

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn, Dr. Anton Hofreiter, Harald Ebner, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 17/14345 –

Innovative Fahrradverleihsysteme – Umsetzung von Modellprojekten des Bundes

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Bund hat im Jahr 2009 in einen bundesweiten Wettbewerb Modellprojekte für „Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme“ ausgelobt. Im Rahmen dieses Wettbewerbs wurden insbesondere integrative Angebote zur Verknüpfung des Fahrrades mit öffentlichen Verkehrsmitteln gefördert. Acht der 17 Modellregionen erhielten eine finanzielle Förderung durch den Bund. Sechs wurden lediglich verwirklicht und haben die Fördermittel abgerufen. Darunter das Projekt „e-Call a Bikes“ in Stuttgart. Das Berliner Pilotprojekt „Öffentliches Leihradsystem“ der DB Rent GmbH wurde außerhalb dieses Wettbewerbs extra mit Mitteln des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung gefördert.

Ziel des Stuttgarter Projektes war der stufenweise Ausbau des bestehenden Call a Bike-Angebotes zu einem Hybridsystem aus Pedelecs und herkömmlichen Leihfahrrädern sowie der Aufbau integrierter Ladestationen. Dafür erhielten die Stadt Stuttgart und deren Kooperationspartner DB Rent GmbH und EnBW Energie Baden-Württemberg AG 2,7 Mio. Euro im Rahmen des Bundesprogramms „Elektromobilität in Modellregionen“.

Mit dem Berliner Modellprojekt sollten vor allem Pendler zum Umstieg auf das Fahrrad bewegt werden. Dazu wurde das bestehende Call-a-Bike-System mit einer Flotte flexibel ausleihbarer Fahrräder, die im gesamten Innenstadtbereich entliehen und an beliebigen Orten wieder zurückgegeben werden konnten, umgestellt auf ein Leihradsystem mit festen Stationen. Abonnenten von Monatskarten im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg können die Leihfahrräder zu einem günstigeren Tarif nutzen. Der Bund hat dieses Projekt mit rund 2 Mio. Euro aus Fördermitteln zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans unterstützt.

Beide Modellprojekte sind bislang nur mäßig erfolgreich und eine Fortsetzung ist nach dem Auslaufen der Förderung durch den Bund nicht gesichert. In Berlin nutzten nur 21 000 registrierte Kunden das neue Leihradsystem. Das waren lediglich 1 000 Nutzer mehr, als 2010 beim Vorgängersystem, das ohne öffentliche Zuwendungen auskam. Trotz einer höheren Anzahl von Leihfahrrädern ging die Nutzerquote in Berlin sogar zurück. Für die Nachnutzungsphase des

Modellprojektes in den Jahren 2013/2014, die eine der Förderauflagen des Bundes waren, hat die DB Rent GmbH vor einiger Zeit Zuwendungen beim Land Berlin beantragt, die derzeit noch von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt geprüft werden (Berliner Morgenpost „Call a Bike – Berliner lassen Leihräder stehen“, 21. April 2013).

In Stuttgart kündigte die DB Rent GmbH im April 2013 an, die kostenlose Nutzung der Call a Bikes in der ersten halben Stunde abzuschaffen, da wegen der häufigen Nutzung und der gestiegenen Betriebskosten die Existenz des Unternehmens gefährdet sei. Hintergrund dafür ist, dass 92 Prozent der Fahrten mit den Call a Bikes unter 30 Minuten liegen. Das Unternehmen verlangt daher von der Stadt Stuttgart deutlich höhere Zuwendungen, wenn diese den auslaufenden Vertrag mit der DB Rent GmbH verlängern möchte (Stuttgarter Zeitung, 28. Mai 2013). Zuvor war es im Rahmen des Modellversuches bei der Einführung der e-Call a Bikes zu zahlreichen strukturellen und technischen Problemen gekommen. In der Folge wurden lediglich 100 Pedelecs in das Fahrradverleihsystem integriert (www.nationaler-radverkehrsplan.de/fahrrad-verleihsysteme/).

