

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
Referat VI/Radbeauftragter

Verantwortliche/r:
Referat für Planen und Bauen /
Radbeauftragter

Vorlagennummer:
VI/142/2022

Beteiligung an der Neuausschreibung des VAG-Leihradsystems in der Städteachse Erlangen-Fürth-Nürnberg-Schwabach

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	26.07.2022	Ö	Gutachten	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	26.07.2022	Ö	Empfehlung	
Stadtrat	28.07.2022	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

Amt 61, ESTW, Amt 20 zur Info

I. Antrag

Die Verwaltung wird beauftragt, eine Zweckvereinbarung mit der Stadt Nürnberg bzgl. des Fahrradverleihsystems VAG_Rad abzuschließen und an der Ausschreibung des VAG-Leihradsystems in der Städteachse Erlangen-Fürth-Nürnberg-Schwabach teilzunehmen. Die vorgestellten Rahmenbedingungen für das Erlanger Stadtgebiet mit ca. 300 VAG_Rädern, ca. 3 Lastenrädern und ca. 30 Verleihstationen sollen weiter konkretisiert werden.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Die VAG Nürnberg betreibt seit mehreren Jahren im Auftrag der Stadt Nürnberg ein Fahrradverleihsystem, das VAG_Rad. Das bestehende Vertragsverhältnis endet im Januar 2024. Seitens der VAG und der Stadt Nürnberg wurde nun angeboten, im Rahmen einer neuen Ausschreibung ein einheitliches Fahrradverleihsystem auf der Städteachse einzuführen. Der Beginn des Betriebs soll im Januar 2024 erfolgen, die Laufzeit des Vertrags soll voraussichtlich drei bis vier Jahre, mit der Option einer Verlängerung (zweimal zwei Jahre) betragen. Neben der Stadt Erlangen werden ebenfalls von den Städten Fürth und Schwabach Überlegungen angestellt, sich an dem Fahrradverleihsystem im Rahmen einer Zweckvereinbarung zu beteiligen. Ziel ist es, dadurch die Attraktivität des Fahrradverleihsystems zu stärken, weitere Nutzengruppen (z.B. Pendler*innen) zu erreichen, die Kommunen im Bereich des Radverkehrs weiter zusammenwachsen zu lassen und eine nachhaltige Mobilitätsalternative in der Metropolregion zu etablieren.

Um Planungssicherheit zu erhalten ist ein Grundsatzbeschluss von den Städten, die sich an dem Vorhaben der Stadt Nürnberg und der VAG beteiligen möchten, erforderlich.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

(Was soll getan werden, um die Ergebnisse bzw. Wirkungen zu erzielen?)

Die Struktur eines zeitgemäßen Fahrradverleihsystems baut in der Regel auf festen Stationen und stationslosem Abstellen, sogenannten Flexzonen auf.

- Die Stationen werden über das Stadtgebiet verteilt, um eine flächendeckende Verfügbarkeit zu gewährleisten. Hier ist das Ausleihen und Abstellen von Fahrrädern in der Regel möglich. Bei den Stationen handelt es sich um fest installierte, gut zu erreichende und zu erkennende Fahrradabstellanlagen. In der Regel werden Stationen im Bereich von verkehrlichen Knotenpunkten installiert, wobei die Verknüpfung zu anderen Verkehrsmitteln sowie die gute Erreichbarkeit gewährleistet wird.
- Die sogenannte Flexzone, ist ein eingegrenzter Bereich innerhalb des Stadtgebiets (siehe Anlage 3), in welchem die Fahrräder, unabhängig von den Stationen, ausgeliehen und abgestellt werden können (z.B. am Straßenrand). Dieses System ist zu vergleichen mit dem freefloating System der E-Scooter im Stadtgebiet. Innerhalb der Flexzone können sich auch Stationen befinden. Dies dient der Gewährleistung der Verfügbarkeit von Leihrädern und unterstützt das geordnete Abstellen

Die Nutzung des Fahrradverleihsystems ist sowohl zwischen Stationen als auch zwischen einer Station und der Flexzone und umgekehrt möglich. Zudem kann die Ausleihe stadtgrenz-überschreitend erfolgen.

Das bestehende Fahrradverleihsystem VAG_Rad in Nürnberg baut beispielsweise auf rund 40 Stationen auf, welche im Stadtgebiet verteilt sind. Zusätzlich können die Fahrräder innerhalb einer Flexzone mit einer Größe von ca. 22 km², durch die Bundesstraße 4 R eingefasst, flexibel ausgeliehen und abgegeben werden. Ab Mai 2022 werden den Nutzenden rund 2.000 Leihfahrräder im Stadtgebiet von Nürnberg zur Verfügung stehen.

