

Angelina Bartz, Ina Friedmann¹

Lokale Evaluation des bundesweiten Modellvorhabens „Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme – neue Mobilität in Städten“

Das BMVBS fördert innovative und in den ÖV integrierte Radverkehrsprojekte

Der Fahrradverkehr findet in der Stadtentwicklungs- und Verkehrspolitik seit einigen Jahren zunehmende Beachtung. Vor dem Hintergrund des politischen Willens zur Förderung des Radverkehrs als Teil einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) im April 2009 das bundesweite Modellvorhaben „Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme – neue Mobilität in Städten“ ausgeschrieben. Das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) sicherte im Rahmen des Forschungsprogramms „Experimenteller Wohnungs- und Städtebau“ (ExWoSt) die wissenschaftliche Begleitung der Modellvorhaben. Dazu wurden im ExWoSt-Forschungsfeld „Innovative Mobilität in Städten – öffentliche Fahrradverleihsysteme“ die Fahrradverleihsysteme der Modellvorhaben evaluiert, ein Sondergutachten erarbeitet und der Austausch zwischen den Akteuren durch eine Forschungsassistenz als Schnittstelle zwischen dem BBSR und den geförderten Städten unterstützt.

Das Ziel des Modellvorhabens war es, innovative Radverkehrsprojekte in deutschen Städten und Kommunen zu fördern, die gemeinsam mit Betreiberunternehmen des öffentlichen Verkehrs (ÖV) und Verkehrsverbünden einen umwelt- und sozialverträglichen Nahverkehr weiterentwickeln und unterstützen. Das Leihfahrrad sollte damit als Teil des ÖV anerkannt und öffentliche Fahrradverleihsysteme räumlich, tariflich und informatorisch in das Angebot des ÖV integriert werden.

An dem Wettbewerb des BMVBS haben sich insgesamt 44 Kommunen und Regionen beteiligt. Durch den Bundesverkehrsminister wurden am 10. August 2009 15 Bewerber für ihre innovativen Ansätze ausgezeichnet. Sechs Bewerber erhalten als Modellvorhaben (Kassel, Mainz, Nürnberg, Metropolregion Ruhrgebiet, Stuttgart und Usedom) für den Aufbau beziehungsweise Ausbau ihrer Konzepte vor Ort eine Bundesförderung in Höhe von 12,7 Mio. Euro.²

Die Fahrradverleihsysteme wurden über einen Zeitraum von sechs Monaten evaluiert

Die Umsetzung der Leihradssysteme in den sechs Modellvorhaben wurde durch wissenschaftlich fundierte Evaluationen begleitet. Diese erfolgten nach einem vom Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH (WI) entwickelten Evaluationskonzept.³ Ziel der „lokalen Evaluationen“ war es, die Planungs- und Umsetzungsprozesse der Fahrradverleihsysteme in den Modellvorhaben zu erheben und die Ergebnisse systematisch darzustellen und zu bewerten. Die lokalen Endberichte dieser Prozessevaluationen beantworten die Forschungsleitfragen (siehe Kapitel 1) des Evaluationskonzeptes und fassen Erkenntnisse und Handlungsempfehlungen sowohl für die Optimierung der Umsetzung der untersuchten Fahrradverleihsysteme als auch für neue Fahrradverleihsysteme zusammen.⁴ Die Phase der lokalen Evaluationen erstreckte sich von Juni 2011 bis November 2011.

Die lokalen Evaluationen wurden anschließend zu einer überlokalen Evaluation der einzelnen Modellvorhaben zusammengeführt.⁵ In dieser wurden insbesondere die Ergebnisse der lokalen Evaluation miteinander in Beziehung gesetzt und eine Wirkungsevaluation durchgeführt.⁶

Das Statistische Amt der Landeshauptstadt Stuttgart wurde mit der lokalen Evaluation des Fahrradverleihsystems in Stuttgart beauftragt. Für die Evaluationen sind umfassende Kenntnisse im Bereich der Methoden und Instrumente der empirischen Sozialforschung, der amtlichen Statistik und Kommunalstatistik sowie der lokalen Gegebenheiten und Entscheidungsprozesse notwendig. Die überlokale Evaluation aller sechs Leihradssysteme in den Modellvorhaben erfolgte in Kooperation des Statistischen Amtes mit dem Institut für Straßen- und Verkehrswesen am Lehrstuhl für Verkehrsplanung und Verkehrsleittechnik der Universität Stuttgart. Die übergreifende Projektkoordination lag bei Herrn Stürmer, Mitarbeiter der Stabstelle für Planung und Koordination im Geschäftskreis des Oberbürgermeisters (S/OB). Zuständig innerhalb des Amtes für Stadtplanung und Stadterneuerung für das Sachgebiet „Radverkehrsplanung“ und Fahrradbeauftragter der Stadt Stuttgart ist Herr Köhnlein.

1. Forschungsdesign der lokalen Evaluation

Die lokale Evaluation untersucht und bewertet die Umsetzung des Fahrradverleihsystems

Durch die übergreifende Konzeption und die wissenschaftliche Begleitung der Evaluation durch das Wuppertal Institut war sichergestellt, dass bundesweit vergleichbare Daten erhoben und weiter verarbeitet wurden. Das einheitliche Evaluationskonzept umfasste 10 „Evaluationsgegenstände“. Die „Evaluationsgegenstände“ 1 bis 5, die im Statistischen Amt der Landeshauptstadt Stuttgart bearbeitet wurden, sind Bestandteile der lokalen Evaluation und bewerten die Umsetzung des Fahrradverleihsystems (Prozessevaluation).⁷ In diesem Zusammenhang wurde zunächst die kommunale Ausgangslage erhoben und erläutert. Der Schwerpunkt der darauf folgenden „Evaluationsgegenstände“ lag auf der Betrachtung einzelner Planungs- und Umsetzungsschritte und dem Grad der Abweichung zwischen dem Plan- und dem Ist-Zustand sowie auf verschiedenen Erfolgs- und Hemmnisfaktoren des Fahrradverleihsystems. Ergänzend dazu wurde eine Medienbeobachtung und Medienanalyse durchgeführt, in der untersucht wurde, auf welche Weise das Fahrradverleihsystem in der medialen Berichterstattung dargestellt und bewertet wurde, welche Themen dabei im Mittelpunkt standen und welche positiven und negativen Aspekte diskutiert worden sind (vgl. Tabelle 1). Zusätzlich wurde der Stand der Umsetzung der räumlichen, tariflichen und informatorischen ÖV-Integration des Leihradsystems eruiert.

169

Die einzelnen Erhebungsinstrumente der Prozessevaluation wurden vom Statistischen Amt der Stadt Stuttgart in Abstimmung mit dem Wuppertal Institut entwickelt. In Stuttgart bezieht sich die Evaluation in Teilen auf das „Call a Bike“- und auf das erweiterte „e-Call a Bike“-Fahrradverleihsystem. Die „Evaluationsgegenstände“ wurden mittels Indikatoren operationalisiert. Ihre Festlegung und späteren Auswertungen folgten zwei grundsätzlichen Leitfragen:

1. Welches sind die entscheidenden Rahmenbedingungen und Voraussetzungen für öffentliche Fahrradverleihsysteme (rechtliche, verkehrspolitische, sozioökonomische, stadtstrukturelle, städtebauliche)?
2. Welches sind die Chancen und Wirkungen von öffentlichen Fahrradverleihsystemen?

Um Erkenntnisse über das übergeordnete Struktur- und Bedingungsgefüge der Planung und Umsetzung des Leihradsystems zu gewinnen, wurde ein teilstandardisierter Erhebungsbogen für den Betreiber entwickelt. In diesem wurden neben Beschreibungen zur Konzeption und Funktionalität des Fahrradverleihsystems auch kurze und quantifizierbare Angaben zur Finanzierung erfasst. Um darüber hinaus eine empirisch fundierte Experteneinschätzung zu erhalten, sah das Untersuchungsdesign laut Evaluationskonzept außerdem leitfadengestützte Experteninterviews vor. Die Umsetzung eines lokalen Fahrradverleihsystems ist in der Regel in verkehrspolitische und stadtentwicklungspolitische Ziele einer Kommune eingebunden. Daher wurde der Umsetzungsprozess aus der Perspektive von internen Akteu-

ren erhoben, aufbereitet und ausgewertet. Darüber hinaus wurden auch Entscheidungsträger aus unterschiedlichen Gremien und Institutionen, so genannte externe Akteure, befragt. Hierzu zählen insbesondere Vertreter von Interessenverbänden der „Mobilitätswirtschaft“ (z. B. Automobilverbände, Fahrradverbände, ÖV-Betreiber), die mit der grundsätzlichen und örtlichen Problematik wachsender Mobilität vertraut sind.

