

Bewerbung zur Durchführung eines bundesweiten Modellversuchs „Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme“ – Neue Mobilität in Städten

a) Bewerber

Die Stadt Nürnberg bewirbt sich im Rahmen der Ausschreibung zur Durchführung eines bundesweiten Modellversuchs „Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme“ – Neue Mobilität in Städten. Federführend für die Bewerbung ist das im Baureferat angesiedelte Verkehrsplanungsamt.

Kooperationspartner bei der Durchführung des Modellversuchs wird die Verkehrsaktiengesellschaft Nürnberg (VAG), eine Tochtergesellschaft der Stadt Nürnberg, die den öffentlichen Nahverkehr in Nürnberg betreibt. Ein Letter of Intent liegt bei. Der Verkehrsverbund VGN unterstützt die Bewerbung (siehe Anlage).

Für eine Zusammenarbeit mit einem Betreiber des Fahrradverleihs steht die NOA gGmbH zur Verfügung. Die NOA gGmbH ist als 100-prozentige Tochter der Stadt Nürnberg eine gemeinnützige Beschäftigungsgesellschaft, die Jugendliche und Erwachsene beschäftigt, qualifiziert, berät, vermittelt und ihnen dadurch eine neue Chance eröffnet, den Anforderungen des Arbeitsmarktes gerecht zu werden. Für das Arbeitsamt bzw. die Agentur für Arbeit Nürnberg werden seit 1991 und für die ARGE Nürnberg seit 2005 regelmäßig Qualifizierungsmaßnahmen und Vermittlungsmaßnahmen insbesondere für Jugendliche und Langzeitarbeitslose durchgeführt. Die Stadt Nürnberg möchte das Modellvorhaben mit einer Qualifizierungs- und Beschäftigungsmaßnahme verknüpfen.

Eine Kooperation ist mit zwei großen Gewerbeparks geplant, die zusammen ca. 12.000 Beschäftigte beheimaten. Die Schreiben der jeweiligen Gewerbeparkbetreiber liegen ebenfalls bei.

Als Betreiber für ein Fahrradverleihsystem haben die DB Rent und die Firma Next Bike Interesse bekundet. Mit beiden Interessenten wurden Gespräche im Vorfeld geführt. Konzepte liegen von beiden Betreibern vor. Ein konkretes Angebot liegt seitens der DB Rent GmbH vor, das auch Grundlage für die beiliegende Kostenermittlung ist (siehe Anlage Letter of Intent). Die Stadt Nürnberg plant im Zuge einer öffentlichen Bekanntmachung (Wettbewerb) die Dienstleistungskonzession zum Betrieb des Fahrradverleihs auszuschreiben.

b) Rahmenbedingungen

aa Kommunalpolitische Zielsetzung

Nürnberg ist mit rund 503.000 Einwohnern und 305.000 Arbeitsplätzen die größte Stadt Nordbayerns. Zusammen mit den Nachbarstädten Fürth, Erlangen und Schwabach bildet Nürnberg die siebtgrößte Wirtschaftsregion in Deutschland, in der 1,3 Millionen Menschen leben und arbeiten. Die Städte sind das gemeinsame Oberzentrum für ein weites Umland, der Metropolregion Nürnberg. Weite Bereiche der Metropolregion sind im Verkehrsverbund Großraum Nürnberg mit einer gemeinsamen Tarifstruktur zusammengeschlossen.

Mit knapp 2,3 Mio. Übernachtungen ist Nürnberg unter den TOP 10 der beliebtesten Reiseziele Deutschlands.

Um die negativen Auswirkungen des Kraftfahrzeugverkehrs für die Stadtbewohner möglichst gering zu halten und der Stadtfucht entgegenzuwirken, verfolgt die Stadt Nürnberg seit Anfang der 80er Jahre ein Verkehrskonzept mit dem Ziel, den Verkehr auf dem Hauptverkehrsstraßennetz zu bündeln und die Wohngebiete vom Verkehr zu entlasten. Mit Maßnahmen, wie z. B. der Einführung der flächenhaften Tempo 30-Regelung und der Unterbindung von Abkürzungsrouten durch Wohngebiete wurde in diesen eine Verkehrsberuhigung erreicht.

Der Fußgänger- und Radverkehr ist in Nürnberg mit einem Anteil von rund 34 % am Gesamtverkehr ein unverzichtbarer Teil der Mobilität und stellt aufgrund seiner Stadtverträglichkeit einen wichtigen Standort- und Wirtschaftsfaktor dar. Als Teil des Umweltverbundes spielt er im Dreiklang mit dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) eine herausragende Rolle bei den verkehrspolitischen Zielen der Stadt Nürnberg. Seit Jahren verfolgt die Verwaltung und der Stadtrat das Ziel den Modal Split durch geeignete Maßnahmen deutlich zugunsten des Umweltverbundes zu verändern. Für den Radverkehr wird durch ein derzeit konkret geplantes Maßnahmenbündel ein Anteil von **20 %** am Gesamtverkehr angestrebt. Dazu soll auch das öffentliche Fahrradverleihsystem indirekt und direkt beitragen. Radverkehrsplanung und -förderung ist integraler Bestandteil der gesamten Stadt- und Verkehrsplanung.

Aus der Sicht der Stadt Nürnberg stellt ein öffentliches Fahrradverleihsystem eine ideale Ergänzung zum öffentlichen Nahverkehr dar. Die Möglichkeit, ein Fahrrad in der Kombination mit Bussen oder Bahnen und als Lückenschluss in der Wegekette nutzen zu können, erhöht die Flexibilität und das Image des ÖPNV. Ein öffentliches Fahrradverleihsystem steigert die Attraktivität des ÖPNV, erweitert seinen Aktionsradius und trägt zur Bindung der ÖPNV-Kunden bei. Gleichzeitig verbessert es für Räder durch seine Präsenz im Stadtverkehr das Image des Fahrrades. Ein öffentliches Fahrradverleihsystem birgt damit die Chance, mittel- bis langfristig zu einer Erhöhung des Anteils des Umweltverbundes am Gesamtverkehr und damit zu einer Reduzierung des CO₂- Ausstoßes und sonstiger verkehrsbedingter Schadstoffemissionen beizutragen.

bb Verkehrliche Situation

Daten zum Verkehr

Erhebungen von Socialdata aus dem Jahr 2007 ergeben für den gesamten Nürnberger Binnenverkehr folgende Verteilung auf die einzelnen Verkehrsarten:

- 45 % motorisierter Individualverkehr
- 21 % öffentlicher Personennahverkehr
- 23 % Fußgängerverkehr
- 11 % Radverkehr

Das Verkehrsplanungsamt der Stadt Nürnberg führt jährlich manuelle Querschnittszählungen an ca. 100 über das gesamte Stadtgebiet verteilten Zählstellen durch. Dabei wird u.a. die Verkehrsmenge an den Einfallstraßen und auf den Pegnitzbrücken erfasst. Die Verkehrsmenge am Außenkordon gibt den Austausch mit dem Umland wieder, die Fahrzeugmenge auf den Pegnitzbrücken stellt einen Indikator für den innerstädtischen Verkehr dar. Die Stadtgrenze passieren rd. 610.000 Kfz/24h und auf den Pegnitzbrücken verkehren ca. 230.000 Kfz/24h. Mit den Verkehrsmitteln des ÖPNV (ohne Fahrgäste in Fernverkehrszügen) queren ca. 133.000 Pendler täglich die Stadtgrenze.

In Nürnberg sind etwa 270.000 Kraftfahrzeuge zugelassen.

