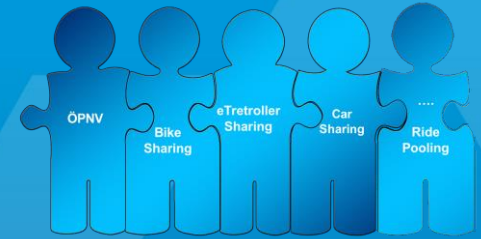


Mietrad im regionalen Kontext

Angebot für die erste / letzte Meile



Frieder Zappe, VRN GmbH, 20.07.2022

Einfach ankommen.

Wo wollen wir hin?



Realität
vs.
Wunsch

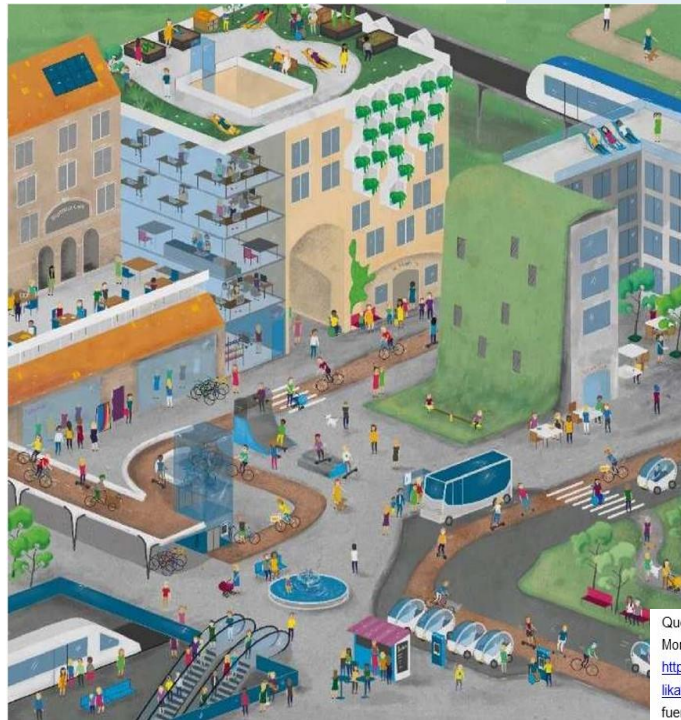


Quelle: Vorlesungsunterlagen, KIT, Mobilitäts-services und neue Formen der Mobilität, Frank Hansen BMW, 2020

Quelle: Profifregion Karlsruhe

Visionen für die Kommune von morgen

- › umweltschonend mobil
 - › lärmarm
 - › grün
 - › kompakt
 - › durchmisch



Quelle: Broschüre „Die Stadt für Morgen – Wie wollen wir leben?“
https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/bildungs_material-die-stadt-fuer-morgen-wie-wollen

Die Stadt ist kompakt, flächensparend und verkehrsvermeidend angelegt

Wichtige Ziele sind in kurzer Distanz und ohne eigenen Pkw für alle erreichbar

Der Verkehr stößt keine Schadstoffe oder Treibhausgase aus

Die zukunftsschonende Stadt ist ressourcenschonend und minimiert Transportbedarf

In der Stadt von morgen sind die Menschen barrierefrei mobil

Die Stadt von morgen ist grün

Wohnquartiere sind attraktiv, funktionsgemischt und bezahlbar

In der Stadt hat der Umweltverbund Vorrang

Mobilität ist verlässlich finanziert und für alle bezahlbar

Das Verkehrstempo ist dem urbanen Leben angepasst

Die zukunftsfähige Stadt bietet Platz für Zusammenleben und Miteinander

Einwohner und Einwohnerinnen sind bestmöglich vor Lärm geschützt

Für das Auto gilt das Prinzip „Nutzen statt Besitzen“

Bürgerschaft, Verwaltung u. Region werden kooperativ in Planungen eingebunden

Die gefühlte Sicherheit ist groß, nicht nur im Straßenverkehr

Maßnahmenpakete für die Kommune für Morgen:

Umweltfreundlich mobil, lärmarm, grün, kompakt und durchmisch



Die kompakte und funktions-gemischte Stadt verwirklichen



Für urbanes Grün und öffentliche Freiräume sorgen



Lärm reduzieren



Partizipativ und kooperativ planen und umsetzen



Netze für aktive Mobilität ausbauen



Qualität des öffentlichen Verkehrs verbessern



Digitalisierung ökologisch gestalten und nutzen



Integrierte Mobilitätsdienstleistungen und Elektromobilität fördern

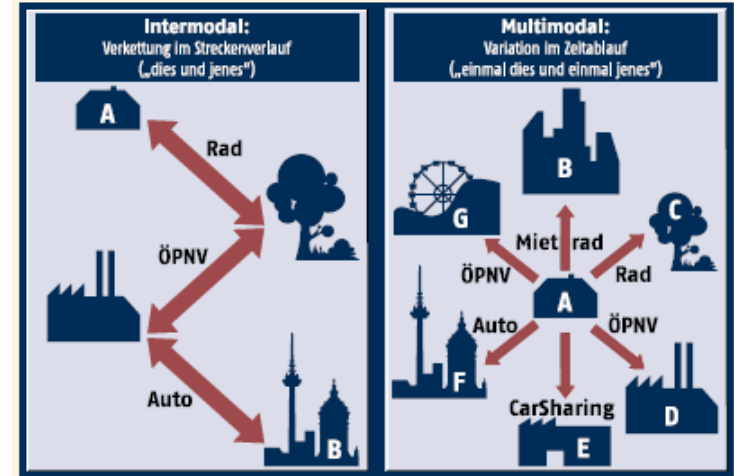
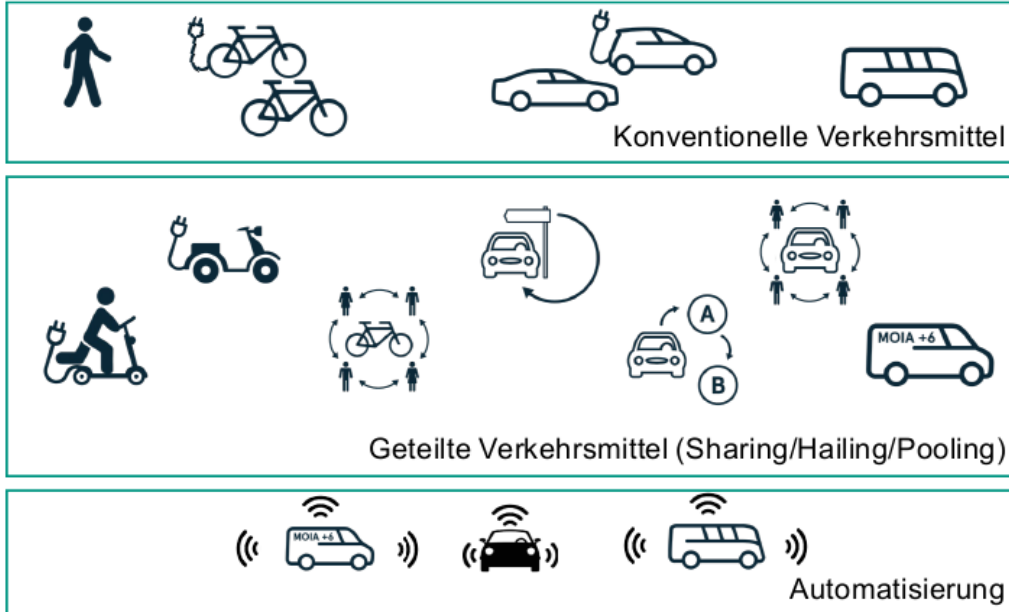


