



SITZUNGSVORLAGE

Nr. 1 7 - V - 0 5 - 0 0 0 5
(Jahr-V-Amt-Nr.)

Betreff: Dezernat(e) V

Implementierung eines öffentlichen Fahrradvermietsystems in Wiesbaden

Anlage/n siehe Seite 3

Bericht zum Beschluss Nr. vom

Stellungnahmen

Personal- und Organisationsamt	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
Kämmerei	reine Personalvorlage <input type="radio"/>	→ s. unten <input checked="" type="radio"/>
Rechtsamt	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
Umweltamt: Umweltprüfung	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
Frauenbeauftragte nach - dem HGIG	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
- der HGO	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
Straßenverkehrsbehörde	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
Projekt-/Bauinvestitionscontrolling	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
Sonstige:	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>

Beratungsfolge

DL-Nr.
(wird von Amt 16 ausgefüllt)

a)	Ortsbeirat	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
	Kommission	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
	Ausländerbeirat	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
b)	Seniorenbeirat	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
	Magistrat	Tagesordnung A <input checked="" type="radio"/>	Tagesordnung B <input type="radio"/>
	Eingangsstempel Büro des Magistrats	Umdruck nur für Magistratsmitglieder <input type="checkbox"/>	
	Stadtverordnetenversammlung	nicht erforderlich <input type="radio"/>	erforderlich <input checked="" type="radio"/>
	Ausschuss	öffentlich <input checked="" type="radio"/>	nicht öffentlich <input type="radio"/>
	Eingangsstempel Amt 16	<input type="checkbox"/> wird im Internet/PIWI veröffentlicht	

Bestätigung Dezernent/in

Andreas Kowol
 Stadtrat

Vermerk Kämmerei

Wiesbaden,

- Stellungnahme nicht erforderlich
- Die Vorlage erfüllt die haushaltsrechtlichen Voraussetzungen.
- siehe gesonderte Stellungnahme

 Imholz
 Stadtkämmerer

B Kurzbeschreibung des Vorhabens

Die Inhalte dieses Feldes werden (außer bei vertraulichen Vorlagen, wie z. B. Disziplinarvorlagen) im Internet/Intranet veröffentlicht und dürfen den Umfang von 1200 Zeichen nicht überschreiten (soweit erforderlich: Ergänzende Erläuterungen s. Pkt. IV.; bei einigen Vorlagen (z. B. Personalvorlagen) entfallen die weiteren Ausführungen ab Pkt. I.)

Es dürfen hier keine personenbezogenen Daten im Sinne des Hessischen Datenschutzgesetzes verwendet werden (Ausnahme: Einwilligungserklärung des/der Betroffenen liegt vor). Es handelt sich um ein **Pflichtfeld**.

Im Sinne der Stärkung des Mobilitätverbunds soll ein öffentliches Fahrradvermietsystem als Teil des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) implementiert werden. Durch die Integration weiterer Verkehrsdienstleistungen in das Angebot des ÖPNV soll perspektivisch zu allen Tageszeiten und für sämtliche Wegeverbindungen eine vollwertige Alternative für das eigene Auto gesichert werden. Dieser Ansatz basiert auf der vierten Säule des 4-Säulen-Modells, mit dem die ESWE Verkehr den Betrieb eines völlig emissionsfreien ÖPNVs bis 2022 anstrebt.

Insgesamt können durch die Implementierung eines Fahrradvermietsystems die Flexibilität und Attraktivität des ÖPNVs gestärkt und ein Beitrag zur Emissionsreduzierung in Wiesbaden geleistet werden. Hierbei ist das Thema Elektromobilität zu berücksichtigen. Eine erste Ausbaustufe ist im Sommer 2018 zu realisieren.

