist keine Kooperation mit der DB-Rent vorgesehen.«

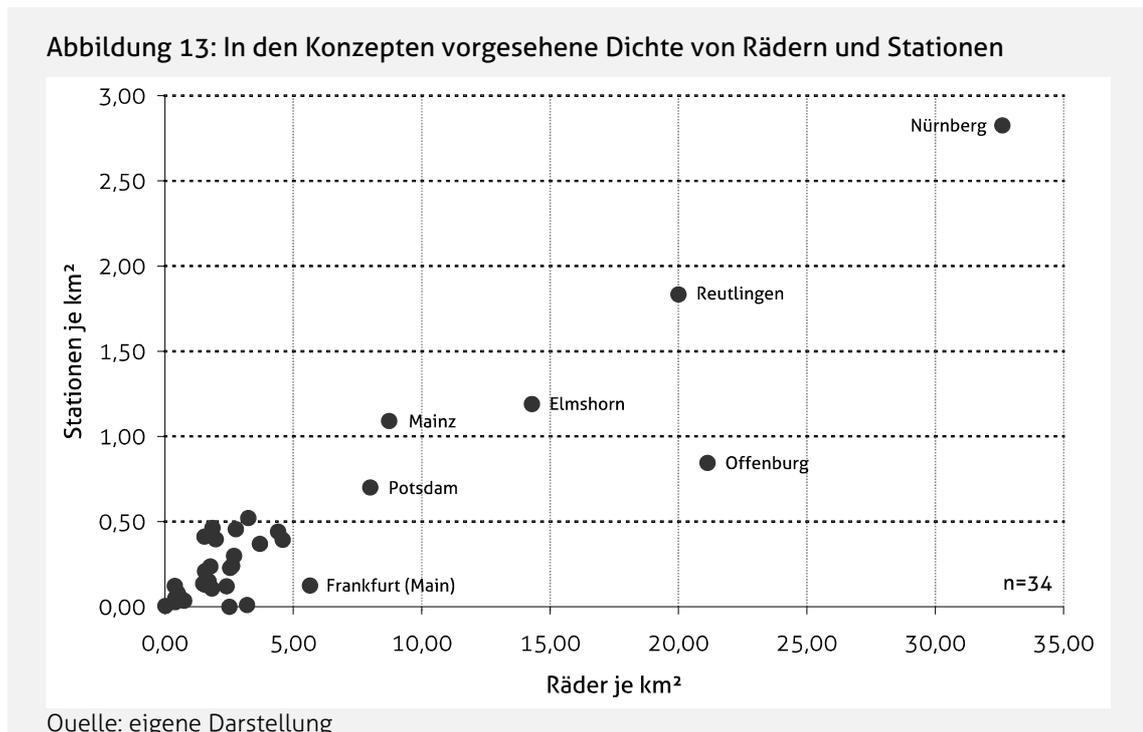
Laut einem Bericht der StadtZeitung Karlsruhe hat der Verkehrsausschuss des Karlsruher Gemeinderates weitere Zuschüsse für Call A Bike allerdings im Juli 2010 abgelehnt (vgl. STADT KARLSRUHE 2010a, o.S.; vgl. auch 5.1)²¹.

Die reinen Stückzahlen sagen nur wenig darüber aus, wie groß oder wie klein die Systeme wirklich ausfallen: Einen echten Gehalt bekommen die Angaben erst, wenn man sie auf die jeweilige Fläche bezieht, also auf die Größe des System- bzw. des Modellgebietes. Das Streudiagramm in Abbildung 13 zeigt die Dichtemaße der 34 untersuchten Fälle (ohne Dülmen und Erfurt). Zwei Dinge fallen sofort auf: zum einen die »Wolke« links unten und zum anderen die »Ausreißer« rechts oben: Demnach zeigt sich eine Häufung im Bereich bis 5 Rädern bzw. 0,5 Stationen je Quadratkilometern, die eine Art Schwelle darstellen, die nur von sieben Kommunen überschritten wird; diese sind im Diagramm namentlich markiert. Nürnberg etwa plant rund 33 Räder und knapp drei Stationen je Quadratkilometer und nimmt damit die unangefochtene Spitzenreiterposition ein. Das krasse Gegenteil stellt der Landkreis Nordwestmecklenburg dar: Hier sollten in einer Fläche von einem Quadratkilometer durchschnittlich nur 0,02 Leihräder und 0,0048 Stationen zu finden sein.

Diese starken Unterschiede basieren allerdings nicht allein auf der Diskrepanz zwischen den Stückzahlen, sondern zu einem Großteil auch auf der Verschiedenheit der Bezugsflächen. Denn während der Landkreis Nordwestmecklenburg bei seiner Fläche von rund 2.073 km² verständlicherweise nur eine sehr geringe Dichte erreichen kann, ist in manchen Fällen nicht der gesamte Stadtbereich, sondern nur ein Teil davon zum Systemgebiet erklärt worden. In Offenburg, Reutlingen und Nürnberg etwa betragen die Kerngebiete nur sieben, sechs bzw. 23 km². Bei gleichen oder ähnlichen Räder- und Stationszahlen²² ergibt

21 trotz einer zuvor geplanten Verringerung auf nur noch 90.000 Euro pro Jahr (vgl. ebd.); Karlsruhe hatte bis dahin jährlich 150.000 Euro zu zahlen – im Gegensatz zu den von JÜLICH genannten 300.000 Euro (vgl. 3.2.5) –, während die DB Rent noch einmal den gleichen Betrag zuschoss.

22 Mit Nürnberg (750 Räder) etwa vergleichbar sind noch Dresden und der Landkreis Ostvorpommern mit jeweils 600 geplanten bzw. Mainz mit veranschlagten 960 Rädern.



sich daraus dann rechnerisch eine viel höhere Dichte. Andersherum stünde Rheinland Bonn wesentlich besser da, betrachtete man ausschließlich Aachen und Bonn mit ihren jeweils 50 Stationen und ca. 600 Rädern – was wegen des extrem verkleinerten Bezugsgebietes²³ zu Werten von 41 Rädern bzw. 3 Stationen je Quadratkilometer führen würde²⁴. Allerdings, wie man auch hin- und herrechnet, mit Pariser Dimensionen von ca. 195 Leihrädern und gut 14 Stationen auf den Quadratkilometer²⁵ kann keiner der deutschen Bewerber konkurrieren.

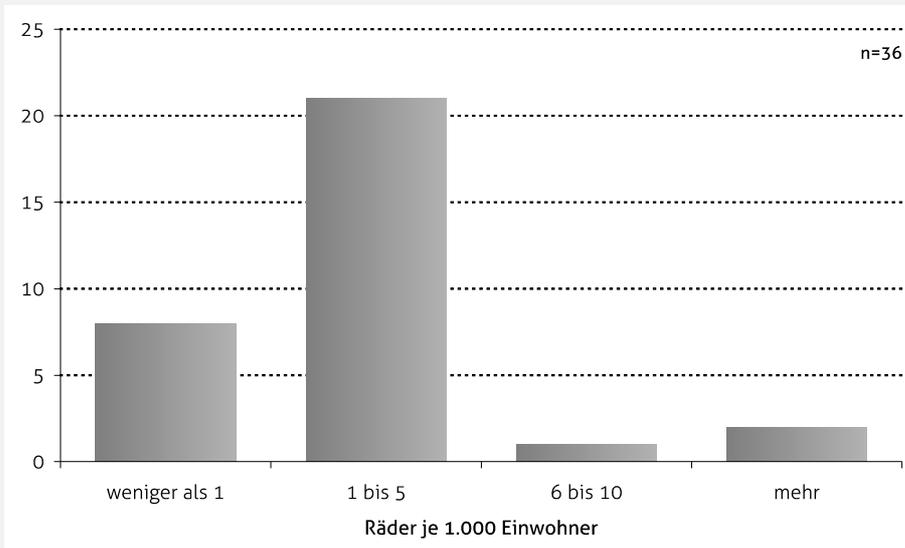
Eine andere Variante, die Dimensionen der projizierten Systeme zu messen, ist die Betrachtung der Räderstückzahlen bezogen auf die Einwohnerzahl des Modellgebiets. Die meisten Konzepte sahen hier zwischen einem und fünf Rädern je tausend Einwohner vor (vgl. Abbildung 14); fast ein Viertel kalkulierte weniger als ein Rad und in ein bzw. zwei Bewerbungen sollten es sechs bis zehn und sogar mehr als zehn Räder je tausend Einwohner werden. Die Hälfte der Entwürfe schlug jedoch bis zu zwei Rädern vor; im Mittel waren es drei. Die wenigsten Fahrzeuge – 0,4 je tausend Einwohner – wurden in Nordwestmecklenburg projiziert, die meisten (21/1.000 EW) in Rügen. Hier fällt ein Vergleich mit Pariser

²³ von 305 km² der gesamten Fläche zu 29 km² der Modellgebiete in Bonn und Aachen

²⁴ Daher muss festgestellt werden, dass Dichtemaße ein FVS ebenfalls nur vage beschreiben können und eine Vergleichbarkeit zwischen verschiedenen Systemen allenfalls stark eingeschränkt herstellbar ist.

²⁵ bei absolut 20.600 Rädern und 1.451 Stationen; Zahlen aus VON SASSEN, W. 2009, Anhang 2, bezogen auf die Pariser Stadtgröße von 105,4 km²

Abbildung 14: Zahl der Räder bezogen auf die Einwohnerzahl



Quelle: eigene Darstellung

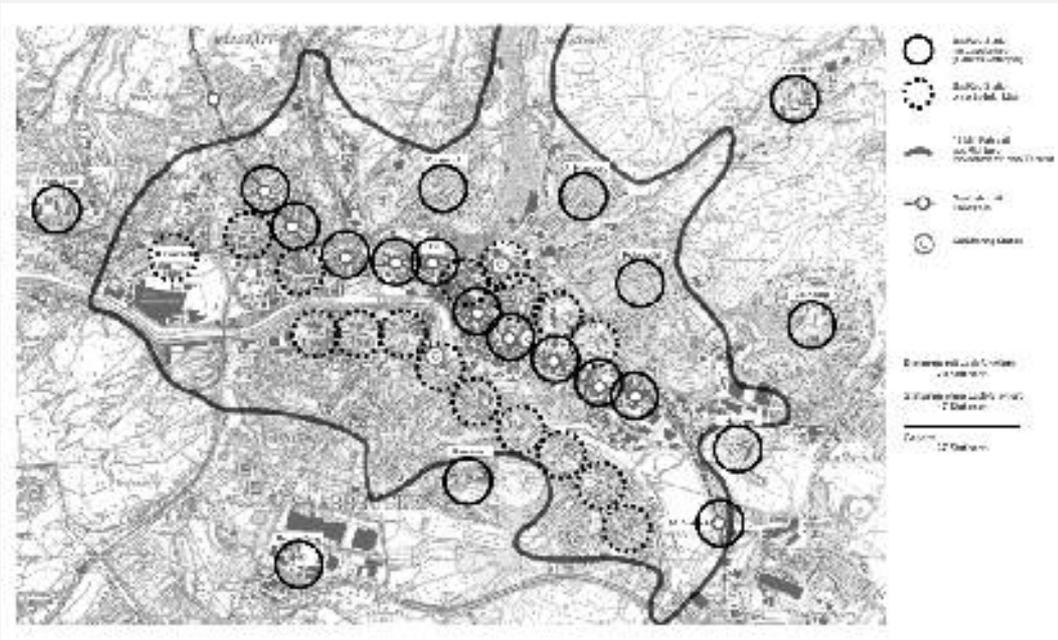
Verhältnissen schon deutlich positiver für die deutschen Bewerber-Kommunen aus: In der französischen Hauptstadt stehen pro tausend Einwohner (Gesamtstadt) gute neun Leihräder zur Verfügung; in diese Kategorie (6 bis 10 Räder) fällt immerhin noch Elmshorn mit gut sechs Rädern.

Räumliche Strukturen der Stationsverteilung – Die Bewerber gingen bei der Verteilung der geplanten FVS-Stationen – abhängig vom System und von den örtlichen Gegebenheiten – nach unterschiedlichen Logiken vor, die sich in vier Kategorien einteilen: Es finden sich eher netztypische Muster, eher axiale Verteilungen, singuläre Standorte und schließlich auch Systemgebiete ohne Stationen (Flex). Die Zuordnung der einzelnen Konzepte zu diesen Typen erfolgte anhand der enthaltenen Karten, die jeweils die Standorte der Stationen markierten²⁶. Die Trennschärfe zwischen den Kategorien ist nicht sehr groß, denn im Prinzip stellt auch eine axiale Verteilung von Stationen ein Netz dar, solange es deren mehr als zwei sind. Daher folgte die Beurteilung vorwiegend visuell erkennbaren Trends.

Als tendenziell eher achsenbasiert ließe sich beispielsweise das Standortkonzept in Saarbrücken charakterisieren. Hier folgt die Lage der einzelnen Stationen zwei Hauptachsen, zum einen dem Verlauf der Saarbahn und zum anderen entlang des Saarufer im südlichen Teil der Stadt (vgl. Abbildung 15). Die Achsen werden ergänzt durch eine Handvoll ›Satelliten-Stationen‹ innerhalb bzw. auch außerhalb des Stadtgebiets. Ein klassisches Netz weist

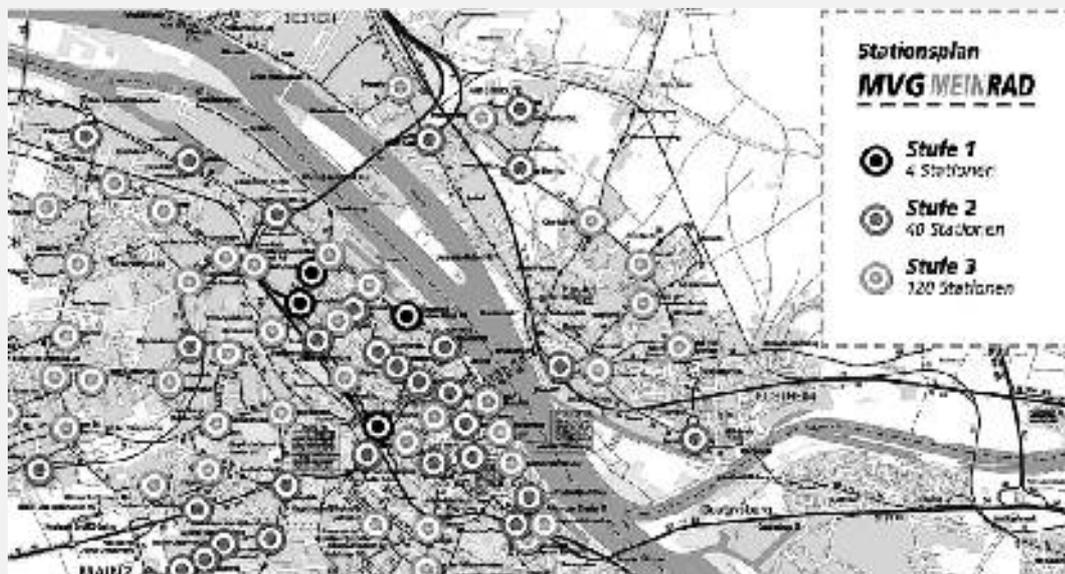
²⁶ Diese Karten wurden vom Auslober für jede Bewerbung gefordert, sind aber längst nicht bei allen Einsendern vorhanden; vor allem fehlen sie dort, wo die Überlegungen zum Standort-Konzept noch nicht zum Abschluss gekommen waren.

Abbildung 15: Vorläufige Stationsverteilung in Saarbrücken



Quelle: Bewerbungsunterlagen Saarbrücken

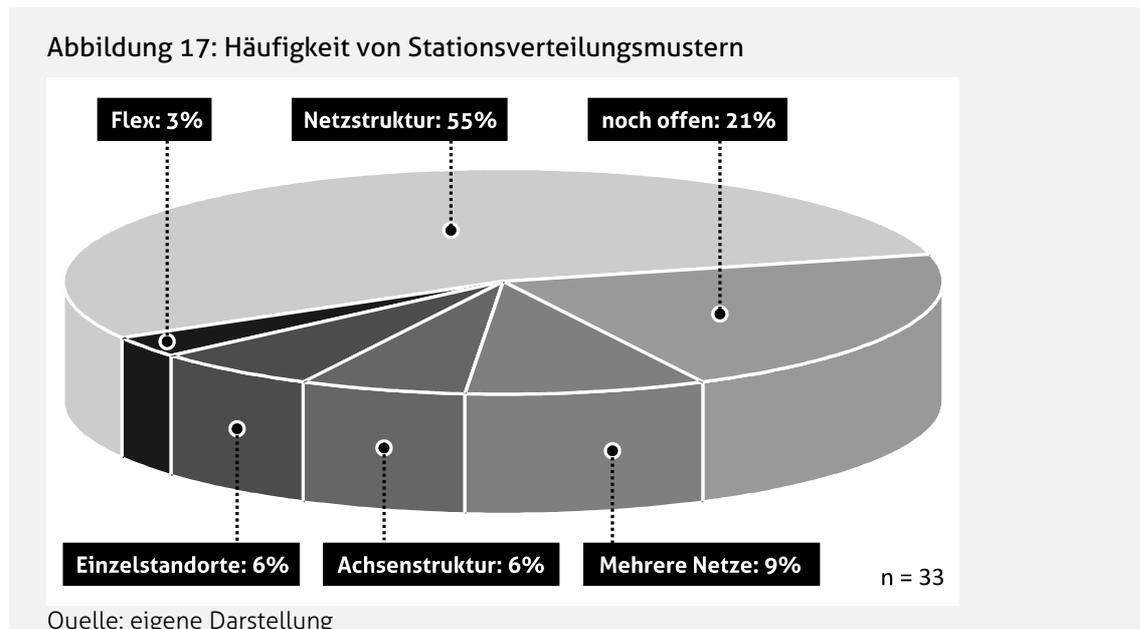
Abbildung 16: Netzplan von »MVG MEINRAD« (Ausschnitt)



Quelle: Bewerbungsunterlagen Mainz

beispielsweise Mainz auf (vgl. Abbildung 16). Dieses wird zwar erst nach Abschluss der dritten Stufe voll ausgeprägt sein. Doch die Mainzer Verkehrsgesellschaft als Betreiber von »MVG MEINRAD« macht damit vor, wie intensiv sich bei vorhandenem Willen und entsprechenden Ressourcen die Standortplanung betreiben lässt. Gleich mehrere Netze sind in

den Bewerbungen von Grafschaft Bentheim, Rheinland Bonn und Metropolregion Ruhr vorgesehen, und zwar jeweils in den Städten, die Teil der entsprechenden Region oder Kooperation sind. So weisen die Unterlagen von Rheinland Bonn jeweils ein Netz potenzieller Standorte für Aachen und Bonn aus, in der Grafschaft Bentheim sind unter anderem für Nordhorn und Bad Bentheim mehrere Stationen vorgesehen. Die Metropolregion Ruhr wartet mit Netzplänen für Bochum, Dortmund, Essen, Gelsenkirchen, Hamm, Herne und Oberhausen auf.



Die übrigen beiden Typen, Einzelstandorte und Flex-System, treten zwei bzw. ein Mal auf: Lediglich eine einzelne Station ist als Radstation in Lörrach projektiert worden, ebenso sollte es in Kehl zunächst nur eine Verleihstation geben, und zwar in der städtischen Tiefgarage am Markplatz. Mit einem Flex-System bzw. der Erweiterung des Call a Bike Kerngebiets auf die Fläche der dortigen Umweltzone hatte sich Frankfurt (Main) beworben, allerdings mit einer für dieses Prinzip ungewöhnlichen Besonderheit: In der zentralen Innenstadt sowie außerhalb des Kerngebiets an Satelliten-Standorten sollten feste Stationen eingerichtet werden, um die Verfügbarkeit von Rädern zu garantieren und den Betriebsablauf zu optimieren. Nach Häufigkeit der verwendeten Muster ergibt sich eine Verteilung, wie sie in Abbildung 17 dargestellt ist. Auch hier fällt erneut ins Auge, dass sich relativ viele Bewerber bis zum Einsendeschluss noch nicht für bestimmte Standorte entschieden hatten; dies hatte meist zeitliche Ursachen und hing in Teilen auch mit der noch ungeklärten Betreiberfrage zusammen. Generell zeichnet sich jedoch eine Bevorzugung von netzartigen Strukturen ab, wie sie in der Hälfte der Fälle gewählt worden sind – zählt

man die Kategorie »mehrere Netze« sowie »Achsenstruktur« noch hinzu, wird diese Präferenz noch stärker deutlich²⁷.

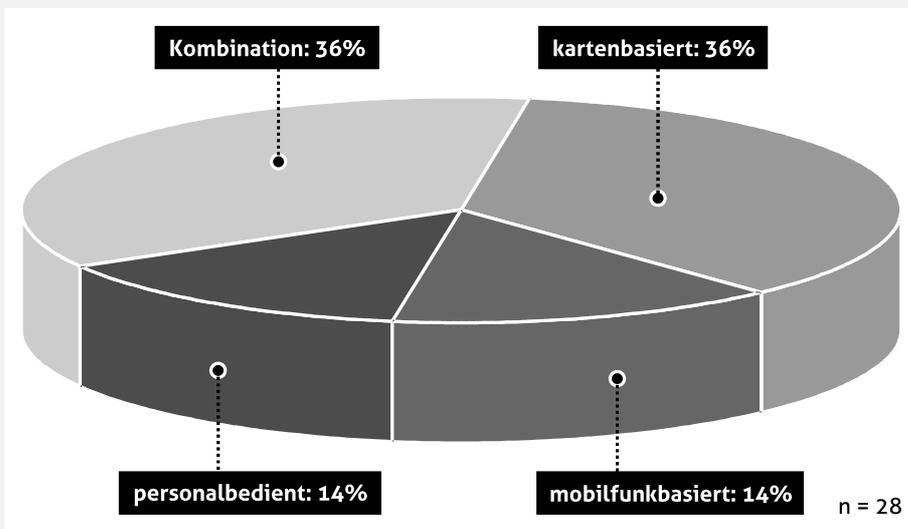
Technische Ausstattung und Zugangsmechanismen – Ebenso wie schon die vielfältigen Betätigungsfelder der Projektpartner lässt sich auch die Bandbreite der technischen Lösungen nur schwer operationalisieren, denn in vielen Fällen sehen die Konzepte lokal angepasste Ausstattungen vor. Dort, wo sich Nextbike, DB Rent oder JCDecaux engagierten, fanden natürlich auch deren Komponenten Eingang in die technische Konzeption. Sechs Bewerber haben keinerlei Angaben zur Ausstattung von Rädern oder Stationen gemacht (Chemnitz, Heidelberg/Mannheim, Heilbronn, Helmstedt/Elm-Lappwald, Karlsruhe und Kehl). Bei den übrigen Entwürfen reicht das technologische Spektrum von keinerlei Hightech-Ausstattung der Stationen (USEDOM-RAD des Landkreises Ostvorpommern) über Fahrradboxen und über recht häufig erwähnte Fahrradstellplätze mit angeschlossenem Verleih-Terminal bis zur »lernenden Infrastruktur« in Mainz, wo die Stations-Elemente mit jeweils vier Fahrradstellplätzen über einen Betonfuß verfügen und daher nach Bedarf verschoben und zu kleineren oder größeren Stationen gruppiert werden können. Insgesamt arbeitet die Mehrzahl der Konzepte durchaus mit Hightech-Elementen. Einige, jedoch längst nicht alle Bewerber haben auch Aussagen zur Beschaffenheit und Konstruktion der Leihräder getroffen; in acht der 36 untersuchten Entwürfe ist von Pedelecs die Rede, durchaus nicht nur im Zusammenhang mit anspruchsvollen Höhenprofilen.

Hinsichtlich des Systemzugangs, also der Art, wie Kunden an ein Leihrad gelangen können, lassen sich vier grobe Kategorien unterscheiden (vgl. Abbildung 18). Von den 28 Bewerbern, die nähere Aussagen dazu getroffen haben, setzte ein Großteil auf eine kartenbasierte Registrierung und Ausleihe. Das bedeutet, der Nutzer kann sich mittels einer vorhandenen Chipkarte – entweder Karten für den Zahlungsverkehr oder spezielle FVS- oder ÖPNV-Kundenkarten – am Terminal identifizieren und ein Leihrad freischalten lassen. Ein Telefonanruf beim Buchungssystem/Server bzw. das Versenden von SMS ist somit nicht nötig. Auch in sechs der neun Fälle eines Zugangs mit verschiedenen Möglichkeiten (Kategorie »Kombination«) stand die kartenbasierte Variante zur Auswahl²⁸. Gleich häufig wurden personalbediente wie auch mobilfunkbasierte Zugangsvarianten favorisiert. Letzteres ist das noch aktuelle Standardmodell von Call a Bike²⁹, wohingegen Nextbike durch die zusätzliche Installation von so genannten »Hightech-Stelen« mittlerweile auch die karten-

27 Im Übrigen beträgt hier die Fallzahl nur n=33, denn neben Dülmen und Erfurt (kein FVS) ist auch Chemnitz nicht mit eingerechnet, dessen Verteilung der Verleihstationen nicht in den Bewerbungsunterlagen dokumentiert ist und auch auf anderem Wege nicht ermittelt werden konnte.

28 Daneben sind unter diesem Stichwort weitere Alternativen subsumiert, etwa Mobilfunk/Karte oder Personal/Karte oder Personal/Internet. Mit Internet ist hier die konkrete Vorausbuchung bezeichnet, wie sie etwa in Rügen notwendig wäre, um vor Ort ein Rad zur Ausleihe vorzufinden.

Abbildung 18: Verschiedene Systemzugänge nach Häufigkeiten



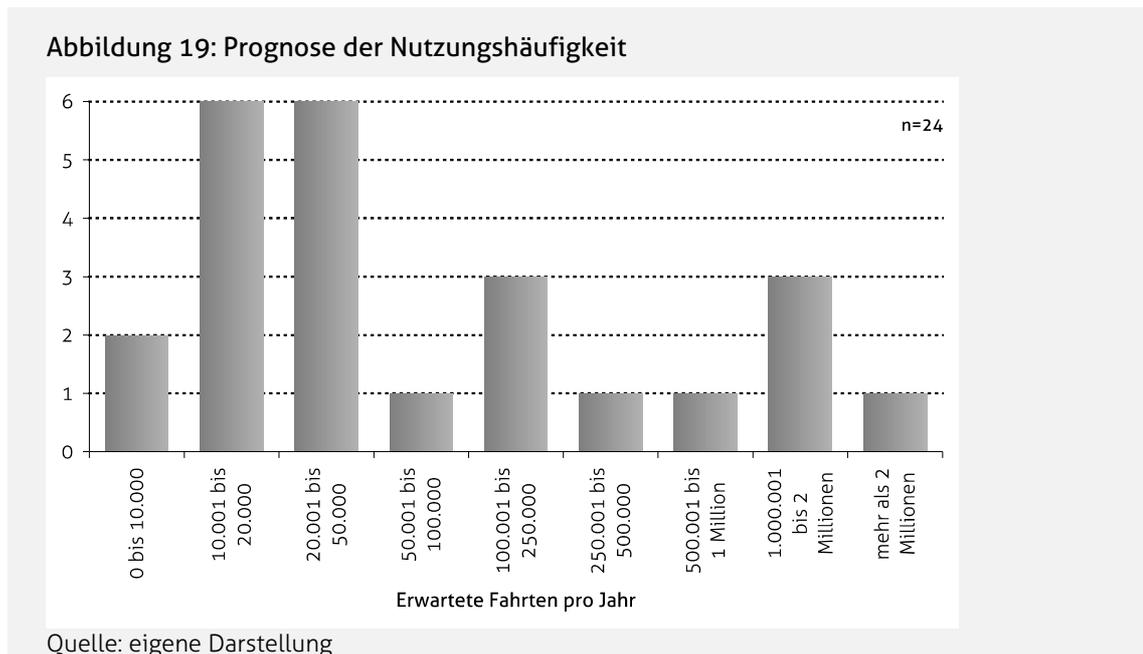
Quelle: eigene Darstellung

basierte Registrierung und Ausleihe ermöglicht – so z.B. in Bad Kreuznach, Offenburg und Metropolregion Ruhr. Die Bedienung durch Personal haben vor allem Bewerber mit stärker touristischem Hintergrund (Landkreis Ostvorpommern) oder solche mit Radstation ähnlichem Konzept (Lörrach und Magdeburg) vorgesehen³⁰. Wenn sich durch diese Häufigkeitsverteilung eine Trendaussage treffen lässt, dann die, dass der Nutzer entweder eher eine kartenbasierte oder eine kombinierte Zugangsmöglichkeit zum Verleihsystem erhalten sollte. Die rein auf Telefonanrufe gestützte Ausleihvariante schien nicht viel Anklang zu finden; der Einsatz von Servicepersonal dürfte dagegen recht kostenaufwändig sein und sich deshalb nur dort angeboten haben, wo solches bereits vorhanden wäre und dieses den Verleih als zusätzliche Aufgabe übernehmen könnte.

Erwartete Nutzerzahlen – Der Erfolg eines öffentlichen Leihradsystems ist messbar, und zwar mithilfe der Zahlen, wie oft Räder in einem bestimmten Zeitraum entliehen worden sind. Obwohl die Bewerber angehalten waren, ihren Konzepten die aus ihrer Sicht erreichbaren Erwartungswerte beizufügen, nennen von den 36 zur Analyse verfügbaren Bewerbungen nur 24 entsprechende Zahlen. Sortiert nach Größenklassen ergibt sich die Verteilung, wie sie in Abbildung 19 dargestellt ist. Ähnlich wie bei den Stückzahlen der Räder und Stationen konzentrieren sich die meisten Fälle auf die vorderen Größenklassen, der

29 Hierfür ist ein Mobiltelefon also in jedem Fall erforderlich, mittels dessen der Nutzer entweder mit einer automatischen Kundenbetreuung interagiert oder sich auch mit leibhaftigem Servicepersonal verbinden lassen kann.

30 wobei auch Oldenburg den Verleih im Rahmen einer Radstation projektiert hat, dieser soll laut Projektbeschreibung allerdings nur zum Teil durch Personal, in der Mehrheit aber durch ein automatisches System abgewickelt werden – daher die Zuordnung zur Kategorie »Kombination«



Median liegt bei 47.500 Fahrten im Jahr³¹, der Mittelwert bei 384.821. Dieser extreme Unterschied kommt dadurch zustande, dass zwei Fälle – Rügen und die Metropolregion Ruhr – jeweils 2 Millionen bzw. mehr als 2 Millionen voraussichtliche Fahrten vermuteten; auch Rheinland Bonn schlägt mit 1,9 Millionen zu Buche. Das Minimum mit jährlich 5.000 Ausleihen findet sich in Elmshorn. Am stärksten sind die Klassen zwischen 10.000 und 50.000 Fahrten besetzt.

Umgerechnet auf die Anzahl der Räder ergibt sich ein ebenso heterogenes Bild: Die Hälfte der Bewerbungen erwartete bis zu 233 jährliche Fahrten je Rad – bei einem Minimum von 17, wiederum in Elmshorn –, der Maximalwert liegt bei 2.667 in Rügen; im Mittel schätzten die Bewerber den Erfolg ihrer Systeme auf 475 Fahrten je Rad und Jahr. Solche zahlenmäßigen Betrachtungen stehen natürlich unter gewissen Vorbehalten. Einerseits geht aus den Wettbewerbsunterlagen nicht hervor, mit welchen Berechnungen die Erwartungswerte ermittelt wurden. Andererseits würde erst ein mehrjähriger praktischer Einsatz der Systeme belastbare Statistiken ermöglichen – zu diesem Zweck wird ja die Begleitforschung zu den schließlich umzusetzenden sieben Modellprojekten durchgeführt (vgl. 1.5.1). Es steht jedoch zu vermuten, dass sich auch dort keine Normzahlen werden gewinnen lassen, da die Kommunen und Regionen zu verschiedene siedlungsstrukturelle Hintergründe aufweisen (vgl. 3.1.1).

³¹ Das Jahr ist hier auf 300 Verleihtage normiert, die Angaben wurden entsprechend umgerechnet.

3.1.4 Innovativität der Bewerbungskonzepte

Der bundesweite Modellversuch war mit dem Titel »Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme« überschrieben. Die Ausschreibungsunterlagen und auch die Antworten der Wettbewerbsbüros auf die Rückfragen³² potenzieller Bewerber machten dabei deutlich, dass Standardlösungen nicht genügen würden:

»Es gibt in Deutschland zahlreiche Fahrradverleihsysteme. Es ist für diesen Innovationswettbewerb nicht ausreichend, lediglich zusätzliche Fahrräder – selbst wenn dies für einen besonderen Zweck erfolgen würde – auf die Straße zu stellen«. Die vom Auslober gewünschte Grundvoraussetzung des Wettbewerbes ist eine – wie auch immer geartete – Verbindung mit dem ÖV/Umweltverbund, z.B. im Vor- oder Nachlauf, über eine Tarifierung oder durch andere Möglichkeiten. Darüber hinaus ist es notwendig, dass das Konzept übertragbar ist, d.h. dass das Konzept nicht nur in der Stadt funktionieren sollte, in der es projiziert wird.« (BMVBS 2009e S. 19)

Es erscheint daher nur folgerichtig, in die Betrachtungen der Problemsicht von Akteuren auf das Thema FVS auch die Frage nach der Innovativität und deren Kennzeichen einzubeziehen, die ja durch die Jury des Modellwettbewerbs konkretisiert worden sind.

FVS-Innovationen in deutschen Kommunen und Regionen – Am 10. August 2009 zeichnete der damalige Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee 15 der 44 eingegangenen Modellprojekte für ihren besonderen Innovationsgehalt aus: die Konzepte aus Leipzig, Karlsruhe, Potsdam, Augsburg, Halle (Saale), Grafschaft Bentheim, Metropolregion Ruhr, Landkreis Ostvorpommern, Kassel, Dresden, Saarbrücken, Nürnberg, Mainz, Stuttgart und Garmisch-Partenkirchen. Stellvertretend für die Jury (vgl. Liste in Anhang 4) begründete Prof. Dirk Vallée von der RWTH Aachen als Vorsitzender der Kommission die Auswahl und stellte dabei die besonders innovativen Gesichtspunkte der Entwürfe heraus. Diese können, jeweils für die einzelnen Bewerber, im Protokoll der Preisverleihung nachgelesen werden (vgl. WUPPERTAL INSTITUT 2009, S. 2ff). Folgende Übersicht will allerdings einen Schritt weitergehen. Sie ordnet die gewürdigten Elemente konkret den üblichen Systemaspekten öffentlicher Fahrradverleihsysteme zu und gibt damit einen Eindruck, in welchen Bereichen die Fahrradverleihkonzepte der Bewerber für neu und viel versprechend gehalten werden (vgl. Tabelle 7).

³² Diese wurden auf einem Kolloquium am 11. Mai 2009 in Berlin und anschließend auch noch schriftlich in Form eines Ergänzungsprotokolls (Veröffentlichung am 26. Mai 2009) beantwortet.

Tabelle 7: Innovativität der Wettbewerbsbeiträge

Systemaspekt	Elemente
Systemzugang	Online-Reservierung von Leihrädern; Einbindung in das eTicket des VDV; Ausleihe über Abo-Kundenkarte des ÖPNV; Kombination Leihstation und personalisierter Service; Chipkarte auf Basis der VDV-Kernapplikation
Fahrzeuge	Räder mit Kofferraum; Kinder- und Lastenräder; Pedelecs;
Stationen/Infrastruktur	dichte Stationsnetze; Gepäckaufbewahrung an einzelnen Standorten; Hightech-Telefonzellen als Ausleiherminals; automatische Akku-Ladestationen
Technik	Rad-Ortung per RFID; GPS-Navigationsmodule
Systemgebiet	effiziente Flächenerschließung im öffentlichen Raum; Einbeziehung von Trabanten (Gewerbegebiete, andere außerhalb gelegene Flächen); Vernetzung von mehreren Städten im Agglomerationsraum; Erschließung von Gebieten ohne ÖPNV-Anschluss
Beteiligung	Verknüpfung mit betrieblichem Mobilitätsmanagement; Vernetzung bestehender privater Verleiher unter einer Dachmarke;
Integration anderer Verkehrsträger	generell starke ÖV-Integration; räumliche (Standort) und infrastrukturelle (Zugang) Verbindung mit CarSharing; informationelle Einbindung (Fahrplanauskunft); Integration in beide Richtungen: Leihrad-Nutzer erhalten ÖV-Zeitkarte
Tarif	Freiminuten bzw. Zeitguthaben für ÖV-Abokunden; Gestaffelter Tarif; Jahresabos für Einwohner und Pendler
Finanzierung	Kosteneffizienz; Projektlaufzeit über Förderzeitraum hinaus
Marketing	umfangreiche Kommunikations- und Einführungsstrategien
Umsetzung	Mehrstufigkeit; lernendes System (Start zu besonderem Anlass, später Umbau für Alltagsverkehr)
Betreibermodell	Weiterentwicklung etablierter Angebote; CarSharing-Anbieter als Betreiber; Trägerschaft durch Kommune; vollständiger Betrieb durch kommunales Verkehrsunternehmen; Anreizverträge und langfristige Bindung für potenzielle Anbieter
Distribution	Rabatte für Rundwegfahrten; Anlieferung der Räder an jeden Ausleihstandort;
Erkenntnisgewinnung	Begleitung durch Forschungsprojekte; Vorstudie unter Einbindung der Nutzer; Machbarkeitsstudie u.U. bereits vorhanden

Quelle: eigene Darstellung nach WUPPERTAL INSTITUT 2009, S. 2ff

Es zeigt sich, dass die Bewerbungen auf allen Feldern mit mindestens einem innovativen Element punkten konnten. Besonders im technologischen Bereich – Zugangsmedien, Ausrüstung der Stationen und Räder, Zusatzapplikationen wie Navigations- und Tourenmodule – haben umfangreiche Anstrengungen stattgefunden, sich von Standardmodellen zu emanzipieren und Entwicklungen voranzutreiben. Aber auch organisatorische Brücken sind geschlagen worden, zuallererst natürlich hin zu Betreibern des Öffentlichen Personennahverkehrs – die entweder als Beteiligte oder gar als alleinige Betreiber auftreten – und sogar zum Car-Sharing. Tarifliche, räumliche, informationelle, organisatorische Integration

waren hier die Gebote. Eine interessante Neuerung ist dabei auch mit dem Ansatz gelungen, die FVS-Gebühren durch Freiminuten oder Zeitguthaben für ÖPNV-Kunden besonders attraktiv zu gestalten oder sogar umgekehrt FVS-Nutzer durch eine inklusive ÖV-Zeitkarte zusätzlich für Bus und Bahn zu gewinnen. Hinsichtlich der Erschließungsqualität boten sich erste Anzeichen dafür, dass öffentliche – und nicht nur vornehmlich touristische – Leihrad-systeme auch im ländlichen Raum Einzug halten; der Landkreis Grafschaft Bentheim hat dafür ein innovatives Konzept vorgelegt. Hoch frequentierte, aber außerhalb des System-gebiets befindliche Standorte, wie etwa Gewerbeparks oder Großunternehmen, wurden ebenfalls für eine Anbindung vorgesehen, was wiederum gut zur Einbeziehung betrieblichen Mobilitätsmanagements passen würde. Die Jury lobte überdies die effizienten Kostenplanungen einzelner Bewerber.

In einer Dokumentation zum Modellversuch ist die Vorgehensweise bei der Bewertung der Konzepte dargelegt, nach denen sich Wettbewerbsbüros, Gutachter und Jury richteten. So wurden für jedes Konzept in verschiedenen Kategorien – beispielsweise Innovationsgehalt des Betriebskonzeptes, Niveau der Integration von Rad und Öffentlichem Verkehr oder auch Aussichten auf Dauerhaftigkeit des Projekterfolges – Punkte vergeben; eine einzelne Bewerbung konnte so bis zu 100 Punkte erreichen (vgl. BMVBS 2009f, S. 4). Die konkreten Wertungsergebnisse je Fall liegen nicht zur Einsicht vor – doch alles in allem scheint die Forderung nach Innovationen im Rahmen des Modellwettbewerbs aufgegangen zu sein. Wie bereits das Zitat von Tilman Bracher in der Einleitung dieses Kapitels deutlich machte, haben die 44 Bewerber einigen »Grips reingesteckt« in die Konzeptionen. Doch Papier ist bekanntlich sehr geduldig und bisher steht noch die Frage im Raum, wie viele der Planungen tatsächlich zur Umsetzung gelangen – und wie viele lediglich in einer Schublade verschwinden werden.

Modellhaftigkeit und Übertragbarkeit – Die im Rahmen des Modellwettbewerbs eingereichten Projekte sollten exportierbar sein, d.h. sie sollten auch in anderem städtischen oder regionalen Kontext Aussicht auf Erfolg bieten. Eine entsprechende Kategorie »Vorbildeignung« fand sich im Bewertungskatalog für Sachverständige und Jury (vgl. BMVBS 2009f, S. 4). Die konkreten Punktwerte der einzelnen Wettbewerbsbeiträge sind auch hier nicht bekannt. Zudem soll an dieser Stelle auch keine eigene Bewertung vorgenommen werden. Es soll stattdessen überlegt werden, anhand welcher Aspekte eine solche Einschätzung vorzunehmen wäre:

- Zunächst lässt sich die Vorbildeignung tatsächlich als leichte Übertragbarkeit interpretieren. Demzufolge wäre zu eruieren, inwieweit die FVS-Konzepte der Bewerber so oder ähnlich auch in anderen Kommunen oder Regionen funktionieren könnten.

Es ist schon einmal angesprochen worden, dass die Eigenschaften der projektierten Systeme allerdings einen stark lokalen Kontextbezug aufweisen. Von der Struktur der beteiligten Partner bis zu den Kenndaten der Systeme selbst ist vermutlich nirgendwo eine wie auch immer zugeschnittene Schablone zum Einsatz gelangt; sollte eine solche durch die Evaluierung der umgesetzten Projekte aufgefunden werden, dann würde diese vermutlich eher aus einem Schablonen-Set bestehen: für jeden räumlichen und siedlungsstrukturellen Typ von Gebietskörperschaft eine. Möglicherweise würde der Mainzer Ansatz auch in Dresden erfolgreich sein können – aber beispielsweise eben nicht in Trier.

- Eine weitere Bedeutungsdimension der Vorbildeignung könnte in der Ausstrahlungskraft gesehen werden, die große und möglicherweise prestigeträchtige FVS-Vorhaben entfalten. Mit Mainz, Dresden, Saarbrücken, Stuttgart, Magdeburg und Potsdam haben beispielsweise sechs Landeshauptstädte am Modellwettbewerb teilgenommen, die vier erstgenannten werden sogar gefördert. Solche ›Leuchttürme‹ könnten zweierlei Effekt hervorrufen: die Haltung, dass erfolgreiche öffentliche Leihradssysteme eben nur in Hauptstädten funktionierten, oder aber die Ansicht, die genannten Städte hätten durch öffentliche Leihräder an Attraktivität und Ansehen gewonnen, deshalb seien sie auch für weitere Städte zu erwägen. Ebenso könnte etwa die Grafschaft Bentheim, sollte ihr Konzept Umsetzung finden, dazu beitragen, dass öffentliche Leihradssysteme auch in Landkreisen verstärkt zum Einsatz kommen – ohne jedoch zwangsläufig die gleichen Spezifikationen übernehmen zu müssen.
- Drittens kann die Modellhaftigkeit eines Projekts erst dann umfassend beurteilt werden, wenn dessen Stärken und Schwächen abschließend bekannt geworden sind. Es ist allerdings denkbar, dass sich im Zuge einer Realisierung der eingereichten Konzepte davon einige mehr offenbaren, als vorher angenommen wurde. Daher dürfte die Vorausplanung eine nur unzureichende Basis der Beurteilung sein. Erst die Ergebnisse der Evaluierungen können deutlich machen, welches der Vorhaben tatsächlich Modellcharakter hat.

In diesem Sinne sollte abgewartet werden, welchen Erfolg die Systeme tatsächlich zeitigen. Der Evaluationsbericht kann dann aufzeigen, wo Schwierigkeiten entstanden sind und Nachahmer demzufolge Vorsicht walten lassen sollten. Die Jury hat in diesem Zusammenhang vermutlich die Chancen auf Übertragbarkeit in ihre Bewertungen einbezogen. Das Übrige wird der Verlauf der einzelnen Modellprojekte zeigen.

3.1.5 Erkenntnisse aus der Analyse der Bewerbungsunterlagen

Die Analyse der Bewerbungskonzepte soll mit einem Resümee sowie ein paar kurzen Gedanken zur Reichweite der getroffenen Aussagen abgeschlossen werden.

Die Wettbewerbsteilnehmer und ihre Vorstellungen zu FVS – Das Feld der Bewerber setzte sich überwiegend aus Ober- und Mittelzentren, einigen Landkreisen und anderen Regionen sowie Städtekooperationen zusammen. Sie sind monozentral, mehrgliedrig oder flächenhaft aufgebaut und verfügen über eine Einwohnerzahl von nicht weniger als 20.000, im Mittel aber um 280.000. Ihre Herkunft verteilt sich über ganz Deutschland, wobei sich eine zunehmende Dichte der Bewerber im Südwesten (Süd Hessen, Baden-Württemberg, Nordbayern) erkennen lässt. Dies deckt sich in etwa mit bisherigen FVS-Aktivitäten. Über bedingende Faktoren kann nur spekuliert werden; möglicherweise wirkte sich der im Südwesten vorhandene, relativ niedrigere Radverkehrsanteil aus, eventuell auch die etwas bessere Finanzlage der dortigen Kommunen im Vergleich mit dem restlichen Deutschland. Topographische Gegebenheiten können als Hemmnis für eine Bewerbung allerdings weitgehend ausgeschlossen werden. An den Konzepten waren unterschiedliche – zumeist vier – Partner mit den verschiedensten gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Hintergründen beteiligt; die Federführung übernahm in den meisten Fällen eine öffentliche Verwaltung. Doch auch Verkehrsbetriebe, andere private Unternehmen sowie gemeinnützige Einrichtungen haben sich führend engagiert. Letzte traten in nahezu der Hälfte der Entwürfe mindestens einmal als Projektpartner auf, meist in Zusammenhang mit Wartung und Betrieb der geplanten Leihradsysteme. Diese Tatsache lässt vermuten, dass sich vielerorts in den Überlegungen zu FVS der Non-Profit-Ansatz aus der zweiten Leihradgeneration herüber gerettet hat. Die Betreibermodelle als solche zersplittern sich dann aber in eine Vielfalt möglicher Konstellationen. Zumeist – in einem Drittel der Fälle – wurden Konsortien aus mehreren Beteiligten bevorzugt, die übrigen Fälle verteilten sich auf zu gründende Gesellschaften, FVS-Unternehmen, gemeinnützige Einrichtungen, Verkehrsbetriebe oder Stadtverwaltungen als Betreiber oder enthalten noch keine Entscheidung in dieser Hinsicht. Auffällig ist die insgesamt geringe Beteiligung etablierter FVS-Anbieter (DB Rent, Nextbike, JCDecaux), die nur zu einem Drittel in die Wettbewerbsbeiträge einbezogen waren, davon in nur sehr wenigen Fällen als alleinige Betreiber.

Die Zuschnitte der projektierten Systeme lassen in absoluten Zahlen halbwegs deutliche, in relativen Zahlen recht klare Präferenzen erkennen. Insgesamt sahen die meisten Konzepte zwischen 100 und 250 Räder sowie zwischen 20 und 50 Stationen vor. Umgerechnet auf das jeweils vorgesehene Modellgebiet ergeben sich scheinbare Schwellenwerte von 5 Rädern und 0,5 Stationen je Quadratkilometer, die von vier Fünfteln der Bewerber

nicht überschritten wurden. Bezogen auf die Einwohnerzahlen dominierte die Kategorie von einem bis fünf Rädern je tausend Einwohner. Die Verteilung der Stationen erfolgte am häufigsten anhand eines Netzmusters, vereinzelt dominieren Achsen, beispielsweise entlang von Bahnstrecken. In nur einem Fall ist ein Flex-System vorgesehen gewesen, in einigen dagegen noch nicht über die Standortfrage entschieden worden. Als Schlüsselaspekt wird sich noch der Systemzugang herausstellen. In den Bewerbungen sind zu gleichen Teilen kartenbasierte wie kombinierte Zugangsmechanismen vorgeschlagen worden; nur ein Siebentel der Bewerber plante ein rein Mobilfunk gestütztes Registrierungs- und Anmeldeverfahren, wie es derzeit von Nextbike und DB Rent überwiegend praktiziert wird. Gleich gering war der Anteil des rein auf Personal basierten Services. Am häufigsten erwartet wurden jährliche Ausleihzahlen zwischen 10.000 und 50.000 Fahrten.

Betrachtet man diese Ergebnisse zusammenfassend, nimmt es sich doch erstaunlich aus, dass die Mehrzahl der Bewerber sich anscheinend von den derzeit aktiven FVS-Unternehmen weitgehend emanzipieren will. Dies könnte damit zusammenhängen, dass die Anbieterseite am deutschen FVS-Markt aktuell als unbefriedigend eingeschätzt wird (vgl. 3.2.1). Andererseits ist mit den vorgestellten Zahlen ein Verharren in bisher üblichen Dimensionen festzustellen. Nur ein einziges Beispiel übertrifft das deutschlandweit momentan größte System in Berlin (Call a Bike mit ca. 1.600 Rädern) – und zwar auch nur, weil hier gleich zehn Partnerstädte beteiligt sind: in der Metropolregion Ruhr. Der ›große Wurf‹ – wie er etwa in Paris zu verfolgen war – ist in keinem der 36 analysierten Konzepte auszumachen. Es wird in den Interviews und anhand der schriftlichen Befragung zu ermitteln sein, welche Ursachen eine solchermaßen zu charakterisierende Bescheidenheit haben könnte. Gleichwohl muss hinzugefügt werden, dass ein Vergleich mit ›Vélib‹ stets die normative Forderung impliziert, FVS müssten so groß wie möglich konzipiert sein, um auch größtmögliche Effekte zu erzielen. Wissenschaftlich betrachtet können und sollten die in diesem Kapitel präsentierten Befunde allerdings zunächst für sich allein stehen: Es handelt sich dabei um den Stand der Planungen, welche die Bewerber für den Modellwettbewerb eingereicht haben.

Reichweite der Aussagen – Dabei ist allerdings die aus Datenschutzgründen verringerte Analysebasis gegenüber dem gesamten Bewerbersample zu beachten. Die Wahrscheinlichkeit, dass die hier identifizierten Trends weitgehend auch auf die acht ausgelassenen Konzepte zutreffen, mag recht groß erscheinen, kann aber nicht in diesem Maß vorausgesetzt werden. Die 36 betrachteten Entwürfe stellen insofern eine Stichprobe aus der Grundgesamtheit der Bewerbungen dar, deren Verallgemeinerbarkeit unbekannt ist. Unter der weiterhin gültigen Annahme, die 44 Bewerber füllten die Rolle der Vorreiter beim Thema öffentliche Leihradsysteme aus, können ihre Planungen nicht als repräsentativ für

alle deutschen Kommunen und Gemeinden gelten. Um deren Einstellungen zu erfassen, bedurfte es einer breiteren Datenerhebung (vgl. 3.2 und 3.3). Die bundesweite Ausschreibung hat zudem, davon muss ausgegangen werden, durch den Förderanreiz eine gewisse Verzerrung der Handlungsmöglichkeiten bewirkt und es ist zu fragen, ob die Bewerber unter anderen Umständen die projektierten Systeme in gleicher Weise konzipiert hätten. Über die Erkenntnisse hinausgehend, die die Bewerbungskonzepte in Bezug auf technische Lösungsansätze, Beteiligungsstrukturen und Kenngrößen vermitteln, ergibt sich daher einmal mehr der forschungstheoretische Imperativ, dass auch Kommunen ohne Beteiligung am Modellversuch in weitere Analysen einbezogen werden müssen, um ein realistisches Meinungsbild bezüglich öffentlicher Leihradsysteme zeichnen zu können. Dies geschieht mit den in den drei folgenden Kapiteln dargestellten Befragungsergebnissen.

3.2 Interviews mit Städten und Landkreisen

Was denken Kommunen und Regionen in Deutschland über Fahrradverleihsysteme, wie gehen sie damit um und in welcher Rolle sehen sie dieses relativ neue System der Fortbewegung gegenüber klassischen, seit Jahrzehnten etablierten Verkehrsmitteln? Diese Fragen sind bisher kaum in wissenschaftlichen Ansätzen behandelt worden. Gerade wenn es darum geht, Potenziale abzuschätzen und möglicherweise künftige Handlungsstrategien zu entwickeln, ist aber die Problemsicht der Akteure mitentscheidend über Erfolg oder Scheitern von Interventionsansätzen. Die im Februar bis Mai 2010 geführten mehr als fünfzig Interviews mit Vertretern kommunaler Verwaltungen generieren einen beachtlichen Grundstock an Material, das es nun zu sichten gilt. Es liegt in der Natur des offenen Erhebungsinstruments Leitfadengespräch begründet, dass nicht alle Befragten in gleicher Weise sowie in vergleichbarem Umfang und ähnlicher Detaillierung über die einzelnen Themen Auskunft gegeben haben. Tatsächlich konnten gerade kleinere und mittlere Städte, die nicht am Modellversuch teilgenommen hatten, nur sehr begrenzt Stellung nehmen. Daher soll es zunächst nicht das Ziel dieses Kapitels sein, Tendenzen, Tendaussagen und Muster zu identifizieren – dies kann bei der Auswertung der schriftlichen Befragung unternommen werden, bei der ja geschlossene Antwortmöglichkeiten vorgegeben waren und daher theoretisch sogar eine mathematisch operationalisierbare Vergleichbarkeit gegeben ist. Hier soll es demgegenüber um das Spektrum gehen, um die Breite und Vielfalt der Argumente und Denkansätze zu den einzelnen Bereichen. Aus diesem Grund wird auch nicht jede Antwort eines jeden Befragten Erwähnung finden, die in eine möglicherweise bereits aufgezeigte Richtung weist. Bevorzugtes Augenmerk sollen die Gesichtspunkte erhalten, die der Auseinandersetzung einen neuen, zusätzlichen Aspekt verleihen und damit neue Perspektiven auf tun³³. Grundlage für die folgenden Ausführungen bildet eine inhaltliche Verdichtung und Kategorisierung der Antworten aus den geführten Interviews. Für eine bessere Lesbarkeit sind die direkten und indirekten Zitate, soweit sie aus den geführten Interviews stammen, in diesem Kapitel nicht einzeln mit Quellenangaben versehen.

33 um eben, wie im Konzept des Theoretical Sampling vorgeschlagen, eine größtmögliche theoretische Sättigung zu erreichen (vgl. 2.2.3)

3.2.1 Der Markt öffentlicher Fahrradverleihsysteme in Deutschland

Im wirtschaftswissenschaftlichen Sinn ist der Markt derjenige Ort oder auch Mechanismus, an dem Angebot und Nachfrage aufeinander treffen und der Preis für ein Produkt oder eine Dienstleistung ermittelt wird (vgl. POLLERT, A. ET AL. 2004, S. 75). Im Blick auf öffentliche Fahrradverleihsysteme lässt sich vermuten, dass der Markt von professionellen FVS-Unternehmen auf der Anbieter- und Kommunen bzw. Regionen auf der Nachfrageseite gebildet wird. Ob dies tatsächlich zutrifft, wie Betroffene die jeweiligen Strukturen bewerten und in welcher Verfassung sich dieser Markt ihrer Einschätzung zufolge derzeit befindet, soll in den folgenden Abschnitten beleuchtet werden.

Anbieter von FVS – Bereits in früheren Kapiteln ist darauf hingewiesen worden, dass der deutsche FVS-Markt aktuell von zwei Unternehmen angeführt wird: Dies sind Nextbike und DB Rent. Daneben finden sich noch weitere Namen, die allerdings lediglich lokal begrenzt agieren und in diesem Sinne nicht am Markt teilnehmen. Die meisten Befragten kennen dementsprechend auch sowohl Nextbike als auch DB Rent und sehen sie in dieser Rolle als Marktführer. Auf ein Interessenbekundungsverfahren in Nürnberg etwa hätten sich mit den beiden Genannten *»die üblichen Verdächtigen«* beworben. Weniger bekannt scheint das Hamburger Sondermodell StadtRAD zu sein. Stattdessen werden oftmals kleine, private Verleiher als bekannt angegeben. Im Zusammenhang mit der Frage nach Anbietern sind im Gedächtnis der Befragten noch vereinzelt öffentliche Leihradsysteme der ersten und zweiten Generation vorhanden, teilweise aus eigener lokaler Erfahrung; diese seien jedoch gnadenlos gescheitert, vor allem aufgrund der Hauptprobleme Vandalismus und Diebstahl. Auch der international agierende Player, der Stadtwerbungskonzern JCDecaux, ist in Deutschland weniger bekannt. Diejenigen, die von ihm bisher Notiz nahmen, sind sich allerdings einig, dass es ihm bis dato nicht gelang, in Deutschland Fuß zu fassen.

Die wenigsten der informierten Kommunen zeigen sich mit der aktuellen Marktverfassung zufrieden. Von der Einschätzung *»gar nicht so breit und groß, wie man sich das wünschen sollte«* (Landkreis Ostvorpommern) über *»der Markt kann ruhig noch wachsen«* (Dresden) bis zur Beschreibung als Oligopol oder sogar Monopol reichen die Einschätzungen. Viele Kommunen – hier vor allem aus dem Bewerberfeld, während sich Nichtbewerber mit Einschätzungen zur Marktlage eher zurückhalten – verleihen der Hoffnung Ausdruck, dass diese Monopol ähnliche Struktur künftig, möglicherweise sogar im Zuge des Modellvorhabens, durchbrochen werden möge. Interessant ist darüber hinaus das jeweilige Image, das Nextbike und DB Rent bei den Verwaltungen genießen. Dem System Call a Bike wird für Deutschland eine Pionierfunktion zugeschrieben. Es sei zuerst gestartet und habe auch als erstes größere Maßstäbe erreicht. Die Deutsche Bahn stelle sich zudem mit einem Leihrad-

system als echter Mobilitätsdienstleister auf, der den Transport von Haustür zu Haustür gewährleisten könne. Doch Call a Bike wird augenscheinlich nicht nur positiv wahrgenommen, das System trete auch in fragwürdigen Zusammenhängen in Erscheinung: entweder als isolierte Aktion der Deutschen Bahn im Rahmen ihrer Unternehmensstrategie³⁴, dann allerdings ohne jegliche Einbeziehung der Kommunen oder der relevanten ÖPNV-Akteure; oder – in größerem Systemzusammenhang, wie beispielsweise in Hamburg – eher als hochpreisiges Premium-Produkt, das sich gerade für Kommunen in schwieriger finanzieller Lage eben nicht eigne. Während der eine das System lediglich für unflexibel und teuer hält, spricht der andere gar von einem »hohen Ross«, auf dem man bei DB Rent sitze und von dem man herunterkommen müsse, um Städte für sich gewinnen zu können. Solche Einschätzungen stammen dann allerdings nur von Kommunen und Regionen, die nicht mit DB Rent zusammenarbeiten.

Auch Nextbike ist trotz seiner relativen Jugend längst kein unbeschriebenes Blatt mehr. Im Zuge der Bewerbungen für den Modellversuch wurde das Leipziger Unternehmen vielfach angefragt und ist mit der Metropolregion Ruhr sowie in Nürnberg auch an mehr als einem der geförderten Projekte beteiligt. Einige der befragten Bewerberkommunen halten das System für schlank, flexibel und nahe am Kunden. Nextbike habe gezeigt, dass sich öffentliche Fahrradverleihsysteme auch ohne große Förderung oder ohne kommunalen Zuschuss etablieren könnten. In der Dortmunder Stadtverwaltung, die ja federführend am Projekt an der Ruhr beteiligt ist, vergleicht man die Erfahrung von Nextbike sogar mit derjenigen des Pariser Systems. Zwar sei man hierzulande nicht in gleichen Größenordnungen unterwegs, dafür aber in immerhin 21³⁵ deutschen Städten mit teilweise bis zu 500 Rädern. Das Geschäftsmodell des Newcomers Nextbike, die Werbung am Rad, wird indes zwiespältig gesehen. Bei manchen Akteuren berührt dieses Thema immer noch einen recht neuralgischen Punkt, es wird deshalb in einem eigenen Abschnitt (vgl. 3.2.5), im Kontext mit möglichen Finanzierungsoptionen für Leihradsysteme, betrachtet.

Insgesamt lässt sich feststellen, dass unter den befragten Kommunen die Informiertheit zu Anbietern öffentlicher Leihradsysteme teilweise stark variiert, mit deutlichen höheren Graden erwartungsgemäß bei den Bewerberkommunen. Wo allerdings Kenntnisse vorhanden sind, deuten diese auf eine einseitige, Monopolartige Marktstruktur ohne echten Wettbewerb und nennenswerte Alternativen zu DB Rent und Nextbike hin.

Nachfrage von Kommunen, Verkehrsbetrieben und Nutzern – Dass immer mehr Städte Initiative in Richtung eines öffentlichen Leihradsystems ergreifen, mag auch in nicht zu

34 Gemeint ist hier das Angebot Call a Bike an ICE-Bahnhöfen.

35 inzwischen (Oktober 2010) bereits in 35 Städten

unterschätzendem Maße mit dem Modellversuch des BMVBS zusammenhängen. In Nürnberg ist man beispielsweise der Ansicht, dass dieser dem Thema zu einiger Konjunktur verholfen habe. Abgesehen davon sei es aber momentan generell ›chic‹, als Stadt ein Fahrradverleihsystem zu haben, weshalb inzwischen jede Kommune eines einrichten wolle, heißt es in Köln. So wird vor allem vonseiten der Bewerber das generelle Interesse an öffentlichen Leihrädern als hoch eingeschätzt, vor allem im Zusammenhang mit einem derzeit wahrgenommenen generellen Fahrradboom sowie umwelt- und klimapolitischen Debatten, aber auch im Tourismus. Allerdings kann diese Einschätzung kaum verallgemeinert werden. Denn die kommunale Nachfrage nach Leihradsystemen hängt scheinbar stark mit dem Grad der Informiertheit und dem Aufgabenverständnis der Kommunen zusammen. Während in manchen Fällen Fahrradverleihsysteme etwa als Lösung für konkrete und akute Probleme im Nahverkehr in Betracht gezogen werden – in Dresden haben Konflikte bei der Fahrradmitnahme im ÖPNV ein Forschungsvorhaben ausgelöst, das auch FVS und deren Integrierbarkeit mit Straßenbahn und Bus untersuchte (vgl. 1.5.3), noch bevor der Modellversuch bekannt wurde –, haben andere Städte trotz einer relativ aktiven Radverkehrsförderung ein Leihradsystem einfach nicht in Erwägung gezogen. Wieder andere – kleine und mittlere Städte – zweifeln gar daran, dass es die Aufgabe der öffentlichen Hand sei, sich damit auseinanderzusetzen. Frankfurt (Oder) etwa könnte sich zwar noch eine Rolle als Motor des Themas, nicht aber als letztendlicher Betreiber vorstellen. In Zwickau hat sich die Verwaltung trotz Anfragen vonseiten des touristischen Sektors damit nicht auseinandergesetzt, mit Verweis darauf, dass sie dafür nicht zuständig sei. Wittenberg betont sogar: Im Falle, dass ein Privater etwas Derartiges unternehmen wolle, seien unbedingt die Sondernutzungsrichtlinien einzuhalten.

Bei der Mainzer Verkehrsgesellschaft wird der Standpunkt vertreten, dass der Markt für Mobilität generell im Wachstum befindlich sei. Zunehmend flexiblere Arbeitsformen und neue Freizeitmodelle führten zu einem erhöhten Bedürfnis, schnell und kostengünstig von einem Ort zum anderen zu kommen. Aus diesem Grund müsse auch das Mobilitätsangebot weiter differenziert werden. Damit wird auf eine zweite Nachfragerpartei angespielt, bzw. auf die eigentliche Gruppe der Nachfrager nach öffentlichen Leihrädern³⁶: die Nutzer. Denn auch in Elmshorn wird aus deren Richtung ein großes Interesse wahrgenommen – Elmshorn hat mit dem Hamburger StadtRAD praktisch ›direkt vor der Haustür‹ ein exemplarisches Anschauungsbeispiel – und öffentlichen Leihrädern dementsprechend eine Funktion als wichtiger Mobilitätsbaustein zugemessen. Gerade auch in Bewerberstädten, wo die Wettbewerbskonzepte auch ohne Förderung umgesetzt werden – beispielsweise in

36 Obwohl im Interview mit dem Stichwort ›Nachfrage‹ vor allem das Verhalten der Kommunen adressiert war, wiesen mehrere Befragte darauf hin, dass man dabei zuerst auf die Nutzer schauen müsse.

Leipzig und Halle, in beiden Fällen sind die Verkehrsbetriebe federführend – äußert man die Ansicht, dass das FVS-Angebot ausreichend Zuspruch finden würde; andernfalls hätte man nicht über eine Realisierung nachgedacht. Der Vertreter aus Kiel weist darauf hin, dass – obwohl in der Hansestadt sonst angebotsorientiert geplant würde – für ein FVS ausreichend Nachfrage vorhanden sein müsse, sonst würde das System zu teuer. Diese Einschätzung leitet schon über zur Potenzial- und damit zusammenhängend zur Zielgruppenfrage, die in Abschnitt 3.2.2 im Mittelpunkt stehen wird.

›Markt‹ der Argumentationen – Die Verwaltungen – vor allem diejenigen der Bewerberstädte – gehören zu den wenigen Akteuren, die sich eine Meinung bilden und dadurch zum Diskurs über öffentliche Leihradssysteme beitragen. Ein Fachöffentlichkeit gibt es laut Experten dazu bisher nicht (vgl. Abschnitt 3.4.1); auch zentrale Argumentationsstränge haben sich bisher nicht etabliert. Auseinandersetzungen mit dem Thema erfolgen zumeist aufgrund konkreter Anlässe, so z.B. im Zusammenhang mit dem Modellversuch, der von mehreren Bewerbern klar als Auslöser für ein FVS-Engagement genannt wurde. Als wesentliches Hindernis wird zumeist die prekäre Finanzlage der Kommunen ins Feld geführt. Weitere häufige Contra-Argumente sind – damit begründen Bewerber wie Nichtbewerber gleichermaßen eine Zögerlichkeit bei FVS-Maßnahmen – eine hohe Radbesitzquote in Deutschland bzw. ein hoher Radverkehrsanteil am Modal Split, eine klare Nichtzuständigkeit der öffentlichen Hand (v.a. von Nichtbewerbern angeführt) bzw. gar die Gefahr, mit FVS eine öffentlich privilegierte Konkurrenz zu privaten Radverleihern zu errichten sowie eine vermutete generelle Unwirtschaftlichkeit von öffentlichen Leihradssystemen (gleich stark von Bewerbern wie Nichtbewerbern genannt). Fast nur Kommunen, die sich für den Modellversuch beworben haben, führen auf der anderen Seite Gründe für die Errichtung eines Verleihsystems an: Damit sei eine Ergänzung bzw. Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs zu erreichen; zudem hätten Leihräder das Potenzial, das Verkehrsmittel Fahrrad im Straßenraum präserter zu machen und damit einen positiven Imagetransfer auf den Radverkehr generell zu bewirken.

