

Landeshauptstadt Magdeburg - Der Oberbürgermeister -		Datum 02.12.2020
Dezernat III	Amt Team 4	Öffentlichkeitsstatus öffentlich

I N F O R M A T I O N

I0382/20

Beratung	Tag	Behandlung
Der Oberbürgermeister	15.12.2020	nicht öffentlich
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr	14.01.2021	öffentlich
Ausschuss für Wirtschaftsförderung, Tourismus und regionale Entwicklung	28.01.2021	öffentlich
Finanz- und Grundstücksausschuss	10.02.2021	öffentlich
Stadtrat	18.02.2021	öffentlich

Thema: StadtRad - Leihsystem

Der Antrag A0020/19/1/1 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“

Hierzu informiert die Stadtverwaltung wie folgt:

Bislang wurden Gespräche mit vier Unternehmen geführt. Drei der Unternehmen sind professionelle Betreiber von Fahrradverleihsystemen, die über umfangreiche Erfahrungen im gesamten Bundesgebiet bzw. in Europa verfügen. Bei einem Akteur handelt es sich um ein lokal ansässiges Unternehmen, welches insbesondere im touristischen Fahrradverleih aktiv ist.

In den Gesprächen wurden folgende Aspekte hinterfragt:

1. Konfiguration eines Fahrradverleihsystems für Magdeburg (Vorschlag des Betreibers)

1.1 Art und Anzahl der Räder

Von den professionellen Bikesharing-Betreibern wurden Systeme mit einer Anzahl von 450 bis 1000 konventionellen Rädern (i. d. R. mit 3-Gangschaltung) vorgeschlagen. Diese Räder verfügen über eine RFID-Chip-Schnittstelle oder eine ähnl. techn. Lösung um die Verarbeitung von e-Tickets und EC-Karten zu ermöglichen. Die Ausleihe der Räder kann auch per App erfolgen.

Vom lokalen Akteur wurde eine Anzahl von 100-300 normalen Rädern, 10-50 E-Bikes und 5-15 Lastenrädern vorgeschlagen.

1.2 Art und Anzahl der Stationen

Die großen Bikesharing-Betreiber schlugen zwischen 60 und 200 Stationen in der gesamten Stadt vor, die zu einem Teil als baulich ausgebildete Stationen mit Ständerdocks bzw. Abstellpoller und zum anderen Teil als virtuelle Stationen bzw. flexible Rückgebezonen hergestellt werden sollen, die über GPS/Geofencing definiert werden.

Der lokale Anbieter schlug mind. zwei Ausleihzonen (Hochschul- und Unicampus) sowie 5-15 Stationen (in Abhängigkeit Daten vom Verkehrsverbund marego / der Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH & Co.KG (MVB) vor, die im Kernbereich der Stadt angeordnet werden sollen.

1.3 Sonstige Rahmenbedingungen (Partner, Verkehrsverbund etc.)

Einer der großen Anbieter sieht die MVB als Mobilitätsdienstleister in der Auftraggeberposition, da die Stärkung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und somit des Umweltverbundes das Ziel sein sollte.

Insgesamt betrachtet sehen alle Akteure die Einbindung von Partnern wie Universität, Hochschule, Unternehmen, Wohnungsbauunternehmen etc. sowie dem Verkehrsverbund (MVB, Deutsche Bahn AG, marego etc.) als unerlässlich an, um ein tragfähiges System zu etablieren.

1.4 Voraussichtliche erforderliche Kostenbeteiligung der Stadt je Rad/Jahr

Als erforderliche Beteiligung wurden 500-850 € je Standard - Rad/Jahr genannt. Für die E-Bikes wurde eine Beteiligung in Höhe von 1200 € je Rad/Jahr und für Lastenräder (in Abhängigkeit vom Antrieb) 2000-3000 € je Rad/Jahr aufgerufen.

2. Konfiguration eines Fahrradverleihsystems für Magdeburg (Minimalvariante)

2.1 Art und Anzahl der Räder

Von den professionellen Bikesharing-Anbietern wurden Systeme mit einer reduzierten Anzahl an Rädern dargestellt, die sich von der Anzahl zwischen 200 und 700 Rädern bewegen. Die Räder stellen den Einstiegslevel der Anbieter dar, verfügen jedoch über eine 3-Gangschaltung.

2.2 Art und Anzahl der Stationen

Die großen Bikesharing-Betreiber schlugen zwischen 20 und 70 virtuelle Stationen bzw. flexible Rückgabebzonen vor (GPS/Geofencing). Auf baulich definierte Stationen mit festen Abstellmöglichkeiten wird aus Kostengründen verzichtet.

2.3 Sonstige Rahmenbedingungen (Partner, Verkehrsverbund etc.)

Einer der großen Anbieter sieht auch hier die MVB als Mobilitätsdienstleister in der Auftraggeberposition.

Alle der angefragten Akteure sehen ein Pilotprojekt als zielführend an. Die optionale Erweiterung des Systems, z.B. im Rahmen einer weiteren Partnergewinnung sowie Einbindung in den Verkehrsverbund wird, als wichtiger Faktor dargestellt, um einen wirtschaftlichen Betrieb zu ermöglichen. Eine Mindestlaufzeit von mind. 2-3 Jahren wurde für eine Pilotphase genannt, ebenso eine optionale Verlängerung der Vertragslaufzeit.

2.4 Voraussichtliche erforderliche Kostenbeteiligung der Stadt je Rad/Jahr

Als erforderliche Beteiligung wurden 500-840 € je Standard-Rad/Jahr genannt.

3. Ist ein Engagement des Betreibers am Standort Magdeburg ohne finanzielle Beteiligung der Stadt vorstellbar?

Alle angefragten Unternehmen haben klargestellt, dass ein Bikesharing ohne Betreiberentgelte wirtschaftlich nicht darstellbar ist. Der Verkehrsträger benötigt eine Grundfinanzierung.

Die Höhe der Bezuschussung ist insbesondere abhängig von folgenden Punkten:

- Volumen (Anzahl der Räder)
- der Laufzeit des Vertrages
- Abrechnungsmodalitäten/Tarif

Die erforderliche Bezuschussung welche die Betreiber für ein Standard Fahrrad im Jahr veranschlagen, bewegt sich zwischen 500 und 850 €.

4. Welche Maßnahmen können zu einer Reduzierung der finanziellen Beteiligung der Stadt beitragen?

- Die Stadt bringt Partner/ Sponsoren (z.B. marego, Städtische Werke Magdeburg (SWM), MVB, Universität, Hochschule etc.) mit ein, die sich am System beteiligen. Die Beteiligung kann z.B. über Nutzungsverträge (Freiminuten für Kunden, Beschäftigte, Studenten etc.) oder über die Finanzierung einer bestimmten Anzahl von Rädern und Stationen erfolgen.
- Werbevermarktung/ max. 9 € je Rad im Monat möglich
- Verzicht auf eine Individualisierung des Systems (keine Sondergestaltung bei Rädern und App)
- Verzicht auf baulich fest ausgebildete Stationen mit Terminals
- Unterstützung bei Logistik- und Werkstattaufwand (Mieten)
- Einbindung Universität/Hochschule bei der App-Entwicklung

- Inanspruchnahme von Fördermitteln des Bundes oder der EU (i.d.R. jedoch nur investiv möglich)
5. Welche Möglichkeiten zur Einbindung des Fahrradverleihsystems in den Verkehrsverbund (MVB, marego sowie Carsharing etc.) haben sich bewährt?
- Tarifliche Integration/Verkehrsverbund beteiligt sich finanziell/ ÖPNV-Abonnent*innen erhalten Nutzungsprivileg/Freiminuten
 - Das System muss als Flottenbestandteil des ÖPNV erkennbar sein
 - Schaffung eines attraktiven Angebotes für Pendler/Tarif + Auswahl der Stationsstandorte wie z.B. in der Nähe von ÖPNV Haltestellen
 - Werbekooperation mit dem Verkehrsverbund
 - Informationen in den Apps der Anbieter oder direkte Integration in das Online-Buchungssystem des ÖPNV
 - Nutzung über E-Ticket ermöglichen
6. Werden auch touristische Nutzungspotentiale gesehen?
- Nutzung durch Geschäftsreisende/Pendler
 - Private Touristen nutzen die Räder oft ganztägig → i.d.R. unter 10 €/Tag
 - Räder mit 3- oder 7- Gangschaltung, um weitere Strecken zurückzulegen
 - Anordnung von Stationen in der Nähe von Hotels (Hotel als Kooperationspartner) und touristischen Sehenswürdigkeiten
 - Pedelecs können für Touristen von Interesse sein (Komfort, größere Strecken)
7. Gibt es Besonderheiten bei der Integration von Lastenrädern in das Verleihsystem?
- a) Ausgestaltung der Stationen
- Die Bereitstellung der Infrastruktur ist kostenintensiv
 - Pedelecs und Lastenräder benötigen in der Regel Stationen mit Lademöglichkeiten, Schutz vor Vandalismus u. Diebstahl
 - Es besteht die Möglichkeit bei virtuellen Stationen auf Wechselakkus zurückzugreifen/erhöht aber den Betriebsaufwand
 - Größerer Flächenbedarf
- b) Technische Aspekte
- Normative Vorgaben für Lastenräder → kein Kindertransport
- c) Nutzerverhalten
- Wie beim Carsharing/ von A zu B zu A/keine spontane Nutzung
- d) Kosten
- Höherer Investitionsaufwand/Räder und Stationen teuer/ E-Motor/ Disposition der Räder ist aufwändig/höherer Betriebsaufwand
 - Lastenräder im Verleihsystem erfordern i.d.R. einen Zuschuss der in etwa beim 6-10-fachen eines Standard Rades liegt.

- e) Sonstiges
 - Die Integration könnte im Rahmen eines Pilotprojektes getestet werden
- 8. Welche Möglichkeiten gibt es bei der Gestaltung der Ausschreibung eines Fahrradverleihsystems durch die Stadt Magdeburg?
 - a) Laufzeit
 - Mind. 3 Jahre mit optionaler Verlängerung um jeweils 1 Jahr
 - Je länger die Laufzeit desto günstiger das Angebot/fixe Laufzeit (in HH hat der Vertrag eine Laufzeit von 10 Jahren)
 - b) Stufenweiser Ausbau
 - Ein Ausbau in 2-3 Stufen ist bei einer Verlängerung der Vertragslaufzeit vorstellbar
 - Zur Abstimmung des stufenweisen Ausbaus sind regelmäßige Abstimmungen zwischen den Vertragspartnern erforderlich
 - c) Einbindung Partner
 - Je mehr Partner dabei sind desto günstiger wird das System
 - d) Kostendeckelung
 - Ist vorstellbar, birgt jedoch das Risiko, dass an der Qualität des Systems gespart wird
 - e) Sonstiges
 - Öffentliche Ausschreibung mit vorgeschaltetem Teilnahmewettbewerb oder Dialog-Verfahren/erst unverbindliches Angebot, dann Feedback und Rückkopplung mit Auftraggeber zur Klärung von Details, danach erst Abgabe verbindliches Angebot
 - Ausschreibungskriterien festlegen, z.B. 70% Qualität, 30% Preis
 - Aufbau Fahrradverleihsystem vor Ort/Distribution → Kooperation mit Sozialpartnern

Unabhängig von den Details der einzelnen Systeme ist festzuhalten, dass alle befragten Akteure ein Pilotprojekt zur Etablierung eines Fahrradverleihsystems als zielführend ansehen. In ein solches Projekt könnten bereits in Betracht kommende Partner einbezogen werden.

Desweiteren wird die Auffassung geteilt, dass ein Bike-Sharing System immer eine Erweiterung des bestehenden ÖPNV darstellen sollte.