

Einführung Düsselbike

Aufbau eines kommunalen Fahrradmietsystems für Düsseldorf

Düsselbike schafft ein kommunal gesteuertes, stationsbasiertes Fahrradmietsystem für Düsseldorf. Die Fallstudie zeigt, wie ein stadtweites Bikesharing-Angebot mit externer Betriebsführung, kommunaler Qualitätssteuerung, Sponsoring, Stationsnetz und öffentlicher Kommunikation vorbereitet und in den Rollout gebracht werden kann.

| | |
|---------------------------|---|
| Kommune | Landeshauptstadt Düsseldorf |
| Kontakt | Connected Mobility Düsseldorf GmbH |
| Beteiligte Partner | Amt für Verkehrsmanagement, externer Betreiber Donkey Republic, Hauptsponsor ERGO Group, Rheinbahn/ÖPNV-Integration, Bezirksvertretungen sowie weitere Kooperationspartner wie Arbeitgeber, Messe, Hotels und Hochschulen |
| Kategorien | Rechtlich, Organisatorisch, Technisch, Planerisch, Kommunales Bikesharing, Fahrradmietsystem, sichtbares Mobilitätswende-Angebot |
| Zeitraum | Ratsbeschluss Februar 2024, Vergabe 2024/2025, Rollout ab Juli 2026 |
| Angebot | Fahradmietsystem, erste und letzte Meile |

Worum es geht

Mit Düsselbike führt Düsseldorf ein kommunales, stadtweites Fahrradmietsystem ein. Ziel ist ein niedrigschwelliges, verlässliches und geordnetes Bikesharing-Angebot, das den ÖPNV auf der ersten und letzten Meile ergänzt, Außenbezirke besser anbindet und den Umweltverbund stärkt.

Das System ist auf 2.500 nicht motorisierte Leihfahrräder im städtischen Design ausgelegt. Vorgesehen sind rund 100 neue Düsselbikestationen mit Bügelsystem sowie die softwareseitige Einbindung von etwa 300 bestehenden Sharingstationen. Damit entsteht kein rein innenstadtnahes Angebot, sondern ein Netz, das alle Stadtbezirke berücksichtigt und wichtige Ziele wie ÖPNV-Knoten, Wohnquartiere, Arbeitsorte, Messe, Hotels und Hochschulen einbindet.

Der Rollout ist stufenweise geplant. Zum 1. Juli 2026 sollen zunächst 500 Räder an 20 Stationen starten. Zum 1. August 2026 folgen weitere 1.000 Räder und 40 Stationen; zum 1. September 2026 nochmals 1.000 Räder und 40 Stationen. Damit soll das Gesamtsystem mit 2.500 Rädern und 100 exklusiven Düsselbikestationen stadtweit verfügbar sein. Ergänzend bleiben die bestehenden Düsseldorfer Sharingstationen Teil des Stationsnetzwerks.

Die Nutzung erfolgt per App. Das veröffentlichte Tarifmodell sieht unter anderem 1 Euro für 15 Minuten, einen 3-Tages-Pass für 5 Euro, ein Monatsabo für 10 Euro sowie ein Jahresabo für 60 Euro vor. Parallel werden Kooperationsmodelle mit Unternehmen, Institutionen und Hochschulen vorbereitet, um das Angebot auch für Pendler:innen, Mitarbeitende und Studierende attraktiv

nutzbar zu machen.

Umsetzung

Die Stadt hat die CMD mit Konzeption, Aufbau, Steuerung und Vergabe des Systems beauftragt. Grundlage waren ein Grobkonzept mit dem Mobility Institute Berlin, ein Betriebsmodell, Service-Level-Anforderungen, eine Wirtschaftlichkeitsberechnung, ein Designvorschlag und ein datenbasiertes Standortkonzept. Dadurch lagen vor der Umsetzung zentrale Festlegungen zu Zielbild, Netzlogik, Betriebsqualität, Finanzierung und öffentlicher Wahrnehmung vor.

Die Projektvorbereitung hatte zugleich eine methodische Rückwirkung auf Scoop2City. Aus den Anforderungen der Stationsplanung flossen datenbasierte Planungsansätze in das Projekt ein, etwa Cluster-Analysen, räumliche Erreichbarkeitsbetrachtungen und isochronenbasierte Einzugsgebietsanalysen. Dadurch wurde Düsselbike nicht nur als kommunales Umsetzungsprojekt, sondern auch als praktischer Anwendungsfall für übertragbare Planungsmethoden nutzbar.

Der politische Beschluss erfolgte Anfang 2024. Der Ordnungs- und Verkehrsausschuss beriet das Vorhaben am 17. Januar 2024, der Haupt- und Finanzausschuss am 29. Januar 2024. Der Rat beschloss am 22. Februar 2024 den Aufbau und Betrieb des Systems sowie die Ausschreibung eines externen Dienstleisters. Der öffentlich benannte Kostenrahmen lag bei 10,54 Millionen Euro für Aufbau und Betrieb über fünf Jahre.

