

<b>STELLUNGNAHME zum Antrag</b>	Gremium:	<b>53. Plenarsitzung Gemeinderat</b>
KAL -Gemeinderatsfraktion	Termin:	<b>24.09.2013</b>
vom: 14.06.2013	Vorlage Nr.:	<b>2013/0007</b>
eingegangen: 14.06.2013	TOP:	<b>8</b>
	Verantwortlich:	<b>öffentlich Dez. 4</b>
<b>Entwicklung eines Karlsruher Mietsystems für Fahrräder in Zusammenarbeit mit den VBK, den Stadtwerken Karlsruhe und anderen Partnern</b>		

**- Kurzfassung -**

Sowohl die VBK – Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH wie auch die Stadtverwaltung müssen zur Bewältigung der anstehenden Aufgaben ihre finanziellen und personellen Ressourcen zielgerichtet einsetzen.

Im Hinblick auf den zu erwartenden finanziellen Aufwand sowie die mit Sicherheit durch Probleme gekennzeichnete Phase der Einführung eines solchen Systems ist eine Vergabe eines Leihfahrradsystems an einen Dritten anzustreben, bei dem unter genauen Qualitätsvorgaben der Invest von Beginn an bekannt ist. Die Regieebene verbleibt bei der Stadt, sodass strategische Überlegungen jederzeit in das System einfließen könnten.

Finanzielle Auswirkungen des Antrages				nein <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/>
Gesamtkosten der Maßnahme	Einzahlungen/Erträge (Zuschüsse u. Ä.)	Finanzierung durch städtischen Haushalt	Jährliche laufende Belastung (Folgekosten mit kalkulatorischen Kosten abzügl. Folgeerträge und Folgeinsparungen)	
Kontierungsobjekt:		Kontenart:		
Ergänzende Erläuterungen:				
ISEK Karlsruhe 2020 - relevant	nein <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/>	Handlungsfeld:		
Anhörung Ortschaftsrat (§ 70 Abs. 1 GemO)	nein <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/>	durchgeführt am		
Abstimmung mit städtischen Gesellschaften	nein <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/>	abgestimmt mit VBK und SWK		

Sowohl die VBK – Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH wie auch die Stadtverwaltung müssen zur Bewältigung der anstehenden Aufgaben ihre finanziellen und personellen Ressourcen zielgerichtet einsetzen. Dies betrifft insbesondere die Kombilösung und die Ertüchtigung des Städtischen Klinikums, aber auch viele anderen Aufgabenfelder.

In Abstimmung mit den betroffenen städtischen Gesellschaften nimmt die Verwaltung zu den einzelnen Punkten des Antrags wie folgt Stellung:

### **1. Geschätzter Aufwand für den Aufbau eines eigenen Verleihsystems**

Ein Fahrradverleihsystem in der Größenordnung, wie es die Mainzer Verkehrsgesellschaft (MVG) mit insgesamt geplanten 720 Fahrrädern und 120 Verleihstationen realisiert, erfordert einen Invest von ca. 4,5 Mio. Euro. Berücksichtigt sind hierbei neben den Fahrrädern und dem softwareseitigen Verleihsystem auch die einzustellenden Mitarbeiter, die zu beschaffenden Kraftfahrzeuge und Bereitstellung einer entsprechend dimensionierten Fahrradwerkstatt. Das derzeit in Karlsruhe angebotene System „Call-a-bike“ stellt ca. die Hälfte an Fahrrädern zu Verfügung, die Fixkosten für Verleihsystem, Personal, Werkstatt und Infrastruktur überwiegen jedoch den Preis der Fahrräder, sodass nicht von einer Halbierung der Kosten ausgegangen werden kann.

Die Erfahrung anderer Städte zeigt, dass zumindest in den nächsten Jahren der Aufbau eines Leihfahrradsystems ohne feste Stationen kostenmäßig kaum zu tragen wäre. Dieses Rad muss Karlsruhe nicht selbst neu erfinden.

### **2. Geschätzte laufende Kosten eines eigenen Verleihsystems**

Die MVG geht nach aktuellen Schätzungen von laufenden Kosten i. H. v ca. 1 Mio. Euro/Jahr aus. Erfahrungen der MVG belegen, dass die meisten Fahrten unter einer halben Stunde Fahrzeit durchgeführt werden. Legt man das aktuelle „Call-a-bike“-Preisniveau von 8 Cent/min zugrunde, kommt man auf erzielbare Erträge von 1,20 bis 2,40 Euro und somit auf entsprechend benötigte Anzahlen an Fahrten von ca. 451.000 bis 830.000 Fahrten im Jahr.

### **3. Vorteile eines lokal basierten Systems (ÖPNV-Verknüpfung)**

Da in der Stadt Karlsruhe derzeit das stationsungebundene System „Call-a-bike“ zum Einsatz kommt und auch positiven Anklang findet, stellt der Aufbau eines lokal basierten, also stationsgebundenen Systems aus Kundensicht einen Rückschritt dar. Zudem erscheint in der aktuellen Situation der Aufbau eines Netzes von Fahrradverleihstationen im Karlsruher Stadtgebiet als nicht erstrebenswert. Auch eine Beschränkung von Stationen auf die Endhaltstellen würde eine breite Streuung der dort verfügbaren Leihfahrräder in die Peripherie bedeuten, die einen hohen Aufwand nach sich zieht, um die Fahrräder wieder den Leihstationen zuzuführen.

### **4. Elektro-Fahrräder**

Derzeit ist eine Nachlademöglichkeit für Elektro-Fahrräder im Stadtgebiet an über 20 Stationen grundsätzlich schon gegeben. Eine allgemein praxistaugliche Ladeinfra-

struktur ist derzeit aber noch aufwendig, da es noch zu viele verschiedene Ladesysteme und Batterietechnologien gibt – dies gilt insbesondere für „Gelegenheitsnutzer“. Die Nachladezeit beträgt ca. 6 - 8 Stunden.

Bei den Kosten des Elektrofahrrades insgesamt und des Akkus von ca. 300 bis 700 Euro ist es erforderlich, einen großen Wert auf Schutz vor Diebstahl und Vandalismus zu legen.

Aus den genannten Gründen hält es die Verwaltung nicht für praktikabel, ohne präsenten Personal Elektrofahrrad-Verleihstationen vorzuhalten.

### **5. Organisations- und Infrastrukturmodell**

Im Hinblick auf den unter 1 und 4 genannten zu erwartenden finanziellen Aufwand sowie die mit Sicherheit durch Probleme gekennzeichnete Phase der Einführung eines solchen Systems ist eine Vergabe eines Leihfahrradsystems an einen Dritten anzustreben, bei dem unter genauen Qualitätsvorgaben der Invest von Beginn an bekannt ist. Die Regieebene könnte bei der Stadt verbleiben, sodass strategische Überlegungen jederzeit in das System einfließen könnten.