



# FABIRA

Fahrrad**b**ibliothek zur Förderung des  
regionalen Rad**v**erkehrs

am Beispiel von Hamburg-Altona

# Impressum

Freie und Hansestadt Hamburg Bezirksamt Altona  
Fachamt Management des öffentlichen Raums  
Jessenstraße 1-3  
22767 Hamburg

## Projektleitung und Ansprechpartner:innen

Heike Bunte  
Charlotte Hegel  
mr@altona.hamburg.de

## Autor:innen

Hannehrle (Verkehr mit Köpfchen)  
Hannah Eberhardt (Verkehr mit Köpfchen)  
Andreas Pooch (LD – Verlag)  
Heike Bunte (Bezirksamt Altona)  
Charlotte Hegel (Bezirksamt Altona)

Gefördert durch das Bundesprogramm «Transnationale Zusammenarbeit»  
des  
Bundesministeriums für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen.

Die alleinige Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt beim  
Bezirksamt Altona.

Sie spiegelt nicht unbedingt die Meinung des Bundesinstituts für  
Bau-, Stadt- und Raumforschung wider.

## 1. EINLEITUNG ■ ■ ■

- Vorwort .....4
- Die Idee.....5
- Was ist eine Fahrradbibliothek? .....5
- Was ist das Ziel einer Fahrradbibliothek? .....6
- Wie funktioniert eine Fahrradbibliothek? .....6
- Optional: Die mobile Fahrradbibliothek.....6

## 2. Best Practice Beispiele ■ ■ ■

- Fahrradbibliothek Väjö (Schweden) .....8
- Bicycle Library (London, Großbritannien) .....8
- Pedder Spezialrad (Bremen) .....9

## 3. Bestandteile einer Fahrradbibliothek ■ ■ ■

- Wie ist eine Fahrradbibliothek aufgebaut? ..... 10
- Betreibermodell ..... 11
- Zielgruppen ..... 13
- Fahrzeugtypologie ..... 13
- Zubehör & Werkzeug ..... 15
- Öffentlichkeitsarbeit ..... 16
- Online-Buchungsplattform ..... 16
- Aufbau der Projekt-Website ..... 18
- Ausleihprozess ..... 19
- Haftung ..... 19

## 4. Finanzierungsplan ■ ■ ■

- Ausgaben Fahrradbibliothek allgemein ..... 20
- Ausgaben Fahrräder/Station..... 20
- Optional: Ausgaben mobile Fahrradbibliothek ..... 21
- Einnahmen ..... 21

## 5. Zeitplan ■ ■ ■ ..... 22

## 6. Evaluation ■ ■ ■ ..... 23

## Anlagen ■ ■ ■

- Haftung ..... 24
- Fahrzeugauswahl ..... 26
- Quellen/Copyright ..... 30

**K**aum zu glauben: Obwohl sich das Prinzip des Fahrrads, zwei Laufräder, stabiler Rahmen mit Lenker, Luftbereifung, Übersetzung seit mehr als 100 Jahren kaum verändert hat, ist es auch heute noch das effizienteste Verkehrsmittel der Welt. Als Alternative zum motorisierten Individualverkehr ist das Rad vor allem in Ballungsräumen einer der wichtigsten Mobilitätsbausteine.

Die Fahrradtechnik hat allerdings in den vergangenen Jahrzehnten enorme Fortschritte gemacht und spätestens durch den Siegeszug des Elektromotors wurden zahlreiche neue Mobilitätsbereiche und -formen erschlossen.

Um diese Vielfalt der pedalgestützten Mobilität sichtbar und vor allem der Allgemeinheit zugänglich zu machen, möchten wir – angeregt durch das EU-Projekt SUMBA<sup>1</sup> – **in Hamburg-Altona mit FABIRA (Fahrradbibliothek zur Förderung des regionalen Radverkehrs)** die erste Fahrradbibliothek<sup>2</sup> der Stadt auf den Weg bringen, über die Bürger:innen Fahrräder ausleihen können.

Unseren Fahrzeugpool gestalten wir dabei bewusst vielfältig und inklusiv, sodass unser Angebot unabhängig von Alter, Einkommen und eventuellem Handicap genutzt werden kann. Vermitteln möchten wir so, welche Mobilitätslösungen für welche

Aufgaben am besten geeignet sind und darüber hinaus, wie eine Fahrradbibliothek im Rahmen des «Klimaschutzteilkonzept Mobilität» zur Mobilitätswende beitragen kann.

Diese Broschüre soll anderen Kommunen und Interessierten als Leitfaden und Hilfestellung dienen, um eine Fahrradbibliothek zu planen und umzusetzen.

Übrigens: Erste Bibliotheken gab bereits vor mehr als 5000 Jahren in der Antike. Die erste öffentliche Bibliothek war die Biblioteca Malatestiana, die 1452 in Cesena (Italien) eröffnet wurde. Die erste Fahrradbibliothek Europas gibt es seit 2011 in Kopenhagen (Dänemark).



Lastenrad Altona

© 4.1

Aus den Berichten über die erfolgreiche Umsetzung einer Fahrradbibliothek in der schwedischen Interreg-Partnerkommune Västjör, ist die Idee eines eigenen Fahrradleiheangebots auch für Tartu und Altona erwachsen. Ziel des vom BBSR geförderten Andockvorhabens FABIRA ist die Konzeptentwicklung einer Fahrradbibliothek, angepasst auf den lokalen Kontext in Altona.

Das Prinzip einer Fahrradbibliothek ermöglicht die tage- bis wochenweise Ausleihe von «Spezialfahrrädern» für Anwohner:innen, die diese auf ihre Alltagstauglichkeit in ihrem Wohnumfeld testen kön-

nen. So werden Hürden bei der Nutzung von Alternativen zum motorisierten Individualverkehr abgebaut, ohne eine Kaufentscheidung vorauszusetzen.

Wichtige Zielgruppen sind vor allem junge Familien oder ältere Menschen, die z. B. mit Lastenrädern und unterstützendem E-Antrieb viele ihrer alltäglichen Wege auch ohne Kfz bestreiten könnten. Nachfolgend wird die Idee einer Fahrradbibliothek näher erläutert und einzelne wichtige Komponenten, vom Betreibermodell bis zur Ausleihplattform, als Konzept für Altona dargestellt.

Die Idee einer Fahrradbibliothek folgt dem Prinzip einer klassischen Bücherei und ermöglicht es den Menschen, ohne große Eigeninvestitionen neue Mobilitätsformen auszuprobieren. Durch das Ausleihen von ungewöhnlichen Fahrradtypen

bekommen die Ausleihenden die Chance, verschiedene Formen der Fahrradmobilität im Alltag zu testen.



© 5.1



© 5.2



© 5.3

## 1.

### Was ist das Ziel einer Fahrradbibliothek?

Eine Fahrradbibliothek soll Privatpersonen, aber auch Gewerbetreibenden, den Umstieg auf aktive Mobilität erleichtern. Aufgrund eines niedrighschwelligigen Zugangs zu den verschiedensten Rädern samt Zubehör wie Kindersitze, Packtaschen, Anhänger, etc., können Interessierte ausprobieren, wie sich diese in den eigenen (Arbeits-)Alltag integrieren lassen. Bereits erfolgreich umgesetzte ähnliche

Projekte haben gezeigt, dass nach einer Ausleihe oftmals eigene Räder angeschafft werden, beispielsweise für den Lastentransport.

**Hinweis:** Eine Fahrradbibliothek ist explizit kein Fahrradverleih. Es geht vielmehr darum, neue und auch unkonventionelle Fahrzeugkonzepte einer möglichst breiten Masse zugänglich zu machen.

## 1.

### Wie funktioniert eine Fahrradbibliothek?

Das zentrale Element einer Fahrradbibliothek ist die Projekt-Website mit einem Online-Buchungssystem. Darüber kann das gewünschte Fahrradmodell reser-

viert werden, um es dann zum gewünschten Zeitpunkt abzuholen. Die Ausleihdauer beträgt in der Regel zwischen einem und sieben Tagen.

## 1.

### Ausbaustufe: Die mobile Fahrradbibliothek

Ergänzend zu einer stationsgebundenen Fahrradbibliothek soll in Altona in einem zweiten Schritt auch eine mobile (Konzept-)Variante der Fahrradbibliothek entstehen, die das Hamburger Umland bedienen kann.