Wie oben erwähnt, hat sich die Debatte über öffentliche Fahrradverleihsysteme bisher nicht systematisiert sondern speist sich zumeist aus wenig Erfahrung oder gar einem ersten Kontakt der Verwaltungen mit dem Thema. Demzufolge hat eine eingehende Bewertung von Leihrädern und ihrem Nutzen durch die kommunalen und lokalen Entscheidungsebenen bisher nicht flächendeckend stattgefunden (vgl. auch 4.2.1). Bei der Mehrzahl der Bewerber handelt es sich sozusagen um ›erste Gehversuche‹, bei den befragten Nichtbewerbern herrscht dagegen bisher sogar weitgehende Unklarheit, ob es sinnvoll, rechtens und auch lohnend wäre, sich mit diesem Thema auseinanderzusetzen.

3.2.2 Potenziale von FVS aus Sicht der Kommunen

Dem Befund im vorigen Abschnitt zufolge hält sich die intellektuelle Auseinandersetzung mit öffentlichen Leihradsystemen derzeit scheinbar noch in überschaubaren Grenzen. Gleichzeitig zu dieser – im übertragenen Sinne – Sprachlosigkeit scheint sich allerdings nach dem Motto ›nicht reden, sondern tun‹ eine Art praktisches Prinzip durchzusetzen. Denn in Deutschland werden aktuell auch ohne weit gestreute Diskussion neue Leihrad-systeme eingerichtet, zahlenmäßig offenbar mehr als bisher. Wer sich bei öffentlichen Fahrradverleihsystemen aktiv betätigt, sollte im Allgemeinen eine Vorstellung davon haben, über welche Potenziale sie verfügen, welche Nutzergruppen sich ansprechen lassen und mit welchen Wirkungen durch ihren Einsatz zu rechnen ist.

Nutzen, Rahmenbedingungen und Zielgruppen – Auf den ersten Blick wird öffentlichen Leihradsystemen viel zugetraut; eine einfache Mehrheit der Befragten misst ihnen ein hohes Potenzial zu. Sie seien beispielsweise fähig, den Nahverkehr zu ergänzen, Autofahrten zu vermeiden (dies sagen vor allem Bewerber), oder gar das Image der Kommune aufzubessern (nur Bewerber); vereinzelt werden sie als probates Mittel zur Problemlösung – etwa bei der Radmitnahme im ÖPNV – gesehen; auch als Komponente im vermuteten allgemeinen Umwelt-, Gesundheits- und Fahrradboom, in der Tourismus- sowie in der Radverkehrsförderung werden sie betrachtet. All diese Fähigkeiten könnten sie allerdings – so die weit verbreitete Einschätzung – nur zur Geltung bringen, wenn die Rahmenbedingungen stimmten; dazu gehörte beispielsweise eine hohe Qualität des ÖPNV-Angebots, eher stärkere Pendlerströme, eher größere Verkehrsprobleme sowie eine eher geringe Radbesitzquote. Letzteres ist denn auch ein Argument, das unter den Befragten zwar keine vollständige Einigkeit, aber doch weitgehende gedankliche Verwandtschaft erkennen lässt. Der Leihrad-Boom in Paris mit dem dortigen System ›Vélib‹ sei in diesem Ausmaß nur dadurch zu erklären, dass nahezu kein Einwohner über ein eigenes Fahrrad verfügte, ist man etwa in Düsseldorf überzeugt. Nicht nur Münster pflichtet dem bei: Leihradsysteme könnten in Städten mit nur wenig Radverkehr möglicherweise eine Initialzündung auslösen, ansonsten seien sie eher als Ergänzung zu sehen; in Wolfsburg spricht man in diesem Zusammenhang sogar von Leihrädern als Nischenprodukt. Aber auch mancher Bewerber stimmt dieser Einschätzung zu. In Oldenburg etwa zeigt man sich trotz Bewerbung skeptisch, ein Fahrradleihsystem mache dort wegen der hohen Radbesitzquote generell wenig Sinn. Augsburg schätzt, dass der größte Teil des kurzdistanten Alltagsverkehrs mit dem eigenen Fahrrad abgewickelt werde.

Da stellt sich natürlich die Frage, für welche Nutzungsarten und -wege Leihradsysteme dann genutzt würden. In Bamberg ist man der Ansicht, ein Leihradsystem sei allenfalls für

Pendler interessant, auch in Uecker-Randow kann man es sich nur in Verbindung mit personalintensiven Standorten – etwa Großbetrieben oder Bundeswehrkasernen – vorstellen. Touristen werden als Zielgruppe häufig genannt, auch im innerstädtischen Kontext (bspw. in Halle und Wolfsburg). Hinsichtlich der Eignung für Kunden des Öffentlichen Nahverkehrs lassen sich verschiedene Stimmen vernehmen: In Kaiserslautern wird die Funktion von Leihrädern im Nachtransport zu Bus und Bahn betont, in Augsburg vertritt man die Ansicht, öffentliche Leihräder sprächen wohl eher ÖPNV- als MIV-Nutzer an, denn wer einmal in seinem eigenen Auto in die Stadt unterwegs sei, der steige eher nicht noch mal um. Die Zumessung von Fähigkeiten an Leihräder kann – genauso wie die Eingrenzung potenzieller Zielgruppen – zusammenfassend als unscharf bezeichnet werden. Der schon unter 3.2.1 erwähnte positive Imagertransfer auf das Radfahren an sich hat sich als am weitesten verbreiteter Konsens herausgestellt, wenn er auch einen indirekten und schwer zu messenden Nutzen darstellt. Alle konkreteren Aussagen sind bis dato Stückwerk und weisen zumeist den Charakter von Vermutungen auf, was sich ›mit FVS möglicherweise erreichen ließe ...‹. Der Fokus der Potenzialbetrachtungen verschiebt sich von Kommune zu Kommune, ist gekennzeichnet von einem stark lokalen Bezug und korreliert inhaltlich mit den Prioritäten, Erwartungen und Wünschen in der Verkehrsplanung und -politik vor Ort. Ähnlich verhält es sich bei der Frage, welche Nutzergruppen mit Leihrädern besonders angesprochen werden könnten oder sollten – auch hier spiegeln die eher diffusen Antworten den Mangel an Erfahrungen und dadurch Unsicherheit bei der System-Konzeption wider. Insgesamt wissen die meisten befragten Kommunen – darunter auch ein Großteil der Bewerber – (noch) nicht, womit sie es zu tun haben könnten.

Auswirkungen von FVS-Maßnahmen auf Verkehr und Klima – Im Zusammenhang mit diesem Befund ist auch der Komplex der Erwartungen an die Wirkung von FVS eigentlich nur noch eine Formsache. Wenn etwa Bamberg ihnen kein signifikantes Potenzial zur Verringerung des CO₂-Ausstoßes im Verkehr zumisst, könnte man diese Haltung zwar der Tatsache zuordnen, dass es sich bei Bamberg eben um keinen Modellversuch-Bewerber handelt. Doch hier ist Vorsicht geboten: Auch stärker engagierte Kommunen wollen die Erwartungen nicht zu hoch stecken. Die Mehrzahl der Einschätzungen geht in die Richtung, eher mittelbare Auswirkungen anzunehmen. Bonn hofft auf eine stärkere Präsenz des Rades im Stadtbild, Potsdam verspricht sich erhöhte Aufmerksamkeit für das Thema Fahrrad an sich. Die Leipziger Verkehrsbetriebe besitzen zumindest eine vage Perspektive, wenn man dort hofft, mittelfristig Entscheidungen von Verbrauchern verändern zu können: Nutzer des Leihradsystems könnten später eventuell vom Kauf eines Zweitwagens Abstand nehmen. Die nicht gerade überbordende Zuversicht in Hinsicht auf das Vermögen des Verkehrsmittels Leihrad, größere Veränderungen im Mobilitätsverhalten und dadurch im Verkehrsge-

schehen herbeizuführen, zieht sich durch nahezu die gesamte Reihe aller Befragten und passt ins Bild der Erkenntnisse in den vorigen Abschnitten. Offenbar scheint man zumindest das Potenzial für Aufmerksamkeits- und Imageeffekte, die dann den Radverkehr generell betreffen, für hoch genug zu halten.

Öffentliche Leihräder im Kontext zum klassischen ÖPNV – Eine in ihrer Brisanz nicht zu unterschätzende Rolle bei der Auseinandersetzung mit öffentlichen Fahrradverleihsystemen spielt die Frage, ob sie sich mit den Angeboten des klassischen Öffentlichen Personennahverkehrs vertragen, also Bus oder Straßenbahn. Die Mehrzahl der Interviewten in den Kommunalverwaltungen antwortet ein wenig überraschend³⁷, man könne sich FVS ganz gut als Ergänzung vorstellen. In der Beschreibung der genauen Funktion unterscheiden sich die Antworten hingegen. Die einen sehen darin einen möglichen Ersatz für schwach ausgelastete Linien (beispielsweise Dresden), andere eher als räumliche Ergänzung und Zubringer in nicht erschlossenen Innenstadtkernen oder in Randlagen (etwa Bamberg, Frankfurt (Oder)); oder als Zusatzangebot in Tages- und Wochenrandzeiten (Uecker-Randow u.a.). Wieder andere können sich auch eine Entlastungsfunktion für voll besetzte Busse und Straßenbahnen vorstellen (bspw. Bonn) oder eben auch einen Lösungsweg für Probleme in der Radmitnahme. In Halle und Leipzig, wo Mitarbeiter der jeweiligen Verkehrsbetriebe als Gesprächspartner fungierten, wurde dagegen angedeutet, dass es von verschiedenen Stellen innerhalb des ÖPNV durchaus Bedenken gebe, durch FVS könnte auf kurzen Strecken eine Konkurrenz entstehen. Holger KLEMENS von den Leipziger Verkehrsbetrieben nennt seine konkreten Erfahrungen:

»Kontra kommt natürlich immer sofort, wenn sich jemand neu mit dem Thema beschäftigt: Dass er vielleicht unter Umständen den einen oder anderen Fahrradfahrer sogar als Konkurrenten zu Bus und Bahn sieht und sagt: ›Wenn der jetzt in der Innenstadt von A nach B fährt, wäre er normalerweise ein potenzieller Kunde für eine Kurzstrecke gewesen und kommt uns jetzt irgendwie abhandeln. Wieso macht Ihr denn so was?«

Bei einigen ÖV-Betrieben hat sich mittlerweile allerdings auch ein Umdenken eingestellt, als Mobilitätsdienstleister auch ergänzende Verkehrsformen anbieten zu müssen; so etwa in Konstanz, wo die Stadtwerke als Verkehrsbetrieb zunächst eine ablehnende Haltung eingenommen hatten, dann aber zu der Erkenntnis gelangt seien, Car-Sharing, Mobilitätszentrale und Leihradsysteme gehörten zu einem umfassenden Mobilitätsangebot. Als in

³⁷ Vor dem Hintergrund der weiter unten beschriebenen und in der Tat immer wieder anzutreffenden ›Kannibalisierungstendenzen‹ erscheint es nicht unwahrscheinlich, dass diese Antwort auch aufgrund sozialer Erwünschtheit so häufig gegeben wurde.

dieser Hinsicht vorbildliches Beispiel wird – vor allem von den Bewerbern – das Vorhaben in Mainz genannt. So zeigt sich auch Frank JÜLICH, Stadtverwaltung Nürnberg, davon begeistert:

»Dort sind es die Verkehrsunternehmen selber, die sich als Mobilitätsdienstleister sehen, der Busse und Fahrräder betreibt. Insofern ist das eine ganz spannende Geschichte. Wenn man das im Unternehmen selber mit drin hat, ist – tatsächlich auch mit dem unternehmerischen Risiko – einfach ein sehr viel größerer Drive da, das in den nächsten Jahren auch zu einem Erfolgsprojekt zu machen. Dort ist es in die Unternehmensstrategie eingebunden. Ich halte das für tatsächlich wegweisend und im Hinblick auf die zukünftige Mobilität, wie ich sie mir vorstelle, auch für mutig und mustergültig.«

Die Mainzer Verkehrsgesellschaft selbst sieht den Vorteil ihres Engagements unter anderem auch in der professionellen Infrastruktur, die ja im Rahmen der Nahverkehrsabwicklung vorhanden sei. Beispielsweise könnten Beratungs- und Clearingstellen sowie Call-Center dann auch für das Leihradsystem genutzt werden³⁸.

Es scheint also längst keine starren Fronten mehr zu geben, mit den Radverkehrsfreunden auf der Seite für und den Akteuren des Öffentlichen Personennahverkehrs auf der Seite gegen Fahrradverleihsysteme. In verschiedenen Fällen werden diese als Möglichkeit begriffen, mit neuen Angeboten auf die zunehmende Differenzierung von Mobilitätsbedürfnissen zu reagieren. Die Anteile derjenigen Verkehrsbetriebe, die dieser Einschätzung folgen, kann aus den hier gesammelten Aussagen natürlich nicht ermittelt werden; möglicherweise handelt es sich auch noch nicht um die Mehrheit. Allerdings lässt sich feststellen, dass einige Bewegung in althergebrachte Denkmuster gekommen ist, nicht zuletzt durch den Modellversuch. Andererseits entbehren die Vorstellungen hinsichtlich einer konkreten Kooperation zwischen klassischen ÖPNV-Angeboten und FVS ebenso wie die zu Potenzialen und Zielgruppen (vgl. voriger Abschnitte) einer gewissen Konsistenz, da sie ja auch eng mit diesen Aspekten verknüpft sind; ob als Ersatz für schwache Linien oder als Unterstützung für stark ausgelastete; ob in Haupt- oder in Tagesrandzeiten, in zentralen Stadtlagen oder eher zur Erschließung von Randgebieten – auch hier lässt sich aktuell kein gemeinsamer Nenner erkennen.

³⁸ Ein solches Vorgehen schließt aber Konkurrenzverhalten keineswegs aus; so sind die Mainzer Verkehrsbetriebe beispielsweise keineswegs an einer Steigerung des Radverkehrsanteils generell interessiert, sondern ausschließlich an hohen Nutzungszahlen ihrer eigenen Leihräder.

Systemreife der auf dem Markt angebotenen Leihräder – Am Anfang jedes Nachdenkens über den Einsatz eines Produktes, Gerätes oder – im Falle von Leihrädern – eben eines Verkehrsmittels sollten Überlegungen stehen, ob dieses überhaupt eine Eignung in Bezug auf den Verwendungszweck aufweist, sprich, ob es überhaupt leisten kann, wozu es konstruiert wurde. Eine solche Ausgereiftheit ist längst nicht immer selbstverständlich und gerade angesichts der verschiedenen technischen Lösungen und Herangehensweisen in den bisherigen Leihrad-Generationen (vgl. 1.3) und ebenso im Hinblick auf ihren Erfolg oder ihr Scheitern stellt sich die Frage, wie Akteure die Produkt- oder vielmehr die Systemreife aktueller FVS einschätzen. Tatsächlich herrscht bei den interviewten Kommunen noch verhaltene Skepsis hinsichtlich verschiedener logistischer und technischer Aspekte. Einerseits geht es dabei etwa um die Frage der Stellplatzlimitierung an einer automatisierten Station. In Dresden gibt man zu bedenken, dass es gerade bei hoch technisierten Systemen, wie beispielsweise von JCDecaux angeboten, schnell zu Engpässen kommen könne. Wenn eine Station mit zehn Stellplätzen voll sei, bekomme der elfte Nutzer, der dort das Leihrad zurückgeben wolle, Schwierigkeiten. Allerdings werde momentan generell noch keine Lösung auf dem FVS-Markt angeboten, einem solchen Problem entgegenzuwirken, heißt es in Nürnberg. Hier müsse der Interessent selbst Neuland betreten. Auch Nichtbewerber beteiligen sich an der Weiterentwicklungsdiskussion. So werden andererseits in Kaiserslautern die Räder von Call a Bike aufgrund ihres Gewichts für ungeeignet gehalten. Hier ergebe sich ein Zielkonflikt zwischen Solidität – als Schutz vor Vandalismus – und Komfort. Wesentlicher Kritikpunkt in den Aussagen zur Reife von Leihradsystemen sind jedoch die zu hohen Hürden beim Zugang zu den Systemen. Ausschließlich technikinteressierte Personengruppen seien mit einem per Handy durchzuführenden An- und Abmeldevorgang und der damit verbundenen Handhabung der Schlösser zu gewinnen, gibt Kaiserslautern exemplarisch zu bedenken. In Oldenburg hält man eine stärkere Dienstleistungskomponente für sinnvoll und notwendig, um die durch einen erschwerten Zugang entstehenden Hemmnisse abzubauen. Und in Nürnberg sieht man darin gar einen Schlüssel für die Frage der Kundenbindung: Um eine Registrierung komme der Nutzer nicht herum, doch mit einem einfachen Zugang – z.B. mittels einer Kundenkarte – müsse er dann gehalten werden, damit er das System danach häufiger nutzt. Insgesamt sehen die meisten Befragten noch einigen Verbesserungsbedarf bei den zurzeit gebräuchlichen Systemen.

Potenzial für weiteren Erfolg – Das betrifft nicht nur die technische Reife, sondern etwa auch die Tarifstrukturen. Hier mahnen vor allem Bewerber verstärkte Integrationsversuche an. Als neue Komponente von FVS wird darüber hinaus den Pedelecs einige Bedeutung zugemessen, sie könnten durch ihre noch vorherrschende Unerschwinglichkeit als indivi-

duelles Verkehrsmittel den Erfolg von Leihradssystemen erheblich steigern. Doch auch ein Ausbau von Radverkehrsinfrastruktur sowie eine gemeinsame Marketing- und Kommunikationsstrategie mit dem Öffentlichen Nahverkehr werden als möglicherweise Erfolg steigende Faktoren ins Spiel gebracht.

3.2.3 Voraussetzungen für den Erfolg von Leihradssystemen

Damit ist bereits die Rede von denjenigen Größen, die nach Ansicht der Befragten wesentlich oder gar unabdingbar für das betriebliche, vor allem aber wirtschaftliche Funktionieren eines FVS sind. Angesichts der überschwänglichen Erfolgsmeldungen von internationalen Beispielen mögen sich nicht wenige Akteure fragen, ob öffentliche Fahrradverleihsysteme denn auch in Deutschland ähnliche Ergebnisse zeitigen könnten. Solche Gedankengänge hängen natürlich eng mit der Einschätzung ihres Potenzials zusammen, wie sie in Abschnitt 3.2.2 reflektiert worden ist. In den weiteren Abätzen werden unter den Aspekten Mindestbedingungen, ideale Systemgröße und Einbettung in andere Maßnahmen einige der entsprechenden Aussagen und Argumente vorgestellt.

Mindestbedingungen – Die Literatur wartet derzeit mit keinerlei Anhaltspunkten auf, ob es bestimmte Schwellenwerte gibt, ab denen sich erst ein öffentliches Leihradssystem wirtschaftlich bzw. erfolgreich³⁹ betreiben lässt. Für jede künftige Auseinandersetzung mit FVS auf planerischen Ebenen wären greifbare Werte natürlich kostbare Hinweise. Es zeigt sich allerdings, dass Kommunalverwaltungen – im Gegensatz zu verschiedenen Experten, die teilweise dezidierte Meinungen dazu vertreten – in diesem Stadium des Nachdenkens über FVS noch keinerlei konkrete Angaben machen können. Ein relativ stabiler Konsens herrscht in Hinsicht auf die Stadtgröße, wo die besten Erfolgchancen vor allem in Großstädten oder gar Metropolen verortet werden. Vereinzelt sehen die Befragten Potenzial auch in kleineren Städten. Sortiert nach der Häufigkeit der Antworten ergibt sich folgende Rangliste von Erfolgsfaktoren: Touristenaufkommen (fast nur Bewerber), Pendleraufkommen, Stadtgröße, Topographie (fast nur Bewerber), Kundenpotenzial (Studenten, Familien, Touristen), Fahrradbesitzquote, Fahrradinfrastruktur (fast nur Nichtbewerber) und Qualität des ÖPNV-Angebots (nur Bewerber) (vgl. auch voriger Abschnitt). In Mainz bringt man auch die Innovationsfähigkeit einer Stadt als Erfolgsbedingung für FVS ins Spiel.

Zusammengefasst kristallisiert sich das bewährte Differenzierungsprinzip heraus. Die Befragten antworteten meist mit »Es kommt darauf an ...« auf die Frage, welche Bedingun-

39 Der Unterschied besteht darin, dass – je nach Zielsetzungen – auch ein nicht wirtschaftliches, also auf zusätzliche Mittel angewiesenes System durchaus erfolgreich sein kann.

gen für einen Erfolg von FVS vorhanden sein sollten. Zumindest ein leichter Bedeutungsvorsprung ist für das Argument der relativ hohen Bevölkerungsdichte zu erkennen, die sich eher in größeren Städten findet – in kleineren reiche womöglich das lokale Fahrradgeschäft aus, bemerkt etwa Düsseldorf. Großstädte seien bei Leihradssystemen eindeutig Vorreiter, heißt es in Mainz, bzw. die Impulse für FVS hätten in Metropolregionen begonnen. Darüber hinaus wird von den Kommunen deutlich auf Verkehrsströme (Pendler, Touristen) als Voraussetzung abgehoben, was sich mit den Einschätzungen manches Experten deckt, es stelle sich nicht die Frage nach Erfolg versprechenden Stadtgrößen sondern stattdessen nach dort manifestierten Funktionen (vgl. 3.4.3).

Zuschnitt der Systeme – Noch größere Zurückhaltung bzw. Unsicherheit lässt sich bei den Einschätzungen feststellen, über wie viele Räder und Stationen ein Leihradssystem idealerweise verfügen sollte. Immerhin kristallisiert sich eine Präferenz für stationsgebundene Systeme heraus. Köln etwa sagt dem Flex-Prinzip keine Zukunft voraus. Auf die Frage, wie sich denn optimale Stückzahlen für Räder und gute Standorte für die Stationen ermitteln ließen, verweist man bei den Leipziger Verkehrsbetrieben darauf, man verlasse sich – zwangsläufig – auf die FVS-Anbieter, denn diese verfügten ja über eine entsprechende Erfahrung. Auch in Nürnberg orientierte man sich an dem, was langjährige Betreiber für gute Werte hielten. In Dresden wird – mit Verweis auf eine Diplomarbeit, die Empfehlungen für die sächsische Landeshauptstadt erarbeitet habe (vgl. HANDRICK, J. 2009) – moniert, dass sich FVS-Anbieter allerdings nicht gern »in die Karten schauen« ließen. Im Rahmen der Wettbewerbsausschreibung sei eine grobe Abschätzung möglicher Standorte erfolgt, diese müssten im Zuge des Modellprojekts nun konkret verortet werden. In Potsdam hat man sich der Unterstützung eines externen Büros bedient, welches bereits einschlägige Erfahrungen mit Leihradssystemen aufweisen konnte. In Mainz hat die MVG selbst eine intensive Analyse vorhandener Systeme – dazu gehörten auch Vorort-Besuche – und damit zusammenhängender Publikationen vorgenommen, bevor es zu einer Konzeption kam. Bezeichnend ist dabei der Befund, wirklich innovative Ansätze seien in Deutschland allerdings nicht zu finden, dafür müsse man ins Ausland schauen:

»In London, wo letztes Jahr eine Ausschreibung stattfand, wurde ja im Vorfeld sehr akribisch, auch wissenschaftlich untersucht, wie so ein System auszusehen hat. Wenn man sich damit beschäftigt, kommt man an solche Informationen heran, man muss daraus dann aber seine eigenen Schlüsse ziehen.«

Mit Sicherheit gebe es in Frankreich gute Beispiele, aber auch in Ländern, auf die man nicht gleich käme, wie beispielsweise Kanada.

Generell scheint sich aber die Einigkeit durchgesetzt zu haben, für ein erfolgreiches FVS gebe es in Bezug auf Stückzahlen von Rädern und Stationen gewisse Mindestgrenzen – welche auch immer. Hier und da gibt man zu bedenken, dass das jeweilige Leihradsystem ja sowieso stets lokal konzipiert und daher auf die vor Ort vorhandenen Gegebenheiten zugeschnitten sein müsse; es lasse sich also keine allgemeingültige Erfolgsformel zitieren. Andere machen darauf aufmerksam, dass weniger die Systemgröße als vielmehr ein möglichst einfacher Zugang über Erfolg oder Misserfolg entschieden. Zudem müsse es einen ›Kümmerer‹ geben, also einen Betreiber, der sich aktiv für eine optimale Verteilung der Fahrzeuge im Bedienungsgebiet sowie um einen reibungslosen Ablauf einsetze. Alles in allem stelle derzeit also jedes kommunale FVS ein weiteres, lokales Experiment dar. Welche Größen für einen Erfolg entscheidend sind und besonderen Anklang beim Nutzer finden, wird sich vermutlich erst durch den konkreten Einsatz zeigen⁴⁰. Experten warnen gar davor, jetzt schon nach einem allgemeingültigen Erfolgsrezept zu suchen; das lasse der momentane Stand einfach nicht zu. Auch in Dortmund empfiehlt man, die gleiche Frage in drei Jahren noch einmal zu stellen.

Einbettung in kommunale Fahrrad-Strategien – Das Pariser System ›Vélib‹ hat international für Furore gesorgt, nicht nur aufgrund seiner bis dahin nicht gekannten Dimensionen, sondern auch wegen des von Beginn an exorbitanten Erfolgs. In Münster hält man es nichtsdestotrotz für einen Mangel von ›Vélib‹, dass das Leihrad-Angebot additiv zum sonstigen Öffentlichen Verkehr existiere und nicht wirklich integriert sei. In Bonn hält man dem Modellwettbewerb des BMVBS seine starke ÖPNV-Orientierung zugute, dadurch habe sich weitgehend die Auffassung durchgesetzt, dass Fahrradverleihsysteme keine primär touristische Angelegenheit, sondern eine Sache des Öffentlichen Verkehrs seien. Somit wird die ÖV-Integration generell als wichtigster Aspekt für eine Einbettung von FVS in kommunale Verkehrsplanungen genannt. Doch auch davon abgesehen herrscht über einen Großteil der Kommunen hinweg ein Konsens: dass FVS ein Baustein sein müssten in einer Strategie oder einem Konzept, die sich die Stärkung des umweltfreundlicheren Verkehrs zum Ziel setzten. Das können einerseits Mobilitätskonzepte⁴¹ oder Radverkehrspläne sein. In deren Rahmen werden den Leihradsystemen allerdings unterschiedliche Rollen zugemessen, von der »Minikomponente« in Düsseldorf bis zur Möglichkeit, eine Trendwende einzuleiten, in Münster⁴². In Nürnberg ist das Fahrradverleihsystem Teil einer umfangreichen Kampagne zur Radverkehrsförderung unter dem Motto »Nürnberg steigt auf«. In Oldenburg hält man

40 Oder auch nicht: Peter TAZEL von der Stadtverwaltung Dresden erwähnte im Interview, dass in dieser Hinsicht auch das StadtRAD in Hamburg noch zu wünschen übrig ließe. Ein junger Kollege habe sich drei Tage lang in der Hansestadt aufgehalten und sei dabei nicht ein einziges Mal auf ein öffentliches Leihrad gestoßen.

41 Dabei ist allerdings einschränkend festzustellen, dass einige Städte nicht über ein solches verfügen oder gar mit dem Begriff allein nichts anfangen konnten.

es für eine Grundsatzfrage, ob sich eine Stadt für den Radverkehr entscheide; in Bezug auf Leihradssysteme müssten dann aber auch klare Ziele formuliert werden. Ein wenig Skepsis lässt sich aber unter den Befragten doch noch erkennen: In Potsdam werden FVS als nicht zwingend notwendig, sondern stattdessen als ein nettes Extra gesehen, ebenso in Wolfsburg: Hier wird der Standpunkt vertreten, wichtiger als Leihräder seien das Vorbild bekannter Persönlichkeiten sowie eine gute Infrastrukturplanung, um das Rad als Verkehrsmittel in der Öffentlichkeit zu stärken. Das ist dann der zweite der oben gemeinten Aspekte. In Kaiserslautern betont man, dass FVS ohne die für das Radfahren nötige Infrastruktur – Abstellanlagen, Stadtpläne, Radwege – vermutlich zum Scheitern verurteilt seien. MILDE aus Dresden spitzt diese Aussage noch etwas weiter zu:

»Es ist betriebswirtschaftlich völliger Unfug, ein Fahrradverleihsystem zu installieren, wenn man die Bedingungen zum Fahren nicht hat.«

Aus diesem Grund enthalte die FVS-Beschlussvorlage für den Stadtrat auch konkrete Verweise auf das Radverkehrskonzept, das derzeit ebenfalls zur Verabschiedung anstünde und das weitere Maßnahmen enthielte.

In der Elbestadt wie auch in Münster ist man jedoch der Ansicht, es bedürfe nicht nur der Anstrengungen zur Förderung des Fahrrads. Leihradssysteme, heißt es in Münster, müssten mit Konzepten korrespondieren, die den Autoverkehr vermindern. Und MILDE spricht davon, vieles zu tun, um den MIV *»unbequem zu machen«*. Die Notwendigkeit dafür lasse sich besonders in einer autofreundlichen Stadt wie Dresden gut erkennen:

»Solange ich mit dem Auto schneller bin als mit der Bahn oder Straßenbahn, fahre ich mit dem Auto. Wenn man in der Innenstadt eine vierspurige Autobahn baut, braucht man sich nicht zu wundern, dass die Leute das nutzen.«

In dieser Hinsicht könnten Finanzkrise und Ressourcenverteuerung auch als Chance verstanden werden, so MILDE weiter. Doch er sieht auch den Gesetzgeber in der Pflicht: Ein solcher Druck auf den MIV müsse auch von oben kommen. Ansätze für einen ›Masterplan‹, mit dessen Hilfe der Umweltverbund zu stärken sei und in dem auch öffentliche Leihrad-systeme einen wichtigen Baustein darstellten, waren jedoch bei keinem der Befragten zu erkennen. Überlegungen wie in Dresden bleiben allenfalls Gedankenspiele. Generell hängt es vom Grad des Engagements für den Radverkehr ab, inwieweit eine Kommune einzelne Radverkehrsmaßnahmen zu einem stimmigen Gesamtkonzept bündelt und dabei

42 In Münster spricht man allerdings von einem hypothetischen Fall: Wer eine solche Trendwende durch FVS einleiten wolle, müsse *»in Größe und Zahl klotzen, damit sich die Leute auch draufsetzen.«* Die Stadt selbst ist derzeit eher nicht an einem Leihradssystem interessiert.

auch FVS integriert. Offensichtlich haben öffentliche Leihradssysteme jedoch nicht das Potenzial, als Baustein revolutionärer Verkehrsplanungen eine lokale Verkehrswende einzuleiten.

3.2.4 Konzeptarbeiten für den Modellwettbewerb

Mit den Überlegungen zu Potenzialen, Zuschnitt und Wirkungsumfeld von FVS ist natürlich – zumindest für die Bewerber – auch das ganz konkrete Wettbewerbskonzept für das Bundesmodellvorhaben verbunden. Die inhaltlichen Aspekte und die quantitativen Dimensionen sind bereits in 3.1 umfassend dargestellt worden. In den persönlichen Interviews wurde zusätzlich nachgefragt, wie das entsprechende Konzept zustande gekommen sei. Hier stellte sich heraus, dass die Verwaltungen häufig externe Hilfe hinzugezogen haben, etwa in Form eines FVS-erfahrenen Beratungsbüros oder auch mittels Beratungsleistung durch lokale Bildungseinrichtungen (Uni, FH). Vereinzelt habe man auch Diplomarbeiten dazu vergeben – beispielsweise in Dresden (vgl. HANDRICK, J. 2009). Meist seien die Zahlen und Angaben in den Konzepten jedoch nicht endgültig gewesen; die tatsächlichen Dimensionen der späteren Systeme müssten während der Projektarbeiten ermittelt werden. In der Auswertung der schriftlichen Befragung wird die Konzeptionsfrage noch eine weitere Betrachtung finden (vgl. 3.3.3)

3.2.5 Aussagen zu Kosten und Finanzierung

Für das Hamburger StadtRAD schießt die Hansestadt jährlich eine Million Euro zu und die Kosten für ›Vélib‹ in Paris drohen durch Vandalismus und Diebstahl in vorher nicht geahntem Ausmaß aus dem Ruder zu laufen⁴³. Die Wahrnehmung solcher Beispiele scheint in deutschen Kommunen zunächst zu einer reflexartigen Skepsis gegenüber öffentlichen Leihradssystemen zu führen. Schließlich könne man sich angesichts der chronisch angespannten Haushaltslage deutscher Städte nicht auch noch Leihradssysteme auf Kosten der öffentlichen Haushalte leisten oder müsse diese eben so klein wie möglich dimensionieren. Vorweg kann angesichts der wachsenden Zahl öffentlicher Fahrradverleihsysteme in Deutschland dennoch positiv festgestellt werden, dass das Kostenargument nicht in allen Fällen zum K.O.-Kriterium taugte. Einige der bei Akteuren erwogenen Gedanken zur Finanzierung von FVS werden in den folgenden Abschnitten vorgestellt.

⁴³ Die Situation werde vom Betreiber JCDecaux laut FRIED (B. 2009, o.S.) allerdings dramatischer dargestellt, als sie wirklich sei, um die Pariser Stadtverwaltung zu einer Zuzahlung zu zwingen.

Gebrauchliche Finanzierungsmodelle – An den Finanzierungsvarianten, die in Deutschland praktiziert oder auch erwogen werden, gibt es nicht viel herumzudeuten. Den meisten Bewerber-Kommunen sind die drei verfügbaren Modelle vollständig bekannt: Einnahmen durch Nutzungsgebühren, Werbung am Fahrzeug sowie Zuschüsse durch Dritte. Als vierte Möglichkeit gilt die Kopplung eines Leihradsystems mit Stadtwerbungsverträgen, wie es beispielsweise JCDecaux mit Vélib in Paris praktiziert und auch in Hamburg anbieten wollte⁴⁴. Dort wurde letztendlich entschieden, beide Komponenten losgelöst voneinander zu betrachten: Die Stadtwerberrrechte wurden neu vergeben unabhängig davon ein Leihradsystem öffentlich ausgeschrieben (DWORSCHAK, M. 2007, S. 183). Hinsichtlich der Frage, ob Leihradsysteme sich aus Einnahmen selbst tragen können, bestehen unterschiedliche Ansichten: Während nicht wenige der Befragten fordern, ein FVS müsse einfach kostendeckend arbeiten, und beispielsweise Dresden und Nürnberg anstreben, zumindest nach Ablauf des dreijährigen Förderzeitraums des Modellprojekts ihre Systeme wirtschaftlich zu betreiben, ist man in Frankfurt (Oder) und Potsdam davon überzeugt, dass dies nicht möglich und ein wie auch immer gearteter Zuschuss stets notwendig sei. In der Mehrheit der Kommunen ist man nicht von der Kostendeckungsfähigkeit von FVS überzeugt, sieht andererseits aber auch keine Möglichkeit, großzügige Haushaltsmittel für Leihradsysteme bereitzustellen.

Kostendeckend vs. Massenwirksam – Je nach finanzieller Kalkulation haben FVS-Betreiber die Möglichkeit, ihre Tarife kreativ zu gestalten. Nach bisherigen Erfahrungen stehen sich hier zwei Grundpositionen gegenüber: Entweder werden die Gebühren so angepasst, dass eine Gesamtwirtschaftlichkeit des Systems hergestellt werden kann, oder sie werden niedriger gesetzt und zielen damit auf ein möglichst großes Publikum⁴⁵. Unter diesen Umständen wäre eigentlich davon auszugehen, dass nahezu jede Kommune für eine vollständige Kostendeckung plädiert. Hier sei noch einmal Frank JÜLICH, Stadtverwaltung Nürnberg, zitiert:

»Ich kann mir nicht vorstellen, dass Städte, die sich entscheiden müssen, ob sie das Theater oder das Schwimmbad schließen, mehrere hunderttausend Euro im Jahr in ein Fahrradverleihsystem stecken.«

Dennoch dürften die Nutzungspreise nicht überreizt werden, denn ein System für wenige, die bereit sind viel zu zahlen, nütze auch niemandem. In dieser Hinsicht müsse der richtige Mittelweg zwischen Kostendeckung und Breitenwirkung gefunden werden. Vereinzelt wird

44 Laut DWORSCHAK, M. 2007, S. 183 bot der Mitbewerber um die neu zu vergebenden Werberrrechte, die WALL AG, statt eines Leihradsystems bis zu 500 Hundekotsäulen plus 30 Ordnungskräfte in Uniform.

45 Die Positionen müssen sich in der Realität allerdings nicht unbedingt gegenseitig ausschließen.

vorgebracht, die Tarife ließen sich nach verschiedenen Nutzergruppen staffeln, so dass zahlungskräftige Gruppen – wie beispielsweise Touristen – Mindereinnahmen bei anderen Nutzersegmenten kompensieren könnten. Breite Zustimmung erhält der Gedanke, dass ÖV-Kunden (Abonnenten, Zeitkarteninhaber u.a.) auf jeden Fall bei FVS tariflich begünstigt werden sollten.

Unabhängig vom Tarifmodell zeigen sich vereinzelt auch kreative Ideen, die zusätzlich für eine Verringerung der Ausgaben sorgen könnten. In Gießen beispielsweise kann man sich vorstellen, ein Abkommen mit dem Einzelhandel einzugehen. Wer in der Stadt mit einem Leihrad unterwegs sei und in Partnergeschäften einkaufen gehe, könne dort die Leihgebühr erstattet bekommen. In Dresden setzt man auf ein Sponsoring-Modell, um die Anschaffungskosten für die Fahrzeuge zu minimieren. Es sei angestrebt, Firmen, Geschäfte und sonstige wirtschaftliche Einrichtungen in der Innenstadt dazu zu bewegen, eine Anzahl Räder für das System zu bezahlen. Die Spender könnten dann ihr Logo – selbstverständlich im Rahmen eines einheitlichen Gesamtdesigns – auf den Fahrradrahmen unterbringen. Es ginge doch beispielsweise ein gewisser Reiz von dem Gedanken aus, ein ›VW-Leihrad‹ fahren zu können – sofern die gläserne Volkswagen-Manufaktur in der Dresdner City für eine Zusammenarbeit gewonnen werden könnte. Auch über Sponsoring für einzelne Stationen, beispielsweise durch Trägergesellschaften von Gewerbegebieten, wird bei einzelnen Befragten nachgedacht. Städtische Beschäftigungsinitiativen könnten zusätzlich helfen, Personalkosten einzusparen. In Halle will etwa die HAVAG als Mitbetreiber neben Nextbike anderweitig nicht mehr einsetzbares Personal in der Instandhaltung und Logistik der Leihräder beschäftigen.

Werbung am Fahrzeug als Finanzierungsquelle – Insgesamt gehen Kommunen, wo Nextbike als Betreiber des Leihradsystems fungiert oder sich als solcher angeboten hat, eher von einer Möglichkeit der selbst tragenden Finanzierung aus. Dies hängt eng mit dem Geschäftsmodell von Nextbike, der Werbung am Fahrzeug, zusammen. Hier werden also nicht nur Einnahmen durch die Nutzungsgebühren, sondern auch durch die Vermietung von Werbeflächen auf dem Fahrrad generiert (vgl. Abbildung 21). Das stößt in Kommunen, wo Nextbike die Leihräder ohne Kooperation mit der Stadtverwaltung aufstellt, zumeist auf Kritik. Erstes Beispiel: Das Dresdner Straßen- und Tiefbauamt stellte Nextbike im Juli 2009 eine Räumungsaufforderung wegen unerlaubter Sondernutzung im öffentlichen Raum und Behinderung des Verkehrs zu (vgl. PÖNISCH, C. 2009, o.S.). Peter TATZEL begründet im Interview (03.03.2010):

»Die Erfahrung war, dass Nextbike mehr Werbung als Fahrradverleih gemacht hat. Die Stadt Dresden hat im letzten Sommer ein deutliches Signal gesetzt, dass

es so nicht weitergehen wird. Die Räder standen beliebig im Stadtraum herum und manche Räder hatten sogar Werbung mit einem Pfeil zu einer konkreten Einrichtung hin. Wenn Sie also das Fahrrad benutzt und irgendwo anders wieder abgestellt haben, stimmte das schon nicht mehr. Deshalb hatte man ein Interesse daran, dass das Fahrrad nicht unbedingt genutzt würde.»

Das zweite Beispiel hat deutschlandweit für Aufsehen gesorgt: Die Stadt Hamburg hatte, ähnlich wie Dresden, Räumungsbescheide und Ordnungsstrafen gegen Nextbike verhängt, wogegen sich das Leihrad-Unternehmen schließlich auf dem Rechtsweg zur Wehr setzte – und am Ende auch Recht erhielt. Das Hamburger Verwaltungsgericht entschied mit Urteil vom 31.03.2009, dass Mieträder selbst mit Werbung am Fahrzeug keine Sondernutzung darstellten und die Kommune deshalb keine Möglichkeit habe, dagegen vorzugehen (vgl. NEXTBIKE GMBH 2009a, o.S.). Darüber ärgerte man sich drittens unter anderem in Nürnberg, wo JÜLICH betont, die Räder seien eher als »stehende Litfasssäulen« wahrgenommen worden und die Stadt wäre gern dagegen vorgegangen.

Dass Nextbike mit seinem Angebot aber offenbar einen für zukunftsfähig erachteten Markt erschlossen hat, zeigt beispielsweise die Beteiligung des Außenwerbungskonzerns Wall AG am Leipziger Leihrad-Unternehmen (vgl. BMVBS 2009g, o.S.). So kam es zu der – auf den ersten Blick kuriosen – Konstellation, dass Wall im Mai 2009 in Berlin und in Potsdam vorstellig wurde, um eine Kooperation beider Städte mit Nextbike für die Bewerbung zum Modellversuch des BMVBS auszuloten (vgl. WALL AG 2009, o.S.)⁴⁶. Das Finanzierungserfordernis, mit dem sich zur Einführung von Leihradssystemen willige Kommunen auseinandersetzen müssen, scheint derweil ein Umdenken bei vormaligen Gegnern gegenüber Werbung am Rad auszulösen. Während man sich in Dresden noch nicht konkret auf einen Betreiber des künftigen FVS festlegen will, geht man in Nürnberg nun im Rahmen des Modellprojekts eine Kooperation mit Nextbike ein. Zum einen sei eine gewisse Refinanzierung des Systems durch Werbung notwendig, räumt JÜLICH ein, zum anderen sieht man durch die Zusammenarbeit auch eine Möglichkeit, die Reklame auf ein erträgliches Maß zu bringen. Von den Befragten sprechen sich denn auch nur drei explizit gegen Werbung am Fahrzeug aus. Alle anderen halten diesen Finanzierungsweg durchaus für praktikabel, wenn auch teilweise erst nach sorgfältiger Abwägung.

⁴⁶ Interessant mag in diesem Zusammenhang außerdem der Umstand sein, dass die französische Firma JCDecaux im September 2009 Mehrheitseigner der Wall AG geworden ist (vgl. BUNDESKARTELLAMT 2009) und somit quasi »durch die Hintertür« doch mit dem deutschen FVS-Markt in Kontakt kommt.

Abbildung 20: Fahrräder der Firma Nextbike mit Werbefläche



Quelle: BÖHMER, A. 2009, o.S.

Weitere Finanzierungsaspekte – Auf die Frage, wo sich denn der Schwerpunkt des Finanzierungsbedarfs bei FVS ergäbe, beziehen die Befragten unterschiedliche Positionen. Während einige klar die Entwicklung und Errichtung des Leihradsystems, also die Anfangsinvestitionen, als größten Posten veranschlagen, sehen einige andere die Hauptlast bei den Personalkosten; wieder andere können sich auch vorstellen, dass Logistik und Betrieb der Systeme am meisten Aufwand verursachen. Obwohl sämtliche der durch den Modellversuch geförderten Kommunen eine Wirtschaftlichkeit ihrer FVS nach Ablauf des Förderzeitraums anstreben, werden immer wieder Forderungen nach einer stärkeren und längeren Förderung von öffentlichen Leihrädern durch Bund und Länder laut. Es ist daher zu fragen, inwieweit deutsche Kommunen sich aus eigener Kraft für öffentliche Fahrradverleihsysteme engagieren würden – oder ob nicht erst Subventionen, wie etwa die Fördergelder im Rahmen des Modellversuchs, dies ermöglichen. Eventuell kann ein entsprechendes Antwortitem in der schriftlichen Befragung näheren Aufschluss darüber geben. Der Vollständigkeit halber sei allerdings angemerkt, dass beispielsweise in Halle und Leipzig die Umsetzung der projektierten Leihradsysteme auch ohne entsprechende Bundesmittel beabsichtigt ist und in Offenburg sowie Potsdam bereits stattgefunden hat. Gleichwohl muss auch in solchen Fällen kritisch hinterfragt werden, ob Leihradsysteme nicht lediglich

als Alibi dienen sollen, um weitere Anstrengungen zur Förderung des Radverkehrs zu unterlassen, wie mancher Experte vermutet.

Insgesamt scheint ein einziges, Erfolg versprechendes Patentmodell zur Finanzierung nicht in Reichweite. Bisher ist nahezu überall eine Mischkalkulation anzutreffen: ob Einnahmen aus dem Verleih in Kombination mit Zuzahlungen durch den jeweiligen Träger – vornehmlich bei Call a Bike – oder in Verbindung mit Werbung am Rad – bei Nextbike. Von einer rein durch Leihtarife gedeckten Bilanz geht man bisweilen nur in Mainz aus, weist aber darauf hin, dass keine Rendite zu erwarten sei. Zwei Möglichkeiten tun sich daher für die Zukunft auf: Entweder es gelingt flächendeckend, öffentlichen Leihradssystemen mit kreativen Finanzierungskonzepten auf die Sprünge zu helfen, »ohne den kommunalen Haushalt zu belasten«, wie es in einigen Beschlussvorlagen heißt. Oder es muss in Kauf genommen werden, dass FVS angesichts der chronisch prekären Finanzlage der Kommunen weiterhin als Luxus aufgefasst werden, den sich nur wenige und das auch nur mithilfe großzügiger Sonderförderungen leisten können.

3.2.6 Vermutete Umsetzungshürden

Bereits die Vergleichsstudie zwischen Abspringern und Teilnehmern beim Modellwettbewerb des BMVBS (vgl. BORCHERDING, A. ET AL. 2010) hat einige Hemmnisse für die Entwicklung und Implementierung öffentlicher Leihradssysteme identifiziert. Auch im Rahmen der Statusanalyse wurde danach gefragt und die Interviewteilnehmer lieferten in der Gesamtschau einen vergleichsweise umfangreichen Katalog von – zumeist dann doch recht kleinteiligen – möglichen Gefahren für die erfolgreiche Umsetzung eines FVS. Zuvor-derst wurden jedoch zwei schwerer wiegende Probleme genannt: Mangel an Finanzmitteln sowie Mangel an Fläche. Ersteres ist ja in 3.2.5 bereits behandelt worden. Beim zweiten Problem handelt es sich um eine Limitierung, die für den Unbedarften zunächst nicht unbedingt offensichtlich sein dürfte. Denn wie schwer kann es sein, eine Handvoll Leihräder an mehreren Punkten im Stadtgebiet aufzustellen? In der Tat scheint dabei vonseiten der Verwaltungen allerdings skeptische Zurückhaltung vorzuherrschen. Einerseits geht es dabei um rechtliche und organisatorische Aspekte – Flächen für Leihstationen öffentlicher Fahrradverleihsysteme müssen in der Regel als Sondernutzung beantragt werden. Und selbst wenn etwa der Fahrradbeauftragte einer Stadt oder auch das Amt für Stadtplanung/Stadtentwicklung willens sind, dies umzusetzen, kann die zuständige Behörde – häufig das Straßenverkehrsamt – den Fall im Rahmen ihrer Kompetenz immer

noch abschlägig bescheiden⁴⁷. Andererseits mangelt es in vielen Großstädten, wo schon angemessene Fuß- und Radwege eher selten sind, in der Tat ganz einfach an geeigneten Flächen im Straßenverkehr – eine täglich akute Spätfolge autofreundlicher Stadtplanung der 1960er Jahre.

Weiterhin werden als mögliche Umsetzungshindernisse genannt: haftungs- und vertragsrechtliche Fragen (Details, Ausstiegsklausel u.a.), Akzeptanzprobleme beim ÖPNV, Mangel an potenziellen Nutzern, eine zu schwache oder nicht in den Gremien vertretene Fahrradlobby, Vorbehalte der beschließenden Organe sowie das Fehlen eines Ansprechpartners in der Verwaltung mit Übersicht und Durchsetzungskraft. Auch Abstimmungsprobleme mit dem regionalen Verkehrsverbund, die Aktivierung aller tangierten Interessenträger sowie eine starke Erwartungshaltung der Bevölkerung beim MIV können Sorgen bereiten. Man verspricht sich einen Abbau von Widerständen, wenn es gelingen sollte, öffentlichen Leihradsystemen auch auf bundes- und landespolitischen Ebenen mehr Bedeutung zu verleihen.

Summa summarum scheint die Einführung von FVS nicht für gänzlich unmöglich gehalten zu werden. Das Argument, die öffentliche Hand sei eigentlich gar nicht für solche Aktivitäten verantwortlich (vgl. 3.2.1), wird hier zumindest von keinem der Befragten angeführt. Auf der anderen Seite ist es natürlich vorstellbar, dass von den Verwaltungen desto mehr Bedenken vorgebracht werden, je weniger sie selbst von einem solchen Vorhaben überzeugt sind. Abgesehen davon handelt es sich – mit Ausnahme der faktoriellen Bindungen (Fläche, Geld) – bei den genannten Hemmnissen jeweils um Detailprobleme, die sicherlich durch ausreichend professionelles Projektmanagement zum entsprechenden Zeitpunkt aus dem Weg geräumt werden könnten.

3.2.7 Das Thema FVS und seine Wahrnehmung bei Kommunen

Im Rahmen der schriftlichen Befragung werden bestimmte Sachverhalte noch dezidiert abgeprüft; nichtsdestoweniger sollte schon in den persönlichen Interviews vorsondiert

⁴⁷ Dieser Effekt kann aus den Daten der Statusanalyse nicht quantifiziert werden. Doch die Schwierigkeiten öffentlicher Verwaltungen im Umgang mit horizontaler Kooperation sind hinlänglich bekannt, beispielsweise aus Erfahrungen mit dem Programm ›Soziale Stadt‹, das einen im Höchstmaß integrierten Handlungsansatz erfordert (vgl. beispielsweise COMO GMBH 2008, S. 19ff). Damit hängen auch die von Befragten im Interview geäußerten gegensätzlichen Vorstellungen innerhalb der Verwaltung zusammen, darüber, wie Mobilität generell organisiert werden sollte.

werden, wie die Kommunen mit dem Themenkomplex öffentliche Fahrradverleihsysteme in Berührung kamen, woher die Inputs stammten und wie sie intern verarbeitet wurden⁴⁸.

Wahrnehmung und Informiertheit – Auf den Punkt gebracht haben offenbar nur die Bewerber bisher tatsächlich engeren Kontakt zum Themenfeld FVS bekommen oder gesucht. Einige betonen, sich schon vor dem Modellversuch damit auseinandergesetzt zu haben; in manchen wiederum waren vorher ja bereits FVS installiert gewesen⁴⁹. Dementsprechend nennen auch fast nur die Bewerber unter den Befragten ihre Inputquellen: So sei man von der Politik darauf aufmerksam gemacht worden, oder auch vom Zuständigen für den Radverkehr. Auslöser für eine Bearbeitung des Themas können aber auch tagesaktuelle Planungsprobleme⁵⁰ gewesen sein, genauso wie Nachrichten von internationalen Beispielen. Die Interviewer wurden nach den Gesprächen gebeten, den Grad der Informiertheit der Befragten einzuschätzen sowie deren Sicht auf die Potenziale von FVS. Miteinander verschnitten bilden diese Bewertungen eine aufschlussreiche Matrix (vgl. Tabelle 8)⁵¹.

48 Dabei kann es hier selbstverständlich nicht um eine vollständige Rekonstruktion der jeweiligen Entscheidungspfade in Bezug auf FVS gehen; dies können weder die Statusanalyse als Projekt noch der methodische Ansatz an sich leisten. Mit den hier gewonnenen Aussagen können sich aber möglicherweise erste Trends abzeichnen.

49 Wobei unklar bleibt, auf welche Weise das von der öffentlichen Hand begleitet wurde.

50 In Dresden hat man beispielsweise in einem Forschungsvorhaben (vgl. 1.5.3) für die Lösung von Problemen der Radmitnahme im ÖPNV auch ein FVS als Option geprüft.

51 aus den 51 Interviews minus den sechs Fällen, wo kein Gespräch zustande kam (vgl. Anhang 5); das ergibt n = 45

Tabelle 8: Zusammenhang zwischen Kenntnissen und Potenzialeinschätzung

		INFORMIERTHEIT/KENNTNISSE					
		1	2	3	4	5	6
POTENZIALEINSCHÄTZUNG	A	Dortmund, Frankfurt (Main), Grafschaft Bentheim, Konstanz, Landkreis Main-Taunus, Mainz, Saarbrücken, Stuttgart	Rheinland Bonn, Heidelberg/Mannheim	Bad Vilbel, Gießen		Wuppertal	
	B	Dresden, Karlsruhe, Nürnberg, Landkreis Ostvorpommern	Gemünden/Hammelburg/Schweinfurt/Bad Kissingen, Münster	Garmisch-Partenkirchen		Augsburg, Elmshorn	
	C	Freiburg, Kassel, Potsdam	Köln	Halle (Saale), Kaiserslautern, Leipzig, Oldenburg	Frankfurt (Oder), Uecker-Randow		
	D	Tübingen		Düsseldorf	Kiel, Trier		
	E				Bamberg	St. Ingbert	
	F						
	G					Kehl, Plauen, Zwickau	Neustadt a. d. Donau, Landkreis Emsland, Lutherstadt Wittenberg, Wolfsburg

Informiertheit/Kenntnisse:
Schulnoten 1 (sehr gut) bis 6 (ungenügend)

Potenzialeinschätzung:
A – Vorteile überwiegen deutlich; B – Vorteile überwiegen; C – Vorteile überwiegen leicht; D – Vor- und Nachteile ausgeglichen;
E – Nachteile überwiegen; F – Nachteile überwiegen deutlich; G – keine Ahnung

Quelle: eigene Darstellung

Es zeigt sich, dass sich unter den Befragten alle Kenntnisniveaus identifizieren lassen. Augenfällig dabei ist die recht trennscharfe Zuteilung der meisten Bewerber zur sehr guten bis befriedigenden sowie der meisten Nichtbewerber zur ausreichenden bis mangelhaften Informiertheit – auch wenn vereinzelt der eine oder andere Bewerber das Thema scheinbar doch nicht sehr intensiv behandelt hatte. Der zweite verblüffend klare Zusammenhang ergibt sich in Bezug auf die Potenzialeinschätzung: Mit leichter Streuung korreliert eine höhere Bewertung scheinbar mit dem eigenen Kenntnisstand. Wer besser über FVS informiert ist, scheint ihnen auch deutlich mehr Potenzial zuzutrauen. Die Folgerung daraus für eine weitere Verbreitung von FVS ist natürlich klar: Intensive Informations- und Öffentlichkeitsarbeit sind das Gebot der Stunde.

Die Bedeutung des Modellversuchs – Viele der Bewerber gaben an, dass sie ohne den Modellversuch keinerlei Anstrengungen in Hinsicht auf FVS unternommen hätten. Die Einladung, sich mit einem Konzept zu bewerben, habe in vielen Fällen die dafür notwendige Kreativität erst freigesetzt. Kommunalpolitische Überzeugungsarbeit sei mit der Bundesinitiative im Rücken erleichtert worden, in einigen Fällen konnte vor allem mit Aussicht auf eine Imageverbesserung bzw. eine positive Öffentlichkeitsarbeit für die Teilnahme am Wettbewerb argumentiert werden. Doch vor allem der kritische Punkt der Finanzierung konnte scheinbar durch die Ausschreibung zumindest teilweise entschärft werden: Die Hürde der hohen Investitionskosten sei damit herabgesetzt worden. Nichtbewerber argumentierten dagegen, selbst der Eigenanteil von 20% sei nicht aufzubringen gewesen. Insgesamt scheint der Modellwettbewerb also eindeutig Wirkung gezeigt und damit seinen Zweck erfüllt zu haben. Stimmen der Verantwortlichen hatten zudem angemerkt, dass die Beteiligung die zuvor gesteckten Erwartungen übertroffen hatte.

3.2.8 Zukünftige Trends

Wohin steuern öffentliche Leihradssysteme nach Ansicht von Betroffenen und Aktiven generell in Zukunft? Wird ihre Relevanz steigen, oder hat der Modellversuch eher nur ein Strohfeuer ausgelöst? Der amerikanische Schriftsteller Mark Twain wird gern und häufig mit den Worten zitiert: *»Prognosen zu treffen ist recht schwierig, besonders, wenn sie sich auf die Zukunft beziehen.«* Insofern befinden sich die Befragten in guter Gesellschaft, betrachtet man summarisch ihre starke Zurückhaltung in Bezug auf Voraussagen. Während einige Experten anmahnen, die Interessenvertreter des Radverkehrs müssten gerade auf Bundes- und Landesebene ihre Aufgaben ernster nehmen und sich auch verstärkt für öffentliche Leihradssysteme interessieren, sieht manche Kommune Handlungsbedarf beim Gesetzgeber. Eine Integration des Verkehrsmittels Fahrrad in das Personenbeförderungsgesetz biete Vorteile und ermögliche es, den Druck auf den motorisierten Individualverkehr zu erhöhen. *»Dieser Schritt darf aber nicht noch zehn Jahre dauern«*, so MILDE aus Dresden. Insofern sei die Voraussage, wohin sich Leihradssysteme entwickeln werden, auch stark an bedingende Faktoren für den Radverkehr allgemein geknüpft.

Längst nicht jeder Befragte ist indes überzeugt, dass hinsichtlich der Verbreitung von FVS ein ›Take Off‹ einsetzen könnte. In Potsdam sieht man in öffentlichen Leihrädern mehr eine Mode, die keineswegs in ein paar Jahren unverzichtbar für städtische Mobilität sein werde. Andere halten FVS wiederum doch für ein zukünftig selbstverständliches Angebot und stellen heraus, dass sich mit den Systemen auch Chancen für andere Mobilitätskonzepte böten. Während einige meinen, dass DB Rent und Nextbike ihren Monopolstatus auf

absehbare Zeit nicht verlieren werden, denken bzw. hoffen andere, ein Markteintritt weiterer Anbieter sei wahrscheinlich und auch wünschenswert. Für Technologie, Qualität und Zugangsmechanismen sagen die meisten Befragten eine Vorwärtsentwicklung hin zu besser, sicherer und einfacher voraus. In der Frage der Integration werden mehrere Dimensionen ausgemacht: Sie betreffen erstens natürlich die Einbindung von FVS in den ÖPNV. Hier haben die Vorgaben des Modellwettbewerbs offenbar ein neues Bewusstsein dafür geschaffen, dass öffentliche Leihräder ohne Frage räumlich, tariflich und organisatorisch integriert werden müssten. Zweitens wird – wenn auch nur vereinzelt – angesprochen, dass eine überregionale Kompatibilität sicherlich wünschenswert wäre: Nutzer aus Kommune A müssten auch automatisch Zugang zum System in Kommune B erhalten. Dazu gehöre beispielsweise auch die Vernetzung von FVS-Anbietern untereinander. Gleichwohl ist anzumerken, dass sich die Kommunen nicht im gleichen Maße mit dieser Frage auseinandersetzen wie etwa die Experten (vgl. 3.4.6). Es treten sogar Stimmen auf, die drittens anführen, eine überregionale Zugangsregelung sei nicht so wichtig wie die Einbettung des FVS in den lokalen Fahrradmarkt – besonders um keine öffentlich gestützte Konkurrenz zu privaten Verleihern und Fahrradhändlern zu etablieren. Hier und da leuchtet die Elektromobilität in Form von Pedelecs als perspektivische Zukunftsoption auf; allerdings verfügen zumindest Kommunen bisher nicht über eine dezidierte Meinungen, welche Rolle jene in künftigen FVS spielen könnten.

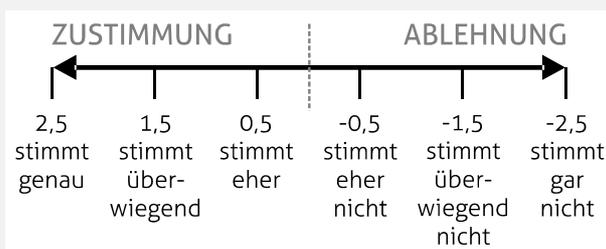
Ungeachtet der verschiedenen Einschätzungen lässt jedoch die tagesaktuelle Wirklichkeit einige Fragezeichen entstehen in Bezug auf die Zukunft öffentlicher Fahrradverleihsysteme: Selbst von den zur Förderung vorgesehenen Projekten müssen manche erst noch die kommunalen politischen Gremien passieren, wofür nach Aussagen der Befragten vor Ort die Chancen nicht immer sehr gut stünden – in Dresden beispielsweise wurde der Stadtverwaltung erst kurz vor dem Interview (03.03.2010) vom Stadtrat untersagt, die Möglichkeit einer Radstation im Hauptbahnhof auch nur zu prüfen⁵². Und auch die aktuelle Verfassung des Referats für Radverkehr im Bundesverkehrsministerium wirft kritische Unsicherheiten auf. So bekundete Herr ROSENOW vom Landkreis Ostvorpommern im März 2010 sein Befremden darüber, dass von den acht Modellgebieten offenbar nur ein einziges bis dahin einen Zuwendungsbescheid erhalten habe. Auf die aktuellsten Entwicklungen geht das Kapitel 5.1 näher ein.

⁵² Diese Entscheidung betrifft nicht das projektierte FVS, wurde aber von den Befragten in der Verwaltung als Indikator für die Fahrradfreundlichkeit des Stadtrats herangezogen.

3.3 Schriftliche Befragung der Kommunen und Landkreise

In Ergänzung zu den leitfadengestützten Interviews sollte das explorative Vorgehen um eine standardisierte Erhebung erweitert werden, um zusätzliche Hintergrunddaten aus den Kommunen zu sammeln. Im Februar 2010 erfolgte der Versand der Fragebögen und Datenblätter, denen zusätzlich zwei frankierte Rückumschläge beigelegt waren. Ende März erhielten alle Kommunen, die noch nicht geantwortet hatten, eine Erinnerungsmail, in der um Rücksendung gebeten wurde. Es konnten 53 Rücksendungen verzeichnet werden, 32 von Bewerber- und 21 von Nichtbewerber-Kommunen. Das entspricht einer Rücklaufquote von 65% (73% bei Bewerbern bzw. 56% bei Nichtbewerbern). Nicht alle Fragebögen wurden vollständig ausgefüllt, daher hat nicht jede Frage bzw. jedes Item die gleiche Antwortzahl; diese ist jeweils konkret mit »n = ...« gekennzeichnet⁵³.

Abbildung 21: Skala der Mittelwerte



Quelle: eigene Darstellung

In den folgenden Abschnitten werden die Antworten bezüglich öffentlicher Leihradssysteme aus den Fragebögen und Datenblättern ausgewertet und daraus mögliche Trends bei der Problemsicht der Akteure identifiziert. Da zwischen Datenblättern und Fragebögen – wie in 2.4.1 erläutert – Unterschiede bestehen⁵⁴, erfolgt deren Auswertung getrennt. Kernstück der schriftlichen Befragung sind Einschätzungsfragen, die durch die Verwendung einer sechsstufigen, intervallskalierten, bipolaren Ratingskala berechnete Trendaussagen über alle Antwortenden ermöglichen soll. Die verbale Beurteilung der einzelnen Frageitems variiert zwischen »stimmt genau« (plus) und »stimmt gar nicht« (minus)⁵⁵. Es wird

53 Dabei gilt – zumindest bei der Auswertung der Datenblätter – »nB« für die Zahl der Antworten von Bewerberkommunen sowie »nNB« für die Zahl der Antworten von Nichtbewerbern.

54 zum einen durch eine anonymisierte (Fragebogen) bzw. nicht anonymisierte (Datenblatt) Beantwortung, zum anderen durch verschiedene Fragetypen (Faktenfragen im Datenblatt, Einstellungsfragen im Fragebogen)

55 in Abständen von jeweils 1; so entsteht eine Symmetrie um den Nullpunkt bei äquidistanten Antwortkategorien.

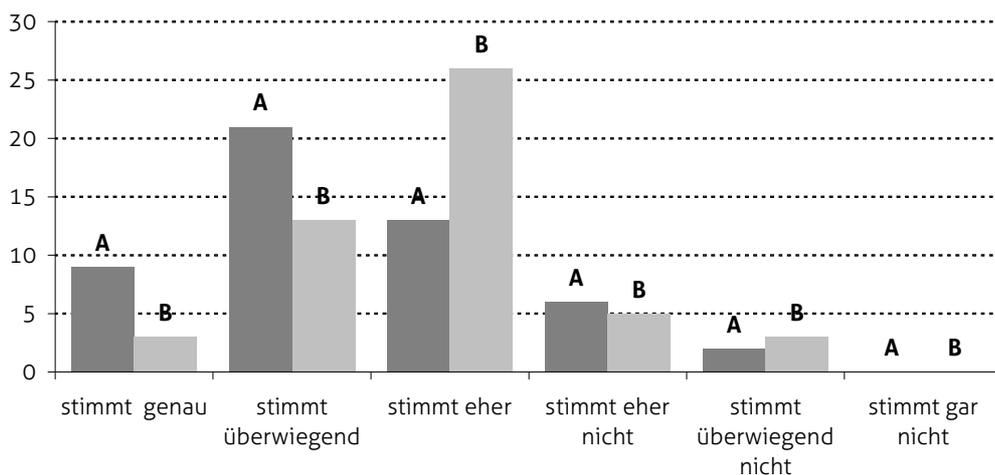
angenommen, dass die Skala dadurch intervallskalierte Daten liefert⁵⁶, was beispielsweise die Berechnung von Mittelwerten ermöglicht. Wenn solche im folgenden Text also angegeben sind, so lassen sie sich gemäß Abbildung 21 als Trend einordnen.

3.3.1 Informiertheit und Kenntnisse über Fahrradverleihsysteme

Der erste Fragenkomplex widmet sich den Einschätzungen der Akteure und ihren Kenntnissen bezüglich öffentlicher Leihradsysteme. Es wäre ja möglich, dass die Einrichtung eines Leihradsystems nur wegen mangelnder Kenntnisse abgelehnt wird, oder anders-

Abbildung 22: Verbreitung und Erfolg öffentlicher Fahrradverleihsysteme

Über die Einführung öffentlicher Fahrradverleihsysteme in anderen deutschen Städten und Regionen ...



A – ... bekomme ich Neuigkeiten mit. (n=50)

B – ... höre ich positive Nachrichten. (n=51)

Mittelwerte	A	B
Gesamt	1,07	0,66
Bewerber	1,06	0,76
Nichtbewerber	1,12	0,55

Quelle: eigene Darstellung

56 Der wissenschaftliche Diskurs über diese Frage ist nicht abgeschlossen. PORST (R. 2009, S. 78), aber auch GÖTZE, W. ET AL. (2002, S. 232) halten nur endpunktbenannte bzw. numerische Skalen für geeignet, eine Intervallskalierung herzustellen; auch BORTZ, J./DÖRING, N. (2006, S. 182) halten Vorsicht für angebracht: Daten aus Ratingskalen verfügten stets nur per Hypothese über Intervallskaleneigenschaften. Solange sich dadurch sinnvolle Ergebnisse erzielen ließen, gebe es aber nur wenig Veranlassung, die Daten nicht als intervallskaliert zu verwenden.

herum, dass die Zuständigen nur an eine Einführung denken, weil andere Kommunen es auch bereits installiert haben.

Wahrnehmung des Erfolgs öffentlicher Leihradsysteme – Die ersten beiden Items sollen klären, ob überhaupt und wenn ja, mit welcher Konnotation Meldungen über Leihradssysteme kursieren. Die Antworthäufigkeiten sind in Abbildung 22 dargestellt. Keine der antwortenden Kommunen sieht sich vom Informationsfluss hinsichtlich Fahrradverleihsystemen abgeschnitten, denn die Antwortklasse ›stimmt gar nicht‹ ist mit keinem einzigen Fall besetzt. Die Hälfte der Befragten hält die Behauptung, Meldungen über Fahrradverleihsysteme in anderen Städten und Regionen zu erhalten, für genau oder für überwiegend zutreffend. Das Übertragungsmedium spielt dabei kaum eine Rolle. Zurückhaltender nehmen sich die Antworten dagegen schon aus, wenn nach einer positiven Besetzung der Informationen gefragt wird. Hier halten es die meisten Befragten nur für eher zutreffend, Gutes über Fahrradverleihsysteme mitzubekommen. Zwischen Bewerbern und Nichtbewerbern ergibt sich kein großer Unterschied.

Es scheint also, als wären sämtliche befragten Städte und Kreise schon mit dem Thema Fahrradverleihsysteme in Berührung gekommen und gut auf dem Laufenden. Möglicherweise trugen die Presseberichte über Paris als international und Hamburg als national bekanntes Beispiele ihren Teil dazu bei. Dabei werden Leihradsysteme aber keineswegs als durchschlagende Erfolgsgeschichte wahrgenommen, auch wenn noch eine eher positive Tendenz festzustellen bleibt. Dafür sind mehrere Ursachen denkbar:

- Zum einen läge eine mögliche Erklärung darin, dass die meisten Nachrichten bezüglich öffentlicher Leihradsysteme über Presse und Medien transportiert werden und diese – gemäß der Vermutung von LONDON, die Presse habe generell ein Problem mit guten Nachrichten (Interview vom 09.02.2010) – dann zwar überwiegend, aber trotzdem nur selten positiv ausfallen.
- Zweitens ist auch ein Phänomen des sozialen Urteilens denkbar, wonach die bereits vorhandene Einstellung darüber entscheidet, wie stark welche Ausprägungen einer Information wahrgenommen werden – bereits gebildete, leicht positive Meinungen könnten also dazu beitragen, dass nur solche neuen Informationen wirklich verarbeitet werden, die diese Meinung zusätzlich festigen⁵⁷; nur sehr stark positiv oder sehr stark negativ eingefärbte Informationen könnten dann überhaupt noch zu einer Änderung dieser Einstellung beitragen.

57 So argumentiert etwa die Assimilations-Kontrast-Theorie (vgl. BONFADELLI, H. 2004, S. 102).

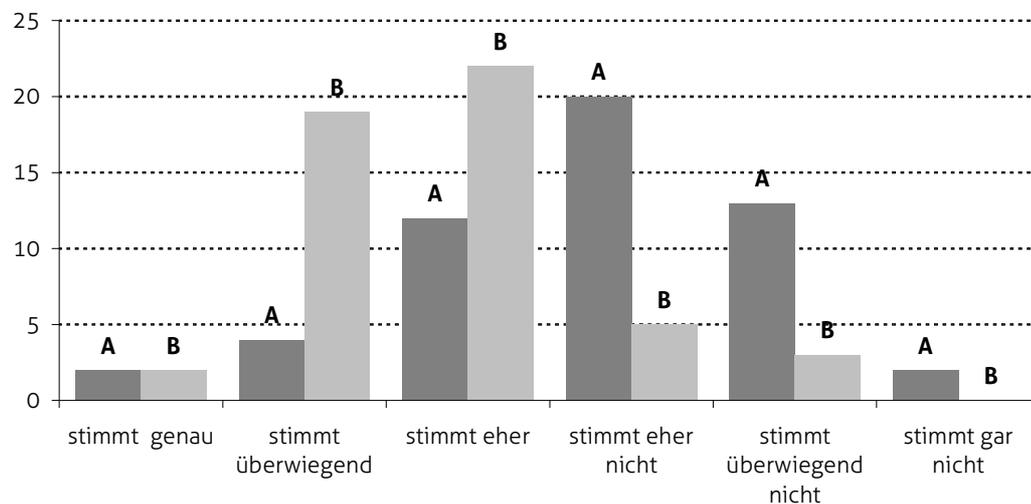
- Und schließlich liegt es natürlich auch im Bereich des Möglichen, dass öffentliche Fahrradverleihsysteme eben nicht innovativ und fortschrittlich genug sind, dass sie die entsprechenden Akteure vollständig oder auch nur überwiegend überzeugen könnten; möglicherweise kommt mit den Antworten auf Item B zum Ausdruck, dass zwar positive Ansätze wahrgenommen werden, die Idee als Ganzes sich aber bisher nicht durchsetzen konnte.

Aus diesem Befund kann die Notwendigkeit abgeleitet werden, Fahrradverleihsysteme stärker und positiver als bisher zum Thema zu machen: durch eine Öffentlichkeitsarbeit für Leihradssysteme und für das Fahrrad generell, das als Verkehrsmittel ja laut ADLER bisher viel zu wenig Aufmerksamkeit erfährt (Interview vom 19.03.2010).

Berichterstattung in den lokalen Medien – Angelehnt an die Aussage von Bracher, Leihrad-systeme würden nur dort in den lokalen Medien aufgegriffen, wo sie bereits Thema seien (Interview vom 19.02.2010), lässt sich in Abbildung 23 eine Tendenz erkennen, dass Zei-

Abbildung 23: Berichterstattung über Fahrradverleihsysteme in den lokalen Medien

Wenn ich die Berichterstattung der lokalen Medien (Radio, Zeitungen, Fernsehen) überblicke, denke ich, dass ...



A – ... viel über Fahrradverleihsysteme berichtet wird. (n=53)

B – ... positiv über Fahrradverleihsysteme berichtet wird. (n=51)

Mittelwerte	A	B
Gesamt	-0,33	0,74
Bewerber	-0,38	0,73
Nichtbewerber	-0,26	0,75

Quelle: eigene Darstellung

tungen und Radiosender – möglicherweise auch kommunale TV-Formate – eher nicht viel darüber berichten (Item A). Die Stufen von ›eher nicht‹ bis ›gar nicht‹ bilden dabei zwei Drittel der Antworten ab. Diese Deutlichkeit variiert zwischen Bewerbern und Nichtbewerbern auch nicht sehr stark. Überraschenderweise scheinen die lokalen Medien aber – wenn sie doch einmal Nachrichten über Leihradssysteme behandeln – ein tendenziell positives Bild zu vermitteln (Item B). Hier finden sich in den ersten drei Antwortkategorien sogar 84% der Einschätzungen wieder.

Es bleibt zusammenzufassen, dass die positive Konnotation von Informationen scheinbar stärker ausgeprägt ist, wenn sie von den lokalen Medien selbst aufgegriffen werden – und das, obwohl diese scheinbar eher weniger über das Thema berichten. Um diese Ergebnisse zu verstehen, müsste eine umfassende Analyse der Presse- und Medienbeiträge zu Fahrradverleihsystemen durchgeführt werden. Mit den Frageitems ist nicht erfasst, ob die Berichte lokale Anstrengungen oder aber Beispiele für Leihradssysteme andernorts zum Inhalt haben. Hierzu ließen sich zwei Mutmaßungen anstellen:

- Die eher seltenen Anlässe, über Fahrradverleihsysteme zu berichten, beziehen sich auf Fälle mit großer Ausstrahlungskraft; diese kommen von außerhalb und werden ob ihrer Ausmaße und ihres Erfolges positiv rezipiert (externe Variante);
- oder die seltenen, aber freundlichen Berichterstattungen stehen im Zusammenhang mit vor Ort vollzogenen Bemühungen, beispielsweise mit der Bewerbung zum bundesweiten Modellversuch (interne Variante).

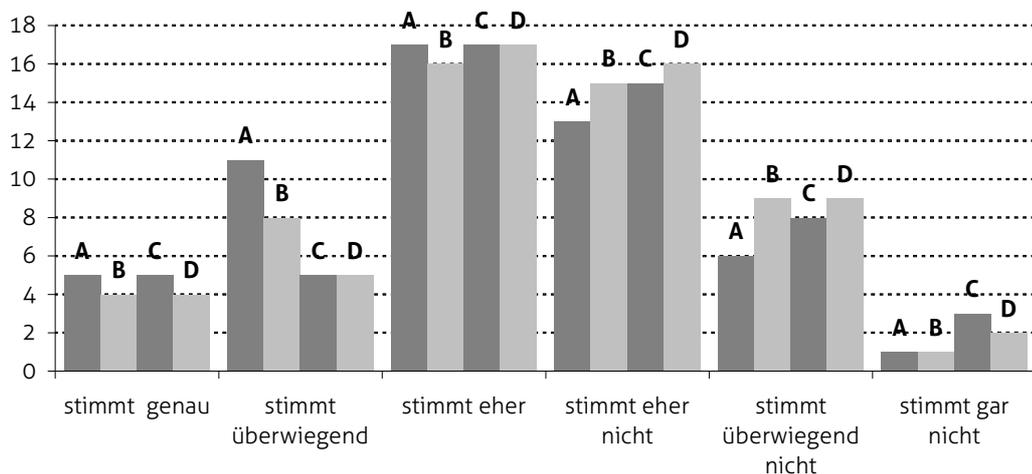
Die erste Frage im Fragebogen zielte auf die Wahrnehmung von Fahrradverleihsystemen andernorts ab, welche die Befragten nur verhalten positiv einschätzten; damit vermindert sich jedoch die Wahrscheinlichkeit der externen Variante. Daraus könnte der Schluss gezogen werden, dass erstens die Aussage von Bracher völlig zutreffend ist und daher zweitens die Berichterstattung lokaler Medien nur dadurch beeinflusst werden kann, dass Initiativen bezüglich öffentlicher Leihradssysteme vor Ort gestärkt und zur möglichst erfolgreichen Umsetzung geführt werden. Aus beiden Abschnitten aber könnte das Fazit gezogen werden: Überregionale Beispiele lösen zwar ein gewisses Echo aus, nicht aber jenes Maß an Betroffenheit, das nur durch ernsthafte Bestrebungen auf der lokalen Tagesordnung herzustellen ist.

Kenntnisse kommunaler Akteure über Fahrradverleihsysteme – Die Ansicht entscheidender Akteure wie beispielsweise Kommunalverwaltungen über öffentliche Leihräder wird vorrangig determiniert von ihrem Kenntnisstand über das Thema. Es ist beispielsweise leicht,

eine Innovation⁵⁸ abzulehnen, wenn geringe Kenntnisse eine ›spannungsfreie‹ Skepsis erlauben⁵⁹. Eine Ablehnung, die sich auf eine fundierte Argumentation gründet, spräche dagegen eher für nicht nur ›eingebildete‹, sondern reale Nachteile der Innovation. Welche Kenntnisse liegen also den Einstellungen der Akteure zu Fahrradverleihsystemen zugrunde? Dies sollte im nächsten Block des Fragebogens eingeschätzt werden, differenziert nach vier systembezogenen Aspekten. In Abbildung 24 fällt ins Auge, dass die Informiertheit sowohl in Hinsicht auf Anbieter und Systeme sowie technische Konzepte als auch in Bezug auf die Integration in den Öffentlichen Personennahverkehr und schließlich

Abbildung 24: Kenntnisse über Fahrradverleihsysteme bei Verantwortungsträgern

Im Hinblick auf das Thema Fahrradverleihsysteme sind die Zuständigen in meiner Kommune bzw. Region meiner Einschätzung nach gut informiert über ...



A – ... Anbieter und Systeme. (überall n=53)
 B – ... technische Konzepte.
 C – ... Möglichkeiten zur Integration in den ÖPNV.
 D – ... mögliche Betreiber-Konzepte.

Mittelwerte	A	B	C	D
Gesamt	0,37	0,12	0,03	-0,01
Bewerber	0,63	0,31	0,16	0,19
Nichtbewerber	-0,02	-0,17	-0,17	-0,31

Quelle: eigene Darstellung

58 Zu Fahrradverleihsystemen als Innovation erfolgen im Abschnitt 4.2 noch dezidiert einige Betrachtungen.

59 Nach den Kognitiven Konsistenztheorien der Sozialpsychologie etwa streben Personen danach, ihre Einstellungen und Wahrnehmungen so zu konsolidieren, dass ein spannungsfreier Zustand dauerhaft gehalten wird. Widersprüche, die beispielsweise durch neue Kenntnisse oder Informationen ausgelöst werden können, bauen dagegen Spannung auf und müssen durch Anpassungsleistungen abgebaut werden.

mögliche Betreiberkonzepte einmal mehr als insgesamt eher gut beurteilt wird, allerdings nur von den Bewerbern. Im Einzelnen ergeben sich allerdings leichte Varianzen. Anbieter und Systeme sind nach Einschätzung der Befragten tendenziell besser bekannt, mögliche Betreiberkonzepte dagegen weniger. Die ÖPNV-Integration verzeichnet die meisten Fälle in der Kategorie ›stimmt eher‹. Angesichts der generellen Tendenz, dass die Kenntnisse nur zögerlich als eher gut und nicht einmal als überwiegend gut eingeschätzt werden, darf man folgern: Es mangelt den Akteuren – dabei vor allem den Nichtbewerbern – in weiten Teilen an fundierten und vor allem detaillierten Informationen über öffentliche Leihrad-systeme. Dass Anbieter und Systeme dabei noch eine kleine Ausnahme darstellen, kann mit der Überschaubarkeit des FVS-Marktes (vgl. 3.2.1) erklärt werden. Ansonsten spielt hier möglicherweise soziale Erwünschtheit eine größere Rolle: Die »Zuständigen«, also diejenigen Personen, deren Kenntnisstand mit der Bewertung beschrieben ist, wollen nicht zu schlecht dastehen. Doch selbst wenn die Antworten nicht solchermaßen verzerrt sein und sie stattdessen die Realität hundertprozentig treffen sollten, ist immer noch fraglich, warum sich die Kommunen nicht zumindest als überwiegend gut informiert einschätzen. Vielleicht besteht ein Zusammenhang mit der Aussage, die derzeit am Markt agierenden Anbieter hielten mit konzeptionellen Informationen hinter dem Berg (vgl. 3.2.3).

Im Übrigen lässt sich die früher aufgestellte Behauptung, die Bewerber-Kommunen hätten sich durch die Erarbeitung eines Fahrradverleihsystem-Konzeptes bereits eine gewisse Expertise erworben, untermauern. Die Nichtbewerber tendieren bei allen Aspekten im Mittel zur Einschätzung ›stimmt eher nicht‹, die Bewerber dagegen zu ›stimmt eher‹.

Es gilt dabei zu beachten, dass die Fragestellung dieses Blocks möglicherweise auf eine Fremdeinschätzung abzielte. Es ist leider nicht nachvollziehbar, inwieweit sich die Befragten mit den zu beurteilenden »Zuständigen« deckten. Es wäre möglich, dass die Empfänger der Fragebögen diese zur Bearbeitung an Mitarbeiter oder Praktikanten weitergereicht haben. Andererseits haben sowohl die Vorrecherchen für die schriftliche Befragung als auch Vor-Ort-Termine im Rahmen der Interviews gezeigt, dass sich selten mehr als eine Person je Verwaltung fachlich mit dem Thema Radverkehr auseinandersetzt⁶⁰, was wiederum eine Personalunion von Befragtem und Zuständigem wahrscheinlicher werden lässt. So oder so: Die Informationslage über Leihradsysteme erscheint verbesserungsbedürftig.

60 Dieser Befund müsste noch mit den Angaben aus den Datenblättern abgeglichen werden, in denen konkret nach Zuständigkeiten und Umfang der Radverkehrs-koordination gefragt war (vgl. Anhang 9).

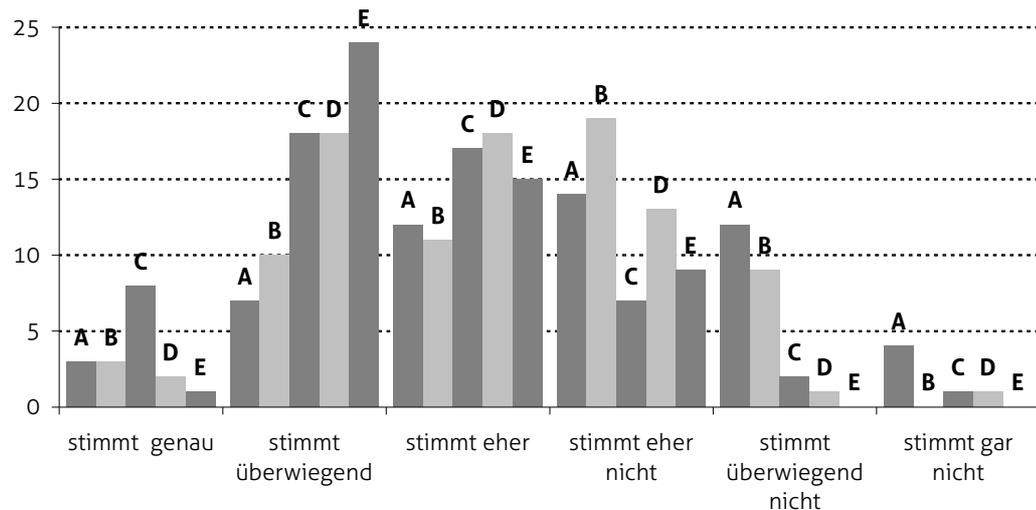
3.3.2 Potenziale und Chancen öffentlicher Leihradsysteme

Haben bereits die leitfadengestützten Gespräche eine Vielfalt von Ideen, Wertungen und Ansichten im Hinblick auf Leistungsvermögen und Wirkungen von öffentlichen Leihrädern zutage gefördert (vgl. 3.2.2), sollen durch die Standardisierung zusätzlich die vorherrschenden Meinungen trendmäßig deutlich gemacht werden. Die Fragebögen enthielten dazu zwei Blöcke: einerseits einmal mehr die Frage nach der Einsatzfähigkeit des Leihrads als Verkehrsmittel und andererseits seine zukünftigen Chancen.

Das öffentliche Leihrad als Verkehrsmittel – Es gibt bei Fahrradverleihsystemen viele technische, logistische, organisatorische und auch gestalterische Details, die ihre Wahrneh-

Abbildung 25: Fahrradverleihsysteme als öffentliche Verkehrsmittel

Im Hinblick auf die Einsatzreife öffentlicher Fahrradverleihsysteme denke ich, dass ...



- A – ... ÖPNV-Betreiber es sehr gut verstehen, Leihräder in Ihre Tarife zu integrieren. (n=52)
- B – ... der Stand ihrer Technik für jede mögliche Zielgruppe einen reibungslosen Ausleihprozess gewährleisten. (n=52)
- C – ... Leihräder keine Konkurrenz zum klassischen ÖPNV darstellen. (n=53)
- D – ... es möglich ist, eine gleichmäßige Verfügbarkeit der Räder im Systemgebiet zu gewährleisten. (n=53)
- E – ... die Systeme heute als diebstahlsicher gelten können. (n=49)

Mittelwerte	A	B	C	D	E
Gesamt	-0,21	0,1	0,88	0,58	0,85
Bewerber	-0,31	-0,16	0,84	0,59	0,88
Nichtbewerber	-0,07	0,5	0,93	0,55	0,8

Quelle: eigene Darstellung

mung beeinflussen können. Die schriftliche Befragung hat sich auf fünf Aspekte konzentriert, wobei zwei davon (A und C) speziell das Verhältnis zum ÖPNV betreffen (vgl. Abbildung 25). Es offenbart sich eine Heterogenität der Einschätzungen.

Die Vorbehalte gegenüber der Integration der Leihräder in die Tarifsysteme des ÖPNV werden von Bewerbern und Nichtbewerbern gleichermaßen – mit zuversichtlicherer Einschätzung durch die Nichtbewerber – geteilt. Insofern ist die Fokussierung des bundesweiten Modellversuchs auf eine ÖPNV-Integration sehr ehrgeizig, da bedarf es noch einiger »Nachhilfen«. Die Einschätzungen zur reibungslosen Ausleihe differieren zwischen Bewerbern und Nichtbewerbern. Während letztere im Mittel zur Einschätzung »stimmt eher« tendieren, sehen die Bewerber dies als »eher nicht« gegeben. Möglicherweise resultiert dieser Umstand aus der Tatsache, dass die Bewerber im Rahmen einer genaueren Auseinandersetzung mit Techniken und Systemzugangsmechanismen in der Mehrheit noch starken Verbesserungsbedarf identifiziert haben. Dies impliziert allerdings die Behauptung, die Nichtbewerber hätten bisher »nicht so genau hingeschaut«⁶¹. In der Frage der Konkurrenz zwischen Fahrradverleihsystemen und ÖPNV sind Bewerber wie Nichtbewerber wiederum einhellig der Meinung, diese sei eher nicht gegeben. Einstimmigkeit herrscht außerdem bei der Logistikfrage wie auch bei der Diebstahlsicherheit. Die Auswertung in Abbildung 25 überrascht dabei ein wenig mit dem deutlichen Befund, Diebstahl sei kein allzu großes Problem mehr. Gerade »Vélib« in Paris machte im Jahr 2009 Schlagzeilen mit immerhin knapp 8.000 vermissten Rädern (vgl. FRIED, B. 2009, o.S.). Solche Größenordnungen werden in Deutschland natürlich nicht erreicht, weil gar nicht so viele Leihräder zur Verfügung stehen⁶². Möglicherweise äußert sich damit aber ein Denkansatz, der sich zunächst auf technischen Fragen fokussiert und beispielsweise die Diebstahlvermeidung durch die persönliche Nutzeridentifikation für technologisch weitgehend gelöst hält⁶³. Nun ist auch die tarifliche Integration von Leihrädern in den Öffentlichen Personennahverkehr zu einem gewissen Grad eine technische Frage – etwa in Bezug auf Buchungssysteme und Fahrkartenautomaten. Doch während Diebstahlprävention Schaden abwenden soll und deshalb vermutlich als Notwendigkeit betrachtet wird, ist der unbedingte Wille, Schnittstellen zwischen Leihradsystemen und ÖPNV zu entwickeln, noch kein allgemeines Paradigma, auch wenn tendenziell überwiegend keine Konkurrenz vermutet wird (Item C). In

61 Zum Teil wird diese Hypothese allerdings durchaus gestützt von der schlechteren Selbsteinschätzung der Nichtbewerber-Kommunen, was die Kenntnisse über Leihradsysteme angeht (vgl. 3.3.1).

62 Das deutschlandweit größte System befindet sich gerade im Aufbau (Metropolregion Ruhr) und soll dereinst etwa 3.000 Räder umfassen.

63 KAGERMEIER nennt dies »solide deutsche Gründlichkeit« – eine Fokussierung auf die Ausgereiftheit der technischen Lösungen. Man lege hierzulande eher Wert auf Ingenieursdenken und Hochtechnologie, subjektive Dimensionen – etwa, wie man ein »peppiges Image« herstellen könne – würden dagegen vernachlässigt (Interview vom 11.02.2010).

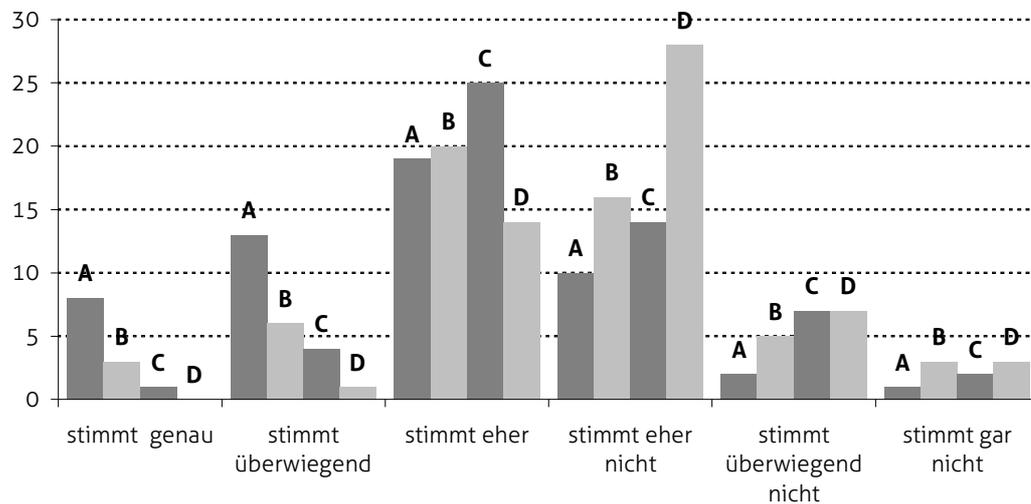
diesem Sinne deckt sich die eher negative Einschätzung bei Item A mit den schon durch die Interviews identifizierten Stimmungen (vgl. 3.2.2). Auch die Skepsis gegenüber einer reibungslosen Ausleihe geht mit den bereits festgestellten Weiterentwicklungserfordernissen konform. Die Frage der Distribution (Item D) scheint dagegen ein wenig zu zuversichtlich eingeschätzt, wenn im Kontrast dazu etwa JÜLICH aus Nürnberg zugesteht, dass eine Umverteilung selbst bei nicht sehr anspruchsvoller Topographie immer stattfinden müsse (Interview vom 30.03.2010) und KALUPNER sogar davon spricht, öffentliche Leihräder seien aufgrund dieses logistischen Aufwandes gar nicht als Massenverkehrsmittel geeignet – die Kosten stiegen direkt proportional mit der Zunahme der Nutzung (Interview vom 04.03.2010). Alles in allem erhält das öffentliche Leihrad hinsichtlich seiner verschiedenen Aspekte also unterschiedliche Wertungen, die jedoch aufzeigen können, welche Maßnahmen für eine erhöhte Akzeptanz zu ergreifen sind.

Zukünftige Entwicklungen bei Leihradsystemen – Befürworter des öffentlichen Leihrades können zunächst leicht aufatmen: Die Befragten schätzten zu drei Vierteln – in abgestufter Intensität der Zustimmung –, dass Fahrradverleihsysteme in absehbarer Zeit nicht mehr wegzudenken seien (vgl. Abbildung 26). Kommunen, die sich für den Modellversuch beworben hatten, zeigen sich in diesem Punkt stärker überzeugt als die anderen. Ein Effekt auf zukünftige Investitionen in die Radverkehrsinfrastruktur wird von Bewerbern für eher wahrscheinlich gehalten (Item B), wohingegen Nichtbewerber-Kommunen hier Zweifel erkennen lassen. Sie sind dann auch skeptisch, ob sich Verkehrsanteile vom Autoverkehr auf das Leihrad verlagern lassen, und tendieren im Mittel zu ›stimmt eher nicht‹. Dass der FVS-Markt nennenswerte beschäftigungsfördernde Wirkungen entfalten könnte, halten dann beide Gruppen für eher nicht wahrscheinlich.

Die Prognose, dass öffentliche Fahrradverleihsysteme sich nach Ansicht der Befragten in absehbarer Zeit flächendeckend durchsetzen könnten, widerspricht der eher skeptischen Tendenz, wie sie nach den Aussagen aus den Interviews zusammenfassend skizziert worden ist (vgl. 3.2.8). Diese betraf ja nicht nur das Leihrad an sich, sondern auch die dafür notwendigen strukturellen Voraussetzungen. Insofern wäre es möglich, dass sich in Item A noch eher Wünsche als reelle Einschätzungen ausdrücken – etwa der, dass sich die eigenen Bemühungen im Rahmen des aktuellen Modellversuchs gelohnt haben sollten und eine Dynamik zur weiteren Ausbreitung von FVS angeschoben worden sein könnte. Dies würde gestützt durch die stärker positive Ausprägung der Urteile durch Bewerber-Kommunen. Auch hinsichtlich der Verlagerung von PKW-Fahrten auf das Fahrrad scheinen die Antworten aus den Fragebögen – zumindest was die Bewerber betrifft – optimistischer auszufallen, als es in den Interviews zu erkennen gewesen war – dort hatte ja die Mehrheit der Gesprächspartner auf eine vorwiegend symbolische Bedeutung der Leihräder hingewie-

Abbildung 26: Zukunftschancen öffentlicher Fahrradverleihsysteme

Für die Zukunft öffentlicher Fahrradverleihsysteme sehe ich folgende Trends:



- A – Öffentliche Leihräder werden als Verkehrsmittel in absehbarer Zeit nicht mehr wegzudenken sein. (überall n=53)
- B – Die Investitionen in Radverkehrs-Infrastruktur werden aufgrund der Popularität von Leihrädern deutlich steigen.
- C – Durch den Erfolg von Fahrradverleihsystemen wird sich der Anteil der PKW-Fahrten am gesamten Verkehrsaufkommen verringern.
- D – Der Markt für öffentliche Fahrradverleihsysteme wird viele Arbeitsplätze schaffen.

Mittelwerte	A	B	C	D
Gesamt	0,73	0,07	-0,03	-0,44
Bewerber	0,94	0,28	0,13	-0,28
Nichtbewerber	0,4	-0,26	-0,26	-0,69

Quelle: eigene Darstellung

sen, auf ihre Wirkung im öffentlichen Raum und ihr Potenzial für einen Imagetransfer auf das Thema Radfahren selbst. Statt messbaren CO₂-Einsparungen oder der Veränderung von Modal Split-Anteilen seien eher mittelfristige Effekte zu erwarten. Eine konkrete Auswirkung wäre hingegen ein Zuwachs bei Investitionen in Radverkehrsinfrastruktur, wie er hier wiederum von den Bewerbern für eher wahrscheinlich gehalten wird. Das deckt sich mit den Äußerungen vieler interviewter Kommunalmitarbeiter, die FVS nur erfolgreich sehen, wenn entsprechende Randbedingungen vorhanden sind oder geschaffen werden (vgl. 3.2.4). Der VDV dagegen betrachtet einen solchen möglichen Trend mit Sorge und befürchtet eine Konkurrenz zwischen FVS und ÖPNV um finanzielle Mittel, sollten die Ausgaben für Radwege, Abstellanlagen und dergleichen tatsächlich steigen. Die eher geringen Erwartungen in Bezug auf Arbeitsmarkteffekte durch öffentliche Leihradssysteme wie-

derum verdeutlicht, dass – trotzdem einige Akteure für einen stärkeren personalbasierten Service plädieren, um Zugangshemmnisse abzubauen – hier scheinbar kaum Chancen gesehen werden, über den verkehrlichen Nutzen hinaus FVS zusätzlich auch als Beschäftigungsinstrument einzusetzen. Gemeinnützige Einrichtungen, die sich bei der Reintegration psychisch Kranker oder in der Berufsbildung betätigen, werden noch gern als Projektpartner beteiligt (vgl. 3.1.2). Doch öffentlichen Fahrradverleih als Serviceunternehmen aufzuziehen, scheint man sich eher schlecht vorstellen zu können. Immerhin sind ja auch Call a Bike und Nextbike Selbstbedienungsangebote. Die Beteiligung des örtlichen ÖPNV-Unternehmens könnte der Beschäftigungsfrage allerdings noch einmal neue Aspekte verleihen. In Halle will etwa die HAVAG als Mitbetreiber neben Nextbike anderweitig nicht mehr einsetzbares Personal für Instandhaltung und Logistik der Leihräder einsetzen; das erzeugt zwar noch keine zusätzlichen Arbeitsplätze. In Mainz wurde dagegen aus Anlass des Modellprojekts mindestens eine vollständig neue Stelle geschaffen.

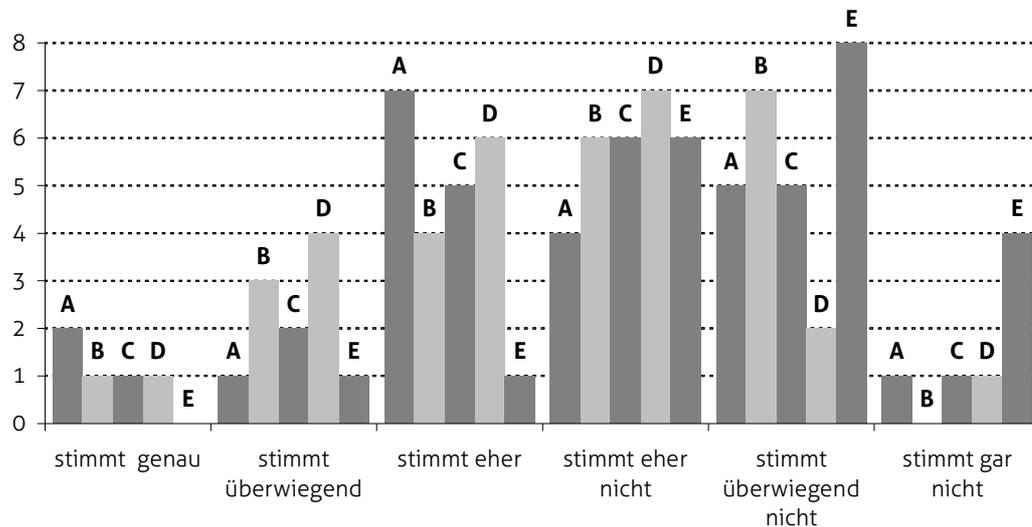
3.3.3 Eignung und Systemgestaltung

In welchen Größenordnungen denken deutsche Kommunen, wenn sie Überlegungen zu öffentlichen Fahrradverleihsystemen anstellen? Wie sieht das »ideale« System ihrer Ansicht nach aus? Bewerber wie Nichtbewerber sollten angeben, welche Räderstückzahlen, wie viele Stationen und welche Gebietsausdehnungen sie bevorzugen.

Eignung von Fahrradverleihsystemen in Nichtbewerber-Kommunen – Diejenigen Kommunen, die sich nicht für den Modellversuch beworben hatten, wurden in einem speziell nur für sie vorgesehenen Block nach verschiedenen Kriterien befragt, anhand derer sie beurteilen sollten, ob auch bei ihnen ein Leihradsystem infrage käme. »Was ist das denn für eine Frage? Da müsste man erst mal eine entsprechende Erhebung machen ...« Dass eine solche bereits vorläge, konnte natürlich nicht vorausgesetzt werden. Nichtsdestotrotz wurden fast alle Items von jedem Befragten bewertet. Abbildung 27 zeigt dann in der Auswertung eine sich über nahezu alle Items erstreckende Skepsis der Nichtbewerber. Sehen noch gleich viele Befragte genug wie nicht genug Potenzial an Urlaubsgästen, wird schon eine alltägliche Nutzung mehrheitlich für nicht wahrscheinlich gehalten. Ein ähnliches Bild ergibt sich bei Wegen von und zur Arbeit. Positiver wird das Zustandekommen einer politischen Mehrheit eingeschätzt, wobei auch hier ein Befragter mehr in Richtung nein tendiert als in Richtung ja (11 zu 10). Ein deutlich negatives Urteil findet sich dann in Bezug auf mögliche Finanzierungskonzepte ohne öffentliche Zuschüsse.

Abbildung 27: Eignung eines öffentlichen Fahrradverleihsystems für die eigene Kommune

Wenn ich darüber nachdenke, ob sich ein Fahrradverleihsystem auch in meiner Kommune bzw. Region betreiben ließe, meine ich, dass ...



- A – ... es hier genug Urlaubsgäste gibt, die ein solches System nutzen würden. (n=20)
- B – ... die Leihrädern auch für alltägliche Erledigungen bei den Einwohnern Anklang fänden. (n=21)
- C – ... auch Wege von und zur Arbeit mit Leihrädern gemacht würden. (n=20)
- D – ... sich eine politische Mehrheit zur Einführung eines Fahrradverleihsystems finden ließe. (n=20)
- E – ... sich eine Finanzierung ohne Belastung für den kommunalen bzw. regionalen Haushalt bewerkstelligen ließe. (n=21)

Mittelwerte	A	B	C	D	E
Nichtbewerber	-0,1	-0,21	-0,25	0,12	-1,15

Quelle: eigene Abbildung

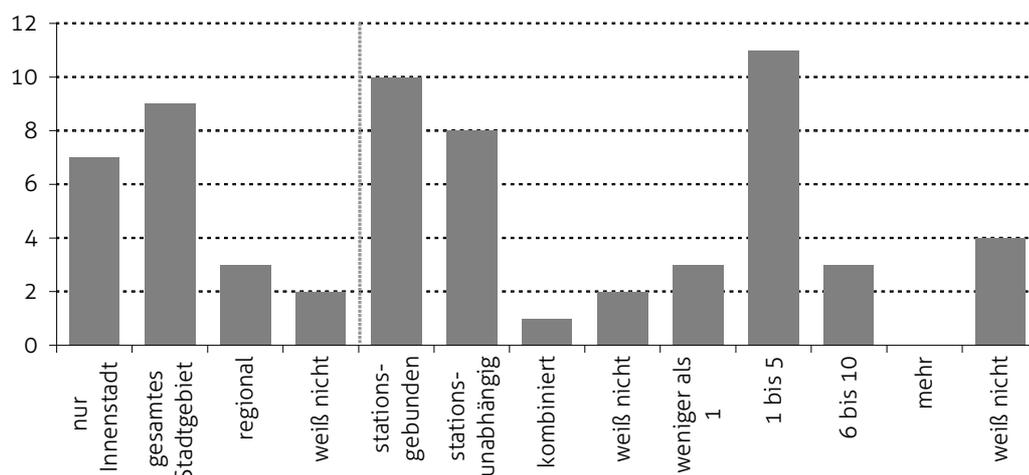
Mit diesen Ergebnissen liegen also deutliche Anzeichen dafür vor, dass Leihradssysteme noch nicht flächendeckend als relevant akzeptiert sind, vor allem nicht bei Nichtbewerber-Kommunen. Der Frageblock setzte sich dabei aus Items zu Potenzialen bzw. Zielgruppen und Items in Bezug auf Randbedingungen zusammen. Beides ist nach Einschätzung der Befragten nicht ausreichend gegeben. Die Notwendigkeit von politischer Überzeugungsarbeit ist nach dem Trend in Abbildung 27 hoch. Die Nichtbewerber kommen überwiegend zu dem Schluss, dass ein Leihradssystem in ihrer Kommune bzw. Region kaum Sinn machen würden. Hier ergibt sich – will man die Einrichtung von Leihradssystemen in Deutschland vorantreiben –, ein Bedarf für weitere Aufklärungs- und Öffentlichkeitsarbeit und für positive Anreize. Beiträge hierzu könnten eine verstärkte Kommunikation im Modellvorhaben und eine generelle Verstärkung der Radverkehrsförderung des Bundes über den Radwege-

bau an Bundesverkehrswegen hinaus sein (bei den Elektroautos engagiert sich der Bund auch in hohem Maße weit jenseits seiner Kompetenz für Bundesverkehrswege).

Systemgestaltung bei den Nichtbewerbern – Wenn es in den Nichtbewerber-Kommunen aber doch zu einer detaillierten Auseinandersetzung mit Leihradssystemen käme, mit dem Ziel, ein solches zu installieren, müssten spätestens dann Überlegungen angestellt werden, wie der konkrete Systemzuschnitt auszusehen hat. Abbildung 28 macht drei verschiedene Sachverhalte deutlich, und zwar die Abwägungen bezüglich des möglichen Aktionsradius (links), bezüglich der Art des Systems (Mitte) und bezüglich der als optimal empfundenen Räderzahlen. Hinsichtlich des Systemgebiets zeigt sich eine klare Präferenz für das gesamte Stadtgebiet bzw. an zweiter Stelle ausschließlich für die Innenstadt. Immerhin drei Befragte haben sich für eine regionale Ausdehnung des Leihradsystems ausgesprochen, unter ihnen befindet sich allerdings kein Landkreis⁶⁴. Zwei von 21 Befragten konnten oder wollten sich darüber keine Meinung bilden. Wenn in den Interviews festgestellt wurde, dass Flex-Systeme eigentlich keine echte Option darstellen, dann kommen die Nichtbewerber nur knapp zu demselben Ergebnis; immerhin rangiert diese Variante

Abbildung 28: Aktionsradius, System und Räderzahl bei Nichtbewerbern

Wenn in meiner Kommune bzw. Region ein Fahrradverleihsystem eingerichtet werden sollte, hielte ich folgenden Zuschnitt für am meisten Erfolg versprechend:



(überall n=21)

Quelle: eigene Darstellung

64. Der einzige Landkreis, der schriftlich geantwortet hat, gab »nur die Innenstadt« als bevorzugten Aktionsradius an.

mit acht Zustimmungen nicht sehr weit hinter dem stationsbasierten Konzept. Ein Befragter hält eine kombinierte Lösung für zweckmäßig, zwei enthalten sich wiederum. Die mehrheitliche Angabe von 1 bis 5 Rädern je 1.000 Einwohner darf als vergleichsweise durchschnittlich betrachtet werden. Auch die Bewerbungskonzepte sahen in etwa diese Verteilung vor, mehr als 10 Räder je Station wurden nicht gewählt. Vier Befragte konnten oder wollten sich nicht entscheiden. Obige Werte bezüglich der Räderzahl sind relativ, d.h. bezogen auf die jeweils gleiche Grundeinheit (1.000 Einwohner). Als sinnvoll erachtete Stationsanzahlen wurden dagegen als absolute Werte in Klassen abgefragt; sie lassen sich daher nicht ohne weiteres vergleichen. Hier muss also erneut eine Umrechnung auf die Einwohnerzahlen erfolgen. Daraus ergibt sich dann eine Verteilung, wie sie in Abbildung 42 dargestellt ist. Zunächst fällt auf, dass offenbar nur Gebietseinheiten mit 50.000 oder mehr Einwohnern an der Befragung teilgenommen haben. Die Mehrheit der Nichtbewerber sieht 10 bis 50 Stationen als optimale Größe. Befragte aus Gebieten mit mehr als 100.000 Einwohnern plädieren erstaunlicherweise stärker für weniger als zehn Stationen. Die Großstädte zeigen sich zudem in drei Fällen unentschlossen, wohingegen die Mittelstädte mit keinem einzigen »weiß nicht« Fall scheinbar eine genaue Vorstellung haben, welches das richtige Maß ist.

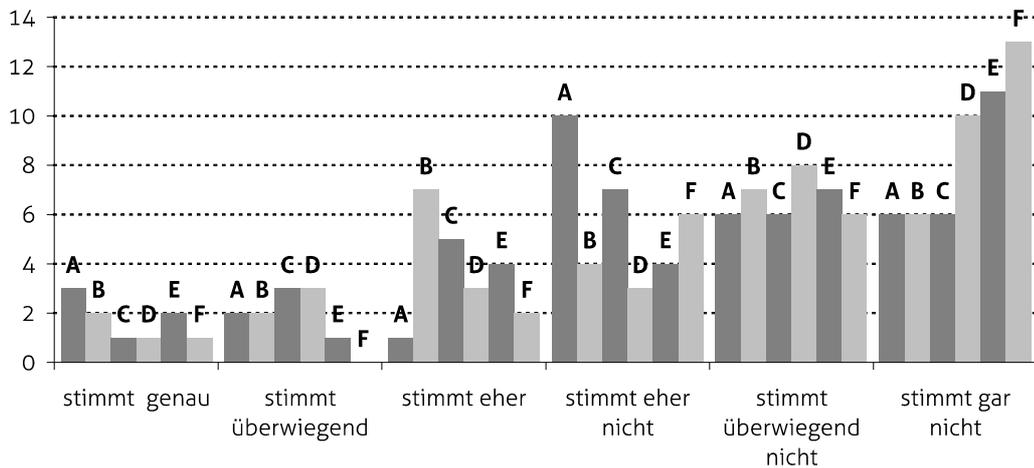
Zusammengefasst dominiert in der Auseinandersetzung von Nichtbewerberkommunen mit öffentlichen Fahrradverleihsystemen also ein stationsgebundenes Modell mit einem bis fünf Rädern sowie 10 bis 50 Stationen je tausend Einwohnern, das am wahrscheinlichsten das gesamte Stadtgebiet abdeckt oder sich, fast genau so häufig präferiert, auf die Innenstadt konzentriert. Doch auch ein Flex-System steht bei den Nichtbewerbern noch recht hoch im Kurs. Mit diesen Dimensionen liegen die Nichtbewerber nicht allzu weit von den Konzepten entfernt, die zum Modellversuch eingereicht wurden (vgl. 3.1.3).

Systemgestaltung bei den Bewerbern – Denn auch die Bewerber-Kommunen sind mehrheitlich der Ansicht, dass ihre Konzepte bereits das lokal sinnvolle Optimum darstellen. Dies kommt in den Antworten auf die Frage zum Ausdruck, ob sie bei unbegrenzter Gestaltungsmöglichkeit⁶⁵ Änderungen vornehmen würden. Schließlich lagen die Angaben zu den Systemgrößen und Zahlen bereits in den Bewerbungskonzepten vor; sie sind in Kapitel 3.1 bereits eingehend analysiert worden. Daher hätte es keinen Sinn gemacht, noch einmal konkrete Daten abzufragen. Stattdessen wurde die »Zufriedenheit« mit den selbst gewählten Parametern gemessen. Diese ist in Abbildung 29 augenscheinlich recht hoch. Es zeigt

65 Auch hier findet sich wieder eine implizite Hypothese, nämlich dass verschiedene Sachzwänge – wie Knappheit von Finanzmitteln – oder bestehende Bindungen – beispielsweise noch laufende Verträge mit FVS-Anbietern – zu einer eingeschränkten Gestaltungsfähigkeit geführt haben könnten. Dass dies scheinbar kaum der Fall ist, kommt in den Ergebnissen zum Ausdruck (vgl. Abbildung 43), aber auch in der handschriftlichen Bemerkung auf einem der Bögen: »Wir hatten freie Hand bei unserem Konzept.«

Abbildung 29: Optimierungswünsche bei den Bewerbungskonzepten

Wenn ich bei der Konzeption des Fahrradverleihsystems meiner Kommune bzw. Region im Rahmen des Modellversuchs freie Hand gehabt hätte, sähe das Konzept ...



- A – ... mehr Räder vor als in der Bewerbung. (n=28)
- B – ... mehr Stationen vor als in der Bewerbung. (n=28)
- C – ... einen größeren Aktionsradius vor. (n=28)
- D – ... ein stationsunabhängiges System vor. (n=28)
- E – ... ein anderes Betreiberkonzept vor. (n=29)
- F – ... einen anderen Anbieter vor. (n=29)

Mittelwerte	A	B	C	D	E	F
Bewerber	-0,64	-0,57	-0,64	-1,07	-1,09	-1,46

Quelle: eigene Darstellung

sich insgesamt ein deutlicher Trend, die vorgeschlagenen Zahlen und Größen als überwiegend sachgerecht anzunehmen. Die Zustimmung zu der Behauptung »mehr wäre besser«, ist nur bei der Zahl der Stationen nennenswert erhöht.

Mehrfach ist bisher ein Vergleich der Kennwerte zwischen den Wettbewerbsentwürfen und der praktischen Realität in Paris gezogen und festgestellt worden, dass die in deutschen Kommunen präferierten Dimensionen bei Weitem nicht an die Ausmaße von »Vélib« heran reichen. Mit den Antworten aus der Frage nach der Zufriedenheit mit den Wettbewerbskonzepten kann nun geschlossen werden, dass solche Dimensionen überwiegend nicht angestrebt werden; in Deutschland operiert man bewusst vergleichsweise zurückhaltend. Dafür sind mehrere Erklärungen denkbar:

- In Deutschland wird kein Erfordernis gesehen, die Systeme größer zu dimensionieren, weil man, wie auch ROTHFUSS anmahnt, die Zahlen aus Paris nicht auf die

deutschen Verhältnisse übertragen könne. Deutschland hätte einen höheren Fahrradbesitz, einen höheren Radverkehrsanteil und einen besser entwickelten Fahrradtourismus. Daher seien in Deutschland keine »revolutionären Effekte« zu erwarten (Interview vom 01.03.2010).

- Oder in Deutschland mangelt es sowohl bei den öffentlichen Akteuren als auch bei den privaten Investoren an Mut und ökonomischer Power. Die deutsche Zaghaftigkeit läßt sich mit der Äußerung von PALMER untermauern, der sich bewusst ist, dass es in Paris genau jene großen Dimensionen gebraucht habe, um diesen überwältigenden Effekt auszulösen. Das sei in Tübingen mit nur einhundert Leihrädern eben nicht zu machen, die Finanzlage der Stadt habe aber nichts Größeres zugelassen (Interview vom 24.02.2010).

Alles in allem zeigt sich in den Antworten eine gemäßigte Einstellung gegenüber öffentlichen Fahrradverleihsystemen, die scheinbar auch unter der Annahme einer planerischen Blankovollmacht nicht in überschwängliche Begeisterung umschlagen würde. Die Bewerber sind mit den in ihren Konzepten gewählten Parametern weitgehend zufrieden. Es bleibt abzuwarten, welche Auswirkungen die Umsetzungen der Modellprojekte und die damit verbundenen Erfolge oder auch Enttäuschungen auf diese Haltung haben werden.

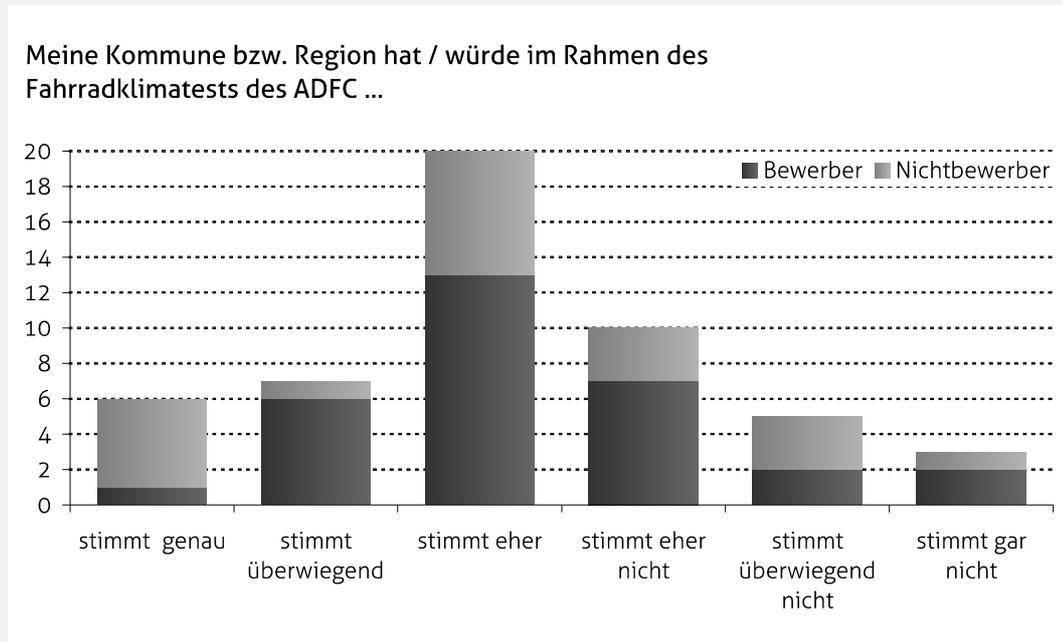
3.3.4 Fahrradfreundlichkeit, Mobilität und Planungsthemen

Mit insgesamt vier Fragebatterien wurde das allgemeine Engagement der Kommunen für nachhaltige Mobilität erfasst.

Fahrradfreundlichkeit – Der ADFC-Fahrradklimatest hat zuletzt im Jahr 2005 eine Reihe von Faktoren innerhalb ausgewählter Städte bewerten lassen, die das komfortable und sichere Radfahren betreffen. Die Bewertung erfolgte durch die Verkehrsteilnehmer selbst; der Fahrradklimatest ist somit Ausdruck der im täglichen Verkehr subjektiv wahrgenommenen Qualität der Radverkehrsinfrastruktur sowie von Komfort und Sicherheit für Radfahrer im Straßenverkehr (vgl. insgesamt ADFC 2005, o.S.). Die letzte Frage im Fragebogen zum Radverkehr an sich (vgl. Anhang 8) setzte voraus, dass dieser Klimatest zumindest bekannt sei, wenn nicht sogar Ergebnisse für die eigene Kommune vorlägen.

Insgesamt 51 Kommunen (20 Bewerber, 31 Nichtbewerber) äußerten sich dazu. Abbildung 30 lässt erkennen, dass zwar eine Handvoll der Befragten von einer guten Bewertung überzeugt sind, die Mehrzahl der Antworten aber eher vorsichtig (»stimmt eher«) ausfällt.

Abbildung 30: Selbsteinschätzung zur Fahrradfreundlichkeit der Kommune



... eine gute Bewertung erhalten. (n=51)

Mittelwerte	
Gesamt	0,3
Bewerber	0,21
Nichtbewerber	0,45

Quelle: eigene Darstellung

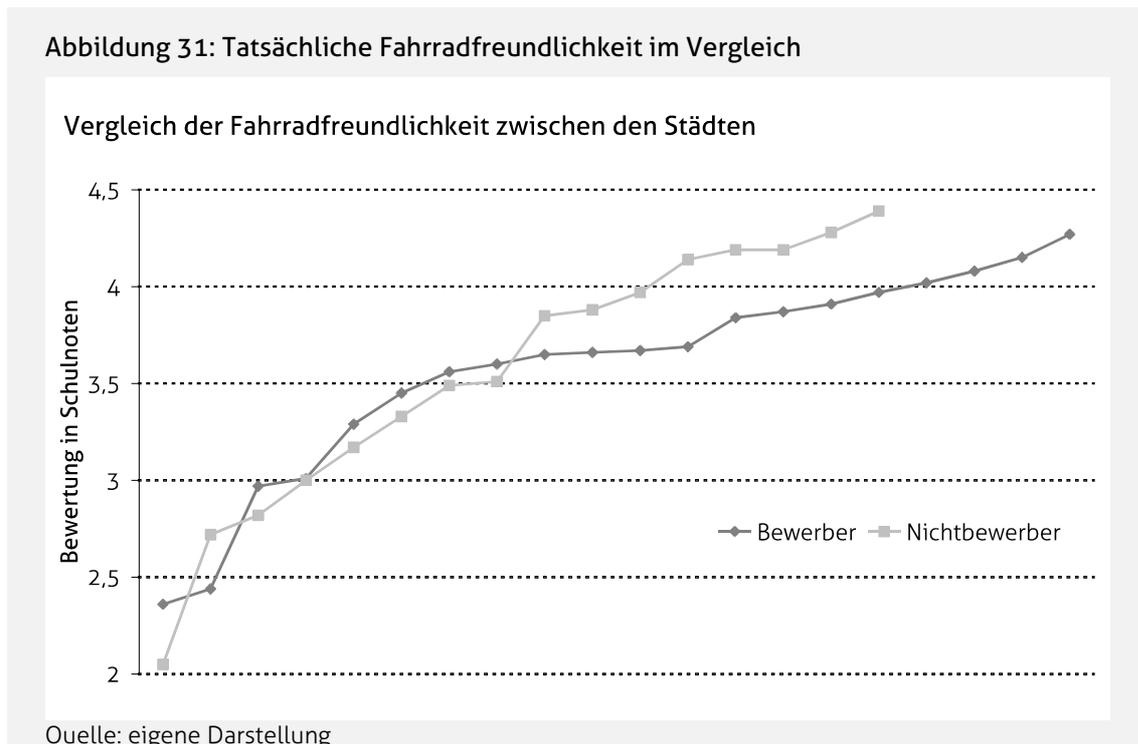
Zustimmung und Ablehnung weisen nahezu die gleiche Anzahl von Antworten auf. Die Nichtbewerber schätzen sich besser ein (Mittelwert 0,45 gegenüber 0,21 der Bewerber). Von den insgesamt 13 Befragten, die vollständig oder überwiegend von ihrem guten Fahrradklima überzeugt waren, handelt es sich bei sechs um Nichtbewerber. Offenbar stimmt die Vermutung, nur fahradfreundliche Kommunen interessierten sich für die Einführung öffentlicher Leihradsysteme, nicht.

Unabhängig davon liegen mit dem Fahrradklimatest auch reale Bewertungen für insgesamt 36 Kommunen⁶⁶ aus den beiden untersuchten Samples vor. Deren Mittelwerte laufen obigem Befund ein wenig zuwider⁶⁷: Im Schnitt haben die Bewerber-Kommunen die Note 3,57 erhalten, in Worten also ein »nicht mehr befriedigendes« Urteil; die Nichtbewerber mit 3,56 ebenso (vgl. ADFC 2005, o.S.). Während die Nichtbewerber in den ersten achten Fällen mit

66 für 20 Kommunen aus dem Bewerber- und 16 aus dem Nichtbewerber-Sample; Landkreise und Zusammenschlüsse mehrerer Gebietseinheiten lassen sich durch den ADFC-Fahradklimatest nicht abbilden.

67 möglicherweise weil es sich in diesem Fall eben um eine Fremdeinschätzung durch die Radfahrer handelt

Abbildung 31: Tatsächliche Fahrradfreundlichkeit im Vergleich

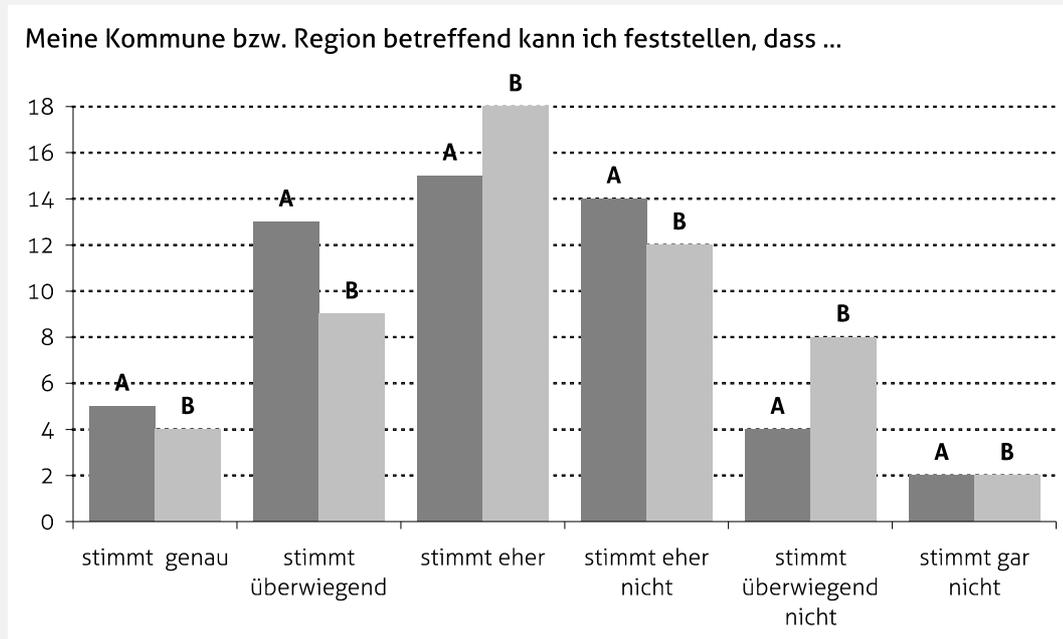


besseren Wertungen aufwarten als die Bewerber (vgl. Abbildung 31), kehrt sich das Verhältnis danach um⁶⁸. Die Bewertungen zwischen den beiden Untersuchungsgruppen unterscheiden sich nicht signifikant. Keine der beiden Gruppen kann als wesentlich fahradfreundlicher oder -unfreundlicher betrachtet werden als das jeweils andere Vergleichssample – weder aufgrund der Selbsteinschätzung (s.o.) noch aufgrund der Fremdeinschätzung durch Fahrradfahrer, wie sie im Fahrradklimatest des ADFC von 2005 dokumentiert ist.

Mobilitätsmanagement, Öffentlicher Verkehr und Planungsthemen – Neben der Betrachtung der Fahrradfreundlichkeit stellten auch die letzten drei Fragen im Fragebogen – zu kommunalem Mobilitätsmanagement, zur Ausgestaltung des Öffentlichen Verkehrs sowie zu Planungsthemen – den Versuch dar, die Selbsteinschätzungen zu Fahrradverleihsystemen und Radverkehr in einen Kontext zu den generellen radverkehrspolitischen und allgemeinen verkehrspolitischen Prioritäten einzubetten. Ein Paradebeispiel dafür bietet aktuell die Stadt Nürnberg, die unter dem Motto »Nürnberg steigt auf« eine

68 Es ist zu beachten, dass sich die Kurven in der Abbildung natürlich verändern würden, kämen weitere Werte hinzu. Zudem ist der Startpunkt der Kurven nicht argumentativ zu begründen und daher ließen sich die beiden Graphen beliebig in beide Richtungen gegeneinander verschieben. Allein der Vergleich ihrer Verläufe lässt eine Aussage zu und soll – auch hier wieder – den Befund stützen, dass sich die Bewertungen zwischen den beiden Untersuchungsgruppen nicht wesentlich unterscheiden.

Abbildung 32: Engagement der Kommune im Mobilitätsmanagement



A – ... die Zuständigen umfassend über Maßnahmen und Konzepte des Mobilitätsmanagements informiert sind. (beide n = 53)

B – ... hier Maßnahmen des Mobilitätsmanagements eingesetzt werden.

Mittelwerte	A	B
Gesamt	0,41	0,18
Bewerber	0,38	0,25
Nichtbewerber	0,45	0,07

Quelle: eigene Darstellung

Radverkehrsstrategie mit vielfältigen Elementen, unter anderem eben auch einem öffentlichen Verleihsystem, aufgelegt hat.

Mit 33 zu 20 (Item A) bzw. 31 zu 22 (Item B) Fällen nimmt sich die Selbsteinschätzung der Befragten zu ihrem eigenen Engagement hinsichtlich eines kommunalen Mobilitätsmanagements⁶⁹ zunächst positiv aus (vgl. Abbildung 32). Den Bezug zum generellen Mobilitätsmanagement sehen 18 Befragte; diese verteilen sich auf 13 Bewerber und fünf Nichtbewerber. Die sechs Ablehnungen (»stimmt überwiegend nicht« und »stimmt gar nicht«) entfallen dagegen auf lediglich einen Nichtbewerber und immerhin fünf Bewerber. Bewerber

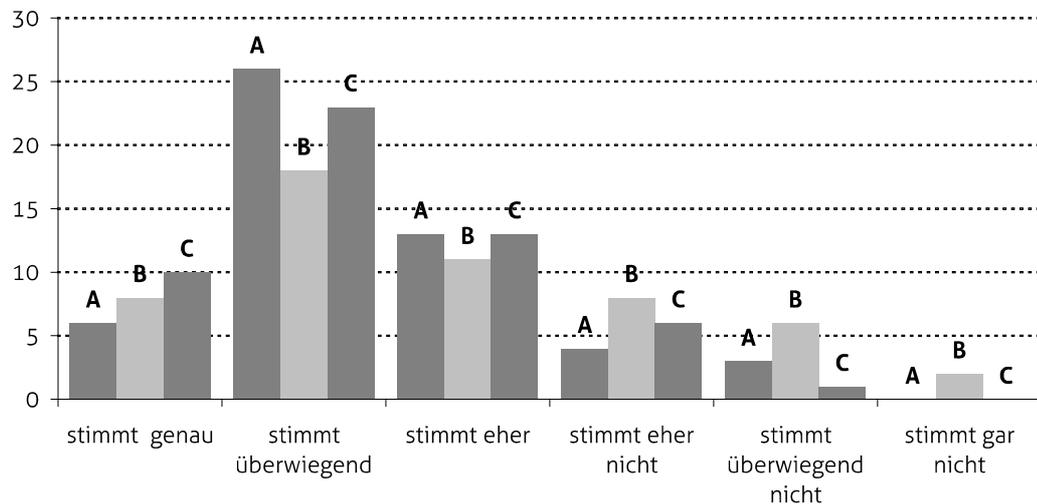
69 Es sei hier an die der Frage vorangestellte Definition erinnert: »Mobilitätsmanagement ist ein Ansatz zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage durch Information und Beratung sowie die Organisation verkehrsmittelübergreifender Angebote durch Anreize und Motivierung. Mobilitätsmanagement bietet Verkehrsteilnehmern/innen Optionen und Wahlmöglichkeiten für (freiwillige) Verhaltensänderungen im Verkehr. Ziel ist eine möglichst effiziente, sichere, sozial- und umweltverträgliche Organisation des Verkehrs.« Es darf davon ausgegangen werden, dass die Befragten ihre Antworten also nicht etwa auf Infrastrukturprojekte o.ä. bezogen haben.

ber scheinen bei dieser Einschätzung – egal ob zustimmend oder ablehnend – demnach sicherer zu sein, die Nichtbewerber dagegen lassen bei ihren Antworten stärkere Vorsicht walten. Im Mittel antworten sie dagegen leicht positiver (0,45) als die Bewerber (0,38). Ein ähnliches Bild ergibt sich bei der Frage nach der Anwendung von Maßnahmen im Rahmen eines Mobilitätsmanagements. Hier zeigt sich allein schon grafisch eine stärkere Tendenz zur vorsichtigen Antwort; vollständig oder überwiegend überzeugt geben sich hier nur noch insgesamt 13 Antwortende (8 aus Bewerber- und 5 aus Nichtbewerber-Kommunen). Dafür haben sich die Antworten bei »stimmt überwiegend nicht« verdoppelt – von gleich vielen Bewerbern wie Nichtbewerbern angekreuzt. Im Mittel aber lässt sich eine leicht positive Tendenz erkennen, bei den Nichtbewerbern (0,07) jetzt allerdings deutlich schwächer als bei den Bewerbern (0,25). Im Ganzen stimmt es demnach eher, dass Bewerber – und auch Nichtbewerber – über Mobilitätsmanagement informiert sind und entsprechende Maßnahmen ergreifen. Nebenbei: Natürlich bräuchte es einen zusätzlichen Erkenntnisgewinn, wenn die Identität derjenigen acht Befragten bekannt wäre, die zu Item B »stimmt überwiegend nicht« geantwortet haben; denn diese heben sich deutlich ab. Die Anonymisierung der Fragebögen lässt diese Rückverfolgung allerdings nicht zu.

Weniger vorsichtig sind die Antworten zum Öffentlichen Verkehr (vgl. Abbildung 33). Schon allein visuell lässt sich in eine deutliche Tendenz zu überwiegender Zustimmung erkennen, und zwar – mit leichten Abstrichen bei B – über alle Items hinweg. Im Kern sagt das aus: Die Befragten sind in der Mehrheit von ihrem Öffentlichen Verkehrsangebot überzeugt, schätzen sich als gut informiert ein, wie man innovativen ÖV gestaltet (Item A) und messen einer optimalen Haltestellenerschließung (Item C) große Bedeutung zu. Zurückhaltender wird die Konkurrenzfähigkeit des ÖV als Alternative zum Auto eingeschätzt. Zu den ersten beiden Aspekten treffen die Nichtbewerber eine leicht negativere Einschätzung, in Item C liegen sie dagegen minimal über der Vergleichsgruppe.