Im Anschluss wurde eine EU-weite Ausschreibung für die Errichtung und den Betrieb des Bikesharing-Systems durchgeführt. Ausgeschrieben war ein vollständig betriebenes System als Dienstleistung für die CMD. Dazu gehören Fahrräder, Düsselbikestationen, die technische Implementierung der neuen und bestehenden Stationen, IT-Systeme einschließlich App und Schnittstellen, 2nd-Level-Support, Distribution, Rebalancing, Reparatur, Wartung, Reinigung und operative Betriebsführung.

Den Zuschlag erhielt Donkey Republic Admin ApS. Damit kombiniert das Modell kommunale Steuerung mit externer Betriebsführung: Die Stadt bzw. CMD gibt Netzlogik, Qualitätsanforderungen, Datenanforderungen, Abstellordnung und Integration vor, während der spezialisierte Betreiber den Alltagsbetrieb übernimmt. ERGO wurde als Hauptsponsor gewonnen und stärkt damit die Finanzierungsbasis sowie die öffentliche Sichtbarkeit des Angebots.

Die Stationsumsetzung erfolgt in enger Abstimmung mit den Bezirksvertretungen. Dabei werden verkehrliche Eignung, Flächenverfügbarkeit, Barrierefreiheit, Sichtbarkeit und die Einbindung bestehender Sharingstationen berücksichtigt. Alle Stadtbezirke werden in den Rollout einbezogen. Begleitend wurden Marke, Name und Bürgeraktivierung aufgebaut. Über eine Namensaktion konnten Bürger:innen vom 23. Januar bis 6. März 2026 Namensvorschläge für die 2.500 Räder einreichen; ergänzend gab es eine Vor-Ort-Aktion in der Innenstadt.

Ergebnisse und Wirkung

Bis zum Start wurden zentrale Voraussetzungen für ein dauerhaft kommunal gesteuertes Fahrradmietsystem geschaffen: politischer Beschluss, Betriebsmodell, Standortkonzept, Vergabeverfahren, Betreibervertrag, Sponsoring, Rolloutplanung, Tarifmodell und öffentliche Kommunikation. Das Projekt zeigt damit, wie ein Bikesharing-System nicht nur als App-Angebot, sondern als kommunale Infrastruktur mit klarer Steuerungslogik aufgebaut werden kann.

Ein wesentliches Ergebnis ist die stationsbasierte Ordnung des Angebots. Die kostenlose Rückgabe ist innerhalb der Düsseldorf- bzw. Sharingstationen vorgesehen; außerhalb der Stationen können Strafgebühren greifen. In Kombination mit Bügelsystemen, hoher Ortungsgenauigkeit, regelmäßigen Kontrollen und klarer digitaler Nutzerführung soll dies typische Konflikte frei abgestellter Sharingfahrzeuge reduzieren und die Verkehrssicherheit im öffentlichen Raum verbessern.

Das Modell verbindet mehrere Finanzierungs- und Erlösbausteine. Neben dem städtischen Zuschuss werden Sponsoring, Kooperationserlöse und Nutzungserlöse einbezogen. Für Kooperationspartner sind insbesondere eigene Stationen, bessere Sichtbarkeit und eine höhere Verfügbarkeit von Rädern für Mitarbeitende interessant. Denkbar sind zudem Jahrespässe für Mitarbeitende oder Freiminutenkontingente für betriebliche Fahrten.

Auch die Verknüpfung mit bestehenden Mobilitätsangeboten ist angelegt. Die Rheinbahn- und ÖPNV-Integration befindet sich in der Umsetzung; konkrete Vorteile für Abonent:innen werden im weiteren Prozess ausgestaltet. Für Hochschulen und Studierende werden gesonderte Kooperationsmodelle vorbereitet, um das System stärker in Alltagswege, Ausbildungsmobilität und multimodale Wegeketten einzubinden. Perspektivisch könnten Ergebnisse aus Scoop2City, etwa analytische Verfahren und Arbeiten zur MDS Policy API, in den digitalen Zwilling von Düsseldorf einfließen und dort Standortbewertung, Regelkommunikation, Monitoring und betriebliche Optimierung unterstützen.

Erfahrungen aus der Umsetzung

Die Umsetzung zeigt, dass ein kommunales Bikesharing-System früh als Gesamtsystem geplant werden sollte. Fahrräder, Stationen, App, Tarife, Betrieb, Datenflüsse, Monitoring, Sponsoring, Kommunikation und politische Gremienbefassung greifen ineinander. Je konkreter Zielbild, Betriebsmodell, Service-Level, Standortkonzept und Wirtschaftlichkeitsrechnung vor dem Ratsbeschluss bzw. vor der Ausschreibung vorliegen, desto belastbarer kann das Projekt gesteuert werden.

