

## **Studie: BikeSharing und kombinierte Mobilität in Deutschland Modellversuch „Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme“**

Im Rahmen des Modellversuchs „Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme“ erfolgten im Zeitraum 2009-2012 der Aufbau und die Begleitung verschiedener BikeSharing-Systeme in Deutschland. Eine aktuelle Studie des BMVBS untersuchte diese Systeme hinsichtlich ihres Erfolgs und ihrer Übertragbarkeit auf andere Orte. Ein Schwerpunkt der Studie liegt dabei in der kombinierten Mobilität. Durch die Kombination von Leihfahrrädern mit dem öffentlichen Verkehr wird die Verkehrssituation in den Städten entlastet, die Umwelt geschont und die Gesundheit gefördert. Dank der Vielzahl unterschiedlicher Projekte und Lösungsansätze, die im Rahmen der Studie dokumentiert wurden, sollen andere Städte, Gemeinden und Regionen von diesen Erfahrungen profitieren. Generell lässt sich festhalten, dass die Implementierung eines Veloverleihsystems technische und organisatorische Herausforderungen mit sich bringt, die eine gute Koordination aller Akteure sowie eine langfristige Planung erfordern. Weitere detaillierte Evaluationsergebnisse werden nach der Velosaison 2012 erwartet. Zusätzlich sei auf einen europaweiten Test von 40 BikeSharing-Systemen durch die europäischen Automobil- und Verkehrsclubs verwiesen. (Sprache: de)

### Weitere Informationen:

ExWoSt-Forschungsfeld / Modellversuch „Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme“ 2009-2012:

[www.bbsr.bund.de/cln\\_032/nn\\_21686/BBSR/DE/FP/ExWoSt/Forschungsfelder/2010/Fahrradverleihsysteme/01\\_Start.html](http://www.bbsr.bund.de/cln_032/nn_21686/BBSR/DE/FP/ExWoSt/Forschungsfelder/2010/Fahrradverleihsysteme/01_Start.html)

Evaluationsbericht 2012:

[www.bbsr.bund.de/cln\\_032/nn\\_22710/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/Ablage\\_Meldungen/Fahrradverleihsysteme.html](http://www.bbsr.bund.de/cln_032/nn_22710/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/Ablage_Meldungen/Fahrradverleihsysteme.html)

Plattform „Koordination bikesharing Schweiz“:

[www.bikesharing.ch](http://www.bikesharing.ch)

## **Étude: vélo en libre-service et mobilité combinée en Allemagne Projet pilote «systèmes innovants de vélo en libre-service»**

Dans le cadre du projet pilote «systèmes innovants de vélo en libre-service», plusieurs systèmes de vélo en libre-service ont pu être mis en place et suivis en Allemagne. Une étude actuelle du BMVBS (ministère fédéral des transports, de la construction et du développement urbain) a analysé le succès des systèmes, ainsi que leur transposabilité à d'autres lieux. L'un des axes forts de l'étude concerne la mobilité combinée. La combinaison des transports publics et du vélo permet de désencombrer la circulation dans les villes, de ménager l'environnement et de promouvoir la santé. Grâce aux nombreux différents projets et esquisses de solutions documentés dans le cadre de l'étude, d'autres villes, communes et régions devraient profiter de ces expériences. De manière générale, l'implémentation d'un système de vélo en libre-service entraîne des défis techniques et organisationnels nécessitant une bonne coordination entre l'ensemble des acteurs ainsi qu'une planification à long terme. D'autres résultats détaillés de l'évaluation sont attendus après la saison vélo 2012. Par ailleurs, un test de 40 systèmes de vélos en libre-service a été réalisé à l'échelle européenne par les clubs automobiles européens. (langue: allemand)

### Pour plus d'informations:

Projet pilote „Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme“ 2009-2012 (en allemand):

[www.bbsr.bund.de/cln\\_032/nn\\_21686/BBSR/DE/FP/ExWoSt/Forschungsfelder/2010/Fahrradverleihsysteme/01\\_Start.html](http://www.bbsr.bund.de/cln_032/nn_21686/BBSR/DE/FP/ExWoSt/Forschungsfelder/2010/Fahrradverleihsysteme/01_Start.html)

