

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Stephan Kühn, Dr. Anton Hofreiter, Harald Ebner,  
Bettina Herlitzius, Sven-Christian Kindler, Markus Tressel, Daniela Wagner,  
Dr. Valerie Wilms und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Innovative Fahrradverleihsysteme – Umsetzung von Modellprojekten des Bundes**

Der Bund hat im Jahr 2009 in einen bundesweiten Wettbewerb Modellprojekte für „Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme“ ausgelobt. Im Rahmen dieses Wettbewerbs wurden insbesondere integrative Angebote zur Verknüpfung des Fahrrades mit öffentlichen Verkehrsmitteln gefördert. Acht der 17 Modellregionen erhielten eine finanzielle Förderung durch den Bund. Sechs wurden lediglich verwirklicht und haben die Fördermittel abgerufen. Darunter das Projekt „e-Call a Bikes“ in Stuttgart. Das Berliner Pilotprojekt „Öffentliches Leihradsystem“ der DB Rent GmbH wurde außerhalb dieses Wettbewerbs extra mit Mitteln des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung gefördert.

Ziel des Stuttgarter Projektes war der stufenweise Ausbau des bestehenden Call a Bike-Angebotes zu einem Hybridsystem aus Pedelecs und herkömmlichen Leihfahrrädern sowie der Aufbau integrierter Ladestationen. Dafür erhielten die Stadt Stuttgart und deren Kooperationspartner DB Rent GmbH und EnBW Energie Baden-Württemberg AG 2,7 Mio. Euro im Rahmen des Bundesprogramms „Elektromobilität in Modellregionen“.

Mit dem Berliner Modellprojekt sollten vor allem Pendler zum Umstieg auf das Fahrrad bewegt werden. Dazu wurde das bestehende Call-a-Bike-System mit einer Flotte flexibel ausleihbarer Fahrräder, die im gesamten Innenstadtbereich entliehen und an beliebigen Orten wieder zurückgegeben werden konnten, umgestellt auf ein Leihradsystem mit festen Stationen. Abonnenten von Monatskarten im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg können die Leihfahrräder zu einem günstigeren Tarif nutzen. Der Bund hat dieses Projekt mit rund 2 Mio. Euro aus Fördermitteln zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans unterstützt.

Beide Modellprojekte sind bislang nur mäßig erfolgreich und eine Fortsetzung ist nach dem Auslaufen der Förderung durch den Bund nicht gesichert. In Berlin nutzten nur 21 000 registrierte Kunden das neue Leihradsystem. Das waren lediglich 1 000 Nutzer mehr, als 2010 beim Vorgängersystem, das ohne öffentliche Zuwendungen auskam. Trotz einer höheren Anzahl von Leihfahrrädern ging die Nutzerquote in Berlin sogar zurück. Für die Nachnutzungsphase des Modellprojektes in den Jahren 2013/2014, die eine der Förderauflagen des Bundes waren, hat die DB Rent GmbH vor einiger Zeit Zuwendungen beim Land Berlin beantragt, die derzeit noch von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt geprüft werden (Berliner Morgenpost „Call a Bike – Berliner lassen Leihräder stehen“, 21. April 2013).

In Stuttgart kündigte die DB Rent GmbH im April 2013 an, die kostenlose Nutzung der Call a Bikes in der ersten halben Stunde abzuschaffen, da wegen der häufigen Nutzung und der gestiegenen Betriebskosten die Existenz des Unternehmens gefährdet sei. Hintergrund dafür ist, dass 92 Prozent der Fahrten mit den Call a Bikes unter 30 Minuten liegen. Das Unternehmen verlangt daher von der Stadt Stuttgart deutlich höhere Zuwendungen, wenn diese den auslaufenden Vertrag mit der DB Rent GmbH verlängern möchte (Stuttgarter Zeitung, 28. Mai 2013). Zuvor war es im Rahmen des Modellversuches bei der Einführung der e-Call a Bikes zu zahlreichen strukturellen und technischen Problemen gekommen. In der Folge wurden lediglich 100 Pedelecs in das Fahrradverleihsystem integriert ([www.nationaler-radverkehrsplan.de/fahrradverleihsysteme/](http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/fahrradverleihsysteme/)).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Nach welchen Kriterien erfolgte nach Kenntnis der Bundesregierung die Ausschreibung des Berliner Fahrradverleihsystems, bzw. warum gab es eine separate Förderung und keine Beteiligung am Modellwettbewerb?
2. Welche Anbieter haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung neben der DB Rent GmbH am Ausschreibungswettbewerb für das Berliner Fahrradverleihsystem beworben?
3. Wurde das Berliner Fahrradverleihsystem nach Kenntnis der Bundesregierung evaluiert?
  - a) Falls ja, mit welchem Ergebnis?
  - b) Falls nein, warum erfolgte keine Evaluation?
4. Wurde von der Systemumstellung des Berliner Call a Bike-Angebotes vom flexiblen zum fixen System nach Kenntnis der Bundesregierung erwartet, dass dadurch mehr Kunden gewonnen werden und die Nutzerquote von Fahrten pro Tag und Rad steigen?
  - a) Falls ja, welcher Anstieg der Nutzerquote und welche Kundenzahlen wurden erwartet?
  - b) Falls nein, warum wurde die Systemumstellung mit Bundesmitteln gefördert?
5. War bei der Auflage zur zweijährigen Nachnutzungsphase für das Berliner Fahrradverleihsystem nach Kenntnis der Bundesregierung vorgesehen, dass die DB Rent GmbH dafür zusätzliche Fördergelder beantragt?
  - a) Falls ja, ging die Bundesregierung davon aus, dass das Land Berlin wegen der hohen Betriebskosten die Fortführung des Fahrradverleihsystems in der Nachnutzungsphase finanziell unterstützen muss?
  - b) Ist die DB Rent GmbH nach Kenntnis der Bundesregierung ohne Zuwendungen des Landes Berlin in der Lage, in der zweijährigen Nachnutzungsphase wie vereinbart mindestens 50 Stationen mit 1 250 Leihfahrrädern zu unterhalten, und falls nicht, welche Maßnahmen wird die Bundesregierung ergreifen, damit die Förderauflagen des Bundes für das Berliner Modellprojekt eingehalten werden?
6. Nach welchen Kriterien erfolgte nach Kenntnis der Bundesregierung die Ausschreibung zum Ausbau des Stuttgarter Fahrradverleihsystems?
7. Welche Anbieter haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung neben der DB Rent GmbH am Ausschreibungswettbewerb für den Ausbau des Stuttgarter Fahrradverleihsystems beworben?

8. Wurde der Ausbau des Stuttgarter Fahrradverleihsystems nach Kenntnis der Bundesregierung evaluiert?
  - a) Falls ja, mit welchem Ergebnis?
  - b) Falls nein, warum erfolgte keine Evaluation?
9. Wie viele e-Call a Bikes sollten ursprünglich in das Stuttgarter Fahrradverleihsystem integriert werden, und wie viele sind aktuell im Einsatz?
10. Welche Erkenntnisse und Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus der Umsetzung der beiden Modellprojekte in Berlin und Stuttgart?
11. Plant die Bundesregierung die Förderung weiterer Modellprojekte dieser Art?
12. Welchen Nachbesserungsbedarf sieht die Bundesregierung bei der öffentlichen Ausschreibung von Modellprojekten zur Förderung des Fahrradverkehrs?

Berlin, den 28. Juni 2013

**Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion**

