

kielregion.de

Regionales Bikesharing in der KielRegion

Leitfaden zur Planung und
Umsetzung eines regionalen
Bikesharings am Beispiel
der SprottenFlotte



Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



SprottenFlotte



KielRegion

Vorwort

Über 1.000.000 Fahrten in gut drei Jahren: Seit dem Start im Juli 2019 sind die Menschen in der KielRegion so viel auf der SprottenFlotte unterwegs, dass mehr als 40 Jahre Fahrtzeit zusammenkommen. Als Erfolgsmodell und als wichtiger Baustein einer umweltfreundlichen Mobilität ist die SprottenFlotte heute in der Region nicht mehr wegzudenken.

Schon bei Projektstart war die SprottenFlotte als regionales Angebot geplant. Es war klar, dass die Vorzüge eines Bikesharings nicht nur den Menschen in Großstädten vorbehalten sein sollen. Daher begann im Frühjahr 2021 die Ausweitung des Bikesharing-Systems nach Eckernförde, Rendsburg, Plön und Preetz. Politik und Verwaltung haben sich von Anfang an stark gemacht für einen Start der SprottenFlotte in ihrer Stadt.

Die Fördermittel des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) im Rahmen des „Nationalen Radverkehrsplan 2020 – Den Radverkehr gemeinsam weiterentwickeln“ (NRVP) wurden als Anschubfinanzierung für die Ausweitung in die Region genutzt und ermöglichten die Finanzierung wichtiger Umsetzungs- und Marketingmaßnahmen sowie der notwendigen Personalstellen. In anderthalb Jahren konnte das System so weit etabliert werden, dass der Betrieb inzwischen in unverändertem Umfang auch ohne Fördermittel fortgeführt werden kann.



KielRegion

Wir bedanken uns bei allen teilnehmenden Kommunen und den weiteren Partner:innen, die uns beim Aufbau des Systems unterstützt haben und natürlich auch bei allen Nutzer:innen, die auf nachhaltige Mobilität setzen und so fleißig dabei helfen, den CO₂-Ausstoß in der KielRegion zu verringern. Insgesamt konnten bis Ende 2022 dank der SprottenFlotte rund 300 Tonnen CO₂ eingespart werden.

Auf den nächsten Seiten möchten wir unsere Erfahrungen aus knapp vier Jahren Betrieb eines erfolgreichen regionalen Bikesharing-Betriebs mit Ihnen teilen und mit diesem Leitfaden Kommunen und Regionen inspirieren, nachhaltige Mobilitätsangebote für möglichst viele Menschen in der Stadt und auf dem Land zu schaffen.

*Ulrike Schrabback,
Geschäftsführerin der KielRegion GmbH*



SprossenFlotte

Bike-sharing Kiel/Region

maxxhalla

Vorwort

Nutzen statt Besitzen

Bikesharing als Teil einer neuen Mobilität	6
--	---

Was ist Bikesharing?

Mehrwerte des Bikesharing	8
Betriebsformen des Bikesharing	10
Mehrwerte und Risiken der Betriebsformen	11
Bikesharing im regionalen Kontext	13
Tarifstrukturen im Bikesharing	14
Good-Practices für regionales Bikesharing	15

KielRegion - SprottenFlotte

Die SprottenFlotte im Überblick	18
Entwicklung und Meilensteine	20
Zukünftige Entwicklung der SprottenFlotte	22
Die SprottenFlotte im Vergleich	23

Umsetzung Sharing-System

Initiierung	28
Konzeptionierung und Planung	29
Vergabeprozess	40
Umsetzung und Betrieb	44
Aufbau der Stationen und Betrieb	45
Incentivierung	47

Nutzen statt Besitzen

Bikesharing als Teil einer neuen Mobilität

„Mit dem ÖPNV in die nächste Gemeinde und dem Leihrad bis zur Arbeit. Die SprottenFlotte schafft ein nachhaltiges und Klimafreundliches Mobilitätsangebot für die gesamte KielRegion“



Benno Hilwerling

Projektkoordinator
SprottenFlotte
KielRegion GmbH

Bikesharing ermöglicht eine neue Form der Alltagsmobilität: Die letzten Kilometer zur Arbeit oder zur Verabredung können umweltschonend und schnell zurückgelegt werden.

Das Bikesharing-System der „SprottenFlotte“ ist dabei

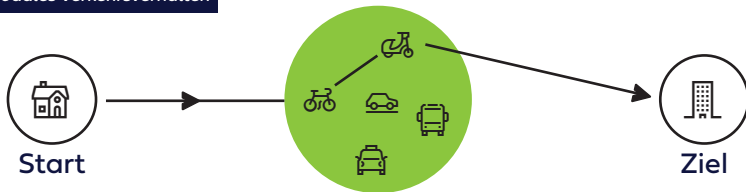
ein Bestandteil zur Umsetzung neuer Mobilitätstrends in der KielRegion. Die KielRegion umfasst die Kreise Rendsburg-Eckernförde und Plön sowie die Landeshauptstadt Kiel. In der gesamten KielRegion leben circa 650.000 Menschen, und damit knapp ein Viertel der Bevölkerung Schleswig-Holsteins.

Die SprottenFlotte dient als Ergänzung des Mobilitätsverbunds, fördert ein intermodales Verkehrsverhalten (siehe Seite 7) und trägt zur Vernetzung der KielRegion bei. Insbesondere im ländlichen Raum und in urbanen Randgebieten kann Bikesharing helfen, die Mobilitätsversorgung zu verbessern. Durch die Verknüpfung von Bikesharing-Stationen mit zentralen Orten sowie dem ÖPNV werden neue, nachhaltige und klimafreundliche Wegeketten geschaffen. Dementsprechend trägt das Angebot der SprottenFlotte dazu bei, die Zielwerte des Modal Splits in der KielRegion bis zum Jahr 2035 zu erreichen (siehe Seite 7).

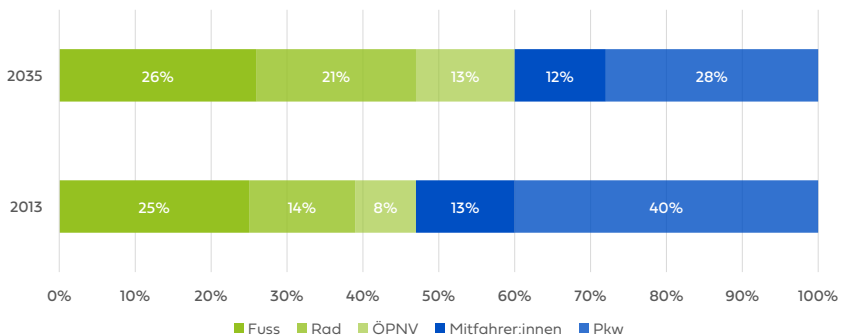
Um die Erfahrungen der SprottenFlotte für andere Städte und Regionen nutzbar zu machen, fasst der vorliegende Leitfaden

die zentralen Erkenntnisse vom Aufbau und Betrieb des Bikesharing-Systems in der KielRegion zusammen. Neben theoretischen Grundlagen werden Good-Practice-Beispiele aus anderen Systemen vorgestellt und Gemeinsamkeiten und Unterschiede mit der SprottenFlotte herausgestellt. Der Leitfaden soll als Orientierung für andere Regionen, Kommunen und Verbände dienen und die wesentlichen Informationen von regionalen Bikesharing-Systemen einfach und schnell vermitteln. Dabei wird der gesamte Prozess - von der politischen Entscheidung zum Aufbau eines Systems über die Vorbereitung und die Ausschreibung bis hin zur Koordination des Betriebs und Strategien zum Ausbau des Systems - dargestellt. In diesem Prozess werden durch die Erfahrungen der SprottenFlotte und weiterer regionaler Bikesharing-Systeme die Herausforderungen und Mehrwerte eines regionalen Bikesharing-Systems aufgezeigt.

Intermodales Verkehrsverhalten



Zielbild des Modal Splits in der KielRegion nach Gebietstypen (eigene Berechnung nach SrV, 2013)





Was ist Bikesharing?

Bikesharing-Systeme ermöglichen das Ausleihen und Zurückgeben von Leihfahrrädern unabhängig von Betriebs- und Öffnungszeiten per App. Die Leihräder sind dabei frei zugänglich im öffentlichen Raum und können je nach Betriebsform frei in einem definierten Geschäftsgebiet oder an definierten Punkten (Stationen) zurückgegeben werden

Mehrwerte des Bikesharing

Bikesharing ist vor allem in Verbindung mit dem ÖPNV eine Möglichkeit, umweltschonende Wegekettens zu schaffen und kostengünstig auch weitere Distanzen zurückzulegen. Durch ein konzentriertes Angebot von Bikesharing an zentralen Orten des alltäglichen Lebens wird eine nachhaltige Alternative zum klassischen Individualverkehr bereitgestellt, die sowohl im Berufs- als auch im Freizeitverkehr genutzt werden kann. Dabei soll das Konzept des Bikesharing als eine Ergänzung zum privaten Fahrrad und nicht als dessen Ersatz dienen. Die nachfolgende Darstellung zeigt eine Auswahl der Mehrwerte, die durch ein regionales Bikesharing realisiert werden können.



Ökonomische Mehrwerte

- Günstiges Mobilitätsangebot für kurze und mittlere Distanzen
- Mobilitätsangebot auch für Gäste und Tourist:innen der Region
- Bessere Erreichbarkeit des Einzelhandels und sonstigen Einkaufsmöglichkeiten
- Reduktion von benötigten Kfz-Stellplätzen und Senkung von Baukosten



Ökologische Mehrwerte

- Reduktion des motorisierten Individualverkehrs durch inter- und multimodaler Wegeketten im Umweltverbund
- Verringerung von Schadstoffen
- Reduktion des fossilen Treibstoffverbrauchs durch die Stärkung des regionalen Fahrradverkehrs
- Reduktion von Stellplätzen und versiegelter Flächen



Soziale Mehrwerte

- Schaffung eines zusätzlichen und günstigen Mobilitätsangebots für eine breite Nutzer:innengruppe
- Nutzung eines Fahrrads auch ohne eigenen Besitz
- Erhöhung der Lebensqualität durch Senkung des motorisierten Individualverkehrs
- Verschiedene Fahrradtypen ermöglichen auch den Transport von größeren Einkäufen, sperrigen Objekten oder Kindern



Weitere Mehrwerte

- Allgemeine Stärkung des ÖPNV
- Verfügbarkeit und Nutzung von Rädern unabhängig von Betriebszeiten
- Hochwertige Fahrräder durch regelmäßige Wartung
- Wichtiger Bestandteil inter- und multimodaler Wegeketten in Verbindung mit dem ÖPNV zur Bewältigung der ersten oder letzten Meile
- Mögliche Erweiterung des Angebots als Mobilitätsstation
- Möglichkeit zum Testen, z.B. von Lastenrädern und Abbau von Nutzungshemmnissen

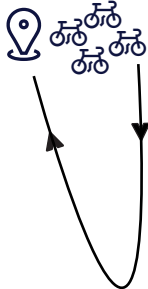
Betriebsformen des Bikesharing

Bikesharing-Systeme können grundsätzlich je nach Anwendungsfall in stationsgebundenes und stationsunabhängiges Bikesharing differenziert werden.

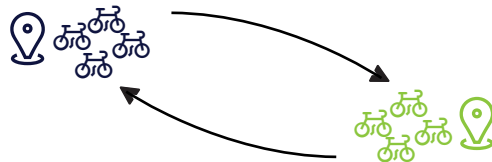
Stationsgebundenes Bikesharing

Im stationsgebundenen Bikesharing können die Leihräder nur an Stationen ausgeliehen und zurückgegeben werden. Die Stationen müssen dabei barrierefrei und durchgängig erreichbar sein. Gemäß dem Ansatz können die Leihräder entweder an derselben Station des Anbieters (A-to-A-Prinzip) oder an einer beliebigen Station des Anbieters (A-to-B-Prinzip) ausgeliehen und zurückgegeben werden. Ein A-to-A-Sharing kann für einzelne Standorte sinnvoll sein, sofern es sich um ein exklusives Quartiers- oder Unternehmensangebot handelt oder die Verfügbarkeit sichergestellt werden soll.

A-to-A-Prinzip



A-to-B-Prinzip



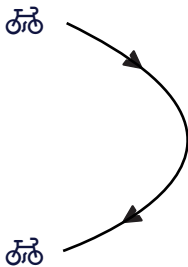
Stationsunabhängiges Bikesharing

Beim stationsunabhängigen Bikesharing, auch Freefloating-Prinzip genannt, können die Leihräder überall in einem definierten Geschäftsgebiet im öffentlichen Raum ausgeliehen und zurückgegeben werden.

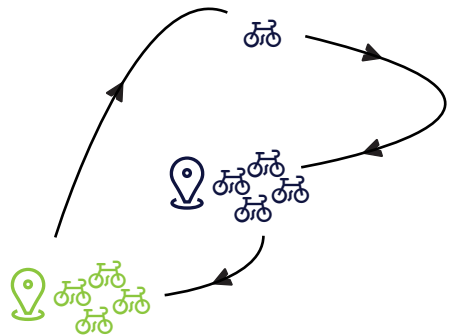
Hybrides Bikesharing

Als Sonderform kann das hybride Bikesharing gesehen werden. Bei diesem können Leihräder gemäß dem Freefloating-Prinzip mindestens in Teilen des Geschäftsgebietes genutzt werden. Zeitgleich gibt es Stationen, um verlässliche Ausleihstandorte zu ermöglichen sowie auch außerhalb des Freefloating-Gebietes ein Angebot zu schaffen, z.B. in Randgebieten. Häufig wird die Abgabe an Stationen durch monetäre Anreize attraktiver gegenüber einer freien Abgabe gestaltet.

Freefloating-Prinzip



Hybrides-Bikesharing



Mehrwerte und Risiken der Betriebsformen

Ein Bikesharing-System als öffentliches Angebot ermöglicht neues Mobilitätsverhalten vor allem im Alltag. Es resultieren jedoch auch Risiken oder Nachteile, die je nach Betriebsform unterschiedlich zu bewerten sind. Nachfolgend werden Mehrwerte und Risiken dargestellt und der jeweilige Faktor mit einer Wahrscheinlichkeit belegt. Die Wahrscheinlichkeit wird wie folgend untergliedert:

- geringe Wahrscheinlichkeit
- mittlere Wahrscheinlichkeit
- hohe Wahrscheinlichkeit

	Stations- gebundenes Bikesharing	Stations- unabhängiges Bikesharing	Hybrides Bikesharing
Verfügbarkeit an definierten Orten	➤➤➤	➤	➤➤
Regulierung von Abstellflächen	➤➤➤	➤	➤➤
Potentiale der Erweiterung zu Mobilitätsstationen	➤➤➤	➤	➤➤
Serviceaufwand	➤➤	➤	➤➤
Gefahr von Vandalismus	➤	➤➤➤	➤➤
Wahrnehmung des Bikesharing- Systems	➤➤➤	➤	➤➤
Qualität der Fein- erschließung	➤	➤➤	➤➤➤
Anzahl benötigter Leihräder	➤	➤➤➤	➤➤
Attraktivität für regionales Bikesharing	➤➤➤	➤	➤➤
Monetärer Anreiz für Nutzer*innen	➤➤	➤	➤➤➤

Bikesharing im regionalen Kontext

Bikesharing ist bislang vor allem im urbanen Raum eine Alternative, um kurze und mittlere Distanzen umweltschonend zurückzulegen. Die SprottenFlotte stellt neben dem urbanen Angebot in der Landeshauptstadt Kiel auch Leihräder in Umlandgemeinden sowie in den Städten Eckernförde, Rendsburg, Preetz und Plön bereit. Perspektivisch können weitere Gemeinden an das System angeschlossen werden. Mit diesem Vorgehen realisiert die SprottenFlotte ein regionales Bikesharing-System. Die Umsetzung eines regionalen Bikesharing-Systems erfordert eine besondere Berücksichtigung der regionalen Voraussetzungen.



Durch das regionale System können Leihräder sowohl für kurze als auch für längere Strecken genutzt werden. So ist es möglich, Leihräder in verschiedenen Betriebsgebieten zurückzugeben. Dies macht das Angebot sowohl für Pendler:innen als auch für den Freizeitverkehr attraktiv.



Das regionale Geschäftsgebiet erfordert ein stationsgebundenes oder hybrides Betriebssystem (vgl. Betriebsformen des Bikesharing). Dabei ist es denkbar, in dicht besiedelten Gebieten, z.B. im Stadtzentrum, ein stationsloses System zu realisieren und in weniger dicht bewohnten Gebieten das Ausleihen und Zurückgeben von Rädern nur an Stationen zu ermöglichen.



Da durch den regionalen Bezug auch längere Distanzen möglich sind, ist die Auswahl und die Qualität der Fahrräder von großer Bedeutung. Vor allem E-Bikes und qualitativ hochwertige, konventionelle Räder mit guter Gangschaltung sind wichtig.



Um ein regionales Bikesharing zu etablieren, muss die passende Fahrradinfrastruktur vorhanden sein. Hierzu zählt ein ausgebautes Radwegenetz zwischen den verschiedenen Standorten des Systems sowie ein guter Zustand der Radwege und ein gutes Sicherheitsempfinden bei der Nutzung der Wege. Neben der Radinfrastruktur muss zusätzlich eine stabile Internetverbindung für den Ausleihprozess sichergestellt werden.



Das Angebot des Bikesharing-Systems sollte an die regionale Topografie angepasst werden. Die regionalen Gegebenheiten müssen bei der Auswahl von Leihrädern beachtet werden.

Tarifstrukturen im Bikesharing

Grundsätzlich existieren im Kontext des Bikesharing verschiedene Tarif-Modelle. In diesem Kapitel werden die drei vorherrschenden Modelle erläutert.