Rapport d'évaluation 2012 (en allemand):

[www.bbsr.bund.de/cln\\_032/nn\\_22710/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/Ablage\\_Meldungen/Fahrradverleihsysteme.html](http://www.bbsr.bund.de/cln_032/nn_22710/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/Ablage_Meldungen/Fahrradverleihsysteme.html)

Coordination bikesharing Suisse

[www.bikesharing.ch](http://www.bikesharing.ch)

03.07.2012



Sie sind hier: [Homepage](#) [Veröffentlichungen](#)

## Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme

Hrsg.: **BMVBS, Berlin/Bonn, Februar 2012**



Das Klima schonen und gleichzeitig die Gesundheit fördern, diese Ziele stehen im Zentrum des Modellversuchs "Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme", das vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) gefördert wird. Ein Schwerpunkt des Modellversuchs liegt in der Kombination von Leihfahrrädern mit dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Dies entlastet die Verkehrslage in den Städten, fördert den Umweltverbund und spart zudem Benzinkosten und Zeit.

Im Rahmen der Studie wurden verschiedene Fahrradverleihsysteme untersucht und hinsichtlich Erfolg und Übertragbarkeit dokumentiert. Die Ergebnisse finden Sie in der vorliegenden Sonderveröffentlichung zusammen gefasst. Die ausgewählten Projekte verfolgen sehr unterschiedliche Ansätze, so dass sich unterschiedliche Lösungen auch für

andere Kommunen und Regionen ableiten lassen. Durch die Analyse und Bewertung der Projekte sollen weitere Erkenntnisse zu Erfolgsfaktoren, Wirkungen, Verbesserungserfordernissen und Entwicklungstendenzen von öffentlichen Fahrradverleihsystemen gewonnen werden.

Trotz der unterschiedlichen Projektstrategien gibt es bei der Etablierung von Fahrradverleihsystemen vergleichbare Rahmenbedingungen. So zeigt sich, dass beim Aufbau der Systeme Verzögerungen bei allen Planungs- und Umsetzungsphasen einkalkuliert werden. Förderlich ist die frühzeitige Einbeziehung aller relevanten Akteure. Für den dauerhaften Betrieb sind insbesondere eine langfristige Kalkulation der Kosten und Einnahmen der Systeme, die Entwicklung tragfähiger Geschäftsmodelle, eine klare Zielgruppendefinition, eine den Nutzerbedürfnissen entsprechende Optimierung der Systeme und eine positive Medienpräsenz sowie eine überzeugende Marketingstrategie notwendig.

### **Wissenschaftliche Begleitung:**

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR)  
im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR), Bonn

### **Bearbeitung:**

Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH  
Tilman Bracher, Martina Hertel  
Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH  
Dr.-Ing. Susanne Böhler-Baedeker, Thorsten Koska, Christiane Beuermann, Prof. Dr. Oscar Reutter

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR)  
im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR), Bonn  
Thomas Wehmeier [thomas.wehmeier@bbr.bund.de](mailto:thomas.wehmeier@bbr.bund.de)

### **Kostenfrei**

**zu beziehen bei:** [gabriele.bohm@bbr.bund.de](mailto:gabriele.bohm@bbr.bund.de), Stichwort: Fahrradverleihsysteme

urn:nbn:de:101:1-201204273674

[Download \(pdf/2262-KB\)](#)

# Inhalt

## Grußwort

### 1. Evaluation der Modellprojekte "Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme"

#### 2. Die Modellprojekte in der Startphase

2.1 NorisBike | Stadt Nürnberg

2.2 MVGmeinRad | Landeshauptstadt Mainz

2.3 metropolradruhr | Metropolregion Ruhrgebiet

2.4 e-Call a Bike | Landeshauptstadt Stuttgart

2.5 Konrad | Stadt Kassel

2.6 UsedomRad | Landkreis Vorpommern-Greifswald

### 3. Ergebnisse und Schlussfolgerungen

Die Broschüre ist das Ergebnis des ExWoSt-Forschungsprojekts "Öffentliche Fahrradverleihsysteme - innovative Mobilität in Städten".

