

Öffentliche Leihfahrräder – ein alternatives Verkehrsangebot für Berlin

Redaktion und Sprecherin: Karen Bork
Sendetermin: 27.06.2010
Gesamtdauer: 26:08 min

Bitte beachten Sie:

Das Manuskript ist ausschließlich zum persönlichen, privaten Gebrauch bestimmt. Jede weitere Vervielfältigung und Verbreitung bedarf der ausdrücklichen Genehmigung der Urheberin.

Bracher

Also wir beobachten, dass die Bevölkerung einfach bereit ist, auch mal Alternativen zum Auto zu nutzen. Und man erkennt, dass das Fahrrad einfach das Thema auch der Zukunft ist, es braucht viel weniger Platz als ein Auto und der Radverkehr funktioniert immer noch, wenn auch der Autoverkehr längst zugestaut ist.

Sprecherin

Verkehrsplaner geben sich zuversichtlich: Öffentliche Leihfahrräder sind der neue Trend in deutschen Städten. Wo die Innenstädte durch den Autoverkehr verstopft sind, erhoffen sich die Kommunen mit dem Zweirad Abhilfe. Doch mit dem Bereitstellen von Fahrrädern allein ist es nicht getan. Dahinter steckt eine komplizierte Logistik, damit der Benutzer dort ein Fahrrad vorfindet, wo er es auch braucht. Vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wurde jüngst ein Projekt ausgeschrieben, um neue Ideen rund um das Leihfahrrad voranzutreiben. Unter den ausgewählten Kommunen, deren Vorhaben nun gefördert werden, befindet sich auch Berlin. Die erste Testphase von StadtRad lief Ende Mai aus. 170 Personen hatten an dem Test teilgenommen.

Grundmann

Also die typische Situation ist, klassisch jeden Morgen aus meinem Regionalexpress zur Flexfixstation am Potsdamer Platz, dort die Karte an den Terminal gehalten, das Fahrrad genommen, zur Arbeit geradelt, dort wieder abgestellt und abends das Gleiche zurück mit dem Vorteil, dass ich halt abends wesentlich schneller bin und vor allem bei diesen Temperaturen dann eben ganz entspannt dort am Bahnhof ankomme und nicht gehetzt zehn Minuten wirklich doch gelaufen bin.

Sprecherin

Peter Grundmann ist Pendler und arbeitet in Berlins Innenstadt, ebenso wie Joachim Seybold, der an der Berliner Charity tätig ist.

Seybold

Ich hab' das mit ner ja großen Regelmäßigkeit genutzt, um von der S-Bahnstation zur Arbeit zu kommen, oder aber innerhalb der Stadt für kürzere Fahrten so bis so etwa fünf Kilometer Länge, also so klassische Stadtfahrten von der Arbeit vielleicht noch zum Einkaufen oder aber zur Freizeitbeschäftigung abends.

Sprecherin

Fahrräder an definierten Stationen ausleihen, an anderen wieder abstellen - Peter Grundmann und Joachim Seybold gehörten zu den 170 Personen, die an der zweimonatigen Testphase von StadtRad teilgenommen haben. Für Hermann Blümel von der Berliner Senatsverwaltung für Stadtentwicklung sind ihre Erfahrungen mit dem öffentlichen Leihfahrrad, wie er es nennt, besonders wichtig.

Blümel

Mit dem, was wir jetzt tun, versuchen wir ja das traditionelle Angebot des öffentlichen Verkehrs zu erweitern, wir haben ne ganz andere Perspektive, wir wollen den öffentlichen Verkehr individualisieren, flexibilisieren, weil dort eher seine Nachteile liegen auf der Seite. Das heißt, man muss dort die Frage stellen, wer ist der typische Kunde im öffentlichen Verkehr, welche Kundengruppe davon könnte bereit sein, das neue Angebot zu nutzen. Ist das beispielsweise die Studentengruppe, die den öffentlichen Verkehr sehr intensiv nutzt, ist es die Gruppe der klassischen Büroarbeiter, die relativ feste Arbeitszeiten haben, die routinisierte Wege haben, oder ist es eher die Gruppe der Menschen, die im Berufsalltag beispielsweise