Den Wirtschaftsverkehr in der Stadt umweltschonend gestalten



Motorisierten Verkehr steuern

Verkehrsangebote – multi-/intermodal

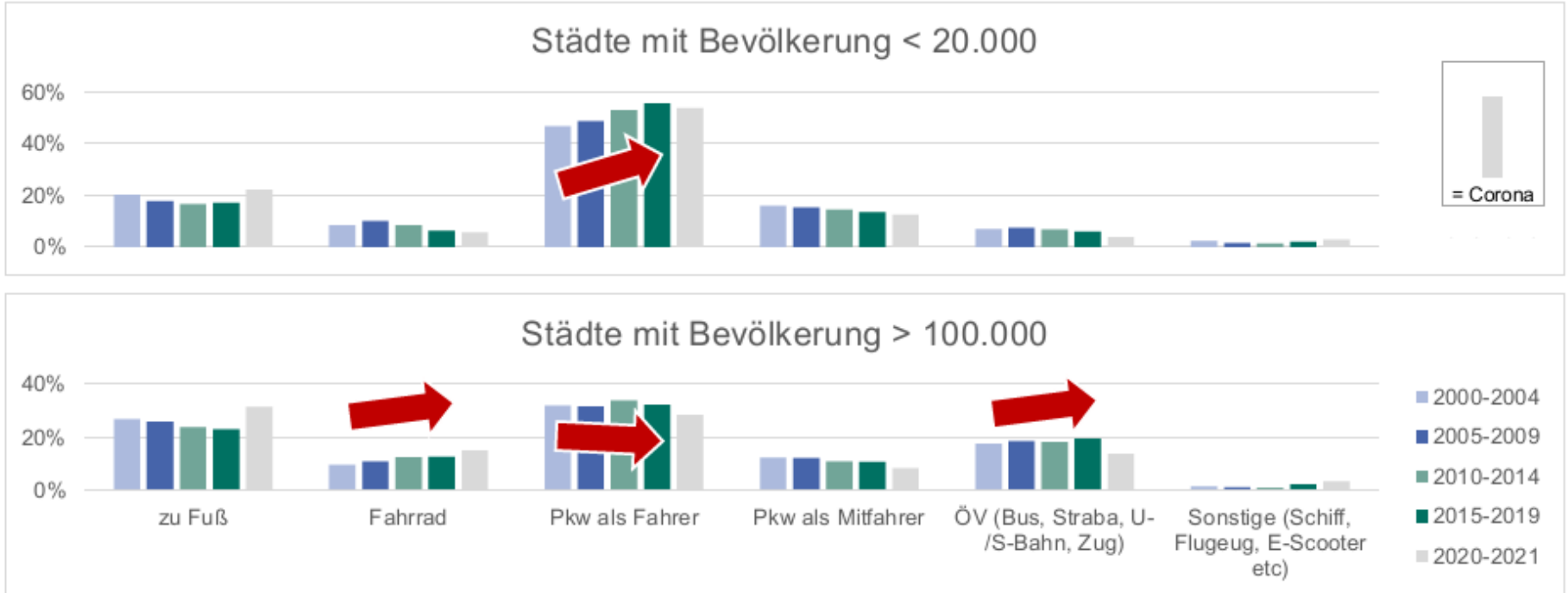


Quelle: VRN GmbH

Quelle: M. Kagerbauer, KIT

Mobilität und Verkehr im Wandel?

Veränderungen der Mobilität nach Stadt und Land



Quelle: Deutsches Mobilitätspanel (MOP) - KIT IVV

Mietradsysteme Grundlagen



FGSV Definition Mietradsysteme

- Bikesharing ist eine Form der Fahrradvermietung, bei der die Mieträder als kommerzielles Angebot zuvor registrierten Kunden zur Verfügung stehen. Es sind in der Regel einwegfähige, im öffentlichen Raum zugängliche Selbstbedienungssysteme in einem größeren Netz, die für unterschiedliche Zielgruppen wie Pendler, Bewohner, Touristen Fahrräder für die Kurzzeitmiete anbieten.
- Die Nutzer schließen zu Beginn einen Rahmenvertrag mit dem Anbieter ab. Die Mieträder können rund um die Uhr selbständig genutzt werden. Die Nutzungskosten sind unterschiedlich. Kooperation mit dem ÖV sind unterschiedlich ausgeprägt.

Als Stichworte zusammengefasst:

- Kommerzielle Fahrradvermietung
- Kurzzeitmiete
- Selbstbedienungs-System
- Fahrräder in der Regel im öffentlichen Raum oder an rund um die Uhr öffentlich zugänglichen Stationen
- einwegfähig
- größeres Angebotsgebiet, große Anzahl an Rädern, Ständern, Stationen
- für unterschiedliche Zielgruppen wie Pendler, Bewohner, Touristen

Nahverkehrsgesetz in Rheinland-Pfalz § 2 Abs. 4 NVG:

- „Auch andere Verkehrsmittel, **insbesondere Fahrräder und Elektrokleinstfahrzeuge**, welche mit einem Verbundtarif nutzbar sind oder deren Nutzung gegen einen geringen Aufpreis zum Verbundtarif von der Nutzerin oder dem Nutzer hinzugebucht werden kann, können öffentlicher Personennahverkehr im Sinne des Gesetzes sein.

Ziel (siehe Begründung zum Gesetz)

- So soll sichergestellt werden, dass die Aufgabenträger die Organisationshoheit über den ÖPNV behalten und die Verkehrsmittel sinnvoll ins Gesamtgefüge des bereits bestehenden Verkehrsangebots integriert werden.

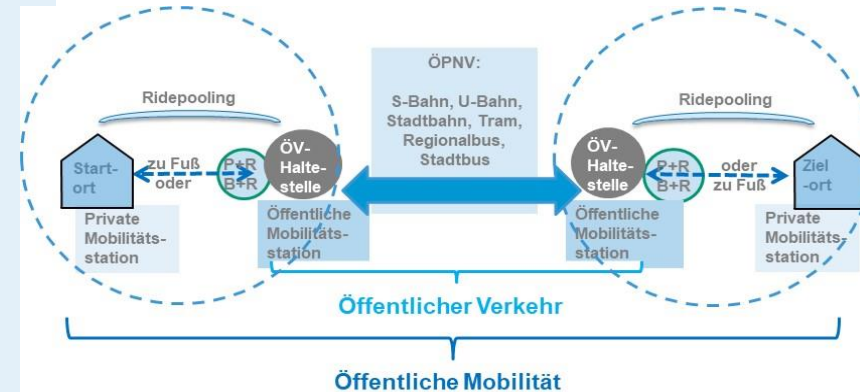
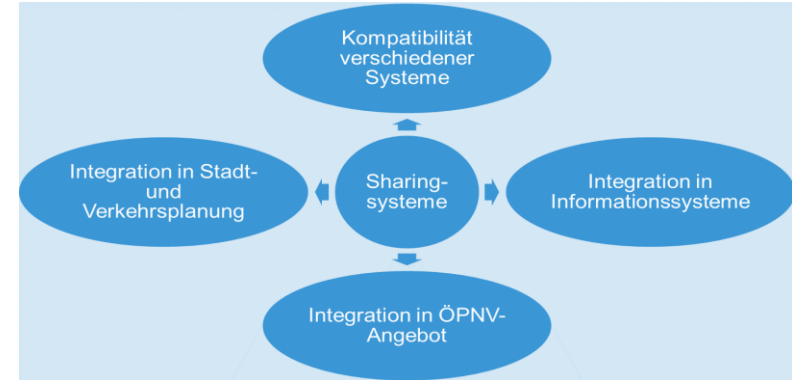
Mietrad / eTretroller Sharing denken



Mietrad / eTretroller im multimodalen Kontext

- Integrierte Verkehrspolitik:
Zeitliche + räumliche Ausweitung durch **weitere** Mobilitätsoption
- **Enge Verknüpfung** mit ÖPNV und Car-Sharing
→ **Erweiterung der Erreichbarkeit**
- **verschiedene** Zielgruppen – Einheimische, Arbeitende, Studierende, Pendler und Touristen
- **Fahrradmobilität für** Personen, die vor Ort kein Fahrrad haben bzw. sich kein Fahrrad leisten können.
- **Weniger** Zweiräder / Fahrzeuge nötig (Pendler, Besitzer hochwertiger Räder) → Kapazität an den Verknüpfungs- und Abstellanlagen wird frei.
- **Keine eigene** Wartung und Pflege nötig → geringere Schwelle für die Radnutzung
- **Spontane** Nutzung möglich

→ **Sharingsysteme als Teil der Daseinsvorsorge**



Nutzen Mietrad / eTretroller

Volkswirtschaftlich & individuell	betriebswirtschaftlich	Abhängig von
<ul style="list-style-type: none">› Kurze Wege› One-way-fähig› Hohe Flexibilität› Zeitersparnisse› <i>Gesundheitsförderung (je nach Fzg.)</i>› Geringer Preis› Ergänzung zum ÖPNV bzw.› Mobilitätsalternative im Stadtverkehr› Standortfaktor› Beitrag zur nachhaltigen Stadtgestaltung› Klimaschutz (insb. durch Verlagerung von Fahrten)	<ul style="list-style-type: none">› Schließung von zeitlichen und räumlichen Angebotslücken „Versorgungssicherheit“› (Neu-) Kundengewinnung› Baustein Nachhaltiger Mobilität› Image Marketing	<ul style="list-style-type: none">› Strategie & Zielen› Angebot› Marketing & Vertrieb› Identifikation› Verfügbarkeiten› Qualität und Service› Sauberkeit› Radinfrastruktur› Wetter

