

# Machbarkeitsstudie Fahrradverleihsystem für die Stadt Bielefeld

Stand: 05.09.2019

Hannes Schreier, Axel Quanz  
team red Deutschland GmbH



- **Anlass und Ziele**
- Öffentliche FVS in Deutschland
- Erfolgsfaktoren öffentlicher FVS
- Vorhandene Voraussetzungen in Bielefeld
- Finanzielle Aspekte von FVS
- Empfehlungen für ein FVS für die Stadt Bielefeld
- Empfehlungen für die Umsetzung
- Zusammenfassung



## **Anlass:**

Überlegungen der Stadt Bielefeld, im Rahmen der Radverkehrsförderung ein Fahrradverleihsystem (FVS) zu etablieren.

## **Ziele der Studie:**

- Prüfung Machbarkeit eines Fahrradverleihsystems in Bielefeld
- Gewinnung Überblick am Markt vorhandener Systeme
- Ermittlung von Erfolgsfaktoren aktiver Systeme
- Betrachtung finanzieller Aspekte von Fahrradverleihsystemen
- Ableitung von Empfehlungen für ein Fahrradverleihsystem in Bielefeld

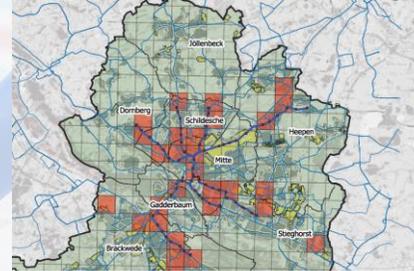


# Aufbau der Studie

## aktuelle Systeme



## Strukturdaten



## Finanzielle Aspekte



- Prüfung Machbarkeit
- Ableitung Empfehlung Art und Umfang des Systems
- Ableitung Empfehlung Ausbaustufen

- Anlass und Ziele
- Öffentliche FVS in Deutschland
- Erfolgsfaktoren öffentlicher FVS
- Vorhandene Voraussetzungen in Bielefeld
- Finanzielle Aspekte von FVS
- Empfehlungen für ein FVS für die Stadt Bielefeld
- Empfehlungen für die Umsetzung
- Zusammenfassung



## Meinungen\*

*„Bikesharing bereichert die Nahmobilität in der Stadt und hilft, dass mehr Menschen sich umweltfreundlich und gesund fortbewegen. Dies ist eine gute Ergänzung zum ÖPNV. Städtische Anforderungen an stationsbasiertes wie stationsloses Bikesharing sind dabei unerlässlich, um eine hohe Wirksamkeit zu erreichen und den öffentlichen Raum zu schützen.“*



Helmut Dedy  
Hauptgeschäftsführer,  
Deutscher Städtetag

Quelle: Bikesharing im Wandel, Handlungsempfehlungen für deutsche Städte und Gemeinden zum Umgang mit stationslosen Systemen, Agora Verkehrswende, ADFC, Deutscher Städtetag, Deutscher Städte- und Gemeindebund, 06/2018



## Meinungen\*

*„Wir müssen Städte für Menschen bauen, nicht für den motorisierten Individualverkehr. Wir müssen ein Umfeld schaffen, in dem sich die Menschen gerne zu Fuß oder mit dem Rad bewegen – das steigert die Lebensqualität vor Ort und die Attraktivität von Wohnvierteln und Innenstädten und damit die der gesamten Kommune. Leihradsysteme sind dafür ein nützlicher Baustein.“*



Dr. Gerd Landsberg

Hauptgeschäftsführer, Deutscher Städte- und Gemeindebund

Quelle: Agora Verkehrswende (2018): Bikesharing im Wandel – Handlungsempfehlungen für deutsche Städte und Gemeinden zum Umgang mit stationslosen Systemen



## Stationsbasierte Systeme



Bei stationsbasierten Systemen werden die Fahrräder an festen Stationen entliehen und zurückgegeben. Eine unterschiedliche Station zwischen Entleihe und Rückgabe ist möglich. Die Stationen sind in der Regel im öffentlichen Raum lokalisiert und bedürfen eines Genehmigungsprozesses. Aufwändige Tiefbauarbeiten können anfallen, wenn die Stationen über einen Stromanschluss verfügen müssen (z. B. für Pedelecs)

## Stationslose Systeme



Bei stationslosen Systemen werden die Fahrräder in einem definierten Geschäftsgebiet entliehen und zurückgegeben. Das Auffinden der Fahrräder erfolgt in der Regel über das Smartphone. Es sind keine Aufwände für die Genehmigung und Realisierung von Stationen erforderlich.



## Hybrid-Systeme



Bei hybriden System werden feste Stationen mit flexiblen Rückgabebzonen kombiniert. Teilweise werden statt Zonen auch nur einzelne Straßen für die flexible Rückgabe definiert. Für die Rückgabe außerhalb von Stationen werden z.T. Zusatzgebühren erhoben.



## Vor- und Nachteile verschiedener Systemarten

Art des Verleihsystems	Stationsbasiert	Hybrid (Flexzonen)	Free-Floating
<b>Pro</b>	<p>gezielte Standortwahl möglich, z.B. Innenstadtgebiete</p> <p>hohe Sichtbarkeit &amp; einheitliches Auftreten als Marke durch feste Infrastruktur</p> <p>einfache Wartung der Räder</p> <p>Laden von Pedelecs bei Stromanschluss möglich</p>	<p>Kompromis in der räumlichen Verteilung beider Systeme</p> <p>Geringeres Investment als bei rein stationsbasiertem System, schnellere Realisierung möglich</p> <p>gezielte Auswahl von Stationen bleibt möglich</p>	<p>räumlich flexibles Angebot</p> <p>schneller Flottenausbau möglich</p> <p>niedriger Investitionsbedarf</p> <p>niedriger Planungsaufwand</p> <p>keine Betriebs- &amp; Instandhaltungskosten für Stationen</p>
<b>Contra</b>	<p>räumlich starres Angebot</p> <p>Standortgenehmigungen erforderlich</p> <p>hoher Investitionsbedarf durch Baukosten</p> <p>hoher Planungsaufwand</p> <p>Betriebs- &amp; Instandhaltungskosten für Stationen</p>	<p>Kunde muss sich an zwei Ausprägungen eines Systems gewöhnen</p>	<p>stark schwankende räumliche Verteilung</p> <p>potentielle Verkehrsbehinderungen &amp; Einschränkungen der Barrierefreiheit</p> <p>Räder müssen zur Wartung einzeln eingesammelt werden</p> <p>Pedelecs müssen manuell geladen werden</p>

