



adfc

Allgemeiner Deutscher
Fahrrad-Club

ADFC-Toolbox zum Aufbau eines Lastenrad-Verleihs

Gründet Freie Lastenräder

Handbuch zum Start eines Freien Lastenrads

 **FORUM**
 **FREIE**
 **LASTEN**
 **RÄDER**

Inhalt

1.	Vorwort	3
2.	Einleitung.....	3
3.	Impressum.....	3
4.	Begriffsdefinition	4
4.1.	Was ist ein Freies Lastenrad?.....	4
4.2.	Wie unterscheidet es sich vom Gemeinschaftslastenrad?	4
5.	Vorbereitung des Projekts	5
5.1.	Was ist notwendig, um das Projekt Freies Lastenrad zu starten?.....	5
5.2.	Welche Ziele und Zielgruppen sollen mit dem Projekt erreicht werden?.....	5
6.	Organisation und Kooperation	6
6.1.	Welche Organisationsform ist die richtige?	6
6.2.	Wie können Verantwortlichkeiten im Projekt definiert sein?	7
6.3.	Wer können Kooperationspartner*innen sein?	7
7.	Fahrrad & Technik	8
7.1.	Wie wählen wir das richtige Lastenrad?.....	8
7.2.	Welche Ausstattung ist sinnvoll?	10
7.3.	Exkurs:Wartung des Lastenrads	13
7.4.	ADFC-Lastenradkatalog.....	13
8.	Stationen	13
8.1.	Was sind geeignete Stationen?	13
8.2.	Feste oder wechselnde Stationen?.....	14
8.3.	Wie werden Stationen koordiniert?	14
8.4.	Exkurs: Lastenrad-Parkplätze.....	15
9.	Ausleihe	15
9.1.	Übergabe: Persönlich oder automatisiert?	15
9.2.	Verleihdauer: Tage- oder stundenweise?.....	16
9.3.	Ausleihe aus Sicht der Ausleihenden	17
9.4.	Ausleihe aus Sicht der Stationen.....	17
10.	Buchungs- und Projekt-Webseite.....	18
10.1.	Projekt-Webseite: Warum und wie?.....	18
10.2.	CommonsBooking: Welche Vorteile bringt die Buchungssoftware?	19
10.3.	Datenschutz: Was muss beachtet werden?.....	20
11.	Kommunikation.....	20

11.1.	Wie sollen Projekt und Lastenrad heißen und gestaltet sein?	20
11.2.	Wie spricht man die Menschen an, die ein Freies Lastenrad nutzen sollen?	21
11.3.	Welche Informationen benötigt die Presse?	21
12.	Kosten und Finanzierung	22
12.1.	Wie hoch sind Anfangs- sowie regelmäßige Kosten für ein freies Lastenrad?	22
12.2.	Wie kann man Geld einsammeln?	22
12.3.	Exkurs: Buchführung	25
13.	Rechtliche Grundlagen & Versicherung	25
13.1.	Nutzungsvereinbarungen (AGB)	25
13.2.	Haftung	25
13.3.	Eigentümer*innen	26
13.4.	Versicherung	26
14.	Mein Projekt läuft & wie geht es jetzt weiter?	28
14.1.	Wie hoch ist der regelmäßige Aufwand für den Betrieb eines Freien Lastenrads?	28
14.2.	Wie bleibt das Projekt aktuell und interessant?	28
14.3.	Wie kann es und soll es wachsen?	28

1. Vorwort

Das Lastenrad ist ein höchst attraktives Verkehrsmittel und hilft Deutschland auf dem Weg zu einer modernen Mobilität. Es ist daher nur zu begrüßen, dass bereits vielerorts Initiativen auf diese emissionsfreie Mobilitätsform aufmerksam machen und für Verbreitung der Lastenräder sorgen. Gerade in Großstädten haben sich Organisationen gebildet oder zusammengefunden, um als „Freie Lastenräder“ das Lastenrad als Gemeingut zu bewerben – als Alternative zum Auto und für eine nachbarschaftliche Entwicklung. Aber auch Gemeinschaftslastenräder, die ein auf eine selbstbestimmte Nutzergruppe beschränktes Lastenrad nutzen, verzeichnen Erfolge und wachsende Verbreitung.

Es geht bei beiden Formen des Lastenradverleihs um mehr als nur den Fahrradverleih, auch politische Ziele werden verfolgt.

Dieses Handbuch beinhaltet geballtes Wissen der Szene der Freien Lastenräder und soll die Entstehung weiterer Initiativen erleichtern - damit noch viel mehr Menschen auf diese Mobilitätsform aufmerksam werden. Die Texte sind ein aktuelles Ergebnis (Stand 02. November 2017) des Wikis www.dein-lastenrad.de und sind unter Mitwirkung vieler Autor/innen aus der Szene der Freien Lastenräder entstanden. Allen Mitwirkenden einen herzlichen Dank!

Der ADFC unterstützt diese Bewegung und möchte durch seine starke bundesweite Präsenz die weitere Verbreitung der Idee fördern. Denn das politische Ziel des ADFC, eine Verkehrswende mit einem starken Umweltverbund und einem starken Radverkehr, beinhaltet auch das Fahrrad als Transportalternative für größere Lasten sowie Kinder. Dieses Handbuch wird im Verband als Bestandteil einer „Toolbox zum Aufbau eines Lastenrad-Verleihs“ genutzt. Weitere Inhalte der ADFC-Toolbox sind eine Buchungswebseite, ein Lastenradkatalog und aktuelle Versicherungsangebote.

Wir wünschen allen Leser/innen eine gute Lektüre und allen zukünftigen Initiativen viel Erfolg.

Gereon Broil

stellvertretender Bundesvorsitzender, für den ADFC e.V.

2. Einleitung

Ihr gründet gerade ein Freies Lastenrad? Ihr habt Fragen zum laufenden Betrieb? Euch interessiert, wie andere es machen? Dann seid ihr hier genau richtig. Auf den folgenden Seiten haben viele bestehende Initiativen ihre Erfahrungen zusammengetragen und aufbereitet, um euch in allen Phasen des Projekts zu helfen.

Natürlich gibt es nicht „die eine Art und Weise“, ein Freies Lastenrad-Projekt umzusetzen, und unsere Gemeinschaft der Freien Lastenräder lebt gerade von den unterschiedlichen Ansätzen und Umsetzungen. Deshalb kann dieses Handbuch auch nie vollständig sein, im Gegenteil: Es wartet nur auf eure Ideen, Ergänzungen und Korrekturen.

Vielen Dank an den ADFC Bundesverband, der uns bei der initialen Erstellung des Handbuchs 2017 unterstützt hat, und allen, die mitgearbeitet haben!

Viele Grüße

euer Forum Freie Lastenräder

3. Impressum

Herausgeber

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V.

Mohrenstraße 69, 10117 Berlin

E-Mail: kontakt@adfc.de

Internet: www.adfc.de



Urheber

Dieses Dokument ist ein formatierter Export des Handbuchs auf <http://dein-lastenrad.de>, welches unter Mitwirkung einer breiten Autorenschaft innerhalb des Forum Freie Lastenräder und mit finanzieller Unterstützung des ADFC entstanden ist. Die Inhalte (mit Ausnahme der Bilder und Logos) sind unter der Lizenz Attribution-ShareAlike 4.0 International (CC BY-SA 4.0) verfügbar und dürfen nur unter derselben Lizenz weiter verarbeitet und verbreitet werden.

4. Begriffsdefinition

4.1. Was ist ein Freies Lastenrad?

Kostenfrei, lokal verwurzelt, gemeinschaftlich geteilt, für alle zugänglich, nachhaltiger Teil der Verkehrswende: Das sind die Freien Lastenräder. Dank des ausgeklügelten Verleih-Prinzips, starken Netzwerks, einer Wissenplattform und Open-Source-Buchungssoftware verbreitet sich das Konzept seit 2013 im gesamten deutschsprachigen Raum und Europa.

Ein Freies Lastenrad ist Gemeingut und kostenfrei

Freie Lastenräder sind Gemeingüter oder Commons (Mertz, 2015). Von den Nutzenden werden deshalb keine Leihgebühren erhoben, sie sind aber aufgerufen, etwas zum Projekt beizutragen, bspw. in Form freiwilligen Engagements oder einer Spende zur Reparatur und Aufrechterhaltung des Verleihsystems. Freie Lastenräder treten den Beweis an, dass Lastenräder nicht nur eine praktikable Alternative zum Auto sind, sondern als Gemeingut auch Vernetzung innerhalb der Stadtviertel fördern können.

Ein Freies Lastenrad ist für alle da

Ein Freies Lastenrad bedarf keiner formalen Mitgliedschaft in einer Organisation. Dadurch steht es allen Interessierten zur Verfügung und schließt niemanden aus.

Ein Freies Lastenrad ist einfach

Die öffentliche Kommunikation Freier Lastenrad-Initiativen ist klar und leicht verständlich. Für den Verleih nutzen sie moderne Kommunikations- und Informationstechnologien. Die durchdachten Buchungs- und Verleihsysteme sind nutzer*innenfreundlich gestaltet.

Stationen als Multiplikator*innen im Viertel

Der Ausleihprozess wird von den meisten Betreibenden in Kooperation mit Stationen organisiert. Dies sind typischerweise Läden, Stadtteilzentren, Cafés oder Büros mit teilweise festen Ausleihzeiten, die den Nutzenden das Lastenrad persönlich aushändigen. Um die Idee zu verbreiten und sicherzustellen, dass die Räder in möglichst vielen Vierteln präsent sind und möglichst vielen Milieus zur Verfügung stehen, wechseln die Räder regelmäßig ihre Station.

Ein Freies Lastenrad kommt aus der Mitte der Gesellschaft

Ein Großteil der Freien Lastenrad-Initiativen wurden von lokalen Akteur*innen (Einzelpersonen, Organisationen, Bündnissen, Unternehmen) ins Leben gerufen und werden auch von diesen betrieben. Dabei haben viele Initiativen die Anschaffung der Lastenräder mittels Stiftungen und Crowdfunding finanziert. Einige Freie Lastenräder werden hingegen ganz oder teilweise von Gemeinde- und Stadtverwaltungen betrieben.

Ein Freies Lastenrad ist Teil der Verkehrswende

Initiator*innen und Betreiber*innen Freier Lastenräder möchten durch ihr Handeln ein lokales Umdenken in ihrer Stadt oder Region hin zu nachhaltiger Mobilität bewirken. Dabei soll das Freie Lastenrad als Multiplikator dienen und Dritte zur Nutzung oder Anschaffung von Lastenrädern z. B. als Gemeinschaftslastenrad ermutigen. Verstopfte Straßen, Lärm, Abgase – gerade in Großstädten werden Autos zunehmend zum Problem. Es müssen umweltfreundliche Alternativen her, die die „neue Lust am Teilen“ berücksichtigen.

4.2. Wie unterscheidet es sich vom Gemeinschaftslastenrad?

In Abgrenzung zum Freien Lastenrad gibt es auch zahlreiche von lokalen Gruppen betriebene Gemeinschaftslastenräder. Dies sind Lastenräder die bspw. innerhalb einer Hausgemeinschaft, einer Wohnungsbaugenossenschaft, eines Stadtviertels oder Vereins oder einer bestimmten Gruppe gemeinschaftlich genutzt oder von Hauseigentümer*innen zur Verfügung gestellt werden.

Dabei bestimmen die Initiator*innen, wer zur Nutzer*innengruppe gehört und das Lastenrad nutzen darf. Auch legt die Gruppe die Nutzungsbedingungen, z. B. jährliches Entgelt selbst fest. Somit sind Gemeinschaftslastenräder weder Gemeingut noch für alle da.

Beim Gemeinschaftslastenrad entfällt die Notwendigkeit einer Markenkommunikation sowie ggf. auch eines Buchungssystems, das macht die Umsetzung leichter. Gemeinschaftslastenräder kommen ebenfalls aus der Zivilgesellschaft und sind, genauso wie die Freien Lastenräder, ein wichtiger Baustein der Mobilitätswende.

Beispiele für Gemeinschaftslastenräder:

- Rothehausrad
- Der ADFC Hannover, Mitinitiator von Hannah, startet im November 2017 das Projekt „NKI: Förderung der nachbarschaftlichen Anschaffung und Nutzung gemeinschaftlich betriebener Lastenräder in Stadt und Region Hannover“, das die Initiierung von Gemeinschaftslastenrädern zum Ziel hat. Das Projekt wurde gefördert vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestags.

Tipps und Hinweise zu Gemeinschaftslastenrädern sind im Fakten Heft Cargobike-Sharing für Wohninitiativen des Projekts WohnMobil zusammengefasst

(www.wohnmobil-projekt.de/fileadmin/user_upload/Downloads/170428_WohnMobil_Factsheet_Lastenrad.pdf)

5. Vorbereitung des Projekts

5.1. Was ist notwendig, um das Projekt Freies Lastenrad zu starten?

Für den Start eines Freien Lastenrads sind nicht unbedingt hohe finanzielle oder personelle Ressourcen notwendig. Je nach Anspruch an das Projekt reicht Folgendes aus:

- eine Vision
- ein Team (mindestens zwei motivierte Menschen)
- ein Name für das Lastenrad (Jedes Kind braucht einen Namen.)
- ein Lastenrad
- eine Station
- eine kleine Marketing-Erstausstattung (Fotos vom Lastenrad, eine Webseite, ggf. eine Facebook-Fanpage, Flyer oder Aufkleber)
- ein Buchungssystem – idealerweise ein Onlinebuchungssystem, aber mindestens einen Papier-Kalender an der Station
- eine verantwortliche Person für die Wartung des Lastenrads

Zunächst ist es wichtig, eine Vision und Mitstreitende zu haben – quasi als Keimzelle des Freien Lastenrads, um die sich die Initiative aufbauen kann. Tipps, wer Mitstreitende für eure Vision sein können, findet ihr z. B. im Kapitel Wer können Kooperationspartner*innen sein?.

