

Antrag

**der Abg. Hermann Katzenstein und
Martina Braun u. a. GRÜNE**

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Bikesharing in Baden-Württemberg und dessen Bedeutung für die Mobilität der Menschen im Land

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. welche Bedeutung die Landesregierung dem Bikesharing (öffentliche Leihfahrradsysteme) für die Mobilität der Menschen in Baden-Württemberg beimisst, insbesondere auch im Hinblick auf die Mobilitätswende, die Stärkung des Umweltverbunds im Modal Split und das Erreichen der Klimaziele des Landes;
2. für welche Wege beziehungsweise in welchen Situationen die Menschen Bikesharing nach Einschätzung der Landesregierung gemeinhin nutzen (z. B. für den Weg zur Arbeit, die Nutzung in der Freizeit oder im Urlaub);
3. von welchen Mobilitätsformen die Menschen nach Einschätzung der Landesregierung bei Neueinführung eines Fahrradverleihsystems vor Ort umsteigen, und welche Bedeutung sie darin für eine Verhaltensänderung hin zu einer selbstaktiven Mobilität sieht;
4. ob Unterschiede hinsichtlich der Bedeutung und Nutzung von Leihfahrrädern zwischen städtischen und ländlichen Regionen Baden-Württembergs auszumachen sind und worin diese nach Einschätzung der Landesregierung bestehen;
5. welche Erkenntnisse und Erfahrungswerte der Landesregierung über die verschiedenen Bikesharing-Anbieter und Nutzungsstrukturen in Baden-Württemberg vorliegen und wie sie deren Potenziale einschätzt;
6. ob die Landesregierung vor dem Hintergrund, dass Fahrradbeförderung in einigen Verkehrsverbänden zu Stoßzeiten nur eingeschränkt möglich und kostenpflichtig ist, eine Ausweitung der Kooperation des ÖPNV/SPNV mit Bikesharing-Anbietern für sinnvoll hält;

7. wie das Land Kommunen, Gemeinden, Verkehrsverbände und Bikesharing-Anbieter bei der Einrichtung solcher Fahrradleihsysteme unterstützt und welche Ziele die Landesregierung damit verfolgt;
8. welche Fördermöglichkeiten vonseiten des Landes und des Bundes für die Einrichtung von Fahrradleihsystemen bestehen und wie viele Mittel diesbezüglich in den letzten fünf Jahren an Kommunen, Gemeinden, Verkehrsverbände oder Bikesharing-Anbieter geflossen sind;
9. ob der Landesregierung Tendenzen von Kommunen, Gemeinden oder Verkehrsverbänden in Baden-Württemberg bekannt sind, das örtliche Bikesharing-Angebot wieder einzuschränken, um- oder auszubauen, und wenn ja wo und aus welchen Gründen;
10. ob die Landesregierung sich Regelungen und Vorgaben bezüglich des Bikesharings vonseiten des Bundes wünscht und wenn ja, welche das wären;
11. wie sich Bedeutung und Nutzung von Bikesharing in Baden-Württemberg nach Einschätzung der Landesregierung in mittelfristiger und ferner Zukunft entwickeln wird.

7.12.2023

Katzenstein, Braun, Gericke, Achterberg,
Hentschel, Joukov, Marwein, Nüssle, Tok GRÜNE

Begründung

Bikesharing ermöglicht es den Menschen, auch ohne eigenes Fahrrad vor Ort umweltfreundlich und selbstaktiv in die Pedale zu treten. Immer mehr Städte, Gemeinden und Verkehrsverbände in Baden-Württemberg bieten in Zusammenarbeit mit verschiedenen Bikesharing-Anbietern öffentliche Leihfahrräder an. Dieser Antrag soll die Bedeutung von Bikesharing für die Mobilität der Menschen in Baden-Württemberg aufzeigen sowie die bisherigen Erfahrungen mit öffentlichen Leihfahrradsystemen und Anbietern erörtern.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 22. Februar 2024 Nr. VM4-0141.5-31/20/6 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