Anlagen:

- 1: Basiskonzept zur Implementierung eines öffentlichen Fahrradvermietsystems in der Landeshauptstadt Wiesbaden, Projektbeschreibung und fachliche Betreiberauswahl
- 2: Untersuchung Regionales Leihfahrradkonzept, Detailkonzept Wiesbaden, Baustein A - Erarbeitung einer planerischen Grundkonzeption, 2016
- 3: Rechtliche Stellungnahme zur Beteiligung an der MVGmeinRad GmbH zu Betrieb eines Fahrrad-Verleihsystems
- 4: Rechtliche Stellungnahme zur Anfangsinvestition für Fahrräder und Stationen der MVGmeinRad GmbH
- 5: Schreiben der MVGmeinRad GmbH zur Ausweitung MVGmeinRad in Kooperation mit ESWE Verkehr nach Wiesbaden

C Beschlussvorschlag:

1. Es wird zur Kenntnis genommen, dass
 - 1.1 der Magistrat mit dem Beschluss Nr. 0283 der Stadtverordnetenversammlung vom 22. September 2016 beauftragt wurde, die ESWE Verkehrsgesellschaft mbH zum führenden Mobilitätsdienstleister der Landeshauptstadt u. a. als Anbieter eines öffentlich nutzbaren Mietfahrradsystems zu entwickeln.
 - 1.2 der Magistrat mit dem gleichen Beschluss beauftragt wurde, gemeinsam mit ESWE Verkehr und dem Verkehrsverbund Mainz-Wiesbaden (VMW), Möglichkeiten der intensiveren Zusammenarbeit mit den umliegenden Verkehrsgesellschaften (z. B. der Mainzer Verkehrsgesellschaft mbH MVG) vorzuschlagen und Synergien aufzuzeigen.
 - 1.3 seitens der MVGmeinRad ein großes Interesse an einer engen Zusammenarbeit zur Nutzung von Synergiepotenzialen besteht. Dieses spiegelt sich auch in der Bereitschaft zur Systemweiterentwicklung zur Erfüllung des Anforderungsprofils an das Fahrradvermietsystem in Wiesbaden wieder (vgl. Anlage 5).
 - 1.4 das gemäß der Abschätzung anfallende jährliche Ergebnis (Betriebskosten und Erlöse saldiert) in Höhe von - 222 T€ in 2018, - 124 T€ in 2019, - 90 T€ in 2020 und den Folgejahren bereits im Entwurf des Wirtschaftsplans der ESWE Verkehrsgesellschaft enthalten ist.

- 1.5 eine Sitzungsvorlage zum Erwerb von Gesellschaftsanteilen an der MVGmeinRad GmbH dem Magistrat und der Stadtverordnetenversammlung gesondert vorgelegt wird. Der Erwerb dieser Anteile ist vergabe- und beihilferechtlich geprüft und unproblematisch (vgl. Anlage 3 und 4).
2. Das Basiskonzept zur Implementierung eines Fahrradvermietsystems in der Landeshauptstadt Wiesbaden wird zur Kenntnis genommen (vgl. Anlage 1)
3. Der über ein gestuftes Verfahren im Basiskonzept dargestellten fachlichen Empfehlung für eine Weiterverfolgung der Variante „Kooperation MVGmeinRad / Betrieb im Stadtverbund“ wird gefolgt. Dezernat V / ESWE Verkehr wird mit der Umsetzung der Strategie beauftragt.
4. Die für die Anschaffung und Installation der 50 Stationen mit den zugehörigen 500 Fahrrädern (gemäß: Untersuchung Regionales Leihfahrradkonzept, Ausschuss für Planung, Bau und Verkehr, Beschluss Nr. 0003 am 23. Februar 2016, vgl. Anlage 2) notwendigen Investitionsmittel von maximal 965 T€ sowie die Mittel in Höhe von 160 T€ für die Systementwicklung werden aus dem Garagenfonds bereitgestellt. Die Prioritätensetzung für die Verwendung der Mittel aus dem Garagenfonds wird mit diesem Beschluss entsprechend angepasst und in der nächsten regulären Fortschreibung Anfang des Jahres 2018 ausgewiesen. Dezernat VI/20 i.V.m. Dezernat V werden beauftragt, die haushaltsrechtliche und -technische Abwicklung der Finanzierung aus dem Garagenfonds als Kapitaleinlage über die WVV Wiesbaden Holding GmbH an ESWE Verkehr vorzunehmen.
5. Zur Erhöhung der Transparenz ist das Fahrradvermietsystem innerhalb der ESWE Verkehr in der Planung und der Durchführung wirtschaftlich getrennt von den übrigen Aufgabenfeldern zu dokumentieren, damit sichergestellt ist, dass die für dieses Projekt bereitgestellten städtischen Finanzmittel nicht für andere Aufgabenfelder genutzt werden.
6. Das Fahrradvermietsystem soll als Kooperation zwischen ESWE Verkehr und der Mainzer Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) dadurch entwickelt werden, dass ESWE Verkehr sich an der MVGmeinRad gleichberechtigt beteiligt. ESWE Verkehr tätigt die Investitionen (Fahrräder und Stationen). Diese werden nach dem Erwerb von Gesellschaftsanteilen an der MVGmeinRad GmbH in diese eingebracht.
7. Die Satzung der ESWE Verkehrsgesellschaft mbH wird in § 2 (Gegenstand des Unternehmens), Ziff. (1) wie folgt ergänzt: „Gegenstand des Unternehmens ist weiterhin die Übernahme von den städtischen ÖPNV ergänzenden Mobilitätsangeboten wie Fahrradvermietung, Carsharing und Aufgaben der Nahmobilität.“