Abbildung 33: Ausgestaltung des Öffentlichen Verkehrs

Im Hinblick auf den Öffentlichen Verkehr in meiner Kommune bzw. Region bin ich der Ansicht, dass ...



A – ... die Zuständigen umfassend über innovative Optionen (z.B. Stadtbussystem) informiert sind. (n=52)

B – ... der hiesige Öffentliche Verkehr eine starke Alternative zum Individualverkehr darstellt. (n=53)

C – ... die Dichte des Haltestellennetzes eine größtmögliche Erschließung gewährleistet. (n=53)

Mittelwerte	A	B	C
Gesamt	1,04	0,65	1,16
Bewerber	1,08	0,69	1,16
Nichtbewerber	0,98	0,6	1,17

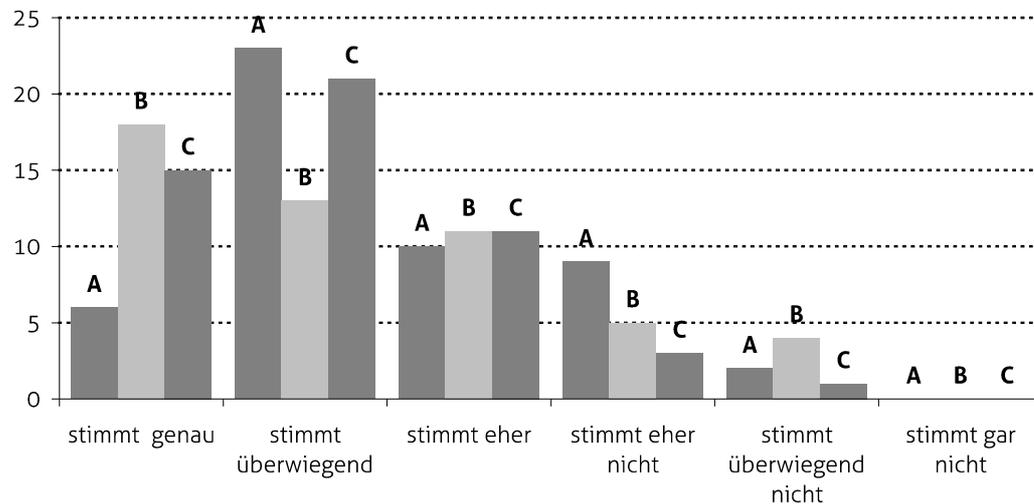
Quelle: eigene Darstellung

Ebenso gibt es wenig Unterschiede in der Selbstbewertung des verkehrspolitischen Klimas beim generellen Umgang mit Planungs- bzw. Verkehrsthemen. So stimmen die Befragten in allen drei Aspekten der Frage mehrheitlich entweder vollständig oder überwiegend zu (vgl. Abbildung 34). Beim offensiven Umgang mit Verkehrsangelegenheiten (Item A) gibt es unter den insgesamt wenigen ablehnenden Antworten noch die meisten. Keiner der drei Sachverhalte trifft indes »gar nicht« zu. Beide Samples liegen im Mittel nicht weit auseinander.

Damit kann festgehalten werden, dass sich beide Untersuchungsgruppen nicht sehr stark unterscheiden, zumindest was ihre jeweiligen Selbsteinschätzungen zu Fahrradfreundlichkeit, Öffentlichem Verkehr, Mobilitätsmanagement und Verkehrsthemen betrifft. Es lässt sich durch die bisher gemessenen Haltungen kein eindeutiges Milieu identifizieren, das sich begünstigend oder hemmend auf ein kommunales Leihrad-Engagement auswirkt.

Abbildung 34: Stellenwert von Verkehrsthemen

Wenn ich den Stellenwert von Verkehrsthemen in meiner Kommune bzw. Region beurteile, stelle ich fest, dass ...



A – ... bei uns offensiv mit Angelegenheiten des Verkehrs umgegangen wird. (n=50)

B – ... es Vereine und Initiativen gibt, die sich regelmäßig in Verkehrsthemen einmischen. (n=51)

C – ... Verkehrsthemen unter den Einwohnern stets rege diskutiert werden. (n=51)

Mittelwerte	A	B	C
Gesamt	0,94	1,21	1,4
Bewerber	0,87	1,15	1,5
Nichtbewerber	1,05	1,3	1,25

Quelle: eigene Abbildung

3.3.5 Strukturelle Eigenschaften des Radverkehrs in den Kommunen

Neben den Einstellungen gegenüber öffentlichen Leihradsystemen wurden auch strukturelle Radverkehrs-Hintergründe der befragten Kommunen erfasst, um die Radverkehrsstrategie der Kommunen zu charakterisieren. Lassen sich mithilfe von Daten zu den tatsächlichen Gegebenheiten strukturelle Muster offen legen, die einen klaren Unterschied zwischen Bewerbern und Nichtbewerbern zeigen?

Radverkehrsanteile – Zunächst ließe sich vermuten, dass allein der Anteil des Radverkehrs am Modal Split sich im Mittel zwischen beiden Samples unterscheidet. Je nachdem, ob man für Bewerber einen höheren oder niedrigeren mittleren Wert annimmt, könnten

öffentliche Leihradsysteme entweder als Maßnahme verstanden werden, den eigenen Radverkehr ›in Schwung‹ zu bringen (ähnlich wie in Paris); oder sie können bewusst als krönender Abschluss eines ohnehin schon aktiven Fahrradengagements positioniert werden (ähnlich wie in Kopenhagen); es wäre aber auch denkbar, dass Leihradsysteme nur in Gebieten für Erfolg versprechend gehalten werden, wo Radverkehr von sich aus bereits stärker ausgeprägt ist – dies müsste demnach in den Bewerberkommunen der Fall sein. Der konkrete Vergleich der Mittelwerte (nB=29, nNB=20) zeigt dann aber, dass der Anteil des Radverkehrs am Modal Split in Bewerberkommunen nur sehr leicht (nicht signifikant) über demjenigen in den Vergleichsfällen liegt (vgl. Tabelle 9). Auch die Anteile des Umweltverbundes (Fuß, Fahrrad und ÖPNV) unterscheiden sich wenig. Ein Vergleich der Mediane ergibt, dass die untere Hälfte der Bewerberkommunen einen Radverkehrsanteil von 21,5% erreicht, ebenso wie die untere Hälfte von Nichtbewerberkommunen. In Bezug auf den Anteil des Umweltverbunds am Modal-Split weichen die Mediane dann doch voneinander ab: Bei den Bewerbern erreicht die erste Hälfte einen Anteil von 52%, bei den Nichtbewerbern sind es 46,5%. Demzufolge lässt der Vergleich der Radverkehrsanteile bzw. der Umweltverbundanteile zwei Aussagen zu: Im Mittel unterscheiden sich die beiden Samples jeweils nur sehr leicht, auch die Verteilung auf die einzelnen Fälle entspricht zumindest in Bezug auf den Radverkehr dem gleichen Muster. Beim Umweltverbund scheint es im Nichtbewerber-Sample ein paar Fälle zu geben, die mit erhöhten Werten den Schnitt insgesamt anheben. Bei den Bewerbern ist es andersherum: Hier sorgt vor allem die untere Hälfte mit hohen Werten für einen insgesamt guten Durchschnitt.

Tabelle 9: Modal-Split-Anteile Fahrrad und Umweltverbund

Anteile am Modal Split	Mittelw. Fahrrad	Mittelw. Umweltverbund	Median Fahrrad	Median Umweltverbund
Gesamt	20,81%	48,98%	21,50%	50,00%
Bewerber	20,82%	49,03%	21,50%	52,00%
Nichtbewerber	20,80%	48,90%	21,50%	46,50%

Quelle: eigene Darstellung

Einschränkend muss darauf hingewiesen werden, dass die Modal-Split-Erhebungen in den Kommunen zu verschiedenen Zeitpunkten stattgefunden haben (frühester: Saarbrücken, 1994; spätester: Würzburg, 2010).

Radwegenetze – Wenn nun der Modal-Split-Anteil keine großen Unterschiede erkennen lässt, so differieren Bewerber und Nichtbewerber möglicherweise in der Länge ihrer Radwegenetze. In den durchgeführten Interviews wurde – sowohl von Verwaltungen als auch von Experten – das Vorhandensein entsprechender Radverkehrsinfrastruktur als notwen-

dige Voraussetzung für die Einführung eines öffentlichen Fahrradverleihsystems genannt (vgl. 3.2.3). Dementsprechend ist zu vermuten, dass diejenigen Kommunen, die sich für eine Bewerbung entschieden haben, ihr Radwegenetz als ein Entscheidungskriterium einbezogen hatten. Möglicherweise haben die anderen Kommunen aufgrund ihres eventuell unbefriedigenden Wegenetzes von einer Teilnahme abgesehen. Hier (nB=22, nNB=16) offenbaren sich erste leichte Unterschiede. Während die Bewerberkommunen im Maximum auf einen Wert von 600 Kilometern und im Mittel auf etwa 190 Kilometer kommen, verfügen die Nichtbewerber maximal über 420 Kilometer und durchschnittlich über 183 Kilometer Radwege. Damit unterscheiden sich beide Samples nach oben bzw. nach unten vom Gesamtdurchschnitt von 183 Kilometern.

Tabelle 10: Radwegenetze

Radwegenetz	Länge in km	Dichte in km/km ²
Gesamt	183,7	1,42
Bewerber	190,27	1,57
Nichtbewerber	174,07	1,19

Quelle: eigene Darstellung

Nun sind die Längenmaße allein nicht sehr aussagekräftig. Erst ihr Bezug auf die Ausgangsfläche – also die Größe der Gebietseinheit insgesamt – bietet mehr Erkenntnis. Eine flächenmäßig kleine Gemeinde wird auch weniger Radweglängen aufweisen. Daher soll im Folgenden der Quotient aus der Radweglänge, bezogen auf die administrativ abgegrenzte Fläche der befragten Kommunen, betrachtet werden. (Einheit km/km²). Die Bewerberkommunen verfügen im Mittel über 1,57 km Radwege je Quadratkilometer (vgl. Tabelle 10), die Nichtbewerber über 1,19 km. Bewerber haben tendenziell besser ausgebaute Radwegenetze. Bei den Längenangaben handelt es sich allerdings in etwa einem Fünftel der Fälle um Schätzungen. Die Belastbarkeit dieser Angaben ist damit gering. Die Landkreise wurden nicht eingerechnet, wegen im Vergleich zu Städten und Gemeinden ganz anderen Raum- und Siedlungsstrukturen.

Zuständige Stellen für den Radverkehr – Radverkehrsförderung steht auch immer in engem Zusammenhang mit der Organisationsstruktur der Kommune. Je nachdem, welche Aspekte des Radverkehrs für die Politik im Vordergrund stehen, ist eine Zuordnung des entsprechenden Fachbereichs zu unterschiedlichen Ämtern denkbar. Dementsprechend galt in den Datenblättern das Interesse auch der Frage, wie diese Zuständigkeiten denn im Einzelfall geregelt seien. Nun liefern solche Nennungen (nB=26, nNB=20) generell nur nominalskalierte Daten, die sich aber immerhin auszählen lassen. Bei den Bewerbern ist das Tiefbauamt als zuständige Stelle für den Radverkehr mit zwölf Nennungen am häufigsten

vertreten, gefolgt vom Stadtplanungsamt mit zehn Nennungen (in drei Fällen wurde von den Befragten das Tiefbauamt angekreuzt und als Konkretisierung das Amt für Stadtplanung angegeben). In vier Fällen ist der Radverkehr im Verkehrsbereich generell angesiedelt (Planung oder Management), in zwei Fällen im Bereich Straßenverkehr (Amt bzw. Fachbereich), in einem Fall bei der Wirtschaftsförderung und ebenso in einem Fall bei der Strukturförderung (Landkreis Nordwestmecklenburg: Stabstelle Region). Auf der Nichtbewerber-Seite wird die Stadtplanung als häufigstes genannt (7), gefolgt vom Tiefbauamt (6). Drei Befragte gaben den Bereich Verkehr generell als zuständig an, zwei den Straßenbau. In einem Fall wird der Radverkehr sogar vom Bereich Tourismus und Marketing betreut.

Tabelle 11: Zuständigkeiten für den Radverkehr

Zuständigkeit	Bewerber	Nichtbewerber
Tiefbauamt	12	6
Stadtplanung	10	7
Verkehr	4	3
Stadtentwicklung	2	1
Ordnungsamt	2	0
Straßenverkehrsamt	2	0
Wirtschaftsförderung	1	0
Straßenbau	0	2

Quelle: eigene Darstellung

Bewerber- wie auch Nichtbewerberkommunen zeigen also eine überwiegend infrastrukturzentrierte Organisationsstruktur ihrer Radverkehrsförderung, als Teil der generellen Verkehrsinfrastrukturplanung. Nur in vereinzelt Fällen ressortiert die Förderung in einem Mobilitätsreferat oder beim Tourismus. Um dies zu untermauern, bedürfte es jedoch weiterer Analysen der jeweiligen Radverkehrs- bzw. Mobilitätskonzepte⁷⁰. Weitere Indikatoren könnten einerseits die Einrichtung spezieller Koordinatorenstellen für den Radverkehr sein, die als »Radverkehrsbeauftragte« (vgl. nächster Abschnitt) abgefragt wurde, andererseits Art und Umfang der zuletzt durchgeführten Radverkehrsmaßnahmen (vgl. übernächster Abschnitt).

Personalausstattung und Radverkehrsbeauftragte – Bisherige Untersuchungen und auch die Erfahrungen zeigen, dass öffentliche Leihradssysteme derzeit als »Kür« betrachtet werden. Ob sich eine Kommune hier engagiert, dürfte auch davon abhängen, ob sich in der Verwaltung eine konkret beauftragte Person darum kümmert und wie die Personalausstattung für den Radverkehr ist. Allein die Erarbeitung eines Wettbewerbskonzeptes bedurfte wegen der kurzen Vorbereitungszeit erhöhter personeller Ressourcen. Insofern

⁷⁰ Dies soll hier allerdings nicht die Aufgabe sein.

könnte für die Nichtbewerber eine fehlende Personalausstattung zum Teilnahmehemmnis geworden sein⁷¹.

Tabelle 12: Radverkehrsbeauftragte in den Kommunen

Zahl RVB	Bewerber	Nichtbewerber
keiner	9	10
einer	19	9
mehrere	2	0

Quelle: eigene Darstellung

Von den 30 Bewerberkommunen gaben 19 einen und zwei Kommunen (Elmshorn und Frankfurt/Main) sogar mehrere Radverkehrsbeauftragte an. Nur neun Befragte verneinten explizit, über einen Radverkehrsbeauftragten zu verfügen. Somit nimmt in 70% der Fälle also mindestens eine Person eine solche Koordinierungsfunktion wahr. Ganz anders bei den 21 Nichtbewerbern, wo nur neun die Existenz eines Radverkehrsbeauftragten und zehn explizit angaben, keinen solchen zu haben. Mehrere Beauftragte sind in keinem der Fälle genannt. Somit ergibt sich eine Beauftragten-Quote von 47%.

Dieser Befund lässt sich ergänzen durch eine Aufstellung, wie viele Personen innerhalb der Verwaltungen tatsächlich mit Aufgaben des Radverkehrs betraut sind und wie hoch deren Arbeitspensum pro Woche insgesamt ist (nB=23, nNB=16). Bei den Nichtbewerbern sind im Mittel offenbar leicht mehr Personen (vgl. Tabelle 13) im Radverkehr eingesetzt als bei den Bewerbern. Auch im Maximum weisen die Nichtbewerber mehr Personen auf (8 in Erlangen), gegenüber den Bewerbern mit 6 in Konstanz. Dies kehrt sich beim Arbeitspensum um: So gab Frankfurt/Main als Maximalfall bei den Bewerbern an, der Radverkehr nehme 160 Wochenstunden in Anspruch, wohingegen bei den Nichtbewerbern Münster mit 120 Stunden je Woche auf den höchsten Wert kommt. Im Mittel unterscheiden sich beide Samples um etwa eine Stunde und zwanzig Minuten. Auch die mittlere Arbeitsbelastung ist bei den Nichtbewerbern leicht höher.

Die Bewerber besitzen also häufiger einen oder mehrere Koordinatoren für den Radverkehr. Demgegenüber wirken bei den Nichtbewerber-Kommunen insgesamt mehr Personen mit mehr Arbeitsstunden am Radverkehr mit – ein Ergebnis, das sich möglicherweise auch daraus erklären lässt, dass unter den Nichtbewerbern auch ausgesprochen Fahrradstädte wie z.B. Münster und Erlagen vertreten sind. Um die genauen Leistungen, die Qualität der

71 In der Tat gaben immerhin vier Befragte als Gründe für eine Nichtteilnahme »fehlende Kapazitäten«, »zu hohen Aufwand« oder Vergleichbares an (vgl. 3.3.6).

Tabelle 13: Personalausstattung, Arbeitspensum und Arbeitsbelastung

Personalausstattung	Mittelwert Personen	Mittelwert Wochen- stunden	Mittelwert h/Person
Gesamt	2,51	40,09	19,45
Bewerber	2,39	39,68	19,36
Nichtbewerber	2,69	41	19,65

Quelle: eigene Darstellung

Arbeit und ihre Effekte zu eruieren, müsste ein eigenes Forschungsvorhaben gestartet werden.

Radverkehrsmaßnahmen der vergangenen fünf Jahre – In den Interviews hatten einige Experten die Ansicht geäußert, dass sich kommunale Radverkehrspolitik auch heute überwiegend in der Planung und Errichtung von Radverkehrsinfrastruktur erschöpfe (vgl. 3.2.7). Um die tatsächliche kommunale Vollzugspraxis zu erfassen, sollten Angaben zu realisierten Radverkehrsmaßnahmen gemacht werden. Dies stellt indes einen kleinen Ausflug in die qualitative Methode dar, auf eine Standardisierung wurde hier bewusst verzichtet (nB=30, nNB=18). Der Radwegebau etwa wurde – ob in Form von konkreten Projekten (Beispiel Bietigheim-Bissingen: »Neuer Radweg entlang der Carl-Benz-Straße«), als »Lückenschluss« oder durch mehrjährige Programme – in beiden Samples am häufigsten genannt (vgl. Tabelle 14). Bei den Wettbewerbs-Teilnehmern folgt als zweithäufigste Maßnahme das Errichten von Abstellanlagen, danach die Radwegbeschilderung. Weitere Maßnahmen sind die Markierung von Schutzstreifen (vom Radwegebau getrennt gezählt), die Öffnung von Einbahnstraßen sowie die Errichtung von Radstationen. Radverkehrsrouten, Radverkehrskonzepte und Öffentlichkeitsarbeit für das Radfahren rangieren jeweils im hinteren Mittelfeld.

Tabelle 14: Häufig genannte Radverkehrsmaßnahmen der vergangenen fünf Jahre

Maßnahmen	Bewerber	Nichtbewerber
Radwegebau	21	13
Abstellanlagen	12	7
Beschilderung	8	8
Schutzstreifen	6	3
Radrouten	5	2
Öffnung Einbahnstraße	5	4
Radstation	5	4
Öffentlichkeitsarbeit	4	1
Radverkehrskonzept	4	3
Knotenpunktumbauten	3	2
Fahrradstadtplan/Radwanderkarte	2	1
Freigabe Fußgängerzone	2	3
Fahrradstraßen	0	1

Quelle: eigene Darstellung

Von den gebildeten Kategorien lassen sich Radrouten, Öffentlichkeitsarbeit, Radverkehrskonzept und Fahrradstadtplan⁷² als nicht investiv charakterisieren – bei allen anderen ging es um die Erstellung oder Ertüchtigung von baulicher Infrastruktur. Offenbar fahren sowohl Bewerber- als auch Nichtbewerberkommunen in der überwiegenden Mehrheit ein ›Standardprogramm‹ aus investiven Maßnahmen. Verhaltens- und nachfrageorientierte Ansätze wie Mobilitätsberatung, Anreize zum Umstieg auf den Umweltverbund, Integration in den Öffentlichen Verkehr, Animation anderer wichtiger Akteure im Radverkehr sowie Reglementierung des Autoverkehrs sind nur vereinzelt zu erkennen. Radverkehrskonzepte werden selten erstellt. Genau hier wäre aber der richtige Ort, Überlegungen zu Fahrradverleihsystemen anzustellen. Insgesamt lassen sich keine signifikanten Unterschiede zwischen den Bewerbern und den Kontrastfällen erkennen. Beide operieren derzeit immer noch weitgehend infrastrukturfixiert.

Zusätzlich zu den einzelnen Maßnahmen ist das dadurch umgesetzte Finanzvolumen der vergangenen Jahre erhoben worden (nB=20, nNB=14). Die Bewerber haben absolut betrachtet in den vergangenen fünf Jahren im Mittel mehr Finanzmittel aufgewendet (vgl. Tabelle 15). Spitzenreiter der Bewerber ist Dortmund mit 10,8 Millionen Euro, Schlusslicht der Landkreis Nordwestmecklenburg mit 20.000 Euro. Bei den Nichtbewerbern kommt Düsseldorf als Spitzenreiter mit 5 Millionen Euro nur auf knapp die Hälfte von Dortmund.

72 Die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung sowie die Freigabe von Fußgängerzonen können im Allgemeinen als nicht eigenständige Maßnahme, sondern als Veränderung der Verkehrsregelung betrachtet werden. Aufgrund der relativ häufigen Nennungen sind sie in der Tabelle dennoch mit aufgeführt.

Bei den Pro-Kopf-Ausgaben stehen die Bewerber dann allerdings im Mittel schlechter (vgl. Tabelle 15). Den Spitzenwert erreicht hier Ingolstadt (40,20 Euro/Kopf) als Nichtbewerber.

Tabelle 15: Durch Radverkehrsmaßnahmen umgesetzte Finanzvolumina

Finanzvolumen	Mittelwert Ausgaben in Euro	Mittelwert Ausgaben Euro/Kopf
Gesamt	1.998.177,78	11,08
Bewerber	2.318.304,76	10,87
Nichtbewerber	1.550.000,00	11,36

Quelle: eigene Darstellung

Summa Summarum investieren die Bewerberstädte und -landkreise zwar absolut höhere Beträge in den Radverkehr. Dies lässt sich allerdings weniger mit ihrer Fahrradfreundlichkeit als mit ihren generell leicht höheren Einwohnerzahlen erklären (im Mittel 196.067 gegenüber 138.447 bei den Nichtbewerbern). Denn bei den Beträgen pro Kopf weisen die Fälle im Kontrastsample höhere Werte auf. Es besteht demzufolge kein signifikanter Unterschied und es kann nicht postuliert werden, die Bewerber hätten vor dem Hintergrund ihres sowieso größeren Budgets für den Radverkehr auch noch ›Luft‹ für ein FVS gehabt.

3.3.6 Informationsverbreitung über Fahrradverleihsysteme

Abgesehen vom reinen Hantieren mit Strukturdaten dürfte für die akteursbezogene Untersuchung des Themas öffentliche Leihradsysteme weiterhin interessant sein, über welche Kanäle Fahrradverleihsysteme als Innovation kommuniziert werden und sich die Kunde davon somit verbreitet. Einen ersten Ansatz dafür sollte ebenfalls die schriftliche Befragung zugrunde legen, und zwar mit Fragen im Datenblatt zum ersten Kontakt mit dem Thema FVS sowie zur Bedeutung des bundesweiten Modellwettbewerbs.

Erster Kontakt mit öffentlichen Leihradsystemen – Im Verlauf der persönlichen Gespräche mit Nichtbewerbern sahen sich die Interviewer mehrmals mit der Situation konfrontiert, dass die Befragten gar nicht oder nur vage vermuteten, was es mit öffentlichen Leihradsystemen auf sich hätte. Diese Gesprächspartner hatten also selbst die Stufe der Kenntnissnahme noch nicht erklommen (vgl. 4.2). Demgegenüber richtete sich die Frage nach dem ersten Kontakt mit dem Leihrad-Thema an jene, die solchen bereits hergestellt hatten. Erstaunlicherweise stimmten hier Bewerber wie Nichtbewerber in der Rangfolge der Antwortkategorien überein (vgl. Tabelle 16⁷³). So hat in beiden Gruppen ein Bundes- oder Lan-

73 Mehrfachantworten waren möglich.

desministerium die wichtigste Rolle bei der Informationsdiffusion gespielt, gefolgt von einem Arbeitskreis oder Netzwerk zum Thema Radverkehr⁷⁴ und – immerhin an dritter Stelle – einem Anbieter von Leihradssystemen. Ähnlich wichtig waren noch Personen aus Forschung und Lehre und möglicherweise ein lokaler Verein, wohingegen ein externes Beratungsunternehmen in beiden Samples jeweils nur ein Mal genannt wurde. Wollte man der Richtung der Informationsdiffusion eine konkrete Bezeichnung geben, müsste man feststellen, dass das FVS-Thema offenbar vor allem ›von oben‹, also top down kam (Ministerium, Arbeitskreis), weniger von quer (FVS-Anbieter, Forschung und Lehre) und noch seltener ›von unten‹, also bottom up (lokaler Verein).

Tabelle 16: Akteure als Multiplikatoren des Themas Fahrradverleihsysteme

Impulsgeber	Bewerber	Nichtbewerber
Bunds- oder Landesministerium	11	6
Arbeitskreis/Netzwerk Radverkehr	6	4
FVS-Anbieter	6	4
Personen aus Forschung und Lehre	5	3
Lokaler Verein	3	3
Beratungsunternehmen	1	1

Quelle: eigene Darstellung

Die vorgegebenen Antwortmöglichkeiten wurden von den Befragten in manchen Fällen noch präzisiert bzw. ergänzt. So fungierten in zwei Fällen (Halle/Saale und Mainz) beispielsweise die örtlichen Verkehrsbetriebe als Impulsgeber; in Dülmen, Konstanz, Kassel, Offenburg und Bonn kam der zündende Funke aus der Verwaltung selbst; in Oldenburg und Regensburg hat das Thema über den Stadtrat Eingang gefunden, während in Pforzheim und Weimer der Deutsche Städtetag die entscheidende Rolle spielte. In einer Ergänzung der Frage wurden die Adressaten gebeten, den Anlass zu nennen, zu dem sie erstmals auf das Thema Leihradssysteme stießen (nB=24, nNB=12). Die offenen Antworten darauf waren so vielfältig, dass einer Kategorisierung schwierig ist. Daher seien stellvertretend nur eine Handvoll Ereignisse genannt, die den Rahmen für einen thematischen Erstkontakt boten: Presseartikel über französische Systeme, Antrag einer Partei/eines Ratsmitglieds im Stadtrat, Bundesumwelt- und Verkehrskongress/Nationaler Radverkehrskongress, Seminare der Fahrradakademie, Anfrage eines Fahrradverleihsystem-Anbieters, Austausch im Fachkollegenkreis, Drittprojekte von Vereinen oder Bildungseinrichtungen, verkehrspolitische Diskussionsveranstaltungen, Treffen von Arbeitsgemeinschaften und Netzwerken zum Radverkehr usw.

74 Für Nordrhein-Westfalen übernimmt beispielsweise die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Städte eine solche Funktion.

Tabelle 17: Informationsquelle für den BMVBS-Modellwettbewerb

Informationsquelle	Bewerber	Nichtbewerber
Pressemitteilung des BMVBS	20	10
Überörtlicher Arbeitskreis/Netzwerk	9	2
Kollegen anderer Kommunen	5	1
Medien	3	5
FVS-Anbieter	3	1
Lokaler Verein	3	1
Politische Parteien	2	1
Örtliche Verkehrsbetriebe	1	1
Verkehrsverband	1	0

Quelle: eigene Darstellung

Bedeutung des Modellwettbewerbs – Die Frage nach dem Wissen über den bundesweiten Modellversuch wurde ausschließlich an die Nichtbewerber gerichtet. Von den 21 Befragten, die sich dazu äußerten, gaben vier (immerhin 19%) an, nichts davon gewusst zu haben. Interessant ist darüber hinaus, woher diejenigen, denen der Modellversuch bekannt war, die Informationen erhielten. Hier zeigt sich im Direktvergleich, dass einmal mehr die Ministerialebene die größte Rolle gespielt hat (vgl. Tabelle 17⁷⁵). Bei den Nichtbewerbern waren allerdings statt der überörtlichen Netzwerke die Medien sowie der Deutsche Städtetag⁷⁶ als zweitbedeutendste Informationsquelle vertreten. Auch der Austausch mit Fachkollegen aus anderen Kommunen spielte nicht die gleiche Rolle. Neben dem also auch hier dominierenden Top-Down-Prinzip (vgl. oben) haben auch Informationen aus Arbeitsgemeinschaften oder Netzwerken Einfluss gehabt. Immerhin 14 Nichtbewerber-Kommunen gaben auf Nachfrage ihre Gründe für eine Nichtteilnahme am Modellwettbewerb an. Wie in Tabelle 18 zu sehen, fielen dabei inhaltliche Erwägungen am stärksten ins Gewicht. Dies konnten beispielsweise ein mangelndes Radwegnetz (Frankfurt (Oder)), eine hohe Radbesitzquote (Münster), das Ergebnis einer verwaltungsinternen Erörterung (Erlangen) oder eine generell skeptische Bewertung öffentlicher Leihradsysteme (Freiburg) sein. Prinzipiell ließe sich auch der Punkt ›Verleih existiert bereits‹ der ersten Kategorie zuordnen, soll als spezieller Einwand hier aber gesondert genannt werden. Vier Befragte gaben an, dass die Aufgabenstellung in der Kürze der Zeit nicht zu bewältigen war (›zu hoher Aufwand‹), zwei argumentierten mit ihren Einwohnerzahlen und sahen das Ausschreibungskriterium ›Großstädte ab 100.000 Einwohner‹ nicht erfüllt⁷⁷.

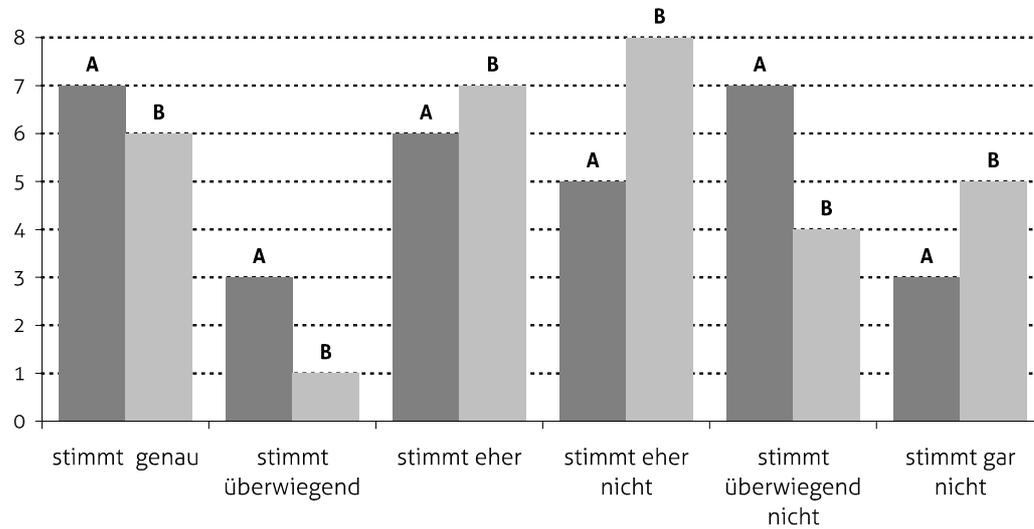
⁷⁵ Mehrfachantworten waren möglich.

⁷⁶ ebenfalls fünf Mal genannt, allerdings im Antwortfeld »andere«, weshalb er nicht in der Tabelle erscheint

⁷⁷ Es sei an dieser Stelle darauf verwiesen, dass immerhin 16 der 44 Bewerber über weniger als 100.000 Einwohner verfügen (vgl. auch 3.1.1). Insofern waren die beiden Nichtbewerber entweder fälschlicherweise von einer Nichtzulassung zum Wettbewerb überzeugt, oder diese Begründung wurde nur als Vorwand angegeben.

Abbildung 35: Bedeutung des Modellwettbewerb für die Bewerber

Wenn ich den Effekt des Modellwettbewerbs betrachte, komme ich zu der Ansicht, dass ...



A – ... meine Kommune bzw. Region sich auch ohne den Modellversuch mit Fahrradverleihsystemen auseinandergesetzt hätte. (beide n=31)

B – ... meine Kommune bzw. Region auf jeden Fall ein Fahrradverleihsystem einführt, unabhängig vom Erfolg beim Modellversuch.

Mittelwerte	A	B
Bewerber	0,15	-0,08

Quelle: eigene Darstellung

Im Kontrast zu den Gründen für die Nichtbewerbung sollten Bewerber-Kommunen eine Aussage treffen, welche Rolle der Modellversuch für ihre Bemühungen um ein öffentliches Leihradsystem spielte⁷⁸. Mindestens eine Handvoll Bewerberkommunen hätte sich auch ohne den Impuls durch den Modellwettbewerb mit Fahrradverleihsystemen befasst (vgl. Abbildung 35). Die Bewerber sind diesbezüglich aber gespalten: Die eine Hälfte bejaht, die andere Hälfte verneint. Der Modellwettbewerb hatte also einen Motivationseffekt. Die Mittelwerte offenbaren dabei, dass eine Auseinandersetzung mit dem Thema aufgrund von Eigeninitiative noch eher möglich erschien, wohingegen eine Umsetzung ohne Förderung vonseiten des BMVBS eher nicht infrage gekommen wäre.

⁷⁸ Diese Frage wurde allerdings im Fragebogen und nicht im Datenblatt gestellt, weshalb die Antworten anonymisiert sind.

Tabelle 18: Gründe für die Nichtteilnahme am Modellwettbewerb

Inhaltliche Erwägungen	6
Zu hoher Aufwand	4
Verleih existiert bereits	2
Kriterien nicht erfüllt	2

Quelle: eigene Darstellung

3.3.7 Aktuelle Leihradsysteme und ihre Charakteristika

Abschließend sei noch ein Blick darauf geworfen, in welchem Umfang öffentliche Leihrad-systeme in den befragten Kommunen bereits existieren und welche Eigenschaften sie aufweisen sowie – im Rahmen einer akteursbezogenen Studie besonders interessant – wer sich für deren Einführung stark gemacht hat.

Vorhandene und geplante öffentliche Leihradsysteme – Die Deutschland-Karte in 3.1.1 mit den aktuell existenten bzw. im Rahmen des Wettbewerbs projektierten Leihradsystemen wurde auf Grundlage der Bewerbungsunterlagen sowie von Anbieter-Daten erstellt. Im März 2010 waren in Deutschland 29 Systeme festzustellen⁷⁹; der heutige Stand (Juni 2011) weicht wegen der dynamischen Entwicklung von dieser Zahl ab (vgl. 4.3). Im Datenblatt sollten alle vorhandenen oder unabhängig vom Modellversuch geplanten Systeme unter den Bewerber- und Nichtbewerbern erfaßt werden. Tabelle 19 listet die Antworten auf und zeigt, dass die Fahrradverleihsystem-Aktivität in den Bewerber-Kommunen signifi-kant höher ist als in den Nichtbewerber-Städten⁸⁰.

79 Diese setzen sich zusammen aus 21 Standorten von Nextbike, sieben Call a Bike Systemen sowie dem Chemnitzer Stadtfahrrad. Nicht gezählt wurden die Fahrradbox-Angebote mit integrierten Leihrädern im Ruhrgebiet (>bikey<) sowie die Call a Bike Angebote an ICE-Bahnhöfen (vgl. REIMANN, J. 2010, S. 29f).

80 Der Nachvollziehbarkeit halber sei angemerkt, dass in der Frage nicht unterschieden wurde zwischen Systemen, die auf Betreiben der Kommunalverwaltung entstehen sollten und solchen, die von FVS-Anbietern eigenständig oder auch in Kooperation mit den öffentlichen Stellen initiiert werden sollten. Das Kapitel zu Fahrradverleihsyste-men als Innovation geht später noch einmal auf dieses >Stellvertreter-Problem< ein (vgl. 4.2).

Tabelle 19: Vorhandensein von Leihradssystemen zum Zeitpunkt der Befragung

Fahrradverleihsystem vorhanden oder geplant?	Ja	davon bereits umgesetzt	Nein
Bewerber	21	4	9
Nichtbewerber	6	5	14

Quelle: eigene Darstellung

Im Mittel kommen die oben angegebenen, bereits realisierten oder in der Planung befindlichen Systeme der Bewerber auf 503,46 Räder und 23,61 Stationen, diejenigen der Nichtbewerber auf 118,5 Räder und 3,17 Stationen. Damit liegen die Bewerber ungefähr in der Nähe dessen, was in den Bewerbungskonzepten durchschnittlich projiziert worden (487 Räder und 55 Stationen, vgl. 3.1.3) und auch im Nachhinein als realistisch bewertet worden war (vgl. 3.3.3); die Nichtbewerber backen in allen Belangen eher kleinere Brötchen – obwohl sie im Fragebogen mehrheitlich beispielsweise zwischen zehn und 50 Stationen für angemessen gehalten hatten (vgl. ebd.). Ebenso entsteht ein Widerspruch zu für sinnvoll gehaltenen Gebietszuschnitten: Hatten die Nichtbewerber im Fragebogen in der Mehrzahl noch die Gesamtstadt bedienen wollen, tritt diese Sicht hier hinter dem in den meisten Fällen tatsächlich realisierten Schema zurück: der Kernstadt (vgl. Tabelle 20). Demgegenüber weiten die Bewerber ihre Systeme zumindest auch auf die umliegenden Stadtteile aus. Weniger häufig kommen hier nur die Kernstadt oder auch die Stadt inklusive Umland vor. Ein öffentliches Leihradssystem nur in einzelnen Stadtteilen zu realisieren, wie es als Antwortmöglichkeit ebenfalls vorgegeben war, hielten weder Bewerber noch Nichtbewerber für sinnvoll.

Tabelle 20: Systemgebiete der geplanten und realisierten Leihradssysteme

Geltungsgebiet	Bewerber	Nichtbewerber
Kernstadt und umliegende Stadtteile	13	1
Gesamtstadt	3	1
Region	3	–
Nur Kernstadt	2	3
Stadt und Umland	2	–

Quelle: eigene Darstellung

Während in nur 28% der Wettbewerbskonzepte überhaupt ein etablierter FVS-Anbieter als Partner aufgeführt war und den alleinigen Betrieb sogar in nur 11% der Fälle übernehmen sollte (vgl. 3.1.2), beläuft sich der Anteil der einschlägigen Anbieter als Betreiber hier auf knapp 43%, zumindest auf der Seite der Bewerber (vgl. Tabelle 21). Bei den Nichtbewerbern findet sich als sonstige Betreiberkonstellation nur die im Feld ›andere‹ eingetra-

gene »gemeinnützige Tochtergesellschaft der Stadt« (Düsseldorf)⁸¹. Konsortien aus mehreren Beteiligten sowie die Verkehrsunternehmen kommen bei den Bewerbern dagegen auf ähnliche Anteile wie in den Wettbewerbskonzepten. Nicht in der Liste erfasste Lösungen sind: Betrieb durch eine Planungsgesellschaft (Grafschaft Bentheim), durch eine Aufbaugilde (Heilbronn) sowie durch ein Fahrradgeschäft, unterstützt von der Stadtverwaltung (Lörrach). Vier der Bewerber gaben an, dass die Betreiberfrage noch nicht abschließend geklärt sei bzw. Ausschreibungen noch vorgenommen würden.

Tabelle 21: Betreiberkonstellationen aktueller Leihradsysteme

Betreiber	Bewerber	Nichtbewerber
FVS-Anbieter	6	4
Konsortium	4	–
Kommune/Region	2	–
Verkehrsunternehmen	1	–
Lokaler Verein	1	–

Quelle: eigene Darstellung

Tabelle 22: Finanzierungsstruktur der Leihradsysteme

Einnahmequellen	Bewerber	Nichtbewerber
Nutzergebühren	20	2
Werbeerträge	11	2
Fördergelder	10	–
Haushaltsgelder	6	–

Quelle: eigene Darstellung

In der Summe werden die Leihradsysteme überwiegend durch Nutzergebühren und an zweiter Stelle durch Werbeeinnahmen finanziert (vgl. Tabelle 22⁸²). Immerhin zehn Bewerber nennen eine öffentliche Förderung, noch sechs stellen dafür auch Haushaltsmittel bereit. Nachdem Gebühren für Ausleihe und Nutzung seit den Systemen der dritten Generation zur Selbstverständlichkeit geworden sind und somit eine mittlerweile gängige Säule der Finanzierung darstellen dürften, kommt offenbar den Werbeerlösen die bedeutendste Rolle als zusätzliche Größe in der Kalkulation zu. Der anfängliche Ärger und das Misstrauen gegenüber Leihrädern als Werbeträger im öffentlichen Raum sind der Überzeugung gewichen, dass dieses Geschäftsmodell eine probate Lösung darstellt (vgl. 3.2.5). Denn ansonsten wären die Kommunen ja gezwungen, zusätzlich eigene Mittel bereitzustellen – oder Fördermittel zu akquirieren, wie sie hier als dritter Posten auftreten.

81 Düsseldorf verfügt allerdings über ein Nextbike-System, wodurch dieser Fall wohl eher als »Betreiberkonsortium« zu bewerten wäre.

82 Mehrfachantworten waren möglich.

Tabelle 23: Initiative zur Einführung eines FVS

Treibende Kraft	Bewerber	Nichtbewerber
Politische Partei	5	1
Verkehrsbetrieb	3	–
FVS-Anbieter	2	2
Verkehrsverband	1	–
Lokaler Verein	1	1
Überörtlicher Arbeitskreis	1	–

Quelle: eigene Darstellung

Entscheidungswege und Vorbereitungen – Die oben dargestellten Systeme haben sehr unterschiedliche Vorgeschichten. Das beginnt schon bei der Frage, welcher Akteur sich überhaupt maßgeblich für eine Einführung eingesetzt hat. Die Antworten aus den Datenblättern geben darüber einen recht guten Aufschluss. So werden bei den Bewerbern zunächst politische Parteien am häufigsten als Initiativkräfte genannt, gefolgt von Verkehrsbetrieben (vgl. Tabelle 23). Allerdings verschiebt sich das Bild bei Auszählung der Felder, in denen weitere Akteure eingetragen werden konnten: Hier werden insgesamt zehn Mal Ämter verschiedenster Couleur genannt – beispielsweise Tiefbauamt, Verkehrsplanungsamt, Stadtplanungsamt usw. – und machen damit verwaltungsgetriebene Initiativen zu stärksten Kraft. Auf der Seite der Nichtbewerber werden Fahrradverleihsystem-Anbieter zuerst für erwähnenswert gehalten, politische Parteien und lokale Vereine finden sich jeweils nur noch mit einer Nennung. Weitere Antworten sind zudem »Bahn AG« und »Stadtverwaltung«. Es lässt sich also festhalten, dass das Engagement des Verwaltungsapparats in Bezug auf öffentliche Leihradsysteme eine entscheidende Rolle spielt.

Tabelle 24: Form der Entscheidung zur Einführung eines FVS

Form der Entscheidung	Bewerber	Nichtbewerber
Stadtratsbeschluss	8	–
Absichtserklärung der Stadtspitze	8	1
Keine	5	1
Vertrag mit Unternehmen	2	1

Quelle: eigene Darstellung

In gleich vielen Fällen ist der Beschluss, ein öffentliches Leihradsystem einzuführen, bei den Bewerbern in Form eines Stadtratsbeschlusses sowie als Absichtserklärung der Stadtspitze fixiert worden (vgl. Tabelle 24).

Tabelle 25: Vorbereitung und Planung des Leihradsystems

Maßnahmen	Bewerber	Nichtbewerber
Vorhandene Daten	15	2
Externe Beratung	13	–
Literaturrecherche	12	1
Vor-Ort-Besuche	9	–

Quelle: eigene Darstellung

Die letzte Frage widmet sich den Kanälen für die Expertise über öffentliche Leihräder. Hier spielen Voruntersuchungen und Studien eine große Rolle (vgl. Tabelle 25⁸³). Aber auch eine Beratung durch externe Stellen wird häufig genannt, ebenso wie natürlich die Literaturrecherche. Immerhin neun Bewerber nannten auch den Vor-Ort-Besuch als Impuls. Hier wie auch bei den vorigen Gegenüberstellungen kamen die Nichtbewerber nicht einmal annähernd auf die gleiche Zahl an Nennungen, da sie ja auch nur weniger als ein Drittel der derzeit geplanten oder realisierten Fahrradverleihsysteme der Bewerber aufweisen können.

3.3.8 Zusammenfassung

Öffentliche Leihräder sind derzeit noch kein wirkliches Boom-Thema. Obwohl der Modellwettbewerb 2009 einen Schub in der Fahrradverleihsystem-Dynamik in Deutschland erzeugt hat (vgl. 4.3), wird dies auf lokaler Ebene anders wahrgenommen. Hier scheinen noch nicht überragend viele Neuigkeiten in Bezug auf dieses Thema anzukommen, und wenn, dann nur in verhalten positiver Färbung; in den lokalen Medien spielen Fahrradverleihsysteme kaum eine Rolle, die wenigen Berichte sind aber freundlich. Die Befragten schätzen sich bzw. die vor Ort Zuständigen als eher gut informiert ein, das Potenzial und die Einsatzreife von Leihradsystemen überwiegen auch. Unter den Befragten im Kontrast-sample wird diesen noch eher touristische Relevanz zugemessen; Alltags- und Berufswege scheinen kaum Potenzial aufzuweisen. Hemmend wirken unklare politische Mehrheiten und Finanzierungsbedingungen. Für die Systemgestaltung präferieren Bewerber wie Nichtbewerber kleine bis mittlere Zuschnitte. Trotzdem wird erwartet, dass sich Leihradsysteme als Verkehrsmittel durchsetzen und dass dies Auswirkungen auf das Investitionsverhalten der öffentlichen Hand bezüglich der Radverkehrsinfrastruktur hat. Der Verlagerungseffekt beim Verkehrsaufkommen vom Auto auf das Rad wird als eher marginal eingeschätzt. Auch als Wirtschaftsfaktor und neues Beschäftigungsfeld im Mobilitätsservice wird das öffentliche Leihrad eher nicht gesehen. Leihradsysteme werden aktuell eher von oben gepusht,

83 Mehrfachantworten waren möglich.

wobei auch die einschlägigen Netzwerke als Multiplikatoren wirken. Auf lokaler Ebene sind die Verwaltungen die bedeutendsten Akteure, noch vor den politischen Parteien und den Verkehrsbetrieben. Die meisten Befragten schätzen sich selbst beim Öffentlichen Verkehr und bei Planungsthemen generell als eher offensiv und fit ein. Wie sich allerdings das Mobilitätsmanagement als neues Betätigungsfeld entwickelt und ob dafür auch Leihfahrradsysteme einbezogen werden, wird noch als fraglich gewertet. Der Alltag kommunaler Radverkehrspolitik beschränkt sich immer noch auf investive Infrastrukturmaßnahmen. Hiergegen konnte der Modellwettbewerb einen ersten neuen Akzent setzen, auch wenn die Fördergelder für einen ›Flächenbrand‹ nicht ausreichen dürften. Die Selbst- oder auch Fremdeinschätzung der Fahrradfreundlichkeit hatte vermutlich keinen Einfluss auf die Entscheidung, am Wettbewerb teilzunehmen. Obwohl mancher Nichtbewerber durchaus auch die zu kurze Vorbereitungszeit als Hindernis angab, scheinen sich die meisten Kommunen eher aufgrund inhaltlicher Überlegungen gegen eine Bewerbung entschieden zu haben.

Insgesamt verstärkt sich das Bild, das bereits durch die Auswertung der Interviews gewonnen wurde: in Deutschland dominieren zögerlichen Kommunen, die sich nur mithilfe einer Förderung motivieren lassen, neue Formen der Mobilität zu erproben. Das mag unter anderem an den klassischen und verfestigten Denkschemata bezüglich des Rollenverhältnisses zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern liegen. Angelehnt an die Aussage von KAGERMEIER (vgl. 4.2.3), die Zukunft der öffentlichen Fahrradverleihsysteme als Nischenprodukt oder Standardelement werde sich demnächst entscheiden, ist ein Selbstläufer bei öffentlichen Fahrradverleihsystemen noch nicht in Sicht. Man kann nur hoffen, dass die Modellprojekte hier zusätzlichen Schwung und eine gesicherte Basis bringen. Entscheidend wären in diesem Zusammenhang allerdings nicht nur die reinen Outputs, sondern genau so große Bedeutung haben Erkenntnisse über interne Prozesse, die zu einer erfolgreichen Umsetzung führen: Wie lässt sich politischer Widerstand überwinden, wie können möglichst viele lokale Akteure mobilisiert werden? Ebenso relevant wird sein, ob sich das Image öffentlicher Leihräder in diesem Zuge signifikant verbessern lässt – derzeit ließe es sich vielleicht ein wenig polemisch mit ›nett, aber nicht unbedingt notwendig‹ umschreiben.

3.4 Gespräche mit Verkehrsexperten

Neben der kommunalen Perspektive zum Thema öffentliche Fahrradverleihsysteme ist auch die Stimmungslage von Experten aus Verbänden, Verkehrsplanung, Politik, Ministerien, Wissenschaft und weiteren Institutionen wichtig. Von Februar bis Mai 2010 erfolgte dazu eine weitere offene Interviewserie mit 26 Expertengesprächen in der ganzen Republik. Die Interviewer fragten die Fachleute, wie sie mit dem Thema umgehen und in welcher Rolle sie Public Bikes gegenüber klassischen, seit Jahrzehnten etablierten Verkehrsmitteln sehen. Das Antwortspektrum lässt sich dabei als recht heterogen bezeichnen. Manche Experten waren mit dem Thema noch nicht so stark vertraut, bzw. messen ihm (noch) nicht so viel Bedeutung bei. Einige der Befragten erwiesen sich allerdings als sprudelnde Informationsquellen. Konkret befragt wurden die verkehrspolitischen Sprecher der fünf Bundestagsfraktionen, Vertreter von Verkehrsverbänden wie VDV, ADAC, ADFC, VCD, Vertreter aus der Verkehrsforschung und Beratungsbüros, hochrangige Schlüsselfiguren aus den Ministerialverwaltungen von Bund und Ländern sowie Repräsentanten von Fahrradverleihsystem-Anbietern (siehe Expertenliste im Anhang 5). Ziel dieses Kapitels ist, das Spektrum und die Breite der unterschiedlichen Argumente und Ideen zum Thema Fahrradverleihsysteme zu verdeutlichen. Folglich sind nicht alle Aussagen jedes einzelnen Befragten eins zu eins im Text enthalten, sondern es erfolgt eine exemplarische Auswahl.

3.4.1 Status Quo und Trends bei Leihradsystemen

Image von Fahrradverleihsystemen – Öffentliche Leihradsysteme haben in der breiten Bevölkerung noch kein eigenes Image, weil das Angebot nach wie vor ein Nischenprodukt ist, das viele Menschen gar nicht kennen. Unter den befragten Experten dagegen besitzen sie bereits ein positives Image als intelligente, urbane, moderne oder innovative Maßnahme. Die Experten vermuten, dass diese Attribute auch der Grund seien, warum die Medien gerne über Fahrradverleihsysteme berichten und dann meist positiv. Nach Meinung von Tilmann Bracher vom DIFU befasse sich die Politik überwiegend deshalb mit dem Thema, weil es mediengängig sei. Dazu habe sicher die positive Berichterstattung über das Pariser Verleihsystem ›Vélib‹ beigetragen, die Startpunkt für ein interessantes Wechselspiel von Politik und Medien geworden sei. Die Medien hätten die Politik neugierig gemacht. Die politischen Reaktionen einschließlich des Bundesmodellvorhabens hätten wiederum die Medien neugierig gemacht. Und so habe sich das eine Weile »aufgeschaukelt.« Freilich sei es trotzdem in der Realität noch kein Selbstläufer geworden, weil von der

Idee bis zur Realisierung leider ein steiniger Weg warte. Sicher sei für die Entwicklung förderlich, dass derzeit der Fahrradverkehr trotz der typischen ›Rüpel-Radfahrer‹-Berichte, die jedes Frühjahr erschienen, insgesamt in den Medien und in der Bevölkerung ein positives Image habe. Davon könnten Leihfahrradsysteme profitieren. Ihre Präsenz im Öffentlichen Raum mache den urbanen Radverkehr greifbarer.

Thorsten Staffelt (FDP-Bundestagsfraktion) merkt an, dass dem Radverkehr keinen Gefallen getan wird, wenn er stereotyp im Zusammenhang mit Umweltverträglichkeit und Klimawandel kommuniziert werde. Es sei viel wichtiger, die Spaßkomponente und nutzerorientierten Aspekte wie Flexibilität, Schnelligkeit, Unabhängigkeit und Gesundheit herauszustellen. Herr Kalpuner von Nextbike verweist auf die Dynamik der Meinungsbildung. Ursprüngliche Skepsis gegenüber öffentlichen Fahrradverleihsystemen schlugen schnell in Begehrlichkeiten um, wenn in der Nähe (einer Nachbarstadt oder Region) die ersten Leihfahrräder rollten. So erwarte er im Ruhrgebiet eine schnelle Expansion des Metrorad Ruhr über die zehn Starterkommunen hinaus.

Herr Hörmann vom ADFC ist allerdings noch nicht vom Engagement des Bundes überzeugt. So löblich das Bundesmodellprojekt »Innovative Fahrradverleihsysteme« des BMVBS und die ZEM-Kampagne des BMU seien, so dürfe man mit Blick auf den organisatorischen Unterbau in Form von Referaten, Personal und Haushaltstiteln bezweifeln, dass die Fahrradförderung bei der Bundesregierung wirklich ein zentrales verkehrs- und umweltpolitisches Thema sei. Die Tatsache, dass die konkrete Umsetzung der Fördermaßnahmen des Bundesmodellvorhabens stark ins Stocken geraten sei, belege einmal mehr, wie schwach die organisatorische Basis des Radverkehrs auf Bundesebene sei. Und bei den Ländern sehe es mit wenigen Ausnahmen auch nicht viel besser aus mit der organisatorischen Verankerung der Fahrradförderung in den Ministerien. Das aktuelle Thema Elektromobilität habe dagegen sehr viel schneller und massiver öffentliche Aufmerksamkeit erobert. Und dabei gehe die Komponente Pedelec leider weitgehend verloren, obwohl hier nach den Stückzahlen viel mehr passiere als im Elektroautobereich.

Viele Experten kennen Beispiele von Fahrradverleihsystemen und können diese auch konkreten Anbietern zuordnen. Call a Bike von DB Rent ist ebenso geläufig wie Nextbike. Hin und wieder werden auch andere lokale Anbieter genannt. Am meisten Eindruck macht den Experten aber das ›Vélib‹-System in Paris, sicher auch wegen des gewaltigen medialen Echos 2007. Einige Experten kritisieren, dass der deutsche Markt von nur zwei Anbietern dominiert werde, eben Call a Bike und Nextbike, das sei eine Art Oligopol. Bei der Nennung von Pro- und Contra-Argumenten zu Beginn des Interviews überwiegen die eher positiven Assoziationen zu Fahrradverleihsystemen. Man sieht die Räder als Bereicherung für die

Städte, ihren ÖPNV und ihre Mobilität. Die von den Befragten aus Städten und Landkreisen oft geäußerten Befürchtungen bezüglich möglicherweise drohender Defizite, zu hoher Zugangs-/Nutzungshürden und möglicher Schäden durch Vandalismus werden von den Experten nicht geteilt.

Herr Kiepe, Beigeordneter für Stadtentwicklung und Verkehr beim Deutschen Städtetag, erwartet für Leihfahrräder in großen und mittleren Städten eine wachsende Nutzung. Im Rahmen der urbanen Renaissance sei das ein wichtiges Angebot für die Zentren. Hier biete das Fahrrad mit seiner Reichweite ein sehr gutes Mittel für die Erreichbarkeit. Herr Hörmann, verkehrspolitischer Sprecher des ADFC, sieht einige deutsche Städte im internationalen Vergleich schon gut aufgestellt. Franzosen, Italiener und Spanier verstünden es nur einfach besser, ihre Systeme auch gekonnt in der Öffentlichkeit zu platzieren. In Deutschland diskutiere man mehr über mögliche Risiken und Hürden bei der Umsetzung. Im Ausland gebe es mehr Mut, genug Geld für die neuen Systeme in die Hand zu nehmen, weil sich auch die Bürgermeister persönlich für die Innovation engagierten. Zusammen mit kompetenten professionellen Partnern erreichten sie dann die erfolgreiche Umsetzung. In Deutschland tue man sich mit der Umsetzung dagegen schwerer und plane daher auch vorsichtiger und bescheidener.

Aktivitäten und Kenntnisstand bei Kommunen – Der Wissenstand der Kommunen zum Thema öffentliche Leihradsysteme wird von den Experten unterschiedlich eingeschätzt. Die meisten Experten halten es bislang für ein Insiderthema: Den Kommunen fehle das notwendige Fachwissen, weil dort auch wenig Zeit und Geld für systematische Recherche bereit stünde. Daher gebe es zwar ein latentes Interesse an Public Bikes, aber daraus folge keine differenzierte Informationsbeschaffung und Umsetzungsplanung. Nur größere Städte hätten die Möglichkeiten, selber aktiv zu werden und zu recherchieren bzw. externe Experten einzuladen. Die meisten Kommunen würden sich passiv verhalten und erst mal abwarten, wie sich das Thema weiter entwickelt. Unterschiedlich wird eingeschätzt, welche Rolle die örtliche Politik spielt. Einerseits gehöre es zum politischen Alltag, dass Ratsmitglieder Ideen, die ihnen durch die Medien bekannt werden und die sie für relevant halten, oft unmittelbar in Prüfaufträge umsetzen. Insoweit haben sie vielfach eine Initialfunktion. Auf der anderen Seite gebe es im kommunalpolitischen »Klipp-Klapp-Schema« zwischen Mehrheit und Opposition oft auch reflexartige Abwehrreaktionen; dann arbeiteten Oppositionspolitiker oft als »Bremsen«, wenn die Idee von der Mehrheit stammt oder als Antreiber, wenn die Mehrheit etwas gerade für nicht opportun erklärt hat.

Bei ziemlich neuen Themen mit unklarer Relevanz und Wirksamkeit sind die kommunalen Verwaltungen oft eher zögerlich. Alt vertraut ist ihnen aus jahrzehntelanger Praxis die

Autofahrerperspektive, nach der es vor allem um neuen Parkraum und mehr Fahrbahnflächen für Autos geht. Das Thema Fahrradförderung hat da per se einen schweren Stand. Der Tübinger Oberbürgermeister Boris Palmer sieht in dieser Praxis einen wesentlichen Grund für die geringe Innovationsbereitschaft kommunaler Planungsverwaltungen. Da bedürfe es schon klarer »Ansagen« durch die politische Spitze, wenn ein neuer Kurs gesucht werden solle. Michael Adler, Geschäftsführer der fairkehr GmbH, benennt als Kernproblem das geringe Mittelvolumen für die Radverkehrsförderung. Die meisten Kommunen seien weit davon entfernt, einen dem Modal Split Anteil des Fahrrades entsprechenden Anteil des Verkehrsbudgets für Fahrradpolitik auszugeben. Übrigens gelte das erst Recht für die Länder und den Bund. Radverkehrsförderung bleibe ein fiskalisches Randthema.

Der verkehrspolitische Sprecher der Bündnis90/Die Grünen Bundestagsfraktion, Dr. Anton Hofreiter, bringt es noch prägnanter auf den Punkt: Es gebe nichts kostengünstigeres als etwas für den Fußgänger oder Radfahrer zu tun. Da aber für diese Verkehrsarten oft gar keine eigenen Etats ausgewiesen würden und auch kein eigenes Personal eingesetzt würde, fielen sie am Ende hinten runter, weil zunächst immer prioritär der Autoverkehr bedient werde. Bei solch einer Ausgangslage fehle auch der Mut für finanzielles Engagement bei Fahrradverleihsystemen. Auch Peter London vom Verkehrsministerium des Landes Nordrhein-Westfalen sieht dies ähnlich und vermisst Kommunalpolitiker, die sich tatsächlich engagiert und mit einer fiskalischen Priorität des Themas Fahrrad(-verleihsystem) annahmen und damit Erfolge erzielen wollten. Oft beschränke sich die Positionierung gegenüber dem Fahrradverkehr auf warme Worte und symbolische Akte. Aus Sicht der Wissenschaft hätten nach Meinung von Prof. Dr. Andreas Kagermeier, Lehrstuhl für Freizeit- und Tourismusgeographie an der Universität Trier, die Kommunen auf Grund ihrer hohen Autoverkehrsüberlastung allen Grund zur Fahrradförderung. Das Fahrrad habe ein großes Potential im Nahverkehr. Das immer noch geringe Interesse der organisierten Wirtschaft (DIHK, BDI, EHV) der Auto orientierten Verbände wie VDA, ADAC an der Fahrradförderung machen den Radverkehr nach wie vor zu einem Randthema.

Zusammensetzung der Fachöffentlichkeit – Die Interessierte Fachöffentlichkeit zum Thema Fahrradverleih setzt sich nach Expertenmeinung vornehmlich aus einigen besonders engagierten Kommunen (Politik und Verwaltung), den überregionalen Verkehrsverbänden wie ADFC und VCD, wenigen auf dieses Thema spezialisierten Verkehrsplanern und -beratern sowie ausgewählten Verkehrsbetrieben zusammen. Hinzu kommen die überregional operierenden FVS-Anbieter. Prof. Knie unterstreicht ausdrücklich, dass das BMVBS aktuell die treibende Kraft zum Thema öffentliche Leihradsysteme sei. Herr Bull weist darauf hin, dass die Fahrradförderung allmählich aus der »Gesinnungsecke« herauskomme. Heute versuche auch der ADAC, das Fahrrad zu thematisieren. Die Universitäten befassten sich einst-

weilen eher auf kleiner Flamme, etwa im Rahmen von Abschlussarbeiten, mit dem Thema. Abgesehen vom europäischen OBIS-Projekt fehle es an umfassenden Forschungsprogrammen.

Michael Adler von fairkehr erwartet sehr viel Zustimmung zur Einführung von Fahrradverleihsystemen, denn die große Mehrheit der Bevölkerung sei gegenüber dem Fahrrad positiv gestimmt. Leihradsysteme würden Bilder und Geschichten produzieren, deren Veröffentlichung sehr wichtig sei. Das Pariser ›Vélib‹ habe beinahe schon Kultstatus gewonnen und eine intensive Identifikation mittels Internet ausgelöst. Darin lägen beträchtliche Chancen für den Fahrradverkehr, betont Herr Hörmann vom ADFC.

Dritte im Hintergrund – Alle Experten sind sich einig hinsichtlich der besonderen Initialfunktion des Bundes und (weniger deutlich angesprochen) der Länder. Von ihnen werden wichtige Impulse erwartet, sowohl im Bereich der Rahmensetzungen als auch der Modellvorhaben als auch der Forschung und Kommunikation. In diesem Zusammenhang wird die Ausschreibung des BVMS ausgesprochen positiv vermerkt. Ohne diese Förderung gäbe es kaum so viel kommunales Interesse an dem Thema. Ein besonderes Problem sei jedoch die verwaltungsinterne Abwicklung. Denn es gebe bei der Umsetzung erhebliche Probleme mit indirekt betroffenen Behörden, nicht zuletzt Denkmalschutz und Sicherheitsbehörden. Damit gerate das interne Ringen um Zentimeter und Standorte zu einer schwierigen Aufgabe, bei der dann oft spezifische mediale Kommentare entweder bei negativer Akzentuierung das Ganze massiv erschweren oder bei positiver Kommentierung wichtigen Rückenwind bedeuten.

Enttäuscht sind die Experten über die Rolle der Verbände. ADFC und der VCD werden häufig explizit genannt, mit dem Vorwurf, dass sie nicht viel zum Thema beitragen würden. Aufgrund ihrer traditionellen Infrastrukturorientierung und ihres chronischen Misstrauens gegen Ideen und Konzepte der Verwaltung und ihrer dauerhaften Besorgnis um die Verkehrssicherheit nehmen diese beiden Verbände eher eine defensive Rolle ein, äußern vielfach Skepsis, zunächst müssten erst mal alle infrastrukturellen Vorleistungen erbracht sein, dann können man als ›Sahnehäubchen‹ auch an Fahrradverleihsysteme denken. Enttäuscht zeigen sich diverse Experten auch über die Rolle der Wissenschaft. Vonseiten der Hochschulen käme nicht viel Feedback. Die augenblickliche Dynamik werde vornehmlich durch Aktivitäten im Ausland erzeugt. Und das werde aus Deutschland einstweilen nicht intensiv untersucht. Die gleiche Enttäuschung gibt es bezüglich der Planungs- und Beratungsleistungen. Es gebe eben kaum ausgewiesene Büros, die eine solide Beratung und Planung übernehmen könnten, weil es allenthalben an fundierter Erfahrung fehle.

Es fehle dem Thema schlicht an einer ausreichenden Lobby, um es so populärer zu machen, dass mutige kommunale Initiativen gestartet würden. Ulrich Prediger, Geschäftsführer der Firma LeaseRad, kommentiert dazu, dass Kommunen, die ansonsten viel für den Radverkehr machten, bei diesem Thema merkwürdig zurückhaltend seien. Dadurch würden sie ihrer sonst bei innovativen Infrastrukturlösungen oft beachtlichen Vorreiterrolle bei diesem Thema nicht gerecht. Damit hebt er auf die Beispiele Münster, Erlangen und Freiburg ab, die trotz ihrer generellen Fahrradorientierung beim Thema öffentliche Leihräder zunächst eher skeptisch bis ablehnend reagiert haben. Sie fielen also hier als die üblichen ›Motoren‹ der Innovation aus.

3.4.2 Potentiale öffentlicher Leihradsysteme

Leihräder als High-Impact-Produkt – Generell sehen die befragten Experten durchweg gute Potentiale für Public Bikes. Über ein Drittel stuft das Potential hoch ein. Besonders relevant seien Leihradsysteme für touristisch geprägte Städte als Ergänzung zum Nahverkehr und zur Förderung des intermodalen Verkehrsmixes. Sie könnten Autofahrten reduzieren und die Anschaffung von Zweitwägen erübrigen. Insofern führten sie bei ausreichender Dimensionierung zu einem steigenden Radverkehrsanteil. Sie könnten dann auch zur veränderten, positiven politisch-administrativen Wahrnehmung des Radverkehrs führen, was dann auch die Entwicklung der Radverkehrsinfrastruktur und der Mobilitätskultur positiv beeinflusse. Insofern sei es falsch, erst auf die perfekte Infrastruktur zu warten, ehe man sich im Fahrradservice engagiere.