von Besprechung zu Besprechung, an dem einen zu dem anderen Ort in der Stadt unterwegs sind. Da wissen wir noch viel zu wenig, welche Kundengruppe so das größte Potential haben könnte. Wer springt auf dieses neue Angebot an, welche Verkehrsmittel werden da möglicherweise dann auch anders kombiniert, wird zum Beispiel das eigene Fahrrad nicht genutzt und dafür mehr das öffentliche Fahrrad, geht damit eben beispielsweise auch die Fahrradmitnahme in der S-Bahn zurück, das ist ein ganz zentrales Ziel, warum wir dort so aktiv sind, denn da sind in vielen Bereichen einfach Kapazitätsgrenzen inzwischen erreicht. Wird ein privates Zweitfahrrad, das irgendwo an der S-Bahn abgestellt wird, wird das ersetzt durch das öffentliche Fahrrad? All das werden wir uns angucken, um ein Bild von der Alltagsnutzung zu bekommen, das hat niemand bisher in Deutschland, solch ein Bild.

Sprecherin

Dabei ist der Gedanke des öffentlichen Leihfahrrades kein neuer. Bereits 1965 gab es in Amsterdam das Angebot der Stadt an die Bevölkerung, Fahrräder auszuleihen. Doch dem Projekt war kein großer Erfolg beschieden.

Bracher

Ja aber das war damals die Zeit, als das Auto eigentlich das Verkehrsmittel der Zukunft war oder galt zumindest in der Bevölkerung und das hat sich ja auch damals seinen Platz dann geholt und das Thema Fahrrad war einfach nicht so hoch auf der Agenda. Die Leihfahrräder waren damals technisch weniger gut ausgestattet, die Systeme waren kompliziert oder sie waren wie in Amsterdam so gestrickt, dass man die Fahrräder auch leicht entwenden konnte und mussten dann eben immer wieder Fahrräder ersetzt werden, weil die geklaut wurden und die Systeme waren damals einfach noch nicht zeitgemäss. Und das hat sich jetzt mit diesen neuen technischen Entwicklungen, sie werden mit dem Handy oder einer Computerstele ausgeliehen, die Fahrräder haben hochwertige technische Ausstattungskomponenten, lassen sich leicht fahren, haben viele Gänge, man kann auch Gepäck gut drauf schnallen, also das ist heute ein anderes Fahrrad als damals, der Zeitgeist ist ein anderer als damals, und heute ist in der Bevölkerung angekommen, dass das Fahrrad ein Verkehrsmittel mit Zukunft ist und damals war das Fahrrad 65 auf dem absteigenden Ast und insoweit, denke ich, kann man von den früheren Versuchen nicht auf das heutige Potential schließen.

Sprecherin

Ist sich Tilmann Bracher vom Difu, dem Deutschen Institut für Urbanistik sicher, der den Ideenwettbewerb zum öffentlichen Leihfahrrad des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wissenschaftlich begleitet. Aber nicht nur der Zeitgeist hat sich geändert, auch die Verkehrsplaner haben umgedacht.

Blümel

Das sind recht neue Entwicklungen, auch in den Köpfen der Planer. Da gibt's, denke ich, als wesentlichen Hintergrund die Sichtweise auf den Stadtverkehr insgesamt, die verändert sich doch sehr stark, aus der fachlichen Sicht gibt's da die Begriffe der Intermodalität, der Multimodalität, also dieses Kästchendenken, den Autofahrer auf der einen Seite in einem Kästchen, den ÖPNV-Kunden, den klassischen, auf der anderen Seite in einem anderen Kästchen, und dann gibt's irgendwie so ne grügestrichene Fraktion an Radfahrern auf der dritten Seite, dieses Denken verschwindet in der Verkehrsplanung, auch in der Verkehrspolitik zunehmend. Es wird wahrgenommen, dass im Alltag die Einwohner einer Stadt wie Berlin Verkehrsmittel zum Teil sehr rational kombinieren, entsprechend das, was wir Wegezweck nennen, dem Ziel entsprechend, das sie wählen, d.h. sie fahren am Montag und am Dienstag mit der S-Bahn, mit der U-Bahn, mit dem Bus zur Arbeit, am Mittwoch nehmen sie das Auto und am Donnerstag eben das Fahrrad, das ist so die multimodale

