Handlungsempfehlungen zum Umgang mit stationslosen Systemen

Fachtagung "Öffentliche Fahrradvermietsysteme - kein Ende der Dynamik?!“

23. November 2018

Martina Hertel

Deutsches Institut für Urbanistik

difu

Deutsches Institut für Urbanistik

Situation in Deutschland bis 2016

Foto: Martina Hertel

Deutsche Bahn, DB Rent
Jetzt: Deutsche Bahn Connect

- Call a Bike seit 2001 (München),
- in ~ 12 Städten und + ~ 50 ICE Bf.
- Call a bike flex = free floating
- Call a bike fix = stationsgebunden
- StadtRAD Hamburg

Foto: Jörg Thiemann-Linden

nextbike, Leipzig

- Mehrere 10.000 Räder weltweit
- Unterschiedliches branding (Sponsoren, ÖPP), einheitlicher Vertrieb
- VRNnextbike, Deezer (Berlin), MVG Rad (München), PotsdamRad, UsedomRAD

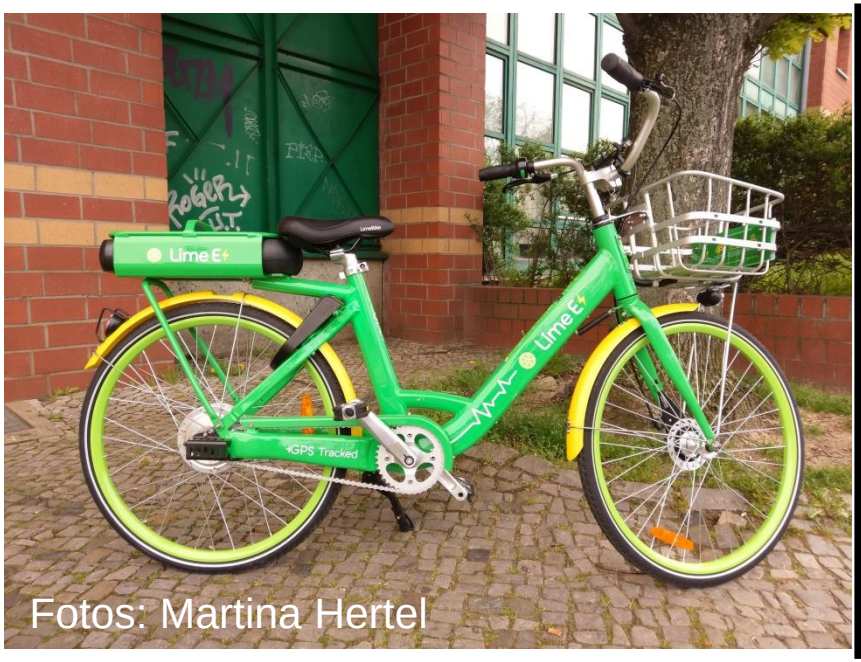
- **Zwei „Marktführer“ in Deutschland**
- **DB und nextbike als Wettbewerber**

Entwicklungen seit 2017

Foto: SWM / Sonja Rube

Fotos: Martina Hertel

Entwicklungen seit 2017/2018



Fotos: Martina Hertel

Foto: www.fahrradwien.at

„O-Bike-Pleite“

Behörde für Gesundheit und Verbraucherschutz Hamburg
Produktuntersuchung ergab mangelhafte Bremsen bei Fahrrädern der Marke "oBike"

Für Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer besteht ein Unfallrisiko
26. September 2018 15:30 Uhr
https://www.hamburg.de/pressearchiv-fhh/11672520/2018-09-26-bgv-obike/

Ist das Kunst oder kann das weg?

Foto: Martina Hertel

Stationslos….

Foto: Stephan Hertel

Foto: Martina Hertel

…versus stationsbasiert

Foto: Martina Hertel

Foto: Martina Hertel

difu Deutsches Institut für Urbanistik

Zusammenfassung der neueren Entwicklungen

- Eigenwirtschaftliche internationale Anbieter
- Immer mehr Kommunen „bestellen“ ÖFVS (HH; Berlin, München, Köln, VRN)
- Vertriebsweg Digitalisierung, Apps lösen Terminals ab
- Parallelangebote stationsbasierter Systeme und flexibler Systeme [Free-Floating]
- Einige Großstädte werden regelrecht „geflutet“ (Berlin, Frankfurt, München)
- Beginnende Regionalisierung (Stuttgart, M, MZ/WI, VRN)
- Integration in multimodale Plattformen beginnt
- Sponsoring (Ford, Visa, Lidl, Deezer, Avis)