Systemfrage

stationsbasiert	freefloating	hybrid
<ul style="list-style-type: none"> ☺ ordentliches Stadtbild, gut als System erkennbar, Steuerung ☺ Auffindbarkeit und Verfügbarkeit garantiert ☺ bewährte und ausgereifte Betriebsform ☺ gut beherrschbar in Technik und Service 	<ul style="list-style-type: none"> ☺ günstig + schnell aufzubauen + zu betreiben ☺ Umweltfreundliche Tür zu Tür Verbindung direkt zum Zielort, ohne abschließenden Fußweg (insb. gegenüber dem MIV) 	<ul style="list-style-type: none"> ☺ Optimal für Kundenwünsche. ☺ verbindet Vorteile beider Systeme ☺ insb. Steuerung durch Bündelung an (virtuellen) Stationen sowie Mobilitätspunkten / -stationen ☺ Erschließung peripherer Gebiete im Außenbereich durch Stationen möglich (Free-Floating wäre dort zu teuer)
<ul style="list-style-type: none"> ☺ Tlw. einfacher für Kunden bei Registrierung, Ausleihe & Information 		
<ul style="list-style-type: none"> ☹ langer Vorlauf, ☹ hoher Abstimmungsbedarf, insb. bei Stationen ☹ Hohe Stationsdichte erforderlich → höhere Kosten für Stationsherstellung 	<ul style="list-style-type: none"> ☹ Wahrnehmbarkeit geringer ☹ Verfügbarkeit nicht garantiert; damit keine Einbindung in feste Wegeroutinen ☹ Räder nur über APP lokalisierbar ☹ Verknüpfung mit ÖV nicht garantiert ☹ nicht beliebig skalierbar ☹ Hohe Radanzahl erforderlich ☹ Es kann zu unordentlichen Aufstellungen kommen, häufigere Beschwerden ☹ verliert sich im Stadtbild ☹ höhere Ansprüche an Technik / Software 	<ul style="list-style-type: none"> ☹ Komplex ☹ Höherer Kläraufwand bzgl. Nutzung / Regelungen Abgabe ☹ deutlich teurer im Betrieb (Veränderung zu 2016, jetzt 2021 ist dies aufgrund der Bieterangebote nicht mehr der Fall) ☹ sehr hoher Anspruch an Service, Technik & Kommunikation

Aktuelle Systementwicklung Dresden - MOBIbike

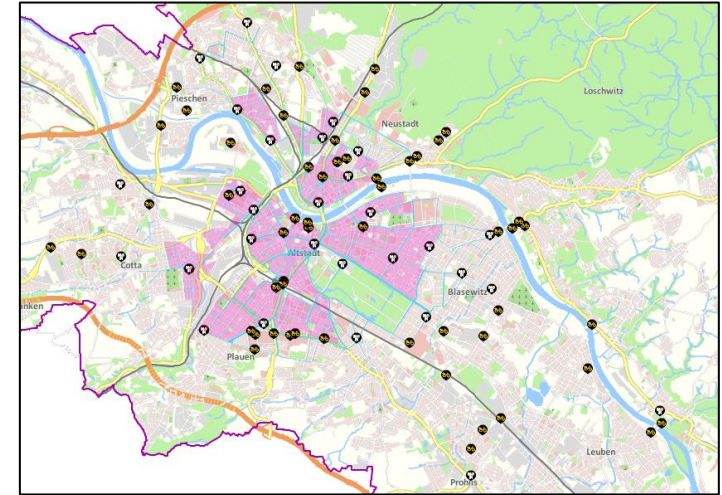
MOBIbike funktioniert als hybrides System mit freefloating als auch stationären Elementen. Insb. das Freefloating hat das System attraktiver und flexibler gemacht.

➤ Freefloating:

- Blaue Rückgabestraße: Rückgabe ohne Aufpreis
- Pinke Flexzone: Rückgabe mit Aufpreis i.H.v. 1 €

➤ Stationär:

- MOBIpunkte: Rückgabe ohne Aufpreis
+ 10 Freiminuten (Anreizsystem)
- (virtuelle) Stationen: Rückgabe ohne Aufpreis



Quelle: Themenstadtplan LHDD

- Wie sollte die Verteilung zwischen Freefloating und stationär sein?
- Stellt das Freefloating eine Stärke oder Gefahr für das System dar?
- Sind weitere nutzerbezogene Anreizsysteme sinnvoll (z.B. Rückholtarif)?

Quelle: Matthias Nantke, DVB

Die verschiedenen Rollen

Die Aufgaben der Kommunen:

- Finanzierung des Angebots
(geregelt durch eine Vereinbarung, Prüfung durchs Rechtsamt)
- Flächenbereitstellung
(durch Sondernutzungsvereinbarung mit Betreiber)
- Standortabstimmungen mit dem Betreiber und Koordinator
(Betreiber / Koordinator schlägt Makrostandorte vor, mit der Kommune werden die Mikrostandorte herausgearbeitet)
- verwaltungsintern übergreifende Ämterabstimmungen

Die Aufgaben des Auftraggebers (z.B. ein Verbund wie der VRN)

- ▶ Projektleitung, Konzeptionierung, Abstimmungen, Ausbau
- ▶ Ausschreibungen / Vergaben
- ▶ Vertragswesen mit dem Betreiber, den Kommunen und Kooperationspartnern
- ▶ Kommunikation und Marketing für den Marktauftritt des Produktes
- ▶ Förderung akquirieren

Mögliche Betreiber

- Ein Verkehrsunternehmen
(im Rahmen der ÖPNV-Ausschreibung)
- Eine andere kommunale GmbH, deren Satzung diese Aufgabe erlaubt
- Ein Dienstleister

Die Aufgaben des Betreibers

- Kurzgefasst – er betreibt das Produkt nach dem Leistungsverzeichnis der Vergabe und kümmert sich um alles
- Unteraufträge können möglich sein
- Je nach Vertrag Betriebsrisiko beim Betreiber (versch. Möglichkeiten der Aufteilung verbleiben alle oder ein Teil der Einnahmen beim Betreiber, evtl. Gewinnanreizsystem....)

VRN als Plattform:

- Projektleitung, Akquisition, Ausbau
- Vergabe, Vertragswesen, Abrechnung
- Förderung akquirieren (3/4. DKV usw.)

**Finanzierungsvereinbarung zw.
Kommune / Kooperationspartner und VRN**

Kommunen / Kooperationspartner als Finanziere:

- Einteilung nach Leistungsbausteinen O (Oberzentren), R (Region) und L (ländlich)
- Grundlage des Finanzierungsvertrages: Mannheim oder Heidelberg ist Vertragspartner
- Service-Level Agreement mit Bonus-Malus-Regelung

**Konzessionsvertrag
zw. VRN und nextbike**

Nextbike als Betreiber:

- Full-Service Betrieb
- Bereitstellung Hardware (Räder, Stationen, etc.)
- System Betriebssoftware
- APP Integration der Marke „VRNnextbike“
- Kundenmanagement und Callcenter
- Einnahmen / Betriebsrisiko bei nextbike (netto-Vertrag)

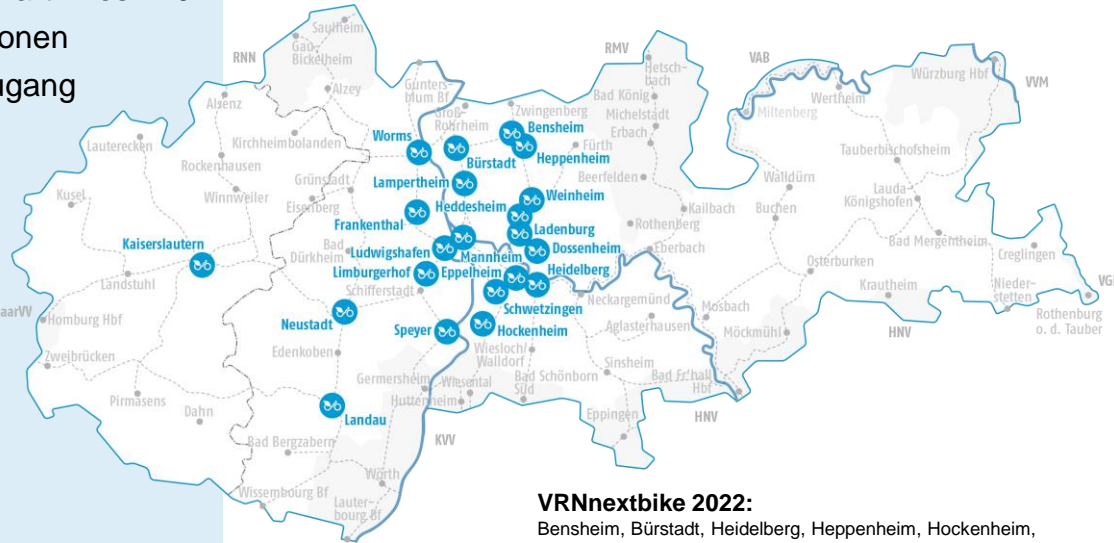
VRN nextbike 

das regionale Mietradsystem im VRN



VRN
VERKEHRSVERBUND RHEIN-NECKAR

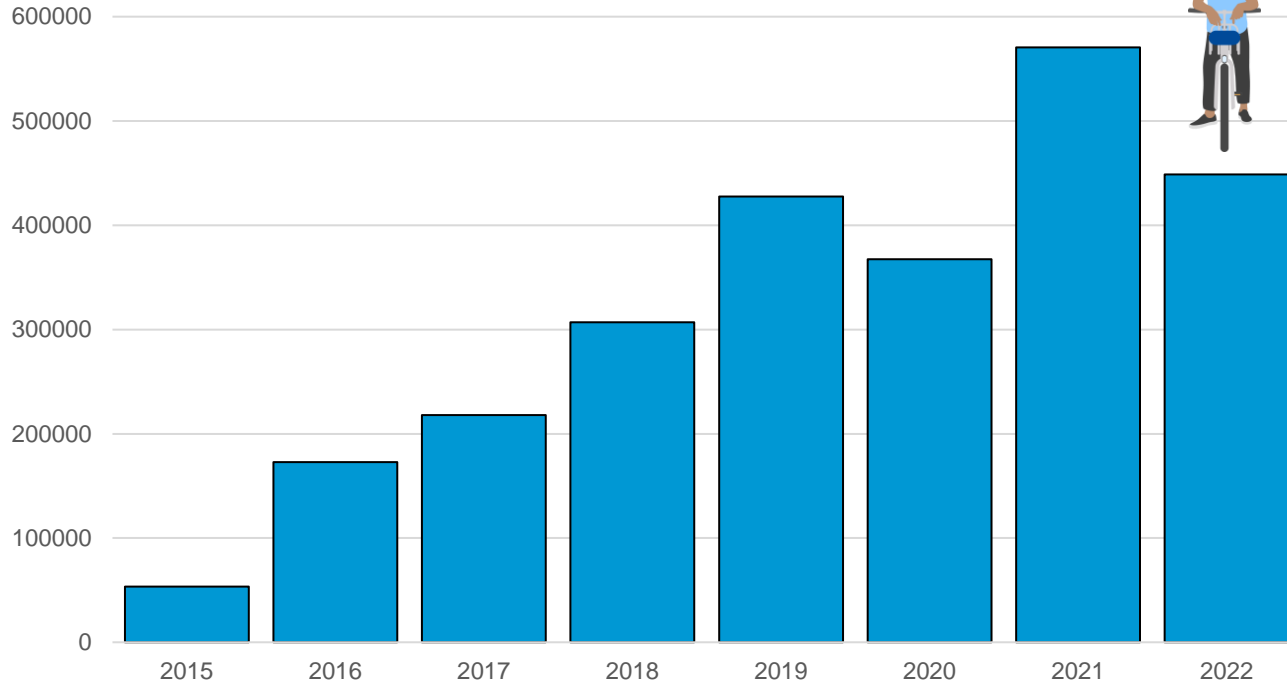
- Start März 2015, befristet bis 31.12.2025
- stationsbasiert, Rückgabeerkennung automatisch
- 22 Kommunen mit 360+ Stationen / 2.300+ SmartBikes 2.0
- Stationen mit Ständern und Rent-by-App Stationen
- Angebot im öffentlichen Raum / öffentlicher Zugang
- 24/7 – verfügbar - Selbstbedienung, Kurzzeitfähigkeit, One-way-Fähigkeit
- Nutzeridentifikation per Mobilfunknummer - einmaliges Registrieren notwendig
- Ausleihe & Rückgabe per App/Telefon-Hotline
- bargeldloses Bezahlen (Kreditkarte oder SEPA-Mandat)
- Support durch Telefon-Hotline
- Systemausbau durch Kooperationen (Unternehmen, Universitäten & Hochschulen)
- Full-Service durch nextbike



VRNnextbike 2022:

Bensheim, Bürstadt, Heidelberg, Heppenheim, Hockenheim, Kaiserslautern, **Limburgerhof**, Ludwigshafen, Mannheim, Schwetzingen, Speyer, Weinheim, Worms, Dossenheim, Ladenburg, Heddeshheim, Lampertheim, Eppelheim, Frankfurtal, Landau und Neustadt an der Weinstraße

Ausleihen systemweit 04/2015 bis 1. Halbjahr 2022



FACTS 2022/Q2

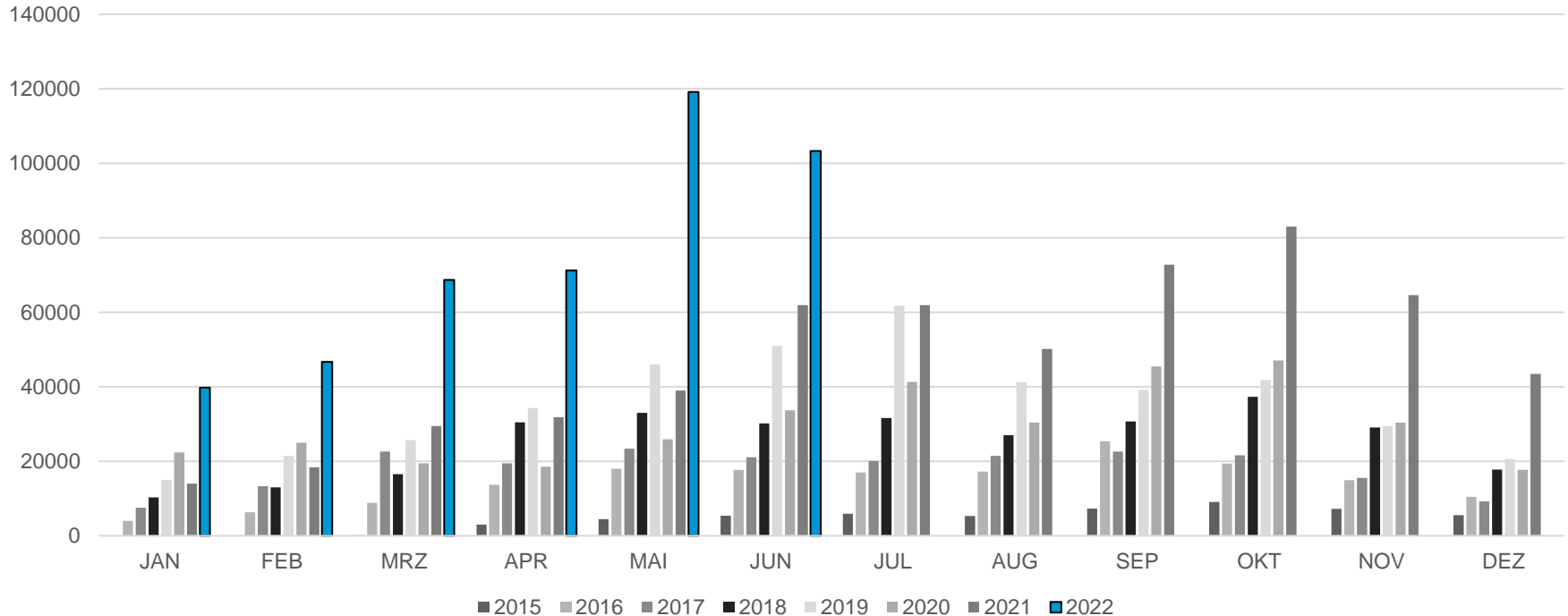
Anzahl Fahrten 1. Halbjahr
knapp 450.000
(2021 komplett 570.000)

Fahrdauer
85% innerhalb der ersten
20 Minuten

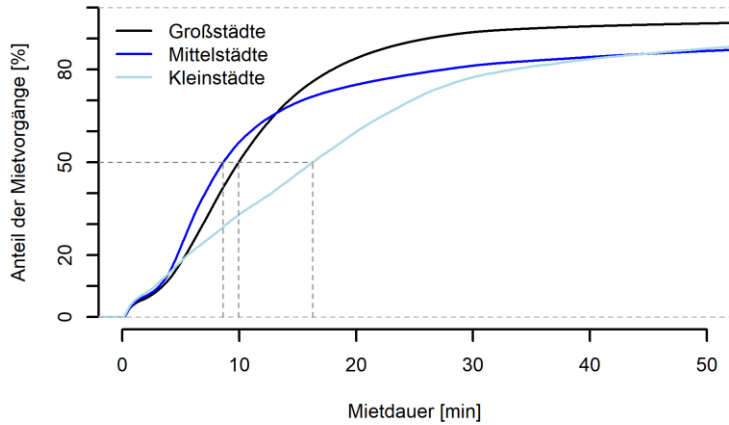
Details
AA-Fahrten: 7%
AB-Entfernung 1,75 KM



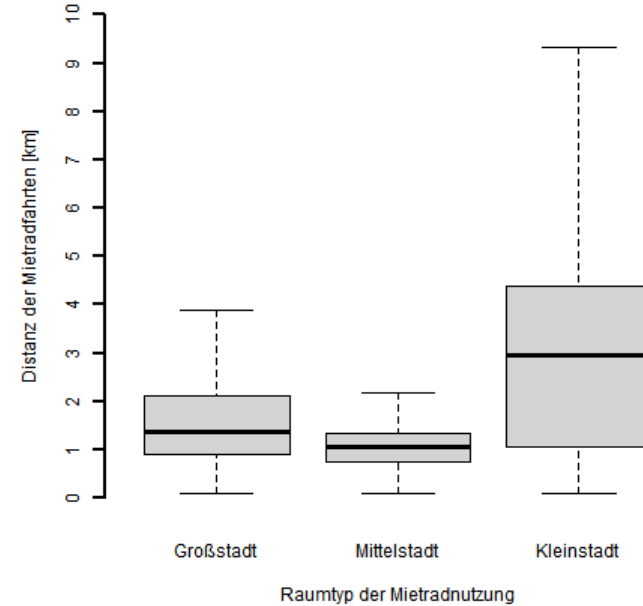
Ausleihen systemweit pro Monat



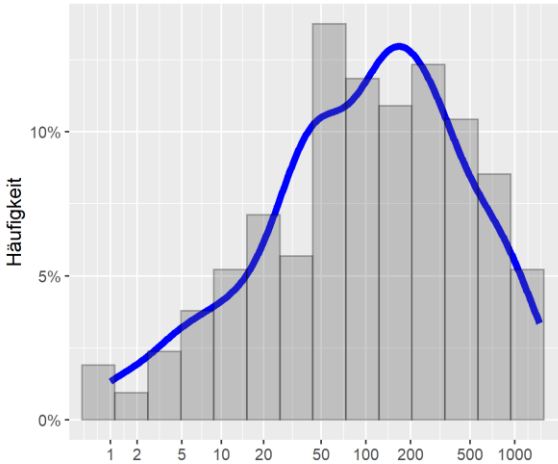
Kumulative Darstellung der Mietdauern



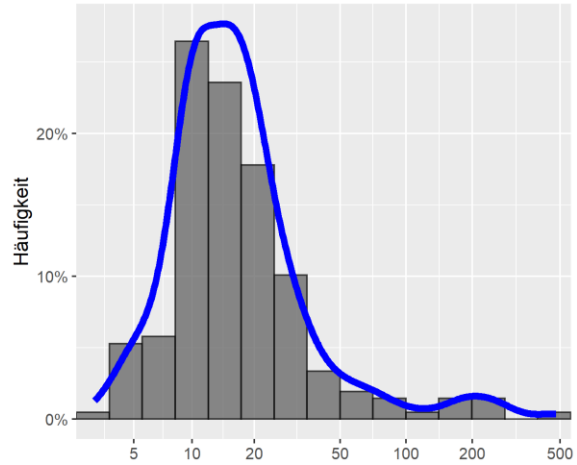
Mietdistanzen nach Raumtypen



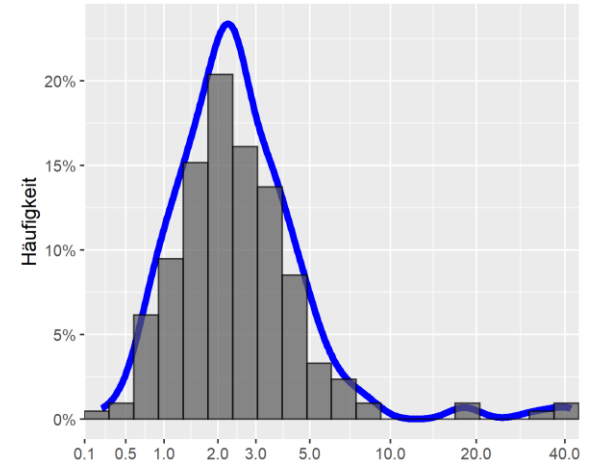
Anzahl Fahrten im Jahr



Fahrdauer



Fahrdistanzen



- › Rahmen mit tiefem Einstieg / 24 Zoll
- › Sonderlackierung in VRN–hellblau
- › Bequemer, höhenverstellbaren Sattel für Personengröße 1,50m bis 2,00m wasserdichte Satteldecke
- › Shimano Nexus Nabenschaltung mit mind. 7-Gängen
- › Gepäcktransport: Aluminium Fronträger für max. 15 KG inkl. Verzurrsystem mit Gummibändern
- › Schutzbleche vorne und hinten
- › Schlosstechnologie ermöglicht Abstellen an Rent by App Stationen
- › Schwalbe Delta Cruiser – Luftbereifung
- › Sonderlackierung in VRN–hellblau
- › LED Lichtanlage mit Standlichtfunktion und Nabendynamo
- › Gewicht: ca. 18Kg
- › Bremsanlage - zwei Shimano Rollerbrakes
- › Entspricht Vorgaben der StVZO
- › Rahmenschluss mit GPS Modul und SIM-Karte - Energieversorgung via Solarpanel im Korb



- kostengünstiges System-Setup für Neustarts und Systemverdichtung
- Standard-Setup für eCargo/CargoBikes - Stationen
- Stationsmerkmale: Smart Sign + Bodenmarkierung inkl. Logo
- Ausleihe und Rückgabe der Räder via nextbike APP

➤ Bodenmarkierung Parkzone durch Kommune zwingend notwendig

- für Umsetzung SLA + Orientierung Kunde
- VRN-blaue Umrandung der Parkfläche
- aufgebrannte Folie mit Radlogo
- Parkfläche pro Bike 1m Breite / 2m Tiefe
- Empfohlene Größe: 10 Bikes (10m Breite / 2m Tiefe)



- Basistarif, Monatstarif
- Jahrestarife inkl. Sondertarif für VRN-Zeitkarteninhaber und Kooperationspartner (z.B. Stadtmobil – Kunden)

Preise

Alle Tarife auf einem Blick

Basistarif Standardräder

€ **1** /15 min

Abrechnungstakt: 15-minütig

max. 12 € / 24 h

Basistarif e-Cargobikes

€ **2,50** /30 min

Abrechnungstakt: 30-minütig

max. 18 € / 24 h

Monatstarif Standardräder

€ **10** /Monat

Abrechnungstakt: 30-minütig

ersten 30 Minuten frei

1 € / jede weiteren 30 Minuten | 12 € / 24 h





REGISTRIEREN

- Kostenlos per nextbike App registrieren
- Keine App? Kundenservice anrufen
- Für Registrierungen per Hotline wird eine Servicegebühr von 3 € fällig



AUSLEIHE

- Per App den QR-Code am Rad scannen oder Radnummer eingeben
- Schloss öffnet sich automatisch



PARKEN mit der APP

- „Parken“ auswählen
- Hebel am Rahmenschloss nach unten drücken
- Piepton bestätigt Fahrtpause
- vor Weiterfahrt „Schloss öffnen“ auswählen
- Bitte beachten: Im Parkmodus läuft die Ausleihe weiter