[>> weitere Informationen](#)

[nach oben](#)

---

---

© Copyright by BBR. Alle Rechte vorbehalten.

## Öffentliche Fahrradverleihsysteme - innovative Mobilität in Städten

### Start

**Der systematische Verleih von Fahrrädern in Innenstädten hat dieses Verkehrsmittel auch für Gelegenheitsnutzer zunehmend attraktiv gemacht. Eine besondere Herausforderung stellt in diesem Zusammenhang die Einbindung von Fahrradverleihsystemen in den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) dar.**

Im Rahmen des Wettbewerbs "Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme – neue Mobilität in Städten" wurden im August 2009 Modellregionen und -städte ausgezeichnet, die Konzepte für innovative und mit dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) verknüpfte Fahrradverleihsysteme entwickelt haben. Neun Kommunen und Regionen sind für eine Bundesförderung vorgesehen, um ihre Projektideen vor Ort umzusetzen.

Mit dem Modellversuch ergreift der Bund die Chance zur Erprobung sozialer, technischer und organisatorischer Innovationen. Die angebotsseitige und tarifliche Integration eines individuell nutzbaren Verkehrsmittels in das Verkehrsangebot des ÖPNV ist methodisches Neuland, das nicht durch empirisch gestützte Erfahrungen und Evaluationen unterstützt wird. Die vom Bund geförderten öffentlichen Fahrradverleihsysteme sollen daher umfassend im Rahmen des [ExWoSt](#)-Forschungsfeldes evaluiert werden. Das BBSR hat dazu eine Forschungsassistenz eingerichtet. Unter Berücksichtigung der unterschiedlichen topographischen, städtebaulichen, sozialen und infrastrukturellen Ausgangsbedingungen sollen die Erfolgsfaktoren, Bedingungen und Hemmnisse für die Einführung und den Betrieb öffentlicher Leihrradsysteme identifiziert werden.

Projektstart: November 2009

---

### Zusatzinformationen



### Kontakt

Thomas Wehmeier  
Referat I 5 - Verkehr und Umwelt

Tel.: +49 228 99401-1235  
[thomas.wehmeier@bbr.bund.de](mailto:thomas.wehmeier@bbr.bund.de)

### Zum Projekt

# Öffentliche Fahrradverleihsysteme - innovative Mobilität in Städten

## Konzept

## Arbeitsschritte

Aufgabe der Forschungsassistenz ist die wissenschaftliche Begleitung der Evaluation der Modellvorhaben sowie der zu diesem Themenfeld beauftragten Sondergutachten zu rechtlichen und finanziellen Fragestellungen. Im Rahmen der Forschungsassistenz erfolgt darüber hinaus die Zusammenfassung der relevanten Forschungsergebnisse auf nationaler und internationaler Ebene, die Betreuung der Modellvorhaben und deren Erfahrungs- und Informationsaustausch sowie Öffentlichkeitsarbeit und Ergebnistransfer.

Zentrale Aufgabe der Forschungsassistenz ist dabei die Entwicklung eines Evaluationskonzeptes für die Modellprojekte sowie für eine Metaevaluation. Die Modellvorhaben sind in die Entwicklung und Umsetzung der Evaluation eng eingebunden. Durch die übergreifende Konzeption soll eine bundesweite Vergleichbarkeit der Ergebnisse gewährleistet und eine umfassende Metaevaluation vorbereitet werden. In der Evaluation berücksichtigt werden dabei sowohl spezifische Faktoren einzelner Modellvorhaben, die für den Erfolg öffentlicher Leihradssysteme förderlich sind oder diesen hemmen können, als auch Rahmenbedingungen, die in allen Kommunen und Regionen gleichermaßen gelten.

Die Evaluation der Modellprojekte setzt sich aus einer Prozess- und einer Wirkungsevaluation zusammen. Untersucht werden insbesondere:

- die Rahmenbedingungen für den Einsatz der Verleihsysteme
- die hemmenden und fördernden Einflussfaktoren der Fahrradverleihsysteme
- die Modalitäten und Erfolgsfaktoren zur Einführung von Leihradssystemen in Hinblick auf rechtliche, verkehrspolitische, sozioökonomische, stadtstrukturelle, und städtebauliche Aspekte
- das Leistungsspektrum des Fahrradverleihsystems
- die tatsächliche Nutzung der Leihfahrräder
- die daraus resultierenden verkehrlichen Wirkungen und Klimawirkungen sowie die Auswirkungen auf die Mobilitätskultur

## Forschungsleitfragen

Um übertragbare Planungs- und Umsetzungsempfehlungen herauszuarbeiten, orientiert sich die Evaluation an folgenden Forschungsfragen:

- Identifizierung der Voraussetzungen und Chancen öffentlicher Fahrradverleihsysteme und der Einfluss unterschiedlicher Bevölkerungs-, Siedlungs-, Arbeitsplatz- und Infrastrukturen
- Untersuchung des Einflusses öffentlicher Fahrradverleihsysteme auf eine nachhaltige Stadtentwicklung, die Innenentwicklung und die Förderung integrierter Standorte sowie die Möglichkeiten der Integration in städtische Gesamtkonzepte
- Identifikation der relevanten Akteure sowie objektiver und subjektiver Hemmnisse und Interessen
- Identifikation förderlicher Kooperationsformen für den Einsatz öffentlicher Leihradssysteme

- Identifizierung förderlicher Rahmenbedingungen des ÖPNV-Systems, der Anlage des Straßenraums sowie Aussagen zu Flächenbedarf und Stellplatzkonkurrenz (Auswirkungen auf den ruhenden Verkehr)
- Entwicklung von Standards für Tarifierungsmodelle und Produktangebote
- Identifikation erfolgversprechender Kommunikationsmodelle
- Untersuchung der Nachfrageänderungen beim ÖPNV, der Auswirkungen auf die Fahrradmitnahme im ÖPNV und den Nachfragedruck an Fahrradabstellanlagen
- Wirkungen auf den Verkehr: Verlagerungseffekte, Akzeptanz, Fahrverhalten, Umwelt, Verkehrssicherheit
- Untersuchung der Kosten-Nutzen-Relationen (finanzielle Aufwendungen der Angebotserweiterung, Möglichkeiten der nachhaltigen Implementierung mit langfristigen Finanzierungsmodellen)

## Modellvorhaben

- Stadt Mainz
- Stadt Nürnberg
- Stadt Saarbrücken
- Stadt Dresden
- Stadt Kassel
- Landkreis Ostvorpommern / Insel Usedom
- Metropolregion Ruhrgebiet
- Stadt Stuttgart
- Landkreis Grafschaft Bentheim

[nach oben](#)

---

## Zusatzinformationen



## Kontakt

Thomas Wehmeier  
Referat I 5 - Verkehr und Umwelt

Tel.: +49 228 99401-1235  
[thomas.wehmeier@bbr.bund.de](mailto:thomas.wehmeier@bbr.bund.de)

## Zum Projekt

[Start](#)

[Konzept](#)

[Ergebnisse](#)

[Auftragnehmer](#)

[Sondergutachten](#)

# Öffentliche Fahrradverleihsysteme - innovative Mobilität in Städten

## Ergebnisse

### Ergebnisse des Sondergutachtens

Die Vielzahl der im Sondergutachten behandelten Fragen und Themen zeigt, wie komplex das Thema Integration von Fahrradverleihsystemen in den ÖPNV ist. Die Frage der Integration lässt sich demnach aus verschiedenen Perspektiven bewerten. Wird das Ziel verfolgt, den Modal Split-Anteil des Umweltverbundes zu erhöhen, gerät zunächst die Perspektive der Nutzer der Systeme in den Blick, die Kundenperspektive. Die einfache Gestaltung des Systems für die Kunden ist dabei die Herausforderung. Aus den zahlreichen Möglichkeiten der Tarif- und Vertriebsintegration müssen die jeweils geeigneten für die Gegebenheiten vor Ort ausgewählt und entsprechend angepasst werden. Wichtig ist es dann, dieses den (potenziellen) Kunden offensiv zu vermarkten.