Nahezu alle Experten sehen interessante Synergieeffekte zwischen Fahrradverleihsystemen und dem ÖPNV. Um diese auch zu aktivieren, sei eine gemeinsame Kommunikation mit dem ÖPNV wichtig. Diese trage zu einer Win-Win-Situation für den Umweltverbund bei. Ein Teil der Experten sieht aber auch das Problem, dass sich der ÖPNV intern immer wieder als Konkurrent zum Fahrrad stilisiere und daher sehr zurückhaltend sei, wenn es um Fragen der Trägerschaft und finanziellen Beteiligung gehe. Die meisten Experten sehen eine neue Qualität des Themas durch den Einsatz von Pedelecs. Diese böten das Potential für die Erschließung ganz neuer Kundengruppen, die bislang nicht Fahrrad fahren. Pedelecs könnten aber auch die politisch-administrative Wahrnehmung des Fahrradverkehrs positiv verändern. Jetzt wandle sich das Rad vom als Kurzstreckenverkehrsmittel diskreditierten Low-Interest-Vehikel zu einem distanzleistungsfähigen High-Impact-Produkt. Diesen Zusammenhang betont vor allem Michael Adler von der fairkehr GmbH, der in Leihpedelecs eine gute Markteinführungsstrategie vermutet, weil sie für viele Individualkäufer noch zu teuer seien. In einem Leihradsystem würde diese aber dann auch für den Einzel-

nen in seiner individuellen Streckenplanung nutzbar werden und durch die sicherlich große Nachfrage dem System an sich viel mehr Schwung verleihen.

Imageeffekte – Wenn ein öffentliches Fahrradverleihsystem erst einmal in Betrieb ist und benutzerfreundlich konzipiert wurde, hat es Potential für ein generelles Agenda-Setting für das Umwelt-Fahrrad-Thema. Dann kann es ein günstiger Baustein einer modernen Mobilitätspolitik sein. Es kann dazu beitragen, die begrifflichen und organisatorischen Grenzen zwischen ÖPNV und Individualverkehr aufzuweichen. Öffentliche Fahrräder bzw. motorisierte Fahrräder bilden ein neues Element im Mobilitätsmix. Sie bieten bei entsprechender konzeptioneller Kooperation mit der Wirtschaft als Element des betrieblichen Mobilitätsmanagements auch die Chance, das Umweltengagement der Wirtschaft viel stärker zu betonen. Nebenbei helfen Leihradssysteme auch, das leidige Problem von mit Fahrrädern vollgestellten Öffentlichen Räumen zu lindern, weil anstelle eines ungeordneten Abstellchaos' nunmehr eine Abstellordnung Platz greift und die Gesamtzahl der abgestellten Räder wegen der viel intensiveren Nutzung jeden einzelnen Rades verringert werden kann. Mit Hilfe von Leihradssystemen entstehen auch neue Arbeitsplätze im Mobilitätsbereich, eben für Mobilitätsservice. Aus all diesen Gründen können aus Sicht der überwiegenden Mehrzahl der Experten öffentliche Fahrradverleihsysteme zu einem positiven Image-Gewinn für Städte und Regionen beitragen.

Fahrradverleihsysteme als Strategie-Baustein – Hinsichtlich der strategischen Einordnung öffentlicher Leihradssysteme gibt es sehr verschiedene Expertenmeinungen. Einige Experten sind davon überzeugt, dass Fahrradverleihsysteme auch als Stand-Alone-Maßnahmen erfolgreich sein könnten. Als entsprechendes Beispiel wird immer wieder »Vélib« in Paris zitiert, dem keine systematische Fahrradförderung vorausgegangen sei. Inzwischen allerdings zeige das Beispiel Paris auch eine erfreuliche Dynamik, weil nunmehr auch generell viel mehr für den Fahrradverkehr getan werde, im Bereich der Verkehrlenkung und der Fahrradnetzinfrastruktur. Hier habe das Leihrad also als eine Art Motor gewirkt und sei eine Initialzündung für weitergehende Anstrengungen auch außerhalb des Fahrradverkehrs gewesen, z.B. auch beim Car-Sharing. Am häufigsten sehen die Experten den strategischen Zusammenhang zur ÖPNV-Förderung. Weil das Leihfahrrad den Lückenschluss auf der letzten Meile ermögliche, ergebe sich eine Win-Win-Situation für die Fahrrad- und ÖPNV-Förderung, wenn man die beiden Systeme räumlich synchronisiere. Die meisten Experten sprechen sich gegen eine singuläre Fixierung auf Leihradssysteme als Einzelelement aus. Sie fordern eine breite Einbettung und Verzahnung in eine umfassende Fahrradförderungsstrategie und darüber hinaus in eine moderne Verkehrsentwicklungsstrategie. Das führe zwangsläufig zu einer engen Verknüpfung mit dem ÖPNV, wie diese ja auch im Rahmen des Bundesmodellprogramms gefordert worden sei.

Den philosophischen Überbau ein solchen strategischen Einbettung betonen Prof. Knie vom WZB, Prof. Topp von IMOVE und Tübingens Oberbürgermeister Palmer: Sie sehen die Entwicklung öffentlicher Leihradssysteme als ersten wichtigen Baustein auf dem Weg zur Multimodalität, also einer neuen Mobilitätskultur, die aus dem klassischen Schisma von einerseits Autofixierung und andererseits Umweltverbundfixierung herausführe und damit die kommunalpolitische Verkehrsdebatte entkrampfe. In diesem Zusammenhang verlassen einige Experten bewusst die kommunale Ebene und fordern integrative Strategien auch von Bund und Ländern. Das Bundesmodellvorhaben sei dafür nur ein erster Anfang gewesen. Eine weitgehende Integration von infrastrukturellen Maßnahmen, Kommunikationsmaßnahmen und politischem Gesamtkonzept wird derzeit am ehesten dem Land Nordrhein-Westfalen zugeschrieben, das mit seiner Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise schon viel erreicht habe, was anderswo in Deutschland noch zu leisten sei. Allerdings sei es um so erstaunlicher, dass sich das Verkehrsministerium Nordrhein-Westfalen beim Thema Fahrradverleih nicht selber eher und stärker engagiert habe. Immerhin sei aber mit dem System ›Metrorad‹ im Ruhrgebiet eines der interessantesten und weitgehendsten Leihrad-Projekte im Aufbau, dessen Entwicklung man intensiv beobachten müsse.

Diesbezüglich wird auch betont, dass zu einer Gesamtstrategie nicht nur Infrastruktur und Service gehöre, sondern ein Mix aus beiden, gepaart mit einem entsprechenden Marketing. Dies betonen vor allem Prof. Lanzendorf von der Uni Frankfurt (Main) und Prof. Kagermeier von der Universität Trier. Beiden geht es um eine ›Fahrradförderung mit System‹: Man sollte Leihradssysteme immer in einer Gesamtkonzeption angehen. Unabhängig von der Reihenfolge der Schritte sei wichtig, dass es um mehrere Schritte gehe. Das wiederum könne man auch gut von Paris lernen, wo mittlerweile dem ersten Schritt ›Vélib‹ weitere ambitionierte Schritte der Fahrradförderung folgten, auch im Bereich der Verkehrslenkung und des Radverkehrsnetzes.

Operationalisierung von Erwartungen und Zielen – Inwieweit Kommunen Ziel- und Erwartungsvorstellungen im Zusammenhang mit öffentlichen Fahrradverleihsystemen formulieren und operationalisieren sollen und inwieweit das erfüllt werden kann, darüber gehen die Meinungen der Experten weit auseinander. Fünf Experten trauen sich diesbezüglich derzeit keine dezidierten Antworten zu. Es fehle noch an Erfahrungen. Einigkeit besteht allerdings hinsichtlich der allgemeinen Zielsetzung, mit Leihradssystemen verkehrspolitische Ziele im Sinne der Modal-Split-Verlagerungen und Förderung des Umweltverbundes und damit des Klimaschutzes zu verbinden. Aber diese Ziele seien sehr allgemein, daraus könne man nur schwer messbare Zielvorgaben für die Einrichtung eines Verleihsystems verbinden. Ambitionierte Benchmark-Ziele wie aus Paris, das seinerzeit größte Fahrradver-

leihsystem zu entwickeln, oder wie aus London, die fußgängerfreundlichste Metropole der Welt zu werden, hört man in Deutschland nur selten, betont Peter London vom Verkehrsministerium Nordrhein-Westfalen. Und dass es dann auch gelinge, solche Ziele auch richtig umzusetzen und die Bewohner für eine Art interkommunalen Wettstreit zu motivieren, bezweifelt er. Nach Ansicht von Stephan Bull, verkehrspolitischer Sprecher der SPD-Bundestagsfraktion, müssten die Kommunen vor allem ihre Klimaschutzziele operationalisieren. Da könne durch den Emissionshandel ein heilsamer Druck entstehen. Noch sei aber unklar, welche Mechanismen und Instrumentarien dann für die Kommunen anwendbar seien. Jedenfalls ergebe sich eine interessante Dynamik, wenn die Kommunen Obergrenzen für Umwelt definieren und dann den konkreten Beitrag der Fahrradförderung und öffentlicher Fahrradverleihsysteme für die Emissionsminderungsziele errechnen. Aber genau dafür brauche man erst noch gesicherte Erfahrungswerte zum Nutzungsverhalten.

3.4.3 Reife und Einsatzfelder öffentlicher Leihräder

Systemreife – In Hinsicht auf die Systemreife gibt es unterschiedlicher Auffassungen. Ein Teil der Experten sieht noch beträchtliche technische und logistische Systemmängel. Andere Experten halten die Systemtechnik und die eingesetzten Räder für ausgereift für den aktiven Betrieb. Die Systemdenker unter den Experten wie Prof. Knie vom WZB und DB Rent wünschen sich eine Systemlösung, die im ganzen Land eine attraktive und intuitive Nutzung erlaubt, die überall nach definierten Standards erfolgt. Prof. Kagermeier sieht das ähnlich und nennt dazu die Analogie zum Auto, dessen Nutzung heutzutage zwar überhaupt nicht mehr simpel sei, aber eben überall einheitlich mit ein paar standardisierten Routinen erfolge. Auch Willi Loose vom Bundesverband CarSharing e.V. kann das Argument nachvollziehen, sieht das Problem aber gelassener. Denn beim Car-Sharing sei die Gleichheit der Systeme eher Marketing. Eine bundesweite Kompatibilität der Routinen werde von der Mehrheit der Kunden gar nicht nachgefragt.

Tilmann Heuser vom BUND in Berlin sieht in Public Bikes eher ein Ergänzungspotential. Öffentliche Fahrradverleihsysteme seien nicht das zentrale Element der Fahrradpolitik, deswegen werde es leider trotz des Modellprogramms auch keine große Fahrradwende geben. Michael Adler traut ihnen dagegen eine grundlegende Wirkungskraft zu. Im Falle einer hohen Angebotsdichte würde die gehäufte Präsenz auffälliger Leihräder im Öffentlichen Raum doch sehr nachhaltig auffallen. Die Funktion eines öffentlichen Leihradsystems liege darin, eine neue Mobilitätskultur anzustoßen: Fahrradverleih sei geliebte Lebensfreude, es sei die ständige Verfügbarkeit hochwertiger, funktionierender Fahrräder. Darin läge das eigentliche Potential. Trotz solcher Potentiale bleiben allerdings viele Experten

skeptisch hinsichtlich der mutmaßlichen Dynamik der nächsten Jahre. Exemplarisch ist hier Ulrich Prediger von LeaseRad. Für eine durchgreifende Renaissance des Fahrrades müssten sich entscheidende Rahmenbedingungen ändern: mehr Investitionen vom Bund, nicht nur ein wenig Imagewerbung, höhere Benzinpreise, massive Investitionen in die Fahrradinfrastruktur. Letztlich gehe es um einen Imagewandel, der herbeiführt, dass es normal wird, Fahrrad anstatt Auto zu fahren

Passendes Einsatzfeld – Die genuinen Einsatzfelder für Fahrradverleihsysteme werden unterschiedlich bewertet. Die eine Hälfte der Experten hält größere Städte für besonders geeignet. Das hänge mit einem multimodaleren Lebens- und Mobilitätsstil zusammen. Und mit der höheren Innovationsbereitschaft städtischer Politik und Verwaltungen. Einige Experten sehen aber auch die Schwerfälligkeit großstädtischer Politik und Verwaltungen. Sie sehen die größten Chancen in mittelgroßen Städten. Und einige Experten sehen einen starken Bezug zum Tourismus und halten dafür auch touristisch geprägte ländliche Regionen für relevante Gebiete. Andere Experten sind allerdings gegenüber ländlichen Leihradsystemen sehr skeptisch, sie sehen hier eher den klassischen Fahrradverleih gefordert. Ralf Kalupner, Geschäftsführer des Anbieters Nextbike, sagt recht deutlich, Fahrradverleihsysteme machten überall Sinn, in Großstädten und Kleinstädten ebenso wie in ländlichen Regionen. Die Parkplatznot und der Stau seien zwar eher in Großstädten ein Problem, dort sei also der Nutzen eines Fahrradverleihsystems vielleicht höher, aber auch auf dem Lande lohne sich ein solches immer. Unabhängig von der Stadtgröße geht es auch um den Aktionsradius. Einige Experten halten das Stadtumland für besonders relevant, weil dort der ÖPNV oft schon Lücken in der Feinerschließung aufweist. Da gibt es eine Parallelität zum Bike & Ride, das ebenfalls vor allem im suburbanen städtischen Umland zum Einsatz kommt.

Verkehrswissenschaftler halten sich hinsichtlich der idealen Stadtgrößen noch zurück. Sie weisen darauf hin, dass die Modellprojekte hierzu ja noch gesicherte Befunde bringen werde, so lange sei das offen. Zum Glück sei das Sample der Bewerberstädte ja ausreichend vielfältig, um verschiedene Gebietskulissen abzubilden. Hierauf weist vor allem Guido Zielke hin, der das Modellprogramm maßgeblich konzipiert hat. Auch zu einer anderen Randbedingung gibt es sehr differenzierte Einschätzungen, nämlich zur Bedeutung der Fahrradfreundlichkeit eines Ortes oder einer Region für das Thema. Einige Experten erwarten einen klaren positiven Zusammenhang dergestalt, dass in traditionell fahrradfreundlichen Umfeldern öffentliche Leihradsysteme bessere Chancen hätten, sowohl in Politik und Verwaltung als auch im Verkehrsmarkt. Es gibt aber auch eine dezidierte Expertenmeinung, die in Orten und Regionen mit starkem Radverkehr von »gesättigten Märkten« ausgeht und daher kaum noch Marktbewegung erwartet. Hier hätten also Fahrradverleihsysteme eher

geringe Chancen am Markt und in Politik und Verwaltung. Tatsächlich liefert die Bewerberlage diesbezüglich erste Indizien, denn die ausgesprochenen Fahrradhochburgen Deutschlands (z.B. Münster, Freiburg, Erlangen) haben nicht mitgemacht bei der Bewerbung.

Die früher immer als Gegenargument gegen eine Fahrradförderung angeführte Topographie wird von der Mehrzahl der Experten als nicht mehr relevant bezeichnet, weil einerseits Leih-Pedelecs jede Art von Berg einfach bewältigbar machen und andererseits durch Fahrradverleihsysteme die kombinierte Nutzung mit dem ÖPNV viel einfacher sei, man also steile Berge mit dem ÖPNV bewältigen könne, um danach mit einem Leihrad weiter zu fahren. Zur Detailgestaltung gibt es einen breiten Konsens unter den Experten, dass sich Fahrradverleihsysteme an den örtlichen Verkehrsstrukturen orientieren müssen. Leihstandorte sollten nahe bei den Verkehrserzeugern (Universitäten, große Arbeitgeber, Bahnhöfe etc.) liegen.

Zielgruppen – Bei der Frage nach möglichen Leihrad-Nutzern werden von mehr als der Hälfte der Befragten sofort Touristen genannt. Sie haben in einer fremden Stadt meist kein eigenes Fahrrad dabei, sind aber besonders daran interessiert, sich vor Ort individuell fortzubewegen. Der ÖPNV taugt für einen touristischen Stadtbummel oft wenig. Seine Linien führen vielfach nicht unmittelbar zu den touristischen Zielen. Die Fahrradnutzung macht Touristen flexibel und führt sie nah an die wichtigsten Ziele. Für Einheimische gibt es viele Nutzungsoptionen. Besonders nutzungsorientiert scheinen den Experten Menschen jüngeren Alters, die hochmobil sein wollen, als Typ »Fun und Performance«. Die Nutzer sind eher männlich als weiblich und eher gebildet als ungebildet. In jungen Jahren sind Routinen noch nicht so ausgeprägt. Das Auto als Statussymbol wird von der jungen Generation nicht mehr so verehrt, andere Güter haben für sie heute mehr Relevanz. Sie gehören zur Gruppe der Experimentierfreudigen (Motto: »Probier's doch mal aus«) und trauen sich, das neue Verkehrsmittel Leihrad auszuprobieren. Auch der Begriff LOHAS (Lifestyle of Health and Sustainability) wird in diesem Zusammenhang genannt. Für Mitarbeiter von Firmen sind Leihräder eine interessante Option für den täglichen Arbeitsweg zwischen Wohnung und Firma oder zwischen nächster Haltestelle und Ziel. Auch für die Außendienstmobilität ist die Leihrad-Option relevant. Auch für Geschäftsreisenden bieten Fahrradverleihsysteme eine interessante Option. Auch der ein oder andere Taxikunde könnte vielleicht in Zukunft lieber ein Leihrad nutzen wollen. Etwas abstrakter benennen die Experten aus der Mobilitätsforschung die Zielgruppen als marketingaffine Gruppen, spontane Urbanisten oder Multilokalisten. Gemeint sind dabei Menschen mit einer großen Zahl ungeplanter und sehr flexibler Wege ohne lang eingeübte Verhaltensroutinen. Stärker auf den ÖPNV fixierte Experten nennen vor allem bequeme ÖPNV-Nutzer, denen die An- und Abmarschwege zu weit sind und die mit Hilfe von Leihrädern ihre Verlustzeiten minimieren. Vereinzelt wer-

den auch typische Autokunden als Zielgruppe genannt, weil die Leihrad-Nutzung sie von einer zielreinen Parkplatzwahl befreie. Man können problemlos von einem weiter entfernten Parkstandort sein Ziel erreichen. Das mache Autofahrer unabhängig.

Von vielen Experten wird die Nutzungsdynamik thematisiert. Je nach genereller Nutzungshäufigkeit gehe es bei geringer Nutzungszahl eher um singuläre Zufallsnutzungen ohne Systemcharakter, während bei starker Nutzung eine beträchtliche Eigendynamik in Gang komme: Je mehr Leute aufsteigen und losfahren, desto populärer wird das System, desto mehr Nachahmer gibt es und desto stärker sind auch die Medien interessiert. Genau diesen Mechanismus betont Herr Kiepe vom Deutschen Städtetag, der auf einen sich selbst verstärkenden Prozess setzt, dafür aber eine ausreichende Basispräsenz des Systems für erforderlich hält. Eine besonderes Problem kann die Nutzung von Leihrädern in Gruppen sein. Hierauf weist der verkehrspolitische Sprecher der CDU Bundestagsfraktion, Gero Storjohann, hin. Öffentliche Fahrradverleihsysteme bedienen primär Einzelpersonen. Für Familien oder andere Gruppen bestehe das Problem, schnell eine ausreichende Zahl von Rädern zu finden. Hinzu komme die geringe Tauglichkeit der Standard-Leihräder für Kinder. Kinderanhänger oder Kindersitze gebe es in öffentlichen Verleihsystemen eher nicht. So gesehen seien für Gruppen und Familien eher die konventionellen Verleihangebote (z.B. von Radstationen) interessant. Auch ältere Menschen würden wohl seltener auf ein öffentliches Leihrad zurückgreifen. Aus all diesen Gründen könne man Fahrradverleihsysteme nicht als Substitutionsmittel für vorhandene ÖV-Systeme sehen, sondern nur als Ergänzung. Für Senioren, so Roland Winkler vom ADAC, kämen öffentliche Fahrradverleihsysteme nur in Frage, wenn man verschiedene Rädertypen anbiete. Das sei bei den typischen Systemen schwer, weil dort immer nur ein Standardfahrrad verwendet werde. Radstationen dagegen verfügten meist über eine differenzierte Fahrradflotte von individuelle einstellbaren Rädern.

Herr Böhm vom Amt für Verkehr und Straßenwesen, Abteilung Nichtmotorisierter Verkehr der Hansestadt Hamburg, nennt – ähnlich wie die meisten Befragten – als potentielle Nutzer auch Touristen, Pendler und Einheimische. Er weist aber darauf hin, dass zum bereits in Betrieb befindlichen Hamburger StadtRAD Befragungen gemacht wurden, bei denen herauskam, dass tatsächlich eher wenige Touristen, dafür meistens die Hamburger selbst das Leihradsystem nutzen. Prof. Knie relativiert die Fixierung auf die Touristen als Nutzer und das Gegenargument der hohen deutschen Fahrradbesitzquote. Dennoch würden auch Einheimische öffentliche Leihräder nutzen, weil ein eigenes Fahrrad oft nicht ausreiche. Man könne mit dem eigenen Fahrrad nicht überall hinfahren. Insbesondere bei U-Bahn- oder S-Bahn-Nutzung brauche man im Vor- und Nachtransport eben ergänzende Angebote. Boris Palmer, Oberbürgermeister von Tübingen, merkt zur Zielgruppenfrage an, dass Touristen

und Alltagsfahrer zwei völlig unterschiedliche Märkte seien. Das touristische, hochwertige Rad werde jetzt schon von vielen Hotels zur Verfügung gestellt. Meist werden diese Räder dann für längere Strecken und längere Zeiträume genutzt. Spontaner Aufstieg auf ein öffentliches Leihrad erfolge dagegen eher für die Kurzzeitnutzung und die Kurzstrecke. Dafür bestehe in der Alltagsmobilität ein großer Bedarf. Darum seien öffentliche Fahrradverleihsysteme ein wichtiges Mobilitätsangebot.

Systemzugang – Um die Potentiale öffentlicher Leihräder gut nutzen zu können, sind nach Ansicht vieler Experten einfache Zugangsoptionen nötig. Genannt werden diesbezüglich u.a. technische Unzulänglichkeiten bei der Identifizierung und Freischaltung der Räder an den Stationen, aber auch betriebliche Probleme wie die Unterausstattung oder Überfüllung von Leihstationen. Man müsse sich darauf verlassen können, ein Rad vorzufinden, wenn man es in seine Wegkette eingeplant hat; lange Such- und Wartezeiten seien inakzeptabel. Noch bestehe große Unsicherheit im kommunalen Raum, wie groß der betriebliche Aufwand für ein gut funktionierendes System sei. Und auch die Experten geben zu, dass dafür noch zu wenig gesicherte Erfahrung vorliege. Generell könne man aber sagen, dass es einer hohen logistischen Qualität bedürfe, wenn die Systeme frustrationsfrei funktionieren sollen.

3.4.4 Kosten und Finanzierungsoptionen

Nutzungsgebühren – Bezüglich möglicher Finanzierungsmodelle für Fahrradverleihsysteme gehen die Expertenmeinungen weit auseinander. Offenbar werden verschiedene Finanzierungsansätze gesehen und unterschiedlich bewertet. Einigkeit besteht, dass das eigentliche Verleihgeschäft Einnahmen generieren soll. Rund die Hälfte der Befragten hält das zunächst für eine wichtige Finanzierungsbasis. Daraus ergibt sich bereits eine gewisse Skepsis gegenüber zu großzügigen Regelungen hinsichtlich einer kostenfreien Kurzzeitnutzung. Viele Experten sind skeptisch, ob die vielfach frei nutzbaren ersten 30 Minuten sinnvoll sind. Dadurch werde – angesichts des Trends, dass Kunden die öffentlichen Leihräder tatsächlich meist kürzer als eine halbe Stunde nutzen – ein erheblicher Teil des Gesamtangebotes gratis abgegeben. Angesichts der mittlerweile guten Qualität der Räder und des bei guten Systemen beträchtlichen Betriebsaufwandes sei es nicht nachvollziehbar, in so hohem Maße großzügig zu sein. Zwar entspreche diese Idee in vielerlei Hinsicht der vom Einzelhandel und vom ADAC geforderten und von vielen Kommunen auch gern gewährten so genannten ›Brötchentastenregelung‹ beim gebührenpflichtigen Parken im öffentlichen Raum: Dort werden die ersten 15 Minuten oder teilweise auch die ersten 30 Minuten der Parkzeit kostenfrei gestellt. Aber das sei im Wesentlichen Symbolpolitik, um die Autoklien-

tel und den ADAC zu besänftigen, verkehrspolitisch sei das eher fatal, weil es zu einer übermäßigen Autonutzung in der Nahmobilität führe. Da wäre dann das auf kurze Strecken und für kurze Zeiten unentgeltliche Leihfahrrad verkehrspolitisch noch sinnvoller. Aber eigentlich benötige man auch diese Einnahmen, um Betrieb und Logistik zu finanzieren.

Tarif-Integration in den ÖV – Sehr viel verständnisvoller sehen die Experten die besonderen Tarifregelungen für ÖPNV-Kunden mit Zeitkarten, weil diese ja mit ihrem Zeitkartenbesitz für ihre Mobilität beträchtliche Beträge an den ÖPNV-Betreiber gezahlt hätten. Hier nunmehr das Leihfahrrad tariflich als integralen Bestandteil des ÖPNV-Angebotes zu behandeln und quasi wie das Umsteigen zwischen Bus und Bahn oder Bus und Bus das Leihfahrrad in der ÖPNV-Wegekette als zusätzliches Umstiegselement zu betrachten, habe eine sinnvolle Logik. Solche Lösungen lägen nahe, wenn entweder der ÖPNV selber Betreiber des Leihfahrrades sei oder wenn die Kommune, um deren ÖPNV es gehe, zwischen ihrem ÖPNV und dem externen Leihfahrradbetreiber entsprechende Kautelen vereinbare. Das sei aber nur sinnvoll, wenn in der Angebotsstruktur dann auch eine ÖPNV-Orientierung gewährleistet sei, beispielsweise durch Nutzung der Haltestellen für die Leihfahrradstationen und Ausrichtung des Aktionsradius des Leihfahrradsystems am ÖPNV-Bediensgebiet. Im Detail hinge eine solche Tarifintegration dann technisch von der Kompatibilität der Zeitkartentechnik und der Fahrradentleihtechnik ab. Optimal wäre, wenn beides Chipkarten basiert funktioniere. Ansonsten müsse der Verkehrsbetrieb seinen Dauerkunden ein spezielles Leihfahrradangebot als Zusatz zum Basis-ÖPNV machen, mit einer entsprechend funktionalen Berechtigungskarte. So ähnlich funktioniere ja auch bei Call a Bike die Regelung für BahnCard-Kunden.

Einnahmen aus Werbung – Fast alle Experten stimmen überein, dass auch die indirekten Einnahmen eine beträchtliche Rolle spielen können. Dabei wird vor allem an die Einnahmen aus der (Stadt-) Werbung gedacht. Dies ist besonders relevant, wenn die Stadtmöblierer/-werber (Ströer, JCDecaux, ClearChannel etc.) sich selber aktiv ins Leihfahrradgeschäft einbringen, mit eigenen Leihfahrradsystemen. Vergleichbare Lösungen gebe es ja schon lange im Bereich der Haltestellenfinanzierung, Finanzierung von Stadttoiletten und Stadtinformationssystemen. Deswegen besteht auch wenig Verständnis für die ordnungspolitischen Ängste einiger Städte wegen des Charakters von Koppelungsgeschäften. Allerdings werde es schon kompliziert, wenn eine Stadtwerbefirma einen Exklusivvertrag habe und nunmehr nach einem Ausschreibungsverfahren u.U. eine andere Stadtwerbefirma das Leihfahrrad betreiben solle. Dann seien die Stadtwerbeflächen ja schon anderweitig »verkauft« und damit nicht erneut disponierbar.

Mit Blick auf Nextbike halten diverse Experten die Werbeflächenkonkurrenz so lange für lösbar, wie es primär um die Rechte an den Werbeflächen auf den Rädern selber und möglicherweise noch auf den Stationen gehe. Nextbike vermiete seine Werbeflächen allerdings eher in kleinem Maßstab an einzelne Auftraggeber (meistens Läden). Wenn Nextbike in größere Stückzahlen im Tausenderbereich gehe, dann kämen wohl eher nur große Auftraggeber in Betracht. Herr Kalupner, Nextbike- Chef, hält die Werbung auf den Rädern und künftig auch Stationen für eine finanziell auskömmliches Konzept: Nextbike würde damit in vielen Städten bereits ohne Zuschüsse seitens der Kommune arbeiten können. Einige Experten sehen allerdings einen gewissen Zielkonflikt zwischen der Einnahmoptimierung durch Werbung an Fahrrädern und Stationen und den stadtgestalterischen Zielen nach möglichst unverstellten öffentlichen Räumen. Ohnehin gäbe es diesbezüglich die typischen verwaltungsinternen Auseinandersetzungen bei der Frage der Zahl und Lokalisierung von Stationen. Prof. Hartmut Topp weist darauf hin, dass diese Konflikte am besten lösbar seien, wenn man die Stationen möglichst oft den bestehenden Haltestellen des ÖPNV zuordne. Die Konflikte zwischen den Stadtgestaltern einerseits und Stationsplanern andererseits verschärften sich, wenn die Option einer möglichst dezenten, unauffälligen Detailgestaltung zu Gunsten einer aus Werbeinteressen möglichst auffälligen, aggressiven, unruhigen Gestaltung verworfen werde. In dieser Frage könne es leicht auch eine öffentliche Debatte geben, bei der dann das Argument einer weiteren ›Vermüllung‹ des öffentlichen Raums bemüht werde.

Kommunale Finanzierung – Eine ganz andere Finanzierungsoption tue sich im klimapolitischen Kontext auf, wenn der Emissionshandel umfassend installiert sei und die Kommunen (vor allem die Kämmerer) plötzlich genuines fiskalisches Interesse an der Vermeidung von hohen Klimakosten durch finanzielles Engagement beim Einsparen von Emissionen entwickeln. Dann würden die ›Kosten‹ eines Leihradsystems in die CO₂-Ersparnisrechnung einer Kommune mit einfließen. Die Mehrzahl der Experten hat keine Bedenken, den öffentlichen Fahrradleihsystemen auch öffentliche Subventionen zukommen zu lassen. Eine solche indirekte Subventionierung der Investitionen ergebe sich akut ja schon durch die Förderung durch das BMVBS. Wichtiger sei aber die mögliche Subventionierung des Betriebs. Dabei käme vielfach eine besondere arbeitsmarktpolitische Komponente in Betracht, wenn auf der Betreiberseite sozial-caritative Zielsetzung beachtet würden, durch Integration von Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen oder Qualifizierungsmaßnahmen, wie sie teilweise erfolgreich bei den Radstationen eingesetzt würden. Für die ganze Frage der Subventionierung ist letztlich entscheidend, ob der Betrieb privat oder öffentlich erfolgt. Dipl.-Ing. Uwe Scheuering, Mitarbeiter von Dr. Anton Hofreiter (MdB), meint, für private Anbieter muss das Leihradsystem kostendeckend sein. Nur Kommunen oder Verkehrsbe-

triebe könnten querfinanziert oder subventioniert werden. In diesem Zusammenhang weist er auf die chronische Subventionierung des kommunalen Autoverkehrs, der ja in keiner Weise kostendeckend sei, da Kommunen von den Autofahrern keine direkten Einnahmen erzielen. Einen anderen Aspekt betont Ursula Lehner-Lierz von velo:consult: Städte mit hohen Radverkehrsanteilen könnten in vielen Bereichen (Straßenbau, Parkraumbau, Verkehrsüberwachung) viel Geld einsparen. Der Radverkehr sei also eine Art ›Spardose‹. Deshalb sei es ja so ärgerlich, dass viele Kommunen Ausgaben für den Radverkehr scheuten, weil sie keinen Blick für die ›Verzinsung‹ solcher Investitionen hätten. Jedenfalls dürften unter solchen Gesichtspunkten öffentliche Fahrradverleihsysteme auch kommunales Geld kosten.

Uneinigkeit besteht in der Frage eines generellen Nulltarifs für öffentlichen Fahrradverleih. Die Mehrzahl der Experten erinnert sich zu sehr an die früheren Versuche aus der zweiten Phase des Kommunalfahrrades, die weitgehend gescheitert seien, weil sie zu sehr ›Ramschcharakter‹ hatten und nicht ausreichend gepflegt wurden. Eine persönliche Identifizierung der Nutzer und ein sicheres Verschließen der nicht genutzten Räder an einer Station sei im Hinblick auf das Vermeiden von Vandalismus und Diebstahl notwendig. Thorsten Staffelt, FDB-Bundestagsfraktion, meint dagegen, eine kostenfreie Nutzung wäre ideal, um einen hohen Nutzungsgrad zu erreichen. Das für dieses Thema übliche Gegenargument »Was nicht kostet, ist nichts wert« sei an dieser Stelle unangebracht, wenn man Leihfahräder als Bestandteil des öffentlichen Raumes betrachte, den man auch frei nutzen könne.

Anbieterkonkurrenz – Einige Experten thematisieren auch das Problem einer örtlichen Anbieterkonkurrenz, wenn mehrere Anbieter aktiv werden. Das Thema stellt sich vor allem in großen Städten mit ICE-Bahnhof, wo in zunehmendem Maße und aus eigenen Stücken DB Rent mit Call a Bike aktiv wird. Wenn dann ein weiterer Anbieter aktiv werde, vielleicht sogar am gleichen Standort, könne sich ein Problem ergeben. Noch verschärft sei die Problematik, wenn Call a Bike und ein anderer Anbieter parallel zueinander mit einem flächenbezogenen Angebotsystem anträten. Zum einen belebe das zwar den Wettbewerb, was das aber für die Angebotskonzeption der konkurrierenden Anbieter (z.B. hinsichtlich der Zahl der Räder und Stationen und der Tarife) bedeute, sei derzeit noch nicht abzusehen. Es bestehe unter Umständen die Gefahr, dass sich die Anbieter dann auf den besonders lukrativen Markt großstädtischer Systeme und hier wiederum auf den besonders nachfragestarken innerstädtischen Bereich konzentrierten, so dass andere Einsatzbereiche (Mittel- und Kleinstädte bzw. in Großstädten die Randgebiete) nicht bedient würden. Es bestehe also in jedem Fall Bedarf für eine rahmensetzende kommunale Strukturierung, um eine reine ›Rosinenpickerei‹ zu verhindern. All das spreche dafür, durch die enge Assoziie-

zung mit ÖPNV-Aufgaben für einen gesamtverkehrlich sinnvollen Rahmen zu sorgen und eine rein privatwirtschaftliche Anbieterkonkurrenz zu vermeiden.

3.4.5 Mögliche Hürden in Planung, Implementierung und Betrieb

Qualität und Systemzugang – Weitgehend einig ist man sich, dass Qualitätsdefizite im technisch-logistischen und betrieblichen Bereich eine große Gefahr für den Erfolg darstellen. Spezifiziert werden Befürchtungen, dass Werbung und Kommunikation zu kurz kommen und daher die Nutzung unter den Erwartungen bleiben könnte. Befürchtungen bestehen auch hinsichtlich der Funktionalität der Zugangstechnik. Wenn sie zu kompliziert sei, wirke das als starkes Zugangsbarriere. Mit Bezug auf die früheren schlechten Erfahrungen mit kommunalen Fahrrädern besteht auch die Befürchtung, Vandalismus könne die Systeme schnell stören und zu einer Explosion der Betriebskosten führen, wenn viele Räder nicht mehr funktionsfähig wären und mit hohem Aufwand ersetzt bzw. repariert werden müssten. Hier spielen auch zwei aktuelle Hinweise auf akut schlechte Erfahrungen eine Rolle. In Paris habe JCDecaux Nachforderungen an die Stadt gestellt, wegen deutlich gestiegener Betriebskosten infolge von zunehmendem Vandalismus. Und bei Nextbike gebe es in verschiedenen Städten Probleme mit einer nicht tolerierbar großen Zahl von nicht betriebsbereiten Leihfahrrädern, die wegen einer nur unzureichenden Systemüberwachung zu lange ›im System‹ blieben. Noch trauen sich die Experten nicht zu, zu entscheiden, ob es sich bei den Vandalismusproblemen vor allem um großstädtische Verhaltensweisen handle oder ob dies auch Probleme für Mittel- und Kleinstädte und ländliche Regionen sein könnten.

Bedeutung der Mindestgröße – Ein anderes Hemmnis bildet möglicherweise die unzureichende Angebotsdichte. Aber auch hier traut sich die Mehrzahl der Experten noch kein klares Urteil zu, was eine ausreichende Mindestdichte sei und wie diese genau das Nutzungsverhalten beeinflusse. Dass es hier aber auf jeden Fall Abhängigkeiten gebe, ist allen Experten klar. Prof. Hartmut Topp sieht hier Parallelen zur Frage der Erschließungsdichte im ÖPNV. Auch hier habe die neue Generation der innovativen Orts- und Stadtbussysteme sehr gut belegt, dass eine hohe Haltestellendichte und damit gegebene Kundennähe großen Einfluss auf eine starke Zunahme des Nachfrageniveaus habe. Wenn man also eine Integration von ÖPNV und Fahrradverleihsystemen anstrebe, ergebe sich automatisch in solchen innovativen Systemen eine ebenfalls hohe Angebotsdichte der Leihräder. Sehr kontrovers wird der Zusammenhang von infrastruktureller Fahrradfreundlichkeit und dem möglichen Erfolg von Leihradssystemen kommentiert. Auf der einen Seite stehen Experten aus dem Bereich ADFC und infrastrukturentwicklungsorientierter Verkehrsplanung. Für sie bildet eine

mangelhafte Fahrradnetzinfrastruktur ein relevantes Nutzungshemmnis. Sie misstrauen diesbezüglich der Motivation von Kommunen, die sich trotz mangelhafter Infrastruktur für öffentliche Fahrradverleihsysteme engagieren. Das sei eine Art Etikettenschwindel. Auf der anderen Seite stehen Experten, die das viel zitierte Beispiel ›Vélib‹ in Paris als Kronzeugen dafür nutzen, dass man auch ohne ausgebaute Fahrradnetzinfrastruktur sehr erfolgreich mit öffentlichen Leihrädern operieren könne. Zwischen diesen beiden Positionen positioniert sich die mehr pragmatische Beobachtung, dass ein unzureichendes Radverkehrsnetz immer auch ein Indiz für einen unzureichenden politisch-administrativen Umsetzungswillen der Fahrradförderung sei. Unter einer solchen Voraussetzung müsse man befürchten, dass auch bei der Einführung von Fahrradverleihsystemen eine nur geringe administrative Manpower mobilisiert werde. Dies sei dann dem Erfolg solche Projekte nicht förderlich.

Verfügbarkeit von Flächen – Ein sehr spezifisches Hemmnis könne die generelle Flächenkonkurrenz im Öffentlichen Raum bilden. Wenn die Fußverkehrslobby und Stadtgestaltungslobby massiv gegen die Installation der Stationen auf Gehwegen und Plätzen opponiere, könne der Spielraum für Fahrradverleihsysteme eng werden. Der nahe liegende Ausweg, die Stationen auf den ohnehin für den ruhenden Verkehr reservierten Flächen (Parkstreifen, Fahrbahnrand) anzuordnen, führe leicht zum Widerstand der Autolobby. Auch hier bilde die enge Verknüpfung mit dem ÖPNV einen gangbaren Ausweg, weil an vielen Haltestellen durch die Haltestellenhäuschen Ankerpunkte für Stationen vorgegeben seien, an denen es am ehesten möglich sei, den benötigten Platz zu finden. Allerdings funktioniere das wiederum nur, wenn der ÖPNV in öffentlichen Leihradsystemen keine falsch verstandene Konkurrenz sehe. Da könne es hilfreich sein, den Zusammenhang zur oft unzureichend organisierten Fahrradmitnahme herzustellen. Aus Kapazitätsgründen werde diese von den Verkehrsbetrieben nicht gern gesehen. Das Problem entfalle aber, wenn man mit System an Haltestellen Leihfahrräder vorfinde.

Nach Einschätzung von Guido Zielke, ehemals Referatsleiter im BMVBS, kann der ÖPNV zudem zusätzliche Kunden gewinnen, wenn durch öffentliche Leihradsysteme die Zu- und Abgangswegen verkürzt würden. Das entspreche der früher in ähnlicher Weise bemühten Bike & Ride Logik. Allerdings wirke dieser Zusammenhang nur, wenn der ÖPNV die neue Option auch intensiv kommuniziere, nach dem Motto: »Wir kommen Ihnen entgegen, mit integriertem Fahrradverleih!« Prof. Topp sieht in diesem Zusammenhang allerdings bei falscher Anwendung auch eine Gefahr, wenn der ÖPNV mit dem Argument, man könne ja Leihfahrräder nutzen, seine Haltestellendichte reduziere. Dann gehe »*der Schuss nach hinten los*.« Positiv wäre dagegen, wenn die Verkehrsbetriebe die Einführung von Leihradsystemen nutzen würden, eine spezifische Neukundenwerbung im Bereich der Zeitkarten zu

starten, vor allem dann, wenn die Leihfahrradtarife Sonderregelungen für Zeitkarteninhaber bieten. Hierauf weist ganz besonders der Vertreter des VDV, Herr Nickel hin.

Marketing – Für die Kommunikation gibt es bei den Experten eine klare Positionierung. Man müsse sowohl an das Binnenmarketing, bezogen auf die eigenen Bürger, denken als auch an das Außenmarketing, bezogen auf Touristen und Geschäftsreisende. Die touristische Stadtwerbung müsse immer auch einen Mobilitätsteil enthalten und hier sei es wichtig, die Leihrad-Angebote darzustellen. Wer erst vor Ort solche Informationen erhalte, habe sich möglicherweise schon falsch entschieden und sei mit dem Auto angereist, mit Blick auf die erhoffte Flexibilität. Die hätte aber ein Leihfahrrad in Kombination mit Bus und Bahn genauso oder noch besser bieten können. Herr Zielke betont, dass solche Informationen anschaulich sein müssten, mit ein paar Eckwerten zu der Zahl der Räder und Stationen und ihrer Verteilung im Raum sowie zu den Tarifen. So könnten sich Besucher vorab auf ihr Mobilitätsprogramm einstellen. Wichtig sei aber auch eine selbsterklärende Information vor Ort an allen Stationen, die jeweils das System als Ganzes und die Stationen der Umgebung betreffe. So könne man vermeiden, dass potenzielle Kunden auf der Suche nach Stationen und Rädern herum irren. Nur transparente Systeme hätten Erfolgschancen.

Laufender Betrieb – Ein von vielen Experten angesprochenes Problem sei die betriebliche Steuerung. Wenn hier die logistische Qualität (Kommunikation mit den Stationen) nicht gesichert werde und darauf aufbauend nicht eine mobile Task-Forsk mit Transportern dafür Sorge, dass die Stationen jeweils im bedarfsgerechten Status seien (also nicht zu leer und nicht zu voll), komme es schnell zu Frustrationen, Negativberichten und zur Nutzungsabstinenz. Folkert Kiepe vom Deutschen Städtetag warnt allerdings davor, all diese Sorgen und Hemmnisse überzubewerten. Er erwartet in deutschen Städten kein großes Probleme mit Vandalismus. Er erwartet auch eine teilweise Selbstregulierung in der räumlichen Verteilung. Nur bei besonderen Standorten, etwa oben auf einem Berg, gebe es spezifische Kapazitätsausgleichserfordernisse, weil deutlich mehr Leute bergab unterwegs seien als bergauf. Mehr Sorgen macht sich Herr Nickel vom Verband Deutscher Verkehrsbetriebe. Ausgehend von den vielfach aufgeheizten örtlichen und überörtlichen Debatten um den ›Rüpel Radfahrer‹ sieht er die Gefahr, dass auch Leihradssysteme von solchen Kontroversen überschattet werden könnten. Die typischen Konflikte zwischen Fahrradfahrern und Fußgängern (und teilweise auch Autofahrern) könnten eskalieren, wenn viele neue Nutzergruppen am Fahrradverkehr teilnähmen. Wenn sich daraus eine Imagekrise des Fahrrades ergäbe, könne sich das auch negativ auf den Erfolg der Fahrradverleihsysteme auswirken, mindestens aber auf die politische und administrative Bereitschaft, sich für öffentliche Leihräder zu engagieren.

3.4.6 Zukünftige Entwicklung im Bereich öffentlicher Fahrradverleihsysteme

Erwartungen und Trends – Mit Abstand am häufigsten angemahnt wird eine Harmonisierung bzw. Standardisierung der Ausleihlogistik. Hier liege eine wichtige Aufgabe des Bundes und der Betreiber, für möglichst viel Kompatibilität zu sorgen. Ebenfalls oft genannt wird die Notwendigkeit einer engen Verzahnung des Fahrradverleihs mit dem Öffentlichen Verkehr. Die bisher erkennbaren Ansätze reichten da noch nicht aus. Man müsse die Aktionsradien stärker synchronisieren. Und man müsse die Tarifstrukturen sinnvoll definieren, so dass für beide Seiten Vorteile entstünden. Der augenblickliche Schub in Sachen Leihradsysteme in Deutschland sei vor allem auf den Modellversuch durch das BMVBS zurückzuführen. Aber das sei erst der Anfang. Der Bund müsse sich auch weiter engagieren, vor allem durch Forschung und Regulierung da, wo es im Nutzerinteresse liegt.

Fast alle Experten erwarten eine positive Dynamik. Es werde in naher Zukunft viele neue Systeme geben. Ob sich dabei der High-Tech-Ansatz durchsetze oder eher der Low-Tech-Ansatz, sei derzeit schwer abzusehen. Je größer die Systeme würden, desto dringlicher sei eine ausreichende logistische Unterstützung bei der raum-zeitlichen Disposition. Vorteilhaft seien in jedem Falle automatische Verleih- und Rückgabevorgänge. Das erfordere ein Mindestmaß an Technikunterstützung in der Kommunikation und Disposition.

In der Frage der Systemvielfalt scheiden sich die Geister. Die Systematiker wünschen sich eher kompatible Systeme und einheitliche Standards nach dem Vorbild des bundesweit operierenden Call a Bike. Auf der anderen Seite sei es auch nicht schlecht, wenn es derzeit noch einen technischen Ideenwettbewerb gebe. MdB Dr. Anton Hofreiter (Grüne/Bündnis 90) erwartet eine weitere Differenzierung. Ihm sei z.B. noch unklar, welche künftige Rolle optische Überwachungs- und Dispositionssysteme per Video-Überwachung spielten. Wenn es viele Systeme gebe, müsse das nicht automatisch bedeuten, dass sie nicht kompatibel seien. Man könne für wichtige Elemente ja Absprachen unter den Betreibern treffen. Auf der Basis solcher Konventionen bleibe dann genug Spielraum für kommunale und regionale Variationen im Corporate Design, betont Herr Hörmann vom ADFC. Herr Böhm (Stadt Hamburg) erwartet als weiteren Impuls im Leihfahrradmarkt den Markteintritt von Car-Sharing-Firmen. Schließlich gebe es zwischen Bike-Sharing und Car-Sharing viele Parallelen. Das Bike-Sharing erleichtere den Zugang zu Car-Sharing-Stationen.

Ein besonderer Aspekt wird von Prof. Knie (WZB und DB Rent) angesprochen: die Wetterabhängigkeit des Fahrrades. Gemeinhin werde unterstellt, dass bei schlechtem Wetter und im Winter beim Fahrrad Flaute herrsche. Die Empirie belege aber, dass die Nachfragerückgänge geringer seien als üblicherweise angenommen werde. Es gebe eben einen harten

Kern wetterunabhängiger Radler. Nun hätte man eigentlich erwarten müssen, dass bei Leihfahrrädern wegen des Übergewichts von spontanen Gelegenheitsradlern eine besonders starker Wetterabhängigkeit bestehe. Er habe aber mit Erstaunen feststellen dürfen, dass in Hamburg selbst bei Schnee und Eis 500 der 700 Räder ausgeliehen wurden. Das sei sehr bemerkenswert und gebe Anlass, nicht automatisch die Leihfahrräder im Winter einzumotten, wie das früher von DB Rent getan wurde (natürlich auch für notwendige Pflege- und Reparaturarbeiten).

Rolle von Pedelecs – Noch sehr unklar ist den meisten Experten, welche Rolle der Markteintritt von Pedelecs im Fahrradverleih künftig spielen könne. Ob das künftig bedeute, dass sich die großen Energieversorger auch im Leihfahrradgeschäft engagierten, sei noch nicht absehbar, aber wegen deren großer Finanzkraft eine interessante Option. Ob auf der anderen Seite die mehr kleinteiligen Stadtwerke als lokale Energieversorger, die vielfach ja auch im Querverbund im ÖPNV aktiv sind, in dieses Geschäft einsteigen, beispielsweise wegen der besonderen Werbemöglichkeiten, sei derzeit schwer absehbar, aber sicher auch eine interessante Zukunftsoption. In die gleiche Richtung gehe die Überlegung, dass sich Car-Sharing-Firmen bzw. künftige Elektroautohersteller bzw. marktführende Batteriehersteller über ihr Interesse an Pedelecs am Leihfahrradgeschäft beteiligen. Bezüglich der Marktentwicklung bei Pedelecs gibt es aber noch erhebliche Unsicherheit. Ob es sich dabei künftig eher um regionale Sonderfälle vor allem in bergigen Städten und Regionen (am bekanntesten bisher das Beispiel Stuttgart, dessen Pedelec-Einsatz sich aber mehrfach verzögert hat und daher noch keine Erfahrungswerte liefern konnte) oder um mehr touristische Einsatzbereiche (am bekanntesten das Beispiel Veloland Schweiz mit seinem landesweiten Pedelec- und Akku-Tauschsystem) handeln werde, sei derzeit noch nicht absehbar.

Förderprogramme und politische Randbedingungen – Fast die Hälfte der Experten moniert, es gebe viel zu wenig Fahrradförderprogramme in Deutschland. Mit ausreichend Fördermitteln könne man viel mehr Möglichkeiten ausprobieren. Diese Kritik richte sich nicht nur an den Bund, bei dem der BMVBS ja immerhin gerade sein Modellprogramm aufgelegt habe. Viel wichtiger seien eigene Förderprogramme auf Länderebene. Über Jahrzehnte habe der BMVBS seine Mittel auf Radwegebau an Bundesverkehrswegen konzentriert. Damit sei kaum konzeptioneller Fortschritt möglich gewesen. Stattdessen gehe es um breit angelegte Innovationsförderung. Da sei der niederländische Masterplan Fiets viel innovativer und habe viel mehr Experimente initiiert, die danach in die nationale Fahrradpolitik überführt worden seien. Die vielfach wenig engagierten Kommunen könnten durch Modellprogramme und Wettbewerbe viel stärker zu Innovationen motiviert werden.

Mit dem generellen verkehrspolitischen Umfeld setzen sich zehn Experten kritisch auseinander. Die Fahrradförderung würde große Fortschritte machen, wenn der kommunalen Verkehrspolitik andere Rahmenbedingungen gesetzt würden. Zu nennen seien hier Instrumente wie die City-Maut oder die Umweltzonen, sagen zehn Experten, sechs weitere sehen dies ebenso, warnen allerdings vor zu drastischen Lenkungsmaßnahmen. Prof. Kagermeier von der Universität Trier erwartet, dass eine PKW-Maut weniger aus Verkehrssteuerungsgründen als vielmehr aus Finanzierungszwängen in die Diskussion komme. Prof. Knie vom WZB erwartet, dass die fossile Mobilität bald deutlich teurer werde, davon werde dann der Radverkehr profitieren.

Fahrradkultur in Deutschland – Die Fahrradkultur in Deutschland wird als regional sehr unterschiedlich eingeschätzt. Generell verbessere sich aber das Fahrradklima. Im internationalen Vergleich liege Deutschland klar hinter den Niederlanden und Dänemark auf dem dritten Platz in Europa. Es gäbe aber eine beachtliche Dynamik bei den südwestlichen Nachbarn Schweiz, Frankreich und Italien. Jetzt sei entscheidend, ob neben den klassischen Fahrradhochburgen wie Münsterland, Niederrhein und Teilen Niedersachsens die weit zurückliegenden Regionen ihren Rückstand aufholten. Dafür seien Fahrradverleihsysteme ein gutes Mittel, um einen großen Sprung vorwärts zu machen. Leider gebe es aber eine gewisse Trägheit in den traditionell zurückliegenden Kommunen. Da gebe es keine explizit dem Fahrradverkehr zuzurechnenden personellen Ressourcen und auch keine angemessenen Haushaltsansätze. Irgendwie werde das Minimum an Fahrradplanung nebenbei mit erledigt. Da könne dann nicht viel herauskommen. Herr Zielke vom BMVBS moniert, dass gerade in Städten und Regionen mit wenig Fahrradverkehr traditionell gedacht wird, in Kategorien des Radwegbaus. Ohne großen politischen Rückhalte daure der dann aber ewig und insofern stagniere oft der Radverkehr auf niedrigem Niveau. Solche Städte und Regionen würden sich leider mit der Option innovativer Leihradssysteme gar nicht beschäftigen, was ein großer Fehler sei. Damit werde ein aktuell offenes Zeitfenster verpasst. Denn derzeit gebe es bei der jungen Generation einen beachtlichen Wertewandel, der auch die Mobilität betreffe. Das Auto beginne seine Rolle als ›Traumauto‹ zu verlieren, moderne und teure Kommunikationsgeräte seien heute für die Jugendlichen viel wichtiger als Autos. Also könne man die Jugend mit intelligenten Fahrradkonzepten abholen, in denen auch High-Tech-Komponenten enthalten seien. Über den aktuellen Wertewandel und eine moderne Mobilitätskultur werde aber in den Parlamenten und Administrationen viel zu wenig debattiert. Statt dessen würden einfach die alten Rezepte weiter verfolgt.

Insofern müsse sich nicht nur das Verkehrsklima auf den Straßen ändern, sondern auch die Qualität des Verkehrsdiskurses in Politik und Verwaltungen. Innovation dürfe nicht nur

technisch, sondern müsse auch sozial, psychologisch und kulturell begriffen werden. Darüber hinaus meinen einige Experten, Radverkehrsförderung müsse aus der ›Friede, Freude, Eierkuchen‹-Ecke raus. Schließlich gehe es immer auch um Verteilungskonflikte. Radinfrastruktur dürfe nicht mehr wie in den letzten Jahrzehnten vorrangig zu Lasten des Fußverkehrs erfolgen. Der motorisierte Verkehr müsse wieder einen Teil seiner vielfach überdimensionierten Flächen abgeben. Flächen brauche man z.B. dringend für Fahrradverleihstationen, dafür solle man getrost Parkierungsflächen umwidmen. Denn die verkehrliche Produktivität einer Verleihstation sei weit höher als die gleiche Fläche eines Parkstreifens. Außerdem gebe es aber auch einen Verteilungskampf um Personal und Haushaltsmittel. Traditionell sei hier der Radverkehr schlecht aufgestellt in seiner personellen und fiskalischen Ausstattung. Prof. Lanzendorf von der Universität Frankfurt wundert sich, warum der Radverkehr trotz vieler schöner Worte in der Praxis so schlecht wegkomme, obwohl es doch eigentlich keine wirkliche Gegenlobby gebe. Auch Herr Storjohann konstatiert, alle Verbände und im Prinzip sogar die Autohersteller hätten nichts gegen das Fahrrad, viele hätten sogar eigene Premiumfahrräder in der Produktpalette, wie etwa BMW oder Peugeot. Herr Bull moniert die fehlende Gleichberechtigung von Rad-, Fuß- und Autoverkehr in den Städten. Die Wissenschaft hätte viel zu wenige Indikatoren entwickelt, um diese Ungleichheiten auch plastisch zu belegen. Aber intuitiv wisse fast jeder, dass es so sei. Der verkehrspolitische Sprecher des ADFC, Herr Hörmann, gibt zu bedenken, dass man Platz für das Fahrrad in den Städten schaffen müsse. Dafür müsse man sich von dem Gedanken lösen, das ginge, ohne in der Vergangenheit falsch verteilte Flächen wieder umzuwidmen. Auch beim Geld und Personal sei auf allen Ebenen eine Umverteilung dringend erforderlich. Dafür müsse man Mut haben. Oft lasse sich eine solche Umverteilung sogar erreichen, ohne beim Autoverkehr an die ›Schmerzgrenze‹ zu gehen. Man könne viele gute Kompromisse finden. Eine Wende müsse es aber geben bei der Praxis, den Fahrradverkehr zu Lasten des Fußverkehrs zu bedienen.

Große Einigkeit besteht bei den Experten über die Notwendigkeit professioneller Information und Kommunikation. Hier gebe es zwar mit Radlust und ZEM im Kleinen schon erfreuliche Ansätze, aber die müssten intensiviert und verstetigt werden. Entscheidend sei auch, den technischen Fortschritt bei den Fahrrädern zu kommunizieren. Hierauf weist besonders MdB Dr. Hofreiter hin. Das Fahrrad habe sich in den letzten 20 Jahren erheblich verbessert und mit den Pedelecs sei noch mal ein beachtlicher Entwicklungssprung gelungen. Hierauf müsse die Kommunikation mehr eingehen, um sowohl bei den Bürgern als auch bei den professionellen Akteuren das alte, traditionelle Fahrradbild zu verdrängen.

Dank des technologischen und gesellschaftlichen Wandels sehen fast alle Experten positive Perspektiven für die Fahrradförderung. Angesichts steigender Energiepreise werde

jede Art von Radverkehr, also auch der Leihfahrradverkehr, weiter aufblühen, erwartet Prof. Knie vom WZB. Seit 2007 sanken die Fahrleistungen im motorisierten Individualverkehr stetig, der Umweltverbund lege zu. Das Fahrrad werde künftig noch stärker zulegen. Dazu könnten Fahrradverleihsysteme direkt und indirekt beitragen.

4 Erkenntnisse und Schlussfolgerungen

4.1 Öffentliche Leihradsysteme im Rahmen kommunaler Radverkehrspolitik

4.1.1 Die aktuelle Stimmungslage zu öffentlichen Leihradsystemen in Deutschland

Ein einheitliches Stimmungsbild zu Fahrradverleihsystemen gibt es derzeit in Deutschland nicht. Vielmehr ist das Bild sehr differenziert. Die Experten sind überwiegend gut informiert. Die beachtliche internationale Dynamik der letzten Jahre haben sie intensiv verfolgt. Sie sind einerseits stark beeindruckt von der teilweise beachtlichen Professionalität und politischen Priorität ausländischer Fahrradverleihsysteme. Andererseits sind sie hinsichtlich der Übertragbarkeit solcher Entwicklungen auf Deutschland eher skeptisch. Nur ein Teil der Experten sieht wegen der beachtlichen internationalen Dynamik auch für Deutschland große Chancen in dem Thema. Dieser Typ Experten ordnet Fahrradverleihsysteme im Gesamtkonzept intermodaler Mobilität ein und hält die Ausbreitung von öffentlichen Fahrradleihsystemen für eine zwingende Folge moderner Mobilitätskultur. Sie sehen damit ein neues Mobilitätszeitalter aufziehen, mit einer neuen Mobilitätskultur selbstverständlicher Multioptionalität. Sie sehen insoweit große Parallelen zwischen Car-Sharing und Bike-Sharing. In beiden Feldern erwarten sie engagierte kommunale Anstrengungen, die gegebenenfalls von Ländern und Bund weiter unterstützt werden sollten. Trotz solcher systematischer Einordnungen werden auch bei diesen grundsätzlich sehr positiv gestimmten Experten die Erwartungen hinsichtlich der quantitativen Größenordnungen gebremst durch mehrere Unwägbarkeiten: Der hohe deutsche private Fahrradbesitz scheint einem Teil der Experten als Faktor, dass man mit geringeren Nutzungsintensitäten zu rechnen habe. Zudem sehen sie auch bremsende Faktoren in der eingeschränkten kommunalen Handlungsfähigkeit aufgrund knapper kommunaler Finanzen. Die Finanzknappheit bremse die kommunale Risikobereitschaft hinsichtlich der Dimensionierung. Und schließlich bleibe das Fahrradthema auf der politischen Agenda trotz eines insgesamt gegenüber früheren Jahrzehnten günstigeren Umfeldes wegen der Klima- und Peak-Oil-Thematik und des gestiegenen Engagements des Bundes im Rahmen des NRVP und seiner Einzelmaßnahmen (z.B. Fahrradakademie) sekundär; es gebe wenig kommunale oder Landes- und Bundespolitiker, die Fahrradverleihsysteme zu ihrem Top-Thema machten. Das sei beim Thema Elektroauto ganz anders, wo man trotz erheblicher Anlaufschwierigkeiten und viel

höherer notwendiger finanzieller und logistischer Vorleistungen von einem Hype sprechen könne. Insofern sei einstweilen nicht mit ähnlich spektakulären Dimensionen wie bei den französischen, spanischen oder chinesischen Fahrradverleihsystemen zu rechnen.

Auf der anderen Seite steht die weit verbreitete Skepsis vieler Kommunen. Ihre Vertreter haben noch die vielfach schlechten Nachrichten über die früheren Fahrradverleihsysteme im Ohr und sind deswegen in der Grundhaltung eher vorsichtig zögernd. Selbst bei den sehr aktiven Kommunen gibt es keinerlei Anzeichen einer Euphorie. Stattdessen dominiert vorsichtiges Abwarten und zögerliches Vortasten. Das hat neben den Verweisen auf gescheiterte frühere Versuche vor allem seinen Grund in folgenden Zweifeln:

- Werden sich Fahrradverleihsysteme rechnen, d.h. werden sie ohne massive öffentliche Zuschüsse auskommen? Für solche Zuschüsse wird angesichts der durchweg desolaten kommunalen Haushaltslage wenig Spielraum gesehen.
- Wie groß wird denn eigentlich die Nachfrage sein? Man fürchtet eine eher geringe Nachfrage, wegen des in Deutschland hohen privaten Fahrradbesitzes. Und es besteht eine erhebliche Unsicherheit hinsichtlich der Nutzergruppen und des Nutzungsverhaltens. Geringe Nutzungszahlen würden aber schnell als Misserfolg interpretiert werden. Es fehlt einfach an einschlägigen Erfahrungen zum Nutzungsverhalten.
- Insbesondere fühlt man sich sehr unsicher, was die Dimensionierung solcher Systeme angeht. Was sind angemessene Größen der Systeme nach der Zahl der Stationen und Räder? Was sind angemessene Aktionsradien?
- Unklar ist, wie groß die Betriebssicherheit sein wird. Wie stark werden Vandalismus und Diebstahl den Systemen zu schaffen machen? Kann die persönliche Registrierung das zuverlässig verhindern? Was ist, wenn einfach dritte Personen die Räder oder die Stationseinrichtungen beschädigen?
- Unklar ist auch die Funktionalität der verschiedenen Kommunikations- und Dispositionstechniken. Wie werden sie funktionieren? Welchen Aufwand werden sie erzeugen? Wie »idiotensicher« werden sie bedienbar sein?
- In diesem Zusammenhang spielt auch der schwer abschätzbare Betriebsaufwand für jederzeitige betriebsbereite Flottenvorhaltung und die lastgerechte Verteilung der Räder in Raum und Zeit eine große Rolle. Wie oft muss man Räder ausrangieren für Reparaturen? Wie oft muss man Räder hin und her transportieren, damit sie

bedarfsgerecht verteilt sind? Wie groß und damit wie teuer ist der entsprechende Aufwand? Wie lange werden die Räder halten, wie oft muss man sie erneuern?

Große Unsicherheit besteht nach wie vor über das Verhältnis von Fahrradverleihsystemen und ÖPNV. Gegen die oft unterstellte Behauptung, sie seien quasi natürliche Verbündete, gibt es diverse Einwände:

- Die neuen Investitionen gerieten naheliegenderweise in eine Finanzmittel-/Investitionskonkurrenz zu den gängigen ÖPNV-Investitionen,
- Die gleiche Konkurrenz ergebe sich am Verkehrsmarkt, weil ein Teil der fahrradgeneigten ÖPNV-Kunden jetzt mit aller Macht zum Fahrradfahren motiviert werde;
- Schließlich gebe es auch noch eine Verkehrsflächenkonkurrenz, weil ja viele neue Abstellanlagen im öffentlichen Raum unterzubringen seien, vorzugsweise an Haltestellen. Da sei schon jetzt der Platz oft knapp. Wie solle das dann weiter gehen?
- Eine letzte Skepsis betrifft die gegenseitige Abgrenzung oder aber synergetische Arbeitsteilung innerhalb anderer Fahrradverleihangebote wie Radstationen und privatem Fahrradverleih. Welche gegenseitige Konkurrenzierungen gibt es, kommt es zu massiven Nachfrageeinbrüchen bei den traditionellen Anbietern?

Dagegen wird im Umweltverbundkontext immer argumentiert, es gelänge mit Fahrradverleihsystemen an Haltestellen, dem ÖPNV viele neue Nutzer zuzuführen. Also müsse man den Markt sorgfältig beobachten. Wo kommen die Nutzer her, was haben sie früher für vergleichbare Aktivitäten benutzt? Wie viele Umsteiger von Auto auf Fahrrad und ÖPNV werden neu gewonnen? Letztlich hilft bei all diesen Fragen nur eine breite Evaluation des Nutzerverhaltens weiter, die seitens des BMVBS ja auch im Rahmen der Modellprojekte durchgeführt wird.

Ziemlich ambivalent positionieren sich einstweilen die Länder bei dem Thema. Sie haben keine eigenen Programme aufgelegt. Sie machen keine eigene Forschung zum Thema. Und sie nutzen auch nicht ihre Möglichkeiten, über die bestehenden oder in Gründung begriffenen Arbeitsgemeinschaften stärkere und koordinierte Aktivitäten anzuschieben. Sie begrüßen zwar freudig das Engagement des Bundes, lehnen sich ansonsten abwartend zurück.

4.1.2 Akteure und ihre Rollen im Feld der Leihradsysteme

Damit ist bereits das Thema der verschiedenen Akteure berührt. Diese Frage erfordert eine Differenzierung nach Ebenen. Auf der überregionalen Ebene ist als der wichtigste Akteur das BMVBS mit seinem Modellvorhaben hervorgetreten. Seit dem NRVP hat der Bund seine Fahrradaktivitäten verstärkt. Er hat nationale Radverkehrskongresse organisiert, die Fahrradakademie beim DIFU eingerichtet und das DIFU organisiert jetzt schon seit zwei Jahren ganze Serien von Konferenzen, bei denen vielfach auch das Thema Fahrradverleih angesprochen wird. Der Bund lässt Begleitforschung machen, sowohl mit politikwissenschaftlicher Methodik als Prozessforschung als auch mit sozialwissenschaftlicher Methodik als Nutzer-Evaluation. Neben dem BMVBS als Hauptakteur hat sich auch das BMU im Bereich der Fahrradpolitik engagiert, insbesondere mit seiner ZEM (Zero Emission Mobility) Kampagne, in der das Fahrrad eine wichtige Rolle spielt. Das Umweltbundesamt wird sowohl vom Umweltministerium als auch vom BMVBS in der Projektabwicklung von Fahrradprojekten eingesetzt. Auch das DIFU bedient mit seiner aus dem NRVP abgeleiteten Fahrradakademie beide Ressortinteressen und wirkt mit Hilfe seiner regional angelegten Fahrradseminare und Kommunalkonferenzen als Multiplikator einer modernen Fahrradpolitik.