Abo-Modell

Beim Abo-Modell fällt eine jährliche oder monatliche Grundgebühr für die Nutzer:innen an. Beim Verwenden der Leihräder gelten außerdem nutzungsabhängige Tarife inklusive eines Tageshöchstsatzes. Für Betreiber:innen bedeutet dies fixe Einnahmen durch die Grundgebühr, wodurch allgemein günstigere nutzungsabhängige Tarife realisierbar sind. Die fixe Grundgebühr stellt für Nutzer:innen bei seltener Nutzung eine hohe Einstiegsbarriere dar. Je häufiger Leihräder genutzt werden, desto attraktiver wird das Modell für Nutzer:innen.

Pay-Per-Use Modell

Beim Pay-Per-Use Modell erfolgt die Abrechnung nach der tatsächlichen Nutzung (nutzungsabhängige Tarife), z.B. auf Minuten- oder Halbstundenbasis. Es fällt keine Grundgebühr an. Dadurch ist die Einstiegsbarriere für Nutzer:innen geringer,

die fixen Einnahmen für Betreiber:innen entfallen jedoch. Dies kann in höheren nutzungsabhängigen Tarifen resultieren. Für Nutzer:innen ist das Modell vor allem bei einer flexiblen oder saisonalen Nutzung attraktiv, da nur Kosten für die tatsächlich in Anspruch genommene Leistung anfallen. Zudem ist das Modell simpel und leicht verständlich.

Sondertarife

Neben den beiden Standardmodellen gibt es Sondertarife, die die Nutzung des Bikesharing-Systems für bestimmte Zielgruppen attraktiv gestalten. Durch Kooperationen mit Unternehmen oder anderen Institutionen, können Zielgruppen wie Studierende oder ÖPNV-Abonnent:innen gezielt angesprochen werden. So können Nutzer:innen gewonnen und der Umweltverbund gefördert werden. Häufig werden Sondertarife auf Basis eines Abo-Modells realisiert, wobei die genauen Konditionen stark variieren können. Sondertarife werden oftmals gemäß dem Solidaritätsprinzip finanziert. Bei diesem wird für alle potenziellen Nutzer:innen (z.B. alle Mitarbeitenden eines Unternehmens) eine Grundgebühr entrichtet, unabhängig davon, ob diese das Angebot nutzen.

Good-Practices für regionales Bikesharing

Neben der SprottenFlotte gibt es weitere Good-Practice-Beispiele für regionales Bikesharing, von denen zwei an dieser Stelle vorgestellt und im Rahmen des Leitfadens an einigen Stellen zum Vergleich herangezogen werden.



Geschäftsgebiet von VRNnextbike

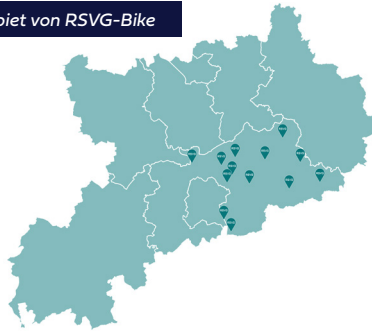


Der Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) ist Teil des im Jahre 1989 gegründeten Zweckverbandes Rhein-Neckar. Der Zweckverband ist ein Zusammenschluss aus 24 Landkreisen, Stadtkreisen und kreisfreien Städten und der drei Bundesländer Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz und Hessen, der sich eine gemeinsame und abgestimmte Durchführung des öffentlichen Personennahverkehrs und die Gestaltung und Aufrechterhaltung eines attraktiven Verkehrsangebotes in der Region als Ziel gesetzt hat.

Im Auftrag der Städte Heidelberg, Mannheim und Ludwigshafen hat der VRN im Jahr 2013 die Einrichtung und den Betrieb eines öffentlichen, regionalen Mietradsystems ausgeschrieben. Aus dieser Ausschreibung ging das deutsche Unternehmen nextbike als Gewinner hervor. Das Mietradsystem VRNnextbike startete im März 2015 mit den ersten Stationen in Mannheim, Heidelberg und Ludwigshafen. Schnell folgten weitere Gemeinden.

Heute umfasst das Angebotsgebiet 22 Städte mit über 390 Stationen und mehr als 2.400 Fahrrädern. Das System wird stationsgebunden mit konventionellen Fahrrädern und seit Dezember 2020 auch mit E-Lastenrädern betrieben.

Geschäftsgebiet von RSVG-Bike



Knapp 500 Räder



Über 130 Stationen



Über 40.000
Ausleihen (2022)

RSVG
BIKE

Das Leihradsystem der Verkehrsgesellschaft Rhein-Sieg (RSVG) bildet zusammen mit dem Kreis und den Kommunen einen weiteren wichtigen Bestandteil der zukünftigen Verkehrswende. Für die RSVG ist das im Oktober 2020 gestartete Leihradsystem zudem ein weiterer Schritt hin zu einem umweltfreundlichen Mobilitätsdienstleister. Als schnelle, flexible und emissionsfreie Ergänzung zum ÖPNV ist das RSVG-Bike ideal für Pendler:innen aber auch für Tourist:innen und Ausflügler:innen geeignet. Das Fahrradverleih-System im rechtsrheinischen Rhein-Sieg-Kreis ist seit Sommer 2022 in allen Städten und Gemeinden verfügbar. Knapp 500 Räder (konventionelle Räder, E-Bikes, Lastenräder und E-Lastenräder) können an einer der über 130 RSVG-Bike-Stationen per App geliehen und an einer beliebigen (anderen) RSVG-Bike-Station zurückgegeben werden.

In jeder Stadt oder Gemeinde befindet sich mindestens eine feste Station variabler Größe mit Ladeinfrastruktur. Zusätzlich zu den festen Stationen gibt es „virtuelle Stationen“, die lediglich mit einer Beschilderung versehen sind und dadurch schnell verschoben oder aufgehoben werden können. An diesen können Leihräder und E-Bikes abgestellt und auch ausgeliehen, jedoch nicht aufgeladen, werden. Diese „virtuellen Stationen“ erhöhen die Verfügbarkeit des Systems und bieten die Möglichkeit, die Nachfrage an diesen Standorten zu testen.

KielRegion - SprottenFlotte

Das nachfolgende Kapitel stellt den Aufbau und die Strukturen der SprottenFlotte detailliert dar. Zudem wird ein Vergleich mit den Good-Practice-Beispielen VRNnextbike und RSVG-Bike gezogen.

Die SprottenFlotte im Überblick

Die SprottenFlotte ist in nur wenigen Jahren zu einem Vorzeigeprojekt eines regionalen Bikesharing-Systems geworden. Ende 2022 standen insgesamt rund 700 Räder, davon 600 konventionelle Räder, 80 E-Bikes, 12 Lastenräder und fünf E-Lastenräder an 115 Stationen (in fünf Ausleihgebieten) den circa 75.000 registrierten Nutzer:innen zur Verfügung. Mit über einer Million Ausleihen seit Systemstart ist die SprottenFlotte überaus erfolgreich und hat sich zu einem festen Bestandteil der nachhaltigen Mobilität und zugleich zu einer bekannten und beliebten Marke in der KielRegion entwickelt.

Geschäftsgebiet der Sprottenflotte



	Über 700 Räder
	Über 115 Stationen
	Mehr als 425.000 Ausleihen (2022)


SprottenFlotte

Die Stationen der SprottenFlotte werden kontinuierlich erweitert, um in Zukunft ein flächendeckendes Netz in möglichst weiten Teilen der KielRegion bereitzustellen. Nachfolgend werden die fünf Kern-Ausleihgebieten (Stand: Ende 2022) dargestellt.

In der Landeshauptstadt Kiel, als Ursprung der SprottenFlotte, und in den direkten Umlandgemeinden existieren bereits circa 75 Stationen mit rund 420 konventionellen Leihrädern, etwa 45 E-Bikes und circa neun (E-)Lastenrädern. Insbesondere das Stadtzentrum ist bereits sehr gut erschlossen.

In Eckernförde besteht das Netz aus 14 Stationen mit circa 80 konventionellen Leihrädern, rund zehn E-Bikes und etwa zwei (E-) Lastenrädern. Die Erwartung der Stadt an das Bikesharing-System der SprottenFlotte ist klar definiert. Durch die SprottenFlotte soll das Mobilitätsangebot sowohl für Urlaubsgäste als auch für Anwohner:innen nachhaltig ausgebaut werden.

Die SprottenFlotte bietet vor allem den Berufspendler:innen in Rendsburg erweiterte Nutzungsmöglichkeiten im Alltag und erleichtert so den Umstieg vom privaten Pkw auf eine umweltschonende Mobilität. Das Netz in Rendsburg umfasst elf Stationen mit circa 50 konventionellen Leihrädern, zehn E-Bikes und zwei (E-)Lastenrädern.

Die Stadt Preetz hat sich zum Ziel gesetzt, bis 2030 klimaneutral zu werden. Die Stärkung des Radverkehrs stellt dabei eine zentrale Säule dar. Die SprottenFlotte ist in Preetz mit zehn Stationen und rund 45 konventionellen Leihrädern, circa fünf E-Bikes sowie zwei (E-)Lastenrädern vertreten.

Die SprottenFlotte in Plön soll ein Bestandteil bei der Umsetzung einer autoarmen Innenstadt in Plön sein. So werden die etwas außerhalb gelegenen Sammelparkplätze für alle interessant und fungieren in Kombination mit der SprottenFlotte als P+R-Möglichkeit. Das Netz in Plön besteht aus sechs Stationen, rund 25 konventionellen Leihrädern sowie circa fünf E-Bikes und zwei (E-)Lastenrädern.

Entwicklung und Meilensteine

SprottenFlotte

Initiierung eines regionalen Bikesharing-Systems durch die Maßnahmen im Masterplan Mobilität der KielRegion

Oktober
2017

Start der Planung und Ausschreibung durch die KielRegion GmbH

Mai
2018

Start der Pilotphase mit 17 Stationen und 200 Leihrädern im Innenstadtgebiet Kiels und in Umlandgemeinden mit Nextbike als Dienstleister

Juli
2019

Ende der Pilotphase bei mittlerweile rund 50 Stationen

Dezember
2020

Integration weiterer Fahrradtypen (Pedelecs, (E-) Lastenräder)

Mai
2021

Verstetigung des Systems und **Ausweitung** des Netzes auf weitere Städte in der Region (Preetz, Plön, Rendsburg, Eckernförde)

September
2021

Neuausschreibung des operativen Betriebs

Juni
2022

Donkey Republic ist neuer Service-Dienstleister der SprottenFlotte

Januar
2023

Förderzeiträume

Start der Bundesförderung aus dem Programm „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“ (DKV).

Zweck: Initiierung eines Bike-Sharings-Systems in der Landeshauptstadt Kiel

Start der Förderung aus dem Regionalbudget II.

Zweck: Ausweitung des regionalen Bikesharing-Systems SprottenFlotte in die Kreise Redsburg-Eckernförde und Plön

Ende der Bundesförderung (DKV).

Start der Bundesförderung aus dem Programm „Nationaler Radverkehrsplan“ (NRVP)

Zweck: Ausweitung und Verstetigung nach Eckernförde, Rendsburg, Preetz und Plön

Ende der Förderung aus Regionalbudget II

Start der Förderung aus Regionalbudget III

Zweck: Ausweitung des Lastenrad-Angebots im Bikesharing-System der KielRegion

Ende der Bundesförderung aus dem NRVP (Februar 2023)

November
2018

Oktober
2019

Dezember
2020

März
2021

September
2022

Januar
2023

Zukünftige Entwicklung der SprottenFlotte

Um das Bikesharing als nachhaltiges Mobilitätsangebot in der gesamten KielRegion flächendeckend zu etablieren, setzt sich die SprottenFlotte kurz-, mittel- und langfristige Ziele:



Kurzfristig steht bei der SprottenFlotte nach dem Wechsel des Dienstleisters die Etablierung des neuen Systems und die damit verbundene Rückkehr zu den starken Nutzungszahlen des Vorjahres (2021) an.



Mittelfristig sollen die Nutzungszahlen weiter gesteigert werden und die Angebote der SprottenFlotte durch Verdichtung und Ausweitung des Stationsnetzes, auch in neuen Gebieten, sowie die Anschaffung zusätzlicher Räder erweitert werden.



Langfristig soll die SprottenFlotte als fester und selbstverständlicher Bestandteil des klimaschonenden Mobilitätsmix in der KielRegion etabliert werden und dadurch einen wesentlichen Teil zur Zielerreichung des Modal-Splits aus dem Masterplan Mobilität sowie der Radstrategie 2030 des Landes Schleswig-Holstein beitragen. Außerdem stellt die Integration in multimodale Anwendungen ein langfristiges Ziel dar.



Die SprottenFlotte im Vergleich

In den folgenden Abschnitten werden die Tarifstrukturen sowie der organisationale Aufbau der drei vorgestellten Systeme miteinander verglichen.

Tarifstrukturen

Die SprottenFlotte setzt bei der Gestaltung des Tarifs auf eine niedrige Einstiegsbarriere. So ist derzeit die erste halbe Stunde bei jeder Ausleihe von konventionellen Rädern kostenlos. E-Bikes und Lastenräder kosten bereits ab Beginn der Ausleihe. Die Tarifstruktur ist so ausgelegt, dass vor allem kurze Leihen attraktiv für die Nutzer:innen sind. Diese müssen kein Abonnement abschließen und zahlen lediglich einen nutzungsabhängigen Tarif.

Hingegen besitzt das RSVG-Bike neben Standardtarifen auch Abo-Modelle. Für 10 Euro im Monat oder 60 Euro im Jahr (konventionelle Räder) und 15 Euro im Monat oder 90 Euro im Jahr (E-Bikes) können Abonnements abgeschlossen werden, bei denen die erste halbe Stunde für Nutzer:innen kostenfrei ist. Darüber hinaus ist das Angebot für Kund:innen des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg besonders attraktiv gestaltet. Diese können die ersten 30 Minuten kostenlos konventionelle Räder nutzen und erhalten 50% Rabatt auf die Miete der anderen Räder. Außerdem soll das Angebot von E-Bikes für Pendler:innen attraktiviert werden. Diese haben die Möglichkeit durch einen Übernachttarif E-Bikes zwischen 17 Uhr und 8 Uhr des Folgetages besonders günstig zu mieten.

Für konventionelle Räder ist das Abo-Modell von VRNnextbike identisch zu dem des RSVG-Bikes. Daneben erhalten Kund:innen des Verkehrsverbunds Rhein-Neckar einen Rabatt auf das Abonnement.

Das VRNnextbike ist vor allem für Studierende attraktiv. So können Studierende aus Mannheim, Heidelberg, Ludwigshafen, Kaiserslautern und Worms das Angebot unter Sonderkonditionen kostengünstig nutzen.

SprottenFlotte

Standardräder	E-Bikes	Lastenräder	E-Lastenräder
0€ / erste halbe Stunde 1€ jede weitere halbe Stunde Tageshöchstsatz 9€	2€ / erste halbe Stunde 1€ jede weitere halbe Stunde Tageshöchstsatz 25€	1€ / erste halbe Stunde 1€ jede weitere halbe Stunde Tageshöchstsatz 12€	2€ / erste halbe Stunde 1€ jede weitere halbe Stunde Tageshöchstsatz 25€

RSVG-Bike

Standardräder	E-Bikes	Lastenräder	E-Lastenräder
1€ / 30 Minuten Tageshöchstsatz 9€	2€ / 30 Minuten Tageshöchstsatz 18€	2€ / 30 Minuten Tageshöchstsatz 18€	3€ / 30 Minuten Tageshöchstsatz 18€

VRNnextbike

Standardräder	E-Lastenräder
1€ / 15 Minuten Tageshöchstsatz 12€	2,50€ / 30 Minuten Tageshöchstsatz 18€

Betriebsstruktur

Die Kreise und die Landeshauptstadt Kiel haben als Gesellschafter die KielRegion GmbH mit der Organisation des regionalen Bikesharing betraut. Das Regionale Mobilitätsmanagement der KielRegion GmbH übernimmt seit Systemstart der SprottenFlotte die Projektkoordination und ist Schnittstelle zwischen dem operativen Betreiber und Servicedienstleister des Systems (z. Zt. Donkey Republic) sowie den beteiligten Projektpartner:innen (Kommunen, Unternehmen und Institutionen). Als Projektkoordination ist die KielRegion GmbH für Kooperationen und das Sponsoring verantwortlich. Sie erhält die Fahrteinnahmen, besitzt alle Rechte an der Marke und ist zuständig für die Vermarktung sowie den Stationsaufbau innerhalb der definierten Rahmenbedingungen.

Landeshauptstadt Kiel

Kreis Plön

Kreis Rendsburg-Eckernförde

Gesellschafter

beschließen &

ermächtigen



KielRegion

beschäftigt



Projektkoordination (SprotenFlotte)

Akquise Kooperationspartner*innen

Mittelakquise

Politische Arbeit

Öffentlichkeit / Marketing

Stationsnetz & Tarife

schreibt aus &

vergilbt



Operativer Betrieb (z. Zt. Donkey Republic)

App / Hintergrundsysteme

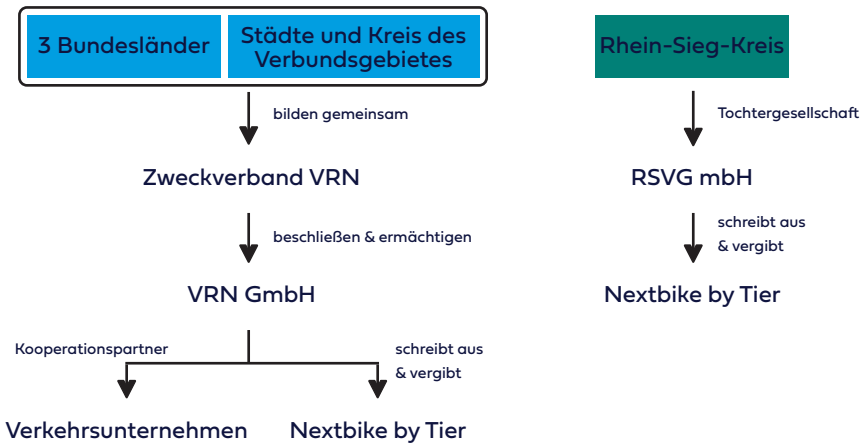
Nutzer:innendaten

Zahlungsabwicklung

Betrieb und Wartung Räder

Die Rhein-Sieg-Verkehrsgesellschaft mbH als 100%-ige Tochter des Rhein-Sieg-Kreises und der Verkehrsverbund Rhein-Neckar sind auf Grundlage des jeweiligen Nahverkehrsplanes für die Daseinsvorsorge, das heißt für die Erbringung des öffentlichen Nahverkehrs in ihrem Verbundgebiet, zuständig. Im Rhein-Sieg-Kreis ist das Fahrradmietsystem auf Grundlage eines Beschlusses des Kreistages als Bestandteil des ÖPNV-Angebotes im Nahverkehrsplan verankert und dementsprechend Teil des öffentlichen Dienstleistungsauftrags der RSVG mbH. Auch im VRN ist das Bikesharing-System als Bestandteil des öffentlichen Nahverkehrs vertraglich festgelegt und fällt dadurch in die Verantwortlichkeit der VRN GmbH.

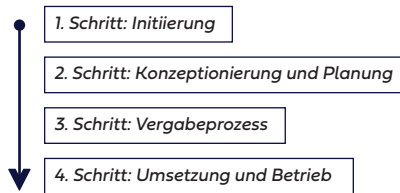
Sowohl die VRN GmbH als auch die RSVG mbH sind jeweils für die Ausschreibung des Bikesharing-Systems zuständig und Ansprechpartner für Kommunen. Darüber hinaus sind sie direkter Vertragspartner des Dienstleisters (nextbike by TIER), der alle Aufgaben des operativen Betriebs übernimmt und eigenständig Kooperationen und Sponsoring mit Partner:innen eingehen kann.



Umsetzung Sharing-System

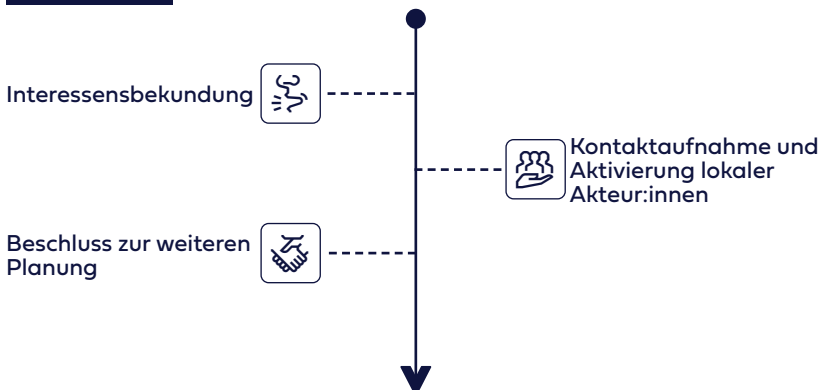
Es ist offensichtlich, dass geteilte, öffentlich zugängliche Leihräder für Kommunen, Städte, Landkreise und ihre Bürger:innen einen Mehrwert bieten. Doch welche Schritte müssen von der Idee eines regionalen Bikesharing-Systems bis zur tatsächlichen Umsetzung getätigt werden?

Im nachfolgenden Kapitel wird anhand eines Ablaufplans in den vier folgenden Schritten die Umsetzung am Beispiel der SprottenFlotte dargestellt.



Der Ablaufplan stellt die wichtigsten Schritte von der Initiierung über die Konzeptionierung bis zur Umsetzung dar. Er soll Kommunen und Landkreisen als Orientierung bei der Umsetzung von regionalen Bikesharing-Systemen dienen. Zunächst beginnt die Umsetzung mit der Initiierung.

1. Schritt: Initiierung



Initiierung

Interessensbekundung

Sobald die Idee eines regionalen Bikesharings im Raum steht, können sich interessierte Kommunen, Kreise oder eine ganze Region zusammenschließen und ihr Interesse durch eine Absichtserklärung (z.B. Letter of Interest) oder einen Beschluss bekunden.

Kontaktaufnahme und Aktivierung

Bevor die Planungsphase beginnen kann, ist es entscheidend, die Initiative zu ergreifen und dabei vor allem Kommunikations- und Überzeugungsarbeit zu leisten. Mobilität ist eine essenzielle Voraussetzung für das reibungslose Funktionieren aller Bereiche des täglichen Lebens und ein fundamentales menschliches Bedürfnis. Die Gestaltung der Mobilität in einer Kommune oder Region ist daher eine Gemeinschaftsaufgabe verschiedener lokaler Akteure.

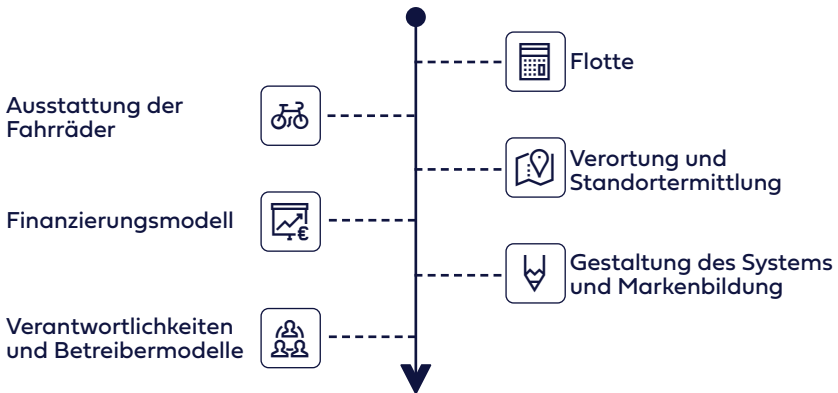
Denkbare zu beteiligende Akteur:innen sind:

- Kommunal- / Regionalpolitik
- Verwaltung
- Verkehrsverbände/ -betriebe
- Wirtschaft und Gewerbe
- Öffentliche Institutionen (z.B. Hochschule, Universitäten)
- Lokale Vereine und Verbände
- Projektentwickler:innen
- Wohnungsbaugesellschaften
- Flächeneigentümer:innen
- Anwohner:innen

Beschluss zur weiteren Planung

Nach der Beteiligung und erfolgreichen Aktivierung der lokalen Akteure kann die Einführung eines regionalen Bikesharing-Systems konkret beschlossen werden. Eine wichtige Voraussetzung hierbei ist, dass alle Beteiligten das Interesse teilen und das Vorhaben unterstützen. Im Fall der SprottenFlotte wurde dies durch den Beschluss des Masterplans Mobilität der KielRegion erreicht, in dem ein regionales Bikesharing-System als eine Umsetzungsmaßnahme enthalten ist.

2. Schritt: Konzeptionierung und Planung



Konzeptionierung und Planung

Flotte

Bei der Konzeptionierung ist zunächst die Dimensionierung des Systems und der Flotte ein entscheidender Faktor: Um die Funktionsfähigkeit des Systems zu gewährleisten, muss eine kritische Mindestgröße erreicht werden. Bei zu wenigen Stationen und Rädern wird das System nicht gut genutzt, da es zu wenige sinnvolle Relationen für die Nutzer:innen gibt. Zu viele Stationen und Räder können andererseits zu einer Unwirtschaftlichkeit im Betrieb führen.



Ausstattung der Fahrräder

Auch die Auswahl und die Ausstattung der Räder spielen eine wichtige Rolle. Zu den wichtigsten Merkmalen gehören beispielsweise:

- **Verkehrssicherheit:** alle Fahrräder müssen mind. den Vorgaben der StVZO bzw. StVO genügen. Es sollte u.a. auf zwei Bremsen (Vorder- und Hinterradbremse) sowie Klingel und Licht (Dauerbetrieb mit Nabendynamo) geachtet werden.
- **Robustheit:** Die Fahrräder sollten besonders stabile Rahmen und Bestandteile besitzen und auch gegen Witterung und Vandalismus gut geschützt sein. Empfindliche Teile wie Getriebe, Kette oder auch die Elektronik sollten geschlossen verbaut sein.
- **Transport:** Auch die Standardräder sollten den Transport (z.B. Korb, Gepäckträger) kleinerer Gegenstände und Taschen ermöglichen.



- **Komfort:** Die Fahrräder sollten auch für längere Touren bequem nutzbar sein. Hierbei ist auch eine der Topographie angepasste Gangschaltung zu beachten. Außerdem sollte der Sattel leicht höhenverstellbar sein und eine Nutzung für Klein und Groß ermöglichen. Ein tiefer Einstieg ermöglicht auch weniger mobilen Menschen eine bequeme Nutzung.
- **Fahrradtypen:** Neben Standardrädern kann auch die Ergänzung um Pedelects und (E-)Lastenräder sinnvoll sein. Pedelects sind beispielsweise für längere Touren oder bergige Regionen besonders attraktiv. (E-)Lastenräder können Transportfahrten bewältigen, für die sonst ggf. ein Kfz nötig wäre, und decken somit eine weitere Nutzungsart ab.
- **Design:** Das Design der Räder sollte ansprechend, auffällig und im Sinne des Corporate Design der Marke einheitlich sein.

Verortung und Standortermittlung

Die Auswahl von Standorten in Form von Bikesharing-Stationen hängt von mehreren Faktoren ab, die je nach Gemeinde oder Stadt unterschiedlich sein können.

- **ÖPNV-Anbindung:** Bikesharing stellt eine wichtige Ergänzung im Mobilitätsmix dar. An Standorten mit Anbindung an den ÖPNV sollte daher die Möglichkeit bestehen, Leihräder zu nutzen. An Bahnhöfen und Haltestellen ist häufig auch eine Erweiterung zu einer Mobilitätsstation, und die Ansiedlung weiterer Angebote denkbar.
- **Bedürfnisse der Nutzer:innen:** Die Standorte sollten an Orten platziert werden, an denen die Nachfrage nach Mobilität hoch ist, wie beispielsweise in der Nähe vom Einzelhandel, von Schulen, Universitäten oder Arbeitsplätzen. Eine Beteiligung der Anwohnenden ist in dem Prozess der Standortermittlung denkbar, um die Bedürfnisse der Nutzenden optimal abzudecken.
- **Einwohner:innendichte:** Standorte und Gebiete mit einer hohen Dichte von Einwohner:innen sind besonders attraktiv für potenzielle Standorte. Gleichzeitig ist ein Angebot in weniger dicht besiedelten Gebieten, z.B. am Stadtrand, als Ergänzung zum ÖPNV aus Sicht der Daseinsvorsorge sinnvoll.

Anforderungen an mögliche Bikesharing-Stationen:

- **Flächenverfügbarkeit:** Pro Standard-Station der Sprotten-Flotte mit fünf Rädern werden etwa 2 x 4,5 Meter Grundfläche sowie zwei Produktbügel zur Begrenzung benötigt.
- **Barrierefreiheit:** Standorte sollten für alle Nutzer:innen barrierefrei zugänglich sein und das reibungslose Abstellen und Entnehmen der Räder ermöglichen, ohne andere Verkehrsteilnehmer:innen, z.B. Fußgänger:innen, zu behindern.



- **Sichtbarkeit:** Stationen und Abstellflächen sollten gut einsehbar positioniert sein, um das Angebot darzustellen.
- **Sicherheit:** Die Standorte sollten gut beleuchtet und einsehbar sein, um Vandalismus vorzubeugen.

Finanzierungsmodelle

Für die Finanzierung eines regionalen Bikesharing-Systems kommen verschiedene finanzielle Mittel in Frage, die je nach System unterschiedlich stark zur Finanzierung beitragen können.



Fahrteinnahmen

Die Fahrteinnahmen werden durch die Gestaltung der Tarifstruktur maßgeblich beeinflusst. Je nach Betriebsform (vgl. Kapitel Betriebsstruktur) werden die Einnahmen verschieden aufgeteilt. Ein sehr günstiger Tarif oder das Angebot von kostenlosen halben Stunden kann zwar dazu führen, dass die Fahrteinnahmen niedrig bleiben, jedoch steigert dies die Nutzungszahlen des Bikesharing-Systems. Es ist daher wichtig, ein Gleichgewicht zwischen niedrigen Preisen und ausreichender Einnahmen zu finden, um den Betrieb des Systems aufrechtzuerhalten und gleichzeitig eine hohe Nutzerzufriedenheit zu gewährleisten.



Kommunen und Kreise

Beteiligte Kommunen und Kreise stellen kommunale Mittel als Zuschuss bereit. Für Kommunen ist es außerdem möglich, selbst Förderprogramme für die Entwicklung von Bikesharing-Systemen in Anspruch zu nehmen.



Unternehmen und Institutionen

Unternehmen und Institutionen können sich direkt am System durch Leistungserwerb beteiligen. Zum Beispiel können Stationen am Unternehmensstandort in das Bikesharing-System aufgenommen oder spezielle Tarife für Mitarbeitende erworben werden. Die Unternehmen zahlen Partnerbeiträge je nach Anzahl der Räder an den Stationen sowie ggf. weitere Leistungen.



Fördermittel

Für regionales Bikesharing besteht die Möglichkeit verschiedene Fördermittel zur Finanzierung des Systems zu beziehen. Es empfiehlt sich hierfür, die aktuellen Förderprogramme im Auge zu behalten. Eine Förderung des Bikesharing-Systems ist auf Bundes-, Landes- und Kreisebene möglich. Eine Übersicht der Bundesfördermittel ist auf der Webseite des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz zu finden.



Sponsoring

Neben der direkten Beteiligung kann auch ein klassisches Sponsoring zur Finanzierung des Systems beitragen. Hierfür können Werbeflächen auf Rädern und Stationen oder sogar die gesamte Marke und der Name des Systems genutzt werden.





Für viele Kommunen stellt die Finanzierung die größte Herausforderung dar. Die laufenden Kosten des Betriebes sind höher als die Anschaffungskosten zur Initiierung des Systems. Je größer das System ist, desto größer wird auch der Serviceaufwand. Auch Fördermittel können in diesem Kontext nur bedingt helfen, da viele Fördermittel an die Anschaffungs- oder Initiierungskosten und nicht an die laufenden Betriebskosten gebunden sind. Ein besserer Wissenstransfer kann dazu beitragen, die Kosten im Voraus besser einzuschätzen und die Finanzierung entsprechend zu planen. Denn nur mit einer realistischen Finanzierung kann ein Bikesharing-System langfristig erfolgreich betrieben werden. In diesem Kontext gilt es klar zu kommunizieren, dass die Einführung eines regionalen Bikesharing-Systems einen langfristigen Charakter besitzt. Die Perspektive auf das Bikesharing als Ergänzung zum ÖPNV und damit als Daseinsvorsorge hilft bei der Argumentation für eine Teilfinanzierung aus öffentlichen Mitteln. Auch sollten nicht-monetäre Mehrwerte, wie der gesellschaftliche Nutzen oder Klimaschutz und Gesundheit, bedacht werden.

Bei der Abschätzung für die anfallenden Kosten wird zwischen den einmaligen Investitionskosten für den Aufbau der Bikesharing-Infrastruktur und den Betriebskosten unterschieden. Zusätzlich können weitere Aufwendungen für Marketing, Kommunikation und Evaluierung sowie Personalkosten für ggf. neu zu schaffende Stellen entstehen:

Investitionskosten: Die Investitionskosten sind im Wesentlichen abhängig von der Ausstattung der einzelnen Bikesharing-Stationen sowie der Anzahl der Leihräder und dem gewählten Modell: Es werden Fahrräder erworben (Eigentumsübergang) oder ein Leasingmodell gewählt, bei dem die Räder im Eigentum des Betreibers verbleiben. Im zweiten Fall sind die Investitionskosten deutlich niedriger, wobei die Betriebskosten entsprechend höher ausfallen, was sich insbesondere bei längeren Laufzeiten auswirkt. Die Anzahl der Räder wird während der Flotten-dimensionierung festgelegt.

Betriebskosten: Die Betriebskosten sind neben dem gewählten Modell für die Nutzung der Räder abhängig von den geforderten Leistungen und dem vereinbarten „Service Level“ (Wie oft werden Stationen kontrolliert, Räder umverteilt, repariert etc.?). Im Allgemeinen fallen Kosten für Wartung, Reparatur und Umverteilung der Räder sowie für den Betrieb der digitalen Verleihplattform (inklusive App) und der Abwicklung von Vermietung, Zahlung, Kund:innenservice, etc. an. Bei einer Integration von E-Bikes in die Flotte können weitere Kosten für den Betrieb von Ladeinfrastruktur und Strom anfallen. Einige Kosten können je nach Modell in den kommunalen Betrieb integriert werden.

Weitere Kosten: Zusätzlich können weitere Ausgaben für Marketing, Kommunikation und Evaluierung anfallen. Auch die Schaffung neuer Stellen für das Personal des Systems verursacht Kosten. Es ist wichtig, diese Kosten bei der Planung des Bikesharing-Systems zu berücksichtigen, um sicherzustellen, dass das System langfristig tragfähig bleibt.



Gestaltung des Systems und Markenbildung

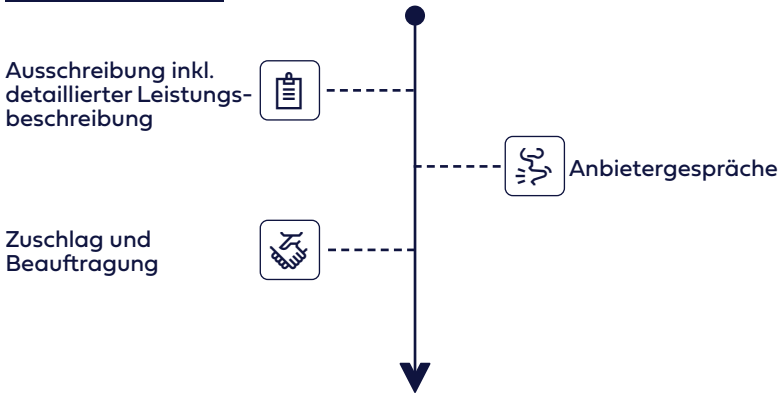
Bei einem stationären System ist die Sichtbarkeit und die Wiedererkennbarkeit der Stationen essenziell. Hierbei kann zum Beispiel mit Bodenmarkierungen oder auch mit Schildern oder Stelen gearbeitet werden. Die SprottenFlotte nutzt an den meisten Stationen zwei „Stationsbügel“ zur seitlichen Begrenzung der Abstellfläche. Neben einer guten Sichtbarkeit unterstützen die Bügel das intuitive und geordnete Abstellen der Räder.

Spätestens im Zuge der Gestaltung des Systems sollte auch die Markenbildung erfolgen. Bei der Bildung einer Marke ist es wichtig, dass diese einprägsam und ansprechend gestaltet ist, um im Gedächtnis der Zielgruppe zu bleiben. Die Marke sollte sich deutlich von anderen Angeboten abheben und die Werte und Botschaften des Bikesharing-Systems vermitteln. Zudem ist es ratsam, die Marke in allen Kommunikationsmaßnahmen einheitlich und konsistent zu verwenden, um eine hohe Wiedererkennbarkeit zu erreichen. Es kann auch sinnvoll sein, eine begleitende Marketingstrategie zu entwickeln, um das Angebot gezielt zu bewerben und potenzielle Nutzer:innen anzusprechen. Die bestenfalls lokale oder regionale Marke trägt zu einer höheren Identifikation und Bekanntheit bei potenziellen Nutzer:innen bei und steigert das Image des Systems.

Verantwortlichkeiten und Betreibermodelle

Es ist unüblich, eine gesamte Flotte zu beschaffen und den kompletten Betrieb in Eigenleistung zu führen. Häufig angewendete Modelle werden im Abschnitt „Betriebsstruktur“ erläutert. In der Regel werden Art und Umfang des Betriebs und die einzelnen Leistungen in der Ausschreibung im Rahmen des Vergabeprozesses festgelegt.

3. Schritt: Vergabeprozess



Vergabeprozess

Ausschreibung inkl. Leistungsbeschreibung

Auf Grundlage der Konzeption des Systems erfolgt die Ausschreibung des Systems. Der Vergabeprozess sollte so gestaltet sein, dass verschiedene potenzielle Bewerber:innen des derzeit relativ kleinen Bikesharing-Marktes angesprochen werden. Für die Gestaltung der Ausschreibung und der Wahl des Vergabeverfahrens empfiehlt sich die Begleitung durch entsprechende Rechtsexpert:innen.

Im Vergabeprozess sollte ein angemessenes „Service Level Agreement“ hinsichtlich der regelmäßigen Wartung und Kontrolle von Rädern festgelegt werden. Hierbei müssen einerseits hohe Qualitätsstandards sichergestellt werden, andererseits müssen die Anforderungen durch die bietenden Dienstleister abgebildet werden können – ohne den Kostenrahmen zu sprengen.

Typische Inhalte der öffentlichen Ausschreibung sind auf den folgenden Seiten aufgelistet.

Abschnitt I: Allgemeine Informationen zum Auftraggeber

Der erste Abschnitt der Ausschreibung umfasst allgemeine und formale Informationen zum Auftraggeber.

Abschnitt II: Ausschreibungsgegenstand

Die Angaben in diesem Abschnitt sind für potenzielle Bieter von großer Bedeutung. Er soll zur Abschätzung dienen, ob der potenzielle Bieter den Anforderungen der Ausschreibung entsprechen kann. Inhalte des Abschnittes sind:

- **Beschreibung des Auftrags:** Neben der Bezeichnung und der Art des Auftrags werden hier Details zum Auftrag beschrieben, wie beispielsweise der Erfüllungsort, die Zuschlagskriterien, die Laufzeit des Vertrags, eventuelle Beschränkungen oder Angaben über Varianten und Alternativangebote.
- **Leistungsbeschreibung:** Bestandteil dieses Abschnitts ist auch die detaillierte Leistungsbeschreibung, bei der die in der Konzeptionierung beschlossenen Punkte möglichst genau ausgeführt werden. Neben der Dimensionierung des Systems sind die gewünschten Service-Standards maßgebliche Bestandteile.
- **Rahmenbedingungen:** Es werden Angaben zum geschätzten Gesamtwert der Ausschreibung sowie zu potenziellen Losen getätigt. Sofern es Lose gibt, werden diese beschrieben und der geschätzte Wert für jedes Los angegeben.

Abschnitt III: Rechtliche, wirtschaftliche, finanzielle und technische Angaben

Dieser Teil enthält hauptsächlich Angaben zu den technischen, wirtschaftlichen und finanziellen Mindestanforderungen, die von den Bewerber:innen erfüllt werden müssen. Darüber hinaus werden rechtliche Teilnahmebedingungen festgelegt sowie erforderliche Sicherheitsleistungen oder Versicherungen definiert.

Abschnitt VI: Vergabeverfahren

Dieser Abschnitt umfasst die Beschreibung der Verfahrensschritte und Fristen, einschließlich der Einreichungsfrist für Angebote. Darüber hinaus werden Informationen über die Art und Weise, wie Angebote eingereicht werden können und welche Formalitäten dabei zu beachten sind, beschrieben. Im Kontext des Vergabeverfahrens werden außerdem Angaben zu den Bewertungskriterien, die bei der Vergabe des Auftrags berücksichtigt werden, getätigt.

Abschnitt V: Zusätzliche Angaben

Der letzte Abschnitt bietet den Raum für zusätzliche Angaben, die den oben genannten Bereichen nicht zugeordnet werden können.

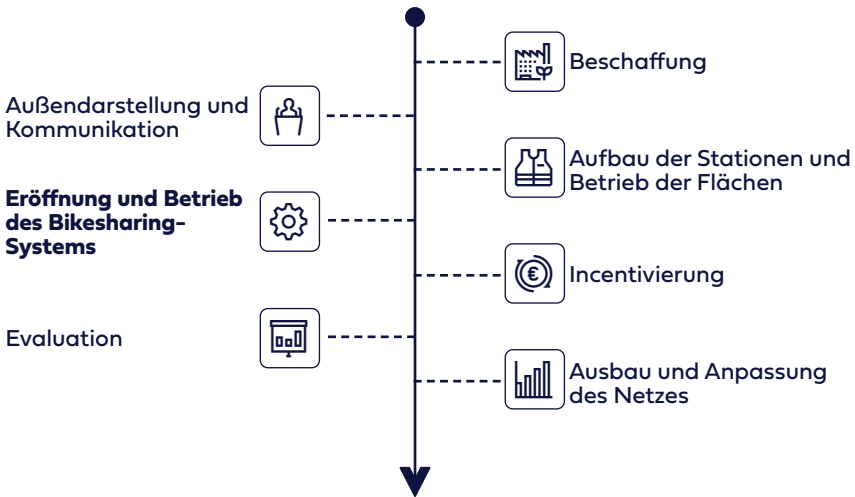


Anbietersgespräche

Anbietersgespräche dienen dazu, im Rahmen einer Ausschreibung den Dialog zwischen der ausschreibenden Stelle und den potenziellen Anbietern zu fördern. Dabei können Fragen zu den Ausschreibungsunterlagen geklärt, Unklarheiten beseitigt und Hinweise auf mögliche Lösungen gegeben werden. Die Anbietersgespräche sollen auch dazu beitragen, dass die potenziellen Anbieter ein besseres Verständnis für die Anforderungen der Ausschreibung bekommen und in der Folge bessere Angebote abgeben können. Die Möglichkeit zur Durchführung solcher Gespräche ist abhängig von der gewählten Verfahrensart der Vergabe. Auf Grund der hohen Komplexität bei der Umsetzung eines Bikesharing-Systems sind diese aber häufig sinnvoll, um ein besseres Verständnis der Ausschreibung zu erlangen und Unklarheiten zu beseitigen.

Zuschlag und Beauftragung

Auf Grundlage der im Vorfeld festgelegten Zuschlagskriterien entfällt der Zuschlag auf das beste Angebot und es erfolgt die Beauftragung des Bieters.



Umsetzung und Betrieb

Beschaffung

Die Beschaffung der Infrastruktur lässt sich in zwei Bereiche gliedern. Einerseits müssen ggf. infrastrukturelle Elemente der Stationen und Abstellflächen beschafft werden, andererseits werden die Leihräder bestellt. Im Fall der SprottenFlotte beschafft die KielRegion GmbH die Stationsbügel zur Markierung der Station, während die Kommunen bzw. Flächeneigentümer:innen für die Stationsflächen verantwortlich sind.

Außendarstellung und Kommunikation

Eine gute Kommunikation des Angebots ist essenziell für das erfolgreiche Etablieren des Bikesharings. Gezielte Informationskampagnen können das Bewusstsein für Bikesharing-Systeme steigern und die Akzeptanz bei potenziellen Nutzer:innen erhöhen.

In allen Stufen des Umsetzungsprozesses müssen daher entsprechende Kanäle zur Kommunikation des Angebots bedient werden. Folgende Grafik zeigt mögliche Marketing- und Kommunikationsinstrumente in den einzelnen Prozessschritten:

Vor Inbetriebnahme

- Online-Kampagnen, beispielweise über Social Media
- Plakate und Flyer in der Umgebung
- Informationsveranstaltungen für Anwohner:innen und Interessierte

Bei Eröffnung

- Eröffnungsereignis und frühzeitige Ankündigung
- Pressemitteilungen und Veröffentlichungen in lokalen Medien
- gezielte Aktionen zur Kund:innengewinnung (z.B. Einstiegsangebote)

Laufender Betrieb

- Präsenz des Systems auf lokalen Veranstaltungen
- Kooperationen mit lokalen Unternehmen und Institutionen
- Kundenbindungsmaßnahmen (z.B. Rabattaktionen, etc.)

Aufbau der Stationen und Betrieb

Die Verantwortlichkeiten des Aufbaus müssen im Vorfeld mit den beteiligten Akteuren geklärt werden. Der Aufbau kann durch lokale (Bau-)Unternehmen oder kommunale Akteure (z.B. Bauhof) erfolgen. Während des Betriebs sind ggf. die Flächeneigentümer:innen für übliche Pflichten (z.B. Winterdienst) einzubinden.

Eröffnung und Betrieb des Sharing-Systems

Es empfiehlt sich, die Inbetriebnahme des Systems möglichst öffentlichkeitswirksam zu gestalten, um das Interesse der Bürger:innen zu wecken und auf das Angebot aufmerksam zu machen.



Zum Start der SprottenFlotte gab es beispielsweise eine Veranstaltung, zu der alle Beteiligten der mitwirkenden Städte und Gemeinden der KielRegion sowie die Öffentlichkeit eingeladen wurden.

Die Platzierung der Leihräder im öffentlichen Raum bietet durch die durchgängige Verfügbarkeit einen essenziellen Mehrwert, birgt jedoch auch die Risiken einer fehlenden Überwachung und in manchen Fällen auch Vandalismus an Stationen oder Rädern. Eine Regulierung der Abstellflächen und die Platzierung von Stationen an gut einsehbaren Orten hilft nicht nur der Sichtbarkeit und Akzeptanz des Systems insgesamt, sondern beugt auch Vandalismus vor. Auch eine positive Kommunikation und die Schaffung einer lokalen Marke, wie im Beispiel SprottenFlotte, sind wichtig für eine hohe Akzeptanz. Kontrollmechanismen durch beispielsweise Fotos bei der Abgabe des Rades können helfen, die Herausforderung zu bewältigen.

Incentivierung

Vor allem bei der Inbetriebnahme und in der Anlaufphase eines neuen Bikesharing-Systems sollten Maßnahmen zur Incentivierung etabliert werden. Diese zielen darauf ab, Anreize für Nutzer:innen zu schaffen, das eingeführte Bikesharing-System zu nutzen und den Einstieg für Kund:innen möglichst niedrigschwellig zu halten. Mögliche Maßnahmen sind beispielsweise:



Preisliche Anreize

Die Preisstruktur kann so gestaltet werden, dass die Nutzung von Bikesharing-Systemen im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln günstiger ist. Dies kann durch niedrigere Tarife, spezielle Angebote oder Rabatte erreicht werden. Beim Start können Einstiegsangebote oder temporäre Angebote sinnvoll sein.



Belohnungen

Nutzer:innen können durch Belohnungen motiviert werden, das Fahrrad zu nutzen. Beispielsweise können Treueprogramme eingerichtet werden, die Nutzer:innen für eine bestimmte Anzahl von Fahrten oder eine bestimmte Dauer der Nutzung belohnen. Belohnungen können auch eingesetzt werden, um bestimmte Nutzungen zu fördern, z.B. Freiminuten, wenn das Rad an einer leeren Station oder an bestimmten Standorten zurückgegeben wird.



Komfort und Qualität

Bikesharing-Systeme sollten Nutzer:innen einen hohen Komfort und eine hohe Qualität bieten, um die Nutzung attraktiver zu machen. Dies umfasst eine einfache Buchung, eine bequeme Abholung und Rückgabe der Räder, eine gute Wartung und Pflege der Räder sowie eine ausreichende Verfügbarkeit und einen guten und erreichbaren Kund:innenservice.



Integration in multimodale Mobilitätskonzepte

Bikesharing-Systeme können Teil von multimodalen Mobilitätskonzepten werden, bei denen verschiedene Verkehrsmittel miteinander kombiniert werden, um eine möglichst effiziente und nachhaltige Mobilität zu gewährleisten. Eine nahtlose Integration von Bikesharing in bestehende Verkehrssysteme und ggf. sogar Tarife (z.B. ÖPNV-Tickets) erhöht die Attraktivität.

Evaluation

Im Laufe des Betriebs ist es wichtig, eine Evaluierung durchzuführen, um die Effektivität und Effizienz des Systems zu bewerten und gegebenenfalls Anpassungen vorzunehmen. Es ist wichtig, das System regelmäßig zu evaluieren, um sicherzustellen, dass es den Bedürfnissen der Nutzer:innen entspricht und effektiv und effizient bleibt. Dazu können folgende Schritte unternommen werden:

1. Datenerfassung

Zu relevanten Daten gehören beispielsweise die Anzahl der registrierten Nutzer:innen, die Anzahl der Fahrten pro Tag und pro Rad, die durchschnittliche Dauer einer Fahrt oder die Auslastung der Stationen.

2. Analyse

Die erfassten Daten müssen regelmäßig analysiert werden, um Schwachstellen und Verbesserungsmöglichkeiten zu identifizieren. Mögliche Fragen, die bei der Analyse beantwortet werden können, sind: Wie gut wird das System genutzt? Gibt es Stationen, die zu voll oder zu leer sind und wo kann eine Erweiterung durch neue Stationen sinnvoll sein? Gibt es Zeiten, in denen das System besonders stark genutzt wird?

3. Feedback von Nutzer:innen

Es ist sinnvoll, Feedback von Nutzer:innen einzuholen, um mögliche Probleme oder Verbesserungsmöglichkeiten zu identifizieren. Hierfür können Umfragen, Kommentarfelder in der App oder Gespräche mit Nutzer:innen vor Ort Anwendung finden.

4. Anpassungen

Auf Basis der Analyse und des Feedbacks der Nutzer:innen können Anpassungen am System vorgenommen werden, um es effektiver und effizienter zu machen. Mögliche Anpassungen könnten sein: Verlegung von Stationen, Änderung des Preismodells oder Optimierung der App.



Ausbau und Anpassung des Netzes

Für die Ausweitung des Stationsnetzes können bestimmte Aspekte fokussiert werden, die anhand des Beispiels SprottenFlotte nachfolgend aufgeführt werden:



Eigeninitiative

Die KielRegion unterstützt Kommunen und andere Akteure innerhalb der Region, die eine hohe Eigeninitiative zur Integration der SprottenFlotte zeigen und sich in das bestehende Netz der SprottenFlotte integrieren lassen. Auch bei neuen Stationen innerhalb des bestehenden Netzes versucht die KielRegion auf Wünsche der Kommunen einzugehen.



Standortauswahl

Bei der Auswahl potenzieller Standorte werden die Kommunen direkt eingebunden sowie die Stärkung intermodaler Wegekette fokussiert. Neue Standorte sollen als Ergänzung zum vorhandenen ÖPNV-Netz, auch in ländlichen Regionen, dienen.



Einwohner:innendichte

Gebiete mit einer hohen Anzahl an Einwohner:innen bieten ein großes Potenzial für neue Nutzer:innen und sind somit besonders attraktiv. Die SprottenFlotte fokussiert sich nicht nur auf eine Stärkung des Alltagsverkehrs in der KielRegion, sondern auch auf Gebiete mit hohem Freizeitverkehr.

Für Ihre Fragen stehen wir gerne zur Verfügung!

KielRegion GmbH

Wissenschaftspark Kiel

Neufeldtstraße 6

24118 Kiel

Tel.: 0431 53 03 55 0

Fax: 0431 53 03 55 29

info@kielregion.de

Redaktion

Valentin Demel inno2grid GmbH valentin.demel@inno2grid.com

Benno Hilwerling KielRegion GmbH b.hilwerling@kielregion.de

Gestaltung & Layout

Thomas Keller inno2grid GmbH thomas.keller@inno2grid.com

Mike Scheipers inno2grid GmbH mike.scheipers@inno2grid.com

Bildmaterial

Frithjof Blasch bulgenslag.de

Marco Knopp lichtundfelder.de

Frank Molter frankmolter.info

Seite 15: Bildmaterial der Rhein-Sieg-Verkehrsgesellschaft mbH

Seite 15: Bildmaterial des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar GmbH

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



SprottenFlotte



KielRegion



KielRegion