



LEUPHANA
UNIVERSITÄT LÜNEBURG

Bachelorthesis

Standortanalyse für neue Stationen
des Fahrradverleihsystems in Lüneburg

Location analysis for new stations
of the bicycle rental system in Lüneburg

Vorgelegt von: Tanja Mühle
Wichernstraße 17
21335 Lüneburg
Tanja_muehle@outlook.com
Angewandte Kulturwissenschaften
8. Fachsemester
3011349

Bei: apl. Prof. Dr. Pez
Prof. Dr. phil. Dr. h. c. Kowalewski

Abgabedatum: Lüneburg den 21. Mai 2013

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	II
Abbildungsverzeichnis	III
1. Einführung	1
1.1 Themenwahl.....	1
1.2 Ziel der Arbeit.....	2
1.3 Methodik.....	2
2. Hintergrund Fahrradverleihsysteme	4
2.1 Entstehung öffentlicher Fahrradverleihsysteme	4
2.2 Aktueller Forschungsstand	8
2.3 Angebote in Deutschland.....	10
3. Idee in Lüneburg	13
3.1 Gegebenheiten in Lüneburg	13
3.2 Zielgruppenanalyse	13
3.3 Ursprung der Idee	15
3.4 Angebot von DB Rent.....	16
4. Standortanalyse	18
4.1 Bestehende Stationen.....	18
4.2 Reichweiteanalyse mit dem Fahrrad in Lüneburg	20
4.3 Mögliche neue Standorte	20
4.3.1 Bezugspunkt 1: Optimierung der Reichweite	20
4.3.2 Bezugspunkt 2: Orte besonderen Interesses	21
4.3.3 Bezugspunkt 3: Einwohner*innenverteilung.....	24
4.3.4 Bezugspunkt 4: Örtliche Gegebenheiten.....	25
5. Zusammenfassung.....	29
6. Ausblick.....	31
Quellen	32
Anlagen	34

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: fix-Station StadtRAD Hamburg	6
Abbildung 2: fix-Station "metropolradruhr" mit Solarterminal / Dortmund	7
Abbildung 3: nextbike in Hamburg mit Werbung für GE	7
Abbildung 4: Übersicht nextbike-Stationen in Deutschland	10
Abbildung 5: Übersicht Call a bike-Stationen Deutschland	11
Abbildung 6: Daten StadtRAD Hamburg	12
Abbildung 7: Geplante Stationen StadtRAD Lüneburg	19
Abbildung 8: Fahrtzeiten in Lüneburg	20
Abbildung 9: Stationen Verteilung in Lüneburger Stadtteilen	24
Abbildung 10: Soltauer Straße vor Salztherme Lüneburg	26
Abbildung 11: Potentieller Stations-Standort vor Salztherme	26
Abbildung 12: Potentieller Stations-Standort am Kurpark Haupteingang	27
Abbildung 13 + 14: Potentieller Stations-Standort in Kaltenmoor	28

1. Einführung

1. Einführung

Die Zeit in der die politische Ausrichtung das Auto als Verkehrsmittel Nummer eins förderte und der Ausbau von mehrspurigen Straßen im Verkehrsamt geplant wurde, ist in Europa langsam vorbei. Dieser Fokus der Sechziger-Jahre weicht heute einer neuen Auffassung von Fortbewegung und Begriffen wie „Umweltverbund“ und „sanfter Mobilität“. Motorisierter Individualverkehr (MIV) wird nur noch als Teil der Wegekette gesehen, die ein jeder Mensch tagtäglich zurücklegt. Immer mehr Menschen lassen das Auto auch ganz stehen und nutzen das Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), wenn dieses in ausreichendem Maß vorhanden ist, oder verzichten vollends auf motorisierte Verkehrsmittel.

Das Interesse an dem Fahrrad als Verkehrsmittel wächst daher zunehmend und damit auch das Interesse an öffentlichen Fahrradverleihsystemen und die Bereitschaft diese Angebote aktiv in den Alltag zu integrieren. Solche öffentlichen Leihsysteme sollen den Umweltverbund und die Rolle des Fahrrads im Straßenverkehr stärken.

„Neben dem Vorteil eines zusätzlichen schnellen, bequemen und CO²-freien Elements im [...] Mobilitätssystem soll das Fahrradverleihsystem die Teilnehmerinnen und Teilnehmer am Fahrradverkehr erhöhen“ (Böhm, 2012).

Laut dem ADFC Fahrrad Monitor 2009 werden solche Fahrradverleihangebote dabei überdurchschnittlich oft von Menschen genutzt, die selbst täglich ihr eigenes Fahrrad benutzen (vgl. KLAMA; HECHT 2009, 32). Ein Verzicht auf das eigene Auto zugunsten des Fahrrads ist also noch nicht eingetreten aber die Schaffung von Alternativangeboten geht voran und soll so eine flexible und unabhängige Fortbewegung auch ohne eigenes KFZ ermöglichen.

1.1 Themenwahl

Der Gedanke einer flexiblen und unabhängigen Fortbewegung ist auch in Lüneburg angekommen und wird dort aktiv im Dezernat für Umwelt, Nachhaltigkeit, Verkehr, Sicherheit, Europa und Recht bearbeitet. In den Leitlinien zur Nachhaltigkeit der Universität Lüneburg ist zu lesen, dass Diskurse zur Idee von Nachhaltigkeit unterstützt werden sollen und der regionale Austausch mit Akteuren zu fördern ist (vgl. BRÜGGEN, 2013).

1. Einführung

Auf dieser Grundlage überrascht es nicht, dass sich an der Universität weit über die Fakultät Nachhaltigkeit hinaus mit eben dem Thema auseinandergesetzt wird und auch lokale Projekte in diese Richtung gefördert werden.

Der Allgemeine Studierendenausschuss (AStA) der Universität wurde damit beauftragt, sich mit den betreffenden politischen Akteuren der Stadt in Verbindung zu setzen, um ein Fahrradverleihsystem in Lüneburg zu etablieren (vgl. Anlage 1). Aufgrund dieser Arbeit wird im Frühsommer 2013 das System „StadtRAD Lüneburg“ in Lüneburg eingeführt.

Ein Fahrradverleihsystem in Lüneburg dauerhaft zu etablieren fordert eine gute und positive Kommunikation und bei guter Nutzung einen entsprechenden Ausbau des Systems. Neben der Erhöhung der zur Verfügung stehenden Fahrradanzahl ist es ebenso wichtig, das Stationen-Netz effektiv zu erweitern. Die vorliegende Arbeit untersucht die Möglichkeiten einer solchen Erweiterung.

1.2 Ziel der Arbeit

Ziel dieser Arbeit ist es, mögliche Standorte für zusätzliche Stationen des Fahrradverleihsystems in Lüneburg zu ermitteln. Es wird dabei von fünf geplanten Stationen für das System StadtRAD Lüneburg ausgegangen. Mögliche neue Standorte, um das System langfristig zu erweitern, wurden anhand eines Methodenmix¹ ermittelt, welcher im nachfolgenden Kapitel erläutert wird.

Ergebnisse der Arbeit können bei der Planung zukünftiger Standorte als Grundlage und Richtungsweiser dienen. Der Mehrwert des gewählten Themas liegt daher in der Anwendbarkeit, in erster Linie für Lüneburg. Da der AStA die Verhandlungen für das System in Lüneburg führt, ist außerdem ein enger Bezug zu der eigenen Universität gewährleistet. Durch die Recherche und Kommunikation mit verschiedenen Akteuren sowie durch die Erkenntnisse der Arbeit könnte ein möglicher Ausbau des StadtRAD Lüneburg zusätzlich forciert und vorangetrieben werden.

1.3 Methodik

Um das Ziel der Arbeit möglichst umfassend zu erreichen wurde auf verschiedene Methoden zurückgegriffen. Die Untersuchung anhand einer Standortanalyse hilft dabei, Fakten nicht nur aus vorhandenen Quellen abzuleiten, sondern mit selbst erhobenen Daten und Beobachtungen zu vergleichen und zu verifizieren. Um Standorte für neue

1. Einführung

Stationen zu ermitteln, erweist sich diese Vorgehensweise als ebenso umfangreich wie präzise. Eine alternative oder ergänzende Umfrage unter potentiellen Nutzer*innen wäre nicht zielführend gewesen, da ein Fahrradverleihsystem bisher in Lüneburg nicht etabliert ist und somit keine Erfahrungswerte vorhanden sind. Die Bedürfnisse der Nutzer*innengruppen (siehe Kapitel 3.2) sollen durch das Betrachten verschiedener Faktoren (siehe Kapitel 4.3) trotzdem berücksichtigt werden.

Die durchgeführte Standortanalyse erfolgte unter anderem anhand von Auswertungen des Lüneburger Stadtplans und Stadtteilkarten. Zusätzlich wurden verschiedene Daten selbstständig erhoben, bearbeitet, zusammengefügt und ausgewertet, so zum Beispiel die Reichweite mit einem Fahrrad in 30 Minuten (Freifahrzeit: StadtRAD¹). Anhaltspunkte zu den benötigten Fahrzeiten mit einem Fahrrad in Lüneburg wurden aus dem absolvierten Projektseminar „Reisezeiten im Stadtverkehr Lüneburgs“ (Sommersemester 2012) übernommen.

Des Weiteren wurden Daten, die von der Stadt Lüneburg zur Verfügung gestellt wurden, ausgewertet. So wurde etwa die Einwohner*innenzahl je Stadtteil ermittelt und die verschiedenen Stadtteile mit ihren Grenzen und charakteristischen Eigenheiten ausgewertet. Die Topographie Lüneburgs wurde aufgrund der nördlichen Lage und damit einhergehenden geringen Höhenunterschiede der Stadt vernachlässigt. Die Zahl der Besucher*innen des Kurparks wurde anhand von nicht-repräsentativen Vor-Ort-Zählungen erhoben. Die Erhebung erfasst die Anzahl an Menschen die den Kurpark innerhalb des betrachteten Zeitfensters betreten haben und kategorisiert sie anhand verschiedener Merkmale. Weitere Daten sind von dem Kurzentrum und der Tagesklinik Lüneburg sowie der Universität und dem Verkehrsdezernat Lüneburgs zur Verfügung gestellt worden. Die Kenntnisse über die ermittelten Standorte wurden abschließend durch eine Begehung vor Ort abgerundet, um Erreichbarkeit und weitere infrastrukturelle Notwendigkeiten überprüfen zu können.

Dieser Methodenmix sorgt für eine Betrachtung aus verschiedenen wissenschaftlichen Blickwinkeln und soll die Ergebnisse der Arbeit unterstreichen sowie die tatsächliche praktische Umsetzung festigen.

Um einen Gesamtüberblick zu erhalten, wird im folgenden Kapitel die Entstehung und Entwicklung von allgemeinen Fahrradverleihsystemen aufgezeigt und der aktuelle Ist-Zustand solcher Systeme dargestellt.

¹ Vgl. StadtRAD Hamburg „Preise und Tarife“, abgerufen am 28. Februar unter: http://stadtrad.hamburg.de/kundenbuchung/process.php?proc=download_tarife&f=510 Stand 01/2013

2. Hintergrund Fahrradverleihsysteme

Ein personalgebundener Fahrradverleih ist nicht nur in Europa ein fester Bestandteil von Freizeitangeboten. In Ferienorten mit hohem Tourismusaufkommen werden Fahrräder oftmals von Hotels, Restaurants oder Fahrradläden verliehen. Diese Dienstleistung ist auf längere Touren und mehrtägige Nutzung ausgelegt, die Räder können für mehrere Stunden bis hin zu Wochen für einen Festpreis geliehen werden und müssen am Ende der Ausleihdauer vor Ort zurückgegeben werden. Oftmals muss dann als Absicherung ein persönliches Dokument oder wie bei dem Fahrradladen „Rad am Bahnhof“ in Lüneburg ein höherer Geldbetrag, hier 100,- Euro in bar, als Pfand hinterlegt werden². Ein solcher Verleihservice ist ausgerichtet auf Touristen, die für einen längeren Zeitraum an einem Ort bleiben. Die Räder sind meistens von mittlerer Qualität, haben kein einheitliches Design und nur selten Werbeaufdrucke oder ein Wiedererkennungsmerkmal. Des Weiteren sind der Verleih und die Rückgabe nur durch Anwesenheit von Fachpersonal durchzuführen und nur während der jeweiligen Öffnungszeiten möglich. Dieser herkömmliche Verleih unterscheidet sich daher in vielen Punkten von den neu aufkommenden öffentlichen Fahrradverleihsystemen, welche im Folgenden beschrieben werden.

