

# E-Bike-Nutzung in der Tourismusregion Dahme-Spreewald

Praxisinitiative im Rahmen des Projekts TRAFO  
3.0

Berlin, 01.04.2018

## Autorin

Ruth Blanck  
Theresa Kirchweyer

## Geschäftsstelle Freiburg

Postfach 17 71  
79017 Freiburg

### Hausadresse

Merzhauser Straße 173  
79100 Freiburg  
Telefon +49 761 45295-0

## Büro Berlin

Schicklerstraße 5-7  
10179 Berlin  
Telefon +49 30 405085-0

## Büro Darmstadt

Rheinstraße 95  
64295 Darmstadt  
Telefon +49 6151 8191-0

[info@oeko.de](mailto:info@oeko.de)  
[www.oeko.de](http://www.oeko.de)



## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 2-1:	Entwicklung des E-Bike-Verleihs	<b>Fehler! Textmarke nicht definiert.</b>
Abbildung 2-2:	Verleih als Zusatzgeschäft	<b>Fehler! Textmarke nicht definiert.</b>
Abbildung 2-3:	Erwartung der Gäste	<b>Fehler! Textmarke nicht definiert.</b>
Abbildung 2-4:	Beschäftigung der E-Bike-Nutzer	8
Abbildung 2-5:	Anzahl der Fahrräder im Haushalt	8
Abbildung 2-6:	Verkehrsmittelnutzung der E-Bike-Nutzer	9
Abbildung 2-7:	Erste E-Bike-Erfahrung	10
Abbildung 2-8:	Erfahrungen mit E-Bikes	10

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 2-1:	E-Bike-Verleihstationen im Landkreis Dahme-Spreewald	<b>Fehler! Textmarke nicht definiert.</b>
--------------	------------------------------------------------------	-------------------------------------------

# Inhalt

<b>Abbildungsverzeichnis</b>	<b>2</b>
<b>1. Einleitung</b>	<b>4</b>
<b>2. Hintergrund: E-Bike-Verleih in der Tourismus-Region Dahme-Spreewald</b>	<b>4</b>
<b>3. Befragung der E-Bike-Nutzer</b>	<b>6</b>
3.1. Methodik und Ablauf	6
3.2. Ergebnisse Welle 1	7
3.2.1. Demographie	7
3.2.2. Mobilitätsausstattung & Alltagsmobilität	8
3.2.3. E-Bike-Nutzer & Nutzung	9
3.2.4. Zufriedenheit	11
3.2.5. Hemmnisse	11
<b>4. Befragung der Verleiher</b>	<b>11</b>
4.1. Methodik und Ablauf	11
4.2. Ergebnisse	11
4.2.1. Der E-Bike-Trend	11
4.2.2. Das E-Bike-Angebot in der Region	12
4.2.3. Verbesserungsmöglichkeiten	14
<b>5. Weiteres Vorgehen</b>	<b>Fehler! Textmarke nicht definiert.</b>
5.1. Weiterführung der Praxis-Initiative / Befragung der E-Bike-Nutzer – Welle 2	Fehler! Textmarke nicht definiert.
5.2. Weiteres Vorgehen	Fehler! Textmarke nicht definiert.
5.3. Incentive	Fehler! Textmarke nicht definiert.

## 1. Einleitung

Die Praxisinitiative der E-Bikes im Tourismus ist Teil des Anwendungsbeispiels „E-Bike Nutzung im Stadt- und Regionalverkehr“ im Rahmen des Projektes „TRAFO 3.0“. Ziel der Initiative ist die Beantwortung der folgenden Forschungsfragen:

- Welche Rolle spielen E-Bikes im Tourismus?
- Wo sind Erfolgsfaktoren und Hemmnisse für den Einsatz von E-Bikes im Tourismus?
- Welche Rolle spielt das „Ausprobieren“ eines E-Bikes im Rahmen eines touristischen Angebots für die Alltagsmobilität?

Als Beispiel wurde die Tourismusregion Dahme-Spreewald ausgewählt. Zunächst fand im Frühjahr 2016 ein Treffen mit Frau Klaus, Verantwortliche für Infrastruktur und Qualitätsmanagement beim Tourismusverband Dahme-Seen e.V., statt, um die Situation vor Ort kennenzulernen. Im Lauf des Sommers 2016 wurde eine Befragung von E-Bike-Nutzern durchgeführt; im Herbst 2016 wurden zusätzlich die Verleiher telefonisch befragt.

## 2. Hintergrund: E-Bike-Verleih in der Tourismus-Region Dahme-Spreewald

Die Idee, Elektrofahrräder in der Tourismus-Region Dahme-Spreewald zum Verleih anzubieten, kam im Jahr 2010 in der AG Rad auf. Innerhalb weniger Monate wurde die Idee in die Tat umgesetzt. Die Region (wer genau?) investierte 10.000 Euro, um zu einer movelo-E-Bike-Region zu werden. Bereits seit der Saison 2011 können nun in der Region movelo-Räder ausgeliehen werden.

Damit war die Region Dahme-Spreewald eine der ersten (d-weit? In BB?) Tourismus-Region mit einem solchen Angebot. Entsprechend groß war die Aufmerksamkeit in den Medien und der Landespolitik. Einige andere benachbarte Regionen hatten bereits länger ähnliche Projekte in den Startlöchern, waren jedoch mit der Umsetzung nicht so schnell – so z.B. das Projekt „Sonne auf Rädern“

Insbesondere in der Anfangszeit wurde der Elektrofahrradverleih vom Tourismusverband Dahme-Seen e.V. stark unterstützt, mit Marketingmaßnahmen und Betreuung der Stationen, Events zur movelo-Saisonöffnung etc.