Mit einem umgebauten Fahrzeug wie z. B. einem ausrangierten Linienbus oder einem gemieteten Lkw, kann das Angebot von verschiedenen Fahrrad- und Spezialrad-

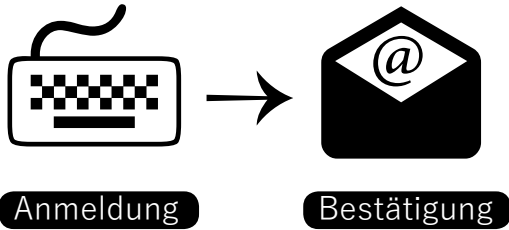
modellen auch ohne dauerhafte Flächenverfügbarkeit Bewohner:innen der Außenbezirke zur Verfügung gestellt werden. Die Fahrradbibliothek gliedert sich somit als Teil der Maßnahmen zur Umsetzung in die Masterpläne für Pendelnde aus dem EU-Projekt SUMBA ein.

Die mobile Fahrradbibliothek soll den Menschen in den Außenbezirken an konkreten, regelmäßigen und vorab festgelegten Zeit-

punkten zur Verfügung stehen, z. B. immer Samstags von 10 bis 12 Uhr auf einem bestimmten Wochenmarkt. Konzeptionell unterscheidet sich die mobile nicht von der

stationären Fahrradbibliothek. Lediglich die Ausleih- und Rückgabezeitpunkte sind weniger häufig.

## Registrierung



## Buchungsvorgang



## Leihvorgang



© 7.1

## 2. Beispiele für erfolgreiche Umsetzungen von Fahrradbibliotheken

Wie die erfolgreiche Umsetzung einer Fahrradbibliothek aussehen kann, haben bereits Pilotprojekte in Städten wie Tartu (Estland), Växjö (Schweden), London (Großbritannien) oder Bremen (Deutschland) gezeigt, die großen Zuspruch der Bevölkerung erhalten haben und als Inspiration für die Altonaer Fahrradbibliothek dienen.

### Växjö

Initialisiert wurde das Projekt durch die Stadtverwaltung 2019 im Rahmen des EU-Projekts SUMBA. Als Betreiber konnten vier Fahrradläden der Region gewonnen werden. Sie geben die Räder an die Nutzer:innen aus und kümmern sich um die Wartung. Der Ausleihvorgang wurde anfangs durch die Kommune in Form eines Online-Buchungssystems auf der Webseite der Lokalverwaltung durchgeführt, seit 2021 ist eine separate Buchungs-Website im Einsatz.

Die Fahrradflotte besteht aus insgesamt 22 Rädern inklusive Lastenrädern, E-Bikes, Falträdern sowie Gravel Bikes.



Nutzer:innen haben die Möglichkeit, die Räder für bis zu drei Wochen auszuleihen, in der anschließenden Woche wird das Fahrrad dann zur Wartung aus dem Verleih genommen.

### London

Die Bicycle Library in London war von 2010 bis 2013 aktiv und nutzte für ihren mobilen Ansatz einen umgebauten Doppeldeckerbus. Initiiert wurde das Projekt durch den Designer Karta Healy. Der Fahrzeugpool bestand aus Falträdern, Mini Velos, Fixed-Gear- und Singlespeed-Rädern, Standard-Herren- und Damenrädern sowie Lastenfahrrädern und E-Bikes. Neben den Fahrrädern beinhaltete der umgebaute Bus eine große Auswahl an Büchern rund um das Fahrradfahren sowie Zubehör und Bekleidung. Zusätzlich war jederzeit Fachpersonal vor Ort, um beratend zu unterstützen.

Der tägliche Standort des Busses konnte über einen Live-GPS-Tracker auf Facebook und über die eigene Website eingesehen werden. Zusätzlich wurden die Haltestellen per Post angekündigt.

Die Fahrräder konnten direkt vom Stellplatz des Busses ausgeliehen werden, entweder für eine kurze Probefahrt durch einen Parcours oder für eine längere Fahrt durch die Stadt. Bei Gefallen war ein anschließender Kauf möglich.

Durch den mobilen Ansatz konnte die Fahrradbibliothek auch bei Fahrrad- und Mobilitätsveranstaltungen eingesetzt werden.

## Bremen

Das Pedder Spezialrad-Projekt vom ADFC Bremen ist nach einer erfolgreichen Probe-

phase zum Regelangebot geworden. Über eine Website werden mit CommonsBooking, einer Buchungsplattform für WordPress, vier Spezialfahrräder angeboten. Bremer:innen können eine Rikscha, einen Rollstuhltransporter, ein Rollstuhlfahrrad oder ein Dreiradtandem kostenlos bis hin zu einer Woche ausleihen.

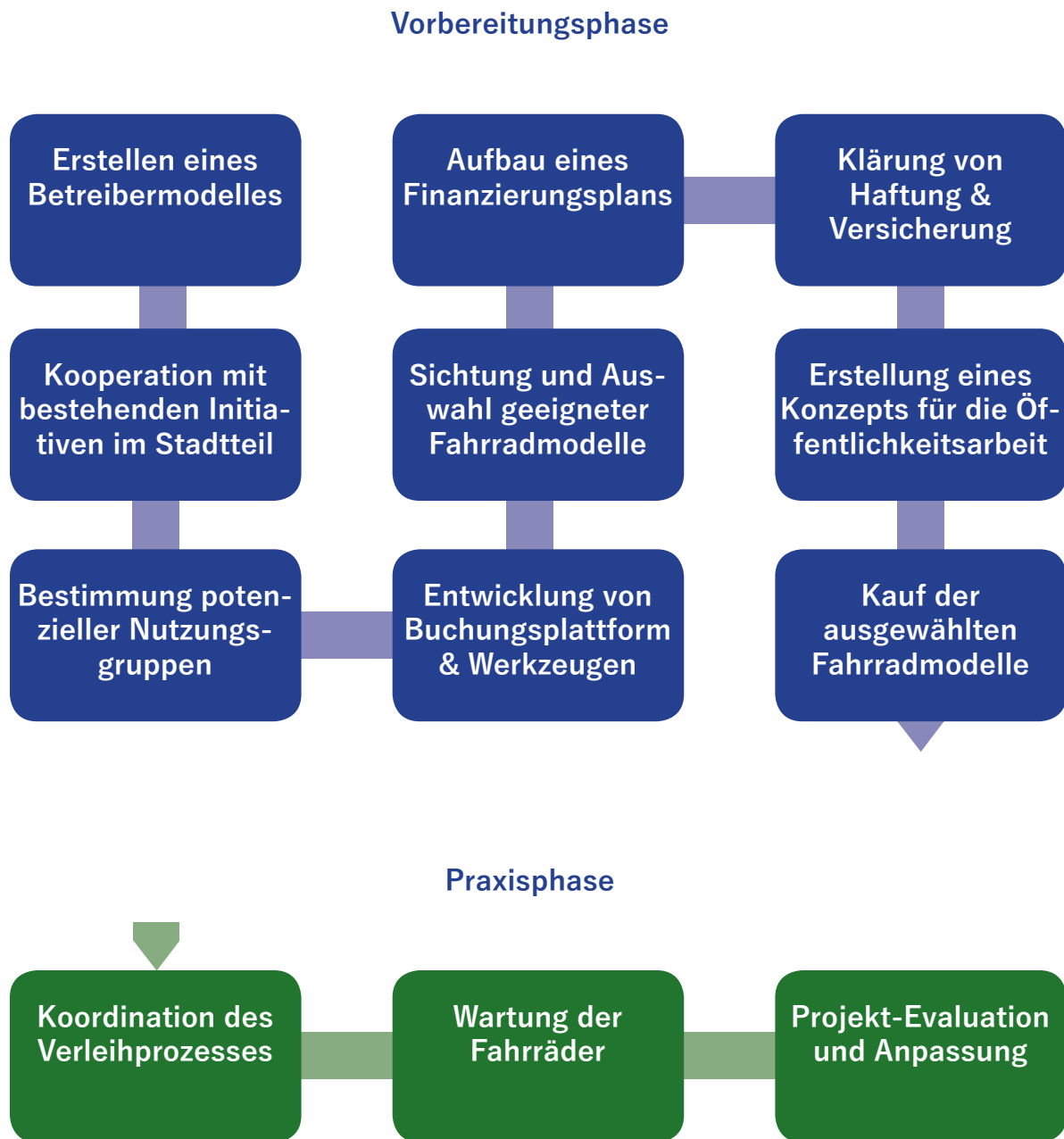
Der Verleih wird von kooperierenden Organisationen (Gemeindezentrum, Altenheim, Verein für Menschen mit Beeinträchtigung) unentgeltlich durchgeführt. Die Finanzierung der Fahrräder erfolgte durch die Stadt Bremen. Die Wartung wird durch (Ausleih-)Spenden finanziert und von den kooperierenden Fahrradwerkstätten durchgeführt. Am häufigsten ausgeliehen werden die Rikscha und das Dreiradtandem.