Tabelle 1: „Evaluationsgegenstände“, Erhebungsinstrumente und Untersuchungsdesign/-methode der Prozessevaluation

Evaluationsgegenstand	Untersuchungsdesign und -methode	Erhebungsinstrument
EG1: Kommunale Ausgangslage (In welchem kommunalen Kontext werden die FVS umgesetzt?)	Erfassung der kommunalen Ausgangslage (Stadtstrukturen, Verkehrssysteme, Verkehrspolitik) anhand eines vorgegebenen Erhebungsbogens	Standardisierter Indikatorenkatalog
EG2: Konzept und Umsetzung des FVS (Welche Ziele verfolgen die FVS und gibt es in der Umsetzung Abweichungen von der Planung?)	Dokumentation des geplanten Konzeptes und der tatsächlichen Umsetzung anhand eines vorgegebenen Erhebungsbogens	Standardisierter Erhebungsbogen
EG3: Umsetzungsprozess aus Perspektive der internen Akteure (Welche Hemmnisse und Erfolgsfaktoren werden von den internen Akteuren wahrgenommen?)	Persönliche Interviews anhand eines vorgegebenen Interviewleitfadens mit internen Akteuren (Verwaltung, ÖV-Betreiber, Kooperationspartner) Textanalyse	Teilstandardisierter Fragebogen Öffentliche Gemeinderatsdrucksachen Protokolle der laufenden Abstimmungsgespräche zwischen den für den Auf- und Ausbau des Fahrradverleihsystems Verantwortlichen
EG4: Umsetzungsprozess aus Perspektive von externen Akteuren (Welche Hemmnisse und Erfolgsfaktoren werden von den externen Akteuren wahrgenommen?)	Persönliche Interviews anhand eines vorgegebenen Interviewleitfadens mit externen Akteuren (Politik, Medien, Verbände) Textanalyse	Teilstandardisierter Fragebogen Öffentliche Gemeinderatsdrucksachen Protokolle der laufenden Abstimmungsgespräche zwischen den für den Auf- und Ausbau des Fahrradverleihsystems Verantwortlichen
EG5: Öffentlicher Diskurs über das FVS (Wie häufig und mit welchen Inhalten wird über die FVS berichtet?)	Medienbeobachtung und Medienanalyse	Standardisierter Erhebungsbogen zur Erfassung von Zeitungsartikeln
Auswertung		
Synthese und Bewertung der Prozesse: Umsetzungsergebnisse		Prozessevaluation

Quelle: Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH (WI) (2010), eigene Ergänzung

2. Ausgangssituation und Rahmenbedingungen in der Landeshauptstadt Stuttgart

Der Radverkehrsanteil in Stuttgart soll langfristig auf 20 Prozent steigen

In der Landeshauptstadt Stuttgart ist ein kommunalpolitisch angestrebtes Ziel die Fortführung der Förderung des Radverkehrs, wobei der Anteil der Fahrradfahrer am Gesamtverkehr von fünf Prozent mittelfristig auf zwölf Prozent und langfristig auf 20 Prozent gesteigert werden soll. Dies geht aus dem Beschluss des Grundsatzpapiers zur Förderung des Fahrradverkehrs durch den Ausschuss für Gesundheit und Technik des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart vom 5. Oktober 2004 hervor. „Um mehr Menschen zum Umstieg aufs Rad zu motivieren, wird der Radverkehr in Stuttgart gezielt gefördert. Diese Förderung orientiert sich an folgenden grundsätzlichen Leitlinien:

- Der Nationale Radverkehrsplan wird in Stuttgart als einer von elf Pilotstädten umgesetzt.
- Das Fahrrad ist selbstverständlicher Bestandteil einer integrierten Verkehrspolitik.
- Das Fahrrad wird bei allen Konzepten für Verkehr, Stadtentwicklung und Raumordnung angemessen berücksichtigt“.⁸

Mit dem Beschluss des Gemeinderates wurden diese Ziele weiter konkretisiert und in einen „10-Punkte-Katalog zur Förderung des Radverkehrs“ zusammengefasst. Diese Punkte geben die wesentlichen Handlungsfelder der Radverkehrsförderung prägnant wieder und dienen als Grundlage für die kontinuierliche Weiterentwicklung der Radverkehrsinfrastruktur und entsprechender Serviceangebote.⁹

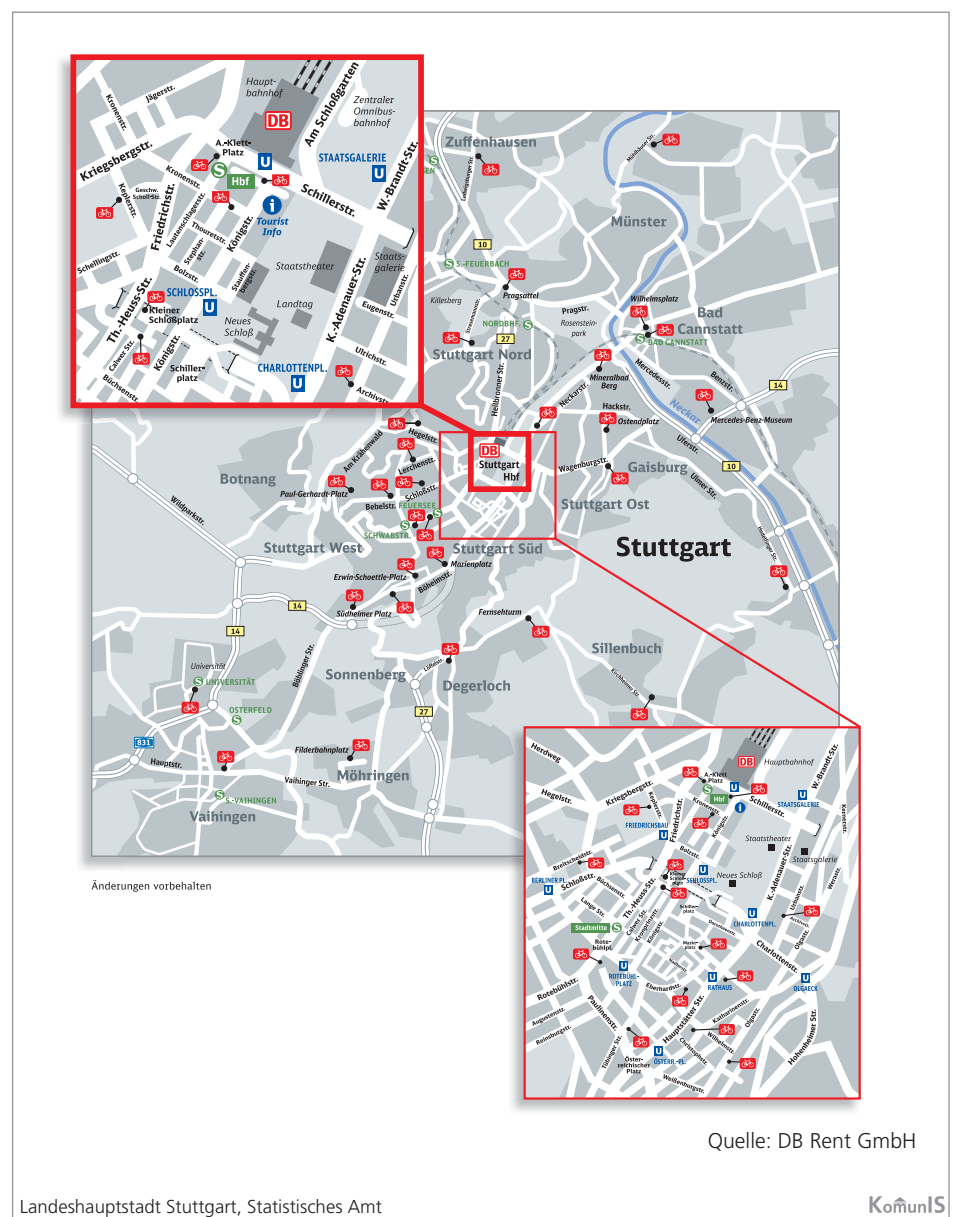
1. Änderungen von Verkehrsregelungen verbessern das Radverkehrsnetz. Beispielsweise können Einbahnstraßen von Radfahrern in beiden Richtungen befahren werden.
2. Das Radverkehrsnetz wird durch Bauprojekte verbessert, unter anderem entstehen neue Radwege.
3. Gefahrenstellen werden beseitigt und an den Schulen wird Verkehrserziehung angeboten. Dadurch wird die Sicherheit für Radfahrer erhöht.
4. Die Wegweisung für den Fahrradverkehr wird verbessert.
5. Es werden weitere praktikable und möglichst sichere Fahrradabstellanlagen eingerichtet.
6. Das Angebot der Kombinationsmöglichkeiten von ÖV und Fahrrad wird ausgebaut, beispielsweise durch den Radroutenplaner von der Stadt und dem Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS).
7. Die Öffentlichkeit wird gezielt zum Thema Fahrradnutzung informiert, unter anderem bei den Stuttgarter Fahrradaktionstagen.
8. Das Angebot an Radfahrkarten wird erweitert.
9. Winterdienst und Reinigung wird schrittweise, insbesondere auf den Hauptradrouten, eingeführt.
10. Der Radverkehrsetat wird erhöht und alle möglichen Fördermittel werden ausgeschöpft.

