

Bikesharing: Gesellschaftlicher und wirtschaftlicher Nutzen

Finaler Bericht

Oktober 2025

Credits: Donkey Republic



The better the question. The better the answer. The better the world works.



Cycling
Industries
Europe



Urban Mobility



Co-funded by the
European Union

Seit Jahrzehnten wurde Bikeshaaring als Nischenexperiment betrachtet. Heute zählt es zu den am meisten unterschätzten urbanen Innovationen Europas – ein Instrument, das weit mehr leistet als nur CO₂-Emissionen zu reduzieren. Indem es die erste und letzte Meile überbrückt und die Reichweite des öffentlichen Verkehrs erweitert, macht Bikeshaaring die urbane Mobilität nahtloser, effizienter und attraktiver.

Eine bahnbrechende Studie von EY – im Auftrag von Cycling Industries Europe (CIE) und EIT Urban Mobility – ist weltweit die erste, die harte finanzielle Belege für die Wirkung von Bikeshaaring liefert.

Die Ergebnisse sind außergewöhnlich: 305 Mio. € an jährlichen Vorteilen – von saubererer Luft und gesünderen Bürger:innen bis zu weniger Staus und Schaffung von Arbeitsplätzen. Die Studie zeigt die transformative Kraft des Bikeshaaring und setzt einen neuen Maßstab für das Verständnis des tatsächlichen wirtschaftlichen und sozialen Werts des Radfahrens.

Ein multidimensionaler Effekt

Bikeshaaring spart jährlich 46.000 Tonnen CO₂-Äquivalente, doch der wahre Wert liegt in den breiteren gesellschaftlichen Gewinnen. Durch den Ersatz von Autofahrten verringert es die Luftverschmutzung, verhindert 968 chronische Erkrankungen und spart 40 Mio. € an Gesundheitskosten. Außerdem entlastet es den Verkehr, gewinnt 760.000 Stunden zurück, die sonst im Stau verloren gingen – was einem Produktivitätsgewinn von 30 Mio. € entspricht. Und mit 6.000 unterstützten Vollzeitstellen stärkt es die lokale Wirtschaft und macht Mobilität erschwinglich, wobei die Transportkosten im Vergleich zum Auto um bis zu 90 % gesenkt werden.

Eine kluge öffentliche Investition

Für Städte sprechen die Zahlen für sich: Jeder investierte Euro generiert eine

jährliche Rendite von 10 % und bringt 1,10 € an positiven Externalitäten. Bis 2030 könnten diese Vorteile auf 1 Mrd. € jährlich steigen, wenn Bikeshaaring priorisiert wird. Der Bericht prognostiziert 224.000 Tonnen vermiedene CO₂-Äquivalente, 4.205 weniger chronische Erkrankungen und 12.900 Arbeitsplätze – was eine jährliche Rendite von 75 % auf öffentliche Ausgaben bedeutet.

Wie das Potenzial erschlossen werden kann

Die Studie identifiziert vier Hebel für Wachstum:

- Nachfrage steigern (durch urbane Konzentration und zunehmendes Bewusstsein)
- Angebot ausweiten (durch Klimaregulierung und Expansion in Randgebiete)
- Flottenelektrifizierung (starkes Interesse der Nutzer:innen an diesen Fahrrädern)
- Territoriale Expansion (um Lücken in Großstädten zu schließen)

Diese Erfolge hängen von drei Erfolgsbedingungen ab:

- Politische Unterstützung stärken (langfristige Finanzierung, Radinfrastruktur) und die Kooperation der Akteur:innen fördern
- Flexibles Bikeshaaring ermöglichen (Angebot anpassen, Zuverlässigkeit verbessern, datengestützte Entscheidungen nutzen)
- Eine starke Radfahrkultur fördern (Integration in den öffentlichen Verkehr und kontinuierliche Verbesserungen der Radinfrastruktur)

Ein Aufruf zum Handeln

Die Botschaft an Bürgermeister:innen und Regierungen ist klar: Bikeshaaring ist nicht nur nachhaltig – es ist strategisch. Mit den richtigen politischen Maßnahmen kann es die urbane Mobilität verändern und Städte gesünder, gerechter und effizienter machen. Die Zeit zu handeln ist jetzt. Der Erfolg liegt in Reichweite.



“Erstmals werden wir belastbare Belege für die Rendite von Investitionen in Bikeshaaring haben. Bikeshaaring spielt eine einzigartige Rolle, indem es Radfahren für alle erschwinglich und zugänglich macht und gleichzeitig den Übergang zu klimaneutraler Mobilität vorantreibt. Diese Studie kann die Sichtweise der Städte auf das Radfahren als Teil ihrer Verkehrs- und Luftreinhalte-Strategien verändern – sie zeigt, dass Bikeshaaring nicht nur ein Service ist, sondern ein kraftvolles Instrument, um grünere, sauberere und lebenswertere Städte zu schaffen und gesündere, glücklichere Europäer:innen zu fördern..” – Lauha Fried, Direktorin für öffentliche Angelegenheiten bei Cycling Industries Europe

Agenda

1 | Zusammenfassung

2 | Vorwort

3 | Warum ist Bikesharing ein Gamechanger für die urbane Mobilität in Europa?

4 | Welche Bedeutung hat Bikesharing heute?

5 | Was können Bikesharing-Systeme bis 2030 erreichen?

6 | Wie kann das volle Potenzial von Bikesharing genutzt werden?

7 | Anhang

Zusammenfassung



Bikesharing ist ein wichtiger Bestandteil der städtischen Verkehrsinfrastruktur und der nachhaltigen Stadtentwicklung. Sie verbessern die Vernetzung und Erreichbarkeit und fördern die soziale Teilhabe, indem sie die Transportkosten senken.



Fahrradleihsysteme machen Städte lebenswerter und tragen dazu bei, dass die Ausgaben der Kommunalverwaltungen einen praktischen Nutzen für die Bürger:innen bringen



Bis 2030 besteht im Bikesharing noch **erhebliches ungenutztes Potenzial**.

- Bis zu 55 % der Nutzer:innen von Leihfahrrädern kombinieren ihre Fahrten mit anderen öffentlichen Verkehrsmitteln.
- Öffentliche Fahrradleihsysteme senken die individuellen Mobilitätskosten um bis zu 90 %.
- Bikesharing verursacht über sechsmal weniger Treibhausgasemissionen als private Autos und spart so jedes Jahr die Emissionen von 4.300 Europäer:innen.
- Rund zwei Drittel der Bikesharing-Fahrten ersetzen sitzende Mobilität, fördern eine aktivere Bevölkerung und verhindern jährlich ca. 900 chronische Neuerkrankungen in Europa.
- Bikesharing ersetzt Autofahrten, entlastet den Verkehr, spart jährlich bis zu 760.000 Stunden und steigert die Produktivität in Europa.
- Fahrradleihsysteme schaffen in Europa rund 6.000 direkte lokale Arbeitsplätze, von denen die meisten einen hohen sozialen Mehrwert bieten.
- Mit jährlich 305 Mio. € an positiven Effekten erzielt jeder in Bikesharing investierte öffentliche Euro eine jährliche Rendite von 10 %.
- Bis 2030 könnten die positiven Effekte von Bikesharing auf 1 Milliarde Euro pro Jahr steigen, dank höherer Nachfrage, elektrischer Flotten und Expansion.
- Bis 2030 könnte jeder in Fahrradleihsysteme investierte Euro eine jährliche Rendite von 75 % an positiven Effekten erzielen, im Vergleich zu einer Rendite von 10 % heute.
- Dieser Bericht nennt neun Schlüsselfaktoren, um das volle Potenzial von Bikesharing zu nutzen.

Zusammenfassung

Bikesharing verbindet aktive Fortbewegung mit Umweltfreundlichkeit und bietet gesundheitliche, soziale und wirtschaftliche Vorteile.



46k tCO₂e

eingesparte Treibhausgase

Entspricht den jährlichen
Emissionen einer Stadt mit 4.300
Einwohner:innen



200 T NO_x

vermiedene Luftschadstoffe

Entspricht 51.000 Menschen, die
ein Jahr lang aufs Auto verzichten



1.000

**verhinderte chronische
Erkrankungen**

Entspricht den täglich neuen
Krebsfällen in Frankreich



758.000 Stunden

**Produktivitätsgewinne durch
Verkehrsentlastung**

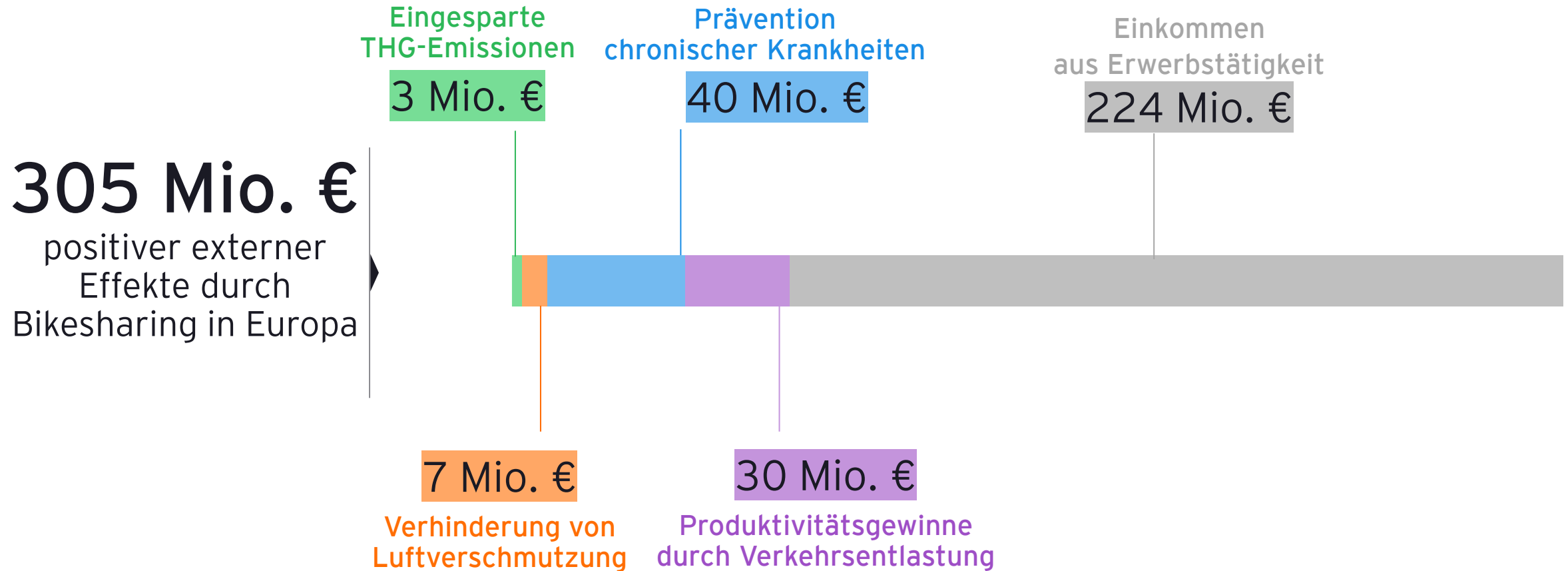
Entspricht der jährlichen Arbeitszeit von
~1.000 Europaer:innen



6.000

**neu geschaffene
Vollzeitstellen**

Zusammenfassung

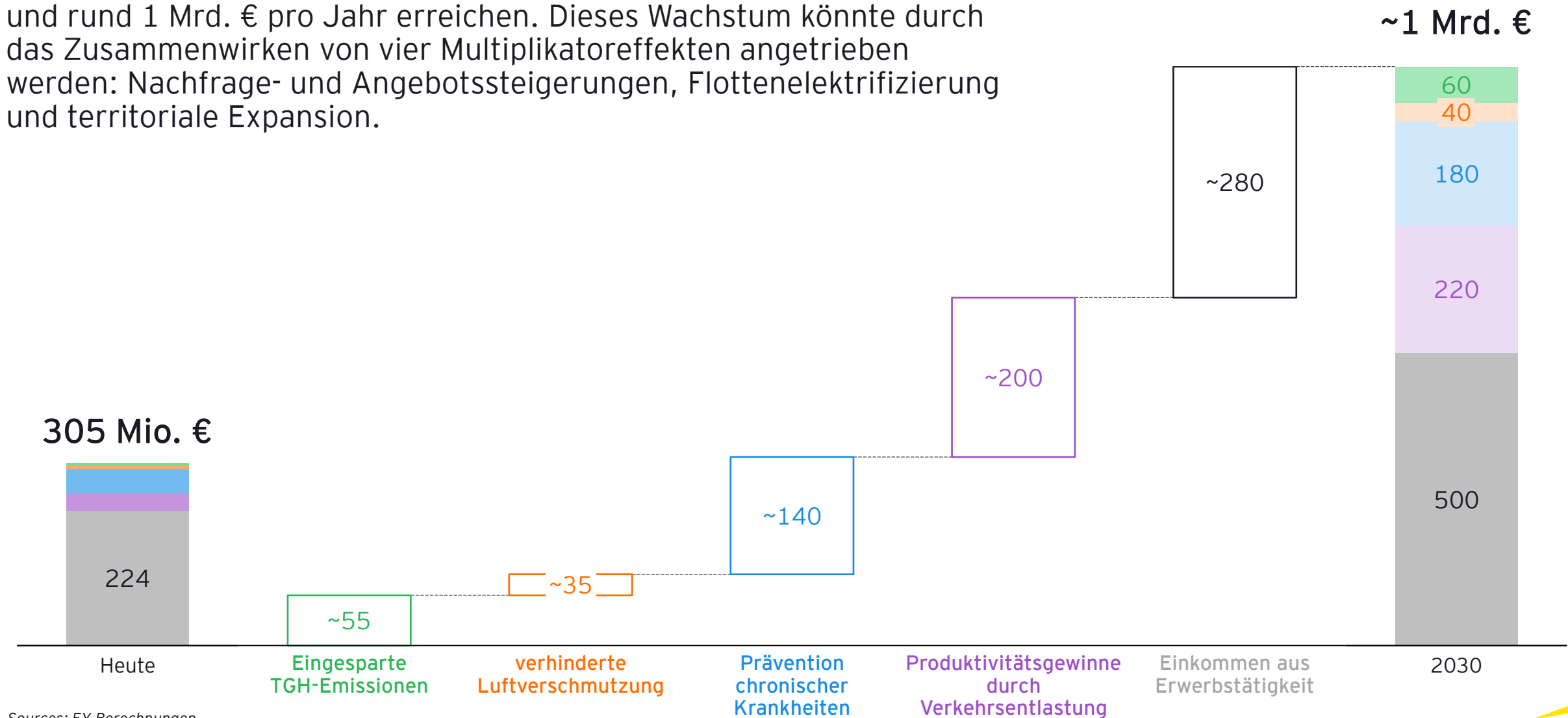


Hinweis: Die Gesamtsumme weicht von der Summe der gerundeten Beträge ab.

Sources: EY Berechnungen

Zusammenfassung

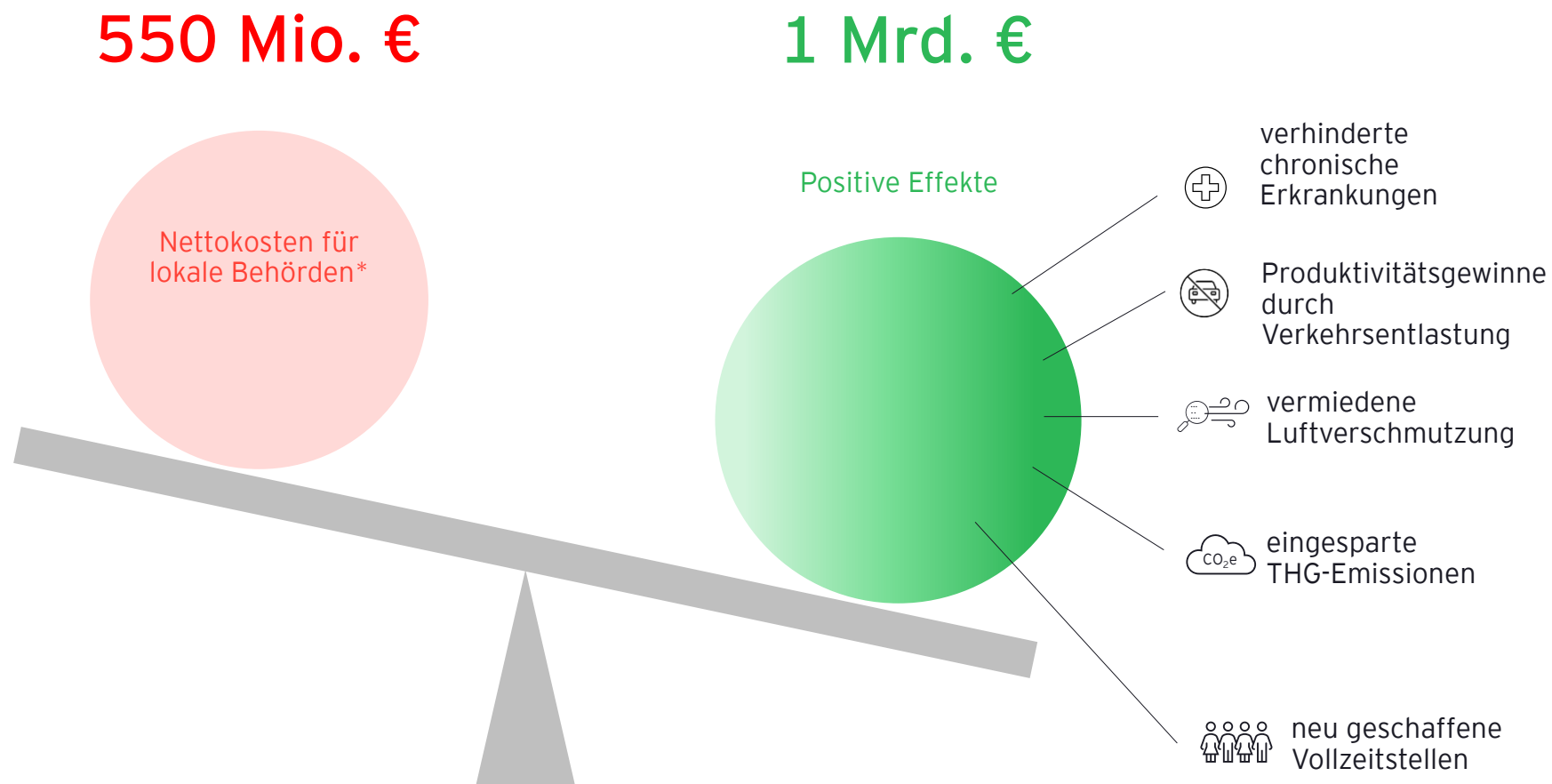
Bis 2030 könnte Bikesharing dreimal so viele positive Effekte erzielen und rund 1 Mrd. € pro Jahr erreichen. Dieses Wachstum könnte durch das Zusammenwirken von vier Multiplikatoreffekten angetrieben werden: Nachfrage- und Angebotssteigerungen, Flottenelektrifizierung und territoriale Expansion.



Sources: EY Berechnungen

Zusammenfassung

Bis 2030 könnte jeder Euro, der in Bikesharing investiert wird, eine jährliche Rendite auf öffentliche Investitionen von 75 % bringen – gegenüber 10 % heute.



*Die jährlichen Nettokosten pro öffentlichem Leihfahrrad wurden anhand öffentlicher Daten (inkl. ADEME) geschätzt, abzüglich der Einnahmen privater Leihfahrräder für die Kommune

Sources: EY Berechnungen

Agenda

1 | Zusammenfassung

2 | Vorwort

3 | Warum ist Bikesharing ein Gamechanger für die urbane Mobilität in Europa?

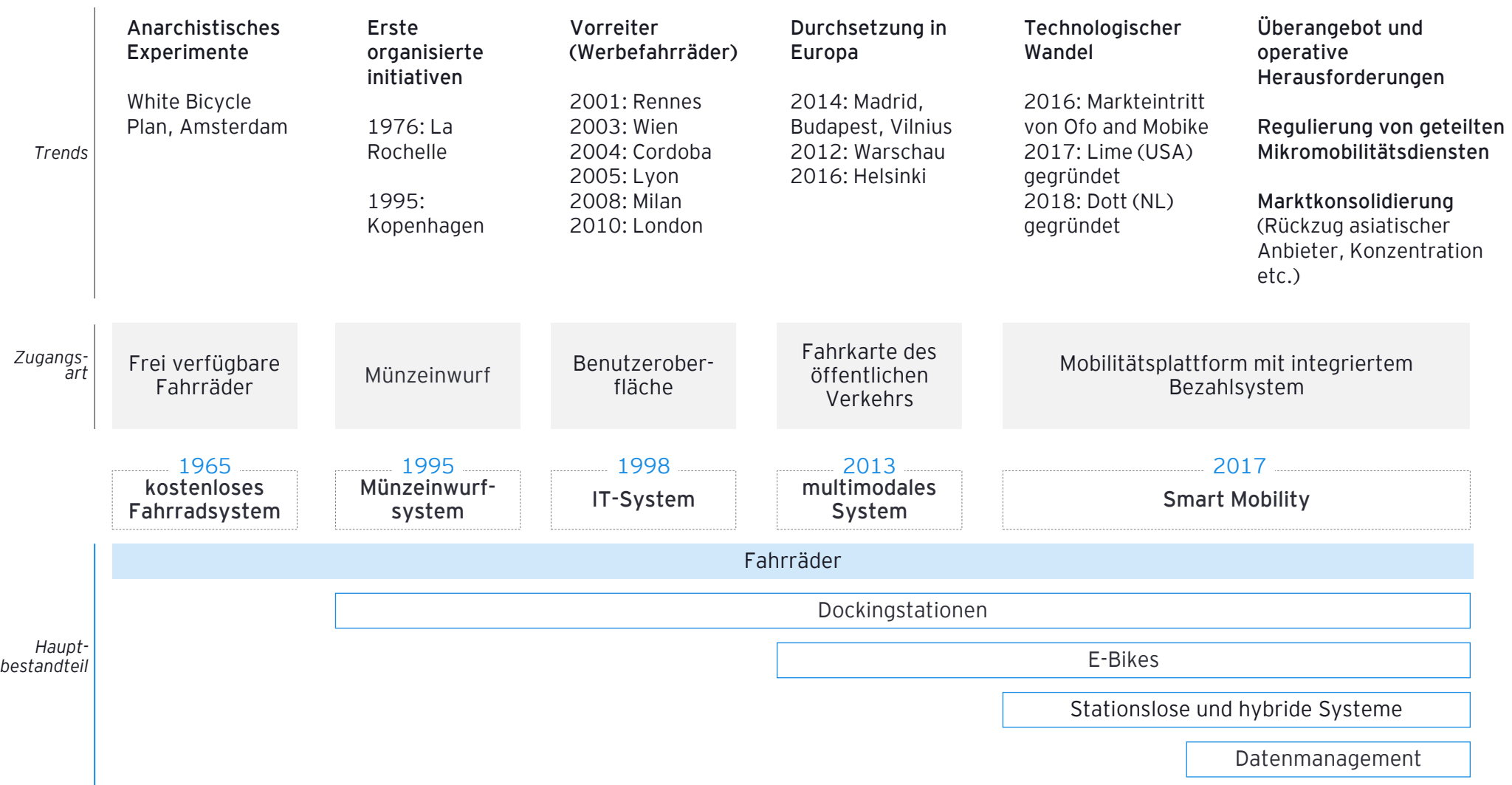
4 | Welche Bedeutung hat Bikesharing heute?

