

1 Kurzvorstellung der Fallstudien

Über eine Vorauswahl aus 45 Praxisbeispielen wurden 21 Fallstudien ausgewählt, die mit der Befragung zentraler Akteure und –zumindest bei den deutschen Fällen– mit Bereisungen näher untersucht wurden. Im Rahmen der ExWoSt-Studie wurden insgesamt vier Mobilitätsstationen, sechs Fahrradverleihsysteme, fünf Carsharingsysteme und vier Fernbusterminals bzw. -haltestellen als Fallstudiengebiete analysiert.

Da neue Mobilitätsformen bislang überwiegend im (groß)städtischen Kontext betrieben werden, wurde die Fallstudienauswahl stark auf diese urbanen Räumen fokussiert. Einzelne Beispiele aus ländlichen Regionen wurden untersucht, da sie durch spezifische interessante Aspekte gekennzeichnet waren. Neben den unten dargestellten 17 Fallstudien wurden drei ausländische Fallstudien bearbeitet, da diese einen besonderen Erkenntnisgewinn erwarten ließen.

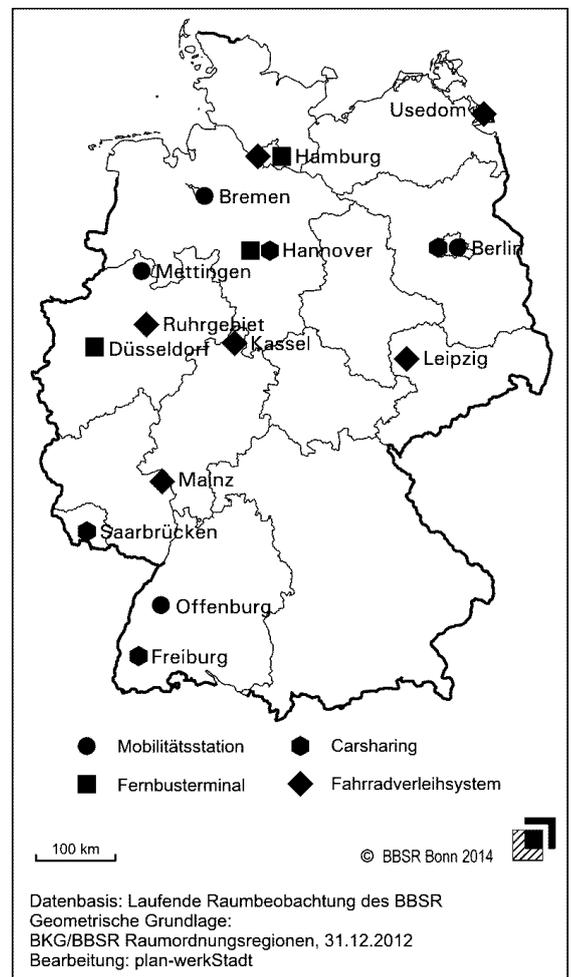
Mobilitätsstationen sind bislang in Deutschland noch nicht sehr weit verbreitet. Insofern stand nur eine sehr eingeschränkte Auswahl zur Verfügung. Untersucht wurden schließlich die Beispiele Bremen (als Vorreiter für Mobilitätsstationen), Offenburg (als noch in der Umsetzung befindliches, gestalterisch sehr interessantes Beispiel), Mettingen (als Beispiel aus dem ländlichen Raum) und Berlin (das speziell für die Integration von Elektromobilität in Mobilitätsstationen steht).

Carsharing ist mittlerweile in zahlreichen Kommunen verfügbar. Jedoch werden nur in sehr wenigen davon die Fahrzeuge im öffentlichen Straßenraum abgestellt. Da im Rahmen des Projekts insbesondere kommunale Handlungsspielräume aufgezeigt werden sollen, wurden nur solche Beispiele ausgewählt. Untersucht wurde u.a. mit welchen unterschiedlichen Ansätzen die Städte Hannover, Berlin, Freiburg und Saarbrücken mit der unklaren Gesetzeslage umgehen. Zusätzlich wurde das free-floating-System aus Amsterdam betrachtet.