Vorbemerkung der Bundesregierung

Der Radverkehr ist für die Bundesregierung ein wichtiger und integraler Bestandteil der Verkehrs- und Mobilitätspolitik. Zur Förderung des Radverkehrs gehört auch die bessere Verknüpfung des Fahrrads mit anderen Verkehrsmitteln, denn viele Menschen sind inter- oder multimodal unterwegs und nutzen verschiedene Verkehrsmittel auf einer Wegstrecke oder an unterschiedlichen Tagen in der Woche. Bei einem Drittel der Fälle ist das Fahrrad mit im Spiel. Wird das Fahrrad in Kombination mit anderen Verkehrsmitteln benutzt, so ist häufig der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) der ideale Partner, denn Busse und Bahnen vergrößern den Aktionsradius des Fahrrads, während das Fahrrad zugleich den ÖPNV bei der Erschließung der Fläche unterstützt. Eine Möglichkeit der kombinierten Nutzung von Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmitteln bieten die öffentlichen Fahrradverleihsysteme mit ihren dezentral im öffentlichen Straßenraum – häufig an Haltestellen des ÖPNV – bereitgestellten Fahrrädern. Das Angebot solcher Verleihsysteme ist in den vergangenen Jahren stark gewachsen.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) hat im April 2009 den Modellversuch „Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme – Neue Mobilität in Städten“ ausgeschrieben. Damit sollten Radverkehrsprojekte gefördert werden, die einen klimafreundlichen und energieeffizienten Nahverkehr mittels innovativer öffentlicher Fahrradverleihsysteme im Verbund mit dem öffentlichen Verkehr unterstützen. Im Rahmen eines Wettbewerbs waren Kommunen, Landkreise, regionale Kooperationen, Verkehrsunternehmen und -verbände aufgerufen, Modellprojekte für solche öffentlichen Fahrradverleihsysteme zu entwickeln. Das Wettbewerbsverfahren endete im Juni 2009. Für die Jahre 2009 bis 2012 hat das BMVBS von den 15 als besonders innovativ ausgezeichneten Projekten insgesamt sechs Projekte gefördert, zu denen das Stuttgarter Modellprojekt „Call a Bike Fahrrad- und Pedelec-Verleihsystem Stuttgart in integrierender Perspektive“ (Kurztitel: „Call a Bike Pedelec Stuttgart“) gehört. Die Förderung des Stuttgarter Projekts erfolgte letztlich im Rahmen des Förderprogramms „Modellregionen Elektromobilität“.

Das Modellprojekt „Stationsbasiertes, öffentliches Fahrradverleihsystem zur Stärkung des Fahrradanteils durch die vollwertige Integration des Rades in den traditionellen ÖPNV“ (Kurztitel: „Integration öffentlicher Radverkehr – IÖR“) in Berlin wurde hingegen aus Mitteln zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans gefördert mit dem Ziel, das Fahrrad als vollwertiges Verkehrsmittel in den ÖPNV zu integrieren.

1. Nach welchen Kriterien erfolgte nach Kenntnis der Bundesregierung die Ausschreibung des Berliner Fahrradverleihsystems, bzw. warum gab es eine separate Förderung und keine Beteiligung am Modellwettbewerb?
2. Welche Anbieter haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung neben der DB Rent GmbH am Ausschreibungswettbewerb für das Berliner Fahrradverleihsystem beworben?

Die Fragen 1 und 2 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Berliner Modellprojekt „Integration öffentlicher Radverkehr“ der DB Rent GmbH wurde mit Mitteln zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans vom BMVBS mit einer Zuwendung gefördert. Die Grundlage bildete eine beim BMVBS im August 2008 eingereichte Skizze entsprechend den Bestimmungen der geltenden Richtlinie zur Förderung von Vorhaben im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans. Die Skizze wurde vom Beirat Radverkehr im September 2008 positiv bewertet und zur Förderung vorgeschlagen. Das BMVBS hat den Zuwendungsbescheid im Oktober 2008 erteilt. Weitere Skizzen für Vorhaben zur Errichtung eines öffentlichen Fahrradverleihsystems in Berlin wurden beim BMVBS nicht eingereicht. Der bundesweite Wettbewerb „Innovative Öffentliche Fahrradverleihsysteme – Neue Mobilität in Städten“ startete demgegenüber erst im April 2009.

3. Wurde das Berliner Fahrradverleihsystem nach Kenntnis der Bundesregierung evaluiert?
 - a) Falls ja, mit welchem Ergebnis?
 - b) Falls nein, warum erfolgte keine Evaluation?