Vor einigen Jahren hat movelo seinen Fahrradproduzenten gewechselt und bietet jetzt statt Flyer-Rädern Kalkhoff-Räder an. Diese verfügen über eine niedrigere Qualität, haben allerdings mit rund 120 Kilometern eine deutlich höhere Akkureichweite. Dadurch wurden Akkuwechselstationen überflüssig. Das hat dazu geführt, dass insgesamt weniger Akteure in das System eingebunden sind und somit das Netz dünner geworden ist. Die Tourismuszentrale in Königs-Wusterhausen fungiert noch als „Akkuladestation“ – dieser Service wurde jedoch im Jahr 2015 kein einziges Mal genutzt.

Die Anzahl der Verleihstandorte im Jahr 2016 liegt bei insgesamt **knapp 20**. Neben den Verleihern, welche ausgestiegen sind, gibt es aber im Einzelfall auch solche, welche nach einem Jahr Pause wieder zum movelo-Verleiher geworden sind (z.B. „Strandbad Kalinchen“). Andere, wie z.B. der Fahrradladen Ranzinger in Königs-Wusterhausen, wechselten zum movelo-Konkurrenten „travelbike“, welcher seit 2016 einen ähnlichen Service wie movelo anbietet.

Mögliche Gründe, warum der Elektrofahrrad-Verleih in der Region nicht besser läuft, sind vor allem in Standortnachteilen zu suchen:

- **Topographie:** In hügeligen und bergigen Regionen muss kaum begründet werden, warum Elektrofahrräder eine attraktive Option sind: Denn dort stellt sich für die meisten Nutzer nicht die Frage „Fahrrad oder Elektrofahrrad“, sondern „Elektrofahrrad oder gar kein Fahrrad“. In der flachen Topographie der Region Dahme-Spreewald kann nur auf den Fahrkomfort verwiesen werden, oder z.B. auf das leichtere Ziehen von Elektrofahrrädern.
- **Fördergelder:** Andere Regionen mit flacher Topographie, z.B. in Mecklenburg-Vorpommern, konnten von Fördermitteln profitieren, um den Elektrofahrrad-Verleih auszubauen und zu fördern; in der Region Dahme-Spreewald wurde der Elektrofahrrad-Verleih ohne Fördermittel auf die Beine gestellt.
- **Öffnungszeiten Fahrradverleiher:** Die überwiegende Anzahl der Touristen in der Region sind Berliner, welche zu Tagesausflügen kommen. Zu den Zeiten, wo die Ausleihe eines Fahrrads für diese Berliner Tagestouristen attraktiv wäre – nämlich vorzugsweise am Wochenende – haben einige Fahrradläden, welche Räder verleihen, geschlossen. Viele dieser Touristen bringen daher ihr eigenes Fahrrad (per Bahn) mit.
- **Zahlungskraft:** Es handelt sich um eine eher strukturschwache Region, mit – im Vergleich zum Süden Deutschlands – niedrigerer Zahlungskraft und damit auch geringerer Bereitschaft der Tourismusbetriebe, sich auf den möglicherweise verlustreichen E-Rad-Verleih einzulassen.
- **Rücktransport von Rädern:** Viele Touristen wollen „One-Way-Trips“ machen – was bedeutet, dass das Elektrofahrrad am Ende der Tour zurück transportiert werden muss. Im Gegensatz zu anderen Regionen müssen die Anbieter diesen Rücktransport selbst organisieren.
- **Fehlende Angebote für Gruppen:** Die Anzahl der Elektrofahrräder insgesamt ist begrenzt. Bei vielen Standorten werden nur zwei Elektrofahrräder angeboten. Es ist somit kaum möglich, auch für Gruppen gute Angebote zur Verfügung zu stellen.
- **Marketing:** Ein gutes Marketing ist wichtig, um den E-Rad-Verleih zu unterstützen. Ein ausgefeiltes Marketing ist nicht an allen Stationen vorhanden. Movelo verfolgte ein Cross-Marketing-Konzept, bei dem z.B. auch in Fahrradläden, welche die Elektrofahrräder verkaufen, Werbung gemacht werden sollte. In Realität gab es jedoch kaum Fahrradhändler, welche die (teuren) Flyer-Räder im Angebot hatten.
- **Kosten:** Zu Anfang hatten viele Tourismusbetriebe die Vorstellung, dass der Elektrofahrrad-Verleih als Zusatzgeschäft funktionieren würde. Tatsächlich ist es aber für viele Betriebe ein Verlustgeschäft (im Gegensatz zu Tourismusmagneten wie Berlin, wo mit dem E-Rad-Verleih Geld verdient wird). Es handelt sich jedoch beim E-Rad-Verleih um einen Service, der von vielen Gästen erwartet wird.

Viele Verleihstationen würden sich eine bessere Betreuung durch movelo, z.B. Unterstützung bei der Logistik (One-Way-Touren) und bessere Marketing-Maßnahmen wünschen. Movelo ist jedoch stärker auf bergige Regionen spezialisiert. Zudem ist movelo seit 2011 stark expandiert, so dass die Betreuungsquote zurückgegangen ist. Für die Gäste ist es dabei nach

Einschätzung von Frau Klaus weniger relevant, wer genau der Anbieter ist, d.h. die Marke „movelo“ spielt eigentlich keine Rolle.

Insgesamt lässt sich mittlerweile bei vielen Beteiligten eine gewisse „Projektmüdigkeit“ konstatieren. Aus Sicht von Frau Klaus wäre es wünschenswert, wenn es eine gute zentrale Informationsmöglichkeit zum Thema Elektrofahrrad-Verleih gäbe, bei der alle Verleihstationen (ob nun von movelo, oder über einen anderen Anbieter) verzeichnet sind. Der Tourismusverband selber könnte sich dann mittelfristig aus dem aktiven Marketing zurückziehen und der Verleih zum Selbstläufer werden.