Da der Fernbusverkehr in Deutschland erst seit kurzer Zeit eine relevante Größe darstellt, wurden bislang nur wenige Fernbusterminals gebaut. Als Fallstudien wurden sowohl vergleichsweise einfache Lösungen (Düsseldorf) als auch aufwändig gestaltete Neubauten (Hamburg, Hannover) untersucht. Darüber hinaus wurde das Fernbusterminal in Helsinki näher betrachtet.

Bei den Fahrradverleihsystemen stand eine große Anzahl für die Auswahl zur Verfügung. Ausgewählt wurden schließlich sowohl Beispiele, die im Rahmen des Bundeswettbewerbs öffentliche Fahrradverleihsysteme umgesetzt wurden (Kassel, Mainz, Usecdom, Ruhrgebiet) als auch andere (Hamburg, Leipzig). Zusätzlich wurde das Londoner Fahrradverleihsystem untersucht.

In den nachfolgenden Tabellen werden die Fallstudien ausführlich dargestellt und hinsichtlich der Entstehungsgeschichte, der Ziele und Zielgruppen, der Betreiber, der Strukturmerkmale und des Geschäftsgebietes, der Lagekriterien (Mikro- und Makrolage) und der gestalterischen Aspekte analysiert. Des Weiteren werden jeweils Aussagen zur Finanzierung, tariflichen und räumlichen Integration und zum Nutzerzugang gemacht. Abschließend findet eine Bewertung und Diskussion der Übertragbarkeit statt.



1.1 Mobilitätsstationen

Einfach mobil in Offenburg



Geplantes System mit zunächst vier Stationen in der ersten Ausbaustufe. Es sind je zwei Carsharing-Stellplätze (ein konventionelles und ein E-Fahrzeug), Stellplätze für Leihräder sowie tlw. Stellplätze für Pedelecs und E-Lastenräder geplant. Die Mobilitätsstationen sollen unter Betonung gestalterischer Aspekte realisiert werden: Modulare Baukörper, die flexibel verknüpft und dem sich verändernden Bedarf angepasst werden können. Bei einer Ausweitung des Systems kommen ggf. auch weniger aufwändige Stationen (keine bauliche Anlage, nur Stele) zum Einsatz.

Gestalterische Aspekte

Stahl-Holz-Konstruktion mit anthrazith-grauem Rahmen und unbehandelten heimischen Hölzern mit Orientierung an der Gestaltung des neuen vollautomatischen Fahrradparkhauses am Bahnhof.

Mobilität des Umweltverbundes soll künftig in ganz Offenburg durch eine neue Marke und einheitliches Design gekennzeichnet sein: Gestaltung der Bushaltestellen im Design der Mobilitätsstationen; Hervorhebung von Fahrradstreifen und Radwegen durch einen farblich angepassten (hellgrünen) Streifen.

Die Seitenwände der Gebäude, in denen die Pedelecs abgestellt werden, können teilweise als Werbefläche verwendet werden. Es wurde noch keine Entscheidung darüber getroffen, ob diese Flächen auch für Fremdwerbung genutzt werden.

Mobilitätsstationen in Mettingen



Das System besteht aus einem Gesamtpaket aus bezuschusster Nutzung (die Bezuschussung ist zeitlich begrenzt) von unternehmenseigenen Pedelecs, die als Zubringer zu einer Schnellbuslinie dienen. Zur sicheren Abstellung der Pedelecs an den Bushaltestellen werden abschließbare Sammelschließanlagen bereitgestellt. Für den Förderzeitraum wird zusätzlich ein persönliches Beratungsangebot vor Ort vorgehalten („mobilSTation“).

Gestalterische Aspekte

Eigenes Corporate Design an Stationen (Schriftzug „st.mobil“, Kleeblätter-Logo und Sammelschließanlagen) und Fahrrädern (auffälliger roter Farbton). Integration in die Logofamilie des Kreises Steinfurt, Berücksichtigung von Gestaltungselementen der RVM (Schriftart Univers), Kleeblatt als Wappenelement der Gemeinde Mettingen.

Das Innere der Beratungsstelle wurde dem Äußeren eines RVM-Busses nachempfunden, Sitzelemente bestehen aus normalen Bus-Fahrgastsitzen. Die Wartehäuschen und die Sammelschließanlagen sind eher funktional ausgerichtet. Momentan wird geprüft, ob die beiden geplanten Carsharing-Fahrzeuge auch mit dem st.mobil-Logo gebrandet werden können.

