

Standpunkt

Öffentliche Fahrradverleihsysteme

Der Lebensstil „Nutzen statt Besitzen“ gewinnt vor allem in den Großstädten an Bedeutung. Das zeigt sich auch im Bereich der Mobilität, wo Fahrradverleihsysteme zusammen mit Carsharing den Umweltverbund sinnvoll ergänzen.

Fakten

Der Durchbruch der öffentlichen Fahrradverleihsysteme gelang zwischen 2005 und 2010. In diesem Zeitraum wurden in Lyon, Paris, Barcelona und London große Mietradsysteme installiert, um die bis dahin nur sehr geringe Fahrradnutzung anzukurbeln und Alternativen zum überlasteten MIV und ÖPNV zu schaffen. Die heutigen Systeme zeichnen sich dadurch aus, dass sie öffentlich zugänglich sind, automatisierte Ausleihen ermöglichen, Einwegfahrten zulassen und preislich eher auf kurzfristige Nutzungen abzielen.

Für die Sicherheit und Wartung der Leihfahrräder sorgt der Systembetreiber. Die größten Betreiber mit je rund 60 Standorten in Deutschland sind die Deutsche Bahn Connect GmbH (Call a Bike) und die Nextbike GmbH. Neuerdings gibt es auch Verleihsysteme, die bei den lokalen Verkehrsunternehmen angesiedelt sind und damit eine starke Integration in den ÖPNV ermöglichen.

Funktionsprinzip

Fahrradverleihsysteme beruhen auf dem Prinzip der selbständigen Entnahme und Rückgabe von Fahrrädern. Wie beim Carsharing lassen sich stationsbasierte Systeme von flexiblen Systemen unterscheiden, wobei letztere nur in wenigen deutschen Städten vertreten sind. Daneben gibt es Hybridsysteme, bei denen Räder nicht nur an festen Stationen ausgeliehen und zurückgegeben werden können, sondern auch an bestimmten Punkten (v.a. Hauptstraßen und Kreuzungen) innerhalb eines definierten Geschäftsbereichs. Vor Nutzung eines Leihfahrrads ist eine Registrierung beim Betreiber erforderlich. Für das Öffnen des Schlosses ist häufig ein Code notwendig, den man auf Anforderung an den Bedienterminals der Stationen erhält (z.B. durch Auflegen einer chipbasierten Kundenkarte). Frei abgestellte Fahrräder werden dagegen über eine App lokalisiert und freigeschaltet.

Die Kostenberechnung erfolgt minutengenau oder im Halbstundentakt, wobei die erste halbe Stunde für Zeitkartenbesitzer oft gratis ist.

Kundenbefragungen haben gezeigt, dass Mieträder meist spontan und selten länger als 30 Minuten genutzt werden. Sie werden nicht nur für den Weg zur Haltestelle oder auf der „letzten Meile“ eingesetzt, sondern dienen auch als Ersatz für längere Fußwege oder für Fahrten mit dem ÖPNV. Pkw-Fahrten werden dagegen kaum durch Mieträder substituiert.

ADAC-Standpunkt

Fahrradverleihsysteme bilden in Großstädten eine sinnvolle Ergänzung des ÖPNV und stellen einen zentralen Baustein einer inter- bzw. multimodalen Gesamtstrategie dar. Insbesondere in Städten mit starken Pendlerströmen tragen sie zu einer Entlastung des ÖPNV bei. So lässt sich die platzintensive Fahrradmitnahme in U- und S-Bahnen einschränken oder ausschließen, wenn an den Zielbahnhöfen Leihfahrräder in ausreichender Zahl zur Verfügung stehen. Viele Nutzer von Mieträdern legen sogar komplette Wege ausschließlich mit dem Fahrrad zurück und helfen damit, Kapazitätsengpässe im ÖPNV zu mindern. Auch Städte mit hohem Freizeitverkehr bzw. Tagestourismus eignen sich für Mietradsysteme.

Aus Sicht des ADAC müssen die Systeme eine hohe Angebotsdichte haben, einfach bedienbar sein und über gut gewartete sowie verkehrssichere Fahrräder verfügen. Wünschenswert ist eine starke Integration in den ÖPNV. Dazu gehören Mietradstationen im Nahbereich von Haltestellen, deren deutliche Kenntlichmachung in Netz- und Linienplänen sowie eine smarte Einbindung in die möglichst multimodale App und Webseite des lokalen Verkehrsunternehmens. Auch eine Tarifintegration in den ÖPNV ist anzustreben, etwa durch die Bereitstellung von Sonderkonditionen für Zeitkartenbesitzer.