Vom „Call a Bike“- zum „e-Call a Bike“-Fahrradverleihsystem

Mit dem nationalen Radverkehrsplan, dem „10-Punkte-Katalog zur Förderung des Radverkehrs“ sowie durch die parallele politische Debatte über Elektromobilität stieg in Stuttgart das Interesse an einem öffentlichen Fahrradverleihsystem. Daher wurde bereits im Jahr 2007 das im Auftrag der Stadt Stuttgart durch die DB Rent GmbH betriebene „Call a Bike“-Fahrradverleihsystem eingeführt. Seither stehen den Nutzern an 65 im Innenstadtbereich verteilten Stationen 400 Leihräder zur Verfügung.

Im Rahmen des Modellvorhabens des BMVBS wurde im Jahr 2011 das bestehende Leihradsystem um Elektrofahräder, so genannte Pedelecs, ergänzt und als zentraler Bestandteil des erweiterten „e-Call a Bike“-Fahrradverleihsystems konzipiert. Die Pedelecs können, neben den 400 herkömmlichen „Call a Bikes“ an insgesamt 45 Stationen in der Innenstadt und in den äußeren Stadtbezirken ausgeliehen werden (vgl. Bild 1).¹⁰

Bild 1: Stationskarte des „e-Call a Bike“-Fahrradverleihsystems



Erläuterungen zum „Call a Bike“- und „e-Call a Bike“-Fahrradverleihsystem

Das „e-Call a Bike“-Fahrradverleihsystem in Stuttgart verbindet Fahrräder und Pedelecs in einem öffentlichen, stationsgebundenen Verleihbetrieb mit Terminals. Sämtliche Verleihstationen sind mit einem Terminal ausgestattet, an dem sich Kunden registrieren lassen, die Räder ausleihen und zurückgeben können (vgl. Bild 2 und Bild 3). Die Terminals sind zudem mit einer Batterieladefunktion für die Pedelecs und für weitere elektrische Fahrzeuge ausgestattet, wodurch auch Elektroroller an den Stationen geladen werden können.

Die technische und wirtschaftliche Integration des automatisierten Fahrradverleihsystems erfolgte gemeinsam mit der DB Rent GmbH und dem Energieversorger Baden-Württemberg EnBW und wurde am 28. Oktober 2011 in Betrieb genommen.

Bild 2: „Call a Bike“-Station mit Fundamentpunkten

Bild 3: Terminal „e-Call a Bike“



Quelle: DB Rent GmbH

Quelle: Landeshauptstadt Stuttgart

Ziel des „e-Call a Bike“-Fahrradverleihsystems ist die Integration der äußeren Stadtbezirke in (Halb-)Höhenlage

Mit dem „e-Call a Bike“-Fahrradverleihsystem wird das vorrangige Ziel verfolgt, die äußeren Stadtbezirke, die aufgrund der topographischen Hanglage bisher nicht erschlossen werden konnten, in das Stationsnetz zu integrieren. Ein weiteres Ziel ist die Verknüpfung mit den Angeboten des ÖV, um neue Nutzergruppen für das Verleihsystem zu gewinnen und gleichzeitig die Trennung zwischen individuellem und öffentlichem Verkehr zu überwinden. Weiterhin geht es darum, das Fahrrad als Verkehrsmittel in die Mobilitätskette multimodaler Verkehrsteilnehmer zu etablieren. Darüber hinaus wird dem Leihradsystem das Potenzial zugesprochen, den Autoverkehr (Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Modal Split) zu verringern, die Fahrradfreundlichkeit der Stadt zu verbessern und eine anspruchsvolle und nachhaltige Fahrradpolitik weiter anzulegen.

Tabelle 2: Basisdaten „Call a Bike“ und „e-Call a Bike“

Merkmal	„Call a Bike“	„e-Call a Bike“
Anzahl der Fahrräder	400	400
Anzahl der Pedelecs	0	100
Anzahl der Stationen	65	45
Stationsgebundener Entleihvorgang	Ja	Ja
Ladepunkte Pedelecs	Nein	Ja
Ladepunkte Elektroroller	Nein	Ja
Anzahl der Stellplätze	648	836 (417 für Fahrräder/ 419 für Pedelecs)
Betreiber	DB Rent GmbH	DB Rent GmbH
Betriebsdauer	April bis Dezember	12 Monate/Jahr

Quelle: Landeshauptstadt Stuttgart

Landeshauptstadt Stuttgart, Statistisches Amt

KommunIS

Die Gebühren für Leihräder liegen zwischen 0,08 Euro und 0,12 Euro pro Minute, teilweise sind die ersten 30 Minuten kostenfrei

Die Kunden des Fahrradverleihsystems in Stuttgart können die „Call a Bikes“ und „e-Call a Bikes“ auch in anderen Städten nutzen, in denen das Fahrradverleihsystem von der DB Rent GmbH betrieben wird. Es ist keine erneute Anmeldung notwendig. Neukunden des Stuttgarter Systems benötigen zum Entleihen der Räder eine einmalige Registrierung. Für die Benutzung der konventionellen Räder sind die ersten 30 Minuten kostenfrei, danach gelten die Tarife in Höhe von 0,08 Euro pro Minute bis zu maximal 15 Euro pro Tag. Für Zeitkarteninhaber des VVS und BahnCard-Inhaber sowie für eine längere Ausleihe existieren Rabatte. Für die Benutzung von Pedelecs besteht ein gesonderter Tarif. Es gilt ein Grund-Tarif von 0,12 Euro ab der ersten Minute, bei einer Registrierung zum Pauschaltarif des „e-Call a Bike“-Systems werden ebenfalls 30 Freiminuten gewährt (vgl. Tabelle 3).

Tabelle 3: Gebührentabelle „Call a Bike“ und „e-Call a Bike“ einschließlich Pauschaltarif

	Mit BahnCard oder VVS-Abo	Ohne BahnCard oder VVS-Abo
	Gebühren „Call a Bike“	
1. - 30. Minute	kostenfrei	kostenfrei
ab 31. Minute	0,08 €	0,08 €
max. pro Tag (24 Std.)	9,00 €	15,00 €
max. pro Woche	45,00 €	60,00 €
	Gebühren „e-Call a Bike“	
1. - 30. Minute	0,12 €	0,12 €
ab 31. Minute	0,12 €	0,12 €
max. pro Tag (24 Std.)	13,50 €	22,50 €
max. pro Woche	67,50 €	90,00 €
	Pauschaltarif „e-Call a Bike“	
Jahrespreis	40,50 €	54,00 €
1. - 30. Minute	kostenfrei	kostenfrei
ab 31. Minute	0,12 €	0,12 €
max. pro Tag (24 Std.)	13,50 €	22,50 €
max. pro Woche	67,50 €	90,00 €

Quelle: DB Rent GmbH (2010)

Landeshauptstadt Stuttgart, Statistisches Amt

KommunIS

3. Ausgewählte Ergebnisse der lokalen Evaluation in Stuttgart

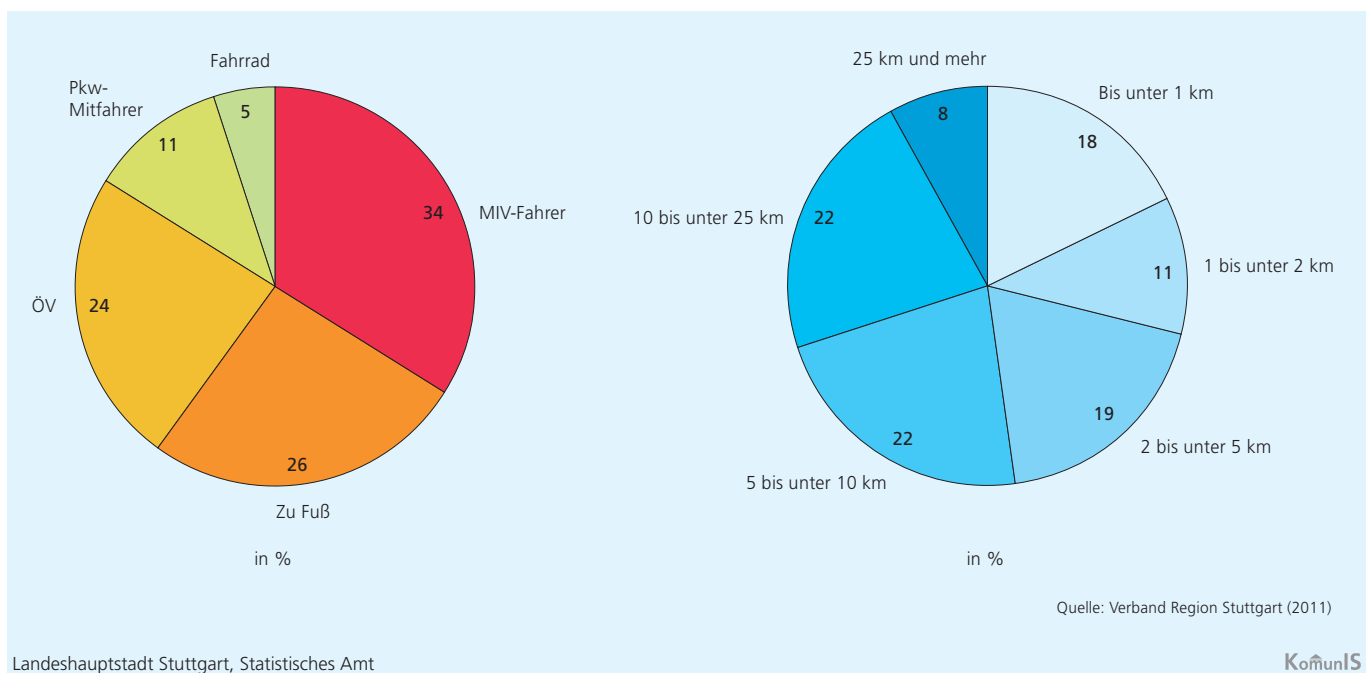
Die Ergebnisse basieren auf den kommunalstatistischen Daten der Landeshauptstadt Stuttgart sowie auf den Analysen der Experteninterviews, die mit Hilfe des Textanalyseprogramms MAXQDA¹¹ durchgeführt wurden.