Fahrradverleihsysteme und ÖPNV werden von verschiedenen Gesetzen behandelt, so dass aus rechtlicher Perspektive eine Integration unter heutigen gesetzlichen Rahmenbedingungen (noch) nicht gegeben ist. So müssen die Systeme jeweils getrennt betrachtet werden, und zwar in Bezug auf Tarifregelungen, Beihilferegulungen und steuerliche Regelungen. Ein Hauptgrund dafür ist die Definition des Anwendungsbereichs der Gesetze und Verordnungen, die für den ÖPNV relevant sind. Die "Personenbeförderung" ist hier zwingende Voraussetzung für deren Anwendbarkeit. Des Weiteren ist die Definition des Begriffes "Beförderung" eng auszulegen, so dass die Nutzung eines Fahrradverleihsystems nicht als Beförderung im Sinne dieser Gesetze und Verordnungen gilt.

### Rechtssichere Umsetzung möglich

Da sich weitere Gesetze und Richtlinien auf diese Definition beziehen, gibt es auch dort, z.B. im Bereich des Steuerrechts, unterschiedliche Regelungen. Darunter fallen etwa unterschiedliche Umsatzsteuersätze für den ÖPNV und für Fahrradverleihsysteme. Das Sondergutachten zeigt jedoch, dass die rechtlich notwendige getrennte Betrachtung beider Systeme keinen relevanten Hinderungsgrund für eine Integration darstellt, so wie sie von politischer und verkehrswissenschaftlicher Seite gewünscht, gefordert und gefördert wird. Eine rechtssichere Umsetzung eines integrierten Systems ist möglich! Es gilt jedoch für die Akteure vor Ort, ortsspezifische Fragen oder Fragen zu Tarifgenehmigungen frühzeitig mit den jeweils zuständigen Behörden zu klären. Es wird weiterhin empfohlen, dass - aufgrund der Komplexität des Themas - die Klärung dieser Fragen und der Planungsprozess durch eine Person oder einige wenige Personen aus einer kommunalen Abteilung gesteuert wird.

Die Kommune kann die Ziele, die sie verkehrspolitisch mit der Einrichtung eines integrierten Fahrradverleihsystems verfolgt, in die Vertragswerke einfließen lassen. Hier kann sie auch Einfluss auf die Gestaltung des Systems nehmen. Hier gilt es jedoch, einen Mittelweg zu finden zwischen kommunaler Einflussnahme, wirtschaftlicher Effizienz und unternehmerischer Freiheit.

### Zahlreiche Finanzierungsmöglichkeiten

In den meisten Fällen werden sowohl der ÖPNV als auch das Fahrradverleihsystem von einer Kommune bestellt und finanziert. Aus finanzieller Perspektive werden die beiden Systeme getrennt betrachtet. Nur im Bereich der Einnahmenaufteilung gibt es Schnittstellen. Generell sollten Fahrradverleihsysteme eigenwirtschaftlich, im Idealfall

allein aus Nutzerentgelten und ohne Finanzierungsbeiträge von den Kommunen betrieben werden können. Dies kann nach heutigem Kenntnisstand nur gelingen, wenn alternative Finanzierungsmöglichkeiten in Betracht gezogen werden, z. B. Kooperationen mit örtlichen Unternehmen und Universitäten oder mit Werbepartnern. Auch die Kommune könnte ihre Einnahmen (z.B. aus Parkraumbewirtschaftung) für die Finanzierung nutzen. Aus der im Sondergutachten aufgeführten Auswahl an Finanzierungsmöglichkeiten können die Kommunen die für sie geeigneten auswählen und prüfen. Eine Auseinandersetzung über die verkehrspolitischen und raumordnerischen Ziele ist hierfür Voraussetzung - letztendlich auch die eindeutige politische Aussprache für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes.