1. *welche Bedeutung die Landesregierung dem Bikesharing (öffentliche Leihfahrradsysteme) für die Mobilität der Menschen in Baden-Württemberg beimisst, insbesondere auch im Hinblick auf die Mobilitätswende, die Stärkung des Umweltverbunds im Modal Split und das Erreichen der Klimaziele des Landes;*
2. *für welche Wege beziehungsweise in welchen Situationen die Menschen Bikesharing nach Einschätzung der Landesregierung gemeinhin nutzen (z. B. für den Weg zur Arbeit, die Nutzung in der Freizeit oder im Urlaub);*

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

3. *von welchen Mobilitätsformen die Menschen nach Einschätzung der Landesregierung bei Neueinführung eines Fahrradverleihsystems vor Ort umsteigen, und welche Bedeutung sie darin für eine Verhaltensänderung hin zu einer selbstaktiven Mobilität sieht;*
4. *ob Unterschiede hinsichtlich der Bedeutung und Nutzung von Leihfahrrädern zwischen städtischen und ländlichen Regionen Baden-Württembergs auszumachen sind und worin diese nach Einschätzung der Landesregierung bestehen;*
11. *wie sich Bedeutung und Nutzung von Bikesharing in Baden-Württemberg nach Einschätzung der Landesregierung in mittelfristiger und ferner Zukunft entwickeln wird;*

Zu den Ziffern 1 bis 4 und 11 wird aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam Stellung genommen.

Mobil zu sein bedeutet unabhängig zu sein und damit am kulturellen und sozialen Leben teilhaben zu können sowie Zugang zu Gesundheits- und Bildungseinrichtungen zu haben. Bikesharing ist dabei ein Element des individuellen Mobilitätsbaukastens und kann zur Stärkung des Umweltverbunds beitragen.

Bikesharing-Systeme können bspw. eine gute Ergänzung zum Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sein und als Teil eines multimodalen Angebots einen Beitrag zur nachhaltigen Mobilität leisten.

Wie das Radfahren mit dem eigenen Fahrrad hat auch das Radfahren mit einem Fahrrad eines Bikesharing-Anbieters verschiedene Vorteile sowohl für die Radfahlerin und den -fahrer, auch unter Klimaschutzaspekten. Die positiven Effekte gehen von der Vermeidung von Kohlenstoffemissionen bis hin zur Förderung von der Gesundheit.

Allerdings zeigen Zahlen aus bisherigen wissenschaftlichen Untersuchungen zum Bikesharing in Deutschland, dass es derzeit keine nachweisbare Korrelation gibt zwischen Städten, in denen das Bikesharing besonders verbreitet ist und solchen, in denen besonders viel Rad gefahren wird, also der Modal-Splitanteil des Radverkehrs überdurchschnittlich ist. Zudem lässt die hohe Verfügbarkeit von privaten Fahrrädern in Baden-Württemberg (Stand 2018: Ausstattungsgrad privater Haushalte in BW ca. 80 %) vermuten, dass Bikesharing-Systeme derzeit einen eher geringen Beitrag zur Steigerung des Radverkehrsanteils leisten.

Es wird beim Bikesharing zwischen stationsbasierten und stationslosen Systemen unterschieden. Beim stationsbasiertem Bikesharing werden die Räder an definierten Standorten entliehen und zurückgegeben – diese müssen, je nach Betreiber, nicht identisch sein. Sie bieten zudem die Möglichkeit, Pedelecs oder E-Lastenräder in das Angebot zu integrieren. Die Stationen lassen sich dafür mit Ladepunkten ausstatten.

Beim stationslosen Bikesharing – dem Free-Floating-Bikesharing – können die Fahrräder an jedem Ort innerhalb des Bedienungsgebiets ausgeliehen bzw. abgestellt werden. Dadurch ist dieses System noch flexibler, die Räder können (wenn vorhanden) direkt am Startort entliehen und am Zielpunkt abgestellt werden. Daraus ergibt sich jedoch ein Aspekt, der immer wieder kontrovers diskutiert wird: Die Leihräder werden im ohnehin schon begrenzten öffentlichen Straßenraum abgestellt und können so ein Sicherheitsrisiko darstellen, insbesondere für mobilitäts eingeschränkte Mobilitätsteilnehmende.