Besonders anspruchsvoll ist die Verzahnung von politischer Beschlussfassung, Vergabe, Betreibervertrag, Sponsoring, Stationsgenehmigung, Stationsbau und öffentlicher Kommunikation. Diese Schritte laufen nicht vollständig nacheinander, sondern müssen teilweise parallel vorbereitet und aufeinander abgestimmt werden. Für die kommunale Projektsteuerung ist deshalb wichtig, früh klare Verantwortlichkeiten, Entscheidungswege und Abstimmungsformate festzulegen.

Die Standortumsetzung im öffentlichen Raum ist ein eigener Arbeitsschwerpunkt. Neben der fachlichen Netzplanung müssen konkrete Flächen gefunden, bewertet und abgestimmt werden. Dabei zählen nicht nur Nachfragepotenziale, sondern auch Sichtbarkeit, Erreichbarkeit, Barrierefreiheit, Konflikte mit anderen Nutzungen, verkehrliche Sicherheit und die Anschlussfähigkeit an bestehende Sharing- und ÖPNV-Angebote.

Für den späteren Betrieb sind hohe Verfügbarkeit, Rebalancing, Wartung, Reinigung, Reparaturen und der Umgang mit falsch abgestellten oder beschädigten Rädern zentrale Qualitätsfaktoren. Hinzu kommt eine saisonal schwankende Nachfrage. Entsprechend sollte ein betriebliches Monitoring früh vorbereitet werden. Relevante Kennzahlen sind unter anderem Fahrten, aktive Nutzer:innen, Auslastung, Verfügbarkeit, Rebalancing, Reparaturquote, Beschwerden, Nachfrage in Außenbezirken und Nutzung an ÖPNV-Knoten.

Technisch ist das System mehr als eine Kund:innen-App. Es umfasst Datenflüsse zwischen Be-

treiber, Kommune und Monitoring, Schnittstellen zur Qualitätssicherung, MDS-Datenbereitstellung sowie perspektivisch die Integration in ÖPNV- und Rheinbahn-Kontexte. Für andere Kommunen ist dies ein wichtiger Hinweis: Datenanforderungen und Schnittstellen sollten nicht nachträglich ergänzt, sondern bereits in Konzept, Vergabe und Betreibervertrag berücksichtigt werden.

Übertragbare Erkenntnisse

- Frühzeitig ein belastbares Umsetzungskonzept erstellen: Zielbild, Betriebsmodell, Service-Level, Wirtschaftlichkeitsrechnung, Design und Standortkonzept sollten vor Ratsbeschluss bzw. Ausschreibung möglichst konkret vorliegen.
- Kommunale Steuerung und externer Betrieb lassen sich gut kombinieren: Die Kommune kann Netzlogik, Qualität, Datenanforderungen, Abstellordnung und Integration vorgeben, während ein spezialisierter Betreiber den Alltagsbetrieb übernimmt.
- Das Vergabemodell sollte Qualitätsanforderungen gleichrangig zum Preis berücksichtigen. Im Düsseldorfer Verfahren waren Qualität/Konzepte und Preis öffentlich jeweils mit 50 Prozent als Zuschlagskriterien benannt.
- Stationsbasiertes Bikesharing erleichtert Ordnung im öffentlichen Raum. Die Kombination aus festen Stationen, hoher Ortungsgenauigkeit und technischer Implementierung, dass Fahrzeuge nur innerhalb von Stationen zurückgegeben werden können, adressiert typische Konflikte frei abgestellter Sharingfahrzeuge.
- Das System sollte nicht nur innenstadtnah gedacht werden: Außenbezirke, ÖPNV-Knoten, Wohnquartiere, Arbeitsorte, Messe, Hotels und Hochschulen sind zentrale Bausteine für erste/letzte Meile und Pendlerverkehr.
- Finanzierung breiter aufstellen: Sponsoring und Kooperationen mit Unternehmen können den städtischen Zuschussbedarf reduzieren und gleichzeitig lokale Unternehmen sichtbar einbinden.
- Öffentlichkeitsarbeit vor dem Launch stärkt Akzeptanz. Die Düsselbike-Namensaktion zeigt, wie ein technisches Mobilitätsprojekt emotional und stadtbezogen vermittelt werden kann.

Danksagung

Diese Fallstudie wurde im Rahmen des Projektes ScooP2City erstellt, das durch das Bundesministerium für Verkehr (BMV) im Rahmen der Innovationsinitiative mFUND gefördert wurde (Förderkennzeichen: 01F2261D).

Gefördert durch