© 9.1

### 3. Wie ist eine Fahrradbibliothek aufgebaut?

Für die Umsetzung einer Fahrradbibliothek in Altona benötigt es eine Reihe an Arbeitsschritten, die sowohl Vorbereitung als auch die konkrete Umsetzung betreffen. Wir fassen die Wichtigsten zusammen.



Als Betreiber kommen sowohl Einzelpersonen als auch Personenvereinigungen infrage, beispielsweise Vereine, die sich mit Mobilitäts- und Stadtteilentwicklung beschäftigen (Allgemeiner Deutscher Fahrradclub, Deutsches Rotes Kreuz). Natürlich kann für dieses Anliegen auch ein eigener Verein gegründet werden.

Genauso sind Träger aus der Wirtschaft denkbar, wie beispielsweise Wohnungsbaugenossenschaften, die in den Stadtteilen gut vernetzt sind und Interesse an einer nachhaltigen Gebietsentwicklung haben, oder Privatunternehmen wie Fahrradhändler oder Cargo-Dienste.

Auch kann die Ausleihe über bestehende Bibliotheken erfolgen, die große Erfahrung mit Ausleihsystemen haben.

### Zentraler oder dezentraler Verleih

Für den täglichen Verleih, die Wartung und Unterbringung der Fahrräder obliegt es der/dem Träger:in, eine zentrale Organisation oder eine dezentrale Struktur zu etablieren. Ein Beispiel für eine dezentrale Struktur ist die Bewegung der Freien Lastenräder<sup>3</sup> oder das Grätzlrad<sup>4</sup> in Wien.

#### Altona

Für den Betrieb der Fahrradbibliothek in Altona ist eine Kooperation mit verschiedensten Akteuren wie Vereinen, Mobilstationen etc. angedacht, die sich bereits dafür einsetzen, das gewohnte Stadtbild zu ändern und das Mobilitätsverhalten der Bürger:innen zu verändern.

Die einzelnen Aufgaben und mögliche Verantwortlichkeiten für den Betrieb in Altona sind in der Tabelle auf der nächsten Seite dargestellt.

<b>Altona-Projekt</b>	<b>Bezirk Altona</b>	<b>Dienstleister</b>	<b>Träger:in (zentral)</b>	<b>Nutzende (Spenden)</b>	<b>Spenden (Unterstützende)</b>
<b>Impuls</b> Träger:in finden, Vernetzung organisieren	■				
<b>Koordination &amp; Betrieb</b> alles im Blick behalten, steuern, regelmäßige Treffen mit Akteuren (2-3x im Jahr)			■		
<b>Kauf</b> Auswahl und Kauf der Räder	■				
<b>Wartung</b> Sicherheitscheck (1-2x pro Jahr), Reparaturen wenn nötig		■			
<b>Verleih</b> Ausgabe mit Einweisung & Rücknahme mit Fahrzeugcheck			■		
<b>Lagerung</b> Raum oder Garage organisieren, wettergeschützt, diebstahlsicher, mit Stromanschluss			■		
<b>Finanzierung</b> Projekt finanzieren, Budget verwalten	■			■	■
<b>Buchungsplattform</b> Homepage & Buchungstool aufbauen & pflegen		■	■		
<b>Öffentlichkeitsarbeit</b> Angebot bekannt machen, Kunden gewinnen, Lust auf Radfahren machen	■	■	■		
<b>Mobile Station</b> optional die Betreuung einer mobilen Station mit Bus oder LKW (Standortwechsel, Ein-/Ausladen, Verleih)			■		

## Die Fahrradbibliothek richtet sich vor allem an folgende Personengruppen:

- Mobilitätseingeschränkte Personen
- Pendelnde & Geschäftsreisende (Mitnahme in der Bahn, Umstieg auf Elektroantrieb)
- Eltern, die ihre Kinder transportieren wollen
- Familien, die eine Alternative zum Auto suchen
- Menschen, die Gegenstände mit dem Fahrrad transportieren wollen

## Nicht im Fokus des Konzepts stehen:

- Menschen, die kein eigenes Rad haben und am Wochenende ausnahmsweise mal ins Grüne fahren wollen (dafür gibt es in zahlreichen Kommunen öffentliche Leihradsysteme und in Hamburg «Stadtrad Hamburg»)
- Menschen, die ein sportliches Fahrrad (Rennrad, Mountainbike) testen wollen
- Menschen, die Besuch haben und zusätzliche Räder benötigen (Verweis an öffentliche Leihsysteme)

Alle in dieser Publikation abgebildeten Fahrzeuge stellen eine Auswahl dar, die keinen Anspruch auf Vollständigkeit aller am Markt verfügbaren Fahrräder erhebt.

Die Auswahl dient dazu, klarzumachen, was alles für eine moderne, zukunftsweisende Mobilität mit dem Fahrrad möglich ist.

### Lastentransport

Zielgruppe: Familien

Kinder - Einkauf



© 13.1

Kinder - Einkauf



© 13.2

Kinder - Einkauf



© 13.3

Kinder - Einkauf



© 13.4

Kinder - Erwachsene



© 13.5

Kinder



© 13.6

Kinder



© 13.7

Einkauf



© 13.8

Einkauf



© 13.9

Technische Details zu den Fahrzeugen finden sich in Anlage 2.

**Therapie** Zielgruppe: Menschen mit Handicap

Geh-Hilfe



Handbike



Gleichgewichtsprobleme



Standsicherheit



Rollstuhltransport



**Pedelecs** Zielgruppe: Pendler

28 Zoll



20 Zoll



**Falträder** Zielgruppe: Pendler

18 Zoll



24 Zoll



28 Zoll



**Liegeräder** Zielgruppe: Pendler, Freizeit

Freizeit / Pendeln



Freizeit / Pendeln



Pendeln / Reise



**Tandems** Zielgruppe: Familien, Therapie, Freizeit

Familien / Therapie



Familien / Therapie



Technische  
Details zu den  
Fahrzeugen  
finden sich in  
Anlage 2.

## Zubehör, Werkzeug

Jede Ausleihstation ist mit einem Grundstock an Werkzeug ausgestattet, so dass kleine Reparaturen, beispielsweise an Beleuchtung, Schalt- und Bremszügen, etc. und die Überprüfung des ausgeliehenen Fahrrades nach der Rückgabe selbst

durchgeführt werden können. Das gewährleistet die Verkehrstüchtigkeit für die nächste Ausleihe und spart kostenpflichtige Serviceintervalle und -zeiten.



Werkstattgrundausrüstung mit zwei Werkbänken und Werkzeugwand.



Grundwerkzeuge und eingeschränkte Auswahl an Fahrrad-Spezialwerkzeugen.

Bei Lastenrädern und bei Dreirädern kommt man in der Regel mit Hebebühnen aus dem Motoradbereich besser klar als mit den üblichen Montageständern. Mit entsprechend den Bedürfnissen angepassten Zusatzeinrichtungen ist man oft sogar preiswerter als bei elektrifizierten Fahrradmontagegeständern.

Um die verschiedenen Zielgruppen der Fahrradbibliothek zu erreichen, ist eine aufmerksamkeitsstarke, klare und professionelle Kommunikation über alle Kanäle hinweg unabdingbar. Eine einheitliche Außendarstellung erhöht die Identifikation der örtlichen Bevölkerung mit dem Projekt und ist ein wichtiger Faktor für den Projekterfolg. Ziel ist es, als sympathischer Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge und als Gemeingut wahrgenommen zu werden.