Es gibt zwei Typen von Stationen: Drei Sammelschließanlagen in direkter räumlicher Nachbarschaft von Haltestellen, eine Sammelschließanlage in einer Tiefgarage in geringer räumlicher Distanz zur Haltestelle.

mobil.punkte in Bremen



System von über die innenstadtnahen verdichteten Stadtteile verteilten Mobilitätsstationen als Kombination von Carsharing-Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum, Fahrradabstellanlagen sowie tw. ÖV-Anbindung. Die größeren mobil.punkte liegen überwiegend in unmittelbarer Nähe von Straßenbahnhaltestellen, die kleineren mobil.punktchen liegen mitten in verdichteten Wohngebieten und haben auch verkehrsordnende Funktion. Alle mobil.punkte und .punktchen sind durch eine blau-grüne Stele weithin sichtbar einheitlich gekennzeichnet.

Gestalterische Aspekte

Gestaltungskonzept durch ein Designbüro für Stele und Überdachung (für Schlüsseltresor und Info-Terminals mit Touchscreen). Mit Abbau der Touchscreens entfiel bei späteren Stationen der Grund für die Überdachung.

Markenschutz der Wort-/Bildmarke „mobil.punkt“. Die Stadt Bremen vergibt allerdings auch Nutzungsrechte, wenn die Mobilitätsstationen den Anforderungen (Blauer Engel für die Fahrzeuge, nachgewiesene PKW-Ersatzquote) entsprechen.

Generelle Umnutzung von KFZ-Stellplätzen. Bei den kleineren mobil.punktchen gewollte Zusatzfunktion zur Freihaltung von Schleppkurven für große (Rettungs-)Fahrzeuge, dadurch Standorte an Einmündung- und Kreuzungsbereichen.

Deutliche Sichtbarkeit der Stele. Lage in Wohngebieten bzw. in der Nachbarschaft zu ÖV-Haltestellen führt zu sozialer Kontrolle.

Standortfindung: 1. Vorschlagswesen (von Verwaltung, Ortsteilbeirat/Ortsamt, Polizei, Bürger usw.), 2. Vorprüfung (Eigentum, Verkehrssicherheit), 3. Detailprüfung (Senator für Umwelt, Bau und Verkehr), 4. ggf. Probe-Befahrung durch Feuerwehr.

Mobilitätsstationen in Berlin (BeMobility)



Mit dem Projekt Be Mobility 1.0 (Förderprogramm "Modellregionen Elektromobilität" des damaligen BMVBS) sollten innovative Mobilitätslösungen durch Vernetzung einer Elektrofahrzeugflotte mit dem öffentlichen Verkehr erprobt werden.

Im Laufe des Projekts wurden nicht alle geplanten Bausteine umgesetzt. Echte Mobilitätsstationen mit einer Verknüpfung von mehreren Verkehrsträgern (z.B. (Leih-)Fahrrad, Carsharing und ÖPNV) wurden nur in geringem Umfang und nicht zielgerichtet umgesetzt. Es wurden 15 E-Carsharing-Stationen, die sich teilweise in der Nähe von ÖPNV-Haltestellen befinden, realisiert. Eine Verknüpfung mit dem Fahrradverleihsystem Call-a-bike erfolgte vereinzelt, ebenso

die Anlage von Fahrradabstellanlagen.

Gestalterische Aspekte

Die Carsharing-Stellplätze wurden einheitlich – aufgrund der Gesetzeslage nicht unternehmensbezogen - beschildert. Die Gestaltung der Ladesäulen ist aufgrund unterschiedlicher Betreiber nicht einheitlich. Die Stationen des Berliner Call-a-Bike Fahrradverleihsystems sind gekennzeichnet durch mobile, d.h. nicht im Boden verankerte Vorderradständer aus Beton.

1.2 Carsharing

Carsharing „e-mobilSaar“



Elektromobiles Carsharing mit 20 Stationen in 13 Städten des Saarlands (davon sechs in Saarbrücken) sowie 34 Ladesäulen. 2011 im Rahmen eines Forschungsprojekts initiiert. 2014 Ende des Förderprojekts mit unklarer Perspektive hinsichtlich des Weiterbetriebs.

Gestalterische Aspekte

Die Carsharing-Stellplätze wurden einheitlich beschildert und mit Bodenmarkierungen versehen. Ziel war es durch die einheitliche Gestaltung einen Wiedererkennungswert zu erzielen.

