

# Aufbau eines mit dem ÖPNV vernetzten Fahrradverleihsystems

Ein Vorschlag von Thilo Bosse, Ralph Herbertz, Svend Ulmer

## 1 Hintergrund & Anlass

Strecken, die für den Fußweg zu lang aber für die Bus- oder Straßenbahnfahrt zu kurz sind, lassen sich am besten mit dem Fahrrad bewältigen. Im kombinierten Verkehr am besten mit dem Leihfahrrad. In Köln hat der Anbieter „Call a Bike“ (Deutsche Bahn) im innenstädtischen Bereich bis zum Gürtel bereits Kapazitäten aufgebaut, das sich vorrangig an die Nutzer von S-Bahnen, Regionalzügen und Fernzügen wendet. Der weiteren Verbreitung steht auf Seiten der Kundschaft neben der notwendigen Registrierung, der noch relativ unkomfortable Ausleihvorgang per Handy, die Abrechnung relativ hoher Nutzungsentgelte sowie, auf Seiten des Trägers, der relativ hohe Aufwand für die Rückführung der Fahrräder an stark frequentierte Standorte, entgegen.

## 2 Die Idee – Was soll passieren?

Leihfahrräder sind das ideale Verkehrsmittel im Umweltverbund zur Ergänzung des Angebots im öffentlichen Personennahverkehr (z.B. zur Verbesserung der Tangentialverbindungen). Sie sollen deshalb, wie schon in anderen Großstädten, in das örtliche ÖPNV-Angebot integriert werden. Hierzu ist es erforderlich, die Standorte stadtweit an den wichtigsten Umstiegshaltestellen von Bahn und Bus auszurichten und die Ausleihgebühren in die Tarife des ÖPNV zu integrieren (z.B. 1/2-Stunde frei für Dauerkarteninhaber). Die bisherigen Ansätze zu einem Fahrradverleih im Kölner Innenstadtbereich kommen noch ohne feste Standorte aus. Die Pilotprojekte in Hamburg und Berlin zeigen jedoch, dass das Verleihsystem am besten funktioniert, wenn eine verlässliche Auffindbarkeit gegeben ist. Daher sollten an zentralen Haltepunkten des ÖPNV und wichtigen Zielen feste Verleihterminals eingerichtet werden. An diesen Terminals, die als feste Ausleih- und Rückgabestationen dienen, können die Leihräder ohne Handynutzung, über Touchscreen und Magnetkartenleser ausgeliehen werden. Sind die Terminals mit einem entsprechenden funkbasierten System wie z.B. in Hamburg ausgerüstet, erfolgt die Buchung bei der Rückgabe des Leihrads automatisch. Zusätzlich ist zu prüfen, ob auch außerhalb des innerstädtischen Bereichs Satelliten-Terminals eingerichtet werden können, beispielsweise an S-Bahn- und Stadtbahn-Stationen zur Feinerschließung großer Gewerbegebiete.



*Abbildung 7: Fahrradverleihstation ohne störenden Einfluss auf Stadtraum und Fußgängerströme  
Beispiel Berlin*

### **3 Die Idee – Was ist der mögliche Vorteil?**

Leihfahrräder können in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr auf den letzten Metern eine umweltfreundliche Mobilitätskette vervollständigen. Wichtig ist die Verlässlichkeit, dass am gewünschten Standort Leihräder tatsächlich zur Verfügung stehen, sowie ein geordneter Abstellmodus. Beides lässt sich mit einem terminalbasierten System am einfachsten sicherstellen. Wechseln mehr Pendler vom Auto auf die Kombination von Bahn, Bus und Fahrrad, tragen Verleihsysteme dazu bei, Abgas- und Staubbelastungen zu reduzieren.

### **4/5 Umsetzung – Wie und wo kann es losgehen / Umsetzung – Wen und was braucht es für die erfolgreiche Umsetzung?**

Zum Auftakt sollte eine Machbarkeitsstudie erstellt werden, die Konzepte entwickelt, wie ein in den ÖPNV integriertes Fahrradverleihsystem in Köln realisiert werden kann. In diesem Rahmen ist zu untersuchen, welche Betreibermodelle in Köln in Frage kommen und wie die finanzielle Umsetzung aussehen kann (Anteilige Nutzerfinanzierung, Sponsoring, Zuschüsse). Soll das System wie in anderen deutschen Großstädten den Nutzern in der ersten halben Stunde kostenlos zur Verfügung stehen, ist voraussichtlich wie im ÖPNV ein städtischer Zuschuss zu den Betriebskosten erforderlich, der ggfs. aus Werbeeinnahmen oder aus Stellplatz-Ablösebeträgen finanziert werden könnte.

**Kontakt: Thilo Bosse, Ralph Herbertz, Svend Ulmer**