

Zielsetzung

- Emissionen reduzieren
- Erreichbarkeiten verbessern
- flexibles Mobilitätsangebot schaffen
- nachhaltiges Mobilitätsangebot schaffen

Zielgruppe

- mobilitätseingeschränkte Personen
- Seniorinnen und Senioren
- Touristen

Fahrtzweck

- Erledigung
- Freizeit
- Urlaub

Verkehrsmittel

- E-Bike/Pedelec

Raumstruktur

- teilweise städtisch
- überwiegend ländlich

Investitionskosten

- Fallen an

E-Rikscha-Fahrdienst



Quelle: Ascent/PKS Media Inc. / Getty Images

Was ist eine E-Rikscha?

Eine E-Rikscha ist ein mit Muskelkraft und mit Unterstützung eines Elektromotors betriebenes dreirädriges Fahrrad. Es bietet Platz für eine fahrende Person und zwei Fahrgäste, welche durch ein Dach vor Witterungseinflüssen geschützt werden. Die Pedalkraft der fahrenden

Person wird durch einen Elektromotor unterstützt. Aus Sicherheitsgründen schaltet sich die Elektrounterstützung ab einer Geschwindigkeit von 20 km/h bei den meisten E-Rikschas ab. Der Elektroantrieb kann eine Strecke von rund 50 Kilometern zurücklegen, bevor der Akku wieder aufgeladen werden muss.

In ländlichen Räumen wird der E-Rikscha-Fahrdienst in der Regel ehrenamtlich betrieben und ist für die Nutzerinnen und Nutzer häufig kostenlos. Er kann beispielsweise als Hol- oder Bringdienst für mobilitätseingeschränkte Personen zu Veranstaltungsorten oder Nahversorgungsmöglichkeiten eingesetzt werden. In der Regel ist zur Nutzung des E-Rikscha-Fahrdienstes eine Voranmeldung durch die Nutzerinnen und Nutzer notwendig.

Welche Vorteile bietet ein E-Rikscha-Fahrdienst?

Der Fahrdienst mit einer E-Rikscha bietet sich in ländlichen Räumen besonders für mobilitätseingeschränkte Personen und Seniorinnen und Senioren an. Für Personen, die sich nicht mehr selbständig zu Fuß oder mit einem anderen Verkehrsmittel fortbewegen können, ist der Fahrdienst mit einer E-Rikscha ein flexibles und kostengünstiges bzw. kostenfreies Mobilitätsangebot.

In ländlichen Gebieten bieten Gemeinden, Kirchen und andere soziale Einrichtungen für mobilitätseingeschränkte Personen E-Rikschafahrten zu Veranstaltungen oder anderen Terminen an. Die Fahrgäste werden dabei vor ihrer Haustür abgeholt und nach der Veranstaltung wieder zurückgefahren. Das Angebot ist in der Regel kostenlos und wird mit Hilfe von Fördermitteln und ehrenamtlichem Engagement gefördert. Eine Rikschafahrt verursacht keine direkten Emissionen.

Somit ist der Fahrdienst mit E-Rikschas eine umweltschonende Alternative zur Taxifahrt. Zudem ist eine E-Rikscha weniger stark von der aktuellen Verkehrssituation abhängig, da in vielen Fällen auch der Radweg genutzt werden kann.

Was ist für eine erfolgreiche Umsetzung zu beachten?

Zunächst sind durch die Gemeinde die Rahmenbedingungen für den Einsatz von E-Rikschas vor Ort strukturiert zu erfassen (z. B. Topografie, Radverkehrsinfrastruktur, Versorgungseinrichtungen, Bevölkerungsdichte) und eine Bedarfsanalyse zu erstellen. Der Einsatz von E-Rikschas sollte in einem übergeordneten Mobilitätskonzept geplant und umgesetzt werden, um die Stärken des Angebotes bestmöglich auszuspielen zu können. Weiterhin ist die Beteiligung der relevanten Stakeholder und potenziellen Nutzerinnen und Nutzer (beispielsweise im Rahmen der Bürgerbeteiligung) von zentraler Bedeutung, um Nutzungshemmnisse und -anforderungen frühzeitig zu erfassen.

Im nächsten Schritt ist die Organisationsform weiter zu definieren. So ist zu überlegen, ob der Fahrdienst durch die Gemeinde, einen Verein oder Dritte betrieben werden soll. Da die Beförderung von Personen in ländlichen Räumen häufig kostenfrei ist, ist die langfristige Finanzierung zu klären. Neben der Beantragung von Fördermitteln empfiehlt sich hier insbesondere die Ansprache von Sponsoren. Die E-Rikschas bieten zudem eine attraktive Werbefläche, durch die weitere Einnahmen erzielt werden können. Neben der Anschaffung von E-Rikschas werden finanzielle Mittel vor allem für die Bereitstellung einer geeigneten Infrastruktur benötigt. Dazu gehören unter anderem Abstell- und Reparaturmöglichkeiten für die E-Rikschas.