Es empfiehlt sich daher auf ein konsistentes Corporate Design inklusive Logo, Farbpalette, Bildsprache, Typografie zu achten, das sich in allen Kommunikationsmitteln

wie Briefbogen, Internetauftritt, Buchungsplattform bis hin zu den Bezeichnungen und der Gestaltung der Räder wiederfindet.

Neben der klassischen Pressearbeit bietet es sich an, die Social-Media-Kanäle aller Beteiligten zu nutzen, um über die Fahrradbibliothek zu informieren und diese zu bewerben. Bei einer mobilen Lösung können diese Kanäle zusätzlich zur Live-Standort-Mitteilung genutzt werden.

Auch Aktionen und Informationsstände auf Wochenmärkten, Stadtteil- und Straßenfesten können zur Verbreitung des Angebots genutzt werden.

Die Buchungsplattform ist der Kern der Fahrradbibliothek. Sie kann in eine bestehende Website integriert oder im Rahmen einer eigenen Projektwebsite umgesetzt werden. Wichtig ist es, dass das Projekt sowie das Ausleihverfahren klar und einfach erläutert werden und der Vorgang selbst inklusive Registrierung möglichst barrierearm abläuft. Übergreifend sind ein strukturierter Aufbau sowie ein attraktives Design entscheidend für das Gelingen des Projekts.

Für die Fahrradbibliothek in Hamburg-

Altona ist die Nutzung eines Online-Buchungswerkzeugs, das in eine andere Website integriert werden kann, angedacht – beispielsweise in die Seite einer konventionellen Bibliothek oder in die Seite eines Kooperationsprojekts wie Klara<sup>5</sup> oder ähnlich.

Die Vorteile der digitalen Buchungsmöglichkeit liegen im leichten Zugang, der zeitlichen Ungebundenheit und der Übersicht über den Buchungsstatus der einzelnen Fahrräder. So kann schnell und flexibel agiert werden, ohne auf Öffnungszeiten



Beide Formen der Buchungsplattform, integriert in eine bestehende Webseite oder auf einer eigenen Projekthomepage, bringen einen gewissen Anspruch an die Vermittlung von grundlegenden Informationen mit sich. So würde etwa eine Buchungsplattform z.B. auf der Webseite einer Bibliothek weniger Raum für Informationen rund um das Projekt und verwandte Informationen zulassen, als eine eigene Projektwebseite. Letztere bietet zudem die Möglichkeit, die Gestaltung entsprechend des visuellen Projektdesigns umzusetzen und die Identifikation mit dem Projekt zu erhöhen.

Einige grundlegende Strukturen müssen allerdings bei beiden vorhanden sein. So muss beim Aufrufen der Webseite mit der Buchungsplattform zu Anfang klar mit einer Schritt für Schritt Anleitung dargestellt werden, wie der Buchungs- und Ausleihprozess verläuft. Am Ende dieser Schritte steht jeweils eine Verknüpfung zu den relevanten Bereichen der Webseite.

Ebenfalls auf der Webseite in einzelnen Unterpunkten zu finden sein sollten alle wichtigen Informationen rund um die Fahrradbibliothek und das Ausleihen wie etwa die Kosten, Ausleihzeiträume und die Haftung. Auch Informationen zu den ausleihbaren Modellen sind wichtig, um den Nutzer:innen Wissen über die technischen Details aber auch den Einsatz und Umgang

mit den Fahrrädern zu vermitteln.

Zusammenfassung der Inhalte der Projekt-Webseite

- «So funktioniert es»: Beschreibung der Ausleihbedingungen bzw. des Ausleihprozesses
- Buchungsplattform mit Registrierung, Darstellung und Auswahl der Fahrräder, Ausleihprozess
- Hintergrund des Projekts, Projekt-Team, Kooperierende
- Kontaktmöglichkeiten, Häufige Fragen & Antworten

Schon bei der Buchung bzw. Reservierung werden die Ausleihenden darüber informiert, ob sie das Fahrrad zu festen Öffnungszeiten oder nach persönlicher Absprache abholen können.

Vor Ort werden die Ausleihenden von Stationsbetreuer:innen in die Fahrräder eingewiesen inkl. einer Probefahrt bei Bedarf. Über ein Formular wird ein Ausleihvertrag geschlossen.

Die Rückgabe der Fahrräder erfolgt nach Absprache persönlich oder eigenständig.

### Schulung des Personals

Die Erfahrungen aus der Bewegung der freien Lastenräder hat gezeigt, dass die Schulung der Stationsbetreuer:innen, auch wenn keine oder kaum technische Vorkenntnisse vorhanden sind, in wenigen Stunden erfolgen kann.

Für die einzelnen Fahrräder der Fahrradbibliothek ist eine umfassende Vollkaskoversicherung geplant. Diese wird aktuell für einen jährlichen Betrag von etwa sieben Prozent des Anschaffungswerts angeboten.

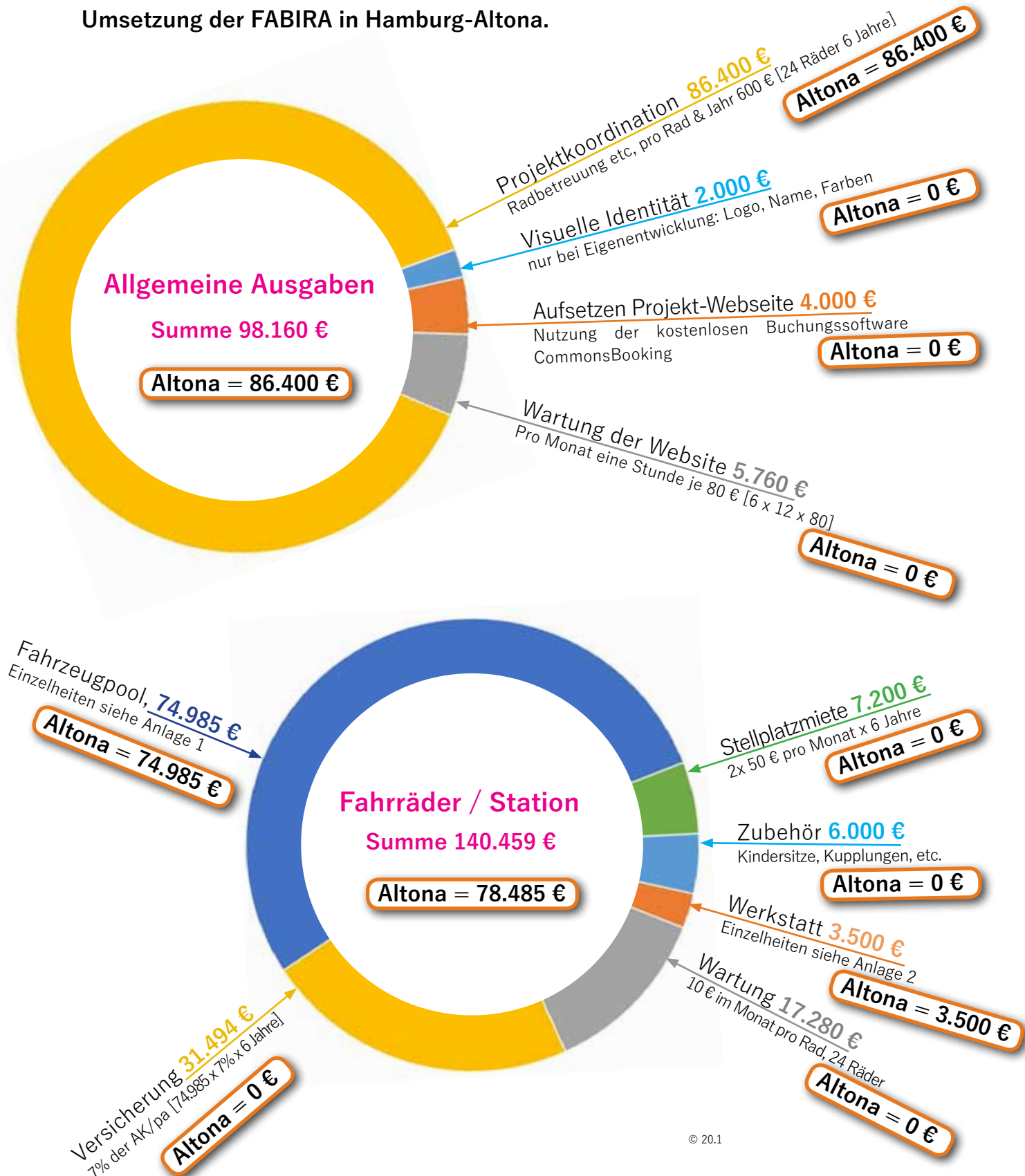
Im Bereich der Haftung ergeben sich durch den Verleih weitere versicherungstechnische Herausforderungen. Einige Hinweise dazu hier:

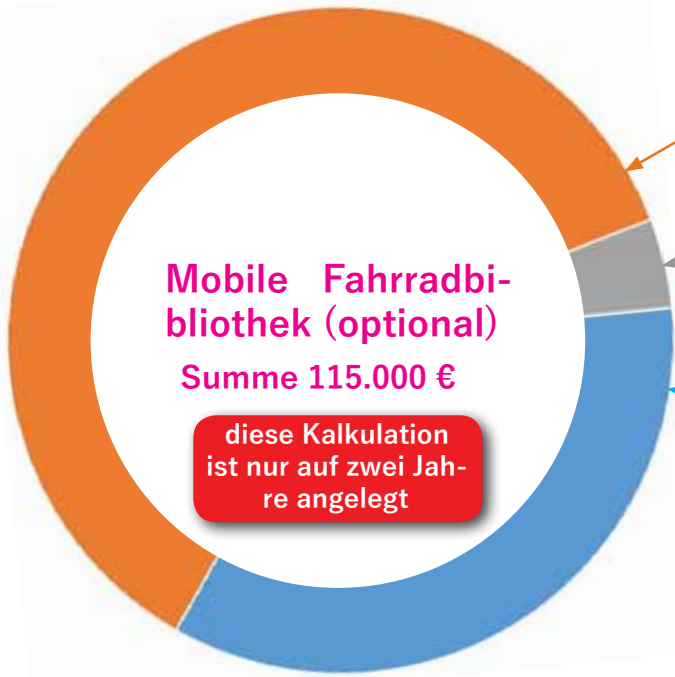
- Ausleihende haften für Schäden an den ausgeliehenen Rädern ggf. mit einer Selbstbeteiligung

- Nutzer:innen sollten idealerweise über eine Haftpflichtversicherung abgesichert werden, um Fremdschäden zu begleichen

Weitere ausführliche Informationen zum Thema Haftung finden sich in Anlage 1.

Der Finanzierungsplan kalkuliert die ersten 6 Jahre für eine Umsetzung der FABIRA in Hamburg-Altona.

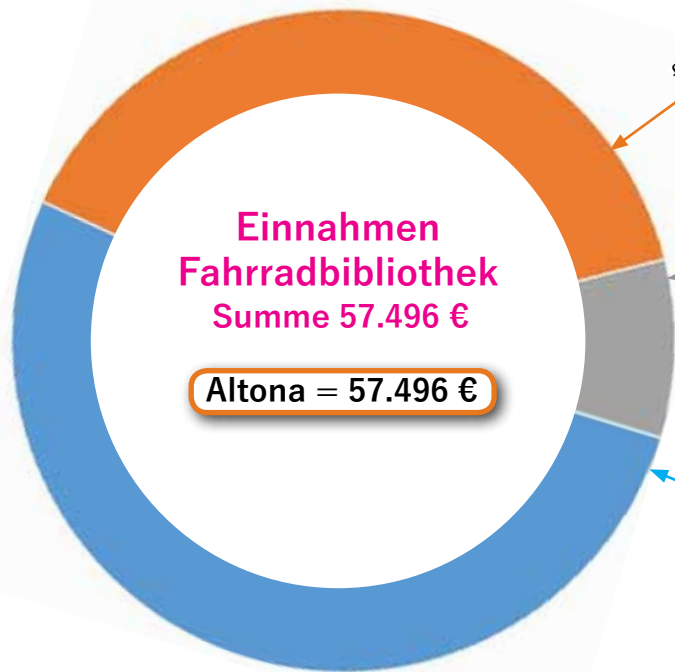




Stelle **70.000 €**  
halbe Stelle

Betriebskosten **5.000 €**  
Benzin, Versicherung, etc.

Linienbus **40.000 €**  
Anschaffung und Umbau

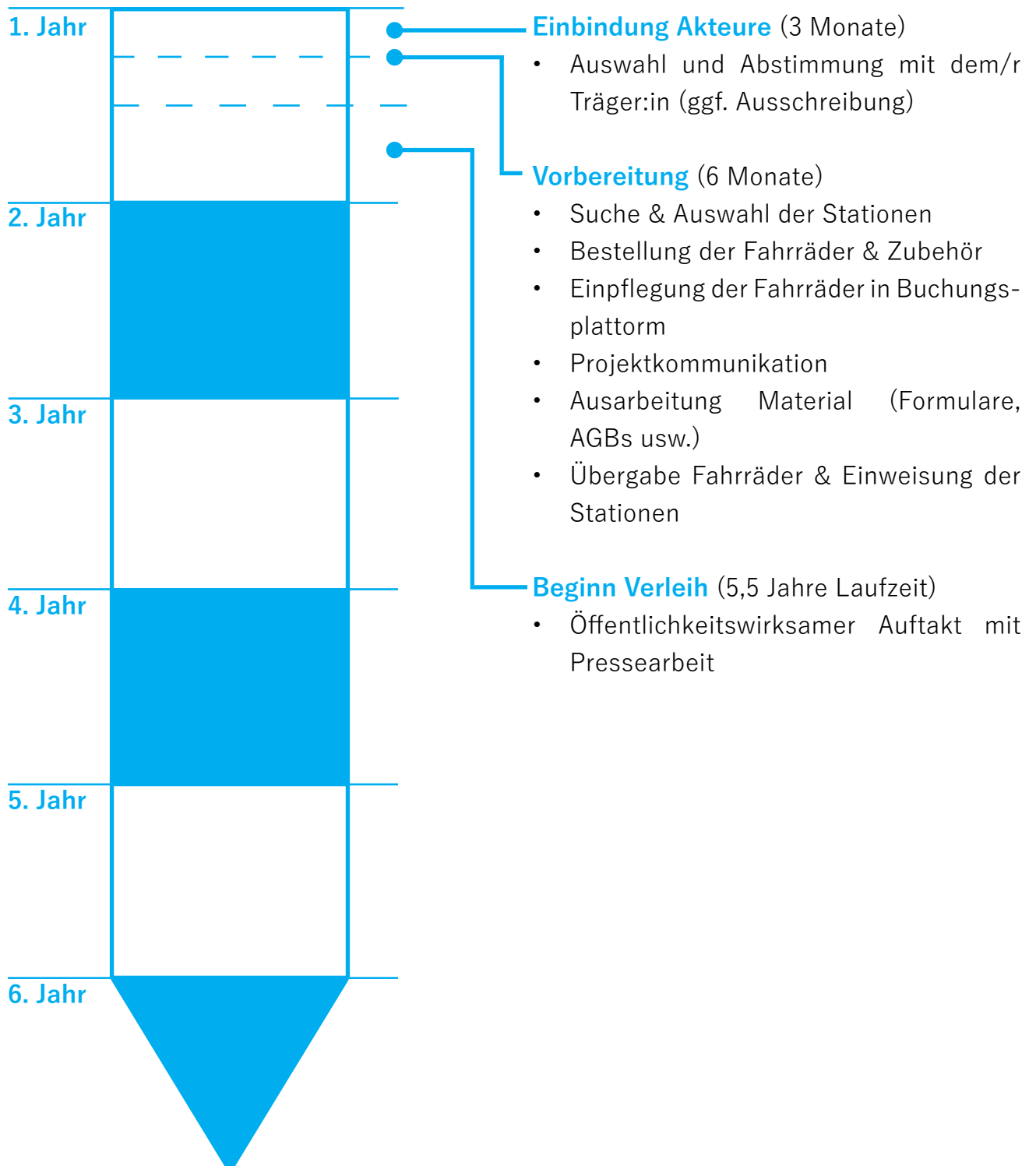


freiwillige Spenden **30.000 €**  
200 Tage/Jahr 5 Ausleihen pro Tag 5 € pro Rad 6 Jahre  
Altona = 30.000 €

Werbung **5.000 €**  
Werbung auf Fahrzeugpool  
Altona = 5.000 €

Radverkauf **22.496 €**  
Erlös für gebrauchte Räder 30% der Anschaffungskosten  
Altona = 22.496 €

Der folgende Meilensteinplan stellt die wichtigsten Schritte zur Einführung der Fahrradbibliothek dar.