Die Länder sind demgegenüber beim Thema Fahrradverleihsysteme nicht besonders engagiert. Sie beschränken traditionell ihre Aktivitäten auf die Infrastrukturförderung mit Programmen zum Bau von Radwegen und Fahrradabstellanlagen, insbesondere beim ÖPNV-orientierten B+R. Ob im gleichen Zusammenhang auch in jedem Falle die Installationskosten der Fix-Stationen der Fahrradverleihsysteme gefördert werden können, auch wenn die Betreiber nicht aus dem ÖPNV kommen, ist derzeit noch eine offene Frage, weil ja auch die Größe der einzelnen Stationen gegenüber normalen Bike & Ride Anlagen viel kleiner ist und eventuell also Sammelanträge für eine große Zahl von Stationen an verschiedenen Standorten und möglicherweise auch in verschiedenen Nachbargemeinden gestellt werden müssten. Einige Länder sind inzwischen aktiv bei speziellen Aktionsbündnissen und kommunalen Netzwerken und organisieren in diesem Rahmen gelegentlich auch Fachkongresse. Hier kann das Land Nordrhein-Westfalen exemplarisch genannt werden. Denn mit seiner AGFS (Arbeitsgemeinschaft der fahrradfreundlichen Städte, Gemeinden und Kreise mit derzeit 61 Mitgliedern), seinem Programm ›100 Radstationen‹ (mit derzeit etwa 60 realisierten Beispielen) und seinem Routenplaner ist es schon seit fast 20 Jahren sehr aktiv in der Fahrradförderung. Trotzdem hat sich auch Nordrhein-Westfalen des Themas öffentliche Fahrradleihsysteme nicht besonders angenommen. Es gibt dafür kein spezielles Programm. Und selbst viele Mitgliedskommunen der AGFS stehen weiter dem Thema eher skeptisch gegenüber.

Primär angesprochen sind beim Thema Fahrradverleihsysteme die Kommunen. Im Rahmen des Bundesmodellvorhabens gingen 44 Bewerbungen ein, das ist einerseits ein erfreuliches Signal. Andererseits zeigt die Kontrollanalyse, dass es im kommunalen Raum noch sehr viel Skepsis gibt. Und auch unter den Bewerberkommunen überwiegt hinsichtlich der Dimensionierung noch Skepsis. Die Gemeinden sind mit ihren eigenen Projekten beschäftigt. Eine überkommunale Vernetzung bleibt die Ausnahme. Die Kooperation mit dem ÖPNV bleibt punktuell. Eine Ausnahme stellt das Projekt »Metrorad Ruhr« dar, weil hier einstweilen zehn Kommunen untereinander zusammenarbeiten und ihre Arbeit mit dem VRR und den RVR koordinieren, so dass eine gute Kooperation von ÖPNV, Fahrradverleih und auch Tourismusförderung erwartet werden kann. Insgesamt ist die Rolle der Kommunen bei der Ausgestaltung des Politikfeldes Fahrradverleihsysteme eher schwach. Sie können sich keine systematische Marktbeobachtung leisten, schon gar nicht international. Auf der überkommunalen Ebene im Deutschen Städtetag, Deutschen Städte- und Gemeindebund und Landkreistag sind die kommunale Verkehrsplanung und darin die Radverkehrsförderung und darin wiederum die öffentlichen Fahrradverleihsysteme kein wichtiges Thema, dafür gibt es keine eigenen Arbeitskreise. Insoweit ist entscheidend, ob die Städte, Gemeinden und Kreise vor Ort fachkundige Unterstützung bekommen können, z.B. durch ortsansässige Hochschulen, Planungsbüros etc. Dafür fehlen allerdings meist die Finanzmittel. In den seltensten Fällen ist die Fahrradförderung allgemein und speziell die Förderung des Haupttroutennetzes und des Fahrradverleihs ein relevantes Top-Thema für die politischen Spitzen. Eine demonstrative Identifikation der politischen Spitzen mit so einem Projekt wie im Falle Paris gibt es in Deutschland bislang nicht.

Neben der kommunalen Politik spielen auch die Verkehrsunternehmen eine gewichtige Rolle, weil sie ein paar Besonderheiten haben. Sie sind meist professionell geführt, betreiben eine eigene Marktforschung. Sie beherrschen das Feld der Kommunikation und Information mit Routine. Allerdings gehören sie traditionell nicht zu den Freunden des Fahrradverkehrs und der Fahrradförderung. Schon in der Vergangenheit gab es immer wieder Interessenkonflikte zwischen Fahrradverkehr und ÖPNV, etwa bei der Debatte über die Mitbenutzung von Busspuren durch den Fahrradverkehr oder über die Mitnahme von Fahrrädern in Bussen und Bahnen. Der jahrzehntelang verbohrte Streit zwischen der DB AG und den Fahrrad-, Verkehrs- und Tourismusverbänden um die Mitnahme von Fahrrädern im ICE ist dafür ein gutes Beispiel. Sehr oft fühlt sich der ÖPNV gegenüber dem Fahrradverkehr als Lückenbüßer, wenn bei schlechtem Wetter massenhaft Studenten und Jugendliche Busse und Bahnen bevölkern, die bei schönem Wetter statt dessen auf den Fahrrädern sitzen. Dafür braucht der ÖPNV Reservekapazität, die wegen nur temporärer Auslastung besonders teuer ist.

Als letzter Akteur bleiben die Verkehrsverbände, insbesondere der ADFC. Eigentlich propagiert er selbst gern die Multimodalität. Vor Ort allerdings positioniert sich der ADFC oft skeptisch gegen Fahrradverleihsysteme. Sie seien zu teuer und brächten im Verhältnis dazu zu wenig. Der ADFC befürchtet oft Vandalismus- und Diebstahlprobleme und teilt die skeptische Argumentation, wegen des hohen Fahrradbesitzes in Deutschland entfalle der Bedarf für große Leihradssysteme.

4.1.3 Zur Frage der sinnvollen Mindestgrößen öffentlicher Leihradssysteme

Eine zentrale Frage bei der Debatte über Fahrradverleihsysteme ist deren Dimensionierung. Hier stehen sich zwei sehr konträre Positionen gegenüber:

- eine eher vorsichtig tastende, risikominimierende Strategie, die zunächst mal klein beginnt, um dann schrittweise die Systeme zu erweitern und
- eine eher mutige, risikorientierte Strategie, die schon im ersten Schritt einen großen Erfolg erreichen will, daher das System möglichst groß dimensioniert.

Beide Strategien haben Befürworter und Gegner. Dabei geht es nicht nur um das Temperament der verantwortlichen Akteure. Entscheidend ist vielmehr der Zusammenhang von Angebotsquantität und -qualität und Nutzungsverhalten. Bleibt das Angebot unter einer bestimmten kritischen Grenze, wird es nicht ernst genommen und wenig frequentiert. Zentrales Kriterium ist die Kundennähe, die sich aus der Zahl der Stationen ergibt und die Zugriffswahrscheinlichkeit, die sich aus der Zahl der Fahrräder ergibt. Frustrierend wirkt, wenn der Nutzer lange nach einer Station suchen muss oder wenn er zwar weiß, wo die nächste Station ist, dorthin aber einen langen Weg zurücklegen muss. Frustrierend ist auch, wenn an dieser Station dann kein verfügbares Leihfahrrad vorzufinden ist. Solche Frustrationen waren ein wesentlicher Grund, warum die früheren kommunalen Versuche im Fahrradverleih ganz gescheitert sind bzw. nur enttäuschend geringe Nachfrage gefunden haben. Es gilt also, genau das notwendige Maß zu bestimmen, ab dem die Nutzungsfrequenzen sprunghaft ansteigen. Umgekehrt wird es natürlich unwirtschaftlich und politisch auch riskant, wenn mit viel Engagement ein überdimensioniertes System etabliert wird, bei dem ganz viele Stationen mit vielen Fahrrädern angeboten werden, diese aber keine adäquate Nutzung finden. So gesehen ist auch das Maß für eine befriedigende Nutzungsfrequenz zu bestimmen, ab der sich eine solche Investition im Falle eines privatwirtschaftlichen Betriebs rechnet bzw. eines öffentlichen Betriebs politisch legitimieren lässt.

Zu all diesen Fragen gibt es angesichts der dynamischen Entwicklung bisher keine gesicherten Erkenntnisse, sondern allenfalls Anhaltspunkte aus der unterschiedlichen Größe bisher bekannter Systeme. Die Bandbreiten sind nach unten mit kleinen Systemen im Hunderterbereich der angebotenen Räder und im Zehnerbereich der angebotenen Stationen beschreibbar. Nach oben haben zunächst die Systeme von Lyon und Barcelona den Rahmen im Tausenderbereich bei der Zahl der Räder und Hunderterbereich bei den Stationen festgelegt, ehe dann Paris mit seinen 21.000 Rädern an 1.400 Stationen den europäischen Spitzenwert markierte. Mittlerweile sind in verschiedenen chinesischen Millionenstädten nochmals deutlich höhere Werte erreicht worden, z.B. in Shanghai mit 60.000 Rädern. Sofort vorstellbar ist, dass sowohl der investive als auch der betriebliche Aufwand je nach Systemgröße deutlich von der Systemgröße bestimmt wird. Und es liegt nahe, dass auch die Akzeptanz im Sinne von hoher Nutzungsfrequenz über die Systemdichte gesteuert wird. Hierzu liegen aber bislang keine gesicherten Kenntnisse vor. Allenfalls einige statistische Vergleichskennziffern sind für ausgewählte europäische und deutsche Systeme verfügbar⁸⁴. Aus diesen lässt sich eine gewisse Bandbreite zwischen Maximalen Nutzungsfrequenzen von sieben bis zehn Nutzungen pro Rad und Tag bei Systemen hoher Angebotsdichte und minimale Nutzungsfrequenzen von 0,5 bis 1,5 Nutzungen pro Rad und Tag bei Systemen geringer Angebotsdichte ablesen, ohne dass die dafür maßgeblichen Ursachen genau bekannt wären. Insofern geht es bei der Dimensionierung auch um eine Art ›Glaubensbekenntnis‹, das viel mit der Gesamtzielsetzung zu tun hat. Wer mit aller Macht und so schnell wie möglich den Verkehrsmarkt ›umkrepeln‹ will, wird eher mutig das jeweils überhaupt vorstellbare Maximum anstreben; wer dagegen eher unsicher ist, ob solche Systeme überhaupt sinnvoll sind und in der eigenen Bevölkerung ernst genommen werden, wird eher klein anfangen und sich allenfalls spätere Ausbaustufen offen halten.

Bezogen auf Deutschland bleibt festzuhalten, dass hier eher die vorsichtige Strategie einer zunächst relativ kleinen Systemgröße und allenfalls nachfolgender schrittweiser Steigerungen verfolgt wird, was durchaus von zahlreichen Experten kritisch kommentiert wird, weil damit die eigentlichen Potenziale nicht ausgeschöpft würden.

84 So wird etwa Hans Erich Dechant, Betriebsleiter bei Citybike Wien, mit der Feststellung zitiert, die Nutzungszahlen eines Leihradsystems stiegen »erfahrungsgemäß quadratisch mit der Anzahl der Stationen.« (AHRENS, G.-A. ET AL. 2010, S. 139) Auch MONHEIM ET AL. (2009, S. 15) weisen auf den Zusammenhang zwischen Angebotsdichte und Nutzungsfrequenzen hin.

4.1.4 Zielgruppenidentifikation als Unsicherheits-Faktor

Die eher zögerlich-bescheidene Dimensionierung der deutschen Fahrradverleihsysteme hängt auch zusammen mit der weit verbreiteten Unsicherheit über die potenziellen Nutzergruppen. Hier gibt es eine erhebliche Differenzierung der Positionen, die nachfolgend holzschnittartig charakterisiert werden.

Angeregt durch die Lebensstil- und Mobilitätsstilforschung von WZB (vgl. etwa KNIE, A. ET AL. 2004) und ISOE (vgl. beispielsweise DEFFNER, J./GÖTZ, K. 2010) hat sich zunächst das Bild des typischen jungen, urbanen, multimodalen Nutzers festgesetzt, der in seinen komplexen, hyperaktiven Mobilitätsstrukturen als souveräner Kombinierer problemlos und fallweise die verschiedenen Mobilitätsoptionen wahrnehme. Dieser Verhaltenstyp wird stark im urbanen, großstädtischen Kontext verortet und dem Milieu der modernen, intelligenten Kreativen in anspruchsvollen Dienstleistungsberufen zugerechnet. Für den relevanten urbanen Raum wird üblicherweise auch ein gutes und dichtes ÖPNV- und Taxi-Angebot unterstellt, ebenso eine leidlich entwickeltes Car-Sharing Angebot. Hier ist Mobilität ohne eigenes Auto kein Problem, kann aber noch wesentlich erleichtert werden, wenn nun auch noch öffentliche Leihfahrräder hinzukommen. Dieses Bild des multimodalen »kreativen Urbaniten« mag für eine Werbe- und Kommunikationsstrategie der Fahrradindustrie und auch der Leihfahrradbranche durchaus sinnvoll sein, weil diesem Typ hinsichtlich seiner Konsummuster und Verhaltensweisen eine gewisse Leitbildfunktion zukommt. Für die politisch-planerische Praxis dagegen impliziert das Bild mehrere vorschnelle und problematische Einengungen:

- Erstens werden damit gedanklich mittel- und kleinstädtische oder gar ländliche Fahrradverleihsysteme als weniger relevant ausgeschlossen.
- Zweitens werden Menschen mittleren und vor allem höheren Alters zunächst mal als Leihfahrradnutzer ausgeschlossen, obwohl gerade sie in den aktuellen MID-Studien zu den Gruppen gehören, die das Fahrrad für sich als relevantes Verkehrsmittel wieder entdecken.
- Drittens wird damit das gesamte klassische Arbeiter- und KMU-Angestelltenmilieu mit seinen weniger variablen Mobilitätsstrukturen ausgeschlossen.

Eine bestehende Gegenposition operiert zunächst mal ohne eine räumliche und sozio-demographische Präferenz- oder Ausschlusskulisse und hält stattdessen Leihfahrräder für alle Altersgruppen und alle Gebietstypen für relevant. Sie ist verkehrspolitisch ambitio-

nierter, weil sie Fahrradverleih für alle Menschen und Gebiete für sinnvoll erachtet und zum Normalbestandteil moderner Mobilitätsangebote zählt.

Die faktische Bewerberaktivität der deutschen Kommunen im Bundesmodellvorhaben hat bewiesen, dass das Bewerberfeld sehr differenziert ist und durchaus ein breites Spektrum von raum- und siedlungsstrukturellen sowie sozio-kulturellen Kulissen abbildet. Unabhängig von diesen Grundüberlegungen ist ein Prinzip in allen konzeptionellen Überlegungen erkennbar, nämlich die Berücksichtigung von raumstrukturellen Dichte- und Zentrenparametern. Die Zahl der Fahrräder und Stationen wird da verdichtet, wo auch eine hohe städtebauliche Dichte und Nutzungsüberlagerung vorherrscht, wo also ausgeprägte Zentrenstrukturen feststellbar sind und wo man aufgrund der entsprechenden Konzentration von Aktivitäten auch mit einer hohen Nutzungsfrequenz der Leihfahrräder rechnen kann.

Weitere Überlegungen hinsichtlich potenzieller Nutzergruppen sind weniger apodiktisch, sondern beinhalten einfache Spezifizierungen, die unmittelbare räumliche Konsequenzen haben können. Wenn beispielsweise an Freizeitnutzer gedacht wird, dann resultiert aus einer solchen Option die Einbeziehung der relevanten urbanen Freizeitziele wie Museen, Theater, Kinos, Flaniermeilen, Parks etc. An solche Standorten wären also mit Blick auf die Freizeitmobilität entsprechende Leihfahrradstandorte auszuweisen, und zwar einmal unmittelbar gut sichtbar am Eingang, dann aber auch gegebenenfalls an den für die jeweiligen Standorte relevanten ÖPNV-Haltestellen. Neben diesen typischen innerstädtischen Freizeitzielen gibt es aber auch typische suburbane Freizeitstandorte wie Sportanlagen, Friedhöfe, Wanderziele, Freizeitparks. Derzeit ist wohl noch die Sicht dominant, sich mit den Standorten von Fahrradverleihsystemen eher auf Teilgebiete mit hoher Nutzungskonzentration und Überlagerung und damit auch hoher Verkehrsdichte zu konzentrieren, weil dort eine hohe Nutzungsfrequenz erwartet wird. Der suburbane Raum scheint den meisten Kommunen und Systemanbietern einstweilen zu wenig dicht bebaut, zu wenig nutzungsgemischt und nur schlecht überschaubar, weil nicht eng umgrenzt. Hier scheint es also auf den ersten Blick weniger lukrativ, sich mit Fahrradverleihstandorten zu engagieren. Aus solchen Überlegungen resultieren dann die derzeit noch überwiegenden Einschränkungen der Aktionsradien.

Allerdings kann beim Blick auf die internationale Bühne festgestellt werden, dass dort gerade die räumliche Ausweitung der Systeme auf Stadtrandgebiete und suburbane Gebiete zu beobachten ist. Für eine solche Erweiterung sprechen einige konkrete Nutzungsüberlegungen:

- Wenn eine starke Synergie mit der ÖPNV-Nutzung erwartet wird und wenn dabei in der Wegekette typischer ÖPNV-Nutzer dem Leihfahrrad die Rolle zukommt, den »Missing Link« zu bilden, dann ist gerade der suburbane Raum relevant. Denn hier wird normalerweise das Liniennetz dünner und die Haltestellendichte geringer, es gibt also viel größere An- und Abmarschwege. Dieser Umstand führt ja typischerweise zu der ganz überwiegenden Autofixierung in der Erschließung suburbaner, peripherer Gebiete;
- der im suburbanen Raum typische Mangel an ÖPNV-Dichte ist ja auch schon bisher der Grund, warum in den peripheren Gebieten sehr viel mehr mit B+R und P+R gearbeitet wird.

Hier können nun zwei von den bisherigen Nutzungsmustern stark abweichende Nutzungsoptionen für Leihfahrradsysteme relevant werden:

- Einmal geht es um eine verbesserte Zugänglichkeit der vielen suburbanen, großflächigen Einzelhandelsangebote (Shopping Center, Fachmarkttagglomerationen, Discounter und Verbrauchermärkte), die viel zu selten über einen eigenen ÖPNV-Anschluss verfügen.
- Und zum anderen geht es um eine verbesserte Zugänglichkeit der typischen suburbanen Arbeitsplatzkonzentrationen in Form der peripheren und sehr weitläufigen Industrie- und Gewerbegebiete.

Beide Nutzungstypen sind ganz überwiegend autofixiert erschlossen, verfügen über massenhaften Parkraum und generieren regelmäßig das sprichwörtliche suburbane Verkehrschaos mit seinen typischen Staus. Um hier dem Publikum den ÖPNV näher zu bringen, bedarf es einer Doppelstrategie:

- einmal müssen im Schienenverkehr viele neue Haltepunkte (Ausbau der S-Bahnsysteme, ggf. ergänzt durch urbane Seilbahnsysteme) geschaffen werden und
- zum zweiten müssen im suburbanen Raum viel mehr feinerschließende Bussysteme aufgebaut werden, als neuer Typ suburbaner Quartiersbusse.

Und weil der Schienennetzumbau sehr langwierig ist und die ÖPNV-Feinerschließung leider von den Aufgabenträgern vielfach für nicht relevant erachtet wird (Motto: diese Gebiete sind dank überdimensionierter Straßen- und Parkraumerschließung sowieso an

das Auto verloren), kommen ersatzweise oder ergänzend auch Leihfahrradsysteme in Betracht.

Suburbane Leihfahrradsysteme sind also eine wichtige Option für das betriebliche Mobilitätsmanagement. Damit taucht möglicherweise ein neuer Partner und Finanzier für Leihfahrradsysteme auf: die Wirtschaft mit den Sparten Handel sowie Industrie und Gewerbe, die mit Hilfe von Leihfahrradsystemen eine Art ›Firmenrad‹ etablieren können. Einstweilen ist diese Option noch nicht sehr populär bei den kommunalen Planungsüberlegungen und Betreiberkonzepten. Sie spielt aber immerhin eine Rolle bei einigen Wettbewerbsbeiträgen, bei denen eine besonders starke ÖPNV-Orientierung und damit auch eine räumlich Ausrichtung am Schienenverkehr angedacht wurde.

4.1.5 Öffentliche Leihradsysteme als Maßnahme kommunaler Radverkehrsförderung

Den kommunalen Bemühungen um öffentliche Fahrradverleihsysteme wird vor allem aus der Fahrradszene selbst gelegentlich mit Misstrauen begegnet. Der Hintergrund ist die Befürchtung, hier handele es sich um reine ›Symbol- oder Alibipolitik‹, die von der Tatsache ablenken solle, dass die betreffende Kommune oder Region ihre ganz normalen Hausaufgaben im Bereich der Fahrradpolitik nicht erledige, also nur über ein unzureichendes, vielleicht sogar desolates Infrastrukturangebot (idealerweise bestehend aus einem dichten Netz von Radwegen, Fahrradstreifen, Radrouten, Fahrradstraßen, straßenverkehrsrechtlichen Sonderregelungen wie geöffneten Einbahnstraße, Abstellanlagen, B+R-Anlagen, Fahrradmitnahme in Bussen und Bahnen) verfüge. Erst mal solle das Verkehrssystem fahrradfreundlich gemacht werden, dann könne man als letzten, krönenden Abschluss auch über öffentliche Leihfahrradsysteme nachdenken. Gegen diese Position wird auf der anderen Seite – gern mit Verweis auf das Pariser Beispiel ›Vélib‹ – darauf verwiesen, auch die sehr frühe, am Anfang einer neuen Fahrradpolitik stehende Einführung eines Fahrradverleihsystems mache Sinn und könne erheblich zu Vermehrung des Fahrradverkehrs in der Stadt oder Region beitragen. In den nächsten Schritten falle es nach der erfolgreichen Einführung des öffentlichen Fahrradverleihsystems viel leichter, auch die nächsten Schritte der Fahrradförderung anzugehen.

Letztlich ist für diese Frage entscheidend, ob es sich bei einer entsprechenden Maßnahme um eine isolierte Einzelmaßnahme handelt – beispielsweise, um den Mitnahmeeffekt bei den Fördermitteln zu nutzen –, oder ob sie Teil einer umfassenderen Gesamtstrategie ist. Dann dürfte die Schrittfolge nicht wirklich entscheidend sein, so lange klar ist, dass einem ersten Schritt weitere Schritte folgen werden.

4.2 Öffentliche Leihradssysteme als Innovation

Das erste Kapitel dieses Berichts enthält einen kurzen Abriss zur Leihrad-Geschichte seit den 1960er Jahren und zeigt auf, dass die Idee, ein Fahrrad zur öffentlichen Ausleihe zur Verfügung zu stellen, auf eine nahezu fünfzigjährige Tradition zurückblicken kann. Dennoch sprechen einige der Befunde aus den Bewerbungsunterlagen sowie aus den Befragungen dafür, sie als Innovation zu betrachten. Die Zurückhaltung und Skepsis vor allem öffentlicher Akteure resultiert nach den hier vorliegenden Erkenntnissen weniger aus einer generellen Ablehnung. Wäre dies der Fall, so könnte man öffentliche Leihradssysteme getrost für gescheitert erklären und zu den Akten legen. In vielerlei Hinsicht hat sich aber stattdessen eine Unsicherheit abgezeichnet, was von Fahrradverleihsystemen zu erwarten sei und wie sie in die übrigen Verkehrsträger eingeordnet werden könnten. In diesem Sinne könnte man sie als Neuerung oder Neuheit begreifen, die zwar schon seit längerem bekannt ist, die aber noch einer eindeutigen Positionierung bedeutender Akteure harret. Dadurch ist auch bereits der Innovationsbegriff umrissen, der hier zugrunde gelegt wird. GUTOWSKI (A. 1999, S. 4) bemerkt zwar, dessen Bedeutung ändere sich je nach Anwendung in verschiedenen Wissenschaftsbereichen. Doch ROGERS (E. M. 1983, S. 11) liefert eine für diese Zwecke brauchbare Umschreibung, indem er feststellt, Innovationen bestünden aus »an idea, practice, or object that is perceived as new by an individual or other unit of adoption«. Kern der Innovativität ist hier also die Wahrnehmung von öffentlichen Fahrradverleihsystemen als neue Option im Verkehr, ungeachtet der Tatsache, wie alt die Idee tatsächlich ist.

4.2.1 Stufen der Innovationsdiffusion

ROGERS bietet in seiner umfangreichen Theorie zur Ausbreitung von Innovationen eine Sammlung verschiedener Modelle, mit deren Hilfe unterschiedliche Aspekte der Wahrnehmung und Annahme von Innovationen durch adaptierende Einheiten – im vorliegenden Fall durch Akteure im FVS-Geschehen – erklärt werden können. Da sind zunächst die fünf Stufen der Innovationsdiffusion (vgl. ROGERS, E. M. 1962, S. 79ff und KUNCZIK, M./ZIPFEL, A. 2005, S. 332):

- die Stufe der Kenntnisnahme: Die Innovation wird erstmals wahrgenommen, dezidierte Informationen liegen jedoch nicht vor.

- die Stufe des Interesses: Der Akteur bemüht sich von selbst um weitergehende Informationen, um sich ein möglichst vollständiges Bild von der Innovation zu machen.
- die Stufe der Abwägung: Der Akteur betrachtet Vor- und Nachteile sowie mögliche Veränderungen der zukünftigen im Vergleich zur aktuellen Situation durch den Einsatz der Innovation und entscheidet sich dafür oder dagegen.
- die Stufe der Erprobung: Der Akteur bringt die Innovation zum Einsatz und beobachtet deren Auswirkungen. Er prüft ihre Nützlichkeit und versucht, weitere Erkenntnisse zu gewinnen.
- die Stufe der Übernahme: Der Akteur entscheidet sich, die Innovation in vollem Umfang zum Einsatz zu bringen.

Bezieht man diese Gliederung auf die aktuelle Verfasstheit des FVS-Marktes und die vorherrschenden Haltungen der teilnehmenden Akteure, so kann behauptet werden, dass die Phase der Kenntnisnahme abgeschlossen ist. Nahezu jeder der im Interview Befragten gab an, bisher mindestens einmal auf das Thema Leihrad gestoßen zu sein. Schwieriger wird die Einschätzung dagegen schon in Bezug auf die zweite Stufe, das Interesse vonseiten der Akteure. Hier sind die Interviewer sowohl auf sehr interessierte als auch auf eher unberührte Gesprächspartner gestoßen. Die Stufe der Abwägung haben dagegen noch weniger Kommunen erreicht. Mindestens die Teilnehmer am Modellversuch können jedoch dazu gezählt werden. Inwieweit aber andere Kommunen eine Teilnahme in Betracht gezogen und sich schließlich dagegen entschieden haben – auch sie hätten ja die Kriterien der Abwägungsphase erfüllt –, ist an anderer Stelle untersucht worden⁸⁵. In die Phase der Erprobung treten schließlich diejenigen Kommunen und ÖPNV-Betriebe ein, die das Leihradsystem tatsächlich umsetzen. Die Modellprojekte werden in diesem Sinne das Laboratorium darstellen, in dessen Rahmen die Prüfung auf Nützlichkeit und auf Chancen zum weiteren Betrieb – kurz: die Evaluation stattfinden wird. Aber auch dort, wo die Projekte ohne Förderung umgesetzt werden, geschieht ja im Prinzip eine Erprobung. Die Stufe der Übernahme kann indes überall dort als vollzogen betrachtet werden, wo sich bisher schon Leihradsysteme in deutschen Städten und Regionen etabliert haben. Damit lässt sich das Ausmaß der Diffusion von öffentlichen Leihradsystemen als Innovation eventuell auch anhand von konkreten Größenordnungen beziffern: Die erste Stufe mag von der

85 Das Wissenschaftszentrum Berlin hat in einer Studie diejenigen Kommunen befragt, die zunächst ihre Bereitschaft zur Teilnahme am Modellwettbewerb signalisiert, diese dann aber wieder zurückgezogen hatten (vgl. BORCHERDING, A. ET AL. 2010).

Mehrheit der deutschen Städte erreicht worden sein. Wie verbreitet die Stufe des Interesses vollzogen wurde, liegt im Dunklen und lässt sich auch aufgrund der vielfältigen Prozesse, in denen solche Informationssuche angestellt wird, wahrscheinlich nur schwer erheben. Dagegen kann angenommen werden, dass zumindest die 44 Bewerber beim Modellversuch sowie die Kommunen, in denen FVS bereits implementiert sind (vgl. die Karte in Abbildung 3), plus einer – vermutlich geringen – Anzahl zusätzlicher Kommunen mit Überlegungen, am Modellversuch teilzunehmen, in die Abwägungsphase eingetreten sind. Die Stufen der Erprobung und der Übernahme gelten derweil nur für die Kommunen mit bereits eingerichtetem FVS – der Zeitpunkt, auch die Modellregionen dahingehend zu klassifizieren, ist noch nicht eingetreten; dies wird frühestens mit Ende des Förderzeitraums in drei Jahren möglich sein.

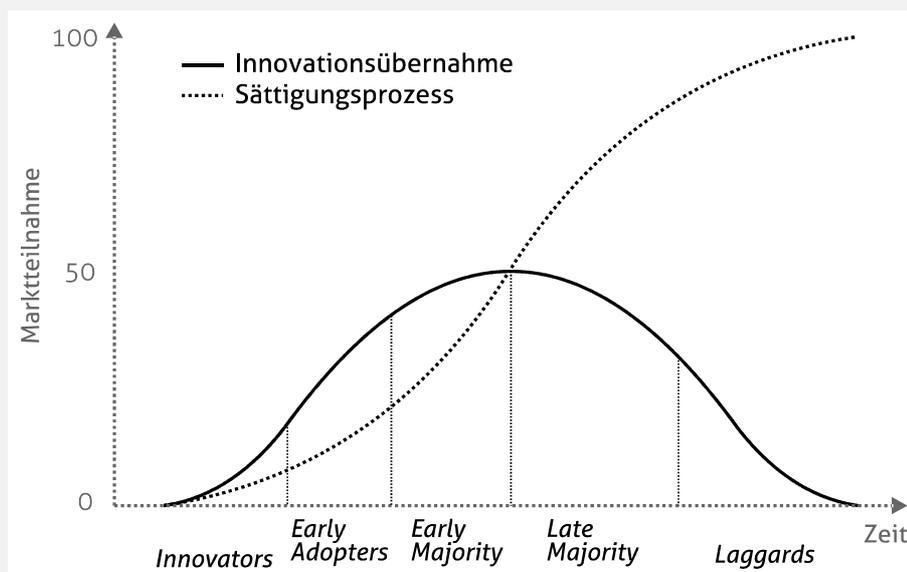
Es soll nicht verschwiegen werden, dass sich in den obigen Betrachtungen ein »Stellvertreter«-Problem ergibt: Die Theorie von ROGERS geht von der aktiven Einheit aus, die sich selbst ihre Haltung gegenüber der Innovation definiert. Im Falle der bereits existierenden Leihradssysteme in deutschen Städten haben allerdings die Anbieter unter Umständen auf eigene Rechnung gehandelt, ohne die jeweilige Kommunalvertretung einzubeziehen; dies trifft bei Call a Bike ICE genauso zu wie auf die meisten Fälle, in denen Nextbike bisher involviert war. Der Ärger über die zusätzliche Werbung am Rad sowie Versuche der Kommunalverwaltungen, Nextbike zur Räumung aufzufordern (vgl. 3.2.5), belegen dies eindeutig. Diese Fälle müssten also theoretisch im Einzelnen darauf überprüft werden, ob eine Kooperation zwischen Unternehmen und Verwaltung vorlag, und gegebenenfalls aus obigen Überlegungen ausgeschlossen werden. Unabhängig davon lässt sich anhand der skizzierten fünf Stufen feststellen, dass Leihradssysteme eine Innovation sind, die sich in Deutschland noch nicht flächendeckend durchgesetzt hat, sondern sich aktuell auf Stufe zwei bzw. drei des Modells von ROGERS befindet. Es sei noch zu erwähnen, dass natürlich jeder Akteur prinzipiell die Möglichkeit hat, den Adaptionsprozess abubrechen und die Übernahme der Innovation nicht weiter zu verfolgen (vgl. KUNCZIK, M./ZIPFEL, A. 2005, S. 332), was es allerdings nahezu unmöglich werden lässt, den Zeitpunkt des Erreichens einer flächendeckenden Übernahme a priori vorherzusagen. Stattdessen wird irgendwann in der Zukunft ein Rückblick die Erkenntnis erlauben, wann welche Stufe in Deutschland abgeschlossen war.

4.2.2 Innovationen und die Rolle der Akteure im Zeitverlauf

Eine weiteres der von ROGERS zur Verfügung gestellten Modelle besteht aus der Typisierung der Einheiten eines sozialen oder institutionellen Systems, die Innovationen über-

nehmen, anhand des Zeitverlaufs. Er unterscheidet in »Innovators«, »Early Adopters«, »Early Majority«, »Late Majority« und »Laggards« (vgl. ROGERS, E. M. 1962, S. 150ff), die im Prozess der Innovationsdiffusion zu verschiedenen Zeitpunkten eine Rolle spielen (vgl. Abbildung 36). Er verknüpft dies mit unterschiedlichen sozio-ökonomischen Merkmalen wie Alter, sozialem Stand, Bildungsgrad und Finanzkraft sowie zusätzlichen Faktoren wie Risikobereitschaft, Zugang zu wissenschaftlichen Quellen und Interaktion mit anderen, möglicherweise innovativeren Teilnehmern. Die Sozio-Ökonomie hilft bei der Betrachtung institutioneller Akteure wie Kommunen kaum weiter – abgesehen vielleicht von der mangelnden Finanzkraft als wesentliches Hemmnis. Risikobereitschaft und Interaktion mit anderen Marktteilnehmern können schon eher zu Erklärungen beitragen. Nach ROGERS (E. M. 1962, S. 150f) weisen Innovatoren die größte Risikobereitschaft auf und sind quasi die ersten, die sich eine Neuerung zu Eigen machen. Hinsichtlich des Zeitpunkts der Übernahme ist eine Aussage zu öffentlichen Fahrradverleihsystemen schwer zu treffen, bedenkt man die fast fünfzigjährige Entwicklung der Leihrad-Idee. In Bezug auf die Risikobereitschaft ist allerdings ganz klar Paris zu nennen, wo Leihräder in vorher nicht da gewesenen Dimensionen eingeführt wurden. Ein vergleichbarer oder auch nur entfernt ähnlicher Fall ist in Deutschland nicht aufgetreten; die deutschen Systeme verfügen zusammengenommen nicht einmal über die Hälfte der Pariser Räderzahl (vgl. Tabelle 27). Daher kann sicherlich festgestellt werden, dass deutsche Kommunen keine Innovatorenrolle einnehmen.

Abbildung 36: Innovationsdiffusion im Zeitverlauf



Quelle: ROGERS, E. M. 1962, S. 150

Anders sieht es vielleicht schon bei den frühen Adoptoren aus. Sie üben laut ROGERS (vgl. ebd.) gegenüber allen anderen Gruppen eine Meinungsführerschaft aus. Auf den deutschen Raum bezogen würde dies möglicherweise für München, Berlin, Hamburg und Stuttgart zutreffen. Sie verfügen allein aufgrund ihrer Stellung als Stadtstaaten bzw. Landeshauptstädte über herausgehobene Bedeutung. Bracher nennt sie darüber hinaus als die im FVS-Feld aktivsten Kommunen (Interview vom 19.02.2010). Die Charakterisierung der frühen Mehrheit erfolgt dann bei ROGERS anhand des signifikant längeren Zeitraums, den diese Akteure brauchen, um die Innovation zu übernehmen. Übertragen auf das hier ausgeführte Thema können die 44 Bewerber zu dieser Kategorie gezählt werden, aber genauso auch die Kommunen mit bereits etabliertem Leihradsystem⁸⁶. Die späte Mehrheit sowie Nachzügler sind in Bezug auf öffentlichen Fahrradverleih noch nicht identifizierbar.

4.2.3 Tipping Point und kritische Masse

Zusammen mit dieser Prozessbeschreibung führte ROGERS erstmals den Begriff »kritische Masse« für sozialwissenschaftliche Sachverhalte ein. Im Zusammenhang mit FVS sei darunter allerdings nicht die für einen Erfolg erforderliche Mindestgröße eines Leihsystems, gemessen an den Zahlen von Rädern und Stationen, verstanden – wie der Begriff auch gern verwendet wird –, sondern tatsächlich der notwendige Anteil von Kommunen, die ein Leihradsystem einführen, bis die weitere Ausbreitung von FVS zum selbst tragenden Prozess wird. Kagermeier hatte erwähnt, dass es die Absicht hinter dem Modellversuch gewesen sei, eine solche kritische Masse zu schaffen (Interview vom 11.02.2010). So deuten einige Umstände im Zusammenhang mit dem Konzeptwettbewerb tatsächlich auf eine Anlehnung an ROGERS' Strategien hin, den Diffusionsprozess zu beschleunigen und die kritische Masse herzustellen: Übernahme der Innovation durch hoch angesehene Einheiten innerhalb des sozialen/institutionellen Systems – neben der Innovativität der entsprechenden Konzepte könnte dies der Grund dafür sein, dass drei der acht geförderten Projekte in Landeshauptstädten zu finden sind; Generierung eines instinktiven Bedürfnisses nach der Innovation – dies dürfte sich vor dem Hintergrund der in Deutschland noch viel zu theoretischen Auseinandersetzung mit FVS allerdings ein wenig schwieriger gestalten; Implementierung einer Innovation in einer Gruppe von Einheiten, die die besten Aussichten auf tatsächliche Nutzung dieser Innovation mitbringen – hieran könnte sich die Entscheidung orientiert haben, vorwiegend Städte ab 100.000 Einwohner zum Modellwettbewerb aufzurufen, was allerdings die Annahme implizieren würde, Großstädte böten bessere Chancen zur Umsetzung von FVS; und schließlich das in Aussicht Stellen von posi-

⁸⁶ Hier tritt allerdings das gleiche Problem der Stellvertretung auf wie schon im vorigen Abschnitt.

tiven Effekten und Profiten für die Gruppe der frühen Adoptoren – ein Ansatz, der klar in der Bereitstellung einer Fördersumme im Rahmen der Modellprojekte zu erkennen ist (vgl. insgesamt ROGERS, E. M. 1962, S. 134).

Kagermeier ist überzeugt, dass sich in der nächsten Zeit entscheiden wird, ob in Deutschland hinsichtlich öffentlicher Leihradsysteme ein Take Off gelingt oder nicht (Interview vom 11.02.2010). Diese Einschätzung kann durchaus bestätigt werden. Aus der Übersicht über die im Rahmen der Statusanalyse angestellten Untersuchungen ergibt sich, dass drei Faktoren entscheidenden Einfluss auf Weiterentwicklung oder Scheitern von FVS nehmen werden: Einerseits wird durch eine gewissenhafte und umfängliche Evaluation der Modellprojekte zu ermitteln sein, welchen Nutzen öffentliche Leihradsysteme tatsächlich erzeugen können. Zwar beeindruckt internationale Beispiele regelmäßig mit großen Zahlen. Doch bisher kann nicht nachvollzogen werden, ob solche Dimensionen auch unter deutschen Verhältnissen erreichbar sind. Schwerer noch: Kommunale Akteure wissen derzeit kaum einzuschätzen, welche Leistungen öffentliche Leihräder erbringen können und welche Erwartungen sie dementsprechend damit verbinden sollen. Hier hat der Modellwettbewerb zumindest den Stein in Form von erstmaligen Gedankenspielen überhaupt erst einmal ins Rollen gebracht. Die Herausforderung, vor der Kommunen im Zusammenhang mit FVS stehen, ist nicht geringer, als sich über städtische Mobilität generell klar zu werden und öffentlichen Leihrädern eine Rolle im Gefüge etablierter, teilweise hoch verregelter Verkehrsträger zuzuschreiben. Dieser gedankliche Durchdringungsprozess analog zu ROGERS's Phase der Abwägung (vgl. voriger Abschnitt) steckt – das haben die Befragungen ergeben – noch in den Anfängen. Eine erfolgreiche oder nicht erfolgreiche, auf jeden Fall aber intensiv begleitete und transparente Umsetzung von FVS wir hier Erkenntnisfundamente gießen, auf denen die Kommunen später ihre eigene, lokal bezogene Entscheidung für oder gegen FVS fällen können. Dazu gehören dann auch klare Fakten zur Frage von Kosten und Finanzierungen. Denn eine der Hauptunsicherheiten, die kommunale Entscheidungsträger vor einem Engagement im Fahrradverleih zurückschrecken lässt, ist das schlichte Fehlen von belastbaren Eckdaten, mit denen sauber kalkuliert und anhand derer vor allem auch Folgekosten abgeschätzt werden könnten⁸⁷. Es sollte daher der Anspruch an die Modellprojekte sein, dem informationellen Vakuum endlich Abhilfe zu schaffen.

Zweitens wird die Erreichbarkeit des Tipping Point davon abhängen, ob viele und vor allem wichtige Akteure mit der weiteren Verbreitung von FVS ihr eigenes Interesse verknüpfen wollen bzw. können. Kalupner sieht ein strukturelles Problem der Radverkehrsför-

87 In diesem Zusammenhang erscheint es befremdlich, dass bei kommunalen investiven Großprojekten wie Straßen-, Brücken- oder anderen Neubauten regelmäßig auf solche Folgekostenbetrachtungen verzichtet wird, obwohl diese wesentlich dramatischer ausfallen als bei vergleichsweise billigen Radverkehrsmaßnahmen.

derung in der Tatsache, dass sich mit dem Fahrrad – vergleicht man die je Kilometer verursachten Kosten zwischen dem Fahrrad und beispielsweise dem MIV – einfach nicht das »große Geld« verdienen lasse (Interview vom 04.03.2010). Das wird untermauert von dem Befund, nachdem in knapp der Hälfte der Bewerbungskonzepte gemeinnützige Einrichtungen eine Rolle bei Wartung und Betrieb des jeweils projektierten FVS spielen sollten (3.1.2). Daran wird deutlich, dass viele Konzeptautoren gar nicht an ein wirtschaftliches Interesse glaubten und stattdessen »billige« bzw. möglichst wenig Kosten für die Kommune verursachende Wege für Realisierung gesucht haben. Genau dieses wirtschaftliche Interesse würde jedoch die benötigte Dynamik in den Leihradmarkt bringen. Das Argument einiger Nichtbewerber-Kommunen, FVS seien keine Aufgabe von öffentlichem Interesse (vgl. 3.2.1), ist unter diesem Gesichtspunkt nicht ganz von der Hand zu weisen. Im Interesse nachhaltiger städtischer Mobilität müssten allerdings Kommunen bestrebt sein, den Wirtschaftspartnern – in diesem Fall den FVS-Anbietern – die Einrichtung von FVS vor Ort schmackhaft zu machen. Der Take Off wird also davon abhängen, ob sich eine Win-Win-Situation zwischen dem planerischen Interesse der Kommune und dem wirtschaftlichen Interesse der Anbieter herstellen lässt. Das Beispiel Mainz zeigt, wie sich beides integrieren lässt. Dazu müssten allerdings die aktuelle Anbieter-Seite des FVS-Marktes forciert, also deren Oligopolstruktur aufgebrochen und die etablierten sowie neue Anbieter motiviert werden, in Bezug auf das Ertragspotenzial der einzelnen Kommunen nicht nur »Rosinenpicken« (Kagermeier, Interview vom 04.03.2010) zu betreiben.

Die dritte Einflussgröße für den weiteren Diffusionsprozess öffentlicher Leihradssysteme ist der Zustand der Radverkehrsförderung selbst. Diese sei, mahnen vor allem Experten an, in Deutschland sehr stark unterentwickelt. Zudem nähmen die entsprechenden Interessenverbände ihre Aufgaben nicht intensiv genug wahr. Entscheidend für den weiteren Prozess wird aber sein, ob sie es zukünftig verstehen, das Thema FVS »auch bundes- und landespolitisch aufzuladen«, wie Adler (Interview vom 19.03.2010) betont. Blockaden und Kannibalisierungstendenzen tragen nicht zum Fortschritt bei. Möglicherweise ist des Pudels Kern, dass selbst die einschlägige Fahrradlobby – so sie denn also solche überhaupt wahrnehmbar ist – sich selbst noch nicht zu einer Pro-Position gegenüber FVS durchgerungen hat. Auch sie wird dementsprechend erst mit den Ergebnissen der Modellprojekte zu überzeugen sein – oder bei einem Scheitern eben nicht.

Zusammengefasst ist also derzeit noch nicht abzusehen, in welche Richtung und wie schnell der Diffusionsprozess seine Fortsetzung nehmen wird. Allerdings kann im Sinne von Kagermeier zugespitzt werden, dass es durch die Modellprojekte in naher Zukunft zu einer Richtungsentscheidung kommen wird: Können sie nach Ablauf der Förderzeiträume nachvollziehbare und, wo möglich, übertragbare Erfolge aufweisen, ist die Chance für

einen Take Off groß. Scheitern sie dagegen aus Gründen, die in der kommunalpolitischen Praxis auch anderer Städte regelmäßig auftreten, dürfte sich das Kapitel öffentliche Leihradssysteme bald erledigt haben bzw. im Maximalfall auf bisherigem Niveau – kleinteilige ›Eigenbrötlerei‹ je nach Kassen- und Gesinnungslage in den Kommunen – stagnieren. Abschließend sei noch ein Wort zur Rolle von Bund und Ländern angeführt: Diese können Prozesse zwar unterstützen, beispielsweise durch solche Fördermaßnahmen wie die Modellprojekte. Dafür sollten sich auf die Radverkehrsverbände verstärkt einsetzen. Doch das Fahrrad – und speziell öffentliche Leihradssysteme – sind allein aufgrund ihres räumlichen Bezugs eine kommunale Angelegenheit, weshalb die entscheidende Initiative immer vor Ort stattfinden muss.

4.3 Deutschland und seine Fahrradverleihsysteme im internationalen Vergleich

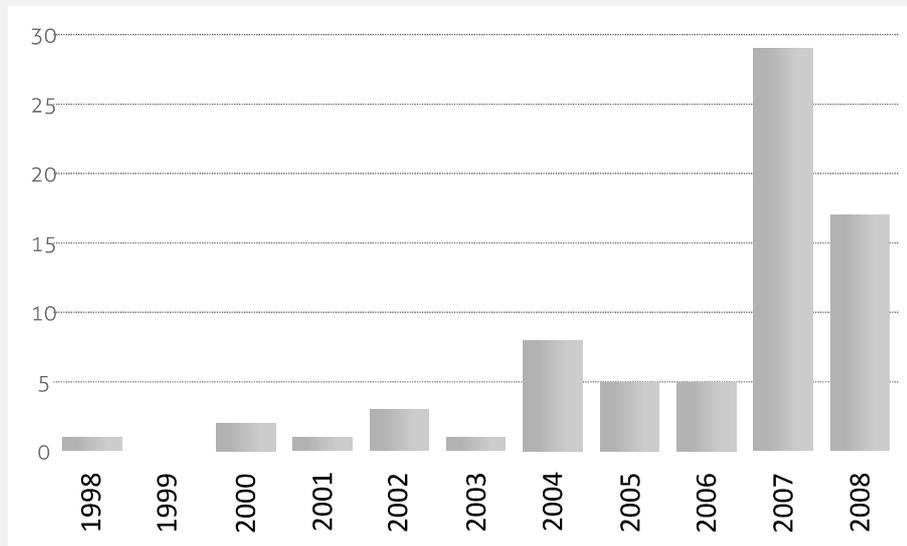
Das Jahr 2009 hat in Deutschland neue Bewegung in das Thema öffentliche Leihräder gebracht. So titelte etwas das Fahrradportal des Nationalen Radverkehrsplans am 8. Januar 2010: »*Deutschland 2009: Boom bei der Ausleihe von Stadträdern*« (vgl. BMVBS 2010b, o.S.). Diese Meldung bezog sich zwar zunächst nur auf die Unternehmensdaten der beiden deutschen Marktführer im Bereich öffentlicher Fahrradverleihsysteme, DB Rent und Nextbike, und gab an, dass beide Firmen für das abgelaufene Geschäftsjahr mit einer erheblichen Steigerung (Call a Bike) bzw. sogar einer Verdreifachung (Nextbike) der Nutzerzahlen gegenüber 2008 rechnen (vgl. ebd.). Doch im Grunde genommen kann der Titel auch recht treffend die allgemeine Stimmung beschreiben: Im Jahr 2009 konnte das öffentliche Leihrad in Deutschland einen Boom verzeichnen. Dafür sorgten einerseits natürlich der bundesweite Modellwettbewerb, der durch die in Aussicht gestellten Fördermittel wie ein Katalysator für die Kommunen wirkte, andererseits das gesteigerte wissenschaftliche Interesse (vgl. 1.5). Schließlich sprangen auch die Medien im vergangenen Jahr verstärkt auf den Zug auf, der sich allerdings bereits in Bewegung befand (vgl. 1.3.6).

4.3.1 Deutschland als Nachzügler

Die internationale Entwicklung hatte jedoch mindestens zwei Jahre Vorsprung. Eine Aufstellung von MIDGLEY zeigt dies recht eindrucksvoll (vgl. Abbildung 37). Das Wachstum in der Zahl neuer Systeme von 1998 bis 2003 war nahezu zu vernachlässigen. Eine leichte Spitze – acht Neueinführungen – zeigte sich im Jahr 2004, wonach 2005 und 2006 immerhin jeweils noch fünf neue Systeme an den Start gingen. Dann folgte eine enorme Zäsur, allerdings in umgekehrter Richtung: Denn das Jahr 2007 schlug plötzlich mit 29 Städten zu Buche, die Leihräder einführten. Damit ist der Zeitraum identifiziert, in dem Europa vom stärksten Leihrad-Boom erfasst wurde. Da hier die Zahl der Systeme erfasst ist und nicht ihre Größe, spielt »Vélib« in Paris in der Summe keine große Rolle – nichtsdestotrotz kann davon ausgegangen werden, dass allein die bisher nicht gekannte Dimension dieses Systems mit seinen 20.000 Leihrädern den eigentlichen Weckruf darstellte.

Obwohl sich Deutschland mit den Call a Bike-Systemen in München (Oktober 2011), Berlin (Juli 2002), Frankfurt/Main (Mai 2003) und Köln (Mai 2004; vgl. insgesamt VON SASSEN, W. 2009, S. 75) eigentlich schon früh am Trend beteiligte, gestaltete sich die Entwicklung im

Abbildung 37 Neueinrichtung öffentlicher Fahrradverleihsysteme in europäischen Städten im Zeitverlauf

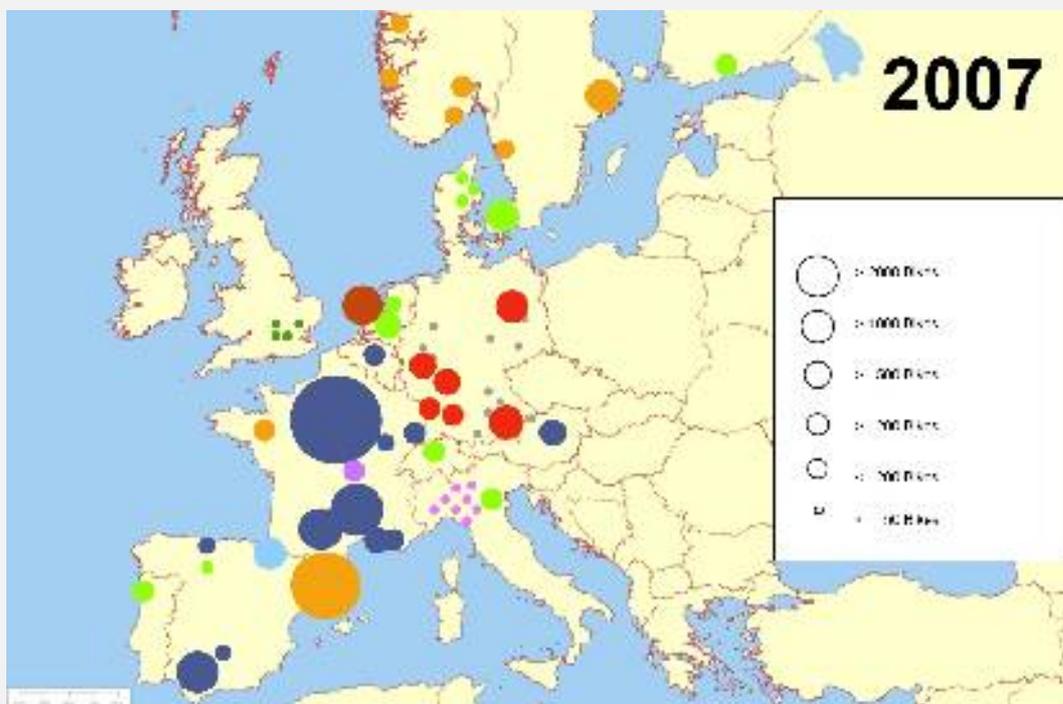
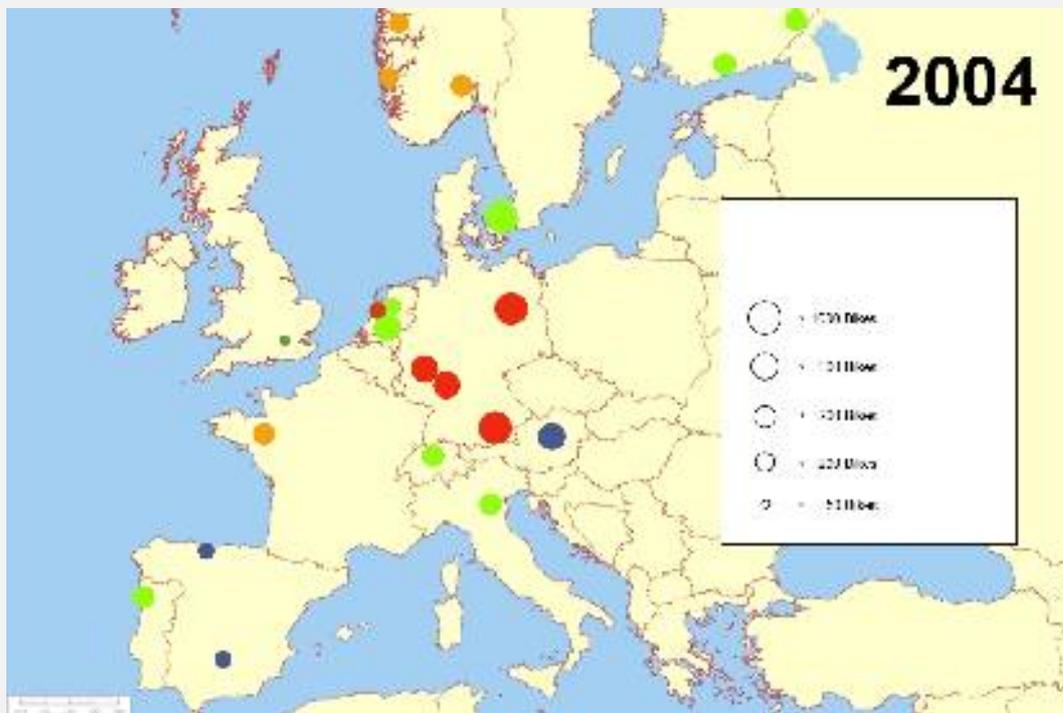


Quelle: eigene Darstellung nach MIDGLEY, P. 2009, S. 13

europäischen Ausland ungleich dynamischer. Dieser Befund lässt sich gut mit zwei Karten von MATTHIES illustrieren (vgl. Abbildung 38): Es ist zu erkennen, dass zwischen 2004 und 2007 vor allem Frankreich einen enormen Zuwachs an Leihradsystemen zu verzeichnen hatte, sowohl an kleineren bis mittleren Systemen (unter 1.000 Räder) als auch an großen (ab 1.000 Räder). In Italien verbreiteten sich viele kleine Leihsysteme, wohingegen Spanien vor allem punktuelle Neueinführungen melden konnte, wie etwa eine große in Barcelona. Damit sind auch schon die Räume genannt, in denen sich der Aufschwung von 2007 (und vorher⁸⁸) hauptsächlich abspielte. Sicherlich kamen in den Benelux-Staaten sowie in Skandinavien ein paar Systeme neu hinzu und selbst in Deutschland stagnierte das Thema nicht. Größeres Tempo nahm es hier wie erwähnt allerdings erst zwei Jahre später auf.

⁸⁸ Es gilt bei diesen Karten zu beachten, dass durch den Vergleich von 2007 mit 2004 auch noch frühere Neueinführungen als aus 2007 zur Differenz beitragen; »Vélo'v« in Lyon beispielsweise fällt in das Jahr 2005 und taucht deshalb hier natürlich ebenfalls als Neueinrichtung auf.

Abbildung 38: Öffentliche Fahrradverleihsysteme in Europa – Vergleich 2004 und 2007



Quelle: MATTHIES, H. 2009, S. 7f

4.3.2 Nachholende Entwicklung im Leihrad-Bereich

Die »Bike-sharing World Map«⁸⁹ (DEMAIO 2007, o.S.) führt mit Stand von November 2010 weltweit insgesamt 279 Leihradssysteme der zweiten und dritten Generation auf; davon befinden sich 32 noch in der Planung, 247 sind bereits installiert. Anknüpfend an MID-GLYs Zeitreihe (vgl. Abbildung 37) sind zwar im Jahr 2009 noch 14 neu hinzugekommen. Ein erneuter »Boom« lässt sich allerdings in 2010 feststellen, mit mindestens 44 neu eingerichteten Systemen⁹⁰. Die Liste der Länder mit den meisten Systemen wird von Spanien angeführt, gefolgt von Frankreich und mittlerweile Deutschland (ohne Call a Bike ICE) sogar an dritter Position (vgl. Tabelle 26) – der »Dornröschenschlaf« scheint hierzulande demzufolge beendet. Dazu haben – was die bloße Zahl der Systeme angeht – natürlich vor allem die Modellprojekte im Rahmen des Bundeswettbewerbs beigetragen. Doch davon unabhängig ist etwa Nextbike auch weiterhin selbständig aktiv und hat 2010 in Potsdam, Offenburg, Freiburg und weiteren deutschen Städten, aber auch international, beispielsweise in Riga, neue Systeme eingerichtet.

Tabelle 26: Die top zehn der Leihrad-Länder

Land	Zahl Systeme	Mittel Räder	Mittel Stationen
Spanien	60	713,28	53,40
Frankreich	35	1850,89	124,76
Deutschland	32	406,00	26,83
Italien	30	267,33	20,67
USA	24	708,00	74,33
China	23	8329,09	139,91
Kanada	7	2507,50	201,00
England	7	6000,00	204,50
Brasilien	5	196,67	16,33

Quelle: eigene Darstellung nach DEMAYO 2007, o.S. (Stand: 26. November 2010)

Doch wenn auch nach der Systemzahl weit vorn positioniert, kann Deutschland noch immer nicht mit den internationalen Entwicklungen mithalten, was die Räder- und Stationszahlen angeht. In Tabelle 26 liegen nur Italien und Brasilien noch mit den Mittelwerten dahinter. Überall sonst avancieren Leihradssysteme zu ambitionierten Projekten. Nahezu in jedem FVS-Land kann mindestens eine Stadt bereits jetzt oder laut Planungen ein System mit sehr großen Dimensionen aufweisen: Brisbane und Warschau mit jeweils 2.000

89 Hierbei handelt es sich um die derzeit umfangreichste, wenn auch nicht amtliche, Aufstellung weltweit existierender öffentlicher Leihradssysteme. Sie wird herausgegeben und gepflegt vom Beratungsunternehmen MetroBike, LLC und basiert auf freiwilliger Mitarbeit von Fahrradaktivisten, um die Datensätze aktuell zu halten.

90 »Mindestens« deshalb, weil nur bei 72 Datensätzen der Eröffnungstermin eingetragen ist.

Rädern, Brüssel mit 2.500, Montreal mit 5.000, London mit 6.000 usw. In Spanien (Zaragoza: 1.000, Madrid: 1.560, Valencia: 2.750, Barcelona: 6.000), Frankreich (Bordeaux: 1.500, Lyon: 4.000, Straßburg: 4.400, Paris: 20.000) und auch China (Zhangjiagang: 2.000, Yin-chuan: 3.000, Zhuzhou: 6.000, Shanghai: 12.000, Wuhan: 50.000) häufen sich die sehr großen Systeme auffällig – in Wuhan soll das Verleihsystem bis 2012 auf 80.000 Räder und 2.000 Stationen ausgeweitet werden (vgl. VON HARDENBERG, C. 2010, o.S.): ein neuer Superlativ des öffentlichen Fahrradverleihs. Das auch heute noch größte deutsche Fahrradverleihsystem – Berlins Call a Bike mit 1.600 Rädern – reiht sich da höchstens in die untere Mittelklasse ein.

4.3.3 Hohe Dynamik der Verbreitung von Leihradssystemen

Noch im März 2010 versuchte sich REIMANN (J. 2010, S. 29f) an einer möglichst aktuellen Aufstellung von Systemen und Räder- sowie Stationszahlen der beiden deutschen Anbieter Nextbike und DB Rent im Bundesgebiet. Demnach führte Nextbike auf seiner Unternehmens-Webseite eine Liste mit 21 Städten auf, in denen das System vertreten war, mit insgesamt 306 Stationen (vgl. Tabelle 27). Die Zahl der Räder wurde im Bericht einer Sportzeitschrift angeführt (vgl. WIRTZ, K. 2010, o.S.). Call a Bike operierte nach eigenen Angaben in sieben deutschen Großstädten. Bei Stuttgart und Hamburg handelte es sich um Fix-Systeme mit zusammen 145 Stationen. In Berlin, Frankfurt (Main), Karlsruhe, Köln und München waren Call Bikes dagegen stationslos und überall innerhalb eines Kerngebietes auffind- und abstellbar. Neben diesen »ausgewachsenen« Systemen betrieb DB Rent außerdem an 56 ICE-Bahnhöfen jeweils eine Call a Bike Verleihstation. Die Zahl insgesamt eingesetzter Räder war schon zu diesem Zeitpunkt nicht gesichert und widersprach sich je nach Quelle teilweise (vgl. insgesamt DEUTSCHE BAHN AG 2010b, o.S. sowie KÖLN AGENDA E.V. o.J., o.S.).

Tabelle 27: Fahrradverleihsysteme in Deutschland, Stand März 2010

System	Städte	Stationen (n)	Räder (n)
Nexbike	21	306	3.000
Call a Bike	7	145 ¹⁾	6.100*
Call a Bike an ICE-Bahnhöfen	56	56	477
Chemnitzer Stadtfahrrad	1	13	130
Gesamt	74 ²⁾	520	9.707

* ungefähre oder unvollständige Angaben

¹⁾ nur Hamburg und Stuttgart (alle anderen sind Flex-Systeme)

²⁾ bei elf Überschneidungen zwischen Call a Bike und Nexbike

Quelle: eigene Darstellung nach DEUTSCHE BAHN AG 2010b, o.S.; NEXTBIKE GMBH 2009b, o.S.; STADT CHEMNITZ 2009, o.S.; VRR 2006, o.S. sowie WIRTZ, K. 2010, o.S.

Diese mehrere Monate alten Messungen stellen sich allerdings mittlerweile als nicht mehr aktuell heraus. Wie oben erwähnt, ist Nextbike vor allem im Frühjahr und Sommer recht aktiv gewesen und konnte die Einrichtung neuer Systeme in mehreren zusätzlichen Städten vermelden. Für DB Rent zeichnet sich ab, dass zumindest das System in Karlsruhe in 2011 nicht mehr existieren wird (vgl. 3.1.3 und 5.1). Die Entwicklung der Call a Bike-Angebote an ICE-Bahnhöfen entzieht sich sowieso jeglicher Beobachtbarkeit. Insofern gilt auch heute nach wie vor das Statement von MONHEIM ET AL. (2009, S. 9):

»Der Markt der Fahrradverleihsysteme ist derzeit so stark in Bewegung, dass es kaum möglich ist, eine abschließende, definitive Gesamtbeurteilung zu treffen.«

Unabhängig davon hat der kurze Überblick dieses Kapitels gezeigt, dass die Ausbreitung öffentlicher Leihradsysteme international in unterschiedlichen Entwicklungsgeschwindigkeiten abläuft. Wo sich, wie in chinesischen Megastädten, das öffentliche Leben einem hohen Siedlungsdruck, massiven Verkehrs- und Umweltproblemen sowie der drastischen Verknappung der Ressource Fläche gegenüber sieht, scheinen Leihräder als Problemlösungskomponente hoch im Kurs zu stehen. Dort entfällt dann auch der rein akademische Diskurs über mögliche Folgen einer erhöhten Fahrradnutzung; stattdessen werden ganz pragmatisch Systeme in bis dato ungekannten Dimensionen installiert. Doch auch französische und spanische Städte beweisen mit der Einführung immer neuer Fahrradverleihsysteme konkrete Handlungsfähigkeit, statt Umwelt- und Verkehrsmaßnahmen allein dem politischen Willen zu überlassen. Der Bundesmodellwettbewerb »Innovative Fahrradverleihsysteme« des BMVBS hat einen wichtigen Impuls in diese Richtung gesetzt. Es wird sich zeigen, ob der Resonanzraum aus öffentlichen und privaten Akteuren in Deutschland seine Wirkung nutzen und verstärken kann.

5 Abschließende Betrachtungen

5.1 Aktuellste Entwicklungen

Das Projekt ›Statusanalyse Fahrradverleihsysteme‹ verfügte über einen Zeitrahmen von insgesamt 17 Monaten Laufzeit. Dieser langen Dauer in Tatverein mit der anhaltend hohen Dynamik im Bereich öffentlicher Leihradsysteme ist es geschuldet, dass an dieser Stelle längst nicht jede einzelne Entwicklung gesondert betrachtet und tagesaktuell festgehalten werden kann. Einen guten Überblick bietet zu diesem Zweck die Nachrichten-Rubrik auf der Online-Plattform des Nationalen Radverkehrsplans (<http://www.nationaler-radverkehrsplan.de>), die sich nach dem Stichwort ›Fahrradverleihsysteme‹ filtern lässt. Darüber hinaus sollen bedeutende Neuigkeiten der vergangenen Monate allerdings dennoch in Kürze aufgeführt werden:

- Im Oktober 2010 wurde das Sondergutachten zu rechtlichen, finanziellen und planerischen Fragen der Einbindung öffentlicher Leihradsysteme in den ÖPNV (vgl. 1.5.1) fertiggestellt. Die Publikation setzt sich mit diversen Rechtsmaterien (Wettbewerbs-, Kartell-, Gewerbe-, Personenbeförderungsrecht, europäisches Beihilferecht, Vertragsgestaltung mit Betreiber und Endkunden, Planungsrecht) auseinander und bietet umfangreiche Erläuterungen. Janett Büttner von der Choice GmbH Berlin stellte das Gutachten am 1. Dezember in Bonn im Rahmen einer Tagung des BBSR zu öffentlichen Fahrradverleihsystemen vor und betonte dabei, dass bei der Neuerrichtung eines Leihsystems in jedem Fall die jeweils lokalen Gegebenheiten zu beachten seien und sich die zuständigen Stellen vor Ort intensiv mit den im Gutachten aufgezeigten auseinandersetzen müssten.
- Das Leihradsysteme ›MVG MeinRad‹ der Landeshauptstadt Mainz (vgl. bspw. 3.1.3) soll nach Aussagen der Verantwortlichen im Sommer 2011 implementiert werden. Tina Liebig, Mitarbeiterin der MVG, stellte dazu – ebenfalls am 1. Dezember in Bonn – Design-Konzepte für Räder und Stationen vor. Aktuell sind laut der dazugehörigen Webseite (<http://www.mvg-mein-rad.de/>) Prototypen von Rädern und Kommunikations-Technologie eingetroffen und werden innerhalb der Mainzer Verkehrsgesellschaft derzeit geprüft. Der Testbetrieb des Systems soll demnächst beginnen.

- Nach einem Bericht der Karlsruher Stadtzeitung von Oktober 2010 scheint das Ende von Call a Bike in der Residenzstadt (vgl. 3.1.3) doch noch nicht besiegelt. Die Weiterführung sei allerdings von der Zusage für das Pilotprojekt »Solarbetriebene Registrierungsterminals und Barriereabbau im Zu- und Abgang zum Call a Bike-Leihfahrradsystem« abhängig, das mit Mitteln aus dem FVS-Modellwettbewerb des BMVBS gefördert werden soll (vgl. STADT KARLSRUHE 2010b, o.S.)
- Im Laufe des Jahres 2010 wurden die ersten Stationen des Leihradsystems »metropolradruhr« eröffnet. Unter den geförderten Modellprojekten (vgl. 1.1) stellt es eine Besonderheit dar, weil es zum einen insgesamt zum aktuell größten Fahrradverleihsystem in Deutschland avancieren soll – mit insgesamt 3.000 Rädern an 300 Stationen – und weil es sich dabei streng genommen um ein regionales System bzw. um ein Verbundsystem handelt, an dem sich die zehn Ruhrgebiets-Städte Bochum, Bottrop, Dortmund, Duisburg, Essen, Gelsenkirchen, Hamm, Herne, Mülheim a.d. Ruhr und Oberhausen beteiligen. Nach einem Bericht des Nachrichtenportals »Der Westen« vom 14. September 2010 taten sich in Duisburg allerdings Schwierigkeiten auf: Wegen des prekären Haushalts der Stadt, der zudem unter Kommunalaufsicht steht, verzögerte sich die Installation des »metroradruhr« dort um unbestimmte Zeit (vgl. MALSCH, B. 2010, o.S.). Mittlerweile sind allerdings auch in Duisburg etwa 40 Leihräder zu finden. Um einem drohenden Markenrechtsstreit mit der Metro AG (vgl. VOLLMER, D. 2010, o.S.) aus dem Weg zu gehen, bekam das System im November zudem den neuen Namen »metropolradruhr«. Das System befindet sich aktuell in der zweiten Ausbaustufe mit insgesamt 1.600 Rädern. Die Evaluation des Projekts läuft begleitend seit März 2011.
- Stadtverwaltung und Stadtspitze in Dresden konnten sich bisher nicht einig werden, ob das geplante und im Rahmen des Bundesmodellwettbewerbs auch ausgezeichnete Leihradsystem in der Elbestadt überhaupt zur Umsetzung gelangen wird. Im Ratsinformationssystem der Stadt (ratsinfo.dresden.de) sind bis November 2010 nur Vertagungen der Ausschussberatungen von Sitzung zu Sitzung verzeichnet, Hinweise auf die Gründe fehlen dagegen. Laut einem Bericht des Nachrichtenportals DNN Online gebe es sogar Anzeichen, die Verwaltung wolle gänzlich auf die Bundesmittel aus dem Wettbewerb verzichten und stattdessen das übliche Angebot eines privaten FVS-Unternehmens einrichten lassen (vgl. SPRINGER, S./REINHARDT, C. 2010, o.S.).
- Über diese Information verfügt auch die Webseite dein-rad.de, die seit März 2010 im Netz steht und für sich in Anspruch nimmt, »schnell und unabhängig über die

Eigenheiten der Leihsysteme zu informieren«. Neben Nextbike und Call a Bike sollen explizit auch alle anderen Angebote in Deutschland Aufmerksamkeit erhalten. Zusätzlich zu Grundinformationen über öffentliche Leihradssysteme (Was ist das? Wie benutzt man ein Leihrad?) bietet die Webseite auch eine Deutschland-Karte, in der die meisten FVS-Angebote verzeichnet sind, sowie auf Einzelseiten zu vielen Städten einen Steckbrief mit genaueren Angaben zum System. Ein Zusammenhang zwischen Anbietern von Leihradsystemen mit der Webseite ist nicht erkennbar; als Rechteinhaber wird Philip Kosok genannt, der augenscheinlich auch die Seite tran-city.de über ÖPNV in deutschen Städten betreibt.

- Das neue öffentliche Leihradsystem, das seit Mai 2011 in Nürnberg zur Verfügung steht, trägt nach dem Entscheid durch einen Namenswettbewerb den Titel »Noris-Bike«. Laut einer Pressemitteilung der Stadt Nürnberg⁹¹ erfreut es sich zunehmender Beliebtheit. Auf dem 2. Nationalen Radverkehrskongress Ende Mai 2011 in Nürnberg konnten die Teilnehmer mit einem extra aufgestellten Furhpark des »NorisBike« Testfahrten und Radtouren unternehmen.
- Von den zuletzt geplanten 450 Pedelecs im Stuttgarter Call a Bike System – in dem im Rahmen des Modellwettbewerbs ausgezeichneten und für eine Förderung vorgesehenen Bewerbungskonzept waren noch 1.000 Pedelecs an 120 Stationen veranschlagt gewesen – werden aller Voraussicht nach nur 100 realisiert werden. Nach einer längeren Verzögerung des Projekts durch seine Verschiebung in den Zuständigkeitsbereich der Gemeinsamen Geschäftsstelle Elektromobilität (vgl. 1.5.5) sollen sie aber möglichst noch ab Mitte des Jahres 2011 zur Verfügung stehen.
- Zum »USEDOMRAD« im Landkreis Nordwestmecklenburg gehören mittlerweile mehr als 40 Verleihbetriebe. Laut dem Vortrag eines Projektbeteiligten auf dem 2. Nationalen Radverkehrskongress in Nürnberg verfügt das System derzeit über 480 Räder.
- Im Rahmen des 18. Bundesweiten Umwelt- und Verkehrskongresses im März 2011 stellte der FVS-Anbieter Nextbike am Austragungsort, der Stadt Trier, einhundert Leihräder für die kostenlose Nutzung durch Kongressteilnehmer bereit. Nach Angaben des Trierer Nachrichtenportals 16vor ist indes nicht geplant, die Räder dauerhaft zu platzieren. Für ein ständiges Angebot sei die Radverkehrsinfrastruktur

91 http://www.nuernberg.de/presse/mitteilungen/presse_29402.html

nicht ausreichend, zudem habe die Stadt bisher kein Interesse an einem Leihrad-system gezeigt (STÖLB, M. 2011, o.S.).

5.2 Kernfragen der weiteren Entwicklung öffentlicher Leihradsysteme

An dieser Stelle sollen die Befunde und offen gebliebenen Fragen noch einmal in einen größeren Zusammenhang gestellt und auf ihre prinzipielle Bedeutung »befragt« werden.

- Das betrifft erstens die Frage nach der angemessenen Dimensionierung von Fahrradverleihsystemen und den mit groß dimensionierten Systemen verbundenen Chancen und Risiken.
- Das betrifft zweitens die Bedeutung von Leihfahrradsystemen für das betriebliche Mobilitätsmanagement. Welchen Nutzen können Leihfahrräder für die Betriebe bringen? Und wie müssen sie für diese nützliche Rolle konfiguriert sein?
- Das betrifft drittens das Verhältnis öffentlicher Fahrradverleihsysteme zum privaten Fahrradverleih und zu den Radstationen. Können sie sich ergänzen oder gibt es Kannibalisierungseffekte? Welche Sicherung muss man einbauen, dass es nicht zu einem Verdrängungswettbewerb zwischen den verschiedenen Varianten des Fahrradverleihs kommt?
- Das betrifft viertens den künftigen statistischen Umgang mit dem Fahrradverleih in Verkehrserhebungen. Wie soll künftig die Fahrradnutzung kategorisiert bzw. differenziert werden? Braucht man eigene Kategorien für Leihfahrräder und Pedelecs?
- Das betrifft fünftens und letztens die konzeptionelle Integration von Fahrradverleihsystemen in die gesamte Fahrrad- und Verkehrspolitik. Wie wichtig ist das Thema? Wie korrespondiert der Fahrradverleih zu anderen Systemkomponenten der Fahrradförderung? Wie müssen die Informations-, Wegweisungs- und Orientierungssysteme den Fahrradverleih integrieren?

Zum Schluss wird noch einmal klar, dass die hier vorgelegten Befunde sehr ambivalent sind hinsichtlich der Akzeptanz des Fahrradverleihs in der kommunalen Verkehrspolitik und -planung. Neben einer starken Motivation und Hoffnung, die vor allem die Bewerber motiviert hat, gibt es auch erhebliche Skepsis bei den Nichtbewerbern und Experten und man kann nicht sagen, dass es nur die »Ignoranten« wären, die Skepsis zeigen – denn darunter finden sich auch diverse Städte, die mit Recht für sich reklamieren, typische Fahrradstädte zu sein.

So gesehen ist weiter offen, wohin die Fahrradreise geht. Um so beachtlicher ist, dass das BMVBS trotzdem die Initiative ergriffen hat und man darf hoffen, dass am Ende diverser Evaluierungsstudien ein klarer Befund steht, der die Skepsis ausräumen kann. Die Statusanalyse allein kann das nicht leisten.

5.2.1 Kundenpotentiale je nach Angebotskonzeption

Ein entscheidender Punkt für die verkehrspolitische Relevanz von Fahrradverleihsystemen ist ihre Größe und damit eng verbundene Nutzungsintensität. Bei geringer bis mäßiger Nutzung wird früher oder später die Frage aufkommen, ob sich das denn wirtschaftlich, aber auch verkehrspolitisch lohne. Bei sehr intensiver Nutzung dagegen wird der öffentliche Fahrradverleih bald ein anerkanntes verkehrspolitisches Instrument werden bei dem Versuch, die Klima- und Energieeinsparziele umzusetzen und den Umweltverbund zu stärken. In der verkehrspolitischen Programmatik wird schon lange die Multimodalität gefordert und hierfür der Ausbau geeigneter Schnittstellen gefördert, leider bisher traditionell eher im Bereich P+R und schon deutlich vermindert im Bereich B+R. Der Problemlösungsbeitrag öffentlicher Fahrradverleihsysteme und die dafür erforderliche hohe Nutzungsintensität hängen entscheidend von Angebotsparametern ab, die sich alle unter dem Begriff Mindestgröße bündeln lassen: Wie viele Leihfahräder gibt es, an wie vielen Stationen sind sie aufgestellt und wie groß ist der Gültigkeits- bzw. Nutzungsbereich? Bei einem nahezu ubiquitären Systemangebot, wie es das Pariser ›Vélib‹-System mit seinen 21.000 Rädern an 1.400 Stationen darstellte, ergab sich eine sensationelle räumliche Präsenz der Stationen und Räder. Sie gehörten schnell zum vertrauten Straßenbild. Es gab einen psychologisch wichtigen Nachahmungseffekt. Man wollte mitmachen, dabei sein. Die Medien flogen auf dieses Angebot, weil es – trotz auch schon beachtlicher Vorläufer in Lyon und Barcelona – mit einem massiven Paukenschlag daher kam. Der Bürgermeister selber identifizierte sich mit dem Projekt. Solche Dimensionen konnte man nicht ›mal eben mit links‹ realisieren, dafür war ein massiver Vorbereitungs- und Betriebsaufwand erforderlich. Und es ist auch weiterhin ein erheblicher Betriebsaufwand mit massivem Personal- und Kapitaleinsatz nötig, um ein System dieser Größenordnung am Laufen zu halten (VON SASSEN, W. 2009, S. 126ff).

Und mit diesen Dimensionen ist die Entwicklung noch lange nicht am Ende, denn in China werden auch schon Systeme mit 40.000 oder gar 60.000 Leihfahrädern implementiert, auch dort mit starker Fixierung auf den ÖPNV, dem sie als Zu- und Abbringerverkehrsmittel dienen (HEIMANN, D. 2009.).

Letztlich gilt für das Thema Mindestgröße das alte Sprichwort vom ›Taubenfüttern‹: »wenn man Tauben füttert, kommen sehr schnell immer mehr Tauben«. Ausreichend große Fahrradverleihsysteme können einen hohen Anteil an gewohnheitsmäßigen Dauernutzern erreichen, die sich in ihrem Mobilitätsverhalten voll auf diese multimodale Option einstellen. Und außerdem erreichen sie eine ebenfalls große Zahl von Gelegenheits- und Spontanutzern, die diese Option immer dann wählen, wenn sie aufgrund ihrer konkreten Mobilitätsoption nahe liegt. Das zentrale Kriterium ist die Nähe, die nur gewährleistet werden kann, wenn eine große Zahl von Stationen mit einer klaren Stationslogik (idealerweise an allen Haltestellen) und eine große Zahl von Fahrrädern die nötige räumliche Präsenz sichert. Alle Flops früherer Fahrradverleihsysteme hatten mit der unzureichenden Angebotsdichte und den Frustrationen des langen Suchens zu tun. Für eine Kurzzeitznutzung im Rahmen der Nahmobilität ist ein Leihfahrrad nur geeignet, wenn es an der Quelle sofort ohne langes Suchen und Buchen verfügbar ist und wenn es am Ziel auch sofort ohne langes Suchen wieder abgestellt werden kann.

Gegenüber dieser Ubiquitätslogik gibt es leider bei den deutschen Akteuren vielfältige Bedenken, die dazu führen, dass in der Mehrzahl einstweilen eher kleine, schüchterne Ansätze verfolgt werden, sowohl hinsichtlich der Zahl der Räder und Stationen als auch hinsichtlich des Aktionsradius. Aber selbst wenn abweichend hiervon sehr mutige und in dieser Form auch weltweit noch einzigartige Konzepte verfolgt werden, wie das ›Metrorad Ruhr‹ als ein flächendeckendes Agglomerationssystem für einen eng verflochtenen, polyzentrischen Siedlungsraum mit 5,173 Mio. Einwohnern, dann werden hinsichtlich der Zahl der Stationen und Räder im ersten Schritt noch sehr bescheidene Dimensionen gewählt. Insoweit muss man damit rechnen, dass die Nutzungszahlen je (betriebsbereitem) Leihrad noch lange eher im unteren Bereich, also bei etwa zwei Nutzungen pro Tag, liegen werden, während die interessanten und verkehrspolitisch relevanten Nutzungszahlen jenseits von zehn Nutzern pro Tag noch lange nicht erreichbar sein werden. Natürlich kann es auf der anderen Seite auch Probleme des ›Overscreening‹ oder ›Overkill‹ geben, wenn so viele Räder an so vielen Stationen in so großen Gebieten vorhanden sind, dass die potentiell erreichbare Nachfrage damit massiv überschritten wird. Wenn dann die Nutzungsfrequenzen gering bleiben, wird es bald eine aufgeheizte politische Debatte darüber geben, dass hier öffentliche Mittel verschwendet werden bzw. im Falle einer rein privaten Finanzierung werden bald ökonomische Schwierigkeiten auftreten, weil die Einnahmen weit hinter den durch die Investitionen und den Betrieb verursachten Sach- und Personalkosten bleiben. An dieser Problematik ist das erste mutige deutsche Beispiel, das Münchener Call a Bike-Experiment im Jahr 2000 gescheitert, weil die durchaus respektablen Nutzerquoten unter dem errechneten Erwartungswert blieben und daher zusätzlicher Kapitalbedarf entstand,

den weder die Banken noch die Stadt München decken wollten. München hat damals wegen des fehlenden politischen Mutes eine einzigartige Chance verpasst, an der Spitze der europäischen Fahrradbewegung und Leihfahrradentwicklung zu stehen. Das hätte prima zu dem später von München im Rahmen seiner Ausrichterrolle der Velocity-Konferenz 2007 und der Münchener Radelkampagne (»Radlhauptstadt München«) beanspruchten Führungsanspruch deutscher Fahrradpolitik gepasst.

Jedenfalls ist die Frage der Nutzungsintensität und der dafür maßgeblichen Faktoren im Sinne der Mindestgröße eine der wichtigsten Forschungsfragen für die anstehenden Evaluationen der realisierten Beispiele der Modellprojekte sowie anderer deutscher Fahrradverleihsysteme, vor allem auch im Vergleich zu den internationalen Erfahrungen mit teilweise sehr viel größeren Systemen.

5.2.2 Betriebliches Mobilitätsmanagement und Leihfahrradsysteme

In Deutschland ist das betriebliche Mobilitätsmanagement leider noch nicht sehr weit entwickelt. Und wo es praktiziert wird, spielt wiederum das Fahrrad kaum eine Rolle. Beides muss sich ändern. Denn bei aktiver Nutzung der Chancen ergeben sich erhebliche Problemlösungsbeiträge für eine verbesserte, umweltgerechtere, energiesparsame Mobilität in Stadt und Land. Vorbild können diesbezüglich die Niederlande sein. Dort sind Betriebe mit mehr als 50 Mitarbeitern verpflichtet, alle fünf Jahre ein Mobilitätskonzept vorzulegen, in dem sie darstellen, welche Mobilitätsprobleme der Betrieb hat und wie er sie zu lösen gedenkt. Im Lastenheft für betriebliche Mobilitätskonzepte stehen Fahrräder ganz oben, gleichberechtigt neben dem ÖV. Zu den typischen Maßnahmen gehört die steuerlich begünstigte Bereitstellung eigener Mitarbeiterfahrräder, die die Mitarbeiter zu privaten Verfügung und vor allem für ihre Arbeitswege erhalten; die Anschaffung von Werksfahrrädern für die Mobilität auf weitläufigem Werksgelände sowie das nutzergerechte Angebot sicherer Fahrradabstellanlagen direkt am Eingang. Ebenfalls Standard ist das Vorhalten von Kleiderspinden und Duschen für die Fahrradnutzer im Betriebsgebäude. Hinzu kommen dann die nahezu selbstverständlichen Klassiker wie komfortable Radverkehrsanlagen im Umfeld des Betriebes und angemessene Wegweisungsmittel. Oft genutzt wird auch die Fahrrad-ÖV-Verknüpfung mit Hilfe von betriebsbezogenen Abstellanlagen und betrieblichen Leihfahrrädern an den nächstgelegenen Haltepunkten (vgl. LEHNER-LIERZ 2005, S. 53ff). In Deutschland sind alle diese Maßnahmen noch lange kein Standard, obwohl einige Großunternehmen traditionell auf den Fahrradverkehr setzen, vor allem die Chemieindustrie, die Luftfahrtindustrie und Flughäfen und paradoxerweise auch die Autoindustrie. Immer geht es darum, weitläufige Werksareale gut zu erschließen, Mobilitätszeit zu sparen

durch hohe räumliche Flexibilität der Mitarbeiter auf dem Werksgelände und Staus sowie Parkplatzwüsten im Umfeld des Standortes zu minimieren.

Lange Zeit wurden Betriebe (egal, ob öffentliche Einrichtungen oder private Unternehmen) von einer stärkeren Fahrradorientierung abgehalten, weil sie den Aufwand für das Vorhalten von Werksfahrrädern scheuten: eine eigene Werkstatt, eine eigene Beschaffungsstelle, eine eigene Ausleihlogistik. Mittlerweile kann man diesen Aufwand minimieren, indem man seine Dienst- und Werksfahrräder über Fahrradleasing beschafft, mit ›Full Service‹, einer Wiederverkaufsoption alter Räder und einem differenzierten hochwertigen Fahrradangebot, das möglicherweise auch als Eigenwerbung eingesetzt werden kann (vgl. PUHE, M./WIESKOTTEN, G. 2009). Um hier aus der Pionierphase einiger weniger motivierter Unternehmen (z.B. Aktion ›Unternehmen Fahrrad‹, Ideenwettbewerb von B.A.U.M.) in eine breite Umsetzung zu kommen, sind mehrere Impulse nötig:

- Bund und Länder sollten in ihren Rahmenrichtlinien zur Nahverkehrsplanung und kommunalen sowie regionalen Verkehrsentwicklungsplanung betriebliche Mobilitätskonzepte fest verankern.
- FGSV und VDV sollten hierzu in Kooperation mit den einschlägigen Verbänden (ADFC, VCD, SRL) eine eigene Empfehlung erstellen.
- Das Baugesetzbuch und die Landesbauordnungen sollten im Regelungsteil zur Erschließung das betriebliche Mobilitätsmanagement ausdrücklich aufnehmen und den Städten und Gemeinden aufgeben, sich um dieses Aktionsfeld als Regelaufgabe ebenso zu kümmern wie um Stellplätze und Straßenzugang. In den Richtwerten zu den Stellplatzanforderungen sollten Minderungsfaktoren gemäß betrieblichem Mobilitätskonzept eingearbeitet werden, analog zu den Minderungsfaktoren beim ÖPNV.

Ob in diesem Zusammenhang künftig Leihfahrräder eine größere Rolle spielen können, hängt von der entsprechenden Angebots- und Tarifpolitik ab. Erste Beispiele zeigen, dass es hier vielfältige Optionen gibt. Beispielsweise hat das Leihfahrradsystem der Stadt Luxemburg mit zahlreichen Unternehmen spezielle Verträge abgeschlossen, die den Mitarbeitern auf der Abonnementbasis einen Dauerzugang zu den Leihfahrrädern des Systems ›Velo'h‹ bieten. Über einhundert Firmen haben bereits von diesem Angebot Gebrauch gemacht. Eine weitere Option wäre ein mit der Wirtschaft und der öffentlichen Verkehrsplanung auszuhandelndes spezielles Leihfahrrad-Standortkonzept für periphere, suburbane Gewerbestandorte. Oft sind hier die Entfernungen zwischen Bahnhof oder ÖV-Halte-

stelle und dem Gewebegebiet sehr groß. Deshalb erreicht der ÖPNV nur eine geringe Akzeptanz. Diese Akzeptanz ließe sich erheblich steigern, wenn an den Bahnhöfen und Haltestellen Leihfahräder verfügbar wären, mit denen die große Distanz zum Betrieb selber leicht überwunden werden können. Hierfür sind zwei Varianten vorstellbar: Entweder steht vom jeweiligen öffentlichen Leihfahrradsystem eine ausreichend große Zahl von Leihfahrrädern bereit, die allgemein zugänglich sind. Der Betrieb autorisiert dann seine Mitarbeiter nach dem Luxemburger Vorbild mit einem Leihfahrrad-Abonnement, das die Identifizierung und Abrechnung übernimmt. Oder der Betrieb vereinbart mit dem Leihfahrradanbieter ein gewisses Kontingent von speziell für die beteiligten Firmen gewidmeten, nicht allgemein zugänglichen Leihfahrrädern, eventuell auch mit einer eigenen, auffälligen Gestaltung der entsprechenden Station und der Räder. Besucher können nach Anruf bzw. vorheriger E-Mail-Anmeldung über einen Zugangscode ebenfalls autorisiert werden.

Diese Option ist leider weder bei den Systemanbietern noch bei den kommunalen Planern noch bei den Verkehrsunternehmen noch bei den Unternehmen in peripheren Gewerbegebieten im Bewusstsein verankert. Nach wie vor konzentrieren sich viele Akteure stattdessen ausschließlich auf den Innenstadtbereich als FVS-Einsatzgebiet. Oder sie beschränken sich bei etwas weitergehendem Verständnis auf die gesamte Stadt, aber eben nur die Kernstadt, also bis zu den administrativen Stadtgrenzen. Damit wird der für die autofixierte Pendlermobilität und die daraus resultierende Staubbildung besonders relevante suburbane Bereich der anschließenden Nachbargemeinden im Umland nicht einbezogen. Das kontrastiert zu der im Bereich der S-Bahnsysteme durchaus erfreulich verbreiteten Praxis, an den suburbanen S-Bahnstationen B+R-Anlagen vorzusehen. Diese werden aber ganz überwiegend genutzt von innenstadtorientierten Pendlern, die im Umland wohnen und so schnell am Heimatort die nächste Station erreichen wollen und dort tagsüber ihre Fahrräder halbwegs gesichert abstellen wollen. Für die umgekehrte Richtung, also den Zielverkehr in den suburbanen Bereich, wird das B+R in Deutschland viel weniger genutzt. Denn das bedeutet normalerweise das Abstellen des eigenen Fahrrades über Nacht an der B+R-Station. Zwar hat man für diesen Zweck teilweise auch Fahrradboxen an B+R-Anlagen installiert, diese werden aber eher zurückhaltend genutzt. Ganz anders ist die Situation in den Niederlanden, wo der Nachtransport zwischen letzter Station und eigentlichem Berufspendlerziel an der Peripherie im suburbanen Raum traditionell eine große Rolle spielt, allerdings auch mit den typischen Diebstahl- und Vandalismusproblemen. Daher ist hier das Angebot OV-Fiets sehr einschlägig, um die ÖPNV-Fahrrad-Kombination zu stärken (vgl. LEHNER-LIERZ 2005, S. 53ff).

Die Forderung muss also lauten, dass sich die Deutsche Bahn und die regionalen und lokalen Verkehrsunternehmen hier mindestens so stark engagieren wie beim B+R und P+R.

Entweder organisieren sie Partnerschaften mit Fahrradverleihanbietern, vor allem bei der Planung und Dimensionierung, und beteiligen sich möglicherweise auch an den Infrastruktur- und Betriebskosten. Oder sie steigen selber als Betreiber in dieses Kombinationsgeschäft ein.

5.2.3 Verhältnis öffentlicher Leihradsysteme zu Radstationen

Aus der Phasendarstellung zur Entwicklung des Fahrradverleihs (vgl. 1.3) ergibt sich, dass trotz der beachtlichen Expansion moderner Leihfahrradsysteme auch der konventionelle Fahrradverleih immer noch eine große Rolle spielt und auch künftig spielen muss, weil die verschiedenen Angebotsformen sehr unterschiedliche Einsatzbereiche und Zielgruppen bedienen.

Radstationen sind stationäre Fahrradserviceeinrichtungen an Bahnhöfen und sonstigen ÖPNV-Knoten. Ihre Angebotspalette umfasst (vgl. SCHMITZ, A. 2005, S. 107ff sowie MOHR, M. 2005, S. 153ff)

- als Hauptgeschäft das bewachte Fahrradparken. Bahn- und ÖV-Kunden wollen auf diese Weise die sonst leider oft zu beklagenden Vandalismus- und Diebstahlprobleme des Abstellens von Fahrrädern im Umfeld der Bahnhöfe und ÖPNV-Knoten vermeiden. Die im Zuge von B+R-Programmen an vielen Bahnhöfen und sonstigen Schienenverkehrshaltestellen geschaffenen Anlagen erlauben kein wirklich sicheres Fahrradabstellen, weil die Flächen für jedermann frei zugänglich sind. Daher werden sie eher von Kurzzeitnutzern und Besitzern wenig wertvoller Räder genutzt. Wer sein Rad dagegen tage- und nächtelang am Bahnhof oder der Knoten-Haltestelle abstellen muss und wer dabei ein wertvolles Fahrrad nutzt, wird stattdessen das bewachte Abstellen trotz der (meist moderaten) Gebühr bevorzugen.
- Ergänzend werden an Radstationen auch Reparaturservice sowie der Verkauf von Radreisezubehör (Karten, Zeitschriften, kleine Ersatzteile, Regenschutz) angeboten.
- Zudem verleihen die meisten Radstationen auch Fahrräder, und zwar in der personalbasierten Form mit Vertrag, Unterschrift, Pfand- oder Kautionsabgabe sowie individualisierter Auswahl eines passenden Rades. Aufgrund dieser Prozeduren erfolgt der Fahrradverleih nicht für Kurzzeitnutzer, weil dafür der Zeitaufwand zu hoch ist. Nutzer der Radstation sind vor allem Touristen oder Dauerkunden, die für

Besucher ein Zusatzrad benötigen. Der Bestand an Leihfahrrädern wird in der Regel in Radstationen recht groß dimensioniert (mindestens 30, maximal 300), damit auch größere Gruppen Fahrräder leihen können. Damit sind sie den öffentlichen Fahrradleihsystemen bezogen auf einen einzelnen Punkt (z.B. Bahnhof) kapazitätsmäßig überlegen.

Nachteil der Radstationen ist die Bindung an Öffnungszeiten; in den Nachtstunden haben Radstationen wegen der geringeren Nachfrage und der bei 24-Stunden-Betrieb hohen Personalkosten meist geschlossen. Einige Radstationen kompensieren diesen Nachteil durch Sonderregelungen für Nachtkunden und durch abgezäunte, vollautomatische Abstellbereiche, für die nur spezielle Karteninhaber oder Nummerncodebesitzer Zugang haben. Weiterer Nachteil für den Fahrradverleih ist die Stationsbindung: Man muss erst zu dem meist zentral am Bahnhof gelegenen Standort. In einigen – meist polyzentrischen – Städten gibt es allerdings auch mehrere Radstationen (z.B. Mülheim (Ruhr)). Dieser Nachteil kann überwunden werden durch Verbundsysteme von Radstationen, bei denen Radstationen aus mehreren benachbarten Städten und Regionen kooperieren und daher die Rückgabe der Räder nicht am gleichen Ort wie die Ausleihe erfolgen muss.

Leider kommt in Deutschland die Einrichtung von Radstationen nicht richtig vorwärts, obwohl die Bundesregierung, die Deutsche Bahn und die Landesregierungen immer wieder betonen, wie wichtig die Intermodalität sei und dass dafür ausreichend Schnittstellen nötig wären. Faktisch aber verweigern Bund, Länder und DB AG entsprechende Vollinvestitionen, daher scheitern Radstationen oft am kommunalen Eigenanteil. Die Bahn als Besitzer der relevanten Liegenschaften erschwert außerdem das Auffinden und die Weitergabe geeigneter Räumlichkeiten in der Erwartung profitabler Nutzungsalternativen. Und selbst wenn eine Räumlichkeit geöffnet wird, werden oft nur sehr befristete Verträge angeboten, die die Investitionsbereitschaft Dritter bremsen. DB AG und lokaler sowie regionale ÖPNV weigern sich oft, sich bei den Betreibermodellen und Betriebskosten zu beteiligen. Statt also Radstationen zum Pflichtprogramm eines Bahnhofs mindestens für Groß- und Mittelstädte zu machen, woraus sich schon mal etwa 2.000 Stationen ergeben müssten, dümpelt die Entwicklung hartnäckig unter einhundert⁹², also weit unterhalb des in den Niederlanden erreichten Niveaus.

Jedenfalls sollten sich Radstationen und öffentliche Fahrradverleihsysteme eigentlich nicht gegenseitig ins Gehege kommen. Im Gegenteil: Ideal ist, wenn – wie im Falle des

92 mit einem klaren Schwerpunkt in Nordrhein-Westfalen, aufgrund des 1995 aufgelegten Programms ›100 Radstationen in NRW‹

›metropolradruhr‹ – die Radstationen⁹³ am Betrieb beteiligt sind, weil sie die Wartung, Reparatur und Logistik managen. Das gleiche gilt für die Verbundsysteme von Radstationen und privatem Fahrradverleih in Tourismusregionen. Auch hier sind die gleichen Argumente relevant wie bei den bahnorientierten Radstationen. Wiederum determiniert der Unterschied von spontaner Kurzzeitnutzung eines öffentlichen ›Pauschalrades‹ und Langzeitnutzung eines individualisierten privaten Leihfahrrades den maßgeblichen Unterschied. Man kann im Interesse des touristischen Erfolgs nur wünschen, dass der dort inzwischen kleinteilig schon weit verbreitete, privatwirtschaftlich und kleinbetrieblich organisierte Fahrradverleih sich weiter entwickelt, professionalisiert und lokal und regional vernetzt, um eine richtige Systemqualität zu erhalten. Aufgabe der Gebietskörperschaften und Tourismusverbände sollte es sein, hier Informations- und Motivationshilfen zu geben und koordinierend zu wirken. Denn viele der kleinen Fahrradverleiher haben für sich genommen zu wenig Kapital und Personal, um eine solche Expansion und Systemvernetzung zu bewerkstelligen. Alle Befürchtungen vor einem Verdrängungswettbewerb kann man entkräften, wenn die Tarifstrukturen gut entflochten sind, wenn also die öffentlichen Fahrradverleihsysteme tatsächlich primär auf Kurzzeitnutzer tarifiert sind und durch progressive Tarifstaffeln Langzeitnutzungen erschweren oder tariflich sogar ganz ausschließen. Auch gegenüber den System-Leihfahrradangeboten regionaler und nationaler Bahnen wie SBB-Rad in der Schweiz oder OV-Fiets in den Niederlanden oder wie das Revierrad im Ruhrgebiet oder das Niederrheinrad gelten die gleichen Überlegungen zu einer sinnvollen Arbeitsteilung ohne die Gefahr eines Verdrängungswettbewerbs. Auch hier ist die Professionalisierung und Systematisierung auf der Angebotsseite zu begrüßen, weil sie den Kunden sehr viel mehr Komfort und Nutzungsflexibilität bietet, mit der Option der Einwegnutzung. Auch hier sind es vor allem Langzeitnutzer, so dass die Kurzzeitnutzung der öffentlichen Fahrradverleihsysteme unschädlich ist.

Insgesamt wäre wünschenswert, wenn künftig alle am Fahrradmobilitätsservice Beteiligten ihre Rollen in einem kooperativen Verbundsystem (Informationsverbund, Tarifverbund, Logistikverbund, Serviceverbund etc.) finden würden, sich gegenseitig unterstützen und gemeinsam dazu beitragen, die Rolle des Fahrrades im Mobilitätssystem massiv zu steigern. Von dem dann insgesamt größeren Kuchen können alle durch entsprechend größere Stücke profitieren. In diesem Zusammenhang erhält die Servicekomponente noch eine besondere Bedeutung. Im Autosystem gibt es ein dezentrales Netz von Tankstellen und Werkstätten. Und hinzu kommt das System der mobilen Pannenhilfen, am bekanntesten ist dabei das Angebot der ›gelben Engel‹ des ADAC⁹⁴. Vergleichbares wurde im Fahrradver-

93 hier zunächst vor allem die drei Mülheimer Stationen und ihr Träger

94 Andere Verkehrsclubs haben in kleinerem Rahmen ähnliche Servicestrukturen entwickelt, so etwa auch der VCD.

kehr bis auf wenige exotische Ausnahmen⁹⁵ bis jetzt in Deutschland nicht entwickelt. Für große Fahrradverleihsysteme ist aber ein solcher mobiler Wartungs- und Reparaturservice nahezu zwingend, in der kleinen Variante ›Fahrrad mit Werkstattanhänger‹ oder der großen Variante ›KFZ-Kleintransporter mit integrierter Fahrradwerkstatt‹. Ein solcher hoher Serviceaufwand ist nötig, um bei der hohen Beanspruchung von Leihfahrrädern jederzeit betriebsbereite Fahrräder vorzuhalten. Hier können möglicherweise die Radstationen ebenfalls aktiv werden, als bezahlter Extraservice.

⁹⁵ z.B. der Düsseldorfer mobile Fahrraddoktor oder auf Usedom der mobile Fahrradliefer- und Pannenservice oder die ›Schlauchomaten‹ oder die Pumpstationen in oder vor Fahrradläden

5.2.4 Neue Daten in der Mobilitätserfassung. Für eine Reform der Verkehrsstatistik

In den letzten Jahren hat sich durch die Verstetigung der früheren KONTIV-Erhebungen als so genannte MID-Studien, durch die Erweiterung der aus der DDR-Zeit stammenden SrV-Erhebungen auf westdeutsche Städte und durch das Mobilitätspanel ›MOP‹⁹⁶ eine deutliche Verbesserung der Mobilitätsdatenbasis ergeben. Fahrten und Wege werden nach dem Etappenprinzip erhoben, dabei werden nicht nur Hauptwege sondern auch die Nebenwege (vor allem An- und Abmarschwege) erhoben und Verkehrsmittelkombinationen stärker als früher berücksichtigt. Zudem sind die MID-Daten für individuelle Auswertungen als komplette Datensätze im Netz verfügbar. So gesehen ist das alles gegenüber der früheren Praxis, bei der vielfach Rad- und Fußverkehr gar nicht erfasst wurden oder aber bei der Erfassung durch Abschneidegrenzen unterernährt wurden, ein beträchtlicher Fortschritt. Die Daten sind durch die ganzjährige und deutschlandweite Erfassung auch sehr viel realistischer als die üblichen zeitselektiven Stichtagserhebungen, die vielfach für örtliche Mobilitätsanalysen genutzt werden und dadurch starke regionale, saisonale, wochen- und tageszeitliche Selektivitäten aufweisen. Was allerdings immer noch zu kurz kommt, sind die starken intraregionalen Unterschiede zwischen den verschiedenen Standort- und Quartierstypen je nach Lage, Dichte, Ausstattung und Nutzungsmischung. Die oft für den Radverkehr noch enttäuschenden Durchschnittswerte verdecken die extremen Bandbreiten zwischen den interregionalen Maxima (Münsterland, Niederrhein, Mecklenburg-Vorpommern) mit vielfach Fahrradanteilen um 30% und den kontrastierenden Minimalwerten (Saarland, diverse Mittelgebirgsregionen) mit Werten um 5%. Außerdem werden leider die beträchtlichen intraregionalen Differenzierungen übersehen, z. B. zwischen vielfach sehr hohen Fahrradanteilen in Zentren und innenstadtnahen gründerzeitlichen Mischgebieten (meist um das Doppelte über dem Durchschnitt) und den vielfach sehr geringen Minimalwerten in den zersiedelten, suburbanen Peripherien (vielfach nur die Hälfte der Durchschnittswerte). So weit zu generellen Lage an der ›Datenfront‹.

Viel unbefriedigender wird es bei den neuen Trends und ihrer datentechnischen Abbildung bei Mobilitätsstudien:

- Das Fahrrad wird immer noch ausschließlich als Teil des NMIV kategorisiert. Für die Nutzung des privaten Normal-Fahrrades ist das auch weiter zutreffend.
- Wie aber sollen künftig die Pedelecs und E-Bikes kategorisiert werden? Sie sind motorisierte Fahrräder, mindestens, wenn sie als Pedelec mit Motorunterstützung

96 wiederholte Befragung der gleichen Verkehrsteilnehmer in größeren Zeitabständen

gefahren werden. Für ihre angemessene Erfassung muss im Mikrozensus und bei anderen Erhebungen zum Fahrzeugbesitz für die Erfassung der Fahrzeuge eine neue Kategorie – beispielsweise ›Pedelecs und E-Bikes‹ – aufgenommen werden, mit einer entsprechenden Definition zur Unterscheidung gegenüber Mofas und Motorrädern. Ebenso muss bei der Erfassung der Verkehrsmittelwahl hierfür in MID und SrV sowie MOP eine eigene Kategorie aufgenommen werden.

- Neben dieser auf die Fahrzeugtechnik abgestellten Verfeinerung bereitet die angemessene Erfassung von Leihfahrrädern ebenfalls Schwierigkeiten. Wie soll man die Nutzung eines Leihfahrrades statistisch festhalten? Soll sie eine Unterkategorie beim Fahrrad – also den individuellen Verkehrsmitteln – bilden, oder soll sie als Unterkategorie bei den öffentlichen Verkehrsmitteln geführt werden? Hier wird empfohlen, die Leihfahrradnutzung als Unterkategorie der Fahrradnutzung festzuhalten und dabei folgende Rubriken zu unterscheiden: ›eigenes Fahrrad‹ (›ohne Motorunterstützung‹ bzw. ›mit Motorunterstützung/ Pedelec/E-Bike‹) sowie ›Leihfahrrad‹ (›ohne Motorunterstützung‹ bzw. ›mit Motorunterstützung/ Pedelec/E-Bike‹). Auf diese Weise ergibt sich die Möglichkeit einer differenzierten Betrachtung der Fahrradnutzung.

5.2.5 Fahrradförderung mit System – inklusive Leihradssysteme

Spätestens seit Anfang des neuen Jahrtausends ist in der deutschen Fahrraddebatte klar, dass die jahrzehntelange Fixierung auf die Radverkehrsinfrastruktur und dort vor allem auf den klassischen Radwegebau nicht mehr zeitgemäß ist. Statt dessen muss – wie beim Autoverkehr schon immer selbstverständlich – das Gesamtsystem von Maßnahmen und Strategien betrachtet werden: Man braucht eine Fahrradförderung ›mit System‹. Diesbezüglich ist durchaus schon Vieles in Bewegung geraten.

Dass Fahrradabstellanlagen ein wesentliches Infrastrukturelement sind und dass es dabei sowohl um das Abstellen im Wohngebiet als auch an den Zielen wie Arbeitsstätten, Einkaufsstätten, Freizeitorten, Sportstätten und vor allem auch ÖPNV-Haltestellen und Bahnhöfen etc. geht, ist allgemein anerkannt. Trotzdem gibt es hier noch riesige Defizite an der Zahl, Dezentralität und Qualität der Abstellanlagen. Immer noch wird viel moderner Schrott im Stile der ›Felgenkiller‹ aufgestellt. Immer noch ungeklärt ist allerdings die zentrale Frage, wo denn die Abstellanlagen im Straßenraum hingehören. Meistens werden sie im so genannten ›Seitenraum‹, also auf Gehwegen und Plätzen arrangiert, zu Lasten des Fußverkehrs und Aufenthalts. Selten besteht der Mut, für diese Zwecke die eigentlichen Flächen

des ruhenden Verkehrs, also Parkstreifen oder Parkplätze, oder einfach den Fahrbahnrand zu nutzen. Diese Frage hat auch eine hohe Bedeutung für das Leihfahrradthema, weil ja die Leihfahrradstationen in den Fix-Systemen oder die Fahrräder im Flex-System irgendwo im öffentlichen Raum ihren Platz finden müssen. Bei Kombination mit Haltestellenbereichen des Öffentlichen Verkehrs gibt es die Chance, einen Teil der ohnehin für die Haltestellen und entsprechenden Wartehäuschen gewidmeten Flächen auch für Abstellanlagen zu nutzen. Ansonsten wird man – unabhängig von der auch vielfach kontroversen Debatte über die gestalterische Qualität der Stationen < gut beraten sein, diese überwiegend zu Lasten der Flächen des Autoverkehrs, also entweder der Parkstreifen oder der vielfach überdimensionierten Fahrbahnflächen anzuordnen, wie dies vielfach in Paris, aber teilweise auch in deutschen Städten, z.B. in Berlin, praktiziert wird.

Ebenfalls lange gedauert hat das Durchsetzen angemessener Standards und Einsehen der generellen Notwendigkeiten für die Fahrradwegweisung. Aus einem jahrzehntelangen Wildwuchs vielfach ziemlich ungeeigneter Elemente wurde schrittweise ein System in Richtlinien kodifiziert, das sich allmählich bundesweit etablieren konnte. Vorreiter war in den 1980er und 1990er Jahren Nordrhein-Westfalen, das die entsprechenden Standards entwickelt und landesweit umgesetzt hat, die dann auch bundesweit adaptiert wurden. Heute bestehen die Probleme eher im Bereich der Pflege und des Unterhalts, weil hier immer noch die Sorge um die Autoverkehrswegweisung dominiert und die Straßenbaulastträger keine adäquaten Personalprioritäten für diese Aufgabe definieren. Hilfreich ist hier ein gewisses Maß an Selbstorganisation, da viele organisierte Radfahrer der Aufforderung folgen, beobachtete Mängel an die jeweils zuständigen Stellen zu melden.

Parallel zur Wegweisung im öffentlichen Raum wurden in den letzten Jahren auch die virtuellen Wegweisungssysteme als digitale Routenplaner perfektioniert; Vorreiter war auch hier Nordrhein-Westfalen. Der landesweite Routenplaner ist dort erfolgreich eingeführt, mit einer sehr hohen Nutzerzahl. Probleme bestehen allerdings bei der kleinteiligen Unterfütterung des Routenplaners mit jeweils eng verzweigten kommunalen Netzinformationen. Alternativ dazu gibt es in vielen Gemeinden die Fahrradstadtpläne, die neben den Radverkehrsnetzen vielfach wichtige Informationen zu spezifischen straßenverkehrsrechtlichen Regelungen (offene oder nicht offene Einbahnstraßen, Fahrradstraßen, verkehrsberuhigte Bereiche, Fußgängerzonen) und auch relevante Service-Informationen (Standorte von Fahrradläden, Radstationen etc.) umfassen. Bei all diesen Orientierungshilfen treffen sich die verschiedenen Anliegen mit dem Thema Fahrradverleihsysteme, weil natürlich die Standorte von Fahrradverleihstationen wichtige Informationen in einem Routenplaner, Wegweisungssystem und Fahrradstadtplan sind. Hier geht es also um eine angemessene Aktualisierung und Detaillierung der Informationsmedien.

Und da mindestens die Routenplaner und Fahrradstadtpläne in der Regel über ihren kartographischen Inhalt hinaus auch als Informations- und Werbemedium für den Fahrradverkehr genutzt werden, landet man auch am letzten großen Schwerpunktbereich einer Fahrradförderung mit System, nämlich an dem Bereich Marketing, Kommunikation und Werbung. Dieser Bereich wurde in Deutschland jahrzehntelang sträflich vernachlässigt, die wenigen frühen Versuche konnten mangels angemessener Finanzierung nie große Wirkung entfalten. Erst in den letzten zehn Jahren hat sich die Lage verändert. In Nordrhein-Westfalen begann die AGFS mit verschiedenen Kommunikationskampagnen. Im Vorfeld des Velocity-Kongresses in München startete die in Trier von Studierenden entwickelte ›RadLust‹-Kampagne mit ihren zwei Broschüren und der Wanderausstellung, ab 2008 die Vorbereitung und Umsetzung der ZEM-Kampagne des Bundesumweltministeriums, die breit wahrgenommen wird und beachtliche Verhaltenseffekte erzielt. Das wiederum hat die Stadt München dazu motiviert, aus eigenen Haushaltsmitteln eine Fahrradkampagne zu starten, die im April 2010 begann und als Daueraktivität das Fahrradthema popularisieren und in den Medien halten soll. Doch in keinem dieser Ansätze ist es bisher gelungen, auch das moderne, innovative Thema öffentliche Fahrradverleihsysteme zu integrieren. Dann muss man sich nicht wundern, wenn der Fahrradverleih überwiegend immer noch eher als etwas Exotisches, Besonderes, im Einzelfall vielleicht Umsetzbares, aber nicht als etwas ganz Normales und Zwingendes im System der Fahrradförderung verstanden wird. Ob das Bundesmodellvorhaben durch die praktische Umsetzung hier mittel- und langfristig eine Wende in der Wahrnehmung herbeiführen kann, bleibt abzuwarten. Momentan scheint nach den Ergebnissen der Kommunal- und Expertenbefragungen (vgl. 3.2 und 3.3) noch eine große Unsicherheit und Skepsis zu bestehen, die großen Tatendrang bremst und allenfalls kleine ›Trippelschritte‹ zulässt. Es sind immer wieder die gleichen Zweifel, die den Tatendrang blockieren:

- Immer wieder wird gefragt, ob denn nicht der hohe private Fahrradbesitz einen umfassenden Fahrradverleih überflüssig mache. Das sei eben in Ländern wie Spanien und Frankreich anders. Aber in China, Dänemark und den Niederlanden gibt es doch auch einen hohen Fahrradbesitz. Und trotzdem wird dort der Fahrradverleih systematisch ausgebaut!
- Diese Skepsis fixiert sich voll auf die zu Hause beginnende Mobilität, bei der man ja gerne sein eigenes Fahrrad benutzen könne. Aber ein Großteil der Mobilität wird unterwegs bei den verschiedenen Etappen jeweils neu ›programmiert‹, am Arbeitsplatz oder Ausbildungsplatz für die Dienstgänge oder Einkäufe in der Mittagspause, am Restaurant oder Café für den weiteren Stadtbummel, am Bahnhof für die von dort ausstrahlenden nächsten Wegetappen. Offenbar ist das Denken in Mobili-

tätsetappen und der multiplen Kombination von Mobilitätsoptionen trotz aller Sonntagsreden über multimodale Mobilität und Schnittstellenplanung noch nicht wirklich angekommen, allenfalls beim P+R hat es manifesten – und oft eher kontra-produktiven < Eingang ins Politiker- und Planerrepertoire gefunden.

- Große Unsicherheit besteht hinsichtlich der typischen Nutzergruppen. Am plausibelsten scheint den meisten die Nutzung im Freizeitverkehr und Tourismus. Und tatsächlich sind ja in ausgeprägten Tourismusregionen schon lange unterschiedliche Varianten von Fahrradverleihsystemen etabliert, die jetzt mit Hilfe des Modellprogramms weiterentwickelt werden können (z.B. Usedom). Aber was ist mit dem Städtetourismus? Ganz lange wurde trotz der klassischen Beispiele Amsterdam und Kopenhagen vermutet, das (Leih-)Fahrrad lasse sich im Städtetourismus nicht wirklich sinnvoll einsetzen. Dabei ist es wie kein anderes Verkehrsmittel geeignet, Städte zu »erobern«, flexibel, unabhängig, immer mittendrin und nah dran. Auch weitläufige Freizeitparks operieren schon lange mit speziellen Leihfahrradangeboten.
- Die Potentiale in der Geschäftsreisendenmobilität wurden auch ganz lange ignoriert. Geschäftsreisende wurden nahezu zwanghaft mit Dienstaunutzung assoziiert. Dabei hätte man schon vor 30 Jahren aus Japan lernen können, dass dort viele Geschäftsreisende das Fahrrad wegen seiner hohen Flexibilität vorziehen und dabei routinemäßig auf Leihfahrräder (dort oft mit den Fahrradparkhäusern kombiniert) zugreifen, mit einem einfachen Chipkartensystem. Man zieht sich quasi sein Fahrrad aus dem Automaten.
- Und erst Recht besteht kein Verständnis für die große Bedeutung der Begleitmobilität, bei der mehrere Menschen geplant oder spontan einen Teil ihrer Wegetappen gemeinsam zurücklegen. Das ist ein typischer Fall für Leihfahrräder: A sitzt auf seinem Fahrrad, trifft B ohne Fahrrad, sie wollen aber das nächste Stück gern gemeinsam zurücklegen. Na, dann nimmt man das nächste Leihfahrrad und fährt gemeinsam weiter. Gleiches gilt für die vielen Bring- und Holddienste, bei denen man den ganze Weg oder ein Stück mit dem Leihfahrrad bewältigen kann, wenn die andere Person ein eigenes Fahrrad hat. Oder beide nehmen sich ein Leihfahrrad.
- Und natürlich ist das Fahrrad wichtig für die Einkaufsmobilität, wenn diese eben ohne eigenes Fahrrad und nicht von zu Hause begonnen wird. Allein schon der bei vielen Systemen integrierte Einkaufskorb symbolisiert sehr deutlich, dass hier an den Handel als Nutznießer und die Einkäufer als Nutzer gedacht wird. Im Zusam-

menhang mit dem Einkauf ist oft die Nähe der Parkierungsflächen für PKW ein zentraler Streitpunkt zwischen Handel und Verkehrsplanung. Der Handel fixiert sich auf das Parken vor der Ladentür. Diese Erwartung ist der Grund für den vielen Parksuchverkehr, der oft innerstädtische Straßennetze verstopft. Die Verkehrsplanung will das Parken wegen seiner vielfachen Störwirkungen gern eher an den Gebietsrand drängen. Hier kommt nun Leihfahrrädern eine beachtliche Problemlösungskompetenz zu, an die viel zu wenig gedacht wird. Am Rand parken, ruhig ein bis zwei Kilometer vom Ziel entfernt, wo man nicht lange suchen muss. Und dann aufs Leihfahrrad steigen, um schnell am Ziel zu sein. Nach der Erledigung geht es dann mit dem nächsten Leihfahrrad wieder zurück zum Auto. »Park and Bike« ist eine genau auf Leihfahrräder zugeschnittene Option. Sonst geht das nur mit einem Faltrad im Kofferraum. Aus dieser Option folgert, dass auch Parkplätze wichtige Standorte für Leihfahrradstationen sind.

- Am Ende quält viele Verantwortliche in Politik und Planung sowie Verkehrsunternehmen auch die tiefgreifende Frage nach der »Kannibalisierung«, also nach der Frage, zu wessen Lasten denn die verstärkte Leihfahrradnutzung gehen wird. Die Angst wird verschämt oder auch offen ausgesprochen, ob das nicht alles zu Lasten des ohnehin schon krisengebeutelten ÖPNV gehe. Erstens, weil ÖPNV-Nutzer zu Leihfahrradnutzern würden. Zweitens aber, weil dem ÖPNV investives Geld und bei kommunaler Trägerschaft vielleicht auch Betreibergeld entzogen werde, z.B. für die Abstellinfrastruktur, die Beschaffung der Fahrräder, die Betriebskosten. Bei dieser Grundhaltung wird man eher nicht auf die Idee kommen, als Verkehrsbetrieb selber die Leihfahrradsysteme unter seine Fittiche zu nehmen. Man wird zwar anerkennen, wenn als Grundprinzip für die Leihfahrradstationen die Bahnhöfe und Haltestellen definiert werden, aber man wird doch Angst haben vor Entzugseffekten. Hier handelt sich um den gleichen Disput, der eine Integration von ÖV und Car-Sharing erschwert hat. Erstaunlich nur, dass beim P+R solche Bedenken lange nicht artikuliert wurden, obwohl es massive finanzielle Entzugseffekte nach sich zieht und tatsächlich im suburbanen Raum die feinerschließenden ÖPNV-Zubringersysteme erheblich konkurrenziert.

Alles in Allem ist das Ergebnis dieser Statusanalyse also durchaus ambivalent: Viele Fragen sind noch offen. Ein klares Bild ergibt sich nicht aus den Kommunalbefragungen und Expertengesprächen. Vor allem sind auch ausgewiesenen Fahrradstädte wie Münster, Erlangen, Freiburg und Göttingen bei Fahrradleihsystemen so skeptisch, dass sie sich nicht an die Spitze der Bewegung gesetzt haben, was man eigentlich hätte erwarten können. Und umgekehrt sehen diverse Städte der Fahrraddiaspora, die lange Zeit eher Aspiranten

für die rostige Speiche waren, wie Stuttgart oder Saarbrücken oder auch diverse Ruhrgebietsstädte, offenbar in Fahrradverleihsystemen einen Hebel, sich insgesamt fahrradpolitisch offensiv zu platzieren und – wie das Beispiel Paris mit seiner sprichwörtlichen Fahrradfeindlichkeit und seinem trotzdem erfolgreichen Leihfahrradsystem ›Vélib‹ eindrucksvoll vorgemacht hat – damit einen weit über das Leihfahrradthema hinausgehenden Sprung nach oben in der Liga der Fahrradstädte zu machen.

Dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung jedenfalls gebührt großer Dank, sich so engagiert des Themas angenommen zu haben. Dieser Dank geht ganz besonders an Guido Zielke, der als damals zuständiger Referatsleiter einige Jahre maßgeblich die deutsche Fahrradpolitik des Bundes mitgeprägt hat und der nunmehr mit ähnlichem Engagement mit der Förderung der E-Mobilität betraut ist. Darüber gibt es ja durchaus eine Brücke zu den Leihfahrradsystemen, wenn sie nämlich auch Pedelecs ins System integrieren.

Literaturverzeichnis

- ADFC – ALLGEMEINER DEUTSCHER FAHRRADCLUB E.V. (Hrsg.) (2005): ADFC-Fahrradklimatest 2005 Münster hat erneut die Nase vorn, URL: <http://www.adfc.de/Verkehr--Recht/Gut-zu-wissen/Fahrradklimatest-2005/ADFC-Fahrradklimatest-2005-Ergebnisse>, Zugriff: 03.01.2011.
- ADFC – ALLGEMEINER DEUTSCHER FAHRRAD-CLUB E.V. (Hrsg.) (2009): Fachkonferenz »Großveranstaltungen fahrradfreundlich organisieren« – Tausendfach per Rad, URL: <http://www1.adfc.de/Verkehr--Recht/Radverkehr-foerdern/Gute-Beispiele/Fahrradfreundliche-Grossveranstaltungen/Seite-1-Fachkonferenz-Tausendfach-per-Rad>, Zugriff: 03.01.2011.
- AHRENS, G.-A. ET AL. (2010): Interdependenzen zwischen Fahrrad- und ÖPNV-Nutzung – Analysen, Strategien und Maßnahmen einer integrierten Förderung in Städten, Forschungsbericht, Dresden.
- ANGRES, V. (2009): Ein erstes, kleines Wunder, Blog zur UN-Klimakonferenz in Kopenhagen, URL: <http://blog.zdf.de/klimagipfel/2009/12/auftakt-zum-klimagipfel-1.html>, Zugriff: 03.01.2011.
- BBSR – BUNDESINSTITUT FÜR BAU-, STADT- UND RAUMFORSCHUNG (Hrsg.) (2009a): Öffentliche Fahrradverleihsysteme – innovative Mobilität in Städten; Start, URL: http://www.bbsr.bund.de/cln_016/nn_340582/sid_51A8AB4B135E974777293987F8E10BE6/nsc_true/BBSR/DE/FP/ExWoSt/Forschungsfelder/2010/Fahrradverleihsysteme/01__Start.html?__nnn=true, Zugriff: 03.01.2011.
- BBSR – BUNDESINSTITUT FÜR BAU-, STADT- UND RAUMFORSCHUNG (Hrsg.) (2009b): Öffentliche Fahrradverleihsysteme – innovative Mobilität in Städten; Konzept, URL: http://www.bbsr.bund.de/cln_016/nn_21888/sid_51A8AB4B135E974777293987F8E10BE6/nsc_true/BBSR/DE/FP/ExWoSt/Forschungsfelder/2010/Fahrradverleihsysteme/02__Konzept.html, Zugriff: 03.01.2011.
- BBSR – BUNDESINSTITUT FÜR BAU-, STADT- UND RAUMFORSCHUNG (Hrsg.) (2009c): Öffentliche Fahrradverleihsysteme – innovative Mobilität in Städten; Sondergutachten »Rechtliche und finanzielle Fragestellungen«, URL: http://www.bbsr.bund.de/cln_016/nn_21888/sid_CFB5DDC3701AFEB8B32038B2D9CE5F4/nsc_true/BBSR/DE/FP/ExWoSt/Forschungsfelder/2010/Fahrradverleihsysteme/05__Sondergutachten.html, Zugriff: 03.01.2011.
- BBSR – BUNDESINSTITUT FÜR BAU-, STADT- UND RAUMFORSCHUNG (Hrsg.) (2009d): Laufende Raubeobachtung – Raumabgrenzungen, Siedlungsstrukturelle Regionstypen, URL: http://www.bbsr.bund.de/cln_016/nn_21360/BBSR/DE/Raubeobachtung/Werkzeuge/Raumabgrenzungen/SiedlungsstrukturelleGebietstypen/Regionstypen/regionstypen.html, Zugriff: 03.01.2011.
- BBSR – BUNDESINSTITUT FÜR BAU-, STADT- UND RAUMFORSCHUNG (Hrsg.) (2009e): Positionierung Europäischer Metropolregionen in Deutschland, BBSR-Berichte KOMPAKT Nr. 3/2009, Bonn.

- BECKER, R./KALS, E. (2002): Ein werteppluralistischer Ansatz zur Erklärung umweltrelevanter Mobilitätsentscheidungen, in: MÜLLER, P. ET AL. (Hrsg.) (2002): Umwelt und Region – Aus der Werkstatt des Sonderforschungsbereichs 522, Selbstverlag des Sonderforschungsbereichs 522 der Universität Trier, Trier.
- BERTESLMANN STIFTUNG (Hrsg.) (2008): Kommunalen Finanz- und Schuldenreport Deutschland 2008 – Ein Ländervergleich, Gütersloh.
- BESTE, R. ET AL. (2009): Das Zwei-Grad-Leben, in: DER SPIEGEL, Ausgabe 49/2009, Hamburg.
- BMVBS – Bundesministerium für Bau, Verkehr und Stadtentwicklung (Hrsg.) (2009a): BMVBS startet Ausschreibung – 10 Millionen Euro für den öffentlichen Fahrradverleih, Pressemitteilung vom 10.04.2009, URL: <http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/neuigkeiten/news.php?id=2545>, Zugriff: 03.01.2011.
- BMVBS – Bundesministerium für Bau, Verkehr und Stadtentwicklung (Hrsg.) (2009b): Nationaler Radverkehrskongress 2009 – Dokumentation, URL: <http://edoc.difu.de/edoc.php?id=61MYRJZL>, Zugriff: 03.01.2011.
- BMVBS – Bundesministerium für Bau, Verkehr und Stadtentwicklung (Hrsg.) (2009c): StadtRAD Berlin: Test einer neuen Generation der Fahrradvermietung in der Bundeshauptstadt, Meldung im Fahrradportal des Nationalen Radverkehrsplans vom 28.12.2009, URL: <http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/neuigkeiten/news.php?id=2807>, Zugriff: 03.01.2011.
- BMVBS – Bundesministerium für Bau, Verkehr und Stadtentwicklung (Hrsg.) (2009d): Ausschreibung zur Durchführung eines bundesweiten Modellversuchs »Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme« – Neue Mobilität in Städten, URL: <http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/eu-bund-laender/bund/modellversuch-fahrradverleihsysteme.pdf>, Zugriff: 03.01.2011.
- BMVBS – Bundesministerium für Bau, Verkehr und Stadtentwicklung (Hrsg.) (2009e): Protokoll des Rückfragenkolloquiums zum Modellversuch »Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme« – Neue Mobilität in Städten, URL: <http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/eu-bund-laender/bund/modellversuch-fahrradverleihsysteme-rueckfragen.pdf>, Zugriff: 03.01.2011.
- BMVBS – Bundesministerium für Bau, Verkehr und Stadtentwicklung (Hrsg.) (2009f): »Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme« – Neue Mobilität in Städten, Dokumentation des Modellversuchs, Berlin [unveröffentlichter Entwurf].
- BMVBS – Bundesministerium für Bau, Verkehr und Stadtentwicklung (Hrsg.) (2009g): Fahrradverleiher nextbike und Außenwerber Wall AG starten strategische Partnerschaft, Meldung im Fahrradportal des Nationalen Radverkehrsplans vom 09.01.2009, URL: <http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/neuigkeiten/news.php?id=2446>, Zugriff: 03.01.2011.
- BMVBS – Bundesministerium für Bau, Verkehr und Stadtentwicklung (Hrsg.) (2010a): Deutschland ExWoSt-Forschungsfeld »Innovative Mobilität in Städten – öffentliche Fahrradverleihsysteme« gestartet, Meldung im Fahrradportal des Nationalen Radverkehrsplans vom 11.02.2010, URL: <http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/neuigkeiten/news.php?id=2838>, Zugriff: 03.01.2011.

- BMVBS – Bundesministerium für Bau, Verkehr und Stadtentwicklung (Hrsg.) (2010b): Deutschland Boom bei der Ausleihe von Stadträdern, Meldung im Fahrradportal des Nationalen Radverkehrsplans vom 8.01.2010, URL: <http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/neuigkeiten/news.php?id=2810>, Zugriff: 04.01.2011.
- BMVBS – Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.) (2009h): Bayern: Neue Rad-Kampagne »Nürnberg steigt auf«, Meldung im Portal des Nationalen Radverkehrsplans, URL: <http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/neuigkeiten/news.php?id=2791>, Zugriff: 04.01.2011.
- BÖHMER, A. (2009): Wall kooperiert mit nextbike, URL: <http://www.blissblog.de/artikel/Wall-kooperiert-mit-nextbike>, Zugriff: 30.11.2010.
- BONFADELLI, H. (2004): Medienwirkungsforschung. Grundlagen, 3. Auflage, Konstanz.
- BORCHERDING, A. ET AL. (2010): Fahrradfahren für Fortgeschrittene.Evaluation der Barrieren und Hindernisse der Beteiligung von Städten und Kommunen am Wettbewerb Modellversuch »Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme – Neue Mobilität in Städten« des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), Berlin.
- BORTZ, J./DÖRING, N. (2006): Forschungsmethoden und Evaluation für Human- und Sozialwissenschaftler, 4. Auflage, Heidelberg.
- BURCHARD, J. U. (2010): Regionale Initiativen für den Fahrradtourismus – Einblick in das Thema »Regionale Fahrradverleihsysteme« und Entwurf eines regionalen Fahrradverleihsystems für das Moseltal, Diplomarbeit an der Universität Trier, Trier.
- COMO Consulting für Projektmanagement und Organisation GmbH (Hrsg.) (2008): Evaluation der verwaltungsübergreifenden Kooperation im Projekt Lebenswerte Stadt Hamburg (LSH), Endbericht, Hamburg.
- DEFNER, J./GÖTZ, K. (2010): Die Zukunft der Mobilität in der EU. Vermerk. URL: http://www.isoe.de/ftp/publikationen/Future%20of%20Mobility%20EU_2010_de_JDKoG.pdf, Zugriff: 04.01.2010.
- DEMAIO, P. (2007): The Bike-sharing World Map, URL: <http://maps.google.com/maps/ms?ie=UTF8&hl=en&om=1&msa=0&msid=104227318304000014160.00043d80f9456b3416ced&ll=43.580391,%E2%80%9042.890625&spn=143.80149,154.6875&z=1&source=embed/>, Zugriff: 04.01.2011.
- DEUTSCHE BAHN (Hrsg.) (2009): StadtRAD Berlin – die neue Generation der Fahrradvermietung in Berlin, Pressemitteilung vom 28.12.2009, URL: http://www.stadtradberlin.com/fileadmin/www.stadtradberlin.com/redaktion/pdf/2009_1228_Presseinformation_StadtRAD_Berlin.pdf, Zugriff: 03.01.2011.
- DEUTSCHE BAHN AG (Hrsg.) (2010a): StadtRAD Berlin, diverse Seiten, URL: <http://www.stadtradberlin.com>, Zugriff: 03.01.2011.
- DEUTSCHE BAHN AG (Hrsg.) (2010b): Call a Bike, diverse Seiten, URL: <http://www.callabike-interaktiv.de>, Zugriff: 04.01.2011.

