

## **Erfindet Asien das Fahrrad neu?**

### **Einblicke in die Bikesharing-Praxis aus Fernost**

Artikel von Ziyi Huang, KCW GmbH, [huang@kcw-online.de](mailto:huang@kcw-online.de), Tel. 030 4081768-71

Katie Melua müsste jetzt ein neues Lied<sup>1</sup> schreiben. Es gibt, zumindest wenn man im Jahr 2017 auf die Straßen Beijings schaut, sicher mehr als 9 Millionen Fahrräder in der Stadt. Viele von denen sind einheitlich knallgelb oder orange, und dominieren fahrend oder parkend das Straßenbild.

Es ähnelt einem futuristischen Deja-Vu: Nach drei Dekaden zunehmender Motorisierung füllen plötzlich Fahrräder erneut die Straßen der chinesischen Metropolen. Die Veränderungen bei der Wahl des Fortbewegungsmittels sind im absatzstärksten Land von Volkswagen deutlich zu verzeichnen. Was unscheinbar als ein Studentenprojekt begann, wurde bald zum Trend: die Free-floating-Fahrradverleihsysteme der Firmen Ofo, Mobike und Co. fanden in kürzester Zeit Akzeptanz bei den Nutzern im digitalen Zeitalter. Neben Ofo und Mobike sind derzeit circa weitere 30 Leihrad-Anbieter im Wettkampf um Marktanteile in China. Während Anfang 2017 fast 15 Millionen Leihräder auf den Straßen Chinas rollten (bzw. standen), wird sich die Zahl zum Ende des Jahres verdoppelt haben.<sup>2</sup>



**Abbildung 1**  
**Ofos in Guangzhou,**  
**China**

In einem typischen Nutzungsfall schließt der Kunde das Fahrrad mit einer App durch das Scannen eines QR-Codes auf dem Fahrrad auf. Nach der Nutzung kann das Fahrrad an einem beliebigen öffentlichen Ort abgestellt werden. In manchen Fällen wird der Nutzer durch ein Belohnungssystem aufgefordert, das Fahrrad in einer vorgesehenen Parkzone zu

---

<sup>1</sup> <https://www.youtube.com/watch?v=eHOG6-DojVw>

<sup>2</sup> <https://www.welt.de/politik/ausland/article165232179/Chinesische-Fahrrad-Revolution-gegen-den-Smog-Kollaps.html>

parken, um das Auffinden des Rades für den nächsten Nutzer zu erleichtern. Die Fahrräder werden auch Smart-Bikes genannt. Sie sind fast alle mit GPS ausgestattet. Neuere Modelle haben Solar-Module in den Fahrradkörben und besitzen Bluetooth-Zugang, um das Aufschließen zu beschleunigen.

Ofo und Mobike sind derzeit die erfolgreichsten Smart-Bike Anbieter weltweit. Über zehn Millionen Fahrten werden täglich mit ihren Rädern zurückgelegt.<sup>3</sup> Eine Fahrt kostet in China umgerechnet ca. 15 Cent für eine halbe Stunde. Auch bei hoher Nutzungsfrequenz ist die Rentabilität des Geschäftsmodells allerdings fraglich. Fakt ist, dass hinter den Unternehmen starke Investoren stehen: Chinesische E-Commerce Unternehmen wie Alibaba und Tencent finanzieren das Geschäft mit hohen Summen. Die Nutzung der Räder funktioniert derzeit exklusiv über das Smartphone. Die Investoren bekommen somit Zugang zu Millionen technikaffinen Nutzern. Fragen zur Datensicherheit und Datenhoheit sind hier zwangsläufig eine bedenkliche Komponente der Services von Ofo und Co. Dies ist jedoch eine omnipräsente Frage im Zeitalter der Digitalisierung, die einer gründlicheren und umfassenderen Auseinandersetzung bedarf.

Die digitale Fahrradverleih-Revolution in China hat die Potenziale der Leihrad-Systeme demonstriert: Die Leihfahrräder stehen nicht im Widerspruch mit dem Besitzen eines eigenen Fahrrads. Vielmehr lösen sie das Problem der ersten und letzten Meile: In Metropolen wie Beijing und Shanghai nutzen viele Millionen Menschen täglich Bus oder U-Bahn, um für ein bis zwei Stunden zur Arbeit und zurück nach Hause zu pendeln. Die Wege zu den Bus- und Bahnstationen sind meistens länger als in europäischen Städten. Dafür kommen vielen die Leihfahrräder sehr gelegen, um zu den U-Bahnstationen zu pendeln und die Fahrräder anschließend im öffentlichen Raum stehen zu lassen. Ein erster Versuch wurde bereits unternommen, die GPS-Daten für die Verkehrsplanung der Behörden einzusetzen. Das Land habe, laut Mobike, durch die Nutzung von deren Services bereits eine halbe Million Tonnen CO<sub>2</sub> eingespart. Die Autonutzung sei im ganzen Land zurückgegangen.<sup>4</sup> Sobald eine kritische Masse an Radfahrern erreicht ist, wird die Stadt gezwungen, entsprechende Infrastruktur bereit zu stellen. Gleichzeitig brauchen Smart Bikes keine festen Stationen, sparen daher Investitionen in Dockingstationen und verursachen weniger Kosten. Für Städte mit vergleichsweise kleinerem Budget ist das Free-Floating System eine kostengünstigere Alternative zu herkömmlichen stationsbasierten Fahrradverleihsystemen.