Bei einem neu entstehenden Angebot wie der Fahrradbibliothek ist es essenziell, die Nutzungsgewohnheiten regelmäßig zu überprüfen. Dafür können verschiedene Informationsquellen herangezogen werden.

So kann beispielsweise im halbjährlichen Zyklus über die Buchungsplattform eine Nutzungsstatistik erfasst werden: Wer hat das Angebot genutzt und wie häufig? Die Erfassung dieser Daten muss anonym geschehen und transparent in der Datenschutzerklärung erläutert werden.

Die gewonnenen Informationen verschaffen einen Überblick zu den Nutzungsgewohnheiten und erlauben es, die eigene Kommunikationsstrategie zu beurteilen und ggfs. anzupassen.

Zudem ist es wichtig, den Nutzer:innen eine direkte Feedback-Möglichkeit zu geben, um die Zufriedenheit mit dem Angebot regelmäßig zu überprüfen. Das kann beispielsweise mittels eines Online-Fragebogens geschehen, der in den Ausleihvorgang integriert wird. So lassen sich beispielsweise Themen abfragen wie Verbesserungsvorschläge, Angebotspräferenzen oder nachgelagerte Kaufabsichten der Nutzer:innen nach der Ausleihe.

Solch ein Online-Fragebogen kann beispielsweise wie folgt aufgebaut sein:

- Statistische Angaben zur Person, die das Rad ausgeliehen hat (Geschlecht, Alter, Bildungsniveau, Beziehungsstatus, Anzahl der Kinder)
- Allgemeine Fragen zur Leihe (Dauer, Art des Rades, Länge der Fahrten, Radnutzung, Ausleihe als Privatperson oder Unternehmen, Pkw-Fahrten, die durch die Nutzung ersetzt wurden)
- Konkrete Erfahrungen (Anzahl der Leihen, Erneute Nutzung geplant, Interesse an Kauf eines Rades zu vergünstigten Bedingungen, Welche Verkehrsmittel werden noch genutzt, Motivation zur Nutzung)

Grundsätzlich gibt es drei übergeordnete Punkte, die als Betreiber:in einer Fahrradbibliothek in Bezug auf die Haftung und den Versicherungsschutz zu klären sind:

- Der Schutz der fahrenden Person
- Der Versicherungsschutz für das Gefährt
- Die Haftung des Betreibenden (Rechts-träger:in)

Zu beachten ist hierbei, wie das Betreibermodell aufgebaut ist und wer der/die Projektträger:in ist. Maßgebend ist hier, dass Schäden aus dem Halten und Führen eines Fahrrades durch die Haftpflichtversicherung der fahrenden Person gedeckt werden.

Festgelegt werden sollte der Fahrerkreis entsprechend der Nutzung. Je nach Fall ist es notwendig, eine zusätzliche Unfallversicherung für Fahrer:innen abzuschließen, um diese adäquat abzusichern. Die Erfahrungen in Växjö zeigen, dass sich eine von den Nutzer:innen bezahlte Ausleihgebühr und das daraus resultierende, klare Mietverhältnis, positiv auf die Versicherung gegen Diebstahl und Beschädigung auswirkt. (Jain et al 2017).

Es empfiehlt sich zudem, die Kund:innen während der Fahrrad-Nutzung über den Anbieter Haftpflicht versichern zu lassen.

Regressansprüche der Haftpflichtversicherung des Anbieters gegenüber dem Kunden bleiben unberührt (Deutsche Bahn AG 2022).

### **Sonderfall S-Pedelecs**

Weiterhin gilt es zu beachten, dass bei der Verwendung von S-Pedelecs eine Kfz-Haftpflichtversicherung<sup>7</sup> benötigt wird. Im Schadensfall greift hier die private Haftpflichtversicherung der fahrenden Person, dennoch müssen S-Pedelecs über eine vorgeschriebene Kfz-Haftpflichtversicherung vom Halter versichert werden.

### **Versicherungs-Aspekte je nach Projekt-Träger:in und Betreibermodell**

#### **Gemeindlich**

In Deutschland ist der überwiegende Teil der Kommunen entweder über den Kommunalen Schadensausgleich oder über Kommunalversicherer versichert. Vermietung gegen Entgelt wird in der Regel vom Kommunalversicherer nicht abgedeckt. Hier ist es notwendig, zusätzlich Rücksprache mit der entsprechenden Versicherung zu halten (Jain et al. ebd.).

#### **Aus privater Hand oder Unternehmen**

Bei einem Verleihen gegen Entgelt, also einer Vermietung, verhält es sich anders. Wenn das Fahrzeug über ein Portal vermietet wird, sorgt das Portal in der Regel für

einen vollständigen Versicherungsschutz oder schließt eine vom/von der Mieter:in zu tragende Police ab. Bei einer selbstorganisierten Vermietung hat der Vermietende dafür zu sorgen, dass sich das überlassene Fahrzeug in verkehrstüchtigem Zustand befindet. War dies nicht der Fall, kann dieser bei einem Unfall theoretisch haftbar gemacht werden (Allianz 2022).

Dabei sollten die Haftung und Versicherung über die Allgemeinen Geschäftsbedingungen des entsprechenden Betreibers festgelegt werden und in die Haftung des Anbieters und des Kunden unterschieden werden (Deutsche Bahn AG ebd.).

Diese Variante bietet sich für FABIRA an, da durch die Vermietung aus privater Hand eine klare Geschäftsbeziehung eingegangen wird und die Versicherungs- und Haftungsfragen klar aufgezeigt werden können. Hier muss allerdings mit weiteren Kosten gerechnet werden. Die Summe richtet sich dabei nach dem Neuwert des Fahrzeuges und variiert leicht von Anbieter zu Anbieter. Als Richtwert kann gesagt werden, dass für ein Fahrrad mit dem Neuwert von 5.000 € im Jahr 270 € für eine Vollkaskoversicherung fällig werden würden (Ammerländer Versicherungen VVaG: o. J.).

### **Haftung des Anbieters**

Der Anbieter haftet gegenüber dem Kunden bei Vorsatz und grober Fahrlässigkeit, sowie bei Verletzungen von Leben, Körper

oder Gesundheit für jede Art von Fahrlässigkeit. Weiterhin haftet der Anbieter nur für schuldhaft Verletzungen von wesentlichen Vertragspflichten. Die Haftung des Anbieters entfällt, sobald die Fahrräder unerlaubt/unbefugt genutzt werden. Dies gilt nicht, wenn der Schaden eintritt, aufgrund eines grob fahrlässigen Verhaltens seitens des Anbieters unabhängig von einer unbefugten/unerlaubten Benutzung (Deutsche Bahn AG ebd.).

### **Haftung des Kunden**

Grundsätzlich haftet der/die Kund:in für Schäden und Verluste, die er/sie verursacht. Sofern diese nicht vorsätzlich oder grob fahrlässig verursacht worden sind, ist die Haftung dabei der Höchstbetrag gemäß dem angegebenen Preisverzeichnis. Dieses obliegt prinzipiell dem Betreibenden, könnte allerdings so konzipiert werden, dass die Probleme, die sich aus der Selbstbeteiligung und den Versicherungsaspekten ergeben, so dicht wie möglich an der Realität für den/die Kund:in liegen. Also dicht an der Situation liegen, in die der/die Kund:in wäre, wenn er/sie das Gefährt gekauft und nicht geliehen hätte. Eine mögliche Selbstbeteiligung bei Diebstahl oder bei entstandenem Schaden könnte bei 300 € verortet werden.