Die Akzeptanz für ein integriertes System dürfte bei den Nutzern gewährleistet sein. Davon zeugen nicht nur die äußerst erfolgreichen Beispiele im In- und Ausland, die eine Integration noch gar nicht vorgesehen haben. Ein integriertes System entspricht dem vielfachen Wunsch nach umweltgerechter, individueller, flexibler und schneller Mobilität sowohl im Nahraum als auch zur Überbrückung mittlerer Entfernungen. Je besser die Systeme ÖPNV und Fahrradverleihsystem planerisch aufeinander abgestimmt sind und je einfacher das integrierte System für die Kunden nutzbar ist, desto wahrscheinlicher sind Fahrgastzuwächse sowohl im Radverkehr als auch im ÖPNV mit entsprechenden positiven Auswirkungen für die Umwelt und die Nahraumqualität.

Weiterführende Informationen enthält die BMVBS-Online-Publikation "Innovative Mobilität in Städten - Integration öffentlicher Fahrradverleihsysteme in den ÖPNV: Rechtliche und finanzielle Aspekte".

[>> weitere Informationen](#)

[nach oben](#)

---

## Zusatzinformationen



## Kontakt

Thomas Wehmeier  
Referat I 5 - Verkehr und Umwelt

Tel.: +49 228 99401-1235  
[thomas.wehmeier@bbr.bund.de](mailto:thomas.wehmeier@bbr.bund.de)

## Zum Projekt

[Start](#)

[Konzept](#)

[Ergebnisse](#)

[Auftragnehmer](#)

[Sondergutachten](#)

## Weitere Infos

[Links](#)

[Veranstaltungen](#)

[Veröffentlichungen](#)



## Öffentliche Fahrradverleihsysteme - innovative Mobilität in Städten

### Sondergutachten

**Neue Verleihsysteme haben das Fahrrad als innerstädtisches Fortbewegungsmittel in den letzten Jahren auch für Gelegenheitsnutzer zunehmend attraktiv gemacht. Als besondere Herausforderung gilt in diesem Zusammenhang die Integration von Fahrradverleihsystemen in den bereits bestehenden öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV).**

### Aufgabenstellung

Öffentliche Fahrradverleihsysteme zeichnen sich dadurch aus, dass sie in den öffentlichen Personennahverkehr integriert sind. Durch die angebotsseitige und tarifliche Integration eines individuellen Verkehrsmittels in das traditionelle kollektive Verkehrsangebot des ÖPNV wird die seit über 100 Jahren unverändert bestehende Trennung zwischen individuellem und kollektivem Verkehr überwunden. Im Verlaufe dieser Zeit sind in Deutschland spezifische Rechssysteme und Finanzierungsströme für den ÖPNV gewachsen. Daneben sind das europäische Wettbewerbs-, Beihilfe- und Vergaberecht sowie planungs-, straßen- und verkehrsrechtliche Fragestellungen zu beachten.

Aufgabe des Sondergutachtens war es, seitens des Bundes frühzeitig Hindernisse zu erkunden, Umsetzungswege zu eröffnen sowie auf (auch gesetzgeberischen) Handlungsbedarf hinzuweisen. In Bezug auf die kommunale Umsetzung von Fahrradverleihsystemen sollte das Gutachten einen rechtssicheren und (aufgrund rechtlicher Auseinandersetzungen) verzögerungsfreien Aufbau und Betrieb der öffentlichen Fahrradverleihsysteme in den Modellregionen zu ermöglichen. Schließlich waren von Modellregionen erwartete Rechtsfragen bezüglich der Realisierung der Fahrradverleihsysteme zu beantworten.

### Aufbau des Gutachtens

Im Zentrum des Forschungsprojektes stand die Frage, wie eine Integration von Fahrradverleihsystemen und ÖPNV rechtssicher umgesetzt werden kann. Ein weiterer Fragenkomplex beschäftigte sich mit der Frage, wie dieses integrierte System finanziert werden kann und wie eine Umsetzung, z.B. die tarifliche Integration, erfolgen kann.