### **3. Befragung der E-Bike-Nutzer**

#### **3.1. Methodik und Ablauf**

Für die Befragung von Elektrofahrradnutzern wurden in der Region Dahme-Spreewald mögliche Verleihstationen für Elektrofahrräder recherchiert und kontaktiert. Insgesamt ließen sich 26 E-Bike-Verleihstationen in der Region und in der näheren Umgebung identifizieren. Die Verleihstationen setzen sich dabei sowohl aus Hotels, Gasthöfen und Zimmervermietungen, als auch aus Campingplätzen, Fahrradläden und Verleihunternehmen zusammen. Die Elektrofahrräder wurden zum einen über den E-Bike-Verleiher Movelo bezogen, aber auch andere Verleihnetzwerke wie „Sonne auf Rädern“ und Travelbike stellen Verleihern Elektrofahrräder zur Verfügung. Der überwiegende Anteil der Elektrofahrräder wurde jedoch von den Verleihern selbst erworben.

18 Verleihstationen erklärten sich dazu bereit, in der Saison 2016 Material für die Befragung der E-Bike Entleiher auszulegen (Siehe Tabelle 2-1). Die Betreiber wurden gebeten, Fragebögen in der Station auszulegen und beim Verleih von Elektrofahrrädern, die Gäste / Kunden auf die Teilnahme an der wissenschaftlichen Befragung aufmerksam zu machen. Die Fragebögen konnten vor Ort oder online ausgefüllt werden. Ein entsprechender Link zur Online-Befragung befand sich auf dem entsprechenden Infomaterial (Plakat, Flyer).

Die Entscheidung zur Weiterführung der Befragung mit einer 2.Welle im Sommer 2017 im Landkreis Dahme-Spreewald wurde im Frühjahr 2017 getroffen. Daraufhin wurde telefonisch Kontakt zu allen Verleihern vor Ort aufgenommen, um die weitere Kooperation in der Saison 2017 anzufragen. 15 Verleiher konnten wieder für die Kooperation gewonnen werden (Siehe Tabelle 2-1). Ein Verleiher hatte kein Interesse an der weiteren Beteiligung an der wissenschaftlichen Analyse, zwei weitere Verleihstationen hatten im Laufe des Jahres 2016 den E-Bike-Verleih aufgegeben. Der Rücklauf an Fragebögen aus der 2.Welle war jedoch leider sehr gering. Im Folgenden sind daher nur die Ergebnisse aus der 1.Welle (Sommer 2016) dargestellt.

**Tabelle 2-1: E-Bike-Verleihstationen im Landkreis Dahme-Spreewald**

<b>Verleihstation</b>	<b>Anzahl E-Räder (2016)</b>
Lectric - Tandem Tours	19
Zweiradcenter Ulrich	10
Ranzinger-Fahrradservice	7
DahmeRad.de	6
Seehotel Burg im Spreewald	6
Spreewaldinformation Lübben	4
Ferienappartments „Am Spreewaldfluss“	4
Naturcampingplatz -Ludwig Leichhardt- Campingplatz Zaue	3
Strandbad/ Campingplatz Kallinchen	3
Spreewälder See-Camping Briesensee	2
Spreewaldhotel Stephanshof GmbH	2
Boots- und Zweiradverleih Gebauer	2
Zimmervermietung „Zum roten Hahn“	2
Ferienhof Richter	2
Hotel Radduscher Hafen	2
Pension & Wellness am Storchennest	2
Märkische Tourismuszentrale Beeskow e.V.	2
Spreewaldgasthaus Petkampsberg	2

Quelle: Öko-Institut

## 3.2. Ergebnisse

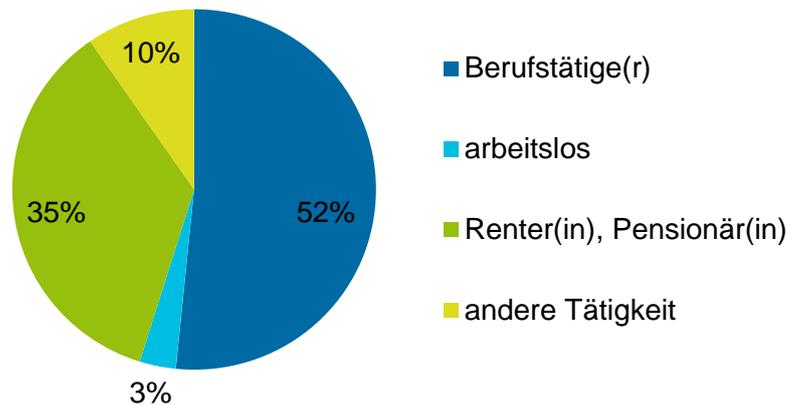
Nach Ende des Befragungszeitraumes 2016 trafen insgesamt 32 beantwortete Fragebögen, 4 davon online beim Öko-Institut ein. Im April 2017 erfolgte die Auswertung der Nutzerbefragung aus Welle 1. Die wichtigsten Daten werden im Folgenden dargestellt.

### 3.2.1. Demographie

Im Durchschnitt sind die Befragten rund 58 Jahre alt, ca. 58 % aller E-Bike-Entleiher sind weiblich. In 58 % der Fälle ist der höchste Bildungsabschluss ein abgeschlossenes Studium. Etwas mehr als die Hälfte der befragten E-Bike-Entleiher (ca. 52 %, 16 Personen) gibt an,

berufstätig zu sein, während rund 36 % (11 P.) „RentnerIn“ als Beschäftigung angeben (Vgl. Abbildung 2-3). Die durchschnittliche Haushaltsgröße aller Befragten beträgt ca. 2.

**Abbildung 2-1: Beschäftigung der E-Bike-Nutzer**

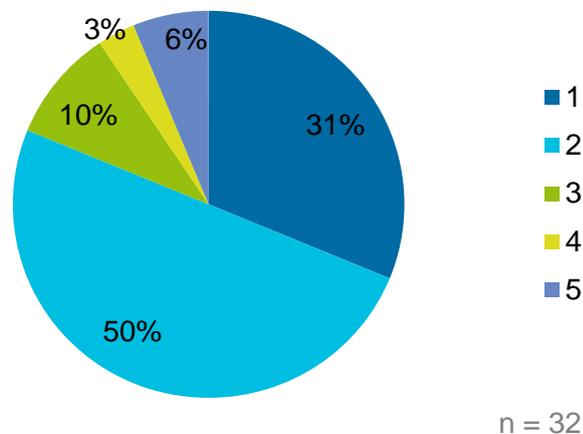


Quelle: Öko-Institut e.V.

### 3.2.2. Mobilitätsausstattung & Alltagsmobilität

6 von 15 Befragten gaben an, zumindest ein Elektrofahrrad im Haushalt zu haben. Es scheint sich um eine eher fahradaffine Befragten-Gruppe zu handeln, da alle der 32 Personen angeben, zumindest ein konventionelles Fahrrad sei im Haushalt vorhanden (Siehe Abbildung 2-5). Überdies besitzen rund 83 % (25 Personen) zumindest einen Pkw pro Haushalt. Fast 91 % aller Umfrageteilnehmer haben somit immer einen Pkw zur Verfügung, auch die Pkw-Führerscheinbesitzquote ist sehr hoch.

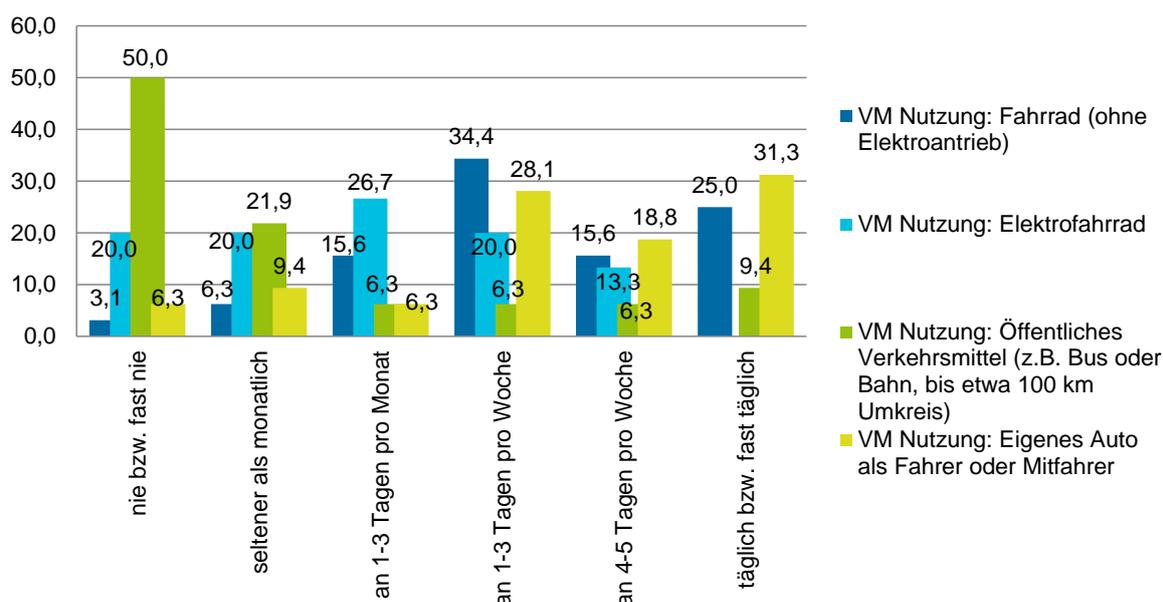
**Abbildung 2-2: Anzahl der Fahrräder im Haushalt**



Quelle: Öko-Institut e.V.

Das Fahrrad und das eigene Auto (als Fahrer oder Mitfahrer) werden generell häufig verwendet. 50 % aller befragten E-Bike Entleiher (total: 16 Personen) nutzen hingegen nie bzw. fast nie den ÖV. Darüber hinaus geben mehr als zwei Drittel an, keine ÖV-Card zu besitzen. Bikesharing und Carsharing spielen für die Befragten ebenfalls eine eher untergeordnete Rolle. Auch die E-Bike-Nutzung ist nicht sehr häufig, sondern scheint eher die Ausnahme in der Alltagsmobilität darzustellen (Siehe Abbildung 2-6).

**Abbildung 2-3: Verkehrsmittelnutzung der E-Bike-Nutzer**



Quelle: Öko-Institut e.V.

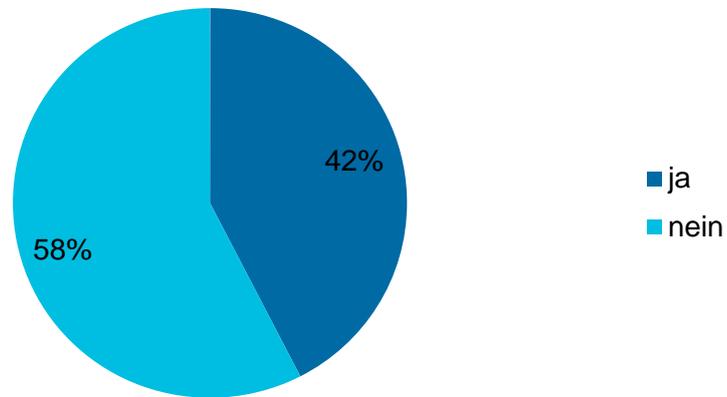
### 3.2.3. E-Bike-Nutzer & Nutzung

Bei mehr als einem Drittel aller Befragten (13 Personen, ca. 39 %) handelt es sich um Einwohner des Landkreises Dahme-Spreewald. Von 33 Befragten waren immerhin 20 Personen Übernachtungsgast oder Tagesgast in der Region.

