

Werte Leserin, Werter Leser,

Seit dem ersten groß angelegten städtischen **Radverleihsystem in Kopenhagen** 1995, erleben diese Systeme einen regelrechten Boom. Seit 2007, dem Eröffnungsjahr von Systemen u.a. in Paris (**Vélib'**), Barcelona (**Bicing**) oder **Wien**, hat sich das Konzept auf viele Städte in Osteuropa, Asien und Nord- sowie Südamerika ausgedehnt. Dieser sehr ausführliche Newsletter gliedert sich in zwei Teile: Zuerst wird ein Überblick über die aktuellen Entwicklungen und den Stand der Dinge vermittelt. Im zweiten Teil folgen zusätzliche Hintergrundinformationen zur Geschichte von urbanen Radverleihsystemen (inklusive einer Erklärung der ersten drei "System-Generationen"), der vierten Generation sowie der Systembetreiber. Sollten Sie diesen Teil zuerst lesen wollen, klicken Sie [hier](#).

## Urbane Radverleihsysteme erobern Osteuropa



Source: [www.eltis.org](http://www.eltis.org)

Mobilitätsmanagement schlägt schön langsam auch in osteuropäischen Ländern Wurzeln und Radverleihsysteme sind eine Erfolgsgeschichte, zumal sie in immer mehr Städten implementiert werden. Im Folgenden einige Beispiele:

- Polen: **Veturilo** in Warschau (Nextbike, June 2012); Krakau plant einen Ausbau seines **BikeOne** (PL) aus 2008. Von 120 Rädern soll auf ein stadtwieites, benutzerfreundlicheres Konzept aufgestockt werden. ([Lesen Sie mehr dazu](#))
- Slowenien: Laibachs **BicikeLJ** konnte 16.200 Nutzerinnen in nur 2 Monaten verzeichnen (JCDecaux, 2011)
- Albanien: **Ecovolis** in Tirana – nicht automatisierte, personenbetreute vier Radstationen mit 40 Rädern (März 2011)
- Slowakei: **Offert** für ein automatisiertes Verleihsystem für Bratislava.
- Rumänien: **Cyclotheque** in Bukarest; "**I love velo**" in fünf rumänischen Städten (2010).
- Tschechien: **Homeport Prague**, u.a. auch mit Elektrorädern und Lastenrädern.

## Funktioniert ein Radverleihsystem in jeder Stadt?



Im **OBIS Handbuch**, können Städte, die an Radverleihsystemen interessiert sind, von 51 analysierten öffentlichen Radverleihsystemen in 10 europäischen Ländern lernen und die kritischen Erfolgsfaktoren studieren. Laut **OBIS** sind das Klima und der Radverkehrsanteil am Gesamtverkehr die wesentlichen Einflussfaktoren zur Auswahl bzw. Festlegung eines passenden öffentlichen Radverleihsystems. Wenngleich solche Systeme nicht in jeder Stadt machbar sind, gibt es doch passende Ausprägungen für eine weite Bandbreite an unterschiedlichen Städten.



Vélib' Paris - Picture by Quinn Dombrowski

Öffentliche Radverleihsysteme in Paris, London, Barcelona, Lyon und neuerdings auch **Mexico City**, haben gezeigt, dass Radverleihsysteme Radkulturen begründen und zu einem Investitionsschub in Radinfrastrukturen führen können, auch und besonders in Großstädten mit viel Autoverkehr. Generell gesprochen sind die Benutzungsraten von Verleihsystemen in Ländern ohne Radfahrtradition höher. Städte mit einem Radverkehrsanteil von weniger als 2,5% konnten fast dreimal so viele Verleihvorgänge pro Leihrad verzeichnen wie Städte mit einem Radverkehrsanteil zwischen 2,5% und 5% und um 14mal mehr als Städte mit einem Radverkehrsanteil über 5% (**OBIS Handbuch**).

Das System in Dublin, mit **13 (!) Ausleihvorgängen pro Rad und Tag** eines der erfolgreichsten Systeme der Welt, stellt den lebenden Beweis dafür da, dass Radfahren auch in Städten mit relativ viel Niederschlag funktioniert. Kalte Städte (Durchschnittstemperatur unter 11 °C) setzen den Radverleih oft über den Winter aus oder schränken die Anzahl der verfügbaren Räder ein. In wärmeren Städten fallen die Ausleihspitzen eher in den Frühling oder Herbst (**OBIS Handbuch**).