Deutsches Institut für Urbanistik

Dokumentationen zur neueren Entwicklung

Agora Verkehrswende

Bikesharing im Wandel

Handlungsempfehlungen für deutsche Städte und Gemeinden zum Umgang mit stationslosen Systemen

adfc Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club | Deutscher Städtetag | DStGB Deutscher Städte- und Gemeindebund

adfc Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

Arbeitshilfe

Neue Bikesharing-Anbieter in Deutschland

Aktuelle Ergänzungen zum ADFC Positionspapier Öffentliche Leihräder

Ab 2016 hat sich das Bikesharing sprunghaft weiterentwickelt. Vor allem asiatische Unternehmen wie Mobike, Ofo und OBike haben sich mit neuen Geschäftsmodellen und bislang nicht vorstellbaren Stückzahlen in kürzester Zeit in chinesischen Städten und Singapur verbreitet. Berichte in deutschen Medien darüber, dass innerhalb von Tagen in einer Stadt 100.000 Räder bereitgestellt wurden und Millionen von Rädern zum Stückpreis weniger Dollar bestellt wurden, sorgten ebenso wie Fotos von Halden von Fahrrädern für Erstaunen. Während das deutsche Unternehmen Nextbike weltweit etwa 35.000 Räder im Angebot haben soll, soll mobike über 5 Millionen Räder verfügen, ofo über 10 Millionen. Die Zahl der verfügbaren Räder in Shanghai lag im September 2017 bei 1,7 Millionen, sank nach Einführung einer Regulierung um 600.000 Fahrräder auf nunmehr 1,1, Mio.

Seit Anfang 2017 ist deutlich, dass die Anbieter auch in Europa aktiv werden, auch in Deutschland. Hier treffen die Anbieter vor allem auf die „klassischen Systeme" – in der Regel stationsgebundene, öffentlich subventionierte, im internationalen Vergleich eher kleine Flotten mit relativ wenigen Fahrten pro Rad. Diese Systeme sind mit den Stadtverwaltungen gemeinsam entwickelt worden und werden der Regel in enger Absprache mit den zuständigen Stellen (Verkehrsbehörden, ÖPNV-Betreiber...) betrieben.

U.a. in München, Frankfurt und Berlin sind bereits Räder der genannten asiatischen Anbieter zu finden. Einige Städte berichten von unkooperativ auftretenden Vertretern der Unternehmen, die wenig Bereitschaft erkennen ließen, mit den Städten zusammenzuarbeiten. In München hat es einen deutlichen, sich auch in den Medien und sozialen Medien niederschlagenden Protest aus der Stadtbevölkerung gegeben. Es gibt allerdings Gegenbeispiele aus Europa: Florenz, Mailand und Manchester. Hier arbeiten die Städte und der Anbieter mobike eng zusammen. Auch aus deutschen Städten gibt es inzwischen positive Berichte über Gespräche und geplante Zusammenarbeit.

Der deutsche Markt ist auch abseits der asiatischen Anbieter in Bewegung geraten. In Berlin hat sich nach dem Verlust des öffentlichen Auftrags an den Konkurrenten „nextbike" die DB-Tochter „Call-a-bike" mit einem free-floating System zurückgemeldet, weitere Anbieter wie der dänische Anbieter „Donkey republic" oder der amerikanische Anbieter „LimeBike" und der deutsche Anbieter „BYKE" sind in Berlin und anderen deutschen Großstädten aktiv.

Arbeitshilfe – Neue Bikesharing-Anbieter Seite 1 von 11 Version 1.2, 5. Februar 2018

Dokumentationen zur neueren Entwicklung

difu Deutsches Institut für Urbanistik

Roland Berger Studie 2018

Roland Berger

Bike Sharing 5.0

Market insights and outlook

Berlin, August 2018

difu Deutsches Institut für Urbanistik

Globalisierter Markt: Wachstum…

- Die Markführer Mobike, Ofo drängen auf den Markt (chinesische Unternehmen)
- Finanzinvestoren und Risikokapital
- Strategisches Engagement (Mobilitätsanbieter, Digitalbranche)
  - *Uber hat das bike-sharing startup JUMP gekauft (2018)*
  - *Mobike wurde vom chinesischen Internetriesen* Meituan Dianping *gekauft*
- Globale Plattformen / Angebote
- Sehr dynamischer Wettbewerb

Weltmarktentwicklung lt. Roland Berger 2018: Der Umsatz mit Bike Sharing soll weltweit auf 7 bis 8 Milliarden Euro bis 2021 ansteigen

Foto: Martina Hertel

Deutsches Institut für Urbanistik

Ausdifferenzierung

- Pedelec und E-Bikes
- E-Roller, E-Scooter
- Tretroller, Scooter

Foto: Martina Hertel

https://www.wien.gv.at/verkehr/scooter-roller/index.html

Foto: Martina Hertel

difu Deutsches Institut für Urbanistik

Ausdifferenzierung => „neue“ Nutzung des Öffentlicher Raum!