Ein gutes Beispiel für einen Projektstart mit minimalster Ausstattung ist Heinrich der Lastenlöwe aus Braunschweig: Mit einem Namen (Heinrich der Lastenlöwe) sowie einer Wordpress-Webseite gestartet, hat es in einem zweiten Schritt über die Presse nach finanzieller und personeller Unterstützung gesucht und diese auch gefunden.

Grundsätzlich wird es euch helfen, wenn ihr Probleme, die übermorgen auftauchen auch erst übermorgen löst. Ihr könnt ruhig erst mal loslegen - viele Probleme lösen sich von selbst und wenn nicht, werdet ihr eine Lösung finden.

Tipp: Tragt euch mit eurer Initiative in unser WIKI ein, gerade wenn ihr noch kein Logo, Lastenrad oder keine Webseite habt – vielleicht findet ihr so Mitstreiter*innen. Siehe Anleitung: Initiative eintragen.

5.2. Welche Ziele und Zielgruppen sollen mit dem Projekt erreicht werden?

Vor dem Start des Projektes ist es hilfreich, sich über den Anspruch und die Ziele sowie Zielgruppen klar zu werden. Davon werden viele weitere Entscheidungen im Projekt beeinflusst bspw. die Auswahl des Lastenrads, die Auswahl und Anzahl der Stationen oder die Kommunikationskanäle.

Was wollt ihr mit eurem Projekt erreichen?

Wir haben z. B. folgende ganz praktische Ziele angestrebt:

- alle Nutzungsmöglichkeiten von Lastenrädern erfahrbar zu machen
- Lastenrad-Kaufinteressenten*innen die Möglichkeit zu bieten, verschiedene Lastenräder vor dem Kauf auf Herz und Nieren zu prüfen
- Menschen, die nur hin und wieder Lastenräder benötigen, welche zur Verfügung zu stellen und dadurch unnötige Autofahrten zu verhindern

Im Bereich Verkehrs- und Umweltpolitik z. B.:

- Präsenz von Lastenrädern im Stadtbild initiieren bzw. verstärken
- Es geht auch ohne Auto! – Möglichkeiten der Nutzung von Lastenrädern sichtbar machen
- Der Radweg ist zu schmal, stell' Dir vor, Kasimir fährt da her! – Das Lastenrad als Marke und als Vorbild für die verkehrspolitische Arbeit etablieren.

Oder dieses gesellschaftspolitische Ziel:

- Teilhabe ermöglichen, z. B. für Menschen ohne Führerschein oder ohne finanzielle Mittel

Vielleicht nicht als Projektziel, aber als schönen Nebeneffekt hat das Team von Hannah aus Hannover fahrrad-affine Menschen in der Stadt verbunden und damit die Geburtsstunde einer neuen lokalen Radszene eingeleitet.

Wen möchtet ihr mit eurem Projekt erreichen?

Wir wollten und haben bspw. folgende Zielgruppen erreicht:

- Familien
- Initiativen
- Menschen ohne finanzielle Mittel
- Menschen ohne Führerschein
- Studierende mit Konstanze in Köln
- Flüchtlinge mit dem Madomobil in Köln

6. Organisation und Kooperation

6.1. Welche Organisationsform ist die richtige?

Unter das Dach eines bestehenden Vereins schlüpfen

Wir haben die Erfahrung gemacht, dass es am sinnvollsten und unkompliziertesten ist, unter das Dach eines bereits bestehenden Vereins zu schlüpfen. Das minimiert den bürokratischen Aufwand enorm und man kann ggf. bestehende Strukturen nutzen. Viele Freie Lastenräder sind Initiativen des ADFC.

Einen eigenen Verein gründen

Natürlich gibt es auch die Möglichkeit, einen eigenen Verein zu gründen. Die wichtigsten Aussagen dazu sind im BGB (Bürgerliches Gesetzbuch) §§ 21 bis 40 zu finden. Vorschläge für Satzungen findet man besonders auf den Homepages der Lastenradvereine (vgl. Initiativen). Wir empfehlen, bei Initiativen mit geeigneten Satzungen nachzufragen, ob der Wortlaut übernommen werden darf. Meistens wird dies mit Stolz bejaht.

Nach einer Gründung durch mindestens sieben Personen und Verabschiedung einer Satzung, besteht die Mög-

lichkeit, den Verein beim Amtsgericht eintragen zu lassen. Wenn der Verein eingetragen ist, erhält er das Kürzel e.V. hinter seinem Namen. Erst danach ist es möglich, beim Finanzamt die „Gemeinnützigkeit“ zu beantragen. Erhält man diese Bestätigung des Finanzamts kann der Verein **Spendenquittungen** ausstellen, die Spender*innen in der Einkommensteuererklärung verwenden können, um Steuern zu sparen. Dieses Vorgehen erleichtert es besonders Firmen, Spenden zu tätigen. Da jede Änderung der Satzung und die Eintragungen beim Amtsgericht Kosten verursachen, ist es allerdings nötig, schon vor der Eintragung beim Amtsgericht die Satzung durch das Finanzamt für die Erteilung der **Gemeinnützigkeit** überprüfen zu lassen.

Hinweise für die Gründung findet man z. B. bei den Justizbehörden (z. B.

www.ofd.niedersachsen.de/aktuelles_service/steuermerkblaetter_broschueren/%20merkblatt-zur-gemeinnuetzigkeit-und-zum-spendenrecht-67744.html) und bei den Justizministerien der Länder.

Weiteres

In Erlangen gibt es eine Lastenrad-Initiative, die Teil der Kommunalverwaltung ist: Erlanger Buchungsplattform für Transporträder (<http://transportrad-buchen.erlangen.de>).

6.2. Wie können Verantwortlichkeiten im Projekt definiert sein?

Bei der Frage nach den Verantwortlichkeiten geht es v. a. um eine sinnvolle Aufgabenteilung, die das Arbeitspensum verringert. Dabei stellt sich die Frage: Wie ist die Verantwortung zwischen der Initiative, den Stationen und den Kooperationspartner*innen sowie auch den Nutzenden aufgeteilt?

- Wer ist Ansprechperson für die Nutzer*innen und die Stationen bei Pannen etc.?
- Wer ist Ansprechperson für Kooperationspartner*innen, die eigene Lastenräder ins Projekt einbringen wollen?
- Wer wartet das Lastenrad?
- Wer übernimmt die Administration der Webseite sowie der Buchungsplattform?
- Wer ist zuständig für die Kommunikation und die sozialen Medien?
- Wer organisiert ggf. den Stationenwechsel und ist Ansprechperson für die Stationen?
- Wer trägt die rechtliche Verantwortung für welches Lastenrad einer Initiative?
- Wen können die Nutzer*innen bei Fragen zu den Themen Buchung, Ausleihe und Panne kontaktieren?

Wir finden es praktisch, wenn die Verantwortung für die Lastenräder bei den Kooperationspartner*innen selbst bleibt.

6.3. Wer können Kooperationspartner*innen sein?

Hannah in Hannover hat es vorgemacht – die **Zusammenarbeit mit der Kommune** kann sehr fruchtbar sein. Jeder Stadtteil/-bezirk bekommt ein eigenes Lastenrad, die lokalen Bürgermeister*innen setzen sich idealerweise dafür ein. Interessante Ansprechpartner*innen für eine **Kooperation sind auch die Verkehrsbetriebe**. Freie Lastenräder könnten somit direkt als Teil der staatlichen Daseinsfürsorge auftreten. Dies ist eher ein Modell für kleinere Städte.

Daneben kann die **Kooperation mit fahrradaffinen Organisationen** eine tolle Unterstützung für das Projekt sein, zum Beispiel:

- Ortsgruppen des ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V., www.adfc.de)
- Ortsgruppen des VCD (Verkehrsclub Deutschland e.V., www.vcd.org)
- lokale Lastenrad-Geschäfte oder freie Fahrradwerkstätten, v. a. auch zur Durchführung der Wartung und Reparatur des Lastenrads
- andere Verkehr- oder Radfahrvereine

Es müssen aber nicht unbedingt fahrradaffine Organisationen sein - gute Erfahrungen haben wir auch mit Kooperationen mit anderen Organisationen **gesammelt**:

- Initiativen des Transition Town Netzwerks (www.transitionnetwork.org)

- Regionalgruppen von Attac (www.attac.de)
- Studierendenwerke der Universitäten (z. B. Das Kieler Tretwerk)
- ASten der Universitäten
- Initiativen der Solidarischen Landwirtschaft (www.solidarische-landwirtschaft.org)
- Hausvereine des Mietshäuser Syndikats (www.syndikat.org)
- PRO BAHN (www.pro-bahn.de)
- Verkehrswachen der Städte und Kreise (www.deutsche-verkehrswacht.de) z. B. Lastenrad Düsseldorf
- Örtliche Verbraucherzentralen (www.verbraucherzentrale.de) z. B. Lastenrad Lottchen
- Bürgerstiftungen, z. B. Lastenrad Daniel
- Gemeinschaftsgärten
- Stadtteilzentren
- Stiftungen aus dem Bereich Umwelt und Verkehr oder Nachhaltigkeit
- Vereine/Initiativen, die sich mit den Themen Nachhaltigkeit, soziale und ökonomische Gerechtigkeit, allgemeine Menschenrechte oder Umweltpolitik beschäftigen

7. Fahrrad & Technik

7.1. Wie wählen wir das richtige Lastenrad?

Es gibt nicht DAS eine Lastenrad, das sich für Freie Lastenräder besonders eignet. Jede Initiative muss anhand lokal spezifischer Faktoren entscheiden, welches Lastenrad oder welche unterschiedlichen Lastenräder die beste Wahl sind. Informiert euch bei Lastenradnutzer*innen im Freundes-/Bekanntekreis. (Aber Vorsicht: Meist wird das eigene Lastenrad als die perfekte Lösung gesehen, daher immer die festgelegten Kriterien im Blicke behalten.) Wir empfehlen ausführliche Probefahrten mit verschiedenen Lastenrädern. Das bieten gute Fahrradgeschäfte oder auch Verleihstationen von Lastenrädern an. Ein direkter Vergleich verschiedener Modelle ist auch oft bei Messen mit Testparcour möglich, dabei empfiehlt es sich, auch mit Zuladung zu testen. Wir haben ein paar allgemeine Kriterien und Hinweise, die euch die Auswahl erleichtern sollen gesammelt.

Einspurig oder mehrspurig?

Diese Frage ist eine oft auch emotional geführte Grundsatzdebatte. Das Lenk- und Fahrverhalten von Einspurern und Mehrspurern unterscheidet sich erheblich. Einspurige Lastenräder sind schmaler, wendiger und schneller. Mehrspurige Lastenräder haben mehr Ladekapazität und erfordern eine gemächliche Fahrweise (v. a. ohne Ladung). Auf ebener Fahrbahn und im Stand bedarf es bei Mehrspurern kein Ausbalancieren der Ladung. Unterschiede im Lenk- und Fahrverhalten gibt es aber auch bei den Einspurern zwischen Long Johns (verlängerter Radstand und tiefe Ladefläche vorne), den Short Johns (modernen Formen des Bäckerrads mit Ladefläche über dem Vorderrad) und Longtails (verlängerter Radstand und Ladung hinten). Bei den Mehrspurern gibt es dreirädrige Frontlader mit verschiedenen Lenksystemen (Drehschemel- vs. Achsschenkelenkung, Neigetechnik, Hinterradlenkung) und drei- oder vierrädrige Hecklader mit jeweils unterschiedlichem Lenk- und Fahrverhalten.

Alle Lastenrad-Typen lassen sich (bei jeweils angemessener Fahrweise) sicher und komfortabel fahren. Lastenradanfänger*innen glauben oft, dass es leichter sei, ein Dreirad zu fahren. Haben sie beide Varianten getestet, bevorzugen sie dann doch überraschend oft das Zweirad, weil es sich im Grunde wie ein normales Fahrrad fährt. Ein Dreirad ist für Ungeübte schwieriger zu lenken als ein Zweirad, weil es nicht auf eine Gewichtsverlagerung reagiert.

Außerdem haben wir die Erfahrung gemacht, dass stabile Felgen sowie kleinere Vorderräder Reparaturen minimieren. Der Grund hierfür ist, dass kleinere Räder eine geringere Hebelwirkung haben, sodass z. B. das Überfahren eines Bordsteins nicht unbedingt eine Acht zur Folge hat. Um platte Vorder- und Hinterräder zu minimieren, empfehlen wir außerdem sogenannte Unplattbar-Reifen.

Zielgruppen und Nutzungszwecke

Wollt ihr mit eurem Freien Lastenrad eine ganz spezifische Nutzergruppe ansprechen, z. B. Kund*innen von

Baumärkten oder Elektrofachgeschäften für besonders sperrige und große Einkäufe oder Familien mit kleinen Kindern für Ausflüge und Wocheneinkauf oder Student*innen? Hier wäre jeweils ein anderes Lastenradmodell bzw. eine andere Ausstattung geeignet oder ein Lastenrad, das möglichst viele Zielgruppen anspricht und Nutzungsformen erlaubt.