Für die Gewinnung von ehrenamtlichen Fahrerinnen und Fahrern und potenziellen Kundinnen und Kunden ist eine umfangreiche Öffentlichkeitsarbeit in der Region notwendig. Informationsveranstaltungen und die Zusammenarbeit mit der lokalen Presse sind dafür unabdingbar. Auch wenn kein Führerschein für eine E-Rikscha benötigt wird, muss das Fahrpersonal in der Handhabung der Rikscha geschult werden.

Durch die Förderung des Radverkehrs, beispielsweise den Ausbau von Radwegen oder verkehrsberuhigende Maßnahmen, wird die Attraktivität des Radverkehrs in der Region gesteigert. Insbesondere eine ausreichende Dimensionierung der Radwege verbessert die Nutzungsmöglichkeit für E-Rikschas.

Herausforderungen bei der Umsetzung

Durch den häufig ehrenamtlichen Charakter kann keine dauerhafte Zuverlässigkeit gewährleistet werden. Die regelmäßige Durchführung des Fahrdienstes ist vom Grad des ehrenamtlichen Engagements abhängig. Es werden daher in der Regel verschiedene Sponsoren für die Bereitstellung des Angebotes benötigt, z. B. lokale Unternehmen. Eine weitere Umsetzungsschwierigkeit ist die saisonal schwankende Nutzung des Fahrdienstes. Bei kalten Temperaturen bietet die E-Rikscha keinen adäquaten Ersatz zu einem Taxi.

Weitere Maßnahmen

Barrierefreier ÖV (<https://www.mobilikon.de/massnahme/barrierefreier-oev>)

Begleitservice (<https://www.mobilikon.de/massnahme/begleitservice>)

Ehrenamtlicher Fahrdienst (<https://www.mobilikon.de/massnahme/ehrenamtlicher-fahrdienst>)

Integrierte Mobilitätsplattformen (<https://www.mobilikon.de/massnahme/integrierte-mobilitaetsplattformen>)

Ladepunkte für Pedelecs/E-Bikes (<https://www.mobilikon.de/massnahme/ladepunkte-fuer-pedelecse-bikes>)

Mobilitätsstationen (<https://www.mobilikon.de/massnahme/mobilitaetsstationen>)

Seniorentaxi (<https://www.mobilikon.de/massnahme/seniorentaxi>)

Verwandte Beispiele aus der Praxis

E-Rikscha-Fahrdienst Darup (<https://www.mobilikon.de/praxisbeispiel/e-rikscha-fahrdienst-darup>)

Verwandte Instrumente

Drittnutzerfinanzierung: Gewinnung von Sponsoren

(<https://www.mobilikon.de/instrument/drittnutzerfinanzierung-gewinnung-von-sponsoren>)

Förderung für die Verbesserung der Mobilität in ländlichen Räumen

(<https://www.mobilikon.de/instrument/foerderung-fuer-die-verbesserung-der-mobilitaet-laendlichen-raeumen>)

Gemeindeübergreifendes Mobilitätskonzept

(<https://www.mobilikon.de/instrument/gemeindeuebergreifendes-mobilitaetskonzept>)

Kommunales Elektromobilitätskonzept (<https://www.mobilikon.de/instrument/kommunales-elektromobilitaetskonzept>)

Masterplan Nahmobilität (<https://www.mobilikon.de/instrument/masterplan-nahmobilitaet>)

Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

(<https://www.mobilikon.de/instrument/personenbefoerderungsgesetz-pbefg>)

Verwandte Hilfen zur Umsetzung

Bedarfsanalyse (<https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/bedarfsanalyse>)

Berichterstattung in Lokalmedien (<https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/berichterstattung-lokalmedien>)

Bevölkerungsprognose (<https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/bevoelkerungsprognose>)

Bürgerbefragung (<https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/buergerbefragung>)

Evaluierung von Mobilitätsmaßnahmen (<https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/evaluierung-von-mobilitaetsmassnahmen>)

Festlegung einer Marketing- und Kommunikationsstrategie

(<https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/festlegung-einer-marketing-und-kommunikationsstrategie>)

Identifikation einer geeigneten Projektstruktur

(<https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/identifikation-einer-geeigneten-projektstruktur>)

Kosten- und Erlösschätzung (<https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/kosten-und-erloesschaetzung>)

Machbarkeitsanalyse (<https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/machbarkeitsanalyse>)

Seniorenbeteiligung (<https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/seniorenbeteiligung>)

Quellen

Die Landrätin - Amt für Wirtschaftsförderung und Kreisentwicklung, o. J.: Schau' an! Wir sind mobil: Elektro-Rikscha. Zugriff: <https://www.schau-an.org/>, Angebote, Mobilitätsangebote, Mobilitätsangebote, Elektrofahrzeuge, Elektro-Rikscha [abgerufen am 28.11.2023].

Kreis Coesfeld, 2018: Endbericht zum Modellvorhaben des BMVI – Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität im ländlichen Räumen. Coesfeld.

Stabsstelle Umweltprojekte - 35. Deutscher Evangelischer Kirchentag Stuttgart 2015 e.V., 2016:
Leitfaden - Fahrradfahren für Alle ermöglichen. Zugriff:
<https://repository.difu.de/jspui/bitstream/difu/232529/1/DS1498.pdf> [abgerufen am 28.11.2023].