Neben Radverleihsystemen in dicht besiedelten Städten gibt es auch regionale Systeme mit geringerer Dichte an Ausleih- bzw. Rückgabestationen und/oder längeren Ausleihperioden (oftmals auf den Tourismussektor gerichtet). **Usedomrad** (DE) in Deutschland hat sogar einige Verleihstationen jenseits der polnischen Grenze. 2011 präsentierte **Vélib' in Paris** ein neues Anmeldeformular namens **Vélib' Passion** für Pendler an den Stadtrand, deren Fahrten oft länger dauern als die ersten 30 Freiminuten. Für eine höhere Einschreibgebühr (39 Euro

statt 29) sind die ersten 45 min jeder Fahrt kostenfrei. Damit und mit zielgerichteten Angeboten für Jugendliche konnte eine 45%ige Steigerung der angemeldeten NutzerInnen in nur einem Jahr erreicht werden.

Insgesamt ist das Bikesharing ein extrem erfolgreiches System - ein Blick auf die [Bike-sharing World Map](#) genügt. Allein in Italien hat der EPOMM-Partner Euromobility 153 Projekte gezählt (siehe [state of the art presentation](#) [state of the art Präsentation](#) auf italienisch). Euromobility ist auch Leiter des Vereins Italienischer Bike sharing-Städte - und hat eine [Kostenanalyse](#) der Radverleihsysteme in 7 italienischen Städten erstellt.

## Wie viel kostet es?



Barclays Cycle Hire Scheme London

Wenn Radverleihsysteme als Ausdehnung des öffentlichen Verkehrs (ÖV) verstanden werden, stellen sie eine sehr günstige Investition dar. Analysen in Barcelona haben gezeigt, dass Radverleihsystem in großen Städten (> 500.000 EinwohnerInnen) mindestens 500 Fahrräder zur Verfügung stellen sollten. Für groß angelegte und stationsbasierte Systeme wurden die Infrastrukturkosten und Errichtungskosten mit 2.500 bis 3.000 Euro pro Rad geschätzt. Laufende Kosten bewegen sich durchschnittlich zwischen 1.500 und 2.500 Euro pro Rad und Jahr. 70% der Errichtungskosten gehen in den Bau der Verleihstationen, daher auch der Anstieg an stationsungebundenen Systemen (siehe unten). Der Gründer von [Social Bicycles](#) („soziale Fahrräder“), Ryan Rzepecki, stellt fest, dass sein System die Anfangskosten auf unter 1.000 US Dollar pro Rad senkt. Nutzungsgebühren decken kaum wo die Betriebs- bzw. Investitionskosten, also ist zusätzliche Förderung notwendig.



Vélib casualty - Photo courtesy by Denis

Diebstahl und Vandalismus sind zwei weitere gewichtige Kostenfaktoren. In Paris sind in den ersten beiden Betriebsjahren von Vélib' 7.800 Räder verschwunden und wurden 11.600 vandalisiert. Vélib' Räder sind recht teuer, wenn sie ersetzt werden müssen (400 Euro pro Stück). 2009 erinnerte eine breit angelegte Kampagne daran, dass es leicht ist, ein Vélib' Rad zu beschädigen, „es kann sich ja nicht wehren.“ Als Folge wurden 2010 um ein Drittel weniger Diebstähle und Vandalismustfälle verzeichnet. In Brüssel wurde 2011 ein Viertel der Räder gestohlen, 2010 sogar ein Drittel, jedoch konnten 70% davon wieder gefunden werden. Hangzhou in China hingegen hat eine sehr niedrige Diebstahls- und Vandalismusrate, wahrscheinlich wegen der vergleichsweise günstigen Räder (50 Euro das Stück in der Anschaffung) und der hohen Stückzahl. Die erste Stunde ist gratis und das [Maskottchen](#) (als Plüschtier und Anstecknadel) stellt eine neue Einnahmequelle dar.

## Die Auswirkungen von urbanen Radverleihsystemen



Vélo'v Lyon - Picture by Frédéric Bonifas

Der Erfolg bzw. die Effekte von Radverleihsystemen sind nicht einfach zu messen, da es dabei sehr auf die Blickwinkel unterschiedlicher Stakeholder ankommt. Wenn es um Nutzungsraten bzw. Ausleihvorgänge geht, liegt wohl Dublin an der Spitze mit 13 Ausleihvorgängen pro Rad und Tag. Bezüglich Servicequalität wurde Vélo'v in Lyon/FR jüngst ganz oben gereiht im Vergleich von [40 städtischen Verleihsystemen](#) in 18 europäischen Ländern.

Täglich werden mehrere Millionen Kilometer auf Leihrädern zurückgelegt. Es ist aber nicht gänzlich klar, in welchem Ausmaß diese Autofahrten ersetzen. Vélo'v in Lyon berichtet, dass Leihräder 7% an Wegen ersetzen, die sonst mit motorisierten Privatfahrzeugen zurückgelegt worden wären. ([weitere Informationen auf Französisch](#)). In Paris berichten 20% der Vélib' NutzerInnen, dass sie ihr Auto weniger häufig benutzen. Radfahrten in Paris konnten mit der Einführung von Vélib' um 70% gesteigert werden. Eine [Untersuchung](#) in London hat ergeben, dass Barclays Cycle Hire bei drei Viertel seiner Mitglieder ein mehr an Radfahren bewirkt hat. Die niederländische Dutch Cyclists' Union hat eruiert, dass 36% der „öffentlichen Rad“-Kunden („OV fiets“) öfter mit dem Zug fahren, seit sie Bike Sharing betreiben. Die meisten Fahrten in Radverleihsystemen ersetzen aber Bus-, Zugs- und Straßenbahnfahrten sowie Fußwege.



Vélib Paris - Picture by KTo288

Kosten-Nutzenanalysen sollten auch Arbeitsplatzeffekte (Generierung von „green jobs“) miteinbeziehen: 10 bis 30 Arbeitsplätze entstehen bei der Umsetzung kleinerer Verleihsysteme, 30 – 50 Jobs bei größeren ([Bike-sharing Blog](#)). [Bicing Barcelona](#) (ES) beschäftigt sogar erstaunliche 230 Menschen. Um den Umwelteffekt abzuschätzen, müssen auch die Fahrradumverteilungs- sowie Servicefahrten mit betrachtet werden sowie der Energieverbrauch der Ausleihstationen selbst. Eine [kleinere Studie](#) (FR) französischer Radverleihsysteme hat ergeben, dass Radverleihsysteme grosso modo eine gute sozio-ökonomische Bilanz aufweisen, vorausgesetzt, das Fahrräder mehrmals pro Tag entlehnt werden (was bei kleineren Systemen nicht immer der Fall ist). Eine [aktuelle Untersuchung](#) spanischer Systeme hat gezeigt, dass mehr als die Hälfte diesen Kriterien nicht genügt. Der Bericht stellt aber auch klar, dass einer der größten Erfolge von Verleihsystemen in einer zusätzlichen Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs besteht. Außerdem wird Bewusstseinsbildung zur vermehrten Radbenutzung betrieben und ein positiver Beitrag zur Volksgesundheit geleistet. Der Beitrag von Radverleihsystemen zur Reduktion des Autoverkehrs bzw. der Luftverschmutzung ist dagegen noch relativ klein.



## Integration anderer Services



OV-Fiets The Netherlands - Picture by Maurits90

Die Integration anderer Services in Radverleihsysteme kann Kosten sparen helfen und gleichzeitig die Attraktivität der Systeme steigern. Die Integration in den öffentlichen Verkehr kann auf drei Ebenen erfolgen: Information (z. B. die multimodale [Info-Verkehrs App](#) in Lyon); „physische“ Integration in Haltestellen des öffentlichen Verkehrs (z. B. [Vcub](#) in Bordeaux/FR); und Zugang sowie integrierte/einheitliche Tarifierung mit nur einer Karte (z. B. [Navigo Pass](#) in Paris oder [Yélo](#) in La Rochelle/FR).

Verleihstationen können auch weitere Funktionen anbieten wie Parkticketverkauf, Tickets für den öffentlichen Verkehr, Wegweiser für Fußgänger (z. B. [Legible London](#)), oder auch Konzertkarten oder Prepaid-Telefonwertkarten (wie ÖV-Ticketautomaten in Berlin/DE). Ebenso sind der Druck von Stadt(teil)plänen oder spezielle Coupons für Geschäftsangebote in unmittelbarer Umgebung denkbar (wie bei den neuen Radverleihkiosks in Wuhan, China).

