



<b>Beschlussvorlage - öffentlich -</b>		
<b>Organisation</b>	<b>Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag</b>	<b>lfd. Nr. BPL</b>
<b>AÖR</b>	<b>N/VII/2008/0254</b>	<b>21</b>

<b>Beratungsfolge</b>	<b>Sitzungstermin</b>	<b>Zuständigkeiten</b>
Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AöR	27.11.2008	Kenntnisnahme
Verwaltungsrat der VRR AöR	10.12.2008	Kenntnisnahme

**Datum: 03.11.2008**

**Betreff**

bikey - Abschlussbericht

**Beschlussvorschlag**

Die Gremien nehmen den Abschlussbericht zur Kenntnis.

**Sachstandsbericht**

**VRR Fahrrad-Service bikey**

**1. Ausgangssituation**

Verbundweit stehen rd. 11.000 Fahrradstellplätze klassischer Art und 1.800 Fahrradboxen an 185 SPNV - Stationen zur Verfügung. Das sind rund 4.500 Fahrradstellplätze mehr als zum Zeitpunkt des 1. Nahverkehrsplanes des VRR im Jahr 1997.

Dies reicht jedoch bei weitem nicht aus. Schätzungsweise bis zu 15.000 Radfahrer nutzen täglich den SPNV im VRR. 3.500 finden keinen freien Stellplatz mehr und ihnen bleibt meist nur die Möglichkeit ihr Rad im Stationsumfeld an Laternen, Geländer, Zäunen etc. „wild“ abzustellen.

Gesellschaftliche Randbedingungen wie höhere Kosten der PKW-Nutzung, steigende Verkehrsdichte, Kaufkraftreduzierungen bei den Bürgern, zusätzliche Kosten für gesundheitliche Vorsorgemaßnahmen und damit verbunden ein gestiegenes Gesundheitsbewußtsein werden die Fahrradakzeptanz weiter erhöhen. Außerdem wird der mobile Mensch im Rahmen eines intermodalen Verkehrsverhaltens in Zukunft individuell und je nach Verkehrszweck und -zeit das für ihn günstigste Verkehrsmittel wählen. Dazu wird auch mehr als bisher die spontane Nutzung des Fahrrades für Teile der Wegekette gehören.

## **2. Konzeption bikey**

Mit dem Ziel, den vielfältigen Anforderungen an die Fahrradbenutzung in der Wegekette des SPNV zukünftig gerecht zu werden und damit auch weitere Kundenpotentiale für den SPNV zu gewinnen, hat der VRR das vorhandene B+R-System um eine neue, in sich geschlossene Fahrrad-Service-Konzeption mit dem Namen bikey ergänzt.

Der neue Fahrrad-Service besteht aus drei Komponenten:

- Einer neuen, durch modernes Design städtebaulich integrierbaren Fahrradbox.
- Einem Managementsystem für die Benutzung und Verwaltung der Fahrradboxen.
- Einem völlig neu entwickelten Fahrrad-Verleih-Service.

bikey richtet sich an alle Fahrgäste des VRR, die mit dem Rad zum Bahnhof fahren wollen oder am Zielort ein Fahrrad für die Reststrecke zur Arbeit oder Ausbildung nutzen möchten.

Dabei stehen zwei Angebote im Mittelpunkt dieses innovativen Fahrrad-Services:

- Blaue Fahrradboxen sind für das kundeneigene Rad und
- die roten, mit einem „R“ für Rent gekennzeichneten Fahrradboxen enthalten das speziell entwickelte VRR-Leihrad.

Gegenüber den bisherigen Fahrradboxen-Systemen, die nur fest vermietet werden konnten, sind bikey Fahrradboxen auch stunden- und tagesweise nutzbar.

Der VRR hatte die Umsetzung der neuen Fahrradservice-Konzeption bikey in Stufen geplant. In Referenzanlagen sollten zunächst Erfahrungen zur Akzeptanz gewonnen und Annahmen zur Wirtschaftlichkeit geprüft werden, bevor es zum Einsatz von Serienanlagen kommt.

In der ZV-Drucksache-Nr. VI/04/21 hat die Geschäftsführung die Verbandsversammlung ausführlich über das Projekt bikey informiert.

Die Verbandsversammlung hat daraufhin in der Sitzung am 14.02.2004 die Geschäftsführung beauftragt, das Fahrradservice-Konzept bikey in Referenzanlagen umzusetzen und dafür im Haushalt durchschnittlich maximal 35.000 € je Referenzanlage vorzusehen. Außerdem sollte die Verbandsversammlung auf der Grundlage der Ergebnisse einer Erfolgskontrolle der Referenzanlagen über das weitere Vorgehen zur Umsetzung der Serienanlagen entscheiden.

Die Erfolgskontrolle wird mit folgendem Text vorgelegt.

### **3. Umsetzung von Referenzanlagen**

#### **3.1 Standorte**

Bis zum Mai 2006 sind Referenzanlagen in Bottrop, Grevenbroich und Witten umgesetzt worden.

Standorte d. Anlagen	blaue Boxen	rote Boxen mit Leihfahr- rädern
Bottrop Hbf	10	10
Feldhausen	10	2
Grevenbroich Bahnhof	20	12
Witten Hbf	10	2
Witten - Annen Nord	13	4

Eine ursprünglich geplante Anlage am Hauptbahnhof in Mülheim konnte nicht umgesetzt werden, weil die Stadt Mülheim die erforderlichen Eigenanteile nicht zur Verfügung stellen konnte.

Die ursprünglich für Mülheim vorgesehen Mittel sind für die Umsetzung der Anlagen in Essen und Duisburg verwendet worden (siehe Pkt. 7).

Die Umsetzung der Referenzanlagen basierte auf der Grundlage der geltenden Förderquoten des Landes für die Boxen und die Leihräder. Weil u. a. die Beschaffung der Leihfahräder auf der Grundlage eines Förderprogramms des Landes NRW für innovative Vorhaben mit einer Förderquote von 50% versehen war, musste der vom VRR zugesagte Finanzierungsanteil nicht ausgeschöpft werden. So sind die Städte Bottrop, Grevenbroich und Witten gemäß Beschluss der Verbandsversammlung mit je 27.000 € durch den VRR unterstützt worden.

### **3.2 Organisation des Betriebes der bikey-Anlagen**

Unter Berücksichtigung der Förderung des Landes und der vom VRR zur Verfügung gestellten Mittel sind die bikey-Anlagen von den betroffenen Städten finanziert und aufgestellt worden. Die Betreuung und der eigenverantwortliche Betrieb ist auf der Grundlage entsprechender Verträge zwischen Stadt und Radstation auf jeweilige ortsansässige Radstationen übertragen worden. Träger der Radstationen sind dabei soziale Einrichtungen wie z. B. die Caritas.

In der Anlaufphase hat der VRR gemeinsam mit dem Hersteller des Managementsystems (Fa. Lion-Hard) die Kommunen und die Betreiber der Radstationen bei der Ausbildung der Mitarbeiter, dem Betrieb der Boxen und der Wartung unterstützt. Somit konnte den bikey-Nutzern soweit wie möglich von Anfang an jederzeit funktionierende Boxen angeboten bzw. bei Störungen kürzeste Reaktionszeiten für Reparaturen zugesichert werden.

## **4. Nachfrage/Nutzung der bikey-Boxen und -Leihräder**

Erfahrungsgemäß können bei Einführung neuer Angebote für den ÖPNV-Kunden wie P&R- und B&R-Anlagen erst nach einem längeren Zeitraum Erfahrungswerte über die Nutzung gewonnen werden. So konnten auch beim System bikey mit einer im Vergleich zu bisher angebotenen Boxen geänderten Bedienung der Systeme und der neuen Gebührenpflicht für die Nutzung erst nach mehr als einem Jahr gesicherte Erkenntnisse gewonnen werden.

### **4.1 Fahrradboxen**

Die blauen Boxen für die kundeneigenen Räder konnten an den Standorten in Grevenbroich und Witten zwischenzeitlich alle fest vermietet werden. Weil die Nachfrage nach einer Dauernutzung der Boxen so hoch war, mussten die ursprünglich für eine Kurzzeitnutzung (stundenweise Nutzung) vorgesehen Boxen zur Dauernutzung umprogrammiert werden. Darüber hinaus bestehen noch Wartelisten.

Mit Stand September 2008 ergeben sich folgende Auslastungen:

- ca. 100 % Grevenbroich (zusätzlich sind 5 rote Boxen für die Belegung durch Kundenfahrräder zur Verfügung gestellt worden)
- ca. 60 % Bottrop Hbf
- ca. 60 % Bottrop Feldhausen
- ca. 100 % Witten Hbf
- ca. 100 % Witten Annen Nord

Insgesamt ist eine hohe Kundenbindung an den VRR durch die bikey Boxen hervorzuheben. Schon im 2. Betriebsjahr haben bereits 50 % der Boxennutzer ihre Zufriedenheit dadurch ausgedrückt, in dem sie ihre 1. Jahreskarte für die Nutzung der bikey Boxen um ein weiteres Jahr verlängert haben.

#### **4.2 Leihfahrrad**

Ziel der Konzeption des Leihfahrrades war, SPNV-Nutzern die Möglichkeit zu geben, am Zielbahnhof mit dem Leihfahrrad weitere Wege zu unternehmen. Zu diesem Zweck sind die Räder entwickelt, beschafft und den Kommunen bzw. Radstationen überlassen worden. Nach den bisher vorliegenden Erfahrungen ist zu erkennen, dass für diese Nutzung die Fahrräder nur in einem sehr geringen Umfang nachgefragt worden sind. In Witten wurden nur in der Anfangsphase die Fahrräder für den Abbringerverkehr genutzt. In Grevenbroich hat es durch Sonderaktionen eine zeitweise Nutzung der Fahrräder gegeben. Hier wurden die Räder im Rahmen von Fahrradtagen in Grevenbroich und im Bayerwerk den Kunden zur Verfügung gestellt.

Auch die nach der Inbetriebnahme der Referenzanlagen durchgeführten Kundenbefragungen sind – im Gegensatz zu der vorher erfolgten Marktanalyse – zu dem Ergebnis gekommen, dass an den ausgewählten Referenzanlagen nur wenig Potential für das konkret vorhandene Angebot besteht.

#### **4.3 Managementsystem**

Bei der vom VRR neu entwickelten und von der Firma Lion-Hard erstellten Managementtechnik hat es anfänglich geringfügige Startprobleme gegeben. Obwohl das Personal der Radstationen geschult wurde, waren einige Bedienungsfehler nicht auszuschließen. Teilweise wurden durch fehlerhafte Stromversorgungen die Anlagen außer Betrieb gesetzt. Aber auch der Einsatz und der Umgang mit der Chipkarte war für die Kunden gewöhnungsbedürftig und war Ursache einiger Fehler.

Inzwischen läuft die Managementtechnik sehr stabil und fehlerfrei.

### **5. Wirtschaftlichkeit**

#### **Gebührenhöhe**

Die im Rahmen von Vorher- und Nachher-Workshops befragten potentiellen Kunden haben die Gebührenstruktur als marktgerecht, zum großen Teil auch als günstig eingestuft. Dies wird durch die zwischenzeitlich erreichte Nutzung bestätigt.

Die Gebührenleistungen betragen zur Zeit:

Pro Stunde (min. 3 Stunden)	0,20 €
pro Tag (24 Stunden)	1,10 €
pro Woche        7 Tage	4,40 €
pro Monat	11,00 €
für ein Jahr	80,00 €

### **Investitionskosten**

Zur Höhe der Investitionen für die Boxen können heute folgende Aussagen getroffen werden: Im Rahmen der Weiterleitungsrichtlinie der VRR AöR werden als Obergrenze jetzt einheitlich 1.500,--€ /pro Fahrradbox vorgesehen. Beim Bau der Referenzanlagen lag die Förderquote noch bei 1.300 €.

Die Kosten für die Herstellung einer Box haben sich von durchschnittlich 2.300 € bei den Referenzanlagen auf durchschnittlich 2.100 € für die danach beschafften Boxen in Duisburg und Essen (siehe Pkt. 7) reduziert. Bei der jetzt erreichten Serienreife wird vom Hersteller ein Preis von ca. 1.600 € je Box bei einer Abnahme von 40 Boxen angeboten.

### **Betriebskosten**

Mit der Inbetriebnahme der bikey-Referenzanlagen konnten mit Zustimmung des Fördergebers (über die bis dahin geltende Ausnahme bei Fahrradstationen hinaus) auch für die nach dem GVFG geförderten Fahrradboxen zum ersten Mal Gebühren für die Nutzung der Anlagen erhoben werden. Diese Gebühren können als Kostendeckungsbeiträge maximal bis zum Ausgleich der Betriebskosten erhoben werden. Der Fördergeber wollte dabei einschlägige Erfahrungen über die Nutzungsintensität gebührenbehäfteter B&R-Anlagen sammeln.

Belastbare Aussagen zu Gebühreneinnahmen und insbesondere Betriebskosten können insbesondere für die Referenzanlage in Grevenbroich getroffen werden, weil hier von Beginn an eine kontinuierliche und qualifizierte Betreuungsstruktur durch die Caritas als Betreiber der Radstation vorhanden war.

Laut Radstation konnten bereits im 2. Betriebsjahr die laufenden Aufwendungen für die bikey Boxen zu rd. 60 % abgedeckt werden. Den Ausgaben in Höhe von rd. 4.700,-- € (anteilig Personal, Wartung, Versicherung und Strom/Wasser sowie Telefon/Porto) konnten 2.800,-- € an Einnahmen aus den bikey Fahrradboxen gegen gerechnet werden.

Zudem konnte die Radstation durch die Verlagerung von Früh- und Spätnutzern der Radstation in die bikey Boxen die Öffnungszeiten optimieren und somit Personalkosten einsparen.

## **6. Weitere bikey-Anlagen**

Über die Referenzanlagen hinaus konnte im Februar / März 2008 das bikey-Angebot in den Städten Duisburg und Essen mit Unterstützung durch den VRR um folgende Anlagen ergänzt werden:

Am Bf. Duisburg-Rheinhausen um 20 bikey Fahrradboxen und in Essen um weitere 58 Fahrradboxen an folgenden 10 Stationen:

Essen - Dellwig,

Essen - Eiberg,

Essen - Steele Ost,

Essen - Katernberg Süd,

Essen - Kettwig,

Essen - Kray Nord,

Florastraße und II.Schichtstraße (U-Bahn-Stationen)

Am Schwarzen und Finefraustraße (Strab/Bus-Haltestellen).

## **7. Lizenzvertrag bikey**

Nach einem Wettbewerbsverfahren hat der VRR am 25.07.2006 mit der Firma Bikar einen Lizenzvertrag geschlossen.

Gegenstand des Lizenzvertrages ist im Wesentlichen die Herstellung und der Vertrieb des bikey-Systems durch den Lizenznehmer und als Gegenleistung für die Überlassung der Rechte die Zahlung von Lizenzgebühren an den VRR für alle nach den Referenzanlagen erstellten bikey-Anlagen.

Die Erstellung der Fahrradboxen in Duisburg und Essen erfolgte schon auf der Grundlage des Lizenzvertrages. Hierfür konnte der VRR Lizenzeinnahmen in Höhe von 10.800 € verbuchen.

Mit Datum vom 01.04.2008 ist anstelle der Firma Bikar der Hersteller des Managementsystems, die Firma Lion-Hard, in den Lizenzvertrag eingestiegen.

Für die Herstellung der Boxen in glasfaserverstärktem Kunststoff (GFK) gibt es nur wenige qualifizierte Betriebe, und der alte – wie auch neue – Lizenznehmer lassen die Boxen bei einem Hersteller in Tschechien produzieren.

Die weitere Verbreitung der bikey-Boxen wird auch davon abhängen, ob es dem Lizenznehmer gelingt, die Boxen auch weiterhin in einer guten Qualität und ausreichenden Mengen durch den derzeitigen – oder einen anderen – Hersteller ggf. auch in vergleichbaren Materialien produzieren zu lassen.

## **8. Fazit**

Bei der Beurteilung und dem weiteren Vorgehen muss zwischen den Fahrradboxen und den Leihfahrrädern unterschieden werden:

Das neue Fahrrad-Parkboxen-System bikey einschließlich des Managementsystems hat sich bewährt.

Dieses System wird interessierten Kommunen im VRR und auf der Grundlage des Lizenzvertrages auch anderen Anwendern in ganz Europa durch den Lizenznehmer zur Verfügung gestellt. Wie bisher wird der VRR die interessierten Kommunen innerhalb des VRR bei der Planung der P&R-Anlagen unterstützen und sie bei der Einrichtung des bikey-Systems aus den Erfahrungen der Vergangenheit beraten.

Mit der Möglichkeit der Gebühreneinnahme sind die Kommunen in der Lage die Betriebskosten zu senken.

Das Leihfahrrad ist an den Referenzanlagen nur sehr gering nachgefragt worden

Als Empfänger der Landesförderung wird der VRR allerdings darauf achten, dass die Räder bis zum Ablauf der Zweckbindungsfrist in 2 Jahren von den Kommunen / Radstationen für den ursprünglichen Zweck zur Verfügung gehalten werden.

Da aufgrund der aktuellen Rahmenbedingungen aber eine mittelfristig steigende Akzeptanz insbesondere auch an anderen, ggf. besser geeigneten Standorten nicht ausgeschlossen werden kann, soll das Systemmodul „bikey–Leihfahrrad“ als Bestandteil des Lizenzvertrages zunächst beibehalten werden. So ist mit dem Lizenznehmer verabredet, dass, wenn im Rahmen von bikey-Anlagen auch Leihfahrräder bereitgestellt werden sollen, diese vom Lizenznehmer auf seine Kosten am Markt besorgt werden können.

Das Leihfahrrad wird vom VRR selbst nicht weiter entwickelt und gefördert.