Die fest installierten Fahrradabstellanlagen der Stationen sind modular aufgebaut und lassen sich ohne größeren Tiefbauaufwand installieren. Die im Untergrund verschraubten Elemente haben spezielle Bügel zum Abstellen der Fahrräder (siehe Anlage 1). Die Anzahl der Bügel ist flexibel und schwankt in Nürnberg aktuell zwischen fünf und fünfundzwanzig pro Standort. Aufgrund des stationsunabhängigen Abstellens in der Flexzone, in der sich ein Großteil der Fahrräder bewegt, wird nicht für jedes Fahrrad eine Radabstellanlage benötigt.

Zusätzlich wird in der geplanten Ausschreibung auch die Möglichkeit für sogenannte virtuelle Stationen enthalten sein. Konkret sind das Stationen, welche im System (virtuell) als räumlich definierte Abgabe- und Ausleihpunkte ausgewiesen werden. Dies erfolgt entweder mit Hilfe von Beschilderung und Markierung oder als rein virtuelles Polygon in der App, ohne feste Fahrradabstellanlagen. Somit besteht die Möglichkeit einerseits neue Stationsstandorte zu testen ohne kostenintensive Infrastruktur schaffen zu müssen, andererseits saisonale Schwankungen der städtischen Mobilitätsstruktur, wie zum Beispiel bei Großveranstaltungen (z.B. Erlanger Bergkirchweih) oder bei Freizeiteinrichtungen (z.B. Freibäder) abbilden zu können.

Da es sich um ein städteübergreifendes Fahrradverleihsystem handeln soll, wird bei einer möglichen weiteren Entwicklung und Abstimmung mit den Nachbarkommunen darauf zu achten sein, dass die grundsätzlichen Rahmenbedingungen für alle Nutzenden gleich sind. So sollte z.B. die Preisstruktur innerhalb des Fahrradverleihsystems mit ca. 0,10 EUR / Minute sowie die Anzahl an Freiminuten für Abokund*innen in allen Städten gleich sein.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Die für die Stadt Erlangen ermittelten Parameter wurden anhand der Kenngrößen von Nürnberg und den zur Verfügung gestellten Informationen der VAG ermittelt und bilden einen Arbeitsstand ab. Die räumliche Lage der Stationen sowie in der Ausgestaltung der Flexzone können sich bei fortschreitendem Arbeitsstand verändern.

Es wird zunächst die Verteilung von insgesamt ca. 30 Stationen im gesamten Stadtgebiet vorgeschlagen. In der Ausschreibung wird es eine Option geben, die Anzahl der Fahrräder und die Anzahl der Stationen je nach Erfahrung und Nachfrage anzupassen, sowie virtuelle Statio-

nen einzurichten. Ein Teil der geplanten Stationen befindet sich innerhalb der Flexzone. Die räumliche Ausdehnung der Flexzone in der Innenstadt ist Anlage 2 zu entnehmen. Durch die Flexzone wird ein Bereich abgedeckt, in dem eine Vielzahl von Quelle-Ziel Beziehungen (Wohnen – Arbeiten – Einkaufen – Freizeit) enthalten sind. Darüber hinaus können, ähnlich wie bei den E-Scootern, zu Großveranstaltungen (z.B. der Bergkirchweih) spezielle Sperrzonen eingerichtet werden. Die Definition der Flexzone sowie die Standortwahl der Stationen wird durch die jeweilige Kommune gesteuert. Innerhalb der Flexzone ist das Abstellen überall möglich, sodass sich für die Nutzenden eine hohe Flexibilität ergibt. Zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit wird auf geltende Regelungen hingewiesen.

Da das VAG_Rad bereits eine etablierte Marke mit großem Kund*innenkreis und Bekanntheitsgrad ist, soll diese Marke erhalten bleiben. Federführung im Projekt hat die Stadt Nürnberg in Zusammenarbeit mit der VAG. Es wird keine Umbenennung seitens der VAG, z.B. in Metropolrad, angestrebt.

Ein Vorschlag der VAG ist eine Teilindividualisierung der Systeme in den einzelnen Kommunen mit den Logos der Städte. So kann beispielsweise der Radkasten mit einem Erlangen Logo versehen oder eigene Werbung aufgebracht werden, wie dies bei den 60 VAG_Rädern im Rahmen des Projektes Straße der Zukunft erfolgt ist (siehe Anlage 2). Durch den grenzüberschreitenden Verkehr ist im Laufe der Zeit eine Durchmischung der Fahrräder im gesamten System zu erwarten.