Die erste Nutzerstudie der Freien Lastenräder (www.dein-lastenrad.de/images/b/b2/FactSheet-Nutzerstudie_v3.pdf) von 2017 ergab, dass Freie Lastenräder bisher v. a. von sehr fahrradaffinen Menschen für Einkäufe genutzt werden. Auch der Fahrradmonitor 2017 stellte ein größeres Interesse an Transporten von Einkäufen und sperrigen Gegenständen als von Kindern mit dem Lastenrad fest.

Ein Modell oder mehrere Modelle?

Kann euer Freies Lastenrad-Angebot gleich mit mehr als einem Lastenrad starten, könnt ihr unterschiedliche Lastenräder für verschiedenen Zielgruppen und Nutzungszwecke anbieten. Damit kann die Vielseitigkeit von Lastenrädern und ihren Nutzungsformen besser demonstriert werden. Es kann aber sinnvoll sein, von Anfang an oder nach ersten Erfahrungen mit unterschiedlichen Modellen gezielt auf ein bewährtes Modell zu setzen (Reduktion von Komplexität im Betrieb).

Mit oder ohne E-Antrieb?

An kaum einem anderen Fahrradtyp ist ein E-Antrieb so sinnvoll wie an einem Lastenrad. Gleichzeitig erhöhen mehr verbaute Teile auch den Aufwand für die Wartung, da auch mehr kaputtgehen kann. Das Angebot von E-Lastenrädern (Tretunterstützung bis 25 km/h) erhöht die Nutzungsbereitschaft und somit die Auslastung der Räder. Bei anspruchsvoller Topografie ist es dringend zu empfehlen, Lastenräder mit E-Antrieb zur Verfügung zu stellen. Bei Klara in Hamburg ist dies wiederum nicht notwendig und wird dort von den Nutzer*innen kaum nachgefragt.

E-Lastenräder machen allerdings den Ausleihvorgang etwas komplizierter, da immer gesichert sein muss, dass jemand den Akku auflädt, das Ladegerät und ggf. den manchmal vorhandenen Akkuschlüssel zurückgibt. Auch die Einweisung der Nutzer*innen ist aufwendiger, weil nicht alle Ausstattungen selbsterklärend sind. Zudem ist der Wartungsaufwand wegen der zahlreichen Spezialteile komplexer und der Kaufpreis höher, was auch die Kosten für die Versicherung erhöht. Bei dreirädrigen Lastenrädern sind die 25 km/h für ungeübte Nutzer*innen im Allgemeinen zu schnell, was zu Unfällen beim Ausweichen oder in ungünstigen Kurven führen kann. Es ist jedoch unwahrscheinlich, ein Modell zu finden, wo die maximale Geschwindigkeit auf z. B. 18-20 km/h einstellbar ist - Standard sind 25 km/h. Beim Neukauf eines E-Lastenrads solltet ihr auf die CE-Kennzeichnung achten, die für alle Pedelec-Verkäufe in der EU gesetzlich vorgeschrieben ist.

Fahrkomfort und einfache Bedienung

Achtet auf eine möglichst intuitive Nutzbarkeit des Lastenrads v. a. was die Schaltung und einen möglichen E-Antrieb betrifft. Auch die einfache Verstellbarkeit von Lenker- und Sattelhöhe ist wichtig. Niedrige Mittelstege erleichtern vielen Nutzer*innen das Auf- und Absteigen. Das Lastenrad sollte einfach zu fahren sein, damit es möglichst viele nutzen können und wollen. Viele Freie Lastenrad-Initiativen setzen deswegen auf komfortable Lastenräder mit aufrechter Sitzposition - z. B. die sehr erfolgreiche Initiative Hannah - Dein Lastenrad für Hannover. Andere bieten gezielt auch Modelle mit sportlicher Sitzposition an, die eine andere Zielgruppe ansprechen und ein anderes Image verbreiten.

Außenbotschaft

Lastenräder sind Hingucker im Straßenraum wie auch in den Medien und sozialen Netzwerken. Das Lastenrad sollte deswegen auch von der Optik zu euch und euren Zielen passen. Es ist vorteilhaft, ist eine große Fläche auf dem Lastenrad mit Logo, Namen und/oder Webseite zu gestalten. Aus Perspektive eines guten Marketings hat KASIMIR in Köln 2013 ein großes, auffälliges Rad gut getan, das die Botschaft „Passt eine Waschmaschine rein“ unterstrich. Überlegt euch, welche Botschaft ihr primär setzen wollt und welcher Lastenradtyp am besten dazu passt.

Lokales Kauf- und Serviceangebot

Habt ihr ein kompetentes Lastenrad-Geschäft in der Stadt, das euch mit Sonderkonditionen beim Kauf und Service unterstützen möchte? Oder gibt es lokal ein geeignetes gebrauchtes Lastenrad zu kaufen? Das können wahre Glücksgriffe sein. Achtet beim Kauf auf jeden Fall darauf, dass die Servicefrage für das ausgewählte Lastenrad

geklärt ist und bindet euer Wartungs-/Technikteam in die Kaufentscheidung ein. Wenn ihr das Lastenrad beim lokalen Lastenradgeschäft kauft, sollte es auch eine besondere Motivation und Verpflichtung geben, euch einen guten Service zu bieten.

Kaufpreis

Ein Lastenrad kostet im Fachhandel einen niedrigen bis mittleren vierstelligen Betrag. Qualität und Ausstattung - insbesondere E-Antrieb - haben dabei ihren Preis. In einigen Städten und Bundesländern (Baden-Württemberg) gibt es Kaufprämien für Cargobikes, von denen auch Vereine profitieren können. Teilweise unterstützen Hersteller*innen und Händler*innen Freie Lastenrad-Initiativen mit Sonderkonditionen - aus ideellen Gründen oder aus Marketinginteresse. Der ADFC Bundesverband bemüht sich bei ausgewählten Lastenrad-Herstellern um besondere Einkaufskonditionen für seine Gliederungen (siehe 7.4).

Links zur Information über das Angebot:

- Marktübersicht von www.nutzrad.de
- www.bakfiets.blog/p/lenkungen.html
- www.adfc.de/technik/fahrradteile-und-zubehoer/lastenraeder/ausprobiert-lastenraeder
- <http://adfc-berlin.de/radverkehr/fahrradalltag/lastentransport/395-der-cargobike-ratgeber-berlin-artikel.html>

Lastenräder selbst bauen

Bei Werkstatt-Lastenrad gibt es zahlreiche Bauanleitungen (www.werkstatt-lastenrad.de/index.php?title=Bauanleitungen) Manche Initiativen lehnen Selbstbauten wegen der nicht gegebenen Herstellerhaftung grundsätzlich ab.

7.2. Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Technische Ausstattung

Die technische Ausstattung sollte zum einen nutzer*innenorientiert sein und zum anderen nach Möglichkeit Wartungen und Reparaturen minimieren. Grundsätzlich sind folgende Entscheidungen zu treffen:

Rahmenmaterial

Die gängigsten Materialien für Lastenräder-Rahmen sind Stahl und Aluminium. Beide Materialien sind hervorragend als Rahmenmaterial geeignet. Ein Lastenrad aus Aluminium ist mitunter leichter als ein Stahlrad. Dies liegt jedoch weniger am Material als vielmehr am Konzept des Lastenrads. Ein Stahlrahmen ist flexibler (Federwirkung), was als komfortabel empfunden wird. Aluminiumrahmen sind etwas steifer.

Immer wieder hört man bei der Diskussion über das bessere Rahmenmaterial das Argument, dass man Stahlrahmen im Falle eines Rahmenbruchs besser schweißen könne. Allerdings sollte ein Lastenrad mit reparierten Rahmen nicht wieder ausgeliehen werden. Da dieses Rad entweder hoffnungslos überbeansprucht wurde oder von sehr schlechter Qualität ist. Außerdem wird die Versicherung eventuell auftretende Schäden nicht übernehmen.

Bremsen

An Rädern namhafter Hersteller werdet ihr immer geeignete Bremsen finden, die zu dem jeweiligen Lastenrad passen. Wenn ihr die Wahl habt, dann könnt ihr nach folgenden Kriterien entscheiden.

Felgenbremsen haben eine gute Bremswirkung und sind leicht zu warten. Sie sollten beim Lastenrad hydraulisch bedient werden, nicht mechanisch, per Bowdenzug, wie am Fahrrad. Nach sehr langer Laufzeit können die Felgen, auf die die Bremsbeläge drücken, verschleifen. Das kann teure Reparaturen nach sich ziehen.

Scheibenbremsen sind zur Zeit die gängigsten Bremsen an Lastenrädern. Sie sind gut zu dosieren und erzeugen keinen Abrieb auf der Felge. Bei Scheibenbremsen ist der Verschleiß der Bremsbeläge schwieriger zu erkennen als bei Felgenbremsen. Hier müsst ihr regelmäßig kontrollieren, damit abgenutzte Beläge getauscht werden, bevor sie

die Bremsscheibe beschädigen. Auch die Bremsscheibe muss gelegentlich getauscht werden, da auch sie verschleißt. Scheibenbremsen sollten beim Lastenrad hydraulisch angesteuert werden, nicht mechanisch. Als Hydraulikflüssigkeit empfiehlt sich Mineralöl (z. B. in Bremsen von MAGURA, TEKURO oder SHIMANO). Im Gegensatz zu DOT-Flüssigkeit nimmt Öl keine Feuchtigkeit auf. Sie muss daher nicht gewechselt werden und greift weder Lacke noch Haut an. Seid dennoch vorsichtig im Umgang mit allen Bremsflüssigkeiten!

Rollenbremsen haben zu Unrecht einen schlechten Ruf. Es gibt mittlerweile sehr große Bremsen, die auch ein Lastenrad sicher zum Stehen bringen. Sie haben einige für Leihräder tolle Eigenschaften: Da sie mechanisch angesteuert werden, ist das Nachstellen (wenn überhaupt nötig) sehr einfach. Sie verschleifen so gut wie gar nicht. Nur bei der Wartung müssen sie gelegentlich gefettet werden. Sie brauchen keinen Belags- oder Scheibenwechsel und sie nutzen die Felgen nicht ab. Außerdem sind sie preiswerter als Scheibenbremsen. Bei langen Bremsvorgängen, z. B. auf langen Abfahrten, können Rollenbremsen sehr heiß werden und dann Bremskraft verlieren. Wer also ein Projekt in bergiger Gegend plant, sollte Scheibenbremsen wählen. Wer dagegen kaum lange Steigungen im Nutzungsgebiet seiner Räder hat, der kann guten Gewissens die Mehrkosten für Scheibenbremsen in andere Ausstattung stecken und Rollenbremsen wählen.

Bei dreirädrigen Lastenrädern kann die Lenkung des Fahrzeugs erheblich gestört werden, wenn die rechte und linke Bremse ungleichmäßig bremsen. Dazu kann es bei mechanischen Bremsen kommen, wenn sich die Bremszüge für links und rechts unterschiedlich längen. Besonders für ungeübte Nutzer*innen kann das eine gefährliche Überraschung sein. Bei hydraulischen Bremsen sollte das Problem nicht auftreten, wenn beide Bremsen gemeinsam mit einem Druckausgleich betrieben werden.

Nabenschaltung vs. Kettenschaltung

Bei der Wahl der Gangschaltung ist das Profil des Nutzungsgebietes wieder von Belang. In hügeligen Gegenden freuen sich eure Nutzer*innen über mehr Gänge. In flachen Gebieten bleiben diese eher ungenutzt.

Preiswerte und gute Nabenschaltungen haben sieben oder acht Gänge. Wenn ihr etwas mehr Geld ausgeben könnt, könnt ihr eine Nabenschaltung mit 14 Gängen bekommen. Preislich dazwischen liegen stufenlose Schaltungen. Die „Alfine 11“ von SHIMANO eignet sich für die Anforderungen im Lastenradprojekt eher weniger, denn sie zeigt nach einigen Jahren Undichtigkeiten, die zu hohen Reparaturkosten führen können. Wer eine „Alfine 11“ wählt, sollte wegen dieser möglichen Undichtigkeiten auf Scheibenbremsen unbedingt verzichten. Austretendes Öl kann auf die Bremsscheibe gelangen, was die Bremswirkung aufhebt! Alle Nabenschaltungen können von einem Riemen statt einer Kette angetrieben werden. Dafür muss allerdings auch der Rahmen des Rades geeignet sein. Nabenschaltungen sollten immer einen Freilauf und keine Rücktrittbremse haben. Die Rücktrittbremse ist zu schwach, um ein Lastenrad sicher zu bremsen und kann im schlimmsten Fall durch Überhitzung zu Schäden in der Nabe führen.

Kettenschaltungen haben vorne an der Kurbel ein, zwei oder drei Kettenblätter und im Hinterrad eine Kassette mit bis zu 12 Ritzeln. Daher beschreibt man solche Schaltung häufig mit Ausdrücken wie „1 x 11“ oder „3 x 9“. „2 x 10“ oder „3 x 9“ bieten meist ausreichend kleine Gänge für Bergfahrten und auch noch ausreichend große Gänge für zügiges Fahren ohne Beladung.

Die Kette einer Nabenschaltung verschleißt wesentlich weniger als die einer Kettenschaltung. Zwar müsst ihr hin und wieder die Kette spannen und ein wenig ölen, aber damit ist dann die Wartung erledigt (abgesehen von einer Nabenwartung alle 2 Jahre). Das Schaltwerk und der Umwerfer einer Kettenschaltung wollen auch ein wenig gepflegt werden und sie mögen keinen Druck von außen (was bei einem Sturz schnell passieren kann). Dann lässt sich die Kette nicht mehr sauber von einem auf das andere Ritzel bewegen und die Schaltung muss eingestellt werden. Gleiches bewirkt viel Schmutz zwischen den Ritzeln, im Umwerfer oder im Schaltwerk.

Habt ihr im Projekt Unterstützer*innen, die gern an Rädern schrauben und auch einige Kenntnisse mitbringen, dann kann eine Kettenschaltung interessant sein, wenn eine größere Spreizung der Gänge hilfreich ist. Der größere Aufwand für Pflege und Instandhaltung fällt dann weniger ins Gewicht. Soll das Rad einfach nur problemlos laufen und ist deine Umgebung nicht all zu bergig, dann sollte dein Projektrad mit einer Nabenschaltung gut ausgestattet sein.

Reifen

Die beste Wahl sind Reifen mit einem guten Pannenschutz. Manche Reifenhersteller geben eine Traglast für die Reifen an. Diese sollte dann auch zum Gesamtgewicht des Lastenrads passen. Zur Steigerung der Pannensicherheit verwenden Hersteller zwei Ansätze: Gewebeschichten oder dickere Pannenschutzeinlage. Reifen mit Gewebeschichten sind relativ teuer, dafür leichter und fahren sich agiler. Dies fällt bei Lastenrädern aber weniger ins Gewicht. Bei Reifen mit einer dicken Pannenschutzeinlage ist zu beachten, dass der Betriebsdruck der Reifen

genauer eingehalten werden muss, ansonsten können die Seitenwände spröde werden. Das Überprüfen des Reifendrucks sollte zu den wöchentlichen Wartungsritualen gehören, denn der maximal erlaubte Reifendruck sorgt auch für den besten Pannenschutz.

Beleuchtung

Eine gute Beleuchtung ist sehr wichtig. Ein Nabendynamo sollte den Strom liefern für einen kräftigen LED-Scheinwerfer und ein LED-Rücklicht. Der Scheinwerfer ist bei den meisten Lastenrädern viel flacher über der Fahrbahn montiert als das beim normalen Fahrrad der Fall ist. Auch aus dieser geringen Höhe sollte er eine gute Ausleuchtung der Fahrbahn schaffen. Das Rücklicht sollte eine Standlichtfunktion haben.

Mit Elektromotor oder ohne?

Siehe: Wie wählen wir das richtige Lastenrad? (7.1)

Fahrradschloss

Wichtig ist ein hochwertiges Fahrradschloss, das auch von der Versicherung akzeptiert wird. Idealerweise kauft ihr ein Ketten- oder Bügelschloss. Bügelschlösser bieten pro Gewicht und Preis die größte Sicherheit, sind aber beim Anschließen unflexibler. Massive Kettenschlösser sind flexibler, in vernünftiger Qualität recht schwer und teuer, was bei den Lastenrädern aber nicht so sehr ins Gewicht fällt. Alternativ bieten auch Panzerkabelschlösser höchster Sicherheitsstufe einen akzeptablen Schutz. Ein Rahmenschloss bzw. Felgenschloss ist nur als Zusatzsicherung zu verwenden, v. a. bei Dreirädern bieten sie nur wenig Schutz, da man die Räder bei geschlossenem Schloss einfach wegschieben kann. Praktisch sind Felgenschlösser mit integrierter Kette, diese kann man nicht verlieren.

Eine Liste von ADFC-empfohlenen Schlössern gibt es bei P&P: www.pundpgmbh.de/uploads/File/V2_adfc_schlossliste.pdf

Zu empfehlen sind mehrere Schlüssel pro Schloss, damit ihr immer mindestens einen Ersatzschlüssel habt. Außerdem solltet ihr die Nummer des Schlüssels notieren, damit Schlüssel nachbestellt werden können. Wenn eine Diebstahlversicherung vorhanden ist, müssen die Versicherungskonditionen beim Anschließen eingehalten und auch in den eigenen Nutzungsbedingungen berücksichtigt werden, z. B. nicht nur abschließen, sondern an einen festen Gegenstand anschließen.

*Bei Frieda & Friedrich in Dresden gehen jährlich 1 bis 2 Schlüssel pro Lastenrad verloren oder brechen ab. Dies ist das häufigste Technikproblem der Initiative. Häufig brechen die Schlüssel bei der Verwechslung der Schlösser durch Nutzer*innen ab. Das Team überlegt daher, lediglich ein Schloss pro Lastenrad zu nutzen.*

Weitere sinnvolle Möglichkeiten der Ausstattung

- Schnellspanner am Sattel, damit Nutzer*innen unkompliziert die Höhe ändern können (wichtig: Sattel als Diebstahlschutz mit Kabel sichern)
- Verkleidung des Kastens
- Abdeckung als Regenschutz
- Zusätze für den Kindertransport
 - gefederte Babyschalen-Halterung für Kinder bis zu einem Jahr
 - Kindersitze mit Drei- oder Fünfpunkt-Gurten (idealerweise abschließbar)
 - Regendach, damit die Kinder nicht nass werden
- Reparaturkiste mit Pumpe, Schlauch, Flicker, Bremsbelägen und etwas Werkzeug, z. B. Minitool
- Gepäckträger ist zusätzlich zur Transportkiste sinnvoll

Insgesamt empfehlen wir möglichst wenige bewegliche Teile einzuplanen, dann geht weniger verloren.

7.3. Exkurs:Wartung desLastenrads

Die regelmäßige Wartung des Lastenrads ist enorm wichtig. Der Reifendruck sollte regelmäßig und vor jeder Ausleihe geprüft werden. Hierfür sollten alle Stationen mit Standluftpumpen mit Manometer ausgerüstet sein. Daneben ist es gut, das Lastenrad **alle vier bis sechs Wochen zur Wartung** (dafür können ruhig zwei Tage eingeplant werden) gebracht wird. Außerdem sollte das Lastenrad mindestens einmal im Jahr einer richtig großen Wartung unterzogen werden. Durch gute Wartung können größere Reparaturen vermieden werden.

Toll wäre es, wenn sich offene Werkstätten oder Privatpersonen finden, die die Wartungen kostendeckend übernehmen. Das gilt auch für Reparaturen, wobei größere Reparaturen von Fahrradläden übernommen werden können, deren Kosten dann über die Versicherung abgewickelt werden.

Bei E-Lastenrädern ist es vorteilhaft, wenn das Rad direkt im lokalem Fahrradgeschäft gekauft wurde oder Händler*innen vor Ort sind, die sich mit der entsprechenden Motoren- und Schaltungstechnik auskennen, da Probleme bei der Elektrik nicht ohne Weiteres selbst behoben werden können.

Weiteren Diskussionsbedarf bietet die **Reparatur während der Ausleihe**. Hierfür konnte noch keine gute Lösung gefunden werden. Kleinere Reparaturen (z. B. bei einem Platten) leisten die Nutzer*innen oft selbst. Wenn dies jedoch nicht der Fall ist, kann z. B. über die Kooperation mit einem mobilen Fahrradservice nachgedacht werden, dessen Telefonnummer am Rad angebracht werden müsste.

7.4. ADFC-Lastenradkatalog

Der ADFC ist mit verschiedenen Importeuren bzw. Herstellern von Lastenrädern eine Kooperation eingegangen um Initiativen mit ADFC-Beteiligung eine Auswahl bewährter Modelle zu Vorteilsbedingungen anbieten zu können. Während Bestellung und der Versand zentral erfolgen, profitiert der lokale Fahrradhandel von Service und Wartung der Lastenräder.

Die jeweils aktuelle Version des Katalogs ist im internen ADFC-Bereich zu finden: <https://www.adfc.de/adfc-ausstattung/uebersicht-adfc-ausstattung>. Auch auf www.dein-lastenrad.de steht der Katalog zur Verfügung.

8. Stationen

8.1. Was sind geeignete Stationen?

Stationen sind ein wichtiger Baustein im Projekt. Als Stationen eignen sich Cafés, Läden, die eigene Transport-Zwecke haben wie Einzelhandelsgeschäfte, Bau- und Getränkemärkte oder Weinläden, Büros, soziale Einrichtungen, Privatpersonen, etc. Da diese entweder einen direkten Nutzen aus dem Verleih des Lastenrads ziehen (z. B. können Cafés neue Kund*innen gewinnen) oder einfach Lust auf den Verleih eines Lastenfahrrads für eine bestimmte Zeit haben, ist die Stationsakquise nicht so schwer.

In Köln hat KASIMIR in den ersten Wochen so viel Aufsehen erregt, dass sich Anbieter neuer Stationen von selbst gemeldet haben und wir deshalb nur gelegentlich nach Stationen suchen mussten.

Argumente, um eine Station für das Projekt zu gewinnen, könnten sein:

- neue Kund*innen gewinnen
- neue Leute kennenlernen
- Anlass, zu kommunizieren
- Möglichkeit, für eigene Organisation werben
- Aufmerksamkeit und Community des Lastenradprojekts nutzen

Folgende Standortfaktoren erachten wir bei der Auswahl einer Station als zentral:

- zentral im Zielgebiet, damit Nutzer*innen keine weiten Wege zur Abholung zurücklegen müssen
- Sichtbarkeit der Lastenrad-Parkplätze
- Öffnungszeiten
- zeitliche Ressourcen
- Größe des Teams und gutes Wissensmanagement

- Zielgruppenüberschneidung
- Serviceorientierung
- Motivation und Eigeninteresse (niemanden überreden, mitzumachen)

8.2. Feste oder wechselnde Stationen?

Feste Stationen

Für feste Stationen spricht, dass ohne Änderung der gleiche Standort auf Handzetteln oder in Anzeigenvorlagen kostengünstig mit hoher Auflage verbreitet werden kann. So bleibt auch der Standort im Gedächtnis der Nutzer*innen und man muss nicht immer wieder über Änderungen des Standorts informieren. Für Nutzer*innen ist es gut zu wissen, dass das Lastenrad immer dort steht (Zuverlässigkeit). Aus Sicht der Initiative ist eine Station weniger Organisationsaufwand.

Wechselnde Stationen

Wechselnde Standorte sollte man erwägen, wenn es darauf ankommt, möglichst viele verschiedene Ausleihstationen zu testen und dadurch die besten Stationen zu finden. So kann man leichter die unterschiedliche Frequentierung erfassen und vergleichen. Dann kann man die Station als Multiplikatorin nutzen - das Lastenrad als besonderen Anlass für das Marketing/als Event. Die Stationen sollten so gewählt werden, dass das Lastenrad den Stadtteil häufig wechselt, damit möglichst viele Menschen wissen, dass es ein Lastenrad gibt und dieses nutzen können.

Exkurs: Stationen im öffentlichen Raum

Stationen im öffentlichen Raum werden in Freiburg bereits seit zwei Jahren erfolgreich genutzt. Der Verleih erfolgt dabei ohne Personenbeteiligung. Es reicht bereits die Verwendung von guten Zahlenschlössern (Bügelschlösser von Contec, Ketten mit Diskusschlössern), die nicht durch einen Bolzenschneider zerstört werden können. Wichtig ist, dass die Nutzer*innen stets auf ein korrektes Abschließen hingewiesen werden (am Rahmen und an einen festen Gegenstand). Bei der Auswahl der öffentlichen Plätze ist darauf zu achten, dass es wirklich öffentliche Plätze sind. Oftmals verbirgt sich doch etwas Privatgebiet an vermeintlich frei zugänglichen Fahrradstellplätzen. Die Kombinationen der Schlösser müssen den Nutzer*innen vorab z. B. per E-Mail mitgeteilt werden. Außerdem muss man diese regelmäßig ändern. Die Kombination mit einer automatischen Bordcomputerlösung, die ein elektronisches Schloss nur für die Nutzer*innen öffnet (von TINK eingesetzt, <https://tink-konstanz.de>), der gerade reserviert haben, verhindert eine Nutzung ohne Reservierung trotz Kenntnis der Kombinationen der Zahlenschlösser aus früheren Buchungen.

8.3. Wie werden Stationen koordiniert?

Um die Stationen gut zu koordinieren, ist es sinnvoll eine **chronologische Liste** (Excel) mit allen nötigen Informationen anzulegen, z. B. Adresse, Ansprechpartner*innen, Öffnungszeiten, Kontaktdaten.

Die Station muss immer mit ausreichend (Informations-)Material ausgestattet sein:

- Nutzungsbedingungen
- Ausleihbedingungen
- Ausleihzettel
- Rückgabeformular
- Werbezettel
- Spendendose
- Codeliste
- *Bei KASIMIR haben wir gute Erfahrungen mit der sogenannten KASI-Kiste gemacht. Das ist eine Ausleih-Box mit allen Informationen für Ausleihstation.*

Es muss geklärt sein, **wer wann das Lastenrad von A nach B fährt**, um die Station zu wechseln. Das Team von Hannah hat die Erfahrung gemacht, dass es günstig ist, wenn man für alle Stationen einen Transfertermin hat. Um

sich die Arbeit zu erleichtern, hat das Team der Initiative Hannah-Fans angeschrieben und mit Erfolg um Unterstützungen beim Stationenwechsel und der Betreuung gebeten.

Die **Dauer der Beherbergung** kann unterschiedlich sein. Hannah und KASIMIR haben zum Projektstart alle zwei bis drei Wochen die Stationen gewechselt. Mittlerweile hat sich in beiden Projekten ein Intervall von zwei bis drei Monaten eingependelt.

Die Stationen sollten eine **feste Ansprechperson aus dem Lastenrad-Team** haben, die bei Problemen und Fragen telefonisch erreichbar sind.