D Begründung

I. Auswirkungen der Sitzungsvorlage

(Angaben zu Zielen, Zielgruppen, Wirkungen/Messgrößen, Quantität, Qualität, Auswirkungen im Konzern auf andere Bereiche, Zeitplan, Erfolgskontrolle)

Durchführung der Umsetzungsplanung und Implementierung eines Fahrradvermietsystems in der Landeshauptstadt Wiesbaden als Teil des öffentlichen Personennahverkehrs.

II. Demografische Entwicklung

(Hier ist zu berücksichtigen, wie sich die Altersstruktur der Zielgruppe zusammensetzt, ob sie sich ändert und welche Auswirkungen es auf Ziele hat. Indikatoren des Demografischen Wandels sind: Familiengründung, Geburten, Alterung, Lebenserwartung, Zuwanderung, Heterogenisierung, Haushalts- und Lebensformen)

III. Umsetzung Barrierefreiheit

(Barrierefreiheit nach DIN 18024 (Fortschreibung DIN 18040) stellt sicher, dass behinderte Menschen alle Lebensbereiche ohne besondere Erschwernisse und generell ohne fremde Hilfe nutzen können. Hierbei ist insbesondere auf die barrierefreie Zugänglichkeit und Nutzung zu achten bei der Erschließung von Gebäuden und des öffentlichen Raumes durch stufenlose Zugänge, rollstuhlgerechte Aufzüge, ausreichende Bewegungsflächen, rollstuhlgerechte Bodenbeläge, Behindertenparkplätze, WC nach DIN 18024, Verbreitung von Informationen unter der Beachtung der Erfordernisse von seh- und hörbehinderten Menschen)

IV. Ergänzende Erläuterungen

(Bei Bedarf können hier weitere inhaltliche Informationen zur Sitzungsvorlage dargelegt werden.)

In Wiesbaden existieren derzeit zwei technisch nicht kompatible Fahrradvermietsysteme isoliert nebeneinander:

- DB Connect GmbH (ehemals DB Rent), Call-a-Bike mit etwa 100 Fahrrädern an 14 Stationen mit einem räumlichen Schwerpunkt in der Innenstadt
- MVGmeinRad GmbH, MVGmeinRad mit bis zu 75 Fahrrädern an sieben Stationen in Kastel und Kostheim (Teilsystem der Stadt Mainz mit 800 Fahrrädern an 118 Stationen)

Am 30. September 2017 endet die bestehende Kooperation zwischen dem Allgemeinen Studierendenausschuss der Hochschule RheinMain (AStA) und der DB Connect GmbH. Ab dem 1. Oktober 2017 wird das bisher in der Landeshauptstadt Wiesbaden vorhandene Fahrradvermietsystem der DB Connect, als Ergebnis der Verhandlungen des AStA mit verschiedenen Anbietern, durch eine Kooperation mit der nextbike GmbH (nextbike) abgelöst. Das auf die Bedürfnisse der Studenten abgestimmte System soll, analog dem System der DB Connect mit etwa 100 Fahrrädern an 16 Stationen, begrenzt auf die Standorte der Hochschule RheinMain und einem räumlichen Schwerpunkt in der Innenstadt betrieben werden.