- Lastenräder
- Fahrradanhänger
- Fun Bikes
- Gruppenangebote
- u.a.

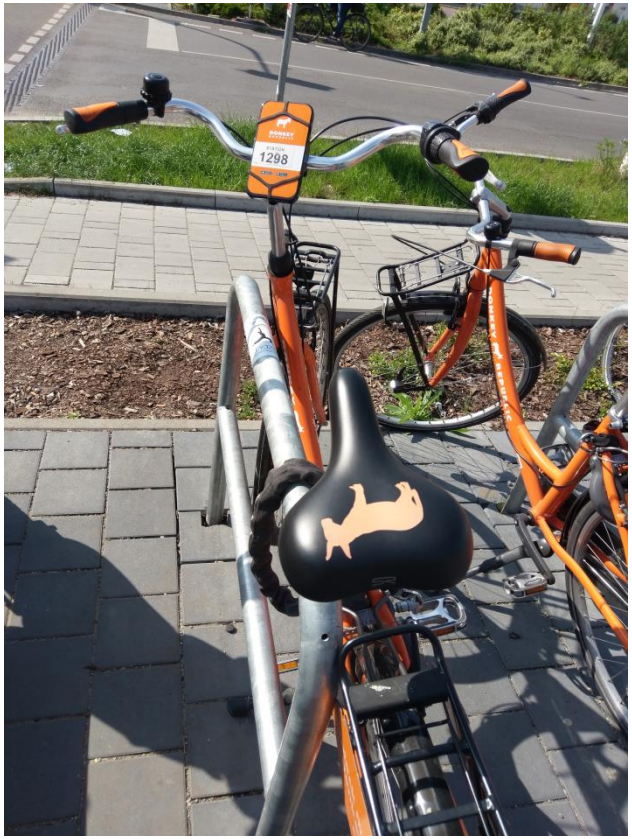
Foto: Tobias Klein

Foto: Tobias Klein

Deutsches Institut für Urbanistik

Aktuelle Herausforderungen

- Fahrradstellplätze werden durch (unbenutzte) Räder belegt
- Unordnung auf öffentlichen Straßen und Grünanlagen (Barrierefreiheit!)
- Einfacher Zugang, einheitliche „Regeln“, integrierte Verkehrspolitik
- Bedienung peripherer Gebiete („die Neuen sind nur in den großen Städten und werden da zum Problem anstelle in die kleinen Städte zu gehen“)
- Produktsicherheit („sicher und StVZO-konform“)
- Steuerungs- und ggf. Sanktionsinstrumente
- Datenschutz



Maßstab Auto?

- Private Autos und Car Sharing brauchen viel mehr Platz
- „Lieber 100.000 Leihräder als 100.000 Autos“
- „Ein Leihrad spart vier Privaträder“
- Die Flächenanteile des Radverkehrs sind im Vergleich zu den Autoflächen verschwindend gering („Mobility Space Report“ von moovellab)

Foto: Martina Hertel

difu Deutsches Institut für Urbanistik

Regelungsideen

- Rückgabezonen, Sammelstellen, Geofencing
- Freiwillige Vereinbarungen Kommune-Anbieter ?
- Einschränkung Gemeingebrauch, Sondernutzungssatzung /-gebühr
- Verankerung in der Verkehrsplanung (VEP, SUMP oder Nahverkehrsplan)
- Aufgabenträgerschaft, kommunale (Co-)Finanzierung
- Sicherheitsprüfung der angebotenen Produkte
- Überwachung und Kontrolle

Foto: Martina Hertel

Deutsches Institut für Urbanistik

Kommunale Steuerungsoptionen:
Beispielsammlung

- Freie Hansestadt Bremen
- Landeshauptstadt München
- Freie und Hansestadt Hamburg
- Land Berlin
- Köln
- Frankfurt/Main

Beispiel:
Freie Hansestadt Bremen

Foto: Martina Hertel

- Die Freie Hansestadt Bremen erklärt sich offen für Anbieter von Mietfahrrädern (seit Ende Juni 2018 WK Bike)
- Der rechtliche Rahmen ist abgesteckt und hat sich bisher bewährt: Freefloater sind Sondernutzung = Antrags-/und Erlaubnispflicht sowie Gebührenpflicht (10 Euro/Rad/Jahr)
- Damit lässt sich ggü. den Anbietern klar, transparent und bestimmt auftreten (Rückzug einiger Anbieter ist bekannt)
- Es gibt gleiche Bedingungen für alle Anbieter
- Bisher keine Kritik aus dem öffentlichen/politischen Raum
- Damit lassen sich auch größere Mengen gut steuern

difu Deutsches Institut für Urbanistik

Beispiel:
Landeshauptstadt München

- Maximal 10 Räder an einem Ort stehen
- die Umverteilung bzw. Entnahme defekter Räder muss innerhalb von 24 Std. erfolgen
- Ansprechpartne

Beispiel:
Freie und Hansestadt Hamburg

Foto: Martina Hertel

- Die Stadt legt großen Wert auf ein gepflegtes und geordnetes Erscheinungsbild legt
- Feste Stationen bzw. Rückgabezonen (erlaubnispflichtige Sondernutzung!)
- erteilt Sondernutzungsgenehmigungen für Leihfahrradstandorte auf Grund von § 19 Abs. 5 Hamburgisches Wegegesetz (HWG) ausschließlich dem aus der öffentlichen, diskriminierungsfreien Ausschreibung hervorgegangenen Vertragspartner zur Erweiterung des vorhandenen Systems

difu Deutsches Institut für Urbanistik

Beispiel:
Land Berlin

Foto: Martina Hertel

- Der Anbietende muss sicherstellen, dass falsch abgestellte oder defekte Leihfahrräder innerhalb von maximal 24 Stunden umverteilt oder eingesammelt werden…
- Das vereinzelte, maßvolle Abstellen von bis zu vier Leihfahrrädern kann noch als verkehrsüblich angesehen werden. Das gebündelte Abstellen von Leihfahrrädern in „Rückgabezonen“ oder an „Sammelstellen“ stellt dagegen eine erlaubnispflichtige Sondernutzung dar. Wo und wie ein Abstellen von Leihfahrrädern auf öffentlichen Straßen möglich ist, bedarf einer Prüfung im Einzelfall“.
- Ansprechpartner

Empfehlungen an die Berliner Bezirke

Information

Stand: März 2018

Leihräder – Die Debatte im Überblick

Das Land Berlin unterstützt die Förderung des Radverkehrs als umweltfreundliches Verkehrsmittel. Neben dem öffentlichen geförderten Angebot von Nextbike sind in den letzten Monaten zunehmend mehr Leihradsysteme auf Berlins Straßen sichtbar.

1. Wieviele Leihräder gibt es in Berlin?

Die Anzahl der Leihräder in Berlin kann nur geschätzt werden. Auf Basis der Angaben der großen Verleihunternehmen werden aktuell mindestens 16.000 Räder angeboten. Weitere Verleiher haben bereits Interesse an einem Verleih in Berlin angekündigt. Das öffentliche Fahrradverleihsystem „Deezer Nextbike" besitzt an cirka 700 Stationen rund cirka 2.000 Leihfahrräder. Perspektivisch sollen hier bis zu 5.000 Leihfahrräder an festen Stationen aufgestellt werden.

2. Wie wird das umfangreiche Angebot dirigiert?

Es wurden mit allen Anbietern von Fahrradverleihsystemen, die keine eigenen Stationen betreiben, Gespräche geführt. Zudem wurde ein Kriterienkatalog mit Hinweisen und Anforderungen für das Abstellen von stationslosen Fahrradverleihsystemen auf öffentlichen Straßen im Land Berlin entwickelt. Dieser wurde den Bezirksämtern zur Orientierung übermittelt.

3. Welche Regelungen gelten für Leihräder?

Beim Abstellen von Leihfahrrädern ist zu beachten, dass keine Zugänge oder Ein- und Ausgänge zu Gebäuden oder U- und S-Bahneingängen einschließlich der Aufzüge versperrt werden – oder deren Zugang erheblich erschwert oder in ihrer Funktion wesentlich gestört werden. Gleiches gilt für abgesenkte Bordsteine, die zum Passieren von Rollstuhl Fahrenden wichtig sind, Rollstuhlrampen oder Leitsysteme für Blinde und sehbehinderte Menschen.