Beschilderung: Blaues Parkplatz-Schild, Zusatzschild E-Fahrzeuge frei bzw. E-Fahrzeuge während des Ladevorgangs frei (Saarbrücken), Zusatzschild: Standorte E-Fahrzeuge mit e-mobil-Saar- Logo (rot), das zum Teil 2x angebracht ist um den Standort auch von der ÖPNV-Haltestelle aus erkennbar zu machen.

Markierung der Stellplätze: www-Adresse und e-mobil Saar – Logo.

Ladesäulen: einheitlich beklebt mit Logo (rot) und Anleitung zur Bedienung.

Fahrzeuge: Einheitlicher Fahrzeugtyp in einheitlichem Design.

Carsharing Berlin-Pankow



Kombiniertes Carsharing-Angebot mit Fahrzeugen mit konventionellem bzw. elektrischem Antrieb. 37 Carsharing-Stationen mit rd. 100 Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum in Prenzlauer Berg sowie weitere Stationen überwiegend in Alt-Pankow. Verknüpfung mit dem Fahrradverleihsystem Call-a-bike in Planung.

Gestalterische Aspekte

Die Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum haben wenig gestalterische Aspekte. Die Stellplätze wurden mit „Carsharing-Fahrzeuge“ frei beschildert. Eine unternehmensbezogene Zuordnung über die Beschilderung erfolgte nicht.

Carsharing „stadtmobil“ Hannover

Kombination von stationsbasiertem Carsharing mit ergänzendem free-floating-Angebot in der Hand eines lokalen Anbieters. Fixstationen überwiegend auf privat angemieteten Flächen, wenige Stellplätze im öffentlichen Raum.

Gestalterische Aspekte

Gestaltungsaspekte sind nachgeordnet - in den meisten Fällen beschränken sich die Optionen auf das Aufstellen eines Schildes am Stellplatz.

Die hauptsächliche Gestaltung erfolgt über die Fahrzeuge (einheitliches Aufkleberbranding bei den uneinheitlich lackierten stationsbasierten Fahrzeugen, einheitlich rot lackierte free-floating-Fahrzeuge). Stadtmobil betreibt normale Werbemaßnahmen.

Carsharing Freiburg im Breisgau

Die Stadt Freiburg führt ein Bebauungsplanverfahren zur Ausweisung von Carsharing-Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum durch. Geplant sind 130 Carsharing-Standorte für rd. 400 Fahrzeuge im öffentlichen Straßenraum, die sich über das gesamte Stadtgebiet verteilen. Bisher keine Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum, sondern Abstellung auf privaten Flächen oder in einem definierten Gebiet auf normalen Stellplätzen.

Gestalterische Aspekte

Die Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum haben wenig gestalterische Aspekte. Zur Kennzeichnung der Stellplätze sind folgende Elemente vorgesehen: Stellplatzmarkierung, Beschilderung: Parkverbot + CS frei (unternehmensbezogen), Beschilderung oder Stele mit unternehmensneutralem CS-Logo (um zusätzlich zum Parkverbot eine positive Botschaft zu vermitteln).

Carsharing Amsterdam

Nicht stationsgebundenes elektromobiles Carsharing-Angebot (free floating Carsharing mit one-way-Nutzung)

Gestalterische Aspekte

Als free-floating-System mit zufälligen und wechselnden Standorten entfaltet Car2Go Amsterdam außer durch das Fahrzeugdesign keine relevante stadtgestalterische Wirkung. Eine besondere Häufung an bestimmten Orten wurde nicht festgestellt. Einzige Ausnahme sind die öffentlichen Ladesäulen, die allerdings für alle Elektroautos genutzt werden können.

Ausschließlich für Car2go reservierte Stellplätze finden sich nur in vier Parkhäusern, wo sie allerdings keine Gestaltungswirkung haben.

1.3 Fernbusterminals

Fernbusterminal „Bus-Port Hamburg“



Fernbusterminal in zentraler exponierter Innenstadtlage mit spektakulärer Architektur. 14 überdachte Fernbustaschen. Zentrales Servicegebäude (Sanitäranlagen, Gastronomie, Reiseveranstalter, Internetcafés, Post, Kreditinstitut). Hohe multimodale Verknüpfung (Hauptbahnhof, U- und S-Bahnlagen, verschiedene Stadt- und Regionalbusse, Kommerzielle Autovermieter, Taxistand, Bikesharing-Stationen, Fahrradabstellanlagen).

