

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.



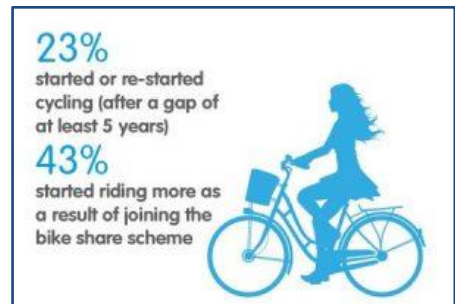
Der deutsche Markt ist auch abseits der asiatischen Anbieter in Bewegung geraten. In Berlin hat sich nach dem Verlust des öffentlichen Auftrags an den Konkurrenten „nextbike“ die DB-Tochter „Call-a-bike“ mit einem free-floating System zurückgemeldet, weitere Anbieter wie der dänische Anbieter „Donkey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

Chancen

Leicht verfügbare Leihfahrräder in Städten für viele Menschen sind eine hervorragende Möglichkeit, überflüssige Autofahrten auf das Fahrrad zu verlagern. Viele Städte haben dies erkannt und zum Teil mit erheblichen Steuergeldern dieses Angebot angestoßen. Eine Erfolgsgeschichte!

Neue Menschen auf das Rad!

Gerade für Menschen, die bisher das Fahrrad wenig oder gar nicht nutzen, kann die niedrighschwellige Verfügbarkeit von Leihradssystemen als Einstieg in die Fahrradmobilität wirken und damit Autofahrten ersetzen. Laut einer [Studie](#) in Großbritannien haben fast ein Viertel der Leihradnutzer in den fünf Jahren zuvor kein Fahrrad genutzt und mehr als ein Fünftel der Befragten hätten ohne Leihrad das Auto genutzt. In Dublin besaßen 42% der öffentlichen Leihradnutzer kein eigenes Fahrrad.



Quelle: Bikeplus Survey 2017

Eine Pilotstudie aus **Washington** zu einem stationslosen Leihsystem zeigt zudem, dass durch die Installation des Systems eine größere Diversität der Fahrradnutzer*innen erreicht werden konnte. Erste Zahlen aus **Peking** deuten darauf hin, dass der Fahrradanteil an den Wegen sich nach Jahrzehnten des Sinkfluges innerhalb von 18 Monaten verdoppelt hat. Gleichzeitig wird zum ersten Mal ein Rückgang der kurzen Wege unter 5 km mit dem Auto und eine Verringerung der Stauzeiten in Peking und Shanghai verzeichnet (siehe [The Report of Traffic Analysis in Major Cities](#)). Laut [Zahlen von Mobike](#) nutzen Männer und Frauen in China die Leihräder gleichermaßen – bei einem deutlichen Überhang der männlichen Nutzer bei anderen Verkehrsarten.

Als Teil oder Ergänzung des ÖPNV – Mobilität als Service

Als Ergänzung zum oder als integrativer Teil des ÖPNV können Leihräder eine wichtige Funktion in der städtischen Mobilität einnehmen, beispielsweise für die erste und letzte Meile im multimodalen System. Insbesondere durch eine Integration in das Preis/Ticketsystem des ÖPNV kann ein attraktives Tür-zu-Tür Angebot des ÖPNV geschaffen werden.

Bedarf an Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen verringern

Ein erfolgreiches Leihradssystem, das sich durch hohe Nutzerzahlen pro Fahrrad auszeichnet, spart in der Summe Fläche für individuelles Fahrradparken ein. Stationslose Leihräder können somit die Nutzung des eigenen (Zweit-)Rades für die erste und letzte Meile zum ÖPNV (beispielsweise vom Bahnhof zur Arbeitsstelle) ersetzen und somit insgesamt zu weniger abgestellten Rädern führen.

Für die flexible Fahrradmobilität in der Fahrradstadt

Zudem können Leihsysteme als eine flexible Ergänzung zur individuellen Fahrradmobilität eine wichtige Rolle spielen, beispielsweise für Einwegstrecken, für Besucher*innen oder Tourist*innen und zur spontanen Fahrradnutzung bei temporärer oder örtlicher Nicht-Verfügbarkeit des eigenen Fahrrades.

Mehr Wettbewerb und vielfältigeres Angebot

Die bisher öffentlich finanzierten Systeme werden nun herausgefordert von einer Reihe neuer Anbieter, die mit zum Teil sehr großen stationslosen Flotten (Free floating) auf den deutschen Markt stoßen.

Ökonomisch beginnt nun die Phase eines intensivierten Wettbewerbs zwischen einer steigenden Anzahl konkurrierender Anbieter. Dies wird üblicherweise durch eine kompetitive Preispolitik der neuen Anbieter begleitet und kann auch zu deutlichen Verbesserungen für die Kunden führen (zum Beispiel durch

niedrigschwellige Nutzungsbedingungen, eine nachfragesteigernde Preisgestaltung und ein breiteres Angebot). Im Sinne der Nutzer*innen wäre es wünschenswert, dass sich die unterschiedlichen Angebote für unterschiedliche Nutzungsansprüche ausdifferenzieren (beispielsweise zum Lastentransport, sportliche Räder, stabile Räder, Familienfreundlichkeit, E-Bikes), ohne dass es zu einer unübersichtlichen Fragmentierung des Angebots kommt.

Der derzeitige Boom der stationslosen Leihradsysteme ist [laut aktueller Bewertung des ITDP](#) Wagniskapital getrieben. Zugleich seien selbst die großen Anbieter wie Mobike und Ofo auch nach zwei Jahren im Geschäft nicht profitabel. Inwieweit sich nun eine Phase der Marktkonzentration anschließen wird und welche Geschäftsmodelle langfristig tragfähig sein werden, bleibt daher abzuwarten.

Subventionsfreie Installation von Leihradsystemen

Aus Sicht des ADFC ist die Schaffung von preiswerten Bikeshaaring Angeboten in allen Städten wünschenswert. Insbesondere für (kleinere) Städte, die bisher ohne Bikeshaaring-Angebote auskommen mussten, bieten die schnell und flexibel installierbaren Systeme der neuen Anbieter die Chance, ein Leihradsystem ohne zusätzliche Finanzierung zu erhalten.

Herausforderungen

Eine Vielzahl von neuen Anbietern, die sich mit hohen Stückzahlen in den Bikesharing-Markt positionieren, können auch die Städte vor neue Herausforderungen stellen. Dazu gehören Stellplatzprobleme („Wildes Parken“), Fragen der Inklusivität, des Datenschutzes und der Integration in das Mobilitätskonzept der Stadt. Das ITDP empfiehlt in seiner Stellungnahme zum stationslosen Bike-Sharing die Entwicklung eines Regulationsrahmens für subventionsfreie Leihradssysteme, um den nunmehr privatwirtschaftlich agierenden Markt so zu lenken, dass der öffentliche Raum und das Mobilitätssystem einer Stadt profitieren.

Bereitstellung von zusätzlichen Flächen für das Bike Sharing

Bei stationslosen Leihradssystemen können Fahrräder in dem definierten Stadtgebiet überall abgestellt werden, wo öffentliches Fahrradparken erlaubt ist, also grundsätzlich auch auf den Fußgängerwegen. Da dies mit einer großen Leihrad-Flotte zu einer Flächenkonkurrenz zum Fußverkehr führt, sollten Städte zusätzliche Flächen für das Bike Sharing Parken zur Verfügung stellen. Insbesondere eine Umverteilung der innerstädtischen Flächen vom motorisierten Individualverkehr hin zu Abstellflächen für Leihradssysteme ist anzustreben. Einige Städte und Anbieter haben sehr gute Erfahrungen mit der Entwicklung von hybriden Systemen gemacht, die die Vorteile des *free floating* mit dem Platzbedarf der Räder in Einklang bringen. Dabei werden durch finanzielle Anreize die Nutzer*innen angehalten, die Räder in virtuell definierten Abstellzonen zu parken (Geo-fencing). Diese Abstellzonen sollten im Stadtgebiet klar erkennbar sein und von konkurrierenden Nutzungen ausgeschlossen werden.

Netzabdeckung sicherstellen

Bei einem marktgetriebenen Geschäftsmodell der Anbieter besteht die Gefahr einer Konzentration der Angebote in großstädtischen oder touristisch interessanten Zentren, während die Peripherie und unattraktive Städte weiterhin ohne Bikesharing Angebote auskommen müssen. Hier sollten Städte gezielt mit Leihradunternehmen kooperieren und eine gute Netzabdeckung sicherstellen. Eine Ausweitung des Netzes ist bei stationslosen Systemen unter geringerem finanziellem Aufwand möglich als es bei stationsgebundenen Systemen der Fall ist.

Qualität des Leihradsystems: Umgang mit Überkapazitäten, Defekten und Falschparkern

Selbstverständlich müssen alle Fahrräder der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) entsprechen, sie sollten über ein eigenständiges Schlosssystem verfügen und mit GPS ausgestattet sein. Unternehmen sollen in Absprache mit den Städten über ein strukturiertes Verfahren zur Verteilung der Räder in der Stadt (Re-Balancing), der Wartung und Entsorgung von defekten Rädern und dem Umgang mit falsch abgestellten Rädern entwickeln. Dazu gehören eine immer erreichbare Hotline zur Meldung solcher Fälle, Regeln für die zeitnahe Bearbeitung von Fällen und die Kooperation bei Falschparkern. Zudem sollten Unternehmen eindeutige Parkhinweisschildern an den Fahrrädern/per App installieren, gutes Abstellen mit Bonus/Malus-Anreizen fördern und klare Sanktionen für Fehlverhalten aufstellen.

Fragmentierung und Übersichtlichkeit des Angebotes

Die Verknüpfung mit dem ÖPNV und die Integration der Leihräder in das Mobilitätskonzept der Stadt kann erschwert werden, wenn das Angebot fragmentiert und für Nutzer*innen unübersichtlich ist. Die Entwicklung einer Leihradstrategie von Seiten der Stadt, die Etablierung von Qualitätsstandards (zum Beispiel durch ein Akkreditierungssystem) und Softwarelösungen (integrierte Apps) oder gemeinsame Preis/Ticketsysteme können einer Fragmentierung entgegen wirken.

Datenschutz

Die Tragfähigkeit von öffentlich nicht geförderten Leihradssystemen hängt von den Geschäftsmodellen der Unternehmen ab. Aus Sicht der Nutzer*innen sollte das Unternehmen sich in erster Linie als Mobilitätsdienstleister und nicht als Datensammler/Verkäufer verstehen. Im Selbstverständnis der Unternehmen sollten daher vorrangig Radfahrende als Kund*innen betrachtet werden und nicht mögliche Werbepartner. Alle Datennutzung muss europäischem und deutschem Recht entsprechen. Umfang und Bedeutung der Nutzung der Daten muss für die Kunden transparent und klar erkennbar gemacht werden. Städte sollten die Möglichkeit haben, diese Daten zur Planung auszuwerten, müssen dafür jedoch auch personelle Kapazitäten bereitstellen. Ein einheitliches Datenprotokoll sollte entwickelt und angewandt werden.

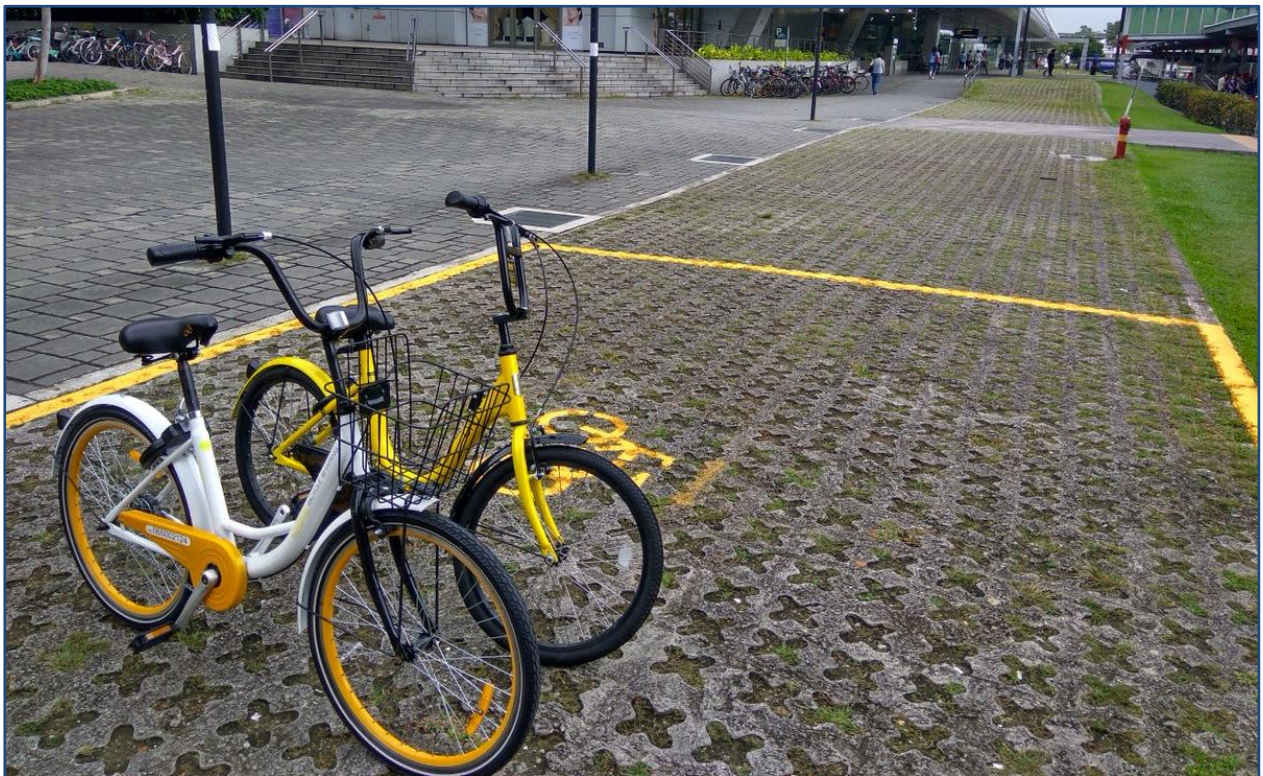
Inklusivität

Wird das Leihradsystem als Teil des öffentlichen Nahverkehrs betrachtet, müssen grundlegende Kriterien der Zugänglichkeit erfüllt sein. Eine Nutzung des Systems ohne eine verpflichtende Abgabe von Kreditkarteninfos oder den Besitz eines Smartphones sollte möglich sein.

Abstellen von Fahrrädern auf dem Gehweg

Rechtliche Situation in Deutschland

Auf dem Gehweg oder in Fußgängerbereichen gibt es keine rechtliche Möglichkeit, ein Parkverbot für Fahrräder durch Verkehrszeichen anzuordnen (Bundesverwaltungsgericht 3 C 29.03). Anders als bei privaten Nutzungsansprüchen an den öffentlichen Raum, wie für das Aufstellen von Schildern oder Bestuhlung für Gastronomiebetriebe, ist für das Abstellen von Fahrrädern keine Sondernutzungserlaubnis erforderlich, da das Abstellen fahrbereiter Räder zum Gemeingebrauch zählt. Das gilt im Prinzip auch für Leihräder (Oberverwaltungsgericht Hamburg 2 Bs 82/09- Nextbike). Das Landesrecht bietet eventuell die Möglichkeit, das jeweilige Landesstraßengesetz zu ändern und den Betrieb von Leihradssystemen auf kommunaler Ebene erlaubnispflichtig zu machen. In diesem Fall könnten Städte ihre Satzungen zur Sondernutzung insoweit anpassen, dass eine dann zu vergebende „Öffentliche Leihradlizenz“ an definierte Kriterien geknüpft wird. Ein Verbot des Abstellens der Leihräder in Fußgängerbereichen oder des Anschließens an Fahrradbügel lässt sich auch dadurch nicht erreichen.



Singapur: Zwei KFZ Parkplätze sind in eine „Yellow box“ für Bike-Share Räder umgewandelt worden
Photo: LTA Singapore

Handlungsoptionen von Städten und Kommunen

Bikesharing-Unternehmen sollten in **Absprache mit den Kommunen** ein Angebot entwickeln, das sowohl die Flächennutzungs- und Mobilitätskonzepte der Stadt berücksichtigt als auch die Interessen der Nutzer*innen und des Unternehmens widerspiegelt. Sinnvoll kann ein behutsames Vorgehen sein, bei dem in einer **Testphase** Verkehrsströme und mögliche ausgleichende Maßnahmen erprobt werden.

Orientierung zur Flottenzahl

Wie viele Anbieter und Leihfahrräder in einer Stadt sinnvoll sind, hängt von verschiedenen Faktoren ab wie Anzahl der Pendler*innen, ÖPNV-Konzept, anvisierten Nutzergruppen und weiteren Bedingungen. Das ITDP (Institute for Transportation and Development Policy) empfiehlt in seinen „[Guidelines](#)“ ein Minimum von 10 – 30 Rädern pro 1000 Einwohner in dicht besiedelten, urban geprägten Gebieten. Die Shanghai Bicycle Assoziation hält für die 24 Mio. Einwohnermetropole 600.000 Fahrräder für stadtverträglich (25 Fahrräder pro 1000 Einwohner). Auf eine Stadt wie Berlin gerechnet, ergibt sich nach den Zahlen des ITDP eine stadtverträgliche Gesamtflotte von bis zu 100.000 Leihrädern. Eine Stadt wie Kiel mit knapp 250.000 Einwohnern könnte demnach eine Flotte von bis zu 7500 Rädern anvisieren.

Orientierung zur geordneten Flächennutzung

Um eine geordnete Flächennutzung in der Stadt im Einklang mit den Bedürfnissen des Fuß- und Radverkehrs sicherzustellen, haben Städte folgende Handlungsoptionen.

1. **Kooperationen und Vereinbarungen (Memorandum of Understanding/ Code of Conduct)** mit den Betreibern auf **freiwilliger** Basis abzuschließen und Anreizsysteme und Kommunikation für ordnungsgemäßes Parken und Entsorgen/Warten der beschädigten Fahrräder zu sorgen [siehe Schilder der radlobby/ofo]. Dazu gehören unter anderem folgende Vereinbarungen:
 - a. Installation eines **Bonussystems** für virtuelle, mit der Stadt koordinierte Abstellzonen (Geofencing)
 - b. Vereinbarung über **nicht entsorgte Leih-Fahrradleihen** im öffentlichen Raum (Kostenübernahme)
 - c. Einrichtung und Bewerbung einer **Infoline/eines Kontaktpunktes** durch den Betreiber zum Thema korrektes Parken bzw. zur Meldung falsch abgestellter oder defekter Fahrräder.
 - d. **Datenschutzvereinbarungen** zur Verwertung der Nutzerdaten
 - e. **Integration** in ein städtisches Gesamtkonzept mit entsprechenden *Re-Balancing*-Maßnahmen (Verteilung nach Nachfrage) und kurzen Wegen zum ÖPNV
2. **Sharingkonzepte in Flächennutzungsplanung einbeziehen: Zusätzliche Flächen** für das Parken von Fahrrädern zur Verfügung stellen, zum Beispiel durch Fahrradabstellanlagen/virtuelle Abstellzonen (Geofencing) **auf der Parkspur/Fahrbahn**. Selbstverständlich sollen diese Flächen von allen Anbietern gemeinsam genutzt werden können.
3. Das Landesstraßenrecht so ändern, dass auf kommunaler Ebene eine **Erlaubnispflicht** an den Betrieb von öffentlichen Leihradsystemen möglich ist und durch die Lizenzierung Betreiber zu den unter 1. genannten Bedingungen zu verpflichten.
4. **Rechtlich** gegen unsachgemäßes Abstellen von Fahrrädern gegen die Betreiber vorgehen.

Internationale Erfahrungen und Reaktionen

Wien

In Wien wird gemeinsam mit Ofo und der radlobby durch Beschilderung auf das Fahrradparken auf Parkplätzen hingewiesen.

Radbeauftragter [Martin Blum](#) dazu: "Der Stadt ist es ein Anliegen, dass die Fahrräder in der Parkspur positioniert werden, was die logische Folgerung aus der Strategie der Stadt nach mehr umweltverträglichem Verkehr ist."

Zudem erarbeitet die Stadt Wien zurzeit eine Regulierung für Anbieter, die Standards zur Servicequalität und Abstellregeln beinhalten soll.

<http://wien.orf.at/news/stories/2874603/>



Quelle: <https://www.radlobby.at/wien/parkhilfe-fuer-stationslose-leihraeder-wo-gehts>

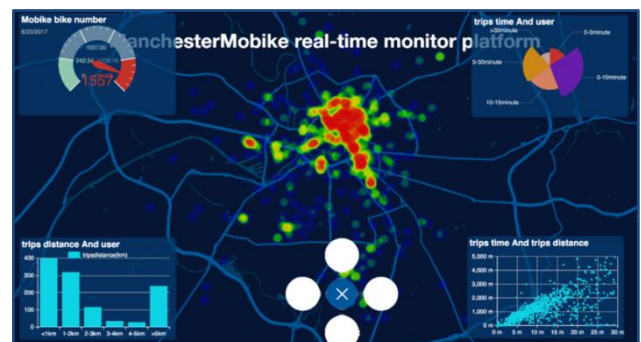
Dublin

Dublin hat seine „By-Laws“ geändert, um durch eine Lizenzierungsverpflichtung für öffentliche Leihradanbieter nicht lizenzierte Räder wieder entfernen lassen zu können.

<https://www.irishtimes.com/news/environment/council-removes-bleeper-bikes-from-streets-of-dublin-1.3135414>

Manchester

Manchester verfügte bisher über kein Leihradsystem. In einer Kollaboration mit Mobike konnte nun erfolgreich eines installiert werden. Mit einem Memorandum of Understanding (MoU) wurden alle Stakeholder inklusive der öffentlichen Nahverkehrsunternehmen beteiligt und somit eine Integration in das städtische Mobilitätskonzept gewährleistet. Die öffentliche Hand hat Flächen für MPLs (Mobike preferred locations) identifiziert und



Quelle: Mobike

zur Verfügung gestellt. Die gewonnenen Daten sollen zukünftig öffentlich zugänglich werden mit Hilfe sogenannter Heat Maps.

Florenz

In Florenz ist mobike im August 2017 gestartet, zunächst mit 2.000 Rädern. Weitere 2.000 Räder vom gleichen Anbieter sowie weitere 2.000 Räder eines weiteren Anbieters sollen folgen. Florenz kooperiert mit den Anbietern, die Anbieter sind auf die Anliegen der Stadt eingegangen. Es gibt Abstellflächen, für die Parkplätze umgewidmet worden sind. Dem Vernehmen nach hatten sich im Oktober 2017 60.000 der 380.000 Einwohner als Nutzer registriert. 95% der Nutzung sei von Einheimischen, die Räder werden 6x am Tag benutzt. Wenn diese Aussagen zutreffend sind, ist Florenz ein Beispiel für ideal gelungenes Bikesharing.



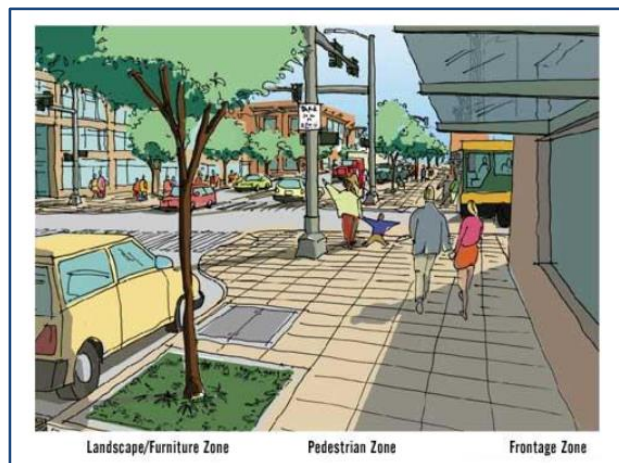
Arbeitshilfe

Seattle

Seattle definiert Parkverbotszonen und erlaubtes Parken auf Gehwegen für Leihräder. So ist nur der Bereich zwischen Bordstein und Laufwegen, der sogenannte Stadtmobiliarbereich (Furniture zone) zum Parken erlaubt. Dies gilt jedoch nicht für Kreuzungsbereiche oder andere Fußgängerüberwege.