Die häufigste Informationsquelle stellten Freunde bzw. Bekannte der Befragten dar. Die E-Bike Nutzung beschränkte sich häufig auf einen Tag: Ca. 91 % aller E-Bike Entleiher (total: 30 Personen) unternahmen eine eintägige Elektrofahrrad-Tour. Baden (ca. 43 %) und die Besichtigung sonstiger Sehenswürdigkeiten in der Region (ca. 33 %) waren die häufigsten Unternehmungen mit dem E-Bike. Der Median für die Streckenlänge der Radtour beträgt 60 km.

Mehr als die Hälfte der Personen (rund 58 %) hatte bereits Erfahrung mit E-Bikes (Siehe Abbildung 2-7). 4 von 19 Personen gaben an, ein Elektrofahrrad zu besitzen.

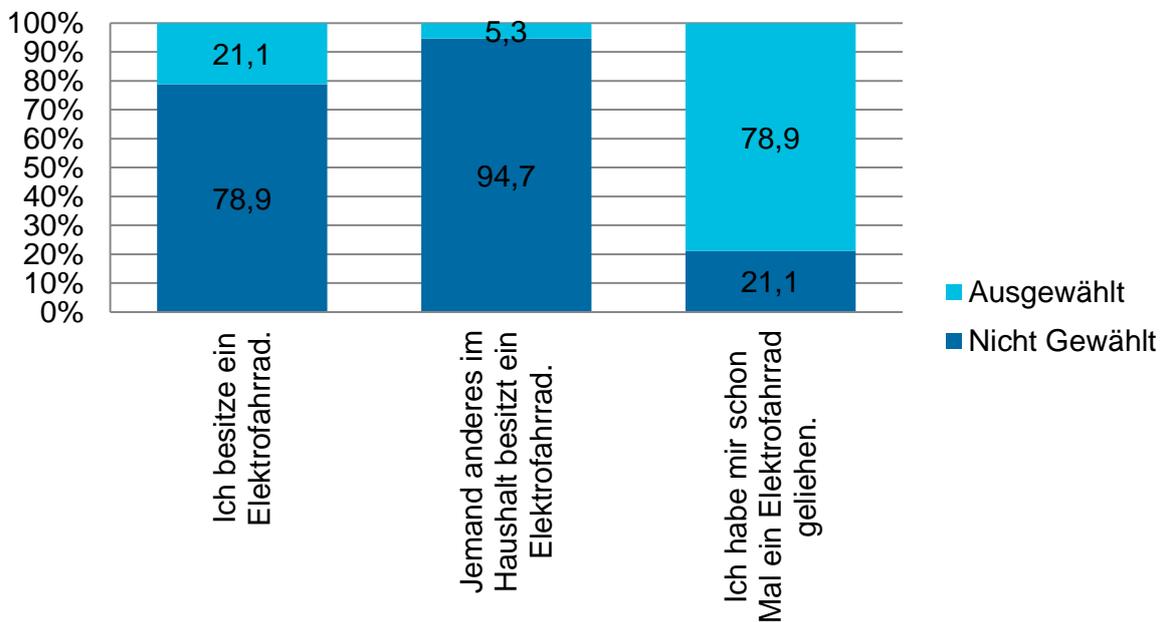
Abbildung 2-4: Erste E-Bike-Erfahrung



Quelle: Öko-Institut e.V.

15 von 19 Befragten (also ca. 79 %) hatten sich schon mal ein E-Bike geliehen; Nur rund 5 % der E-Bike-Nutzer gaben an, dass eine Person aus demselben Haushalt ein Elektrofahrzeug besitze. (Siehe Abbildung 2-8).

Abbildung 2-5: Erfahrungen mit E-Bikes



Quelle: Öko-Institut e.V.

### 3.2.4. Zufriedenheit

Die Zufriedenheit war in allen abgefragten Bereichen (Erreichbarkeit der Verleihstation, Einweisung & Betreuung durch die Verleihstation, Qualität des Elektrofahrrades, Öffnungszeiten der Verleihstation, Zufriedenheit insgesamt) sehr hoch. Als Verbesserungsvorschläge wurden vor allem die Beschilderung der Radtouren und die Verbesserung der Öffnungszeiten der Rad-Verleiher am Sonntag genannt. Eine Person merkte zusätzlich an, dass der eingesetzte E-Bike-Akku leider schwach war.

### 3.2.5. Hemmnisse

Als Anschaffungshemmnisse wurden von den Befragten folgende Gründe genannt:

- **Alter:** Entweder der / die Befragte gab an, dass sich aufgrund des hohen Alters eine Anschaffung nicht mehr lohne, oder der / die UmfrageteilnehmerIn meinte, fit genug für ein konventionelles Fahrrad zu sein.
- Auch der (zu hohe) **Preis** und der „unzuverlässige“ **Akku** werden von den LDS-Befragten als Anschaffungshemmnis genannt.
- Überdies wurde die Notwendigkeit einer sicheren abschließbaren **Abstellmöglichkeit** am Wohnort hervorgehoben. Oft ist jener Abstellplatz aber nicht barrierefrei erreichbar, wobei das Gewicht des E-Bikes negativ auffällt.