### **Zusätzliche Haftungs- und Versicherungsaspekte bei der mobilen Version der Fahrradbibliothek**

Für die mobile Version der Fahrradbibliothek kommen zusätzliche Haftungs- und

Versicherungsfragen hinzu. Bei dieser Variante ist es notwendig, ein zusätzliches motorisiertes Fahrzeug mit entsprechenden Fahrer:innen in regelmäßiger Benutzung zu haben. Hieraus folgen zwei Bereiche, für die zusätzlich die Haftung und Versicherung geklärt werden müssen:

- Fahrer:innen
- Motorisiertes Fahrzeug

Prinzipiell gilt, dass die Schäden aus dem Halten und Führen von Fahrzeugen durch die Kfz-Haftpflichtversicherung gedeckt werden, dafür ist es notwendig, den Kreis der Fahrer:innen festzulegen. Allerdings sollten die Fahrer:innen zusätzlich adäquat abgesichert werden, zum Beispiel durch eine Unfallversicherung. Dies ist essenziell, da Personenschäden nicht durch die Kfz-Haftpflicht abgedeckt werden.

Zusätzlich ist es bei der Nutzung eines motorisierten Fahrzeuges sinnvoll, dieses mit einer Vollkaskoversicherung abzudecken (Jain et al. ebd.).

### **Datenschutz**

Der Schutz der persönlichen Daten wird relevant, wenn über eine Internetseite oder mit Apps gearbeitet wird. Daher sollte über das System hinter der Datenerhebung informiert werden und Möglichkeiten aufgezeigt werden, wie diesen widersprochen werden kann. Wenn mit einem/einer Betreiber:in zusammengearbeitet wird, sollte diese/r über die Rechtsgrundlage zur Datenerhebung informieren (Deutsche Bahn AG ebd.).

## **Anlage 2**

## **Fahrzeugauswahl**

**K**onkrete Fahrzeugmodelle, die in den Pool aufgenommen werden sollen, müssen bestimmte Kriterien erfüllen. Es sollte sich jeweils um ein eingeführtes Modell handeln. Je mehr Fahrzeuge eines Typs auf dem Fahrradmarkt schon verkauft worden sind, umso zuverlässiger kann das Modell auf die Tauglichkeit für eine Fahrradbibliothek eingeschätzt werden.

Exoten oder Innovationen aufzunehmen, ergibt (meist) keinen Sinn, da der Betreuungsaufwand meist zu hoch ist oder die Fahrzeuge technisch noch nicht ausgereift

sind. Es bedarf in solchen Fällen idealerweise des Austausches zwischen Nutzer:in und Herstellenden.

Umgekehrt kann es aber auch für den Herstellenden interessant sein, in den Pool aufgenommen zu werden. Das herstellende Unternehmen profitiert in einem solchen Fall von den Erfahrungen der Nutzer:innen. Der Mehraufwand muss sich jedoch für den Betreibenden der Fahrradbibliothek lohnen.

Fahrzeuge für einen Pool müssen solide

sein, um den Betreuungsaufwand gering zu halten. Spezifische Besonderheiten müssen intuitiv erfasst werden können, um den Erkläraufwand klein zu halten. Ideal ist es, wenn die Besonderheiten im Buchungsportal vermittelt werden können.

Gerade die Anschaffungskosten moderner Lastenräder sind hoch. Um die Investitionskosten auf erträglichem Niveau zu halten, sollte eine Kooperation mit den Herstellern angestrebt werden. Bisherige erfolgreiche Beispiele von Fahrradbibliotheken zeigen, dass Nutzer:innen oft ein Modell kaufen, das von ihnen getestet worden ist. Das heißt, dass für Herstellende eine Kooperation mit der Fahrradbibliothek lohnend ist.

Verschiedene technische Gegebenheiten der Fahrräder haben Auswirkungen auf den Wartungsaufwand. Diese Gegebenheiten bestimmen auch die Einweisungszeit für Nutzer:innen sowie ggfs. Montagezeiten, damit das Fahrzeug überhaupt genutzt werden kann (z. B. Anhängerkupplung montieren). Drei Kennzahlen beschreiben die Situation pro Modell (Tabelle S. 29):

- Einweisungszeit (min)
- Montagezeit (min)
- Wartungsaufwand (Wert 1 bis 5 || 1 = niedriger 5 = hoher Aufwand)

Zum Wartungsaufwand gehören auch die Arbeiten, die nach der Rückgabe des ausgeliehenen Fahrzeuges durchgeführt werden müssen, um die Verkehrstüchtigkeit für den nächsten Verleih zu gewährleisten.

Bei Fahrrädern mit elektrischer Unterstützung muss der Akku wieder geladen werden. Check von Antrieb, Bremsen und Schaltung gehören dazu. Anpassungen für Fahrer:innen müssen ggfs. wieder zurückgenommen und die Einstellungen (von Sattel oder Sitz) in die Grundposition erfolgen.

Bei der Einweisung werden die Nutzung und die Besonderheiten des Fahrzeuges erläutert. Elektrisch unterstützte Fahrzeuge haben automatisch einen höheren Erkläraufwand. Bei speziellen Fahrrädern (Lastenräder, Tandems, Therapieräder) muss auch mehr erklärt werden.

Bei manchen Fahrzeugen muss eine Montage vorgenommen werden, z. B. bei Anhängern muss erst eine Kupplung an das Fahrrad geschraubt werden, mit dem der Anhänger genutzt werden kann. Lastenräder, die nicht automatisch für den Kindertransport ausgerüstet sind, jedoch dafür genutzt werden können, müssen mit den entsprechenden Kindersitzen und Gurten eingerichtet werden. Hier ist es sinnvoll, von vornherein Modelle für den Kindertransport und Modelle ausschließlich für den Lastentransport vorzuhalten. Bei Liegerädern müssen Sitz und/oder ggfs. das Auslegerrohr, an dem das Tretlager montiert ist, eingestellt werden.



Name	Länge	Breite	E-Motor	Preisskala				Gewicht	Zuladung <sup>1)</sup>	Zuladung <sup>2)</sup>	Einweisung <sup>3)</sup>	Montage <sup>3)</sup>	Wartung <sup>4)</sup>	Fahrer:in	Personen <sup>5)</sup>	Therapie <sup>6)</sup>	Pendler <sup>6)</sup>	Familie <sup>6)</sup>	Lasten <sup>6)</sup>	Gewerbe <sup>6)</sup>	Reise/Tour <sup>6)</sup>	Kinder <sup>6)</sup>	Sport <sup>6)</sup>
				1000€	3000€	5000€	7000€																
1 Lastenzweirad	255	65	nein						80	10	10	2	1	3				■	■			■	
2 Lastenzweirad	274	70	ja					51	125	10	20	3	1	4				■	■			■	
3 Lastenzweirad	212	69	ja						250	10	10	2	1	2					■	■		■	
4 Lastendreirad	207	89	opt					39		100	10	15	3	1	2			■	■			■	
5 Rikscha																							
6 Anhängerad																							
7 Kinderanhänger	85	79	nein					12		45	5	20	1	0	2			■				■	
8 Lastenhänger	140	80						10		40	5	20	1	0	0			■	■				
9 Lastenhänger	30	40	nein					5		27	5	20	1	0	0			■	■				
10 Laufhilfe	113	55	nein					9	100	5	5	1	1	0	■								
11 Handbike	230	89	nein							15	20	4	1	0	■								
12 Sesseldreirad	242	78	opt					49	140	15	10	2	2	0	■								
13 Sesselzweirad	182	66	opt					22	120	10	10	1	1	0	■								
14 Rollstuhldreirad																							
15 Pedelec										10	5	2	1	1			■						
16 Pedelec										10	5	2	1	1			■						
17 Faltrad			nein					11		5	5	1	1	0			■						
18 Faltrad								16	120	5	5	1	1	0			■						
19 Faltrad								14		5	5	1	1	0			■						
20 Liegedreirad	230	89	nein					17	140	10	15	2	1	0			■	■					
21 Liegedreirad	197	83	nein					16	130	10	10	2	1	0			■				■		
22 Liegezweirad	200	65	nein					18	150	10	15	2	1	0			■				■		■
23 Stufentandem	240	60	opt							10	20	3	2	1			■				■		
24 Stufentandem	245	80	ja					19	225	15	20	3	2	1	■		■				■		■

© 29.1

- 1) Zuladung inklusive Fahrer:in
  - 2) Zuladung auf der Ladefläche (z.B. Einkauf, Kinder)
  - 3) Zeitbedarf in Minuten
  - 4) Aufwandsnote: 1 = gering 5 = hoch
  - 5) Zahl transportabler Personen (i.d.R. Kinder)
  - 6) Nutzungsbereiche für das Fahrzeug
- Lastentransport
  - Therapie
  - Pedelecs
  - Falträder
  - Liegeräder
  - Tandems

