

Antrag

der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Das Leihfahrradsystem in Berlin zum Erfolgsmodell machen

Das Abgeordnetenhaus wolle beschließen:

Der Senat wird aufgefordert bei der anstehenden Ausschreibung des Leihfahrradsystems folgende Punkte zu berücksichtigen, damit die Leihfahrräder in Zukunft mehr genutzt werden:

- Das Leihfahrradsystem soll in Zukunft nicht mehr nur rein stationsbasiert sein, sondern für eine größere Abdeckung und Flexibilität aus einer Mischung aus freien Abstellmöglichkeiten und Stationen an ÖPNV-Knotenpunkten bestehen. Für eine bessere Akzeptanz des Systems ist die erste halbe Stunde pro Nutzung kostenlos zu gestalten. Die Stationen sollen künftig ästhetischer gestaltet sein.
- Das Leihfahrradsystem soll mit anderen umweltverträglichen Verkehrsmitteln verknüpft werden, etwa durch den Aufbau von Mobilitätspunkten insbesondere mit dem ÖPNV. Zudem soll die Integration auf digitaler Ebene und ein einheitlicher Zugang der unterschiedlichen Verkehrsmittel, beispielsweise über eine Mobilitätskarte, angestrebt werden.
- In der Ausschreibung soll erreicht werden, dass für VBB-Abonnenten keine Anmelde- oder Jahresgebühren anfallen. Für Gelegenheitsnutzer sollen Tages- und Wochentickets angeboten werden.
- Es soll geprüft werden, inwieweit das System über Werbung an den Fahrrädern bzw. an den Leihterminals direkt (d.h. keine zusätzlichen Plakatwände) kofinanziert werden kann.
- Die Fahrräder sollen benutzerfreundlich gestaltet werden. Dazu zählt neben einem einfachen und wenig fehleranfälligen Ausleihsystem auch beispielsweise die Ausstattung der Fahrräder mit Fahrradkörben.

- Neben normalen Leihfahrrädern soll geprüft werden, inwieweit auch Pedelecs in das System integriert werden können. Falls eine Integration von Pedelecs in einem ersten Schritt noch nicht möglich ist, soll jedenfalls darauf geachtet werden, dass die Leihfahrrad-Stationen für das Aufladen von Pedelecs nachgerüstet werden können.
- Es ist eine Öffentlichkeitskampagne zu entwickeln, die das neue System und die Tarife allen Berlinerinnen und Berlinern bekannt macht.

Dem Abgeordnetenhaus ist bis zum 31. Dezember 2014 zu berichten.

Begründung:

Im Gegensatz zu vielen anderen Städten ist das Leihfahrradsystem in Berlin kein Erfolgsmodell. Die Umstellung auf ein stationsbasiertes System 2011 war ein Fehler. Seitdem sind kaum mehr fahrende Leihfahrräder im Straßenbild zu sehen. Auch hier hat der Senat – erneut in Sachen Infrastruktur – versagt. Nunmehr tritt noch hinzu, dass nach eigener Auskunft des Senats die Ausschreibung für den am 31. Dezember 2014 auslaufenden aktuellen Vertrag über ein Leihfahrradsystem noch nicht erfolgt ist bzw. zumindest gestartet wurde.

Die Umstellung auf das unflexiblere stationsbasierte System im Jahr 2011 hat viele Nutzer vergrault, da die Stationsdichte nach wie vor nicht ausreicht. Eine ausreichende Dichte wäre erst bei ungefähr 5.000 Rädern und 375 Stationen innerhalb des S-Bahn-Rings gegeben, bisher stehen jedoch gerade einmal 1.750 Räder an 150 Stationen zur Verfügung. Dabei wäre es durch die Verbreitung von Smartphones inzwischen deutlich einfacher, Fahrräder flexibel abzustellen und auch aufzufinden. Durch flexible Abstellmöglichkeiten könnte wie beim flexiblen Carsharing eine breitere Verteilung sichergestellt werden. An ÖPNV-Knotenpunkten halten wir allein aus Gründen der Sichtbarkeit hingegen weiterhin Stationen für sinnvoll. Diese sollten zu deutlich ausgeschilderten Mobilitätspunkten ausgebaut werden, an denen die Leihfahrräder genauso Platz finden wie Stellplätze für Fahrräder, stationsgebundenes Carsharing und Ladestationen für E-Bikes und E-Carsharing. Perspektivisch sollte auch eine Ausweitung in Gebiete außerhalb des S-Bahn-rings ins Auge gefasst werden. Die durch den Abbau der Stationen freiwerdenden Flächen sollten in Fahrradstellplätze umgewandelt werden. Bei Stationen, die erhalten oder neu gebaut werden, sollen ästhetische Gesichtspunkte berücksichtigt und auf massive Betonkonstruktionen verzichtet werden.