Auch die existierende Buchungsplattform NürnbergMOBIL (NüMo) App wird zum aktuellen Zeitpunkt fortgeführt, da sie ebenfalls bereits etabliert ist. Die VAG bleibt zuständig für die Betreuung und Weiterentwicklung der App. Sie ermöglicht als eigene übersichtliche und einfach zu bedienende Plattform die Kund*innenabwicklung und Zahlung, unabhängig vom Auftragnehmer des operativen Betriebs sowie die direkte Auswertung der Kund*innendaten. Die Kund*innendaten liegen bei der VAG, welche im zukünftigen System als Vertragspartner für die Kund*innen auftritt. Den Vertragspartnern (z.B. Stadt Erlangen) soll Zugriff auf die jeweiligen Kund*innendaten gewährt werden.

Die Kosten für die Entwicklung einer White Label App mit den jeweiligen Logos und Farben der am Fahrradverleihsystem teilnehmenden Nachbarstädte betragen nach Angaben der VAG pro Jahr zusätzlich 180.000 – 240.000 EUR netto (damit 214.200 – 285.600 EUR brutto). Aufgrund der hohen Kosten wird zum jetzigen Zeitpunkt von der Beschaffung einer White Label App abgesehen.

Der Auftragnehmer ist zuständig für den operativen Betrieb, er tritt jedoch gegenüber den Kund*innen nicht in Erscheinung. Die Ausschreibung umfasst das Aufstellen der Stationen und Fahrräder, sowie die Unterhaltung des Systems, Wartung der Fahrräder und den Kundenservice. Geplant sind Optionen zur Erweiterung der Stations- und Fahrradanzahl. Optional können für einen entsprechenden Aufpreis auch Pedelecs oder Lastenfahrräder im Stadtgebiet aufgestellt werden. Die Kosten für das Fahrradverleihsystem werden voraussichtlich durch eine Pauschale pro Rad und Monat für die jeweilige Stadt berechnet, in der alle Leistungen des Dienstleisters (Aufstellung Fahrräder und Stationen, Service, Wartung, Instandhaltung, Haftung usw.) sowie die Servicekosten der VAG und die Kostenübernahme der Freiminuten für Abokund*innen enthalten sind.

Kosten

Bedingt durch die Vergrößerung des Gesamtsystems des VAG_Rad, durch die Teilnahme weiterer Kommunen, können sich die Kosten des Anbieters für den operativen Betrieb reduzieren. Jedoch sind aktuell auch folgende preistreibende Faktoren anzunehmen:

- Allgemeine Verteuerung von Fahrradkomponenten innerhalb der letzten zwei Jahre
- Hohe Inflationsannahme
- Monopolstellung eines Anbieters
- Anhebung des Mindestlohns

Aufgrund der aufgelisteten Faktoren wird von einer Verteuerung der Konditionen ausgegangen. Die tatsächlichen Kosten können jedoch erst nach der Ausschreibung beziffert werden und gegebenenfalls durch das Auftreten weiterer Anbieter auf dem deutschen Markt niedriger ausfallen, als kalkuliert.

Dem gegenüber stehen bei gleichbleibenden Ausleihkonditionen und ähnlicher Nutzungsstruktur wie im bestehenden VAG_Rad zu erwartende Einnahmen aus dem Verleih der Fahrräder. Als weitere kalkulatorische Einnahmen könnten z.B. die Kund*innenbindung sowie die Werbefläche auf den Fahrrädern beziffert werden, wodurch die Kosten-Nutzen-Rechnung positiver ausfallen würde. Da diese Einnahmen nicht bezifferbar sind, wurden diese zum aktuellen Zeitpunkt nicht berücksichtigt. Hinzu könnten Einnahmen aus der Vermietung einzelner Stationen an Firmenstandorten kommen.

Fördermöglichkeiten

Die Verwaltung wird das Einreichen der Kosten des VAG_Rad Verleihsystems bei den ÖPNV-Zuweisungen nach Art. 27 BayÖPNVG im weiteren Verlauf prüfen. Eine teilweise Übernahme der Kosten wird erwartet. Eine genaue Angabe zur erwartenden Höhe der Förderung kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht gemacht werden.

Bedeutung und weiteres Vorgehen

Im ADFC Fahrradklimatest 2020 wurde die zeitnahe Einführung eines Fahrradverleihsystems durch die Befragten gewünscht. Im Mai 2019 hat die Stadt Erlangen den Klimanotstand ausgerufen. Damit verbunden ist die deutliche Reduktion der Treibhausgasemissionen, allem voran durch das Herbeiführen einer Mobilitätswende, um die selbstgesteckten Klimaschutzziele Erlangens zu erreichen.

Durch die Förderung des Radverkehrs als umweltfreundliche Mobilitätsform steht die Etablierung eines gesamtstädtischen Fahrradverleihsystems im Einklang mit der Klimaaufbruch-Strategie der Stadt. Den Zielen aus dem Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplan sowie dem Zukunftsplan Fahrradstadt, die Vernetzung der Verkehrsarten des Umweltverbundes und insbesondere den Radverkehr vermehrt zu fördern, wird damit ebenfalls entsprochen.

Seit Anfang März 2022 wird das VAG_Rad an drei Stationen – Siemens Campus / Modul 1, Mozartstraße / Himbeerpalast, Hauptbahnhof / Großparkplatz – mit insgesamt 60 Rädern im Rahmen des vom BMBF geförderten Forschungsprojektes „Straße der Zukunft“ als Pilot getestet. Die von der VAG vorgelegten Ausleihzahlen bis Ende Juni bescheinigen dem Pilot eine positive Aufnahme und können als fundierte Aussage für eine erfolgreiche Einführung des Fahrradverleihsystems VAG_Rad auf der Städteachse ab 2024 gewertet werden. Ebenso lässt sich durch die erfolgreiche Etablierung des E-Scooter-Sharings auf eine erfolgreiche Einführung eines gesamtstädtischen Fahrradverleihsystems schließen.

Es wird darauf hingewiesen, dass sich die Möglichkeit zur Mitwirkung eines städteübergreifenden Fahrradverleihsystems innerhalb der nächsten zehn Jahre, unter aller gegebener Voraussetzung, nicht mehr ergeben wird. Wird ein eigenes Fahrradverleihsystem, unabhängig von der VAG gewünscht, sind deutliche Kostensteigerungen (drei- bis vierfache der bisher angenommenen Kosten) bzw. sehr hoher Qualitätsverluste im Angebot zu erwarten. Zudem würde die Integration in das bestehende Fahrradverleihsystem der Stadt Nürnberg sowie der gesamten Städteachse fehlen. Vom Aufbau eines eigenen Fahrradverleihsystems wird daher dringend abgeraten.

Wird die Stadtverwaltung mit der Schließung einer Zweckvereinbarung bzgl. des VAG_Rads mit der Stadt Nürnberg und der Teilnahme an der Ausschreibung eines städteübergreifenden Fahrradverleihsystems beauftragt, werden seitens der Stadtverwaltung die folgenden Rahmenbedingungen für das Stadtgebiet von Erlangen vorgeschlagen, die es dann weiter zu konkretisieren gilt:

- ca. 300 Räder
- ca. 3 Lastenräder
- ca. 30 Stationen
- Flexzone Innenstadt
- Kombination aus stationsbasiertem und stationslosem System

Die europaweite Ausschreibung nach VgV wird durch die VAG durchgeführt, vorgesehen ist ein Verhandlungsverfahren mit vorgeschaltetem Teilnahmewettbewerb. Nach Vorlage der Gremienbeschlüsse der Städte kann die VAG das Vergabeverfahren im Jahr 2023 durchführen. Der Start des Leihradsystems in der Städteachse ist für Januar 2024 geplant. Durch die Durchführung des Vergabeverfahrens seitens der VAG werden bei der Stadtverwaltung erhebliche personelle Ressourcen eingespart.

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

- ja, positiv*
- ja, negativ*
- nein

*Wenn ja, negativ:
Bestehen alternative Handlungsoptionen?*

- ja*
- nein*

**Erläuterungen dazu sind in der Begründung aufzuführen.*

Falls es sich um negative Auswirkungen auf den Klimaschutz handelt und eine alternative Handlungsoption nicht vorhanden ist bzw. dem Stadtrat nicht zur Entscheidung vorgeschlagen werden soll, ist eine Begründung zu formulieren.

5. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:	€	bei IPNr.: 547.870
Sachkosten:	€	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen		

Haushaltsmittel

- werden nicht benötigt
- sind vorhanden auf IvP-Nr.
bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk
- sind nicht vorhanden

Anlagen: Anlage 1: Abstellbügel VAG_Rad, Standort Siemens Campus
Anlage 2: VAG_Rad, Werbung auf Radkasten
Anlage 3: Flexzone Innenstadt

III. Abstimmung
siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang