DECOMM, Forum 8
Mobilitätsangebote in Stadt und Region

Bikesharing in der Region

Frieder Zappe, VRN GmbH, 15.04.2021

Einfach ankommen.

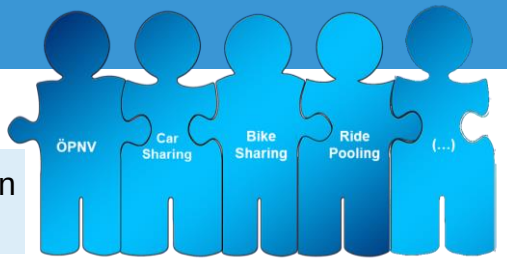
VRN
VERKEHRSVERBUND RHEIN-NECKAR

Die Idee….

Die Stadt für Morgen

- umweltschonend mobil
- lärmarm
- grün
- kompakt
- durchmischt

Quelle: Broschüre „ Die Stadt für Morgen – Wie wollen wir leben?“ https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/bildungs material-die-stadt-fuer-morgen-wie-wollen



Aus der Idee wird ein Gesamtkonzept

Mietradsystem einbetten

Detailplanung starten

Finanzierung klären

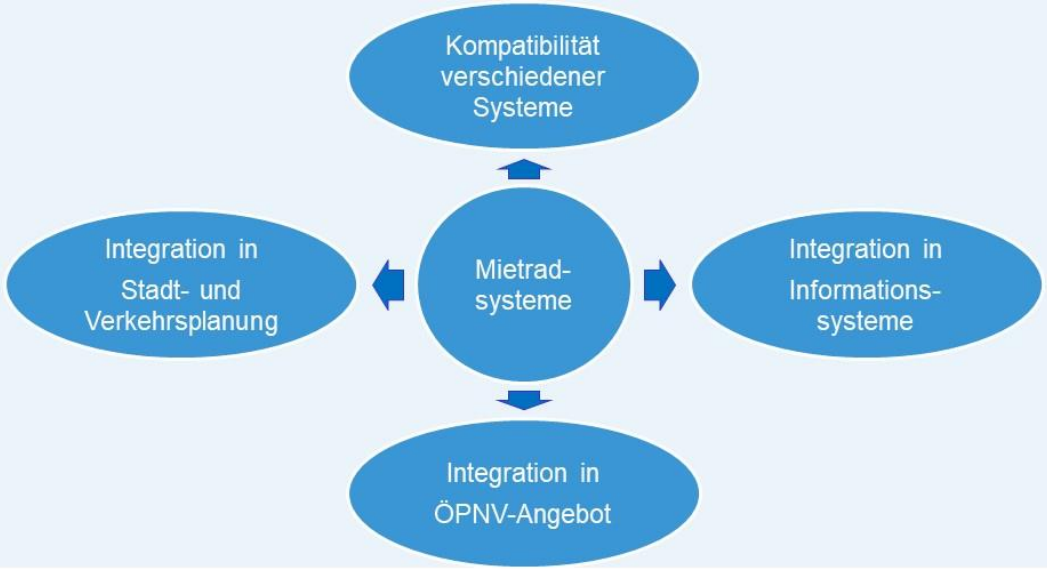
Beschlüsse herbeiführen

Umsetzung

© VRN GmbH, Frieder Zappe

Mietradsysteme im multimodalen Kontext

- **Integrierte Verkehrspolitik:**
  Zeitliche und räumliche Ausweitung durch eine weitere Mobilitätsoption
- Enge Verknüpfung mit ÖPNV und Carsharing
  → Erweiterung der Erreichbarkeit
- verschiedene Zielgruppen –
  Einheimische, Arbeitende, Studierende, Pendler und Touristen
- Keine eigene Wartung und Pflege nötig
  → geringere Schwelle für die Radnutzung
- Spontane Nutzung möglich

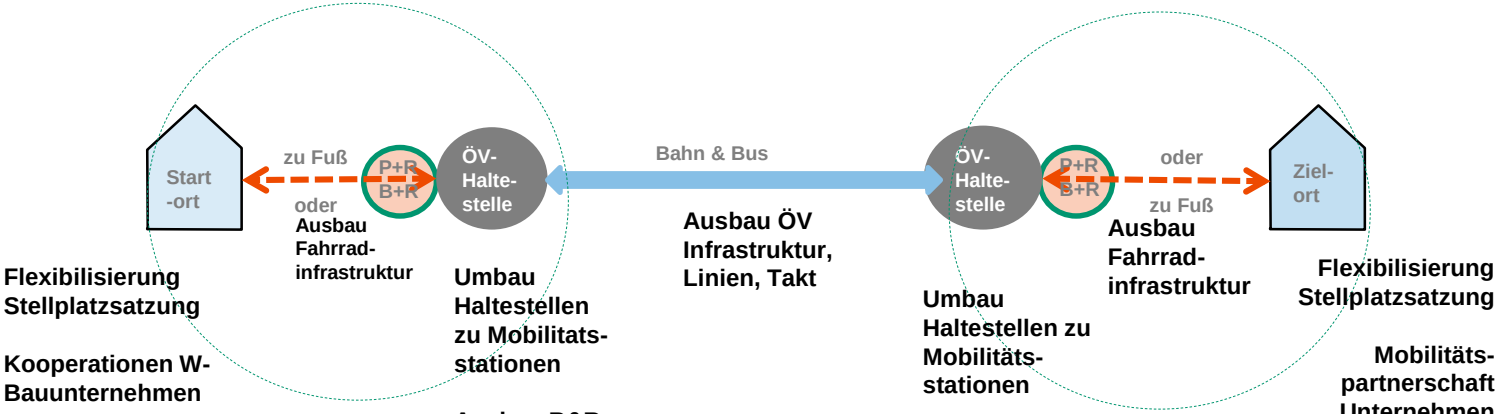


- Weniger Zweiträder nötig (Pendler, Besitzer hochwertiger Räder)
  → Kapazität an den Verknüpfungs- und Abstellanlagen wird frei.
- Fahrradmobilität für Personen, die vor Ort kein Fahrrad haben bzw. sich kein Fahrrad leisten können.

→ **Mietradsysteme als Teil der Daseinsvorsorge**

© VRN GmbH, Frieder Zappe
Bildquelle: Volker Blees

Der intermodale Weg – viele Verantwortungen



Flexibilisierung Stellplatzsatzung

Kooperationen W-Bauunternehmen

Mobilitätskonzepte

Ausbau Angebote

Umbau Haltestellen zu Mobilitäts-stationen

Ausbau B&R (und P&R)

Laden

Ausbau ÖV Infrastruktur, Linien, Takt

Umbau Haltestellen zu Mobilitäts-stationen

Ergänzende Mobilitäts-angebote: BikeSharing CarSharing Scooter etc.

Flexibilisierung Stellplatzsatzung

Mobilitäts-partnerschaft Unternehmen

Betriebliches Mobilitäts-management

Mobilitätskonzepte

Ausbau Angebote

© VRN GmbH, Frieder Zappe

Quelle: SWM / USP Projekte, Sonja Rube

Argument: Nutzen

Volkswirtschaftlich & individuell	betriebswirtschaftlich	Abhängig von
Kurze Wege One-way-fähig Hohe Flexibilität Zeitersparnisse Gesundheitsförderung Geringer Preis Ergänzung zum ÖPNV Mobilitätsalternative im Stadtverkehr Standortfaktor Beitrag zur nachhaltigen Stadtgestaltung Klimaschutz	Schließung von zeitlichen und räumlichen Angebotslücken **„Versorgungssicherheit“** (Neu-) Kundengewinnung Baustein Nachhaltiger Mobilität Image Marketing	Strategie & Zielen Angebot Marketing & Vertrieb Identifikation Verfügbarkeiten Qualität und Service Sauberkeit Radinfrastruktur Wetter

© VRN GmbH, Frieder Zappe

Quelle: MVGmeinRad, Tina Smolders, modifiziert Sonja Rube und Frieder Zappe

Systemfrage

stationsbasiert	freefloating	hybrid
☺ ordentliches Stadtbild, gut als System erkennbar ☺ Auffindbarkeit und Verfügbarkeit garantiert ☺ bewährte und ausgereifte Betriebsform ☺ gut beherrschbar in Technik und Service ☺ Einbindung e-Mobilität möglich (eBike, Lastenbike, Mobilstation)	☺ günstig + schnell aufzubauen und zu betreiben ☺ Umweltfreundliche Tür zu Tür Verbindung direkt zum Zielort, ohne abschließenden Fußweg ☺ Einbindung e-Mobilität inzwischen möglich (eBike, Lastenbike, Mobilstation)	☺ Optimal für Kundenwünsche. ☺ verbindet Vorteile beider Systeme ☺ Einbindung e-Mobilität möglich (eBike, Lastenbike, Mobilstation)
😐 Tlw. einfacher für Kunden bei Registrierung, Ausleihe & Information 😐 zusätzliche Services möglich (z.B. Luftpumpe)	😐 zusätzliche Services möglich (z.B. Luftpumpe)	😐 zusätzliche Services möglich (z.B. Luftpumpe)
☹ langer Vorlauf, ☹ hoher Abstimmungsbedarf, insb. bei Stationen ☹ Hohe Stationsdichte erforderlich → höhere Kosten für Stationsherstellung	☹ Wahrnehmbarkeit geringer ☹ Verfügbarkeit nicht garantiert; damit keine Einbindung in feste Wegeroutinen ☹ Räder nur über APP lokalisierbar ☹ Verknüpfung mit ÖV nicht garantiert ☹ nicht beliebig skalierbar ☹ Hohe Radanzahl erforderlich ☹ Es kann zu unordentlichen Aufstellungen kommen, häufigere Beschwerden ☹ verliert sich im Stadtbild ☹ höhere Ansprüche an Technik / Software	☹ sehr komplex ☹ deutlich teurer im Betrieb ☹ sehr hoher Anspruch an Service, Technik & Kommunikation

Welche Systeme gibt es noch in 2025?

- *Nur noch freefloating – analog eTretroller?*
- *Nur stationsbasiert mit Hubs / Mobilitätsstationen?*
- *Oder hybrid trotz der hohen Kosten?*

Was gilt hier für das regionale Angebot?