8.4. Exkurs: Lastenrad-Parkplätze

Sie können ein wichtiger Beitrag zur Erhöhung des Lastenrad-Anteils sein. Parkplätze für Lastenräder sind momentan leider sehr selten zu finden und derzeit gibt es im deutschsprachigen Raum kaum ein Bewusstsein für die Notwendigkeit. Einen spannenden Blogbeitrag zu diesem Thema findet Ihr unter: www.cargobike.jetzt/parkplatz.

Man kann grob zwischen Parkplätzen im öffentlichen Raum und Parkplätzen auf privaten Flächen unterscheiden. Im öffentlichen Raum ist das Straßenamt für die Errichtung von Lastenrad-Parkplätzen verantwortlich. Lastenrad-Parkplätze auf privaten Flächen können leicht umgesetzt werden, z. B. mit dem Verleih von Schablonen. Mit diesen können Hauseigentümer, Unternehmen etc. selbst Lastenrad-Parkplätze markieren.

Guerilla-Marketing

Die Schaffung von Lastenrad-Parkplätzen kann bewusst als Guerilla-Maßnahme eingesetzt werden. Bspw. kann man mit Sprühkreide/Kreidespray Lastenrad-Parkplätze temporär markieren. Langlebige Kautschukschablonen gibt es z. B. bei www.stencilboy.de/de/individuelle-schablonen/246/kautschukschablonen-individuelle-wiederverwendbare-schablonen-aus-kautschuk

9. Ausleihe

9.1. Übergabe: Persönlich oder automatisiert?

Die persönliche Übergabe des Lastenrads an Stationen hat folgende Vor- und Nachteile:

- + Die Nutzer*innen Ansprechpartner*innen und können dann z. B. Fragen stellen.
- + Die Station kommt mit Menschen bzw. potenziellen Kund*innen in Kontakt.
- + Das Team an der Station achtet auf das Lastenrad.
- Es entsteht ein zeitlicher Aufwand für das Team der Station.
- Die Ausleihe des Lastenrads ist an die Öffnungszeiten der Station gebunden.

*So werden auch Hannahs immer persönlich übergeben und können nur tageweise gebucht werden. Das schränkt die Zahl der möglichen Nutzer*innen ein - und auch wegen der hohen Nachfrage ist es oft schwierig, kurzfristig eine Hannah zu buchen. Damit ist Hannah keine Dienstleistung zur Alltagsmobilität, sondern ein Angebot zum Ausprobieren. Die persönliche Ausleihe ist ein Sympathiebonus, der schön ist und Spaß macht. Hinzu kommt, dass das Team der jeweiligen Station Verantwortung für ihre Hannah übernimmt und sie teilweise selbst nutzt - so werden sie wunderbare Multiplikator*innen.*

Beim Start einer neuen Station haben wir die Erfahrung gemacht, dass es sehr wichtig ist, das Team an der Station - also die Mitarbeiter*innen, die die Ausleihe vornehmen - richtig einzuweisen. Im Idealfall seid ihr bei einem Teamtreffen der Station anwesend und habt die Möglichkeit, den Ausleihprozess zu klären und Fragen des Teams zu beantworten. Oftmals ist die Ausleihe des Lastenrads für die Mitarbeiter*innen ein zusätzlicher Arbeitsaufwand, dem sie unter Umständen auch skeptisch gegenüberstehen, sodass eine direkte Vermittlung dieser Tätigkeit hilft, Vorurteile abzubauen und für einen reibungslosen Start der neuen Station zu sorgen.



Bei der automatisierten Übergabe sehen wir folgende Vor- und Nachteile:

- + Die Ausleihe geht schnell, da es keine zwischenmenschlichen Kontakte gibt.
- + Das Lastenrad kann jederzeit, unabhängig von Öffnungszeiten ausgeliehen werden.
- Die Ausleihe ist anonym und es können keine Fragen gestellt werden.

*Die automatisierte Übergabe wird z. B. von das LastenVelo Freiburg genutzt. Das kommerzielle Angebot Donke-ee (<https://donk-ee.de>) aus Köln hat die automatisierte Übergabe mit der persönlichen kombiniert. Die Lastenräder stehen an Stationen und können dort jederzeit automatisch ausgeliehen und zurückgebracht werden. Bei Fragen sind jedoch während der Öffnungszeiten der Station Ansprechpartner*innen vor Ort.*

9.2. Verleihdauer: Tage- oder stundenweise?

Tageweise Ausleihe

Überlegt euch gut, ob ihr euer Lastenrad tage- oder stundenweise verleihen wollt. Im Moment bieten die meisten Initiativen aus folgenden Gründen nur eine tageweise Ausleihe an:

- Dies ist für das Team des Freien Lastenrads im Vergleich zur stundenweisen Ausleihe unkomplizierter zu organisieren.
- Auch für das Team der Station ist es weniger Betreuungsaufwand.

*So macht es auch das Team von Hannah. Es verleiht nur tageweise, da die Stationen den höheren Arbeitsaufwand nicht immer bewältigen können. Die Stationen haben aber freie Hand, das Rad nach der Rückgabe an einem Tag a) selbst zu nutzen oder b) es vor Ort erneut auszuleihen (gegen Ausfüllen des Ausleihformulars). Grundsätzlich kann Hannah bis zu drei Tage am Stück gebucht werden. Gelegentlich kommt es vor, dass besonders Hannah-Begeisterte eine Hannah mehrfach hintereinander buchen und so über einen längeren Zeitraum behalten. Mit diesen Nutzer*innen nimmt das Team von Hannah persönlich Kontakt auf und macht freundlich deutlich, dass Hannahs möglichst vielen Menschen zugute kommen und die Buchungen einzelner sich im Rahmen halten sollten.*

Stundenweise Ausleihe

Bei der stundenweisen Ausleihe gibt es Folgendes zu bedenken:

- Es können höhere Bedarfe der Nutzer*innen abgedeckt werden und das Lastenrad wird besser ausgelastet.
- Das freie Buchungssystem Commons Booking kann momentan die stundenweise Ausleihe (noch) nicht abdecken. Ein gut funktionierendes, alternatives System zur Abdeckung der stundenweisen Ausleihe wurde bisher noch nicht gefunden.
- Für das Team der Station ist der Aufwand wesentlich höher.
- Gleichzeitig steigt sicherlich die Abnutzung des Einzelrads und damit auch der Wartungsaufwand.
- Bei Elektro-Lastenrädern sollte Zeit für das Laden des Akkus vorgesehen werden. (In Detmold ist hierfür z. B. eine Stunde vorgesehen.)
- Es müssen klare Regelungen gefunden werden, wenn Nutzer*innen das Lastenrad zu spät zurückbringen; dafür sollte ein zeitlicher Puffer eingebaut werden.

Das Detmolder Lastenrad testet derzeit sogar eine halbstundenweise Ausleihe.

Vierstündige Ausleih-Intervalle

Ein Mittelweg geht LastenVelo Freiburg mit vierstündigen Verleihzeiträumen. Die Ausleihe ist hier im Vergleich zur tageweisen Buchung wesentlich flexibler, Räder können z. B. morgens, mittags und abends durch unterschiedliche Nutzer*innen gebucht werden. Ansonsten gelten hier die gleichen Vor- und Nachteile wie bei der stundenweisen Ausleihe.

Insgesamt haben wir die Erfahrung gemacht, dass das Leihintervall im Vergleich zur effektiven Nutzungsdauer groß gewählt werden sollte, um zeitliche Fehleinschätzungen durch die Nutzer*innen abzufedern. Außerdem kann eine Buchung auch mehrere Intervalle beinhalten, es bietet sich jedoch an, die Gesamtnutzungsdauer nach oben zu beschränken (z. B. maximal drei Tage).

Exkurs Buchungszeitraum

Das Team von Lasse aus Münster hat manchmal das Problem, dass Lastenräder gebucht, aber nicht abgeholt werden. Lasse kann man immer drei Monate im Voraus buchen und das Team vermutet nun, dass dieser Buchungszeitraum vielleicht zu lang ist und die Leute ihre Buchung dann schon wieder vergessen haben. Das Team von Klara aus Hamburg hat daher den Buchungszeitraum auf 30 Tage begrenzt.

9.3. Ausleihe aus Sicht der Ausleihenden

1. Registrieren
2. Buchen oder reservieren
3. Abholen
4. Fahren
5. Zurückbringen

Im Schadensfall: Lastenrad-Team anrufen (Idealerweise sind die wichtigsten Informationen [FAQ, Verhalten im Notfall, Checkliste und Kontakte] laminiert ins Fahrrad geklebt).

Wie das Prozedere der Ausleihe abläuft, kann man am besten auf einer Internetseite der Initiativen nachlesen z. B. unter www.auriculum.de/funktion. Nützlich für die Nutzer*innen ist auch ein Bordbuch, in dem grundlegende Informationen und Kontaktdaten zum Lastenrad-Team vorhanden sind.

9.4. Ausleihe aus Sicht der Stationen

Das Lastenrad wird an der Station abgeholt

Das Team von KASIMIR in Köln stattet alle Stationen mit einer Ausleih-Box aus. Darin sind alle Unterlagen enthalten, die für die Ausleihe benötigt werden sowie die gesammelten FAQs, falls die Nutzer*innen Fragen haben. Alternativ kann auch analog zum Lastenrad-Bordbuch ein Stationsbuch bei der Station hinterlegt werden.

1. Übergabeformular anhand des Personalausweises ausfüllen (siehe Beispiele für ein Übergabe-Formular)
2. Codewörter für alle gebuchten Tage überprüfen
3. auf Logbuch hinweisen: Fotos
4. kurze Einweisung geben
5. Schlüssel übergeben
6. „Gute Fahrt“ wünschen

EXKURS Einweisung:

- Hinweise zu Kurvenfahrten und Verhalten bei Straßenbahnschienen, ggf. der Feststellbremse und höhenverstellbarem Sattel geben
- unbedingt auf die Höhe der max. Zuladung hinweisen
- informieren, wer bei Schäden haftet und dass das Lastenrad auf eigene Gefahr geliehen wird

Das Lastenrad wird zur Station zurückgebracht

1. Lastenrad überprüfen
 - alles in Ordnung: auf Spendenbox hinweisen!

- kleinere Schäden: sehr deutlich auf Spendenbox hinweisen!
 - größere Schäden: Lastenrad-Team anrufen
2. Schlüssel entgegennehmen. Und was wenn...
- das Lastenrad kaputt zurückkommt? Rufe die Kontaktnummer des Lastenrad-Teams an!
 - das Lastenrad nicht zum vereinbarten Termin abgeholt wird? Sofern das Lastenrad für ein bis zwei Tage gebucht wurde: nichts!
 - das Lastenrad nicht zum vereinbarten Termin abgeholt wird und für zwei oder mehr Tage gebucht wurde? Rufe das Lastenrad-Team an!
 - das Lastenrad nicht zum vereinbarten Termin zurückgebracht wurde? Ruf als erstes die Nutzer*in an und dann ggf. das Lastenrad-Team.
 - jemand das Lastenrad vor Ort spontan ausleihen möchte? Ausleihvorgang im Buchungssystem vor Ort ausführen.

10. Buchungs- und Projekt-Webseite

10.1. Projekt-Webseite: Warum und wie?

Um euren Nutzer*innen eine einfache Onlinebuchung zu ermöglichen, benötigt ihr entweder eine eigene Website mit Buchungsmöglichkeit oder ihr nutzt ein bereits bestehendes Portal.

Der ADFC stellt für Initiativen mit ADFC-Beteiligung zur Saison 2018 eine zentrale Buchungswebseite zur Verfügung (Informationen hierzu erteilt die Bundesgeschäftsstelle). Somit entfällt der Betrieb einer eigenen Buchungsmöglichkeit. Eine eigene Projekt-Webseite zur Darstellung und Bewerbung des Projekts wird dennoch empfohlen.

Darüber hinaus gibt es z. B. mit www.velogistics.net frei nutzbare Portale die genutzt werden können.

Beide Varianten haben Vorteile:

Vorteile einer eigenen Website:

- komplette Freiheit bei Gestaltung, Inhalten, Name und ggf. Blog-Beiträgen
- bei der Nutzung von Commons Booking ist die individuelle Anpassung der Buchungsparameter (z. B. Anzahl der Tage) sowie die Integration in eine bestehende Wordpress-Seite der Initiative möglich

Vorteile der Nutzung eines Portals:

- kein technisches Vorwissen nötig
- kein eigener Server nötig
- Wartung entfällt
- Serverbetrieb ist kostenfrei
- Formulare, FAQ usw. werden vom Portalbetreiber bereitgestellt

Die große Mehrheit der Initiativen Freier Lastenräder nutzen das Open Source Buchungssystem Commons Booking, das als Wordpress Plugin realisiert wurde. Eine vergleichbare, kostenfreie OpenSource-Lösung, die die Bedürfnisse der Freien Lastenräder abdeckt, ist uns aktuell nicht bekannt.

Eigene Website erstellen

Die Kosten für ein Hosting-Paket bewegen sich im vertraglichen Rahmen (Je nach Größe des Datenvolumens zwischen einem und zehn Euro pro Monat). Ein **Hosting-Paket** besteht aus den folgenden Komponenten:

Domain (z. B. www.meine-lastenrad-initiative.de)

Wie die Hausnummer innerhalb einer Straße dient die Domain als Adresse, über die deine Seite gefunden wird. Versucht, eine kurze und prägnante Adresse zu finden. Beispiele findet ihr unter Tabellarische Übersicht aller Initiativen. Jedes Webhosting-Paket bietet zusätzlich die Möglichkeit, E-Mail-Adressen einzurichten.