Das niederländische [OV-Fiets](#) (NL) oder 'Öffentliches Rad' wurde als integrierte Erweiterung des ÖV-Angebots konzipiert, betrieben von den Niederländischen Eisenbahnen. Es kombiniert Angebote des „short time“ städtischen Radverleihs mit längerfristigen Radmietangeboten und weist sowohl automatisierte als auch personenbesetzte Verleihstationen an vielen ÖV-Haltestellen für ganztägige Ausleihvorgänge auf (ohne Kautions, aber mit Extragebühr für Einwegfahrten von A nach B). Die Belgische Eisenbahn hat ein ähnliches Konzept umgesetzt, namens [Blue-Bike](#).

## Und es gibt noch mehr...



Source: [www.eltis.org](http://www.eltis.org)

Neben den öffentlichen, stadtweiten Radverleihsystemen existieren auch Systeme, die auf ein bestimmtes kleineres Gebiet beschränkt sind (z. B. an der Aristoteles Universität in Griechenland), oder sich an nur eine bestimmte Zielgruppe richten (z. B. [Bikes with ties](#) in Rumänien), Lastenfahrrad-Verleihsysteme (z. B. in Ghent/BE, beide [öffentlich](#) und [private](#)), Büchereiräder (z. B. in [Arcata](#), Kalifornien) sowie peer-to-peer Radverleihsysteme (z. B. [byke.mobi](#) im Vereinigten Königreich).

## Weitere Informationen



Source: [www.eltis.org](http://www.eltis.org)

Pflichtlektüre zu öffentlichen Radverleihsystemen:

- Das [OBIS Handbuch](#)
- [NICHES Ratgeber zu öffentlichen Radverleihsystemen](#) (basierend auf die allerersten Verleihsysteme der dritten Generation in Rennes, FR)
- MetroBike's [Bike-sharing blog](#)
- [Bike sharing Videos](#)

## Neue MM Veröffentlichung und Blog in den Niederlanden



Das niederländische EPOMM Mitglied KpVV hat gerade "[Clever unterwegs: wie Europäische Städte und Regionen unser Mobilitätsverhalten beeinflussen](#)" publiziert sowie einen neuen [Blog](#) mit auch internationalen Beispielen, alles in Niederländisch.

## Nächste Veranstaltungen

- **SAFECYCLE Abschlusskonferenz**  
25. Oktober 2012 – Wien, Österreich  
[www.safecycle.eu](http://www.safecycle.eu)
- **ICSC 2012 – International Cycling Safety Conference (Int. Konferenz zur Sicherheit beim Radfahren)**  
7.-8. November 2012 - Helmond, Niederlande  
[fietsberaad.nl](http://fietsberaad.nl)

Weitere Veranstaltungen finden Sie im [EPOMM Kalender](#).

## Hintergrundinformation:

### Drei Generationen von Radverleihsystemen



White bicycles still in use in Veluwe Nature Reserve -  
Picture by Ellywa



click to enlarge

Um städtische, öffentliche Radverleihsysteme von eher touristisch-freizeitorientiertem Radverleih zu unterscheiden, hat das Projekt OBIS städtische Radverleihsysteme definiert als „Selbstbedienungssysteme mit kurzzeitiger Ausleihe, geeignet für Wege von A nach B, im öffentlichen Bereich, für mehrere Zielgruppen, mit Netzwerkecharakteristik“. (Quelle: [OBIS Handbuch](#))

Radverleihsysteme lassen sich mehr oder weniger in drei Generation einteilen: (siehe [Bikesharing in Europe, the Americas and Asia](#) von Susan Shaheen et al., 2010):

1. **Weißer Fahrräder:** 1965 begründete die niederländische Anarchistenbewegung Provo die „weißen Fahrräder“, unversperrte Fahrräder im öffentlichen Raum im Zentrum von Amsterdam, die für jedermann nutzbar waren. Die meisten dieser Systeme mussten aber aufgrund von Diebstahl- und Vandalismusproblemen wieder eingestellt werden. Ein Ausnahme stellen die „gelben Fahrräder“ in La Rochelle/FR dar (1974, jetzt [Yélo](#)).
2. **Münzeinwurf-Systeme:** allen voran [City Bike](#) in Kopenhagen (1995) – Europas erstem urbanem Radverleihsystem großen Stils. Diese Systeme waren verlässlicher, aber immer noch stellten Diebstahlsgefährdung und Vandalismus ernsthafte Probleme dar. zudem wurde auch die Verkehrsmittelwahl nicht signifikant beeinflusst.
3. **Informationstechnologie basierte Systeme:** NutzerInnen identifizieren sich per:
  - o Smart Cards - z. B. [Vélib'](#) in Paris;
  - o RFID Chips - z. B. in den Schlüsselanhängern des [Barclays Cycle Hire Systems](#) in London;
  - o den Kauf eines Tages- oder Wochentickets online oder bei einer Verleihstation; oder
  - o einem SMS mit Zugangscode – z. B. [Call a bike](#) (DE – siehe [Fallstudie in Englisch](#)) in Deutschland.

