

## Beschlussvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
<b>Stadtentwicklungsausschuss</b>	17.09.2019	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

### **Umsetzung der BYPAD - Ziele / Hier: Einführung eines öffentlichen Fahrradverleihsystems**

Betroffene Produktgruppe

11.12.03 – Verkehrliche Planung

Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen

---

Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan

---

Ggf. Frühere Behandlung des Beratungsgegenstandes (Gremium, Datum, TOP, Drucksachen-Nr.)

Rat der Stadt Bielefeld, 29.09.2016, TOP 13, Drucksache 3368/2014-2020  
Stadtentwicklungsausschuss, 20.09.2016, TOP 15, Drucksache 3368/2014-2020  
Stadtentwicklungsausschuss, 06.03.2018, Drucksache 6192/2014-2020

### **Beschlussvorschlag:**

Der Stadtentwicklungsausschuss fasst folgenden Beschluss:

Die Verwaltung wird beauftragt in Zusammenarbeit mit moBiel ein Umsetzungs-, Betriebs- und Finanzkonzept für ein öffentliches Fahrradverleihsystem für die Stadt Bielefeld mit den in der Machbarkeitsstudie empfohlenen Parametern zu erarbeiten und die konkrete Umsetzung vorzubereiten.

### **Begründung:**

#### **1. Anlass**

Der Rat der Stadt Bielefeld hat am 29.09.2016 die fünf Leitsätze zur Förderung des Radverkehrs für die künftige Radverkehrspolitik verbindlich zugrunde gelegt. In Satz vier wird festgelegt, dass „die Möglichkeiten eines erweiterten Fahrradverleihangebotes geprüft werden“. MoBiel hat daher mit Unterstützung des Amtes für Verkehr eine konzeptionelle

Grundlagenstudie in Auftrag gegeben (Ergebnisse siehe Anlage 1). Bisherige Bestrebungen einiger Anbieter auf eigene Rechnung ein Fahrradverleihsystem in Bielefeld zu etablieren sind gescheitert. Da die Handlungen dieser Unternehmen teilweise nicht im Sinne der Stadtbevölkerung sind (Sammeln von Daten, unkontrolliertes Abstellen von Rädern, geringe Qualität der Fahrräder...) empfiehlt die Verwaltung die Einrichtung eines stadteigenen Systems mit moBiel als Betreiberin, welches genau an die Bedürfnisse der Stadt angepasst ist. Dabei sollen die positiven Erfahrungen andere Städte berücksichtigt sowie generelle neue Entwicklungen (E-Mobilität, Lastenräder) mitberücksichtigt werden.

## **2. Zusammenfassung der Ergebnisse aus der Machbarkeitsstudie**

Ein öffentliches Fahrradverleihsystem (FVS) wird als gute Ergänzung zum ÖPNV und Mittel zur Stärkung der Lebensqualität in Städten angesehen. In vielen Städten Deutschlands wurden daher neben den teilweise vorhandenen kommerziellen privaten Anbietern öffentliche Fahrradverleihsysteme aufgebaut. Diese Systeme sind ausschließlich stationsbasiert oder hybrid (Kombination von festen Stationen und flexiblen Rückgabebereichen). Da die Kosten und Aufwände für stationsbasierte Systeme zunehmend verringert werden konnten, überwiegen hier die Vorteile gegenüber stationslosen Systemen.

Es wurden die Erfolgsfaktoren für ein erfolgreiches FVS herausgearbeitet: Sinnvolle Start-Ziel-Relationen sind ebenso wichtig wie räumlich-strukturelle Voraussetzungen. Die Qualität der Fahrräder und Stationen entscheidet genauso über den Erfolg des Systems. Ein leistungsfähiger Betreiber muss die regelmäßige Wartung und Relokation der Räder sicherstellen und ein kompetenter Ansprechpartner zu jeder Tageszeit sein. Ein FVS ist dann erfolgreich, wenn es gut und prägnant im Stadtbild sichtbar ist und einen starken Markennamen hat. Vereinbarungen mit key accounts (Hochschulen, ÖPNV-Unternehmen, Stadtverwaltung...) tragen ebenfalls zum Erfolg bei, da sie eine Grundfinanzierung und –auslastung des Systems absichern. Attraktives Marketing und aktive Vermarktung von Beginn an sind entscheidende Faktoren für den Erfolg eines FVS.

In Bielefeld sind wichtige Voraussetzungen für die Realisierung eines attraktiven öffentlichen Fahrradverleihsystems gegeben:

- Bezirke mit hoher Siedlungsdichte (>3000 EW/km<sup>2</sup>)
- Gute ÖPNV-Verfügbarkeit
- Relevante Fahrtziele
- Relevante Arbeitgeber / Bezirke mit hoher Anzahl an Arbeitsplätzen
- Radverkehrstaugliche Topographie trotz Höhenunterschieden

Die Einführung eines FVS als Ergänzung der Verkehrsträger des Umweltverbundes und als Bindeglied zwischen dem ÖPNV und der Radverkehrsförderung erscheint in Bielefeld sinnvoll. Die Auswertung der Strukturdaten hat ergeben, dass die Voraussetzungen für einen erfolgreichen Betrieb eines FVS in Bielefeld gegeben sind.

Öffentliche Fahrradverleihsysteme verfolgen in der Regel kein gewinnorientiertes Ziel, die Einnahmen decken meist nicht die Kosten des Systems. Die Unterdeckung muss daher durch kommunale Zuschüsse finanziert werden. Es gibt zahlreiche Einflussfaktoren für die Höhe des Zuschussbedarfs: bspw. Zahl und Ausstattung der Stationen, Zahl, Ausstattung und Art der Räder, Wartungsbedarf, Größe Geschäftsgebiet, Vertragslaufzeit, Wettbewerbssituation, Vereinbarungen mit key accounts. Der zu erwartende Fehlbetrag je Fahrrad und Jahr liegt bei ca. 500€. Für Pedelecs und Lastenräder sollte mindestens der doppelte Betrag eingeplant werden.

### 3. Empfehlungen für ein öffentliches Fahrradverleihsystem der Stadt Bielefeld

- **Zielgruppen**

Das FVS in Bielefeld sollte auf die Ansprüche der folgenden Zielgruppen konzipiert werden, da diese Zielgruppen erfahrungsgemäß die größte Affinität zu öffentlichen FVS zeigen:

- Studierende
- Mitarbeiter von Stadtverwaltung und Stadtwerken
- ÖPNV-Nutzer vor allem Zeitkarteninhaber
- Mitarbeiter von Unternehmen im Geschäftsgebiet

- **Systemart**

Ein hybrides System, welches grundlegend aus einem stationsbasierten System besteht, in wenigen ausgewählten Bereichen jedoch (gegen Aufpreis) auch ein freies Abstellen der Räder ermöglicht, verknüpft die Vorteile der beiden Systeme.

- **Geschäftsgebiet**

**Stufe 1** (Kerngebiet): ca. 40 Stationen plus teilweise flexible Rückgabebzonen, ca. 400 Fahrräder

Jährlicher Unterdeckungsbetrag ca. 200.000 €, plus Einmalkosten für Stationen und Marketingauftritt

**Stufe 2** (Stadtteile Bielefeld): plus 20 Stationen, plus 200 Räder davon ca. 100 Pedelecs

Jährlicher Unterdeckungsbetrag insgesamt ca. 400.000 €, plus Einmalkosten für Stationen und Kommunikation

**Stufe 3** (Integrationen Partnerkommunen): Anzahl und Art der Räder von Kommunen abhängig

ggf. Integration Lastenräder (oder paralleles System)

Die tatsächlichen Beträge ergeben sich nach Ausschreibung. Durch die stufenweise Umsetzung ist ein schnellerer Beginn der Umsetzung möglich. Außerdem können die Erfahrungen aus der Umsetzung der ersten Stufe in der Realisierung der nächsten Stufen berücksichtigt werden. Mehrere Phasen ermöglichen eine nachhaltige und kontinuierliche Kommunikation.

- **Tarifsystem**

Der Gutachter empfiehlt, eine möglichst einfache, übersichtliche Tarifstruktur mit einer Abrechnungseinheit von 30 Minuten. Mindestens ein Tarif sollte keine Grundgebühr aufweisen. Für key accounts sollte die erste Zeiteinheit reduziert oder kostenfrei angeboten werden.

- **Betreiber**

MoBiel sollte als Betreiber auftreten und externe, erfahrene Lieferanten für Räder, Stationen, Backendsystem sowie Wartung und Service beauftragen. Die Finanzierung einer möglichen Unterdeckung ist mit moBiel verbindlich zu regeln.

- **Kundenzugang und –prozesse**

Eine App und eine telefonische Hotline sollen als primäre Zugangsmedien dienen. Terminals allenfalls an ausgewählten Standorten. Bereits bestehende Verkaufs-/Anlaufstellen sollten mitgenutzt werden.

- **Marketing, Vertrieb, Beteiligung**

Der Aufbau und der Betrieb des FVS sollte von einem offensiven Marketingkonzept begleitet werden, das identitätsstiftend für die Stadt, attraktiv, nutzenorientiert und aufmerksamkeitsstark gestaltet werden sollte. Gleichzeitig sollte der Vertrieb in den Betreiberaufgaben für B2B und B2C organisatorisch verankert werden. Es ist die Beteiligung wichtiger Akteure aus Gesellschaft und Wirtschaft bei der Planung und Umsetzung des FVS einzuplanen. Kooperationen mit der Wirtschaft und den Hochschulen, die zu einer finanziellen Beteiligung führen können, sind anzustreben.

#### **4. Zeitplan**

1. Quartal 2020: Erstellung eines Umsetzungs-, Betriebs- und Finanzkonzeptes
  2. Quartal 2020: Beschluss der konkreten Umsetzung
  3. Quartal 2020: Start des Vergabeverfahrens
- Voraussichtlich Frühjahr 2021: Start der Umsetzung

Oberbürgermeister/Beigeordnete(r)

Moss