Quelle: FGSV Hinweise zu Multi- und Intermodalität, Abschnitt 3, Sonja Rube und Frieder Zappe, 2020; nach Frank Wendler, 2016

© VRN GmbH, Frieder Zappe

Systemausbau - Stationsplanung

Idealtypische Anforderungen - abhängig von den Zielgruppen…

- **Einwohner**
- **Arbeitnehmer (insbesondere Pendler)**
- **Touristen**
- **Studierende**

Schwerpunkte

- verdichtete Quartiere / innenstadtnahe Stadtteilzentren
- innenstadtnahe Arbeitsplatzschwerpunkte Gewerbe-/Bürostandorte (betriebliche Mobilität)
- studentische Hotspots / Bildungsstätten
- touristische Ziele / Hotels
- ÖPNV Haltepunkte
- belebte, zentrale Orte / Einkaufs- bzw. Verwaltungsorte / kulturelle Veranstaltungsorte,
- sonstige öffentliche Einrichtungen

- Gute Sichtbarkeit und Zugänglichkeit, im Blickfeld von ÖPNV-Haltestellen anordnen
- Gute Zugänglichkeit zu Fuß und mit dem Rad sicherstellen (barrierefrei zugänglich)
- Anbindung an Radverkehrsnetz gewährleisten
- Eingriffe in Grünflächen vermeiden, Untergrund nutzbar, befestigten Untergrund bevorzugen
- gestalterische Beeinträchtigungen im Stadtbild vermeiden (Platzgestaltung)
- Berücksichtigung Denkmalschutz (historische Gebäude)
- Ausreichende Abstände und Bewegungsflächen gewährleisten
  Berücksichtigung der in der ERA bzw. in den FGSV-Hinweisen zum Fahrradparken genannten Bewegungsflächen
- Platzierung in Laufachsen vermeiden (Barriere-Wirkung)
- Anfahrmöglichkeit für Service-Fahrzeuge prüfen
- Stationsplanung, ideal alle 500 m

Stolperstein Verzögerungen durch Standortplanung

- *Flächenknappheit,*
- *Abwägung zwischen den verschiedenen Nutzungsansprüchen*

© VRN GmbH, Frieder Zappe

Quellen: SWM, Florian Zimmermann, VRN GmbH, Frieder Zappe

Die verschiedenen Rollen

Die Aufgaben der Kommunen:

- Finanzierung des Angebots
  (geregelt durch eine Vereinbarung, Prüfung durchs Rechtsamt)
- Flächenbereitstellung
  (durch Sondernutzungsvereinbarung mit Betreiber)
- Standortabstimmungen mit dem Betreiber und Koordinator
  (Betreiber / Koordinator schlägt Makrostandorte vor, mit der Kommune werden die Mikrostandorte herausgearbeitet)
- verwaltungsintern übergreifende Ämterabstimmungen

Die Aufgaben des Auftraggebers
(z.B. ein Verbund wie der VRN)

- Projektleitung, Konzeptionierung, Abstimmungen, Ausbau
- Ausschreibungen / Vergaben
- Vertragswesen mit dem Betreiber, den Kommunen und Kooperationspartnern
- Kommunikation und Marketing für den Marktauftritt des Produktes
- Förderung akquirieren

Mögliche Betreiber

- Ein Verkehrsunternehmen
  (im Rahmen der ÖPNV-Ausschreibung)
- Eine andere kommunale GmbH, deren Satzung diese Aufgabe erlaubt
- Ein Dienstleister

Die Aufgaben des Betreibers

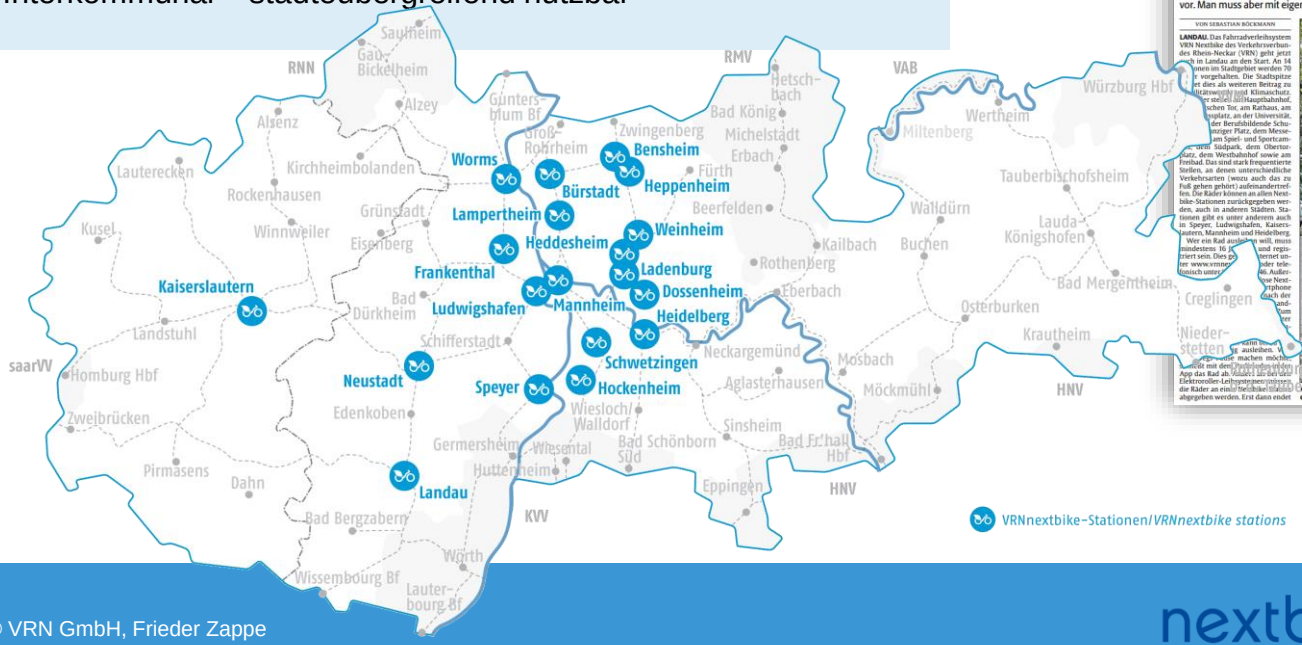
- Kurzgefasst – er betreibt das Produkt nach dem Leistungsverzeichnis der Vergabe und kümmert sich um alles
- Unteraufträge können möglich sein
- Je nach Vertrag Betriebsrisiko beim Betreiber (versch. Möglichkeiten der Aufteilung verbleiben alle oder ein Teil der Einnahmen beim Betreiber, evtl. Gewinnanreizsystem….)

© VRN GmbH, Frieder Zappe

Das Beispiel VRNnextbike als regionales Mietradsystem

VRNnextbike 2021

- Systemstart: März 2015, unbefristeter Konzessionsvertrag
- 19 Kommunen
- 66.000 aktive Kunden in 2021
- 330 Stationen / 2.200 Bikes
- Interkommunal – städteübergreifend nutzbar



Mai 2020: Start in Landau

Pfälzer Tageblatt

Leihräder nun auch in Landau

Was lange währt, wird hoffentlich gut. Landau hat sich dem Fahrrad-Verleihsystem des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar angeschlossen und hält jetzt die blauen Nextbike-Räder vor. Man muss aber mit eigener Muskelkraft radeln. E-Bikes oder sogar E-Lastenräder gibt es noch nicht.

VON SEBASTIAN BÖCKMANN

LANDAU. Das Fahrradverleihsystem VRN Nextbike des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar (VRN) geht jetzt auch in Landau an den Start. An 14 Stationen im Stadtgebiet werden 70 Räder vorgehalten. Die Stadtspitze hatte dies als weiteren Beitrag zu Mobilitätswende und Klimaschutz gestellt. Hauptbahnhof, Marktplatz, an der Universität, vor der Berufsbildende Schule, am Ostbahnhof, dem Messeplatz, dem Spiel- und Sportcampus, dem Südpark, dem Ostertorplatz, dem Westbahnhof sowie am Freibad. Das sind stark frequentierte Stellen, an denen unterschiedliche Verkehrsarten (wozu auch das zu Fuß gehen gehört) aufeinandertreffen. Die Räder können an allen Nextbike-Stationen zurückgegeben werden, auch in anderen Städten. Stationen gibt es unter anderem auch in Speyer, Ludwigshafen, Kaiserslautern, Mannheim und Heidelberg. Wer ein Rad ausleihen will, muss mindestens 16 Jahre alt sein und registriert sein. Dies geschieht im Internet unter www.vrnnextbike.de oder telefonisch unter 06 ... 46. Außerdem gibt es eine Nextbike-App. Nach der Registrierung kann man sich ein Rad ausleihen. Dazu muss man sich mit der Handynummer anmelden und die App das Rad als Code an den Verleihautomaten schicken. Auch Elektroroller-Leihsysteme können die Räder an einer Nextbike-Station abgegeben werden. Erst dann endet auch der Abrechnungszeitraum.

Die Nutzung kostet einen Euro pro 30 Minuten oder neun Euro pro Tag. Außerdem gibt es einen Monatstarif zu zehn Euro und einen Jahrestarif zu 48 Euro, jeweils zuzüglich der Kosten für die Einzelfahrten. Wer will, kann aber auch eine Flatrate zu 29 Euro die Woche oder 49 Euro den Monat buchen, in der dann alle Fahrten enthalten sind. Wer eine VRN-Halbjahres- oder Jahreskarte hat oder Kunde des Carsharing-Angebotes Stadtmobil ist, fährt günstiger.

Die Stadt hatte bereits seit 2015 unter dem damaligen Oberbürgermeister Hans-Dieter Schlimmer (SPD) mit VRN Nextbike verhandelt, 2016 unter dessen Nachfolger Thomas Hirsch (CDU) das Projekt als zu teuer zurückgestellt und sich nach günstigeren Alternativen umgesehen. Im Herbst 2018 hatte sich dann der damalige Bau- und Verkehrsdezernent Maximilian Ingenthron wieder für Nextbike stark gemacht, bei 200.000 Euro Kosten für fünf Jahre. Dies hatte die Aufsichts- und Dienstleistungsdirektion (ADD) in Trier im März 2019 genehmigt. Im Januar 2020 haben die Grünen angeregt, auch Elektro-Lastenräder im Verleih anzubieten. Die Verwaltung soll die Machbarkeit prüfen.

In Landau hatte es vor vielen Jahren schon einmal einen stadteigenen Radverleih mit gelben Rädern nach dem Vorbild der roten BASF-Werksräder gegeben, die ähnlich wie Einkaufswagen mit einem einfachen Chip ausgeliehen werden konnten. Es war an demolierten und gestohlenen Rädern gescheitert.

INFO

Informationen und den Stationsplan gibt es unter www.vrnnextbike.de, die Tarife sind unter www.vrnnextbike.de/de/jenseits/ einsehbar.

Am Westbahnhof befindet sich eine der Fahrrad-Verleihstationen in Landau.

FOTO: VAN

© VRN GmbH, Frieder Zappe

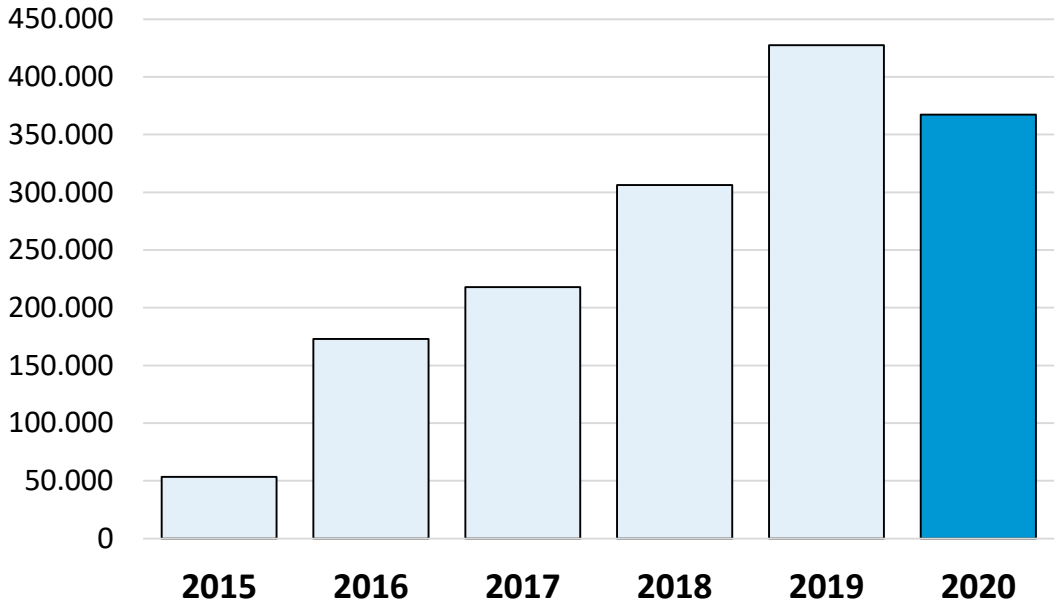
VRNnextbike – die einzelnen Kommunen

Stadt Name	regionale Einstufung	Einstufung BBSR	Einwohner	Bundesland	Stationen 04/2021	davon RbA Stationen	Radanzahl 04/2021
Heidelberg	Oberzentren	Großstadt	160.355	Baden-Württemberg	41	15	500
Mannheim	Oberzentren	Großstadt	309.370	Baden-Württemberg	74	23	500
Ludwigshafen	Oberzentren	Großstadt	166.621	Rheinland-Pfalz	46	27	270
Speyer	Mittelzentrum	Mittelstadt	50.561	Rheinland-Pfalz	10	6	63
Bensheim	Mittelzentrum	Mittelstadt	42.999	Hessen	11	*11 (ab 01/06)*	45
Worms	Mittelzentrum	Mittelstadt	83.542	Rheinland-Pfalz	12		93
Bürstadt	Mittelzentrum	größere Kleinstadt	17.083	Hessen	4		18
Kaiserslautern	Oberzentrum	Mittelstadt	100.030	Rheinland-Pfalz	25	12	200
Heppenheim	Mittelzentrum	Mittelstadt	26.700	Hessen	13		55
Weinheim	Mittelzentrum	Mittelstadt	45.581	Baden-Württemberg	13	4	45
Hockenheim	Unterzentrum	Mittelstadt	21.700	Baden-Württemberg	8		25
Schwetzingen	Mittelzentrum	Mittelstadt	21.851	Baden-Württemberg	12		40
Frankenthal (Pfalz)	Mittelzentrum	Mittelstadt	48.762	Rheinland-Pfalz	10		45
Ladenburg	Unterzentrum	größere Kleinstadt	11.513	Baden-Württemberg	6	5	20
Heddesheim	hochverdichteter Kernraum	größere Kleinstadt	11.808	Baden-Württemberg	4		16
Lampertheim	Mittelzentrum	Mittelstadt	32.537	Hessen	8	1	30
Dossenheim	hochverdichteter Kernraum	größere Kleinstadt	12.515	Baden-Württemberg	7	3	35
Landau in der Pfalz	Mittelzentrum	Mittelstadt	47.336	Rheinland-Pfalz	14	14	70
Neustadt / Weinstraße	Mittelzentrum	Mittelstadt	56.966	Rheinland-Pfalz	14	14	70
Summe					**332**	**124**	**2140**

© VRN GmbH, Frieder Zappe

Entwicklung der Ausleihen

Insg. über 1.545.000 Ausleihen seit Systemstart

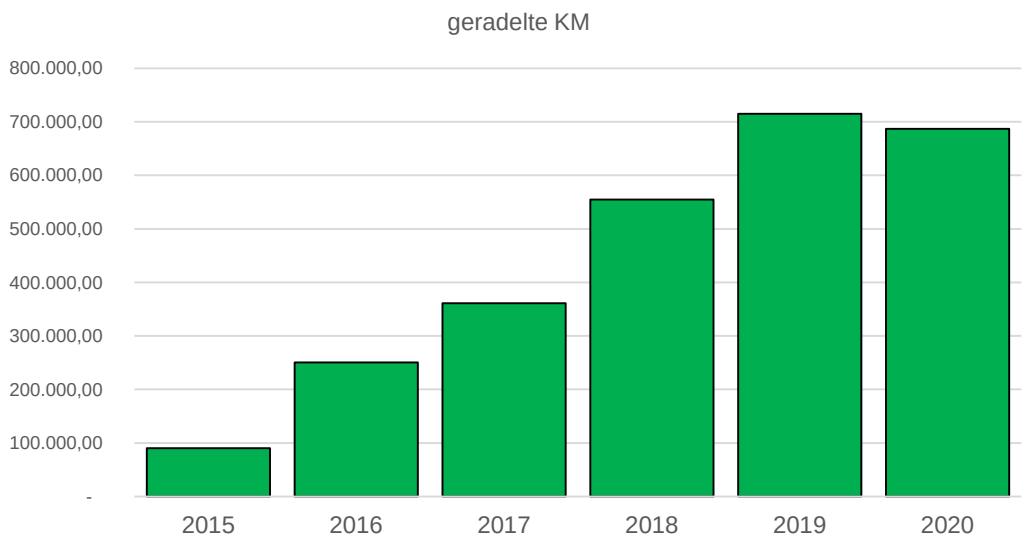


- 367.000 + Ausleihen 2020
- 99% der Ausleihen erfolgen per APP
- 81 % der Ausleihen dauern bis 20 Min.
- 17 % der Fahrten enden am Ausgangsort
- 2 % der Fahrten sind interkommunal
- 1,85 km beträgt die durchschnittliche Entfernung der Ausleihen zwischen zwei versch. Standorten

© VRN GmbH, Frieder Zappe

Der ökologische Fußabdruck

Klimaneutral / CO_2 Einsparung



- 2.658.000 geradelte KM seit 2015 / 2020: 687.100
- 957.000 € eingesparte Fahrtkosten
- 451.900 €
  Vermeidung von Unfallfolge- und Staukosten
- 79.700 €
  Vermeidung Umweltkosten
- 558,23t
  CO2 – Einsparung / 2020: 144t *

Quelle: ADFC BW CO2-Rechner - Er geht von einem Kilometertarif von 36 Cent aus. Wer ein sparsames Auto besitzt bzw. sparsam fährt, wird mit Kosten von 30 bis 34 Cent pro Kilometer rechnen können. Nicht berücksichtigt sind die Fahrtkosten des Fahrrades (bzw. von Bahn oder Bus). Durchschnittsverbrauch des Pkw: 8 Liter pro 100km/Diesel. Bei der Berechnung mit Benzin beträgt die CO2-Ersparniss 366t.

© VRN GmbH, Frieder Zappe

VRNnextbike - System

- stationsbasiertes Verleihsystem
- automatische Rückgabeerkennung
- Ganzjahresbetrieb, 24/7 Verfügbarkeit
- ClassicBikes mit Framlocks sowie SmartBikes 2.0
- Stationen mit Ständern und Rent-by-App Stationen
- Full-Service durch nextbike
- Nutzeridentifikation per Mobilfunknummer
  - einmaliges Registrieren notwendig
- Ausleihe & Rückgabe per App oder Telefon-Hotline
- bargeldloses Bezahlen (Kreditkarte oder SEPA-Mandat)
- Support durch Telefon-Hotline
- Systemausbau durch Kooperationen
  (Unternehmen, Universitäten & Hochschulen)
- Angebot im öffentlichen Raum / öffentlicher Zugang
- Selbstbedienung, Kurzzeitfähigkeit, One-way-Fähigkeit

© VRN GmbH, Frieder Zappe

VRNnextbike - System

Neue Smartbikes & Rent-by-App Stationen

Nachgerüstete Rahmenschlösser

© VRN GmbH, Frieder Zappe

VRNnextbike – Digitalisierung

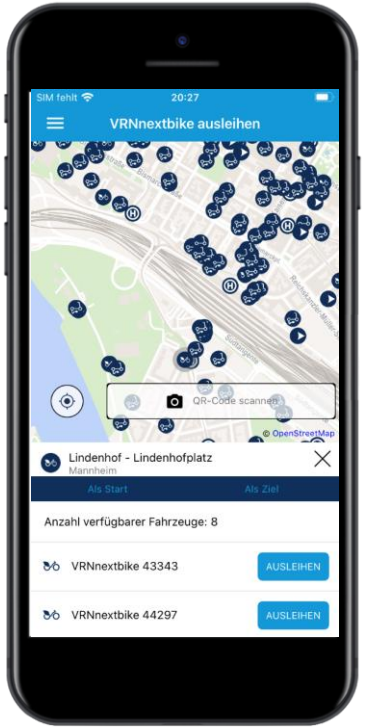
Digitalisierung schreitet voran

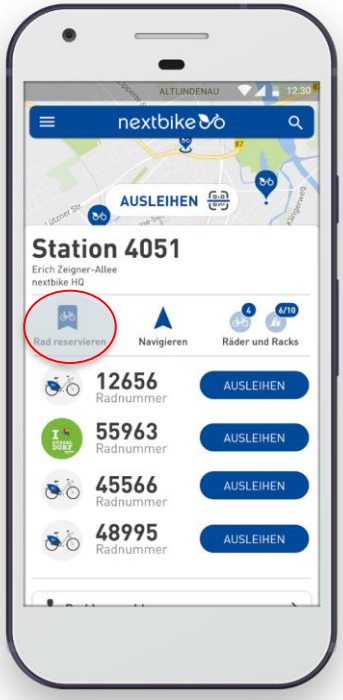
- Gesamte Radflotte verfügt über elektronisches Rahmenschloss
- Einführung Rent-by-App Stationen
- Integration in myVRN-App
- Reservierungsfunktion 30min vor Ausleihe

Gefördert durch:

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages





© VRN GmbH, Frieder Zappe

VRNnextbike – Systemnutzung

REGISTRIEREN

- Kostenlos per nextbike App registrieren
- Keine App? Kundenservice anrufen
- Für Registrierungen per Hotline wird eine Servicegebühr von 3 € fällig

AUSLEIHE

- Per App den QR-Code am Rad scannen oder Radnummer eingeben
- Schloss öffnet sich automatisch

PARKEN mit der APP

- „Parken“ auswählen
- Hebel am Rahmenschloss nach unten drücken
- Piepton bestätigt Fahrtpause
- vor Weiterfahrt „Schloss öffnen“ auswählen
- Bitte beachten: Im Parkmodus läuft die Ausleihe weiter

RÜCKGABE

- Rad an VRNnextbike-Station abschließen
- Hebel am Rahmenschloss nach unten drücken
- Piepton bestätigt die erfolgreiche Rückgabe
- Ausleihe wird automatisch beendet

© VRN GmbH

VRNnextbike - eCargobikes

Pilotprojekt eCargobikes in Mannheim

- Einspuriges eLastenrad
  mit Frontladung
- Gewicht inkl. Transportbox: 49 kg
  Zuladung Box: 60 kg
- Wechselakku /
  Reichweite: 60 – 80 km

- Ausleihe und Rückgabe an 6
  innerstädtischen VRNnextbike+
  Stationen
- VRNnextbike+ - Stationen
  im dunkelblauem Design

© VRN GmbH

VRNnextbike – Kooperationen

Unternehmen, Verwaltung & Organisationen

- Kooperationspartner finanziert öffentliche Station(en) im VRNnextbike System
- Projektvereinbarung zwischen Kooperationspartner und VRN
- Bereitstellung der Stationsfläche(n) durch Kooperationspartner oder Kommune

- Service & Wartung der Räder und Station erfolgt durch nextbike
- Branding: Firmenlogo auf Stele / Integration in offiziellen Stationsnamen

- Systemzugang für Mitarbeiter, d.h. - Bereitstellung der Infrastruktur für Kurierfahrten, Nutzung in der Mittagspause, Anbindung an ÖPNV

- *aktuelle Projektpartner:*
  BASF SE, MVV Energie AG, rnv GmbH, ITWM, MVV Regioplan GmbH, Kreisverwaltungen Rhein-Pfalz-Kreis & Rhein-Neckar-Kreis, Förderverein der Karl-Kübel-Schule

© VRN GmbH, Frieder Zappe

VRNnextbike – Kooperationen

BUSINESSbike – betriebliche Mobilität

- Kooperationspartner mobilisiert die Mitarbeiter –
  60 Minuten frei pro Fahrt im System VRNnextbike und deutschlandweit!*
- Finanzierung des Tarifs durch Kooperationspartner

- Abrechnung erfolgt per Rechnungsstellung - Grundbetrag mit Unternehmen, etwaige Zusatzkosten direkt mit dem Mitarbeiter
- Skalierbare Anzahl personifizierter Accounts pro Unternehmen (mind. 50)
- Anmeldung / Verifizierung über die Unternehmens-E-Mail-Adresse
- Reporting

- *aktuelle Projektpartner:*
  Sparkasse Heidelberg (1.000 Accounts), rnv (400 Accounts)

* Gültig in allen deutschen nextbike-Systemen ausgenommen Usedom, Bremen, Kiel, München und Nürnberg.

Corporate Benefits

- Mitarbeiterbindung durch einzigartige Mobilität
- Mitarbeitermotivation durch ein attraktives zusätzliches Angebot
- Imagegewinn als Arbeitgeber
- Mobilität ohne Dienstwagen
- Wertschätzung für die Mitarbeiter

rnv

Sparkasse Heidelberg

© VRN GmbH, Frieder Zappe

VRNnextbike – Kooperationen

CAMPUSbike – Universitäten und Hochschulen

- Kooperation mit Allgemeinem Studierendenausschuss oder Allgemeinem Studentenausschuss
- Semesterbeitrag für die Studierenden der HS oder Universität Mannheim
- Anmeldung / Verifizierung über die Uni/HS-E-Mail-Adresse
- Studierenden sind „Systemtreiber“ und generieren viele Ausleihen
- nextbike Eigeninvest in SmartBikes, Stationen und Service
- *aktuelle Projektpartner:*
  Universität Mannheim, Duale Hochschule BW, Universität Heidelberg , PH Heidelberg, TU Kaiserslautern, Hochschule Kaiserslautern, Hochschule Worms

© VRN GmbH, Frieder Zappe

VRNnextbike – Verträge & Finanzierung

VRN als Plattform:

- Projektleitung, Akquisition, Ausbau
- Vergabe, Vertragswesen, Abrechnung
- Förderung akquirieren (3/4. DKV usw.)

Finanzierungsvereinbarung zw. Kommune / Kooperationspartner und VRN

Konzessionsvertrag zw. VRN und nextbike

Kommunen / Kooperationspartner als Finanziers:

- Einteilung nach Leistungsbausteinen O (Oberzentren), R (Region) und L (ländlich)
- Grundlage des Finanzierungsvertrages: Mannheim oder Heidelberg ist Vertragspartner

Nextbike als Betreiber:

- Full-Service Betrieb
- Bereitstellung Hardware (Räder, Stationen, etc.)
- System Betriebssoftware
- APP Integration der Marke „VRNnextbike“
- Kundenmanagement und Callcenter
- Einnahmen / Betriebsrisiko bei nextbike (netto-Vertrag)

© VRN GmbH, Frieder Zappe

Beispiel RVK e-bike

VRN
VERKEHRSVERBUND RHEIN-NECKAR

RVK e-Bike – Rhein-Sieg-Kreis

Regionales E-Bike-Vermietsystem an ÖPNV-Knotenpunkten

- Rhein-Sieg-Kreis / Kreis Euskirchen
- öffentlich zugänglich
- rund-um-die-Uhr verfügbar
- stationsgebunden, je Station zuerst 10 Pedelecs

- **E-Bikes hervorragende Ergänzung zum ÖPNV, gerade außerhalb der Großstädte**
- **Massive Aufwertung des Freizeitverkehrs (Rheinische Apfelroute)**
- **Zusammenspiel versch. Partner essentiell**
- **Fördermittel zur Finanzierung vorhanden**

https://www.rvk.de/projekt-null-emission/rvk-e-bike/

Quelle: Christian Seul, Regionalverkehr Köln GmbH, modifiziert

© VRN GmbH, Frieder Zappe

RVK e-Bike – Rhein-Sieg-Kreis

Ziele:

- Weitere Mobilitätsalternative im Bereich des ÖPNV schaffen!
- Konkret: Vernetzung klimafreundlicher Verkehrsmittel im Umweltverbund
- Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele
- Freizeitverkehr / Nahtourismus und lokale Wirtschaft stärken

Zielgruppen:

- (Aus-)Pendler (Region ➔ Köln / Bonn)
  - bisherige P&R-Nutzer
  - bisherige Autofahrer auf dem Gesamtweg
  - bisherige ÖPNV-Nutzer auf dem Gesamtweg
- Naherholungssuchende / Touristen (insb. an Wochenenden / Feiertagen)
- Studenten, Heimarbeiter, Freiberufler
- „Jedermann“ (Hausfrauen/-männer, Senioren, etc.)

Gründe für E-Bikes:

- ländlicher Raum
- Entfernungen
- Topographie

Risiken:

- Technische Probleme (insb. im Winter)
- Vandalismus
- Geringe Nachfrage

Ausgestaltung:

- Pro Kommune eine freistehende E-Bike-Station mit zunächst je 10 E-Bikes und 12 Stellplätzen an ÖPNV-Knotenpunkt
- Weitere virtuelle Stationen zur Verdichtung des Netzes an POIs
- Kombination von Alltagsmobilität und Freizeitverkehr
- Start ab Frühjahr 2019 für zunächst mind. 5 Jahre

Quelle: Christian Seul, Regionalverkehr Köln GmbH, modifiziert

© VRN GmbH, Frieder Zappe

RVK e-Bike

Kooperationsmodell

RVK

- Zentr. Koordination
- Beauftragung eines Betreibers
- Markengeber
- Kundenstamm
- Öffentlichkeitsarbeit
- Finanzierungöffentlich zugänglich

Zusammenarbeit, Kooperation

Kommunen

- Flächenbereitstellung
- Finanzierung
- Öffentlichkeitsarbeit / Bewerbung des Angebots

Beauftragung nach Ausschreibung / Kooperation

Dienstleister (nextbike)

- Bereitstellung Hard- und Software
- Betrieb
- Wartung, Hosting, Service

Finanzierung

Einmalige Investitionskosten

Kommunen

(Eigen- + **70%-90% Fördermittel**)

+

RVK

(Eigen- und **70% Fördermittel**)

Laufende Betriebskosten

RVK

(Zurechnung an beteiligte Eigentümer unter Verrechnung der Einnahmen!)

Quelle: Christian Seul, Regionalverkehr Köln GmbH, modifiziert

© VRN GmbH, Frieder Zappe

RVK e-Bike – Bergisches e-Bike

Bergisches e-Bike
powered by RVK + nextbike

Einführung des Systems im gesamten Rheinisch-Bergischen Kreis! gestartet am 9. Juli 2020

- Erstes E-Bike-Verleihsystem in Deutschland flächendeckend in einem gesamten Landkreis
- Start mit 10 Stationen und 81 Rädern im Sommer 2020 in 8 Kommunen
- Weitere 3 Stationen und 22 E-Bikes ab Frühjahr 2021
- Ein Baustein des Förderprojekts Mobilstationen (Förderkulisse: Kommunaler Klimaschutz NRW)
- Hier ebenfalls sehr gute Resonanz in den ersten Wochen
- Unterstützt durch:

EUROPÄISCHE UNION
Investition in unsere Zukunft
Europäischer Fonds für regionale Entwicklung

EFRE.NRW
Investitionen in Wachstum und Beschäftigung

Ministerium für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen

https://www.nextbike.de/de/bergisches-ebike/

Quelle: Christian Seul, Regionalverkehr Köln GmbH, modifiziert

© VRN GmbH, Frieder Zappe

VRN

RVK e-Bike – Zwischenfazit 2020

Zwischenfazit:

- Nutzung insg. sehr zufriedenstellend
- Haupt-Nutzergruppen:
  ÖPNV-Pendler und Freizeitradler
- Stärkste Nachfrage an
  Wochenenden / Feiertagen
- Ausbaupotential im Alltagsverkehr
  (tagsüber unter der Woche)
- **Erfolgsfaktor:**
  zentrale Koordination des Projektes
- bisher kaum nennenswerte Vandalismus-Vorfälle

Maßnahmen:

- Einführung eines Mitarbeiter-Tarifs für Dienstfahrten ✓
- Weitere virtuelle Stationen an Rathäusern ✓
- Ermöglichung von Fahrten nach Bonn ✓
- Prämierung des Nutzers der 10.000 Fahrt x
- Bewerbung bei Veranstaltungen x
- Nachrüstung aller Räder mit Smartphone-Haltern ✓
- Nutzer-Befragung …

Quelle: Christian Seul, Regionalverkehr Köln GmbH, modifiziert

© VRN GmbH, Frieder Zappe

RVK e-Bike - 2021

Ausbau des Systems

RVK e-Bike mit weiteren festen Stationen und zusätzlichen Rädern,

Eifel e-Bike - Weitere Ausdehnung des Systems auf den gesamten Kreis Euskirchen

Land fördert flächendeckendes E-Bike-Verleihsystem im Kreis Euskirchen | Das Landesportal Wir in NRW

Maßnahmen:

- Projektgebiet: gesamter Kreis Euskirchen (ohne Gemeinde Weilerswist)
- Projektstart: Juli 2021
- Systemgröße: 120 E-Bikes, 11 feste Stationen á 10-12 Docks, 22 virt. Stationen
- Förderkulisse: „Mobil.NRW“ (Verkehrsministerium NRW)
- Ausbau: für 2022 bereits in Planung
- Nextbike als Dienstleister für Lieferung und Betrieb

Quelle: Christian Seul, Regionalverkehr Köln GmbH, modifiziert

© VRN GmbH, Frieder Zappe

Beispiel
Rhein-Sieg-Kreis

VRN
VERKEHRSVERBUND RHEIN-NECKAR

Rhein-Sieg-Kreis

Ausgangslage:

- 10/2018: Mietradsystem in der Stadt Bonn
  Free-Floating-System, Nutzung der Räder im RSK nicht möglich.
- 05/2019: Mietradsystem der RVK:
  linksrheinisch, stationsbasiert, regionales Netz
  Kommunenübergreifende Nutzung möglich,
- Bestrebungen der Stadt Siegburg zur Einführung eines Mietradsystems möglichst im Verbund mit angrenzenden Städten + weitere Städte mit konkreten Beschlüssen

→ Vernetzung der Systeme gefordert

→ Übertragbarkeit auf das rechtsrheinische Kreisgebiet?

→ Auftrag an Verwaltung RSK 05/2019

Umsetzung:

- 09/2019 Vorlage Strategiepapier zur Einrichtung eins Mietradsystem
- 02/2020 Beschluss zur Einführung eines durchgängigen und miteinander kompatiblen Mietradsystems für die Region Bonn/Rhein-Sieg.
- 03/2020 Ausschreibung eines modularen Mietradsystems der RVSG (rechtsrheinisches VU im RVK).
- 06/2020: Beschluss **Aufnahme des Mietradsystems in den Nahverkehrsplan und Finanzierung über die ÖPNV-Umlage des Kreises.**
- 10/2020: Einführung erste Stufe in Siegburg, Niederkassel, Sankt Augustin und Hennef mit 187 Rädern
- 03/2021: Ausweitung auf die Stadt Troisdorf
- Sommer 2021: Ausweitung auf alle Kommunen / Ausweitung mit eBikes und Lastenräder

© VRN GmbH, Frieder Zappe

Quelle: Petra Gloge, Rhein-Sieg-Kreis

Rhein-Sieg-Kreis

Mietradsystem im Nahverkehrsplan verankert und Finanzierung gesichert:

Fahrradmietsysteme im öffentlichen Raum entwickeln sich immer mehr zu einem wichtigen Bestandteil kommunaler Strategien für eine nachhaltige Mobilität und erweitern die umweltfreundlichen Mobilitätsoptionen in der Stadt und zunehmend auf dem Land. ÖPNV-Nutzer können damit die erste und letzte Meile zum Bus- und Bahnangebot zurücklegen, wodurch das Angebot insgesamt an Attraktivität gewinnt.

Im linksrheinischen Kreisgebiet ging im Mai 2019 das E-Bike-Mietsystem der RVK in den sechs linksrheinischen Kreiskommunen in Betrieb, am 1. Oktober 2020 startete das „RSVG-Bike" in den Städten Niederkassel, Siegburg, Sankt Augustin und Hennef zunächst mit 180 konventionellen Rädern. Im März 2021 wird das System in Troisdorf mit zunächst 82 konventionellen Rädern eingeführt. Beide Mietsysteme werden von der Firma nextbike im Auftrag des jeweiligen Verkehrsunternehmens betrieben. Die Räder können rund um die Uhr an festgelegten Stationen mittels App ausgeliehen werden. Da sich die Ausleihstationen in der Regel an bzw. in unmittelbarer Nähe zu einer Bushaltestelle oder Bahnhof befinden, erhöht sich dadurch die Verfügbarkeit des ÖPNV sowohl räumlich als auch zeitlich und macht das Angebot zu einem integrierten Bestandteil des öffentlichen Nahverkehrsangebotes. VRS-Stammkunden erhalten deutliche Vergünstigungen zur Nutzung der Räder.

Ziel ist die Umsetzung eines flächendeckenden Angebotes im gesamten Kreisgebiet, wobei neben konventionellen Rädern und E-Bikes auch Lastenräder und E-Lastenräder zum Einsatz kommen sollen. Das System ist ein regionales System, welches eine kommunenübergreifende Nutzung ermöglicht, perspektivisch soll auch eine Verknüpfung mit den bestehenden benachbarten Mietsystemen in Köln, Bonn sowie dem Rheinisch-Bergischen-Kreis erfolgen. Die konkrete Anzahl der Räder sowie die Standorte der Ausleihstationen werden in Absprache mit den Kommunen festgelegt.

	aktuell (Stand 01.01.2021)		**Ausbau des System 2021**		**Ausbau des Systems 2022**	
Stadt/Gemeinde	Anzahl Räder konventionell	Anzahl Räder E-Bikes	Anzahl Räder konventionell	Anzahl Räder E-Bikes	Anzahl Räder konventionell	Anzahl Räder E-Bikes
Alfter		10		15		15
Bad Honnef			16	4	16	4
Bornheim		10		15		15
Eitorf				10		10
Hennef	38		38	10	38	24
Königswinter			16	10	16	20
Lohmar			14	10	14	16
Meckenheim		10		15		15
Much				6		10
Neunkirchen-Seelscheid				10		14
Niederkassel	51		51		51	
Rheinbach		10		15		15
Ruppichteroth				6		10
Sankt Augustin	40		75		75	
Siegburg*	51		70	10	51	20
Swisttal		10		15		15
Troisdorf*			86	8	86	8
Wachtberg		10		15		15
Windeck				10		22
Gesamt	**180**	**60**	**366**	**184**	**347**	**248**
* plus Lastenräder						

Stand November 2020 sowie avisierter Ausbau in den Jahren 2021/2022

Tabelle 1: Fahrradmietsystem im Rhein-Sieg-Kreis

Finanzierung durch NVP:

- 55% über die Kreisumlage Mehrbelastung ÖPNV nach Anzahl der je Stadt/Gemeinde zur Verfügung gestellten Fahrräder, gewichtet nach den im Rhein-Sieg-Kreis durchschnittlich anfallenden Kosten je Fahrradtyp (z. B. Standardfahrrad, E-Bike, Lastenfahrrad, E-Lastenrad)
- 45% über die allgemeine Kreisumlage“

© VRN GmbH, Frieder Zappe

Quelle: Petra Gloge, Rhein-Sieg-Kreis

Rhein-Sieg-Kreis

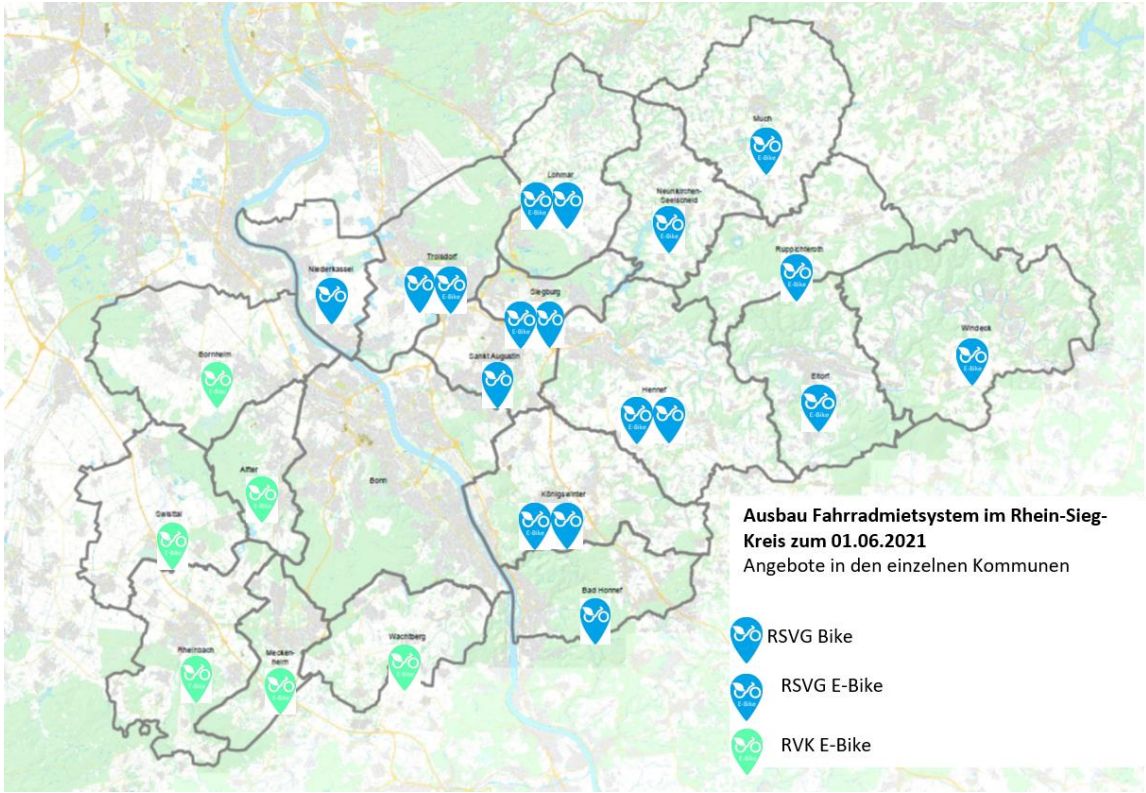
Geschäftsmodell:

Kreis
- Koordination
- Darstellung im Nahverkehrsplan
- Finanzierung über ÖPNV-Umlage

RSVG
- Vorbereitung und Durchführung der Ausschreibung
- Beschaffung der Räder

Kommunen
- Festlegung: Art, Anzahl der Räder, Standorte
- Vorbereitung / Kennzeichnung Stationen

Nextbike
- Bereitstellung Räder
- Wartung und Pflege
- Distribution



© VRN GmbH, Frieder Zappe

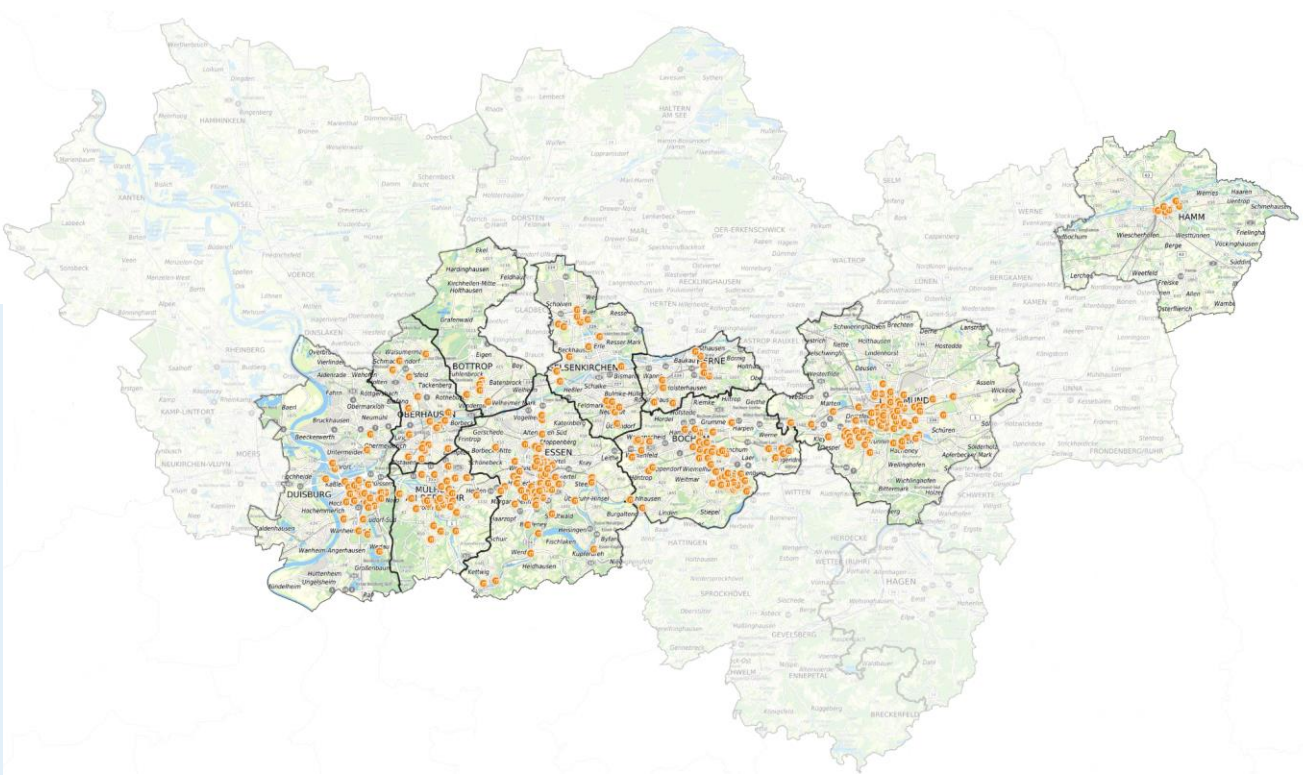
Quelle: Petra Gloge, Rhein-Sieg-Kreis

Beispiel metropolradruhr

VRN
VERKEHRSVERBUND RHEIN-NECKAR

metropolradruhr

- seit 2010 in 10 Städten in der Metropole Ruhr
- Knapp 400 Stationen
- Stetiger Anstieg der Ausleihzahlen
- In 2020 mehr als 830.000 Gesamtausleihen
- Einbeziehung vieler Hochschulen, Unternehmen und Stadtverwaltungen mit rabattierten Angeboten



© VRN GmbH, Frieder Zappe

Quelle Regionalverband Ruhr

Beispiel
meinRad Mainz/Wiesbaden

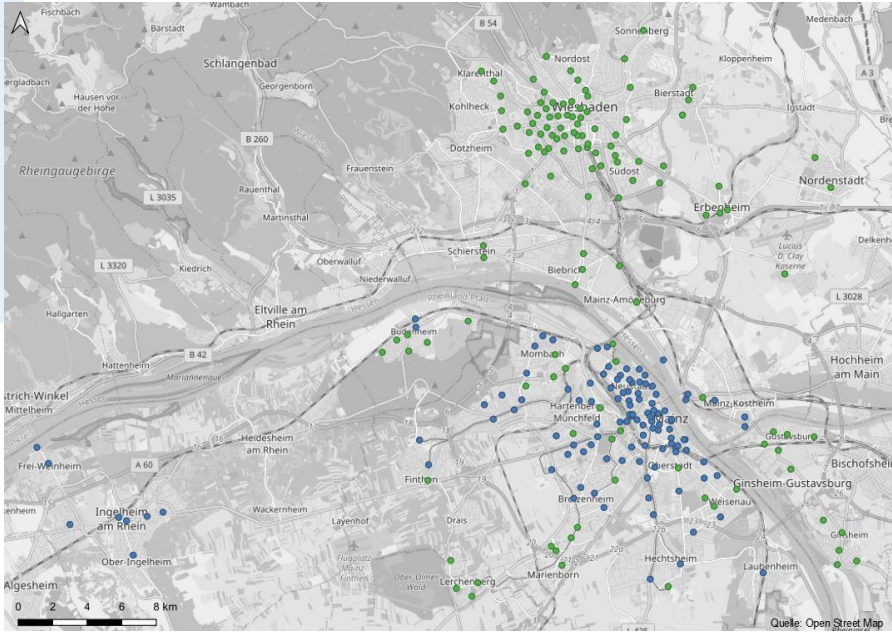
VRN
VERKEHRSVERBUND RHEIN-NECKAR

meinRad Mainz / Wiesbaden

- 04/2012: Start in Mainz und fortlaufender Ausbau
- 06/2018: Start meinRad in Wiesbaden als eigenes System
- 03/2018: Start in Budenheim / Ingelheim
- 06/2019: Zusammenlegung der Systeme Mainz und Wiesbaden – neue meinRad-App für ganze Region
- 06/2019: Ausbau in Wiesbaden
- 09/2020: Start in Ginsheim-Gustavsburg (Hessen)

Finanzierung

- Kommunal
- Einbindung von verschiedenen Förderungen:
  - Mainz 2011 „Förderung Innovative ÖFVS“ des BMVI
  - Mainz 2021ff im Rahmen des 4. DkV Aufrufs – BMVI
  - Wiesbaden: hess. Klimarichtlinie
  - Ginsheim-Gustavsburg über hess. Klimarichtlinie /Mobilitätsfördergesetz



© VRN GmbH, Frieder Zappe

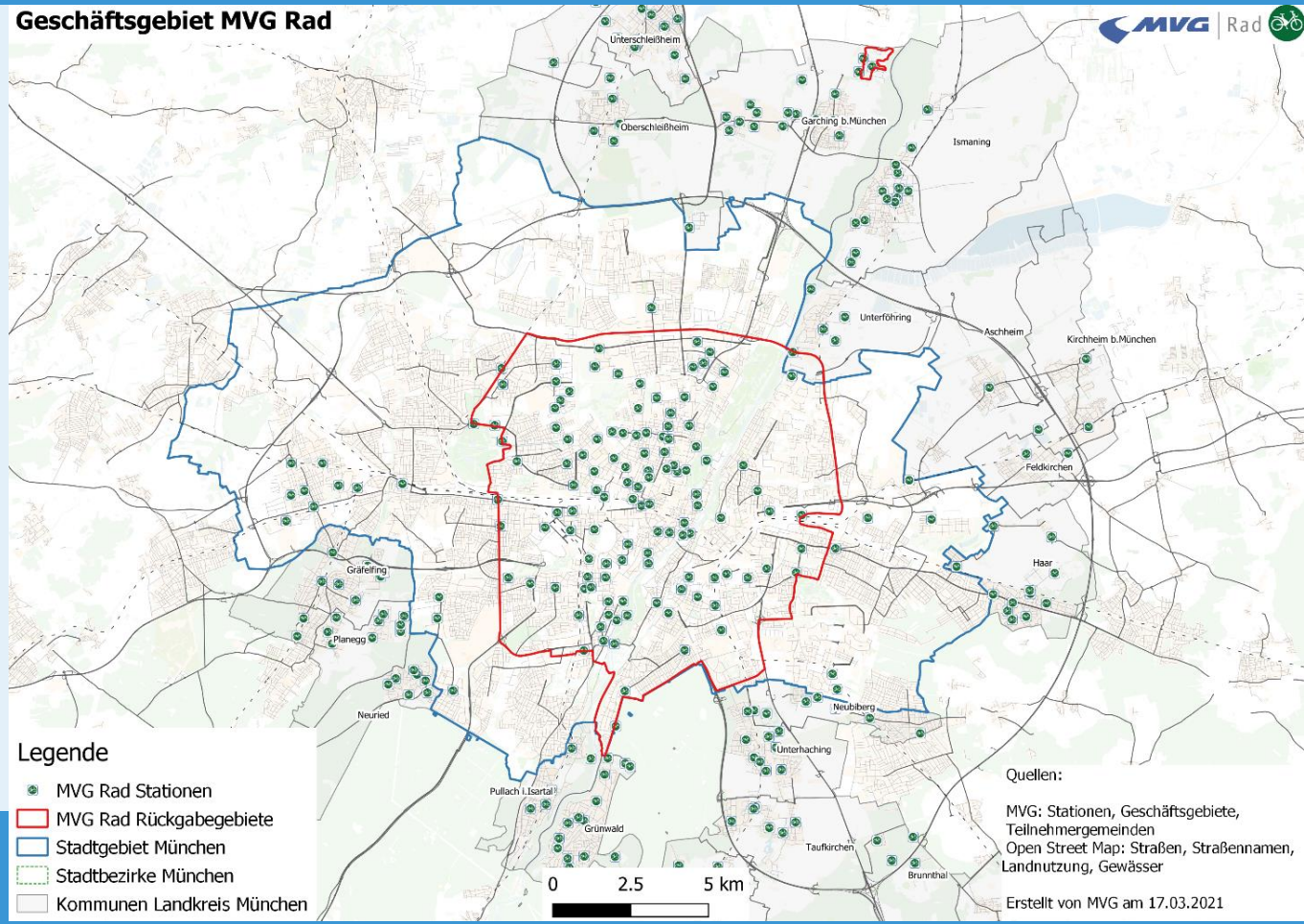
Quelle: Tina Smolders, MainzerMobilität; Frédéric Porzucek, ESWE Verkehr

Beispiel
MVG Rad München

VRN
VERKEHRSVERBUND RHEIN-NECKAR

MVG Rad München

- Systemstart Stadt 10/2015, Systemstart Landkreis 10/2018
- In Summe ca. 4.200 MVG Räder – davon rund 1.140 im Landkreis München
- 138 Stationen Stadt
  162 Stationen Landkreis
  → insg. 300 MVG Radstationen
- Aktuell rund 230.000 registrierte Nutzer
- Mieten insgesamt seit Systemstart 2.700.000 (bis 31.01.2021)
- Ausweitung in weitere Landkreise in Vorbereitung
- Ausbau in der Stadt München in Vorbereitung und Abstimmung (ca. 125 Stationen, 1.200 Räder)



Quelle: SWM, Florian Zimmermann

© VRN GmbH, Frieder Zappe

Geschäftsmodell MVG Rad

MVG als Systemeigner und Kundenpartner:

- Branding Rad Ständer, Stationen im MVG Design, eigene Radentwicklung als unverkennbares Produkt
- Infrastruktur im Eigentum der SWM
- Eigene App MVG more als Zugang
- Kundenmanagement einschließlich Callcenter bei MVG
- Einnahmen bei MVG, Betriebsrisiko bei MVG

Nextbike im Hintergrund:

- Räder, Ständer (Stele) als reine Lieferleistung
- Bereitstellung Betriebshintergrundsystem als Lieferleistung
- Betrieb Callcenter als Dienstleistung
- Betrieb mit Verteilung, Reinigung, Wartung etc. 5+5 Jahre als Dienstleistung

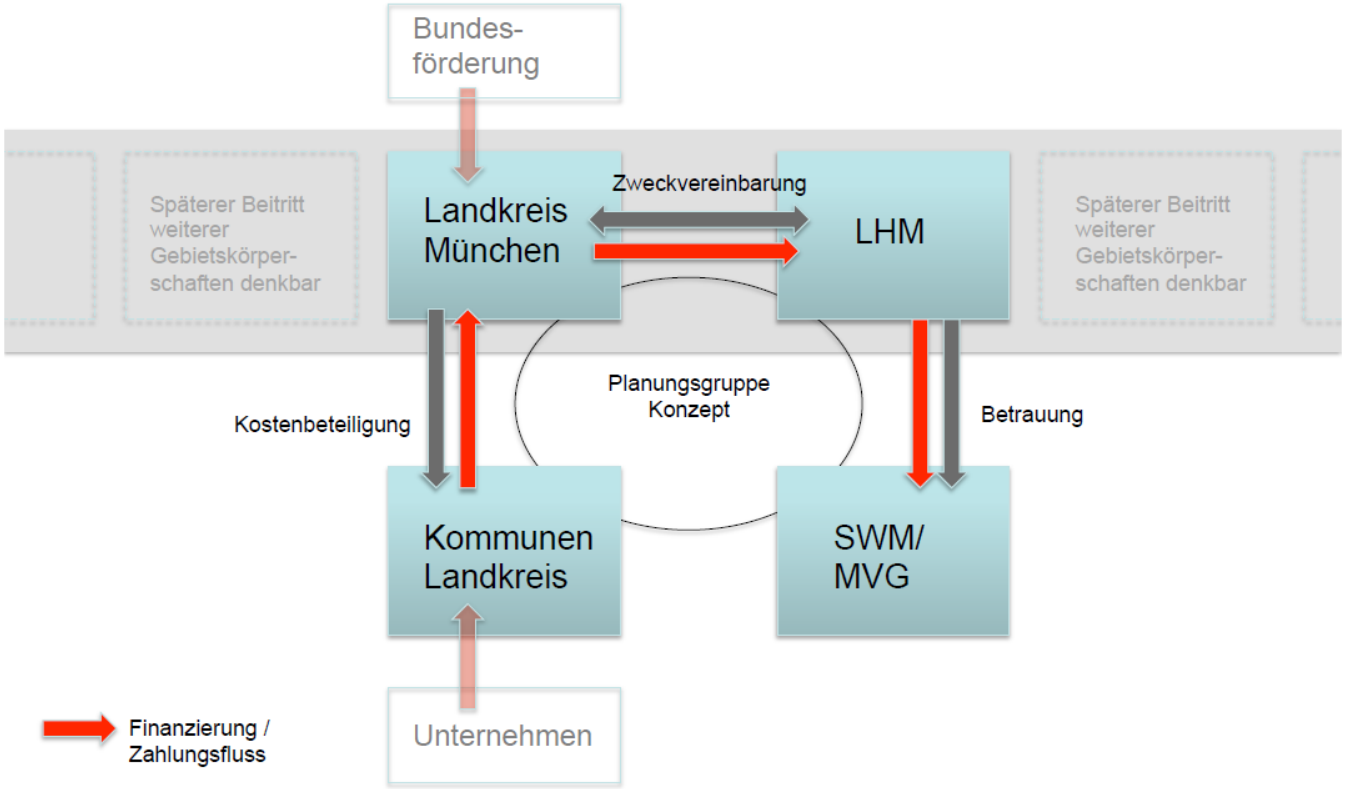
Finanzierung:

- Investition in Räder, Ständer, Stationen: Landeshauptstadt München
- Einmalkosten für App-Entwicklung, Designentwicklung, Marketing und Projektmanagement bei MVG
- Betriebskosten bei MVG, Deckung aus Einnahmen

Quelle: SWM, MVG Rad, bei USP Projekte GmbH, Sonja Rube

© VRN GmbH, Frieder Zappe

Geschäftsmodell Ausweitung MVG Rad



Quelle: SWM, MVG Rad, bei USP Projekte GmbH, Sonja Rube

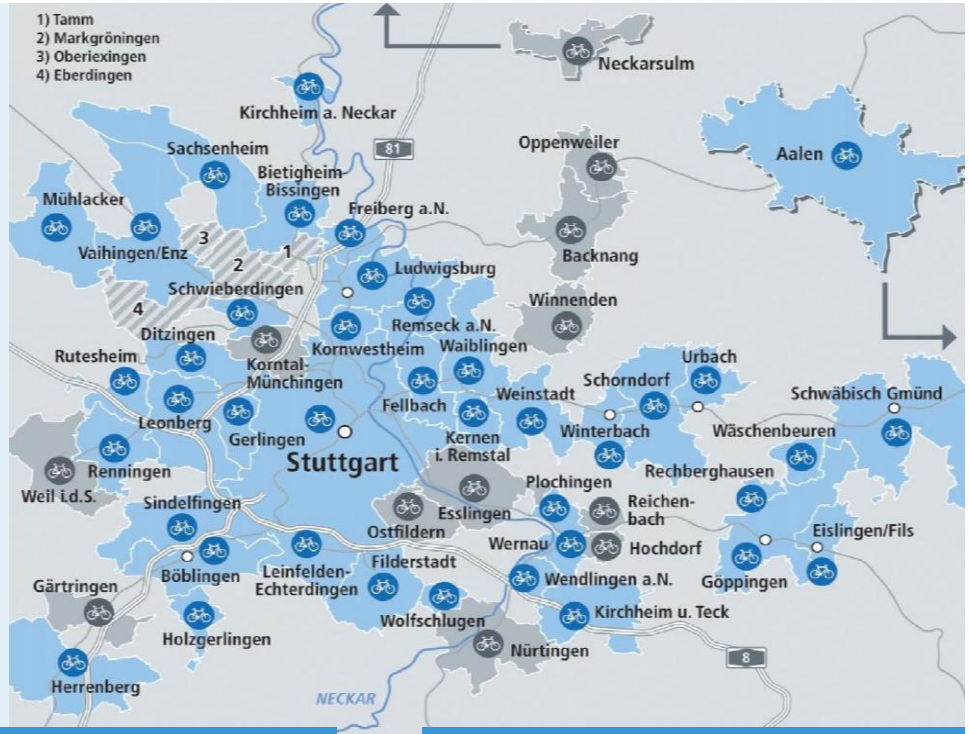
© VRN GmbH, Frieder Zappe, Modul 2500 Innovative Mobilitätsservices

Beispiel
RegioRad Stuttgart

VRN
VERKEHRSVERBUND RHEIN-NECKAR

RegioRadStuttgart - Überblick

- Interkommunales, regionsweites und stationsgebundenes Fahrrad-, Pedelec- und E-Lastenradverleihsystem
- Start 01.05.2018 (Vertragslaufzeit bis 30.11.2026) mit der Landeshauptstadt Stuttgart und weiteren 13 Kommunen aus der Region
- Stand 12/2020 LHS Stuttgart mit über 602 Räder und 188 Pedelecs in 106 Stationen (davon 37 virtuell)
- Stand 12/2020 weiter 40 Kommunen mit 200+ Räder, 293 Pedelecs in 82 Stationen (davon 2 virtuell)
- In 2021 Erweiterung in LHS Stuttgart und der Region um 20 Stationen und 10 weitere Kommunen in Gesprächen
- Einheitliches Tarifsystem unter der Federführung der LHS mit den Besonderheiten
  - Freiminuten (Fahrräder 30 Min. / Pedelecs 15 Min.) im PolygoCard-Tarif
  - Übernachttarif / Gruppentarif
  - Reservierungsfunktion



Umfrage 2020: www.stuttgart-steigt-um.de

Karte zeigt Perspektive 2021

© VRN GmbH, Frieder Zappe

Quelle: Ralf Maier-Geißer, Landeshauptstadt Stuttgart

RegioRadStuttgart

Geschäftsmodell

- Jede Kommune/Kooperationspartner ist selbst Vertragspartner mit dem Dienstleister deutsche Bahn Connect GmbH
- Identischer „Vertragsabschluss“ aller Kommunen und Kooperationspartner
- Preise je nach Systemstart gestaffelt nach drei Vertragsfenster
- Der Betreiber (DB) kann weitere Kommunen und Kooperationspartner zu gleichen Bedingungen aufnehmen
- Alle Verträge enden zum 31.11.2026 mit einmaliger beiderseitigen Vertragsverlängerungsoption um ein weiteres Jahr, zu gleichen Bedingungen
- Zum 30.11.2022 besteht ein einseitiges Kündigungsrecht jeder einzelnen Kommune.

Förderung durch den Verband Region Stuttgart (VRS)

- Förderung von Ergänzungs- und Gegenstationen in den Kommunen zur Ergänzung/Verdichtung/Erweiterung des Systems mit einem besonderen Förderprogramm (Zwei für eine)
- Anmerkung: Das Land Baden-Württemberg hat bis 03/2021 die Pedelec-Bereitstellung einmalig mit 1.000 €/Pedelec gefördert.

© VRN GmbH, Frieder Zappe

Quelle: Ralf Maier-Geißer, Landeshauptstadt Stuttgart

Beispiel
SprottenFlotte KielRegion

VRN
VERKEHRSVERBUND RHEIN-NECKAR

SprottenFlotte KielRegion

System 2019-2020

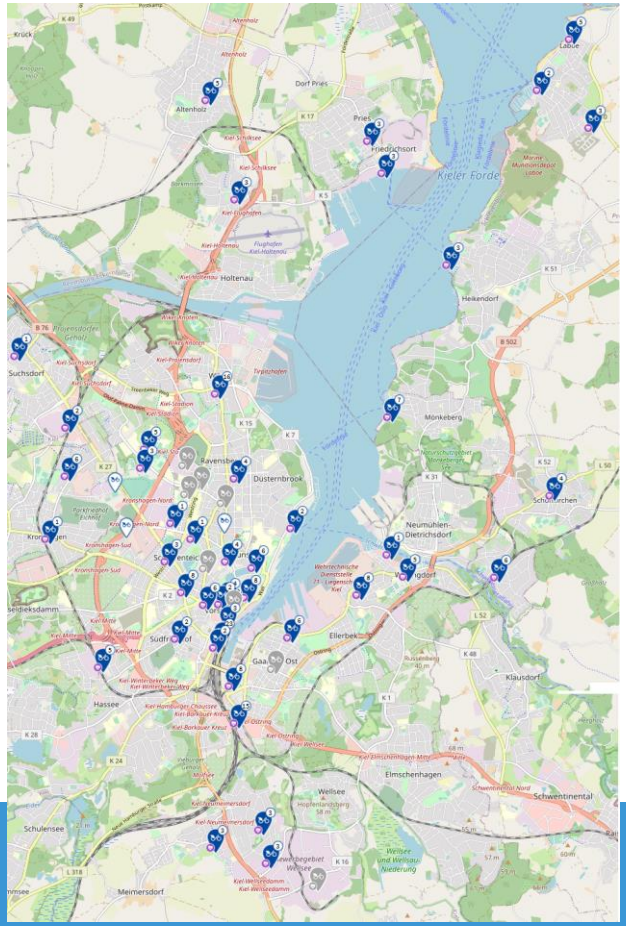
- Start in Kiel 07/2019: 17 Stationen und 150 Rädern
- Stand in Kiel und Umlandgemeinden (Kronshagen, Altenholz, Laboe, Heikendorf, Mönkeberg, Schönkirchen, 12/2020: 50 Stationen und 300 Räder

System 2021-2022

- Kiel und Umland: mind. 60 Stationen und 360 Räder
- Regionale Erweiterung des Systems:
  Eckernförde, Plön, Preetz und Rendsburg: mind. 27 Stationen/180 Räder
- 12 konventionelle Lastenräder
- Ab 05/2021: 80 E-Bikes und 5 eCargobikes

Erfolgsfaktoren

- einheitliches System (Tarif, App)
- 30 Min. kostenlos fahren = niedrige Eintrittsbarriere (konventionelle Räder)
- Regionale Identität, kommunales Projekt
- Symbol für die Mobilitätswende in der gesamten KielRegion



© VRN GmbH, Frieder Zappe

Quelle: Sina Kaempfe, KielRegion

SprottenFlotte KielRegion

Geschäftsmodell / Finanzierung 2019-2020

- Ausschreibung durch KielRegion für alle
- Kommunale Förderung durch Landeshauptstadt Kiel mit 50% Förderung DkV
- Umlandgemeinden Eigenfinanzierung
- Weitere Stationen durch Kooperationen
- Option Einbindung Region (Rendsburg, etc.)
- Optionen 2021/22 und 2023 bis 2025

Finanzierung 2021-2022

- Landeshauptstadt Kiel und Umlandgemeinden stellen 100% der Mittel
- Regionale Systeme, 50% Kommunal, 50% Förderung über NRVP

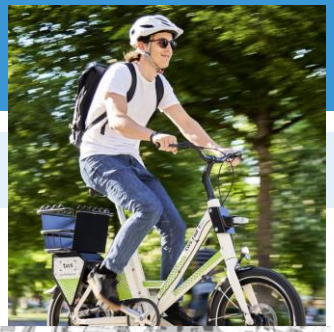
© VRN GmbH, Frieder Zappe

Quelle: Sina Kaempfe, KielRegion

Beispiel Ravensburg

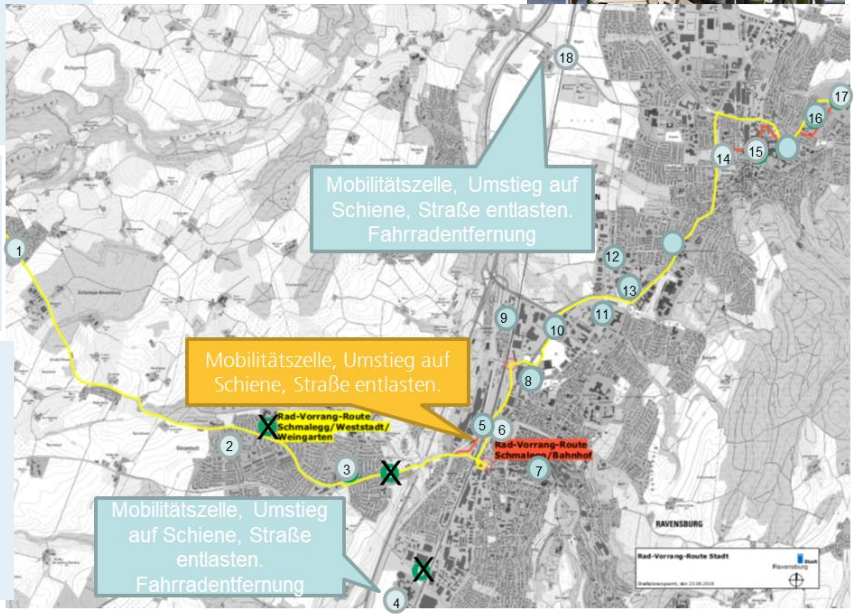
VRN
VERKEHRSVERBUND RHEIN-NECKAR

Ravensburg



Elektrofahrrad-Verleihsystem - Strecke

- 128 Räder und 16 Stationen (Betreiber velo city mobility)
- derzeit 2.000 registrierte Nutzer, Spitzenmonat 8.000 Buchungen
- Probebetrieb im Jahr 2020 (kostenlose Nutzung)
- Seit Januar 2021 kostenpflichtig
- Geplant im Jahr 2021: Aufbau von 10 weiteren Stationen



Geschäftsmodell:

- Energieversorger für Ravensburg und Weingarten als Finanzier
- Tlw. Finanzierung durch Kooperationen

Erfolgsfaktoren:

- Politischer Druck aufgrund Entscheidung autofreie Innenstadt zu erhalten
- Der Bevölkerung wurde das Gefühl gegeben „Wir bekommen was dazu“ – nicht wir bekommen was weggenommen

© VRN GmbH, Frieder Zappe

Quelle: Carina Neusch, Technische Werke Schussental (Ravensburg/Weingarten)

Ravensburg

Geplanter Ausbau des Mietradsystems

- Stufe 1 im BC

B2C Stationen

- Stufe 2 im BC bei privaten und kommunalen Unternehmens-partnern

BMM Stationen

- Stufe 3 im BC im Rahmen der Projektentwicklung Quartiere

Quartier Stationen

- Wachstum des Verleihsystems verteilt sich auf unterschiedliche „Stufen“
- Alle Stationen sind öffentlich 24/7 an 365 Tagen zugänglich
- Alle Stationen können genutzt werden – Voraussetzung ist eine Registrierung bei tws.mobil
- Bis 2030 insgesamt rund 60 Verleihstationen mit 700 Rädern

© VRN GmbH, Frieder Zappe

Quelle: Carina Neusch, Technische Werke Schussental (Ravensburg/Weingarten)

Fazit

VRN
VERKEHRSVERBUND RHEIN-NECKAR

Regionale Bündelung – regionales Handeln

Motivation

- Impuls für nachhaltige Mobilität - einheitliches Angebot (z.B. beim Mietradsystem Impuls für den Radverkehr)
- Stärkung der Integrierten Verkehrspolitik, Klimaschutz (weniger CO^2)
- Mehr Spielraum für Stadtgestaltung (durch Parkraumgestaltungen, Verknüpfungen wie Mobilitätsstationen, …)

Benefit

- Entlastungseffekte (z.B. beim Mietrad Fahrradmitnahme, Kapazitätsbedarf, „Schienenersatzverkehr“,)
- Integration aller Mobilitätsdienstleistungen unter einem Dach – multimodales Komplettangebot für die Region
- Für die Erstellung / Ausweitung gleicher Ablauf, weniger Aufwand
- Mehr Angebote letzte/erste Meile, verbesserte Erschließung, zeitliche und räumliche Angebotslücken
- Einheitliches Angebot für größeren Raum mit gemeinsamer Qualität (aufgrund einheitlicher Vorgaben)
- Einheitliche Vermarktung / Kommunikation / Ansprache an die Bürger*innen
  Stadtmarketing, Kundenbindung, Marketing für die regionale Marke
- Komprimierter Aufwand durch den „Projektkümmerer“
- , einmal für alle - als Einheit verfügt man über eine bessere Verhandlungsposition

© VRN GmbH, Frieder Zappe

Erfolgsfaktoren → Schlussfolgerungen

Erfolgsfaktoren

- Klares **politisches Statement** (<-> dafür soll man Geld ausgeben???) / klares Bekenntnis zur Finanzierung des Systems
- Vorhandensein eines **„Projektkümmerers “** / eine Koordinierungsstelle - Alles aus einer Hand…
  - Zentraler Ansprechpartner zum Betreiber, zur Politik, zu den Fördergebern → Regionalität bedeutet größerer Einfluss
  - Die VUs sind Bestandteil des Verbundes → leichtere Kommunikation und Koordination
- Hohe **Kundenzufriedenheit** erreichen (einfache/schnelle Ausleihe, einfache Nutzbarkeit App / leicht verständliche und einfache Tarifstruktur / Adäquate Rad- bzw. Stationsanzahl zur Größe der Kommune)
- **Wiedererkennungseffekte** aufgrund Einfachheit und Durchgängigkeit des Produktes erzielen
- **Verkehrliche Verflechtung** – in der Stadt und im Umland – erste und letzte Meile muss bedient werden
- Einbeziehung von kommunalen GmbHs (wie kommunalen Vus oder Energieversorgern) → netto Vorteil
- Ausgehend von Oberzentren und durch die Stärke des Verbundcharakters ist eine **Einbeziehung der Mittelzentren und der kleinen Kommunen** in der Nähe von diesen leichter möglich

- **Politik muss dahinter stehen**
- **Finanzierung ausreichend und dauerhaft schaffen**
- **Förderung nur als Anschub nutzen**
- **Integration in den ÖPNV / bzw. in die Mobilitätsdienstleister anstreben**
- **Mietradsysteme in den NVP integrieren**
- **Förderung von Mietradsystemen in Mobilitätsgesetzen (NRW, Hessen) – auch Förderung von Betrieb neben der Investitionsförderung bzw.**
- **Mietradsystem sind als Bestandteil des ÖPNV in die Finanzierung des ÖPNV zu integrieren**

© VRN GmbH, Frieder Zappe

www.vrn.de

Die Mobilität von morgen benötigt heute schon

- Stufen-Konzepte
- Mutige Schritte
- Investitionen
- Unkonventionelles Vorgehen
- Transparentes Miteinander

Eine Vision:

- **weniger Verkehr durch mehr Region!**
- **Nahmobilität mit Fuß & Rad**
- **Sharing, On-Demand und weitere alternative Mobilitätsangeboten als Zubringer**
- **Ein „Zug“ und ein „Bus“ weiterhin als Stütze**

VRN

Vielen Dank!

Noch Fragen?

Frieder Zappe
Tel: (+49) 0621 10770-501 / E-Mail: f.zappe@vrn.de

Abteilung Planung und Angebot
Teamleiter Innovative Mobilitätsdienstleistungen

Koordination der Austauschgruppe der
Aufgabenträgern von aktiven Mietradsystemen