2.1 Entstehung öffentlicher Fahrradverleihsysteme

Die Nutzung von öffentlichen Fahrradverleihsystemen bietet sich im Gegensatz zu dem herkömmlichen Verleih insbesondere für Einwegfahrten oder in fremden Städten an, in denen kein eigenes Fahrrad oder Auto zur Verfügung steht. Des Weiteren ergänzt ein solches System die Wegekette zu Uhrzeiten, in denen der ÖPNV ausgelastet ist oder nicht mehr fährt. Eine ausführliche Betrachtung der Zielgruppen für ein Fahrradverleihsystem in Lüneburg findet in Kapitel 3.2 statt.

Bei öffentlichen Fahrradverleihsystemen tauchen in der gängigen Literatur immer wieder drei Entwicklungsstadien (Generationen) auf (vgl. auch im Folgenden, SHAHEEN; GUZMAN 2011 und BRACHER 2012). Der oben erläuterte personalgebundene Verleih wird dabei als Generation 0 vorangestellt.

Die dann aufkommende erste Generation steht *kostenlos und überall* zur Verfügung. Die Idee dahinter ist es, Fahrräder öffentlich und barrierefrei für jede Person zugänglich zu machen. Einen ersten Versuch in diese Richtung unternahm Amsterdam im Jahr 1965 mit

² Vgl. Rad am Bahnhof „Preise für Mieträder 2013“, abgerufen am 10 März unter: <http://www.radspeicher.de/vermietung.html>

2. Hintergrund Fahrradverleihsysteme

den wortwörtlich „Weißen Rädern“. Diese wurden unabgeschlossen an öffentlichen Plätzen abgestellt und sollten eine barrierefreie, flexible Mobilität im Stadtbereich ermöglichen. Eine Identifizierung war nicht notwendig. Ähnliche Projekte gab es in Bremen (Aktion kommunales Fahrrad, 1979) und La Rochelle (Gelbe Fahrräder, 1974). Die kriminelle Entwendung der Räder sorgte für ein Scheitern dieser innovativen Ideen.

In der zweiten Generation gab es Fahrräder, die nach dem Einkaufswagen-Modell funktionierten und in die Kategorie *Pfand* einzuordnen sind. Bekanntestes Beispiel für diese Generation sind die City-Bikes aus Kopenhagen. Durch Einwurf einer 20-Kronen-Münze lassen sich die Fahrräder aus den Stationen entnehmen und ohne Zeitbegrenzung nutzen. Das Fahrrad kann nach Beendigung der Nutzung an einer beliebigen Station wieder abgestellt werden und der/die Nutzer*in bekommt das Pfandgeld zurück. Von 1995 bis 2012 war so ein System in Betrieb und wurde dann von einem nachfolgenden Modell abgelöst. Kopenhagen gilt als Vorreiter in der Fahrradverkehrspolitik und hat dem Verkehrsmittel Fahrrad viele Rechte und Vorzüge eingeräumt. Mit der frühzeitigen Umsetzung eines funktionierenden Fahrradverleihsystems leistete die dänische Hauptstadt auch in dieser Sparte Pionierarbeit.

Ähnliche Projekte gab es in Chemnitz (Blaues Fahrrad, seit 1998) und Aveiro (Bugas, seit 2000). Viele Räder dieser Generation wurden aufgrund der fehlenden Nutzer*innen-Identifizierung auch Opfer von Vandalismus und bis auf die Bugas³ in Portugal sind diese Systeme nicht mehr in Betrieb. Neu entwickelte Technik und moderne Räder sorgten zusätzlich für ein Ende dieser Generation.

In der dritten, aktuellsten Generation wurde die *mobile Kommunikation* integriert. Nutzer*innen müssen sich registrieren um Fahrräder entleihen zu können, was den Risikofaktor „Anonymität“ der vorherigen Generationen eindämmt. Durch den Einsatz moderner Technologien können die Fahrräder außerdem im Internet geortet werden. In einigen Systemen ist es zusätzlich möglich sich ein Fahrrad online zu reservieren. Viele Systeme haben auf dieser Generation aufgebaut und sind in Betrieb:

- Call a bike (deutschlandweit, mehrere Städte seit 2000),
- Bicing (Barcelona, seit 2007),
- Vélib' (Paris, seit 2008),
- Barclays Cycle Hire (London, seit 2010).

³ Vgl. „BUGA (Kostenlose Leihfahrräder von Aveiro)“, abgerufen am 10. März 2012 unter: <http://www.visitcentro.com/de/destinations/aveiro/attractions/buga-free-bikes-aveiro/>

2. Hintergrund Fahrradverleihsysteme

Unterschieden werden aktuelle öffentliche Fahrradverleihsysteme zusätzlich in den Kategorien „fix“ und „flex“.

Die flex-Variante orientiert sich an der Grundidee der ersten Generation, die Räder haben keine festen Stationen und sind verteilt im Stadtkern zu finden, sie müssen allerdings trotzdem angeschlossen werden. Die zu entleihenden Räder solcher Systeme befinden sich an gut einsehbaren Orten wie Kreuzungen sowie an Orten öffentlichen Interesses, angeschlossen an Straßenlaternen oder -schildern. Der Code für das Fahrradschloss wird per Anruf bei einer Zentrale übermittelt.

In der fix-Variante gibt es hingegen feste Stationen mit einem hohen Wiedererkennungswert, an welchen die Räder angeschlossen werden (Abbildung 1). Der/die Nutzer*in kann das Fahrrad an elektronischen Terminals vor Ort freischalten oder auch hier per Anruf einen Code erhalten. Die Räder können an jeder beliebigen Station des Systems entliehen und wieder abgegeben werden.



Abbildung 1: fix-Station StadtRAD Hamburg (eigene Bildquelle)

In einigen Quellen wird auch von einer vierten Generation der Fahrradverleihsysteme gesprochen, hierbei handelt es sich um eine Erweiterung der dritten Generation durch die „Integration“ des öffentlichen Fahrradverleihs in öffentliche Verkehrsunternehmen. Die Anbindung an ÖPNV-Systeme wird immer wichtiger um den Umweltverbund optimal zu fördern und das Leihfahrrad in die Wegekette zu integrieren. Weitere Merkmale der vierten Generation sind der Ausbau von regenerativer Energieversorgung im Fahrradverleih durch Solarpanelen auf Terminals (Abbildung 2) und die Erweiterung der Verwendung von Fahrrädern mit elektronischem Antrieb⁴.

⁴ Fahrräder mit elektronischem Antrieb werden in Kapitel 2.2 ausführlicher betrachtet.

2. Hintergrund Fahrradverleihsysteme



Abbildung 2: fix-Station "metropolradruhr" mit Solarterminal / Dortmund (eigene Bildquelle)

Alle bestehenden Verleihsysteme haben einige Gemeinsamkeiten um die anfänglich hohen Diebstahlraten zu reduzieren und einen Verkauf der Räder auf dem Schwarzmarkt zu erschweren. Die Räder in Fahrradverleihsystemen sind in auffälliger Farbe oder mit großflächiger Werbung versehen und das Design unterscheidet sich häufig von dem der käuflich zu erwerbenden Fahrräder (Abbildung 3).



Abbildung 3: nextbike in Hamburg mit Werbung für GE (eigene Bildquelle)

Des Weiteren werden in vielen Systemen Fahrräder als Sonderanfertigung mit Spezialteilen angefertigt, um die Demontage von Einzelteilen zu erschweren und die Verwendung an anderen Fahrrädern unmöglich zu machen (vgl. unter anderem, BIRKHOLZ 2012, 47).

Obwohl es länderübergreifende einheitliche Generationsschritte gab und äußere Erscheinungsmerkmale nach einem ähnlichen Prinzip funktionieren, lässt sich durch die Vielzahl an Fahrradverleihsystemen in Europa bisher keine einheitliche Definition für solche Systeme erstellen (vgl. ADUNKA 2012, 9).

2. Hintergrund Fahrradverleihsysteme

2.2 Aktueller Forschungsstand

Öffentliche Fahrradverleihsysteme befinden sich in einem jungen Aufschwung. Der Ausbau in Europa hat seit 2004 zugenommen und im Jahr 2007 mit 29 neu eingeführten Systemen seinen Höhepunkt erreicht. In Deutschland setzte diese Entwicklung mit einer Verzögerung von zwei Jahren ein (vgl. MONHEIM ET AL. 2012, 163).

Der Forschungs- und Entwicklungsstand lässt sich nach Monheim et al. auch daran ableiten, welcher Stellenwert dem Fahrrad als Verkehrsmittel zuteilwird. Fahrradverleihsysteme werden demnach momentan oftmals noch als „Kür“ in der Verkehrsplanung betrachtet und erfahren daher nicht genügend Aufmerksamkeit (vgl. ebenda, 118). Die Notwendigkeit von Fahrradbeauftragten oder Planungsbüros für den Radverkehr ist dabei ebenso wichtig wie der Fokus auf Fahrräder mit elektronischem Antrieb.

Fahrräder mit starkem elektronischen Antrieb (e-bikes), die auch ohne Pedalbetätigung fahren oder Fahrräder mit schwachem Hilfsmotor (pedelecs), die bei Pedalbetätigung einen unterstützenden Antrieb haben, werden immer häufiger in Fahrradverleihsystemen integriert (vgl. MONHEIM ET AL. 2012, 22). Sie ermöglichen eine Nutzung auch in Gebieten mit starken Höhenunterschieden sowie für Personen älterer Altersklassen und erweitern somit den Nutzer*innenkreis. Der Zusammenhang zwischen Elektrofahrrädern und Fahrradverleihsystemen ergibt sich nicht nur aus den zunehmenden Zielgruppen. Die motorisierten Räder sind im Vergleich zu normalen Fahrrädern im Einkauf deutlich teurer. „Für eine Markteinführungsstrategie ist es deshalb interessant, diese Räder auch in Leihfahrradsysteme zu integrieren, um einen leichten und günstigeren Zugang zu gewährleisten“ (ebenda).

In Deutschland werden pedelecs in Fahrradverleihsystemen seit 2011 in Stuttgart und Aachen regulär angeboten (vgl. DB Mobility Logistics AG, 2011). Berlin hat mit dem Projekt BeMobility (Start 2010) Elektrofahrräder und -autos in das ÖPNV-Netz integriert. Dass die Entwicklung in die Richtung elektronischer und umweltfreundlicher Verkehrsmittel gehen muss, zeigt sich in der deutschen Hauptstadt deutlich:

„Metropolen brauchen neue Verkehrskonzepte. Nachhaltige Klimastrategien erfordern gleichzeitig einen Wechsel hin zu nichtfossilen Brennstoffen. Das Projekt BeMobility erprobt innovative Mobilitätslösungen der Zukunft durch eine intelligente Vernetzung von Elektrofahrzeugen und öffentlichem Personenverkehr“ (DB Rent, 2012).

2. Hintergrund Fahrradverleihsysteme

Einen großen Fortschritt in Sachen Fahrradverleihsystem in Deutschland brachte ein Modellvorhaben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) im Jahre 2009 hervor. Das Ministerium setzte mit dieser politischen und finanziellen Förderung eine klare Aussage und platzierte das Fahrrad neu im Straßenverkehr. Viele Städte, die sich zuvor noch nicht mit Fahrradverleihsystemen beschäftigt hatten, begannen daraufhin mögliche Umsetzungen in der eigenen Stadt oder Region zu überprüfen.

Das BMVBS startete den bundesweiten Modellversuch "Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme – Neue Mobilität in Städten" und stellte dafür in den Jahren 2009 bis 2012 insgesamt 12,7 Millionen Euro bereit. Dieses Vorhaben förderte die aktuelle Generation des Fahrradverleihsystems und verbindet per Ausschreibung das Leihrad mit dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV): „Wichtig ist dabei die Verfügbarkeit an relevanten ÖV-Haltestellen und Bahnhöfen“ (Wuppertal Institut 2009, 5). Weitere Anforderungen an die eingehenden Bewerbungen waren:

- Innovation,
- einfache Bedienung,
- ständige Verfügbarkeit,
- positive Auswirkung auf die Stadtqualität,
- Reduzierung der Emissionen von Schadstoffen und Lärm.