Daten zum Modellgebiet

Der Modellversuch soll sich im wesentlichen auf das Gebiet innerhalb der Ringstraße B 4R erstrecken. In diesem Bereich, der eine Fläche von knapp 2.300 ha hat, leben ca. 230.000 Einwohner. Darüber hinaus befinden sich hier etwa 160.000 Arbeitsplätze.

Den Kernbereich des Modellgebietes bildet die Altstadt innerhalb der historischen Stadtmauer. Vor allem in der südlichen Altstadt sind weite Bereiche als Fußgängerzone ausgewiesen. Der Radverkehr ist in der Fußgängerzone während der Lieferzeiten von 18:30 Uhr bis 10:30 Uhr zugelassen, auf einzelnen für den Radverkehr wichtigen Achsen ganztägig.

Darüber hinaus ist die Einbindung zweier Gewerbegebiete, die aufgrund ihrer Lage nicht optimal an den ÖPNV angeschlossen sind, konkret geplant. Zudem wird der 2 km² große Volkspark Dutzendteich mit seinem ehemaligen Reichsparteitagsgelände eingebunden, der jährlich von mehreren 100.000 Besuchern frequentiert wird. Dort liegen auch die großen Veranstaltungszentren der Stadt mit Messe, Stadion, Arena, Volksfest, Norisring etc.

Daten zum ÖPNV

Das ÖPNV-Netz im Modellgebiet wird bestimmt durch drei U-Bahnäste, sechs Straßenbahnlinien und ergänzende Buslinien. Die U-Bahn, die auf den hochfrequentierten Abschnitten im Kernbereich ca. 90.000 Fahrgäste täglich befördert, bildet das Rückgrat des städtischen ÖV. Die U-Bahnen verkehren im Modellgebiet und in den Bereichen hoher Nutzung mindestens in Taktfolgen von 5 Minuten in der Normalverkehrszeit und von 10 Minuten in der Schwachverkehrszeit. Künftig werden die fahrerlosen, automatisierten U-Bahnlinien U 3, U 2 und U 21 in der Hauptverkehrszeit und in der Normalverkehrszeit im gemeinsamen Abschnitt zwischen Plärrer und Rathenauplatz in einem überlagerten 100 Sekunden-Takt verkehren. Die Straßenbahnen und Busse fahren im Kernbereich und in den Gebieten hoher Nutzung mindestens in Taktfolgen von 10 Minuten in der Normalverkehrszeit und von 20 Minuten in der Schwachverkehrszeit.

Für kurze Strecken, die als Fahrt bis zum übernächsten Umsteigepunkt definiert sind, gibt es den Kurzstreckentarif. Ansonsten gilt für das gesamte Stadtgebiet ein einheitlicher Tarif. Das Fahrausweisangebot umfasst

- die Tageskarten für eine Person oder für zwei Erwachsene und bis zu vier Kinder
- die Mobicard, die für eine Woche oder für einen Monat gilt, die von bis zu zwei Erwachsenen und vier Kindern genutzt werden kann und übertragbar ist
- das Umwelt-Jahres-Abo
- Monatswertmarken für Schüler, Studenten, Auszubildende und Senioren

Daten zum Radverkehr

Das Fahrrad hat in Nürnberg seine Attraktivität als Verkehrsmittel wieder gewonnen, nachdem mit der wachsenden Motorisierung in den 60er und 70er Jahren der Anteil des Radverkehrs rückläufig war. Die zunehmende Bedeutung des Radverkehrs spiegeln die Ergebnisse der jährlichen Verkehrszählungen auf den Pegnitzbrücken Nürnbergs wider.

Auch die Ergebnisse der Haushaltsbefragungen des Amtes für Stadtforschung und Statistik belegen diesen Trend der zunehmenden Radnutzung im innerstädtischen Verkehr. 2007 ergaben die Befragungen einen Anteil des Radverkehrs am gesamten Nürnberger Binnenverkehr von 11 % für Wege zur Arbeits- und Ausbildungsstätte, von 21% für Wege in der Freizeit und von ebenfalls 11 % für Wege zum Einkaufen. 1997 lagen diese Anteile noch bei 8 % (Arbeit und Ausbildung), 16 % (Freizeit) und 9 % (Einkaufen). Betrachtet man die Erhebungen von Socialdata, so liegt der Anteil des Radverkehrs am Nürnberger Binnenverkehr insgesamt bei 11% (2007). Socialdata konstatiert für den Zeitraum zwischen 1999 und 2007 eine Zunahme des Radverkehrsanteils in Nürnberg um 19 %.

Die Erhebungen von Socialdata aus dem Jahr 2007 weisen ein beträchtliches Steigerungspotential für den Fußgänger- und Radverkehr auf. Von allen Pkw-Fahrten im Nürnberger Binnenverkehr könnten 16 % zu Fuß zurückgelegt und 25 % durch das Fahrrad ersetzt werden. Für diese Pkw-Fahrten gibt es weder einen objektiven Sachzwang noch erfordern die zurückgelegten Distanzen die Pkw-Nutzung. Mit 58% liegt mehr als die Hälfte der mit dem Pkw zurückgelegten Wege unter 5 km, also einer idealen Fahrradentfernung. Hier besteht ein hohes Umsteigepotential. Ein gutes Viertel der Pkw-Strecken beträgt lediglich bis zu 3 Kilometer.

Ein weiteres Indiz für die Zunahme der Bedeutung des Fahrrads im innerstädtischen Verkehr ist an der Entwicklung des Radverkehrs am Altstadtkordon abzulesen. Dieser hat seit 2002 um 25 % zugenommen.

Daten zur Radverkehrsinfrastruktur

Nürnberg's Radwegenetz beläuft sich auf circa 287 km. Dazu kommen 50 km öffentliche Feld- und Waldwege und 17 km Betriebswege entlang des Main-Donau-Kanals. Für das Radverkehrsnetz sind darüber hinaus die Tempo 30-Zonen und verkehrsberuhigten Bereiche, die 2/3 des gesamten Straßennetzes ausmachen, von großer Bedeutung.

Um kurze und attraktive Routen auch abseits des Hauptverkehrsstraßennetzes zu schaffen, wurden bis jetzt etwa 110 Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben.

Mit einem speziell auf den Radverkehr zugeschnittenem Wegweisungssystem sind derzeit 11 stadtteilübergreifende Routen mit einer Gesamtlänge von circa 135 km beschildert.

Zur Radinfrastruktur gehören auch hochwertige Abstellanlagen. Allein in der Altstadt gibt es derzeit circa 1.260 Fahrradständer. Dazu kommen circa 2.500 Fahrradständer an wichtigen Haltestellen des ÖPNV.

Bestehende Verknüpfungen

In der Stadt Nürnberg sind an allen wichtigen Haltestellen des ÖPNV häufig überdachte Abstellanlagen, die so die jeweiligen Systemvorteile öffentlicher Verkehrsmittel und des Individualverkehrsmittels Rad miteinander verbinden und den Einzugsbereich des ÖPNV erhöhen. Ein weiterer Ausbau ist geplant.

In Zusammenarbeit mit dem örtlichen Verkehrsunternehmen VAG und dem regionalen Verkehrsverbund VGN sind in Nürnberg mittlerweile 70 Haltestellen mit zusammen circa 2.500 Fahrradständern ausgestattet.

In allen Verkehrsmitteln des Verkehrsverbunds besteht ganztägig die Mitnahmemöglichkeit von Fahrrädern, sofern Platz vorhanden ist. Ausschlusszeiten gibt es nur in S-Bahnen und Verbundzügen der Deutsche Bahn AG montags bis freitags von 6.00 – 8.00 Uhr und von 15.00 – 18.30 Uhr, außer es gibt einen Gepäckwagen oder Mehrzweckabteile. Für die Fahrradmitnahme muss eine Kinderfahrkarte entsprechend der Fahrtstrecke gelöst werden.

Bestehende Leihsysteme

Einzelne Fahrradhändler bieten in Nürnberg die Möglichkeit, Fahrräder gegen eine Gebühr auszuleihen.

Seit 2008 ist auch in Nürnberg das Unternehmen Next bike mit ca. 100 Fahrrädern aktiv. Es besteht aber bislang keine Kooperation mit der Stadt Nürnberg.

cc Besonderheiten lokaler Radverkehrskultur und -politik

Die Stadt Nürnberg hat 1990 die Stelle eines Radverkehrsbeauftragten geschaffen, die im Verkehrsplanungsamt angesiedelt ist. Mit der Stelle des Radverkehrsbeauftragten dokumentiert die Stadt Nürnberg sowohl innerhalb der Planungsstrukturen als auch nach außen die hohe Bedeutung, die sie dem Radverkehr beimisst.

Die Stadt Nürnberg pflegt eine intensive Zusammenarbeit mit dem ADFC, der bei wichtigen Entscheidungen zum Radverkehr einbezogen und um Rat gefragt wird.

Im Mai 2008 wurde die 5. überarbeitete Auflage des Fahrradstadtplans herausgegeben. Die Auflage beträgt 20.000 Stück und wurde von der AOK Mittelfranken im Zusammenhang mit der Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ finanziell unterstützt.

Daten zum Radverkehrsetat

Ein weiterer Beleg für die Bedeutung des Radverkehrs in Nürnberg zeigt die positive Entwicklung des Radverkehrsetats. Nach der Kommunalwahl im März 2008 wurde die Radverkehrsförderung Bestandteil der Vereinbarung über die Zusammenarbeit der beiden großen Parteien im Nürnberger Stadtrat. Bei der Verabschiedung des Haushaltsplans für die kommenden Jahre hat der Nürnberger Stadtrat im Herbst 2008 deshalb beschlossen, den Etat für den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur um das Vierfache bis zum Jahr 2014 zu erhöhen. Für den Zeitraum 2009 bis 2014 stehen für den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur demnach rund 4,5 Mio. € zur Verfügung. Dies entspricht einem Anteil am Straßenbauetat von 5 % für die Jahre 2009 – 2011 und einem Anteil von 10 % für die Jahre 2012 – 2014. Zum Vergleich: In den letzten fünf Jahren wurde hierfür ca. 1 Mio. € aufgewendet.

Strategische Radverkehrsoffensive

Das Verkehrsplanungsamt der Stadt Nürnberg erarbeitet derzeit ein Konzept für eine strategische Radverkehrsoffensive. Unter dem Motto „Nürnberg steigt auf“ sollen verschiedene Maßnahmen zum Radverkehr initiiert und mit einer Image und Öffentlichkeitskampagne begleitet werden. Neben der Erhöhung des Etats für den Radverkehr, der Realisierung von Lückenschlüssen im Radwegenetz, dem Aufbau eines internetbasierten Radroutingsystems, dem weiteren Ausbau von Bike & Ride-Anlagen und der Errichtung überdachter Radabstellanlagen in der Altstadt soll der Modellversuch eines öffentlichen Fahrradverleihsystems ein Baustein dieser Offensive zur Förderung des Radverkehrs in Nürnberg bilden.

Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs

Das Angebot an qualitativ guter Infrastruktur für den Radverkehr ist Voraussetzung für eine breitere Akzeptanz des Radfahrens als Teil des innerstädtischen Verkehrs. In Nürnberg belegen zahlreiche Beispiele aus den letzten Jahren den Zusammenhang zwischen dem Ausbau der Infrastruktur und einer verstärkten Nutzung dieses Angebotes.

Folgende größere Maßnahmen und Aktivitäten sind für 2009 geplant:

- Freiraumverbindungen für Fußgänger und Radfahrer: Ergänzend zu den bereits bestehenden innerstädtischen Grünzügen mit Geh- und Radwegverbindungen ist im Flächennutzungsplan der Stadt Nürnberg u. a. eine durchgehende Nord-Süd-Achse als übergeordnete Freiraumverbindung für Fußgänger und Radfahrer festgelegt. Analog zur bestehenden Ost-West-Achse im Pegnitztal soll eine verkehrsarme Verbindung über weitgehend vernetzte Grünflächen entstehen. Die Trasse wurde in einem Bebauungsplan gesichert und soll 2009 umgesetzt werden.
- Radwegebau: Der Stadtrat hat 2008 ein Radwegebauprogramm beschlossen. In diesem Zusammenhang wird 2009 das Radwegenetz um ca. 4,6 km erweitert. Es handelt sich bei diesen Maßnahmen in erster Linie um wichtige Lückenschlüsse an Hauptverkehrsstraßen. Für 2010 ff ist der Neubau weiterer 3,8 km Radwege vorgesehen.
- Radabstellanlagen: 2008 hat der Stadtrat ein Radabstellanlagenkonzept beschlossen, das die Überdachung von ca. 330 Fahrradständern überwiegend in der Altstadt vorsieht. Das Konzept beinhaltet sowohl die Schaffung neuer Radabstellanlagen als auch die Überdachung bestehender Anlagen. Die Realisierung beginnt 2009 mit einer Investitionssumme von 30.000 € und soll 2010 fortgesetzt werden. Ziel ist es, eine ansprechende und einheitliche Gestaltung der überdachten Anlagen zu erreichen, die sich möglichst harmonisch in das

Stadtbild einfügt. Es ist vorgesehen, ansässige Firmen und den Einzelhandel als Sponsoren für einzelne Anlagen zu gewinnen.

- Wegweisung: Das vom Stadtrat beschlossene Radroutenkonzept sieht die Beschilderung von weiteren 150 km geeigneter Strecken für den Radverkehr im Stadtgebiet vor. 20 km sind für 2009 geplant.
- Auch 2009 nimmt die Stadt Nürnberg an den Aktionen „Mit dem Rad zur Arbeit“ und „Stadtrad(t)eln“ teil. Beim „Stadtrad(t)eln“ handelt es sich um eine Idee des Nürnberger Projektes „Nürnberg – intelligent mobil“, die das Klimabündnis aufgegriffen und daraus eine bundesweite Kampagne entwickelt hat.
- Wie in den Vorjahren sind auch für 2009 fünf mobile Bürgerversammlungen vorgesehen. Stadträte, Verwaltung und interessierte Bürger/innen besichtigen unter der Leitung des Oberbürgermeisters mit dem Fahrrad aktuelle Projekte, Brennpunkte oder neu realisierte Maßnahmen in verschiedenen Stadtteilen. Ziel ist neben der Erörterung spezifischer Probleme und Besonderheiten in den einzelnen Stadtteilen, diese den Stadträten aus Sicht der Radfahrer und Fußgänger erfahrbar zu machen und sie dadurch für die Situation und Anforderungen der Radfahrer und Fußgänger zu sensibilisieren. Für die mobilen Bürgerversammlungen hat die Stadt Nürnberg 2008 den ersten Preis im bundesweiten Wettbewerb „best for bike“ erhalten.
- Informationsbroschüre: Sowohl inhaltlich als auch mit dem Preisgeld des bundesweiten Wettbewerbs „best for bike“ unterstützt die Stadt den Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC) bei der Erstellung einer umfangreichen Informationsbroschüre zum Thema „Radverkehr“.
- Die Stadt Nürnberg ist Projektpartner bei NürnbergMOBIL, einer Informationsplattform zum Thema Mobilität, Kultur und Tourismus in Nürnberg. Ratsuchende erhalten Informationen der Projektpartner VAG, VGN, DB AG, Flughafen Nürnberg GmbH, Messe Nürnberg GmbH, Congress- und Tourismus-Zentrale Nürnberg und Center for Transportation & Logistics Neuer Adler e. V. aus einer Hand.

dd) Zuständigkeit

Die Projektleitung für die Bewerbung um die Durchführung des Modellversuchs liegt beim Baureferat / Verkehrsplanungsamt der Stadt Nürnberg. Ansprechpartner ist der Leiter des Verkehrsplanungsamtes, Herr Jülich, der unter der E-Mailadresse frank.juelich@stadt.nuernberg.de oder unter der Rufnummer 0911/231 4920 erreichbar ist. Für die Dauer des Projektes ist geplant, zusätzliches Personal bei der Stadt einzustellen.

Für das Projekt besteht eine Kooperation mit der Verkehrsaktiengesellschaft Nürnberg (VAG), dem Verkehrsunternehmen der Stadt Nürnberg. Aufgabenträger ist die Stadt Nürnberg. Die VAG Nürnberg ist Partnerin im Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN), dem bundesweit zweitgrößten Verbundraum. Mittelfristig sind im Rahmen des Projektes Kooperationen mit weiteren Verkehrsunternehmen des VGN (z. B. DB Regio) geplant.

ee) Vorarbeiten und Synergien

In Nürnberg existiert noch kein öffentliches Fahrradverleihsystem. Denkbar ist bei der Suche der konkreten Standorte für die Fahrradabstellanlagen des Leihsystems die bestehenden Bike&RideAnlagen des ÖPNV einzubinden und für das System zu nutzen.

c) Beschreibung des projektierten Fahrradverleihsystems

aa) Allgemeine Beschreibung

Sowohl der Radverkehr als auch Busse und Bahnen zählen zu den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes und werden deshalb mit vielfältigen Maßnahmen in Nürnberg gefördert. Ein

öffentliches Fahrradverleihsystem wird als Ergänzung zum ÖPNV in Nürnberg gesehen. Um keine Konkurrenz zum ÖPNV aufzubauen, wird für Nürnberg ein Konzept angestrebt, das Krafftfahrzeugnutzer anspricht und zum Umsteigen auf den öffentlichen Nahverkehr und den Radverkehr bewegt. Dass in Nürnberg ein Umsteigepotential vorhanden ist, belegen die Umfrageergebnisse von Socialdata. Durch die Kooperation mit der VAG, der Ausgestaltung der Zugangsbedingungen und durch die räumliche Verteilung der Verleihstationen werden als Zielgruppen in erster Linie Pendler, aber auch Gelegenheitsnutzer und Besucher (Touristen und Geschäftsreisende) der Stadt angesprochen.

Räumliche Abgrenzung Modellgebiet:

Der Modellversuch soll sich über das rund 2.300 ha große Gebiet innerhalb der Ringstraße B4R erstrecken. Hier leben ca. 230.000 Einwohnerinnen und Einwohner und es befinden sich fast 160.000 Arbeitsplätze in diesem Gebiet. (Beschreibung des Gebietes vgl. Punkt „Rahmenbedingungen – Daten zum Modellgebiet.“) Darüber hinaus ist geplant, die Gewerbegebiete Nordostpark und Südwestpark sowie das Freizeit- und Veranstaltungsgelände rund um den Dutzendteich zu integrieren.

Der Nordostpark liegt an der nördlichen Stadtgrenze der B 2 und ist über die Buslinien 22 und 23 erschlossen, die das Gewerbegebiet mit den Haltestellen Ziegelstein und Herrnhütte der U 2 verbinden. Die Buslinie 22 fährt zu den Hauptverkehrszeiten im 10 Minuten-Takt. Außerhalb der Spitzenstunden verkehrt sie alle 20 Minuten bzw. alle 40 Minuten. Die Entfernung vom Gewerbegebiet zu den U-Bahnhaltestellen beträgt zwischen 1,5 km und 2,5 km, also einer klassischen Raddistanz. Der Nordostpark hat eine Fläche von ca. 28 ha. Mehr als 3.500 Menschen sind hier in ca. 100 Betrieben beschäftigt.

Der 14 ha große Südwestpark befindet sich im Südwesten der Stadt zwischen den Stadtteilen Gebersdorf und Neuröthenbach. Eine Haltestelle der Regionalbahn R 7 erschließt das Gewerbegebiet, in dem ca. 230 Betriebe mit insgesamt 7.000 Arbeitsplätzen angesiedelt sind, mit der Bahn. Mit dem geplanten Ausbau der Bahnstrecke als S-Bahnlinie nach Ansbach wird der Bahnhof als S-Bahnhalte aufgewertet und in „Südwestpark“ umbenannt. Daneben verbindet die Buslinie 69 den Südwestpark mit den Endhaltestellen der U 2 und der U3 (Röthenbach, Gustav-Adolf-Straße). Die Buslinie 67 von der Frankenstraße zum Fürther Hauptbahnhof tangiert den Südwestpark. Die Strecken von den U-Bahnhöfen zum Südwestpark betragen ca. 2,0 km bis 2,5 km, also einer klassischen Raddistanz.

Das Freizeit- und Veranstaltungsgelände rund um den Volkspark Dutzendteich erstreckt sich über fast 2 km² südlich angrenzend an den Abschnitt Bayernstraße der Ringstraße B 4R. Das weitläufige Gelände wird am Rand erschlossen mit den S-Bahnhaltepunkten Dutzendteich und Frankenstadion, mit der U-Bahnlinie 1, den Straßenbahnen 6 und 9 sowie mit den Buslinien 36 und 55. Neben den Veranstaltungsorten Messe, Stadion und Arena befindet sich in diesem Gelände das ehemalige Reichsparteitagsgelände mit seinem Dokumentationszentrum, das jährlich mehr als 100.000 Besucher anzieht.

Falls das Angebot der Leihräder von den Beschäftigten der kooperierenden Gewerbegebiete gut angenommen wird ist vorgesehen, weitere Gebiete, z.B. das Güterverkehrszentrum Hafen einzubeziehen. Hier sind auf einer Fläche von 337 ha insgesamt 260 Betriebe mit ca. 5.300 Arbeitsplätzen ansässig. Auch eine Kooperation mit der NürnbergMesse, dem siebtgrößten Messeplatz in Deutschland ist denkbar.

Netzstruktur und Dichte der Fahrradverleihstationen:

Um Pendler als Zielgruppe erreichen zu können, muss das Verleihsystem „one-way-fähig“ sein. Nur dann kann gewährleistet werden, dass die Räder nicht für die gesamte Dauer der Arbeitszeit blockiert bzw. bezahlt werden müssen. Dies setzt wiederum ein relativ dichtes Netz an Verleihstationen voraus.

Im Gebiet innerhalb der Ringstraße sollen an allen wichtigen Haltestellen des ÖPNV Verleihstationen für Fahrräder eingerichtet werden. Daneben sind Stationen für Leihräder an zentra-

len Standorten sowie an wichtigen Einkaufs-, Freizeit- und Tourismuseinrichtungen im Modellgebiet vorgesehen. Damit ergibt sich ein Netz, das Fahrradverleihstationen im Abstand von etwa 1 km und einem Einzugsradius von jeweils ca. 500 m vorsieht. Innerhalb des Rings sind insgesamt ca. 45 Stationen vorgesehen mit jeweils fünf bis zehn Rädern, an ausgewählten Stationen auch mehr. Der Modellversuch sollte mit insgesamt rund ca. **750 Leihrädern** starten.