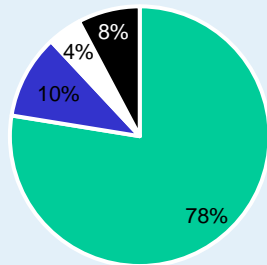


RÜCKGABE

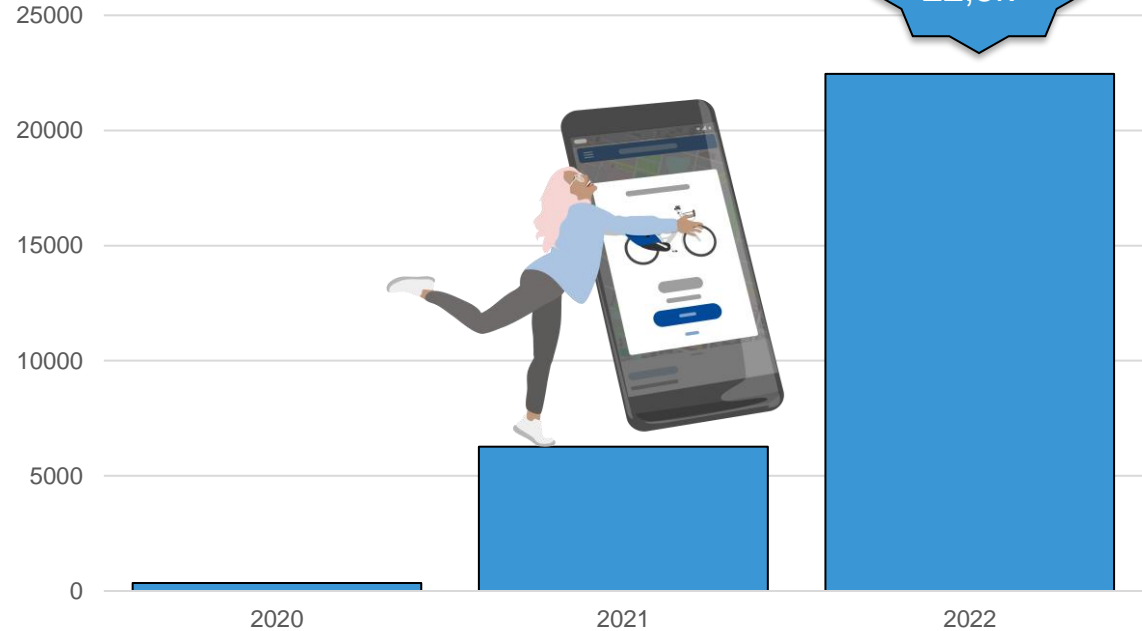
- Rad an VRNnextbike-Station abschließen
- Hebel am Rahmenschloss nach unten drücken
- Piepton bestätigt die erfolgreiche Rückgabe
- Ausleihe wird automatisch beendet

Reservierungssystem

- Reservierung bis 30 Minuten vor Fahrtantritt via nextbike APP
- Stornoanteil 2021: 28 %
- Nutzung nach Kommune:



■ MA ■ HD ■ KL ■ ANDERE



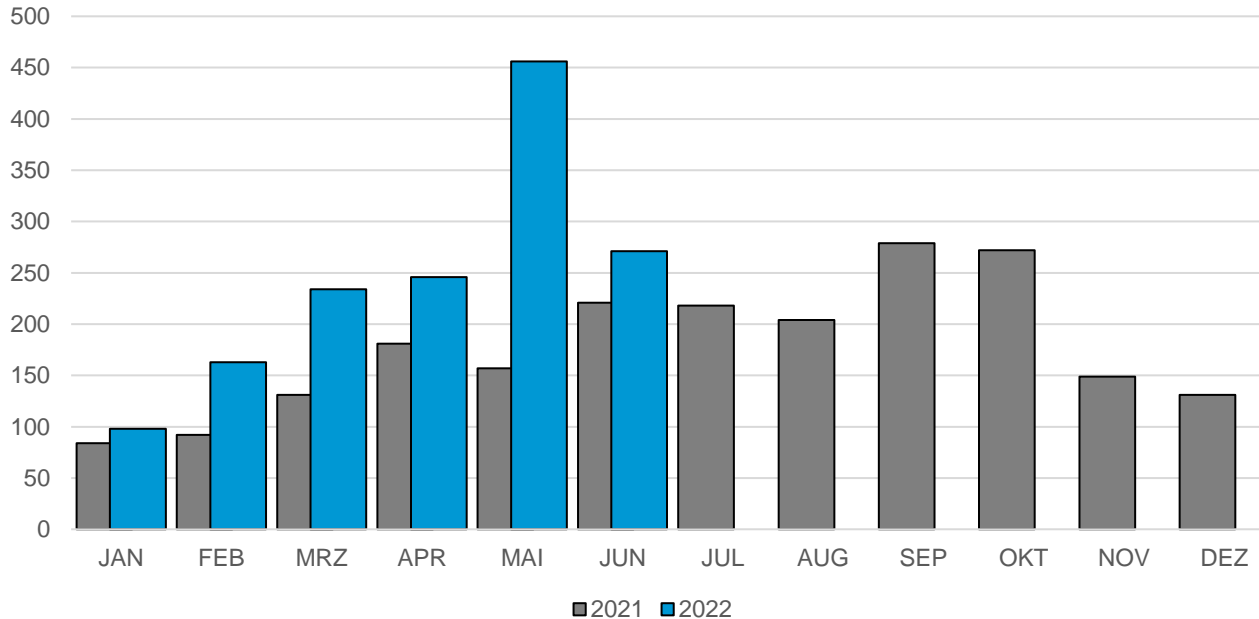
Pilotprojekt eCargobikes in Mannheim

- Einspuriges eLastenrad mit Frontladung
- Gewicht inkl. Transportbox: 49 kg
Zuladung Box: 60 kg
- Wechselakku /
Reichweite: 60 – 80 km

- Ausleihe und Rückgabe an 6 innerstädtischen VRNnextbike+ Stationen
- VRNnextbike+ - Stationen im dunkelblauem Design



eCargos in Mannheim



- Systemausbau als nextbike
Eigeninvest:
7te Station ist „live“

Unternehmen, Verwaltung & Organisationen

- Kooperationspartner finanziert öffentliche Station(en) im VRNnextbike System
- Projektvereinbarung zwischen Kooperationspartner und VRN
- Bereitstellung der Stationsfläche(n) durch Kooperationspartner oder Kommune
- Service & Wartung der Räder und Station erfolgt durch nextbike
- Branding: Firmenlogo auf Stele / Integration in offiziellen Stationsnamen
- Systemzugang für Mitarbeiter, d.h. - Bereitstellung der Infrastruktur für Kurierfahrten, Nutzung in der Mittagspause, Anbindung an ÖPNV
- aktuelle Projektpartner:
BASF SE, MVV Energie AG, rnv GmbH, ITWM, MVV Regioplan GmbH, Kreisverwaltungen Rhein-Pfalz-Kreis & Rhein-Neckar-Kreis, Förderverein der Karl-Kübel-Schule



- › Kooperationspartner mobilisiert die Mitarbeiter –
60 Minuten frei pro Fahrt im System VRNnextbike und deutschlandweit!*

* Gültig in allen deutschen nextbike-Systemen ausgenommen Usedom, Bremen, Kiel, München und Nürnberg.

Benefits

- › Mitarbeiterbindung durch einzigartige Mobilität
- › Mitarbeitermotivation durch attraktives zusätzliches Angebot
- › Imagegewinn als Arbeitgeber
- › Mobilität ohne Dienstwagen
- › Wertschätzung für die Mitarbeiter
- › Abrechnung erfolgt per Rechnungsstellung - Grundbetrag mit Unternehmen, etwaige Zusatzkosten direkt mit dem Mitarbeiter
- › Skalierbare Anzahl personifizierter Accounts pro Unternehmen (mind. 50)
- › Anmeldung / Verifizierung über die Unternehmens-E-Mail-Adresse
- › Reporting
- › aktuelle Projektpartner:
Sparkasse Heidelberg (1.000 Accounts), rnv (400 Accounts)



Das Angebot für Studierende an Universitäten und Hochschulen

- ▶ Kooperation mit Allgemeinem Studierendenausschuss oder Allgemeinem Studentenausschuss
- ▶ Semesterbeitrag für die Studierenden der HS oder Universität Mannheim
- ▶ Anmeldung / Verifizierung über die Uni/HS-E-Mail-Adresse
- ▶ Studierende sind „Systemtreiber“ und generieren viele Ausleihen
- ▶ nextbike Eigeninvest in SmartBikes, Stationen und Service
- ▶ aktuelle Projektpartner:
Universität Mannheim, Duale Hochschule BW, Universität Heidelberg ,
PH Heidelberg, TU Kaiserslautern, Hochschule Kaiserslautern,
Hochschule Worms