Zusätzlich war es wichtig, dass die Systeme auch nach Ende des Förderzeitraums weiter betrieben werden können (vgl. ebenda, 5, 9 und 10).

2,7 Millionen Euro von den zur Verfügung gestellten finanziellen Mitteln wurden in einer Zusatzkategorie bereitgehalten. Damit sollten teilnehmende Städte, die aufgrund besonderer Kriterien, insbesondere ihrer Topographie, als Modellprojekt pedelecs in ein Fahrradverleihsystem integrierten, gefördert werden (vgl. ebenda, 5).

Aus den 44 eingegangenen Bewerbungen wurden insgesamt 15 Projekte als besonders innovativ ausgezeichnet und davon die ersten acht zur Förderung ausgewählt. Umgesetzt wurden das NorisRAD in Nürnberg, Konrad in Kassel, MVGmein Rad in Mainz, das Usedomrad auf Usedom, metropolradruhr in Bochum, Bottrop, Dortmund, Duisburg, Essen, Gelsenkirchen, Hamm, Herne, Mülheim a.d.R. sowie Oberhausen und das e-Call a bike in Stuttgart. Die Umsetzung der Modellprojekte in Saarbrücken und in Bad Bentheim kam nicht zustande (vgl. BRACHER et al. 2012).

2. Hintergrund Fahrradverleihsysteme

2.3 Angebote in Deutschland

Öffentliche Fahrradverleihsysteme werden immer wieder von kleinen unabhängigen Anbietern oder Zusammenschlüssen umgesetzt. In Deutschland haben sich in diesem Markt zwei große Unternehmen etabliert. Der Anbieter nextbike ist führend bei flex-Systemen und das Tochterunternehmen der Deutschen Bahn die DB Rent hat deutschlandweit begonnen Systeme der fix-Variante auszubauen.

Nextbike wurde 2004 in Leipzig gegründet und betreibt heute Räder in mehr als 80 Städten europaweit und in Asien. Die GmbH besitzt damit nach eigenen Angaben das „größte[s] internationale[s] Fahrradverleih-Netzwerk“ (Nextbike GmbH, 2012). Deutschlandweit stehen Fahrräder in einem flex-System von Nextbike in über 30 Städten zur Verfügung (Abbildung 4).



Abbildung 4: Übersicht nextbike-Stationen in Deutschland (Quelle: nextbike.de/standorte.html)

Das Tochterunternehmen der Deutschen Bahn, die DB Rent, betreibt in mehreren deutschen Städten Fahrradverleihsysteme unter dem Namen Call a bike. Ausnahmen gibt es in Hamburg (StadtRAD) und Kassel (Konrad).

2. Hintergrund Fahrradverleihsysteme

Bereits seit 1998 stehen die charakteristisch roten Räder der Deutschen Bahn in flex-Systemen zur Verfügung, 2007 gab es das erste fix-System in Stuttgart. Hinzu kamen Berlin (2009), Hamburg (2011) und durch die Förderung des BMVBS Kassel (2012).

Zusätzlich hat die DB Rent im Jahr 2009 mit dem Ausbau von fix-Fahrradverleihsystemen an ICE-Bahnhöfen in Deutschland begonnen. Fahrräder von diesen mittlerweile über 50 Stationen müssen am Bahnhof zurückgegeben werden und es gibt keine zusätzlichen Stationen im Stadtgebiet. Abbildung 5 zeigt die Verteilung aller Call a bike Stationen in Deutschland:



Abbildung 5: Übersicht Call a bike-Stationen Deutschland (Quelle: <http://www.callabike-interaktiv.de/kundenbuchung/process.php?proc=bikesuche&f=500&f=500>)

„In Hamburg gibt es derzeit 123 Leihstationen mit rund 1.650 Leihrädern (Stand Dez. 2012)“ (SCHUMACHER, 2012). Damit ist es das größte Verleihsystem der DB (gemessen an Stationen und Rädern). Das geplante System StadtRAD Lüneburg orientiert sich an den Konditionen der Nachbarstadt. StadtRAD Hamburg wurde am 10. Juli 2009 eröffnet. Mit 33000 registrierten Kund*innen in den ersten drei Monaten ist StadtRAD Hamburg vom Start weg, das erfolgreichste Fahrradverleihsystem in Deutschland (vgl. BÖHM, 2012). Abbildung 6 zeigt, dass der Ausbau des Systems in den darauffolgenden Jahren konstant hoch war und jährlich circa 20 Stationen und 300 Fahrräder dazukamen, um der hohen Nachfrage gerecht zu werden.

2. Hintergrund Fahrradverleihsysteme

Jahr	Standort	Anzahl Fahrten	Anzahl Fahrräder	Anzahl Stationen	Anzahl Kunden	Tage	Entl./R./Tag
2010	Hamburg	717.000	1.000	rd. 80	76.000	365	1,96
2011	Hamburg	1.280.000	1.300	105	125.000	365	2,70
2012	Hamburg	2.050.000	1.650	123	178.000	365	3,40

Abbildung 6: Daten StadtRAD Hamburg (Quelle: choice GmbH)

Da nicht nur in Deutschland immer mehr Fahrradverleihsysteme zur Verfügung stehen, war es nur eine Frage der Zeit, bis diese Angebote einer Überprüfung unterzogen wurden. Im Sommer 2012 führte der Allgemeine Deutsche Automobil-Club (ADAC) die Studie „Leihfahrräder in europäischen Städten“ durch und testete in 18 Ländern Zugänglichkeit, Handhabung, zur Verfügung stehende Informationen und die angebotenen Fahrräder solcher Systeme. Bei den in 40 Städten geprüften Systemen wurde das Gesamturteil „sehr gut“ nur ein einziges Mal an das System vélo'V in Lyon, Frankreich vergeben. Die deutschen Kandidaten schnitten durchweg positiv ab und erhielten alle das Gesamturteil „gut“. Testsieger in Deutschland wurde Call a bike. Bei einer Präsentation der Testergebnisse heißt es dazu: „DB-Räder setzen Maßstab in Europa“ (ADUNKA, 2012, 18).

Nur fünf von allen geprüften Angeboten erhielten in der Gesamt-Bewertung das Urteil „mangelhaft“ oder „sehr mangelhaft“, der Großteil der Systeme konnte überzeugen. In einem Kurzfazit des ADAC heißt es: „Fahrradverleihsysteme sind den Kinderschuhen entwachsen und liegen voll im Trend“ (ADAC, 2012), allerdings dürfe die Arbeit an solchen Systemen nicht einbrechen und die Systeme sollten flächendeckend angeboten werden, so der Club weiter.

Das folgende Kapitel zeigt, inwiefern dieser Trend auch in Lüneburg angekommen ist und welche Hindernisse es bei einer Umsetzung geben kann.

3. Idee in Lüneburg

Die Idee ein Fahrradverleihsystem in Lüneburg zu etablieren ist nicht neu und doch dauerte es mehrere Jahre bis ein solches Projekt realisiert werden konnte. In diesem Kapitel sollen die Voraussetzungen für ein Leihfahrradsystem, speziell auf Lüneburg bezogen, erörtert und die Entwicklung des aktuellen Systems aufgezeigt werden.

3.1 Gegebenheiten in Lüneburg

Die strukturellen Eigenschaften der Stadt sind für ein Fahrradverleihsystem sehr vielversprechend. Lüneburg verfügt über drei zentrale Plätze: „Am Sande“ und den Marktplatz, welche durch die Fußgängerzone verbunden werden sowie den Bahnhof inklusive ZOB. Diese Standorte sind sowohl für Touristen als auch für Einheimische zentrale Zielorte.

Lüneburg hat 72.600 Einwohner*innen (Stand 31.12.2012), die in 17 Stadtteilen auf 70,34 km² wohnen (vgl. Anlage 2). Daraus ergibt sich eine Verteilung von 1032 Einwohner*innen je Quadratkilometer. Die Dichte der Wohngebäude nimmt in Richtung Osten ab und wird von unbebauter landwirtschaftlicher Flächennutzung abgelöst.

Die norddeutsche Lage verschafft Lüneburg geringe Höhenunterschiede im Stadtbild und somit keine topographischen Hindernisse für Radfahrer*innen. Das Gefälle vom Bockelsberg durch den Wilschenbruch in Richtung Altstadt und die Steigungen hinter dem Bahnhof sowie in Richtung Kalkberg sind zu vernachlässigen. Eine topographische Karte wird aus den genannten Gründen nicht benötigt.

Östlich der Innenstadt wird Lüneburg von Süden nach Norden durch die Ilmenau durchzogen. Querungsmöglichkeiten gibt es zweimal in Bahnhofsnähe in Richtung Osten, jeweils einmal im Norden in Richtung Bundesstraße und in Richtung Kaltenmoor sowie an der roten Schleuse und für Fußgänger*innen auch im Naturgebiet Wilschenbruch.

3.2 Zielgruppenanalyse

Zielgruppen lassen sich allgemein in sogenannte Sinus-Milieus zusammenfassen. Das SINUS Institut gruppiert hierbei die Gesellschaft in Milieus, welche ähnliche Lebensweisen, Wertevorstellungen, Kommunikationsstrukturen und weiteres vorweisen.

3. Idee in Lüneburg

Im Jahr 2011 stellte das Institut den *Fahrradmonitor Deutschland 2011* vor, der in Zusammenarbeit mit dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC) entstand und sich unter anderem auch mit Fahrradverleihsystemen befasst.

Laut diesem Bericht werden Fahrradverleihsysteme am häufigsten in der *bürgerlichen Mitte* (10%), im *Milieu der Performer* (11%), im *Expeditiven Milieu* (10%) sowie im *Hedonistischen Milieu* (13%) genutzt, die Bekanntheit solcher Systeme geht mit den Nutzungszahlen einher (SINUS Markt- und Sozialforschung GmbH 2011, 102-109). Menschen die Fahrradverleihsysteme nutzen, kommen demzufolge aus allen sozialen Schichten, wobei die soziale Unterschicht unterrepräsentiert ist. Aus dem Bericht lässt sich außerdem ableiten, dass potentielle Nutzer*innen eine hohe Internetaffinität haben und experimentell sowie offen für Neues sind (ebenda, 11 und 12).

Für die Erhebung dieser Arbeit ist von Relevanz, welche verschiedenen Zielgruppen es speziell in Lüneburg gibt, die ein Fahrradverleihsystem nutzen würden. Im Folgenden werden diese Nutzer*innengruppen betrachtet. Aufgrund des universitären Bezugs dieser Arbeit, wird hierbei vermehrt auf die Studierendenschaft eingegangen. Inwieweit SINUS Milieus in der Lüneburger Studierendenschaft vertreten sind, wurde nicht erörtert.

Nach Angaben des Prüfungsamtes der Universität (Leuphana, 2013) haben 25 Prozent der 7646 eingeschriebenen Studierenden in Lüneburg im Sommersemester 2013 ihren Wohnsitz in Hamburg. Weitere vier Prozent wohnen in Lübeck oder an der Strecke des Metronom Regional (Elbe-Takt) zwischen Hamburg und Uelzen. Circa ein Drittel der Lüneburger Studierenden hat demzufolge eine direkte Zugverbindung zu dem Lüneburger Bahnhof. Sofern diese Zielgruppe mit dem Zug anreist, ist ihre Flexibilität in Lüneburg stark eingeschränkt. Da nur wenige der einpendelnden Studierenden ein Fahrrad in Lüneburg zur Verfügung haben, ist diese Gruppe eine der Hauptzielgruppen für ein Fahrradverleihsystem. Ähnlich sind die Menschen zu bewerten, die mit dem Zug aus Lüneburg heraus pendeln. Ein Unterschied dabei ist, dass in dem eigenen Wohnort oftmals bereits ein privates Fahrrad zur Verfügung steht, welches zur Fortbewegung genutzt werden kann.

