

Berliner Zeitung, 17.11.2017

Bike-Sharing Leihrad-Anbieter Obike will Berlin erobern

Steinharte 26er Vollgummireifen, viel Plastik und ein warmes Sonnengelb. Wenigstens das. Wie ein Sprung scheuer Rehe stehen sie seit gestern in Mitte und Charlottenburg: 688 nagelneue Obikes aus Shanghai. Per Containerschiff und Trailer via Hamburg wurden sie in diesen Tagen auf den Berliner Markt geschubst.

Noch wissen sie nicht so recht, wohin in diesem Novembergrau, in diesem Baustellengewimmel. Noch stehen sie meist brav in Fünferformation. Am Spittelmarkt, am Berliner Dom, am Hackeschen Markt warten sie auf Fahrer, die sich auf den höhenverstellbaren Sattel schwingen. Doch schon bald werden sich die Neuen den rüden Gepflogenheiten der Stadt angepasst haben.

Obike mischt Leihradmarkt auf

Obike aus Singapur, neben Nextbike und Lidlbike nun der dritte größere Anbieter von Leihfahrrädern in Berlin, eröffnet ab diesem Samstag offiziell den Kampf um Berliner Leihradkunden. Ohne feste Station können die Obikes dann per App gemietet werden. Die halbe Stunde kostet einen Euro, die monatliche Flatrate 19,90.

In Berlin platziert Obike seine Räder zunächst nur in Mitte und Charlottenburg. „Dadurch wollen wir ermitteln, wie stark die Nachfrage ist, bevor wir unser Angebot auf weitere Bezirke ausweiten, zumal es in Berlin bereits einige Bike-Sharing-Anbieter gibt und es auf den Winter zu geht“, erklärt Marco Piu, General Manager für die deutsche Niederlassung des Unternehmens.

Stetig einwandfrei funktionstüchtig

Vor einer Gruppe Räder, die so rührend neu und so erschreckend wartungsarm aussehen, steht an diesem Donnerstagvormittag in der Nähe der Humboldt-Box ein Paar, das genau zur Obike-Zielgruppe passt. Jung, Funktionsjacken, Wollmützen. Umweltbewusst, fit, wetterfest. „Sind das nicht die Räder, die in München am Ende haufenweise herumlagen?“, fragt sie. Ja, das sind sie. Doch hier in Berlin soll alles anders werden. Keine Fahrradknäuel, die Passanten zu Steigübungen zwingen, keine verbeulten Fahrradleichen, für die sich niemand zuständig fühlt. Zwei Mitarbeiter kümmern sich ab sofort um die Obikes auf den Berliner Straßen, verspricht Marco Piu. Piu verwendet Schlagworte wie „proaktiv“ und „reaktiv“, wenn er über das Wartungskonzept von Obike spricht. Schnell skalierbar sei sein Support-Team. Um zu gewährleisten, dass die Räder stetig einwandfrei funktionstüchtig und gleichmäßig im Stadtgebiet verteilt sind, kooperiere Obike mit dem Logistikunternehmen ARWE.

Leihräder können ein nützliches Angebot sein

Mit dem Senat und den Bezirken hat man sich zudem auf Eckpunkte zum Betrieb geeinigt. Maximal fünf Räder auf einem Fleck, das Abstellen auf unerlaubten Flächen wird geahndet. Soweit die Theorie.

Im Grunde sind sich Senat, Bezirke und auch das Studentenpaar von der Humboldt-Box einig: Leihräder in einer Stadt wie Berlin können ein nützliches Angebot sein. Viele Berliner steigen in diesen nasskalten Tagen vom Rad auf den Öffentlichen Nahverkehr um. Leihräder funktionieren dann als Vehikel für die letzten Meter von U- oder S-Bahn bis ins Büro.

Geo-fencing für richtiges Parken

Auch wer zu Recht um sein teures Rad am diebstahlgefährdeten Bahnhofsvorplatz fürchtet, könnte über Bike-Sharing-Modelle nachdenken. Die Nutzung per App ist einfach. Nach einer einmaligen Registrierung und dem Hinterlegen einer Kautionsentsperrt der Radler durch Scannen eines QR-Codes am Rad das Schloss und es geht los. Der Leihservice funktioniert ohne feste Stationen, die Räder können überall in einem bestimmten Bereich ausgeliehen und auch wieder abgestellt werden.

Geo-fencing heißt die Technologie, die sicherstellt, dass die Räder ordnungsgemäß geparkt werden. Auf der Straßenkarte in der App zeigen rote Markierungen, wo die Räder nicht hingehören. Vor Einfahrten, an Denkmäler, in Parks. „Das ist kein Abstellplatz, parke bitte nicht in diesem Gebiet“, bittet die App dann.

Sharing basiert auf Vertrauen

Wer es dennoch tut, muss mit Sanktionen rechnen. „Wenn immer wieder falsch geparkt wird, müssen wir den Nutzer tracken, also nachverfolgen. Dann muss er eventuell auflaufende Kosten übernehmen“, sagt Marco Piu. Sharing Economy basiere auf Vertrauen, man müsse sich an bestimmte Regeln halten.

Doch das ist so eine Sache mit den Regeln. Und mit dem Tracken. Immer wieder gerieten Leihradanbieter aus Fernost in die Kritik, ihr eigentliches Interesse sei weniger das Radgeschäft, als das mit Nutzerdaten. Wie wertvoll diese sein können, erkennt man daran, wer in die Radverleiher aus Fernost investiert.

In neue Radwege investieren

Apple-Zulieferer Foxconn etwa steckte Hunderte Millionen Dollar in Mobike, einen Obike-Konkurrenten, der ebenfalls in den kommenden Wochen in Berlin starten will. Mobikes größter Investor ist Tencent, das mit Angeboten wie dem Messenger WeChat oder dem sozialen Netzwerk Qzone als das fünftgrößte Internetunternehmen der Welt gilt – gleich nach Facebook.

In München warb auch Obike bei der Stadt ganz offen mit gesammelten Nutzerdaten. Sie könnten der Stadt etwa zeigen, wo neue Radwege nötig wären. Auch in Berlin könne Obike sich vorstellen, etwa in neue Radwege zu investieren. Auf den Datenschutz angesprochen, rudert Marco Piu allerdings zurück. Man gebe generell keine Daten an Dritte weiter, habe die Datenschutzrichtlinien noch einmal überarbeitet.

Am Ende entscheiden die Kunden, ob Berlin für Obike zum Erfolg wird. Unser Pärchen von der Humboldt-Box findet die einfachen Bikes ohne Gangschaltung wenig einladend. Aber wenn sie dann so richtig in der Stadt angekommen sind und wild herumstehen, wird die junge Frau auch gefallenen Obikes wieder auf die Beine helfen. Das hat sie mit der Konkurrenz auch schon oft getan. Soll ja schließlich keiner unter die Räder kommen.

[Berliner Zeitung \(17.11.2017\): <https://www.berliner-zeitung.de/berlin/bike-sharing-leihrad-anbieter-obike-will-berlin-erobern-28861794>](https://www.berliner-zeitung.de/berlin/bike-sharing-leihrad-anbieter-obike-will-berlin-erobern-28861794)