Sydney

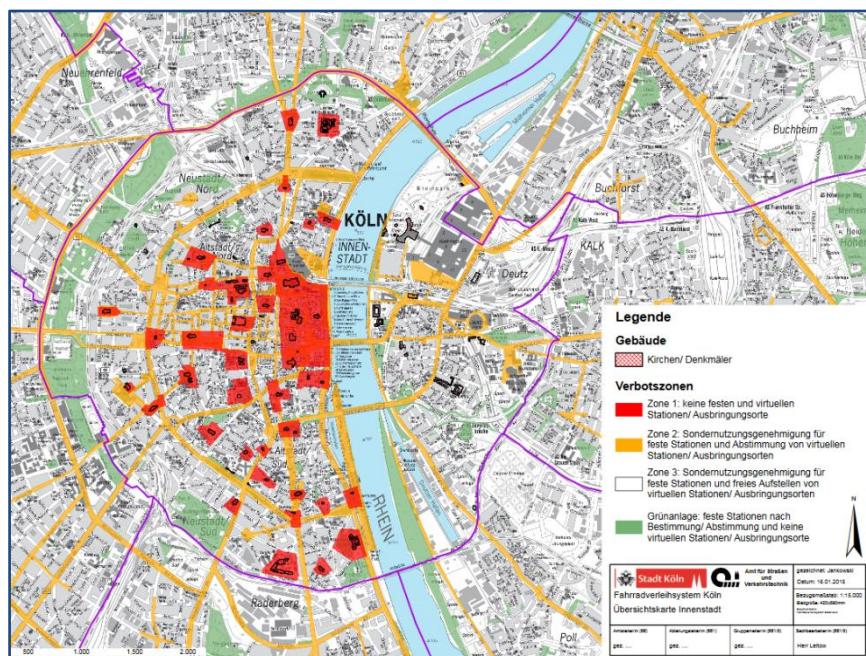
Auch Sydney hat Guidelines für Bike Sharing erlassen, die Regeln sowohl für die Ausstattung des Fahrrades (beispielsweise mit dem in Australien obligatorischen Helm) als auch die Parkregeln angeht. So darf in Sydney nicht auf engen Gehwegen, vor Gebäuden oder an ausgewählten Orten wie der Wasserfront geparkt werden. Gleiches gilt auch für große Events bei denen aus Sicherheitsgründen auf Zuwegen nicht geparkt werden darf. Auch die geordnete Verteilung der Räder in der Stadt und der Umgang mit defekten und falsch abgestellten Rädern ist klar geregelt.



Quelle: [Seattle Bike Share Permit Requirements](#)

Köln

Neben den hochauflösenden Regelungen der Parkmöglichkeiten auf bestimmten Flächen des Gehweges und anderen sensiblen Bereichen, beginnen erste Städte auch damit, ganze Zonen für das Parken von Leihrädern zu sperren. In Köln wird so eine Regelung als freiwillige Vereinbarung mit den Anbietern angestrebt. Aus verkehrsökonomischer Sicht sollten jedoch gerade hoch frequentierte Bereiche wie die Innenstadt oder an Bahnhöfen für das Bike Sharing zugänglich sein, da es sich um eine vergleichsweise platzsparende und effiziente Mobilitätsform handelt.



