

Auswirkungen des Fahrradverleihsystems „nextbike“ auf den Individualverkehr in der Stadt Bonn

Exposé zur Bachelorarbeit von Geried Kinast

Thematische Einordnung und Relevanz des Themas

In den meisten Städten ist die Infrastruktur nach wie vor autofreundlich gestaltet, wodurch der motorisierte Individualverkehr (MIV) das favorisierte Verkehrsmittel ist. Dies spiegelt sich auch im Modal Split in Deutschland wieder. Demnach hat sich der Anteil aller zurückgelegten Wege mittels des MIV zwischen 2002 und 2017 nur um ein Prozent von 44% auf 43% verringert (vgl. INFAS 2019). Die Folgen dieser Entwicklung sind neben hohem Flächenverbrauch, Störungen des Verkehrsflusses, Luft- und Lärmverschmutzung auch ein hoher Ausstoß des Treibhausgases CO₂. Um diese Probleme zu verringern und damit dem Klimawandel entgegen zu wirken, setzen viele Städte im Rahmen der Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung nun auf nachhaltigere Mobilität, wie öffentliche Verkehrsmittel, Fahrrad- und Fußgängerverkehr.

Besonders das Fahrrad stellt in dieser Hinsicht als Null-Emissions-Fahrzeug eine geeignete Alternative dar. Daher wurden in den letzten Jahren zunehmend öffentliche Fahrradverleihsysteme (ÖFVS) in deutschen Städten eingeführt. Die Idee des Fahrradverleihsystems (FVS) existiert schon seit Mitte der 1960er Jahre, ist jedoch aufgrund hoher Diebstahlquoten in der Umsetzung in den meisten Städten gescheitert. Erst ab Mitte der 2000er Jahre mit der 3. und 4. Generation von FVS, welche auf digitale Nutzerregistrierungen per Smartphone oder Kreditkartendetails, GPS-tracking und automatischen Fahrradschlösser einführten, konnten sich FVS etablieren. Seitdem ist die Anzahl an FVS und damit auch das Interesse an FVS als Forschungsfeld weltweit stark angestiegen (vgl. MONHEIM et. al 2012, ZADEMACH, MUSCH 2016).

Öffentliche Fahrradverleihsysteme besitzen ein hohes Potenzial, die intermodale und multimodale Mobilität zu fördern und somit den MIV zu reduzieren. International betrachtet werden, nach FISHMAN et al. (2014), 2%-20% der per ÖFVS zurückgelegten Wege vom MIV auf ÖFVS verlagert. Die Auswirkungen der ÖFVS auf

den Individualverkehr in Deutschland sind jedoch bisher nur im geringen Maße erforscht worden (vgl. RABENSTEIN 2015). Daher stellt sich die Frage inwiefern ÖFVS den Individualverkehr in Deutschland beeinflussen. In welchem Ausmaß werden ÖFVS als Alternative zum MIV genutzt? Diese Frage ist insbesondere für die Stadt Bonn sehr interessant, da aus der Studie Mobilität in Deutschland aus dem Jahr 2008 hervorgeht, dass in Bonn die Zufriedenheit mit der Erreichbarkeit der Ziele in der näheren Umgebung mit dem Fahrrad von 85% der Befragten mit mindestens gut bewertet worden ist, wohingegen das Auto diesbezüglich nur 81% erreichte. Dennoch dominierte der MIV mit 46% den Bonner Modal Split 2008, indem sich der Anteil des Fahrrads auf nur 12% belief (vgl. INFAS 2009). Daher stellt sich auch die Frage, wer das ÖFVS für welche Wege nutzt und aus welcher Motivation heraus. Diese Fragen möchte ich in meiner Bachelorarbeit für das ÖFVS der Stadt Bonn beantworten.

Die Stadt Bonn führte 2018 im Rahmen der Bonner Nachhaltigkeitsstrategie, wonach Bonn bis 2030 zu einem Vorbild für nachhaltige Mobilität werden soll, ein von dem Unternehmen nextbike betriebenes ÖFVS ein. Das ÖFVS hat 100 Stationen mit insgesamt 900 Fahrrädern, die rund um die Uhr ausgeliehen werden können und überall im Stadtgebiet (Free-Floating-System) wieder abgestellt werden können. Neben einer jährlichen Grundgebühr von 3€ zahlt der Nutzer 1€ pro angefangene halbe Stunde, bis zu maximal 8€ pro 24 Stunden und Ausleihe.

Forschungsfragen

Wie oben bereits schon erwähnt, ist es Ziel dieser Arbeit, folgende Forschungsfrage zu beantworten:

Wie wirkt sich das öffentliche Fahrradverleihsystem auf den Individualverkehr in der Stadt Bonn aus?

Um diese Forschungsfrage zu beantworten, sollen folgende Unterfragen beantwortet werden:

- Welche Personengruppen nutzen das ÖFVS?
- Welche Verkehrsmittel würden die Nutzer des ÖFVS alternativ nutzen?
- In welcher Kombination mit anderen Verkehrsmitteln wird das ÖFVS genutzt (Multi- /Intermodalität)?

- Welche Wege werden mit dem ÖFVS bewältigt?
- Was ist die Motivation das ÖFVS zu nutzen?

Methodik

Die zur Beantwortung der Forschungsfragen benötigten Daten sollen mittels einer Umfrage per Fragebogen erhoben werden. Der Aufbau und Inhalt des Fragebogens wird sich stark an den von RABENSTEIN (2015) verwendeten Fragebogen der Befragung an den ÖFVS-Stationen sowie an seinem Personenfragebogen orientieren. Die Erhebung der Daten soll vor Ort durchgeführt werden. Da es aufgrund des Free-Floating-Systems nicht möglich ist, die Befragung der nextbike-Nutzer gezielt nach der Beendigung der Ausleihe durchzuführen, ist es geplant die Nutzer unmittelbar vor der Ausleihe zu befragen. Dies soll an Stationen, an denen mindestens noch vier Fahrräder vorhanden sind und an Stellen an denen mehrere Fahrräder zur Ausleihe zur Verfügung stehen, durchgeführt werden. Diese Orte würden vor Ort über die App von nextbike lokalisiert werden. Die statistische Auswertung des Fragebogens soll eine Art Modal Split für die per ÖFVS zurückgelegten Wege sowie eine damit einhergehende Nutzeranalyse ergeben.

Literatur

FISHMAN et al. (2014) Bike share's impact on car use: evidence from the United States, Great Britain, and Australia. In: Transportation Research Part D: Transport and Environment 2014, Heft 31. S. 13–20. (abrufbar unter: <https://eprints.qut.edu.au/73311/2/TRD-D-14-00041R1-2.pdf> (letzter Abruf: 22.08.2019))

INFAS (Hrsg.) (2019): Mobilität in Deutschland – MiD Kurzreport. Bonn (abrufbar unter: http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/infas_Mobilitaet_in_Deutschland_2017_Kurzreport_DS.pdf (letzter Abruf: 22.08.2019))

INFAS (Hrsg.) (2009): Mobilität in Deutschland – MiD Alltagsverkehr in Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis. Ergebnispräsentation am 23. November 2009. Bonn (abrufbar unter: <https://www.winterscheid.net/downloads/Temp/mid2008.pdf> (letzter Abruf 22.08.2019))

MONHEIM, H. et al. (2012): Fahrradverleihsysteme in Deutschland. Relevanz, Potenziale und Zukunft öffentlicher Leihfahrräder. (ksv-Verlag) Köln

RABENSTEIN, B. (2015): Öffentliche Fahrradverleihsysteme - Wirkungen und Potenziale. In: Institut für Straßen - und Verkehrswesen, Heft 54. (abrufbar unter: https://elib.uni-stuttgart.de/bitstream/11682/8854/3/%C3%96FVS_Rabenstein.pdf (letzter Abruf 15.07.2018))

ZADEMACH, H. MUSCH, A. (2016): Sharing is Caring? Fahrradverleihsysteme im Kontext nachhaltiger Regionalentwicklung: Entwicklungen, Potenziale, Grenzen. (abrufbar unter: https://www.ssoar.info/ssoar/bitstream/handle/document/49869/ssoar-2016-zademach_et_al-Sharing_is_Caring_Fahradverleihsysteme_im.pdf?sequence=1 (letzter Aufruf: 15.07.2018))