Knapp 30 Prozent der Studierenden geben Lüneburg als ihren Wohnsitz an. Lüneburger Studierende, die in der Nähe des Hauptcampus wohnen, können ein Fahrradverleihsystem nutzen, um flexibel zwischen den Campus-Standorten zu wechseln und von eigenen Verkehrsmitteln unabhängig zu sein. Die Gruppe, die in der Stadt wohnt,

3. Idee in Lüneburg

kann zusätzlich in den Abendstunden oder am Wochenende, wenn kein ÖPNV fährt, von dem Hauptcampus zurück in die Stadt gelangen und ist dort weiterhin mobil.

Studierende, die aus der Metropolregion Hamburg kommen (4,6 Prozent) oder aus der Lüneburger Umgebung (2,7 Prozent), welche nicht vom ÖPNV erschlossen ist, werden mit dem Auto anreisen und ein Fahrradverleihsystem in Lüneburg nur in Sonderfällen nutzen.

Bei den fehlenden circa 30 Prozent wurde als Wohnsitz die Anschrift des Elternhauses angegeben (bspw. München, Frankfurt, London). Diese Angaben sind nicht eindeutiger zu erfassen. Es ist zu vermuten, dass eine Großzahl der Studierenden an ihren Studienort gezogen ist und die Anzahl derer, die in Lüneburg wohnen, deutlich über 30 Prozent liegt und somit auch die erörterten Zielgruppen größer sind.

3.3 Ursprung der Idee

Wie bereits erwähnt, existiert die Idee für ein Fahrradverleihsystem in Lüneburg seit Längerem. Sowohl die Stadt selbst, als auch verschiedene Lüneburger Studierende haben sich bereits Jahre vor der Einführung mit diesem Thema beschäftigt. Dass eine Umsetzung nicht von heute auf morgen zu realisieren ist, zeigen die gescheiterten oder nicht weiter verfolgten Ansätze und die Tatsache, dass auch bei dem nun beschlossenen System ein ganzes Jahr mit Verhandlungen verstrich, ehe es zu einer vertraglichen Einigung und Zustimmung aller betroffenen Gremien kam.

Die Idee von Seiten der Stadt wurde nach eigener Aussage vor allem durch die Ausschreibung des BMVBS im Jahre 2009 angestoßen. Hieraufhin wurde die Koordinierungsstelle Verkehrsentwicklung, in personeller Form von Herrn Michael Thöring, damit beauftragt, Möglichkeiten für ein Fahrradverleihsystem in Lüneburg zu eruieren. Dieses Vorhaben scheiterte letzten Endes „an der alleinigen Kostenträgerschaft für das System, aber auch den [sic!] mangelnden Willen/Interesse der Politik an solch einer Lösung“ (THÖRING, 2013).

Von Seiten der Lüneburger Studierendenschaft gab es mehrere Anläufe solch ein System in Lüneburg einzuführen. Am weitesten vorgewagt hat sich eine Gruppe im Jahr 2011 mit der Idee des „Frei Rad“, welches ein flex-System mit aussortierten Rädern vorsah. Diese Gruppe führte in Eigenregie eine nicht repräsentative Umfrage unter 165 Studierenden der Universität durch und kam zu dem Ergebnis, dass ein Fahrradverleihsystem, insbesondere für Gäste und als spontanes Ersatzverkehrsmittel, genutzt werden würde

3. Idee in Lüneburg

(vgl. TESKE 2011). Nach eigenen Angaben wurde aufgrund fehlender Kooperationspartner dieser Ansatz nicht weiter verfolgt.

Weitere Ideen gab es 2012 in dem Major Umweltwissenschaften. Aus dem Modul „Einführung in die Nachhaltigkeitskommunikation“ entstand die Idee für ein Fahrradverleihsystem namens „LüneRad“ (vgl. BANNERT et al. 2012). In der Leuphana Startwoche 2012, in der Start-Up Projekte entwickelt werden sollten, beschäftigte sich die Gruppe C13 ebenfalls mit der Einführung eines Fahrradverleihsystems in Lüneburg. Die Gruppe kam mit ihrer Idee nicht in die Endrunde.

Diese Auszüge an Beispielen sollen deutlich machen, dass die Idee für ein Fahrradverleihsystem in Lüneburg schon länger und in verschiedenen Köpfen existierte. Die Fertigstellung des Systems mit der DB Rent im Jahr 2013 ist die Umsetzung einer lange angedachten Idee. Im Folgenden soll der Verlauf vom ersten Kontakt mit der Deutschen Bahn bis hin zur Umsetzung aufgezeigt werden.

3.4 Angebot von DB Rent

Am 27. März 2012 gab es den ersten Kontakt zwischen der DB Rent und dem AStA (vgl. Anlage 3). Bei diesem Gespräch waren außerdem Mitglieder des Studierendenparlaments (StuPa) und ein Vertreter der Universitätsleitung anwesend. Vorgestellt wurde ein System mit maximal 100 Rädern, welches komplett von der Studierendenschaft finanziert werden sollte. Veranschlagt wurde ein Betrag von fünf Euro pro Studierenden und Semester. Im April sprach sich das StuPa einstimmig für ein solches System aus und beauftragte den AStA damit weitere Verhandlungen durchzuführen. Der dazugehörige Beschluss des 7. StuPa, vom 11. April 2012, ist in Anlage 1 nachzulesen.

Der AStA führte infolgedessen mehrere Gespräche mit verschiedenen Akteuren der Universität und Stadtverwaltung, da die Finanzierung eines solchen Systems nicht allein die Studierendenschaft tragen sollte. Auch mit der DB Rent wurde erneut über die Höhe der finanziellen Beteiligung der Studierendenschaft verhandelt. Um ein Alternativangebot einzuholen, wurde mit dem flex-System Anbieter „nextbike“ gesprochen. Das hier angebotene System war allerdings nicht überzeugend und zusätzlich der Wunsch nach fix-Stationen gegeben. Bei einem gemeinsamen Treffen im Lüneburger Rathaus am 23. Mai 2012 sagte die Stadt zu, 50 Prozent der anfallenden Kosten für ein Call a bike-System von der DB Rent pro Jahr übernehmen zu wollen. Für die Studierendenschaft war der verbleibende Restbetrag jedoch immer noch zu hoch. Der AStA sprach daraufhin mit

3. Idee in Lüneburg

dem Präsidium der Universität und sicherte sich die Unterstützung zur Deckung bei finanziellen Lücken. Von den anfänglich vorgeschlagenen 100 Rädern wird die DB Rent laut dem letzten und aktuellen Angebot nur 50 an fünf Stationen in Lüneburg umsetzen. Des Weiteren werden nicht an allen Stationen Terminals vorhanden sein, an welchen das Registrieren für das System möglich ist. Drei Stationen werden mit Funkboxen ausgestattet, hier können nur bereits registrierte Nutzer*innen Räder entleihen und zurückgeben. Diese Maßnahmen wurden getroffen, um die Kosten und damit einhergehenden finanziellen und materiellen Risiken zu minimieren. Sowohl die Stadt, als auch die verfasste Studierendenschaft gaben die verhandelten Ergebnisse daraufhin in ihre Finanzausschüsse. Für die Sicherstellung der Finanzierung von Seiten der verfassten Studierendenschaft war zusätzlich die Zustimmung der gesamten Studierendenschaft notwendig, da es sich um eine Erhöhung des Semesterbeitrages handelt.

Während der Hochschulwahlen an der Universität vom 03.-05. Dezember 2012 fand daher zeitgleich eine Urabstimmung über die Einführung des StadtRAD und die daran gekoppelte Beteiligung der Studierendenschaft mit nunmehr 1,50 Euro pro Semester statt (Musterstimmzettel in Anlage 4). Die Abstimmung fiel mit 70 Prozent der abgegeben gültigen „Ja“ Stimmen positiv für das Fahrradverleihsystem in Lüneburg aus⁵.

Aufgrund der notwendigen Zustimmung mehrerer Gremien fand die offizielle Vertragsunterschrift erst am 4. März 2013 im Lüneburger Rathaus statt (vgl. Anlage 5). Die bauliche Umsetzung hat zum letzten Stand dieser Arbeit noch nicht begonnen.

⁵ Vgl. „Endgültiges Wahlergebnis 2013“, abgerufen am 12. Februar 2013 unter: www.asta-lueneburg.de/wahl

4. Standortanalyse

Um eine Standortanalyse für neue Stationen des Lüneburger Fahrradverleihsystems durchzuführen, werden in diesem Kapitel zuerst die geplanten Stationen und ihre Lokalisation in der Stadt erörtert. Darauffolgend werden Fahrzeiten mit einem Fahrrad in Lüneburg anhand von erhobenen Daten analysiert, um die Reichweite dieses Verkehrsmittels festzustellen. Aufbauend auf diesen Daten werden verschiedene Faktoren für mögliche neue Stationen untersucht und abschließend ausgewertet.

4.1 Bestehende Stationen

Feste Stationen für ein Fahrradverleihsystem lassen sich nach verschiedenen Arten positionieren. Die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation in Hamburg bringt es im Zuge der Einführung StadtRAD Hamburg auf den Punkt:

„Großes Potenzial für die Eignung als Stationsstandort haben dabei insbesondere Verknüpfungspunkte mit öffentlichen Verkehrsmitteln und sonstige Orte mit hohem Publikumsaufkommen wie z.B. Geschäftsviertel, Arbeitsplatzschwerpunkte, wichtige Freizeit- und touristische Einrichtungen sowie verdichtete Wohnquartiere“ (BÖHM, 2012).

Alternativ erschließt man die Stadt mit einem engen Raster aus Stationen, hierbei wird der Aufwand für die Suche nach einem Fahrrad und einem freien Rückgabepplatz minimiert. Das System vélo'V in Lyon wurde nach solch einem Schema aufgebaut, hier steht in Abständen von 300 Metern eine nächste Station⁶.

Die Planung der Stationen in Lüneburg funktionierte nach einem anderen System, hier war es zusätzlich wichtig, die Bedürfnisse der beteiligten geldgebenden Akteure zufrieden zu stellen. Aus diesem Grund wurden Stationen an allen drei Campusstandorten sowie am Bahnhof und am Marktplatz festgelegt. Der zentrale Platz am Sande war auch im Gespräch wurde aber aufgrund von mangelnder Platzmöglichkeiten verworfen. Die Fahrradanzahl ist im Laufe der Verhandlungen gesunken, da die Annahme des Systems in der Bevölkerung nicht klar vorhergesehen werden kann und das Risiko bei einer geringeren Fahrradanzahl niedriger ist. Dem entgegen steht die Aussage, dass die Frustrationstoleranz der Bevölkerung bei einem neu eingerichteten System gering ist und ein ständiger Leerstand bestimmter Stationen schnell dazu führt, dass das gesamte

⁶ Vgl. „Fahrradverleihsystem: Vélo'v®“, abgerufen am 12. März 2013 unter: <http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/anzeige.phtml?id=2076>

4. Standortanalyse

System nicht genutzt wird (vgl. MONHEIM et al. 2012, 153). Einer Aufstockung der Fahrradanzahl bei guter Nutzung, stand in den Gesprächen jedoch keine Partei negativ gegenüber. Die letzten Endes ausgehandelten 50 Räder verteilen sich wie folgt über die Stationen:

- Bahnhofsvorplatz: 15 Räder mit Terminal
- Marktplatz: 10 Räder mit Terminal
- Hauptcampus: 15 Räder mit Funkbox
- Rotes Feld: 5 Räder mit Funkbox
- Volgershall: 5 Räder mit Funkbox

Die zur Verfügung stehende Stellplatzfläche wird auf dem Boden markiert und jeweils die doppelte Menge an Rädern fassen können.

