



# SITZUNGSVORLAGE

Nr. **1 8 - V - 0 5 - 0 0 0 7**  
(Jahr-V-Amt-Nr.)

Betreff:

Dezernat(e) V

Tarifstruktur für das öffentliche Fahrradvermietsystem 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 Ausschuss	nicht erforderlich <input type="radio"/>	erforderlich <input checked="" type="radio"/>
	Eingangsstempel Amt 16	öffentlich <input checked="" type="radio"/>	nicht öffentlich <input type="radio"/>
	<input checked="" type="checkbox"/> wird im Internet/PIWI veröffentlicht		

Bestätigung Dezernent/in

Andreas Kowol

Vermerk Kämmerei

Wiesbaden,

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

Imholz  
Stadtkämmerer

## A Finanzielle Auswirkungen

Mit der antragsgemäßen Entscheidung sind  **keine** finanziellen Auswirkungen verbunden.  
 finanzielle Auswirkungen verbunden.  
 (in diesem Fall bitte weiter ausfüllen)

### I. Aktuelle Prognose Ergebnisrechnung Dezernat

HMS-Ampel  rot  grün Prognose Zuschussbedarf:

abs.: \_\_\_\_\_  
 in %: \_\_\_\_\_

### II. Aktuelle Prognose Investitionsmanagement Dezernat

Investitionscontrolling  Investition  Instandhaltung

Budget verfügte Ausgaben (Ist):

abs.: \_\_\_\_\_  
 in %: \_\_\_\_\_

### III. Übersicht finanzielle Auswirkungen der Sitzungsvorlage

Es handelt sich um  Mehrkosten  
 budgettechnische Umsetzung

IM	CO	Jahr	Bezeichnung	Gesamtkosten in €	darin zusätzl. Bedarf apl/üpl in €	Finanzierung (Sperr-, Ertrag) in €	Kontierung (Objekt)	Kontierung (Konto)	Bezeichnung
<b>Summe einmalige Kosten:</b>									

<b>Summe Folgekosten:</b>									

Bei Bedarf Hinweise /Erläuterung:

## **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**.

Mit der Sitzungsvorlage wird der zweite Teil von Beschlusspunkt 3.10 des Beschlusses der Stadtverordnetenversammlung Nr. 0393 vom 14.09.2017 (Implementierung eines öffentlichen Fahrradvermietsystems in Wiesbaden) erfüllt und eine mit Mainz abgestimmte einheitliche Tarifstruktur für das Fahrradvermietsystem MVG/ESWE meinRad vorgelegt.

### **Anlagen:**

/

## **C Beschlussvorschlag:**

1. Der beigefügten, in Wiesbaden und Mainz einheitlichen Tarifstruktur für das Fahrradvermietsystem meinRad wird zugestimmt.
2. Für Studierende der Wiesbadener Hochschulen können durch ESWE Verkehr gesonderte Verträge (z.B. über solidarisch finanzierte Tarife) mit den jeweiligen ASten oder den Hochschulleitungen abgeschlossen werden.

## **D Begründung**

### **Konzeption und Kalkulation**

Um eine gemeinsame, einheitliche Tarifstruktur für die Fahrradvermietsysteme in Wiesbaden und Mainz zu entwickeln, wurde eine grundlegende Strategie für die zukünftige Preisstruktur in drei Workshops ermittelt. Die für die Entwicklung von Tarifstrukturen renommierte Agentur Simon-Kucher & Partner wurde beauftragt, die Tariffindung zu begleiten. Durch die Agentur wurden die bisherigen Nutzungs- und Erlösdaten in Mainz analysiert und als Basis für die Simulation unterschiedlicher Tarifmodelle genutzt.

Ergänzend zur Simulation der Tarifmodelle anhand der bisherigen Nutzungs- und Erlösdaten wurde eine Schätzung zu Kundenreaktionen und Nutzungsverhalten bei unterschiedlichen Preismodellen durchgeführt.

Wichtige Erkenntnisse aus den Analysen der bisherigen Nutzungs- und Erlösdaten, die in das neue Tarifmodell übertragen wurden, sind:

- Jahrestarife werden gerne genutzt, um vergünstigt und bequem fahren zu können. Kunden wählen diesen Komfort gerne, auch ohne nähere finanzielle Betrachtung.
- Die Leihdauer ist momentan bei sogenannten Pay-per-Use-Kunden (Kunden ohne Jahrespreis) am höchsten. Jahrespreis-Kunden haben eine durchschnittliche Leihdauer zwischen 10 und 20 Minuten, je nach Tarif.
- Ein Tagestarif ist gut geeignet zur Erschließung neuer Kundengruppen wie Touristen, ermöglicht durch die neue Parken-Funktion des Systems. Bisher sind solche langen Nutzungen nur selten der Fall.
- Preiserhöhungen hatten bisher keine signifikanten Reaktionen z.B. durch Kündigungen.

Die in SV 17-V-05-0005 genannten Abschätzungen zu den Umsatzerlösen werden mit der neuen

Tarifstruktur weiterhin gehalten.

### Standardtarife

Die Tarifstruktur bietet je ein Angebot ohne Grundgebühr für Gelegenheitsnutzer und eines mit nutzungsunabhängiger Grundgebühr, einer kombinierten ersten kostenfreien Zeiteinheit (60 Minuten) und einem reduzierten Nutzungspreis für jede weitere Zeiteinheit (30 Minuten) für Abonnenten. Diese Angebote gibt es jeweils für die Kundengruppen Basis/Normal, ÖPNV-Kunden und Studenten.

Die Abrechnung der Kosten erfolgt je Zeiteinheit, die Taktlänge variiert hierbei: beim ersten Takt 60 Minuten, jeder weitere Takt 30 Minuten.

Der Jahrespreis ist jeweils durch zwölf teilbar und somit als Monatstarif gut zu vermarkten. Zusätzliche Anreize zur kombinierten Nutzung von ÖPNV und Rad bietet die Preisersparnis für den Fahrtpreis für die Kundengruppe „Vorteil“ in Höhe von 50 % gegenüber der Kundengruppe Basis.

### Tarife ohne Grundgebühr

	Grundgebühr pro Monat	Erste 60 Minuten jeder Fahrt	Jede weitere 30 Minuten	Alternativ: 24-Std.-Tarif
Standardpreis	-	1,50 €	1,50 €	9,00 €
Preis für ÖPNV-Abokunden und Studierende	-	0,75 €	0,75 €	9,00 €

### Tarife mit Grundgebühr

	Grundgebühr pro Monat	Erste 60 Minuten jeder Fahrt	Jede weitere 30 Minuten	Alternativ: 24-Std.-Tarif
Standardpreis	7,50 € (=90,00 €/Jahr)	kostenlos	1,50 €	9,00 €
Preis für ÖPNV-Abokunden und Studierende	6,00 € (=72,00 €/Jahr)	kostenlos	0,75 €	9,00 €

### Vorteiltarife für ÖPNV-Kunden und Studierende

In Konsequenz der Definition des Vermietsystems als Teilangebot des ÖPNVs werden Sonderkonditionen für ÖPNV-Kunden gewährt. Auch für Studierende, der erwarteten Hauptnutzerguppe neben den ÖPNV-Kunden, werden diese Sonderkonditionen gelten.

Als ÖPNV-Kunden gelten nach Definition Kunden mit einem ÖPNV-Abonnement bei ESWE Verkehr (bzw. der MVG in Mainz). Für die Studenten gilt, dass deren Fahrkarte das RMV-Tarifgebiet 6500 bzw. RNN-Wabe 300 oder das RMV-Übergangstarifgebiet 6870 bzw. die RNN-Wabe 320 beinhalten muss.

Ergänzend wird 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 eine tarifliche Integration nach dem Solidaritätsprinzip angeboten. Diese nicht frei zugänglichen Tarife sind zwischen der jeweiligen Hochschule/den ASten mit ESWE Verkehr zu vereinbaren.

Die Erfahrungen in anderen Städten zeigen, dass der Erfolg eines Fahrradvermietsystems mit davon abhängt, dass schnell eine hohe Nutzung und große Nutzerzahlen erreicht werden. Insbesondere während der Einführungsphase wird es daher ergänzend Marketingaktionen mit Sonderaktionen und vergünstigten Preisen geben, um die Bereitschaft, das System zu testen und in Folge bei positiven Erfahrungen in die persönlichen Mobilitätsalternativen zu integrieren, zu vergrößern. Alle Rabattaktionen für meinRad in Wiesbaden werden von ESWE Verkehr geplant und durchgeführt.

### **Tarif für Gelegenheitsnutzer und Touristen**

Über einen Tagestarif soll den Wiesbadenerinnen und Wiesbadenern ohne Fahrrad und den Touristen etc. ein attraktiver Dauertarif über 24 Stunden angeboten werden. Im Sinne einer möglichst einfachen Tarifstruktur wurde von unterschiedlichen Tagestartifen für die Nutzergruppen abgesehen. Eine Analyse der bisherigen Ausleihvorgänge für die Nutzergruppe der Vorteilstarife (ÖPNV-Kunden und Studierende) im bestehenden Mainzer System hat ergeben, dass die durchschnittliche Ausleihdauer unter 10 Minuten liegt. Der Nutzen einer zusätzlichen Tarifstufe im Tagetarif wird daher für diese Gruppe als gering bewertet.

Der Tagespreis wurde insgesamt eher gering angesetzt, um die Nutzung des Systems auch durch Touristen für Tagesausflüge zu fördern.

### **Einheitliche Tarife in Mainz und Wiesbaden**

Grundsätzlich ist eine einfache, einheitliche Tarifstruktur für das gemeinsame System in Wiesbaden und Mainz, auch aus kommunikativen Aspekten, erforderlich. Im Sinne der Erhaltung der Transparenz dürfen die Regelungen, wie im VMW für den ÖPNV, nicht voneinander abweichen.

### **I. Auswirkungen der Sitzungsvorlage**

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

Zur Stärkung des Mobilitätsverbundes wird das öffentliche Fahrradvermietsystem als Teil des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) implementiert. Für ein System mit hoher Nutzungsintensität, Akzeptanz und Wirtschaftlichkeit sind fachlich fundierte, attraktive und leicht verständliche Tarife ein wichtiger Baustein. Die Sitzungsvorlage definiert auf Vorschlag des renommierten Büros Simon-Kucher & Partner, nach Auswertung der bisherigen Erfahrungen des Systems in Mainz und nach Abstimmung mit der MVG diese Tarifstruktur.

### **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.)

Die grundlegenden Anforderungen an die Tarifstruktur ergeben sich aus dem Basiskonzept zur Implementierung eines öffentlichen Fahrradvermietsystems in der Landeshauptstadt Wiesbaden (SV 17-V-05-0005). Das Anforderungsprofil enthält die nachfolgenden Punkte:

- Einheitliche und leicht verständliche Tarifstruktur im gesamten Systemgebiet (Wiesbaden und Mainz)
- Struktur und Tarifniveau in Anlehnung an bestehende Systeme
- Möglichkeit der Ausleihe mehrerer Räder
- Tarifliche Vergünstigung für ÖPNV-Kunden
- Tarifliche Vergünstigung für Studierende

#### **V. Geprüfte Alternativen**

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

##### **Tarifrevolution**

Einführung von Fairflat-Tarifen, mit Kappung der Nutzungskosten bei einem monatlichen Maximum. Sobald auf Monatebene z.B. die Summe von 15 € überschritten wird, wäre jeweils der erste Takt aller weiteren Anmietungen im laufenden Kalendermonat kostenlos. Ab dem zweiten Takt würde jeweils die Nutzung regulär berechnet.

Vorteile dieses Tarifmodells wären eine einfache Kommunikation gegenüber dem Kunden und eine Stimulation der Nutzung. Zugleich sind mit dem Modell aber Einnahmeverluste und hohe Risiken verbunden. Sichere Einnahmen durch Jahrespreise würden wegfallen. In der zweiten Monatshälfte würde ein Großteil der Fahrten keine zusätzlichen Einnahmen erzielen, weiterhin aber der Betrieb aufrechtgehalten werden.

Da diese Alternative zu viele nicht abschätzbare Risiken birgt, wurde das Modell verworfen.

##### **Mischtarif: Revolution und Evolution**

Die Einführung eines sogenannten Fair-Flat-Modells, zusätzlich zum bestehenden Normaltarif und den zubuchbaren Jahresbeiträgen mit vergünstigten Taktpreisen, bei dem die monatlichen Kosten ab einem bestimmten Betrag gekappt werden, wurde geprüft.

Mit einem solchen Tarif würde jedoch die Tarifstruktur, unter Beibehaltung der bestehenden Jahrestarife, deutlich komplexer werden und keine nennenswerten Mehreinnahmen erzielt werden können.

Da eine Vereinfachung der Tarifstruktur das Ziel war, wurde dieses Modell verworfen.

Wiesbaden, 18. April 2018

Andreas Kowol  
Stadtrat