Vor dem Hintergrund, dass perspektivisch ein durchgängiges öffentliches Fahrradvermietsystem auf dem Stadtgebiet der Landeshauptstadt Wiesbaden angestrebt wird, ist ein Ausbau eines der beiden bestehenden Systeme sinnvoll. Die Systeme der nextbike GmbH und der MVGmeinRad GmbH unterscheiden sich grundsätzlich. Hieraus resultieren eine Vielzahl von Vor- und Nachteilen der Systeme, welche es gegenüberzustellen und zu bewerten gilt. Beide erfüllen in ihrer heutigen Konfiguration nicht alle Wünsche und Anforderungen gemäß der Beschlüsse der politischen Gremien der Stadt Wiesbaden. Daher ist zu prüfen in welchem Umfang und zu welchen Konditionen die Systeme angepasst bzw. weiterentwickelt werden können.

Hierzu wurde im Zusammenhang mit der Entwicklung von ESWE Verkehr zum umfassenden Mobilitätsdienstleister ein Basiskonzept zur Implementierung eines öffentlichen Fahrradvermietsystems in der Landeshauptstadt Wiesbaden erstellt. Dieses umfasst eine Projektbeschreibung sowie eine fachliche Empfehlung für ein Betreiberkonzept auf Basis eines Gegenüberstellungs- und Bewertungsverfahrens der in Wiesbaden bestehenden Systeme.

Ausgehend von der im Regionalen Leihfahrradkonzept (Baustein A - Erarbeitung einer planerischen Grundkonzeption) durch das Büro Verkehrslösungen aufgezeigten Umsetzungsstrategie und Empfehlung zum weiteren Vorgehen, wird in dem Konzept auf die Empfehlung der Implementierung eines Modells, welche die Vorteile der beiden unterschiedlichen Varianten (MVGmeinRad und DB Connect bzw. inzwischen nextbike) vereint und die Nachteile meidet, aufgebaut.

Über ein gestuftes Verfahren zur fachlichen Auswahl des Betreiberkonzepts wird eine fachliche Grundsatzentscheidung für ein Betreibermodell getroffen, welches als Umsetzungsempfehlung zu verstehen ist. Im Ergebnis hat das Verfahren gezeigt, dass unter den bestehenden Voraussetzungen die Variante „Kooperation MVGmeinRad / Betrieb im Stadtverbund“ weiterverfolgt werden soll. Maßgeblich hierfür sind die großen Handlungsspielräume der Stadt Wiesbaden zur Ausgestaltung des Systems bei der Implementierung und dem Betrieb. Durch den großen Einfluss im Betrieb kann auch der Erfolg des Systems maßgeblich gesteuert werden. Da die Erlöse aus Nutzung und Werbung bei der Gesellschaft verbleiben, wirkt sich der Erfolg unmittelbar positiv auf das jährliche Ergebnis aus.

Die in der Gegenüberstellung aufgezeigten Nachteile des MVGmeinRad-Systems lassen sich weitestgehend durch Systemweiterentwicklungen abstellen, während bei dem nextbike-System für einen Großteil der Nachteile kein direkter städtischer Einfluss für Verbesserungen besteht bzw. bedingt durch das Betreibermodell nicht möglich ist.

Ausgehend von den Nutzerzahlen ist die Systemkonfiguration der MVGmeinRad eines der erfolgreichsten Fahrradvermietsysteme in Deutschland. Im Jahr 2016 wurden rund 460.000 Fahrten erfasst. Die MVGmeinRad verfolgt seit der Systemeinführung in 2012 stetig Weiterentwicklungen

und Optimierungen im bestehenden System in Mainz. Hierzu zählt u.a. der Einsatz einer neuen Software für das Hintergrundbetriebssystem oder auch die Entwicklung eines IT-Umverteilungstools für die effektive Verteilung von Fahrrädern mittels der Prognose von Kundenaktivitäten. Hierdurch konnten Einsparungen von über 50% bei den Betriebskosten erreicht werden. Die zweite Generation von Fahrrädern wurde im Frühjahr 2016 in die Flotte integriert. Alle Optimierungen dienen dazu, dem Kunden ein bestmögliches, innovatives und qualitativ hochwertiges System zur Verfügung zu stellen und gleichzeitig im Hintergrund Prozesse und Abläufe zu optimieren sowie in der Folge Kosten im Betrieb einzusparen. Mit der Ausweitung auf die Stadt Wiesbaden, werden die Erfolgsfaktoren im Interesse beider Städte weiter erhöht.

Im Rahmen der Umsetzungsplanung sind die nachfolgenden Lösungsansätze für die im Basis-konzept aufgeführten Herausforderungen weiterzuverfolgen:

Technische Weiterentwicklung und Innovationsbereitschaft

Unabhängig von den Gesprächen zur Ausweitung des Systems auf das Wiesbadener Stadtgebiet in Kooperation mit ESWE Verkehr findet aktuell die technische Weiterentwicklung für eine integrierte Schlosslösung am Fahrrad für die Einbindung von virtuellen Stationen bzw. dem freien Abstellen sowie der Entwicklung einer App als zentralem Zugang zum System statt. Die Entwicklungsarbeit wird bei einem Systemstart in Wiesbaden im Sommer 2018 vollständig abgeschlossen sein und künftig in Zusammenarbeit mit ESWE-Verkehr erfolgen. Für die Erweiterung des Produktportfolios der MVGmeinRad sowie den Einstieg in das Thema Elektromobilität wurde 2016 der Prototyp eines Pedelecs für das System entwickelt. Er befindet sich derzeit im internen Testbetrieb mit Mitarbeitern. Eine Integration von elektrisch unterstützten Rädern (Pedelecs) und elektrisch unterstützen Lastenrädern in das Vermietsystem in Wiesbaden ist daher in 2018 als Pilotprojekt realisierbar. Dieses Pilotprojekt kann auch in Kooperation mit einem Wiesbadener Unternehmen (z. B. R+v Allgemeine Versicherung AG) erfolgen.

Tarifliche Integration von Studenten und ÖPNV-Kunden

Allen Hochschulen in Wiesbaden (Hochschule RheinMain, EBS Universität für Wirtschaft und Recht, Hessische Hochschule für Polizei und Verwaltung, Fachhochschule des Bundes für öffentliche Verwaltung, Hochschule Fresenius), bzw. deren Asten wird eine tarifliche Integration nach dem Solidaritätsprinzip angeboten. Unabhängig von diesem Angebot werden tarifliche Sonderkonditionen für Studierende in der Tarifstruktur abgebildet.

Analog der bestehenden Tarifstruktur in Mainz werden für die ÖPNV-Kunden, in Konsequenz der Definition des Vermietsystems als Teil des ÖPNVs, Sonderkonditionen gewährt. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, für Wiesbadener Nutzer (z.B. Studenten) Sonderkonditionen in Form von Einführungspreisen abzubilden. Die Erfahrung zeigt, dass der Erfolg eines Fahrradvermietsystems mit davon abhängt, dass schnell eine hohe Nutzung und große Nutzerzahlen erreicht werden. Attraktive, d.h. vergünstigte Preise über einen festgelegten Einführungszeitraum können dazu einen wichtigen Beitrag leisten, indem die Bereitschaft das System zu testen und in der Folge bei positiven Erfahrungen in die persönliche Mobilitätsalternativen zu integrieren größer wird. Dennoch ist auf Dauer eine grundsätzlich einheitliche Struktur für die beide Systeme bzw. Städte notwendig. Alle tariflichen Maßnahmen wirken sich auf die Einnahmen und damit die Wirtschaftlichkeit eines Fahrradvermietsystems aus.