Das erste stadtweite auf Informationstechnologie basierende System wurde in Rennes/FR installiert (1998, [Vélo à la Carte](#) von ClearChannel– jetzt [LE vélo STAR](#)). Der wirkliche Durchbruch der Systeme dritter Generation gelang jedoch mit [Velo'v](#) von JCDecaux' in Lyon/FR im Jahr 2005 (siehe [Video](#)). Auch das Citybike Wien System (2007) funktioniert nach derselben Logik.

Natürlich existieren auch heute noch weniger technisierte Systeme wie etwa die modernen „weißen Fahrräder“, Systeme mit kodierten Schlüsseln (z. B. [C'entro in bici](#))(IT) wird mit einem kodierten Schlüssel betrieben, der alle Fahrräder des Systems in 102 italienischen Städten und Gemeinden aufschließt), oder Systeme, die von Personen betreut werden (z. B. in [Tirana](#), Albanien).

Es ist schwer exakt zu sagen, wie viele Radverleihsysteme in Europa in Betrieb sind, aber eine Näherung findet sich auf dieser [Karte mit Radverleihsystemen](#) weltweit. Es stehen demnach rd. 236.000 Fahrräder in Radverleihsystemen auf vier Kontinenten zur Verfügung. (Quelle: [ECF](#)). Die größten davon finden sich in China, in [Wuhan](#) (2009, heute 70.000 Fahrräder, Ausbau auf 90.000 Fahrräder bis Ende 2012) und [Hangzhou](#) (2008, jetzt 60.600 Räder 2.200 Verleihstationen), gefolgt von [Vélib'](#) in Paris (aktuell 23.000 Fahrräder, 1.700 Verleihstationen) und [Citi Bike](#) in New York, das im März 2013 eröffnet werden soll mit 10.000 Fahrrädern und 600 Stationen (Machbarkeitsstudie dazu [hier](#)).

### Radverleih, die nächste Generation



BIXI stations are non-intrusive - Photo by Euan Fisk

Eine vierte Generation von Radverleihsystemen „tritt an“, um die letzten Schwächen aktuell bestehender Systeme auszumerzen. Örtlich fixierte Verleihstationen (Ausleihe und Rückgabe) bedingen eine sehr genaue Planung der Standorte und bringen aufwändige und teure Installationsarbeiten mit sich. Das System BIXI verwendet daher mobile Verleihstationen, die in einer halben Stunde ab- und an anderer Stelle wieder aufgebaut werden können, je nach Nutzungsmuster und Bedarf. (Quelle: [Wikipedia](#)). NutzerInnen können auch wichtige Inputs für die Planung von Verleihstationen liefern und zwar durch [Crowdsourcing](#).

Die Umverteilung der Fahrräder stellt sich bei allen Systemen mit fixen Stationen als Notwendigkeit heraus und kann beachtliche Kosten und auch Emissionen verursachen. Für ein durchschnittlich großes System sind dafür rd. 30% der laufenden Kosten zu veranschlagen. [Vélib'](#) in Paris verwendet 20 erdgasbetriebene Fahrzeuge für die Verteilung der Räder zu den Stationen. In Wien/AT kommen neben Autos auch Fahrräder mit