Es dürfen keine Gehwege eingeengt oder blockiert werden und Bereiche von Querungs-Stellen (Gehwegvorstreckungen, Mittelinseln), Zufahrten zu Grundstücken für Feuerwehr, Rettungsdienste, Polizei, Flächen für Fahrzeuge der Abfallentsorgung/Straßenreinigung/Winterdienste müssen frei gehalten werden. Daneben müssen auch Briefkästen, Parkscheinautomaten, oberirdische Verteilerkästen, Bushaltestellen, Aufzüge und Auffahrten zugänglich bleiben. Zu guter Letzt dürfen keine städtebaulichen oder historisch sensiblen Bereiche beeinträchtigt werden, zum Beispiel Brandenburger Tor und Umgebung.

4. Werden den Anbietern Einschränkungen auferlegt?

Öffentliche Fahrradabstellanlagen dürfen durch Anbieter stationsloser Leihfahrräder nicht genutzt werden. Leihfahrräder, die sich offenkundig nicht in einem betriebs- bzw. fahrbereiten Zustand befinden, müssen durch den Anbietenden entweder wieder in einen verkehrssicheren Zustand versetzt oder entfernt werden. Der Anbietende muss sicherstellen, dass falsch abgestellte oder defekte Leihfahrräder innerhalb von maximal 24 Stunden umverteilt oder eingesammelt werden. In Parks und Grünanlagen dürfen keine Leihfahrräder nach Beendigung des Mietvorgangs abgestellt werden.

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz | be Berlin

Seite 1 von 2

Fotos: Martina Hertel

difu Deutsches Institut für Urbanistik

Empfehlungen für den kommunale Umgang mit Anbietern von stationslosen Leihrädern

- ✓ Steuerungsmöglichkeiten ausloten und kommunale Strategie festlegen
- ✓ Klare Regelungen festlegen und überwachen
- ✓ Verfügbarer und realexistierender Ansprechpartner für Kommunen beim Anbieter einfordern
- ✓ Kommunikation mit Anbietern verstätigen
- ✓ Mittelfristig Flächennutzungskonzepte entwickeln, denn Bike Sharing ist nur eine von vielen Mobilitätsangeboten, die im öffentlichen Raum Platz benötigen, aber auch bekommen müssen

Offene Fragen

- (Wann) Gewinnt oder verliert das Image des Fahrrads durch stationsloses Bike Sharing?
- Verkehrspolitischer Nutzen?
- Standardisierung und Harmonisierung?
- Risiken der dynamischen Marktentwicklung?
- Lässt sich die Angebotsqualität durch Ausschreibungen steuern?
- Wie kann eine Kommune Regelungen steuernd/überwachend leisten?
- Ist Bike-Sharing Gemeingebrauch oder Sondernutzung ?

Foto: Martina Hertel

Ausblick

Difu-Seminar

21. - 22. März 2019 in Berlin

Neue Fahrradverleihsysteme – Fluch oder Segen?

Fahrradverleihsysteme erobern die Großstädte – und deren öffentlichen Raum. Wer profitiert davon, wie gehen Städte mit den Herausforderungen um, und wie kommen auch kleinere Städte zu guten Angeboten?

https://difu.de/veranstaltungen/difu-fortbildung

Update Schwerpunktthema Bike Sharing

Gefördert durch:

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

Fahrradportal

> erwe

Aktuell | Praxis | Förderfibel | Literatur | Fahrradakadem

STARTSEITE » LITERATUR » FORSCHUNG » SCHWERPUNKTTHEMEN

SCHWERPUNKTTHEMEN

Das Fahrradportal zum Nationalen Radverkehrsplan bietet eine Vielzahl aktueller Forschungsergebnisse, Praxisbeispiele, Neuigkeiten und Literatur zum Fahrradverkehr national und international. An dieser Stelle finden Sie vierteljährlich eine aktuell aufbereitete Online-Publikation zu einem besonders nachgefragten Thema aus dem Bereich des Radverkehrs.

Nationale und internationale Entwicklungen

Öffentliche Fahrradverleihsysteme

Öffentliche Fahrradverleihsysteme etablieren sich weiter und werden immer mehr auch als Teil einer inter- oder multimodalen Wegekette angesehen – in deutschen Städten und weltweit.

31.08.2015 | SCHWERPUNKTTHEMA

difu Deutsches Institut für Urbanistik

Vielen Dank für die Aufmerksamkeit!

Martina Hertel

Deutsches Institut für Urbanistik

Zimmerstraße 13-15, 10969 Berlin

030 39001 105

Hertel@difu.de

Foto: Martina Hertel

difu Deutsches Institut für Urbanistik