Unter Berücksichtigung der topographischen, städtebaulichen, sozialen und infrastrukturellen Ausgangsbedingungen lassen sich Erfolgsfaktoren, Bedingungen und Hemmnisse für die Einführung und den Betrieb des Fahrradverleihsystems identifizieren. Beispielhaft für die Beschreibung der Rahmenbedingungen werden im Folgenden ausgewählte Ergebnisse aus dem lokalen Endbericht dargestellt.

Der MIV dominiert den Verkehr in Stuttgart stark

In der Stadt Stuttgart hat der motorisierte Individualverkehr (MIV) den größten Anteil an Wegen.¹² 34 Prozent der Wege werden mit dem Pkw zurückgelegt. Der Verkehrsmittelanteil des Radverkehrs liegt mit fünf Prozent an letzter Stelle. Der größte Anteil an Wegelängen bilden die 5 bis unter 10 Kilometer und 10 bis unter 25 Kilometer mit je 22 Prozent (vgl. Abbildung 1).

Abbildung 1: Wegebezogener Modal Split und Wegelängen



175

3.1 Die kommunale Fahrradinfrastruktur in Stuttgart

Die Fahrradinfrastruktur Stuttgarts wurde in den letzten Jahren speziell gefördert

Im Zuge des Radverkehrsförderprogramms der Landeshauptstadt Stuttgart ist ein Ausbau des Radverkehrsnetzes verwirklicht worden. Das Hauptradroutennetz bildet das Grundgerüst des gesamtstädtischen Radverkehrsnetzes. Damit werden den Radfahrern für alle relevanten Fahrbeziehungen möglichst direkte, sichere und angenehm zu befahrende Verbindungen angeboten. Zudem bietet es auch die Grundlage für die verschiedenen Handlungsprogramme zur Verbesserung der Wegeinfrastruktur und Radverkehrswegweisung nach dem bundesweiten Standard.

Für die Umsetzung dieser Ziele und die Steigerung des Radverkehrsanteils wurden in den Jahren 2008 bis 2011 zwischen 555 000 Euro und 715 999 Euro Radverkehrsetat pro Jahr zur Verfügung gestellt (vgl. Tabelle 4).

Tabelle 4: Radverkehrsetat im Überblick

	2008	2009	2010	2011
	€			
Pauschale Radverkehr	555 000	555 000	715 000	715 000
Neckartalradweg	150 000	200 000		
Realisierung Radverkehrskonzept			300 000	800 000
Projekt „FahrRad & Schule“	100 000	100 000	200 000	200 000
Radverkehrsplanung	20 000	20 000	20 000	20 000
Betrieb „Call a Bike“	130 000	130 000	130 000	130 000
Betrieb Fahrradstation	50 000	50 000	75 000	75 000
Summe	965 000	915 000	1 440 000	1 940 000
Vergleich alter/neuer Doppelhaushalt	1 880 000		3 380 000	

Quelle: Landeshauptstadt Stuttgart

Landeshauptstadt Stuttgart, Statistisches Amt KommunIS

3.2 Planungs- und Umsetzungsschritte des „e-Call a Bike“-Fahrradverleihsystems

Die Planung und Umsetzung des „e-Call a Bike“-Fahrradverleihsystems hatte folgende Teilziele:

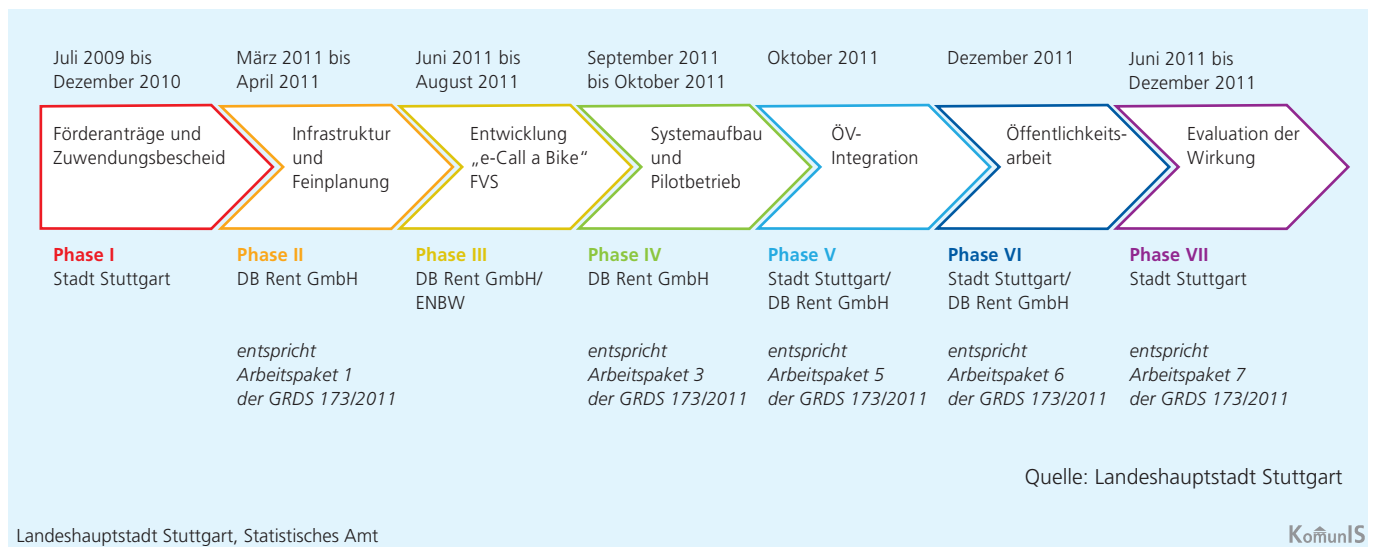
1. Migration des bestehenden „Call a Bike“-Systems und Erweiterung des Verleihsystems zur Nutzung von Pedelecs,
2. Entwicklung der technischen Grundlagen für das „e-Call a Bike“-Fahrradverleihsystem zur Nutzung der 400 Fahrräder als auch der 100 Pedelecs,
3. Neustrukturierung des gesamten Stationsnetzes unter den Aspekten einer sinnvollen Netzdichte und eines effizienten Betriebs,
4. Umbau der Abstellstationen zur Nutzung für Fahrräder und Pedelecs,
5. Entwicklung von Standardlösungen für den Tiefbau der Abstellstationen,
6. Integration des Systems in den ÖV und
7. Evaluation des Betriebs aus technischer (Batterien, Pedelecs und Abstellstationen) und betriebswirtschaftlicher Sicht (Kostendeckungsgrad).

Die Arbeitspakete für die Planung und Umsetzung des „e-Call a Bike“-Fahrradverleihsystems wurden gemeinsam von der Landeshauptstadt Stuttgart, der DB Rent GmbH und der EnBW entwickelt, wobei die Federführung entweder bei einem oder gemeinsam bei zwei Kooperationspartnern lag (vgl. Abbildung 2).

Die einzelnen Umsetzungsschritte des Projektes lassen sich in Anlehnung an die vom Ausschuss für Umwelt und Technik des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart formulierten Arbeitspakete sieben Phasen zuordnen und chronologisch nach Umsetzungsdatum darstellen (vgl. Abbildung 2):

Die Planung und Umsetzung des „e-Call a bike“-Fahrradverleihsystems dauerte länger als zwei Jahre

Abbildung 2: Planungs- und Umsetzungsschritte des „e-Call a Bike“-Fahrradverleihsystems



Phase I: Förderanträge und Zuwendungsbescheid (Juli 2009 bis Dezember 2010)

Die Stadt Stuttgart reichte im Juli 2009 gemeinsam mit den Partnern den Projektantrag für das „e-Call a Bike“-Fahrradverleihsystem ein. Am 10. August 2009 wurde das Konzept durch das BMVBS ausgezeichnet und schriftlich eine Förderung in Aussicht gestellt. Am 31. August 2009 stellte Stuttgart formal den Förderantrag. Nach der Erstellung eines Anforderungskatalogs mit Entwicklungsszenarien im April 2010 und einer weiteren Inaussichtstellung auf eine Zuwendung erhielt die Stadt Stuttgart am 21. Dezember 2010 den Zuwendungsbescheid zur Umsetzung des „e-Call a Bike“-Fahrradverleihsystems.

Phase II: Entwicklung einer integrierten Infrastruktur und Feinplanung (März 2011 bis April 2011)

Im Zeitraum von März bis April 2011 fand die Abstimmung bezüglich der Standorte statt und es wurden erste Standortbegehungen durch den Betreiber und die Stadt Stuttgart durchgeführt. In Koordinierungsgesprächen mit der DB Rent GmbH und den technischen Ämtern der Stadt Stuttgart wurde der neue Stationsplan festgelegt und in den entsprechenden politischen Gremien vorgestellt. Anschließend erfolgten die Feinplanung des Systemumfangs und die Bestellung der Räder, Terminals und weiterer Komponenten. Parallel dazu wurde im Rahmen des „e-Call a Bike“-Systems als Bestandteil eines zukünftigen Elektromobilitätsangebots mit der Unterstützung der EnBW ein integrierter Ansatz für die entsprechende Infrastruktur entwickelt.

Phase III: Entwicklung des „e-Call a Bike“-Fahrradverleihsystems, Baumaßnahmen (Juni 2011 bis August 2011)

Im Juni 2011 wurde ein neuartiges System für einen öffentlich zugänglichen Pedelec-Verleihbetrieb entwickelt. Der Systemaufbau erforderte folgende Arbeitsschritte: die Analyse der Anforderungen und bestehender Lösungen, die Erstellung eines Lastenheftes, die Vergabe, Steuerung und Kontrolle von Entwicklungsaufträgen sowie den Test und die Analyse der Prototypen. Die Einführung des „e-Call a Bike“-Verleihsystems beinhaltet darüber hinaus die Neuentwicklung notwendiger Systemkomponenten (z. B. Schlosstechnologie, Terminal, Systemanschluss, Ladetechnologie) und anschließende Systemtests. Beginn der Baumaßnahmen war am 15. August 2011.

Phase IV: Systemaufbau, Pilotbetrieb und Eröffnung (September 2011 bis Oktober 2011)

Der Aufbau des „e-Call a Bike“-Systems erfolgte stufenweise. Vor dem Pilotbetrieb im September 2011 mussten unwirtschaftliche Stationen rückgebaut, vorhandene Stationen neu gegliedert und neue Stationen aufgebaut werden. Für die Testnutzung standen einer Testgruppe 20 Pedelegs zur Verfügung. Diese prüfte das System und machte in einem speziell entwickelten Fragebogen Angaben zum Ausleih- und Rückgabeprozess am Terminal sowie zum Pedeleg an sich. Technische Nachbesserungen wurden bis zum Abschluss des Pilotbetriebs im Oktober 2011 vorgenommen.

Phase V: Öffentlichkeitsarbeit (Oktober 2011 bis Dezember 2011)

Das Leihradsystem wurde seit der geplanten Einführung der Pedelegs verstärkt durch Werbung und Öffentlichkeitsarbeit gefördert. Seit der Eröffnung des „e-Call a Bike“-Fahrradverleihsystems haben sowohl die DB Rent GmbH als auch die Stadt Stuttgart und die EnBW verschiedene öffentlichkeitswirksame Aktivitäten auf verschiedenen Wegen durchgeführt.

Phase VI: ÖPNV-Integration (Dezember 2011)

Ein wesentlicher Bestandteil des Projekts war die räumliche, tarifliche und informationelle Integration des Fahrradverleihsystems in das Angebot des ÖV. Die DB Rent GmbH begleitete die Entwicklung des Tarifkonzepts, unterstützte es konzeptionell und setzte das gewählte Konzept technisch um (Hintergrund-, Terminal- und Abrechnungssystem).

Phase VII: Evaluation der Wirkungen (Juni 2011 bis Dezember 2011)

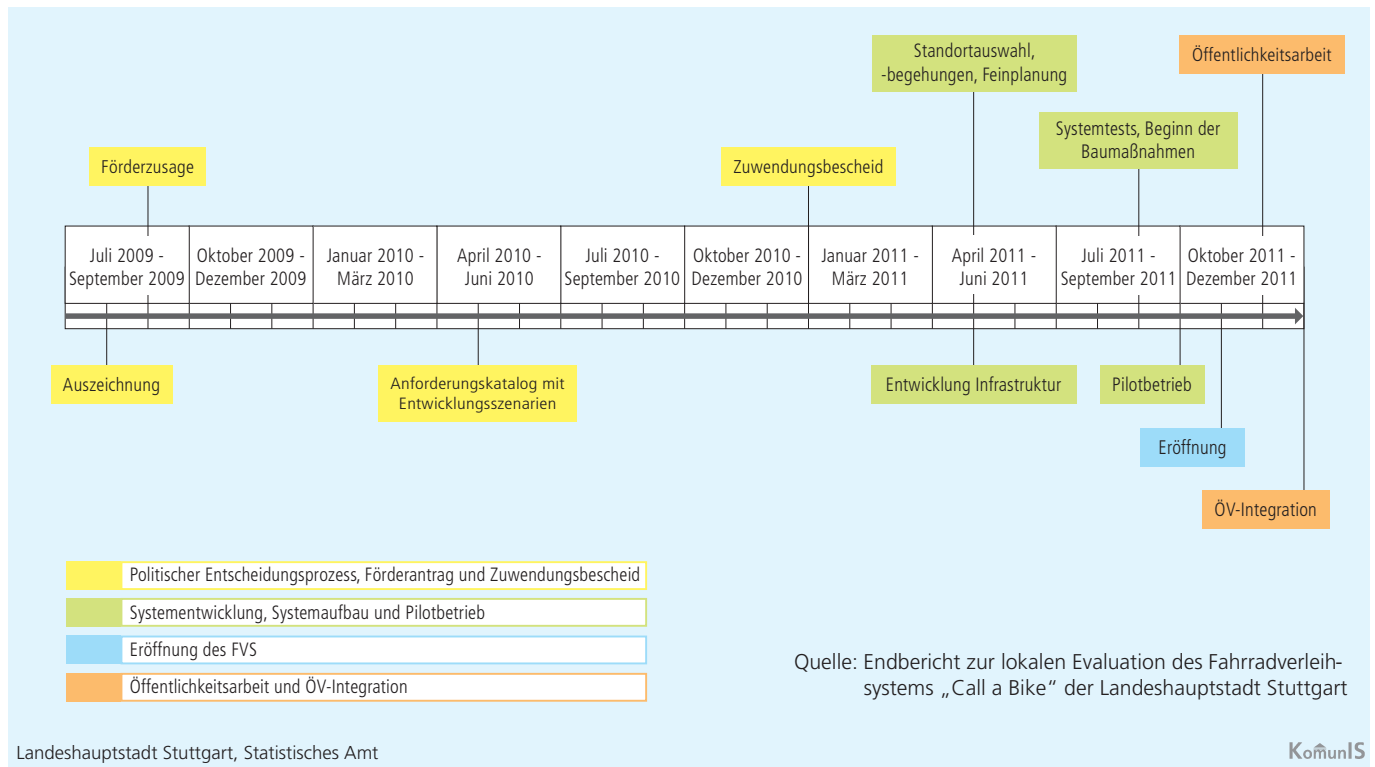
Im Rahmen Evaluation wurden die Auswirkungen des Fahrradverleihsystems quantifiziert. Die Evaluation des Fahrradverleihsystems erfolgte sowohl auf der lokalen Ebene als auch auf der überlokalen Ebene über alle Modellvorhaben hinweg.

3.3 Gründe für Abweichungen zwischen dem Plan- und dem Ist-Zustand

Aufgrund der längeren Umsetzungsphase des „e-Call a Bike“-Fahrradverleihsystems musste die Eröffnung wegen baulicher und technischer Herausforderungen zeitlich nach hinten verschoben werden. Der Testbetrieb sollte ursprünglich im Frühjahr 2011 starten, alle Terminals sollten bis spätestens Juni zur Verfügung stehen und die Pedelegs im funktionsfähigen System präsentiert werden. Allerdings sind die beteiligten Akteure auf verschiedene bauliche und technische Schwierigkeiten gestoßen. So verzögerte sich beispielsweise die Lieferung der Terminals, weshalb die Stationen nur schrittweise aufgebaut werden konnten. Darüber hinaus mussten technische Aspekte der Pedelegs weiterentwickelt werden. Auch baulich traten unerwartete Hindernisse auf, wodurch verschiedene geplante Stationsstandorte wieder aufgegeben werden mussten.

Obwohl nicht alle Planziele fristgerecht umgesetzt werden konnten, verlief der Planungs- und Umsetzungsprozess insgesamt erfolgreich. Dem Hauptziel, den Radverkehr zu fördern und zunehmend auf umweltfreundliche Mobilitätsformen zurückzugreifen, wird nach Aussagen der DB Rent GmbH mit konstant ansteigenden Ausleihzahlen näher gekommen: Die Saison April bis Dezember 2008 war die erste im vollständigen Stationsnetz „Call a Bike“ in Stuttgart. In der Saison 2009 haben über 5000 Kunden circa 80 000 Fahrten mit den Leihrädern unternommen, 2010 wurden rund 87 000 Ausleihen verzeichnet.¹⁴ Mit der Einführung der Pedelegs wird eine weitere Steigerung der Nutzerzahlen erwartet, da einerseits zusätzliche Nutzergruppen erschlossen werden können und andererseits angenommen werden kann, dass die Nutzergruppe der intermodal Reisenden in Zukunft stark zunehmen wird.

Abbildung 3: Umsetzungsschritte in Stuttgart



3.4 Die Integration des Fahrradverleihsystems in den ÖV

Vorrangiges Ziel ist die räumliche, tarifliche und informatorische Integration des Fahrradverleihsystems in den ÖV

Die Integration des „e-Call a Bike“-Systems in den ÖV durch Tarifierung, Routenplaner und Marketing ist ein wesentliches Teilziel des Projektes. Des Weiteren soll in der Landeshauptstadt Stuttgart zukünftig eine Kundenkarte entwickelt werden, die sowohl für das Leihradsystem als auch für den ÖV als Zugangsmedium dient. Das Fahrradverleihsystem stellt eine Vernetzung der stark frequentierten Verkehrsknotenpunkte im Innenstadtbereich Stuttgarts her, weshalb es nicht als Konkurrenz, sondern als eine Alternative und Ergänzung zum ÖV betrachtet werden kann.

Das Stationsnetz des „e-Call a Bike“-Fahrradverleihsystems ist auf der Internetseite des Stuttgarter Radroutenplaners verzeichnet.¹⁵ So haben die Kunden die Möglichkeit, sich die persönliche Fahrradrouten von einer Verleihstation zur anderen zusammenzustellen. Des Weiteren konnte durch die Ausleihterminals eine engere informatorische Verbindung zwischen dem Fahrradverleihsystem und dem ÖV-Angebot hergestellt werden, da an den Terminals die S-Bahnstationen in der Nähe der Leihstation angezeigt werden.

Bei der Wahl der Stationsstandorte wurde darauf geachtet, dass sie jeweils zentral an stark frequentierten Verkehrsknotenpunkten vor allem an Bus-, Stadtbahn- und S-Bahn-Haltestellen gelegen sind. Die Verteilung der Leihstationen orientiert sich am ÖV-Netz, so dass das Netz der Fahrradverleihstationen parallel zum ÖV-Netz aufgebaut ist.

Zwischen dem „Call a Bike“-System und dem öffentlichen Nahverkehr bestand bei der Einführung des Systems 2007 in Stuttgart noch keine tarifliche Integration. Die Integration wurde erst mit der Erweiterung zum „e-Call a Bike“-System umgesetzt. So wurden Rabatte für Zeitkartenbesitzer des öffentlichen Nahverkehrs sowie für BahnCard-Inhaber eingeführt.

Eine gute Fahrradinfrastruktur ist eine der wichtigsten Rahmenbedingungen für die Umsetzung von Fahrradverleihsystemen

3.5 Rahmen- und Umsetzungsbedingungen für den Aufbau eines Fahrradverleihsystems

Das Vorhandensein gewisser Rahmenbedingungen gilt als die wichtigste Voraussetzung für den Erfolg des Fahrradverleihsystems. Die erste allgemeine Rahmenbedingung, die laut Aussagen der Experten vorhanden sein sollte, ist eine gute Fahrradinfrastruktur, die gewährleistet, dass sich Fahrradfahrer auch im innerstädtischen Autoverkehr mit dem Fahrrad sicher fühlen. Zweitens ist es wichtig, dass ein Bedarf an Leihfahrrädern vorhanden ist – dieser hängt einerseits mit der Größe und Topographie der Stadt und der Einwohnerdichte zusammen und andererseits mit dem Ausbau des ÖV. Eine wichtige politische Voraussetzung ist die Einigkeit in den politischen Parteien und Gremien. Verbunden damit ist in Stuttgart auch der politische Wille, das Leihradsystem nach Ablauf der Bezuschussung durch den Bund zu subventionieren. Für den Planungs- und Umsetzungsprozess ist nach Meinung der Befragten weiterhin eine Projektkoordination unabdingbar, wodurch die Prozesse über die Ämter hinweg gesteuert werden. Darüber hinaus müssen für den Aufbau des Fahrradverleihsystems auch Fahrradverbände und ähnliche Gruppierungen mit einbezogen werden, um die Akzeptanz des Fahrradverleihsystems in der Bevölkerung zu gewährleisten. Schließlich ist auch ein sinnvolles und möglichst flächendeckendes Stationsnetz eine wichtige Rahmenbedingung. Die Standorte der Verleihstationen sollten sich auf das gesamte Stadtgebiet verteilen und an den Hauptverkehrsknotenpunkten liegen.

3.6 Erfolgs- und Hemmnisfaktoren

Verschiedene Erfolgs- und Hemmnisfaktoren sollten beim Planungs- und Umsetzungsprozess berücksichtigt werden

Unter Berücksichtigung der topographischen, städtebaulichen, sozialen und infrastrukturellen Ausgangsbedingungen in Stuttgart konnten unterschiedliche Erfolgsfaktoren, Bedingungen und Hemmnisse für die Einführung und den Betrieb des Leihradsystems identifiziert werden. Ausschlaggebender Grund für die Förderung der Elektromobilität und die Nutzung des Fahrradverleihsystems war in erster Linie eine positive Einstellung der beteiligten Akteure gegenüber dem Radverkehr, so die Experten. Grundlegend für den Erfolg bezüglich des politischen Entscheidungsprozesses war in diesem Zusammenhang auch die große politische Zustimmung und die Einigkeit aller politischen Fraktionen im Gemeinderat, sowohl im Zusammenhang mit dem grundsätzlichen Aufbau eines Leihradsystems in Stuttgart als auch mit der Erweiterung zum „e-Call a Bike“-System. Auch die Finanzierung des „e-Call a Bike“-Fahrradverleihsystems kann als Erfolgsfaktor bewertet werden, da sie allein durch Fördergelder möglich war.

Auf politischer Ebene ging jedoch sowohl der Einführung als auch der Weiterentwicklung des Fahrradverleihsystems ein langwieriger Abstimmungs- und Planungsprozess voraus, wodurch das Projekt unter einen hohen zeitlichen Druck geriet.

Als Erfolgsfaktor im Hinblick auf den Planungs- und Umsetzungsprozess hat sich die Wahl des Konzeptes erwiesen. Das stationsgebundene Konzept macht das Angebot für die Kunden planbar, d.h. sie greifen gezielt und nicht nur spontan auf die Leihfahrräder zurück. Ein weiterer Erfolgsfaktor ist die leichte Zugänglichkeit, durch die sich das Fahrradverleihsystem auszeichnet. Da sich die Stationen im öffentlichen Raum an markanten und hochfrequentierten Stellen befinden, sind sie gut erreichbar und nach einer vorhergehenden Anmeldung ohne Einschränkung nutzbar. Weiterhin gilt auch der Einbezug von Gruppierungen, wie beispielsweise Fahrradverbänden, als Erfolgsfaktor für den Planungs- und Umsetzungsprozess. Schließlich hat sich auch der Einsatz eines Projektteams zur Umsetzung des Fahrradverleihsystems als Erfolgsfaktor erwiesen. Dieses war als regelmäßig tagendes Gremium organisiert und für die operative Planung und Steuerung des Projekts verantwortlich. Zu den Aufgaben des Projektteams zählten unter anderem die Terminüberwachung und Kostenkontrolle des Gesamtprojekts mit den entsprechenden Arbeitspaketen.

Ein Hemmnis war dagegen die Wahl der Standorte und die Freigabe von Flächen für den Stationsaufbau. Da aufgrund der Erweiterung mit Pedelecs jede Station mit jeweils einem Terminal für den Registrierungs- und Verleihprozess für die Kunden ausgestattet werden musste, änderte sich der Flächenbedarf entsprechend. Darüber hinaus müssen Stationsstandorte den Prämissen sowohl des Städtebaus und der Stadtgestaltung als auch der Verkehrsplanung entsprechen. Auch im Hinblick auf die technische Entwicklung mussten, bedingt durch den innovativen Charakter des Projektes, einige Herausforderungen gemeistert werden. So bestand beispielsweise bei der Stationssteuerungssoftware oder der Ladetechnik nach der Testphase ein Weiterentwicklungsbedarf.

4. Abgeleitete Thesen zum Fahrradverleihsystem

Die Ergebnisse der lokalen Evaluation können zu folgenden Thesen zusammengefasst werden, die sich zum einen auf die Radverkehrsförderung und zum anderen auf das Mobilitätsverhalten beziehen:

1) Fahrradverleihsystem und Radverkehrsförderung

- a) Das Fahrradverleihsystem soll in die Radverkehrsförderung integriert sein. Nur wenn eine Infrastruktur für den Fahrradverkehr vorhanden ist, kann ein Fahrradverleihssystem erfolgreich aufgebaut werden.
- b) Ein Fahrradverleihsystem ist eine Maßnahme, um das Fahrrad in der Stadt als sinnvolles und alternatives Verkehrsmittel im Alltag zu fördern und zu etablieren.
- c) Das Leihrad ist vor allem dann eine gute Mobilitätsalternative, wenn das Verleihsystem in Kombination mit dem Angebot des ÖV und der Verkehrssicherheit implementiert wird. Insbesondere in einer Stadt wie Stuttgart, wo der Anteil des Radverkehrs am Modal Split gering ist (vgl. Abbildung 1), daher (noch) keine ausgedehnte Fahrradkultur entwickelt ist und die Nutzung des Fahrrads unter dem vorhandenen Potenzial liegt, kann das Fahrradverleihsystem ein „Türöffner“ sein, um die Akzeptanz des Fahrrads als alltägliches städtisches Verkehrsmittel allgemein zu erhöhen.

2) Wandel im Mobilitätsverhalten

- a) Leihfahrräder sind ein neues, schnelles und flexibles Verkehrsmittel für den Alltag.
- b) Der Fahrradverkehr im Allgemeinen kann auch im Hinblick auf Kosten eine nachhaltige und effiziente Verkehrsmittelalternative zum motorisierten Individualverkehr sein. Gerade Kurzstreckenfahrten mit dem Pkw können durch die Nutzung von Fahrradverleihsystemen ersetzt werden.
- c) Fahrradverleihsysteme lassen sich als Teil des sich entwickelnden „elektromobilen Individualverkehrs“ in einen Umweltverbund mit dem ÖV integrieren. Die weitere Kombination mit dem ÖV kann eine multimodale Verkehrsmittelwahl attraktiver machen und parallel zu einer Steigerung des Umweltverbundes beitragen. Dabei gilt es jedoch zu beachten, dass potenzielle „Umsteiger“, d.h. Personen, die von anderen Verkehrsmitteln auf das Fahrrad zurückgreifen, von einem Fahrradverleihsystem einen ähnlich hohen Standard erwarten, wie es für den Autoverkehr oder im ÖV üblich ist. Diese Erwartungen beziehen sich nicht nur auf die Infrastruktur, sondern auch auf verfügbare Informationen, Serviceangebote und Dienstleistungen. Nur wenn diese Erwartungen erfüllt werden, stellt das Fahrradverleihsystem eine Bereicherung des Mobilitätsangebots dar und ist dazu in der Lage, die gesteigerten Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung optimal zu erfüllen.

5. Zusammenfassung

Empfehlungen und Schlussfolgerungen aus den Experteninterviews

Das Ziel der lokalen Evaluation war die Ermittlung von Wirkungen und Prozessbedingungen des Systems, um Rückschlüsse auf Erfolgsfaktoren und Hemmnisse für die Planung, Umsetzung und die Nutzung der mit dem ÖV verknüpften Fahrradverleihsysteme ziehen zu können. Durch umfangreiche Befragungen von (Nicht-)Nutzern und internen beziehungsweise externen Akteuren sowie weiteren Erhebungen konnten die Bedingungen und Wirkungen des Leihradsystems der Landeshauptstadt Stuttgart ermittelt werden. Auf dieser Grundlage wurden qualifizierte Thesen und Empfehlungen bezüglich verkehrlicher und umweltbezogener Wirkungen abgeleitet.

Entscheidend für die Einführung von Fahrradverleihsystemen sind eine Fahrradinfrastruktur, eine klare Zielvorstellung, ausreichende Ressourcen und ein flächendeckendes Netz

In der Landeshauptstadt Stuttgart wurden bereits verschiedene Maßnahmen mit dem Ziel eingeleitet, die Nutzerzahlen zu erhöhen und den Betrieb des „e-Call a Bike“-Fahrradverleihsystems zu effektiveren. Als Teilaufgabe der Prozessevaluation wurden im lokalen Endbericht vor dem Hintergrund der Erfahrungen der Stadt Stuttgart für Städte und Kommunen, welche die Einführung eines Fahrradverleihsystems planen oder zumindest in Erwägung ziehen, folgende Empfehlungen formuliert:

1. Interessierte Städte sollten über eine ausreichende Fahrradinfrastruktur verfügen, die ein sicheres und angenehmes Fahren ermöglicht.
2. Da die Einführung eines Fahrradverleihsystems auf Dauer angelegt ist, ist vorab eine klare Definition der Zielgruppen notwendig. Es sollte definiert werden, was und wen eine Stadt mit einem Fahrradverleihsystem erreichen möchte.
3. Es sollten ausreichende finanzielle, personelle und zeitliche Ressourcen kalkuliert werden, um eine sorgfältige Planung, Konzepterstellung und Ausschreibung zu gewährleisten. Nach den Erfahrungen in Stuttgart ist eine Planungszeit von circa zwei Jahren empfehlenswert.
4. Die Stationsauswahl sollte strategisch sehr sinnvoll getroffen werden, denn sie ist ein entscheidender Faktor für die Präsenz im Stadtbild und damit auch für die Nutzungshäufigkeit. Die Stationen sollten so flächendeckend wie möglich über das Stadtgebiet verteilt sein und sich vorzugsweise in der Nähe strategisch wichtiger Punkte wie ÖV-Haltestellen und anderen hochfrequentierten Verkehrsknotenpunkten sowie bedeutenden öffentlichen Einrichtungen befinden.

In der Landeshauptstadt Stuttgart wurden auch weitere nachhaltige Mobilitätskonzepte entwickelt. Der Gemeinderat hat von der Absicht der Daimler AG, das System E-car2go mit zunächst 300 vollelektrischen Autos in Stuttgart zu etablieren, zustimmend Kenntnis genommen. Derzeit gibt es in Stuttgart 38 Ladestationen, bis Ende 2012 soll dieses Netz auf 150 Standorte und bis Ende 2013 auf 250 ausgeweitet werden. Darüber hinaus wollen die Fraktionen beraten, wie zusätzliche Anreize für die Nutzung und Anschaffung von Elektrofahrzeugen geschaffen und die Stadtwerke in das Konzept eingebunden werden können. Von der Stadt wurde bereits vorgeschlagen, versuchsweise zu gestatten, dass Elektrofahrzeuge kostenlos auf städtisch bewirtschafteten Parkplätzen abgestellt werden können und öffentliche Ladesäulen errichtet werden, die sowohl von den car2gos als auch von anderen Elektrofahrzeugen genutzt werden können.¹⁶

Die Bürgerumfrage 2011 stellt erstmals Fragen zum Fahrradverleihsystem

Am bekanntesten ist das Fahrradverleihsystem unter den 25- bis unter 45-jährigen Innenstadtbewohnern

Die Stuttgarter Bürgerumfrage 2011 zum Fahrradverleihsystem

Die Akzeptanz des Fahrradverleihsystems in der Gesellschaft stellt ein Schwerpunkt der Evaluation dar. Um diese einschätzen zu können, wurden in der Stuttgarter Bürgerumfrage 2011 im Zusammenhang mit dem Thema Verkehr erstmalig Fragen zum Fahrradverleihsystem aufgenommen. Die Bürger wurden befragt, ob sie schon einmal von öffentlichen Fahrradverleihsystemen gehört haben und ob sie ein öffentliches Fahrradverleihsystem schon einmal genutzt haben.

Die Hälfte der Bevölkerung weiß „etwas“ oder „viel“ über das Fahrradverleihsystem, wobei der Anteil derer, die angeben, viel zu wissen, gering ist. In beiden Gruppen sind die 25- bis unter 45-Jährigen überproportional vertreten. Weitere 40 Prozent der Bevölkerung haben zum größten Teil schon etwas von dem Fahrradverleihsystem gehört, wissen aber nichts darüber, jeder Zehnte hat noch nie etwas davon gehört. Hier macht die Gruppe der Pensionäre jeweils den größten Anteil aus. Die Personen, denen das Fahrradverleihsystem bekannt ist, wohnen zum größten Teil im inneren Stadtgebiet, wohingegen diejenigen, die nichts über das Fahrradverleihsystem wissen oder noch nie etwas davon gehört haben, hauptsächlich im äußeren Stadtgebiet wohnhaft sind (vgl. Tabelle 5).

Tabelle 5: Bekanntheit öffentlicher Fahrradverleihsysteme

Merkmal	Öffentliche Fahrradverleihsysteme			
	habe noch nie etwas gehört	habe schon etwas gehört, weiß aber nichts darüber	weiß etwas darüber	weiß viel darüber
	%			
Altersgruppe				
18 bis unter 25	10	41	45	5
25 bis unter 35	10	34	43	14
35 bis unter 45	9	35	46	10
45 bis unter 55	10	40	43	8
55 bis unter 65	9	40	43	8
65 und älter	13	47	37	3
Der Befragte wohnt ...				
im inneren Stadtgebiet	6	31	49	15
im äußeren Stadtgebiet	13	44	38	5
Alle Befragten	10	40	42	8

Quelle: Stuttgarter Bürgerumfrage 2011

Die Nutzergruppe der Leihräder ist bisher verhältnismäßig klein

Ein öffentliches Fahrradverleihsystem in Stuttgart oder in anderen Städten wurde bisher nur von einer Minderheit genutzt. Die hauptsächliche Nutzergruppe sind die 25- bis unter 45-Jährigen und Personen, die im inneren Stadtgebiet Stuttgarts wohnhaft sind. 93 Prozent haben das Leihrad-Angebot bisher nicht genutzt. Die Nichtnutzer haben ihren Wohnsitz mehrheitlich im äußeren Stadtgebiet (vgl. Tabelle 6).

Tabelle 6: Nutzung öffentlicher Fahrradverleihsysteme

Merkmal	Schon einmal ein öffentliches Fahrradverleihsystem genutzt		
	ja, und zwar in Stuttgart	ja, und zwar in anderen Städten	nein
	Anzahl		
Altersgruppe			
18 bis unter 25	6	5	90
25 bis unter 35	10	6	87
35 bis unter 45	4	4	92
45 bis unter 55	3	4	94
55 bis unter 65	2	3	95
65 und älter	1	1	99
Der Befragte wohnt ...			
im inneren Stadtgebiet	9	6	87
im äußeren Stadtgebiet	2	2	96
Alle Befragten	4	4	93

Quelle: Stuttgarter Bürgerumfrage 2011

Landeshauptstadt Stuttgart, Statistisches Amt

KoMunIS

Marketing und Öffentlichkeitsarbeit können die Nutzerzahlen steigern

Die Umfrageergebnisse verdeutlichen, dass Marketing und Öffentlichkeitsarbeit unverzichtbare Bestandteile eines Gesamtkonzeptes zur Radverkehrsförderung sind. Im Vordergrund müssen dabei die Werbung für eine verstärkte Nutzung des Fahrrades sowie die Verbreitung von Informationen über Aktivitäten und Angebotsverbesserungen rund um das Thema Fahrrad stehen. Auch wenn die Nutzer noch einen sehr geringen Anteil an der Gesamtbevölkerung einnehmen, sind die Nutzerzahlen des „Call a Bike“-Fahrradverleihsystems seit seiner Einführung im Jahr 2007 beständig gestiegen. Über die Nutzerstrukturen des „e-Call a Bike“-Fahrradverleihsystems können noch keine Aussagen gemacht werden.

Autoren:
Angelina Bartz
 Telefon: (0711) 216-98554
 E-Mail: angelina.bartz@stuttgart.de

Ina Friedmann
 Telefon: (0711) 216-3423
 E-Mail: ina.friedmann@stuttgart.de

- 1 Frau Bartz und Frau Friedmann waren als Werkvertragnehmerinnen für die Planung und Durchführung der lokalen und der überlokalen Evaluation tätig. Die Leitung der vom Statistischen Amt der Landeshauptstadt Stuttgart bearbeiteten „Evaluationsgegenstände“ der lokalen und überlokalen Evaluation oblag Herrn Eicken und Frau Schöb.
- 2 Vgl. BMVBS 2011b: 9f.
- 3 Vgl. Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH (2010).
- 4 Vgl. Landeshauptstadt Stuttgart; Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH (WI) (2011): 3. Vgl. auch Bartz, Angelina; Eicken, Joachim; Friedmann, Ina; Schöb, Anke; Wittmann, Nadja (2011).
- 5 Vgl. Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH (WI) (2010): 43. Vgl. auch Bartz, Angelina; Eicken, Joachim; Friedmann, Ina; Friedrich, Markus; Rabenstein, Benjamin; Schöb, Anke (2012).
- 6 Die Prozessevaluation fokussierte die Umsetzung des Fahrradverleihsystems, wohingegen im Zentrum der Wirkungsevaluation die Überprüfung der Wirkungen stand.
- 7 Die „Evaluationsgegenstände“ EG6 bis EG10 ermitteln im Rahmen der überlokalen Evaluation die Wirkungen der Fahrradverleihsystems (Wirkungsevaluation).
- 8 Vgl. <http://www.stuttgart.de/item/show/210634>.
- 9 Vgl. ebd.
- 10 Im Rahmen der Umsetzung des „e-Call a Bike“-Systems wurden von den 65 Stationen im Innenstadtbereich unwirtschaftliche abgebaut und andere zusammengeführt. Das aktuelle Stationsnetz umfasst 35 Stationen im Innenstadtbereich und 10 Stationen in den äußeren Stadtbezirken.
- 11 MAXQDA ist eine Software zur qualitativen Datenanalyse, welche die Auswertung von qualitativem Datenmaterial, wie z. B. Interviews, Texten, Bildern oder Videos erleichtert.
- 12 Vgl. Verband Region Stuttgart 2011: 69.
- 13 Beschluss durch den Ausschuss für Umwelt und Technik des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart am 14. März 2011.
- 14 Vgl. DB Rent GmbH (2009): Erfahrungsbericht für den Gemeinderat. Call a Bike Sommersaison 2008, Wintersaison 2008/2009.
- 15 Vgl. Deutsche Bahn AG (DB) (2011).
- 16 Landeshauptstadt Stuttgart (2012).

Literaturverzeichnis:

Bartz, Angelina; Eicken, Joachim; Friedmann, Ina; Schöb, Anke; Wittmann, Nadja (2011): Endbericht zur lokalen Evaluation des Fahrradverleihsystems „Call a Bike“ der Landeshauptstadt Stuttgart. Unveröffentlichtes Manuskript, Stuttgart.

Bartz, Angelina; Eicken, Joachim; Friedmann, Ina; Friedrich, Markus; Rabenstein, Benjamin; Schöb, Anke (2012): Endbericht der überlokalen Evaluation. Unveröffentlichtes Manuskript, Stuttgart.

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (BMVBS) (2011a): Nationaler Radverkehrsplan 2002-2012 – Fahrrad. Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Deutschland. Bericht der Bundesregierung.

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (BMVBS); Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) (2012): Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme. Modellprojekte am Start. Berlin/Bonn.

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (BMVBS) (2011b): Wettbewerbsdokumentation „Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme“ – Neue Mobilität in Städten. <http://edoc.difu.de/edoc.php?id=IP23WQ64> (22.02.2012).

DB Rent GmbH (2009): Erfahrungsbericht für den Gemeinderat. Call a Bike Sommersaison 2008, Wintersaison 2008/2009.

DB Rent GmbH (2010): Call a Bike. Das Mietradangebot der Deutschen Bahn. Stuttgart – Die Preise. <http://www.callabike-interaktiv.de/index.php?id=480&f=500> (22.02.2012).

Landeshauptstadt Stuttgart (2011): Grundsätze zur Förderung des Radverkehrs. <http://www.stuttgart.de/item/show/210634> (22.02.2012).

Landeshauptstadt Stuttgart; Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH (WI) (2011): Auswertungskonzept für den lokalen Evaluators zur Evaluation der Modellvorhaben Fahrradverleihsysteme.

Landeshauptstadt Stuttgart (2012): Neuer Car-Sharing Service setzt auf Elektroautos. <http://www.stuttgart.de/item/show/160072/1/3/450106?> (04.05.2012).

Verband Region Stuttgart (2011): Begleituntersuchungen zur Fortschreibung des Regionalverkehrsplans – Band 1: Mobilität und Verkehr in der Region Stuttgart 2009/2010. Regionale Haushaltsbefragung zum Verkehrsverhalten. In: Schriftenreihe Verband Region Stuttgart, März 2011, Nr. 29.

Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH (WI) (2010): Evaluationskonzept für die Modellvorhaben Innovative Öffentliche Fahrradverleihsysteme. Wuppertal.