Rahmenbedingungen	Konzeption	Planung	Schnittstelle zum Kunden	Implementierung
Rechtsrahmen für die Integration in den ÖPNV	Verträge	Finanzierung und Förderung	Betrieb integriertes Fahrradverleihsystem	Planungsrechtliche Fragen
Marktinterventionsrecht Nationales Personenbeförderungsrecht Gewerberecht Kartell- und Wettbewerbsrecht (Umsatz-) Steuerrecht	Betreibervertrag Endkundenvertrag	Finanzierungsaufwand Finanzierungsmaßnahmen	Tarifgestaltung Vertrieb Einnahmenaufteilung	Beantragung Bauausführung Abstimmung Leistungsträger Laufender Betrieb

Das Gutachten ist in fünf Abschnitte unterteilt:

1. Im ersten Abschnitt werden die rechtlichen

---

---

## Struktur des Sondergutachtens

- Rahmenbedingungen für die Integration von Fahrradverleihsystemen in den ÖPNV untersucht (Kapitel 2).
2. Im zweiten Abschnitt werden die zu treffenden Regelungen im Betreibervertrag und im Endkundenvertrag aufgeführt und erläutert (Kapitel 3 und 4).
  3. Der dritte Abschnitt geht auf die Finanzierung und Förderung von Fahrradverleihsystemen ein. Dabei werden sowohl der Finanzierungsaufwand als auch mögliche Finanzierungsmaßnahmen aufgezeigt (Kapitel 5).
  4. Im vierten Abschnitt werden Möglichkeiten aufgezeigt, wie die tarifliche Integration von Fahrradverleihsystemen in den ÖPNV gestaltet werden können. Dabei werden zudem Fragen des Vertriebs und der Einnahmeaufteilung in den Blick genommen (Kapitel 6).
  5. Im fünften Abschnitt werden die planungsrechtlichen Fragen einer Realisierung von Fahrradverleihstationen im öffentlichen Raum betrachtet (Kapitel 7).

## Integration von Fahrradverleihsystemen in den ÖPNV möglich

Mit der Integration von Fahrradverleihsystemen in den ÖPNV soll die Nutzung beider Systeme erleichtert und attraktiver und der Anteil des Umweltverbundes am Modal Split erhöht werden. Dieses Vorhaben ist anspruchsvoll. Die Systeme ÖPNV und Fahrradverleih sind zunächst grundsätzlich unterschiedlich konzipiert und weisen Besonderheiten auf, die bei einer Integration beachtet werden müssen.

Aus der **Kundenperspektive** ist bei der Frage der Integration die einfache Gestaltung des Systems für die Nutzenden vorrangig. Insbesondere der einfache Übergang zwischen Fahrradverleihsystem und ÖPNV ist eine wichtige Voraussetzung für die Nachfrage des Systems. Es bestehen zahlreiche Möglichkeiten der Tarif-, Vertriebs und Marketingintegration. Diese müssen an die Gegebenheiten vor Ort angepasst werden.

Aus **rechtlicher Perspektive** ist eine Integration unter heutigen gesetzlichen Rahmenbedingungen (noch) nicht gegeben, da verschiedene Gesetze für die beiden Systeme einschlägig sind. Ein wesentliches Hemmnis für eine rechtliche Integration liegt im Anwendungsbereich der Gesetze und Verordnungen begründet, die für den ÖPNV relevant sind. Die "Personenbeförderung" ist hier zwingende Voraussetzung für deren Anwendbarkeit. Die Nutzung eines Fahrradverleihsystems fällt nicht unter diesen Begriff. Da sich weitere Gesetze und Richtlinien auf diese Definition beziehen, bestehen auch dort unterschiedliche Regelungen für den ÖPNV und für Fahrradverleihsysteme, u.a., unterschiedliche Umsatzsteuersätze. Das Sondergutachten zeigt jedoch, dass die rechtlich notwendige getrennte Betrachtung beider Systeme keinen relevanten Hinderungsgrund für eine Integration darstellt, so wie sie von politischer und verkehrswissenschaftlicher Seite gewünscht, gefordert und gefördert wird. Eine rechtssichere Umsetzung eines integrierten Systems ist möglich! Es gilt jedoch für die Akteure vor Ort, ortsspezifische Fragen oder Fragen zu Tarifgenehmigungen frühzeitig mit den jeweils zuständigen Behörden zu klären.