Bikesharing wird häufig an ÖPNV-Halten und Bahnhöfen angeboten. Leihräder bieten sich somit zur Überbrückung der sogenannten „Letzten Meile“ insbesondere im Nach-Transport an und können so zur Attraktivität des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) beitragen. Für Berufspendlerinnen und -pendler können sie damit eine echte Alternative zum Auto darstellen, wenn das Gesamtsystem aus Vortransport (Weg zur Haltestelle), ÖPNV-Fahrt und Nachtransport (Weg von der Haltestelle) eine hohe Verlässlichkeit gewährleistet.

Aus Sicht des Verkehrsministeriums ist der Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur die zentrale Voraussetzung für die Förderung des Radverkehrs und die Steigerung des Radverkehrsanteils. Bikesharing-Systeme adressieren vor allem die Frage des (ortsflexiblen) Zugangs zu einem Fahrrad. Damit Radverkehr noch attraktiver wird, ist es jedoch von zentraler Bedeutung, dass sichere und durchgängige Radverkehrsnetze zum Radfahren einladen. Auch für den Erfolg von Bikesharing-Systemen ist eine gute Radverkehrsinfrastruktur eine wichtige Voraussetzung.

5. welche Erkenntnisse und Erfahrungswerte der Landesregierung über die verschiedenen Bikesharing-Anbieter und Nutzungsstrukturen in Baden-Württemberg vorliegen und wie sie deren Potenziale einschätzt;

Unter *Gebündelte Bikesharingdaten Baden-Württemberg – Datensatz – MobiData BW® (mobidata-bw.de)* ist eine Karte mit den Stationen und Standorten von Bikesharing-Anbietern in Baden-Württemberg, die ihre Daten bei MobiData BW zur Verfügung stellen, zu finden. Ergänzt werden die Standorte dieser überregionalen Anbieter durch einige lokale, meist stadteigene Anbieter und dem klassischen Fahrradverleih.

Bisher sind öffentliche Radverleihsysteme eher in großen Städten und Metropolregionen vertreten. In Kommunen mit weniger als 100 000 Einwohnern gibt es derzeit nach dem Kenntnisstand des Verkehrsministeriums nur wenige Angebote. In touristischen Regionen oder Kommunen können Sharing-Angebote auch im ländlichen Raum dazu beitragen, dass Ferienregionen flexibel und unabhängig von Pkw und in Kombination mit oder unabhängig vom Öffentlichen Verkehr (ÖV) erkundet werden können.

6. ob die Landesregierung vor dem Hintergrund, dass Fahrradbeförderung in einigen Verkehrsverbänden zu Stoßzeiten nur eingeschränkt möglich und kostenpflichtig ist, eine Ausweitung der Kooperation des ÖPNV/SPNV mit Bikesharing-Anbietern für sinnvoll hält;

Ob eine Kooperation zwischen dem ÖV und Bikesharing-Anbietern sinnvoll ist, muss vor Ort jeweils anhand der konkreten Gegebenheiten untersucht werden. Eine pauschale landesweite Aussage hierzu ist nicht möglich.

Einige Verkehrsverbände sind bereits Kooperationen mit Bikesharing-Anbietern eingegangen oder besitzen eigene Bikesharing-Angebote. Je nach Ausgestaltung gibt es Vergünstigungen für bestimmte Benutzergruppen (z. B. Abo-Kundinnen und -Kunden,), beispielsweise 30 Freiminuten je Fahrt, vergünstigte Tarife oder den Wegfall der Jahresgebühr.

Beispiele für Kooperationen bzw. eigene Angebote:

- Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS) → RegioRad Stuttgart (Call a Bike der Bahn)
- Regio-Verkehrsverbund Freiburg (RVF) → Frelo – Fahrradverleihsystem der Freiburger Verkehrs AG (Räder von nextbike by TIER)
- Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) → VRNnextbike (nextbike by TIER)
- Karlsruher Verkehrsverbunds (KVV) → KVV.nextbike (nextbike by TIER)
- Tarifverbund Ortenau GmbH (TGO) → EinfachMobil (nextbike by TIER)

7. wie das Land Kommunen, Gemeinden, Verkehrsverbände und Bikesharing-Anbieter bei der Einrichtung solcher Fahrradleihsysteme unterstützt und welche Ziele die Landeregierung damit verfolgt;

8. welche Fördermöglichkeiten vonseiten des Landes und des Bundes für die Einrichtung von Fahrradleihsystemen bestehen und wie viele Mittel diesbezüglich in den letzten fünf Jahren an Kommunen, Gemeinden, Verkehrsverbände oder Bikesharing-Anbieter geflossen sind;

Zu den Ziffern 7 und 8 wird aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam Stellung genommen.