Quelle: Köln [Ratsinformationssystem](#)

Singapur

Singapur gilt als asiatisches Musterbeispiel für gelungenes Großmengen-Bikesharing. Hier wurde die bereits geplante Ausschreibung für ein öffentliches Leihradsystem zurückgenommen und, nach einigen Monaten Erfahrung, Richtlinien entwickelt, die von privaten Leihradunternehmen eingehalten werden müssen. Dazu gehört beispielsweise die Markierung von 4000 „yellow boxes“ in der Stadt, in denen die Leihräder vorzugsweise abgestellt werden sollen. Einer der Anbieter gibt seinen Kunden zu Beginn ein „Konto“ von 100 Punkten. Jedes Abstellen ausserhalb einer Yellow Box führt zum Verlust von 10 Punkten. Bei 0 Punkten kann der Kunde keine Räder mehr ausleihen.

20% der Einwohner Singapurs sollen Bikeshare-Nutzer sein. Singapur verfügt über ein stark auf Kontrolle setzendes politisches System mit teilweise drastischen Strafen – dementsprechend ist sicher eine Adaption an deutsche Rechtsverhältnisse notwendig.



Grafische Darstellung der von der LTA Singapore aufgestellten verbindlichen Regeln.

Die Position des ADFC

Der ADFC hält Bikesharing für einen zentralen Baustein der (Fahrrad)-Mobilität einer Stadt und zur Verkehrswende insgesamt. Freefloating-Systeme können dabei ebenso eine Rolle spielen wie stationsgebundene Systeme. Gut umgesetzt, wird der Platzbedarf für die Mobilitätsleistung einer Stadt insgesamt gesenkt. Qualitätskriterien dabei sind Engmaschigkeit des Angebots, gut funktionierende Räder, die im Stadtgebiet der Nachfrage nach verteilt werden (*Re-Balancing*) und eine regelmäßige Wartung oder Entsorgung der Räder. Abstellregeln müssen klar kommuniziert und der zunehmende Platzbedarf für abgestellte Räder in der Stadtplanung berücksichtigt werden. Ebenso wichtig ist eine intelligente Vernetzung mit anderen Mobilitätsangeboten insbesondere des ÖPNV und die Integration in ein städtisches Gesamtkonzept.

Der ADFC erwartet von allen Anbietern, dass sie sich an deutsches und europäisches Recht halten. Wir erwarten, dass die Anbieter mit den Städten kooperieren, sich an die Vorgaben der Städte halten und ihr Angebot als Teil eines Gesamt-Mobilitätssystems organisieren.

Der ADFC erwartet von den Städten, dass sie grundsätzlich die Chance von Bikesharing ergreifen und mit den Anbietern kooperieren. Das schließt die Bereitstellung von Flächen ausdrücklich mit ein. Der ADFC erwartet, dass diese Flächen nicht dem Rad- oder Fußverkehr genommen werden, sondern dem motorisierten Verkehr, in erster Linie vom ruhenden KFZ-Verkehr (Parkplätze). Der ADFC ermuntert Städte ausdrücklich, klare Regeln für ein gemeinwohlverträgliches Bikesharing aufzustellen und durchzusetzen.

Der europäische Dachverband der Fahrradverbände, die European Cyclists' Federation ([ECF](#)), hat mit Verbänden, Städten und Unternehmen die „Platform for European Bike Sharing and Systems ([PEBBS](#))“ etabliert.

Aus der Zusammenarbeit von ECF und PEBBS mit der International Association of Public Transport ([UITP](#)) sind zwei Orientierungshilfen entstanden:

[Policy Framework for Smart Public-Use Bike Share](#)

[Common Position Paper on Unlicensed Dockless Bike Sharing](#)

Das Institut ITDP (Institute for Transportation and Development Policy) überarbeitet zurzeit seine international viel beachtete [Planungshilfe für Leihradssysteme](#). Eine erste Einschätzung zum Thema stationslose Leihsysteme findet sich [hier](#).

Angesichts der raschen Entwicklung versteht sich dieses Papier als lebendiges Dokument, das der aktuellen Entwicklung immer wieder angepasst wird. Dies hier ist die Version 1.2, veröffentlicht im Februar 2018.

Kontakt:

ADFC-Bundesgeschäftsstelle, Saskia Ellenbeck
interessenvertretung@adfc.de
Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. (ADFC)
Bundesgeschäftsstelle
Mohrenstraße 69, 10117 Berlin