Auch aus **finanzieller Perspektive** werden die beiden Systeme getrennt betrachtet. Nur im Bereich der Einnahmenaufteilung gibt es unmittelbare Schnittstellen. Im Idealfall sollten Fahrradverleihsysteme allein aus Nutzerentgelten und ohne Finanzierungsbeiträge von den Kommunen betrieben werden können. Dies kann nach heutigem Kenntnisstand nur gelingen, wenn alternative Finanzierungsmöglichkeiten in Betracht gezogen werden, z. B. Kooperationen mit örtlichen Unternehmen oder mit Werbepartnern. Auch die Kommune könnte ihre Einnahmen (z. B. aus Parkraumbewirtschaftung) für die Finanzierung nutzen. Eine Auseinandersetzung über die verkehrspolitischen und raumordnerischen Ziele ist hierfür Voraussetzung – letztendlich auch die eindeutige politische Aussprache für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes.

## Empfehlungen für Kommunen

Die Gutachter empfehlen Kommunen, bei der Vorbereitung von öffentlichen Fahrradverleihsystemen folgende Aspekte zu berücksichtigen:

- Kommunale Ziele, die mit der Einführung eines Fahrradverleihsystems erreicht werden sollen, erarbeiten und beschließen, sowie Fahrradverleihsysteme in Verkehrsentwicklungsplänen, Radverkehrsstrategien, Nahverkehrsplanung und Stadtentwicklungsplanung verankern;
- Maßnahmen auf ihre Vereinbarkeit mit den kommunalen Zielstellungen prüfen;
- heutige Gesetzeslage und die z. T. unterschiedlichen Regelungen für Fahrradverleihsysteme im Gegensatz zum ÖPNV beachten;
- örtliche Verkehrsunternehmen bei Fragen der Art und Weise der Integration des Fahrradverleihsystems in den ÖPNV einbeziehen;

- Entscheidung über eine Betreibervariante fällen (Wo ist welches Know-How, wo sind welche Kapazitäten vorhanden?);
- lokale Partner, z. B. für Aufgaben des operativen Betriebs einbinden, u. a. zur Stärkung der lokalen Akzeptanz und für evtl. Finanzierungsbeiträge;
- Wettbewerbliche Vergabe des Aufbaus und Betriebs von Fahrradverleihsystemen über eine öffentliche Ausschreibung;
- Bedingungen mit jeweiligen örtlichen Finanz- und Genehmigungsbehörden (z. B. zu Steuerfragen und zu Tarifgenehmigungen) klären;
- Klären, wie ein integriertes System nach Auslaufen einer Förderung finanziert werden kann. Dabei sollte u. a.
  - der Kostenaufwand beachtet werden,
  - geklärt werden, unter welchen Voraussetzungen sich das System selbst tragen kann,
  - Kooperationsmöglichkeiten mit lokalen Betrieben und Einrichtungen sondiert werden.
- Beachten der z. T. langen Zeiträume, die für die Planung der Stationen etc. notwendig sind;
- Einrichten eines kommunalen Gremiums unter der Steuerung eines zentralen Verantwortlichen zur Abstimmung und Beschleunigung der Stationsumsetzung.

## Veröffentlichung

BMVBS (Hrsg.): **Innovative Mobilität in Städten - Integration öffentlicher Fahrradverleihsysteme in den ÖPNV: Rechtliche und finanzielle Aspekte**,

BMVBS-Online-Publikation Nr. 14/2010, Oktober 2010.

>> [weitere Informationen](#)

## Auftragnehmer

KCW GmbH, Steindamm 94, 20099 Hamburg

choice GmbH, Im S-Bahnhof Jannowitzbrücke Holzmarktstraße 6, 910179 Berlin

Projektlaufzeit: November 2009 - Oktober 2010

[nach oben](#)

---

## Zusatzinformationen



## Kontakt

Thomas Wehmeier

Referat I 5 - Verkehr und Umwelt

Tel.: +49 228 99401-1235

[thomas.wehmeier@bbr.bund.de](mailto:thomas.wehmeier@bbr.bund.de)

## Zum Projekt

[Start](#)

[Konzept](#)

[Ergebnisse](#)

[Auftragnehmer](#)

[Sondergutachten](#)