

Landeshauptstadt Magdeburg

Stellungnahme der Verwaltung

öffentlich

Stadtamt	Stellungnahme-Nr.	Datum
III	S0166/20	30.04.2020
zum/zur		
A0020/19 Fraktion CDU/FDP/BfM (VI. WP)		
Bezeichnung		
StadtRad - Leihsystem		
Verteiler	Tag	
Der Oberbürgermeister	12.05.2020	
Ausschuss für Wirtschaftsförderung, Tourismus und regionale Entwicklung	28.05.2020	
Ausschuss f. Stadtentw., Bauen und Verkehr	28.05.2020	
Finanz- und Grundstücksausschuss	10.06.2020	
Stadtrat	09.07.2020	

Der Antrag A0020/19 lautet:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, Gespräche mit privaten Investoren / Betreibergesellschaften zu führen, ob ein StadtRad-Leihsystem in Magdeburg errichtet werden kann.“

Zudem hatte der Stadtrat beschlossen, dass der Änderungsantrag A0020/19/1 der Fraktion Bündnis90/Die Grünen in die Beratungen mit einbezogen wird. Dieser lautet:

„Der Oberbürgermeister wird beauftragt, Gespräche mit privaten Investoren / Betreibergesellschaften zu führen, unter welchen Konfigurationen und mit welchen Konditionen ein StadtRad-Leihsystem in Magdeburg betrieben werden kann. Die Ergebnisse sind dem Stadtrat vorzulegen. In die Markterkundung und den Bericht an den Stadtrat sind mit einzubeziehen:

- Die Integration von Lastenrädern in das Verleihsystem
- Der Vergleich von stationsbasiertem, free-floating Bikesharing und Bikesharing mit zonierter Rückgabe
- Wie die Ausschreibung eines entsprechenden Systems erfolgen kann und wie sich dessen Zeitleiste darstellt
- In welcher Form Bikesharing in ein umfängliches Mobilitätsangebot von MVB, marego und Carsharing eingebunden werden kann
- Welche touristischen Nutzungspotentiale sich durch Bikesharing ergeben
- In welchen Stadtteilen Bikesharing sinnvoll implementiert werden kann
- Warum sich der letzte Anbieter mit einer relevanten Flotte (>30 Räder) aus der Stadt zurückgezogen hat
- Mit welchen anderen Kooperationspartner*innen, auch in Bezug auf Stadtwerbung, ein entsprechendes System installiert werden kann.“

Dazu nimmt die Stadtverwaltung wie folgt Stellung:

1. Vorbemerkungen

Der Antrag bezieht sich auf ein StadtRad-Leihsystem. Es wird davon ausgegangen, dass damit Fahrradverleihsysteme bzw. Bikesharing gemeint sind. Bei dem in der Antragsbegründung genannten StadtRad-Leihsystem in Hamburg handelt es sich um ein „öffentlich gestaltetes“ Fahrradverleihsystem.

2. Fahrradverleihsysteme

Fahrradverleihsysteme bzw. Bikesharingmodelle haben in den letzten Jahren zunehmend an Bedeutung gewonnen und sind mittlerweile in vielen Großstädten zu finden. Bereits in den mittleren Großstädten sind oft mehr als ein Bikesharing – Anbieter vertreten.

Die rasante Weiterentwicklung der letzten Jahre resultierte insbesondere aus den Aktivitäten asiatischer Unternehmen, die mit neuen Geschäftsmodellen und Bikesharingkonzepten in den Markt drängten und überregional auf sich aufmerksam machten.

Einen aktuellen Trend stellt die Integration von Pedelecs und Lastenrädern in die Leihsysteme dar.

2.1 Situation in Magdeburg

In Magdeburgs sind derzeit – ohne Anspruch auf Vollständigkeit - folgende herkömmliche Verleihsangebote von Fahrradhändlern verfügbar:

- Fahrrad Magdeburg / Elbe Rad Touristik; Hasselbachstraße 8
- Feine Räder; Liebknechtstraße 39
- Little John Bikes; Alter Markt 13-14 und Lübecker Straße 92
- Rad Mitte Magdeburg; Goldschmiedebrücke 11
- Zweirad-Schulz; Breiter Weg 38

Merkmale dieser klassischen Fahrradvermietung sind u.a.:

- Nutzer zumeist Touristen
- Zweck zumeist Freizeit und Hobby
- Rückgabe des Rades i.d.R. am jeweiligen Ort der Ausleihe, Öffnungszeiten des Verleihers sind bei Ausleihe und Rückgabe zu beachten
- Nutzungsdauer ist individuell vorher festzulegen
- klassische Ausleihe mit Hinterlegung von Sicherheiten.

Desweiteren besteht für Stromkunden der SWM die Möglichkeit der Ausleihe verschiedener Pedelec – Modelle, die im Kundencenter der SWM bereitgehalten werden.

In Magdeburg ist gegenwärtig einzig DB Call a Bike als Bikesharing-Anbieter mit sehr wenigen stationsgebundenen Rädern vertreten, nachdem das Unternehmen Nextbike hier seine Präsenz aufgegeben hat. Laut einer Meldung von MDR SACHSEN-ANHALT vom 7. August 2018 sagte eine Sprecherin gegenüber dem Sender, dass das Unternehmen mehr Kooperations- und Werbepartner vor Ort brauche. Aktuell würden Gespräche geführt. Danach wolle man in Magdeburg neu durchstarten. Magdeburg war bisher der einzige Standort in Sachsen-Anhalt.

Aktuell befindet sich die OVGU im Gespräch mit Nextbike, um ein Bikesharing in Magdeburg zu etablieren. Im Rahmen der Gespräche wurden weitere Akteure aus den Bereichen Wissenschaft; Marketing, Wohnungswirtschaft und Verkehr sowie Vertreter der

Landeshauptstadt Magdeburg eingebunden. Seitens der Universität und der Hochschule besteht die Überlegung, ein Bikesharingsystem für Studierende zu initiieren.

2.2 Was zeichnet Fahrradverleihsysteme aus?

- Zusätzliches Mobilitätsangebot insbesondere für kurze Wege in der Stadt
- Interessant für Ein- / Auspendler und Menschen, die über kein Fahrrad verfügen
- Vergleichsweise ressourcensparendes Mobilitätsangebot
- Gut integrierbar in digitale Mobilitätsplattformen
- „Einstiegsdroge“ zum Radfahren im Alltag / Verhaltenswechsel Umstieg vom Pkw auf das Rad
- 24-Std.-Zugänglichkeit
- Informationen zur Leihe befinden sich auf den Rädern, im Bereich einer Verleihstation und/oder auf der Webseite des Anbieters.
- Vor der Ausleihe ist üblicherweise eine Registrierung des Nutzers erforderlich (z.B. über Telefonhotline oder online).
- Ausleihe und Rückgabe können grundsätzlich über unterschiedliche Systeme erfolgen/ durchgesetzt hat sich die Nutzung per Smartphone App
- Die meisten Räder verfügen über einen GPS – Sender, so dass diese geortet werden können.
- einheitliche Räder, relativ robust, hoher Wiedererkennungswert, im Regelfall nicht für das Zurücklegen weiter Strecken geeignet / anbieterspezifisch große Qualitätsunterschiede (vgl. Ergebnisse Stiftung Warentest)

2.3 stationsgebundene Verleihsysteme

- Stationsgebundene Systeme beinhalten im Regelfall eine kommunale Mitfinanzierung und ein vertragliches Verhältnis zwischen Stadt, Betreiber und anderen Partnern
- Im Vergleich zu stationslosen Systemen sind diese teurer, da Standortplanung, Realisierung und Betrieb höhere Kosten verursachen.
- Ausleihe und Rückgabe nur an speziell eingerichteten Stationen möglich
- Die Ausleihe kann per App, teilweise auch per Hotline oder auch an einem an der Station befindlichen Terminal vorgenommen werden.
- An den Stationen werden die Räder fest angeschlossen.
- Je nach Stadt/ Betreiber liegen die Stationen im Bereich einer Schnittstelle mit anderen Mobilitätsangeboten (z.B. Haltestelle ÖPNV, Bahn oder Carsharing).
- Die Nutzung gestaltet sich ähnlich wie beim Carsharing (wie z.B. bei Teilauto oder Flinkster).
- Stationsgebundene Systeme sprechen für eine bessere Verfügbarkeit der Räder, eine bessere Möglichkeit der Verknüpfung mit dem ÖPNV und eine einfachere Instandhaltung bzw. einen einfacheren Service.
- Vergleichsweise geringere Nutzungszahlen