Gestalterische Aspekte

Es wurde ein offener internationaler Architektenwettbewerb durchgeführt, der großes Interesse hervorrief und mit 10 bis 13 teilnehmenden Büros prominent besetzt war. Der Entwurf des Hamburger Büros ASW (Silcher, Werner und Redante) wurde sehr eindeutig als Sieger ausgewählt.

Die Lage parallel zu einer innerstädtischen Hauptverkehrsstraße ermöglicht ein straßenbegleitendes Bauwerk, das seinen strikten Trennung der Haltestellen für öffentlichen Personennahverkehr und für den Reisebusverkehr (Fernbuslinien und Gelegenheitsverkehr)

Der ZOB ist an der städtebaulichen Achse Hauptbahnhof – Berliner Tor (wichtiger ÖV-Knoten, u.a. Standort einer switchh-Mobilitätstation).

Die Glasüberdachung sorgt u.a. für hervorragende Akustik, die z.B. für Musikfeste genutzt wird.

Fernbusterminal „ZOB Hannover“



Fernbusterminal in zentraler exponierter Innenstadtlage mit städtebaulich attraktiver Anlage. 11 überdachte Busstellplätze (7 Bustaschen, 4 Sägezahnhaltestellen). Servicegebäude mit Wartebereich und Sanitäranlagen sowie Ticketschaltern. Neubau in Nachbarschaft zum alten ZOB. Direkte Nähe zum Hauptbahnhof, damit hohe multimodale Verknüpfung (Zug, S-Bahn, Stadtbahn, Regiobuslinien).

Gestalterische Aspekte

Servicegebäude und insbesondere die Überdachung wirken als städtebauliches Zeichen für den ZOB-Standort. Sie kontrastieren zu den umliegenden Gebäuden und bilden ein Alleinstellungsmerkmal für den ZOB Hannover.

Es wurde ein Hochbauwettbewerb mit 12 Büros durchgeführt. Im Anschluss erfolgte in enger Abstimmung mit den beteiligten Fachbereichen der Stadt Hannover die weitere Durcharbeitung des Entwurfs durch den 1. Preisträger (Büro Sobek). Die finale Abstimmung und Festlegung von Details erfolgte immer durch den Baudezernenten unter Einbeziehung des für Fragen der Stadtgestaltung zuständigen Experten der Bauverwaltung (Stadtgestalter).

Das neue Gebäude hebt sich durch seine Zeichenhaftigkeit – transparentes Dach und rotes Servicegebäude - aus dem Umgebungszusammenhang hervor und macht auf seine besondere Nutzung aufmerksam. Überdachung als städtebauliche Großform stellt einen markanten Bezugspunkt dar, der aus der Entfernung als Alleinstellungsmerkmal wirkt. Die Untersicht des Daches ergibt ein wellenförmiges Profil, das insbesondere aus der Nähe wahrnehmbar ist.

Kamppi-Fernbusterminal Helsinki



Fernbusterminal mit 35 Busdocks im 2. Untergeschoss eines innerstädtischen Einkaufszentrums (700 Abfahrten täglich). Weitere Nutzungen: Zusätzliches Regionalbusterminal (1. Untergeschoss), Büros und Wohnungen. Verzicht auf Versorgungsinfrastruktur möglich, da Gastronomie und Dienstleistungen im Einkaufszentrum vorhanden sind. Gute intermodale Verknüpfung (direkt benachbartes Regionalbusterminal, U-Bahnstation im Tiefgeschoss mit direktem Zugang zum Fernbusterminal, Hauptbahnhof ca. 500 m).

Gestalterische Aspekte

Das Fernbusterminal ist von außen nur durch die Tiefgaragenähnlichen Einfahrten ins Untergeschoss erkennbar. Im Inneren wirkt es durch den gesonderten Zugangsbereich, die Art der Wartebereiche und die schleusengesicherten Zugänge wie das Gate eines Flughafens.