Technische Schnittstellen der Systeme

Die MVGmeinRad ist grundsätzlich zu Gesprächen mit der Fa. Nextbike bereit, mit dem Ziel eine technische Schnittstelle zwischen beiden Systemen herzustellen.

MVGmeinRad bietet ein Mobilitätsangebot an, das im kommunalen Verkehrssystem in Mainz und Wiesbaden bereits eng in die Verbundstruktur des Rhein-Main-Verkehrsverbunds (RMV) und damit der Region eingebunden ist. ESWE Verkehr und die MVG sind zudem schon heute Partner im Verkehrsverbund Mainz Wiesbaden (VMW). Diese enge Verbindung bildet die Grundlage für ein regionales, kundenorientiertes Angebot als gemeinsamer Mobilitätsbaustein in Form eines übergreifenden FVS in Mainz und Wiesbaden. Die MVGmeinRad ist zudem an die Mobilitätszentrale des RMV angeschlossen. Das System ist in die Mobilitätsauskunft integriert und wirkt bei den aktuellen Forschungsprojekten (DYNAMO - Dynamische, nahtlose Mobilitätsinformation und Regionale ReKoMo - Kooperations- und Mobilitätsplattform) beim RMV mit.

Beispielsweise geht es bei dem Projekt DYNAMO um die intermodale Vernetzung d. h. der Nutzer bekommt die Möglichkeit zu entscheiden welche Verkehrsmittel (eigenes Rad, eigenes Auto, zu Fuß, Bikesharing, Carsharing, Taxi, Bus, Bahn) bei der Verbindungssuche berücksichtigt werden sollen. Im Ergebnis wird dem Nutzer eine attraktive, kombinierte Wegekette mit den ausgewählten Verkehrsmitteln ausgegeben.

Seitens Nextbike besteht bisher keine technische Schnittstelle zum RMV-System, da bisher seitens Nextbike kein Interesse an der Schaffung einer Kompatibilität des Hintergrundsystems gegenüber dem RMV signalisiert wurde.

Gemeinsame Stationen der Systeme

Die MVGmeinRad steht einer Verknüpfung der beiden Systeme offen und sehr flexibel gegenüber. Durch das Loslösen von einem Konzept mit festen Andockstationen ist eine Zusammenführung der beiden Systeme seitens MVGmeinRad auch räumlich möglich. Bei der geplanten Stationskonfiguration von MVGmeinRad auf Wiesbadener Stadtgebiet wird ein Abstellen von Rädern beider Anbieter an einer gemeinsamen Station möglich.

Darüber hinaus sind die nachfolgenden Antworten der MVGmeinRad zu entscheidenden Punkten von Bedeutung:

Betreibermodell

Die ESWE Verkehrsgesellschaft mbH und die Mainzer Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) sind sich einig, dass ein Fahrradvermietsystem (FVS) als ein zusätzliches Element des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) zu verstehen ist, das individuell und unabhängig von festen Fahrplänen und Routen der Feinerschließung (Attraktivitätssteigerung ÖPNV) dient. Infolge dieses Zusatznutzens sowie vor der Beschlusslage, ESWE Verkehr als umfassenden und führenden Mobilitätsdienstleister in Wiesbaden zu positionieren, ist es sinnvoll, ergänzend zum Busverkehr in Wiesbaden, ein FVS durch das kommunale Verkehrsunternehmen zu organisieren.

Verlässlichkeit und Dauerhaftigkeit

Der Betrieb, die Optimierung und der Ausbau des MVGmeinRad-Systems sind fester strategischer Bestandteil der MVG als Baustein im Mainzer Mobilitätsangebot sowie im Mainzer Stadtwerke-Konzern, welcher auch durch die aktuelle Mittelfreigabe in Höhe von 1 Mio. € für die technologische Weiterentwicklung untermauert wird. Die MVG-Geschäftsführung hat bekräftigt, dass diese Strategie gleichfalls seitens der Mainzer Politik und Verwaltung mit langfristiger Perspektive getragen wird.

Die Investitionskosten für die erste Ausbaustufe mit 50 Stationen und den zugehörigen 500 Fahrrädern in Höhe von maximal 965 T€ sind aus dem Garagenfonds bereitzustellen.

Die notwendigen Investitionen erfolgen unter der Berücksichtigung des § 44 HBO.

Diese setzen sich wie folgt zusammen:

Fahrräder	615 T€
Stationen	289 T€
Fuhrpark	42 T€
Software und Projektierung	19 T€

Die Anzahl der erforderlichen Fahrräder basiert auf dem „Regionalen Leihfahrradkonzept, Teil: 1 Detailkonzept Wiesbaden, Baustein A - Basiskonzept“ aus 2016 (Büro Verkehrslösungen - Bles Eberhardt Saary Partnerschaft - Verkehrsplanerinnen und Verkehrsplaner, Darmstadt), wonach für eine erste Ausbaustufe mindestens 500 Fahrräder vorgesehen werden sollten. Hintergrund ist, dass der Nutzen von Fahrradverleihsystemen überproportional mit ihrer Größe (Anzahl bzw. Dichte der Stationen und Anzahl der Fahrräder) wächst. Daher muss von Beginn an ein umfassendes und dichtes Angebot vorhanden sein.

Darüber hinaus sind Mittel in Höhe von 160 T€ für die Systementwicklung bereitzustellen. In diesem Betrag enthalten sind Konfigurationen in den Bereichen Software, Kundenmanagement, Internetauftritt sowie ein Pilot mit elektrisch unterstützten Fahrrädern.

Hinsichtlich der Betriebskosten ist über Erlöse aus der Nutzung sowie Werbung und Sponsoring die Zusatzbelastung für den städtischen Haushalt möglichst gering zu halten. Für die ersten drei Betriebsjahre gilt die nachfolgende Schätzung:

Nutzung	2018	2019	2020	2021
Anzahl Fahrten im Jahr	44.550	112.922	135.507	149.057
Anzahl Fahrten/Rad/Woche	1,7	4,3	5,2	5,7
Anzahl Fahrten/Rad/Tag	0,2	0,6	0,7	0,8

Ergebnis	2018	2019	2020
Betriebskosten	293 T€	250 T€	250 T€
Erlöse (aus Nutzung und Werbung)	71 T€	126 T€	160 T€
Defizit	222 T€	124 T€	90 T€

Nach 2020 ist das Ziel, durch verstärkte Nutzung und Steigerung der Erlöse aus Werbung ein ausgeglichenes Ergebnis zu erreichen. Hierbei wird der bestehende Werbenutzungsvertrag entsprechende berücksichtigt.

Die gesellschaftsrechtliche Beteiligung der ESWE Verkehr an der MVGmeinRad soll vorbereitet werden, damit künftig der Betrieb des Systems gemeinsam erfolgen kann und beide Kooperationspartner dieselben Rechte und Pflichten haben. Die Beteiligung soll durch die ESWE Verkehr erfolgen, da in dieser Gesellschaft die größte Kompetenz für Mobilitätsdienstleitungen vorhanden ist. Im Rahmen der gesellschaftsrechtlichen Beteiligung soll ein neuer Name für die MVGmeinRad entwickelt werden, welcher die Verbundenheit der dann gemeinsamen Gesellschaft mit beiden Landeshauptstädten zum Ausdruck bringt. Gemäß § 51 Satz 1 Nr. 11 HGO ist die Entscheidung über die geplante gesellschaftsrechtliche Beteiligung der ESWE Verkehr an der MVGmeinRad der Stadtverordnetenversammlung zur Beschlussfassung vorzulegen.

V. Geprüfte Alternativen

(Hier sind die Alternativen darzustellen, welche zwar geprüft wurden, aber nicht zum Zuge kommen sollen.)

Wiesbaden, 31. August 2017

Andreas Kowol
Stadtrat