5 | Was können Bikesharing-Systeme bis 2030 erreichen?

6 | Wie kann das volle Potenzial von Bikesharing genutzt werden?

7 | Anhang

Bikesharing: von der Utopie der 60er zum Mainstream und Sprungbrett für die Sharing Economy



Dockbasierte Fahrräder
müssen an festen Stationen ausgeliehen und zurückgegeben werden.



Free-Floating-Fahrräder
können an jeder Straßenecke ausgeliehen und abgestellt werden - es ist keine feste Station erforderlich.



Hybrid Fahrräder
können an festen Abholstationen entnommen und überall in der Stadt zurückgegeben werden.

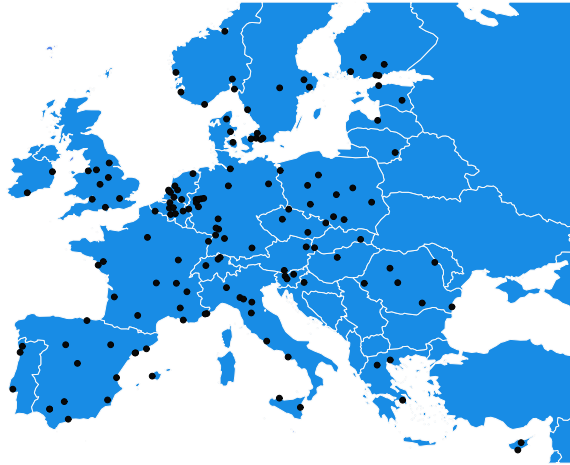
Quellen: ITF, Measuring New Mobility: Definitions, Indicators, Data Collection, (2023), Chen et al., Fifth generation of bike sharing systems - examples of Poland and China (2018), Médard de Chardon, The contradictions of bike-share benefits, purposes and outcomes (2019), Certu, Fiche vélo n°25 (2012)

10

Bikesharing: Gesellschaftlicher und wirtschaftlicher Nutzen - Oktober 2025

Heute gibt es in rund 150 europäischen Städten in 30 Ländern Bikesharing mit über 430.000 Fahrrädern

Kennzahlen der Fahrradverleihflotte



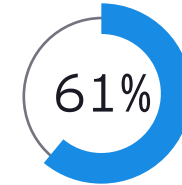
30 Länder

(EU-27, UK, Schweiz, Norwegen)

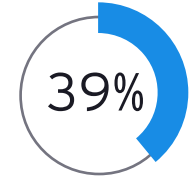
146 Städte

(vorwiegend Hauptstädte und bedeutende Regionalstädte)

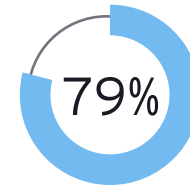
438.400
Bikesharing-Fahrräder



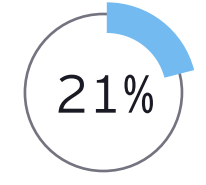
Docking-Fahrräder



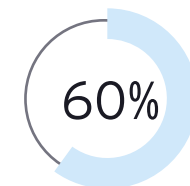
Free-Floating-Fahrräder



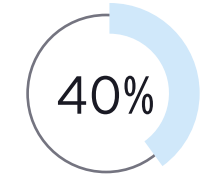
klassisches Fahrrad



E-Bike



Fahrräder privater Anbieter



Fahrräder öffentlicher Anbieter

Im Jahr 2024 legten Nutzer von Bikesharing über 1 Milliarde Kilometer zurück – das entspricht dennoch weniger als 1 % der gesamten Fahrraddistanz in Europa

Kennzahlen zur Nutzung von Bikesharing



• Quellen: CIE (2023, 2024), Fluctuo (2023, 2024), Donkey Republic, (2024), Brussels Mobility (2024), Otero et al., (2018), Ma et al., (2020), Association des acteurs du vélo public (2023), Fifteen (2024), ADEME (2021), EY Interviews, EY Berechnungen

Agenda

1 | Zusammenfassung

2 | Vorwort

3 | Warum ist Bikesharing ein Gamechanger für die urbane Mobilität in Europa?

4 | Welche Bedeutung hat Bikesharing heute?

5 | Was können Bikesharing-Systeme bis 2030 erreichen?

6 | Wie kann das volle Potenzial von Bikesharing genutzt werden?

7 | Anhang

Bikesharing-Systeme sind wichtiger Baustein städtischer Mobilität: Sie stärken die Anbindung, verbessern die Erreichbarkeit und fördern die soziale Integration.

Fahrradverleihsysteme sind kostengünstiger, werden häufig als Ergänzung zu anderen öffentlichen Verkehrsmitteln genutzt und lassen sich leichter in Regionen einsetzen, die nur unzureichend an den öffentlichen Verkehr angebunden sind. Damit greifen sie direkt die Anliegen europäischer Bürger:innen auf. Laut dem aktuellen Eurobarometer zu Mobilität und Verkehr betrachten 39 % die Kosten als größtes Hindernis für ihre tägliche Mobilität – noch vor der Verfügbarkeit und Vernetzung verschiedener Verkehrssysteme (32 %).

Flächendeckendes Nahverkehrsnetz

Bikesharing-Systeme überbrücken die erste und letzte Meile und erweitern die Reichweite von U-Bahn-, Straßenbahn- und Schienennetzen. Sie ermöglichen nahtlose, multimodale Fahrten, verbessern die Effizienz des städtischen Verkehrs und machen den öffentlichen Verkehr attraktiver, zugänglicher und komfortabler.



Illustriert durch Fallstudien:

- Glasgow (Vereinigtes Königreich)
- London (Vereinigtes Königreich)

Anbindung

Bikesharing-Systeme – besonders in schlecht angebundenen Gebieten – erhöhen die Mobilität, schließen Versorgungslücken und erleichtern den Zugang zu Arbeitsplätzen, Bildung und wichtigen Dienstleistungen.



Illustriert durch Fallstudie:

- Lyon (Frankreich)

Soziale Teilhabe

Öffentliche Bikesharing-Systeme senken die Transportkosten im Vergleich zum Auto um bis zu 90 %, überwinden finanzielle Barrieren, verringern Ungleichheiten und fördern die soziale Teilhabe in benachteiligten Gemeinschaften.



Illustriert durch Fallstudie:

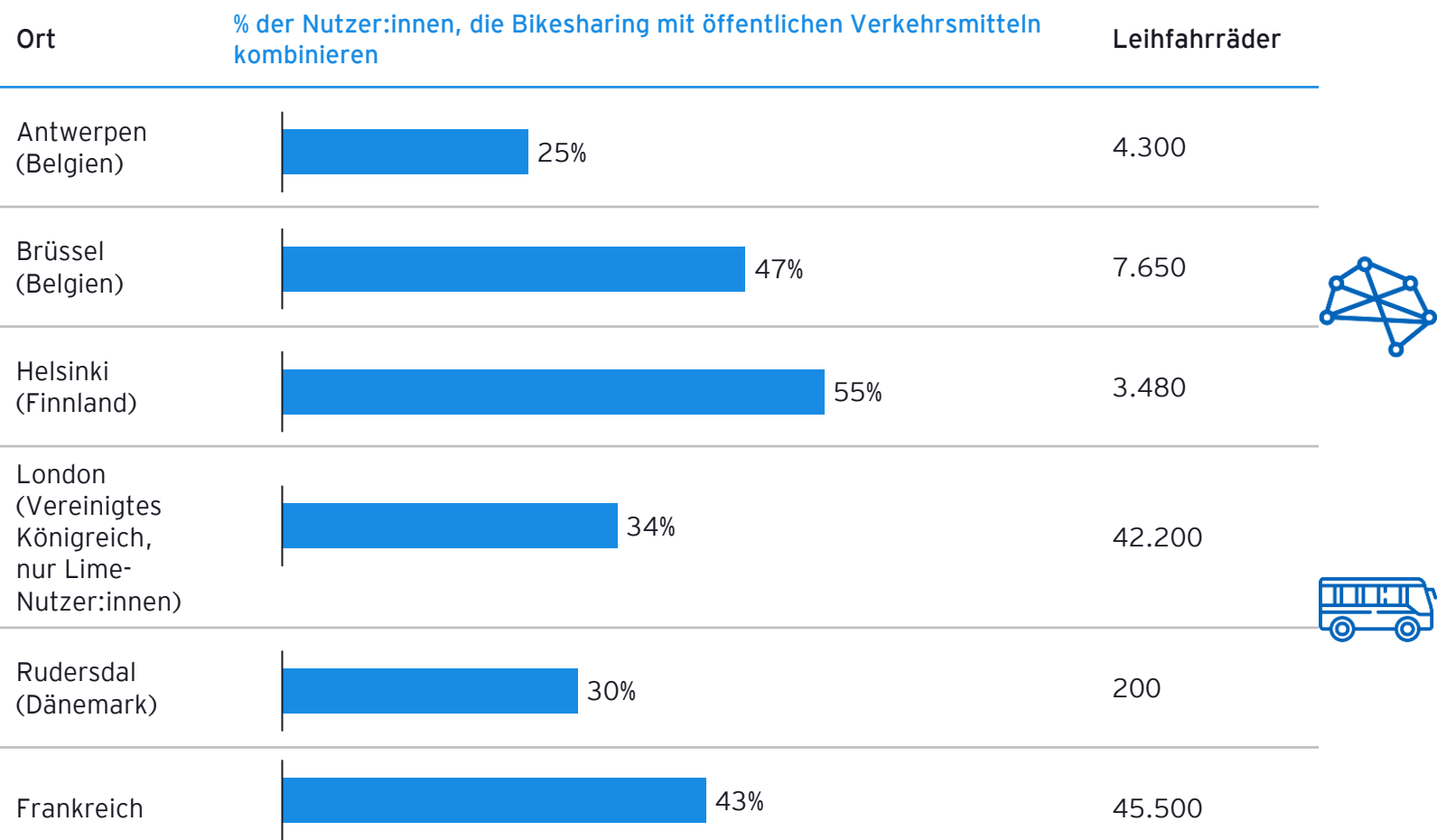
- Lyon (Frankreich)



Detaillierte Abbildungen sind auf den folgenden Folien zu finden.

Bis zu 55 % der Nutzer:innen von Bikesharing kombinieren ihre Fahrten mit anderen öffentlichen Verkehrsmitteln, was zeigt, dass Bikesharing das Verkehrsnetz robuster und effizienter macht.

Anteil der Bikesharing-Nutzer:innen, die ihre Fahrten an ausgewählten Orten mit öffentlichen Verkehrsmitteln kombinieren (%)



Bikesharing-Systeme tragen dazu bei, Lücken innerhalb öffentlicher Verkehrsnetze zu schließen



In Oslo ergänzt das Fahrradverleihsystem Metro und Bahn, bedient quer verlaufende Pendelstrecken und erschließt schwer erreichbare Gebiete.

Bikesharing trägt zur höheren Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel bei



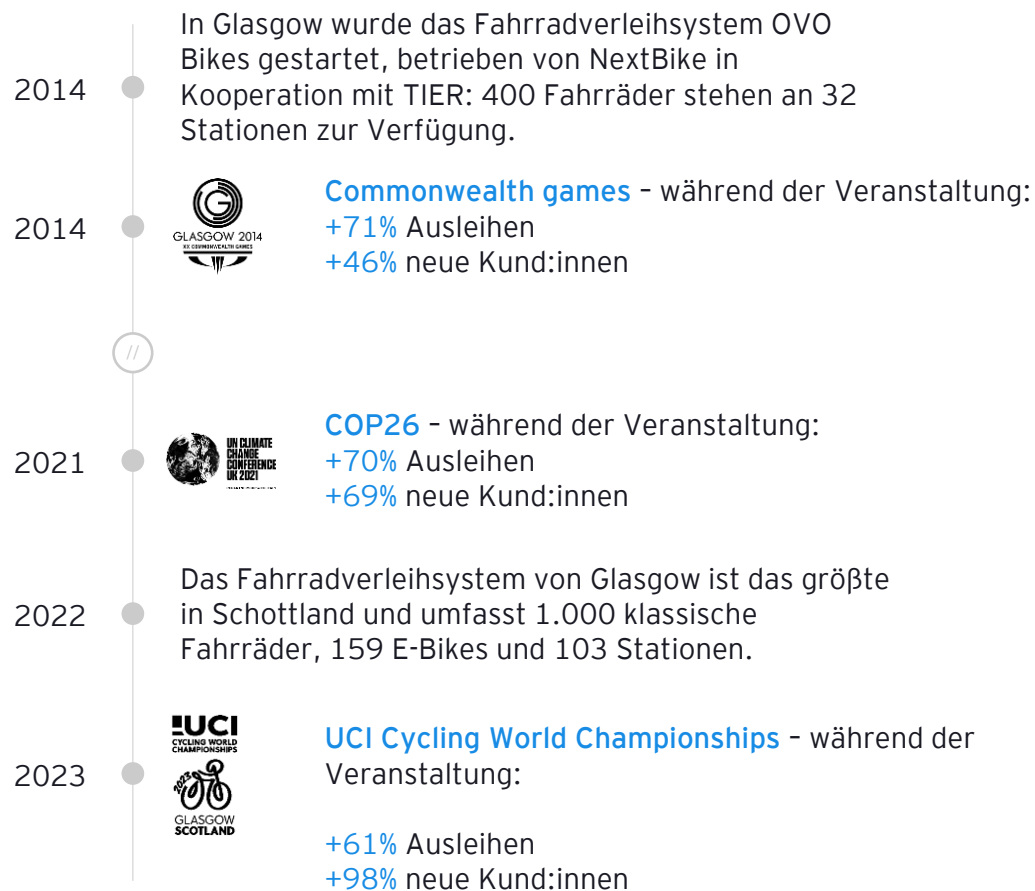
In Frankreich geben 7 % der Nutzer:innen an, seit der Einführung von Bikesharing häufiger unterwegs zu sein.

Quellen: Böcker et al., Bike sharing use in conjunction to public transport: Exploring spatiotemporal, age and gender dimensions in Oslo (2020), Brussels Mobility, Public Bicycles (PB) & Long-Term Rental (LTR) International Benchmark (2024), Association des acteurs du vélo public, Rapport du vélo public (2023), Fifteen, Livre blanc - l'impact du vélo en libre service dans les villes moyennes (2024)



Bikesharing ergänzt den klassischen Verkehr, steigert die Kapazität und kann Nachfragespitzen meistern, etwa bei Großveranstaltungen in Glasgow.

Bikesharing-Nutzung bei globalen Veranstaltungen in Glasgow



Das im Juni 2014 zum Zeitpunkt der Commonwealth Games gestartete Bikesharing-System von Glasgow war ein zentraler Bestandteil einer umfassenderen Strategie zur Förderung von aktivem Verkehr und dem Zugang zu Veranstaltungsorten mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

Das OVO-Bike-System spielte eine entscheidende Rolle bei der Entlastung des Straßenverkehrs, erleichterte den Besuchern die nahtlose Fortbewegung zwischen den Veranstaltungsorten und ermöglichte den Anwohner:innen, ihre Wege trotz straßenbedingter Sperrungen flexibel anzupassen. Seine Wirkung zeigt sich besonders während großer Veranstaltungen, wenn die Zahl der Fahrten um mehr als 70 % anstieg.

Wichtige Erfolgsfaktoren für die Nutzung von Leihrädern bei Großveranstaltungen sind unter anderem :

- **Werbeaktionen:** Um die Nutzung während der Veranstaltung zu fördern, erhielten die Teilnehmenden eine kostenlose 40-minütige Fahrt.
- **Koordination und Kommunikation zwischen den Beteiligten:** Die enge Zusammenarbeit von Veranstalter:innen, öffentlichen Behörden und Bikesharing-Anbieter:innen erleichterte die Abstimmung gemeinsamer Ziele, die Einrichtung sicherer Zonen und den Einsatz temporärer Ausleihstationen.
- **Flexible Betriebsabläufe, Personalmobilisierung und effiziente Fahrradverteilung:** Aufgrund von Zufahrtsbeschränkungen für Transportfahrzeuge stiegen die Fahrer:innen auf Lastenräder um, um Fahrräder effizient umzuverteilen. Gleichzeitig verlängerte das Betriebsteam die Arbeitszeiten, um sicherzustellen, dass die Fahrräder bedarfsgerecht zwischen den Stationen verteilt wurden.

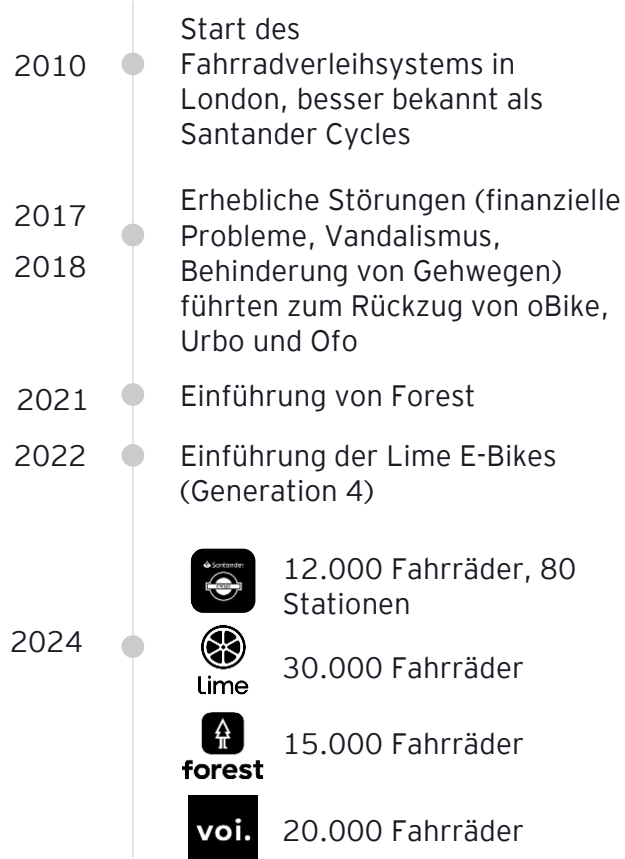
Bei Großveranstaltungen hat sich das Bikesharing-Angebot als unverzichtbar erwiesen, um die Mobilität zu erleichtern und eine praktische Alternative für Teilnehmende und Anwohnende bereitzustellen.

Matthew Chapman, Hub-Manager in Glasgow bei Vélogik

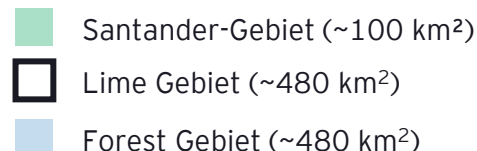
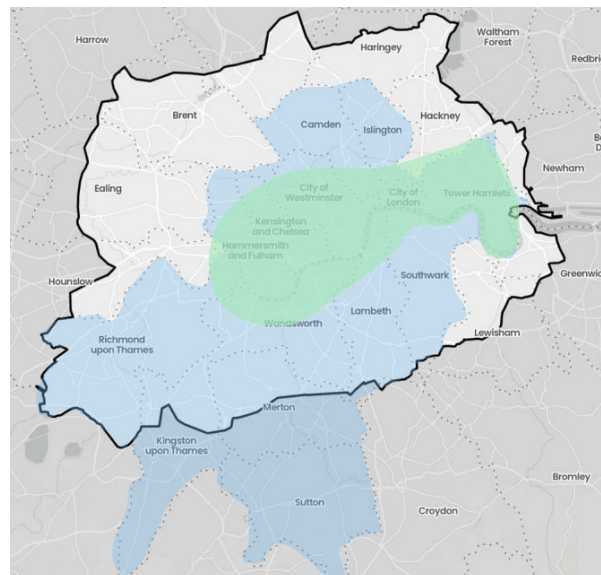
Quellen: EY Interviews, Velogik, Glasgow Centre for Population Health, Glasgow's bikeshare scheme: trends in use (2023), Agemob, Retour d'expérience sur le dispositif mis en œuvre par Vélib' Métropole (2024)

Größere Abdeckung und höhere Dichte im Bikesharing verändern Nutzungsmuster, verbessern die Verkehrsintegration und erhöhen die Erreichbarkeit – wie in London gezeigt.

Chronologie des Bikesharing-Systems



Bikesharing-Abdeckung je Anbieter im Jahr 2024



Bikesharing-Nutzung

Demokratisierung des Radfahrens in London:

- Seit 2022 haben sich die Radfahrradzahlen in London verdoppelt, wobei 40 % des Wachstums auf Bikesharing-Systeme zurückzuführen sind.
- Die Nutzung von Leihrädern hat sich von 2022 bis 2024 vervierfacht, insbesondere durch die Ausweitung dockloser Dienste. Lime und Forest stellen inzwischen jedes sechste Rad auf den Straßen. London ist die führende Stadt Europas im Bereich dockloser Fahrradnutzung, mit 28 Millionen Fahrten im Jahr 2024.

Erreichbarkeit:

- 40 % der Lime E-Bikes sind in Gebieten mit eingeschränktem Zugang zum öffentlichen Nahverkehr im Einsatz.
- 23 % der Lime-Nutzer:innen geben an, dass die Verfügbarkeit von E-Bikes ihren Zugang zu Arbeitsplätzen verbessert hat.

Verkehrsintegration: 34 % der Lime-Nutzer:innen kombinieren ihre E-Bike-Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

Alltagsnutzung: 35 % der Lime-Nutzer:innen haben einen „Weekday Commuter Pass“, der den Weg von zu Hause zur Arbeit erleichtert – ein Anteil, der weltweit einmalig hoch ist.

Bikesharing kann soziale Teilhabe fördern, indem es die Verfügbarkeit, Zugänglichkeit und Bezahlbarkeit für benachteiligte Bevölkerungsgruppen erhöht - wie das Beispiel Lyon zeigt.