Abbildung 7 zeigt die oben aufgeführte lokale Verteilung der Stationen in Lüneburg:

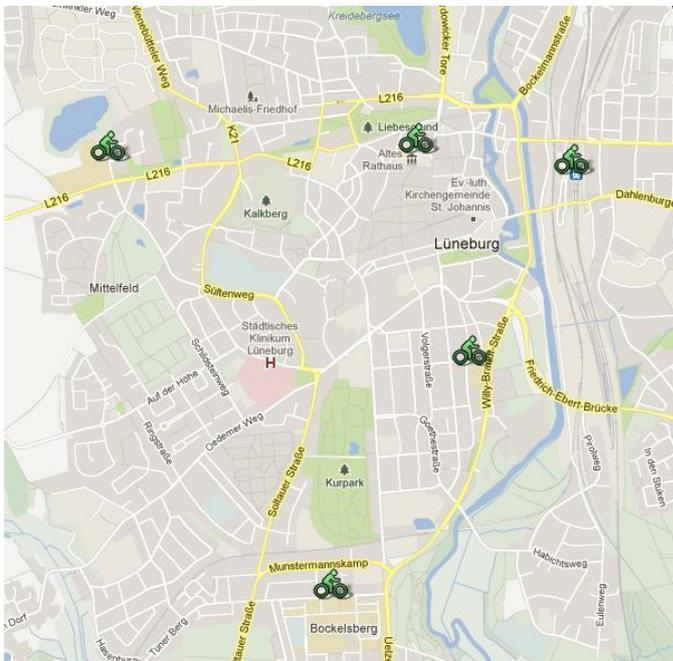


Abbildung 7: Geplante Stationen StadtRAD Lüneburg (Quelle: Eigene Darstellung mit maps.google.de)

In der Auswertung des Bundesmodells des BMVBS wurde zur Vergleichbarkeit die Anzahl an Rädern je Bewohner*in der Stadt gemessen. Bei den oben genannten 72.600 Einwohner*innen ergibt das für Lüneburg ein Fahrrad für 1.452 Einwohner*innen also 0,69 Räder pro 1.000 Einwohner*innen. Zum Vergleich: In Hamburg kommen auf 1.000 Einwohner*innen 0,83 Räder und in Paris stehen pro 1.000 Einwohner*innen ganze neun Fahrräder zur Verfügung (vgl. MONHEIM et al. 2012, 65). Die Anzahl der in Lüneburg eingesetzten Räder rangiert also in einem vergleichsweise niedrigen Bereich. Eine Aufstockung sollte bei guter Nutzung dementsprechend gefördert werden.

4. Standortanalyse

4.2 Reichweiteanalyse mit dem Fahrrad in Lüneburg

Im Sommersemester 2012 führte das Seminar „Fahrzeiten in Lüneburg“ eine Analyse über Geschwindigkeit und Reichweite mit verschiedenen Verkehrsmitteln, bei unterschiedlichen Gegebenheiten wie Tageszeit und Fahrverhalten, in Lüneburg durch. Die Ergebnisse des Fahrzeitenseminars zeigen, dass in den vertraglich festgehaltenen 30 Freiminuten bis zu sechseinhalb Kilometer in Lüneburg mit dem Fahrrad zurückgelegt werden können (vgl. schwarze Linie in Abbildung 8). In dieser Zeit erreicht man von allen Stations-Standorten aus jede andere der geplanten Stationen.

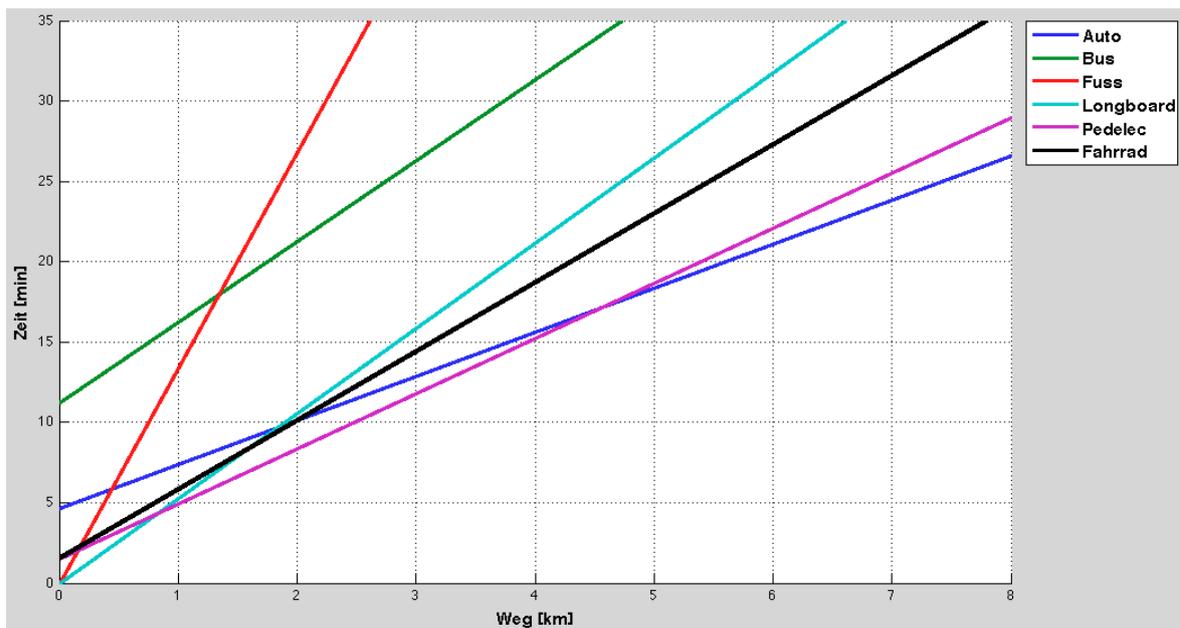


Abbildung 8: Fahrtzeiten in Lüneburg (Quelle: Eigene vereinfachte Darstellung nach Ergebnissen des Fahrzeitenseminars 2012)

4.3 Mögliche neue Standorte

Neue Standorte können anhand verschiedener Kriterien untersucht werden. Mögliche bürokratische Hindernisse wurden versucht zu berücksichtigen aber nicht vollumfänglich überprüft. Im Folgenden werden vielmehr anhand verschiedener Bezugspunkte konkrete Ideen für neue Stationen erarbeitet und belegt.

4.3.1 Bezugspunkt 1: Optimierung der Reichweite

Ziel der Stationenverteilung in einem fix-System ist es, möglichst weit mit einem Leihfahrrad in der jeweiligen Stadt zu kommen, um die Wegekette optimal zu unterstützen. Dazu gehören in erster Linie die Vernetzung der Innenstadt, die Erreichbarkeit von Orten besonderen Interesses und die Erschließung von Wohngebieten. Des Weiteren sollten Stationen so angelegt sein, dass kein großer Umweg entsteht um das Fahrrad zurückzugeben. Stationen sollten daher gut einsehbar und an stark frequentierten Orten

4. Standortanalyse

oder ÖPNV-Knotenpunkten aufgestellt sein. Die Platzierung an Haltestellen bietet den weiteren Vorteil, dass potentielle Nutzer*innen diese Orte bereits kennen und zusätzlich Kurzentschlossene angesprochen werden können. Besonders im Innenstadtbereich ist es von Vorteil mehrere Stationen zu installieren, um einen zusätzlichen Fußweg für die Nutzer*innen zu vermeiden.

Die Idee für eine Station Am Sande gab es sowohl in der 2011 durchgeführten Umfrage, als auch von den aktuell beteiligten Akteuren. Allerdings wurde kein geeigneter Standort für eine Station gefunden, da die meiste Fläche als Gehweg, Fahrbahn oder Gastronomiefläche genutzt wird. Zu überlegen wäre eine Station vor der Sankt Johanniskirche, hier befinden sich bereits Fahrradbügel, welche ersetzt oder verschoben werden könnten. Eine weitere Möglichkeit bietet die Grapengießerstraße am anderen Ende des Platzes Am Sande. Diese Fußgängerzone ist am Anfang noch sehr breit und bietet trotz Anlieferverkehr die Möglichkeit, eine Station zu errichten, welche von der Straße aus gut einsehbar ist. Schlussendlich ist auch der Fußweg Am Sande stadtauswärts circa neun Meter breit und nicht durch gastronomische Einrichtungen belegt. Der Platzierung einer Station stünde damit nichts im Wege. Allerdings hat die Errichtung einer neuen Station Am Sande keine hohe Priorität, da im Innenstadtbereich bereits eine vorhanden ist, wäre aber zu Gunsten kurzer Fußwege wünschenswert.

Um die Lüneburger Innenstadt auch aus dem Westen zu erreichen, würde sich außerdem eine weitere Station in der Nähe des Kalkberges anbieten. Diese Station wäre aufgrund des angrenzenden Wohngebietes sowohl Quell- als auch Zielort. Da der Kalkberg in einem Naturschutzgebiet liegt, könnte die Errichtung einer Station an bürokratischen Hürden scheitern.

4.3.2 Bezugspunkt 2: Orte besonderen Interesses

Orte besonderen Interesses sind sowohl für Tourist*innen wie auch für Einheimische attraktive Zielorte und sollten in einem Netz von Stationen erschlossen werden. In Lüneburg sind vor allem Naturgebiete stark frequentierte Orte, dazu gehören der oben erwähnte Kalkberg und der Kurpark. Im Gegensatz zu dem Kurpark ist die Attraktivität des Kalkberges saisonal abhängig und hat somit auch keine hohe Priorität für den Bau einer neuen Station.

In unmittelbarer Nähe des Kurparks befinden sich hingegen weitere attraktive Zielorte wie das Kurzentrum mit der Salztherme und die Tagesklinik mit einem Fitnessstudio. Diese

4. Standortanalyse

Einrichtungen sind saisonal unabhängig. Bereits die nach eigenen Angaben hohen Nutzer*innenzahlen dieser Einrichtungen sind Anhaltspunkte für eine nahegelegene Station:

- „Tagesklinik: 150-200 Personen pro Tag“ (HILLER, 2013)
- „Salztherme Lüneburg:
Besucher Therme 2012 gesamt: 388.000
[(Ø 1063/Tag) ergänzt von Verfasserin]
Besucher Sportbad 2012 gesamt: 65.000
[(Ø 178/Tag) ergänzt von Verfasserin]“ (GÜNTHER, 2013)

Die nächstgelegene Station des StadtRAD Lüneburg wird sich an dem Universitätsstandort im Roten Feld befinden, knapp einen Kilometer und somit circa zehn Gehminuten entfernt.

Um ebenfalls Anhaltspunkte über die Frequentierung des Kurparkes verwenden zu können, wurde an zwei Nachmittagen jeweils eine Erhebung durchgeführt und alle Menschen gezählt, die den Kurpark in dem gewählten Zeitfenster betraten.

Die gezählten Personen wurden in verschiedene Kategorien gegliedert. Es wurde unter anderem erfasst, ob die Personen allein, zu zweit oder in Gruppen unterwegs gewesen sind. Unterschieden wurde weiter ob ein Hund oder ein Baby dabei war sowie das Alter und die Mobilität der jeweiligen Person. Diese differenzierte Betrachtungsweise ermöglicht eine genaue Aussage bezüglich potentieller Nutzer*innengruppen eines Fahrradverleihsystems. Menschen die einen Hund oder ein Kleinkind in einem Kinderwagen dabei haben oder in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, würden ein Fahrradverleihsystem nicht nutzen und von einer zusätzlichen Station am Kurpark folglich nicht profitieren. Nachfolgend sind die ausgewerteten Ergebnisse zu betrachten:

Anmerkung:

Personen die zu zweit oder in Gruppen den Kurpark betraten, wurden in der Kategorie "G" (für Gruppe) vermerkt. Hierbei wird unterschieden, ob eine Gruppe aus Personen einer Altersklasse stammt (G) oder aus verschiedenen Altersgruppen gemischt ist (G pro Zeile).

4. Standortanalyse

Erhebung 1

Samstag-Nachmittag 27. April, Zeitraum: 16:30 - 17:00 Uhr

Wetter: 13 Grad Celsius, Sonnenschein und windstill

27. April	Kinder bis ca. 12 J.	Jugendliche (ca. 13-20 J.)	Junge Erwachsene (ca. 21-29 J.)	Erwachsene (ca. 30-60 J.)	Junge Senioren (> ca. 60 J. keine Mobilitäts- einschränkungen)	Ältere Senioren mit Mobilitäts- einschränkungen	
A		2	3	20	6		
F- A	1	1	5	7			
F- G			2 (1x)	7 (1x)			
J				3			
H				9			
B				5			
G		2 (1x) 3 (1x)	2 (3x) 3 (2x)	2 (5x) 3 (1x) 4 (2x)	2 (2x)	2 (1x)	
G pro Zeile	2			1			
	2			2			
			2		1		
					2	2Bt	
Gesamt	5	8	24	75	13	4	129

Legende:
A – Allein
F – Mit Fahrrad
G – Gruppe
J – Jogger/in
H – Mit Hund
B – Mit Buggy o. ä.
Bt – Wird begleitet

Erhebung 2

Mittwoch-Nachmittag 01. Mai (Feiertag), Zeitraum 16:30 - 17:00 Uhr

Wetter: 16 Grad Celsius, Sonnenschein und windstill

01. Mai	Kinder bis ca. 12 J.	Jugendliche (ca. 13-20 J.)	Junge Erwachsene (ca. 21-29 J.)	Erwachsene (ca. 30-60 J.)	Junge Senioren (> ca. 60 J. keine Mobilitäts- einschränkungen)	Ältere Senioren mit Mobilitäts- einschränkungen	
A	1		6	14	10	1	
F- A	3		5	8	2		
F- G		2 (1x)	2 (1x)				
J				1			
H			3	2			
B	1			8	1		
G	3 (1x)	2 (3x) 4 (1x)	2 (11x) 4 (1x)	2 (16x) 3 (1x) 4 (1x)	2 (6x)	2 (1x) 3 (1x)	
G pro Zeile	3			2			
	1			2			
	3			4			
	3			1			
	1	1		4			
			1	2			
				1	1	1	
					4	4 Bt	
Gesamt	19	13	43	89	30	10	204

Legende:
A – Allein
F – Mit Fahrrad
G – Gruppe
J – Jogger/in
H – Mit Hund
B – Mit Buggy o. ä.
Bt – Wird begleitet

Die Auswertung zeigt, dass die meisten Menschen allein oder zu zweit in den Kurpark kommen. Der Hauptteil der Besucher*innen besteht aus Erwachsenen im Alter zwischen 30 und 60 Jahren. Knapp 70 Prozent aller gezählten Menschen im Kurpark sind zwischen 13 und circa 60 Jahren alt, in ihrer Mobilität nicht eingeschränkt und ohne eigenes Fahrrad, Kleinkind oder Hund unterwegs. Diese Personen sind potentielle Nutzer*innen eines Fahrradverleihsystems und würden von einer Station am Kurpark profitieren.

4. Standortanalyse

Diese nicht repräsentative Erhebung soll vereinfacht aufzeigen, dass der Kurpark sogar bei mäßig warmen Temperaturen ein Zielort für viele Menschen ist, die ein Fahrradverleihsystem potentiell nutzen würden. In den wärmeren Monaten wird die Anzahl an Kurpark-Gästen vermutlich weiter steigen. Zusätzlich ist der Kurpark ein kultureller Veranstaltungsort, was ebenfalls phasenweise zu einer ansteigenden Zahl der Besucher*innen führen wird. Eine StadtRAD Lüneburg Station in Kurpark-Nähe ist aufgrund der genannten Zahlen erstrebenswert.

Ein weiterer attraktiver Zielort ist das CineStar Lüneburg im Norden der Stadt, allerdings befinden sich hier in unmittelbarer Nähe keine weiteren Zielorte oder Wohngebiete um eine Station zu rechtfertigen. Dieser Zielort würde daher nur eine kleine Gruppe von Menschen ansprechen. Attraktiv wäre eine Station im Norden möglicherweise ebenfalls für Personen die im Lüne-Parks arbeiten. Eine Station am CineStar wäre demzufolge im Rahmen einer zweiten Ausweitung des Stationen-Netzes denkbar.

4.3.3 Bezugspunkt 3: Einwohner*innenverteilung

Bei der Überlegung neue Stationen zu errichten, wurde ebenfalls die Bevölkerungsverteilung in Lüneburg betrachtet, um dicht besiedelte Wohngebiete in das Stationen-Netz zu integrieren. Die Erschließung von Wohnräumen bietet sich an, wenn es sich gleichzeitig um Ziel- und Quellorte handelt und eine Station dadurch für viele Zielgruppen einen Mehrwert darstellt. Dass sich die Lüneburger Bevölkerung im Innenstadt Bereich verdichtet (Abbildung 9), unterstützt die Grundidee zuerst die Innenstadt zu erschließen.

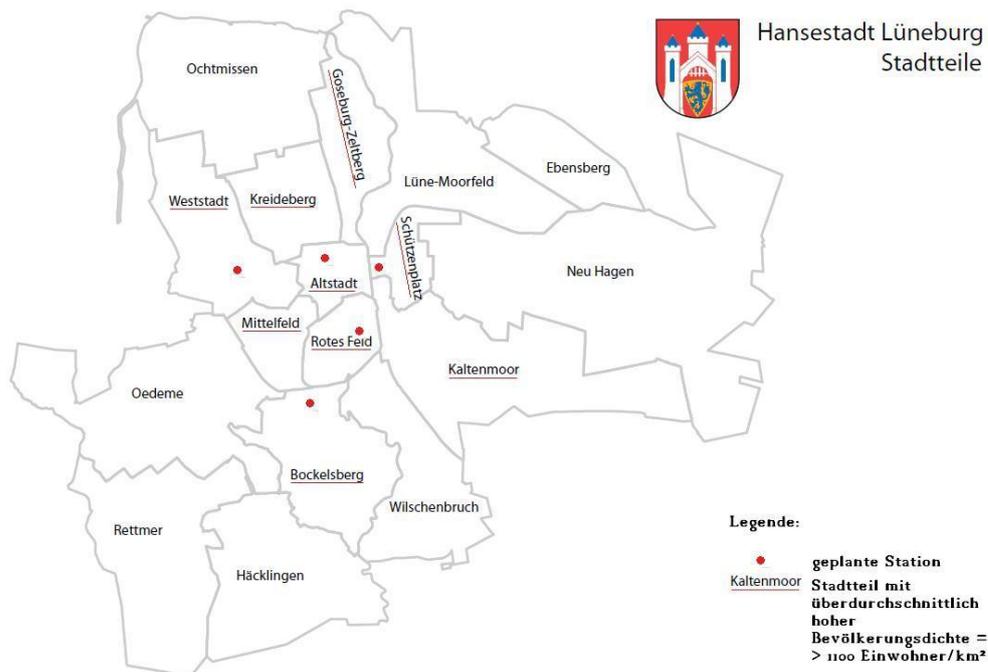


Abbildung 9: Stationen Verteilung in Lüneburger Stadtteilen (eigene Darstellung, Karte von: http://www.lueneburg.de/Portaldata/1/Resources/stlg_dateien/stlg_dokumente/stadtteile/stadtteile_sw.pdf)

4. Standortanalyse

Abbildung 9 zeigt zusätzlich, dass die fünf geplanten Stationen bereits in dicht besiedelten Stadtteilen platziert sind. Die in Kapitel 4.3.2 aufgezeigte Station am Kurpark würde zusätzlich den Stadtteil Mittelfeld erreichen, eine Station im Stadtteil Kalkberg könnte am selbigen errichtet werden. Ein attraktiver Zielort in dem Wohn- und Arbeiter*innenviertel Goseburg-Zeltberg müsste bei Bedarf ermittelt werden.

Östlich der Ilmenau befindet sich der bevölkerungsreichste Stadtteil. Mit knapp 9.100 Bewohner*innen, leben 12,5 Prozent der Lüneburger Einwohner*innen in Kaltenmoor. Eine Station in diesem Stadtteil böte mehrere Vorteile:

Es wäre ein Quellort von einem Achtel der Bevölkerung. Zusätzlich gäbe es eine Querung der Ilmenau, welche bisher nur am Bahnhof passiert ist und die damit einhergehende Anbindung des grünen Ostens von Lüneburg. Seit 1999 befindet sich das so genannte „Problemviertel“ Lüneburgs im Wandel, immer mehr Förderprogramme werden hier realisiert und die Stadt hält jedes Jahr einen Fond von 25.000 Euro für die „Soziale Stadt - Kaltenmoor“ bereit. Eine Station des StadtRAD Lüneburg würde das Motto „Kaltenmoor - Stadtteil mit Zukunft“ unterstreichen. Als Zielorte befinden sich im Herzen von Kaltenmoor der Marktplatz, ein Bürgertreff, die Sankt Stephanus Kirche mit gleichnamiger Einkaufs-Passage und Lüneburgs größte Schule und einzige Gesamtschule. Der neu gestaltete Platz vor der Sankt Stephanus Kirche würde sich als Stationsort anbieten.

Das Freibad Hagen befindet sich ebenfalls im Stadtteil Kaltenmoor und wäre 700 Meter von der neuen Station entfernt. Da das Freibad nur ein saisonaler Zielort ist, wäre eine eigene Station vor Ort in einer ersten Ausbauphase nicht vertretbar. Das Freibad in mittelbarer Nähe zur Sankt Stephanus Passage ist allerdings ein unterstützender Faktor für eine Station an diesem Standort.

Aufgrund der genannten Faktoren wäre eine StadtRAD Lüneburg Station auch an diesem Standort erstrebenswert.

4.3.4 Bezugspunkt 4: Örtliche Gegebenheiten

Um mögliche neue Stations-Standorte zu verifizieren wurde abschließend eine Begehung in Kaltenmoor und am Kurpark durchgeführt. Stationen bedürfen, wie in Kapitel 4.3.1 erwähnt, eine gute Zugangsmöglichkeit, Anbindung an den ÖPNV sowie vorhandene Freiflächen und bei der Errichtung eines Terminals die Möglichkeit für einen Stromanschluss. Des Weiteren ist die Bodenbeschaffenheit von Relevanz, da eine Versiegelung von Grünflächen städtebaulich und von Anwohnern nicht gern gesehen wird. Die im Folgenden verwendeten Abbildungen sind eigene Fotoaufnahmen.

4. Standortanalyse

Eine neue Station in der Nähe des Kurparks bietet sich an zwei Standorten an. Zum einen vor der Zufahrt zur Salztherme direkt an der Soltauer Straße, einer der Hauptstraßen Lüneburgs (Abbildung 10).



Abbildung 10: Soltauer Straße vor Salztherme Lüneburg

Des Weiteren ist eine Bushaltestelle in unmittelbarer Nähe. Zwischen der Haltestelle „Soltauer Straße“ und der Zufahrt zu dem Parkhaus der Therme befindet sich eine Grünfläche (Abbildung 11). Außer durch den Aufstieg des Parkhaus-Notausganges ist diese Fläche ungenutzt und zusätzlich von der Straße sehr gut einsehbar. Eine Stromversorgung sollte durch die umliegenden Gebäude möglich sein. Als Standort für eine StadtRAD Station ist diese Fläche demzufolge sehr geeignet, allerdings würde das eine teilweise Versiegelung bedeuten.



Abbildung 11: Potentieller Stations-Standort vor Salztherme

4. Standortanalyse

Eine alternative Möglichkeit bietet zum anderen der Parkplatz vor dem Haupteingang des Kurparks, welcher direkt an der Uelzener Straße gelegen ist. Diese Fläche ist bereits versiegelt, gut einsehbar und ebenfalls in unmittelbare Nähe zu einer ÖPNV-Station (Abbildung 12). Ein Stromanschluss wäre hier allerdings nicht so leicht zu realisieren, außerdem befindet sich im Stadtteil Rotes Feld, wie bereits erwähnt, eine Station an dem Universitäts-Standort.



Abbildung 12: Potentieller Stations-Standort am Kurpark Haupteingang

Bei entsprechender Nutzung wäre eine Umsetzung beider vorgeschlagener Alternativen am Kurpark langfristig von Vorteil.

Die sanierte Marktfläche vor der Sankt Stephanus Passage in Kaltenmoor eignet sich sehr gut zur Errichtung einer neuen StadtRAD Station. Der Platz an der Carl-Friedrich-Goerdeler Straße Ecke Kurt-Huber Straße ist bereits versiegelt und die Fläche vor der Kirche wird als Fahrradnutzfläche verwendet (Abbildung 13 + 14). Die vorhandenen Fahrradbügel könnten entweder teilweise entfernt oder durch eine StadtRAD Station ergänzt werden. In unmittelbarer Nähe befindet sich die zentrale ÖPNV-Station des östlichen Teils von Lüneburg und eine Stromversorgung wäre durch die naheliegende Passage vorhanden.

4. Standortanalyse



Abbildung 13 + 14: Potentieller Stations-Standort in Kaltenmoor

5. Zusammenfassung

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass sich Lüneburg sehr gut für den Aufbau eines Fahrradverleihsystems eignet. In der Stadt gibt es verschiedene potentielle Nutzer*innengruppen, die ein solches Angebot in Anspruch nehmen würden. Die Stadtverwaltung verfügt außerdem über eine eigene Koordinierungsstelle für Verkehrsentwicklung, die solch ein System langfristig betreuen kann. Des Weiteren gibt es im Innenstadtbereich mehrere zentrale Standorte, die sowohl für Tourist*innen als auch für Einwohner*innen attraktive Zielorte darstellen. Lüneburg verfügt zusätzlich über ein gutes ÖPNV-Netz, welches allerdings in den Abendstunden und am Wochenende nicht oft befahren wird. Ein Fahrradverleihsystem eignet sich, um solche Schwachstellen zu überbrücken und eine flexible Mobilität rund um die Uhr zu gewährleisten.

Das ab Sommer 2013 geplante StadtRAD Lüneburg verfügt über 50 Räder an fünf Stationen. Im nationalen Vergleich ist das Verhältnis Räder pro Person in der Stadt sehr niedrig und wird durch die circa 2000 einpendelnden Studierenden, die täglich mit dem Zug anreisen und kein eigenes Fahrzeug in Lüneburg zur Verfügung haben, zusätzlich minimiert.

Um ein Fahrradverleihsystem langfristig in Lüneburg zu etablieren, ist eine Erweiterung des Stationen-Netzes von zentraler Bedeutung. Die durchgeführte Standortanalyse hat einige potentielle Standorte für weitere Stationen aufgetan. Dabei haben nicht alle eine hohe Priorität und sollten nur bei ausreichenden Kapazitäten in einem ersten Ausbau des Netzes umgesetzt werden.

Ein zusätzlicher Standort im Innenstadt-Bereich würde sich Am Sande anbieten. Als attraktiver Zielort in den Sommermonaten und um den gleichnamigen Stadtteil zu erschließen, böte sich auch eine Station am Kalkberg an.

Aufgrund der durchgeführten Erhebungen gilt eine neue Station am Kurpark als empfehlenswert. Durch die hohen Besucher*innenzahlen und die Attraktivität für verschiedene Nutzer*innengruppen wäre diese Station eine Bereicherung für das StadtRAD Lüneburg.

Eine Erweiterung des Netzes in den Stadtteil Kaltenmoor würde eine Erschließung des östlichen Teils Lüneburgs bedeuten. Die Begründung für diese Station geht über eine

5. Zusammenfassung

reine Zielattraktivität hinaus und würde auch Akzente in der sozialen Stadtentwicklung setzen.

Da verschiedene Standorte anhand unterschiedlicher Untersuchungsmerkmale ermittelt wurden, konnte das Ziel der Arbeit erreicht werden. Anhand eines Methodenmix' wurden neue Stationen für das StadtRAD Lüneburg aufgetan, wobei nicht alle zeitnah umgesetzt werden müssen. Für eine langfristige Etablierung des Fahrradverleihsystems ist eine generelle Erweiterung des Stationen-Netzes allerdings zu befürworten.

6. Ausblick

Um ein Fahrradverleihsystem in Lüneburg langfristig zu etablieren, sind weitere Maßnahmen hilfreich. Folgende Ideen sind während der Arbeit zu der Standortanalyse entstanden:

- Die Anzahl der Räder in dem System sollte erhöht werden. Der Vergleich zeigt, dass 50 Räder für eine Stadt mit der Größe und der Einwohner*innenzahl Lüneburgs nicht ausreichend sind. Bei einer hohen Akzeptanz und Nutzungsfrequenz der Räder sollte über eine Erhöhung der Räderanzahl nachgedacht werden.
- Die Stationen sollten zusätzlich mit Stellplätzen und integrierten Fahrradschlössern versehen sein. Laut dem aktuellen Vertragsstand werden die Abstellflächen für die Leihräder nur auf dem Boden gekennzeichnet. Um die Räder vor dem Umfallen, Diebstahl und Vandalismus besser schützen zu können, wären fest installierte Stellplätze von Vorteil. Gleichzeitig bieten sie mehr Qualität für die Nutzer*innen, da die Räder mit genügend Abstand aufgestellt sind und sich nicht gegenseitig blockieren können.
- Drei der fünf aktuell geplanten Stationen werden nur mit Funkboxen ausgestattet sein. An diesen Stationen ist es nicht möglich sich für das System anzumelden. Aus Gründen der Barrierefreiheit empfiehlt es sich zumindest die Station am Hauptcampus der Universität ebenfalls mit einem Terminal auszustatten. Bei allen neuen Stationen sollten Terminals errichtet werden, um das System für alle zugänglich zu machen.
- Die Kommunikation über die Möglichkeiten des Systems ist von hoher Bedeutung. Viele Vorteile und Anwendungen sind potentiellen Nutzer*innen unbekannt, als Beispiel ist die Erhöhung der maximalen Anzahl von Leihrädern pro Person zu nennen. Wenn eine Radtour mit mehreren Gästen geplant wird, ist es möglich per Anruf mehr als zwei Fahrräder pro Person zu entleihen. Diese Option ist nur wenigen (potentiellen) Nutzer*innen bekannt.
Des Weiteren ist eine gute Kommunikationsstrategie unverzichtbar für die Akzeptanz eines neuen Verkehrsmodells in der Stadt.

Quellen

- ADAC (Juli 2012): *Leihfahrräder in Europa: Fünf Angebote fallen durch*. Abgerufen am 15. März 2013 von [adac.de](http://www.adac.de/infotestrat/adac-im-einsatz/motorwelt/Mietfahrraedertest_Juli.aspx): http://www.adac.de/infotestrat/adac-im-einsatz/motorwelt/Mietfahrraedertest_Juli.aspx
- ADUNKA, N. (16. Oktober 2012): *ADAC Studie 2012 Leihfahrräder in europäischen Städten – Methoden und Ergebnisse*. Abgerufen am 17. April 2013 von nationaler-radverkehrsplan.de: <http://edoc.difu.de/edoc.php?id=ZCKUEMTR>
- BIRKHOLZ, T. (24. August 2012): *Eine Stadt fährt Rad - Analyse des Fahrradverleihsystems StadtRAD Hamburg im Kontext sich verändernder urbaner Mobilität*. Diplomarbeit. Berlin.
- BÖHM, O. (29. November 2012): *Öffentliches Fahrradverleihsystem "STADTRAD HAMBURG"*. Abgerufen am 15. März von nationaler-radverkehrsplan.de: <http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/anzeige.phtml?id=2128>
- BRACHER, T. (8. November 2012): *Innovative Öffentliche Fahrradverleihsysteme in Deutschland – Schlussfolgerungen und Zwischenbericht*. Abgerufen am 17. April 2013 von www.nationaler-radverkehrsplan.de: <http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/fahrradverleihsysteme/termine/termin.php?id=3732>: http://www.bikesharing.ch/fileadmin/redaktion/bikesharing/Dokumente/Infotreffen/T_Genf/121108_ITbks_bracher_dt.pdf
- BRACHER, T. et al. (2012): *Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme - Modellprojekte am Start*. BMVBS & BBSR: Hrsg. Berlin/Bonn.
- BRÜGGEN, I. (17. Januar 2013): *Leitlinien zur Nachhaltigkeit*. Abgerufen am 25. März 2013 von [leuphana.de](http://www.leuphana.de): <http://www.leuphana.de/nachhaltigkeitsportal/leitlinien.html>
- DB RENT (15. Juni 2012): *BeMobility - Berlineselektromobil*. Abgerufen am 18. April 2013 von [bemobility.de](http://www.bemobility.de): <http://www.bemobility.de/bemobility-de/start/>
- DB MOBILITY LOGISTICS AG (26. September 2011): *Deutsche Bahn startet e-Call a Bike in Aachen im öffentlichen Verleih*. Abgerufen am 20. März 2013 von nationaler-radverkehrsplan.de: <http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/neuigkeiten/news.php?id=3415>
- KLAMA, K.; HECHT, J. (02. September 2009). *Fahrradland Deutschland*. Von ADFC-Monitor 2009: http://www.adfc.de/files/2/38/Reader_ADFC-Monitor_2009.pdf abgerufen
- MONHEIM, H., et al. (2012): *Fahrradverleihsysteme in Deutschland - Relevanz, Potenziale und Zukunft öffentlicher Leihfahrräder*. 1. Auflage, Köln: ksv-verlag.
- NEXBIKE GMBH (2012): *Fakten*. Abgerufen am 20. März 2013 von nextbike.de: <http://unternehmen.nextbike.de/portrait/>
- SCHUMACHER, O. (12. Dezember 2012): *Zwei Millionen Fahrten mit dem StadtRAD in diesem Jahr*. Abgerufen am 10. April 2013 von [deutschebahn.com](http://www.deutschebahn.com): http://www.deutschebahn.com/de/presse/pi_regional/3183742/hsh20121212.html?c2212428=2206936&start=0&c2186002=28854000000&itemsPerPage=20&x=1
- SHAHEEN, S.; GUZMAN, S. (2011): *Worldwide Bikesharing*. In: Access 39, 22-27.

Quellen

SINUS MARKT- UND SOZIALFORSCHUNG GMBH (01. Dezember 2011): *Fahrrad-Monitor Deutschland 2011*. Abgerufen am 24. April 2013 von [adfc.de](http://www.adfc.de):
<http://www.adfc.de/monitor/fahrradland-deutschland---der-fahrrad-monitor-2011>

WUPPERTAL INSTITUT für Klima, Umwelt und Energie GmbH (April 2009): *Ausschreibung zur Durchführung eines bundesweiten Modellversuchs*. Abgerufen am 19. April 2013 von [nationaler-radverkehrsplan.de](http://www.nationaler-radverkehrsplan.de): <http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/eu-bund-laender/bund/modellversuch-fahrradverleihsysteme.pdf>

Emailverkehr

CHOICE GMBH (12. MÄRZ 2013). Email. birkholz@choice.de

GÜNTHER, D. (09. April 2013). Email. d.guenther@salue.info.

HILLER, M. (13. Februar 2013). Email. maike.hiller@tagesklinik-am-kurpark.de.

THÖRING, M. (28. Februar 2013). Email. michael.thoering@stadt.lueneburg.de.

Rohdatenquellen

BANNERT et al. (2012): *Zeit für'n LüneRAD*. Projektbericht. Aus dem Seminar: Einführung in die Nachhaltigkeitskommunikation.

TESKE, S. (2011): *Fahrradverleihsystem Lüneburg*. Umfrageergebnisse der Projektgruppe Freirad. Aus dem Seminar: Sozialhelden - soziale Innovationen verbessern die Welt.

LEUPHANA UNIVERSITÄT LÜNEBURG (2013): *Anonymisierte Adressdaten der Studierenden*, Stand SoSe 2013.

Anlagen

Anlage 1: Auszug aus dem StuPa-Protokoll vom 11. April. 2013

TOP 11 Änderung Satzung Wahlausschuss 2. Lesung

Die zweite Lesung zur Änderung der Satzung bezüglich des Wahlausschusses wird verabschiedet.

Christopher erklärt sich bereit die Änderungen zu veröffentlichen. Zwei Parlamentsmitglieder sind zum Abstimmungszeitpunkt nicht anwesend.

1104-10	Das StuPa möge beschließen, die zweite Lesung zur Änderung der Satzung bezüglich des Wahlausschusses zu verabschieden.	*14/0/0
---------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------

**dafür/dagegen/Enthaltungen*

Damit wurde der Antrag einstimmig angenommen.

TOP 11.1 Beschluss Bikesharing

Der AstA und der Vorsitzende des Verkehrsausschusses werden damit beauftragt sich in die laufende Debatte um ein Bikesharing System in Lüneburg einzubringen und das StuPa hierüber zu informieren.