Die Gestaltung ist –anders als bei ebenerdigen Fernbusterminals– hier überhaupt nicht auf äußerliche Sichtbarkeit angelegt. Diese wird bereits durch den Gebäudekomplex des Einkaufszentrums und seine zentrale, sichtbare Lage in der Stadt sichergestellt.

Es findet eine vollständige Trennung von Fußgänger- und Busverkehr statt, Fußgänger kommen an keiner Stelle mit fahrenden Bussen in Konflikt. Sie betreten den Gebäudekomplex wie die Käufer durch die Haupteingänge.

Die klimatisierten Aufenthalts- und Wartebereiche werden durch Dachfenster belichtet. Die Trennung zwischen Zugangsreich und Busbuchten ist vollflächig verglast.

Berücksichtigung von Barrierefreiheit und erleichtertem Gepäcktransport.

Dynamisches Informationssystem für Fahrgäste und Busfahrer.

ZOB Düsseldorf



ZOB mit acht Haltestellen. Ein Reisezentrum mit Ticketverkauf, Aufenthaltsbereich und Toilettenanlagen befindet sich im Erdgeschoss eines benachbarten Gebäudekomplexes. Zurückhaltende Haltestellengestaltung unter Verzicht auf prägnante Architektur, Baumpflanzungen mit Beleuchtung. In Fußgängerentfernung zum Hauptbahnhof.

Gestalterische Aspekte

Die ZOB-Gestaltung nimmt sich zugunsten der zukünftigen Neuordnung des Bahnhofplatzes zurück. Sie war eingebunden in die städtische Programmplanung „Vom Worringer Platz zum Rhein“, die eine Verbindungsfolge öffentlicher Plätze schaffen wollte, um damit die Lageattraktivität am Rhein städte- und freiraumplanerisch zu betonen.

Maßgebliche Gestaltungselemente sind

- Baumpflanzungen: Die Fußgängerfläche des ZOB ist mit Platanen bepflanzt.
- Beleuchtung. Die Bäume werden bei Dunkelheit von einem in den Baumrost eingelassenen Bodenstrahler von unten angestrahlt. Dieses Beleuchtungskonzept findet sich auch in der Königsallee.
- Wartehäuschen. Hier finden die sonst in Düsseldorf üblichen Standard-Wartehäuschen der Fa. Wall Verwendung, allerdings in einer um ein Segment breiteren Version. Es wurde bewusst Wert auf gestalterische Wiedererkennbarkeit mit entsprechenden ÖV-Elementen gelegt. Allerdings sind hier die Wartehäuschen werbefrei.
- Der ZOB ist insgesamt so übersichtlich, dass weitgehend auf Beschilderung und Wegweisung verzichtet werden konnte.

1.4 Fahrradverleihsysteme

„StadtRAD“ in Hamburg



Fahrradverleihsystem mit einer der höchsten Ausleihfrequenzen Deutschlands (3,4 Ausleihen/Tag). 130 Stationen mit 2.800 Stellplätzen und 1.650 Fahrrädern, überwiegend im Kernbereich der Stadt (Innenstadt plus angrenzende Wohnstadtteile). Die Stationen befinden sich oft an lokalen/ regionalen ÖV-Haltestellen und/oder Carsharing-Standorten.

Bereitstellung eines der ersten öffentlichen Fahrradverleihsysteme Deutschlands mit vollständiger Finanzierung aus dem kommunalen Haushalt.

Gestalterische Aspekte

Die Farbgestaltung der Räder und der Terminals nimmt das Erscheinungsbild des hamburgischen Corporate Design auf (rot, blau, weiß). Der Fahrradtyp entspricht weitgehend dem Standardrad von Call-a-bike.

Die Standorte wurden durch Begehungen und im Konsensprinzip ermittelt (Bezirksamt [Tiefbau, Planung], Straßenverkehrsbehörde/Polizei, Wegewart, Betreiber). Kriterien waren: Verkehrssicherheitsaspekte, Sichtbarkeit der Stationen, Freihalten von Laufwegen und Sichtbeziehungen, Schutz von Baumwurzeln. Nach Möglichkeit in Möblierungsstreifen oder Laternenachsen. Bei städtebaulich sensiblen Umfeldern wurden ausnahmsweise auch Pkw-Stellplätze umgewandelt.

Die Ausschilderung zu den Stationen erfolgt anbieterneutral.

„metropolradruhr“ im Ruhrgebiet



Über 200 Stationen mit 2.300 Fahrrädern (Deutschlands größtes regionales Fahrradverleihsystem) in 10 großen Städten des Ruhrgebiets. Förderung mit Bundesmitteln. Die Städte haben jeweils eigene Schwerpunkte gesetzt. Die Stationen befinden sich an lokalen/(über)regionalen ÖV-Haltestellen, Museen oder Standorten der Route der Industriekultur, mit besonderem Augenmerk auf touristische und Naherholungsziele.

Gestalterische Aspekte

Wesentliche Elemente des inzwischen üblichen nextbike-Systems basieren auf der Entwicklung für das metropolradruhr (Abstellanlage, Stele mit Bedienterminal, Benutzeroberfläche der Kommunikationseinheit). Gestaltungsrelevante Entscheidungen wurden von einem begleitenden Lenkungsreis getroffen.

Eigenständiges Erscheinungsbild (Wort-Bild-Marke und Farbe).

Das standardmäßig bei jeder Station befindliche Terminal hat sich als Hauptproblem bei der gestalterischen Einbindung erwiesen, gerade in Bereichen mit denkmalgeschützter Architektur.

Es ist ein „Lerneffekt“ des Betreibers festzustellen: In der Anfangsphase wurden kommunale Vorschläge für Stationsstandorte, die aufgrund der Umwegempfindlichkeit von Radfahrern meist möglichst nah an Ziel- und Quellorten liegen sollten, meist 1:1 vom Betreiber übernommen. Inzwischen legt der Betreiber größeren Wert auf die Sichtbarkeit für passierende Autofahrer, was bei neuen Stationen zur bevorzugten Lage am Straßenrand führt.

MVGmeinRad Mainz



Fahrradverleihsystem mit hoher Stationsdichte um eine flächendeckende Mobilität zu ermöglichen und Angebotslücken im ÖPNV zu schließen: 107 Stationen mit 1.440 Stellplätzen und 650 Fahrrädern.

Eigenentwickelter Fahrradtyp mit hochwertiger Ausstattung und eigenentwickelte Abstellanlagen. Der Betrieb erfolgt durch das kommunale ÖPNV-Unternehmen (MVG). Förderung mit Bundesmitteln.

Gestalterische Aspekte

Die Ausschreibung der Komponenten beinhaltete einen Designwettbewerb für die Stationen und Fahrräder. Das FVS verfügt über ein durchgängig einheitliches Corporate Design. Querstange, Säule und Photovoltaikanlage sind in gebürstetem Edelstahl ausgeführt. Die Säule ist mit Eigenwerbung und Informationsaufklebern versehen. Die Fahrräder sind in der „MVG-Farbe“ gelb gestaltet. Kettenschutz, Bootbags und Rahmen sind mit Eigenwerbung, versehen.

„Konrad“ in Kassel



58 Stationen mit 500 Fahrrädern im Kasseler Stadtgebiet. Sehr hoher Anteil studentischer Nutzung (ca. 80%).

Weitgehende Trennung von Betrieb und Eigentum an Fuhrpark/Infrastruktur, Entwicklung eines eigenen Fahrradtyps.

Fahrrad-Stationen mit einfacher Technik (Anlehnbügel), aber auffälligem und ausgeprägtem Corporate Design. Sie befinden sich vorwiegend an lokalen/(über) regionalen ÖV-Haltestellen. Förderung mit Bundesmitteln

Gestalterische Aspekte

Es gibt ein einheitliches, von einem Grafikbüro entwickeltes Corporate Design mit der Botschaft: „Freude am Leihrad“. Die Namensgebung „Konrad“ ist Teil dieses Konzepts; sie hat bereits Eingang in den Sprachgebrauch gefunden („Guck mal, da fährt Konrad!“).

Die baulichen Elemente werden weitgehend aus dem standardmäßig in Kassel verwendeten Stadtmobiliar bezogen und im Konrad-Design umgestaltet (Fahrradanlehnbügel, Stationssteele ist identisch mit Bushaltestellenmast).

Die Stationen sind durch die Verwendung einfacher Anlehnbügel sehr gut integrierbar, die Verwendung größerer Zwischenräume sorgt für eine geringe Barrierewirkung.