Chinas Erfahrungen zeigen allerdings auch, dass ein regulatorischer Rahmen notwendig ist, damit alle Beteiligten die Entwicklung positiv bewerten: Fahrradberge entstehen, wenn die Verteilung der Räder im städtischen Raum nicht funktioniert. Hier sind insbesondere die Anbieter aufgefordert, innovative Lösungsansätze hervorzubringen, die ein angemessenes Nutzungsverhalten der Menschen inzentivieren. Bei mangelnder Serviceintensität für Reparaturleistungen kommt es schnell zu vielen nicht nutzbaren und damit „verwaisten“ Rädern. In Shanghai und Tianjin wurden bereits Gesetze erlassen, die den Nutzungszeitraum der einzelnen Räder auf jeweils höchstens drei Jahre begrenzen. Zusätzlich soll es für je 200 Fahrräder eine Wartungsperson zuständig sein.

---

<sup>3</sup> Forbes.com/ What's really driving China's \$1 Billion Bike-Sharing boom? Yue Wang, Jun20, 2017

<sup>4</sup> <https://www.welt.de/politik/ausland/article165232179/Chinesische-Fahrrad-Revolution-gegen-den-Smog-Kollaps.html>



**Abbildung 2 Mobike-Räder in Beijing, China**

In einem rasanten Tempo sind einige asiatische Free-Floating Fahrradverleihanbieter mittlerweile bereits nach Europa vorgedrungen. Pünktlich zum Sommer 2017 stellten oBike, Ofo und Mobike ihre Räder in München, Wien, Zürich und andere Metropolen auf. Die ersten Erfahrungsberichte mit den asiatischen Anbietern brachten ambivalente Stimmen hervor: Nicht zu übersehen ist eine Wortwahl wie „Überflutung“ und „Überrollen“ in den Schlagzeilen, die auf einer Überforderung beziehungsweise einen Kontrollverlust der Städte hindeuten. Die asiatische Radfahr-Etiquette und die hiesigen Ansprüche an die Ergonomie und Funktionalitäten eines Fahrrads erleben ein „Clash of Cultures“. Es wird oft bemängelt, dass die Räder keine Gangschaltung oder eine Vollgummi-Bereifung haben, und es ist es für viele Nutzer befremdlich, dass ein Kundenservice per Telefon nicht Standard ist. Verwaiste Fahrräder in Amsterdam verursachen der Fahrradmetropole Europas so hohe Kosten, dass die Stadt sämtliche Free-Floating Fahrradverleihsysteme verboten hat.<sup>5</sup>

Im Dialog mit den Repräsentanten von Ofo und Mobike, die mittlerweile in europäischen Städten wie London, Manchester und Wien angekommen sind, vermitteln die Anbieter hohe Kooperationsbereitschaft mit den Verwaltungsebenen der Städte, in denen sie operieren. oBike in München fügt sich den Erwartungen und errichtete eine Service-Hotline. In einer Vereinbarung mit der Stadt wurde außerdem festgelegt, dass maximal zehn Räder an einem Ort stehen dürfen.<sup>6</sup> Solche Regeln werden jedoch von Stadt zu Stadt unterschiedlich ausgestaltet sein müssen und erfordern vermutlich eine Erprobungsphase.

---

<sup>5</sup><http://www.bike-eu.com/industry-retail-organizations/nieuws/2017/8/world-cycling-capital-bans-app-based-dockless-bike-sharing-10130815>

<sup>6</sup> <http://www.bild.de/regional/muenchen/fahrrad/bild-verhoer-mit-dem-mann-der-ganz-muenchen-raedert-53205446.bild.html>

Allen kritischen Stimmen zum Trotz, durch die Digitalisierung getriebene Innovationen und Geschäftsmodelle aus Asien werden kommen, „that’s a fact, it’s a thing we can’t deny“, sang auch Melua bereits in ihrem Song. Vielleicht wird die Kunst darin liegen mit dem Fluss zu schwimmen und die stetige Veränderung zuzulassen, um nicht im Strom unterzugehen, sondern die Flussrichtung aktiv beeinflussen zu können.