## 4. Befragung der Verleiher

### 4.1. Methodik und Ablauf

Nach Ablauf des Befragungszeitraumes am Ende der Rad-Saison wurden die Betreiber der Verleihstationen im Oktober 2016 von einem Projektmitarbeiter des Öko-Institutes telefonisch kontaktiert und bezüglich ihrer Erfahrungen mit der Ausleihe der E-Bikes befragt. Darüber hinaus wurden im Mai 2017 die Verleiher im Zuge eines Feldforschungs-Tages persönlich befragt.

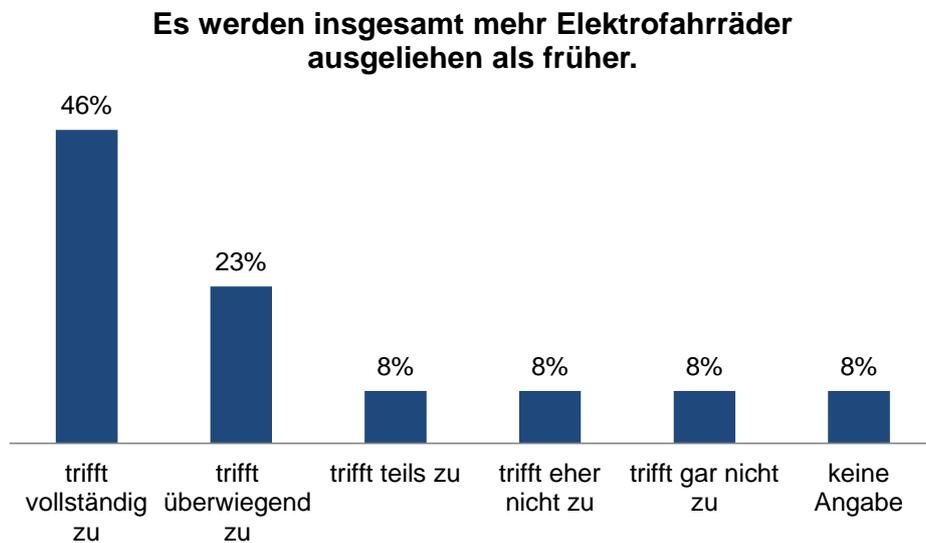
Der Rücklauf der Fragebögen für das Jahr 2016 fiel generell sehr gering aus (insgesamt 32). Als Grund hierfür wurde von den Verleihern in Dahme-Spreewald häufig angegeben, dass die Fragebögen zu spät verschickt worden waren, die Gäste keine Lust auf eine Umfrage hatten oder generell zu wenige Elektrofahrräder ausgeliehen worden waren.

### 4.2. Ergebnisse

#### 4.2.1. Der E-Bike-Trend

Grundsätzlich wird der „Elektrofahrrad-Trend“ auch in der Region Dahme-Spreewald wahrgenommen. In der telefonischen Zwischenbefragung der E-Bike-Verleiher geben beinahe 70 % aller Befragten vollständig zu bzw. überwiegend an, dass mehr Elektrofahrräder als früher entliehen werden (Siehe Abbildung 2-1).

Abbildung 2-1: Entwicklung des E-Bike-Verleihs

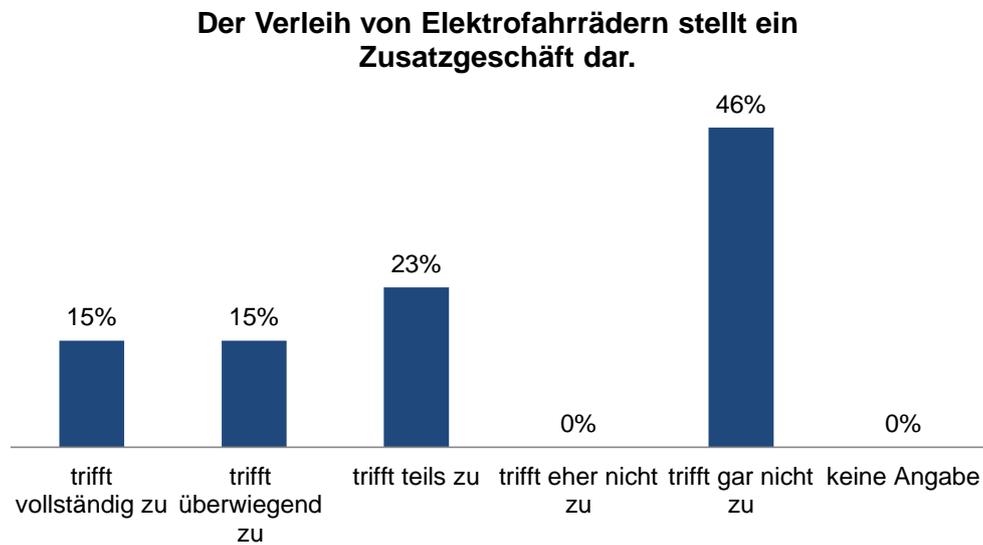


n =13; Quelle: Öko-Institut e.V.