Das Berliner Modellprojekt „Integration öffentlicher Radverkehr“ wurde im Rahmen des Projekts „Projektbegleitende Evaluation des Pilotprojektes ‚Integration öffentlicher Radverkehr‘ in Berlin“ über eine Zuwendung an das Land Berlin evaluiert. Die Entscheidung über die Veröffentlichung der Ergebnisse der Evaluation obliegt der DB Rent GmbH.

4. Wurde von der Systemumstellung des Berliner Call a Bike-Angebotes vom flexiblen zum fixen System nach Kenntnis der Bundesregierung erwartet, dass dadurch mehr Kunden gewonnen werden und die Nutzerquote von Fahrten pro Tag und Rad steigen?
 - a) Falls ja, welcher Anstieg der Nutzerquote und welche Kundenzahlen wurden erwartet?
 - b) Falls nein, warum wurde die Systemumstellung mit Bundesmitteln gefördert?

Ziel des Projekts „Integration öffentlicher Radverkehr“ war die Entwicklung eines stationsbasierten Fahrradverleihsystems, in dem das Fahrrad als vollwertiges Verkehrsmittel in den ÖPNV integriert wird. Damit sollte das klassische Transportmittel ÖPNV mit einem Fahrradbaustein versehen werden. Die Systemumstellung vom flexiblen zum fixen „Call-a-Bike“-System war nicht Bestandteil der Zuwendung durch das BMVBS. Die unternehmerische Entscheidung der Systemumstellung lag und liegt allein bei der DB Rent GmbH.

5. War bei der Auflage zur zweijährigen Nachnutzungsphase für das Berliner Fahrradverleihsystem nach Kenntnis der Bundesregierung vorgesehen, dass die DB Rent GmbH dafür zusätzliche Fördergelder beantragt?

- a) Falls ja, ging die Bundesregierung davon aus, dass das Land Berlin wegen der hohen Betriebskosten die Fortführung des Fahrradverleihsystems in der Nachnutzungsphase finanziell unterstützen muss?
- b) Ist die DB Rent GmbH nach Kenntnis der Bundesregierung ohne Zuwendungen des Landes Berlin in der Lage, in der zweijährigen Nachnutzungsphase wie vereinbart mindestens 50 Stationen mit 1 250 Leihfahrrädern zu unterhalten, und falls nicht, welche Maßnahmen wird die Bundesregierung ergreifen, damit die Förderauflagen des Bundes für das Berliner Modellprojekt eingehalten werden?

Die Bundesförderung ist für das Projekt „Integration öffentlicher Radverkehr“ im Jahr 2012 ausgelaufen. Danach soll das Fahrradverleihsystem im Rahmen der üblichen Verwertungspflicht des Zuwendungsempfängers DB Rent GmbH im Rahmen der allgemein geltenden Nebenbestimmungen noch weitere zwei Jahre eigenwirtschaftlich weitergeführt werden. In den allgemeinen Nebenbestimmungen zur Zuwendung sind Sanktionsinstrumente vorgesehen, falls die Verwertungspflicht verletzt wird.

6. Nach welchen Kriterien erfolgte nach Kenntnis der Bundesregierung die Ausschreibung zum Ausbau des Stuttgarter Fahrradverleihsystems?
7. Welche Anbieter haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung neben der DB Rent GmbH am Ausschreibungswettbewerb für den Ausbau des Stuttgarter Fahrradverleihsystems beworben?

Die Fragen 6 und 7 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das BMVBS hat im April 2009 den Modellversuch „Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme – Neue Mobilität in Städten“ ausgeschrieben. Von den 15 als besonders innovativ ausgezeichneten Projekten wurden insgesamt sechs Projekte vom BMVBS mit einer Zuwendung gefördert. Die späteren Zuwendungsempfänger – die Stadt Stuttgart und die Partnerin DB Rent GmbH – haben das Projekt „Call a Bike Pedelec Stuttgart“ gemeinsam als Wettbewerbsbeitrag eingereicht. Die Auswahlentscheidung im Modellversuch erfolgte in einem mehrstufigen Wettbewerbsverfahren. Zu den Bewertungskriterien für die Auswahl der Modellprojekte gehörten die Schlüssigkeit von inhaltlicher Konzeption und Umsetzung, der Innovationsgehalt des Betriebskonzepts, das Niveau der Integration von Rad und öffentlichem Verkehr, die Auswahl und Ansprache von Zielgruppen, die erwartete Verkehrsverlagerung zum Umweltverbund, die Vorbildigkeit der Modellprojekte, die Wirtschaftlichkeit, die lokalen Rahmenbedingungen, die Aussichten auf Dauerhaftigkeit des Projekts sowie die städtebauliche Integration. Bei Modellprojekten mit dem Sonderbaustein Pedelec wurden zudem dessen besondere Voraussetzungen hinsichtlich Topographie und Zielgruppen geprüft.

8. Wurde der Ausbau des Stuttgarter Fahrradverleihsystems nach Kenntnis der Bundesregierung evaluiert?
 - a) Falls ja, mit welchem Ergebnis?
 - b) Falls nein, warum erfolgte keine Evaluation?

Das Stuttgarter Fahrradverleihsystem wurde im Rahmen des Projekts „Projektbegleitende Evaluation des Modellprojekts ‚Öffentliche Fahrradverleihsysteme – innovative Mobilität in Städten‘ in Stuttgart“ evaluiert. Die Evaluation konzentrierte sich auf den Aufbauprozess des Pedelec-Systems sowie das klassische „Call-a-Bike“-System, weil im Untersuchungszeitraum nur 20 Pedelecs

von Testnutzern auf Alltagstauglichkeit getestet werden konnten und noch kein Regelbetrieb existierte. Die Ergebnisse wurden im Kurzbericht „Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme. Modellprojekte am Start“ veröffentlicht und sind über den Internetauftritt des BMVBS verfügbar.

In die Gesamtevaluation der „Modellregionen Elektromobilität“ wurde das Stuttgarter Fahrradverleihsystem ebenfalls einbezogen. Erkenntnisse sind in den Endbericht zur Evaluierung der Maßnahmen in den Modellregionen Elektromobilität eingeflossen.

Seitens des BMVBS wird eine zweite Evaluationsphase, die den Regelbetrieb von „Call a Bike Pedelec Stuttgart“ untersuchen soll, für den Zeitraum Herbst 2013 bis Frühjahr 2014 angestrebt. Erst durch eine zweite Evaluation kann das gesamte Projekt abschließend beurteilt werden. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 10 verwiesen.

9. Wie viele e-Call a Bikes sollten ursprünglich in das Stuttgarter Fahrradverleihsystem integriert werden, und wie viele sind aktuell im Einsatz?

In dem seit April 2010 mit insgesamt rund 1,7 Mio. Euro geförderten Projekt wurden 60 Pedelecs beschafft und eingesetzt. Da die Projektlaufzeit am 30. November 2011 endete, kann keine Aussage zum derzeitigen Einsatzstatus der Pedelecs getroffen werden. Im Übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 8 und 10 verwiesen.

10. Welche Erkenntnisse und Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus der Umsetzung der beiden Modellprojekte in Berlin und Stuttgart?

Das BMVBS plant für den Modellversuch „Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme – Neue Mobilität in Städten“ eine zweite Evaluationsphase in den Jahren 2013/2014. Erst nach Fertigstellung dieser Untersuchung kann das gesamte Projekt abschließend beurteilt werden.

Im Nationalen Radverkehrsplan 2020 empfiehlt der Bund den Anbietern von Fahrradverleihsystemen, zukünftig verstärkt einen gemeinsamen Standard für die Zugangsmöglichkeiten zu verwenden, wie z. B. den gemeinsam mit dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) entwickelten elektronischen Standard für einen einheitlichen Zugang zu Bussen und Bahnen mittels elektronischer Fahrkarte („eTicket“). Die Kommunen sind aufgefordert, zusammen mit den Aufgabenträgern des ÖPNV und den Verkehrsunternehmen möglichst optimale Bedingungen für durchgängige Mobilitätsketten zu schaffen und verkehrsträgerübergreifende Mobilitätsangebote zu entwickeln und zu vermarkten.

11. Plant die Bundesregierung die Förderung weiterer Modellprojekte dieser Art?

Derzeit plant das BMVBS keine Förderung von Fahrradverleihsystemen.

12. Welchen Nachbesserungsbedarf sieht die Bundesregierung bei der öffentlichen Ausschreibung von Modellprojekten zur Förderung des Fahrradverkehrs?

Es wird auf die Antwort zu Frage 8 verwiesen.