Die einzige Werbefläche am Fahrrad ist der Kettenkasten, die aber nur im Documenta-Jahr 2012 intensiv für Werbung eingesetzt wurde; danach ging die Werbeintensität zurück. Der grüne Bootbag ist Markenbestandteil, weshalb Werbung hier schädlich wäre.

UsedomRad



108 Stationen mit rd. 1.000 Fahrrädern auf der Insel Usedom (einer attraktiven Ferienregion mit 3 Mio Übernachtungen pro Jahr) und dem angrenzenden Festland. Darunter sind 38 bemannte Stationen mit zusätzlichen Leistungen. Existierende Privatverleiher wurden in das Betreiberkonzept integriert. Die Stationen liegen bevorzugt an Radwegen und an Haltestellen der Usedomer Bäderbahn und der Buslinien, aber auch an großen Hotels. Förderung mit Bundesmitteln

Gestalterische Aspekte

Die meisten Stationen verfügen über eine Stele im Nextbike-Design und Abstellanlagen des Nextbike-Systems unterschiedlicher Größe. Es gibt auch Stationen mit einfacher gestalteten Usedomrad-Ständern (Vorderradständer). Alternativ zu den Stelen werden an kleinen Stationen auch kleinere Hinweistafeln eingesetzt. Fahrräder und Stationen sind geprägt durch ein einheitliches Corporate Design, das durch die Farbe Gelb (als Symbol für die Sonneninsel Usedom) gekennzeichnet ist. Stationen und Fahrräder sind mit Eigen- und Fremdwerbung beklebt.

nextbike Leipzig



Fahrradverleihsystem bisher mit freier Abstellung. Derzeit sind Modernisierungen des Systems geplant: Aufstellung von Stationen mit Verleihterminal und Aufbau von 20 Mobilitätsstationen nach dem Vorbild der Bremer mobil.punkte.



Gestalterische Aspekte

Ausschlaggebend für die Planung von festen Verleihstationen war das unordentliche Erscheinungsbild der virtuellen Stationen z.B. durch umgefallene Fahrräder. Die nextbike-Fahrräder verfügen über Werbeflächen im Rahmen, die für Fremdwerbung genutzt werden. Zur Kennzeichnung der neuen Mobilitätsformen wurde in Leipzig eine Stelenfamilie für Mobilitätsstationen, Carsharing-Stationen, E-Ladestationen sowie Fahrradverleihstationen in den Leipziger Stadtfarben (blau/gelb) entwickelt und per Stadtratsbeschluss verankert.

(vgl. Abbildung Stele für das FVS)

Barclays Cycle Hire in London



10.000 Fahrräder an ca. 700 Stationen. Systembaustein innerhalb des massiv ausgebauten Umweltverbunds als Alternative zum erschwerten und verteuerten PKW-Verkehr. Integraler Bestandteil des Systems ist die Einrichtung von Fahrradrouen (Barclays Cycle Superhighways) aus den Innenstadtrandbezirken in und durch die City.

Die Stationsterminals bieten einige Zusatznutzen an, wie etwa den Verweis auf frei Stellplätze an anderen Stationen bei Überfüllung oder die Meldung eines reparaturbedürftigen Fahrrads an das Fahrzeugmanagement.

Von sehr großem Werbepartner maßgeblich kofinanziertes Fahrradverleihsystem

Gestalterische Aspekte

Die Stationen umfassen Fahrradständer zur Einzelaufnahme der Fahrräder sowie ein Bedienterminal mit Touchscreen und Tastatur zur PIN-Eingabe. Alle Elemente erfordern aufgrund ihrer Einzelaufstellung jeweils ein Betonfundament.

Das Logo „Cycle Hire“ ist in die Logofamilie von Transport for London (u.a. Underground, Buses, Tramlink) integriert und verdeutlicht damit die Zugehörigkeit zum System öffentlicher Transportmittel in London. Die Farbgebung und das Erscheinungsbild des Systems ist eng an dasjenige des Sponsors Barclays angelehnt (dominierende Farbe: Hellblau, Schriftzug „Barclays“).

Teilweise wurden Pkw-Stellflächen im Straßenraum zu Dockingstationen umgewandelt. Vereinzelt gab es lokale Proteste gegen den Wegfall von Parkmöglichkeiten für Pkw, aber auch gestalterische Einwände von Anwohnern gegenüber Dockingstationen in ihrem direkten Wohnumfeld.