

## Stadt Heidelberg

Federführung:  
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

**Installation eines öffentlichen  
Fahrradvermietungssystems in Heidelberg**  
- Gestaltungskonzept  
- Ergebnis des Auswahlverfahrens  
- Genehmigung von außerplanmäßigen  
Mitteln und einer außerplanmäßigen  
Verpflichtungsermächtigung  
- Ausführungsgenehmigung

# Beschlussvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Bauausschuss	22.05.2012	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	23.05.2012	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Haupt- und Finanzausschuss	13.06.2012	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Gemeinderat	28.06.2012	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	

**Beschlussvorschlag der Verwaltung:**

*Der Bauausschuss, der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss und der Haupt- und Finanzausschuss empfehlen dem Gemeinderat folgenden Beschluss:*

1. *Als Ergänzung des multimodalen Mobilitätsnetzes soll ein öffentliches Fahrradvermietungssystem auf der Grundlage des dargestellten Gestaltungskonzepts eingeführt werden.*
2. *Der als Anlage 2 beigefügte Konzessionsvertrag wird mit dem ausgewählten Bieter (Fa. nextbike) geschlossen.*
3. *Der finanzielle Zuschuss für das Fahrradvermietungssystem beträgt insgesamt 198.000 €. Der Umsetzung der Maßnahme wird zugestimmt. Mittel stehen im Teilhaushalt des Amtes 81 planmäßig nicht zur Verfügung. Im Jahr 2012 werden außerplanmäßige Haushaltsmittel in Höhe von 66.000 € genehmigt. Die Deckung erfolgt durch Minderausgaben bei Projekt 8.81000012 Straßenbahnbeschleunigungsprogramm. Eine außerplanmäßige Verpflichtungsermächtigung in Höhe von 132.000 € wird genehmigt. Die Deckung erfolgt durch Nichtinanspruchnahme einer Verpflichtungsermächtigung bei Projekt 8.66111116 Erneuerung Altstadtstraßen.*

**Anlagen zur Drucksache:**

Nummer:	Bezeichnung
A 01	Fahradvermietungssystem Heidelberg (Standorte und Gestaltung)
A 02	Konzessionsvertrag mit nextbike GmbH (Vertraulich – Nur zur Beratung in den Gremien!)
A 03	Anbieter von Fahrradvermietungssystemen (Vertraulich – Nur zur Beratung in den Gremien!)
A 04	Übersichtskarte der Standorte

## A. Prüfung der Nachhaltigkeit der Maßnahme in Bezug auf die Ziele des Stadtentwicklungsplanes / der Lokalen Agenda Heidelberg

### 1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

Nummer/n: (Codierung)	+ / - berührt:	Ziel/e:
MO1	+	Umwelt-, Stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern
MO4	+	Ausbau und Verbesserung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur
MO5	+	Erreichbarkeit der Innenstadt gewährleisten
MO6	+	Mehr Mobilität ohne mehr motorisierten Verkehr
		<b>Begründung:</b> Öffentliche Fahrradvermietungssysteme ermöglichen eine ideale Ergänzung des ÖPNV. Für verschiedene Zielgruppen wie Touristen/-innen, Kongressteilnehmer/-innen, Pendler/-innen und Heidelberger Bürger/-innen wird die intermodale Verkehrsinfrastruktur verbessert.
UM4	+	Klima- und Immissionsschutz vorantreiben
UM8	+	Umweltbewusstes Handeln und Eigeninitiative fördern
		<b>Begründung:</b> Eine Verbesserung des Angebotes im Radverkehr erhöht die Wahrscheinlichkeit der freiwilligen Nutzung dieses Verkehrsmittels bei den dafür geeigneten Wegen und Wegezwecken.
		<b>Ziel/e:</b>
RK2	+	Abstimmung in wirtschafts-, wohnungs-, verkehrspolitischer, infrastruktureller, ökologischer, sozialer und kultureller Hinsicht verbessern
		<b>Begründung:</b> Das Öffentliche Fahrradvermietungssystem soll sich langfristig als interkommunales System in der Metropolregion Rhein-Neckar etablieren.

### 2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

keine

## B. Begründung:

### 1. Fahrradvermietungssystem als Teil des kommunalen Mobilitätsmanagements

Öffentliche Fahrradvermietungssysteme haben sich seit den letzten Jahren dank immer besseren Komforts, Robustheit und technischer Ausstattung mit Nutzeridentifizierung in vielen Städten im multi- und intermodalen Verkehrsnetz etabliert.

Nach dem erfolgreichen Betrieb in europäischen Metropolen wie Paris und Barcelona haben auch immer mehr kleinere Großstädte europaweit öffentliche Fahrradvermietungssysteme eingeführt. In Deutschland sind derzeit flächendeckend in fast allen Ballungszentren/Metropolregionen sowie in vielen weiteren Großstädten (unter anderem Karlsruhe, Koblenz, Augsburg, Lübeck) Fahrradvermietungssysteme in Betrieb oder stehen kurz vor ihrem Start.

Durch die zunehmend multimodale Gesellschaft („benutzen statt besitzen“, „je nach Weg Auswahl des jeweils ideal geeigneten Verkehrsmittels“) werden öffentliche Fahrradvermietungssysteme in Zukunft als Teil des kommunalen Mobilitätsmanagements eine wichtige Rolle spielen. So kommt auch das Fraunhofer Institut in der Zukunftsstudie „Vision für nachhaltigen Verkehr in Deutschland“ im Januar 2011 zu folgender Zukunftsvision: „...*Mieträder, welche überall in den Städten geparkt sind, können spontan ohne Vorbuchung und ohne feste Rückgabezeit genutzt werden und an Parkplätzen überall in den Städten wieder abgestellt werden.*“ Das Fraunhofer Institut sieht somit in einem öffentlichen Fahrradvermietungssystem ein wichtiger Baustein eines Mobilitätsmanagements.

Daher beabsichtigen die Stadt Heidelberg, die Stadt Mannheim und der Rhein-Neckar-Kreis gemeinsam für die gesamte Region ein einheitliches und für den interkommunalen Verkehr nutzbares Fahrradvermietungssystem zu ermöglichen.

## **2. Gestaltungskonzept für ein Fahrradvermietungssystem**

Die Errichtung eines Fahrradvermietungssystems bedarf in der Regel einer Baugenehmigung. Hierbei sind die Regelungen über die straßenrechtliche Sondernutzungserlaubnis mit zu berücksichtigen, wenn die Einrichtungen auf einer dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Fläche stehen. Ohne eine aktive städtische Steuerung könnte jedes interessierte Unternehmen im Wege von Einzelgenehmigungen ein Fahrradvermietungssystem auf öffentlicher Fläche im Stadtgebiet betreiben. Das Ergebnis wäre ein in dieser Hinsicht ungeordnetes Stadtbild, ein hoher Verwaltungsaufwand durch die Abwicklung von zahlreichen unterschiedlichen Anträgen und eine übermäßige Beanspruchung öffentlicher Verkehrsflächen für einen Zweck.

Um Einfluss auf die straßenrechtliche Ausgestaltung des Fahrradvermietungssystems zu bekommen (Standort, Ausmaß, Art und Anzahl der im Stadtgebiet errichteten Stationen und Fahrräder), bedarf es eines vom Gemeinderat zu verabschiedenden städtischen Gesamtkonzepts, welches anschließend über einen Konzessionsvertrag mit einem Unternehmen aus der Branche umgesetzt werden kann. Ein solches Konzept wird im Folgenden vorgestellt. Der als Anlage 2 beigefügte Konzessionsvertrag soll dieses Konzept umsetzen.

### a) Ausgangspunkt

Fahradvermietungssysteme prägen wegen der Auffälligkeit der im gesamten Stadtgebiet verteilt anzutreffenden Fahrräder das äußere Erscheinungsbild des Stadtgebietes wesentlich. Zusammen mit den Stationen werden sie Bestandteil des öffentlichen Straßenraumes und haben einen unmittelbaren Bezug zu diesem, dessen Aussehen und damit zum Aussehen des Stadtbildes insgesamt.

Der Stadt steht das Recht zu, selbst über die vorhandene Infrastruktur zu entscheiden und das Aussehen des Straßenbildes und damit das äußere Gepräge des Ortsbildes mitzugestalten. Mit dem Konzessionsvertrag soll die Vielfalt denkbarer Fahrradvermietungssysteme nicht dem freien Markt überlassen werden, sondern soll positiv auf dieses Gepräge eingewirkt und aktiv im Stadtgebiet gesteuert werden. Die Verteilungs- und Ausgleichsfunktion des Erlaubnisvorbehalts in § 16 Absatz 1 Satz 2 Straßengesetz soll dadurch ihren Ausdruck finden.

### b) Gegenstand eines Fahrradvermietungssystem

Ein wirtschaftlich sich tragendes Fahrradvermietungssystem in Heidelberg umfasst:

- 200 Fahrräder
- 22 Stationen mit jeweils einer Informationsstelle und insgesamt 250 Fahrradständern

c) Stadtbildpflege und Flächenmanagement

Hauptgründe für die aktive Steuerung des Fahrradvermietungssystems sind Stadtbildpflege und Flächenmanagement. Es soll zum einen erreicht werden, dass auch bei Errichtung eines solchen Systems ein ästhetisches Ortsbild gewahrt bleibt (Qualität) und dass der Flächenbedarf von Stationen und Rädern zahlenmäßig auf ein verträgliches Maß begrenzt werden (Quantität). Die Überlegungen zur Gestaltung und Standortauswahl finden sich in der als Anlage 1 beigefügten Darstellungen, an der das Stadtplanungsamt maßgeblich mitgewirkt hat. Über entsprechende Vertragsklauseln wird sichergestellt, dass sich der Vertragspartner an diese Standort- und Gestaltungsvorgaben hält (vgl. § 2 des Konzessionsvertrages).

Der flächenmäßigen Begrenzung kommt deshalb besondere Bedeutung zu, weil sich die Standorte alle auf hochfrequentierten Verkehrsflächen befinden, an denen die aufeinandertreffenden Verkehrszwecke ausgeglichen werden müssen.

Das Konzept sieht deshalb vor, dass es Stationen nur an vorgegebenen Standorten geben wird und die Räder nicht ungeordnet im Stadtgebiet abgestellt werden dürfen. Durch die Vorgabe von festen Stationsstandorten wird einem ungeordneten und ausufernden Abstellen von Mieträdern im öffentlichen Straßenraum entgegengewirkt. Ohne eine aktive Gestaltung durch die Stadt wäre es dagegen den darauf spezialisierten privaten Fahrradvermietungsbetreibern überlassen, wo und wie sie genehmigungsfähige Standorte beantragen und realisieren würden. Ein geordnetes und stadtbildverträgliches Ergebnis würde sich auf diese Weise aber nicht einstellen. Es bedarf der Gestaltung von Seiten der Stadt.

d) Effektive Verwaltung

Die Stadt bekommt durch die Exklusivität während der Vertragslaufzeit nur einen Ansprechpartner. Der Betrieb des Systems und dessen störungsfreie Eingliederung in das Straßenumfeld und das Ortsbild kann so besonders einfach überwacht werden. Der notwendige Verwaltungsaufwand wird dadurch erheblich verringert. So ist sichergestellt, dass die Stadt Störungen des Gemeingebrauchs an den Straßen wirksam vorbeugend begegnen und unerwünschten Beeinträchtigungen des Ortsbildes von vornherein relativ leicht einen Riegel vorschieben kann.

e) Investitionszuschuss

Da ein Fahrradvermietungssystem derzeit nicht vollständig wirtschaftlich selbsttragend betrieben werden kann, verlangen alle Betreiber eine Zuzahlung von Seiten der interessierten Kommunen. Da wir das System als Teil eines sinnvollen modernen Mobilitätskonzeptes (auch unter ökologischen Gesichtspunkten) ansehen, halten wir den Investitionszuschuss in Höhe von 198.000 € für notwendig und angemessen.

f) Sonstiger Vertragsinhalt

Nextbike ist verpflichtet, die Konzession vollumfänglich auszuüben. Es dürfen keine Stationen geschlossen, Fahrräder reduziert oder freie Werbeflächen ausgelassen werden. Die Firma nextbike betreibt das Fahrradvermietungssystem auf eigene Kosten und auf eigenes wirtschaftliches Risiko. Der Betrieb des Systems soll mindestens vom 1. März bis zum 1. Dezember eines jeden Jahres sichergestellt sein und die Fahrräder und Abstellanlagen sind stets in einem betriebs- und verkehrssicheren Zustand zu erhalten. Die Firma nextbike erstellt eine Internetseite für das lokale Fahrradsystem, um dieses System bekannt zu machen. Der Vertrag hat eine Laufzeit von fünf Jahren (bis 30. Juni 2017).

g) Ablehnung anderer Anträge

Jedes Fahrradvermietungssystem auf öffentlicher Fläche bedarf einer straßenrechtlichen Sondernutzungserlaubnis (auch solche des Vertragspartners). Zur konsequenten Umsetzung des vorliegenden Konzepts gehört es, dass im Falle eines Antrages eines anderen Fahrradvermietungssystems, dessen Antrag abgelehnt wird, weil er außerhalb des bestehenden Konzepts liegt. Die Verwaltung ist gehalten, die nach § 16 Absatz 1 Satz 2 StrG notwendige Ermessenentscheidung in dieser Weise auszuüben. Ausnahmen können nur dort bestehen, wo ein Anspruch (etwa aus den Grundrechten) besteht.

### **3. Anbieter von Fahrradvermietungssystemen/Auswahlverfahren**

Die Stadt Heidelberg hat sich von vier Betreiberfirmen Angebote eingeholt. Diese Angebote umfassen jeweils Räder, Terminals, Registrierung, Software und Kundenkommunikation. Die Wartung und Pflege der Räder erfolgt durch einen von den Anbietern beauftragten lokalen Dienstleister. Die Erfahrungen aus anderen Städten zeigen, dass es unabhängig vom gewählten Anbieter vor allem auf den lokalen Service-Partner ankommt, ob sich das System vor Ort in einem guten und attraktiven Zustand befindet. Von folgenden Betreiberfirmen wurden Angebote eingeholt (Anlage 3):

- Call a bike (DB Rent)
- nextbike
- Sycube
- Ingenia

Diese vier Angebote wurden anhand von Faktoren wie Komfort, Benutzerfreundlichkeit, Referenzen und Kosten gegenübergestellt. Eine qualitative und quantitative Vergleichbarkeit der Angebote untereinander lag vor.

Zu berücksichtigen ist, dass bei den Anbietern Call a bike, Sycube und Ingenia neben dem Kaufpreis zusätzlich jährliche Kosten für den laufenden Betrieb anfallen.

Bei einer Vergabe an die Firma nextbike fallen neben dem Investitionszuschuss keine laufenden Betriebskosten an, da diese von nextbike als Betreiber durch die Nutzungsgebühren sowie Werbeeinnahmen gedeckt werden.

Aufgrund der deutlichen Kostenunterschiede, des geringeren wirtschaftlichen Risikos und der bis zu einem gewissen Maß technischen Vergleichbarkeit der Produkte favorisieren die Städte Heidelberg und Mannheim derzeit einvernehmlich nextbike als potentiellen Betreiber eines Vermietungssystems. Für die Wartungs-, Reinigungs- und Reparaturarbeiten sind die Heidelberger Dienste und der Verein für berufliche Integration mit nextbike in Verhandlungen getreten. Eine grundsätzliche Zusammenarbeit wurde bereits von allen Beteiligten signalisiert.

Inzwischen hat sich die Stadt Mannheim für die Firma nextbike GmbH entschieden und möchte bis zum 98. Katholikentag im Mai 2012 dieses Jahres das Fahrradvermietungssystem umsetzen. Um ein einheitliches Fahrradvermietungssystem in der Region zu erhalten, wird vorgeschlagen, dass die Stadt Heidelberg ebenfalls der Firma nextbike GmbH die Konzession für den Betrieb eines Fahrradvermietungssystems in Heidelberg erteilt.

#### **4. Standorte, Integration in das bestehende ÖPNV-Netz und Zielgruppen**

Aus Sicht des Verkehrsmanagements hat die Integration des Fahrradvermietungssystems in das bestehende ÖPNV-System einen hohen Stellenwert. Die Standorte sind daher so gewählt, dass sie in erster Linie an Haltepunkten des Regionalverkehrs und der Straßenbahnen sowie wichtigen öffentlichen Einrichtungen liegen. Im Stadtgebiet sind insgesamt 22 Standorte für die Stationen vorgesehen (Anlage 4). Diese sind im Einzelnen:

- S-Bahn Weststadt/Südstadt
- Hauptbahnhof, Nordseite
- Hauptbahnhof, Südseite
- Neuenheimer Feld (drei Standorte)
- Handschuhsheim Hans-Thoma-Platz
- Neuenheim Kußmaulstraße
- Neuenheim Neckarwiese/ Brückenkopf
- Bismarckplatz
- Stadthalle
- Universitätsplatz
- S-Bahn Altstadt/ Karlstor
- Bergheim Stadtbücherei
- SRH/Fachhochschule Wieblingen
- Wieblingen Mitte
- Pfaffengrund Marktstraße
- Kirchheim Rathaus
- S-Bahn Kirchheim/Rohrbach
- Rohrbach Markt
- S-Bahn Schlierbach/Ziegelhausen
- Ziegelhausen Neckarschule

Somit werden zur Integration in das bestehende ÖPNV-Netz an fast allen S-Bahn-Haltepunkten sowie wichtigen ÖPNV-Knotenpunkten in den Stadtteilzentren Mietradstationen angelegt. Eine Option zur Ausweitung oder Neuordnung des Stationennetzes soll gegeben sein. Die genauen baulichen Planungen der Stationen geschehen in Abstimmung mit dem Amt für Verkehrsmanagement, dem Stadtplanungsamt, dem Tiefbauamt sowie einem Vertreter der Firma nextbike. Hohen Wert wird auf eine gute Wahrnehmung der Stationen im öffentlichen Raum, eine leichte Zugänglichkeit, sowie eine harmonische Integration in das Stadtbild gelegt.

Von einem öffentlichen Fahrradmietsystem können viele Zielgruppen in Heidelberg profitieren:

- Touristen/-innen
- Kongressteilnehmer/-innen
- Pendler/-innen
- Studierende
- Heidelberger Bürgerinnen und Bürger

## **5. Nutzungsbedingungen**

Die Nutzung der nextbike-Räder erfolgt nach einer ersten Kunden-Registrierung an einer Station mittels Kundenkarte oder Handy. Es wird ein Zahlencode übermittelt, mit dem sich ein herkömmliches Zahlenschloss öffnen lässt. Die Räder können an einer beliebigen Station wieder zurückgegeben werden. Durch seine Präsenz in vielen Städten hat nextbike bundesweit bereits viele registrierte Nutzer/-innen, wodurch der Zugang für Ortsfremde leicht möglich ist.

Die Ausleihe kostet 1 EUR pro Stunde sowie 8 EUR pro 24 Stunden. Mit einer geplanten RadCard für Stammkunden ist eine Preisreduzierung von 50% möglich. Die technische Nutzerbetreuung wird komplett von nextbike durchgeführt; die potentiellen Einnahmen fließen an das Unternehmen. Nach Gesprächen mit der RNV ist auch eine Verknüpfung mit ÖPNV-Tickets angedacht, was ebenfalls eine Preisreduzierung bei nextbike zur Folge hat. Das Leihradsystem ist in jedem Fall nicht als Konkurrenz des ÖPNV, sondern als Bestandteil des multimodalen Mobilitätsnetzes zu sehen.

## **6. Finanzierung**

Nextbike ist in der Lage, das Fahrradvermietungssystem in der Stadt Heidelberg zu betreiben, wenn die Stadt hierfür die Summe von 198.000 € als Zuschuss gewährt. Diese Kosten werden in drei jährlichen Teilzahlungen von jeweils 66.000 € geleistet werden. Alle weiteren Kosten – auch die der lokalen Dienstleister – refinanziert nextbike über Werbeeinnahmen und Nutzungsgebühren. Das unternehmerische Risiko des Fahrradvermietungssystems trägt die Firma nextbike. Nach Ablauf von fünf Jahren soll der Betrieb eigenwirtschaftlich von nextbike fortgeführt werden.

Als Werbepartner für die nextbike-Räder sollen so weit wie möglich lokal ansässige Unternehmen (z.B. Stadtwerke, Sparkasse Heidelberg, Heidelberg Marketing mit Veranstaltungen) gewonnen werden, was zu einer weiteren Kostenreduktion führen würde.

Im Haushaltsjahr 2012 sind keine Finanzmittel für ein öffentliches Fahrradvermietungssystem eingestellt. Daher werden außerplanmäßige Haushaltsmittel im Jahr 2012 in Höhe von 66.000 € benötigt. Die Deckung soll durch Minderausgaben beim Projekt 8.81000012 Straßenbahnbeschleunigungsprogramm erfolgen. Über die Änderungsanträge Nummer 309, 310, 314, 316 und 319 wurden Amt 81 zur Entwicklung von Maßnahmen für eine Beschleunigung und Bevorrechtigung von Straßenbahnen im ÖPNV im Haushaltsjahr 2012 Mittel in Höhe von 300.000 € zur Verfügung gestellt. Diese Mittel können im Jahr 2012 voraussichtlich nicht bewirtschaftet werden. Die Ziele der Beschleunigung von Straßenbahnen von durchschnittlich 16 km/h auf 20 km/h und die Einsparung jeweils eines Umlaufs auf den Linien 23, 24 und 26 ohne Einkürzung der Linienwege setzen umfangreiche fachliche Prüfungen und Gutachten über die nötige Verlustzeitreduzierung voraus. Deshalb wurde Ende letzten Jahres Personalmehrbedarf im Umfang einer halben Ingenieurstelle anerkannt. Trotz sofort veranlasster Stellenausschreibung für diesen Bereich konnte die Stelle bisher nicht besetzt werden.



Selbst wenn die Stelle im Frühjahr dieses Jahres besetzt werden sollte, wird die intensive fachliche und gutachterliche Prüfung über das weitere Vorgehen für dieses komplexe Projekt viel Zeit in Anspruch nehmen. Wir gehen deshalb davon aus, dass die zur Verfügung gestellten Mittel in Höhe von 300.000 € in diesem Jahr nicht abfließen werden.

Die kassenwirksamen Zuschussbeträge für die Jahre 2013 und 2014 sind in den künftigen Doppelhaushalt einzustellen.

Die Deckung der außerplanmäßigen Verpflichtungsermächtigung erfolgt durch Nicht-Inanspruchnahmen einer Verpflichtungsermächtigung in gleichem Umfang beim Projekt Erneuerung Altstadtstraßen.

gezeichnet

Bernd Stadel