#### 4.2.2. Das E-Bike-Angebot in der Region

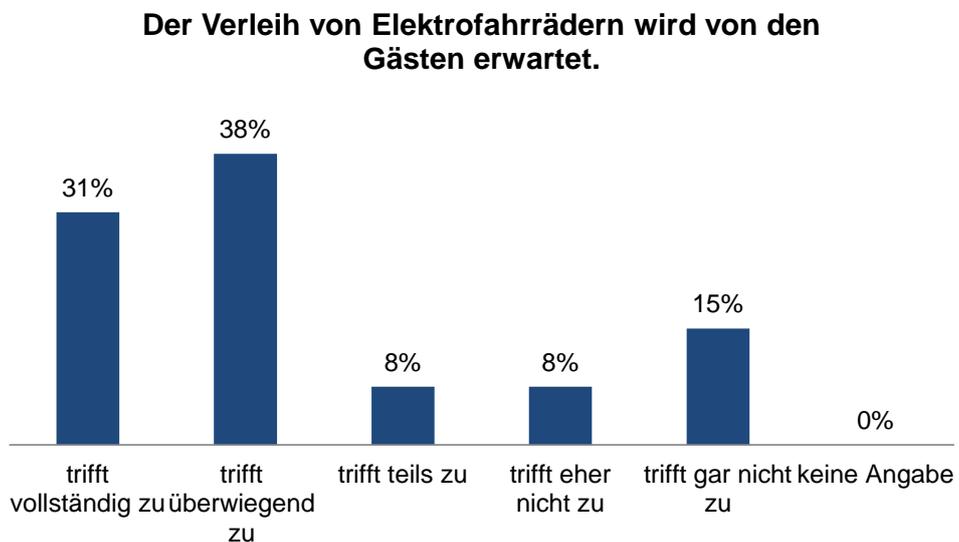
Obwohl die Nachfrage nach Elektrofahrrädern allgemein angestiegen ist, scheint der Elektrofahrradverleih noch immer kein rentables Geschäft zu sein. Ein Teil der E-Bike-Verleiher in Dahme-Spreewald bietet Elektrofahrräder auch zum Verkauf an. Der Prozentsatz jener Kunden, die im Anschluss an eine E-Bike-Tour aber auch ein Elektrofahrrad kaufen, fällt sehr gering aus. Somit scheint die Motivation der Verleihstationen, E-Bikes zu verleihen um sie anschließend verkaufen zu können, eher unwahrscheinlich. Die Frage, ob der Verleih von Elektrofahrrädern ein Zusatzgeschäft sei, wurde überwiegend verneint. Mehrheitlich werden E-Bikes zum Verleih angeboten, weil es von den Gästen erwartet wird (Vgl. Abbildung 2-2, Abbildung 2-3).

Abbildung 2-2: Verleih als Zusatzgeschäft



n = 13; Quelle: Öko-Institut e.V.

Abbildung 2-3: Erwartung der Gäste



n = 13; Quelle: Öko-Institut e.V.

Der Verleih von E-Bikes stellt häufig eine Serviceleistung dar, die das Gesamtangebot in der Tourismusregion attraktiver machen soll. Weiterhin wurde angegeben, dass die Initiative für den E-Bike-Verleih von höherer Stelle angeregt wurde, auch wenn es ein Verlustgeschäft sei. Des Weiteren gaben zwei Verleihstationen an, mit dem Verleih der Elektrofahrzeuge bewusst alternative Mobilität fördern zu wollen.

#### 4.2.3. Verbesserungsmöglichkeiten

Die Antworten auf die Frage, was sich in der Region verbessern müsste, damit die Nutzung von Elektrofahrrädern attraktiver wird, lassen sich im Großen und Ganzen zu den vier Punkten **Image des Elektrofahrrads**, **Information und Lademöglichkeiten**, **Tourismus** und **Organisation der Abgabe** zusammenfassen.

- Obwohl das **Image des Elektrofahrrads** grundsätzlich von der Region unabhängig ist, wurde dieser Punkt bei der Befragung der Verleiher als ein Hindernis für den E-Bike-Verleih erwähnt. Zum einen haftet dem Elektrofahrrad noch das Image von dem Fortbewegungsmittel für ältere Menschen an. Zum anderen sind die Gäste nicht bereit, mehr Geld für den Entleih von Elektrofahrrädern zu bezahlen, wenn sie für weniger Geld konventionelle Räder ausleihen können. Hinzu kommt, dass häufig angenommen wird, beim Fahren der Elektrofahrräder müsste nicht mehr in die Pedale getreten werden. Dass der Elektromotor der Pedelecs nur als Tretunterstützung fungiert, ist dabei vielen Nutzern nicht bewusst.
- Ein weiteres, häufig genanntes Problem in Bezug auf Elektrofahrräder sind die fehlenden **Lademöglichkeiten** in der Region und der Mangel an unterstützenden **Informationen** für die Elektrofahrradnutzer. Das Hauptproblem liegt in der noch zu geringen Anzahl an Lademöglichkeiten bzw. Ladestationen. Im Gespräch mit den Verleihern wurde daher oft vorgeschlagen, vermehrt „Anziehungspunkte“ / Tourismus-Hotspots wie Hotels oder Restaurants mit einzubeziehen. Auch wenn dort keine Elektrofahrräder verliehen werden, könnten diese Lokalitäten dennoch als Ladepunkte dienen. Durch dieses Angebot können wiederum die Hotel- und Restaurantbetreiber neue Kunden gewinnen und somit auch vom E-Bike-Verleih profitieren. In diesem Kontext wäre es sinnvoll, die Betreiber von Hotels und Gasthöfen über die Funktionsweise und Handhabung der Elektrofahrräder zu schulen. Darüber hinaus muss ein hinreichendes Angebot an Informationsmaterial und –Möglichkeiten für die Elektrofahrradnutzer zur Verfügung stehen (z.B. Radkarten inklusive Kennzeichnung der Ladestationen). Außerdem muss eine flächendeckende Beschilderung vor Ort gegeben sein, um die Radtouristen auf die Verfügbarkeit und Lage der Ladestationen in der Region hinzuweisen.
- Des Weiteren wurde in der Verleiher-Befragung angemerkt, dass das **Tourismusangebot** in der Dahme-Spreewald-Region generell weiter ausgebaut werden sollte. Ziel sollte sein, das Angebot soweit zu verbessern, dass Gäste längere Urlaubsaufenthalte in der Region planen und dadurch die Zahl der Ausleihen ansteigt. Ebenfalls wurde von den E-Bike-Verleihern eingeräumt, dass die öffentliche Nahverkehrsanbindung aus Berlin in die Region verbessert werden sollte. Darüber hinaus könnten im konkreten Fall die Spreewaldbrücken in der Region Dahme-Spreewald für einige E-Bike-Nutzer Hindernisse darstellen, da die Fahrräder an diesen Stellen getragen werden müssen und Elektrofahrräder im Vergleich zu konventionellen Fahrrädern schwerer sind.
- Verbesserungsbedarf wird auch hinsichtlich der **Organisation der Abgabe** von Elektrofahrrädern gesehen. Elektrofahrräder müssen am Ende der Entleihdauer grundsätzlich innerhalb der Öffnungszeiten der Verleihstationen wieder abgegeben werden. Das schränke, laut den Verleihern, allerdings den Nutzungsradius ein und stelle somit

