

I. Vorlage

Beratungsfolge - Gremium	Termin	Status
Bau- und Werkausschuss	20.07.2022	öffentlich - Beschluss
Stadtrat	27.07.2022	öffentlich - Beschluss

Fahrradverleihsystem Fürth - Grundsatzbeschluss

Aktenzeichen / Geschäftszeichen

Anlagen:

Anlage_1_Präsentation_Fahrradverleihsystem_Fürth
 Anlage_2_Stellungnahme_infra_fuerth_gmbh_
 Anlage_3_22_05_09_AfD_Antrag_Fahrrad_Verlosung_statt_VAG_Rad_

Beschlussvorschlag:

Der Bau- und Werkausschuss empfiehlt / der Stadtrat beauftragt die Stadtverwaltung, eine Zweckvereinbarung mit der Stadt Nürnberg bzgl. des Fahrradverleihsystem VAG_Rad abzuschließen und an der Ausschreibung eines Fahrradverleihsystems teilzunehmen. Die vorgestellten Randbedingungen für das Stadtgebiet von Fürth mit ca. 200 Fahrrädern sollen weiter konkretisiert werden.

Der Antrag der der Stadtratsgruppe der AfD vom 09.05.2022 – Fahrrad-Verlosung statt VAG Rad ist mit der Vorlage erledigt und wird nicht weiterverfolgt.

Sachverhalt:

Anlass

Die VAG Nürnberg betreibt seit mehreren Jahren im Auftrag der Stadt Nürnberg ein Fahrradverleihsystem, das VAG_Rad. Der operative Betrieb erfolgt dabei aktuell durch die Nextbike GmbH. Das bestehende Vertragsverhältnis endet im Januar 2024. Von Seiten der VAG und der Stadt Nürnberg wird nun angeboten, im Rahmen einer neuen Ausschreibung ein gemeinsames Fahrradverleihsystem in der Städteachse einzuführen. Der Beginn des Betriebs soll im Januar 2024 erfolgen, die Laufzeit des Vertrags soll voraussichtlich 3 bis 4 Jahre mit Option auf 2 x 2 Jahre Verlängerung betragen. Neben der Stadt Fürth werden ebenfalls von den Städten Erlangen und Schwabach Überlegungen angestellt, sich an dem Fahrradverleihsystem im Rahmen einer Zweckvereinbarung zu beteiligen. Ziel ist es, dadurch die Attraktivität des Fahrradverleihsystems zu stärken, die Kommunen im Bereich des Radverkehrs weiter zusammenwachsen zu lassen und eine nachhaltige Mobilitätsalternative in der Metropolregion zu etablieren.

Um Planungssicherheit zu erhalten ist seitens der Nachbarstädte von Nürnberg ein Grundsatzbeschluss erforderlich.

Aufbau eines Fahrradverleihsystems

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

- Stationen werden im Stadtgebiet verteilt. Hier ist das Ausleihen und Abstellen von Fahrrädern in der Regel immer möglich. Bei Stationen handelt es sich um fest installierte, gut zu erreichende und zu erkennende Fahrradabstellanlagen. In der Regel werden Stationen im Bereich von Siedlungsschwerpunkten und in der Nähe von ÖPNV-Haltestellen aufgestellt.
- Die sogenannte Flexzone ist ein eingegrenzter Bereich innerhalb des Stadtgebiets, in welchem die Fahrräder, unabhängig von den Stationen, ausgeliehen und abgestellt werden können (z.B. am Straßenrand). Dieses System ist zu vergleichen mit dem System der E-Scooter im Stadtgebiet. Innerhalb der Flexzone können sich auch Stationen befinden.

Die Nutzung innerhalb des Fahrradverleihsystems ist sowohl zwischen Stationen als auch zwischen einer Station und der Flexzone und umgekehrt möglich.

Das bestehende Fahrradverleihsystem VAG_Rad 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 Nutzern 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 aufstellen. Die im Untergrund verschraubten Elemente haben spezielle Bügel zum Abstellen der Fahrräder. Die Anzahl der Bügel ist flexibel und schwankt in Nürnberg aktuell zwischen 5 und 25. 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 feste räumliche Abgabe- und Ausleihpunkte definiert werden und entweder mit Hilfe von Beschilderung und Markierung oder nur als Polygon in einer App ausgewiesen werden. Sie verfügen jedoch nicht über feste Fahrradabstellanlagen. Dies kann einerseits dazu dienen, mögliche neue Stationsstandorte zu testen, ohne kostenintensive Infrastruktur schaffen zu müssen, andererseits wird dadurch ermöglicht, dass saisonale Schwankungen der städtischen Mobilitätsstruktur, wie zum Beispiel bei Großveranstaltungen wie einer Kirchweih oder bei Freizeiteinrichtungen wie Freibädern, abgebildet werden.

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 Randbedingungen für alle Nutzer gleich sind. So sollte z.B. die Preisstruktur innerhalb des Fahrradverleihsystems mit ca. 0,10 Euro / Minute sowie die Anzahl an Freiminuten für Abokunden in allen Städten gleich sein.

Fahrradverleihsystem in Fürth

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

Es wird zunächst die Verteilung von insgesamt ca. 16 Stationen im Stadtgebiet vorgeschlagen (Anlage 1, Folie 3). 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 Stationen einzurichten. 8 der bisher geplanten Stationen befinden sich innerhalb der Flexzone. Die Flexzone weist aktuell eine Ausdehnung von ca. 4,33 km² auf und umfasst die Siedlungsschwerpunkte Innenstadt, Hardhöhe, Südstadt und Am Stadtpark. Begrenzt wird sie im Osten durch die Hardstraße, im Süden durch die Flößaustraße, im Norden durch den Stadtpark und die Sportanlage Charly-Mai sowie im Westen durch die Stadtgrenze zu Nürnberg und würde ca. 60.000 Einwohner einschließen (Anlage 1, Folie 4).

Durch die Ausdehnung der Flexzone wird ein Bereich abgedeckt, in dem eine Vielzahl von Quelle-Ziel Beziehungen (Wohnen – Arbeiten – Einkaufen – Freizeit) enthalten sind.

Das Heranreichen bis an die Stadtgrenze ermöglicht außerdem einen fließenden Übergang in das angrenzende Fahrradverleihsystem in Nürnberg. Grünflächen wie z.B. der Rednitzgrund sind von der Flexzone ausgenommen, um eine Belastung der sensiblen Bereiche durch abgestellte Fahrräder zu vermeiden. Darüber hinaus können, ähnlich wie bei den E-Scootern, auch zu Großveranstaltungen, wie einer Kirchweih, spezielle Sperrzonen eingerichtet werden. Die Definition der Flexzone sowie die Standortwahl der Stationen wird durch die Kommunen gesteuert. Ein unsachgemäßes Abstellen z.B. mitten auf dem Gehweg kann in einer Flexzone nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Auf die Beschwerden von falsch abgestellten E-Scootern durch die Beauftragte für die Belange von Menschen mit Behinderung wird verwiesen.

Da das VAG_Rad bereits eine etablierte Marke mit großem Kundenkreis und Bekanntheitsgrad ist, wird diese Marke erhalten bleiben. Federführung im Projekt hat die VAG als ausführendes Unternehmen für die Stadt Nürnberg. 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 (Anlage 1 Folie 15). So kann beispielsweise der Radkasten mit einem Fürth Logo versehen oder eigene Werbung aufgebracht werden. Durch den grenzüberschreitenden Verkehr wird es im Lauf der Zeit zu einer Durchmischung der Fahrräder im gesamten System kommen.

Auch die existierende Buchungsplattform NürnbergMOBIL (NüMo) App wird 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 Kundenabwicklung und Zahlung, unabhängig vom Auftragnehmer des operativen Betriebs sowie die direkte Auswertung der Kundendaten. Die Kundendaten liegen bei der VAG, welche im zukünftigen System als Kundenvertragspartner auftritt. Den Vertragspartnern (z.B. Stadt Fürth, infra fürth gmbh) soll Zugriff auf die jeweiligen Kundendaten 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 Euro. 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 Kunden 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 Fahrräderanzahl. 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 Abokunden enthalten sind.

Kosten

Zur Bestimmung der zu erwartenden Kosten für die Stadt Fürth werden im Rahmen der Untersuchung die Strukturdaten des aktuellen Fahrradverleihsystems VAG_Rad in Nürnberg auf das Stadtgebiet von Fürth übertragen. Eine ausführlichere Erläuterung des Vorgehens und der Ergebnisse sind in der beigefügten Präsentation enthalten (Anlage 1). Aus den Ergebnissen der Berechnungen und den Diskussionen mit den Stadträten wird, bei Fortführung des Projekts, vorgeschlagen zunächst mit ca. 200 Leihfahrrädern zu beginnen. Aktuell ist mit Kosten von ca. 100 € / Rad / Monat auszugehen. Mit den Konditionen des bestehenden VAG_Rad ohne Preissteigerungen ergäben sich hierfür Kosten von rund 208.000 € jährlich.

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 zu beachten:

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

Aufgrund der aufgelisteten Faktoren wird von einer Verteuerung der Konditionen ausgegangen. Für eine Abbildung der Faktoren werden die zu erwartenden Kosten um 25% erhöht. Die getroffene Annahme liegt im moderaten Bereich und kann durchaus höher ausfallen. Damit belaufen sich die berechneten Kosten auf ca. 261.000 Euro / Jahr. Die tatsächlichen Kosten können jedoch erst nach der Ausschreibung beziffert werden.

Demgegenüber stehen bei gleichbleibenden Ausleihkonditionen und ähnlicher Nutzungsstruktur wie im bestehenden VAG_Rad zu erwartenden Einnahmen von rund 29.000 € jährlich aus dem Verleih der Fahrräder. Als weitere kalkulatorische Einnahmen könnten z.B. die Kundenbindung sowie die Werbefläche auf den Fahrrädern beziffert werden, wodurch die Kosten-Nutzen-Rechnung positiver ausfallen würde. Da diese Einnahmen nicht bezifferbar sind, werden diese zum aktuellen Zeitpunkt nicht berücksichtigt. Hinzu könnten Einnahmen aus der Vermietung einzelner Stationen an Firmenstandorten kommen.

Eine Änderung der vorgestellten Randbedingung (Anzahl der Räder, zusätzliche Pedelecs oder Lastenräder) führt zu einer Änderung der Kosten. Es wird vorgeschlagen, das Fahrradverleihsystem nach 2 Jahren Betriebszeit auf Fürther Stadtgebiet zu evaluieren, die Ergebnisse den Stadträten vorzustellen und dann die Parameter gegebenenfalls zu justieren. Bei Bedarf können dann z.B. auch Lastenräder im Stadtgebiet von Fürth angeboten werden.

Es wird darauf hingewiesen, dass die anfallende Arbeits in der Stadtverwaltung nicht in die Gesamtbetrachtung mit einbezogen ist. Durch die Zuarbeit bei der Vergabe, der Festlegung und Instruktion der Stationen, den Abstimmungen innerhalb der Stadtverwaltung sowie der Begleitung des Projekts wird ein Mitarbeiter der Verkehrsplanung für die Dauer von ca. 9 Monate durchschnittlich 3 Tage in der Woche gebunden sein. Dies entspricht ca. 500 - 1.000 Arbeitsstunden.

Vor- und Nachteile eines Fahrradverleihsystems

Pro

Die Einführung eines Fahrradverleihsystems in Fürth ermöglicht das Etablieren einer nachhaltigen Mobilitätsalternative für große Teile des Stadtgebiets, vor allem jedoch für die Stadteile mit einer hohen Einwohnerdichte. Durch die Standortwahl der Stationen, die Anordnung einer Flexzone und die Einbettung in das Abosystem lässt sich eine Verknüpfung von Leihfahrrad und ÖPNV erreichen.

Die Gestaltung des Systems als städteübergreifend gewährleistet ein niedrighschwelliges Angebot innerhalb der Metropolregion und ermöglicht das weitere Zusammenwachsen der Städteachse im Umweltverbund. Zudem muss die Außenwirkung der Stadt Fürth bei der Entscheidung für oder gegen ein Fahrradverleihsystem in Zusammenarbeit mit der VAG mit einbezogen werden.

Einen positiven Nutzen kann das Fahrradverleihsystem auf den tourismus- und freizeitbedingten innerregionalen Verkehr haben, da hier eine zusätzliche Alternative angeboten wird, die „letzte Meile“ zurückzulegen.

Contra

Das Fahrradverleihsystem weist eine niedrige Kostendeckung auf, welche immer auf Bezuschussung angewiesen sein wird. Werden nur die monetären Einnahmen den Ausgaben gegenübergestellt, ist mit einem notwendigen Bezuschussungsgrad von ca. 85 % zu rechnen. Es wird von Kosten von ca. 261.000 Euro / Jahr ausgegangen.

Darüber hinaus nimmt mit dem Fahrradverleihsystem neben den bereits vorhandenen, aber privat betriebenen E-Scootern ein weiteres Sharing-Angebot den begrenzten öffentlichen Raum in Anspruch. Die VAG macht jedoch aktuell gute Erfahrungen mit dem Abstellverhalten der Kunden.

Untersuchungen haben ergeben, dass die Hauptnutzergruppe eines Fahrradverleihsystems ÖV-affine Verkehrsteilnehmer sind, die eine geringere Pkw-Verfügbarkeit haben, insbesondere Studenten, denen spezielle vergünstigte Tarife angeboten werden (siehe „Öffentliche Fahrradverleihsysteme - Wirkungen und Potenziale“ - Institut für Straßen- und Verkehrswesen Stuttgart). Ein Fahrradverleihsystem ersetzt hauptsächlich Wege, die mit dem ÖPNV, dem privaten Rad oder zu Fuß zurückgelegt werden. Untersuchungen haben gezeigt, dass der Anteil der Wege, die ohne ein Fahrradverleihsystem mit dem Pkw als Selbstfahrer zurückgelegt worden wäre, zwischen 1 % und 10 % schwankt. Diese Werte sind als sehr gering zu bewerten. Damit sind die direkten Auswirkungen auf den Umwelt- und Klimaschutz eher gering.

AfD vom 09.05.2022 – Fahrrad-Verlosung statt VAG Rad

Der Erwerb und die Verlosung einer gewissen Anzahl an Fahrrädern, wie im Antrag der AfD angeregt, wird nicht als zielführend erachtet, da unklar ist ob die Empfänger die Räder nutzen würden. Zudem wäre der Verkauf der Fahrräder möglich, der Kontrollaufwand um dies zu vermeiden zu hoch. Des Weiteren sind die Touristen eine Zielgruppe des Fahrradverleihsystems. Diese finden durch das Verschenken der Räder keine Beachtung.

Fazit

Aus reiner Betrachtung von prognostizierten Kosten und Nutzen ist ein Fahrradverleihsystem, aufgrund der zu erwartenden Kosten und dem vermutlich eher geringen Effekt auf die Veränderung der Verkehrsmittelwahl, nicht uneingeschränkt zu befürworten.

Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass viele kleine verkehrliche Maßnahmen in der Gesamtbetrachtung auch etwas bewirken. Jedoch haben diese Angebote Einfluss auf die Mobilitätskultur und können so einen Beitrag zur Verkehrswende leisten. Zudem muss die Außenwirkung der Stadt Fürth mit in die Überlegungen der Gesamtabwägung einbezogen werden, die dadurch positiv beeinflusst werden kann.

Es wird darauf hingewiesen, dass sich die Möglichkeit zur Mitwirkung eines städteübergreifenden Fahrradverleihsystems innerhalb der nächsten 10 Jahre, unter aller gegebenen Voraussetzung, nicht mehr ergeben wird. Wird ein eigens Fahrradverleihsystem, unabhängig von der VAG gewünscht, sind deutliche Kostensteigerungen (3 – 4-fache der bisher angenommenen Kosten) bzw. sehr hohe Qualitätsverluste im Angebot zu erwarten. Zudem würde die Integration in das bestehende Fahrradverleihsystem der Stadt Nürnberg 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 Randbedingungen für das Stadtgebiet von Fürth vorgeschlagen, die es dann weiter zu konkretisieren gilt:

- ca. 200 Fahrräder
- ca. 16 Stationen
- Flexzone von ca. 4,3 km²

Die daraus entstehenden Kosten werden überschlägig mit 261.000 Euro / Jahr berechnet. Die Einnahmen von ca. 29.000 Euro / Jahr werden dabei nicht in Ansatz gebracht, um die Berechnungen auf der sicheren Seite führen zu können.

Finanzierung:

Finanzielle Auswirkungen	jährliche Folgekosten	
<input type="checkbox"/> nein <input checked="" type="checkbox"/> ja	Gesamtkosten 261.000 €	<input type="checkbox"/> nein <input checked="" type="checkbox"/> ja 261.000 €
Veranschlagung im Haushalt		
<input checked="" type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ja	Hst. Budget-Nr.	im <input type="checkbox"/> Vwhh <input type="checkbox"/> Vmhh
wenn nein, Deckungsvorschlag:		

Auswirkungen auf die ökologische Zukunftsfähigkeit:

Bestehen Auswirkungen auf die ökologische Zukunftsfähigkeit?	
<input checked="" type="checkbox"/> Ja, siehe Anlage	<input type="checkbox"/> Nein

Beteiligungen

Auftrag:	Käm beteiligt	an Stadtplanungsamt von	07.07.2022
Ergebnis:	Stellungnahme erfasst	Röhrs, Bernhard, Dr.	07.07.2022
Auftrag:	Käm beteiligt	an Stadtplanungsamt von	09.05.2022
Ergebnis:	Stellungnahme erfasst	Röhrs, Bernhard, Dr.	12.05.2022

II. BMPA / SD zur Versendung mit der Tagesordnung

III. Beschluss zurück an **Stadtplanungsamt**

Fürth, 06.05.2022

gez. Lippert

Unterschrift der Referentin bzw.
des Referenten

Stadtplanungsamt

Folgende Beratungsergebnisse sind vorhanden:

Ergebnis aus der Sitzung: Bau- und Werkausschuss am 20.07.2022

Protokollnotiz:

Beschluss:

Beschluss: