

Jana Lippelt

Maßnahmen zum Klimaschutz beinhalten neben dem Emissionshandel, der Steigerung der Energieeffizienz und Verkehrskonzepten auch die Sensibilisierung der Bevölkerung zur Vermeidung von CO₂-Emissionen. Darunter fallen verschiedene Möglichkeiten des Energiesparens, der Abfallvermeidung, die Änderung des Einkaufsverhaltens sowie die Erhöhung des nicht-motorisierten Personenverkehrs, auf den im vorliegenden Artikel näher eingegangen werden soll.

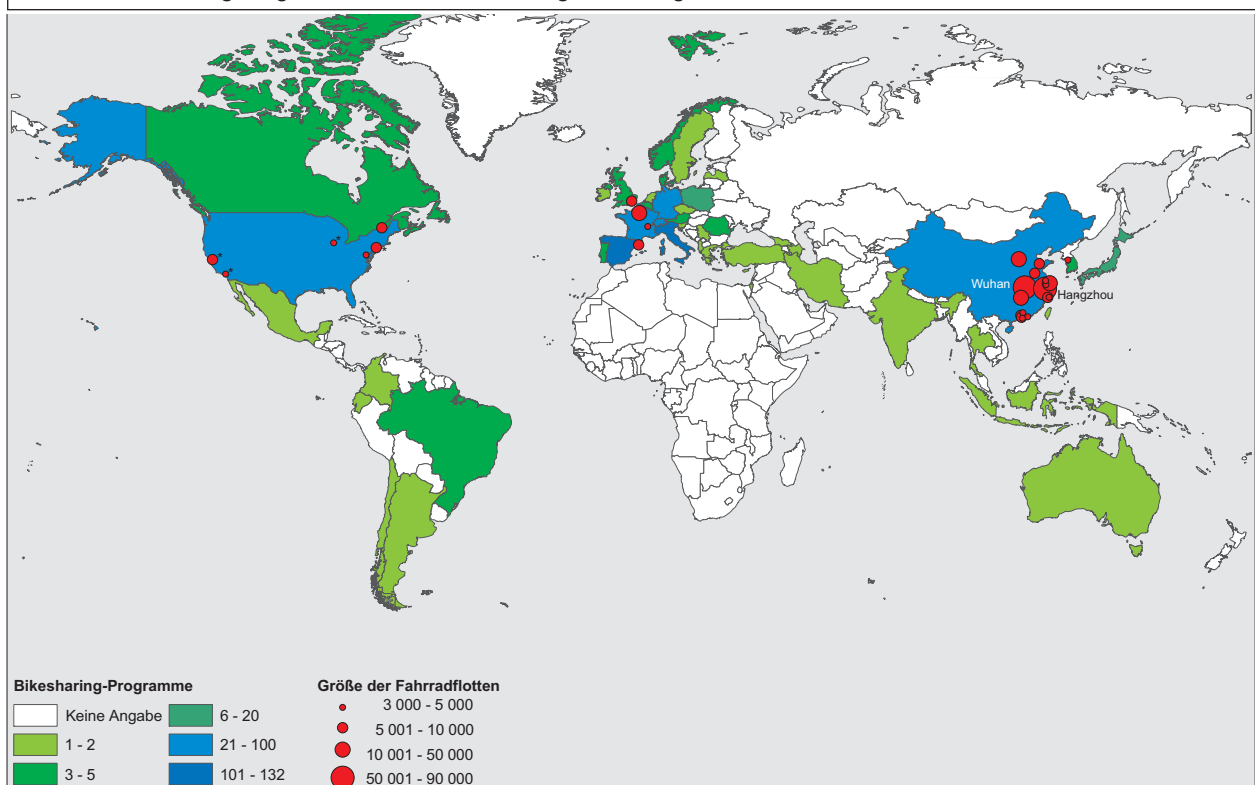
Fährt man durch deutsche und viele ausländische Städte, bietet sich das mittlerweile bekannte Bild von Fahrradleihstationen. Immer mehr Städte zeigen sich fahrradfreundlich und innovativ. Dabei ist die Idee, Fahrräder für Touristen und Menschen, die schnell von einem Ort zum nächsten kommen wollen, anzubieten, schon relativ alt. Erste Ansätze, Fahrräder zum freien Gebrauch anzubieten, gab es bereits in den 1960er Jahren in Amsterdam. Die Räder wurden hier frei zur Verfügung gestellt, wurden aufgrund dessen jedoch schnell gestohlen oder beschädigt (vgl. Earth Policy Institute 2013). Später wurden in Dänemark und Frankreich Systeme entwickelt, die entweder die Zahlung eines Geldbetrags und/oder die Identifikation des Benutzers erforderten. Frankreich war 1998 auch das erste Land, in dem ein Programm der dritten Generation, d.h. mit erforder-

licher Identifikation des Nutzers, installiert wurde (Rennes). Weitere erfolgreiche Programme wurden 2005 und 2007 in Lyon und Paris eingeführt, wobei das Pariser Programm (Vélib') mit 10 000 Fahrrädern an 750 Stationen das weltweit größte seinerzeit war; die Anzahl der Fahrräder ist mittlerweile auf knapp 24 000 angestiegen und liegt damit weltweit an dritter Stelle. Die seit Beginn des Programms eingesparten CO₂-Emissionen belaufen sich auf rund 137 000 Tonnen (vgl. Bikocity 2013).

Auch in anderen europäischen Ländern wurden zahlreiche Fahrradleihprogramme eingerichtet. So hat sich beispielsweise die Zahl der Fahrräder in Barcelona seit Beginn des Programms 2007 nahezu vervierfacht und beträgt nunmehr 6 000 Fahrräder (vgl. Earth Policy Institute 2013). Weltweit führt Spanien die Liste der Anzahl an Bikesharing-Programmen mit 132 Systemen an. Veranschaulicht wird dies in Abbildung 1. Die Karte stellt neben Ländern mit Bikesharing-Programmen die Städte mit einer Fahrradflotte von mehr als 3 000 Rädern dar.

Der Erfolg dieser Systeme hat in den letzten Jahren auch im autodominierten Amerika und Kanada Einzug gehalten, und somit zählen auch New York, Washington DC und Montreal zu den Städten mit 3 000 bis 5 000 ausleihbaren Fahr-

Abb. 1
Weltweite Bikesharing-Programme und Städte mit den größten Programmen



¹⁾ geplant bzw. im Aufbau

Quelle: Earth Policy Institute (2013).

rädern (vgl. Abb. 1). In vielen weiteren Städten, wie Chicago, Los Angeles und San Francisco, starten solche Programme in diesem Jahr. Das im Mai 2013 in New York erfolgreich begonnene »Citi Bike« mit bereits über 60 000 Kunden soll eine Flottengröße von bis zu 10 000 Rädern erreichen (vgl. Citi Bike NYC 2013). In anderen Städten (Denver, Boston, Minneapolis) sind die Programme bereits installiert und werden weiter ausgebaut.

Das weltweit größte Leihfahrradsystem, mit rund 90 000 Fahrrädern, findet sich im chinesischen Wuhan, dicht gefolgt von Hangzhou mit knapp 70 000 Rädern (vgl. Abb. 1). In Wuhan wurde das System aufgrund der untragbaren Verkehrssituation und über 1 Mill. Autos eingerichtet. Der Erfolg beruht dabei unter anderem darauf, dass die Räder in den ersten zwei Stunden kostenlos zur Verfügung stehen. In China, dem ehemaligen Land des Fahrrads, hatte die Nutzung der Räder in den letzten Jahren stark abgenommen und fiel auf 20% am Gesamtverkehr. Grund für die stetig ansteigende Motorisierung ist das starke Wirtschaftswachstum des Landes. Mit Hilfe des Bikesharings soll der weiteren Motorisierung in vielen Städten entgegengewirkt werden.

In Deutschland existieren inzwischen über 40 verschiedene Fahrradleihsysteme. Zu den bekanntesten zählt seit 2002 das »Call-a-Bike«-Programm der Deutschen Bahn, das in vielen Großstädten weitgehend ohne feste Leihstationen funktioniert. Andere erfolgreiche Programme sind vor allem regional und lokal zu finden. Dabei handelt es sich vorrangig um Modellprojekte, wie »Metropolradruhr«, das Fahrräder in Städten des gesamten Ruhrgebiets verleiht, das »Chemnitzer Stadtfahrrad«, das Programm »Konrad« in Kassel oder auch »Niederrheinrad« in Nordrhein-Westfalen (vgl. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung 2012; Let's share 2013). Seit 2004 bietet zudem das Unternehmen Nextbike die Vermietung von Fahrrädern sowohl für Touristen und Privatpersonen als auch speziell abgestimmt

für Unternehmen, Hotels und Großveranstaltungen an. Das Angebot wurde neben 80 deutschen Städten bisher erfolgreich in neun Ländern (u.a. Neuseeland und die Vereinigten Arabischen Emirate) umgesetzt und umfasst inzwischen eine Flotte von rund 15 000 Rädern (vgl. Nextbike 2012). Neben der reinen Mobilität dienen die Fahrräder hierbei auch als Werbefläche.

Die Vorteile des Bikesharing sind vielfältig: Darunter fallen zum einen die Förderung der Mobilität, die Vermeidung von Verkehrsstaus und die Reduzierung der Luftverschmutzung sowie der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen. Zum anderen leistet der Radverkehr einen Beitrag zur Gesundheit und fördert die lokale Wirtschaft (vgl. Earth Policy Institute 2013). Auch die Förderung der betrieblichen Mobilität mit Hilfe von Fahrrädern setzt sich, ausgehend von den Niederlanden, in den letzten Jahren zunehmend durch und bietet vor allem auf Werksgeländen und zur Vernetzung städtischer Betriebsstandorte die Möglichkeit, Dienstwege in kurzer Zeit umweltfreundlich zu erledigen. Nachteile liegen momentan unter anderem im steigenden Platzbedarf für die Verleihstationen, dem Unter- bzw. auch Überangebot an Rädern und die zum Teil noch zu wenig ausgebauten Fahrradwege in vielen Städten (vgl. Raumkom 2011).

Der Anteil des Radverkehrs am gesamten Personenverkehr liegt EU-weit bei ca. 7%. Zur generellen Förderung des Radverkehrs wurden in verschiedenen europäischen Ländern eigens Radverkehrspläne entworfen und umgesetzt (vgl. Tab. 1). So wurde in Deutschland der Nationale Radverkehrsplan 2002–2012 beschlossen und mit ihm zahlreiche Aktionen zur Förderung des Fahrradfahrens gestartet (vgl. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung 2012). Ende letzten Jahres wurde er für den Zeitraum 2013–2020 weiterentwickelt und mit ihm verschiedene Leitlinien zur Verkehrspolitik und zur Elektromobilität festgelegt.

Tab. 1
Fahrradstatistik für europäische Länder

Länder	Fahrräder pro 1 000 Einwohner	Anteil der Fahrräder am Personenverkehr in %	Politikmaßnahmen
Belgien	691	8	Note de politique générale de la mobilité 2010
Deutschland	854	10	Nationaler Radverkehrsplan 2002
Finnland	604	13	Cycling and Walking Policy Programmes 2001
Frankreich	400	3	Plan national vélo 2012
Großbritannien	380	2	National Cycling Strategy 1996
Italien	580	5	k.A.
Niederlande	~ 1 000	27	Bicycle Master Plan 1990
Österreich	669	9	Masterplan Radfahren 2006
Schweden	670	9	Nationell strategi för ökad och säker cykeltrafik 2000
Spanien	60	5	k.A.
Tschechien	kA	5	Czech cycling development strategy 2004

Quelle: Europäische Kommission (2011); European Cyclists' Federation (2012; 2013); Vélo pratique (2010).

Auffallend dabei ist, dass in Frankreich, in dessen Großstädten europaweit die erfolgreichsten Programme laufen, der Fahrradanteil am Verkehr landesweit nur 3% beträgt (vgl. Tab. 1). 2012 wurde ein erster konkreter nationaler Plan zur Steigerung der Anteile auf 10% bis 2020 beschlossen (vgl. European Cyclists' Federation 2012). Dagegen liegen die Holländer weltweit auf dem ersten Platz mit durchschnittlich 27% Anteil am Personenverkehr.

Trotz der Vorteile gibt es bisher vor allem hierzulande nur wenig endgültige Aussagen darüber, ob das Angebot von Bikesharing auch tatsächlich die tägliche Autofahrt ersetzt bzw. den Autoverkehr deutlich reduziert. Konkrete Zahlen stammen aus Frankreich. Dort wird seit dem Start des Programms in Lyon 7% weniger Auto gefahren, und 20% der Nutzer des Programms in Paris verzichten häufiger auf ihr Auto als Verkehrsmittel (vgl. EV World 2013). Eine spanische Studie zeigte andererseits, dass sich die Reduzierung des Autoverkehrs und der Luftverschmutzung durch den Fahrradverleih in Grenzen hält (vgl. Eltis 2012). Wie erfolgreich die weltweiten Bikesharing-Programme sein werden, wird sich in den nächsten Jahren zeigen, wenn vor allem in Nordamerika solche Angebote weiter ausgebaut werden und sowohl deutschlandweit als auch global langfristige Zahlen vorliegen. Die aktuellen Nutzerzahlen bieten jedoch bereits einen positiven Einblick in die zukünftigen Entwicklungen.

Literatur

Bikocity (2013), »Vélib celebrates 6-year anniversary (Infographic)«, online verfügbar unter: <http://www.bikocity.com/velib-celebrates-6-year-anniversary/>.

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2012), »Der neue Nationale Radverkehrsplan 2020«, online verfügbar unter: <http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/nrvp2020/>.

Citi Bike (2013), »About Citi Bike«, online verfügbar unter: <http://citi-bikenyc.com/about>.

Earth Policy Institute (2013), »Bike-Sharing Programs Hit the Streets in over 500 Cities Worldwide«, online verfügbar unter: http://www.earth-policy.org/plan_b_updates/2013/update112.

Eltis (2012), »New Study on Bike Sharing in Spain Published«, online verfügbar unter: http://www.eltis.org/index.php?ID1=5&id=60&news_id=3730.

Europäische Kommission (2011), *Optimising Bike Sharing in European Cities. A Handbook*, online verfügbar unter: http://www.eltis.org/docs/tools/Obis_Handbook.pdf.

European Cyclists' Federation (2012), »France's National Bicycle Plan: Lacklustre or Ambitious?«, online verfügbar unter: <http://www.ecf.com/news/frances-national-bicycle-plan-lacklustre-or-ambitious/>.

European Cyclists' Federation (2013), »20% Cycling Modal Share by 2020: Italy's Bicycle Lobby Flexes its Muscles«, online verfügbar unter: <http://www.ecf.com/news/20-cycling-modal-share-by-2020-italys-bicycle-lobby-flexes-its-muscles/>.

EV World (2013), »Bikesharing Proving Valuable Tool in Cutting CO₂ Emissions«, online verfügbar unter: <http://evworld.com/urban.cfm?newsid=48>.

Let's share (2013), »Wir teilen uns ein Fahrrad«, online verfügbar unter: <http://www.lets-share.de/bike-sharin-wir-teilen-uns-ein-fahrrad/>.

Nextbike (2012), »Nextbike – das Fahrradverleihsystem«, *Unternehmensmagazin*, online verfügbar unter: <http://unternehmen.nextbike.de/files/2012/11/nextbike-Unternehmensmagazin.pdf>.

Raumkom – Institut für Raumentwicklung und Kommunikation (2011), »Statusanalyse Fahrradverleihsysteme. Potenziale und Zukunft kommunaler und regionaler Fahrradverleihsysteme in Deutschland«, online verfügbar unter: http://raumkom.de/files/fvs-broschuere_web.

Vélo pratique (2010), »Le vélo en 2010«, online verfügbar unter: http://www.velo-pratic.com/imagesvelo/chiffres_du_velo.pdf.