Die Bahn bietet der Studierendenschaft ein Bikesharing Konzept für Lüneburg an. Das Thema wird bereits von verschiedenen Seiten, darunter auch Vereine und Verbände der Stadt Lüneburg und der Stadtverwaltung selbst, bearbeitet. Björn schlägt vor, das Thema zu vertagen und den AstA damit zu beauftragen sich in die laufenden Verhandlungen miteinzubringen. Das StuPa spricht sich grundsätzlich für ein Bikesharing System aus.

1104-08	Das StuPa möge beschließen, den AstA und den Vorsitzenden des Verkehrsausschusses damit zu beauftragen sich mit den betreffenden politischen Akteuren der Stadt in Verbindung zu setzen, um ein Bikesharingsystem in Lüneburg zu etablieren und ggf. Verhandlungen mit der Bahn zu führen. Das StuPa spricht sich positiv für ein solches System aus. Der AstA soll das StuPa über den aktuellen Stand und die laufenden Verhandlungen informieren.	*15/0/0
---------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------

**dafür/dagegen/Enthaltungen*

Damit wurde der Antrag einstimmig angenommen.

Anlage 2: Einwohnerzahlen in Lüneburg

Einwohnerzahlen der Ortsteile der Hansestadt Lüneburg
(jeweils zum 31.12. eines Jahres)

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
01 Altstadt	5.819	5.716	5.678	5.663	5.612	5.624	5.631	5.639	5.627	5.690	5.710	5.563	5.584	5.672	5.636	5.705	5.675	5.721	5.701	5.764	5.795
02 Schützensplatz	4.385	4.320	4.255	4.313	4.195	4.298	4.300	4.216	4.217	4.256	4.240	4.116	4.075	4.055	4.060	4.033	4.100	4.076	4.127	4.168	4.220
03 Rolles Feld	4.214	4.300	4.221	4.307	4.365	4.337	4.305	4.235	4.268	4.290	4.250	4.089	4.078	4.147	4.229	4.170	4.193	4.218	4.278	4.336	4.373
04 Kraideberg	8.381	8.301	8.138	8.070	8.061	8.048	8.073	7.971	8.005	7.972	7.924	7.769	7.869	7.969	7.915	7.963	7.972	7.920	7.996	7.992	7.992
05 Gasseburg-Zellberg	2.880	2.746	2.681	2.655	2.587	2.578	2.490	2.478	2.483	2.488	2.542	2.594	2.580	2.602	2.599	2.648	2.646	2.714	2.688	2.744	2.745
06 Lüne-Moorfeld	4.004	3.921	4.334	4.282	4.100	3.869	3.621	3.616	3.633	3.658	3.620	3.755	3.984	3.894	3.910	3.984	4.033	4.032	4.028	3.981	3.953
07 Neu Hagen	5.224	5.322	5.217	5.164	5.133	5.170	5.110	5.083	5.129	5.066	4.991	4.659	4.673	4.694	4.627	4.577	4.673	4.636	4.596	4.701	4.861
08 Kattermoor	8.165	8.115	8.176	8.270	8.526	8.659	8.994	9.066	9.183	9.343	9.274	9.200	9.081	8.971	8.937	8.899	8.822	8.927	9.067	9.070	9.097
09 Wilschenbruch	728	626	695	662	638	687	695	687	680	702	631	658	642	644	661	635	639	636	645	631	622
10 Bockelsberg	3.692	3.575	3.583	3.600	3.884	4.427	4.815	5.052	5.250	5.399	5.479	5.512	5.538	5.545	5.489	5.430	5.384	5.421	5.286	5.349	5.406
11 Millbied	5.196	5.253	5.486	5.271	5.232	5.142	5.320	5.261	5.295	5.335	5.385	5.209	5.265	5.324	5.365	5.526	5.260	5.167	5.186	5.178	5.153
12 Weststadt	3.762	3.690	3.819	4.000	4.101	3.948	3.694	3.870	3.939	4.092	4.052	3.974	4.031	4.104	4.058	3.953	3.966	3.922	4.095	4.138	4.193
13 Ochtmissen	3.021	3.158	3.210	3.263	3.295	3.334	3.318	3.302	3.350	3.332	3.267	3.246	3.221	3.198	3.210	3.221	3.219	3.194	3.173	3.183	3.146
14 Ebersberg	1.945	1.989	1.957	1.954	1.957	1.905	1.899	1.965	1.959	1.987	1.969	1.946	1.832	1.817	1.820	1.843	1.834	1.823	1.913	1.823	1.810
15 Hücklingen	1.271	1.242	1.231	1.220	1.239	1.219	1.240	1.177	1.236	1.299	1.245	1.245	1.242	1.249	1.248	1.245	1.278	1.255	1.288	1.256	1.263
16 Hellmer	1.050	1.021	1.027	1.058	1.111	998	1.138	1.113	1.297	1.804	1.898	1.948	1.980	2.004	2.021	2.039	2.058	2.067	2.055	2.044	2.062
17 Oedeme	2.224	2.224	2.279	2.261	2.268	2.500	2.597	2.636	2.580	2.644	2.669	3.194	3.461	3.694	3.906	4.005	4.309	4.360	4.448	4.576	4.719
	66.071	65.630	65.927	66.133	66.494	67.363	67.920	68.367	69.082	70.358	70.477	69.642	70.107	70.683	70.941	71.146	71.161	71.339	71.560	72.084	72.600

Hinweis: Differenzen in der Summe des gesamten Stadtgebietes zu anderen Statistiken ergeben sich ggf. aus unterschiedlichen Auswertungslagen (nicht unterschiedlichen Stichlagen)

Anlagen

Anlage 3: Verkürzte Darstellung der Termine zum StadtRAD Lüneburg (eigene Quelle)

Datum	Was	Anwesend	Angebotsstand
2012			
27. März	DB Rent im AStA	Knie, Borchering, Reinck, Kevin, Olli, Tanja	Vorstellung 1. Angebot 50-100 Räder, 5 Euro
11. April	StuPa Sitzung	TOP 11.1 (14) Fahrradverleihsystem wird erstmals vorgestellt	Positiver Beschluss 15/0/0
17. April	Telefonkonferenz	Knie, Borchering, Kevin, Tanja	Verhandlung auf 3,30 Euro
25. April	Email von Frau Borchering	-	1. Vertragsentwurf
23. Mai	Treffen im Rathaus mit allen Parteien	Knie, Borchering, Ohse, Müller, Moßmann, Thöring, Kevin, Tanja	Problem: Kostenübernahme liegt fast ausschließlich beim AStA. Aufteilung der Einmalkosten auf 3 Jahre = ca. 42500 Euro jährlich an DB Rent Stadt sagt 24000,- zu AStA 1,50 pro Studi = 19500,- 4500 Euro offen!!!
21. Juni	Treffen mit Holm Keller	Kevin, Tanja, Keller	Zusage Uni-Unterstützung mit 5000,- jährlich
Woche ab 25. Juni	Antrag Präsidiumsvorlage	-	-
11. Juli	StuPa Sitzung	Fahrradverleihsystem wird im Haushalt verankert	Beschluss
27. Juli	Mail von AStA an DB Rent	-	Finanzierung steht – System kann kommen
03. August	Telefonat mit DB Rent	Borchering, Tanja	Absprache zu neuem Vertragsentwurf AStA soll Branding mit Stadt und Uni besprechen
2013			
Januar	Posteingang AStA	-	Endgültiger Vertrag
03. März	Vertragsunterschrift	Borchering, Keller, Moßmann, Lübe, Tanja und Keno (AStA), Michél und Johanna (StuPa)	Offizielle Vertragsunterschrift mit Pressekonferenz

Anlage 4: Musterstimmzettel für Urabstimmung StadtRAD Lüneburg

Hier stempeln

Stimmzettel

für die studentischen Wahlen 2012

Urabstimmung zum StadtRAD für das SoSe 2013 und WiSe 2013/14

Zum April 2013 soll eine kostengünstige und umweltschonende Alternative für flexible Fahrzeiten in Lüneburg geschaffen werden: **Das StadtRAD**. Die Studierendenschaft unterstützt mit ihrem Beitrag die Einführung dieses Fahrradverleihsystems. Die Anmeldegebühr von 5 Euro für das System **entfällt** für Studierende der Universität Lüneburg, die ersten 30 Minuten Fahrzeit pro Tag und Fahrrad sind kostenlos.

	Ja	Nein
Soll das StadtRAD Lüneburg für 1,50 Euro pro Student_in/Semester für das SoSe 2013 und das WiSe 2013/14 eingeführt werden?		

Anlagen

Anlage 5: Einladung, Vertragsunterschrift StadtRAD Lüneburg

**Einladung für die Medien -
Montag, 4. März, 10 Uhr, Rathaus Lüneburg:**

Hansestadt, AStA, Uni, und Deutsche Bahn unterzeichnen Vertrag für StadtRAD Lüneburg

Die Hansestadt hat zugestimmt, die Hochschulangehörigen haben zugestimmt – zum Sommersemester kann das Fahrradverleihsystem StadtRAD Lüneburg starten. Am kommenden **Montag, 4. März, um 10 Uhr** unterzeichnen die Beteiligten im Rathaus (Eingang A, Große Kommissionsstube) den Vertrag:

Mit dabei sind:

Holm Keller, Vizepräsident der Leuphana Universität Lüneburg,
Anke Borcharding für die Deutsche Bahn,
Markus Moßmann, Verkehrsdezernent Hansestadt Lüneburg,
Ulrich Löb, (B90 / Die Grünen) Vorsitzender des städtischen Verkehrsausschusses,
Tanja Mühle, die das Projekt als eh. Sprecherin des Allgemeinen Studierenden-Ausschusses (AStA) der Leuphana Universität maßgeblich begleitet hat, sowie
Keno Jacok Canzler als einer der Nachfolger beim AStA.

Vertreterinnen und Vertreter der Medien sind zu diesem Termin herzlich eingeladen und haben vor Ort die Gelegenheit, Fragen zum Start des Projekts zu stellen.

Hintergrund:

„Stadt Rad Lüneburg“ ist eine Kooperation zwischen Hansestadt, Leuphana und der Bahn-Tochter DB rent GmbH und folgt dem Vorbild Hamburgs. Zunächst werden 50 Räder an fünf Stationen im Stadtgebiet stationiert, und zwar am Bahnhof, am Marktplatz, auf dem Haupt-Campus und an den Uni-Standorten Rotes Feld und Volgershall. Das soll eine gute Verknüpfung des Fahrradverleihsystems mit wichtigen Innenstadtstandorten sowie dem ÖPNV sichern. Die Einbeziehung der Universitätsstandorte ermöglicht zudem eine bessere Verknüpfung der Unistandorte untereinander bzw. der Uni mit der Innenstadt, vor allem für Hochschulangehörige, die sonst in Lüneburg ein eigenes Fahrrad gar nicht oder nur gelegentlich nutzen.

Die Kosten zu Einrichtung und Betrieb des Systems belaufen sich einschließlich der dafür notwendigen Stationen und Anmeldeterminale auf 48.000 Euro jährlich bei einer Vertragslaufzeit von drei Jahren. Die Hälfte der Kosten trägt die Hansestadt Lüneburg, die andere Hälfte wird durch den Semesterbeitrag der Studierenden gedeckt, die künftig 1,50 Euro pro Semester bezahlen.

Der Verkehrsausschuss der Hansestadt hat dem Projekt StadtRAD Lüneburg im September 2012 zugestimmt, der AStA im Dezember.

Freundliche Grüße,

Suzanne Moenck
Pressesprecherin Hansestadt Lüneburg

Tel. + 49 4131 309-118
Fax + 49 4131 309-672
Mail: presse@stadt.lueneburg.de

Hansestadt Lüneburg
Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Am Ochsenmarkt / Rathaus
Postfach 2540, 21315 Lüneburg

Hiermit versichere ich, dass

- die Arbeit selbständig verfasst und keine anderen als die angegebenen Hilfsmittel benutzt wurden,
- alle Stellen der Arbeit, die wortwörtlich oder sinngemäß aus anderen Quellen übernommen und als solche kenntlich gemacht wurden und
- die Arbeit in gleicher oder ähnlicher Form noch keiner Prüfungsbehörde vorgelegt wurde.

Datum, Unterschrift