Verkehrsmittelnutzung. Und daneben diese intermodale Nutzung, eben die Kombination von beispielsweise dem Fahrrad mit der S-Bahn, diese beiden Verkehrsmittel sind ein Dreamteam, denn ich die immer in Berlin, ein besseres Angebot kann man gar nicht haben. Diese Verkehrsmittelnutzung ist in der Verkehrsplanung viele Jahre gar nicht wahrgenommen worden, geschweige denn ernst genommen worden. Sie ist aber inzwischen so etwas wie state-of-the-art, daran nicht nur nebenbei zu denken, sondern sie quasi zum zentralen Element zu machen, hier sind Entwicklungsmöglichkeiten drin, die nach meiner Einschätzung gewaltig sind

Sprecherin

Um das Potential dieses zusätzlichen Verkehrsmittels zu untersuchen, fiel in Berlin die Wahl auf die City Ost, ein hoch verdichteter Innenstadtbereich, in dem sich wie in keinem anderen Verkehrsströme bündeln.

Blümel

Wir haben ganz bewusst die City Ost gewählt, weil dort einerseits das ÖV-Angebot – wir haben da ne S-Bahn, wir haben ne Straßenbahn, wir haben ne U-Bahn, wir haben Regionalbahnanschlüsse in ganz großer Zahl, ein dichtes Netz. Wir haben hochkomplexe Verkehrsalltage dort, Mobilitätsalltage, wir haben dort auch eine hohe Dichte an Touristen, die wir mit diesem Angebot erreichen wollen. Das war der Hintergrund, dieses Gebiet, die Sichtbarkeit nach außen, auch ein Aspekt, der ne Rolle gespielt hat, die Sichtbarkeit natürlich auch für die Politik, die Bundespolitik, dieses Gebiet zu wählen.

Sprecherin

Die gewollte politische Signalwirkung des Projektes kommt nicht von ungefähr. Zwar gibt es - dank ihrer stetig steigenden Umsatzzahlen - ein wachsendes Selbstbewusstsein der Fahrradbranche. Doch im Vergleich zur Lobby der Autoindustrie sind die Befürworter einer Fahrrad freundlichen Verkehrsplanung Zwerge auf dem politischen Bankett.

Mit dem Berliner Projekt sucht das Bundesland nicht nur die Herausforderung des Standortes, sondern auch die Modifikation des Stationssystems zu testen. Schon länger existieren in deutschen Städten verschiedene private Anbieter von Leihfahrrädern, doch anders als bei dem Call-a-bike der Deutschen Bahn dürfen die Räder in Berlin nicht überall abgestellt werden. Sogenannte Fix- oder Flexstationen geben vor, wo ein Fahrrad zu entleihen und wo es abzugeben ist. Dabei hält eine Fixstation eine feste Abstellmöglichkeit bereit, während eine Flexstation das freie Abstellen auf einer markierten Fläche ermöglicht.

Blümel

Der Vorteil besteht ja da drin, dass solch eine Station, eine Flex-Station nicht überlaufen kann, also sie kann nicht überschwemmt werden mit Fahrrädern – wenn man sich Städte mit einem Fix-System anguckt, beispielsweise Barcelona, beispielsweise Paris, dann kann man dort sehen, dass man immer wieder Kunden beobachten kann, die versuchen, ein Fahrrad einer Station zurückzugeben, die Fahrradstation ist aber voll, sie müssen sich eine neue suchen – das ist ein Nachteil. Der Vorteil wiederum eines solchen Systems mit festen Stationen ist, dass wir einen relativ geordneten öffentlichen Raum erhalten, weil die Fahrräder – sie können nicht umfallen, z.B. durch Vandalismus, durch starken Wind. Sie können nicht zum Beispiel auf den Gehweg dort liegen, wo hohe Fußgängerströme üblich sind, sie können, wenn diese Stationen nahe am (sic) der Straße errichtet wird, sie können nicht auf die Straße fallen, umkippen durch Wind oder Vandalismus, also sie können kein Verkehrssicherheitsrisiko bilden.

Sprecherin

Welches System, ob Fix oder Flexstationen am Ende das Rennen machen werden, kann Hermann Blümel derzeit noch nicht absehen.

Blümel

Möglicherweise müssen wir ein ganz neues flexibles oder hybrides System erfinden, das beides kann, nen Flexcharakter enthält, aber auch den Fixcharakter – auch darüber denken wir nach.

Sprecherin

Die Berliner City Ost ist kein einfaches Pflaster, um zusätzlich zu den bestehenden Angeboten des Öffentlichen Nahverkehrs ein weiteres zu etablieren. Nicht nur die Frage, ob Fix- oder Flexstationen besser geeignet sind, beschäftigt die Verkehrsplaner, auch das Ausweisen von Flächen für Fahrräder ist kein einfaches Unterfangen. Hermann Blümel geht davon aus, dass man ca. 60 % mehr Abstellmöglichkeiten in der Stadt vorhalten muss, als öffentliche Leihfahrräder im Umlauf sind. Möglicherweise ist der Raumbedarf noch größer, je nach Nutzungsfrequenz. Schon in der Testphase musste zum Teil mit den Fahrradstationen auf den Straßenraum ausgewichen werden, weil die Bürgersteige zu eng sind. Doch nicht nur die Suche nach geeigneten Stationsflächen gestaltet sich schwierig, auch die Abstimmung, die Integration des Stationsnetzes in den öffentlichen Raum stellt in der City Ost eine der größten Herausforderungen dar.

Blümel

Das Ziel ist ja möglichst nah an diese Umsteigepunkte – Alex ist einer der zentralsten in ganz Berlin – an diese ranzukommen, um den Zugang zu diesen öffentlichen Fahrrädern so einfach wie möglich zu machen, d.h. an die Straßenbahnhaltestellen, an die U-Bahnausgänge, an die S-Bahnregionalbahnausgänge, dort möglichst nahe ran, dieses Ziel haben natürlich auch andere, auch die Straßenbahn will da nahe ran an den Ausgang, auch die Taxen wollen da nahe ran. Mit diesen Nutzungskonflikten bei dieser hohen Dichte, dort umzugehen, das ist genau die zentrale Aufgabe bei der Suche nach dem richtigen Standort, und die sind eben genau dort am Alex sind diese Nutzungskonflikte sehr, sehr hoch.

Sprecherin

In der Testphase konnte daher manche Station, die als solche ausgewiesen war, nicht bespielt oder gar nicht erst errichtet werden wie zum Beispiel am Alexanderplatz. Das dürfte nicht ohne Einfluss auf das Testergebnis gewesen sein, zählt doch der Platz zu den zentralen Verkehrspunkten der Stadt.

Seybold

Ich hab' zum Beispiel vermisst, dass am Alexanderplatz keine Station war, wenn man sich auf die City Ost konzentriert, dann ist natürlich der Alexanderplatz ein ganz zentraler Punkt. Ich hätte das Fahrrad häufiger benutzt, wenn also dort auch eine Station gewesen wäre.

Sprecherin

Ist das Fahrradverleihsystem erst einmal etabliert, ist an ein dichteres Netz und einen Stationsabstand von 300 bis 500 m gedacht, vergleichbar dem Haltestellenabstand bei Bussen. Doch im Berliner Projekt geht es nicht nur um die passgenaue Verteilung von Fahrradstationen und Fahrradkontingenten im innerstädtischen Raum. Auch das Ausleihverfahren als solches sollte im Gegensatz zum Call-a-bike der Deutschen Bahn vereinfacht werden. Nicht länger muss nun eine Telefonnummer angerufen, müssen

Zahlencodes memoriert werden. Man hält seine Karte an ein Display und kann sein Fahrrad frei schalten. Doch ein paar Kinderkrankheiten machten den Testpersonen schon zu schaffen.

Seybold

Ich hatte auch einmal ein Problem mit nem Fahrrad (sic) defekt war, da hat die Eingabe der Nummer nicht mehr funktioniert und da fühlte ich mich etwas allein gelassen, weil die Hotline erst mal schlecht erreichbar war und nachdem sie erreichbar war, hat es relativ lange gedauert, bis das Problem gelöst war.

Grundmann

Gerade jetzt in den letzten zwei Wochen kam es zu schweren Problemen, unter anderem eben genau an dieser Station Potsdamer Platz, dort – immer wenn ich meine Karte drangehalten habe, stand: Der Verbindungsaufbau zur Station kann nicht erfolgen – und dann stand man da ziemlich blöd da und hatte kein Fahrrad und das hat ungefähr eine Woche angehalten und seit gestern funktioniert das wieder.

Sprecherin

Von Oktober ab, wenn die zweite Testphase des Berliner Projektes startet, ist dann auch die Integration des Fahrradangebotes in die Tarife des öffentlichen Nahverkehrs geplant.

Blümel

Jeder Besitzer einer Monatskarte, einer Umweltkarte wird dann vor und nach jeder Fahrt mit dem Bus, mit der U-Bahn, Straßenbahn, S-Bahn ein Zeitfenster, eine halbe Stunde diese Räder nutzen können, ohne dafür bezahlen zu müssen – das gibt es in Hamburg nicht. Wir denken und planen bereits, wie wird das in die ganze Kommunikation, beispielsweise der BVG, der S-Bahn eingebaut, wie wird das öffentliche Fahrrad auf der Fahrplaninformation integriert, also wenn ich bei der Fahrplanauskunft im Internet nachfrage, bekomme ich dann das Symbol auf dem Bildschirm: Hier gibt's ne Fahrradstation? Wie kann man dem Kunden zum Beispiel mit diesen neuen Medien kommunizieren, wenn ich unterwegs bin, okay an der Station Friedrichstraße sind im Moment zehn Räder verfügbar, dass ich das auf dem Weg bereits weiß, okay Fahrrad ist da, ich kann meinen Weg mit dem Fahrrad fortsetzen. All diese Dinge, diese Integration in die traditionellen Angebote des öffentlichen Verkehrs, das ist völlig neu, das ist in Deutschland neu und das ist auch nach meiner Information in Europa, sogar weltweit neu, was wir hier machen.

Sprecherin

Doch das schönste Angebot nutzt nichts, wenn nicht auch der fahrbare Untersatz Anklang findet. Dieser aber muss zunächst ganz anderen Ansprüchen genügen, bevor es um Fahrkomfort und Design geht.

Bracher

Und dann gibt's mit den Fahrzeugen auch das Thema, man muss die richtigen Fahrräder haben und zwar möglichst solche, wo man keine Teile abmontieren kann, die man dann fürs eigene Fahrrad benutzen kann. Also alles muss ein bisschen unkonventionell genormt sein, damit die Fahrräder ganz bleiben und möglichst sollte man auch gar nicht mit dem Schraubenzieher drankommen und dort Vandalismus oder Abmontagen hinbekommen.

Sprecherin

Da die Deutsche Bahn Projektpartner im Berliner Modell ist, kommen auch deren Räder zum Einsatz, die bei den Testpersonen auf Akzeptanz stoßen.

Seybold

Das Fahrrad ist für den Stadtverkehr geeignet, es ist relativ schwer, das heißt man sollte das Fahrrad also nicht zum Beispiel noch in öffentlichen Verkehrsmitteln mitnehmen wollen, denn Treppen kann mit dem Fahrrad nicht überwinden.

Grundmann

Die Fahrräder sind sehr gut, also das sind sehr hochwertige Fahrräder, sie sind sehr bequem und ich muss auch sagen jetzt in den letzten zwei Monaten gab's da auch keine defekten Fahrräder, also da wird schon dafür gesorgt, dass die Fahrräder da auch ordentlich in einem anwenderfreundlichen Zustand übergeben werden.

Sprecherin

Die zweite Phase des Berliner Modells startet im Herbst 2010 mit einer Laufzeit bis 2011. Das ist denkbar knapp, um belastbare Ergebnisse zu erzielen,

Blümel

gerade mit der Frage, was passiert im Winter beispielsweise, rein technische Fragen, die da zu lösen sind, wie ist die Kapazität der Batterie, die ja in diesem Fahrradschloss integriert ist, ausreichend, um bei sehr tiefen Temperaturen dann das Schloss noch öffnen zu können, das müssen wir in der Praxis erproben, Erfahrungen sammeln. Wir haben dann auch nur einen Sommer beispielsweise, in denen möglicherweise sehr hohe Touristenströme in den Sommerferien in der Stadt sind, die dieses System nutzen werden, was heißt das für diese Redistribution der Räder an die Punkte, wo die Touristen diese Räder nachfragen, also diese Umverteilung der Räder, sei's tagsüber, sei's nachts, da ist ein Jahr schon ein sehr kurzer Zeitraum. Ich hatte vorhin ja gesagt, um solch ein System stabil zu entwickeln, Erfahrungen zu sammeln, muss man in Zeiträumen von drei bis fünf Jahren denken.

Sprecherin

Doch nicht nur in Berlin wird an Angeboten gearbeitet, um den Verkehr mit Hilfe von Fahrrädern zu entlasten und zugleich zu individualisieren. Im Rahmen des vom Bundesverkehrsministeriums finanzierten Projektes erproben weitere Städte und Regionen ganz unterschiedliche Konzepte.

Bracher

Also ganz spannend war das Projekt in Mainz, das auf den ersten Platz gelandet ist, wo der öffentliche Nahverkehrsbetrieb wirklich auch die Fahrräder selbst anbieten wird – alles in einer Hand. Mit der normalen Monats- oder Jahreskarte bekommt man dann auch das Recht eben, die öffentliche Fahrräder für eine bestimmte Zeit kostenlos zu leihen, wenn die Zeit überschritten wird, dann wird's extra abgerechnet. Die Mainzer wollen das durch den Tarif ein Stückchen lösen, indem die Rückfahrt umsonst ist, indem also nur die Hinfahrt bergab was kostet und dann die Rückfahrt bergauf für die Radfahrer wieder umsonst gestaltet wird. In Mainz wird versucht, die Lücken zu schließen, die mit dem öffentlichen Nahverkehr nicht abgedeckt werden können, z.B. weil Gebiete zu weit draußen sind, so dass man da keine dichte Buslinie mehr im guten Takt anbieten kann oder weil die Straßen auch zu eng sind, um Busse durchzuschicken, da hat sich Mainz ein ganz geschicktes System ausgedacht, um die Lücken zu füllen. Und außerdem hat sich Mainz auch ein System ausgedacht, das ganz flexibel darauf reagiert auf den Karneval, auf die fünfte Jahreszeit, da können sie die Stationen abbauen, woanders aufstellen, die sind also nicht an diese festen Installationen im Boden gebunden, sondern sie haben ne Lösung für ne flexible (sic) System gefunden.

Sprecherin

In der Region Ruhr wollen zehn Städte um Dortmund und Gelsenkirchen herum eine Kooperation auf die Beine stellen, um auch jenseits der großen Bahnachsen eine größere Mobilität zu schaffen. Neben verdichteten Siedlungsräumen sind aber auch dünn besiedelte Regionen an dem öffentlichen Leihfahrrad interessiert.

Bracher

Der Landkreis Bentheim hat nur ein Busnetz ansonsten und hat auch in der Fläche relativ viele Arbeitgeber, die schlecht durch den öffentlichen Nahverkehr erschlossen sind. Und es gibt in der Grafschaft Bentheim zwei Hauptideen, das eine ist eben auch die abgelegenen Gewerbegebiete zu erreichen durch Stationen, die dort dann auch die Ausleihe für die Rückfahrt nach Feierabend ermöglichen, und die zweite Idee ist, diese Ausleihe durch die Telefonzellen zu ermöglichen oder die Telestationen, die an den Plätzen, wo früher normale Telefonzellen waren, inzwischen stehen, indem dort die Infrastruktur dort da die Infrastruktur der Telekom mit genutzt wird, kann man eben auch die Räder ausleihen, Reservierungen machen, sehen, wo welche stehen, und insoweit ist das so der Versuch in der Fläche an Infrastruktur zu retten, was sich in der Fläche retten lässt, dort wo eben sehr dünn besiedelte Gebiete sind, kann sonst nix Gescheites anbieten im Ergänzung zum Auto.

Sprecherin

Der Nationale Radverkehrsplan mit einem Bundesetat von drei Millionen kann in diesem Zusammenhang nur Anreize schaffen.

Bracher

Ich glaub', das Wichtige am Nationalen Radverkehrsplan ist diese Koordinationsfunktion, dieses Impulse setzen, das Modellvorhaben befördern, und das funktioniert inzwischen ganz gut, also im Moment laufen sechzig Projekte, sechzig Modellvorhaben oder Forschungsprojekte, die den Radverkehr voranbringen und die auch dazu führen, dass dann vor Ort entsprechende Dinge umgesetzt werden. Aber das ist dann im anderen Haushalt, das läuft dann im kommunalen Haushalt oder bei den Ländern, deswegen darf man rein von den Zahlen her jetzt nicht die falschen Schlüsse ziehen. Gleichwohl muss ich sagen, statt drei Millionen pro Jahr wären sicherlich 20 oder 15 Millionen pro Jahr noch wirksamer und die Hoffnung, dass sich die Haushaltsansätze auch dort mal auf einem größeren Niveau einpendeln, ist durchaus da. Wir sehen bei dem Bereich Elektromobilität, wie schnell es gehen kann, wenn ein Thema wichtig erachtet wird, das auch durch den Haushalt zu fördern, und insoweit denk ich, das ist der Maßstab, der auch beim Radverkehr irgendwann mal erreicht werden sollte, aber das heißt jetzt nicht, dass das Thema nur drei Millionen wert ist, sondern die drei Millionen geben nur den Impuls für die Länder und Gemeinden.

Sprecherin

Europaweite Forschungsprojekte wie Nices und Obis evaluieren die Erfahrungen, die andere Städte mit dem öffentlichen Leihfahrrad gemacht haben – sei es Paris, das über die Vergabe von Werberechten das Fahrradleihsystem finanziert, oder Barcelona, das die erste halbe Stunde gratis für die Nutzer als Erster einführte.

Zurück nach Berlin: Derzeit wird StadtRad Berlin noch durch das Verkehrsministerium gefördert. Wenn das öffentliche Leihfahrrad erst mal auf eigenen Füßen steht, wäre aus Sicht der Verkehrsplaner ein Kostendeckungsgrad von 40 % wie bei traditionellen Verkehrsmitteln erstrebenswert. Die Aussicht, die erste halbe Stunde das Fahrrad kostenlos nutzen zu können, stößt schon heute auf Interesse.

Grundmann

Sicherlich ist der Preis nachher interessant, tatsächlich diese erste halbe Stunde kostenlos wär genau das Modell, was dann für mich sehr attraktiv wäre, wär' auch bereit ne Pauschale für so ich sag mal eine Saison zu bezahlen.

Sprecherin

Noch aber steht Hermann Blümel in engem Austausch mit den Kollegen in London und Paris, um das optimale System für Berlin zu entwickeln. Er weiß um die knappe Zeit, die ihm dafür noch zur Verfügung steht.

Blümel

Wir sind in einer Experimentierphase, diese Chance müssen wir nutzen.