In Berlin wird ein Leihfahrrad aktuell gerade einmal 0,6 Mal pro Tag ausgeliehen es nutzen gerade einmal 77.600 Menschen, darunter 21.000 aktive Nutzer, die Leihfahrräder für 195.000 Fahrten. In Hamburg sind es dagegen 180.000 Nutzer mit 2 Millionen Fahrten und in Paris sogar 22 Millionen Fahrten pro Jahr. In den Städten, in denen Leihfahrradsysteme erfolgreich sind – sei es Stuttgart, Hamburg, Paris oder Lyon – sind die ersten 30 Minuten kostenlos. Beim aktuellen Call a bike Tarif wird eine Fahrt dagegen schnell so teuer wie mit öffentlichen Verkehrsmitteln – gerade für ÖPNV-Abonnenten ist dies ein absolut unattraktives Angebot. Dass 21.000 aktiven Nutzern 20.000 Nutzer mit Pauschaltarif gegenüber stehen, spricht dafür, dass der Basistarif nur eine geringe Akzeptanz erfährt.

Daher sollte bei der Neuausschreibung des Leihfahrradsystems sichergestellt werden, dass auch in Berlin die ersten 30 Minuten kostenlos sind. Darüber hinaus kann eine Anmelde- bzw. Jahresgebühr verlangt werden. Diese sollte jedoch günstiger ausfallen als der bisherige zu un-

attraktive Pauschaltarif. Für die VBB-Abonnenten soll mit der Ausschreibung erreicht werden, dass keine Anmelde- oder Jahresgebühren anfallen, um die Kombination von ÖPNV und Leihfahrradsystem zu fördern. Die Studie „Integration öffentlicher Radverkehr“ von Bundesverkehrsministerium und DB Rent regt ausdrücklich an, das Leihfahrrad-Angebot mit Zeit- und Einzelfahrkarten zu verknüpfen.

Für alle gelegentlichen Nutzer sollten zudem günstige Tages- und Wochentickets – wie beispielsweise in Paris für 1€ pro Tag – angeboten werden. Mit den Einnahmen durch Tages- und Wochentickets könnten die Einnahmeausfälle durch die kostenlose Bereitstellung der ersten 30 Minuten voraussichtlich weitgehend aufgefangen werden. Durch steigende Anmelde- und Ausleihzahlen ist zu erwarten, dass mindestens ein großer Teil der Einnahmeausfälle kompensiert wird. Obwohl Hamburg keine Tages- und Wochentickets anbietet, zahlt Hamburg trotz der kostenlosen ersten 30 Minuten nur geringfügig höhere Subventionen als Berlin an Call a Bike.

Zudem sollte geprüft werden, inwieweit auch eine teilweise Werbefinanzierung an den Fahrrädern oder Ausleihterminals möglich ist. Dabei ist auf die Kunden-Akzeptanz und Wahrnehmung zu achten. Die Call a bike Fahrräder gelten bisher als nur wenig benutzerfreundlich, schwer und unpraktisch. Nur wenn die Ausleihe problemlos und schnell vonstatten geht und auch Taschen problemlos transportiert werden können, werden die Fahrräder auch angenommen werden.

Berlin beansprucht für sich als Teilnehmerstadt des Schaufensters Elektromobilität eine Vorreiterrolle in diesem Bereich. Daher sollten auch beim Leihfahrradsystem Pedelecs integriert werden.

Bisher sind die Ausleihkonditionen und vor allem Kombinationsangebote wie der Pauschaltarif mit VBB-Abonnement kaum bekannt. Das neue Fahrradleihsystem sollte daher von einer Öffentlichkeitskampagne flankiert werden. Besonders soll dabei die Wiedereinführung der flexiblen Abstellmöglichkeiten, die kostenlose Nutzung während der ersten 30 Minuten und die Verknüpfung mit der Umweltkarte ins Zentrum gestellt werden.

Berlin, den 24. September 2014

Pop Kapek Gelbhaar
und die übrigen Mitglieder der
Fraktion Bündnis 90/Die Grünen