Verbesserte Anbindung

- Vélo'v betreibt 2025 insgesamt 5.000 Fahrräder an 428 Stationen in 24 Gemeinden, mit weiteren 33 Stationen, die für 2026 geplant sind. Rund 50 % davon sollen benachteiligte Stadtviertel bedienen (~71.000 Einwohner:innen).
- Durch die jüngsten Stationseröffnungen wurde die Abdeckung in benachteiligten Gebieten kontinuierlich erhöht - von 17 % im Jahr 2005 über 22 % im Jahr 2018 auf heute 45 %. Bis 2026 werden 20 % der Stationen in den ärmsten Stadtvierteln liegen.

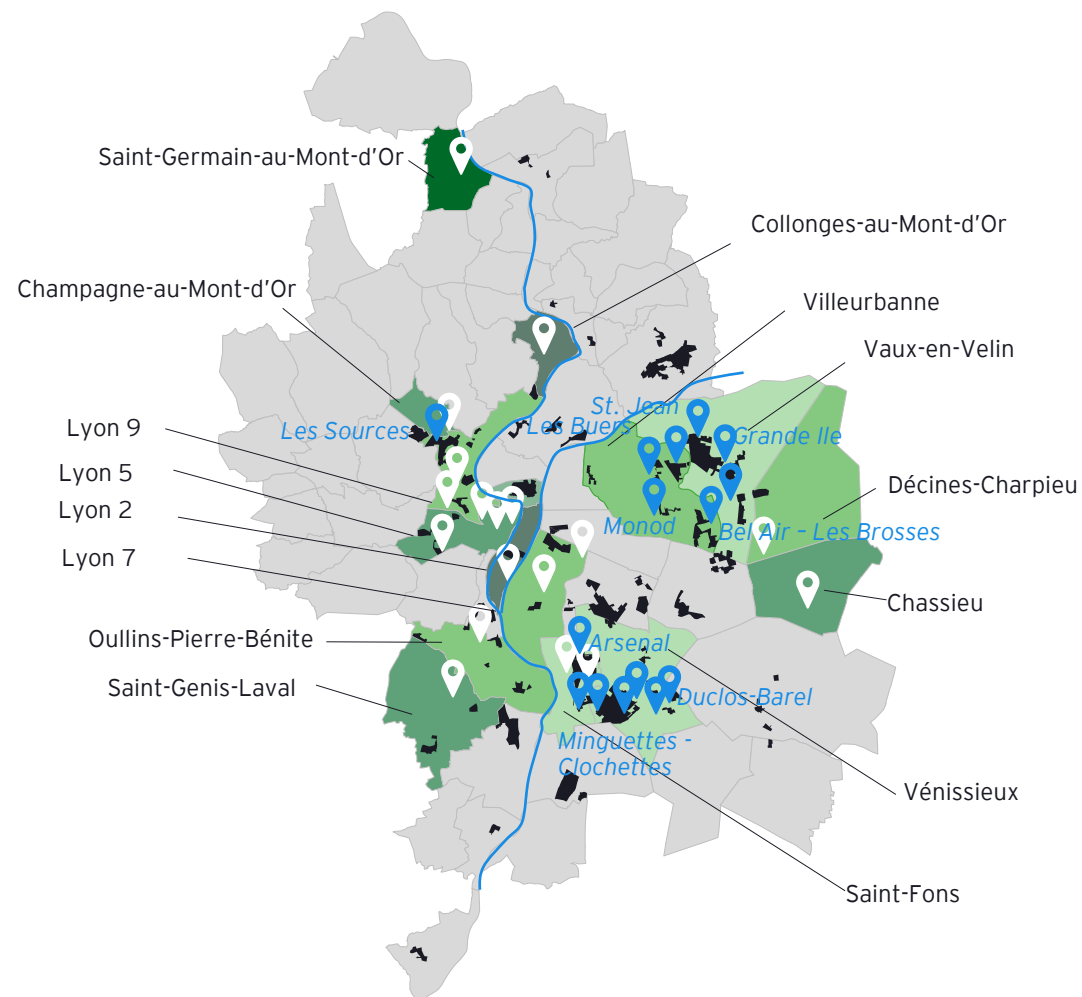
Verbesserte Erreichbarkeit

- Bis Ende 2025 wird Vélo'v 2.500 E-Bikes hinzufügen, um unterrepräsentierte Nutzer:innen zu gewinnen und hügelige oder dünn besiedelte Gebiete zu bedienen, wodurch Radfahren praktischer wird.
- Die kürzlich eingerichteten Stationen in den ärmsten Stadtvierteln verzeichnen doppelt so viele Fahrten wie Stationen außerhalb dieser Gebiete, was die Wirkung verbesserter Zugänglichkeit zeigt.

Vergünstigte Tarife

- Vélo'v setzt auf soziale Preisgestaltung - mit halbierten Jahresabonnements für Jugendliche (14-25 Jahre) und 62 % Rabatt für Empfänger:innen von Arbeitslosengeld, um finanzielle Hürden für Mobilität abzubauen.

Für 2026 geplante Vélo'v-Stationen nach Einkommen der Bewohner:innen



Legende

Median des Einkommens pro Haushalt

33 Vélo'v-Stationen bis 2026 erwartet

< 10.000 €

25.000-30.000 €

Neue Vélo'v-Stationen (19)

10.000-15.000 €

> 30.000 €

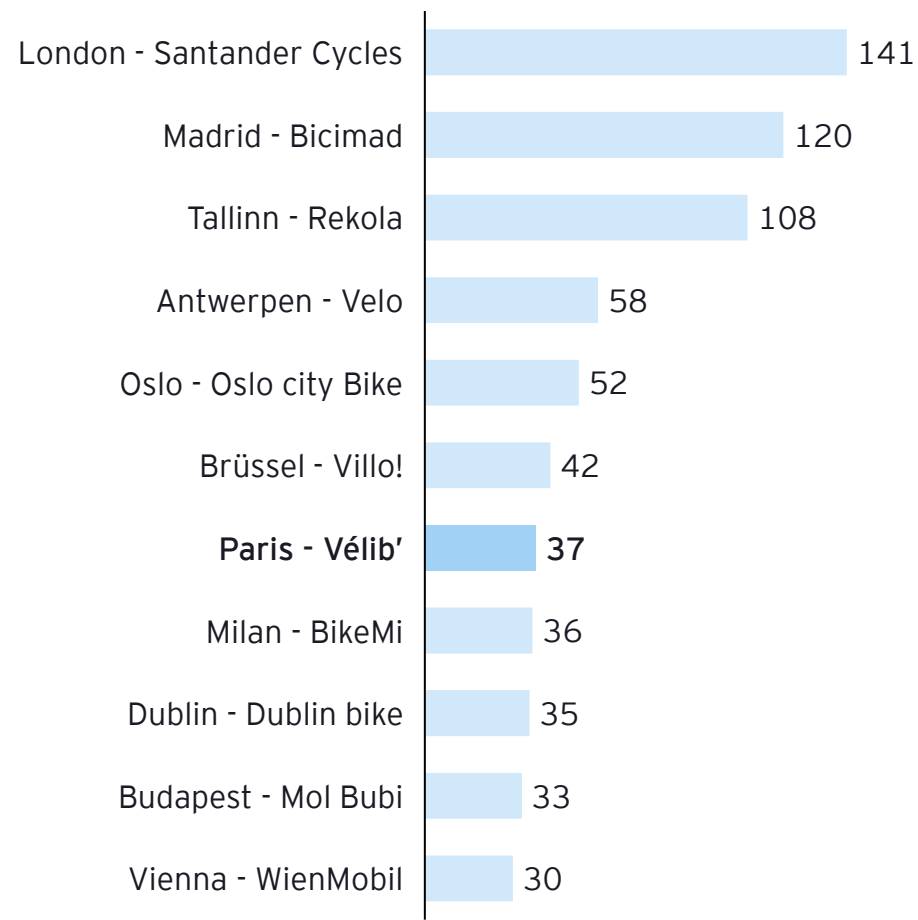
Neue Vélo'v-Stationen in sozial benachteiligten Vierteln (14)

20.000-25.000 €



Öffentliche Bike-Sharing-Systeme senken die individuellen Mobilitätskosten um bis zu 90 %, verringern Verkehrsungleichheiten und fördern die soziale Teilhabe.

Jahresgebühr (€) für öffentliche Bike-Sharing-Systeme in ausgewählten europäischen Städten



Laut der Französischen Umweltagentur (ADEME) wird geschätzt, dass der Besitz und das Fahren eines Autos 10 km pro Tag etwa 1.000 € pro Jahr kostet.



963 €

Jährliche Ersparnis durch Bike-Sharing im Vergleich zum Autobesitz in Paris

Agenda

1 | Zusammenfassung

2 | Vorwort

3 | Warum ist Bikesharing ein Gamechanger für die urbane Mobilität in Europa?

4 | Welche Bedeutung hat Bikesharing heute?

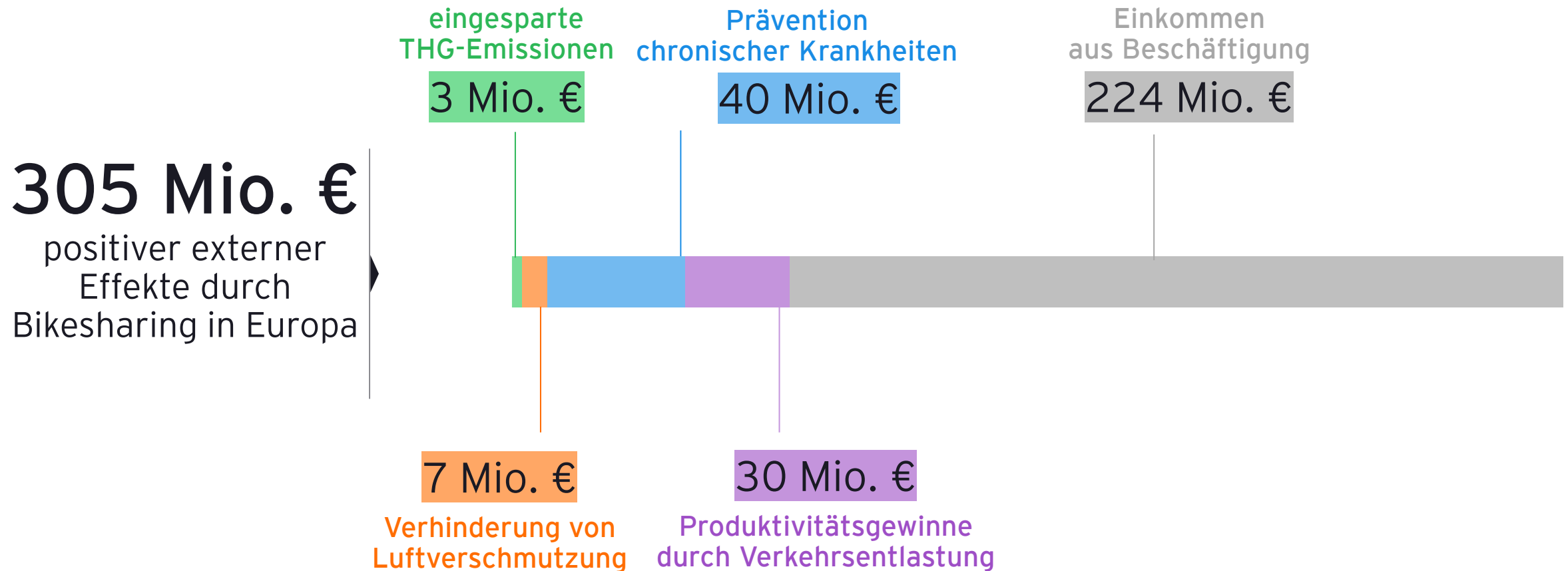
5 | Was können Bikesharing-Systeme bis 2030 erreichen?

6 | Wie kann das volle Potenzial von Bikesharing genutzt werden?

7 | Anhang



Schätzungen auf Basis der Nutzung im Jahr 2024 legen nahe, dass Bikesharing jährlich 305 Millionen € an positiven Externalitäten erzeugt.



Hinweis: Die Gesamtsumme weicht von der Summe der gerundeten Beträge ab.

Sources: EY Berechnungen

Die positiven Externalitäten von Bikesharing entsprechen den Anliegen der Bürger:innen, den Prioritäten der Bürgermeister:innen und stimmen mit den Plänen der Europäischen Kommission überein (1/2).

Themen	Warum sind diese Themen für Bürger:innen von Bedeutung oder ein Schwerpunkt der Europäischen Kommission?	Wie kann Bikesharing unterstützend wirken?
THG-Emissionen	- Im Jahr 2020 war der Verkehrssektor für fast ein Viertel der Treibhausgasemissionen Europas verantwortlich und lag weiterhin über dem Niveau von 1990. Allein der städtische Personenverkehr machte 24 % der gesamten Verkehrsemissionen der EU aus. - Die aktuellen politischen Maßnahmen werden voraussichtlich lediglich zu einer Emissionsminderung von 22 % bis 2050 führen - weit unter den erforderlichen 90 %, die für die Erreichung von Klimaneutralität nötig wären.	Um Klimaneutralität zu erreichen, müssen städtische Verkehrssysteme umfassend umgestaltet werden - mit saubereren Fahrzeugen, mehr geteilter Mobilität und einem stärkeren Fokus auf CO₂-arme Verkehrsmittel wie zu Fuß gehen, Radfahren und Bikesharing, das über seinen gesamten Lebenszyklus weniger CO₂-Äquivalente ausstößt als Autos.
Luftverschmutzung	- Im Jahr 2022 waren 96 % der städtischen Bevölkerung in Europa Feinstaubkonzentrationen der Kategorie PM2.5 ausgesetzt, die über den Richtwerten der WHO lagen. Der Straßenverkehr - insbesondere nicht-auspuffbedingte Quellen wie Bremsabrieb und Reifenverschleiß - war dabei ein wesentlicher Verursacher. - In einigen europäischen Städten, wie Mailand, Barcelona und London, zeigen Studien, dass der Straßenverkehr für etwa 40 % der PM2,5- und PM10-Emissionen verantwortlich ist. - Luftverschmutzung ist das größte umweltbedingte Gesundheitsrisiko in Europa und verursacht Krankheiten wie Asthma, Schlaganfälle und Lungenkrebs. Dennoch sind 83 % der Menschen in europäischen Städten der Meinung, dass die Behörden nicht genug dagegen unternehmen.	Etwa 15% der Fahrten mit Bikesharing ersetzen Autofahrten, wodurch weniger Fahrzeuge auf den Straßen unterwegs sind und die Feinstaubbelastung in Städten sinkt.
Chronische Erkrankungen	- Ein Drittel der Europäer:innen erreicht nicht die von der WHO empfohlenen 150 Minuten (2 h 30 min) mäßig intensiver körperlicher Aktivität pro Woche und hat damit ein höheres Risiko für nicht übertragbare Krankheiten wie Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Darmkrebs oder Demenz. - Die Einhaltung der WHO-Richtlinien könnte bis 2050 11,5 Millionen neue Fälle nicht übertragbarer Krankheiten verhindern, darunter 3,8 Millionen Herz-Kreislauf-Erkrankungen, fast 1 Million Typ-2-Diabetes-Fälle und über 400.000 Krebsfälle.	- Da rund zwei Drittel der Fahrten sitzende Fortbewegung ersetzen, steigern Bikesharing-Systeme das Aktivitätsniveau der Bevölkerung. - Auch weniger sportlich aktive Menschen nutzen Fahrradleihsysteme: - Bikesharing-Angebote richten sich nicht nur an sportlich Aktive: In Großbritannien waren 50 % der Nutzer:innen seit über einem Jahr nicht mehr mit dem Fahrrad unterwegs, und 89 % nutzen den Service zur körperlichen Betätigung.

Quellen: European Commission, International transport forum (2020) International transport forum (2024) European Environmental Agency (2025) Eurobarometer 561 (2025), WHO (2024), CoMoUK (2024), Association des acteurs du vélo public (2023)

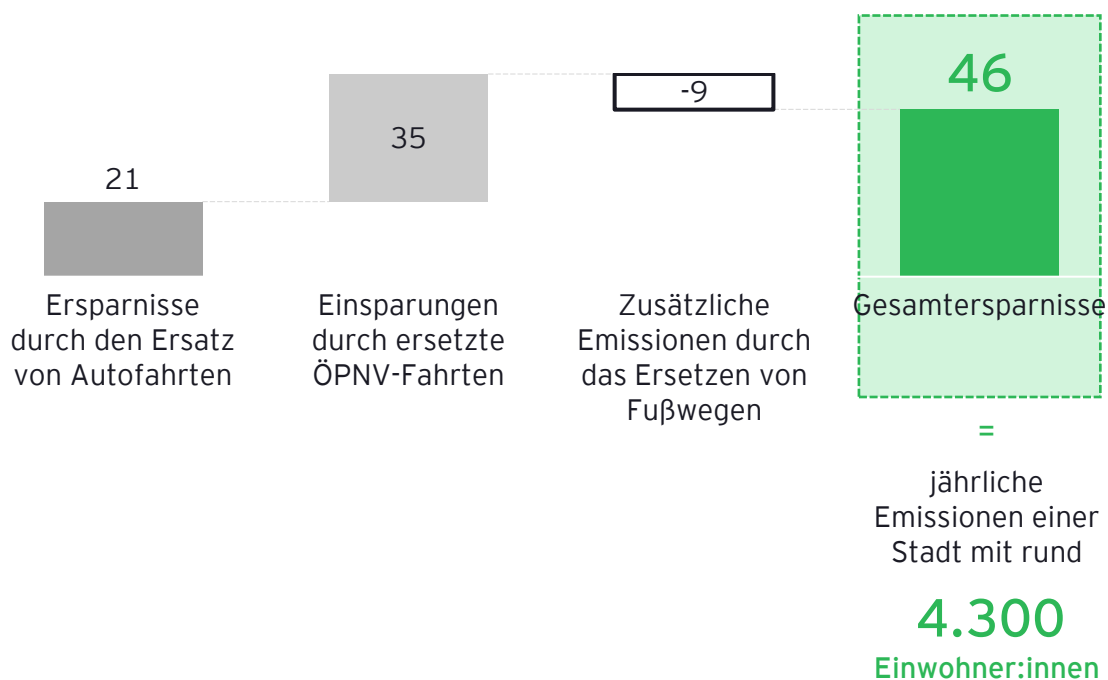
Die positiven Externalitäten von BikeSharing entsprechen den Anliegen der Bürger:innen, den Prioritäten der Bürgermeister:innen und stimmen mit den Plänen der Europäischen Kommission überein (2/2).

Themen	Warum sind diese Themen für Bürger:innen von Bedeutung oder ein Schwerpunkt der Europäischen Kommission?	Wie kann Bikesharing unterstützend wirken?
Verkehrsüberlastung	• Ergebnisse des aktuellen Eurobarometers zu Mobilität und Verkehr zeigen, dass Verkehrsüberlastung in Europa als größtes Hindernis für tägliche Mobilität wahrgenommen wird - 39 % der befragten Europäer:innen nannten Verkehrsüberlastung. • In Städten wie Dublin, Bukarest, Brüssel und Vilnius verlieren die Bewohner:innen jährlich über 100 Stunden durch Berufsverkehr, was die erhebliche Belastung der städtischen Verkehrsinfrastruktur verdeutlicht. • Laut Europäischem Rechnungshof könnten Verkehrsüberlastungen in EU-Städten bis zu 270 Milliarden Euro pro Jahr kosten.	• 15% of bike-sharing trips replace car journeys, cutting traffic and easing peak-hour congestion. • Bernardo (2022) found that introducing bike-sharing reduced congestion by 4.14 %, with stronger effects in cities under one million inhabitants, where reliance on private cars is high, and in lower-income cities, where cost-saving alternatives are more valued.
Beschäftigungshemmnisse für geringqualifizierte Personen	• Arbeitslosigkeit in der EU variiert stark nach Bildungsgrad: 2023 lag sie bei 11,8 % für geringqualifizierte Personen gegenüber 3,7 % für hochqualifizierte Personen (Gesamtdurchschnitt: 6 %).	• Im Durchschnitt entsteht durch 75 ausgeliehene Fahrräder ein neuer Arbeitsplatz, wodurch Bike-Sharing zu einer Chance für lokale Gemeinschaften wird. • Arbeitsplätze im Fahrradverleih haben einen hohen sozialen Wert und richten sich häufig an Menschen, die am dringendsten Chancen benötigen.

Quellen: European Court of Auditors (2020); Bernardo (2020); CEDEFOP (2024)

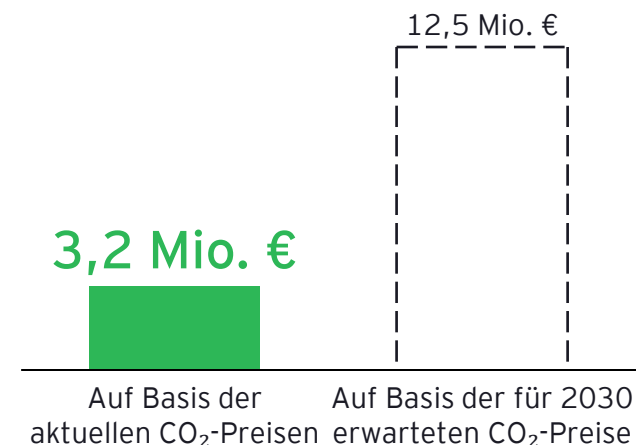
Bikesharing vermeidet jährlich rund **46.000 Tonnen CO₂-Äquivalente** und erzeugt dabei einen Nutzen von **3 Mio. €** – mit weiterem Wachstumspotenzial, da die CO₂-Preise steigen.

Jährlich eingesparte Treibhausgasemissionen in Tausend Tonnen CO₂-Äquivalent durch Bikesharing (EU-27 + Vereinigtes Königreich, Schweiz, Norwegen, basierend auf der Nutzung im Jahr 2024)



Hinweis: Die Gesamtsumme weicht von der Summe der gerundeten Beträge ab.

Jährliche wirtschaftliche Vorteile durch Bikesharing (EU 27 + Vereinigtes Königreich, Schweiz, Norwegen, basierend auf der Nutzung im Jahr 2024)



Bis Mitte 2025 haben die CO₂-Preise in der EU rund 70 €/t erreicht und könnten im EU-Szenario bis 2030 auf 270 €/t ansteigen.

Die Auswertung der Fachliteratur zeigt Initiativen außerhalb Europas auf, die Leihfahrräder über Emissionsgutschriften monetarisieren und Kosten sparen.

