

Zielsetzung

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

Zielgruppe

- Erwachsene
- Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer
- Seniorinnen und Senioren
- Touristen

Fahrtzweck

- Besuch
- Freizeit
- Urlaub

Verkehrsmittel

- E-Bike/Pedelec
- Fahrrad

Raumstruktur

- teilweise städtisch
- überwiegend ländlich

Investitionskosten

- Fallen nicht an

Fahrradverleih



Quelle: berlin-event-foto.de/Peter-Paul Weiler

Was ist ein Fahrradverleih?

Fahrradverleihstationen sind in der Regel Fahrradgeschäfte, Beherbergungsbetriebe wie z. B. Hotels, Pensionen, Campingplätze oder Touristeninformationen. Diese bieten, hauptsächlich für Touristinnen und Touristen, Fahrräder zum Verleih an. Um ein Fahrrad ausleihen zu können, müssen die Nutzerinnen und Nutzer zumeist ein Pfand hinterlegen, um die ordnungsgemäße Rückgabe des Fahrrads für die Verleihstation sicherzustellen. Ein Pfand kann beispielsweise ein Personalausweis oder ein höherer Geldbetrag sein und ist notwendig, da der traditionelle Fahrradverleih Bargeldzahlung ermöglicht und eine Rückverfolgung der Nutzerin bzw. des Nutzers nicht immer möglich ist. Die Ausleihe des Fahrrads erfolgt in den meisten Fällen tage- bzw. wochenweise, eine stundenweise Vermietung ist in manchen Fällen ebenfalls möglich.

Welche Vorteile bietet der Fahrradverleih?

Der klassische Fahrradverleih konkurriert mancherorts mit dem flexibleren Bikesharing, weist jedoch demgegenüber auch einige Vorteile auf. So bietet der Fahrradverleih zumeist eine höhere Angebotsvielfalt und Servicequalität. Eine Verleihstation hat in der Regel eine große Auswahl von verschiedenen Fahrradmodellen im Angebot, häufig stehen auch Mountainbikes, Pedelecs oder E-Bikes für die Ausleihe zur Verfügung. Dies ist besonders in touristischen Gebieten mit hügeliger Topographie von Vorteil. Außerdem verfügen Fahrradgeschäfte über Servicepersonal, die das Fahrrad auf die Nutzerin bzw. den Nutzer abstimmen und diese bei der Auswahl beraten. Somit bietet sich der traditionelle Fahrradverleih besonders bei längerer Mietdauer an.

Im Gegensatz zum Bikesharing ist die Vermietung des Fahrrads niederschwelliger. Bei der Ausleihe sind die Nutzerin bzw. der Nutzer nicht auf digitale Plattformen angewiesen. Es ist keine Anmeldung und keine Weitergabe umfangreicher persönlicher Daten notwendig. Dies macht die Handhabung besonders für ältere Personen angenehmer. Der traditionelle Fahrradverleih kann sich in der Regel selbst finanzieren bzw. wird im touristischen Bereich als Serviceangebot der Beherbergungsbetriebe

angeboten. Fahrradgeschäfte stellen gebrauchte Fahrräder zur Vermietung zur Verfügung, wodurch hohe Anschaffungskosten vermieden werden.

Das traditionelle Fahrradverleihsystem ermöglicht für Touristinnen und Touristen eine flexible und kostengünstige Fortbewegung, wodurch der Radverkehr in der Region gefördert wird.

Was ist für eine erfolgreiche Umsetzung zu beachten?

Die Einführung eines Fahrradverleihs lässt sich nicht unmittelbar durch die Kommune steuern. Fahrradgeschäfte, Beherbergungsbetriebe und andere touristische Einrichtungen müssen selbst entscheiden, ob sie Fahrräder zur Vermietung anbieten.

Soll der Fahrradverleih vor Ort gefördert werden, bietet sich ein Erfahrungsaustausch mit anderen Kommunen an, in denen der Radverleih bereits eine größere Bedeutung besitzt. Bei der Weiterentwicklung von lokalen Radverkehrskonzepten und Tourismuskonzepten sollten die Potenziale des Radverkehrs berücksichtigt und die relevanten Stakeholder eingebunden werden. Ein Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur steigert die Attraktivität des Radfahrens in der Region insgesamt.

Herausforderungen bei der Umsetzung

Im Gegensatz zum Bikesharing bietet der traditionelle Fahrradverleih eine weniger flexible Nutzung. Die Ausleihzeiten sind auf die Öffnungszeiten der Fahrradverleihstation begrenzt, der Rückgabeort muss identisch zum Ausgabeort sein, die Rückgabe muss persönlich stattfinden und die Freischaltung sowie Bezahlung kann zumeist nicht digital erfolgen. Somit eignet sich der traditionelle Fahrradverleih nicht zur spontanen Nutzung. Beim Fahrradverleih handelt es sich in der Regel um ein Saisongeschäft, das überwiegend im Sommer und bei gutem Wetter von Touristinnen und Touristen genutzt wird.

Weitere Maßnahmen

Attraktivitätssteigerung der Pedelec-Nutzung

(<https://www.mobilikon.de/massnahme/attraktivitaetssteigerung-der-pedelec-nutzung>)

Bike and Ride-Anlagen (<https://www.mobilikon.de/massnahme/bike-and-ride-anlagen>)

Bikesharing (<https://www.mobilikon.de/massnahme/bikesharing>)

E-Roller-Sharing (<https://www.mobilikon.de/massnahme/e-roller-sharing>)

E-Scooter-Sharing (<https://www.mobilikon.de/massnahme/e-scooter-sharing>)

Integration alternativer Angebote in das ÖPNV-Angebot

(<https://www.mobilikon.de/massnahme/integration-alternativer-angebote-das-oepnv-angebot>)

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

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

Radwegeausbau (<https://www.mobilikon.de/massnahme/radwegeausbau>)

Verleih von Lastenrädern (<https://www.mobilikon.de/massnahme/verleih-von-lastenraedern>)

Verwandte Beispiele aus der Praxis

Pedelec-Verleih: Ein Rad für alle Fälle (<https://www.mobilikon.de/praxisbeispiel/pedelec-verleih-einrad-fuer-alle-faelle>)

Radstation in der Mobilitätsstation Vechta (<https://www.mobilikon.de/praxisbeispiel/radstation-der-mobilitaetsstation-vechta>)

Verwandte Instrumente

Gemeindeübergreifendes Mobilitätskonzept
(<https://www.mobilikon.de/instrument/gemeindeuebergreifendes-mobilitaetskonzept>)
Kommunales Radverkehrskonzept (<https://www.mobilikon.de/instrument/kommunales-radverkehrskonzept>)
Masterplan Nahmobilität (<https://www.mobilikon.de/instrument/masterplan-nahmobilitaet>)
Pendlerkonzept (<https://www.mobilikon.de/instrument/pendlerkonzept>)
Regionales Radverkehrskonzept (<https://www.mobilikon.de/instrument/regionales-radverkehrskonzept>)
Tourismuskonzept (<https://www.mobilikon.de/instrument/tourismuskonzept>)

Verwandte Hilfen zur Umsetzung

Aktionstag (<https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/aktionstag>)
Bedarfsanalyse (<https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/bedarfsanalyse>)
Bürgerbefragung (<https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/buergerbefragung>)
Festlegung einer Marketing- und Kommunikationsstrategie
(<https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/festlegung-einer-marketing-und-kommunikationsstrategie>)
Machbarkeitsanalyse (<https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/machbarkeitsanalyse>)
Marktanalyse (<https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/marktanalyse>)
Schnupperangebote (<https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/schnupperangebote>)

Quellen

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), 2016: Mobilitäts- und Angebotsstrategien in ländlichen Räumen. Zugriff: <https://www.bmvi.de>, Service, Publikationen [abgerufen am 07.12.2023].

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, 2017: Kabinettsausschuss Ländlicher Raum Mobilitätsprojekte der Landesregierung Baden-Württemberg. Stuttgart. Zugriff: https://mlr.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mlr/intern/dateien/PDFs/L%C3%A4ndlicher_Raum/20180315_Version2_Mobilit%C3%A4tsprojekte_der_Land [abgerufen am 05.02.2024].

Nationaler Radverkehrsplan, 31.10.2015: Nationale und internationale Entwicklungen - Öffentliche Fahrradverleihsysteme. Zugriff: <https://nationaler-radverkehrsplan.de/>, Literatur, Forschung, Schwerpunktthemen, Öffentliche Fahrradverleihsysteme [abgerufen am 16.05.2022].*

***Hinweis: Mit dem Ende der Projektförderung wird das Fahrradportal www.nrvp.de nicht mehr aktualisiert. Die bestehenden Seiten sind seit 2022 nicht mehr verfügbar.**