



Amt für Mobilität und Tiefbau

11.03.2020

Ihr/e Ansprechpartner/in:

Herr Stewen

Telefon: 492-6584

Stewen@stadt-muenster.de

Öffentliche **Beschlussvorlage**

Betrifft

Grundsatzbeschluss zur Einführung eines Bike-Sharing-Systems in Münster

Beratungsfolge

19.03.2020	Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wohnen	Vorberatung
25.03.2020	Haupt- und Finanzausschuss	Vorberatung
25.03.2020	Rat	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

I. Sachentscheidung:

1. Der Rat nimmt die Ergebnisse der „Machbarkeitsstudie Bike-Sharing-System in Münster“ (s. Anlage 1) zur Kenntnis.
2. Der Rat beschließt die Einführung eines öffentlichen Bike-Sharing-Systems in Münster mit dem Ziel, hierfür die Stadtwerke Münster GmbH – gemäß den Empfehlungen der Machbarkeitsstudie - als Betreiberin einzusetzen.
3. Der Rat beschließt, dass die Variante 1 der Machbarkeitsstudie (erweiterter Innenstadtbereich) nicht weiter verfolgt wird, sondern die Varianten 2 (Bedienungsgebiet Gesamtstadt, keine E-Bikes außer Lastenräder) und 3 (Bedienungsgebiet Gesamtstadt, ausschließlich E-Bikes) sowie Mischformen aus diesen in einer vertiefenden Studie betrachtet werden sollen.
4. Der Rat beschließt, dass die Verwaltung klärt, unter welchen rechtlichen, steuerlichen, finanziellen und organisatorischen Rahmenbedingungen der Aufbau und Betrieb eines Bike-Sharing-Systems für Münster im Rahmen einer Direktvergabe an die Stadtwerke Münster GmbH umgesetzt werden kann.
5. Der Rat beauftragt die Verwaltung, Gespräche mit den Umlandgemeinden zur Einbeziehung der Stadtregion in das Bike-Sharing zu führen.
6. Die Anträge A-R/0045/2015 „Münster-Bikes-Sharing – innovativ, umweltfreundlich und praktisch“ der CDU-Ratsfraktion und A-R/0051/2017 „Ein öffentliches Leihrad-System für Münster“ sowie der Antrag zum Haushalt 2020 vom 21.11.2019 der CDU-Ratsfraktion und der Bündnis 90/Die Grünen/GAL-Ratsfraktion Münster sind damit erledigt.

II. Finanzielle Auswirkungen:

Es wird zur Kenntnis genommen, dass der Stadt Münster für die Vertiefungsstudie bzw. Detailplanungen zur Implementierung des Bike-Sharing-Systems Kosten in Höhe von ca. 150.000 € entstehen. Einnahmen werden nicht erwartet.

Die v. g. Sachentscheidung ist wie folgt zu finanzieren:

Teilergebnisplan					
	Nr.	Bezeichnung	Haush.- jahr	Betrag €	Bemerkungen
Produktgruppe	1201	Bereitstellung von Verkehrsflächen und -anlagen			
Zeile	16	Sonstige ordentliche Aufwendungen	2020	150.000	Detailplanungen
Ergebnis				150.000	

Die zur Finanzierung erforderlichen Ermächtigungen sind im Haushaltsplan 2020 bei der o. g. Produktgruppe veranschlagt.

Begründung:

Die vorliegende Machbarkeitsstudie belegt, dass öffentliche Fahrradverleihsysteme sich mittlerweile als Standard in europäischen Großstädten und insbesondere auch in deutschen Fahrradstädten durchgesetzt haben. Daher sollte ein attraktives Bike-Sharing-System als aktiver Beitrag zur Radverkehrsförderung auch zum Serviceangebot der Fahrradstadt Münster gehören. Zur Ausgestaltung, zum Umfang und zum Betrieb eines solchen Systems gibt es mittlerweile erfolgreiche „best-practice“-Beispiele, aktuell aus den Städten Bonn, Freiburg und Köln.

Nach Vorbild eines Amsterdamer Konzepts¹ zur Entlastung öffentlicher Räume kann ein Bike-Sharing je nach Ausprägung dazu führen, mehr Radverkehr mit weniger Fahrrädern zu bewerkstelligen und damit einen Beitrag zum Fahrradparkproblem in den Fahrradstädten leisten. So kann, auf Münster übertragen, z. B. dem hohen Fahrrad-Parkdruck im öffentlichen Raum entgegengewirkt und dieser möglicherweise anderweitig genutzt werden.

Ein öffentliches Leihradsystem schafft zusätzliche Mobilitätsoptionen: Als integraler Bestandteil des ÖPNV-Gesamtsystems fördert es durch Kombination mit anderen Verkehrsträgern intermodale Wegeketten. Im Anschluss an eine Bahnfahrt, kann beispielsweise die „letzte Meile“ flexibel mit dem Rad zurückgelegt werden. Zudem können auch ungeplante, spontane Radfahrten jederzeit und an nahezu jedem Ort im Stadtgebiet unternommen werden. Damit wird nicht nur den zahlreichen Einpendlern, sondern auch den Münsteranerinnen und Münsteranern ein weiterer Mobilitätsbaustein zur Verfügung gestellt. Ein Fahrradverleihsystem ermöglicht ein Mobilitätsangebot über die Bedienzeiten der Stadtbusse hinaus – also auch nachts. Mit dem Einsatz von E-Bikes als Leihräder können sowohl der „Nutzfaktor“ als auch der „Spaßfaktor“ die Zielgruppen des Bike-Sharings erweitern.

Die bereits etablierten E-Scooter sind nicht als Ersatz für ein Bike-Sharing zu werten, da die jeweiligen Zielgruppen different sind. Sie sind vielmehr ein attraktiver komplettierender Bestandteil der „letzten Meile“.

Dies sind die Hauptkenntnisse der Machbarkeitsstudie „Bike-Sharing-System in Münster“ (s. Anlage 1) der Büros Thiemann-Linden und AB Stadtverkehr, die 2019 für die Stadt Münster erarbeitet wurde.

¹ Der „Mehrjahresplan Fahrrad 2017-2022“ der Stadt Amsterdam strebt an, dass mehr Wege mit dem Fahrrad auf weniger Rädern zurückgelegt werden. Werden mehr Fahrräder geteilt, entfallen die Notwendigkeit des Vorhaltens eines Zweirades und damit die Inanspruchnahme von öffentlichem Raum zum Abstellen.

Das Bike-Sharing-System für Münster ist ein integraler, eigenständiger Baustein des „Masterplans Mobilität Münster 2035+“ sowie ein wesentlicher Bestandteil der zukünftigen, nachhaltigen Mobilität Münsters.

1. Grobkonzept für ein Bike-Sharing-System in Münster

Im Ergebnis sprechen sich die Gutachter aus den oben genannten Gründen klar für die Einführung eines Bike-Sharing-Systems in Münster aus.

Die Studie empfiehlt die Einführung eines „Hybrid-Modells“ mit „fixen“ und „free-floating“-Elementen nach neuestem Standard und orientiert sich hierbei u. a. an den aktuellen Beispielen der Städte Bonn, Köln und Freiburg. Dieses Modell kombiniert die Vorzüge baulicher Stationen (Ausleihe und Rückgabe) mit den Vorzügen einer flexiblen Rückgabe z. B. entlang des Hauptstraßennetzes. Insbesondere im städtebaulich-historisch besonders sensiblen Bereich der Altstadt und im Umfeld des Münsteraner Hauptbahnhofs herrschen besondere und vielfältige Ansprüche an den Straßenraum bei gleichzeitig hohem Fahrradparkdruck und einem deutlichen Defizit an geordnetem Fahrradparken bzw. Abstellkapazitäten. Daher empfiehlt die Studie hier stationsloses Ausleihen und Zurückgeben auszuschließen.

1.1. Ausbauvarianten, Investitions- und Betriebskosten

Die Machbarkeitsstudie stellt folgende drei Ausbau-Varianten für ein öffentliches Fahrradverleihsystem dar:

Tabelle 1: Darstellung der drei Ausbauvarianten und deren grob geschätzte Kosten

	Variante 1: Konzentration auf den Innenraum	Variante 2: Gesamtstadt als Bedienungsgebiet mit 5.000 Mieträdern	Variante 3: Gesamtstadt mit 5.000 Miet- Pedelecs
Anzahl d. Fahrräder	2.500 muskelkraftbetriebene Räder	5.000 muskelkraftbetriebene Räder	5.000 Pedelecs
Anzahl d. Stationen	147, davon 6 für E-Lastenräder	292, davon 6 für E-Lastenräder	292, davon 6 für E-Lastenräder
Betriebsgebiet	Innenraum (siehe Anlage 2)	Gesamtstadt (siehe Anlage 3)	Gesamtstadt (siehe Anlage 3)
Investitionskosten	3,16 Mio. €	6,01 Mio. €	10,13 Mio. €
Betriebskosten p. a.	1,76 Mio. €	3,56 Mio. €	4,23 Mio. €
Einnahmen p. a.	0,38 Mio. €	0,6 Mio. €	0,75 Mio. €
Zuschussbedarf p. a.	1,39 Mio. €	2,91 Mio. €	3,49 Mio. €

Die dargestellte Variante 1 ist nicht weiterzuverfolgen, da in Bezug auf die Zielgruppe der Einpendelnden wichtige Arbeitsplatzschwerpunkte nicht abgedeckt werden (Loddenheide, Hansa-Businesspark, Hessenweg) und nur wenige Umsteigemöglichkeiten zum SPNV gegeben sind.

Außerdem bieten Varianten 2 und 3 die Chance, die großen Wohngebietsprojekte Oxford- und York-Kaserne in das Bike-Sharing mit einzubeziehen und ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten zu fördern. Dies ist auch im Zusammenspiel mit der Reaktivierung der WLE-Bahnstrecke als erstem Baustein einer zukünftigen Münsterland-S-Bahn zu sehen. Eine Entscheidung für ein von vornherein gesamtstädtisches System ermöglicht darüber hinaus, die stadtreionalen Velorouten mit in das System zu integrieren und das Bike-Sharing mittelfristig entlang dieser Achsen ins Umland zu erweitern. Hierfür

sind Gespräche mit den Nachbarkommunen aufzunehmen. Ferner erlauben Varianten 2 und 3 Synergien aus dem Modellprojekt „Hiltrup On Demand“ zu generieren.

1.2. Stationen

Je nach Konzept sollen Stationen vorgesehen werden, die entweder mit einer Infosteile mit Einschub- oder Anlehnbügel für durchschnittlich 10 Mieträder oder lediglich einem kontrastreich abmarkierten Abstellbereich ausgestattet sind (bei Bedarf mit Pollern als Schutz gegen PKW-Falschparken). Softwareseitig kann durch georeferenzierte Abstellzonen dafür gesorgt werden, dass das Beenden der Ausleihe lediglich in dafür vorgesehenen Zonen erfolgen kann, z. B. in den o. g. abmarkierten Abstellbereichen. Bei der Free-Floating-Komponente, d. h. dem beliebigen Abstellen der Räder im Stadtgebiet, könnte den Nutzenden z. B. ein Bonus gewährt werden, wenn sie die Räder in den „virtuellen“ Abstellzonen parken. Zusätzlich empfiehlt die Studie in den innenstadtnahen, dicht bebauten Wohnquartieren sechs Stationen für E-Lastenräder, die ggf. in der Anzahl erweiterbar sind oder als Komponente in wohngebietsbezogene Mobilstationen integriert werden können.

1.3. Tarifliche Integration

Laut Machbarkeitsstudie ist ein Solidarmodell für das Bike-Sharing-Angebot mit den Hochschulen in Münster empfehlenswert, idealerweise über das Semesterticket. Bei der Neuverhandlung der Konditionen des Semestertickets könnte beispielsweise eine Öffnungsklausel vereinbart werden, die die Einführung eines Zusatzbeitrags für das Bike-Sharing grundsätzlich ermöglicht. Darüber hinaus sollten aber auch andere Zielgruppen als die Studierenden im Fokus stehen. Die Integration in das Ticketing der Stadtwerke Münster (Stichwort: PlusCard) ist zwingend vorzusehen. Hierdurch könnten ÖPNV-Zeitkarteninhaber ein Tageskontingent von 30 Gratisminuten erhalten, die frei auf mehrere Fahrten aufteilbar sind (z. B. 3 Fahrten à 10 Minuten). Ob darüber hinausgehend dem Kunden z. B. 30 Freiminuten pro Leihvorgang gewährt werden können, ist vor dem Hintergrund der damit einhergehenden Einnahmeverluste kritisch zu hinterfragen und sollte im Rahmen der Vertiefungsstudie geprüft werden.

1.4. Zugang zum System

Die Gutachter empfehlen die Chancen der Digitalisierung bei einem neuen System zu nutzen und den Zugang zum System per App niederschwellig zu ermöglichen. Ein System, welches aus einfachen Stationen sowie Fahrrädern mit intelligenter Schließtechnik besteht, stellt einen neuen Stand der Technik mit vergleichsweise günstigen Investitionskosten dar. Dieser technische Umbruch beim Bike-Sharing wird aktuell auch beim Mainzer System „MVG Mein Rad“ vollzogen. Das Mainzer System war in Münster im Ratsantrag von 2017 der Referenzfall.

2. Empfehlungen für das weitere Vorgehen

Damit das Bike-Sharing-System für Münster unter Berücksichtigung der gutachterlichen Empfehlungen weiter vorbereitet werden kann, werden mit dieser Vorlage der Grundsatzbeschluss zur Einführung eingeholt sowie damit einhergehende Prüfaufträge an die Verwaltung gestellt.

Ziel ist es, auf Basis der vorliegenden Ergebnisse der Machbarkeitsstudie sowie nach Klärung der genannten Rahmenbedingungen, durch ein europaweites Ausschreibungsverfahren einen geeigneten Anbieter zu finden.

Die Gutachter empfehlen, wie in mehreren anderen Städten erfolgreich umgesetzt (z. B. Köln, Freiburg, Bonn), die Trägerschaft im „Konzern Stadt“, d. h. bei der Stadtwerke Münster GmbH anzusiedeln. Das Bike-Sharing-System könnte neben dem Stadtbusverkehr, dem Carsharing über die Beteiligung an Stadtteilauto und dem zukünftigen Angebot „Hiltrup On Demand“ eine weitere Säule im Mobilitätsportfolio der Stadtwerke darstellen. Auf diese Weise werden unterschiedlichste Mobilitätsangebote aus einer Hand angeboten (z. B. Mobilitätsflat in Augsburg). Als integrativer Teil des ÖPNV-

Angebots dient das Bike-Sharing-System dem Gemeinwohl bzw. der kommunalen Daseinsvorsorge. In Abstimmung mit der Stadtwerke Münster GmbH beauftragt die Verwaltung bis zum Sommer 2020 eine vertiefende Studie, die offene Detailfragen in Bezug auf die Umsetzung der Varianten 2 oder 3 klärt. Zu klärende Detailfragen sind beispielsweise die Zusammenarbeit mit Privaten im Hinblick auf die (Ko-)Finanzierung (Sponsoring im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements, Werbung) oder der Umfang der Ausstattung mit E-Bikes sowie mögliche Kooperationen mit E-Scooter-Anbietern.

Parallel prüft die Verwaltung die rechtlichen, steuerlichen, finanziellen und organisatorischen Rahmenbedingungen für den Aufbau und den Betrieb eines Bike-Sharing-Systems in Münster im Zuge einer Direktvergabe an die Stadtwerke Münster GmbH. Die Kostenschätzung wird detailliert und aktualisiert. Gegebenenfalls sind hierzu externe Expertisen einzuholen.

Mit Ergebnissen der o. g. Detailprüfungen sowie Klärung der Rahmenbedingungen ist bis Ende des Jahres 2020 zu rechnen. Nach Auswertung der Ergebnisse könnten diese den politischen Gremien Anfang 2021 präsentiert werden. Im Anschluss kann die Stadtwerke Münster GmbH das europaweite Ausschreibungsverfahren für den operativen Betrieb starten. Die Ausschreibungsbedingungen sollten ein flexibles, dynamisches Beschaffungssystem für eine Erweiterung der Flotte und bei Bedarf zur Verdichtung z. B. virtueller Stationen vorgeben.

3. Antragslage

Mit dem Ratsantrag A-R/0045/2015 wurde die Einführung eines Fahrradverleihsystems in Münster erstmals beantragt. Der darauffolgende Ratsantrag A-R/0051/2017 beauftragte die Verwaltung, mit der Entwicklung eines Leihrad-Systems nach dem Vorbild erfolgreicher Systeme in Paris (Vélib), Wien (Citybike) und Mainz (MeinRad). Diesem Auftrag ist die Verwaltung mit der Vorlage V/0946/2017 und der darauffolgenden Vergabe einer Machbarkeitsstudie nachgekommen, deren Ergebnisse nun vorliegen (s. Anlage 1, s. Ziffer 2).

In Vertretung

Denstorff
Stadtbaurat

Anlagen:

Anlage A

Anlage 1: Machbarkeitsstudie Bike-Sharing-System in Münster

Anlage 2: Stationsstandorte des Innenraums

Anlage 3: Stationsstandorte Gesamtstädtisch in Variante 2 und 3

Anlage 4: Eulen nach Athen? So funktioniert Bike-Sharing in Münster