# Öffentliche FVS in Deutschland

## Wichtige öffentliche FVS im Überblick: Allgemeines

Stadt	Start-Zeitraum	Anbieter	Betreiber	Zahl der Räder	Zahl der Stationen	Art des Verleihsystems	Tarife in €	Vegünstigungen für besondere Kundengruppen
Hamburg	2009	StadtRadHamburg	Deutsche Bahn	2600	220	Stationsbasiert	3/30 min	x
Berlin	2017	Deezer nextbike	nextbike	2600	280 (geplant: 720)	Hybrid	1,50/30 min	x
München	2015	MVG-Rad	nextbike	1150	158	Stationsbasiert	2,4/30 min	x
Mainz	2012	MVG mein Rad	MVG	1200	100	Stationsbasiert	1,45/30 min	x
Leipzig	2004	Durstexpress nextbike	nextbike	1000		Hybrid	1/30 min	x
Hannover	2019	Durstexpress nextbike	nextbike	1000		Stationsbasiert	1/30 min	
Bonn	2018	RVK	nextbike	900	100	Hybrid	1/30 min	x
Stuttgart	2018	Regio Rad	Deutsche Bahn	700	75	Stationsbasiert	1/60 min	x
Dortmund	2010	Metroporadruhr	nextbike	500	60	Stationsbasiert	1/30 min	x
Dresden	2017	sz-bike	nextbike	500		Hybrid	1/30 min	x
Freiburg	2019	frelø	nextbike	400	55	Stationsbasiert	1/30 min	x
Kassel	2018	nextbike	nextbike	400	56	Stationsbasiert	1/30 min	x
Mannheim	2015	VRN	nextbike	300	25	Stationsbasiert	1/30 min	x
Nürnberg	2011	VAG Rad	nextbike	300	20	Hybrid	1,50/30 min	x
Potsdam	2011	nextbike	nextbike	220	30	Stationsbasiert	1,50/30 min	x



## Wichtige öffentliche FVS im Überblick: Zahl der Nutzer

Diese Daten sind in vielen Fällen nicht öffentlich verfügbar und werden seitens der Betreiber und der Kommunen oft nicht kommuniziert. Die nachfolgende Tabelle zeigt die Zahl registrierter Nutzer von öffentlichen FVS in Deutschland, die diese Daten bereitstellen.

Stadt	Zahl Einwohner (EW)	Registrierte Nutzer	Nutzer/ 1000 EW	Start des FVS (Jahr)	Zahl der Räder
Hamburg	1.810.000	473.200	261,44	2009	2.600
München	1.450.000	127.000	87,59	2015	3.200
Mannheim	306.000	35.000	114,38	2015	300
Mainz	210.000	32.000	152,38	2012	1.200
Stuttgart	628.000	21.000	33,44	2018	700
Kassel	198.000	11.000	55,56	2018	400
Nürnberg	510.000	6.000	11,76	2019	300
Freiburg	228.000	4.000	17,54	2019	400



## Aktuelle Trends Öffentliche FVS

- Bei stationsbasierten Systemen wird der bauliche Aufwand zunehmend verringert: Registrierungssäulen und Stromanschluss erfolgen nur in Ausnahmefällen, Fundamente werden vermieden.
- Es ist zu beobachten, dass der erforderliche kommunale Zuschuss zu einem öffentlichen FVS tendenziell sinkt.
- Vereinbarungen mit Hochschulen sind (fast immer) Teil der Finanzierung des FVS.
- Bei neuen FVS sind Pedelecs und Lastenräder häufig Thema des Dienstleistungsangebots.
- Öffentliche Systeme häufig stationsgebunden, hybride Systeme zunehmend häufiger zu beobachten.



- Anlass und Ziele
- Öffentliche FVS in Deutschland
- Erfolgsfaktoren öffentlicher FVS
- Vorhandene Voraussetzungen in Bielefeld
- Finanzielle Aspekte von FVS
- Empfehlungen für ein FVS für die Stadt Bielefeld
- Empfehlungen für die Umsetzung
- Zusammenfassung



## Sinnvolle Start-Ziel-Relationen

- Ein wichtiger Erfolgsfaktor für Fahrradverleihsysteme ist die Möglichkeit, mit den Rädern relevante Start-Ziel-Relationen befahren zu können.
- Einzelne Stationen, z.B. an Endbahnhöfen, von denen aus keine Ziele mehr angesteuert werden können, werden nur geringe Nutzungszahlen generieren.
- Wichtig ist daher die Identifikation relevanter Wegebeziehungen.
- Bei diesen kann zudem noch geprüft werden, ob durch ein Fahrradverleihsystem ein Upgrade des ÖPNV erfolgen kann z. B. hinsichtlich Tangentialverbindungen, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln bisher schlecht abgedeckt werden.



## Räumlich-strukturelle Voraussetzungen

- Grundsätzlich von Vorteil sind Bezirke mit hohen Siedlungsdichten und/oder relevanten Zielen wie z.B. Universitäten oder größerer Anzahl an Arbeitsplätzen.
- Wichtig ist eine gutes ÖPNV-Angebot. Dieses dient zum einen als potenzielle Back-Up-Lösung (etwa bei schlechtem Wetter), im Gegenzug kann ein Fahrradverleihsystem den ÖPNV sinnvoll ergänzen.
- Topographisch: Flache Topographien sind grundsätzlich von Vorteil, allerdings erzielt z.B. Mainz mit teilweise erheblichen Höhenunterschieden (z. B. Bahnhof-Universität) mit die höchsten Ausleihzahlen.



## Hochwertige Fahrräder und Stationen

- Die Qualität der Räder entscheidet über den Erfolg des Systems.
- Schwergängige und unbequeme Räder halten von der Nutzung ab.
- Schlecht gewartete Räder verärgern Nutzer, robuste und hochwertige, auf die Anforderungen eines Fahrradverleihsystems angepasste Räder verringern die Zahl von Beschädigungen und den Wartungsaufwand.
- Fahrräder sollten so gestaltet sein, dass sie nicht als mobile Mülleimer missbraucht werden können.
- Der Ausleih- und Rückgabeprozess an Stationen muss für Nutzer einfach und unkompliziert sein. Gute Stationen sorgen für ein geordnetes Stadtbild.



## Leistungsfähiger Betreiber

- Die regelmäßige Wartung der Fahrräder muss gewährleistet sein.
- Zuverlässige Relokation der Räder, im Idealfall unter der Nutzung von Prognosealgorithmen zur Vorhersage zu erwartenden Relokationsbedarfs und zur Optimierung der Relokationsaufwände.
- Kompetenter Ansprechpartner für die Kunden zu jeder Tageszeit.
- Zuverlässige Abrechnungsprozesse für Kunden und Auftraggeber.
- Enger Austausch und regelmäßiges Reporting gegenüber dem Auftraggeber.



## **Sichtbarkeit und Zugänglichkeit**

- Ein Fahrradverleihsystem ist dann erfolgreich, wenn es gut und prägnant im Stadtbild sichtbar ist.
- Die Stationen/Ausleihmöglichkeiten sollten daher an zentralen und gut zugänglichen Punkten vorgesehen werden.
- Es sollten zudem in Bereichen mit viel Publikumsverkehr eher mehrere Stationen vorgesehen werden.
- Die farbliche Gestaltung des Systems sollte prägnant sein.
- Es sollte dafür Sorge getragen werden, dass das System möglichst schnell auch für Nicht-Nutzer in Aktion gesehen wird, z. B. durch Vereinbarungen mit KeyAccounts.



## Vereinbarungen mit KeyAccounts

- Vereinbarung mit KeyAccounts tragen in mehrfacher Hinsicht zum Erfolg von Fahrradverleihsystemen bei:
  - Sie sichern eine gewisse Grundfinanzierung des Systems ab.
  - Sie sorgen für eine Grundauslastung des Systems und machen das System dadurch im öffentlichen Bild sichtbarer.
- KeyAccount-Vereinbarungen sind z.B. denkbar mit
  - der öffentlichen Verwaltung,
  - Hochschulen bzw. Studentenwerk(en),
  - sowie den Stadtwerken selbst.



## **Attraktives Marketing und aktive Vermarktung**

- Als Erfolgsfaktor hat sich ein starker Markenname für ein Fahrradverleihsystem herausgestellt.
- Dieser sollte eine lokale Verbindung haben (wie z. B. „Stadtrad Hamburg“) und oder mit einer lokal bereits vorhandenen Mobilitäts-Dachmarke verknüpft werden (Beispiel „MVGmeinRad“ in Mainz in Gestaltung und Design des lokalen ÖV-Angebots).
- Erforderlich ist eine aktive Vermarktung des Angebots in Form von Aktionstagen, Vorstellung des Systems auf Messen, Veranstaltungen und Stadtfesten etc.
- Die Verantwortung für den aktiven Vertrieb der Angebote sollte organisatorisch geregelt und forciert umgesetzt werden.



- Anlass und Ziele
- Öffentliche FVS in Deutschland
- Erfolgsfaktoren öffentlicher FVS
- **Vorhandene Voraussetzungen in Bielefeld**
- Finanzielle Aspekte von FVS
- Empfehlungen für ein FVS für die Stadt Bielefeld
- Empfehlungen für die Umsetzung
- Zusammenfassung



## Vorhandene Voraussetzungen in Bielefeld

### Relationen und Räumlich-strukturelle Anforderungen

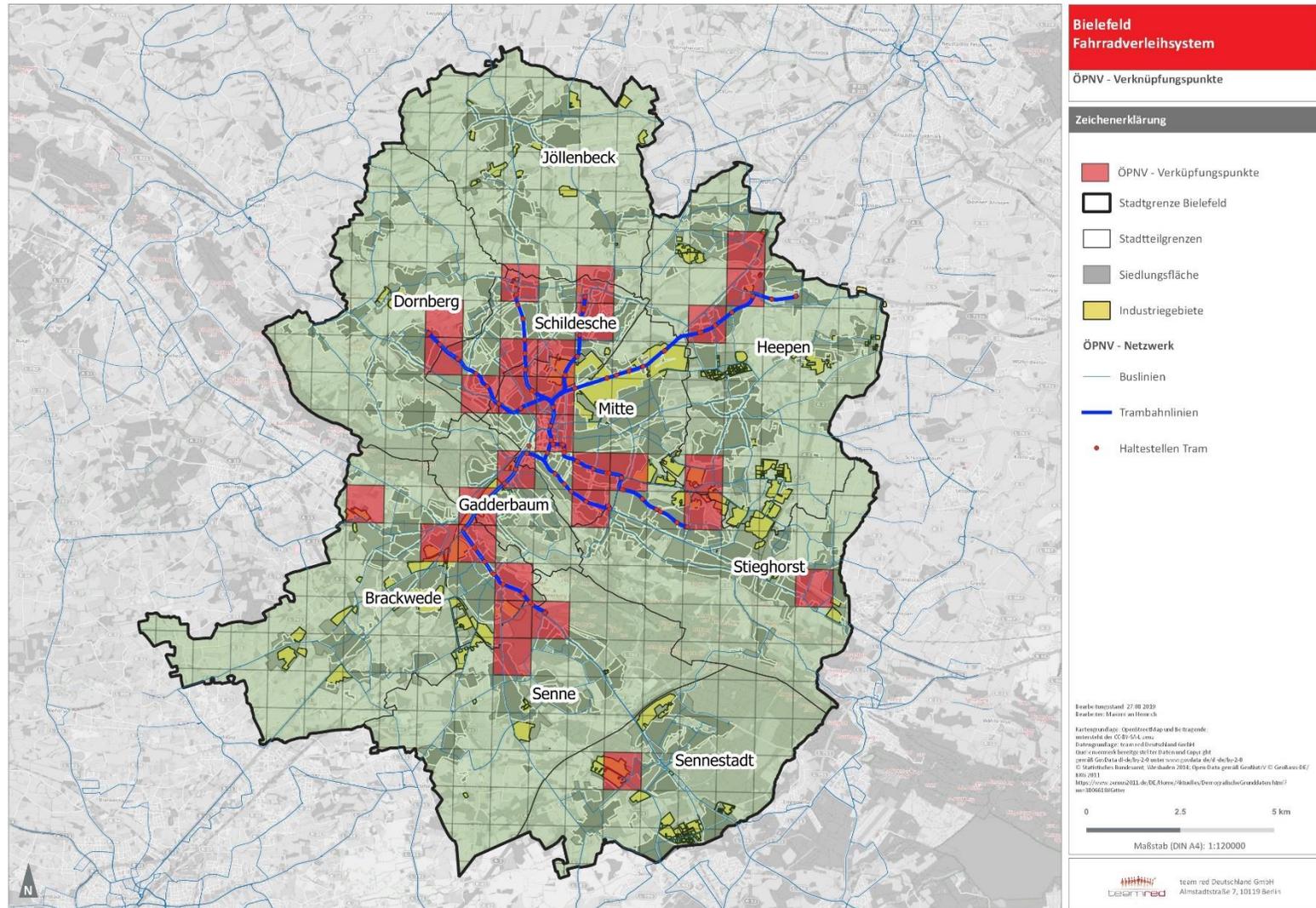
Anforderung	Voraussetzung Bielefeld
<b>Bezirke mit hoher Siedlungsdichte</b>	Ausreichend viele Siedlungsbereiche mit >3.000 EW/km <sup>2</sup>
<b>Gute ÖPNV-Verfügbarkeit</b>	Umfangreiches ÖPNV-Angebot mit Stadtbahn und Buslinien
<b>Relevante Ziele</b>	U.a. mit Universität, Stadtverwaltung sowie Regional- und Fernbahnhöfen viele interessant Ziele und Quellen vorhanden
<b>Relevante Arbeitgeber/Bezirke mit hoher Anzahl an Arbeitsplätzen</b>	Mehrere größere Arbeitgeber sowie Bereiche mit Arbeitsplatzschwerpunkten vorhanden
<b>Topographie</b>	Stadtgebiet zwar durch Östlichen Teuteburger Wald durchtrennt, Großteil des Stadtgebiets jedoch radverkehrstauglich

**Gesamtbewertung:** In Bielefeld sind wichtige Voraussetzungen für die Realisierung eines attraktiven Fahrradverleihsystems gegeben.





# Vorhandene Voraussetzungen in Bielefeld



V.a. entlang der Stadtbahnlinien und an den Regionaltahnhöfen gute ÖV-Verknüpfungen vorhanden.



- Anlass und Ziele
- Öffentliche FVS in Deutschland
- Private FVS in Deutschland
- Erfolgsfaktoren öffentlicher FVS
- Vorhandene Voraussetzungen in Bielefeld
- **Finanzielle Aspekte von FVS**
- Empfehlungen für ein FVS für die Stadt Bielefeld
- Empfehlungen für die Umsetzung
- Zusammenfassung



## Grundsätze

- **Öffentliche FVS werden als Ergänzung des ÖPNV im Sinne der Feinverteilung des ÖPNV in einer Stadt/Region verstanden:**
  - Angestrebt werden kurze Verleihzeiten und eine hohe Verfügbarkeit der Räder.
  - Die Preisbildung folgt dem Ziel einer möglichst niedrigen Einstiegshürde.
  - Für besondere Zielgruppen sind zusätzliche Rabatte üblich.
- **Resultat: Öffentliche FVS verfolgen in der Regel kein gewinnorientiertes Ziel, eine Kostendeckung erscheint wenig wahrscheinlich:**
  - Die Einnahmen decken in der Regel nicht die Kosten des Systems.
  - Die Unterdeckung muss durch kommunale Zuschüsse finanziert werden.



## Kosten

### Einmalkosten:

- Planung und Projektierung
- Tiefbau (Stationen)

### Laufende Kosten:

- Abschreibung auf Räder und Stationen
- IT-Prozesse
- Service und Wartung
- Marketing und Vertrieb

## Einflussfaktoren

- Zahl, Ausstattung Stationen
- Stromanschluss erforderlich?
- Verantwortung Planung
  
- Zahl der Räder und Stationen
- Ausstattung der Räder, Stationen
- Art Räder - Pedelecs, Lastenrad
- Wartungsbedarf, Vandalismus
- Größe, Dichte Geschäftsgebiet
- Vertragslaufzeit
- Service-Levels

## Einnahmen

- **Nutzungsgebühren Einzelkunden**
- **Nutzungsgebühren key accounts**
- **Werbung**
- **Sponsoring**

## Einflussfaktoren

- Wettbewerbssituation
- Tarifmodell
- Effektivität Marketing, Vertrieb
- Verleihzahlen
- Verleihdauer
- Vereinbarungen mit key accounts (Hochschulen, Unternehmen, ÖPNV-Unternehmen)
- Umfang Werbung und Sponsoring

## Ergebnis: Eckpunkte für einen zu erwartenden Fehlbetrag

- Je nach Ausprägung der vielfältigen Einflussfaktoren auf der Kosten- und Einnahmenseite ist ein negatives Betriebsergebnis eines öffentlichen FVS zu erwarten
- Als zu erwartender Fehlbetrag je Fahrrad/Jahr sollten derzeit zwischen 300€ und 600€ kalkuliert werden\*
- Für Pedelecs bzw. Lastenräder sollte der doppelte Betrag eingeplant werden\*

\*Expertenschätzung team red auf der Basis von Interviews mit kommunalen Vertretern und einer aktuellen Markteinschätzung



## Ergebnis: Möglicher Fehlbetrag bei öffentlichen FVS je Rad/Jahr\*

Je nach Ausprägung der vielfältigen Einflussfaktoren auf der Kosten- und Einnahmenseite ist ein negatives Betriebsergebnis eines öffentlichen FVS zu erwarten. Der erforderliche jährliche Zuschuss ist dabei abhängig von

- **Größe des Systems**
- **Ausprägung des Systems**

Für ein System ohne Pedelecs können die Fehlbeträge wie folgt überschlagen werden

Zahl Räder im FVS	Fehlbetrag je Rad und Jahr					
	200,00 €	300,00 €	400,00 €	500,00 €	600,00 €	700,00 €
300	60.000,00 €	90.000,00 €	120.000,00 €	150.000,00 €	180.000,00 €	210.000,00 €
500	100.000,00 €	150.000,00 €	200.000,00 €	250.000,00 €	300.000,00 €	350.000,00 €
700	140.000,00 €	210.000,00 €	280.000,00 €	350.000,00 €	420.000,00 €	490.000,00 €
1000	200.000,00 €	300.000,00 €	400.000,00 €	500.000,00 €	600.000,00 €	700.000,00 €

\*Expertenschätzung team red auf der Basis von Interviews mit kommunalen Vertretern und einer aktuellen Markteinschätzung



- Anlass und Ziele
- Öffentliche FVS in Deutschland
- Erfolgsfaktoren öffentlicher FVS
- Vorhandene Voraussetzungen in Bielefeld
- Finanzielle Aspekte von FVS
- **Empfehlungen für ein FVS für die Stadt Bielefeld**
- Empfehlungen für die Umsetzung
- Zusammenfassung



# Empfehlungen für ein FVS für 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:

Zielgruppe	Begründung
<b>Studierende</b>	Hohe Affinität zu Fahrrad und ÖV, großer Nutzeranzahl über Rahmenvereinbarung zu gewinnen, Reduktion von „Fahrradleichen“ im Stadtgebiet
<b>Mitarbeiter von Stadtverwaltung und Stadtwerken</b>	An zentralen Standorten im Stadtgebiet ansässig, wichtige Vorbildfunktion
<b>ÖPNV-Nutzer</b>	FVS als Optimierung des ÖPNV-Angebotes, Kombi-Angebote für-Zeitkarteninhaber sinnvoll
<b>Mitarbeiter von Unternehmen im Geschäftsgebiet</b>	Zentrale Ansprache von (Binnen-)Pendlern über die Arbeitgeber



## Systemart

Als Systemart empfehlen wir ein **hybrides System**, welches grundlegend aus einem **stationsbasierten System** besteht, **in wenigen ausgewählten Bereichen** jedoch (gegen Aufpreis) auch ein **freies Abstellen** der Räder ermöglicht.

Dieser Ansatz verknüpft folgende Vorteile der beiden Systeme:

- Die Räder sind für die Nutzer an definierten Standorten auffindbar
- Gleichzeitig sind die Räder auch für Fahrtziele nutzbar, in deren Nähe sich keine Station befindet
- Das System ist auch in Stadtbereichen verfügbar, in denen sich aufgrund z.B. enger Straßenräume oder fehlender Flächen keine Stationen errichten lassen
- Betriebskosten für Wartung und Relokation der Räder werden reduziert
- Weitgehend geordnetes Stadtbild, da freefloating-Nutzung auf erforderliche Ausnahmefälle reduziert wird.



## Umfang eines FVS und Geschäftsgebiet - Vorgehensweise

Für die Ermittlung eines denkbaren Geschäftsgebiets und der empfohlenen Anzahl an Stationen und Räder wurden folgende analytischen Arbeitsschritte durchgeführt:

- Sichtung durch Auftraggeber bereit gestellter Daten und Recherche weiterer relevanter Daten sowie Aufbereitung der Daten.
- Ermittlung der Ausprägung der Kenngrößen im Stadtgebiet Bielefelds in einem Raster mit je einem km Kantenlänge, d.h. einer Fläche von je einem km<sup>2</sup>.
- Erarbeiten einer Gewichtung relevanter Kriterien und Zusammenführung zur einem Bewertungsindex.
- Ableitung von Prioritäten für ein mögliches Geschäftsgebiet
- Hochrechnung auf die Zahl erforderlicher Räder und Stationen
- Darstellen der Einzelgrößen und des Bewertungsindex in Karten des Stadtgebietes.



## Eingangsgrößen Bewertungsindex



### Einwohnerdichte

abgestuft nach

- >3.000 EW/km<sup>2</sup>
- >2.000 EW/km<sup>2</sup>
- >1.000 EW/km<sup>2</sup>
- >500 EW/km<sup>2</sup>



### ÖPNV-Angebot

unterteilt nach:

- Regional/Fernbahnhof (15%)
- ÖV-Verknüpfungspunkt (10%)
- Tramstationen (6%)
- Busstationen (4%)



### Arbeitsplätze

Berücksichtigung verfügbarer Informationen zu Anzahl Mitarbeiter und zu Arbeitsplatzschwerpunkten



### Hochschulen

Berücksichtigung verfügbarer Informationen zu Anzahl Studierendender und zur Anzahl Wohnheimschlafplätze



### Nahversorgung/ Verwaltung

Berücksichtigung der Informationen „Nahversorgungsschwerpunkt“ und „städtisches Amt/ Verwaltung“

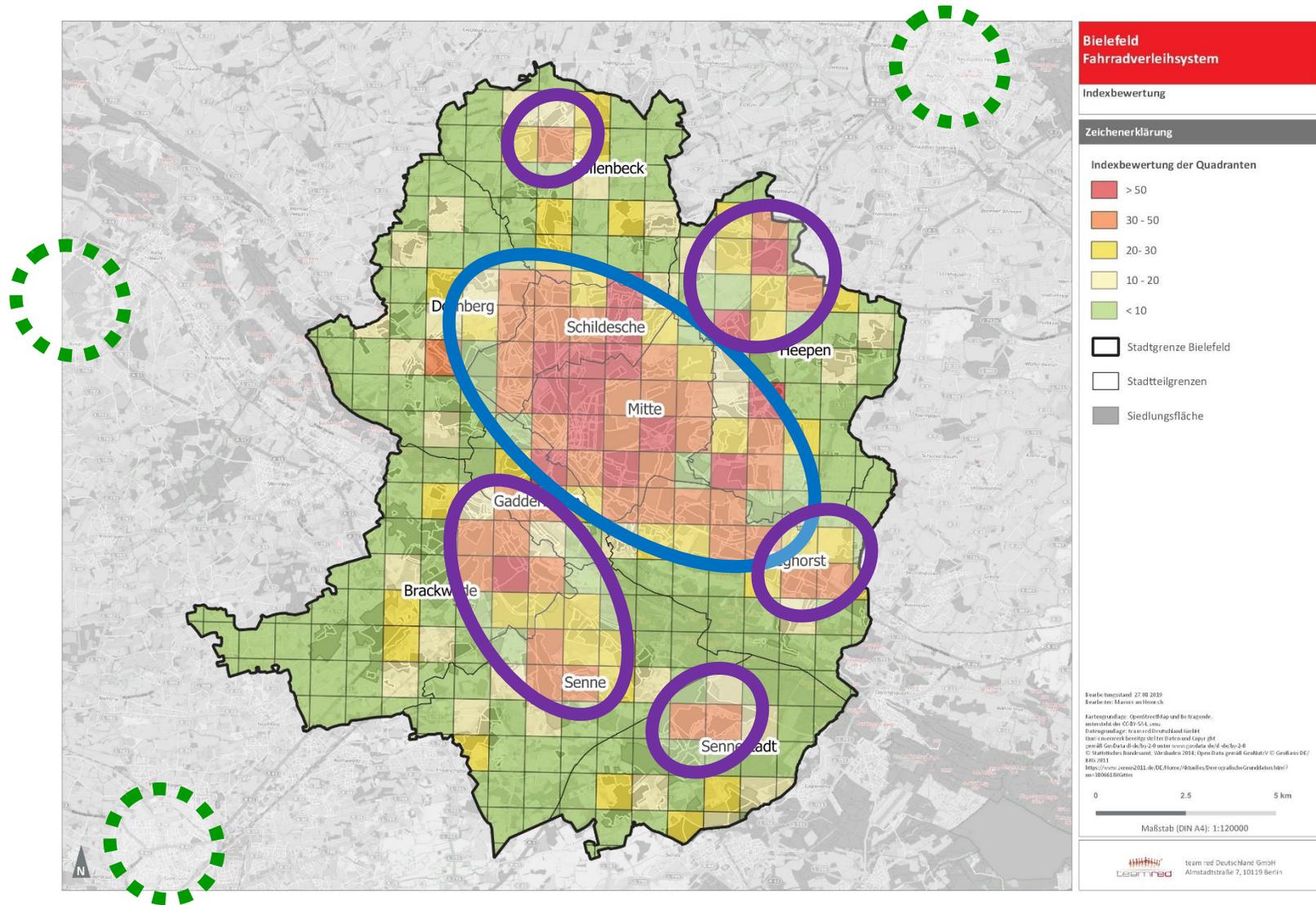


### Bonus

Zusatzpunkte für

- POI
- Kino
- Krankenhäuser

# Empfehlungen für ein FVS für Bielefeld



Priorität A

Priorität B

Priorität C



## Empfehlungen Anzahl Stationen und Räder

Für den Ausbau des Systems empfehlen wir folgende Umfänge des Systems hinsichtlich Stationen und Rädern:

Ausbauphase	Anzahl Stationen	Anzahl Räder
<b>Stufe 1 (Kerngebiet)</b>	Ca. 40	Ca. 400
<b>Stufe 2 (Ausbau Stadtteile Bielefeld)</b>	+ 20	+ 200 davon ca. 100 Pedelecs
<b>Stufe 3 (Integration Partnerkommunen)</b>	Abhängig von Zahl und Beschaffenheit weiterer Kommunen	Je nach Kommune Ggf. Einführung Lastenräder in Bielefeld



## Tarifsystem

In der Praxis gibt es eine Vielfalt an Tarifsystemen. Grundsätzlich unterscheiden sich diese danach, ob minutengenau oder in Zeitintervallen (in der Regel 30 Minuten) abgerechnet werden. Darüber hinaus gibt es vielfach Tarifformen mit Vergünstigungen (geringerer Preis oder Freiminuten) sowie mit Tageslimits.

Grundsätzlich halten wir eine möglichst **einfache, übersichtliche Tarifstruktur** für ratsam. Wir empfehlen für Bielefeld:

Parameter	Ausgestaltung
<b>Abrechnungseinheit</b>	30 Minuten
<b>Grundgebühr</b>	Ein Tarif ohne Grundgebühr (niedrige Zugangsschwelle) Tarife mit Grundgebühren mit Vergünstigung auf Minutenpreise
<b>Vergünstigungen</b>	1. Zeiteinheit reduziert oder frei für KeyAccounts (nicht für Pedelecs und Lastenräder)



## Betreiber

Für den Betrieb des FVS Bielefeld bieten sich zwei unterschiedliche Betreibermodelle an:

### Eigenbetrieb durch die Stadtwerke

#### Chancen

- Identifikation
- Regionales know how
- Regionale Kundendaten
- Direkter Durchgriff
- Ermitteln von Kennzahlen
- Ergänzung Portfolio
- Synergien Marketing

#### Risiken

- Wirtschaftliches Risiko des Systems
- Fehlende Kompetenz in der Rolle als FVS-Betreiber (Lernkurve!)

### Vergabe an einen Dienstleister

#### Chancen

- Jährliche Kosten für das FVS planbar
- Kernkompetenz Betrieb FVS
- Eingeführte und erprobte Prozesse

#### Risiken

- Rentabilitätsanspruch Betreiber, geringere Identifikation
- regionales know how eingeschränkt
- Steuerung des FVS auf wenige Kennzahlen beschränkt

**Empfehlung:** Stadtwerke als Betreiber mit erfahrenen Lieferanten für Räder, Stationen, Backendsystem sowie Wartung und Service



## Kundenzugang und -prozesse

Der Zugang zum System (Registrierung) und die Abwicklung der Kernprozesse Verleih, Rückgabe, Zahlung werden bei heutigen Systemen überwiegend mit App-basierten Lösungen dargestellt. Darüber hinaus sollte ein weiterer Zugang zum System möglich sein. Dies kann die Registrierung Entleihe über eine Website oder über eine Hotline sein.

Zugangsmedium	Bemerkungen
<b>App</b>	Bei heutigen Systemen ca. 80% der Geschäftsfälle
<b>Zweite Säule: Web und/oder Hotline</b>	Ergänzende, mögliche Zugangsmedien: Website und/oder Hotline.
<b>Registrierungssäulen</b>	Spielen in modernen Systemen kaum eine Rolle. Nachteile: Vandalismusgefahr, Platzbedarf, Tiefbaumaßnahmen oft erforderlich, teuer.

**Empfehlung:** App und telefonische Hotline als primäre Zugangsmedien. Terminals allenfalls an ausgewählten Standorten. Wenn möglich Mitnutzung einer bereits bestehenden Verkaufs-/Anlaufstelle.



## Marketing, Vertrieb, Beteiligung

Marketing **UND** Vertrieb sind von Beginn an entscheidende Faktoren für den Erfolg eines FVS, da sie die folgenden Faktoren stark beeinflussen:

- **Öffentliche Wahrnehmung und Meinungsbildung bei Akteuren und in der Öffentlichkeit**
- **Die „wahrgenommene“ Story**
- **Einnahmen und Ergebnis**
- **Akzeptanz in der Stadt und bei Akteuren**

Parameter	Ausgestaltung
Marketing	Offensive Konzeption und Umsetzung aller Aspekte des Marketing vor und während der Betriebsphase des FVS
Vertrieb	Organisatorische Verankerung des Vertriebs in den Betreiberaufgaben für B2B und B2C
Beteiligung	Beteiligung wichtiger Akteure aus Gesellschaft und Wirtschaft bei der Planung und Umsetzung des FVS



## Marketing, Vertrieb, Beteiligung



- Anlass und Ziele
- Öffentliche FVS in Deutschland
- Erfolgsfaktoren öffentlicher FVS
- Vorhandene Voraussetzungen in Bielefeld
- Finanzielle Aspekte von FVS
- Empfehlungen für ein FVS für die Stadt Bielefeld
- **Empfehlungen für die Umsetzung**
- Zusammenfassung



## Empfehlungen für die Umsetzung

### **Mehrere Schritte:**

Die Umsetzung des FVS für Bielefeld sollte in mehreren Phasen durchgeführt werden.

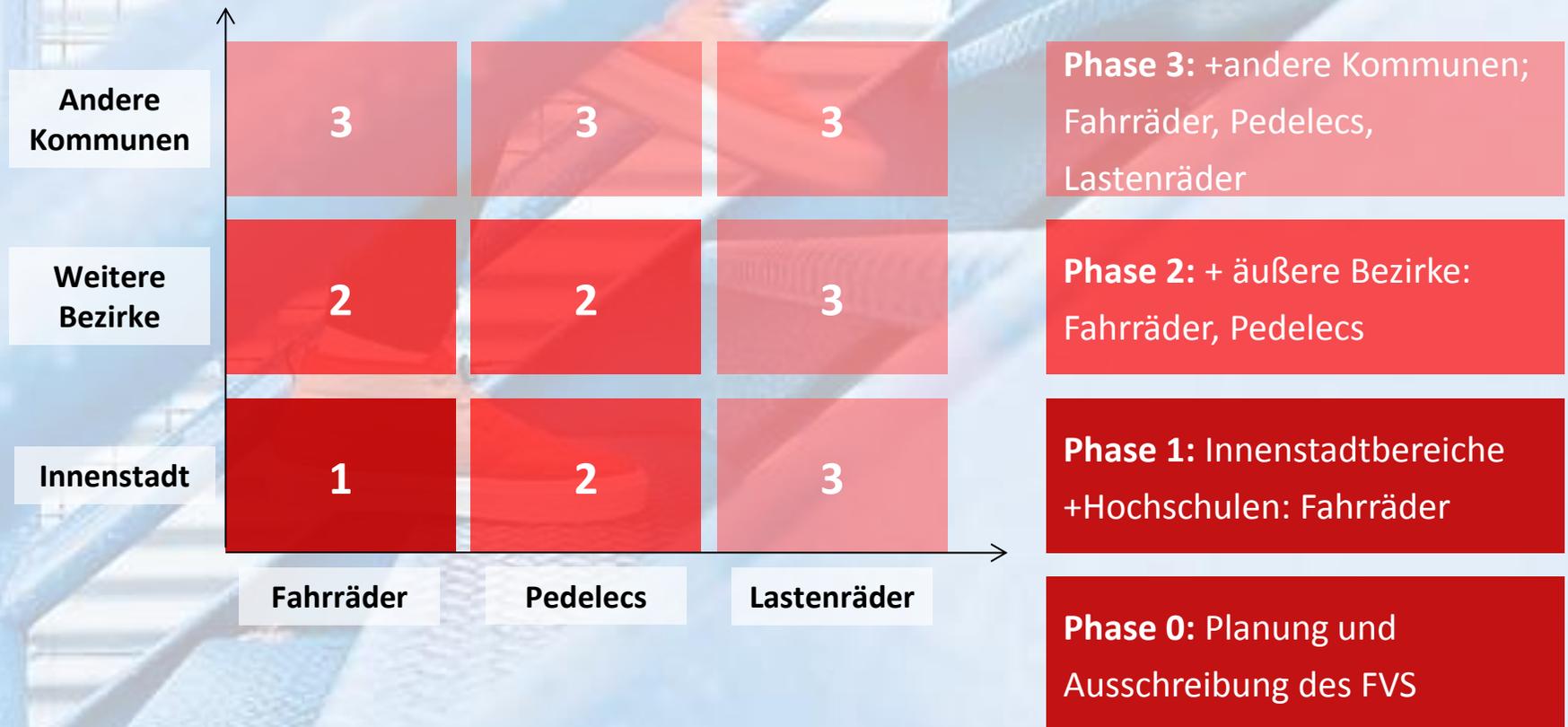
### **Gründe hierfür:**

- Es ist ein schnellerer Beginn der Umsetzung möglich
- Die Ergebnisse der ersten Phasen können bei der Realisierung der weiteren Phasen berücksichtigt werden
- Der Umsetzungsprozess kann zeitlich und inhaltlich flexibel gestaltet werden
- Mehrere Phasen ermöglichen eine nachhaltige Story, besonders in Öffentlichkeitsarbeit und Marketing



# Empfehlungen für die Umsetzung

Wir empfehlen, für die Einführung folgende Phasen vorzusehen:



### **Phase 0:** Planung und Ausschreibung des FVS

- Herbeiführen der erforderlichen politischen Beschlüsse
- Sicherung der erforderlichen Haushaltsmittel
- Definition der detaillierten Anforderungen an das FVS
- Durchführen des Ausschreibungsverfahrens



### **Phase 1:** Innenstadtbereiche + Hochschulen: Fahrräder

- Region: Innenstadt, Produkte: Fahrräder
- Planung und Realisierung der Standorte
- Beschaffen der Räder
- Etablieren der Kundenprozesse
- Beginn der Vermarktung
- Begleitendes Marketing
- Begleitende Evaluierung
- Integration von wichtigen Akteuren



### **Phase 2:** + äußere Bezirke: Fahrräder, Pedelecs

- Region: Innenstadt und äußere Bezirke
- Produkte: Fahrräder und Pedelecs
- Planung und Realisierung der Standorte, Räder
- Etablieren der Kundenprozesse
- Weitere Vermarktung
- Begleitendes Marketing
- Begleitende Evaluierung



### **Phase 3:** +andere Kommunen; Fahrräder, Pedelecs, Lastenräder

- Region: benachbarte Städte
- Produkte: Fahrräder, Pedelecs und Lastenräder an ausgewählten Standorten
- Planung und Realisierung der Standorte, Räder
- Etablieren der Kundenprozesse
- Weitere Vermarktung
- Begleitendes Marketing
- Begleitende Evaluierung



- Anlass und Ziele
- Öffentliche FVS in Deutschland
- Erfolgsfaktoren öffentlicher FVS
- Vorhandene Voraussetzungen in Bielefeld
- Finanzielle Aspekte von FVS
- Empfehlungen für ein FVS für die Stadt Bielefeld
- Empfehlungen für die Umsetzung
- **Zusammenfassung**



## Zusammenfassung (I)

- 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.
- Wir empfehlen als Grundvariante ein stationsbasiertes System, das um zusätzliche Abstellzonen ergänzt werden kann.
- Als primäre Zugangsmedien sollten eine App sowie eine telefonische Hotline vorgesehen werden.
- Den Gesamtumfang des FVS könnte ca. 400 Räder/40 Stationen in der Phase 1 und 600 Räder/60 Stationen in der Phase 2 umfassen.
- Wir empfehlen, zunächst Fahrräder für den Verleih anzubieten. Pedelecs und Lastenräder können in einer späteren Phase ergänzt werden.
- Das Tarifsystem sollte möglichst einfach und transparent konzipiert werden. Kostenvorteile für key accounts sollten vorgesehen werden.



## Zusammenfassung (II)

- Der Betrieb des FVS wird nicht kostendeckend erfolgen können. Wir empfehlen, einen Betrag von ca. 500€ je Rad und Jahr als zusätzlich erforderliche Mittel zu planen.
- Für die Betreiberrolle bieten sich die SW Bielefeld (moBiel) an in Kombination mit einem erfahrenen technischen Dienstleister (Whitelabel) an, da die Vorteile gegenüber einem vollständig eigenständig agierenden externen Betreiber aus unserer Sicht überwiegen.
- Entscheidend für den Erfolg des FVS wird aus unserer Sicht auch ein effektiver B2B- und B2C-Vertrieb sein, der in der Betreiberrolle integriert werden sollte.
- 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.
- Die wichtigsten Akteure und potenziellen key accounts sollten in den Planungs- und Umsetzungsprozess integriert werden.

# Herzlichen Dank für Ihr Interesse

team red Deutschland GmbH  
Hannes Schreier, Axel Quanz

Projektleitung:  
Axel Quanz

Heynstrasse 29, 13187 Berlin

Telefon 030 49957 993

Mobil 0163 8633620

[axel.quanz@team-red.net](mailto:axel.quanz@team-red.net)

Zentrale:

Almstadtstrasse 7, 10119 Beerlin



teamred