

MITTEILUNGSVORLAGE

			Vorlage-Nr.: M 10/0252
3 - Dezernat III			Datum: 20.05.2010
Bearb.:	Frau Christine Werner	Tel.:	öffentlich
Az.:	61.3/Frau Werner - sz		

Beratungsfolge

Sitzungstermin

Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr

03.06.2010

Vorstellung eines Konzeptes für den Aufbau eines Fahrradverleihsystems mit verschiedenen Varianten für Norderstedt

Sachverhalt

Ein wesentlicher Baustein aus der Maßnahmenpalette des Lärmaktionsplans ist die Förderung des Fahrradverkehrs. Um den Modal Split zu Gunsten des Fahrradverkehrs zu verändern, sind konkrete Maßnahmen zu entwickeln, die die Attraktivität der Fahrradnutzung steigern. Ein Fahrradverleihsystem kann als EIN Element der Fahrradverkehrsförderung (Fahrradfreundliches Norderstedt) einen Beitrag zur Steigerung des Fahrradanteils sowie zur Förderung des Umweltverbunds leisten.

Bei einem Fahrradverleihsystem sollen Fahrräder zur spontanen Ausleihe angeboten werden, wenn das eigene Fahrrad nicht verfügbar ist. Wurde beispielsweise die Anreise nach Norderstedt mit einem anderen (öffentlichen oder individuellen) Verkehrsmittel zurückgelegt, eignet sich für kurze und mittlere Wege vor Ort am besten das Fahrrad, da diese Entfernungen mit dem Fahrrad schneller, attraktiver, gesünder und preisgünstiger zurückgelegt werden können als mit anderen Verkehrsmitteln. Zielgruppen sind daher Besucher, Touristen, Pendler sowie Norderstedter Bürger, die im Stadtgebiet unterwegs sind und hierbei kein eigenes Fahrrad mitführen. Hamburg hat bei seinem System überraschenderweise konstatiert, dass die größte Nutzergruppe Berufstätige sind.

Neben dem Vorteil eines zusätzlichen schnellen, bequemen und flexiblen sowie CO₂-freien Elements im Rahmen des Lärmaktionsplans, insbesondere der geplanten Mobilstationen, soll das Fahrradleihsystem die Anzahl der Fahrradnutzer erhöhen. Zudem wird der Stellenwert des Fahrrads als Verkehrsmittel durch stärkere Präsenz im öffentlichen Straßenraum gestärkt. So kann das Fahrradleihsystem als Anstoß für eine bessere Akzeptanz des Fahrrades als Fortbewegungsmittel dienen. Im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln ist die Fahrradnutzung sehr kostengünstig.

a) Anbieter für das Fahrradverleihsystem

Bei den Fahrradverleihsystemen stehen zwei Anbieter zur Auswahl mit unterschiedlichen Systemen.

Leistungsbestandteil	Anbieter 1 (siehe Anlage 1 öffentlich)	Anbieter 2 (siehe Anlage 2 öffentlich)
<i>Mindestvertragslaufzeit</i>	5 Jahre	2 Jahre
<i>Zahlungsweise</i>	Monatliche Pauschale (siehe Anlage 3 nicht öffentlich)	Einmalige Investition (siehe Anlage 4 nicht öffentlich)

Sachbearbeiter/in	Fachbereichsleiter/in	Amtsleiter/in	mitzeichnendes Amt (bei über-/ außerplanm. Ausgaben: Amt 20)	Stadtrat	Oberbürgermeister
-------------------	-----------------------	---------------	--	----------	-------------------

<i>Fahrräder</i>	Stadträder mit Norderstedter Stadtwappen	Cruiser Comfort
<i>Stelen</i>	Alle Terminals sind mit Touchscreen-Funktion ausgestattet. Darüber hinaus sind die Fahrräder per Funk auszuleihen und zurückzugeben. Unterschiede bei den Stationen ergeben sich durch die Wahl zwischen Abstellanlagen oder Bodenmarkierungen für die Fahrräder	1. Einfache Stele ohne Technik 2. Stele mit Kommunikationseinheit 3. Stele mit Touchscreen
<i>Verleihkosten</i>	0-30 Minuten gratis 30-60 Minuten 3 Cent/Min ab 60 Minuten 6-8 Cent/Min Tagespreis 12 €	Bis 60 Minuten 1 € Tagespreis 8 €
<i>Service-/Reparaturleistungen</i>	inklusive	inklusive
<i>Systemfinanzierung</i>	Über Verleihkosten	Über Werbepartner und Verleihkosten

b) Systemwahl

Grundsätzlich werden zwei Systemarten beim Fahrradverleih unterschieden: Frei in der Stadt verteilte Fahrräder, die nicht an bestimmten Stationen zurückgegeben werden, sondern beliebig im Straßenraum abgestellt und angeschlossen werden können. Daneben existiert das System mit den ortsfesten Stationen, wo die Fahrräder ausschließlich entliehen und zurückgegeben werden können.

	Vorteile	Nachteile
Freies System	<ul style="list-style-type: none"> • Flexibilität • Keine Sondernutzungserlaubnis notwendig • Kostengünstiger 	<ul style="list-style-type: none"> • Hoher Suchaufwand • Verteilungsradius vergrößert sich • Vandalismus leichter
Ortsfestes System	<ul style="list-style-type: none"> • Nutzungshemmnisse geringer • Höherer Verlässlichkeit • Ordentlicher • Repräsentativer 	<ul style="list-style-type: none"> • Feste Entfernungen • Unflexibilität • Kosten für Stele/Terminal

c) Anzahl der Standorte:

Es gibt keinen definierten Schlüssel, der die erforderliche Stationsdichte festlegt. Zu berücksichtigen ist die Einwohnerzahl in einem Stadtteil sowie deren Modal Split. Auch die Einkommensverteilung kann eine Rolle spielen. Über den Modal Split in einzelnen Stadtteilen gibt es in Norderstedt keine Informationen. Fahrradverleihsysteme sind prädestiniert für Einwohner, denen vor Ort kein Fahrrad zur Verfügung steht.

Zudem sind Verknüpfungspunkte mit dem ÖPNV ein wichtiger Aspekt (siehe Mobilstation LAP) sowie Freizeiteinrichtungen mit starker Kundenfrequenz. Das Fahrrad findet überall dort Anwendung, wo andere Verkehrsmittel nicht mehr genutzt werden können (beispielsweise wenn die Bedienung durch Busse in schwachen Nachfragezeiten eingestellt wird oder die verkehrsrechtliche Anordnung keine andere Verkehrsmittelnutzung zulässt) oder wo häufig Kurzstrecken (3-7 km sind übliche Fahrradstrecken) zurückgelegt werden. Idealerweise sollte ein Abstand von 500 bis 800 Metern zwischen den Fahrradstationen angestrebt werden. Alternativ ist auch eine Orientierung am vorhandenen Busnetz sinnvoll.

Variante	1: Elf Standorte	2: Neun Standorte	3: Fünf Standorte	4: Vier Standorte
Begründung	<p>Installation von elf Stationen in Stufe 1 im Stadtgebiet, weil das Fahrradsystem nicht nur während der Landesgartenschau, sondern langfristig etabliert werden soll. Wenn das System erfolgreich ist, sollte über eine Ausweitung in Stufe 2 nachgedacht werden.</p>	<p>Installation von neun Stationen in Stufe 1 im Stadtgebiet. Damit wären beinahe alle wichtigen zentralen Punkte in Norderstedt abgedeckt. Die fehlenden Standorte könnten bei einer entsprechenden Nachfrage in Stufe 2 hinzugefügt werden.</p>	<p>Installation von fünf Stationen in Stufe 1 im Stadtgebiet, um den Nutzungserfolg zu testen. Die Besonderheit bei dieser Variante ist eine Stationsverlegung nach einem Jahr. Bei starker Nachfrage sollte das System in Stufe 2 auf neun Stationen ausgebaut werden.</p>	<p>Installation von vier Stationen in Stufe 1 im Stadtgebiet, um den Nutzungserfolg zu testen. Bei starker Nachfrage sollte das System in Stufe 2 auf neun Stationen ausgebaut werden.</p>
	<p>Je dichter das Netz von Fahrradstationen ist, desto höher ist der Erfolg eines städtischen Verleihsystems (siehe Hamburg). Alle erfolgreichen Systeme in Deutschland weisen eine hohe Stationsdichte (beispielsweise Tübingen neun Stationen oder Friedrichshafen mit zehn Stationen im Stadtgebiet), besonders im Zentrum, auf. Daher sollte Norderstedt ebenfalls ein möglichst dichtes Netz aufbauen, damit das Nutzungspotential voll ausgeschöpft werden kann und die Etablierung im Stadtgebiet schneller voranschreitet. Auch von Seiten der AG Radverkehr wurde einstimmig für das Netz von elf Stationen gestimmt.</p>	<p>Bei der Einrichtung von neun Stationen wäre eine gewisse Stationsdichte gegeben. Nicht alle stark frequentierten ÖPNV-Standorte sowie Freizeiteichrichtungen etc. wären mit diesem System optimal abgedeckt, dennoch könnte die Zahl der Stationen ausreichen, um das System dauerhaft zu etablieren.</p>	<p>Bei den geplanten 5 Stationen ist es zumindest möglich, eine Netzverdichtung innerhalb eines eingegrenzten Stadtgebiets zu erreichen. Aufgrund der großen Unsicherheit, wie das System von der Norderstedter Bevölkerung angenommen wird, ist diese Phase als Lernphase zu sehen und der erste Baustein in einem sich entwickelnden System. Die Station im Stadtpark wird nur während der LGS bestehen, anschließend wird die Station ins nördliche Norderstedt verlegt.</p>	<p>Ob das Fahrradverleihsystem in Norderstedt, einer MIV-orientierten Stadt und mit spezifischen strukturellen Voraussetzungen, erfolgreich ist, lässt sich vorweg schwer prognostizieren. Deshalb sollte zunächst in einer Pilotphase mit wenigen Stationen das mögliche Potential getestet werden. Bei dieser Variante besteht die Gefahr, dass aufgrund der fehlenden Stationsverdichtung eine reduzierte Nachfrage ausgelöst wird. Mögliche Gründe sind weite Wege für die Fahrradrückgabe oder eine fehlende Station im zentralen Nahbereich. Zudem ist es schwierig, bei vier Stationen den Stadtpark einzuplanen, da dieser Standort zwar eine hohe</p>

				Freizeitbedeutung hat, vor allem während der Landesgartenschau, aber anschließend nicht mit dieser Wichtigkeit belegt ist.
--	--	--	--	--

d) Auswahl der Standorte:

Als Standorte eignen sich zum einen stark frequentierte Haltestellen, um eine Verknüpfung mit dem ÖPNV herzustellen (Stichwort Mobilstationen) und wichtige Freizeiteinrichtungen mit starkem Besucherverkehr. Zum anderen sind alle zentralen Punkte innerhalb eines Stadtteils (Konzentration von Geschäften) mit einer Fahrradstation abzudecken. Besondere Veranstaltungsorte (wie der Stadtpark bei der Landesgartenschau) sollten auch beim Aufbau des Fahrradverleihsystems berücksichtigt werden.

Auch Vandalismus spielt bei der Auswahl der Standorte eine große Rolle. Um Fahrräder und Stationen möglichst lange im ursprünglichen Zustand zu erhalten, sollten die Fahrradstationen an Plätzen mit einer hohen sozialen Kontrolle, d.h. nicht in Ecken, Winkeln und uneinsehbaren Plätzen, platziert werden.

Zur Auswahl stehende Standorte

1= kurzfristige Umsetzung 2= mittelfristige Umsetzung 3= langfristige Umsetzung

		Standorte	11	9	5	4
Nr.	Stationen	Begründung	Var. 1	Var. 2	Var. 3	Var. 4
1	Norderstedt Mitte	<ul style="list-style-type: none"> • Knotenpunkt mit der höchsten Belastung (über 30.000 Ein-/Aussteiger/Tag) • Haltepunkt U-Bahn/AKN/ZOB • Kulturelle Einrichtungen wie TriBühne, VHS • Stark ausgeprägte Zentralität (Stadtteilzentrum) • LAP Mobilstation (Car-Sharing-Standort geplant) 	1	1	1	1
2	Herold Center Garstedt	<ul style="list-style-type: none"> • Nach Norderstedt Mitte stärkste Frequentierung (über 15.000 Ein-/Aussteiger/Tag) • Haltepunkt U-Bahn/ZOB • Stadtteilzentrum Garstedt • LAP Mobilstation (Car-Sharing-Standort geplant) 	1	1	1	2
3	Stadtpark	<ul style="list-style-type: none"> • Kultureller Höhepunkt während LGS • Hohe Besucherfrequenz • Freizeitnutzung • Verbindung zur U-Bahn Richtung Norderstedt Mitte • Attraktive und schnelle Verbindung nach Glashütte 	1	1	1 (2)*	1
4	Harksheider Markt	<ul style="list-style-type: none"> • Über 900 Ein-/Aussteiger/Tag (Harksheider Markt) • Zentralität (Stadtteilzentrum) • LAP Mobilstation (Car-Sharing-Standort möglich) 	1	1	1	1
5	Glashütte Markt (ZOB)	<ul style="list-style-type: none"> • Drittwichtige Haltestelle in Norderstedt (beinahe 3.000 Ein-/Aussteiger/Tag) • ZOB 	1	1	1	1

		<ul style="list-style-type: none"> • Umsteigepunkt • Stadtteilzentrum Glashütte • LAP Mobilstation (als Car-Sharing-Standort möglich) • Attraktive Grünverbindung nach Harksheide 				
6	ARRIBA	<ul style="list-style-type: none"> • Wichtige Freizeiteinrichtung • Starker Besucherverkehr 	1	1	2	2
7	Quickborner Straße	<ul style="list-style-type: none"> • Über 800 Ein-/Aussteiger/Tag • Haltepunkt AKN • B&R und P&R • Stadtteilzentrum Friedrichgabe • Ausbau zum zentralen Knotenpunkt geplant • Car-Sharing-Station in Nähe möglich 	1	1	1 (2)*	2
8	Friedrichsgabe	<ul style="list-style-type: none"> • Über 900 Ein-/Aussteiger/Tag • Haltepunkt AKN • Gewerbegebiet (Jungheinrich) • Wege zum Arbeitgeber und Fahrradtour ins Grüne • Stationsverdichtung 	1	1	2	2
9	Glashütter Damm / Poppenbüttler Straße	<ul style="list-style-type: none"> • Wohnverdichtung • Stationsverdichtung • Bushaltestelle • Mobilstation (Car-Sharing möglich) 	1	1	2	2
10	Richtweg	<ul style="list-style-type: none"> • Über 2.500 Ein-/Aussteiger/Tag • Haltepunkt U-Bahn • Garstedter Dreieck • Alternative Verbindung zum Heroldcenter • Stationsverdichtung 	1	2	3	3
11	Schapenmoor / Am Sood	<ul style="list-style-type: none"> • Ungünstige Lage am Rand des Stadtgebiets • Nähe zu Gewerbegebiet • Stationsverdichtung • Verbindung zu Firmen im Gewerbegebiet • Car-Sharing-Standort möglich 	2	2	3	3
12	Schmuggelstieg /Am Ochsenzoll	<ul style="list-style-type: none"> • Haltepunkt U-Bahn • Wichtiger Knotenpunkt • Einkaufszentrum • Quartiersaufwertung • Car-Sharing geplant 	1	2	2	2

*Der Station wird nur eine Fahrradstation während der Landesgartenschau erhalten. Anschließend wird die Fahrradstation an die Quickborner Straße verlegt.

Kosten:

Die Kosten betragen je nach Ausstattung der Abstellanlagen und in Abhängigkeit, ob ein Werbepartner einbezogen werden soll/kann:

- Var. 1 (11 Stationen): ca. 19.100,00 € bis 139.400,00 € brutto pro Jahr
- Var. 2 (9 Stationen): ca. 16.200,00 € bis 120.500,00 € brutto pro Jahr
- Var. 3 (5 Stationen): ca. 7.250,00 € bis 52.200,00 € brutto pro Jahr
- Var. 4 (4 Stationen): ca. 5.800,00 € bis 46.300,00 € brutto pro Jahr

Zusätzliche Fixkosten bei einem der Anbieter betragen einmalig 4.760,00 € brutto.

Die genaue Auflistung ist in der Anlage 3 (nicht öffentlich) dargestellt. Die Angebote sind in den Anlagen 4, 5 und 6 (nicht öffentlich) gelistet.

Empfehlung:

Nach derzeitigem Sachstand empfiehlt die Verwaltung - sofern die erforderlichen Mittel bereitgestellt werden können - zum Einstieg die Umsetzung der Variante 3 mit einem ortsfesten System aus 5 Standorten. Diese Variante ist unbedingt als Lernphase in einem System zu sehen, das sich weiter entwickeln soll. Die Mittel wären mindestens in den nächsten drei Jahren bereit zu stellen.

Für die Stadt würden jährliche Kosten in Höhe von bis anfallen.

Ein Deckungsvorschlag kann von der Verwaltung nicht unterbreitet werden.

Anlagen:

1. Anbieter 1
2. Anbieter 2
3. Kostenvergleich
4. Angebot Anbieter 1
5. Angebot Anbieter 2
6. Nachtragsangebot Anbieter 1