In den zwei außerhalb des Rings gelegenen Gewerbegebieten und dem Freizeitbereich Dutzendteich ist geplant, Verleihstationen für Räder an den jeweils am nächsten gelegenen Haltestellen der U-Bahnen, R- und S-Bahnen zu installieren und zusätzlich innerhalb der Gebiete in Abhängigkeit von der jeweiligen Flächenausdehnung weitere Stationen einzurichten (siehe Plan in Anlage).

Für das Freizeitgelände und die einzelnen Gewerbegebiete und ihre nächstgelegenen Haltestellen des ÖPNV ergibt sich somit folgende Ausstattung:

Nordostpark	8 Stationen
Südwestpark	6 Stationen
Freizeitgelände Dutzendteich:	5 Stationen

Insgesamt sind ca. **65 Fahrradverleihstationen** geplant.

Technisches System:

Die Stadt Nürnberg plant ein Konzept, bei dem die einzelnen festen Verleihstationen mit automatischen Erfassungssystemen (z.B. über Funk) und jeweils 5 bis 10 nicht überdachten Fahrradständern ausgestattet werden. An ausgewählten Standorten mit erwartetem hohem Bedarf werden mehr als 10 Fahrradständer installiert. Mit dem automatischen Erfassungssystem soll sicher gestellt werden, dass Räder auch abgegeben werden können, selbst wenn die vorhandenen, zur Verleihstation gehörenden Fahrradständer alle belegt sind. Die Fahrräder müssen mit entsprechenden Sendern und Schlössern versehen sein. Dadurch müssen die Fahrradständer nicht mit einer aufwändigen Verkabelung ausgestattet werden. Durch die Erkennung z. B. über Funk erübrigt sich die telefonische Meldung der Radrückgabe und des Standortes. Für den Nutzer entfällt außerdem das Risiko, am gewünschten Rückgabeort keinen freien festen Abstellplatz vorzufinden. Eine möglichst hohe Verfügbarkeit und Anschlusssicherheit muss aber gewährleistet sein.

Die Stationen sollen ansonsten aus einfachen Abstellplätzen ohne technischen Aufwand bestehen, bei denen aber klar zu erkennen ist, dass es sich bei diesen Abstellplätzen um eine Fahrradverleihstation handelt, an der nur Leihräder abgegeben werden sollen.

Um eine bedienungsfreundliche Handhabung zu gewährleisten ist vorgesehen, mit Kundenkarten zu arbeiten. Die Fahrräder brauchen eine entsprechende technische Ausstattung, die das Öffnen des Schlosses und Entleihen der Räder mittels Karte ermöglicht. Über die Kundenkarte wird die Ausleihdauer registriert und die Abrechnung bearbeitet.

Terminals, an denen Registrierungs- und Buchungsvorgänge vor Ort abgewickelt werden können, sind an 15 zentralen mit dem ÖPNV gut erreichbaren Stationen (z.B. Hauptbahnhof, Rathenauplatz, Plärrer, Dokumentationszentrum) geplant. Die Terminals sind vor allem für Touristen und Gelegenheitsnutzer von Bedeutung, die bisher noch nicht registrierte Kunden sind. Die Technik an den Stationen soll möglichst mit Strom aus Solarzellen betrieben werden.

Die einzelnen Stationen werden mit Tafeln ausgestattet, die die wichtigsten Informationen zu Registrierung, Leihbedingungen und Gebührenstruktur liefern. Der Übersichtsplan (Anlage) zeigt die Lage aller Verleihstationen im Stadtgebiet. An einzelnen Stationen sollen Fächer für die Aufbewahrung von Gepäckstücken vorgesehen werden. Schließfächer sind vor allem an solchen Stationen interessant, wo die Nutzung der Räder durch Touristen und Besucher erwartet wird.

Es sollen komfortable Fahrräder eingesetzt werden, die leicht zu bedienen sind und mit denen gern gefahren wird.

Städtebauliche Konzeption:

Für die Verleihstationen, die an zentralen und gut sichtbaren Plätzen des ÖPNV und weiteren hochfrequentierten Orten geplant sind, werden feste Abstellplätze installiert, um ein ungeordnetes Abstellen der Fahrräder im Stadtgebiet zu verhindern. Die Fahrradverleihstationen sollen sich sensibel in das Stadtbild fügen, das im Altstadtbereich auch durch historische Bauten geprägt ist. Deshalb ist neben der Funktionalität der Anlagen eine erkennbare, aber möglichst unaufdringliche Optik der Ständer und Terminals besonders wichtig. Um ein stadtweit einheitliches Bild für Radabstellanlagen zu erhalten, sollen sich die nicht überdachten Ständer für die Leihräder an dem Gesamtkonzept für Radabstellanlagen der Stadt Nürnberg orientieren.

Auch aus Rücksicht auf die Integration der Verleihstationen in das Stadtbild wird die Stadt Nürnberg auf Großflächenwerbung im Zusammenhang mit dem Radverleih verzichten. Lediglich dezente, kleinformatige Werbung soll an den Abstellplätzen und Fahrrädern zugelassen werden.

Betreiberkonzept:

Die Stadt Nürnberg plant, die Ausstattung für das öffentliche Fahrradverleihsystem anzuschaffen und einem Betreiber zur Verfügung zu stellen. Der Betreiber wird in einem Wettbewerb im Sinne einer öffentlichen Dienstleistungskonzession ausgewählt. Um das Angebot eines öffentlichen Fahrradverleihs langfristig sicherstellen zu können, ist der Abschluss eines 10-Jahresvertrages vorgesehen. Nach Ablauf der Abschreibungsfrist von fünf Jahren wird die Stadt Nürnberg die Fahrräder dem Betreiber übergeben. Der Betreiber kann mit lokalen Partnern, wie z. B. der Noris Arbeit Nürnberg gGmbH, zusammenarbeiten, um bestehendes Know-how vor Ort nutzen zu können. Der öffentliche Fahrradverleih soll ganzjährig angeboten werden, wobei im Winter die Anzahl der zur Verfügung stehenden Räder an den einzelnen Verleihstationen verringert werden kann.

Nach Ablauf des Modellversuchs muss der Betreiber das wirtschaftliche Risiko für das Fahrradverleihsystem übernehmen. Die Stadt Nürnberg leistet einen jährlichen Zuschuss in Höhe von maximal 100.000,- €, solange sich der öffentliche Fahrradverleih nicht finanziell trägt. Der Stadtrat der Stadt Nürnberg muss die finanzielle Unterstützung und die Höhe des tatsächlichen Zuschusses beschließen, wenn Nürnberg den Zuschlag für einen Modellversuch erhält.

Die Stadt Nürnberg erwartet, dass der Betreiber vor Ort vertreten ist und von Nürnberg aus den Betrieb des Fahrradverleihs organisiert. Auch die Wartung und Reparatur der Räder soll in Nürnberg erfolgen. Die Organisation vor Ort wird als eine Voraussetzung für das Funktionieren des Systems bewertet. Gleichzeitig ist damit schnelles Reagieren bei Bedarf, d.h. bei Störungen oder Unter- bzw. Überbelegung einzelner Stationen, gewährleistet.

Die Installation der Fahrradständer und Terminals übernimmt die Stadt Nürnberg. Wartung und Reinigung der Stationen sind vom Betreiber zu leisten. Zu den Aufgaben des Betreibers zählen außerdem die Disposition, die Wartung der Räder sowie die Wartung und Reinigung der Verleihstationen. Er ist verantwortlich für den Ersatz von defekten und entwendeten Fahrrädern. Eine weitere wichtige Aufgabe des Betreibers stellt der Kundenservice dar. Dieser beinhaltet neben der Bearbeitung der Registrierungen, der Buchungen und der Abrechnungen auch ein Fehler- und Beschwerdemanagement. Für die Nutzer der Leihräder muss ganztägig die Möglichkeit bestehen, bei auftretenden Problemen telefonisch eine kompetente Ansprechperson, z. B. in einem Callcenter, zu erreichen.

Um eine Akzeptanz für ein öffentliches Fahrradverleihsystem in einer breiten Kundenschicht zu erreichen, muss das System mehrere Anforderungen erfüllen. Neben einem dichten Netz

an Verleihstationen und der „one-way-Fähigkeit“ sind einfache und schnelle Vorgänge bei der Registrierung, Buchung, Ausleihe und Rückgabe entscheidend. Die Stadt Nürnberg sieht deshalb ein System mit Kundenkarte vor (vgl. Punkt „Technisches System“).

Gebührenstruktur

Die endgültige Gebührenstruktur muss mit dem Betreiber des Fahrradverleihsystems vereinbart werden. Bestandteil der Gebührenstruktur muss die mit der Verkehrsaktiengesellschaft Nürnberg abgesprochene Vergünstigung für deren Abokunden sein. Dies gilt ebenso für Sonderkonditionen, die z. B. für Mitarbeiter teilnehmender Unternehmen und Gewerbegebiete ausgehandelt werden. Darüber hinaus strebt die Stadt Nürnberg in Kooperation mit dem Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) eine Einbindung in die bestehende verbundweite Tarifstruktur an.

Weitere Aspekte:

Ein öffentliches Fahrradverleihsystem ist nicht nur aus verkehrlichen Gründen und wegen der zu erwartenden Reduzierung der Emissionen in der Stadt positiv zu bewerten. Das Radfahren im allgemeinen und das öffentliche Fahrradverleihsystem im Besonderen soll auch unter dem Aspekt der Gesundheitsförderung beworben werden. Dazu wird eine Zusammenarbeit mit dem Nürnberger Bildungszentrum, mit Berufsschulen und der AOK Mittelfranken angestrebt.

Gewerbegebiete und einzelne größere Gewerbebetriebe sollen als Kooperationspartner gewonnen werden, um Pendler auch über ihre Arbeitgeber zu erreichen. Für den Betreiber des Fahrradverleihsystems bedeutet die Zusammenarbeit eine Erhöhung des Kundenstamms, weil registrierte Inhaber von Jobtickets den potentiellen Nutzerkreis erweitern. Für Betriebe ist eine Beteiligung in mehrerlei Hinsicht interessant:

- Radfahren trägt zur Gesundheitsförderung bei. Viele Großbetriebe betreiben ein eigenes betriebliches Gesundheitsmanagement, um den Krankenstand ihrer Beschäftigten zu reduzieren.
- Den Beschäftigten stehen Leihräder auch für dienstliche Termine oder für Erledigungen in den Pausen zur Verfügung.

Wenn das Angebot eines öffentlichen Fahrradverleihsystems in Kombination mit der Nutzung des ÖPNV gut angenommen wird, reduziert sich der Parkplatz- und Flächenbedarf für Betriebe.

Gewerbegebiete profitieren vom Fahrradverleihsystem als zusätzlichen Standortvorteil zur Vermarktung ihrer Flächen.

In einem weiteren Schritt wird die Kooperation mit der Congress- und Tourismuszentrale und dem Hotel- und Gaststättenverband angestrebt. Die Congress- und Tourismuszentrale hofft seit längerem auf die Einführung eines gut funktionierenden Fahrradverleihsystems, da viele Touristen nach einem entsprechenden Angebot fragen. Das System kann über die vorhandenen Werbestrukturen bei der Congress- und Tourismuszentrale, aber auch in Hotels und Gaststätten bekannt gemacht werden. Dabei werden als Zielgruppe Besucher und Touristen angesprochen.

bb) Sachinvestitionen

Mit folgenden Sachinvestitionen rechnet die Stadt Nürnberg:

Fahrräder	750 Stück à 800,- € (netto)	= 714.000,- €	(brutto)
Erfassungsmodule	55 Stück à 1.500,- € (netto)	= 98.175,- €	(brutto)
Terminals	10 Stück à 7.000,- € (netto)	= 83.300,- €	(brutto)
Fahrradständer	65 Stück à 1.000,- € (netto)	= 77.350,- €	(brutto)
Aufbau Ständer		= 260.000,- €	(brutto)
Summe		1.232.825,- €	

Die Auswahl des Fahrradtyps muss mit dem späteren Betreiber des Fahrradverleihs geklärt werden. Wie bereits unter dem Punkt „Städtebauliche Konzeption“ ausgeführt wurde, wird für die Fahrradverleihstationen eine einheitliche und hochwertige Gestaltung angestrebt, die sich am Radabstellanlagenkonzept der Stadt Nürnberg orientiert.

cc) Art und Weise der Verknüpfung des Verleihsystems mit dem ÖV

Ein Fahrradverleihsystem stellt eine Ergänzung zum öffentlichen Nahverkehr in Nürnberg dar. Die Verknüpfung mit dem örtlichen ÖPNV erfolgt in mehrfacher Hinsicht:

- Die Verleihstationen für die Fahrräder werden u. a. an allen wichtigen Haltestellen des ÖPNV im Modellgebiet aufgestellt. Damit ist die Gesamtkonzeption auf den ÖPNV ausgerichtet.
- Die Verkehrsaktiengesellschaft Nürnberg (VAG) wird von Beginn an Projektpartner des Fahrradverleihsystems (siehe letter of intent).
- Die registrierten Abokunden der Verkehrsaktiengesellschaft Nürnberg erhalten die Möglichkeit, täglich ein Leihrad die erste halbe Stunde gratis zu nutzen. Erst ab der 31. Minute werden Gebühren verrechnet. Damit kann der Modellversuch mit ca. 40.000 potentiellen Nutzern starten. Die Abokunden sind bereits registriert, eine weitere Registrierung erübrigt sich. Für die Abokunden der VAG wird ein zusätzlicher Vorteil geschaffen, der die Attraktivität der ÖPNV-Nutzung steigert. Ziel ist es, damit neue Kunden für den ÖPNV und Nutzer des Fahrrades zu gewinnen.
- Sofern sich das Fahrradverleihsystem bewährt ist vorgesehen, das System auf den gesamten Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) auszuweiten und die Kunden des VGN einzubeziehen. Der VGN hat bereits grundsätzliches Interesse an der Beteiligung an einem öffentlichen Fahrradverleih bekundet (siehe Anlage). In diesem Zusammenhang soll auch eine räumliche Ausdehnung der Fahrradverleihstationen geprüft werden. Die enge bestehende Kooperation mit den Städten der Städteachse (Fürth, Erlangen, Schwabach) als auch die institutionellen Kooperationen mit den Städten und Landkreisen der Metropolregion Nürnberg bieten langfristig gute Möglichkeiten das Fahrradverleihsystem im Falle eines Erfolgs über die Stadtgrenze von Nürnberg in die Region auszudehnen und mit dem ÖPNV zu verknüpfen.
- Die VAG integriert Informationen über das Fahrradverleihsystem in ihre Marketingmaßnahmen. Vor allem beim stadtteilbezogenen, individualisierten Marketing, bei dem Haushalte angeschrieben und in persönlichen Gesprächen über den ÖPNV und den Radverkehr informiert werden, soll zukünftig auch das Fahrradverleihsystem aufgenommen werden.