2018 führte die UNFCCC Richtlinien ein, die es erlauben, Leihfahrräder über den UN-Clean-Development-Mechanism (CDM) für CO₂-Gutschriften zu nutzen. Eine Umsetzung wurde bisher nicht berichtet, doch mehrere verwandte Initiativen wurden identifiziert.

Städte	Betreiber	Größe des Verleihsystems	Beschreibung der Initiative
 Seoul (Südkorea)	T-Money, Betreiber von Ttareungi	41 Mio. Fahrten	- Im Rahmen des Emissionshandels verkauften die Stadt Seoul und T-Money im Jahr 2023 zertifizierte CO₂-Gutschriften. - Im selben Jahr sparte die Nutzung von Leihfahrrädern 962 t CO₂e ein und erzielte Einnahmen von 7.100 €, die in die Verbesserung des Systems reinvestiert wurden.
 Rio de Janeiro (Brasilien)	Tembici	3.100 Leihfahrräder 300 Leihstationen	- Das Bikesharing-System von Tembici sparte 750 t CO₂e im Jahr 2022 ein. - Emissionsgutschriften, die gemäß der UNFCCC-Methodik an der AirCarbon Exchange verkauft wurden, erzielten Einnahmen in Höhe von 5.500 €, die in Technologie und Leihfahrräder reinvestiert wurden.
 Wuhan (China)	unbekannt	80.000 Leihfahrräder 3.160 Leihstationen	- In Wuhan erhalten Nutzer:innen von Leihfahrrädern Emissionsgutschriften, die für kleine Waren oder Dienstleistungen wie Kinokarten ausgegeben oder zur Kompensation anderer Emissionen verwendet werden können. - Für jeden mit einem Leihfahrrad gefahrenen Kilometer werden 93,3 g CO₂-Äquivalent eingespart; 5.000 g CO₂-Äquivalent entsprechen dabei etwa dem CO₂-Fußabdruck von sechs Eiern.

Reduzierung von Partikelemissionen durch Bikesharing erzeugen jedes Jahr positive externe Effekte in Höhe von **7 Mio. €**.

Jährlich eingesparte Stickstoffoxid-(NO_x) und grobe Partikel-(PM₁₀) Emissionen durch Bikesharing (EU-27 + Vereinigtes Königreich, Schweiz, Norwegen, basierend auf der Nutzung im Jahr 2024)

pro Jahr vermiedene

200 t NO_x -
Emissionen

pro Jahr vermieden

11 t PM₁₀ - und PM_{2,5} -
Emissionen

=

51.000 Menschen verzichten
jährlich auf das Auto als
Fortbewegungsmittel

Jährliche wirtschaftliche Vorteile durch Bikesharing (EU-27 + Vereinigtes Königreich, Schweiz, Norwegen, basierend auf der Nutzung im Jahr 2024)

7 Mio. €

an positiven Externalitäten, die jährlich durch vermiedene Luftverschmutzung (NO₂, PM₁₀, PM_{2,5} und SOMO35) entstehen



gesundheitliche
Vorteile



vermiedene
Sachschäden



vermiedene Ernte-
verluste Erhalt der Biodiversität

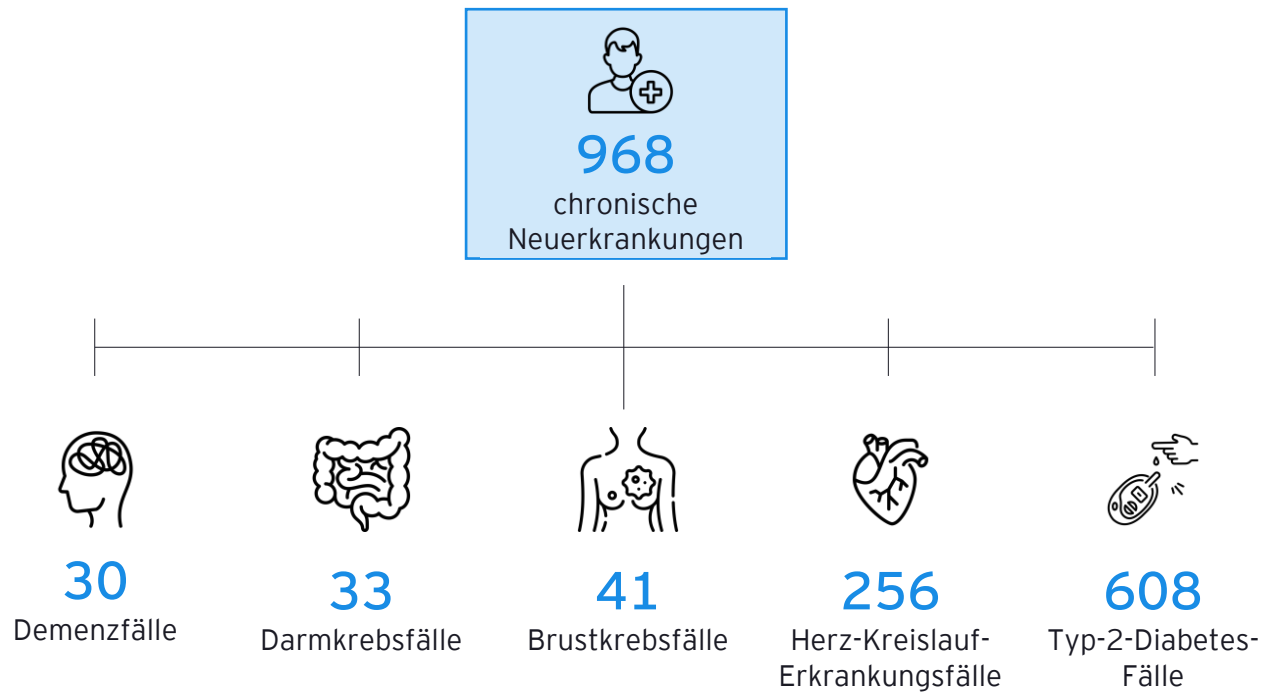


Die Europäische Kommission schätzt die durchschnittlichen luftverschmutzungsbedingten Kosten pro Personenkilometer auf 0,0091 € für Autofahrten, 0,0098 € für Busfahrten und 0 € für Fahrradverleihsysteme.

Quellen: Airparif, Peitzmeier et al., Real-world vehicle emissions as measured by in situ analysis of exhaust plumes (2017), Institut Terram, mobilités : la santé mentale à l'épreuve des transports (2025), Ministère de la transition écologique, Comment les Français se déplacent-ils pour aller travailler ? (2024), European Commission, The Handbook on the external costs of transport (2019), ADEME, contribution du développement de la marche et du vélo à la décarbonation et l'amélioration de la qualité de l'air (2025)

Bikesharing-systeme verhindern jährlich fast **1.000 chronische Neuerkrankungen** und sparen **40 Mio. €** an öffentlichen Gesundheitskosten.

Jährlich verhinderte Neuerkrankungen durch Bikesharing (EU-27 + Vereinigtes Königreich, Schweiz, Norwegen, basierend auf der Nutzung im Jahr 2024)



40 Mio. €
eingespart bei den öffentlichen Gesundheitsausgaben

Bikesharing schafft jährlich **rund 760.000 Stunden** Zeitgewinn und wandelt die sonst verlorene Autofahrzeit in **30 Mio. €** in Produktivitätsgewinn um.

Jährlich gewonnene Gesamtzeit aller Bikesharing-Nutzer:innen (EU-27 + Vereinigtes Königreich, Schweiz, Norwegen, basierend auf der Nutzung im Jahr 2024)

pro Jahr
**758.000
Stunden**
zusätzlich gewonnen

Die Analyse basiert auf Daten der ADEME, unter der Annahme einer durchschnittlichen Fahrradgeschwindigkeit von 15 km/h und einer durchschnittlichen Autogeschwindigkeit von 14 km/h.

30 Mio. €
an Produktivitätsgewinn durch die Ersetzung von Autofahrten durch Bikesharing-Fahrten

Angenommene durchschnittliche Produktivität in der EU-27: 40 €/Stunde.

In Europa schafft Bikesharing rund 6.000 direkte Arbeitsplätze vor Ort und generiert Löhne in Höhe von über 224 Mio. €.

Geschaffene Vollzeitstellen durch Bikesharing (EU-27 + Vereinigtes Königreich, Schweiz, Norwegen)



Lokale Tätigkeiten

Mechanik, Fahrzeug- und
Transportwesen



Zentrale Positionen am Hauptsitz

Buchhaltung, Marketing,
Personalwesen,
Geschäftsentwicklung,
Ingenieurwesen,
Kundenservice



224 Mio. €
an erwirtschafteten Löhnen

A large light gray rectangular box with a thin black border. Inside the box, the text '224 Mio. €' is centered in a large, bold, black font. Below it, the text 'an erwirtschafteten Löhnen' is centered in a smaller, regular black font.

Mangels sektorspezifischer Gehaltsdaten wurde das
Durchschnittseinkommen der EU-27 verwendet, um
die Auswirkungen zu modellieren.

Lokale Jobs im Bikesharing schaffen einen hohen sozialen Mehrwert, wie die Partnerschaft zwischen Genèveroule und Donkey Republic in Genf zeigt

Lokaler Kontext

- VéloPartage, das offizielle öffentliche Bikesharing-Netz des Kantons Genf, wurde 2020 gestartet und wird gemeinsam von Donkey Republic und der gemeinnützigen Organisation Genèveroule betrieben.
- Das System umfasst 1.440 Leihfahrräder, darunter 520 E-Bikes, an 620 Stationen in 22 Gemeinden.
- Donkey Republic provides the bikes and app-based user access, while Genèveroule manages maintenance, logistics, and the recruitment and training of the operational team.
- Donkey Republic stellt die Fahrräder und den app-basierten Zugang für die Nutzer bereit, während Genèveroule die Wartung, Logistik sowie die Rekrutierung und Schulung des Betriebsteams übernimmt.
- Im Jahr 2023 bestand das VéloPartage-Team aus 27 Mitarbeitenden, davon 10 in unbefristeten Arbeitsverhältnissen; die übrigen Stellen waren überwiegend temporär und wurden von Studierenden besetzt.

In welchen Bereichen schafft VéloPartage sozialen Mehrwert?

- **Die Belegschaft von VéloPartage setzt sich überwiegend aus Personen zusammen, die zuvor vom Arbeitsmarkt ausgeschlossen waren.** Die Einstellung erfolgt über das Genfer Programm „Employment Solidarity“, das subventionierte Arbeitsverträge für Personen bietet, die seit mindestens zwei Jahren arbeitslos sind. Für Mitarbeitende unter 55 Jahren dauern die Verträge drei Jahre und beinhalten Zeit für Schulungen und Arbeitssuche, während Personen über 55 Jahre unbefristete Verträge erhalten, die den Übergang in den Ruhestand unterstützen. Weitere Gruppen mit Beschäftigungshemmnissen wie Migrant:innen oder Studierende, werden auf Zeitverträgen eingestellt.
- VéloPartage bietet Arbeitsplatzsicherheit und Möglichkeiten zur beruflichen Weiterentwicklung: Von 25 Mitarbeitenden haben 10 eine Festanstellung erhalten. Einige konnten sich intern weiterentwickeln, zum Beispiel von der Fahrradmechaniker:in zur Serviceleitung.
- **Mitarbeitenden von VéloPartage erwerben wertvolle technische und berufspraktische Fähigkeiten:** Sie lernen Fahrradreparatur, Fahrpraxis und digitale Kompetenzen in einem zweisprachigen Umfeld, was ihre Beschäftigungsfähigkeit im Bereich der urbanen Logistik stärkt.
- **Über die fachlichen Kenntnisse hinaus fördert das kollaborative und unterstützende Umfeld das Selbstvertrauen und Selbstwertgefühl** der Mitarbeitenden und hilft ihnen, langfristige Karrierewege zu entwickeln - indem sie sich wertgeschätzt fühlen und aktiv zum Team beitragen.

Genèveroule!
VÉLO & INSERTION

Zielgruppe, die durch VéloPartage unterstützt werden



Menschen in wirtschaftlich
prekären Lagen

(in Zusammenarbeit mit
dem Hospice Général))



Menschen ohne Arbeit
(in Zusammenarbeit mit
dem Kantonalen
Arbeitsamt)



Praktikant:innen und
Auszubildende

Anzahl der Genèveroule-Mitarbeitenden für VéloPartage

27

Gesamtanzahl der
Mitarbeitenden für
VéloPartage

10

sind mit langfristigen
Verträgen für
VéloPartage angestellt

Bikesharing-Systeme schaffen zudem einen hohen sozialen Mehrwert, indem sie Karrieremöglichkeiten für geringqualifizierte Bevölkerungsgruppen eröffnen, wie am Beispiel von Ryans Erfahrungen bei Vélogik Leeds deutlich wird.

Der Bereich der Fahrradwartung, beispielhaft vertreten durch Unternehmen wie Vélogik, ist besonders offen für Personen mit geringen oder keinen formalen Qualifikationen. Die Rekrutierungspraktiken in diesem Sektor richten sich häufig an Profile, die vom traditionellen Arbeitsmarkt entfernt sind, und fördern dadurch die berufliche Integration. Die Laufbahn von Ryan Whyte, derzeit Standortleiter bei Vélogik in Leeds, veranschaulicht diese Dynamik eindrucksvoll: Ohne Abschluss und nach ersten Tätigkeiten als Küchenhilfe und Lagerarbeiter stieg Ryan ohne Vorerfahrung in die Fahrradbranche ein. Nach 18 Monaten in der Reparatur von Elektrofahrrädern und dem Aufstieg zum Filialleiter begann er im Oktober 2024 bei Vélogik als Fahrradmechaniker.

Nach seinem Eintritt bei Vélogik profitierte Ryan von einem umfassenden Ausbildungsprogramm. Schritt für Schritt erwarb er technische Fähigkeiten in der Fahrradmechanik, im Bestandsmanagement, in Sicherheitsprotokollen, in finanziellen Grundlagen sowie im Umgang mit digitalen Werkzeugen wie Microsoft 365. Seine Ausbildung umfasste zudem drei Managementkurse. Innerhalb von 22 Monaten stieg er vom Mechaniker zum Werkstattleiter (6 Monate) und schließlich zum Hub-Manager auf, wobei er bis zu zwölf Teammitglieder betreute.

Aufbauend auf den gewonnenen Erfahrungen leitet Ryan heute die Expansion des Leeds-Hubs und erhöht aktuell dessen Fahrradflotte von 441 auf 500 Fahrräder. Er führt ein Team von sieben Mitarbeitenden, darunter vier ohne vorherige Erfahrung in der Fahrradbranche. Zu seinen Aufgaben gehören eine breite Palette operativer und leitender Tätigkeiten: Annahme der Fahrräder, Bestands- und Flussmanagement, Überwachung von Vertragskennzahlen, Einsatzplanung (einschließlich Dienst- und Urlaubsplanung), Geräteüberwachung, Mitarbeiterschulungen, Teamführung und -betreuung sowie Rekrutierung. Neben der Sicherstellung eines reibungslosen Ablaufs der Wartungsarbeiten bleibt Ryan praktisch tätig und wartet die Fahrräder selbst, trotz reduzierter Personalstärke (7 Mitarbeitende gegenüber zuvor 12) und steigender operativer Anforderungen.

Seine Geschichte ist kein Einzelfall: Vier seiner sieben Kolleg:innen verfügten ebenfalls über keine formalen Qualifikationen und haben von vergleichbarer Unterstützung und Schulung profitiert.

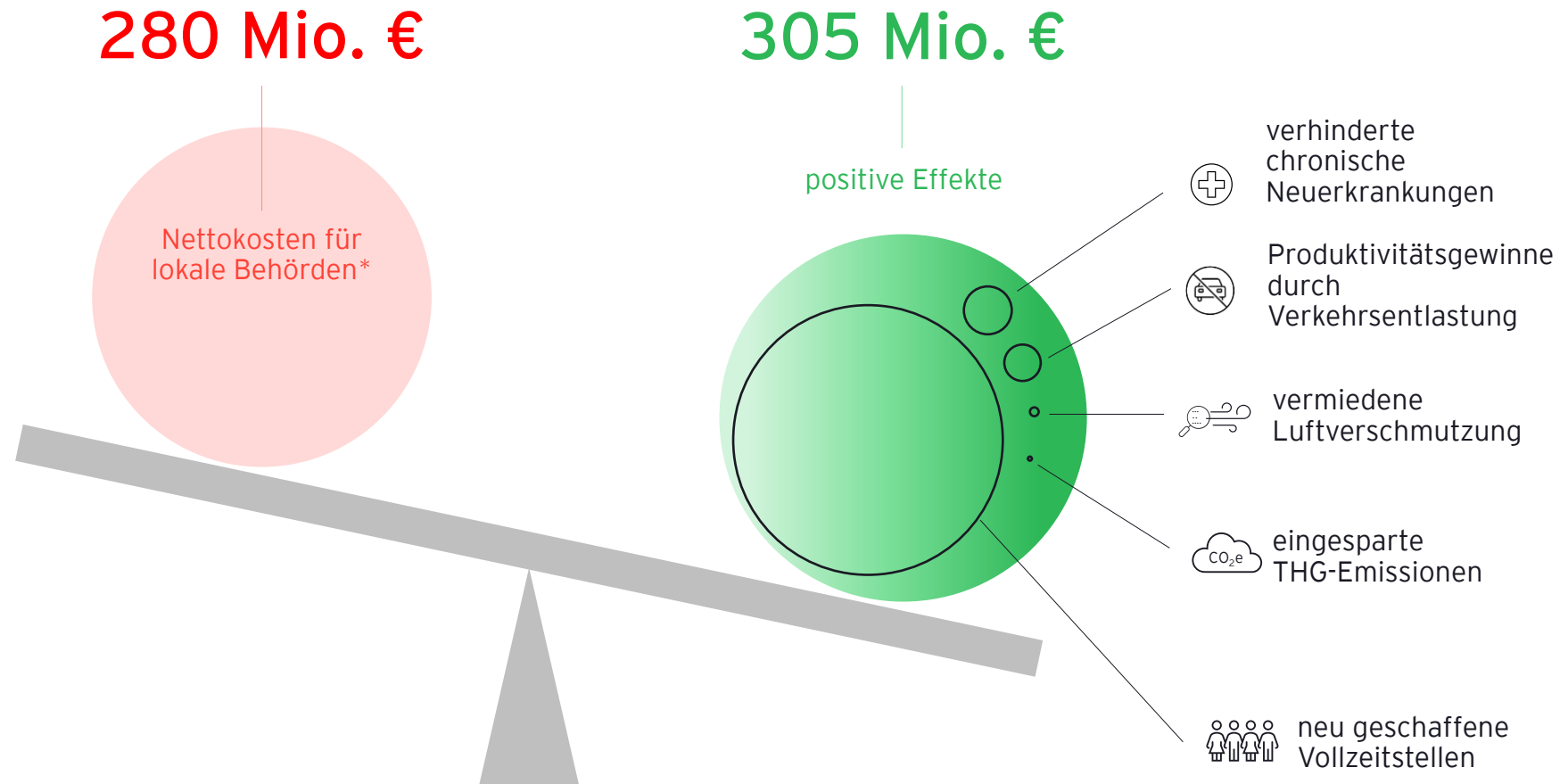
Quellen: EY interviews



Alles, was ich heute kann, habe ich bei Vélogik gelernt.

Ryan Whyte, Hub-Manager in Leeds bei Vélogik

Schätzungen zufolge generiert jeder von lokalen Behörden in Bikesharing investierte Euro 1,10 € an positiven Externalitäten – was einer jährlichen Rendite von 10 % entspricht.



* Die jährlichen Nettokosten pro öffentlichem Leihfahrrad wurden anhand öffentlicher Daten (inkl. ADEME) geschätzt, abzüglich der Einnahmen privater Leihfahrräder für die Kommune.

Sources: Brussels Mobility, Public Bicycles (PB) & Long-Term Rental (LTR) International Benchmark (2024), Association des acteurs du vélo public, Rapport du vélo public (2023), ADEME, Actualisation de l'étude d'évaluation des services vélos (2021), EY Interviews; EY Berechnungen

Dieses positive Ergebnis ist vorsichtig geschätzt, da mehrere positive Effekte des Bikesharings bisher nicht monetarisiert wurden.

Positive Effekte (nicht vollständig)

Beispiele

Bikesharing fördert soziale Bindungen und Gemeinschaft, indem sie Stadtviertel verbinden und Menschen zusammenbringen.

Siehe Fallstudie zu Glasgow.

Fahrradleihsysteme können die urbane Resilienz stärken, indem sie flexible Transportmöglichkeiten in Notfällen wie Naturkatastrophen oder Terroranschlägen bieten.

Das London Cycle Hire (LCH) verzeichnete seine höchste Nutzung seit dem Start an zwei Tagen, die durch U-Bahn-Streiks geprägt waren – ein deutlicher Hinweis darauf, dass LCH bei Störungen oder Ausfällen des öffentlichen Nahverkehrs eine unverzichtbare Alternative darstellt, die die Stadt in Bewegung hält (*Lessons from thirteen years of the London cycle hire scheme: a review of evidence, 2024*)

Durch ihren geringen Platzbedarf im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln tragen Bikesharing-Systeme zur Reduzierung der Flächenversiegelung bei.

Ein einzelnes Leihfahrrad benötigt etwa 1,5 Quadratmeter Platz, während ein Standard-Autoabstellplatz rund 17 Quadratmeter beansprucht (*European Cyclists' Federation*).

Fahrradleihsysteme können die Konzentrationsfähigkeit von Schülern in der Schule fördern.

Vier Stunden nach Beginn des Schultages zeigen Schüler, die mit dem Fahrrad zur Schule fahren, eine um 8 % höhere Konzentration als jene, die mit dem Auto gebracht werden. (*European Cyclists' Federation, The benefits of cycling*).

Bikesharing kann zu geringeren Fehlzeiten am Arbeitsplatz beitragen.

Beschäftigte, die regelmäßig mit dem Fahrrad zur Arbeit fahren, fehlen im Jahresdurchschnitt 1,3 Tage weniger krankheitsbedingt (*ECF, The benefits of cycling*).

Fahrradleihsysteme erhöhen die Sicherheit und können so die Unfallzahlen von Radfahrenden senken.

In Städten mit Fahrradleihsystemen gingen die jährlichen Radfahrerunfälle nach deren Einführung im Durchschnitt um 27 % zurück (*2018 US study, The safety of bike-share systems*).

Bikesharing kann helfen, das lokale Kaufverhalten zu stärken und somit die Einnahmen lokaler Geschäfte zu steigern.

Pro Quadratmeter liefert das Abstellen von Fahrrädern einen fünfmal höheren Einzelhandelsumsatz als die gleiche Fläche für das Abstellen von Autos (*ECF, The benefits of cycling*).

Agenda

1 | Zusammenfassung

2 | Vorwort

3 | Warum ist Bikesharing ein Gamechanger für die urbane Mobilität in Europa?

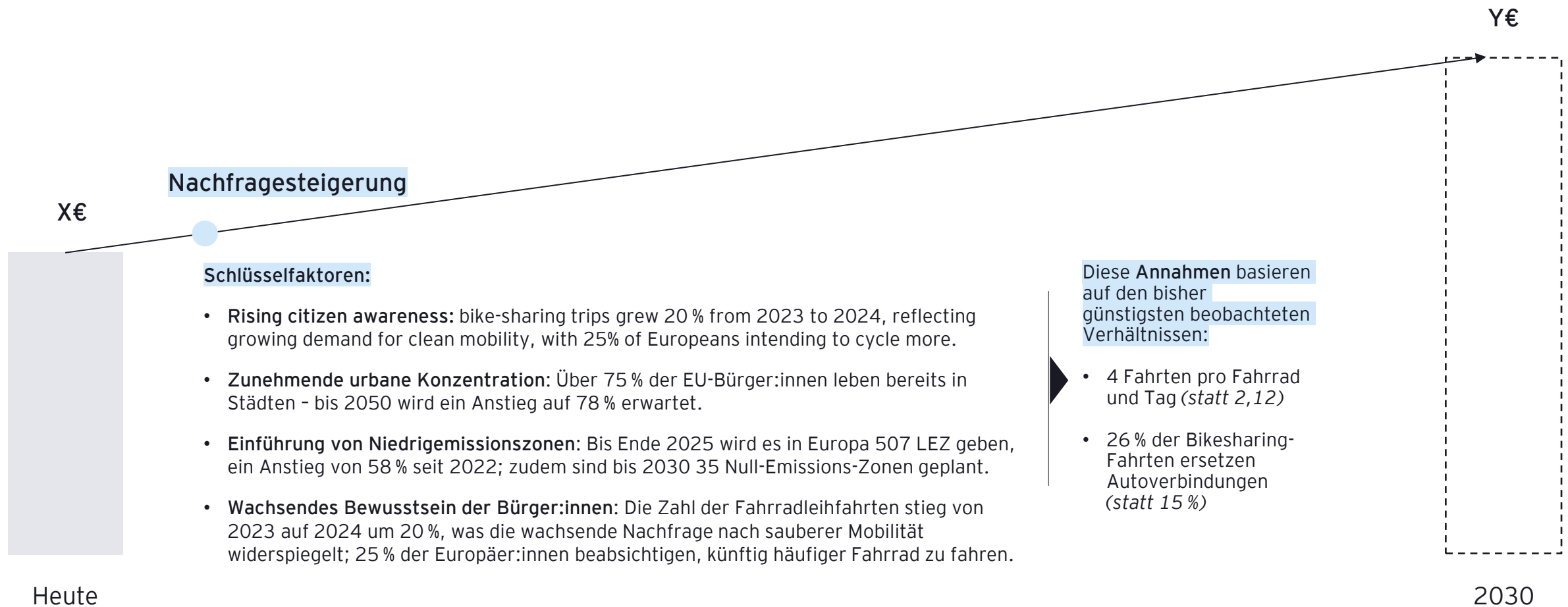
4 | Welche Bedeutung hat Bikesharing heute?

5 | Was können Bikesharing-Systeme bis 2030 erreichen?

6 | Wie kann das volle Potenzial von Bikesharing genutzt werden?

7 | Anhang

Vier Multiplikatoreffekte könnten die Nutzung von Bikesharing-Systemen und ihre positiven Effekte bis 2030 deutlich steigern (1/5)



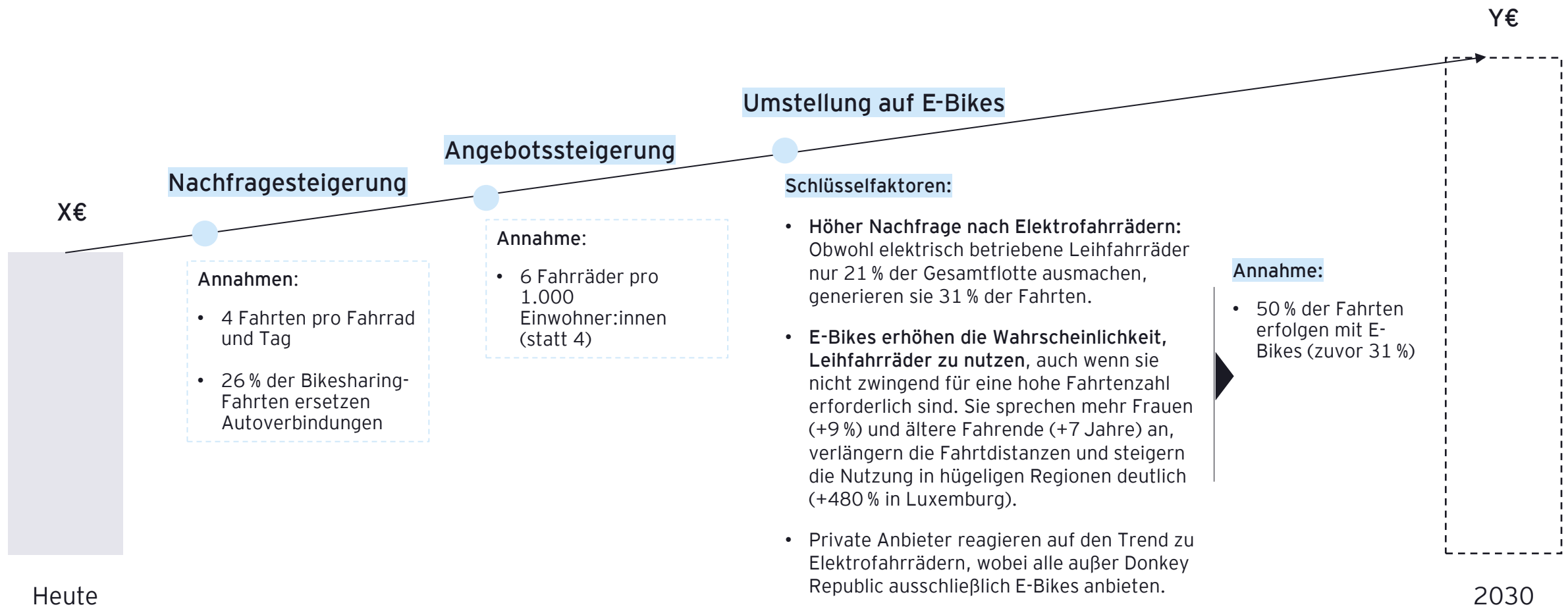
Quellen: European Environment Agency, Urban adaptation in Europe (2020), Clean cities, The development trends of low and zero-emission zones in Europe (2022), Ipsos, Mobility barometer (2024)

Vier Multiplikatoreffekte könnten die Nutzung von Bikesharing-Systemen und ihre positiven Effekte bis 2030 deutlich steigern (2/5)



Quellen: European Commission, New European Urban Mobility Framework (2021), EY research

Vier Multiplikatoreffekte könnten die Nutzung von Bikesharing-Systemen und ihre positiven Effekte bis 2030 deutlich steigern (3/5)

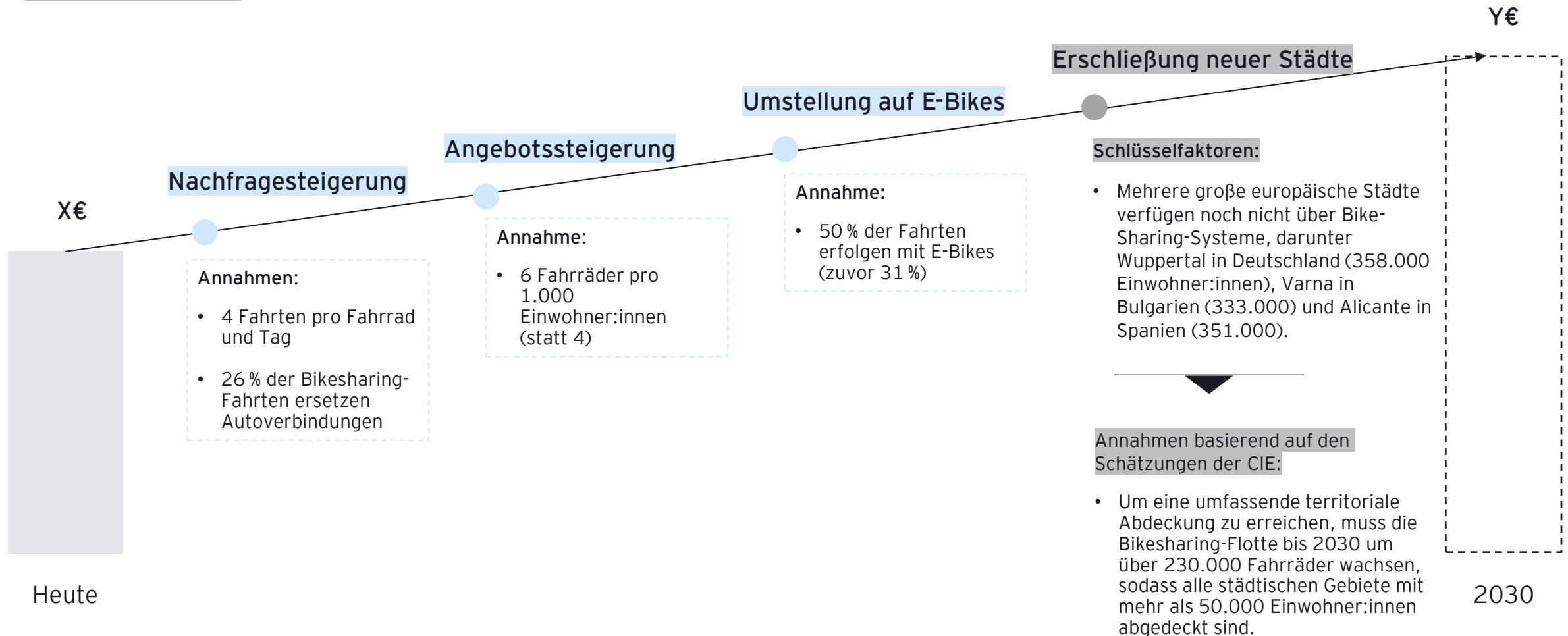


Quellen: Brussels Mobility, Public Bicycles (PB) & Long-Term Rental (LTR) International Benchmark (2024), CIE, Shared Ambition (2023, 2024), Fluctuo (2024)

Vier Multiplikatoreffekte könnten die Nutzung von Bikesharing-Systemen und ihre positiven Effekte bis 2030 deutlich steigern (4/5)

Optimierungen in bestehenden Städten

Erschließung neuer Städte

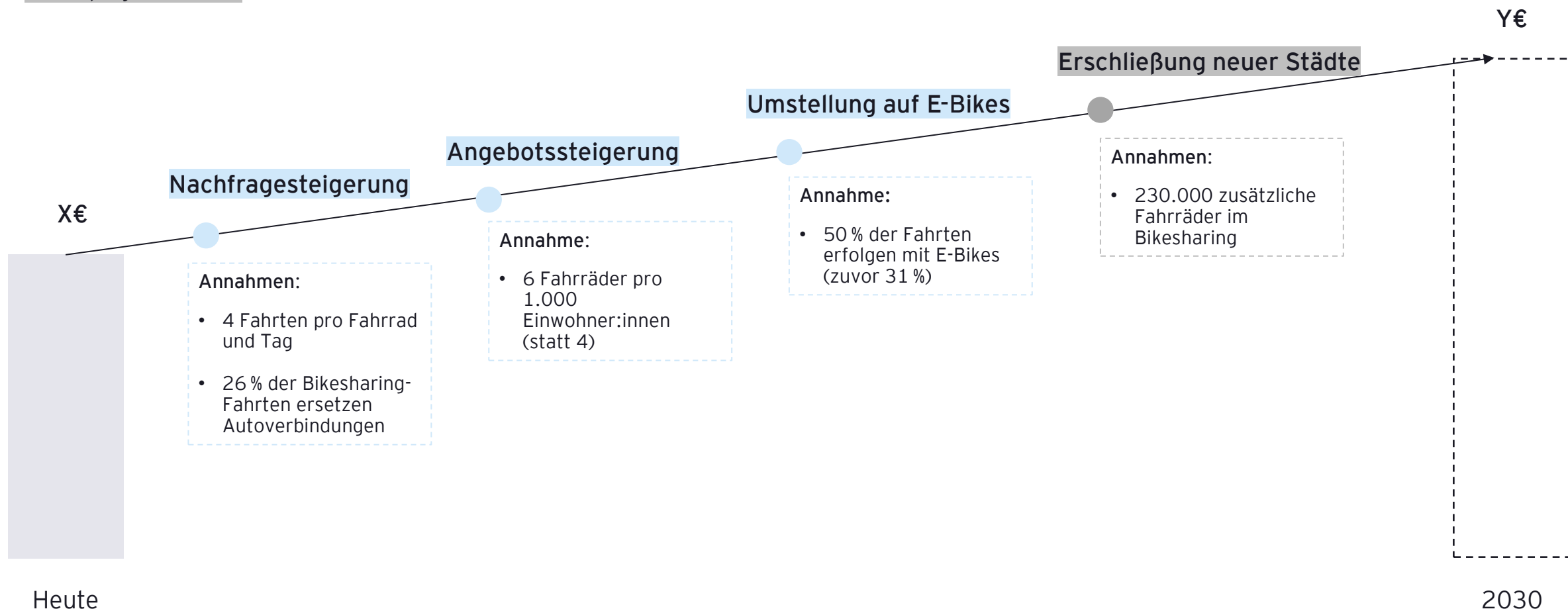


Quellen: CIE, Bike Sharing to accomplish EU's Social Climate Fund goals (2025)

Vier Multiplikatoreffekte könnten die Nutzung von Bikesharing-Systemen und ihre positiven Effekte bis 2030 deutlich steigern (5/5)

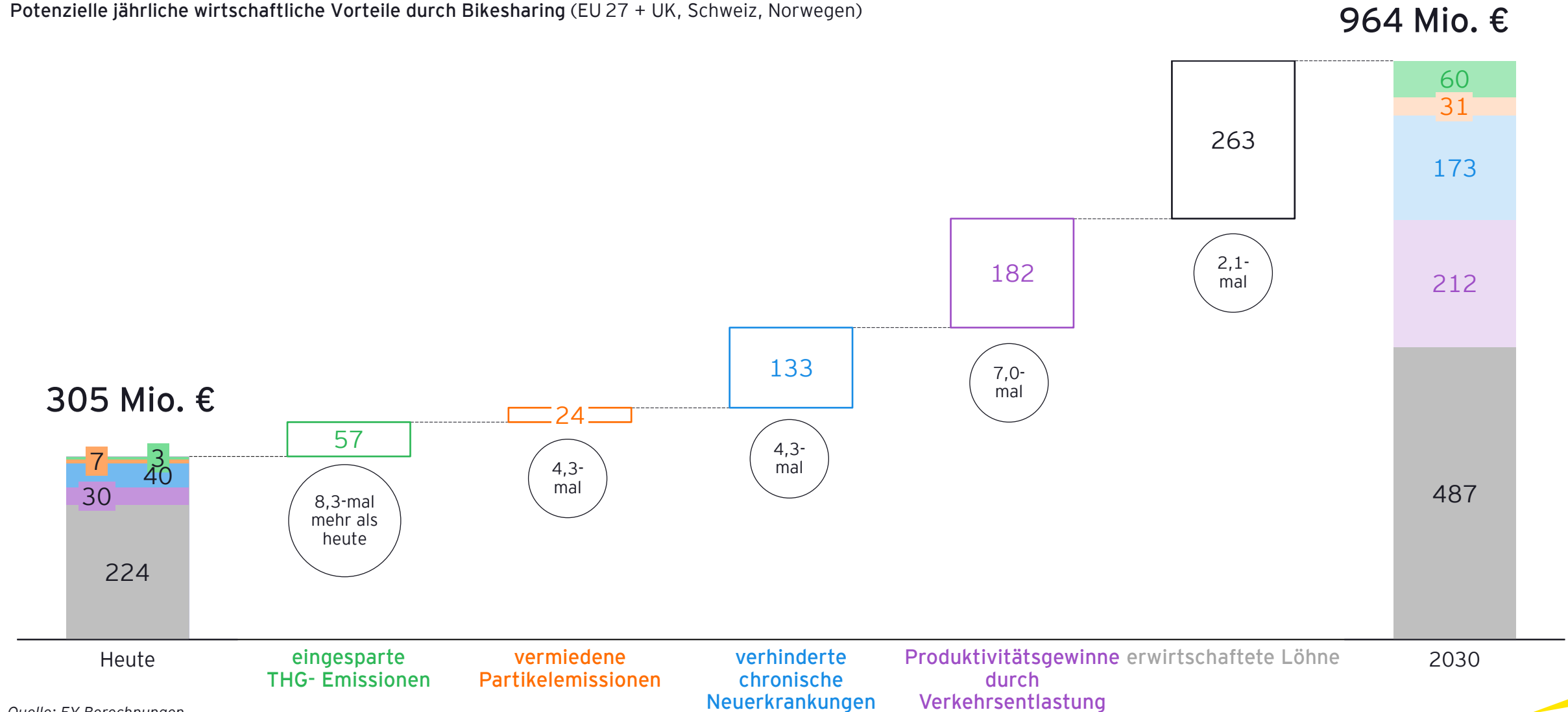
Optimierungen in bestehenden Städten

Erschließung neuer Städte



Die positiven Effekte von Bikesharing könnten bis 2030 auf das Dreifache steigen und jährlich rund 1 Milliarde Euro erreichen.

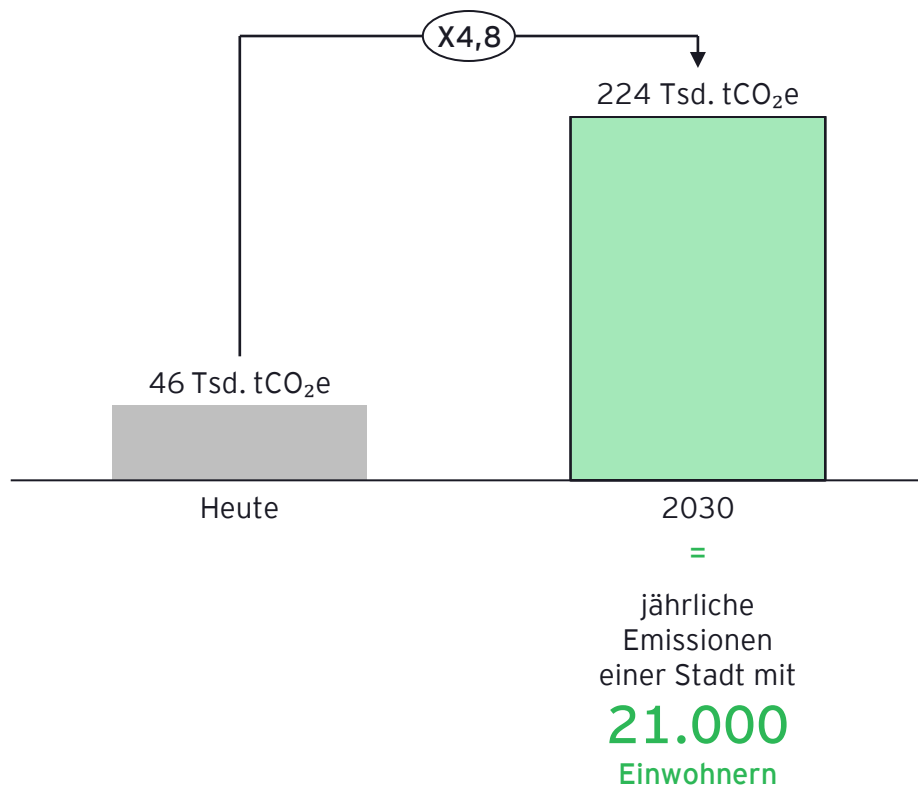
Potenzielle jährliche wirtschaftliche Vorteile durch Bikesharing (EU 27 + UK, Schweiz, Norwegen)



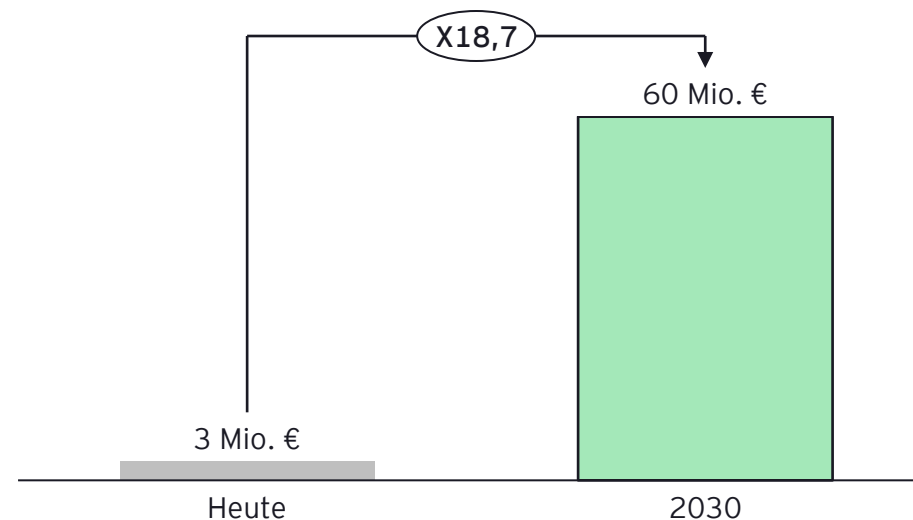
Quelle: EY Berechnungen

Bis 2030 könnte Bike-Sharing jährlich **224.000 t CO₂e** einsparen - das Fünffache des heutigen Niveaus - mit geschätzten finanziellen Einsparungen von **60 Mio. €** - das Neunzehnfache des aktuellen Nutzens.