Webspace

Der Webspace ist der Ablageort für eure Dateien (Bilder, PDFs usw.) und Systemdateien. Eine typische Wordpress-Installation ist relativ genügsam – sie belegt etwa 100 MB, aber wenn viele PDFs und Bilddateien hochgeladen werden, kann das schnell deutlich mehr werden.

Datenbank

In der Datenbank legt Wordpress (oder andere Content-Management-Systeme) eure Inhalte strukturiert ab.

Hosting-Paket

Wordpress und Commons Booking stellen dieselben Bedingungen an einen Server [1]:

- PHP-Version 5.2.4 oder höher
- MySQL-Version 5.0 oder höher
- Apache mod_rewrite Modul, für „schönere URLs“ (<http://wpde.org/voraussetzungen>)

Tipp: Viele Hosting-Anbieter bieten eigene Wordpress-Pakete an, bei denen Wordpress vorinstalliert ist, dies ist aber keine Voraussetzung!

Content-Management-System Wordpress

Zum Aufbau einer Webseite ist das kostenlose Content-Management-System Wordpress (www.Wordpress.org) zu empfehlen. Nach der Einrichtung lassen sich Inhalte über einen web-gestützten Editor leicht bearbeiten. Wordpress bietet zahlreiche, meist kostenfreie Erweiterungen in Form von „Plugins“ (neue Funktionen) und „Themen“ (verändern das Aussehen).

Die speziell für die Bedürfnisse der Freien Lastenräder entwickelte Buchungssoftware Commons Booking erfordert Wordpress. Das Plugin kann mit einem Klick aus der Administrationsoberfläche heraus installiert werden. Commons Booking wird aktiv weiterentwickelt, den Fortschritt kannst du im Forum unter <http://forum.dein-lastenrad.de/index.php?p=/discussion/67/commons-booking-software-updates> verfolgen.

In vier Schritten zur Buchungs-Webseite

1. Webhosting-Paket kaufen (siehe oben „Hosting-Paket“, achte auf das Stichwort: Wordpress)
2. Im Administrations-Interface einloggen und Wordpress installieren. (Ihr erhaltet die Wordpress-Zugangsdaten.)
3. In Wordpress einloggen und unter „Plugins“ -> „Hinzufügen“ in der Suchmaske „Commons Booking“ eingeben.
4. „Installieren“ klicken

Jetzt müsst ihr nur noch eure Artikel/Räder und Standorte einpflegen und einen ersten Zeitraum erstellen. Weitere Informationen über Nutzung von Commons Booking findet ihr unter Commons Booking: Erste Schritte.

10.2. Commons Booking: Welche Vorteile bringt die Buchungssoftware?

Das Buchungssystem Commons Booking ist das Herzstück vieler Freier Lastenräder. Commons Booking steht für einfache Ausleihe und wenig Administrationsaufwand.

Die Software ist auch für die Nutzer*innen besonders einfach, weil für die Ausleihe nur ein Code pro Tag bekannt sein muss. Das Anlegen der Infoseiten zu den Lastenrädern, Stationen oder Standorten und das Buchen ist für die Anwendenden einfach zu handhaben. Für die Nutzung von Commons Booking wird eine eigene Projekt-Website auf Wordpress-Basis benötigt.

- Artikel: Die Lastenräder werden mit Foto und Ausstattung beschrieben.
- Zeiträume: Hier wird festgelegt, welche Zeitvorgaben für jedes Lastenrad bestehen sollen.

Standorte: Wenn die Adresse der Ausleihstation richtig eingegeben wird, öffnet sich für die Nutzer*innen ein neues Fenster im Browser und in Google Maps wird die Lage des Standorts angezeigt.

- Buchungen: Hier können die Administrator*innen nachlesen, wer die Räder mit welchem Code gebucht hat und welche Station bzw. welches Lastenrad dies betrifft.
- Codes: Im Buchungssystem ist zu sehen, welches Lastenrad an welchen Daten mit welchem Code ausgeliehen werden kann. Diese Liste kann z. B. durch „Strg + C“ kopiert und in ein Tabellenkalkulationsprogramm importiert werden. Anschließend kann dann für jede Station eine Codetabelle ausgedruckt werden. Dies kann auch aus „Artikel – Zeiträume“ bearbeitet und exportiert werden.

Alle weiteren Informationen zu Commons Booking findest du auf der WIKI-Seite Commons Booking.

10.3. Datenschutz: Was muss beachtet werden?

Bei Nutzung einer Online-Buchungssoftware inklusive Registrierung werdet ihr verschiedene Daten eurer Nutzenden abfragen und speichern. Achtet dabei bitte auf folgende Aspekte:

- Nehmt nur Daten auf, die ihr auch wirklich benötigt.
- Sichert eure Daten sowohl bei der Eingabe auf Seiten der Nutzenden also auch auf eurem Server.
- Gebt die persönlichen Daten nicht an Dritte weiter und definiert das idealerweise auch in den Nutzungsbedingungen.

Ein Ausnahme solltet ihr vielleicht doch machen: Im Rahmen des Forums Freie Lastenräder gibt es Ideen, die Nutzungsdaten übergreifend über mehrere Initiativen auszuwerten. Hierfür werden irgendwann Daten gesammelt. Gerne könnt ihr das auch schon mal mit dem Hinweis in euren Nutzungsbedingungen erwähnen, dass diese Daten anonym, d. h. ohne eine Referenz auf die persönlichen Daten der Nutzer*innen ausgewertet werden.

11. Kommunikation

11.1. Wie sollen Projekt und Lastenrad heißen und gestaltet sein?

Name

Es ist es eine schöne Tradition geworden, jedem Lastenrad einen Vornamen zu geben: Daniel in München, Frieda & Friedrich in Dresden, Hannah in Hannover, KASIMIR in Köln, LaRa in Wien ... - die Liste ist lang.

Das Team von Hannah empfiehlt, einen Namen mit möglichst hohem Identifikationspotenzial zu suchen. „Leih dir doch 'ne Hannah!“, ist in Hannover inzwischen in „aller Munde“ und war von Anfang an konzeptionelles Ziel. Somit ist eine „Hannah“ fast schon ein Synonym für Lastenrad – zumindest in Hannover. Dafür war es auch wichtig, dass alle Lastenräder des Projekts „Hannah“ heißen. Das macht die Kommunikation einfacher und erhöht die Identifizierbarkeit.

*Andere Projekte, z. B. Lastenrad Stuttgart und Auriculum aus Aurich, haben einen Namen für das Projekt und davon unabhängig verschiedene Namen für die jeweiligen Lastenräder. In Köln wiederum heißt das erste Rad „Kasimir“ genauso wie das Projekt KASIMIR – Dein Lastenrad, alle weiteren Räder haben davon unabhängige Vornamen. Das Team von KASIMIR wollte so den Unterprojekten bzw. Kooperationspartner*innen möglichst viel Gestaltungsfreiraum bieten.*

Logo

Wichtig für die Außendarstellung ist ein einfaches und plakatives Logo, das man sofort mit dem Freien Lastenrad in Verbindung bringt. Eine schöne Gestaltung, ein gutes Design kann entscheidend dafür sein, ob ein Projekt als verlässliches Angebot ernst genommen wird und somit Erfolg hat. Wir haben gute Erfahrungen damit gemacht, Name und Logo groß und unverkennbar auf dem Lastenrad zu platzieren und es nicht z. B. in Sponsor*innenlogos untergehen zu lassen.

So hat sich auch das Team von Hannah entschieden, dass auf Hannahs nicht geworben werden darf. Es gibt zwei

definierte Plätze für Logos auf Hannahs: einen für das Logo des ADFC und Velogold (die Träger des Projekts) und einen für die Organisation/Person, die das jeweilige Lastenrad gesponsert hat. Dank der Einheitlichkeit ist das Freie Lastenrad dann schnell im Stadtbild wiederzuerkennen.

11.2. Wie spricht man die Menschen an, die ein Freies Lastenrad nutzen sollen?

Wir empfehlen mit einer kleinen Marketing-Erstausrüstung zu beginnen: Logo, schicke Fotos vom Lastenrad, Facebook-Fanpage und idealerweise Projekt-Webseite, Flyer oder Aufkleber. Wichtig für euch: Wo sind die Leute, die sich für das Freie Lastenrad interessieren? Findet Partner*innen, die ihr als Multiplikator*innen nutzen könnt. Dann kann es losgehen!

Offline

Wichtigste Inhalte eines Flyers:

- schönes Foto vom Rad, gern vom Lastenrad mit Nutzer*innen
- Text: „Ist kostenlos & simpel“ o. Ä., ggf. einfache Buchung beschreiben
- Internetadresse des Buchungssystems
- Als Inspiration kann der Flyer von Frieda & Friedrich im Format DIN-A6 dienen: www.friedafriedrich.de/friedaflyer_web.pdf dienen.
- Ein weiteres Beispiel ist der Flyer von KASIMIR: <http://dein-lastenrad.de/index.php?title=Flyer>.
- Um für schnelle Information zum Mitnehmen zu sorgen, kann eine DIN A4 Seite mit zwei Schnitten auf DIN A6 Handzettel zerschnitten werden. Dazu ein Beispiel vom Auriculum:

Online

Neben der Webseite für alle statischeren Informationen und das Buchungstool haben viele Freie Lastenräder eine Facebook-Fanpage. Die Fanpage ermöglicht den Aufbau einer Community von Nutzer*innen und Fans – diese sind direkt ansprechbar und es gibt relativ schnell Feedback. Die Facebook-Fanpage ist schnell eingerichtet, aber es sollte regelmäßig etwas gepostet werden, was kontinuierlich Arbeit bedeutet.

Hier haben wir einige Ideen für Posts und Stories gesammelt:

- Neuigkeiten rund um das Projekt mitteilen
- Nutzer*innen des Lastenrads vorstellen
- Stationen idealerweise mit Personen vorstellen, v. a. neue Stationen bekanntgeben
- Nutzungsmöglichkeiten zeigen, v. a. außergewöhnliche wie Transporte für Umzüge oder Bandtouren (z. B. www.kasimir-lastenrad.de/news/muskat-auf-tour-mit-elvis-und-kasimir) oder wie Umfunktionierungen in Hochzeitskutschen
- zu Veranstaltungen einladen, z. B. zu Sternfahrten oder Critical Masses, und über Aktionen rund um das Freie Lastenrad informieren
- zu finanzieller oder persönlicher Unterstützung aufrufen
- Fremdinhalte teilen und diskutieren, z. B. thematisch passende Beiträge aus den Medien, Themen rund um nachhaltige Mobilität mit Lastenrädern

11.3. Welche Informationen benötigt die Presse?

Vor der Veröffentlichung von Informationen steht die Vorbereitung des Textes. Er muss die Antworten auf die sogenannten W-Fragen enthalten: was, wann, wo, wer, wie, warum. Vergleiche hierzu bei Wikipedia „Stil und Inhalt“ [https://de.wikipedia.org/wiki/Nachricht_\(Journalismus\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Nachricht_(Journalismus))

Hier ein Beispiel in Stichpunkten:

- Was: Vortrag „Anders mobil“

- Wann: Donnerstag, 5. Oktober 2017, 19:30 Uhr
- Wo: Familienzentrum, Raum XX
- Wer: Veranstalter: ADFC, VCD, Pro Bahn, Carsharing Verein
- Wie: Vorstellung, Power-Point-Vortrag, Diskussion
- Warum: Verminderung des Autoverkehrs durch öffentlichen Personennahverkehr und Fahrrad Ein Beispiel vom Auriculum aus Aurich (http://dein-lastenrad.de/index.php?title=Datei:Presse-Info_zum_Probe_fahren_am_22.04..pdf). Weitere Beispiele von Frieda & Friedrich aus Dresden, Pressemitteilungen 2016 ADFC Dresden zu Frieda & Friedrich (http://dein-lastenrad.de/images/9/91/Pressemitteilungen2016_ADFCDresden_FriedaFriedrich.pdf)

12. Kosten und Finanzierung

12.1. Wie hoch sind Anfangs- sowie regelmäßige Kosten für ein freies Lastenrad?

Anfangskosten für ein Freies Lastenrad

Kosten für den Kauf des Lastenrads:

- Ein einfaches Lastenrad (Einstiegermodell) kostet etwa 1.500,- bis 2.000,- Euro.
- Qualitativ höherwertige Lastenräder kosten mindestens 2.500,- Euro.
- Lastenräder mit E-Antrieb kosten zwischen 2.200,- und 5.000,- Euro.
 - Carving-E-Lastenräder (mit denen man sich in die Kurve legen kann) kosten etwa 3.500,- Euro.

Außerdem entstehen noch Kosten für Kommunikation und Marketing:

- Kosten für das Webseiten-Hosting
- ggf. Kosten für Aufbau der Webseite
- ggf. Kosten für die Produktion von Flyer oder Aufklebern

Regelmäßige Kosten für das Freie Lastenrad

Kosten für den Betrieb des Lastenrads:

- Wartungskosten für Reparaturen die ihr nicht selbst erledigen könnt ca. 100,- bis 300,- Euro pro Jahr (vermutlich erst ab dem zweitem Jahr)
 - Kosten für Ersatzteile (vermutlich erst ab dem zweiten Jahr)

Kosten für Kommunikation/Marketing:

- jährliche Kosten für das Webseiten-Hosting von ca. 50,- bis 100,- Euro
 - Druckkosten für Flyer, Visitenkarten, Ausleihformulare
 - ggf. Kosten für die Administration der Webseite
- Kosten für etwaige Versicherungen

12.2. Wie kann man Geldereinsammeln?

Über Vereinsmitgliedschaften

Vereinsmitglieder zahlen oft mehr als den satzungsgemäßen Beitrag. Der zusätzliche Anteil ist als Spende zu verbuchen. Für einen als gemeinnützig anerkannten eingetragenen Verein können Spenden gegen Spendenquittung angenommen werden. Die Spender*innen haben den Vorteil, dass er die Spende von seiner Steuer absetzen kann. Besonders Firmen sind dann gerne bereit zu spenden.

Über Werbung

Gegen Werbung auf Lastenrädern können Menschen (z. B. Einzelhändler*innen) überzeugt werden, die Finanzierung eines Lastenrads zu unterstützen oder es sogar vollständig zu finanzieren. Städte und Gemeinden sind oft bereit, eine Initiative dadurch zu unterstützen, dass sie Abstellmöglichkeiten schaffen und die Ausleihe in ihren Abteilungen selbst organisieren.

Durch Fördermittel

Bei Freien Lastenrädern bietet es sich an, zunächst lokal nach Unterstützer*innen zu suchen. Ansonsten gibt es Bundesmittel beim Programm „Kurze Wege zum Klimaschutz“ (www.klimaschutz.de/nachbarschaften). Ansonsten ist es eher schwierig Bundesmittel zu erhalten. Daneben gibt es diverse Fördertöpfe auf Länderebene, die den Kauf eines E-Lastenrads teilweise bis zu 50 % bezuschussen.

Auf Länderebene gibt es für Vereine häufig die Möglichkeit, sogenannte „**Lottomittel**“ bei einzelnen Ministerien zu beantragen. Als „Lottomittel“ werden die Überschüsse aus staatlichen Lotterien bezeichnet, die dann den Ministerien zur Vergabe an gemeinnützige Vereine zur Verfügung gestellt werden.

Mithilfe von Lottomitteln hat Ella - Lastenräder für Erfurt das zweite Lastenrad erfolgreich und auf einfache Weise anschaffen können. Hierzu wurde beim Thüringer Ministerium für Umwelt, Energie und Naturschutz zunächst informell nach der Möglichkeit der Beantragung von Lottomitteln gefragt. Seitens des Ministeriums wurde dann das Antragsformular zur Verfügung gestellt. Nachdem eine Projektbeschreibung (ca. eine Seite) sowie ein einfacher Finanzplan (Was wird mit wie viel Geld finanziert?) eingereicht wurde, wurde das Projekt innerhalb kürzester Zeit (ca. vier Wochen) bewilligt und ca. 2.800 Euro zur Umsetzung ausgezahlt. Anschließend musste das Projekt mit Hilfe der Original-Kaufbelege abgerechnet werden und ein kurzer Ergebnisbericht verfasst werden (ca. 1,5 Seiten lang). Die „Einweihung“ der zweiten Ella erfolgte in Anwesenheit der Thüringer Umweltministerin.

Auch auf kommunaler Ebene lassen sich mitunter Fördertöpfe finden, z. B. im Rahmen der Lokalen Agenda 21-Prozesse. Es lohnt sich, fahrradaffine Mitglieder der kommunalen Parlamente anzusprechen.

Hannah aus Hannover hat gute Erfahrungen mit der Beantragung von kommunalen Mitteln gemacht. Für die erste Hannah wurde eine Beihilfe bei der Stadt Hannover beantragt. Die nächsten vier Hannahs wurden mit Unterstützung der Region Hannover und der Metropolregion gekauft. Für einige weitere Hannahs wurde Geld bei den Stadtbezirksräten beantragt, die in Hannover über eigene Mittel verfügen, die sie an Initiativen oder Projekte im eigenen Stadtbezirk vergeben können. Deshalb stehen diese Hannahs ausschließlich im jeweiligen Stadtbezirk zur Verfügung. In allen Fällen wurde Geld für die Anschaffung des Lastenrads und die Beklebung im Hannah-Design beantragt. Die Erfahrung hat auch gezeigt, dass es sehr viel schwieriger ist, Geld für laufende Kosten (Wartung, Reparatur, Werbung etc.) aus kommunalen Mitteln zu beschaffen.

Durch Spenden

Eine Spende ist eine freiwillige Ausgabe, für die keine Gegenleistung erwartet wird. Dem Finanzamt kommt es nicht auf die Bezeichnung an: Wenn eine „Spende“ nachdrücklich erwartet und von der Mehrzahl der Nutzer erbracht wird, liegt der Verdacht nahe, dass es sich um ein verdecktes Entgelt für die Nutzung des Lastenrads handelt. Der „gespendete“ Betrag wäre dann als Einnahme im wirtschaftlichen Geschäftsbetrieb eines gemeinnützigen Vereins zu verbuchen und nicht im ideellen Bereich, in den Mitgliedsbeiträge und „echte“ Spenden gehören. Die Abgrenzung kann im Einzelfall schwierig sein. Schädlich ist jeder Hinweis auf einen bestimmten angemessenen Betrag.

Umgekehrt dürfen „echte“ Spenden nicht dazu verwendet werden, das Defizit des wirtschaftlichen Geschäftsbetriebs abzudecken, zu dem auch der Verleih von Lastenrädern gehören kann. Erlaubt ist, dass ein Gewinn bringender Teil eines umfangreicheren Geschäftsbetriebs das Defizit eines anderen Teils auffängt. Im gemeinnützigen Verein ist das sogar Pflicht: Der Verein darf Gewinne machen, aber keine Verluste, denn sie würden durch Mitgliedsbeiträge oder Spenden ausgeglichen. Das ist unzulässig und gefährdet die Gemeinnützigkeit.

Auch die Aufzeichnung als „Spende Nutzer X“ ist problematisch. Kleinspenden (Klingelbeutel, Spendendose) werden normalerweise nicht einzeln registriert. Sonst liegt der Verdacht einer Gegenleistung nahe.

KASIMIRS Spendentopf an der Station wird von Nutzer*innen mit durchschnittlich 25,- € pro Monat gefüllt. Außerdem bietet es sich an, lokale kleine oder mittelständische Unternehmen anzusprechen.

Ein schönes Beispiel für eine Spendenaktion ist die Schokofahrt (<https://lastenrad-ms.de/schokofahrt1-einreisebericht-vom-schokoladenradeln-vom-Team-von-LASSE-Dein-Lastenrad-aus-Münster>). Das Team hat mit LASSE Schokolade 100% emissionsfrei aus Amsterdam abgeholt und dann in Münster weiterverkauft.

In Dresden haben Frieda & Friedrich gute Erfahrungen mit Spendenkampagnen über www.betterplace.org gesammelt. Hier könnt ihr euch die drei Beispiele anschauen:

- *Beispiel 1* (www.betterplace.org/de/projects/41699-frieda-und-friedrich-freie-lastenrader-fur-dresden)
- *Beispiel 2 für einen neue Bremse* (www.betterplace.org/de/projects/55778-neue-bremse-fur-frieda)
- *Beispiel 3 Gelder für Reparaturen* (www.betterplace.org/de/projects/57679-lotte-wieder-fit-machen)

Die Initiative hat das Projekt und die Spendenaktionen auch im E-Mail-Rundbrief des ADFC Dresden, in der ADFC-Landeszeitschrift „Reflektor“ sowie über den Verteiler der angemeldeten Nutzer*innen von Frieda & Friedrich beworben. Das hat sicherlich auch eine ganz wichtige Rolle gespielt.

Über Crowdfunding

Eine weitere Möglichkeit der Finanzierung ist das **Crowdfunding**. Beim Crowdfunding finanzieren eine Vielzahl von Menschen z. B. ein Projekt. Crowdfunding-Projekte werden meist online organisiert und oft wird im Vorfeld eine Mindestsumme definiert, die in einem festgelegten Zeitraum erreicht werden muss. Hier findet ihr eine Übersicht möglicher Crowdfunding-Plattformen: www.crowdfunding.de.

Hier gibt es Tipps zum Einstellen von Projekten (www.crowdfunding.de/erfolgreiches-crowdfunding-die-10-wichtigsten-tipps). Auf diese Weise hat das Auriculum 2000,- Euro für ein einspuriges Lastenrad von Spendern erhalten.



Wie sieht eine gelungene Crowdfunding-Kampagne aus? - Erfahrungen von Ella aus Erfurt

„Als das kleine Team rund um Ella sich im April 2015 erstmals zusammenfand, stand schnell fest: Unsere erste Ella wollen wir mittels einer Crowdfunding-Kampagne finanzieren. Aus unserer Sicht ließ sich so besonders gut Öffentlichkeit für das Projekt schaffen und so wurden zugleich die zukünftigen Nutzer*innen miteinbezogen. Nicht zuletzt kann man so prüfen, ob es tatsächlich ein Lastenrad-Projekt in der eigenen Stadt braucht und es eine tatsächliche Nachfrage gibt. Mittlerweile gibt es auch in Deutschland eine ganze Reihe von Anbietern, wir entschieden uns für www.startnext.com - die größte Plattform dieser Art. Das hatte für uns den Vorteil, dass auch seitens der Plattform selbst Öffentlichkeitsarbeit für das Projekt gemacht wurde.

*Für eine gelungene Crowdfunding-Kampagne muss zunächst ein kleines Video erstellt werden, in dem kurz und knapp erzählt wird, warum das Projekt wichtig ist, wer die Gründer*innen sind und was ganz konkret mit dem gesammelten Geld passiert. Wir von Ella konnten für den Dreh des Films eine kleine Erfurter Agentur gewinnen. Diese haben wir offen angesprochen und gefragt, ob sie Lust auf ein Sponsoring des Projektes haben. Dadurch wirkt unser Crowdfunding-Film sehr professionell, was den potenziellen Spender*innen unserer Erfahrung nach das gute Gefühl vermittelt, ihr Geld für ein seriöses Projekt zu geben. Wichtig bei der Crowdfunding-Kampagne sind auch die sogenannten „Dankeschön“-Geschenke, d. h. jeder der etwas spendet, erhält dafür ein „Dankeschön“. Dabei ist die Höhe der gespendeten Geldsummen festen Geschenken zugeordnet. Hier gilt es, kreativ zu werden. So konnte man bei uns zum Beispiel eine Fahrradtour mit dem Ella-Team erwerben. Zudem lohnt es sich, lokale Cafés und Geschäfte anzusprechen und zu fragen, ob sie z. B. Kaffeegutscheine zur Verfügung stellen. Hier sagt nach unserer Erfahrung fast niemand nein, denn auch für die beteiligten Lokalitäten ist es eine gute Werbung.*

*Das Wichtigste für das Gelingen der Kampagne ist aber die Öffentlichkeitsarbeit. Sprecht lokale Zeitungen, Blogs und das Radio an und fragt, ob sie über euch berichten wollen. Außerdem lohnt es sich, Infostände und Veranstaltungen z. B. im Rahmen der Europäischen Woche der Mobilität oder dem Parking Day zu machen. Postkarten und Flyer mit dem Link zur Crowdfunding-Kampagne zu verteilen, ist auch eine gute Idee. Nicht zuletzt ist aber die persönliche Ansprache sehr wichtig. Fragt Arbeitskolleg*innen, Freund*innen, Bekannte und die Familie, ob sie nicht Lust haben, für das Projekt zu spenden und zu werben. Darüber hinaus muss die Kampagne auf den üblichen Social-Media-Kanälen promotet werden. Hier sind v. a. gute, witzige Fotos wichtig.*

*Wichtig ist, dass ihr die Kampagne gut vorbereitet, bevor ihr loslegt. Die begleitende Öffentlichkeitsarbeit ist aufwendig, sodass es eine gute Koordination und ein hohes Maß an Verantwortungsgefühl wichtig ist. Auf eine Crowdfunding-Kampagne sollte man sich nur einlassen, wenn man wirklich bereit ist, die zeitlichen Ressourcen dafür aufzubringen. Auch weil man nach Ende des Geldsammelns noch nicht fertig ist, denn alle Dankeschön-Präsente müssen auch noch zu den Spender*innen gesendet werden. Das sollte man unbedingt bei der Zeitplanung und der Finanzplanung - die Produktion der Präsente kostet auch Geld - beachten.*

Neben der geschaffenen Öffentlichkeit durch eine solche Kampagne ist aber die finanzielle Freiheit, die sich durch diese Art der Spendensammlung erlangen lässt, ein enormer Vorteil. Wir von Ella konnten durch die Kampagne etwa

5.600 Euro sammeln, wovon wir 4.000 Euro über die Plattform direkt und 1.600 Euro durch zusätzliche Direktspenden auf unser Vereinskonto erhalten haben. Davon haben wir ein Lastenrad und die Dankeschön-Präsente finanziert, aber v. a. finanzieren wir darüber heute noch die laufenden Kosten, z. B. Versicherung und Wartung.“

12.3. Exkurs: Buchführung

Für die Initiativen ist es wichtig, einen Nachweis über die eingegangenen Spenden, Förderbeiträge und die Kosten für Versicherung, Wartung, Reparatur u. a. zu führen. Dafür reicht es aus, die Einnahmen und Ausgaben nach folgendem Schema für die (Bar-)Kasse zu buchen:

Datum	Beleg	Vorgang	Einnahme	Ausgabe	Bestand
01.01.17		Kassenbestand			120,30 €
03.01.17	Eigenbeleg	Spende	2,50 €		122,80 €
05.01.17	Kassenzettel	Rücklicht neu für LR AB		11,00 €	111,80 €
		Summen	2,50 €	11,00 €	

Diese Übersicht lässt sich mit einem Tabellenkalkulationsprogramm wie Excel leicht anlegen und automatisieren. Für einen Verein ist die Einnahmen/Ausgaben-Rechnung Mindestvoraussetzung. Alle Vorgänge sind durch Belege zu dokumentieren: Quittungen, Kassenzettel, Einnahme- und Ausgabebelege (Eigenbelege), Rechnungen. Sollte ein Bankkonto vorhanden sein, ist es einfacher alle Zahlungen über dieses zu veranlassen, weil dann der Kontoauszug sämtliche Vorgänge enthält. Man kann aber auch die oben erwähnte Tabelle um die Spalten für das Bankkonto **Einzahlung**, **Auszahlung**, **Bestand** erweitern.

13. Rechtliche Grundlagen & Versicherung

13.1. Nutzungsvereinbarungen (AGB)

Um rechtlich auf der sicheren Seite zu sein, empfiehlt es sich, Nutzungsbedingungen zu definieren, die von den Ausleihenden vor der Ausleihe bestätigt werden müssen. Im Falle eines Schadens, Verlusts oder anderer Vorkommnisse sind somit die Verantwortlichkeiten klar definiert.

Die wichtigsten Inhalte von Nutzungsbedingungen sind:

- Benutzungsregelungen
- Haftung

Beispielhafte Nutzungsbedingungen:

- von KASIMIR: http://dein-lastenrad.de/index.php?title=Nutzungsbedingungen_von_KASIMIR_%E2%80%93_Dein_Lastenrad
- von Lasse: http://dein-lastenrad.de/images/3/3c/AGB_ANB_v03.pdf

13.2. Haftung

Die allgemeine rechtliche Perspektive laut BGB

Die folgenden Hinweise gelten für den Verleih. Leihe ist die unentgeltliche Gebrauchsüberlassung. Überlassung gegen Entgelt (auch wenn es „Spende“ genannt wird, aber keine ist, siehe „**Wie kann man Geldereinsammeln?**“) ist Miete. Bei der Miete gelten für den Vermieter strengere Haftungsregeln.

- § 598 Vertragstypische Pflichten bei der Leihe: *Durch den Leihvertrag wird der Verleiher einer Sache verpflichtet, dem Entleiher den Gebrauch der Sache unentgeltlich zu gestatten.*
- § 599 Haftung des Verleihers: *Der Verleiher hat nur Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit zu vertreten.*

- § 600 Mängelhaftung: *Verschweigt der Verleiher arglistig einen Mangel im Recht oder einen Fehler der verliehenen Sache, so ist er verpflichtet, dem Entleiher den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen.*
- § 603 Vertragsmäßiger Gebrauch: *Der Entleiher darf von der geliehenen Sache keinen anderen als den vertragsmäßigen Gebrauch machen. Er ist ohne die Erlaubnis des Verleihers nicht berechtigt, den Gebrauch der Sache einem Dritten zu überlassen.*

Wikipedia schreibt zur Haftung bei Leihe:

- „Aufgrund der Unentgeltlichkeit der Gebrauchsüberlassung wird der Verleiher privilegiert. Er haftet nach § 599 BGB nur für Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit im Rahmen des Leistungsstörungenrechts. Man wird diese Wertung jedoch bei Schäden, die im Rahmen des Deliktsrechts ausgeglichen werden und durch den Leihvertrag verursacht sind, übertragen müssen und auch hier nur für Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit haften lassen.
- Umgekehrt haftet der Leihnehmer in vollem Umfang für die Leihsache, wenn diese während der Leihe durch den Leihnehmer beschädigt wird oder verloren geht.“ (https://de.wikipedia.org/wiki/Leihvertrag_%28Deutschland%29#Haftung)

Wikipedia schreibt zu grober Fahrlässigkeit:

- „Das Zivilrecht unterscheidet zwei Arten der Fahrlässigkeit. Leichte Fahrlässigkeit i. S. d. § 276 Abs. 2 BGB liegt vor, wenn die im Verkehr erforderliche Sorgfalt außer acht gelassen wird.[1] Grobe Fahrlässigkeit ist gesetzlich nicht definiert. Sie wird angenommen, wenn die im rechtlichen Verkehr erforderliche Sorgfalt in ungewöhnlich hohem Maße verletzt wurde oder wenn naheliegende Überlegungen nicht angestellt wurden.“ (https://de.wikipedia.org/wiki/Fahr%C3%A4ssigkeit#Leichte_und_grobe_Fahrl.C3.A4ssigkeit)

Was heißt das konkret?

Die Regeln des BGB für die Leihe sind für den Verleiher günstig und gelten automatisch, solange nicht Abweichendes vereinbart ist. Eine zusätzliche Haftungsbegrenzung durch Allgemeine Geschäftsbedingungen (AGB) wird kaum nötig oder möglich sein. Eine völlige Freistellung von der gesetzlichen Haftung ist in AGB nicht zulässig und würde die AGB insgesamt unwirksam machen.

Im Falle grober Fahrlässigkeit können Vereine oder die für sie handelnden Menschen, also juristische oder natürliche Personen, haftbar gemacht werden. Die Beweislast liegt beim Anspruchsteller (Entleiher*in).

Vorsorge durch regelmäßige, fachkundige und nachweisbare Wartung des Lastenrads sowie durch Abschluss einer Haftpflichtversicherung (Vereins- oder Betriebshaftpflicht) wird dringend empfohlen. Die Haftpflichtversicherung darf ihre Leistungen auch bei grober Fahrlässigkeit nicht verweigern.

13.3. Eigentümer*innen

Sind in eurem Projekt verschiedene Akteure beteiligt, stellt ihr euch vermutlich irgendwann die Frage, wer das oder die Fahrräder besitzen sollte und wer bspw. im Impressum der Webseite steht oder auf den Flyern.

Es ist immer sinnvoll, nicht als Privatperson Teile der Projekte zu verantworten, sondern idealerweise steht eine Organisation dahinter. Idealerweise sind die Verantwortlichen dann auch in der Haftung beschränkt, oder die hinter ihnen stehende Organisation, z.B. ein eingetragener Verein, muss sie von einer Haftung freistellen.

13.4. Versicherung

Versicherungen dienen der Absicherung von Risiken. Der Lastenradverleih bringt mehrere Risiken mit sich: Beschädigung, Zerstörung und Verlust. Daher ist der Abschluss einer Vollkaskoversicherung für die Lastenräder nützlich. Die Kaskoversicherung ist eine freiwillige Zusatzversicherung und daher nicht obligatorisch, spricht man kann das Risiko auch in Kauf nehmen und mögliche Schäden selber zahlen.

Der Betrieb des Verleihs birgt Haftungsrisiken, daher ist eine Haftpflichtversicherung unabdingbar. Da viele Vereine bereits eine Haftpflichtversicherung haben, sollte diese Police hinsichtlich Verleihs überprüft werden. Alternativ kann hierfür eine zusätzliche Police abgeschlossen werden.

Werden große Veranstaltungen durchgeführt, die den Rahmen der Haftpflichtversicherung übersteigen, dann ist der Abschluss einer Veranstaltungshaftpflicht notwendig.

Worauf muss ich bei einer Fahrrad-Kaskoversicherung achten?

Wichtig bei einer Kaskoversicherung ist:

- achtet auf Ausschlüsse, z. B. muss die Ausleihe enthalten sein. Auch bei kostenlosem Verleih ist es eine *gewerbliche* Tätigkeit
- keine Nachtklausel (also, dass das Rad zwischen 22:00 und 06:00 Uhr in einer Garage o. Ä. unterzubringen ist)
- Sonstige Investitionen sollen bei der Wertermittlung berücksichtigt werden.
- Sensible Preisstaffelung bzw. Rabatte für Codierung etc.
- Vorsicht beim Thema Selbstbeteiligung, sie kann allerdings zu einer geringeren Prämie beitragen.
- Möglichkeit einer Flottenversicherung (bringt häufig Prämienrabatte).
- Grobe Fahrlässigkeit führt in der Sachversicherung (hier: Fahrradversicherung zu Wegfall oder Kürzung der Entschädigung).

Einige Initiativen verzichten bewusst auf eine Kaskoversicherung, weil sie die Prämie einsparen wollen. Je nach Organisationsstruktur kann dies jedoch zu Konflikten bei der Suche nach den Verantwortlichen führen. Einen Teil des eingesparten Geldes sollte man in diesem Fall für eine eventuell notwendige Ersatzbeschaffung zurücklegen.

Wer versichert freie Lastenräder?

Es gibt derzeit zwei Policen, die den Anforderungen eines Lastenradverleihs entsprechen und die zu empfehlen sind. Es existieren einige weitere Policen für Lastenräder, jedoch sind diese für Privatpersonen und auf den Privatverleih ausgelegt.

Vorstellung Kaskopolicen und Beispielrechnung

Die folgenden beiden Policen unterscheiden sich hinsichtlich einiger Details und haben unterschiedliche Tarifmodelle. Die detaillierten Versicherungsbedingungen sind unter www.dein-lastenrad.de oder im internen ADFC-Bereich zu finden: www.adfc.de. Beide Policen eignen sich für den gewerblichen Verleih von Lastenrädern.

„Maschinen- und Kaskoversicherung“ der Allianz

Fahrradwert: 2.500 €

Jahresbruttoprämie: 204,98 €

Diese Police ist eine sogenannte Maschinenversicherung. Über diese Police können nur Pedelecs oder Speed Pedelecs (versicherungspflichtig) versichert werden.

Die Selbstbeteiligung beträgt 100,00 €, bei Diebstahl oder Unterschlagung mind. 25 %. Zusätzlich bietet diese Police die Möglichkeit innere Betriebsschäden (Schäden, die nicht von außen auf das versicherte Fahrzeug einwirken, wie z.B. Bruchschäden am Motor, Schäden durch Bedienungsfehler)

„BIKE-ASSekuranz Fahrrad-Vollkaskoversicherung“

Fahrradwert: 2.500 €

Jahresbruttoprämie: 192,78 €

Diese Police gilt für reguläre Fahrräder wie auch für nicht versicherungspflichtige Pedelecs.

Rabatt für Initiativen mit ADFC-Beteiligung und Codierung. Die Selbstbeteiligung beträgt 10%, mind. 25,00 € bis max. 250,00 €. Weitere Rabatte für zusätzliche Lastenräder und Reduzierung der Prämie bei schadenfreien Jahren.

14. Mein Projekt läuft & wie geht es jetzt weiter?

14.1. Wie hoch ist der regelmäßige Aufwand für den Betrieb eines Freien Lastenrads?

Für Kommunikation (Marketing) sowie Webseite und Buchungsplattform:

- Webseite und Buchungssystem sind relativ statisch, aber Updates sollten ab und zu vorgenommen werden.
- Die Social Media Kanäle müssen regelmäßig bedient werden.
- Networking ist notwendig, z. B. der Besuch von Veranstaltungen, um neue Kooperationspartner*innen zu finden.

Für das Lastenrad:

- Wartung des Lastenrads
- Jemand muss sich mit den Schäden auseinandersetzen.

Für den Betrieb wechselnder Stationen:

- weitere Stationen finden
- Stationen koordinieren

14.2. Wie bleibt das Projekt aktuell und interessant?

- Social-Media-Kanäle bedienen (siehe auch im Kapitel Wie spricht man die Menschen an, die ein Freies Lastenrad nutzen sollen?)
- an Events teilnehmen, z. B. der Critical Mass
- selbst Events veranstalten, z. B. ein Lastenradrennen oder die Schokofahrt
- weitere Kooperationspartner*innen finden
- weitere Lastenräder anschaffen
- neue Stationen gewinnen
- Nutzungsdaten veröffentlichen

14.3. Wie kann es und soll es wachsen?

Je nach Motivation solltet ihr entscheiden, ob ihr das Projekt überhaupt ausbauen möchtet. Wenn dies der Fall ist, stellt sich je nach Projektziel die Frage, in welcher Form dies geschehen soll.

Soll das Freie Lastenrad Promotion für Lastenräder sein?

Möchtet ihr v. a. Aufmerksamkeit für das Lastenrad und seine Einsatzmöglichkeiten erreichen, dann kann auch schon ein einzelnes Freies Lastenrad ausreichen. Wichtiger als die Ausweitung der Flotte ist dann eine effektive Öffentlichkeitsarbeit mit guten Texten, attraktiven Fotos und Präsenz bei Veranstaltungen. Das Freie Lastenrad wirkt dann vor allem als Initialzündung dafür, dass verstärkt Lastenräder gekauft und gefördert werden. Auch die Integration von Lastenrädern in bestehende öffentliche Fahrradverleihsysteme (wie bei StadtRAD in Hamburg 2019) kann ein Ziel sein.

Soll das Freie Lastenrad ein relevantes Mobilitätsangebot werden?

Wenn ihr selbst mit dem Freien Lastenrad ein relevantes Mobilitätsangebot in eurer Stadt schaffen wollt, dann ist ein Wachstum der Flotte sinnvoll. Habt ihr mehrere Lastenräder und mehrere Stationen, verkürzen sich zum einen für die Nutzer*innen die Wege und zum anderen ermöglicht es mehr Nutzer*innen den Zugriff auf ein Lastenrad. Um richtig Durchschlagskraft zu haben, braucht es natürlich größere finanzielle Mittel und eine relevante Anzahl an Lastenrädern. Ein erfolgreiches Beispiel in Sachen Flotten-Wachstum ist das Freie Lastenrad Hannah in Hannover. Dank kommunaler Unterstützung sind inzwischen 18 gut ausgelastete Hannahs unterwegs.



FORUM



FREIE



LASTEN



RÄDER