2.4 „free floating“ – stationslose Verleihsysteme

- Die Systeme werden im Regelfall eigenwirtschaftlich betrieben und haben sich seit 2017 auf dem Markt etabliert, anfangs überwiegend durch asiatische Betreiber, wie z.B. Mobike, Ofo und OBiKe. Mittlerweile auch andere Anbieter: Donkey Republic (DK), LimeBike (USA) oder BYK (D).
- Die Ausleihe und Rückgabe der Räder erfolgt innerhalb des öffentlichen Straßenraumes ohne feste Stationen.

- Die Betreiber starten an neuen Standorten meist mit Flottengrößen im mittleren dreistelligen Bereich und bauen diese dann in Abhängigkeit zur Nachfrage aus, in Metropolen findet man oft Flotten im mittleren vierstelligen Bereich.
- Die Räder sind zumeist einfacher ausgestattet und wartungsärmer konzipiert als solche die in stationsgebundenen Systemen zum Einsatz kommen.
- Free-Floating-Systeme funktionieren nur über eine App, in der sich die mit GPS-Sender ausgestatteten Räder in der Umgebung orten und ausleihen lassen.
- Räder können in diesem Format innerhalb eines definierten und virtuell begrenzten Gebietes (Geofencing) überall wieder abgestellt werden, was eine deutlich flexiblere Nutzung zulässt als ein stationsgebundenes System.
- Eine Verfügbarkeit der Räder an konkreten Standorten ist hierdurch jedoch nicht gegeben und eine Nutzung somit weniger planbar.
- Die fehlenden Stationen führen in der Regel zu einer ungleichmäßigen Verteilung der Räder innerhalb des Stadtgebietes, so dass diese im Rahmen des Service regelmäßig umverteilt werden müssen.
- Ein kritischer Umgang mit Nutzer- bzw. Kundendaten ist teilweise bekannt geworden (Sicherheitslücken).
- Stationslose Systeme waren wegen ihrer potentiellen räumlichen Konzentration und den damit verbundenen Auswirkungen auf den öffentlichen Raum (wie z.B. unkontrolliertes und chaotisches Zustellen von Gehwegen und Plätzen) negativ in den Schlagzeilen.
- Neuer Trend: Abstellzonen für Räder können mittlerweile (in Abstimmung mit den Kommunen) per GPS konkreter definiert werden, um ein völlig ungeordnetes Abstellen der Räder zu vermeiden (siehe hierzu auch 2.5).

2.5 zonierte Rückgabe und andere hybride Verleihsysteme

Neben den beiden o.g. Reinformen hat sich mittlerweile auch eine Art Hybridsystem aus stationsgebundener und stationsloser Ausleihe entwickelt, die es erlaubt, in einem stationsbasierten Leihradsystem das Rad gegen Aufpreis auch abseits einer Station wieder abzugeben. Der Betreiber muss dann dafür sorgen, dass unausgewogene Ansammlungen von Rädern umverteilt werden.

Stationen können auch rein virtuell abgebildet werden, so dass diese nur in einer App erkennbar sind und eine definierte Fläche umfassen. Die Vorteile dieses Formats liegen darin, dass die Stadtverwaltung die Standorte zusammen mit dem Betreiber festlegen und damit die Verkehrsströme zum Teil steuern kann. Zudem ist für die Nutzer durch die Konzentration der Räder an der Station eine gewisse Garantie auf Verfügbarkeit gegeben. Ein weiterer Vorteil ist, dass die Investitionskosten für ein solches System deutlich geringer ausfallen.

2.6 öffentlich gestaltete Verleihsysteme

- Erfolgreiche öffentliche Fahrradverleihsysteme mit ca. 3,5 Nutzungen pro Rad am Tag (wie z.B. StadtRad aus Hamburg) zeichnen sich dadurch aus, dass die jeweilige Kommune bzw. der ansässige Mobilitätsdienstleister (wie z.B. die MVB) die erforderlichen Rahmenbedingungen und Anforderungen an das System definiert und eine Aufgabenstellung für den Betreiber entwickelt, insbesondere:
 - Produkt- und Systemgestaltung
 - Erfüllung von Qualitätsansprüchen
 - Gewährleistung eines räumlichen Angebotes
 - Sicherstellung des dauerhaften Betriebes (rund ums Jahr, jahrelang)
 - Berücksichtigung von Stadtgestaltungsbedürfnisse
 - Versorgungssicherheit

- Gewährleistung von Sicherheit und Ordnung
- Die Betreuung des Fahrradverleihsystems ist öffentlich auszuschreiben. Hierbei können die Anforderungen des kommunalen Auftraggebers (Gestaltung, Qualität, Gewährleistung der Öffentlichen Sicherheit und Ordnung, Einbindung in das Verkehrssystem etc.) und weitere Rahmenbedingungen detailliert beschrieben werden.
- Öffentlich gestaltete Mietradsysteme verursachen bislang Kosten, die nur durch öffentliche Subventionen abgedeckt werden können. Das bedeutet, dass die Stadt den Verlustausgleich tragen muss.
Bei stationslosen Systemen ist aktuell von Subventionskosten in Höhe von ca. 500 bis 720 € je Rad/ im Jahr auszugehen, welche die Kommune zu tragen hätte. Die Integration von festen Stationen sowie Pedelecs und Lastenrädern würde noch deutlich höhere Kosten verursachen, so dass im Vorfeld einer Planung und Gestaltung des Systems eine umfassende Bedarfsermittlung erfolgen sollte.
- Besondere Eignung für intermodale Wege / Verknüpfung mit ÖPNV/ z.B. Verbesserung der Anbindung von Wohnstandorten an den ÖPNV im Sinne der letzten Meile
- Bikesharing kann in das umfangreiche Mobilitätsangebot von MVB, marego und Carsharinganbietern wie TeilAuto und Flinkster eingebunden werden (siehe auch den Bericht FAKTOR 2 „Grundlagen für ein Gelingen der Verkehrswende am Beispiel von Potsdam und Magdeburg“, welcher von den MVB mitbeauftragt wurde. Unter den in Pkt. 3.1 aufgeführten „Flankierenden Maßnahmen“ zur Verbesserung des Tarifangebotes wird auch der Ausbau eines Fahrradverleihsystems genannt.)
- Die touristische Nutzung des Systems kann durch eine Stationsplanung/ bzw. Planung der Abstellzonen, welche die Standorte von Hotels und Sehenswürdigkeiten berücksichtigt, begünstigt werden.
- Durch App – basierte Angebote können Besucher der Stadt entlang touristischer Routen geführt und dabei mit Informationen zu Sehenswürdigkeiten und Stadtgeschichte versorgt werden.
- Das Angebot kann für viele verschiedene Nutzergruppen interessant sein, die im Rahmen einer Kooperation in das System integriert werden können. Wie z.B. Nutzung durch Studenten, Mieter, Hotelgäste, Mitarbeiter von Verwaltungen (dienstl. Nutzung ähnl. Carsharing).

3. Empfehlung

Aus Sicht der Verwaltung kann eine Ausweitung des Fahrradverleihangebotes bzw. der Aufbau eines stadtweit verfügbaren Systems eine sinnvolle Ergänzung des vorhandenen Mobilitätsangebotes sein, insbesondere auch in Verknüpfung mit anderen Verkehrsarten (bspw. ÖPNV, Car-Sharing).

Im Falle einer Beschlussfassung durch den Stadtrat würde sich die Stadtverwaltung vor allem um eine Einbindung in die Gespräche zum oben beschriebenen Vorhaben von OvGU und nextbike bemühen.