Jährlich eingesparte Treibhausgasemissionen in Tausend Tonnen CO₂-Äquivalent durch Bikesharing (EU-27 + Vereinigtes Königreich, Schweiz, Norwegen)



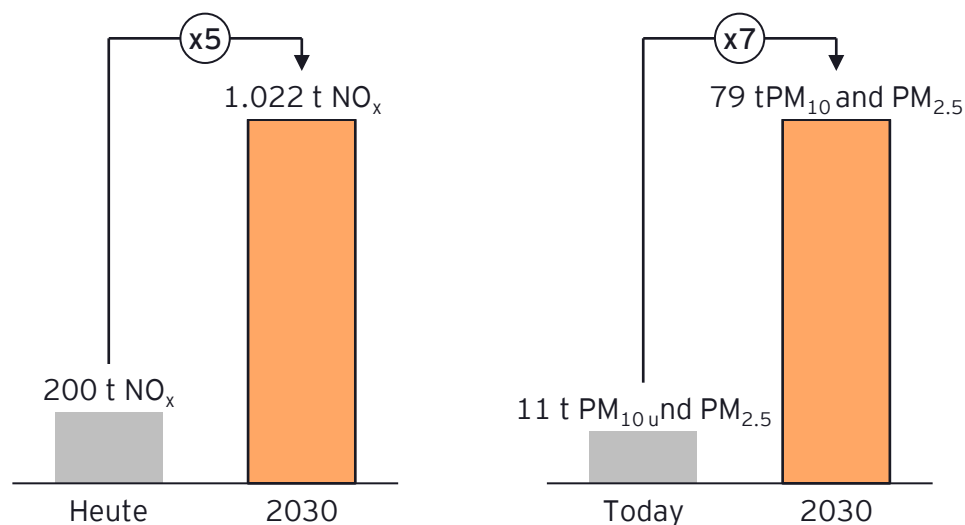
Jährliche wirtschaftliche Vorteile durch Bikesharing (EU 27 + Vereinigtes Königreich, Schweiz, Norwegen)



Im EU-Szenario könnten die CO₂-Preise bis 2030 auf 270 €/t ansteigen.

Bis 2030 könnte die Nutzung von Bikesharing die **Feinstaubemissionen um das Siebenfache reduzieren** und jährlich **31 Mio. €** an positiven externen Effekten erzeugen, gegenüber **7 Mio. €** heute.

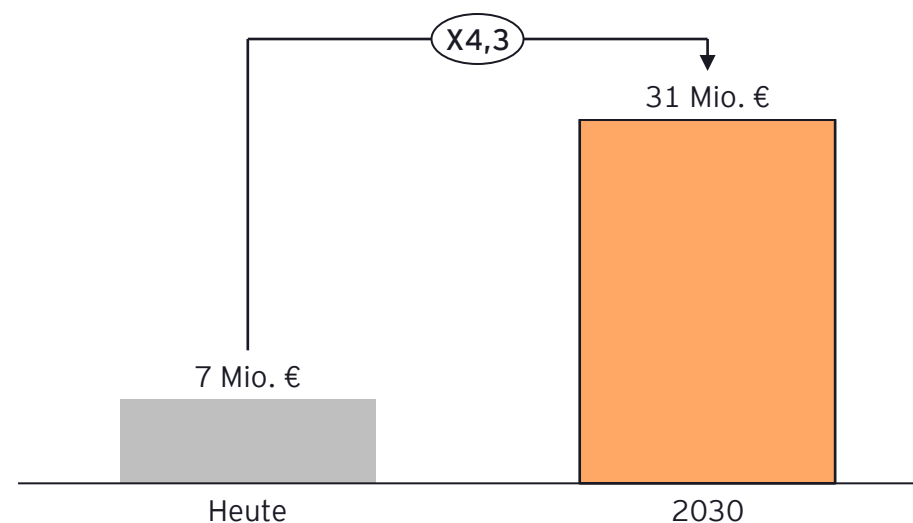
Jährlich eingesparte Stickstoffoxid- (NO_x) und grobe Partikel-(PM₁₀) Emissionen durch die Nutzung von Bikesharing (EU-27 + Vereinigtes Königreich, Schweiz, Norwegen)



=

mehr als **260.000** Menschen vermeiden jährlich Autofahrten

Jährliche wirtschaftliche Vorteile durch Bikesharing (EU-27 + Vereinigtes Königreich, Schweiz, Norwegen)

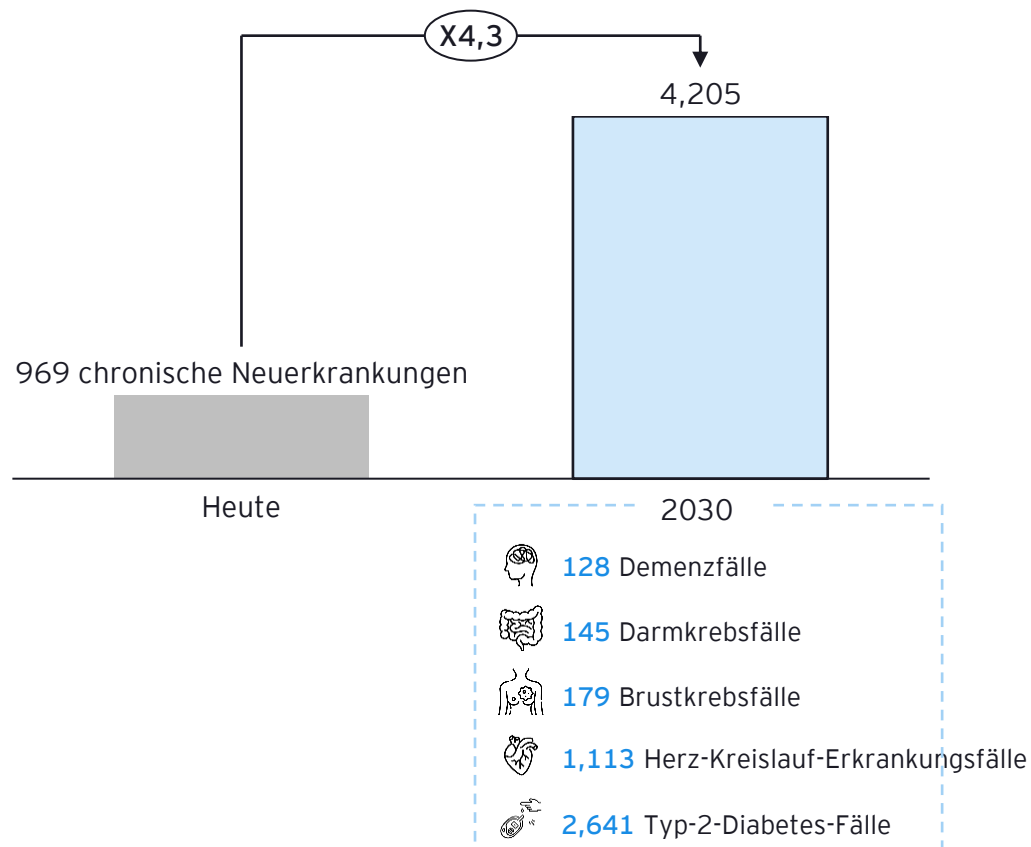


an positiven externen Effekten, die jedes Jahr durch vermiedene Luftverschmutzung (NO₂, PM₁₀, PM_{2,5} und SOMO35) erzeugt werden

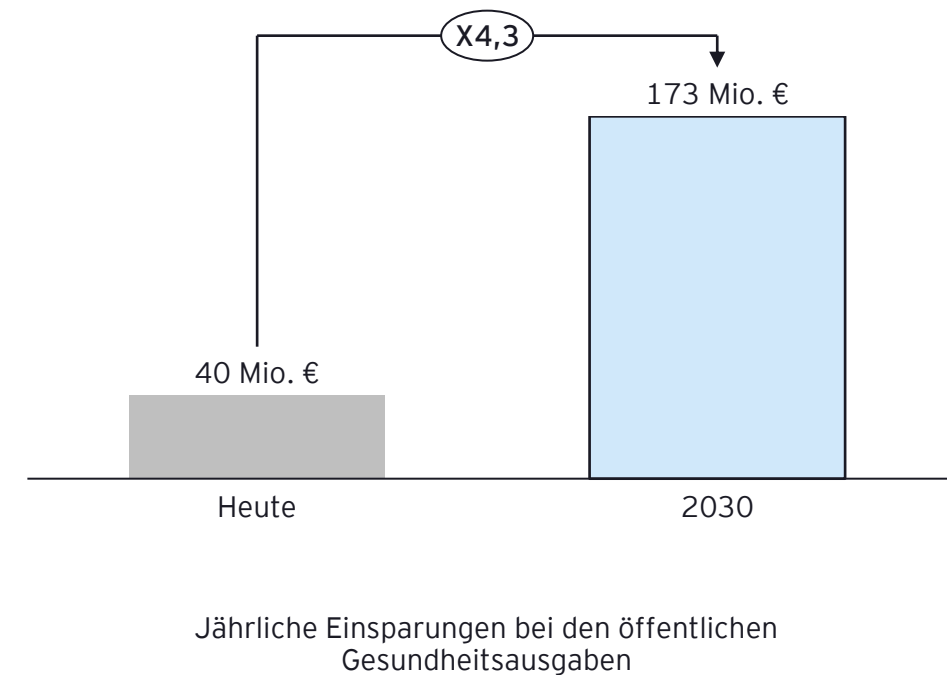
Quellen: Airparif, Peitzmeier et al., Real-world vehicle emissions as measured by in situ analysis of exhaust plumes (2017), Institut Terram, mobilités : la santé mentale à l'épreuve des transports (2025), Ministère de la transition écologique, Comment les Français se déplacent-ils pour aller travailler ? (2024), European Commission, The Handbook on the external costs of transport (2019), ADEME, contribution du développement de la marche et du vélo à la décarbonation et l'amélioration de la qualité de l'air (2025)

Bis 2030 könnte Bikesharing jährlich etwa **4.000 chronischer Neuerkrankungen** verhindern und **173 Mio. €** an Gesundheitskosten einsparen – das Vierfache gegenüber heute.

Jährlich verhinderte Neuerkrankungen durch Bikesharing (EU-27 + Vereinigtes Königreich, Schweiz, Norwegen)



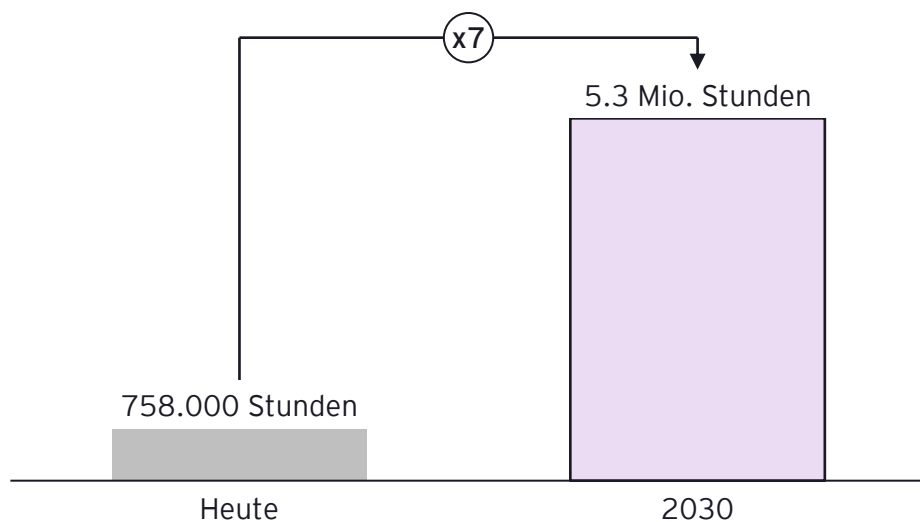
Jährliche wirtschaftliche Vorteile durch Bikesharing (EU-27 + Vereinigtes Königreich, Schweiz, Norwegen)



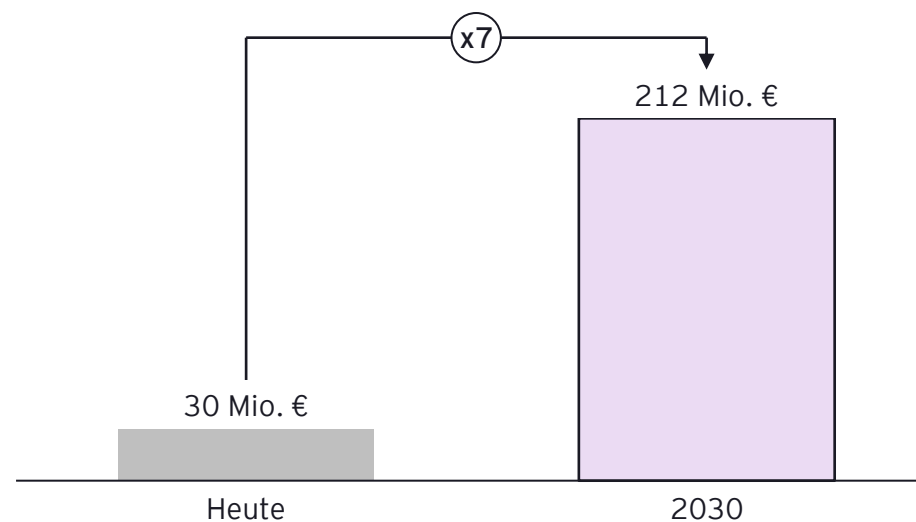
Quellen: Emilie et al. The untapped health and climate potential of cycling in France: a national assessment from individual travel data, The Lancet Regional Health - Europe, Volume 39 (2024)

Bis 2030 könnte Bikesharing jedes Jahr **rund 5 Mio. Stunden**, die sonst durch Autofahrten verloren gehen, zurückgewinnen und dadurch **212 Mio. €** an Produktivitätsgewinn erzeugen – das Siebenfache des heutigen Werts.

Jährlich gewonnene Gesamtzeit aller Bikesharing-Nutzer:innen (EU-27 + Vereinigtes Königreich, Schweiz, Norwegen, basierend auf der Nutzung im Jahr 2024)



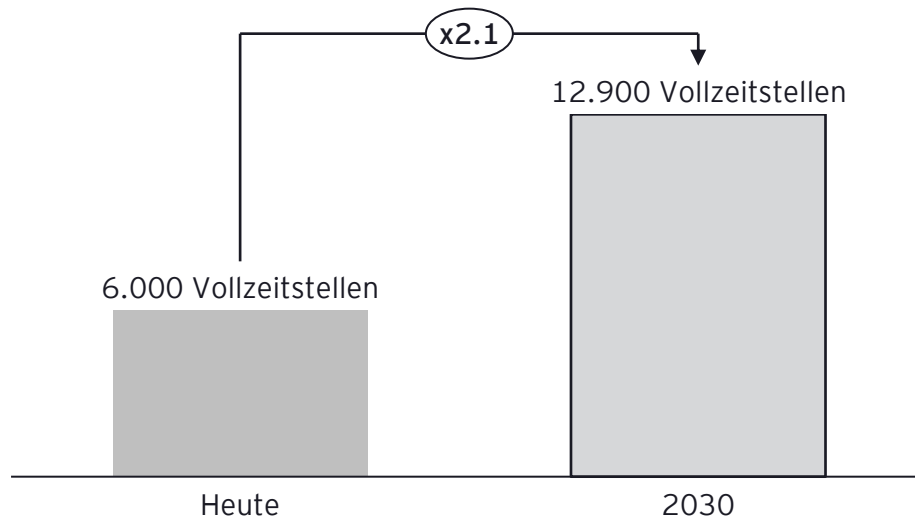
Jährliche wirtschaftliche Vorteile durch Bikesharing (EU-27 + Vereinigtes Königreich, Schweiz, Norwegen)



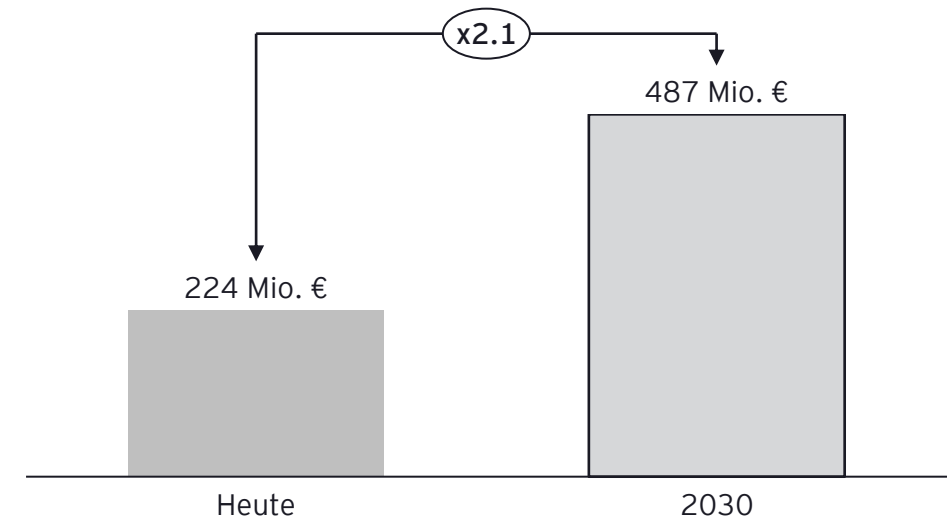
Jährlicher Produktivitätsgewinn durch die Ersetzung von Autofahrten durch Bikesharing-Fahrten

Bikesharing könnte bis 2030 rund 13.000 direkte lokale Arbeitsplätze schaffen, jährlich Löhne in Höhe von 487 Mio. € generieren und den sozialen Wert steigern.

Geschaffene Vollzeitstellen durch Bikesharing (EU-27 + Vereinigtes Königreich, Schweiz, Norwegen)

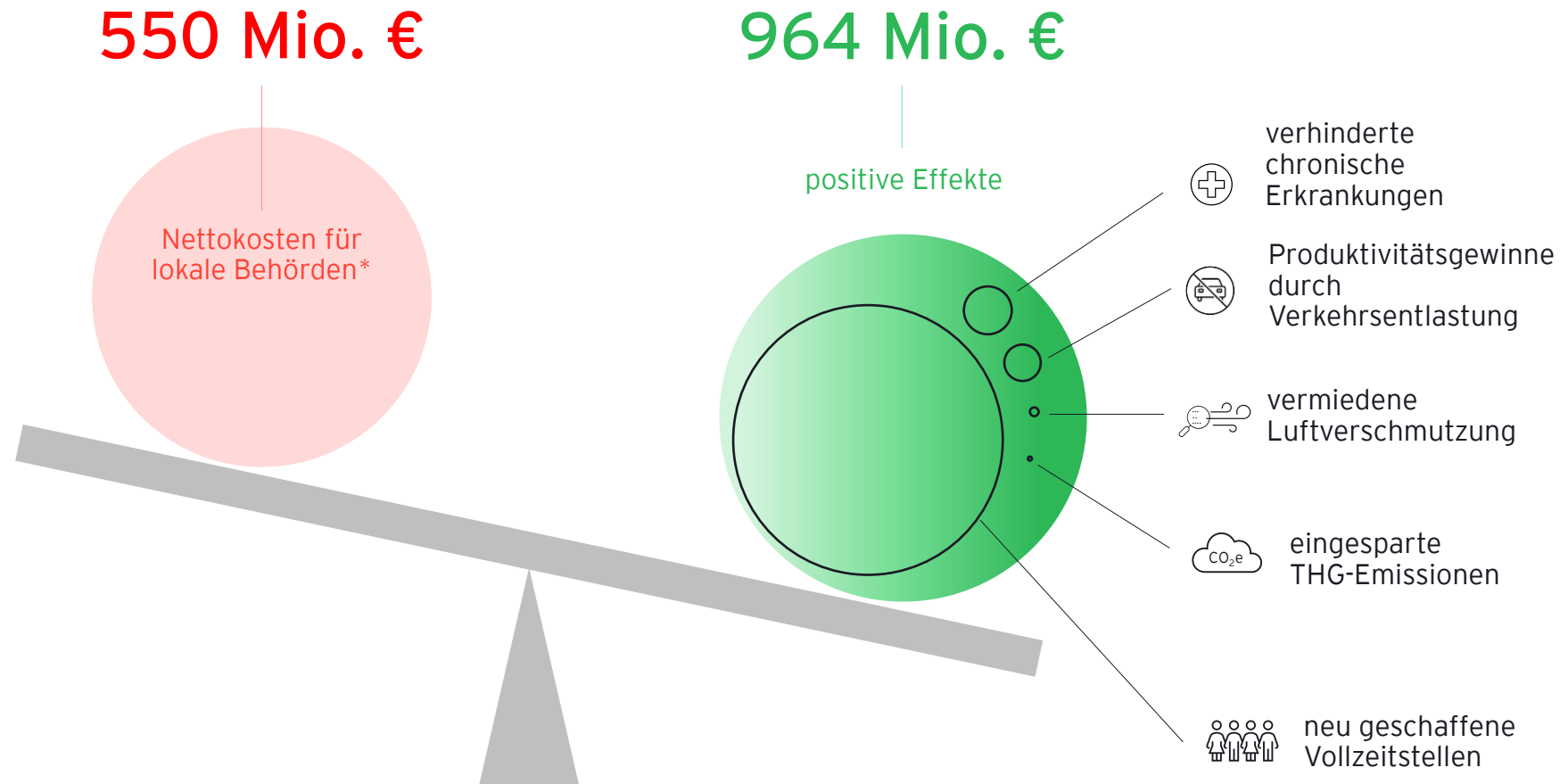


Jährliche wirtschaftliche Vorteile durch Bikesharing (EU-27 + Vereinigtes Königreich, Schweiz, Norwegen)



Jährlich erwirtschaftete Löhne

Bis 2030 könnte jeder in Bikesharing investierte Euro 1,75 € an positiven Effekten erzeugen und eine jährliche Rendite von 75 % liefern.



* Die jährlichen Nettokosten pro öffentlichem Leihfahrrad wurden anhand öffentlicher Daten (inkl. ADEME) geschätzt, abzüglich der Einnahmen privater Leihfahrräder für die Kommune.

Sources: Brussels Mobility, Public Bicycles (PB) & Long-Term Rental (LTR) International Benchmark (2024), Association des acteurs du vélo public, Rapport du vélo public (2023), ADEME, Actualisation de l'étude d'évaluation des services vélos (2021), EY Interviews; EY Berechnungen

Agenda

1 | Zusammenfassung

2 | Vorwort

3 | Warum ist Bikesharing ein Gamechanger für die urbane Mobilität in Europa?

4 | Welche Bedeutung hat Bikesharing heute?

5 | Was können Bikesharing-Systeme bis 2030 erreichen?

6 | Wie kann das volle Potenzial von Bikesharing genutzt werden?

7 | Anhang

Analysen und Rückmeldungen von Städten und Betreibern haben neun zentrale Erfolgsfaktoren aufgezeigt, die entscheidend sind, um das volle Potenzial von Bikesharing auszuschöpfen.

Innovation und Leistung vorantreiben

Schaffung von Rahmenbedingungen, die es Betreibern ermöglichen, ihr Angebot flexibel an den Bedarf anzupassen, Preise dynamisch zu gestalten und ihre Flotten effizient zu nutzen.

Nutzererlebnis und Servicezuverlässigkeit optimieren, um Nachfrage und Erwartungen zu erfüllen.

Einen datengestützten Ansatz einführen, der die Fachkompetenz der Mitarbeitenden stärkt, ihre Kapazitäten optimal nutzt und fundierte, evidenzbasierte Entscheidungen ermöglicht.

Fahrradinfrastruktur ausbauen für sichere und nahtlose Fahrraderlebnisse.

Eine starke Fahrradkultur fördern und Bikesharing als bevorzugtes Mobilitätsmittel für alle stärken.

Menschen und Orte stärken

Führungskompetenzen stärken und Partnerschaften ausbauen

Langfristige und verbindliche Unterstützung durch politische Förderung sowie finanzielle Mittel und Ressourcen sicherstellen.

Partnerschaften mit Bikesharing-Betreibern fördern und Rahmenbedingungen schaffen, die langfristige betriebliche Stabilität und Betriebssicherheit gewährleisten.

Mehrstufige Verwaltungs- und Entscheidungsstrukturen stärken, um auf übergeordneter Ebene für kohärentes Handeln zu sorgen.

Bikesharing-Systeme mit bestehenden öffentlichen Verkehrsnetzen verknüpfen, um nahtlose multimodale Fahrten zu ermöglichen, die städtische Verkehrseffizienz zu verbessern und den öffentlichen Nahverkehr nutzerfreundlicher zu gestalten.

Führungskompetenzen stärken und Partnerschaften ausbauen | Handlungsempfehlungen für politische Entscheidungsträger:innen, um erfolgsfördernde Rahmenbedingungen zu schaffen.

1

Langfristige und verbindliche Unterstützung sichern

durch politische Rückendeckung sowie die Bereitstellung gezielter Mittel und Ressourcen.

- Bikesharing in städtische Entwicklungspläne und Mobilitätsstrategien integrieren, um nachhaltige und langfristige Verkehrslösungen zu fördern.
- Ein langfristig vorgesehenes Budget für Wartung und Ausbau bereitstellen.
- Die Betriebsabläufe systematisch erfassen und relevante Erkenntnisse an Entscheidungsträger:innen weitergeben.

2

Partnerschaften mit Bikesharing-Anbietern fördern,

indem Rahmenbedingungen geschaffen werden, die langfristige betriebliche Stabilität gewährleisten.

- Kanäle für den Informationsaustausch einrichten und Daten den Betreibern zur Verfügung stellen.
- Vertragslaufzeiten ausweiten, um die Rentabilität von Investitionen sowie eine langfristige Betriebssicherheit zu gewährleisten
- Regulatorische Prozesse und Beschaffungsmechanismen optimieren, um Investitionsanreize zu schaffen.
- Refine agreements with e-bike fleet investors to reward public objectives and offset the high costs of e-bike assets
- Investitionsanreize schaffen, um öffentliche Ziele zu fördern und die hohen Kosten der E-Bike-Infrastruktur auszugleichen.
- Anreize für Betreiber schaffen, damit sie auch in städtische Randgebiete expandieren.
- Ein integriertes Management der Mobilität als Ökosystem gegenüber fragmentierten Einzelinitiativen bevorzugen.

3

Mehrstufige Verwaltungs- und Entscheidungsstrukturen stärken,

um Kohärenz über eine größere räumliche Ebene hinweg zu fördern.

- Multijurisdiktive Governance organisieren, insbesondere innerhalb desselben städtischen Gebiets
- Flottengrößen und Stationen innerhalb der Städte abstimmen
- Daten und Best Practices zwischen Gemeinden teilen
- Regionale Preis- und Abonnementmodelle entwickeln
- Infrastrukturstandards koordinieren (Radwege, Beschilderung, Docking ...)
- Gemeinsame Kommunikations- und Marketingkampagnen planen, um das Radfahren zwischen Städten zu fördern

Menschen und Orte stärken | Handlungsempfehlungen für politische Entscheidungsträger:innen, um erfolgsfördernde Rahmenbedingungen zu schaffen.

1

Fahrradverleihsysteme mit bestehenden öffentlichen Verkehrsnetzen verbinden,

um nahtlose multimodale Fahrten zu ermöglichen.

- Zusätzliche Fahrradverleihstationen rund um Verkehrsknotenpunkte einrichten.
- Einheitliche Bezahlssysteme einführen, die eine Ticket- oder App-basierte Zahlung über alle Verkehrsmittel hinweg ermöglichen.
- Routen entwickeln, die wichtige Wohn-, Arbeits- und Bildungsbereiche verknüpfen, um Komfort und Nutzbarkeit zu maximieren.

2

Eine starke Fahrradkultur fördern

und Bikesharing als bevorzugtes Mobilitätsmittel für alle stärken.

- Öffentliche Aufklärungskampagnen durchführen, um die Vorteile des Radfahrens hervorzuheben.
- Zur Förderung der Fahrradnutzung Veranstaltungen wie Fahrrad-Aktionstage, betriebliche ‚Mit dem Rad zur Arbeit‘-Initiativen und Wettbewerbe organisieren.
- Programme zur Fahrradausbildung in Schulen und am Arbeitsplatz anbieten.
- Soziale Anreize zur besseren Nutzung von Bikesharing schaffen.

3

Fahrradinfrastruktur verbessern,

um sichere und nahtlose Radwege zu gewährleisten

- Radwege errichten, die baulich vom motorisierten Verkehr getrennt sind.
- Kreuzungen verkehrssicher gestalten, um die Sicherheit an Schnittstellen zwischen Rad- und Autoverkehr zu erhöhen.
- Klare und einheitliche Beschilderung sowie Fahrbahnmarkierungen installieren.
- Straßenoberflächen regelmäßig instand halten und potenzielle Gefahrenquellen zeitnah beseitigen.
- Fahrzeuggeschwindigkeiten in Bereichen ohne geschützte Radinfrastruktur gezielt begrenzen.

Innovation und Leistung vorantreiben | Handlungsempfehlungen für politische Entscheidungsträger:innen, um erfolgsfördernde Rahmenbedingungen zu schaffen.

1

Förderliche Rahmenbedingungen für eine flexible und effiziente Umsetzung von Bikesharing schaffen, damit Betreiber Angebot, Preisgestaltung und Flottennutzung dynamisch optimieren können

- Betreibern von Bikesharing-Systemen flexible Betriebsrahmen bieten, die eine Echtzeitanpassung des Angebots an schwankende Nachfrage ermöglichen.
- Einführung flexibler Preismodelle (z. B. „Pay-as-you-go“, Tagespässe, Abonnements, Kombiangebote für Nutzer:innen des öffentlichen Nahverkehrs).
- Anreize in Zeiten hoher Nachfrage oder in stark frequentierten Bereichen ermöglichen, um eine ausgewogene Nutzung zu fördern.

2

Nutzerfreundlichkeit und Zuverlässigkeit des Services steigern, um die Nachfrage sowie die Erwartungen der Nutzer:innen bestmöglich zu bedienen.

- Intuitive, app-basierte Miet- und Bezahlssysteme bereitstellen, die eine einfache Nutzung ermöglichen.
- Integration von E-Bikes und unterstützenden Optionen, insbesondere für längere Fahrten oder hügeliges Gelände.
- Mehrsprachige Anleitungen und Kundenservice anbieten, die inklusiv und für alle Zielgruppen leicht nutzbar sind.
- Implement incident reporting and real-time alerts to accelerate maintenance and problem resolution
- Einführung von Systemen zur Vorfallmeldung und Echtzeit-Benachrichtigung, um Wartung und Problemlösungen zu beschleunigen.

3

Einen datenbasierten Ansatz verfolgen, der die Fachkenntnisse des Personals ausbaut, ihre Leistungsfähigkeit erhöht und fundierte, evidenzgestützte Entscheidungsprozesse vorantreibt

- Echtzeitnutzungsdaten erfassen und analysieren, um stark frequentierte Bereiche zu identifizieren.
- Nutzung von stationierten Fahrrädern überwachen und eine vorausschauende Umlagerung implementieren, um Verfügbarkeit sicherzustellen..
- Prädiktive Analytik einsetzen, um Stationsstandorte und Flottengröße vorausschauend an die zukünftige Nachfrage anzupassen.

Die Auswertung der Fachliteratur verdeutlicht, dass erfolgsförderliche Rahmenbedingungen wesentlich zur Stärkung von Bike-Sharing-Systemen beitragen können (1/2).

Stadt	Zielsetzung	Umsetzung	erzielte Erfolge
Gijon (Spanien)	Das seit 2004 bestehende System modernisieren, um einen modernen und benutzerfreundlichen Service zu bieten.	- Einführung von 250 E-Bikes, um die Nutzung in einem Gebiet mit anspruchsvoller Topographie zu fördern. - Bereitstellung leichterer Fahrräder mit überarbeiteter und sichererer Bremstechnologie, um Komfort und Sicherheit zu erhöhen. - Integration von Sensoren und Vernetzungsfunktionen, um Wartungsprozesse zu optimieren und Echtzeitdaten zu generieren. - Ausbau des Netzes auf insgesamt 47 Stationen.	2 Verbesserung der Benutzerfreundlichkeit 3 Einführung eines datenbasierten Ansatzes 3 Verbesserung der Fahrradinfrastruktur
Marseille (Frankreich)	Das 2007 eingeführte System modernisieren, um einen modernen und nutzerfreundlichen Service zu gewährleisten.	- Einführung von 200 Elektrofahrrädern, wodurch die bestehende Flotte effektiv verdoppelt wurde. - Einrichtung von 70 neuen Stationen, mit denen das Netz auf insgesamt 200 Stationen erweitert wurde. (Ergebnis: Die Anzahl der Fahrten verdoppelte sich innerhalb von sechs Monaten - trotz eines Starts in einer Jahreszeit, in der erfahrungsgemäß weniger Fahrrad gefahren wird (Dezember))	2 Verbesserung der Benutzerfreundlichkeit 3 Verbesserung der Fahrradinfrastruktur
Cardiff (Vereinigtes Königreich)	Vandalismus und Diebstahl wirksam bekämpfen	- Zusammenarbeit mit verschiedenen Akteur:innen, koordiniert durch Nextbike in Partnerschaft mit OVO Energy, dem Stadtrat, der Polizei und lokalen gemeinnützigen Organisationen. - Wesentliche Maßnahmen umfassten Aufklärungskampagnen in der Gemeinschaft, regelmäßige Kontrollrundgänge, Schulungen für die Polizei, verbesserte Meldesysteme für Vorfälle, strategische Umverteilung von Stationen sowie verstärkte Kontrolle.	2 Förderung starker Partnerschaften mit Bikesharing-Betreibern 3 Stärkung mehrstufiger Verwaltungs- und Entscheidungsstrukturen 2 Förderung einer starken Fahrradkultur
Barcelona (Spanien)	Fortlaufende Verbesserung des Bikesharing-Angebots	- Die Einführung des Bicing-Systems im Jahr 2007 wurde von einem Plan begleitet, über 200 Kilometer neue Radwege zu errichten - Das regionale AMBici-System von Barcelona wurde schrittweise in 15 Gemeinden eingeführt, mit 236 Stationen und 2.600 E-Bikes, um längere Fahrtstrecken zu ermöglichen. - Barcelona ist die erste Stadt, die 100 % der Nettoeinnahmen aus Parkgebühren auf öffentlichen Straßen zur Finanzierung ihres öffentlichen Bike-Sharing-Systems einsetzt.	1 Sicherstellung langfristiger und verbindlicher Unterstützung 3 Verbesserung der Fahrradinfrastruktur

Quellen: Fifteen, Bicicleta compartida en Espana: oportunidades y retos para una movilidad urbana mas sostenible (2023), CoMoUK, Bike share guidance for local authorities (2022), ITDP, the Bikeshare planning guide (2018)

Die Auswertung der Fachliteratur verdeutlicht, dass erfolgsförderliche Rahmenbedingungen wesentlich zur Stärkung von Bike-Sharing-Systemen beitragen können (1/2).

Stadt	Zielsetzung	Umsetzung	erzielte Erfolge
Hauptstadtregion Dänemarks, Hovedstaden (Dänemark)	Den Anteil der mit dem Fahrrad zurückgelegten Strecken am Gesamtverkehr von 22 % auf 32 % bis 2035 steigern und Mobilitätshubs entwickeln, um die Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel zu fördern.	- Bereitstellung von 1.800 Fahrrädern in Gebieten mit unzureichender Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr als Zubringer die An- und Abfahrtstrecke zum öffentlichen Nahverkehr. - Start eines Pilotprojekts mit 200 Fahrrädern, um das Modell zu testen und wichtige Erkenntnisse zu gewinnen. - Koordination von 47 Gemeinden durch einen regionalen Steuerungsrahmen. - Integration der Leihfahrräder in den Zuständigkeitsbereich der regionalen Verkehrsbehörde, um die Verkehrsmittel besser aufeinander abzustimmen. - Die Leistungsentwicklung wird im Rahmen eines monatlich tagenden, datengetriebenen Lenkungsausschusses anhand definierter Schlüsselindikatoren überwacht und gesteuert. - Gezielte Platzierung von Verkehrsknotenpunkten unter Einbezug lokaler Interessengruppen, demografischer Analysen und öffentlicher Verkehrsdaten. - Einbindung von Leihfahrrädern in die regionale Mobilitäts-App zur Vereinfachung des Zugangs und Förderung der multimodalen Nutzung. (Ergebnis: Seit der Einführung der 200 Fahrräder haben über 8.700 Nutzer:innen den Dienst in Anspruch genommen, von denen 30 % der Fahrten mit anderen öffentlichen Verkehrsmitteln verbunden waren)	3 Stärkung mehrstufiger Verwaltungs- und Entscheidungsstrukturen 1 Verknüpfung von Bikesharing-Systemen mit bestehenden öffentlichen Verkehrsnetzen 3 Einführung eines datenbasierten Ansatzes
Region Antwerpen (Belgien)	Ausdehnung des Angebots an Leihfahrrädern über die Stadtgrenzen hinaus, um ein größeres Metropolgebiet abzudecken.	- Konzept zur Netzgestaltung mit gezielt niedriger Stationsdichte von 0,3 Stationen pro km², erheblich unter den typischen europäischen Durchschnittswerten städtischer Gebiete von 2,4 bis 5,2 Stationen pro km². - Bereitstellung von 86 % der Fahrradflotte als Elektrofahrräder, um längere Strecken zwischen Wohnorten, Stadtzentren und Vororten zu erleichtern - insbesondere für regelmäßige Alltagswege in Kombination mit dem öffentlichen Nahverkehr. - Koordination der regionalen Verwaltung unter Lantis, die zwei Verkehrsregionen und 32 Gemeinden in einer gemeinsamen Strategie vereint. - Verbesserung der multimodalen Erreichbarkeit durch virtuelle Stationen in der Nähe von Mobilitätszentren, um die Anbindung an den öffentlichen Verkehr zu erleichtern.	3 Stärkung mehrstufiger Verwaltungs- und Entscheidungsstrukturen 3 Verbesserung der Fahrradinfrastruktur 2 Verbesserung der Benutzerfreundlichkeit

Die Interviews zeigen, dass Kommunen und Betreiber noch unsicher sind, welche Beschaffungsstrategie sich am besten für die Umsetzung eignet.

Auf Grundlage der Analyse von Interviews und Fachliteratur konnten zentrale Herausforderungen sowie illustrative Praxisbeispiele im Beschaffungswesen identifiziert werden. Nachfolgend wird eine selektive, nicht abschließende Übersicht präsentiert.

Was sind die zentralen Fragestellungen?	Was sind die Herausforderungen?	Beispiele
Public-private partnership oder genehmigtes System?	- Öffentlich beschaffte Fahrradverleihsysteme werden in der Regel im Rahmen stationsgebundener Fahrräder eingesetzt. Diese Struktur basiert auf der Einrichtung eines oder mehrerer Verträge zwischen der verantwortlichen öffentlichen Behörde und den verschiedenen Beteiligten, darunter Anbieter von Fahrrädern und Stationen, Software, Betrieb, Werbung und Marketing. - Das Genehmigungsmodell richtet sich an privat betriebene Bikesharing-Systeme, gegebenenfalls mit mehreren Betreibern. Zusätzlich zur eigentlichen Genehmigung verlangen mehrere Städte von privaten Anbietern von Fahrradverleihsystemen, dass sie sich zur Einhaltung zusätzlicher Vorschriften verpflichten, um eine Zulassung zu erhalten.	- In London wurde ein öffentlich-privates Partnerschaftsmodell zwischen Transport for London und Serco für Santander Cycles gewählt. - In Rom ermöglicht das Genehmigungsmodell mehreren privaten Betreibern, eine dreijährige Konzession zu erhalten, eine Gebühr pro Fahrzeug zu entrichten und Vorschriften zu Geschwindigkeit, Fahrzeugkennzeichnung sowie nachgewiesener Betriebserfahrung einzuhalten.
Bündelung der Verträge oder Vergabe als Einzelverträge?	- Die Zusammenlegung von Infrastruktur- und Betriebsleistungen schafft Anreize für qualitativ hochwertige Infrastruktur, reduziert Wartungskosten und erleichtert den Übergang von der Umsetzung zur Betriebsaufnahme. - Aufgrund unterschiedlicher Abschreibungszeiträume von Hardwarekomponenten wie Stationen, Terminals und Leitstellen kann es jedoch sinnvoll sein, Infrastruktur und Betrieb vertraglich getrennt zu regeln.	- In Antwerpen, Paris und Brüssel haben die Städte Ausschreibungen veröffentlicht, die sowohl die Bereitstellung von Fahrrädern und Stationen als auch den operativen Betrieb umfassen. - In Budapest hingegen beschränkte sich die Ausschreibung der Stadt ausschließlich auf den Betrieb.
Kurzfristige oder langfristige Vertragslaufzeiten?	- Langfristige Verträge kommen insbesondere bei hohen Infrastrukturinvestitionen zum Einsatz, da sie Abschreibungen ermöglichen und dem Betreiber eine Rendite sichern. - Kurzfristige Verträge orientieren sich meist an der Lebensdauer der Fahrräder (drei bis fünf Jahre) und bieten der Stadt Flexibilität für neue Technologien und Betriebsmodelle. - Um einen kontinuierlichen Betrieb zu gewährleisten, muss die Stadt die Kontrolle über Software und Daten behalten, da Hardware und Software unterschiedliche Lebensdauern haben.	- Die Vertragslaufzeiten betragen in der Regel mehr als zehn Jahre (Brüssel, Region Antwerpen). - In Budapest richtet sich der Vertrag über fünf Jahre nach der Abschreibung der Fahrräder. - In Wien besteht ein fünfjähriger Vertrag mit der Option auf eine vierjährige Verlängerung.
Welche Ziele hinsichtlich Betrieb und Wirkung?	- Zentrale Ziele sind eine effiziente Nutzung des öffentlichen Raums, die Förderung von Gleichberechtigung und Barrierefreiheit, die Planungsoptimierung sowie der Schutz der Fahrradfahrer:innen. - Bikesharing-Systeme können zudem ein zentrales Element sein, um bestehende städtische Ziele wie Barrierefreiheit, Nachhaltigkeit, Gesundheit und weitere gesellschaftliche Anliegen zu unterstützen. - Unrealistisch hohe Qualitätsvorgaben können jedoch dazu führen, dass Anbieter überhöhte Angebote abgeben oder finanziell scheitern..	- Die Ausschreibung in Belfast berücksichtigte bei der Auswahl einen Bewertungsanteil von 20 % für die Größe des Systems. - In Brüssel war vorgeschrieben, dass der Betreiber sowohl für Betrieb als auch für Wartung erneuerbare Energie nutzt. - Antwerps Velo formuliert Zielvorgaben ohne Strafmechanismen.“

Quellen: ITDP, The Bikeshare planning guide (2018), EY Interviews

Agenda

1 | Zusammenfassung

2 | Vorwort

3 | Warum ist Bikesharing ein Gamechanger für die urbane Mobilität in Europa?

4 | Welche Bedeutung hat Bikesharing heute?

5 | Was können Bikesharing-Systeme bis 2030 erreichen?

6 | Wie kann das volle Potenzial von Bikesharing genutzt werden?

7 | Anhang

25 Städtevertreter, Betreiber und Expert:innen nahmen am Workshop teil, der am 11. Juni 2025 während Velocity in Danzig organisiert wurde

Name		Organisation	Land
Alejandro	Martín Barraza	INURBA mobility	Spain
Alessia	Di Maio	Lyft Urban Solutions	
Bram	de Pooters	City of Antwerp	The Netherlands
Camille	Loth	Cooltra	Spain
Christophe	de Voghel	City of Brusells	Belgium
Emma	Edvardsson	City of Goteborg	Sweden
Hanna	Helsing	City of Stockholm	Sweden
Henrik	Söderström	City of Stockholm	Sweden
Jean-Michel	Boëz	Fifteen	France
Jennifer	McGrath	Dublin city council	Ireland
Julien	Renggli	Mobilidée	Switzerland
Karen	Vancluysen	Polis	Bruxelles
Keroum	Slimani	Metropolis of Lyon	France

Name		Organisation	Country
Kristian	Brink	Urban Sharing	Norway
Małgorzata	Jedynak	Krakow	Poland
Mark	Sexton	Its Global	UK
Nicolas	Boutaud	Smovengo	France
Piotr	Kaczmarek	Next Bike	Poland
Piotr	Borawski	Gdansk	Poland
Sebastian	Schlebusch	Dott	Germany
Sheila	Ferrer	Spanish Ministry of Transport and Sustainable Mobility	Spain
Sven	Huysmans	City of Antwerp	The Netherlands
Thomas	Mourey	Eurocities	Belgium
Tom	Nutley	Urban Sharing	Norway
Victor	van der Have	Fondation Rotterdamse Stadsfiets	The Netherlands

Im Verlauf des Projekts wurden etwa 20 Interviews mit Städtevertretern, Betreiber:innen und Expert:innen durchgeführt

Name		Position	Organisation	Land
Rikesh	Shah	Independent consultant	-	12/06/2025
Søren	Kofoed Bom	Project Manager for Mobility	Capital Region of Denmark (Hovedstaden)	21/05/2025
Romeo	Arianna	Mobility Officer		
Damien	Cottureau	Cycling Policy Project Manager	Grenoble Metropolitan Mobility Entity	13/06/2025
Marine	Francon		Lyon Metropolis	04/07/2025
Lara	Assouline	Mobility director		
Anouk	Exertier	Development of Mobility Services		
David	Leicher Auchapt	Project Manager for Bike and Station-Based Carsharing Services		
Anne-Sophie	Petitprez	Head of the Mobility Management Unit		
Fabien	Tshiteya	Head of the Data, Monitoring, and Mobility Modeling Unit		
Mathieu	Meylan			
Céline	Magry	Head of the land and real estate strategy coordination unit		04/08/2025
Laurence	Castellon	Head of the public space transformation department		
Sylvain	Raifaud	President of Agemob (the entity in charge of Vélib'). Paris city councillor	City of Paris	14/07/2025
Sebastian	Schlebusch	Head of Market Development	Dott	21/07/2025
Bram	Seeuws	Project and policy coordinator	Way to go	24/07/2025
Matthew	Chapman	Hub manager at Glasgow	Velogik	29/07/2025

Es wurden mehr als 50 Quellen genutzt, darunter wissenschaftliche Studien, Branchenberichte und Presseartikel, um die Studie zu untermauern 1/3)

Thema	Titel	Autor	Datum
Fleet	Shared ambition benchmark, 1 st and 2 nd edition	CIE	2023,2024
	European shared mobility, 2023 and 2024 edition	Fluctuo	2023, 2024
	Health impacts of bike-sharing systems in Europe	Otero et al.	2018
	Public Bicycles (PB) & Long-Term Rental (LTR) International Benchmark	Brussels Mobility	2024
	City statistics - demography	Eurostat	2024
	ESG report	Donkey republic	2024
	Bike-sharing Systems' Impact on Modal Shift: A Case Study in Delft, the Netherlands	Ma et al.,	2020
	Rapport du vélo public	Association des acteurs du vélo public	2023
	Livre blanc : l'impact du vélo en libre-service électrique dans les villes moyennes	Fifteen	2024
	Actualisation de l'étude d'évaluation des services vélos	ADEME	2021
	Measuring New Mobility: Definitions, Indicators, Data Collection	ITF	2023
	Fifth generation of bike sharing systems - examples of Poland and China	Chen et al.	2018
	The contradictions of bike-share benefits, purposes and outcomes	Médard de Chardo	2019
	Fiche vélo	Certu	2012
Congestion	Special Eurobarometer 495 - Mobility and transport	European Commission	2020
	TomTom Traffic Index 2025	TomTom	2025
	Sustainable Urban Mobility in the EU: No substantial improvement is possible without Member States' commitment	European Court of Auditors	2020
	The Impact of Bike-Sharing Systems on Congestion. Evidence from European Urban Areas	Bernardo, Valeria	2022
	The benefits of cycling: unlocking their potential for Europe	ECF and CIE	2018

Es wurden mehr als 50 Quellen genutzt, darunter wissenschaftliche Studien, Branchenberichte und Presseartikel, um die Studie zu untermauern (2/3)

Thema	Titel	Autor	Datum
Health	Step up! Tackling the burden of insufficient physical activity in Europe	WHO, OCDE	2024
	Health-enhancing physical activity in the European Union	WHO	2024
	European Declaration on Cycling	European Commission	2024
	Annual Shared Micromobility Report	CoMoUK	
	Rapport du vélo public	Association des Acteurs du Vélo Public	2023
	Annual activity report (Rapport d'activité)	Agemob	2023
	The untapped health and climate potential of cycling in France: a national assessment from individual travel data	Emilie et al.	2024
GHG emissions	Decarbonizing transport in Europe - the way forward	International Transport Forum	2020
	The ITF Urban Passenger model - Insights and example outputs	International Transport Forum	2020
	Good to go? Assessing the Environmental Performance of New Mobility	International Transport Forum	2020
	Greener Micromobility	International Transport Forum	2024
	Nouveaux scénarios NGFS (Phase 4) : impacts économiques pour la France	Banque de France	2024
Air pollution	Air pollution in the EU: facts and figures	Council of the European Union	2022
	Air quality status report 2025	European Environment Agency	2025
	Flash Eurobarometer 561 - Public opinion on urban challenges and investment in cities	European Commission	2025
	Premature deaths due to exposure to fine particulate matter in Europe	European Environmental Agency	2024
	Contribution du développement de la marche et du vélo à la décarbonation et l'amélioration de la qualité de l'air	ADEME	2025
Jobs	ESG report 2024	Donkey republic	2025
	Rapport d'activité	Genèveroule	2024

Es wurden mehr als 50 Quellen genutzt, darunter wissenschaftliche Studien, Branchenberichte und Presseartikel, um die Studie zu untermauern (3/3)

Thema	Titel	Autor	Datum
Accessibility	Changeons d'air, changeons de mobilités	ADEME	2024
	Transport poverty: definitions, indicators, determinants, and mitigation strategies	European Commission	2024
	Le réseau Vélo'v s'agrandit avec 33 nouvelles stations Vélo'v	Métropole Grand Lyon	2025
	Nouveau Vélo'v électrique : la mobilité active en toute simplicité	Métropole Grand Lyon	2023
	La géographie prioritaire dans la métropole de Lyon (contrat de ville 2024-2030)	Urbalyon	2024
	Lessons from thirteen years of the London cycle hire scheme: A review of evidence	Zhang et al	2024
	Effect of dockless bike-sharing scheme on the demand for London Cycle Hire at the disaggregate level using a deep learning approach	Ding et al	2022
	Glasgow's bikeshare scheme: trends in use	Glasgow Centre for Population Health	2023
2030 scenario	Urban adaptation in Europe	European Environment Agency	2020
	The development trends of lowand zero-emission zones in Europe	Clean cities	2022
	Mobility barometer	Ipsos	2024
	European Urban Mobility Framework	European Commission	2021
	Bike Sharing to accomplish EU's Social Climate Fund goals	CIE	2025
Barriers	Optimising Bike Sharing in European Cities	OBIS	2011
	Bicicleta compartida en Espana: oportunidades y retos para una movilidad urbana mas sostenible	Fifteen	2023
	Bike share guidance for local authorities	CoMoUK	2022
	The Bikeshare planning guide	ITDP	2018
	Traffic and mobility plan for the capital region of Denmark	Hovedstaden	-
	The bicycle account 2022	City of Copenhagen	2023

Focus | The untapped health and climate potential of cycling in France: a national assessment from individual travel data



Emilie et al. The untapped health and climate potential of cycling in France: a national assessment from individual travel data, The Lancet Regional Health - Europe, Volume 39, 2024

Relevance

- Von der wissenschaftlichen Gemeinschaft anerkannt (veröffentlicht in The Lancet, gefördert vom Institut Pasteur).
- Details zu den untersuchten Krankheiten: die Studie pädagogischer aufbereiten, um das Verständnis zu erleichtern.

Limitation

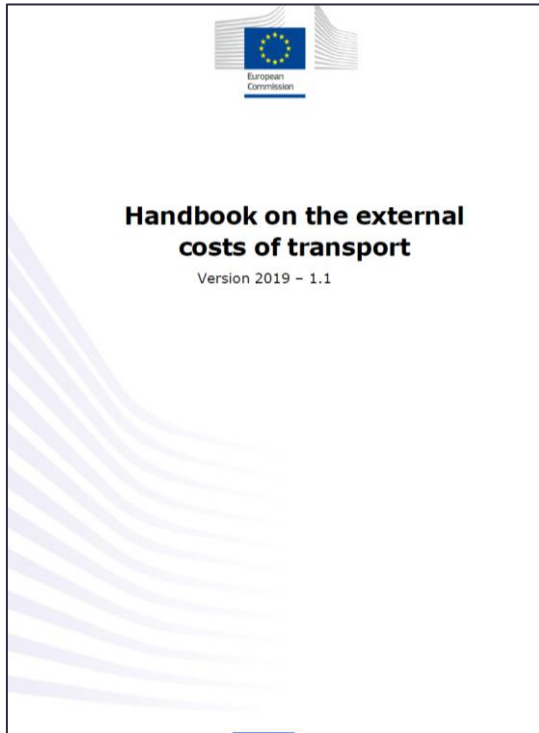
- Ausschließlich auf die französische Bevölkerung fokussiert.
- Wir gingen davon aus, dass die in der französischen Bevölkerung beobachteten Fahrmuster als repräsentativ für die breitere europäische Bevölkerung angesehen werden können.
- Nicht spezifisch für Bikesharing, sondern auf alle Formen der Fahrradnutzung anwendbar.
- Keine Unterscheidung zwischen mechanischen Fahrrädern und E-Bikes.
- Verwendetes kontrafaktisches Szenario: Radfahrten werden durch Transportmittel ersetzt, die keine körperliche Aktivität beinhalten, wie Autos oder öffentliche Verkehrsmittel.
- Untersuchte Krankheiten:

- Brustkrebs
- Darmkrebs
- Herz-Kreislauf-Erkrankungen
- Demenzerkrankungen
- Typ-2-Diabetes

Data

- Die Gesundheitskosten basieren auf den von allen Krankenversicherungssystemen erstatteten Ausgaben: (1) ambulante Versorgung (2) Krankenhausaufenthalte in öffentlichen oder privaten Einrichtungen (3) Tagegelder
- Die gesamten krankheitsspezifischen medizinischen Kosten wurden aus den jährlichen Kosten unter Annahme einer durchschnittlichen Krankheitsdauer geschätzt. Die durchschnittliche Dauer wird wie folgt geschätzt: Wenn die Krankheit innerhalb der Bevölkerung stabil ist (weder zunehmend noch abnehmend), kann die durchschnittliche Dauer geschätzt werden, indem die Gesamtzahl der derzeit betroffenen Personen (Prävalenzfälle) durch die Zahl der neu erkrankten Personen (Inzidenzfälle) geteilt wird.

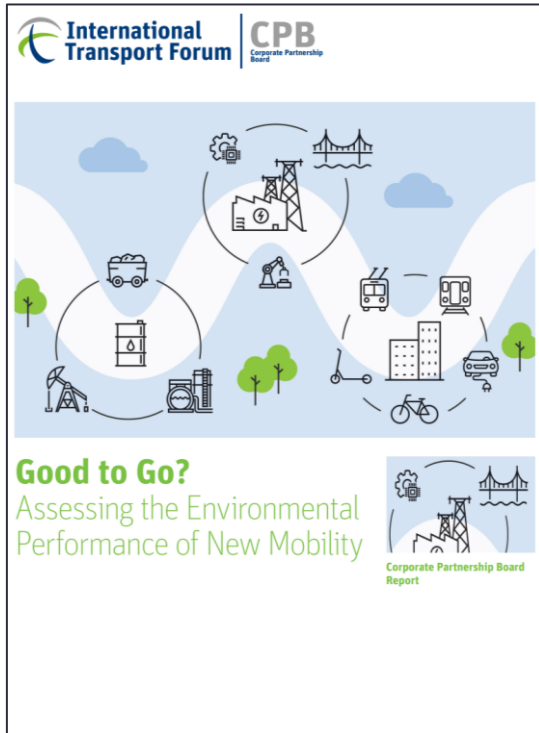
Focus | Handbook on the external costs of transport



European Commission DG
MOVE, Handbook on the external costs
of transport, 2019

Relevance	• Datenrepräsentativität: Verhältnisse auf europäischer Ebene berechnet • Referenzdokument: in zahlreichen Studien zum Verkehr in Europa verwendet
Limitation	• Keine Angaben zur vermiedenen oder ausgestoßenen physikalischen Menge
Data Noise pollution costs	• Belästigung bezeichnet die Störung, die Personen erfahren, wenn sie Verkehrslärm ausgesetzt sind. Sie kann Menschen bei der Ausführung bestimmter Aktivitäten behindern, was zu einer Vielzahl negativer Reaktionen führen kann, einschließlich Reizbarkeit, Enttäuschung, Angst, Erschöpfung und Schlafstörungen. • Gesundheitskosten umfassen die Belastung im Zusammenhang mit Erkrankungen wie ischämischer Herzkrankheit, Schlaganfall, Demenz und Bluthochdruck.
Data Air pollution costs	• Gesundheitliche Auswirkungen: Das Einatmen von Luftschadstoffen erhöht das Risiko für Atemwegs- und Herz-Kreislauf-Erkrankungen. Diese negativen Gesundheitseffekte führen zu höheren medizinischen Kosten, verringerter Produktivität durch ausgefallene Arbeitstage und in schweren Fällen zu vorzeitiger Sterblichkeit. • Sachschäden: Luftverschmutzung verursacht Korrosion durch Versauerung sowie die Schädigung von Lackierungen und Kunststoffen. • Ernteverluste: Ozon und andere saure Schadstoffe schädigen landwirtschaftliche Kulturen, was zu geringeren Erträgen führt, wenn die Schadstoffkonzentrationen steigen. • Verlust der Biodiversität: Luftschadstoffe tragen zu Schäden an Ökosystemen bei - wie Boden- und Wasseracidifizierung sowie Eutrophierung - und führen zu einer verringerten Biodiversität.

Focus | Good to Go? Assessing the Environmental Performance of New Mobility



ITF,
Good to Go? Assessing the
Environmental Performance of New
Mobility, 2020
and Greener Micromobility, 2024

Relevance

- Die ITF-Daten basieren auf einer vollständigen Lebenszyklusanalyse. ITF ist eine unparteiische Quelle, und die Emissionen von geteilten Fahrrädern werden auf Basis von Daten von Dott, Bolt, Lime, Tier, Voi, Swapfiets und Veligo berechnet, ergänzt durch Daten aus wissenschaftlichen Publikationen.
- ITF verfügt über eine konsistente und standardisierte Methodik. Dieselbe Berechnungsmethode und dieselben methodischen Entscheidungen werden auf alle Fahrzeugtypen angewendet, wodurch zuverlässige Vergleiche möglich sind.
- ITF verwendet einen harmonisierten europäischen Ansatz. Die Methodik basiert auf Daten auf europäischer Ebene, statt sich auf nationale oder lokale Bereiche zu beschränken, und bietet so eine breitere und repräsentativere Perspektive.
- ITF hat seine Berechnung im Jahr 2024 aktualisiert.

Limitation

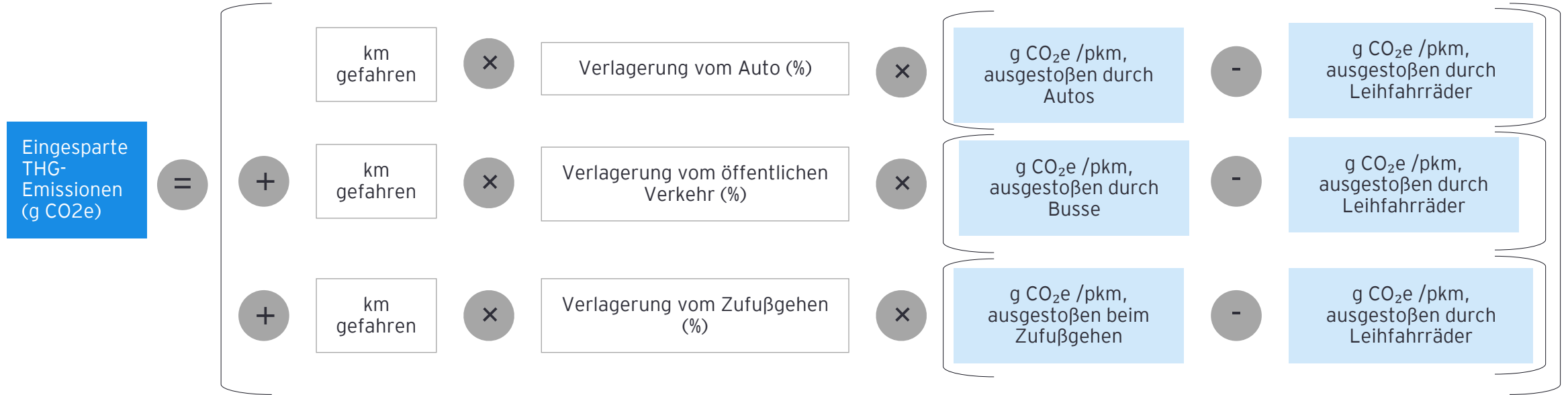
- Keine

Data

Die Lebenszyklusanalyse bewertet den Energieverbrauch und die Umweltwirkungen während der Planung, Produktion, Nutzung und Betrieb, Wartung und Reparatur sowie der End-of-Life-Behandlung. ITF hebt vier Hauptkomponenten des Lebenszyklus hervor:

1. Fahrzeugkomponenten, die folgende Emissionen umfassen:
 - Primär- und Sekundärrohstoffgewinnung und -verarbeitung
 - Herstellung von Fahrzeugkomponenten
 - Fahrzeugmontage, Transport zum Einsatzort
 - End-of-Life-Behandlung
2. Kraftstoffkomponente, die folgende Emissionen umfasst:
 - Gewinnung von Primärenergie und Herstellung des Kraftstoff-/Energieträgers
 - Endnutzung des Kraftstoff-/Energieträgers durch das Fahrzeug
3. Infrastrukturkomponente, die folgende Emissionen umfasst:
 - Bau, Wartung und End-of-Life-Management der Verkehrsinfrastruktur
4. Betriebliche Dienstleistungen, die folgende Emissionen umfassen:
 - (Nur bei geteilten Fahrrädern) Fahrten für das Aufladen und die Umlagerung

Ansatz zur Quantifizierung der Auswirkungen (1/4)



Source: IFT, Good to Go? Assessing the Environmental Performance of New Mobility (2022) and Greener Micromobility (2024)

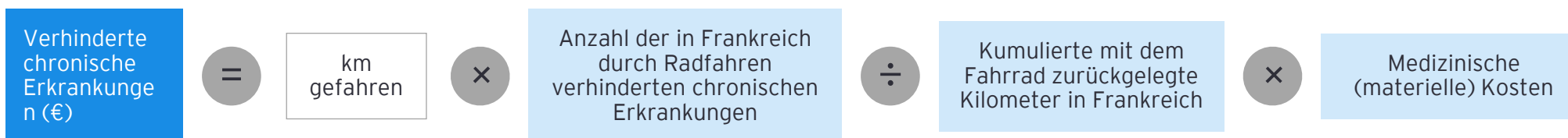
Ansatz zur Quantifizierung der Auswirkungen (2/4)



Source: ADEME

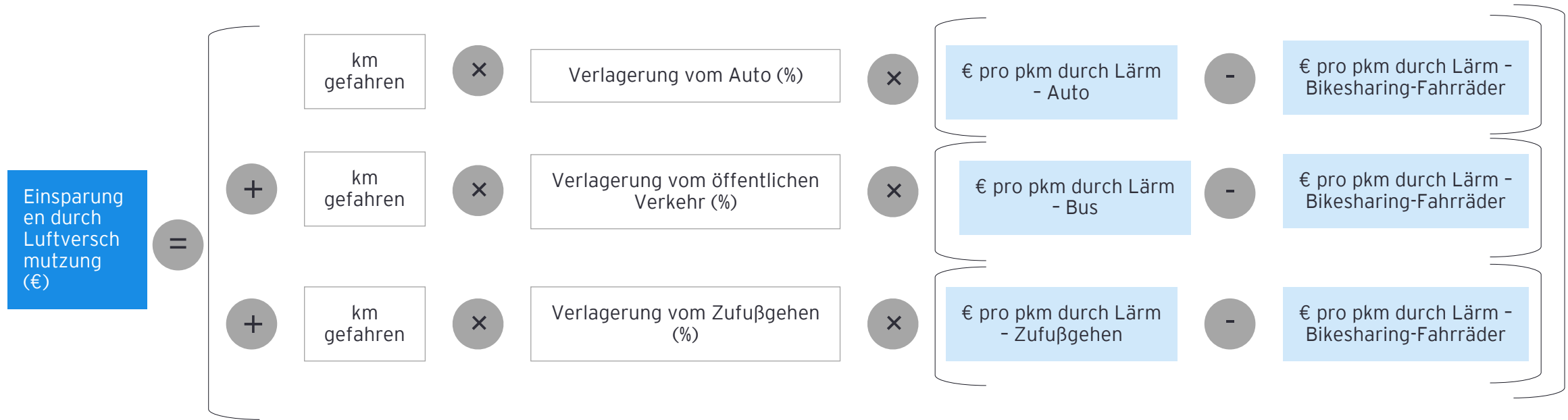


Source: Donkey Republic



Source: Emilie et al. The untapped health and climate potential of cycling in France: a national assessment from individual travel data (2024)

Ansatz zur Quantifizierung der Auswirkungen (3/4)

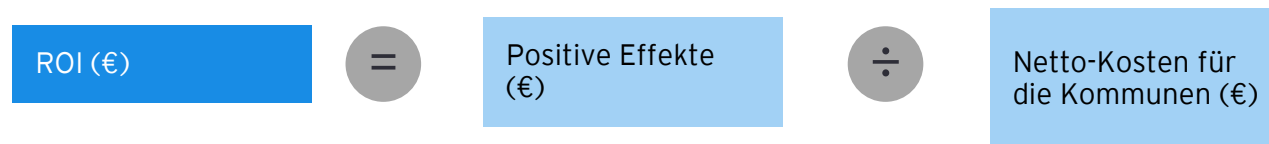


Source: UE Commission, Handbook on the external costs of transport (2019)

Ansatz zur Quantifizierung der Auswirkungen (4/4)



Source: Brussels Mobility, Public Bicycles (PB) & Long-Term Rental (LTR) International Benchmark (2024), Association des acteurs du vélo public, Rapport du vélo public (2023), ADEME, Actualisation de l'étude d'évaluation des services vélos (2021), EY interview



EY | Building a better working world

EY is building a better working world by creating new value for clients, people, society and the planet, while building trust in capital markets.

Enabled by data, AI and advanced technology, EY teams help clients shape the future with confidence and develop answers for the most pressing issues of today and tomorrow.

EY teams work across a full spectrum of services in assurance, consulting, tax, strategy and transactions. Fueled by sector insights, a globally connected, multidisciplinary network and diverse ecosystem partners, EY teams can provide services in more than 150 countries and territories.

All in to shape the future with confidence.

EY refers to the global organization, and may refer to one or more, of the member firms of Ernst & Young Global Limited, each of which is a separate legal entity. Ernst & Young Global Limited, a UK company limited by guarantee, does not provide services to clients. Information about how EY collects and uses personal data and a description of the rights individuals have under data protection legislation are available via ey.com/privacy. EY member firms do not practice law where prohibited by local laws. For more information about our organization, please visit ey.com.

© 2025 - EY Consulting
All Rights Reserved.

This publication is for general informational purposes only and should not be considered a substitute for professional advice in accounting, tax, legal, or other matters. For any specific questions, please consult your advisors.

ey.com/fr

Contacts

Yannick Cabrol
Director
yannick.cabrol@fr.ey.com
+33 7 65 18 81 54

Clément Visbecq
Senior Consultant
clement.visbecq@fr.ey.com

Elsabé Pisano
Consultant
elsabe.pisano@fr.ey.com