Call-a-bike Germany - Photo by Ralf Roletschek

Spezialanhängern dafür zum Einsatz. Bixi Montréal hat sechs Teams im Einsatz, die rund um die Uhr die Fahrräder passend zu den Verleihstationen zuteilen, doch sogar in diesem Fall tendieren manche Stationen in den äußeren Gebieten des abgedeckten Areal zu, sich schneller zu „entleeren“ (Tagespendler vom Wohnort zum Arbeitsplatz im Zentrum (Quelle: [Openfile.ca](#)). Die Kundenzufriedenheit kann gesteigert werden, wenn leicht zugängliche Stationen, einfache Menüführung und Echtzeitinformation über die Radverfügbarkeit bzw. leere Stationen gegeben werden, z. B. durch Smart Phone Apps wie [AllBikesNow](#) von JCDecaux oder [Spotcycle](#) in Barcelona/ES und London/VK. Eine weitere Möglichkeit, Kunden zu binden liegt darin, „Extra-Zeiten“ kostenfrei zu machen, wenn eine Station voll ist, bei der ein Rad zurückgegeben werden soll. Vélib' Nutzerinnen wiederum erhalten 15 Extra-Gratisminuten jedes Mal, wenn sie ein Fahrrad in einer der nicht so beliebten **Stationen (V+)** zurückgeben (meist Standort in höher liegenden Stadtteilen).

Die zusehends aufkommenden Systeme der vierten Generation setzen sich intensiv mit dem Konzept flexibler Stationen auseinander. In Deutschland arbeitet das [Call-a-bike](#) System schon seit jeher mit flexiblen Standorten für die Räder, indem diese bei größeren Kreuzungen einfach abgestellt werden und das System über diesen Standort informiert wird. Mit GPS-Ortung kann ein System den exakten Standort aller Systemräder bestimmen, wie z. B. bei [OPENbike](#), einem der siegreichen Vorschläge für das **neue System in Kopenhagen**, das 2013 eingeführt werden soll. Ein Beispiel für ein bereits verfügbares „smartes Fahrrad“ stellt [Velobility](#) dar, z. B. in der Schweiz bei [velospot](#) in Biel (Website auf Deutsch; die Bilder zeigen, dass die Radentnahme keiner Station bedarf). Einige GPS-basierte Systeme ohne Verleihstationen werden auch in Nordamerika entwickelt, z. B. [WeBike](#), [ViaCycle](#) und [SoBi Social Bikes](#). Dieser Arte der Erhöhung der Flexibilität wirft allerdings **Fragen auf im Bereich Zugänglichkeit und Voraussagbarkeit** der Standplätze verfügbarer Räder.

Ein weiterer Zukunftstrend ist die Integration von E-Fahrrädern. [Myloop](#), auch eines der Siegerprojekte für das künftige System in Kopenhagen, sieht GPS-verortbare Elektroräder vor, die in sehr kompakten Ladestationen aufgeladen werden. Dabei sind die Räder **aneinander gekoppelt**, wie Supermarkt-Einkaufswagen, und werden so auch geladen (mehrere Räder hängen an einer Ladestation). Einige neue Konzepte sollen sogar zur Stromerzeugung genutzt werden, wie etwa [Hybrid Squared](#) und [GreenWheel](#).

## Wer macht was?



Source: [www.eltis.org](http://www.eltis.org)

Das Projekt OBIS hat 51 Radverleihsysteme in 10 europäischen Ländern analysiert. Der häufigste Herangehensweise hinsichtlich Betreiber ist jene, dass ein Betreiber sowohl für die Infrastruktur als auch für den Betrieb zuständig ist. Rd. 27% der Verleihsysteme werden weltweit von Stadtverwaltungen betrieben (z. B. [Kopenhagen](#)). [JCDecaux](#) und [Clear Channel](#) betreiben 23% bzw. 16% der Systeme. ([Shaheen, 2010](#))

Etliche “ready-to-go” Systems existieren weltweit, wo eine Stadt das gesamte System von einem Anbieter kauft (Infrastruktur, Fahrräder, Betrieb, Soft- und Hardware, Wartung, Servicepersonal etc.) Beispiele dafür sind [Cyclocity](#) von JCDecaux (Paris, Brüssel, Wien, Melbourne, ...), [SmartBike](#) von Clear Channel (Barcelona, Stockholm, Mexico City...), [Bicincittà](#) von Comunicare in Italien, [nextbike](#) (z. B. Deutschland, Österreich und Polen) und [BIXI](#) von PBSC Urban Solutions in Nordamerika und London. Eine [Liste der weltweiten Systeme](#) (ohne Anspruch auf Vollständigkeit) findet sich auf Wikipedia. Jedes System kann dabei bis zu einem bestimmten Ausmaß visuell an die lokalen Erfordernisse und Wünsche angepasst werden. Design und Kommunikation sind ein wichtiger Faktor für den Erfolg eines Radverleihsystems, wie das Projekt OBIS herausgefunden hat. Andere Anbieter wiederum offerieren Radverleih- Systemkomponenten wie z. B. [Smooove](#).