- ADFC Hamburg (2016): Klara Das kostenlose Lastenrad für Hamburg ▪ Letzter Zugriff: 17.03.2022 ▪ <https://klara.bike/>
- Allianz (2022): Der richtige Schutz für Radfahrer. ▪ Letzter Zugriff: 17.03.2022 ▪ <https://www.allianz.de/vorsorge/unfallversicherung/fahrradkollision/>
- altonale GmbH (2021): Das Festival der kulturellen Vielfalt ▪ Letzter Zugriff: 17.03.2022 ▪ <https://www.altonale.de/>
- Ammerländer Versicherung VVaG (o.J): Unsere gewerbliche Fahrrad-Versicherungen ▪ Letzter Zugriff: 17.03.2022 ▪ [https://ammerlaender.angebote-anfordern.de/e-bike-versicherung/?gclid=CjwKCAjwrfCRBhAXEiwAnkmKmQB3a9\\_9xC7\\_O16oaPvV-4nEY2Y9HjKOOIKG8OhvIY-WLoQ-ZE60TRoCDXAQAvD\\_BwE](https://ammerlaender.angebote-anfordern.de/e-bike-versicherung/?gclid=CjwKCAjwrfCRBhAXEiwAnkmKmQB3a9_9xC7_O16oaPvV-4nEY2Y9HjKOOIKG8OhvIY-WLoQ-ZE60TRoCDXAQAvD_BwE)
- Beck, M., Klein, M. (2019): Wie viel kostet mein Auto im Monat? ▪ Letzter Zugriff: 23.03.2022 ▪ <https://www.aufruhr-magazin.de/klimaschutz/was-kostet-mein-auto/>
- Deutsche Bahn AG (2022): Darauf fährt Hamburg ab. Letzter Zugriff: 23.03.2022 ▪ <https://stadtrad.hamburg.de/de>
- Deutschland.de (2018): Zehn Fakten zum deutschen Arbeitsmarkt ▪ Letzter Zugriff: 17.03.2022 ▪ <https://www.deutschland.de/de/topic/wirtschaft/der-deutsche-arbeitsmarkt-die-zehn-wichtigsten-fakten>
- Ginsberg, N. (2020): London's bicycle library. -In: bicyclescreatechange.com ▪ Letzter Zugriff: 24.03.2022 ▪ <https://www.bicyclescreatechange.com/londons-bicycle-library/>
- Mobilitätsagentur Wien GmbH (o.J): Grätzlrad Wien Letzter Zugriff: 24.03.2022 ▪ <https://www.graetzlrad.wien/>
- Hamburger Verkehrsverbund GmbH (2022): Abo Preise Letzter Zugriff: 23.03.2022 ▪ <https://www.hvv.de/de/fahrkarten/abonnement/preise>
- Hamburg.de (o.J): Wochenmarkt Altona Neue Große Bergstraße ▪ Letzter Zugriff: 17.03.2022 ▪ <https://www.hamburg.de/wochenmarkt-altona/3875638/wochenmarkt-altona/#:~:text=Der%20Wochenmarkt%20in%20der%20Neue,8%20bis%2014%20Uhr%20statt.>
- Hamburg.de (o.J): Wochenmarkt Altona Spritzenplatz ▪ Letzter Zugriff: 17.03.2022 ▪ <https://www.hamburg.de/wochenmarkt-altona/3875642/wochenmarkt-ottensen/>
- Jain, A., Hegel, C., Döge, N. (2017): Dörpsmobil SH – Wir bewegen das Dorf! Ein Leitfaden für elektromobiles Carsharing im ländlichen Raum. Hrsg: AktivRegionen-Netzwerk Schleswig Holstein
- Stadtverwaltung Växjö (2022) ▪ Letzter Zugriff: 24.30.2022 ▪ <https://www.vaxjo.se/cykelbiblioteket>
- Statista (2022): Statistiken zum Durchschnittseinkommen ▪ Letzter Zugriff: 17.03.2022 ▪ <https://de.statista.com/themen/293/durchschnittseinkommen/>

STPLN (o.J.): Cykelköket. Bicycle Kitchen ▪ Letzter Zugriff 24.03.2022 ▪ <https://www.cykelkoket.com/>

SUMBA (2021): Bicycle library launched in Växjö ▪ Letzter Zugriff: 24.30.2022 ▪ <https://sumba.eu/en/article/bicycle-library-launched-vaxjo>

SUMBA (2022): BICYCLE LIBRARY COOKBOOK, our finest collection of recipes for a successful bicycle library, complete with ingredients and directions

Tartu City Transport (2021): Velorent ▪ Letzter Zugriff: 17.03.2022 ▪ <https://tartu.ee/et/velorent#uldinfo>

Versicherungenportal.de (o.J.): Unfall mit dem E-Bike: Versicherungen & Schaden – wer zahlt? ▪ Letzter Zugriff: 17.03.2022 ▪ <https://www.versicherungenportal.de/magazin/unfall-mit-dem-e-bike-versicherung-schaden-wer-zahlt.html>

## Fußnoten

**1** - SUMBA steht für „Sustainable Urban Mobility and Commuting in Baltic Cities“, d. h. für Strategien für nachhaltige urbane Mobilität im Ostseeraum. Der Fokus im Projekt SUMBA richtet sich auf Pendelverkehr zwischen dem Bezirk Altona und dem Kreis Pinneberg. Das Projekt wurde im Rahmen des europäischen INTERREG-Programms „Ostseeraum“ gefördert. Mehr Informationen unter: <https://interreg-baltic.eu/>

**2** - Inspiriert durch Berichte über die erfolgreiche Fahrradbibliothek in der schwedischen INTERREG-Partnerkommune Växjö, ist die Idee eines eigenen Fahrradleiangebots auch für die Städte Tartu und Altona erwachsen. Ziel des vom BSSR geförderten Andockvorhabens FABIRA ist die Entwicklung einer Fahrradbibliothek angepasst auf den lokalen Kontext in Altona.

**3** - [https://dein-lastenrad.de/wiki/Willkommen\\_beim\\_Forum\\_Freie\\_Lastenr%C3%A4der](https://dein-lastenrad.de/wiki/Willkommen_beim_Forum_Freie_Lastenr%C3%A4der)

**4** - <https://www.graetzlrad.wien/>

**5** - <https://klara.bike/>

**6** - Beispiel für einen Online-Kalender des Lastenrad-Projekts aus Buchholz in der Nordheide: <https://lastenrad-buchholz.de/ausleihen/>

**7** - <https://www.verbraucherzentrale.de/wissen/geld-versicherungen/weitere-versicherungen/pedelecs-welcher-versicherungsschutz-ist-notwendig-40804>

## Copyright-Hinweise - Fotos [Firma Seite.Nr]

Babboe 12.1 | 28.1 ☒ Bezirksamt Altona 4.1 | 14.1 ☒ Brompton 14.3 | 28.3 ☒ Burley 13.7 | 28.19 ☒ Freies Lastenrad Bremen 10.1 ☒ HASE BIKES 5.1 | 14.11 | 14.6 | 14.9 | 28.8 | 28.12 | 28.21 | 34.2 ☒ Hercules 5.2 | 14.1 | 14.2 | 28.20 | 28.23 ☒ HP Velotechnik 19.7 | 28.15 ☒ Lastenrad Altona 11.1 ☒ Lastenrad Buchholz 17.1 | 17.2 ☒ LD-Verlag 7.1 | 10.1 | 12.1 | 15.1 | 15.2 | 20.1 | 20.2 | 22.1 | 29.1 ☒ municipality\_Tartu 9.1 ☒ Pedalpower 14.10 | 28.24 ☒ Riese & Müller 13.2 | 28.4 ☒ Roland 13.6 | 13.8 | 13.9 | 28.2 | 28.16 | 28.22 ☒ Rydhs Cykel Växjö 8.1 | 8.2 ☒ Toxy 19.8 | 28.18 ☒ Van Raam 13.5 | 14.10 | 14.12 | 14.13 | 14.14 | 28.5 | 28.11 | 28.13 | 28.14 | 28.17 ☒ Voss 14.4 | 14.5 | 28.6 | 28.9 ☒ Winther Bikes 5.3 | 13.4 | 28.10 ☒ Yuba 18.3 | 28.7