- DWORSCHAK, M. (2007): Vive la Vélorution, in: Der Spiegel, Ausgabe 44/2007, Hamburg.
- EMBERGER, G. / FERNANDEZ, A. C. (2009): Bike sharing in ten European countries report. Module 5: Germany, Berlin.
- EUROPEAN COMMISSION (Hrsg.) (o.J.): Intelligent Energy Europe, URL: http://ec.europa.eu/energy/intelligent/index_en.html, Zugriff: 03.01.2011.
- EXTRA ENERGY E.V. (2008): Stuttgarter Pedelec-Modell in zwei Stufen, URL: <http://extraenergy.org/main.php?language=de&category=events&subcateg=91&id=1873>, Zugriff: 03.01.2011.
- FREY, C. (2009): Hier leihen und dort parken: Stadtfahrräder sind im Kommen, <http://www.n-tv.de/reise/Stadtfahrraeder-sind-im-Kommen-article69480.html>, Zugriff: 03.01.2011.
- FRIED, B. (2009): Reports of Vélib's Demise Greatly Exaggerated, URL: <http://www.worldchanging.com/archives/009425.html>, Zugriff: 03.01.2011.
- GLASER, B. / STRAUSS, A. L. (2009): The Discovery of Grounded Theory: Strategies for Qualitative Research, fourth paperback printing, Chicago.
- GÖTZE, W. ET AL. (2002): Statistik. Managementwissen für Studium und Praxis, München.
- GUTOWSKI, A. (1999): Innovation als Schlüsselfaktor eines erfolgreichen Wirtschaftsstandortes – Nationale und regionale Innovationssysteme im globalen Wettbewerb, Bremen.
- HANDRICK, J. (2009): Öffentliche Fahrradverleihsysteme und ÖPNV, Diplomarbeit an der Technischen Universität Dresden, Dresden.
- HARTMANN, J. / HILDEBRAND, J. (2009): Das Fahrrad ist jetzt stadtfrein, in: Welt Online, 25.07.2009, URL: <http://www.welt.de/die-welt/wirtschaft/article4189268/Das-Fahrrad-ist-jetzt-stadtfrein.html>, Zugriff: 03.01.2011.
- HEIMANN, D. (2010): Sustainable Urban Transport: Bus Rapid Transit and Cycling in China – The Case of Guangzhou, Diplomarbeit an der Universität Trier, Trier.
- INFAS – Institut für angewandte Sozialwissenschaft / DLR – Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V., Institut für Verkehrsforschung (2010): Mobilität in Deutschland, Ergebnisbericht. Bonn und Berlin.
- INTELLIGENT ENERGY – EUROPE (Hrsg.) (o.J.): Optimising Bike Sharing in European Cities, diverse Seiten, URL: <http://www.obisproject.com>, Zugriff: 03.01.2011.
- KALS, E. ET AL. (2002): Wie lassen sich umweltpsychologische Befunde für die Praxis nutzbar machen?, in: Umweltpsychologie, Jahrgang 6, Band 1, Bochum.
- KAULEN, R. (2005): Das landesweite Radverkehrsnetz Nordrhein- Westfalen. Systematik, Entstehung, Umsetzung und Kommunikation, in: MONHEIM, H. (Hrsg.) (2005): Fahrradförderung mit System – Elemente einer angebotsorientierten Radverkehrspolitik, Mannheim.

- KLEEMANN, F. ET AL. (2009): Interpretative Sozialforschung, eine praxisorientierte Einführung, 1. Auflage, Wiesbaden.
- KNIE, A. ET AL. (2004): Die Mobilitätsmaschine, Versuche zur Umdeutung des Autos, Berlin.
- KÖLN AGENDA e.V. (Hrsg.) (o.J.): Köln fährt alternativ: DB Call-a-Bike, URL: http://www.koeln-faehrt-alternativ.de/call_bike, Zugriff: 04.01.2011.
- KRUG, H. (2007): Verkehrseffizienz als räumliche Wahlmöglichkeit – Das überraschende Zukunftsmodell »Differenzierung«, in: Institut für Architektur und Raumplanung der Hochschule Liechtenstein (Hrsg.) (2007): Nachhaltige Raumentwicklung. Petersberg
- KUNCZIK, M./ZIPFEL, A. (2005): Publizistik, 2. Auflage, Köln.
- LANDESHAUPTSTADT STUTTGART (2008): Pedelec-Mietsystem: Stuttgart soll zur Fahrradstadt werden, Pressemitteilung vom 02.06.2008, URL: <http://www.stuttgart.de/item/show/273273/1/9/279390?>, Zugriff: 03.01.2011.
- LEHNER-LIERZ, U. (2005): Der niederländische Masterplan Fiets: Vorbild für Europa, in: MONHEIM, H. (Hrsg.) (2005): Fahrradförderung mit System – Elemente einer angebotsorientierten Radverkehrspolitik, Mannheim.
- MATTHIES, H. (2009): Öffentliche Leihfahrräder in Europa – Ein Überblick, Vortrag auf dem Nationalen Radverkehrskongress 2009, URL: <http://edoc.difu.de/edoc.php?id=MWBU4897>, Zugriff: 04.01.2011.
- MALSCH, B. (2010): Metro-Rad-Ruhr in Duisburg gestoppt, URL: <http://www.derwesten.de/staedte/duisburg/Metro-Rad-Ruhr-in-Duisburg-gestoppt-id3709341.html>, Zugriff: 14.01.2011.
- MIDGLEY, P. (2009a): The Role of Smart Bike-sharing Systems in Urban Mobility, in: Journeys, Ausgabe 2 / Mai 2009, Singapur.
- MOHR, M. (2005): Fahrradstationen als Beitrag zur Integration von Radverkehr und Öffentlichem Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen – die Kunden im Blickpunkt, in: MONHEIM, H. (Hrsg.) (2005): Fahrradförderung mit System – Elemente einer angebotsorientierten Radverkehrspolitik, Mannheim.
- MONHEIM, H. ET. AL. (2009): Intelligent mobil – aktuelle Trends bei Fahrradverleihsystemen, in: Verkehrszeichen, Fachzeitschrift für Mobilität und Umwelt, Ausgabe 2/2009, Mülheim an der Ruhr.
- MONHEIM, H./SCHROLL, K. G. (Hrsg.) (2004): Akzeptanz innovativer ÖPNV-Konzepte bei professionellen Akteuren – Verbundprojekt im Forschungsfeld »Mobilität besser verstehen« des Bundesministeriums für Bildung und Forschung, Endbericht, Trier.
- MOOSBRUGGER, H./KELAVA, A. (2008): Testtheorie und Fragebogenkonstruktion, Heidelberg.
- NEXTBIKE GMBH (Hrsg.) (2009a): Stadt Hamburg verliert Rechtsstreit: Freie Fahrt für nextbike!, Pressemitteilung, URL: http://nextbike.de/uploads/media/Meldung_Urteil_Hamburg.pdf, Zugriff: 04.01.2011.

- NEXTBIKE GMBH (Hrsg.) (2009b): Offizielle nextbike-Standorte, URL: <http://www.nextbike.de/standortliste.html>, Zugriff: 26.03.2010.
- NEXTBIKE GMBH (Hrsg.) (2010): So geht's, URL: http://www.nextbike.de/verleih_ausleihe.html, Zugriff: 02.04.2010.
- NICKEL, B. E. (2009): 12,7 Mio Euro für Fahrradverleihsysteme, in: Bus & Bahn, Ausgabe 9/2009, Köln.
- NICOLAS, M. (2009): Im Ruhrgebiet radfahren wie in Paris, in: Der Westen vom 15.12.2009, URL: <http://www.derwesten.de/staedte/oberhausen/Im-Ruhrgebiet-radfahren-wie-in-Paris-id2266892.html>, Zugriff: 03.01.2011.
- NIEGOT, F. (2003): Verantwortung in der Verkehrspolitik. Motivationale Grundlagen verkehrspolitischen Handelns kommunaler Entscheidungsträger, Hamburg.
- PATTON, M. Q. (2002): Qualitative Research and Evaluation Methods, Thousand Oaks, California.
- POLLERT, A. ET AL. (2004): Das Lexikon der Wirtschaft. Grundlegendes Wissen von A bis Z, Lizenzausgabe für die Bundeszentrale für politische Bildung, Bonn.
- PÖNISCH, C. (2009): Fahrradverleih: Drehen jetzt alle am Rad? in: Wochenkurier vom 22.07.2010, URL: http://nextbike.de/uploads/media/Nextbike_Wochenkurier_vom_22_07_09.pdf, Zugriff: 03.01.2011.
- PUHE, M./WIESKOTTEN, G. (2009): Der Einsatz von Fahrrädern und Fahrradleasing im kommunalen und betrieblichen Mobilitätsmanagement, Diplomarbeit an der Universität Trier, Trier.
- REBASCHUS, M. (2006): Ein echter Porsche für einen Euro pro Stunde, in: Hamburger Abendblatt vom 2. Oktober 2006, URL: <http://www.abendblatt.de/hamburg/article821307/Ein-echter-Porsche-fuer-einen-Euro-pro-Stunde.html>, Zugriff: 03.01.2011.
- REIMANN, J. (2010): Öffentliche Fahrradverleihsysteme in Deutschland – Relevanz und Potenziale aus Sicht der Akteure, Diplomarbeit an der Universität Trier, Trier.
- ROGERS, E. M. (1962): Diffusion of Innovations, New York.
- ROGERS, E. M. (1983): Diffusion of Innovations, third edition, New York.
- RUBIN, H. J. / RUBIN, I. (2005): Qualitative Interviewing. The Art of Hearing Data, second edition, Thousand Oaks, California.
- SCHLUMP, C. (2010): Das Fahrrad in der Elektromobilität: Nutzungsmöglichkeiten und Chancen von Elektrofahrrädern sowie ein Anforderungskatalog für Pedelec-Leihradssysteme in Aachen, Diplomarbeit an der Universität Trier, Trier.

- SCHMITZ, A. (2005): Fahrradstationen als zentrales Element im modernen Mobilitätsservice – Lehren aus der Evaluation des Programms »100 Fahrradstationen in Nordrhein-Westfalen«, in: MONHEIM, H. (Hrsg.) (2005): Fahrradförderung mit System– Elemente einer angebotsorientierten Radverkehrspolitik, Mannheim.
- SCHUMANN, S. (2006): Repräsentative Umfrage, 4. Auflage, München.
- SPRINGER, C./REINHARDT, C. (2009): Öffentliches Fahrradverleihsystem vor dem Aus: Dresden will auf Bundesfördermittel verzichten, Meldung vom 21.09.2010, URL: <http://www.dnn-online.de/dresden/citynews/rad/r-citynews-a-10538.html>, Zugriff: 17.01.2011.
- STADT CHEMNITZ (Hrsg.) (2009): Projekt „Chemnitzer Stadtfahrrad“ startet in die 4. Radsaison am 25. April, Pressemitteilung, URL: http://sachsen-net.com/aktuelles/artikel/759782053_20_04_2009, Zugriff: 04.01.2011.
- STADT KARLSRUHE (Hrsg.) (2010a): Radverkehr: Aus für Call a bike, URL: <http://www1.karlsruhe.de/Aktuell/Stadtzeitung10/sz2906.htm>, Zugriff: 03.01.2010.
- STADT KARLSRUHE (Hrsg.) (2010b): Weiterführung des Call-a-Bike-Leihradsystems, URL: http://www.karlsruhe.de/stadt/aktuell/nachrichten2010/call_a_bike, Zugriff: 12.01.2010.
- STADT NÜRNBERG (2010): Neues Fahrradverleihsystem heißt »NorisBike«, Pressemitteilung vom 20.12.2010, URL: http://www.nuernberg.de/imperia/md/nuernberg_steigt_auf/dokumente/pressemitteilungen/p12202010maj6vplnamefahrradverleihsystem.pdf, Zugriff: 14.01.2011.
- STILLICH, S. (2009): Stundenweise radeln, in: Spiegel Online, URL: <http://www.spiegel.de/auto/aktuell/0,1518,625518,00.html>, Zugriff: 03.01.2011.
- STÖLB, M. (2011): Eine Hundertschaft für drei Tage, Meldung auf 16vor.de, URL: <http://www.16vor.de/index.php/2011/01/15/eine-hundertschaft-fur-drei-tage/>, Zugriff: 17.01.2011.
- TJONG, S. (2009): Wolfgang Tiefensee: Zehn Millionen für Leihräder, in: Focus Online vom 10.04.2009, URL: http://www.focus.de/politik/deutschland/wolfgang-tiefensee-zehn-millionen-fuer-leihraeder_aid_389164.html, Zugriff: 03.01.2011.
- TU DRESDEN (Hrsg.) (2009): Integrierte Nahmobilität, 12. SRL ÖPNV-Tagung 2009 / 2. MeetBike Konferenz, Tagungsprogramm, URL: http://tu-dresden.de/die_tu_dresden/fakultaeten/vkw/ivs/meetbike/dateien/Programm_Meetbike_SRL_Tagung%20Dresden%202009_dt.pdf, Zugriff: 03.01.2011.
- UNIVERSITÄT TRIER – Abteilung Raumentwicklung und Landesplanung (Hrsg.) (2007): Radlust – Informationen zur Fahrradkommunikation, Trier.
- VOLLAND, V. (2009a): E-Bike-Projekt wird gefördert, in: Stuttgarter Zeitung Online vom 11.08.2009, URL: http://www.stuttgarter-zeitung.de/stz/page/2157808_0_8205_-wettbewerb-gewonnen-e-bike-projekt-wird-gefoerdert.html, Zugriff: 03.01.2011.

- VOLLAND, V. (2009b): Das Ministerium prüft noch, in: Stuttgarter Zeitung Online vom 11.11.2009, URL: http://www.stuttgarter-zeitung.de/stz/page/2271884_0_2251_-elektrofahraeder-pedelecs-das-ministerium-prueft-noch.html, Zugriff: 03.01.2011.
- VOLLMER, D. (2010): Das »Metrorad« soll bald »Metropolrad« heißen, URL: <http://www.derwesten.de/staedte/oberhausen/Das-Metrorad-soll-bald-Metropolrad-heissen-id3902454.html>, Zugriff: 14.01.2011.
- VON HARDENBERG, C. (2010): Verkehrskollaps: Chinesen strampeln gegen Stau und Smog, in: Financial Times Deutschland vom 21.11.2010, URL: <http://www.ftd.de/politik/international/:verkehrskollaps-chinesen-strampeln-gegen-stau-und-smog/50199138.html>, Zugriff: 04.01.2011.
- VON SASSEN, W. (2009): Öffentliche Fahrradverleihsysteme im Vergleich – Analyse, Bewertung und Entwicklungsperspektiven, Diplomarbeit an der Universität Trier, Trier.
- VON WINNING, H.-H. (2007): »Urbane Netze im Autoland«: Zukunftsbild, Anwendung, Konsequenzen, Offene Fragen, in: Institut für Architektur und Raumplanung der Hochschule Liechtenstein (Hrsg.) (2007): Nachhaltige Raumentwicklung. Petersberg
- VRR – VERKEHRSVERBUND RHEIN-RUHR (Hrsg.) (2006): Pilotprojekt ist für Wittener und Besucher attraktiv, Pressemitteilung, URL: http://www.vrr.de/de/global/presse/archiv/pressemitteilungen_2006/00804/index.html, Zugriff: 26.03.2010.
- WALL AG (Hrsg.) (2009): Wall bewirbt sich mit Fahrradverleihsystem in Berlin und Potsdam, URL: http://www.wall.de/de/press/news/wall_bewirbt_sich_mit_fahradverleihsystem_in_berlin_und_potsdam?count=20&month=&page=4&year=, Zugriff: 03.01.2011.
- WEISCHER, C. (2007): Sozialforschung, Konstanz.
- WIRTZ, K. (2010): Stadtrad: Mit dem Leihrad in der Stadt mobil, URL: http://www.fitforfun.de/sport/fahrrad/radtipps/stadtrad-mit-dem-leihrad-in-der-stadt-mobil_aid_8633.html, Zugriff: 04.01.2011.
- WUPPERTAL INSTITUT für Klima, Umwelt, Energie (2009): Protokoll der feierlichen Urkundenverleihung zum Modellversuch »Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme« – Neue Mobilität in Städten in Berlin am 10.8.2009, URL: <http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/eu-bund-laender/bund/modellversuch-preisverleihung-protokoll.pdf>, Zugriff: 03.01.2011.
- WUPPERTAL INSTITUT für Klima, Umwelt, Energie (Hrsg.) (2010): Projektmonitoring der Kampagne »Kopf an: Motor aus.« im Jahr 2009 –Endbericht, URL: http://www.wupperinst.org/uploads/tx_wiprojekt/ZEM-Endbericht.pdf, Zugriff: 04.01.2011.
- ZDF – ZWEITES DEUTSCHES FERNSEHEN AÖR (Hrsg.) (2009): Immer rollen lassen – Bremer Fahrräder für flinke Kirchentagsbesucher, URL: <http://sonntags.zdf.de/ZDFde/inhalt/11/0,1872,7589803,00.html>, Zugriff: 03.01.2011.
- ZIENTEK, J. (2010): Das interkommunale Fahrradverleihsystem metroradruhr – Potenziale und Optimierungsmöglichkeiten, Diplomarbeit an der Universität Trier, Trier.

Anhang

Anhang 1: Inhaltliche Überlegungen zur Wahl ins Kontrastsample

<i>Fall</i>	<i>Überlegungen, die zur Auswahl geführt haben</i>
1. Hochverdichtete Agglomeration	
<i>Oberzentren (4)</i>	
Köln	große Universität, hohe Zahl Singlehaushalte, Medien, großes touristisches Potential
Düsseldorf	Landeshauptstadt Nordrhein-Westfalen, als Innovationsmotor des Landes trotzdem starke Vorbehalte gegenüber Radverkehr generell
Wiesbaden	Landeshauptstadt Hessen, in der Region Rhein-Main, Nachbarstadt zur Bewerberstadt Mainz
Wuppertal	anspruchsvolles Relief, Wuppertal-Institut als innovativer Nukleus
<i>Mittelzentren (1)</i>	
St. Ingbert	Vorstudien zu Klima- und CO2-Bilanz, Sensibilität für Umweltthemen
<i>Landkreise (1)</i>	
St. Wendel	alle vergleichbaren in hochverdichteten Agglomerationsräumen liegenden Landkreise haben sich beworben
2. Agglomeration mit herausragenden Zentren	
<i>Oberzentren (4)</i>	
Hannover	Landeshauptstadt Niedersachsen, Metropolregion, größere Stadt im Norden
Erlangen	traditionell Fahrrad affine Stadt in der Metropolregion Nürnberg
Frankfurt (Oder)	Grenzlage, strukturschwach, direkte Nachbarstadt zum polnischen Stubice
Brandenburg a. d. Havel	Einzugsgebiet von Berlin, Freizeitnutzung (Seenplatte)
<i>Mittelzentren (1)</i>	
Freising	Einzugsgebiet von München, hoch attraktiver Wirtschaftsstandort
3. Verstädterte Räume höherer Dichte	
<i>Oberzentren (8)</i>	
Kiel	flaches Relief, sehr Fahrrad affin, Küstenlage, Tourismus
Osnabrück	Nähe Münster, dennoch niedrige Fahrrad-Modal-Split-Zahlen
Münster	sehr Fahrrad affin, flaches Relief, Tourismus, große Universität
Wolfsburg	traditionelle Autostadt, Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg
Zwickau	Automobilstadt, Lage im Sachsen-Dreieck
Plauen	anspruchsvolles Relief
Pforzheim	Lage am Nordrand des Schwarzwalds, Hochschule für Gestaltung, Technik und Wirtschaft
Freiburg i. Br.	innovative Stadtentwicklung, fahrradfördernder Verkehrshaushalt
<i>Mittelzentrum mit Teilfunktion Oberzentrum (1)</i>	
Hameln	einzigste Nichtbewerber-Stadt, die in diese Kategorie von Städten passt

Mittelzentren (2)

Worms	Städtetourismus
Neustadt a. d. D.	touristisches Potential durch Donau-Radweg

Landkreise (1)

Erzgebirgskreis	anspruchsvolles Relief, touristisches Potential
-----------------	---

4. Verstädterte Räume mittlerer Dichte mit großen Oberzentren

Oberzentren (6)

Göttingen	Fahradaffin, große Uni, Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg
Jena	große Uni, technikaffin, innovative Stadt
Regensburg	große touristisches Potential, große Uni, liegt an Donau
Rostock	flaches Relief, Küstenlage, Tourismus
Trier	Tourismus, unter den letzten Plätzen im ADFC-Fahradklimatest trotz Modellversuch fahrradfreundliche Städte, Universitätsstandort
Ingolstadt	traditionelle Automobilstadt

Mittelzentrum mit Teilfunktion Oberzentrum (1)

Weimar	internationaler Kulturtourismus, Universität
--------	--

5. Verstädterte Räume mittlerer Dichte ohne große Oberzentren

Oberzentren (2)

Bamberg	Kulturtourismus, ZEM-Stadt, Main-Donau-Radweg, anspruchsvolles Relief
Kaiserslautern	Anspruchsvolles Relief, Universitätsstadt, Einfluss der Verkehrsstruktur durch amerikanische Garnison

6. Ländliche Räume höherer Dichte

Mittelzentrum mit Teilfunktion Oberzentrum (1)

Lutherstadt Wittenberg	Tourismus, Modellversuch fahrradfreundliche Städte
------------------------	--

Landkreise (1)

Landkreis Emsland	hoher Tourismus-Anteil, Nachbarschaft zu Grafschaft Bentheim als einem der Bewerber-Kreise
-------------------	--

7. Ländliche Räume geringerer Dichte

Landkreise (3)

Landkreis Stendal	relativ strukturschwach, ländliche Ausprägung, in den neuen Bundesländern
Landkreis Uecker-Randow	Nachbarschaft zu Landkreis Ostvorpommern als einem der Bewerber-Kreise
Landkreis Celle	Pendant zu Stendal im Westen

Anhang 2: Kriterien für die Auswahl der Interviewpartner (Bewerber)

<i>Fall</i>	<i>Überlegungen, die zur Auswahl geführt haben</i>
Frankfurt (Main)	Global City, bedeutender wirtschaftlicher und verkehrlicher Knotenpunkt
Bad Vilbel	Einzugsbereich von Frankfurt, Pendler und ihre Potenziale von und nach Frankfurt, Integration eines FVS in den Grüngürtel der Mainmetropole
Rheinland Bonn	klassisches Fahrradland in reizvoller Landschaft, hohe touristische Frequenz, Fahrrad affine Lebensstilgruppen
Main-Taunus-Kreis	„Ausläufer“ von Frankfurt, bauliche Struktur Frankfurts setzt sich nahtlos in den Kreis hinein fort, mögliche FVS-Schnittstellen mit Frankfurt
Heidelberg-Mannheim	siebtgrößter Wirtschaftsraum in Deutschland, Ballungsgebiet von Bevölkerung und Finanzen
Naturpark Schwarzwald	starker Kontrast zu teils hochverdichteten urbanen Räumen der Bewerber, Erschließung des Naturraums durch FVS erfordert betriebstechnisch möglicherweise andere Systemzuschnitte
Elmshorn	kein starkes Relief, dafür hoher Fahrradanteil, Radtourismus durch drei überregionale Radwanderwege
Konstanz Tübingen	Lage am Bodensee, Call a Bike 2.0 als projektiertes System anspruchsvolles Relief, „grünes“ Image, potenzielle Zielgruppe Studenten
Kehl	Grenzlage zu Frankreich, Impulse französischer Radkultur, Lage am Rhein
Oldenburg	fahrradfreundliches Relief, Universitätsstandort, gute ausgebaute Fahrradinfrastruktur
Gießen	typische Studentenstadt (1/3 der Bevölkerung)
Gemünden, Hammelburg, Bad-Kissingen, Schweinfurt	interessanter Mix aus Klein- und Mittelstädten und zwei Landkreisen
Rügen	eindeutig touristische Schwerpunktnutzung, Küste und flaches Land, starker Kontrast z.B. zu Main-Taunus
sämtliche ausgezeichnete und geförderte Bewerber (insg. 15)	Auszeichnung als besonders innovativ, Förderung erhöht Umsetzungswahrscheinlichkeit

Anhang 3: Kriterien für die Auswahl der Interviewpartner (Kontrastsample)

<i>Fall</i>	<i>Merkmale, die zur Auswahl geführt haben</i>
Köln	viertgrößte Stadt in Deutschland
Düsseldorf	Landeshauptstadt Nordrhein-Westfalen
Wuppertal	ansässiges Wuppertalinstitut
St. Ingbert	umweltinteressierte Politik
Hannover	Hauptstadt der Metropolregion
Frankfurt (Oder)	Grenzlage zu Polen
Freising	hoch attraktiver Wirtschaftsstandort
Kiel	Landeshauptstadt
Münster	eine der fahrradfreundlichsten Städte in Deutschland
Wolfsburg	großer Standort der Automobilindustrie
Zwickau	Traditioneller Automobilherstellerstandort
Plauen	anspruchsvolles Relief
Freiburg i. Br.	Image der innovativen und ökologischen Stadtentwicklung
Neustadt a. d. D.	Donau-Radweg
Erzgebirgskreis	Tourismusregion
Trier	Schlusslicht beim ADFC-Fahrradklima-Test
Bamberg	ZEM-Stadt
Kaiserslautern	Einfluss der Verkehrsstruktur durch amerikanische Garnison
Lutherstadt Wittenberg	fahrradfreundliche Mittelstadt in den neuen Bundesländern
Landkreis Emsland	Nachbarschaft zum Landkreis Grafschaft Bentheim
Landkreis Uecker- Randow	Nachbarschaft zum Landkreis Ostvorpommern
Landkreis Celle	demographisches Entleerungsgebiet, analog zu Landkreis Stendal

Anhang 4: Sachverständige und Jury-Mitglieder des Bundesmodellwettbewerbs

JURY-MITGLIEDER	
Markus Brohm	Deutscher Landkreistag
Prof. Dr.-Ing. Carsten Gertz	Technische Universität Hamburg-Harburg
Carsten Hansen	Deutscher Städte- und Gemeindebund
Prof. Dr. Ilse Helbrecht	Humboldt Universität zu Berlin
Tilmann Heuser	Bund für Umwelt- und Naturschutz Deutschland
Prof. Dr. Barbara Lenz	Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt
Oliver Mietzsch	Deutscher Städtetag
Wolfgang Schwenk	Verband deutscher Verkehrsunternehmen
Prof. Dr.-Ing. Dirk Vallée (Juryvorsitzender)	Rheinisch-Westfälische Technische Hochschule Aachen
SACHVERSTÄNDIGE	
Christoph Erdmenger	Umweltbundesamt
DirProf. a.D. Dr. Axel Friedrich	-
Prof. Dr.-Ing. Christian Holz-Rau	Technische Universität Dortmund
Prof. Dr. Andreas Kagermeier	Universität Trier
Markus Lerner	Bundesanstalt für Straßenwesen
Thorben Prenzel	-
Thomas Wehmeier	Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung
VORBEGUTACHTUNG DURCH WETTBEWERBSBÜROS	
Prof. Dr. Oscar Reutter, Thorsten Koska, Carolin Schäfer-Sparenberg, Ulrich Jan- sen	Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie
Tilman Bracher, Doris Reichel	Deutsches Institut für Urbanistik

Anhang 5: Geplante und durchgeführte Interviews und Expertengespräche

Kommune/ Region	federführende Organisation/ zuständige Institution	Vorname	Name	Termin	Status
BEWERBER					
Bentheim Grafschaft	Planungsgesellschaft Grafschaft Bentheim mbH	Holger	Kloth	22.02.2010	<i>Gespräch ist erfolgt</i>
Dresden	Landeshauptstadt Dresden – Stadtplanungsamt	Harald	Käppler	03.03.2010	<i>Gespräch ist erfolgt</i>
Elmshorn	Stadt Elmshorn – Wirtschaftsförderung	zusätzlich Herr Thomas	Milde und Herr Becken	Tatzel, Stadtverwaltung Dresden 26.02.2010	<i>Gespräch ist erfolgt</i>
Frankfurt (M.)	Stadt Frankfurt am Main – Referat Mobilitäts- und Verkehrsplanung	Jens	Wöbbing	02.02.2010	<i>Gespräch ist erfolgt</i>
Gießen	Universitätsstadt Gießen - Straßenverkehrsbehörde	Alexander	Koch	17.02.2010	<i>Gespräch ist erfolgt</i>
Heidelberg, Mannheim Karlsruhe	Stadt Heidelberg – Amt für Verkehrsmanagement	Frank	Zimmermann	03.03.2010	<i>Gespräch ist erfolgt</i>
Konstanz	Bereich Bauen, Planen, Verkehr, Stadtentwicklung	Johannes	Schell	03.02.2010	<i>Gespräch ist erfolgt</i>
Main-Taunus	Stadt Konstanz – Amt für Stadtplanung und Umwelt	Dr. Christoph	Menzel	19.02.2010	<i>Gespräch ist erfolgt</i>
Mainz	Main-Taunus- Verkehrsgesellschaft bmH	Ralf	Scholz	15.03.2010	<i>Gespräch ist erfolgt</i>
Oldenburg	Mainzer Verkehrsgesellschaft mbH	Uwe	Hiltmann	11.02.2010	<i>Gespräch ist erfolgt</i>
LK Ostvorpommern	Stadt Oldenburg – Amt für Verkehr und Straßenbau, Fachdienst Verkehrsplanung	Kerstin	Goroncy	11.02.2010	<i>Gespräch ist erfolgt</i>
Potsdam	Amt für Hoch- und Tiefbau/Umwelt	Ralf	Rosenow	09.03.2010	<i>Gespräch ist erfolgt</i>
Rheinland Bonn	Landeshauptstadt Potsdam – Bereich für Stadtentwicklung, Verkehrsentwicklung	zusätzlich Herr Hagedorn,	Tiefbauamt Landkreis Ostvorpommern		
Ruhr Metropolregion	Landeshauptstadt Bonn – Stadtplanungsamt	Axel	Dörrie	25.02.2010	<i>Gespräch ist erfolgt</i>
Saarbrücken	Bundesstadt Bonn – Stadtplanungsamt	Regina	Jansen	10.02.2010	<i>Gespräch ist erfolgt</i>
Tübingen	Stadt Dortmund – Stadtplanungs- und Bauordnungsamt	Winfried	Sagolla	10.03.2010	<i>Gespräch ist erfolgt</i>
Augsburg	Landeshauptstadt Saarbrücken – Baudezernat	Christof	Kreis	11.03.2010	<i>Gespräch ist erfolgt</i>
Bad Vilbel	Umwelt- und Klimaschutzbeauftragter	Bernd	Schott	18.02.2010	<i>Gespräch ist erfolgt</i>
Gemünden, Hammelburg, Bad Kissingen, Schweinfurt	Stadt Augsburg – Tiefbauamt, Abteilung für Verkehrsplanung	Thomas	Hertha	22.02.2010	<i>Gespräch ist erfolgt</i>
Kassel	mobile life Unternehmensgesellschaft	Andre	Teske	22.02.2010	<i>Gespräch ist erfolgt</i>
	Gumpp Transporte	Peter	Gumpp	17.02.2010	<i>Gespräch ist erfolgt</i>
	Stadt Kassel –	Gunnar	Polzin	04.03.2010	<i>Gespräch ist erfolgt</i>

Anhang

Kehl	Straßenverkehrsamt Stadtverwaltung Kehl – Rathaus II	Katrin	Korth	26.02.2010	<i>Gespräch ist erfolgt</i>
Nürnberg	Stadt Nürnberg – Verkehrsplanungsamt	Frank	Jülich	30.03.2010	<i>Gespräch ist erfolgt</i>
Rügen Landkreis	Landkreis Rügen	Ralph	Langkammer		<i>Terminabsprache fehlgeschlagen</i>
Schwarzwald Naturpark	Naturpark Schwarzwald Mitte/Nord – Naturpark- Haus auf dem Ruhestein	Karl-Heinz	Dunker		<i>Interview verweigert</i>
Stuttgart	Landeshauptstadt Stuttgart	Günter zusätzlich Herr	Stürmer Köhnlein, Fahrradbeauftragter	18.02.2010	<i>Gespräch ist erfolgt</i>
Halle (Saale)	Hallesche Verkehrs-AG	Andreas	Gierloff	18.02.2010	<i>Gespräch ist erfolgt</i>
Garmisch- Partenkirchen	Kompetenzzentrum Sport Gesundheit Technologie	Christoph	Ebert	30.03.2010	<i>Gespräch ist erfolgt</i>
Leipzig	Leipziger Verkehrsbetriebe	Holger	Klemens	15.02.2010	<i>Gespräch ist erfolgt</i>
NICHT-BEWERBER					
Bamberg	Stadtplanungsamt	Dagmar	Spangenberg	09.03.2010	<i>Gespräch ist erfolgt</i>
Düsseldorf	Amt für Verkehrsmanagement	Thomas	Großheinrich	09.02.2010	<i>Gespräch ist erfolgt</i>
Erzgebirgskreis	Abteilung Straßenwesen und Verkehr	Matthias	Frey		<i>Kooperation abgelehnt</i>
Frankfurt (O.)	Abteilung Stadtentwicklung	Wilfried	Redlich	11.03.2010	<i>Gespräch ist erfolgt</i>
		zusätzlich Herr Wegener, Praktikant bei der Stadtverwaltung Frankfurt (Oder)			
Freiburg i. Br. Freising	Garten- und Tiefbauamt Referat 3 – Amt 32: Öffentliche Sicherheit und Ordnung, Straßenverkehr	Bernhard Sven-Eric	Gutzmer Dietl	10.03.2010	<i>Gespräch ist erfolgt Terminabsprache fehlgeschlagen</i>
Hannover	Fachbereich Tiefbau – Verkehrs- und Straßenplanung	Sigmar	Surrey		<i>Terminabsprache fehlgeschlagen</i>
Kaiserslautern	Referat Stadtentwicklung – Abt. Verkehrsplanung	Christian	Ruhland	18.02.2010	<i>Gespräch ist erfolgt</i>
Kiel	Tiefbauamt – Abteilung Verkehr	Uwe	Redecker	25.02.2010	<i>Gespräch ist erfolgt</i>
Köln	Amt für Straßen und Verkehrstechnik	Jürgen	Möllers	12.03.2010	<i>Gespräch ist erfolgt</i>
Landkreis Celle	Straßenverkehrsamt	Bernd	Janz		<i>Interview verweigert</i>
Landkreis Emsland	Emsland Touristik GmbH	Uwe	Cali	04.03.2010	<i>Gespräch ist erfolgt</i>
Landkreis Uecker- Randow	Fachdienst 2.3 – Straßenverkehr	Herr	Guderjahn	10.03.2010	<i>Gespräch ist erfolgt</i>
		zusätzlich Herr Zimmer, Bereich Tourismus			
Lutherstadt Wittenberg	Fachbereich Stadtentwicklung	Jochen	Kirchner	17.02.2010	<i>Gespräch ist erfolgt</i>
Münster	Bereich Verkehrsplanung	Stephan	Böhme	09.03.2010	<i>Gespräch ist erfolgt</i>
Neustadt a. d. D.	Tourist-Information Bad Gögging	Sylvia	Westermann	23.02.2010	<i>Gespräch ist erfolgt</i>
Plauen	Verkehrsplanung	Hagen	Brosig	03.03.2010	<i>Gespräch ist erfolgt</i>
St. Ingbert	Abteilung Verkehr und ÖPNV	Frank	Model	18.02.2010	<i>Gespräch ist erfolgt</i>
Trier	Stadtplanungsamt	Wilko	Kannenber	18.03.2010	<i>Gespräch ist erfolgt</i>
Wolfsburg	Geschäftsbereich Straßenbau und Projektkoordination	Siegfried	Sachse	12.02.2010	<i>Gespräch ist erfolgt</i>
Wuppertal	Ressort Straßen und Verkehr	Rainer	Widmann	09.02.2010	<i>Gespräch ist erfolgt</i>

Zwickau	Tiefbauamt – Radverkehrsplanung	zusätzlich Frau Peinelt, Zuständige für Fahrradabstellanlagen Ulrich Skaruppe		16.02.2010	<i>Gespräch ist erfolgt</i>
----------------	------------------------------------	--	--	------------	-----------------------------

EXPERTEN

Kaiserslautern	TU Kaiserslautern/imove	Prof. Hartmut	Topp	18.02.2010	<i>Gespräch ist erfolgt</i>
Hannover	Bundesverband Car-Sharing e.V. (bcs)	Willi	Loose	17.03.2010	<i>Gespräch ist erfolgt</i>
Frankfurt a. M.	Institut für sozial-ökologische Forschung (ISOE) GmbH	Dr. Jutta	Deffner	10.02.2010	<i>Gespräch ist erfolgt</i>
Männedorf	velo:consult	Ursula	Lehner-Lierz	15.03.2010	<i>Gespräch ist erfolgt</i>
Frankfurt a. M.	Universität Frankfurt	Prof. Martin	Lanzendorf	02.02.2010	<i>Gespräch ist erfolgt</i>
Berlin	BUND für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND)	Tilmann	Heuser	24.02.2010	<i>Gespräch ist erfolgt</i>
Bremen	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V.	Wilhelm	Hörmann	03.03.2010	<i>Gespräch ist erfolgt</i>
München	Allgemeiner Deutscher Automobil Club e.V.	Ronald	Winkler	25.02.2010	<i>Gespräch ist erfolgt</i>
Tübingen	Stadt Tübingen	Boris	Palmer	24.02.2010	<i>Gespräch ist erfolgt</i>
Düsseldorf	Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen	Peter	London	09.02.2010	<i>Gespräch ist erfolgt</i>
Leipzig	nextbike GmbH	Ralf	Kalupner	04.03.2010	<i>Gespräch ist erfolgt</i>
Freiburg i. Breisgau	LeaseRad GmbH	Ulrich	Prediger	10.03.2010	<i>Gespräch ist erfolgt</i>
Berlin	DB Rent GmbH	Prof. Andreas	Knie	24.02.2010	<i>Gespräch ist erfolgt</i>
Bonn	Verkehrsclub Deutschland	Michael	Adler	19.03.2010	<i>Gespräch ist erfolgt</i>
Berlin	Deutsches Institut für Urbanistik (Difu)	Tilman	Bracher	19.02.2010	<i>Gespräch ist erfolgt</i>
Berlin	Deutscher Bundestag	Gero	Storjohann, MdB	16.03.2010	<i>Gespräch ist erfolgt</i>
Berlin	Deutscher Bundestag	Stephan	Bull	18.03.2010	<i>Gespräch ist erfolgt</i>
Berlin	Deutscher Bundestag	Dr. Anton	Hofreiter, MdB	22.02.2010	<i>Gespräch ist erfolgt</i>
Berlin	Deutscher Bundestag	Torsten	Staffeldt, MdB	18.03.2010	<i>Gespräch ist erfolgt</i>
Berlin	Deutscher Bundestag	Herbert	Behrens, MdB	17.03.2010	<i>Gespräch ist erfolgt</i>
Trier	Universität Trier	Prof. Andreas	Kagermeier	11.02.2010	<i>Gespräch ist erfolgt</i>
Köln	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen	Bernhard E.	Nickel	19.02.2010	<i>Gespräch ist erfolgt</i>
	Deutscher Städtetag	Folkert	Kiepe	12.02.2010	<i>Gespräch ist erfolgt</i>
Hamburg	Amt für Verkehr und Straßenwesen	Olaf	Böhm	24.02.2010	<i>Gespräch ist erfolgt</i>
Berlin	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung – Referat SW 24: Stadtentwicklung und Verkehr, Radverkehr	Guido	Zielke	10.05.2010	
Tübingen	Universität Tübingen, Projekt E-Bike und Pedelec Region Allgäu	Prof. Rainer	Rothfuß	01.03.2010	<i>Gespräch ist erfolgt</i>

Anhang 6: Leitfaden für Interviews der Kommunen und Regionen

Frage 1

Öffentliche Fahrradverleihsysteme – damit meinen wir Leihangebote bzw. Public Bikes (wie z.B. Nextbike oder Call A Bike), die frei oder stationsgebunden im öffentlichen Raum zur Verfügung stehen – werden in immer mehr deutschen Städten eingeführt. Wie schätzen Sie aktuell den „Markt“ für Fahrradverleihsysteme in Deutschland ein?

Stützfragen:

- Welche Anbieter und Systeme kennen Sie?
- Wie schätzen Sie die Nachfrageseite der Kommunen und Regionen ein?
- Welche Argumente für und gegen die Einführung von FVS kennen Sie?

Frage 2

Welche Wirkung hat dieser Ausbreitungsprozess auf den Umgang mit dem Thema Fahrradverleihsysteme in Ihrer Kommune bzw. Region?

Stützfragen:

- Woher (von welchem Akteur) kam der erste Impuls, sich mit FVS auseinanderzusetzen, und in welchem Rahmen fand der erste Kontakt statt?
- Wie wurde dieser Impuls innerhalb der Politik bzw. der Verwaltung verarbeitet?
- Welche Kommunikations- und Entscheidungswege hat der Impuls genommen und wie ist die Auseinandersetzung mit dem Thema verlaufen?
- Welches Ergebnis stand am Ende dieses Prozesses (z.B. Absichtserklärung oder Stadtratsbeschluss)?

Frage 3

Welche Potenziale sehen Sie bei öffentlichen Fahrradverleihsystemen als Verkehrsmittel?

Stützfragen:

- Welche Erwartungen darf man realistisch mit der Einführung eines öffentlichen Fahrradverleihsystems verknüpfen und welche Wünsche können sie auf der anderen Seite nicht erfüllen?
- Sind Techniken, Tarife, Systeme, Ausleih- und Registrierungsmechanismen von FVS reif genug, dass sich FVS als Verkehrsmittel durchsetzen können?

Frage 4

In welchem Verhältnis sehen Sie öffentliche Fahrradverleihsysteme zum traditionellen Öffentlichen Verkehr?

Stichworte:

- Ergänzung, Feinerschließung, Zubringer, Fiederfunktion
- Konkurrenz

- Finanzierungsargument
- Verhältnis zu Mobilitätsmanagement und RadStation?

Frage 5

Welche grundlegenden Anforderungen – z.B. bestimmte Einwohnerzahlen oder Gebietsgrößen – müssen Ihrer Ansicht nach erfüllt sein, damit ein öffentliches Fahrradverleihsystem funktioniert? Wie kommen Sie auf diese Größen?

Stichworte:

- Bevölkerungszahl
- Gebietsgröße
- Fahrradbesitzquote
- Landschaft und Relief
- Mindestzahl Stationen und Räder
- Würde ein solches System in Ihrer eigenen Kommune bzw. Region funktionieren?

Frage 6

Wie können Ihrer Ansicht nach öffentliche Fahrradverleihsysteme in kommunale bzw. regionale Mobilitätskonzepte eingebettet werden?

Frage 7

Wie viel kostet Ihrer Einschätzung zufolge ein öffentliches Fahrradverleihsystem? Welche Finanzierungskonzepte halten Sie in diesem Zusammenhang für tragfähig?

Stichworte:

- Kostenstruktur: Einführung, Betrieb, Personal
- Kosten im Vergleich zwischen verschiedenen Stadtgrößen
- massenwirksame vs. kostendeckende FVS-Tarife
- Package-Deals z.B. im Rahmen von Stadtwerbungs-Verträgen

Frage 8

Welche Hürden sehen Sie auf kommunalpolitischer und verwaltungstechnischer Ebene, um ein Fahrradverleihsystem einzuführen?

Stichworte:

- Ratsmehrheiten
- Innovativität der Kommune bzw. Region
- Lobbys in Verwaltung und Politik

Frage 9

Ihre Kommune bzw. Region hat bereits ein Fahrradverleihsystem geplant oder eingeführt / hat am Modellversuch „*Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme*“ – *Neue Mobilität in Städten* des BMVBS teilgenommen. Wie haben Sie das für Ihre Kommune bzw. Region passende Konzept entwickelt? Was passiert, wenn es so nicht umgesetzt werden kann?

Stichworte:

- Festlegung von Zahlen, Größen, Verteilungen, speziell Abstand zwischen den Stationen
- zugrunde liegendes Datenmaterial
- räumlich: Verteilungsmuster (Korridor vs. Netz orientiert)
- zeitlich: ganzjährig oder saisonal
- Strategie der ÖV-Integration
- Beratung durch externe, bereits vorhandenes Know-How

Frage 10

Welche Rolle spielte der Modellversuch für die Auseinandersetzung Ihrer Kommune bzw. Region mit dem Thema Fahrradverleihsysteme?

Stützfragen:

- Welche Erwartungen hat die Kommune bzw. Region mit der Teilnahme verknüpft?
- Welche Rolle spielt die Öffentlichkeitswirksamkeit einer Teilnahme für das Image der Stadtverwaltung?
- Wird das konzipierte FVS auch ohne Förderung aus dem Modellversuch umgesetzt?

Frage 11

Welche Trends sehen Sie für die zukünftige Weiterentwicklung öffentlicher Fahrradverleihsysteme in Deutschland?

Stichworte:

- Systemchaos vs. einheitlicher Markt mit Detailkonkurrenz
- Konkurrenz oder Ergänzung zwischen Nutzung des eigene Fahrrads und FVS
- zukünftige Rolle von FVS im Rahmen des Öffentlichen Verkehrs

Anhang 7: Leitfaden für Expertengespräche

Frage 1

Wenn Sie die Entwicklung öffentlicher Fahrradverleihsysteme – damit meinen wir Leihangebote bzw. Public Bikes (wie z.B. Nextbike oder Call A Bike), die frei oder stationsgebunden im öffentlichen Raum zur Verfügung stehen – in den vergangenen Jahren bis heute betrachten: Welche Trends und Muster halten Sie für bedeutsam? An welchem Punkt befindet sich aktuell der deutsche FVS-Markt?

Stichworte:

- Zahl Anbieter, Zahl Systeme
- maßgebliche Akteure
- Veränderungen der Marktstruktur
- internationale Einordnung

Frage 2

Wie aktiv und wie gut informiert gehen Ihrer Einschätzung nach Kommunalverwaltungen an das Thema Fahrradverleihsysteme heran? Welche Dynamik geht von Ihnen aus? Wie verhält es sich demgegenüber mit Bund, Ländern, Hochschulen und Organisationen?

Frage 3

Welches Potenzial sehen Sie in öffentlichen Fahrradverleihsystemen als Verkehrsmittel?

Stützfragen:

- Welche Erwartungen darf man realistisch mit der Einführung eines öffentlichen Fahrradverleihsystems verknüpfen und welche Wünsche können sie auf der anderen Seite nicht erfüllen?
- Sind Techniken, Tarife, Systeme, Ausleih- und Registrierungsmechanismen von FVS reif genug, dass sich FVS als Verkehrsmittel etablieren können?
- Verschwimmen die Grenzen zwischen Öffentlichem und Individualverkehr durch Konzepte wie Car Sharing und FVS?

Frage 4

Für welche Stadtgrößen und -strukturen eignen sich Ihrer Einschätzung nach öffentliche Fahrradverleihsysteme besonders, für welche gar nicht? Sind sie eher im kommunalen oder eher im regionalen Maßstab erfolgreicher?

Stichworte:

- Kernstadt-Umland-Beziehungen
- nur für Innenstadt vs. Gesamtstadt erschließend

Frage 11

Welche Akteure nehmen Ihren Beobachtungen zufolge derzeit Einschätzungen und Bewertungen vor, produzieren Argumente dafür oder dagegen und bestimmen so die Meinung der ›Fach-Öffentlichkeit‹?

Stichworte:

- Rolle überörtlicher Institute und Organisationen wie ADAC, ADFC, BUND, VCD usw.
- Rolle der Medien

Frage 12

Welche Trends sehen Sie für die zukünftige Weiterentwicklung öffentlicher Fahrradverleihsysteme in Deutschland? Welche Veränderungen sind Ihrer Ansicht nach zu erwarten?

Stichworte:

- Systemchaos vs. einheitlicher Markt mit Detailkonkurrenz
- Konkurrenz oder Ergänzung zwischen Nutzung des eigenen Fahrrads und FVS
- zukünftige Rolle von FVS im Rahmen des Öffentlichen Verkehrs

Frage 13

Welche Auswirkungen haben Förderprogramme, aber auch Sachzwänge auf die Entwicklung des Radverkehrs in Deutschland?

Stichworte:

- Nationaler Radverkehrsplan
- Umweltzone
- Welche Anreize/Fördermaßnahmen halten Sie zusätzlich für wünschenswert oder notwendig?

Frage 14

Wie schätzen Sie die Fahrradkultur in Deutschland ein? Was müsste sich ändern?

Stützfragen:

- Wie ist das Fahrradklima in deutschen Städten und Gemeinden?
- Welche Lobby hat das Fahrrad als Verkehrsmittel?
- Wie ist der aktuelle Trend bei der Radverkehrsförderung und welche zukünftigen Entwicklungen sind zu erwarten?

scheidungsträgern im (Rad-)Verkehr in Kommunen, Bund und Ländern? Warum?

Stützfragen:

- Wie werden positive und negative Beispiele in den Medien und von den Entscheidungsträgern wahrgenommen?
- Wie ernst werden FVS als Verkehrsmittel genommen?

Anhang 8: Schriftliche Befragung zu FVS – Fragebogen

0756519407



raumkom
Institut für Raumentwicklung und Kommunikation



Universität Trier

Kommunale und regionale Fahrradverleihsysteme in Deutschland – FRAGEBOGEN

Sehr geehrter Teilnehmer,

bitte beantworten Sie möglichst alle Fragen. Bitte beachten Sie: Es gibt keine falschen Antworten, wir fragen Sie lediglich nach Ihrer Einschätzung. Bitte setzen Sie je Frage bzw. Frageteil nur ein Kreuz. Verwenden Sie, wenn möglich, nur Kugelschreiber. Bitte kreuzen Sie die Kästchen der entsprechenden Antworten in folgender Weise an:

falsch richtig richtig

Wir danken Ihnen im Voraus für Ihre Kooperation.

Öffentliche Fahrradverleihsysteme

*Ein **öffentliches Fahrradverleihsystem (FVS)** besteht aus öffentlich zugänglichen Leihfahrrädern, die an Stationen – oder auch frei im öffentlichen Raum abgestellt – entliehen und nach erfolgter Nutzung (meist an einem anderen Standort) wieder zurückgegeben werden. Ausleihe, Verwendung und Rückgabe erfolgen innerhalb eines bestimmten Systemgebiets im öffentlichen Raum und sind nicht auf eine bestimmte Nutzergruppe (z.B. Mitarbeiter eines Betriebes) begrenzt. Einzelne Systeme unterscheiden sich zumeist in technischen oder räumlichen Eigenschaften. RadStationen gelten ausdrücklich nicht als Fahrradverleihsystem.*

Verbreitung und Erfolg öffentlicher Fahrradverleihsysteme

Über die Einführung öffentlicher Fahrradverleihsysteme in anderen deutschen Städten und Regionen ...	stimmt genau	stimmt überwiegend	stimmt eher	stimmt eher nicht	stimmt überwiegend nicht
¹ ... bekomme ich Neuigkeiten mit.	<input type="radio"/>				
² ... höre ich positive Nachrichten.	<input type="radio"/>				

1
Seite 1 von 6

2725519405

Kommunale und regionale Fahrradverleihsysteme in Deutschland – FRAGEBOGEN

Berichterstattung über Fahrradverleihsysteme in den lokalen Medien

Wenn ich die Berichterstattung <u>der lokalen Medien</u> (<u>Radio, Zeitungen, Fernsehen</u>) überblicke, denke ich, dass ...		stimmt genau	stimmt überwiegend	stimmt eher	stimmt eher nicht	stimmt überwiegend nicht	stimmt gar nicht
3	... viel über Fahrradverleihsysteme berichtet wird.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				
4	... positiv über Fahrradverleihsysteme berichtet wird.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				

Kenntnisse über Fahrradverleihsysteme bei Verantwortungsträgern

Im Hinblick auf das Thema Fahrradverleihsysteme sind die Zuständigen <u>in meiner Kommune bzw. Region</u> meiner Einschätzung nach gut informiert über ...		stimmt genau	stimmt überwiegend	stimmt eher	stimmt eher nicht	stimmt überwiegend nicht	stimmt gar nicht
5	... Anbieter und Systeme.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				
6	... technische Konzepte.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				
7	... Möglichkeiten zur Integration in den ÖPNV.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				
8	... mögliche Betreiber-Konzepte.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				

8721519407

Kommunale und regionale Fahrradverleihsysteme in Deutschland – FRAGEBOGEN

Fahrradverleihsysteme als öffentliche Verkehrsmittel

Im Hinblick auf die Einsatzreife öffentlicher Fahrradverleihsysteme denke ich, dass ...		stimmt genau	stimmt überwiegend	stimmt eher	stimmt eher nicht	stimmt überwiegend nicht	stimmt gar nicht
9	... ÖPNV-Betreiber es sehr gut verstehen, Leihräder in Ihre Tarife zu integrieren.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				
10	... der Stand ihrer Technik für jede mögliche Zielgruppe einen reibungslosen Ausleihprozess gewährleistet.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				
11	... Leihräder keine Konkurrenz zum klassischen ÖPNV darstellen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				
12	... es möglich ist, eine gleichmäßige Verfügbarkeit der Räder im Systemgebiet zu gewährleisten.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				
13	... die Systeme heute als diebstahlsicher gelten können.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				

Zukunftschancen öffentlicher Fahrradverleihsysteme

Für die Zukunft öffentlicher Fahrradverleihsysteme sehe ich folgende Trends:		stimmt genau	stimmt überwiegend	stimmt eher	stimmt eher nicht	stimmt überwiegend nicht	stimmt gar nicht
14	Öffentliche Leihräder werden als Verkehrsmittel in absehbarer Zeit nicht mehr wegzudenken sein.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				
15	Die Investitionen in Radverkehrs-Infrastruktur werden aufgrund der Popularität von Leihrädern deutlich steigen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				
16	Durch den Erfolg von Fahrradverleihsystemen wird sich der Anteil der PKW-Fahrten am gesamten Verkehrsaufkommen verringern.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				
17	Der Markt für öffentliche Fahrradverleihsysteme wird viele Arbeitsplätze schaffen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				

6290519406

Kommunale und regionale Fahrradverleihsysteme in Deutschland – FRAGEBOGEN

Modellversuch „Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme“ – Neue Mobilität in Städten des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Wenn ich den Effekt des Modellversuchs betrachte, komme ich zu der Ansicht, dass ...		stimmt genau	stimmt überwiegend	stimmt eher	stimmt eher nicht	stimmt überwiegend nicht	stimmt gar nicht
18	... meine Kommune bzw. Region sich auch ohne den Modellversuch mit Fahrradverleihsystemen auseinandergesetzt hätte.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				
19	... meine Kommune bzw. Region auf jeden Fall ein Fahrradverleihsystem einführt, unabhängig vom Erfolg beim Modellversuch.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				

Systemgestaltung

Wenn ich bei der Konzeption des Fahrradverleihsystems meiner Kommune bzw. Region im Rahmen des Modellversuchs freie Hand gehabt hätte, sähe das Konzept ...		stimmt genau	stimmt überwiegend	stimmt eher	stimmt eher nicht	stimmt überwiegend nicht	stimmt gar nicht
20	... mehr Räder vor als in der Bewerbung.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				
21	... mehr Stationen vor als in der Bewerbung.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				
22	... einen größeren Aktionsradius vor.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				
23	... ein stationsunabhängiges System vor.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				
24	... ein anderes Betreiberkonzept vor.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				
25	... einen anderen Anbieter vor.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				

Fahrradfreundlichkeit der Kommune bzw. Region

Meine Kommune bzw. Region hat / würde im Rahmen des Fahrradklimatests des ADFC ...		stimmt genau	stimmt überwiegend	stimmt eher	stimmt eher nicht	stimmt überwiegend nicht	stimmt gar nicht
26	... eine gute Bewertung erhalten.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				

0403519406

Kommunale und regionale Fahrradverleihsysteme in Deutschland – FRAGENBOGEN

Mobilitätsmanagement und Öffentlicher Verkehr

Mobilitätsmanagement ist ein Ansatz zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage durch Information und Beratung sowie die Organisation verkehrsmittelübergreifender Angebote durch Anreize und Motivierung. Mobilitätsmanagement bietet Verkehrsteilnehmer/innen Optionen und Wahlmöglichkeiten für (freiwillige) Verhaltensänderungen im Verkehr. Ziel ist eine möglichst effiziente, sichere, sozial- und umweltverträgliche Organisation des Verkehrs.

Engagement der Kommune bzw. Region im Mobilitätsmanagement

<u>Meine Kommune bzw. Region betreffend</u> kann ich feststellen, dass ...							
		stimmt genau	stimmt überwiegend	stimmt eher	stimmt eher nicht	stimmt überwiegend nicht	stimmt gar nicht
27	... die Zuständigen umfassend über Maßnahmen und Konzepte des Mobilitätsmanagements informiert sind.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				
28	... hier Maßnahmen des Mobilitätsmanagements eingesetzt werden.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				

Ausgestaltung des Öffentlichen Verkehrs

Im Hinblick auf den Öffentlichen Verkehr <u>in meiner Kommune bzw. Region</u> bin ich der Ansicht, dass ...							
		stimmt genau	stimmt überwiegend	stimmt eher	stimmt eher nicht	stimmt überwiegend nicht	stimmt gar nicht
29	... die Zuständigen umfassend über innovative Optionen (z.B. Stadtbussystem) informiert sind.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				
30	... der hiesige Öffentliche Verkehr eine starke Alternative zum Individualverkehr darstellt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				
31	... die Dichte des Haltestellennetzes eine größtmögliche Erschließung gewährleistet.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				

3971519409

Kommunale und regionale Fahrradverleihsysteme in Deutschland – FRAGEBOGEN

Planungsthemen

Stellenwert von Verkehrsthemen

Wenn ich den Stellenwert von Verkehrsthemen <u>in meiner Kommune bzw. Region</u> beurteile, stelle ich fest, dass ...	stimmt genau	stimmt überwiegend	stimmt eher	stimmt eher nicht	stimmt überwiegend nicht	stimmt gar nicht
32 ... bei uns offensiv mit Angelegenheiten des Verkehrs umgegangen wird.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				
33 ... es Vereine und Initiativen gibt, die sich regelmäßig in Verkehrsthemen einmischen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				
34 ... Verkehrsthemen unter den Einwohnern stets rege diskutiert werden.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				

Angaben zur Kommune bzw. Region

Die Antworten aus diesem Fragebogen werden vollkommen anonym ausgewertet. Dennoch benötigen wir, um Zusammenhänge herstellen zu können, grundlegende Daten. Bitte kreuzen Sie an, welche Kategorien auf Ihre Kommune bzw. Region zutreffen.

35 Gebietstyp:	<input type="radio"/> Stadt	<input type="radio"/> Landkreis	<input type="radio"/> Gemeinde-Kooperation	<input type="radio"/> Region
36 Einwohnerzahl:	<input type="radio"/> < 20.000	<input type="radio"/> 20.000 bis < 50.000	<input type="radio"/> 50.000 bis < 100.000	<input type="radio"/> 100.000 und mehr
37 Siedlungsstruktur:	<input type="radio"/> Agglomerationsraum	<input type="radio"/> verstädterter Raum	<input type="radio"/> ländlicher Raum	
38 Bundesland:	<input type="text"/>			

Wir bedanken uns für Ihre Mitarbeit.

Anhang 9: Schriftliche Befragung zu FVS – Datenblatt

2596003353




Kommunale und regionale Fahrradverleihsysteme in Deutschland – DATENBLATT

Sehr geehrter Teilnehmer,

Mit diesem Datenblatt interessieren wir uns für ein paar Angaben in Bezug auf Ihre Kommune bzw. Region. Hier geht es nicht um Ihre persönliche Einschätzung, sondern lediglich um tatsächliche Fakten. Deshalb erlauben wir uns, die Angaben aus diesem Datenblatt auch in der Auswertung konkret auf Ihre Kommune bzw. Region zu beziehen. Bitte füllen Sie die Boxen möglichst vollständig, mit Kugelschreiber und in Großbuchstaben etwa nach folgendem Muster – aus:

A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
N	O	P	Q	R	S	T	U	V	W	X	Y	Z

Wir danken Ihnen im Voraus für Ihre Kooperation.

1 Ausfüllende Kommune bzw. Region:

Radverkehr

Modal Split

Der Modal Split meiner Kommune bzw. Region für das Jahr 2 gestaltet sich wie folgt:

3 MIV: % 4 ÖPNV: % 5 Fahrrad: % 6 Fuß: %

7 Diese Daten basieren auf einer Schätzung Erhebung weiß nicht

Länge des Radwege-Netzes

Die Länge aller Radwege beträgt ca. 8 Kilometer.

9 Diese Daten basieren auf einer Schätzung Erhebung weiß nicht

Zuständigkeit für den Radverkehr

10 Für den Radverkehr in meiner Kommune bzw. Region ist folgende Stelle zuständig:

Tiefbauamt Ordnungsamt Straßenverkehrsamt

andere: weiß nicht

11 Es gibt keinen einen mehrere Radverkehrsbeauftragte(n).

Insgesamt koordinieren 12 Personen den Radverkehr mit einem

Arbeitspensum von insgesamt 13 Stunden pro Woche. weiß nicht

1
Seite 1 von 5

4360003354

Kommunale und regionale Fahrradverleihsysteme in Deutschland – DATENBLATT

Maßnahmen für den Radverkehr

14 Die wichtigsten geplanten bzw. durchgeführten Maßnahmen für den Radverkehr in meiner Kommune bzw. Region der letzten fünf Jahre sind:

-

-

-

-

In den letzten fünf Jahren wurden insgesamt 15 EURO für diese Maßnahmen veranschlagt.

Öffentliche Fahrradverleihsysteme

Ein öffentliches Fahrradverleihsystem (FVS) besteht aus öffentlich zugänglichen Leihfahrrädern, die an Stationen – oder auch frei im öffentlichen Raum abgestellt – entliehen und nach erfolgter Nutzung (meist an einem anderen Standort) wieder zurückgegeben werden. Ausleihe, Verwendung und Rückgabe erfolgen innerhalb eines bestimmten Systemgebiets im öffentlichen Raum und sind nicht auf eine bestimmte Nutzergruppe (z.B. Mitarbeiter eines Betriebes) begrenzt. Einzelne Systeme unterscheiden sich zumeist in technischen oder räumlichen Eigenschaften. RadStationen gelten ausdrücklich nicht als Fahrradverleihsystem.

Erster Kontakt mit dem Thema Fahrradverleihsysteme

16 Der Impuls für meine Kommune bzw. Region, sich mit dem Thema Fahrradverleihsysteme auseinanderzusetzen, kam von folgendem Akteur (Mehrfachantwort möglich):

- Personen / Institutionen aus Forschung und Lehre
- Bundes- oder Landesministerium
- FVS-Anbieter
- Beratungsunternehmen
- Arbeitskreis / Netzwerk zum Thema Radverkehr
- lokaler Verein
- anderer / welcher genau:
- weiß nicht

17 Der erste Kontakt mit dem Thema fand in folgendem Rahmen statt:

6001003358

Kommunale und regionale Fahrradverleihsysteme in Deutschland – DATENBLATT

Modellversuch des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

18 Auf folgendem Weg hat meine Kommune bzw. Region vom Modellversuch Kenntnis erhalten (*Mehrfachnennung möglich*):

- | | | |
|--|--|--|
| <input type="checkbox"/> durch eine Pressemitteilung des BMVBS | <input type="checkbox"/> aus den Medien | <input type="checkbox"/> durch Anbieter von FVS |
| <input type="checkbox"/> durch eine lokale Initiative / einen lokalen Verein | <input type="checkbox"/> durch einen überörtlichen Arbeitskreis / ein Netzwerk | <input type="checkbox"/> durch einen Verkehrsverband |
| <input type="checkbox"/> durch Kollegen anderer Kommunen bzw. Regionen | <input type="checkbox"/> durch örtliche Verkehrsbetriebe | <input type="checkbox"/> durch politische Parteien |
| anderer: <input type="text"/> | | <input type="radio"/> weiß nicht |

Zuständigkeit für Fahrradverleihsysteme

19 Für Fahrradverleihsysteme ist in meiner Kommune bzw. Region folgende Stelle federführend zuständig:

- | | | |
|---|-----------------------------------|--|
| <input type="radio"/> Tiefbauamt | <input type="radio"/> Ordnungsamt | <input type="radio"/> Straßenverkehrsamt |
| <input type="radio"/> gleiche wie beim Radverkehr | andere: <input type="text"/> | <input type="radio"/> weiß nicht |

20 Es gibt keinen einen mehrere FVS-Beauftragte(n).

Insgesamt bearbeiten ²¹ Personen das Thema Fahrradverleihsystem mit einem Arbeitspensum von insgesamt ²² Stunden / Woche. weiß nicht

Aktuelles Fahrradverleihsystem

23 In meiner Kommune bzw. Region wird **derzeit** ein öffentliches Fahrradverleihsystem

- angeboten oder geplant nicht angeboten oder geplant. weiß nicht

Wenn ja, welche? In welchem Umfang?

- | | |
|---|--|
| 24 Anzahl Stationen: <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> | 25 Anzahl Räder: <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> |
| 26 Anbieter / System: <input type="text"/> | 27 seit / ab (Monat-Jahr): <input type="text"/> <input type="text"/> - <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> |

4635003359

Kommunale und regionale Fahrradverleihsysteme in Deutschland – DATENBLATT

Bitte bearbeiten Sie folgenden Abschnitt nur, **wenn in Ihrer Kommune bzw. Region derzeit ein Fahrradverleihsystem angeboten wird oder in Planung ist.**

Initiative zur Einführung eines Fahrradverleihsystems

28 In meiner Kommune bzw. Region hat folgender Akteur als treibende Kraft darauf hingewirkt, dass ein öffentliches Fahrradverleihsystem eingeführt wird:

- örtlicher Verkehrsbetrieb Verkehrsverband FVS-Anbieter
 lokale Initiative / lokaler Verein überörtlicher Arbeitskreis / ein Netzwerk politische Partei
 anderer / welcher genau: weiß nicht

Form der Entscheidung

29 In meiner Kommune bzw. Region liegt die Entscheidung für die Einführung eines öffentlichen Fahrradverleihsystems in folgender Form vor:

- Vertrag mit privaten Unternehmen Absichtserklärung der Stadtspitze Stadtratsbeschluss
 gar keine Entscheidung
 andere / welche genau: weiß nicht

Vorbereitung und Planung des Fahrradverleihsystems

30 Im Zuge der Planungen für ein öffentliches Fahrradverleihsystem in meiner Kommune bzw. Region wurden folgende Maßnahmen ergriffen (*Mehrfachnennung möglich*):

- Rückgriff auf bereits vorhandene Ausarbeitungen oder Daten Beratung durch externen Instituten oder Experten Literaturrecherche
 Besuch in Kommunen bzw. Regionen mit Fahrradverleihsystem andere: weiß nicht

Einzugsgebiet des Fahrradverleihsystems

31 Das Fahrradverleihsystem in meiner Kommune bzw. Region erstreckt sich über:

- nur Kernstadt einzelne Stadtteile Kernstadt und umliegende Stadtteile
 Gesamtstadt Stadt und Umland Region
 anderes: weiß nicht

5681003351

Kommunale und regionale Fahrradverleihsysteme in Deutschland – DATENBLATT

Betreiberkonzept

32 Das Fahrradverleihsystem wird betrieben von:

Kommune bzw. Region
 Nahverkehrs-Unternehmen
 FVS-Anbieter
 kommunaler bzw. regionaler Betrieb
 lokaler Verein / lokale Initiative
 Konsortium aus mehreren Beteiligten
 anderen:
 weiß nicht

Finanzierung

33 Mit folgenden laufenden Einnahmen wird kalkuliert (*Mehrfachauswahl möglich*):

Nutzungsgebühren
 Fördergelder
 Werbeeinnahmen
 Einnahmen aus mit dem FVS kombinierten Verträgen
 Spenden
 Haushaltsgelder
 gar keine
 andere:
 weiß nicht

Umsetzungsstatus

34 Das öffentliche Fahrradverleihsystem in meiner Kommune bzw. Region

wurde bereits
 wurde noch nicht umgesetzt.
 weiß nicht

Wenn noch nicht, ab wann voraussichtlich? (Monat-Jahr)

35 -

Zukünftige Perspektiven

36 Für die Zukunft ist eine Ausweitung des öffentlichen Fahrradverleihsystems in meiner Kommune bzw. Region

geplant
 nicht geplant.
 weiß nicht

Wenn ja, in welchem Umfang?

37 Anzahl Stationen:
 38 Anzahl Räder:

39 Termin (Monat-Jahr): -

Wir bedanken uns für Ihre Mitarbeit.