Über das Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) fördert das Land öffentliche Bike+Ride-Anlagen und Fahrradparkhäuser in den Kommunen. Inbegriffen ist hier auch die Förderung von Stellplätzen mit Ladeinfrastruktur für Pedelecs oder E-Bikes. Verleihsysteme von Fahrrädern als solche sind nicht Bestandteil einer LGVFG-Förderung.

Aktuell sind insgesamt 428 466 Euro für Pedelecs in öffentlichen Verleihsystemen im Rahmen der „Landesinitiative III – Marktwachstum Elektromobilität BW“ bewilligt (Zuwendungsbescheide mit Bewilligungsdatum zwischen Anfang 2019 und Ende 2023). Bisher wurden über die betreffenden Bewilligungsbescheide insgesamt 362 017 Euro an Förderung ausbezahlt.

Eine Förderung für die Anschaffung von Pedelecs in öffentlichen Verleihsystemen bietet das Ministerium für Verkehr aktuell nicht an.

Ein Zusammenschluss von Kommunen kann einen gemeinsamen Antrag für entsprechende Vorhaben zur Prüfung einer eventuellen Fördermöglichkeit einreichen.

Nach Kenntnis des Verkehrsministeriums gibt es seitens des Bundes derzeit keine Förderung von Bikesharing-Systemen.

Im Rahmen der Bundesförderung zur Errichtung und Weiterentwicklung von Mobilitätsstationen kann jedoch die Infrastruktur für Verkehrsmittel der Sharing-Mobility gefördert werden. Der Zuschuss beträgt 50 % der förderfähigen Gesamtausgaben. Alle Förderberechtigten sind in Nummer 5.1 der Kommunalrichtlinie aufgeführt.

9. ob der Landesregierung Tendenzen von Kommunen, Gemeinden oder Verkehrsverbänden in Baden-Württemberg bekannt sind, das örtliche Bikesharing-Angebot wieder einzuschränken, um- oder auszubauen, und wenn ja wo und aus welchen Gründen;

Dem Verkehrsministerium ist bekannt, dass einige Kommunen aus wirtschaftlichen Gründen von ihrem Sonderkündigungsrecht gegenüber der DB Connect GmbH Gebrauch gemacht haben und mit Ablauf des 31. Oktober 2023 aus dem Vertrag der DB Connect GmbH als Bikesharing-Anbieter ausgestiegen sind.

10. ob die Landesregierung sich Regelungen und Vorgaben bezüglich des Bikesharrings vonseiten des Bundes wünscht und wenn ja, welche das wären.

Kommunen haben aktuell die Möglichkeit, eigenständig individuelle Vereinbarungen mit dem jeweiligen Sharing-Anbieter zu schließen bspw. zu Regelungen zu Abstellflächen im öffentlichen Raum.

Derzeit ist rechtlich nicht eindeutig geregelt, inwieweit das Abstellen gewerblicher Verleihsysteme von E-Scootern und Fahrrädern auf Gehwegen dem Gemeingebrauch zuzuordnen ist oder eine Sondernutzung darstellt und damit im Wege einer Sondernutzungserlaubnis zu regeln ist.

Im Zuge der 54. Änderungs-Verordnung zur Straßenverkehrsordnung (StVO) lag im Bundesrat ein Antrag vor, in einem neuen Absatz 4 des § 29 StVO zu regeln, dass das Parken von Elektrokleinstfahrzeugen (eKF) und Fahrrädern auf den für den Fußverkehr vorgesehenen Verkehrsflächen der Erlaubnis bedarf, wenn dies zu gewerblichen Zwecken, insbesondere zur Vermietung der Fahrzeuge oder zu deren Verleih erfolgt (Ausnahme stationsbasiertes Bikesharing). Der Antrag fand jedoch keine Mehrheit im Bundesrat.

Eine bundesweite rechtliche Regelung bzgl. des Abstellens gewerblicher Verleihsysteme von E-Scootern und Fahrrädern auf Gehwegen wäre aus Sicht des Verkehrsministeriums zu begrüßen.

Hermann
Minister für Verkehr