ein Nutzungshemmnis dar. Als eine mögliche Lösung wäre auch hier die Kooperationen mit nahe gelegenen Gasthöfen oder Hotels oder eine dynamischere Abgabestruktur für Elektrofahrräder, die „one way trips“ für die Nutzer ermöglicht, zu nennen.

Im Vergleich wurden gute Rücklaufergebnisse der Fragebögen bei Verleihern erzielt, die bei den Telefonaten, der Befragung und dem E-Bike-Verleih generell positiv aufgeschlossen wirkten. Dies lässt vermuten, dass bei diesen Verleihern die Teilnahme an der Befragung aktiver beworben wurde, während die Fragebögen an anderen Verleihstationen möglicherweise nur ausgelegt wurden. Ferner ist es bei zwei Verleihern vorgekommen, dass das Infomaterial für die Saison 2016 noch vor Verwendung mit der Werbepost weggeschmissen wurde oder nicht mehr auffindbar war.

#### **4.2.4. Befragung der Verleiher vor Ort (Feldforschung)**

Am 17. Mai 2017 wurden insgesamt sechs der 15 Verleihstationen vom Projektteam des Öko-Instituts im Landkreis Dahme-Spreewald befragt. Ziel dieser Gespräche vor Ort war es einerseits, durch den direkten Dialog die Verleiher für die weitere Mithilfe und aktive Promotion der Fragebögen zu motivieren, um eine höhere Rücklaufquote der Fragebögen zu bewirken. Andererseits soll die Feldforschung auch dem Austausch über spannende Erkenntnisse der Befragung aus Welle 1 und mögliche Anmerkungen oder Fragen der E-Bike-Verleiher dienen.

Im direkten Dialog mit den sechs Verleihern (Zweiradcenter Ulrich, Spreewälder See-Camping Briesensee, Ferienhof Richter, Spreewaldgasthaus Petkampsberg, Spreewaldhotel Stephanshof und Boots- und Zweiradverleih Gebauer) wurde der Eindruck aus der telefonischen Befragung (siehe Ergebnisse) weiter bestätigt.

E-Bike Verleih als Verlustgeschäft: In vielen Fällen stellt der E-Bike-Verleih neben Gastronomie- oder Tourismusangeboten ein zusätzliches Serviceangebot dar, das von den Besuchern erwartet wird oder von übergeordneter Stelle initiiert wurde. Laut Aussagen der Verleiher rechnet sich der E-Bike Verleih vielfach nicht, da die Wartung teuer ist und diese Kosten durch die Einnahmen des Verleihs nicht gedeckt werden.

Fehlende Nachfrage: Viele der Verleiher berichten von wenigen Verleihen über das ganze Jahr (weniger als 100 pro Jahr). Bewohner scheinen das Angebot des E-Bike-Verleihs gar nicht zu nutzen, während auch nur wenige Tages- und Übernachtungsgäste davon Gebrauch machen. Darüber hinaus bringt ein Großteil der Touristen in der Region die eigenen Rädern mit, und hat somit keinen Bedarf am Verleih. Auch das Wetter spielt für den Erfolg des Verleihs und den Tourismus allgemein eine große Rolle.

Fehlendes Interesse an der Umfrage-Teilnahme: Die befragten Verleiher berichteten, dass die (wenigen) E-Bike Nutzer nur geringes Interesse an der Befragung zeigten; Das E-Bike-Erlebnis selbst stehe im Vordergrund. An dieser Stelle könnten die Verleiher durch sanfte Überzeugung dazu verhelfen, dass die Besucher den Fragebogen ausfüllen. Das Engagement der Verleiher selbst variiert jedoch auch stark. Gerade dabei könnte der Besuch vor Ort dazu verhelfen haben, dass die Verleiher die E-Bike-Nutzer wieder mit mehr Tatkraft auf die Umfrage hinweisen.

Topographische Gegebenheiten: Die Topographie in der Region Dahme-Spreewald ist eher flach, weshalb die elektrische Tretunterstützung zwar für den Fahrkomfort oder eine erhöhte Fahrgeschwindigkeit spricht, aber viele Strecken auch mit einem konventionellen Fahrrad zurückgelegt werden können. Somit geht von der E-Bike Nutzung in der Region für die Besucher kein unmittelbarer Nutzen aus.

Radinfrastruktur: Die Radwege in der Region sind auf manchen Abschnitten durchaus verbesserungsfähig, da zu enge Wege oder unebener Untergrund das Fahren mit höheren Geschwindigkeiten zusätzlich erschwert. Außerdem könnte die Beschilderung der Radrouten und Radwege noch erweitert werden.