Innovative Aspekte

Das für Nürnberg geplante öffentliche Fahrradverleihsystem weist mehrere innovative Aspekte auf:

- Feste Stationen mit intelligenter Erfassung ermöglichen die Rückgabe der Leihräder an allen Stationen, auch wenn die Fahrradständer belegt sind.
- Die Standorte des Fahrradverleihsystems sind auf den innerstädtischen ÖPNV ausgerichtet und ermöglichen eine enge Verzahnung im Sinne einer durchgehenden Wegeketten für die Nutzer.
- Die ca. 40.000 Abokunden der örtlichen Verkehrsbetriebe VAG erhalten von Beginn an Sonderkonditionen (täglich 30 Min. kostenfreie Nutzung).
- Das Ausleihsystem mit Kundenkarten ermöglicht die leichte Zugänglichkeit; Anrufe bei Ausleihe und Rückgabe erübrigen sich. Es ist nur eine einmalige Registrierung erforderlich.

- Einbindung und Kooperation mit zwei großen Gewerbegebieten mit über 12.500 Beschäftigten.
- Kooperation mit Gewerbebetrieben, die ihren Beschäftigten mit einem Jobticket eine vergünstigte Nutzung der Leihräder anbieten, schafft ein großes Kundenpotential. Die Registrierung erfolgt nicht individuell, sondern über die beteiligten Unternehmen.
- Durch die Kooperation mit der Noris Arbeit gGmbH, die im Rahmen des Fahrradverleihsystems Qualifizierungsprogramme für arbeitlose Jugendliche oder Langzeitarbeitslose (ESF-Projekt) anbieten kann, wird das Projekt mit einer Beschäftigungs- und Qualifizierungsmaßnahme verknüpft.
- Zusammenarbeit mit dem Bildungszentrum der Stadt Nürnberg, mit den Berufsschulen und mit betrieblichem Gesundheitsmanagement größerer Gewerbebetriebe - dadurch soll der Gesundheitsaspekt herausgestellt werden.

d) Darstellung von adressierten Marktsegmenten und Zielgruppen

Mit dem Fahrradverleihsystem sollen in erster Linie Pendler angesprochen werden, die für den Weg von einer Haltestelle des ÖPNV zur Arbeit das Rad nutzen können. Es sollen vor allem solche Pendler gewonnen werden, die bislang den ÖPNV als Verkehrsmittel zur Arbeit abgelehnt haben, weil mindestens ein Umsteigevorgang erforderlich ist oder der Fußweg von der Haltestelle zum Arbeitsplatz als zu lang empfunden wird. Für diese Pendler kann die Fahrt mit dem ÖPNV zur Arbeit attraktiv werden, wenn aufgrund der Möglichkeit der Radnutzung ein Umsteigevorgang vermieden werden bzw. das letzte Wegstück mit dem Rad zurückgelegt werden kann. Mit dem Verleihsystem können lange Wartezeiten, die durch eine niedrige Taktung bedingt sind, umgangen und unbefriedigende Querverbindungen zwischen einzelnen Linien vereinfacht werden. Damit werden Wegeketten verkürzt und der Aktionsradius des ÖPNV vergrößert.

Wie bereits beschrieben sollen im Modellversuch neben dem Innenstadtbereich Gewerbegebiete einbezogen werden, weil hier eine hohe Konzentration von Arbeitsplätzen und damit von potentiellen Interessenten an einem Fahrradverleihsystem besteht. Gleichzeitig ergibt sich bei der Integration von Gewerbegebieten die Möglichkeit für Beschäftigte, ein Leihfahrrad für dienstliche Termine oder Erledigungsfahrten in den Pausen zu nutzen. Sollte sich das Leihsystem bewähren ist vorgesehen, in einem zweiten Schritt die Zusammenarbeit mit weiteren Gewerbegebieten und größeren Gewerbebetrieben zu intensivieren und das System weiter auszudehnen. Zugang und Registrierung sind eine entscheidende Barriere zur Nutzung eines Fahrradverleihsystems. Große Gewerbebetriebe, die über ihre Geschäftsstellen Ansprechpartner für Tausende Beschäftigte sind, können diese auf das neue Angebot aufmerksam machen, die Registrierung übernehmen und im Rahmen eines Jobtickets die Nutzung fördern.

Durch die Verbindung der öffentlichen Personennahverkehrsmittel mit öffentlichen Leihrädern kann das Mobilitätsangebot in Nürnberg nicht nur für Pendler attraktiver gestaltet werden. Neben den Pendlern soll das Fahrradverleihsystem auch Gelegenheitsnutzer und Besucher der Stadt ansprechen. Der Innenstadtbereich innerhalb der Ringstraße weist eine hohe Konzentration an touristischen und kulturellen Einrichtungen auf und ist damit Magnet für jährlich mehr als 2 Mio. Besucher der Stadt. Darüber hinaus zieht das außerhalb der Ringstraße gelegene Veranstaltungs- und Freizeitgelände Volkspark Dutzendteich mehrere hunderttausend Besucher pro Jahr an. Hier befindet sich das weitläufige Areal des ehemaligen Reichsparteitagsgeländes mit seinem Dokumentationszentrum. Für Besucher ist das Fahrrad das ideale Verkehrsmittel zur Erkundung des gesamten Areals. Hier ist wichtig, dass das Leihsystem neben der Hauptausrichtung auf eine „one-way-Fähigkeit“ auch für Rundfahrten nutzbar ist. Angemessene Tagesausleihpreise und die Ausrichtung der Leihstationen auf kulturelle und touristische Ziele sollen dazu beitragen, dass auch Besucher der Stadt vom Angebot der Leihräder profitieren.

Ein weiterer wichtiger Nutzen der öffentlichen Leihfahrräder für die Nürnberger Bürger ist die 24-stündige Verfügbarkeit dieses Verkehrsmittels. Die Räder können also auch in Zeiten des

bedienungsarmen Nachtverkehrs genutzt werden und so den Nachtfahrplan des ÖPNV ergänzen.

e) Informations- und Kommunikationskonzept

In die Informations- und Kommunikationsarbeit werden alle am Fahrradverleihsystem beteiligten Partner eingebunden. Damit ist eine umfassende Streuung der Werbung gewährleistet.

Stadt Nürnberg:

- Intensive Pressearbeit soll sowohl den Beginn als auch den Verlauf des Modellversuchs begleiten.
- Der Modellversuch soll Bestandteil der Radverkehrsoffensive „Nürnberg steigt auf“ werden, die ab 2010 geplant ist. In einer Broschüre sollen die einzelnen Projekte zur Förderung des Radverkehrs in Nürnberg dargestellt werden.
- Auf den Internetseiten der Stadt Nürnberg und des Verkehrsplanungsamtes soll das öffentliche Fahrradverleihsystem ausführlich beschrieben und über Ausleihbedingungen, Tarife und Ziele des Leihsystems informiert werden.
- Um den Bekanntheitsgrad des Projektes in der Bevölkerung zu erhöhen, ist eine Zusammenarbeit mit der Stadtreklame Nürnberg GmbH vorgesehen, die ihrerseits auch Werbung für das System angeboten hat
- Flyer sollen an wichtigen kulturellen, touristischen und Freizeiteinrichtungen auf das Angebot hinweisen.

VAG:

- Die bei der VAG registrierten Abokunden werden mit Anschreiben über die neue Möglichkeit der Verknüpfung von Rad und ÖV unterrichtet.
- Die Werbeflächen in Bussen und Bahnen können über das neue Angebot informieren.
- Die VAG ist regelmäßig an zentralen Plätzen mit einem Infostand und dem VAG-Mobil vertreten.
- Zur Gewinnung neuer Kunden führt die VAG ein individualisiertes Marketing in wechselnden Stadtteilen durch. Für 2010 ist geplant, in Zusammenarbeit mit der Stadt Nürnberg das Thema Radfahren in das Marketing zu integrieren. Dabei kann auch auf das Angebot des Fahrradverleihsystems eingegangen werden.

Betreiber:

Ab dem vierten Jahr muss der Betreiber für das Marketingkonzept eigenverantwortlich tätig werden.

Gewerbebetriebe:

Sobald Gewerbebetriebe für die Unterstützung des öffentlichen Fahrradverleihsystems gewonnen werden konnten, sollen diese in die Informations- und Marketingarbeit integriert werden.

f) Wirkungsabschätzung

aa, bb Die Stadt Nürnberg sieht in einem öffentlichen Fahrradverleihsystem eine Maßnahme, die zur Imageverbesserung und Förderung des Fahrrades und des ÖPNV beiträgt. Mittel- bis langfristig kann das Angebot, Leihräder in Kombination mit Bussen und Bahnen nutzen zu können, zu einer Stärkung sowohl des Rades als Verkehrsmittel im innerstädtischen Verkehr als auch des ÖPNV führen. Eine Wirkungsabschätzung kann deshalb nicht isoliert das Fahrradverleihsystem betrachten, sondern muss im Gesamtzusammenhang mit den Maßnahmen der Radverkehrsoffensive der Stadt Nürnberg bewertet werden. Es wird angestrebt, dass durch eine gezielte Image- und Informationskampagne das öffentliche Fahrradverleihsystem in Nürnberg gut angenommen wird. Damit sind Veränderungen bei der Verkehrsmittelwahl zugunsten des ÖPNV und des Radfahrens möglich. Die Wirkung des Angebotes auf den Modal Split und die durch ein öffentliches Fahrradverleihsystem zu erreichende Reduzierung des CO₂-Ausstoßes sind allerdings nicht näher quantifizierbar.

cc Evaluierung und Monitoring wird schwerpunktmäßig die Verkehrsaktiengesellschaft Nürnberg (VAG) übernehmen. Die VAG führt bereits seit Jahren regelmäßig Fahrgastbefragungen und -zählungen in den Bussen und Bahnen durch. Darüber hinaus liegt umfangreiches Datenmaterial aus den jährlichen Untersuchungen von Socialdata vor. Sowohl die Befragungen als auch die Zählungen werden auch während des Modellversuchs weiter fortgeführt. Dabei sollen spezifische Fragen zum Fahrradverleihsystem ergänzt werden, so dass Informationen über die Wünsche an ein Leihsystem oder über die Kundenzufriedenheit zu erhalten sind. Durch den Vergleich der bereits vorliegenden Daten und der Erhebungen während des Modellversuchs sind Aussagen über Änderungen hinsichtlich

- Nutzungsverhalten
- Mobilitätsverhalten
- Wegeketten
- Intermodalität
- Modal Split

möglich. Die Zählungen lassen Rückschlüsse auf die Entwicklung des Fahrgastaufkommens in einzelnen Korridoren oder Gebieten zu. Ob das Fahrradverleihsystem zu Veränderungen bei der Fahrradmitnahme in den Fahrzeugen der VAG führt, wird durch regelmäßige Erhebungen in den Fahrzeugen kontrolliert. Ein weiterer Aspekt der Untersuchungen wird die Frage darstellen, ob sich durch das neue Angebot die Anzahl der abgestellten Fahrräder an einzelnen Bike & Ride-Anlagen ändern wird.

g) Projektorganisation, Zeitplan und Kostenplan

aa Projektorganisation

Die Federführung für das Projekt liegt beim Verkehrsplanungsamt der Stadt Nürnberg, das im Baureferat angesiedelt ist. Das Verkehrsplanungsamt wird die Zusammenarbeit mit den beteiligten Projektpartnern koordinieren. Partner werden von Beginn an die Verkehrsaktiengesellschaft Nürnberg, der Betreiber des Systems und ggf. die Noris Arbeit Nürnberg gGmbH sein. Weitere Partner sollen eingebunden werden.

Auch die verwaltungsinterne Abstimmung wird vom Verkehrsplanungsamt übernommen. Dazu zählt u. a. die Einbeziehung

- des Stadtplanungsamtes für die Klärung der Fragen hinsichtlich Gestaltung und Lage der Verleihstationen,
- des Servicebetriebs öffentlicher Raum (SÖR) bei der Festlegung und Einrichtung der Verleihstationen,

- des Umweltreferates bei der Durchführung von Marketingmaßnahmen für das Fahrradverleihsystem unter Umwelt- und Gesundheitsgesichtspunkten,
- des Wirtschaftsreferates bei der Kooperation mit Gewerbebetrieben,
- der Stadtreklame, um Einnahmen aus kleinformatischer Werbung an Stationen und Rädern zu erzielen,
- des Verkehrsverbundes Großraum Nürnberg (VGN) um das Fahrradverleihsystem in die Tarifstrukturen des VGN zu integrieren und
- der Congress- und Tourismuszentrale, um das Fahrradverleihsystem für den Nutzerkreis der Touristen attraktiv auszubauen und das Hotel- und Gaststättengewerbe einzubeziehen.

Die Verkehrsaktiengesellschaft Nürnberg (VAG) wird sich schwerpunktmäßig beim Marketing und bei der Evaluation engagieren.

bb Zeitplan

Nach erfolgreicher Bewerbung und der Zustimmung des Stadtrates (Juli 2009) ist im Rahmen einer öffentlichen Bekanntmachung der Betreiber für die öffentliche Dienstleistungskonzession zu suchen. Der Förderantrag soll in Kooperation mit dem Betreiber sowie den Projektpartnern bis Ende 2009 erarbeitet werden. Nach den derzeitigen Planungen ist der Aufbau des Fahrradverleihsystems im Frühjahr 2010 und der Betriebsbeginn in der Fahrradsaison 2010 möglich.

cc Fortführung des öffentlichen Fahrradverleihsystems

Ein vorliegendes Angebot eines Betreibers sieht den Abschluss eines 10jährigen Vertrages zum Betrieb des Fahrradverleihsystems vor. Diese Forderung wird Grundlage der Ausschreibung sein, da die Stadt Nürnberg bestrebt ist, dass das öffentliche Fahrradverleihsystem nach Beendigung des Modellversuchs weitergeführt wird. Deshalb wurde der Kostenplan auch für den Zeitraum nach Ablauf der Förderung aufgestellt. Die Stadt Nürnberg wird nach Ablauf der fünfjährigen Abschreibungsfrist die Fahrräder dem Betreiber übergeben. Das wirtschaftliche Risiko des Betriebs trägt der Betreiber. Die Stadt Nürnberg wird das Fahrradverleihsystem vorbehaltlich der Zustimmung des Stadtrates mit einem jährlichen Zuschuss unterstützen, solange dies erforderlich ist.

dd Kostenplan mit Sach- und Personalkosten

Der Businessplan bezieht die ersten vier Jahre des Betriebs mit ein, um das Projekt auch nach Ablauf der Förderung finanziell darstellen zu können. Siehe Anlage.

Nürnberg, den 15.06.2009
Verkehrsplanungsamt
gez. Frank Jülich

Anlagen:

- Letter of Intent von der Verkehrsaktiengesellschaft Nürnberg (VAG)
- Schreiben des VGN GmbH
- Letter of Intent von der DB Rent GmbH
- Schreiben der Südwestpark GmbH
- Schreiben der IVG GmbH – Gewerbepark Nordost
- Übersichtsplan mit den Fahrradverleihstationen
- Kostenplan mit Sach- und Personalkosten