Beispiele

Mietradsysteme

zusammengestellt durch den DEPOMM AK multimodale Angebote – Bereich Mietrad

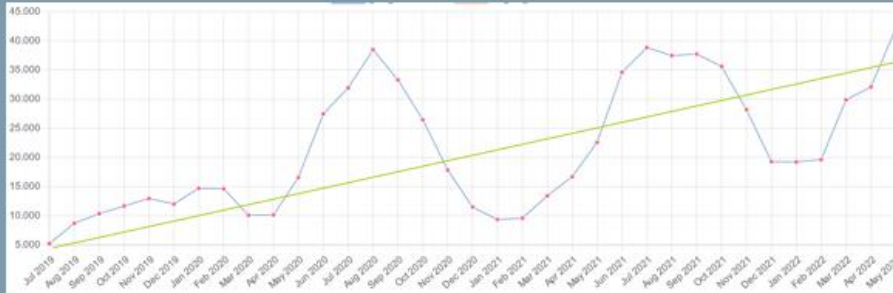
Steckbrief – SprottenFlotte KielRegion (Stand 06/22)



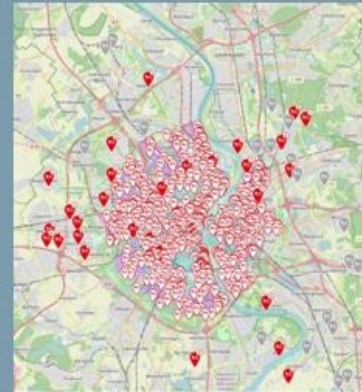
- Die SprottenFlotte umfasst derzeit fünf Ausleihgebiete (Kiel (seit 2019), Rendsburg, Eckernförde, Preetz, Plön (seit 2021) + teilw. Umland, vgl. Abbildung)
- 13 beteiligte Kommunen + ca. 20 weitere Partner
- seit 03.07.2019, Laufzeit aktueller Vertrag bis 12/22
- Stationäres System: 112 Stationen (davon 14 E-Stationen)
- 689 Räder, davon 70 Pedelects, 12 Cargos und 5 e-Cargos
- 0 € pro erste 30 Minuten im Basistarif (normale Räder);
1€/erste 30min Cargos, 2€/erste 30 Min Pedelects & eCargos
- ca. 20k Ausleihen / Wintermonat, 40-50k / Sommermonat;
Prognose 2022: 450.000 Ausleihen
- Besonderheiten des Systems
 - Regionale Marke sorgt für Identifikation, gutes Image und wenig Vandalismus
 - KielRegion als Koordinatorin kann Tarife und zahlreiche Rahmenbedingungen des Systems selbst festlegen



- Die **KielRegion GmbH** koordiniert im Auftrag der Landeshauptstadt Kiel und der Kreise Plön und Rendsburg-Eckernförde regionale Mobilitätsthemen, u.a. die SprottenFlotte. **Kommunen und Partner schließen Kooperationen** mit der KielRegion, die als Auftraggeber ggü. dem operativen Betreiber (derzeit nextbike) fungiert.
- Finanzierung über kommunale Beiträge und Beiträge der Partner. Bundesfördermittel ermöglichen derzeit die kostenlose halbe Stunde zu Beginn der Ausleihe. Fahrteinnahmen sind daher sehr gering. Kosten entstehen pauschal für den Service pro Rad und Station.
- Konstanter und deutlicher Anstieg der Nutzer*innen- und Ausleihzahlen:



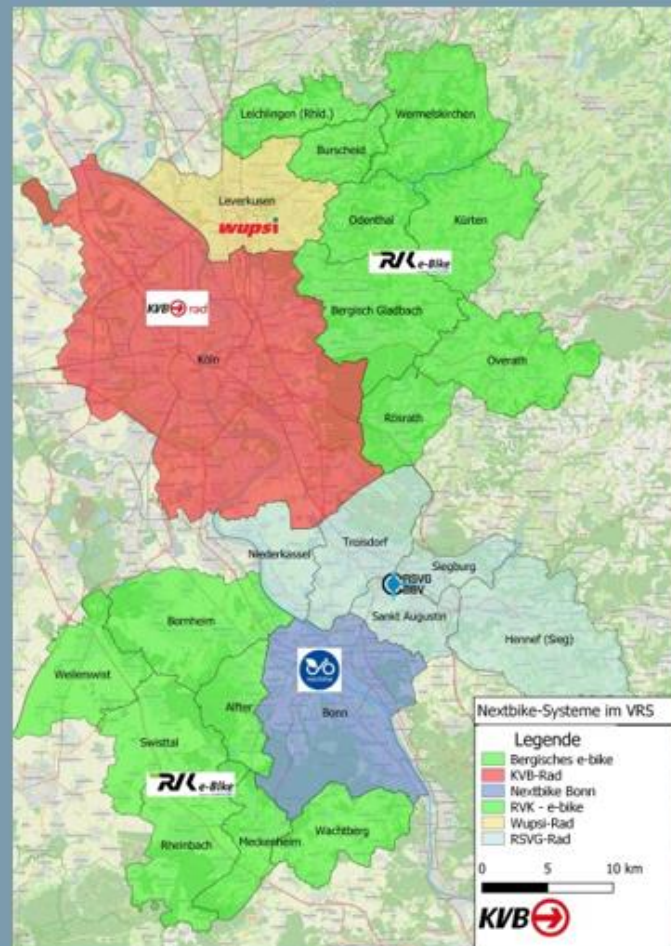
- Stadtweites Fahrradverleihsystem, Kombination aus Flexzone in der erweiterten Innenstadt und Stationen in den Außenbezirken
- seit Juni 2021, Laufzeit bis Mai/2026
- System besteht aus einer Flexzone und einer Stationszone
- „Normale“ Fahrräder, Stand Juni 2022: ca. 2.000 Räder
- Stand Juni 2022: 50 Stationen, Plan: 100 Stationen
- 2 € pro 30 Minuten im Basistarif,
0 € für ÖV-Abokunden/Studenten der Kölner Hochschulen
- 170.000 Ausleihen pro Monat (Monat März), 4 Ausleihen/Rad/Tag, 96 Prozent aller Transaktionen finden in der Flexzone statt
- Besonderheiten:
 - Differenzierung des Bediengebietes durch Schaffung von pinken und blauen Zonen,
 - LED am Hinterrad kommuniziert aktuelle Abstellregeln,
 - Aufbau von anbieterneutralen Stationen, die Teil einer Mobilstation sein können



Steckbrief – KVB-Rad (Stand Juni/2022)



- Schaffung einer VRS-weiten Lösung zur Nutzung der jeweils gültigen Vergünstigungen des örtlichen Fahrradverleihsystems
- Integration des VDV-KA Prozesses zur automatisierten Gültigkeitsprüfung von VRS-Chipkarten
- Individuelle Anpassung der Flexzone/Verbotszonen bei zeitliche begrenzten Events (Weihnachtsmarkt, Messen, Karneval)
- Geplanter Einsatz von BLE-Beacons zur Verbesserung der Ortung



Steckbrief – E-Bike-Verleihsysteme der Regionalverkehr Köln GmbH im Rheinland (Stand 06/2022)



- 3 Pedelec-Verleihsysteme im Rheinland seit 2019 (gleiche Systematik, nur unterschiedliche Markennamen)
- 25 beteiligte Städte und Gemeinden in 3 Kreisen (Rhein-Sieg, Rhein-Berg, Euskirchen) = interkommunale / regionale Systeme
- Bediengebiet: urbane, suburbane und ländliche Räume im Großraum Köln /Bonn
- Start: Mai 2019 (RVK e-Bike), Juli 2020 (Bergisches e-Bike), Juli 2021 (Eifel e-Bike), jeweils in Kooperation mit nextbike
- aktuell insg. 330 E-Bikes
- 45 feste und 108 virtuelle Stationen
- 2 € pro 30 Minuten im Basistarif, 1 € für ÖPNV-Abokunden



Steckbrief – E-Bike-Verleihsysteme der Regionalverkehr Köln GmbH im Rheinland (Stand 06/2022)

AK
mmA

DEPOMM

Besonderheiten

- reine E-Bike-Systeme, keine herkömmlichen Leihräder
- Übernachtpauschale (17h - 8h für 2 EUR) speziell für (ÖPNV-)Pendler
- hohe Nutzung auch im Freizeitverkehr (wichtig für Einnahmen = Wirtschaftlichkeit des Angebotes)
- Förderungen über EU (EFRE), Bund und Land NRW



Umsetzung:

- 09/2019 Vorlage Strategiepapier zur Umsetzung eines kreisweiten Mietradsystems
- 02/2020 Beschluss zur Einführung eines durchgängigen und miteinander kompatiblen Mietradsystems für die Region Bonn/Rhein-Sieg.
- 03/2020 Ausschreibung eines modularen Mietradsystems der RVSG (rechtsrheinisches VU im RSK).
- 06/2020: Beschluss **Aufnahme des Mietradsystems in den Nahverkehrsplan und Finanzierung über die ÖPNV-Umlage des Kreises.**
- 10/2020: Einführung erste Stufe des RSVG-Bike in Siegburg, Niederkassel, Sankt Augustin und Hennef
- 03/2021: Ausweitung RSVG-Bike auf die Stadt Troisdorf
- Sommer 2021: Einführung RSVG E-Bikes / Ausweitung auf alle Kommunen / Ausweitung RVK-E-Bike / Vernetzung mit Bonn
- Frühjahr 2022: Einführung RSVG-Lastenrad / Vernetzung mit Köln
- Sommer 2022: letzte Ausbaustufe mit weiteren Rädern, E-Bikes, Stationen / weitere Vernetzung mit Bonn

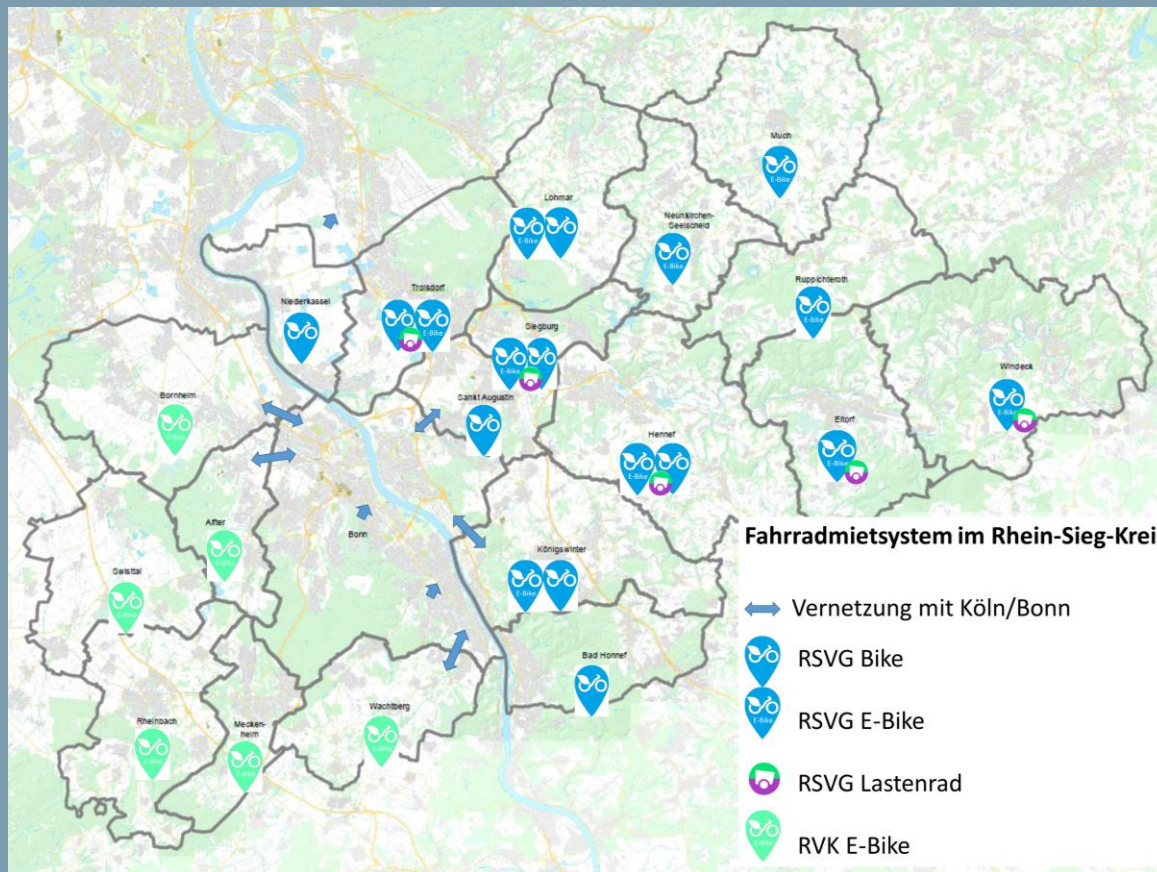
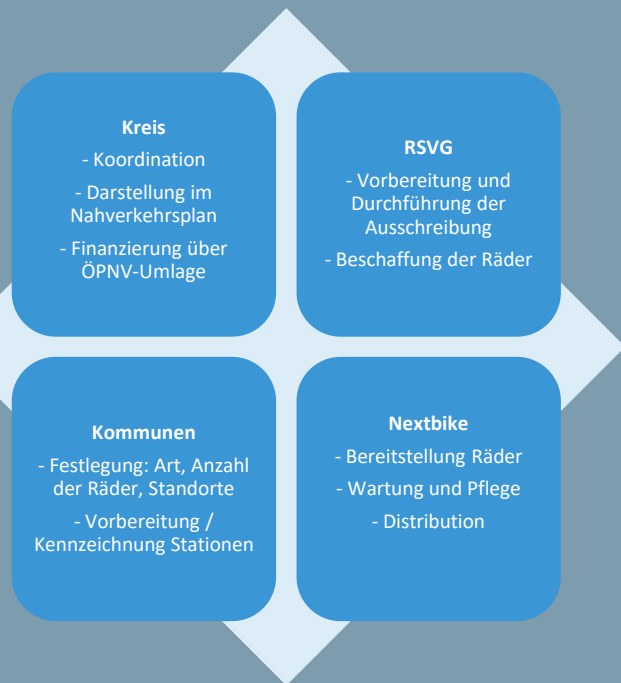
Finanzierung durch NVP:

- 55% über die Kreisumlage Mehrbelastung ÖPNV nach Anzahl der je Stadt/Gemeinde zur Verfügung gestellten Fahrräder, gewichtet nach den im Rhein-Sieg-Kreis durchschnittlich anfallenden Kosten je Fahrradtyp (z. B. Standardfahrrad, E-Bike, Lastenfahrrad, E-Lastenrad)
- 45% über die allgemeine Kreisumlage“

Rhein-Sieg-Kreis



Geschäftsmodell:



conclusio



VRN
VERKEHRSVERBUND RHEIN-NECKAR

Gemeinsames / regionales Handeln

motiviert durch

ermöglicht

Impuls
für nachhaltige
Mobilität durch
einheitliches Angebot

Stärkung der
Integrierten
Verkehrspolitik

Spielraum für
Stadtgestaltung
(Parken /
Verknüpfungsstationen)

Integration der
Mobilitätsdienstleistungen
unter einem Dach

Entlastungseffekte

gleicher Ablauf →
komprimierter
Aufwand durch
Projektkümmerner

einheitliches
qualitätsvolles
Angebot für
größeren Raum

Einheitliche
Vermarktung /
regionale Marke

Erfolgsfaktoren

Klares Bekenntnis
der Politik zur
Finanzierung der
nötigen Maßnahmen

Hohe
Kundenzufriedenheit

Wiedererkennungseffekte

Projektkümmerner



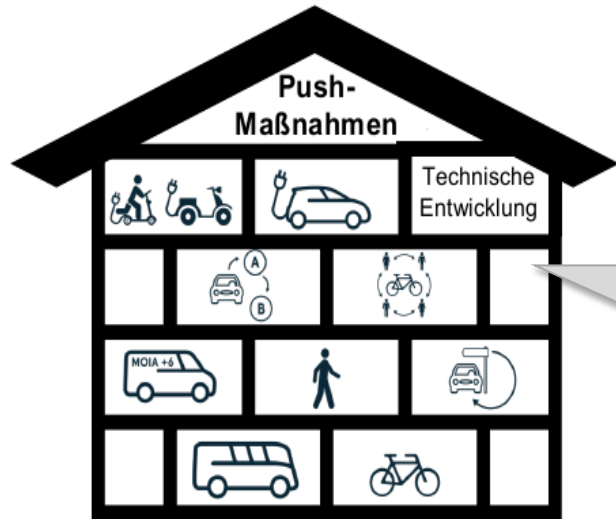
gesetzliche
Abdeckung der
Vorhaben (NVG, etc.)

Verkehrliche
Verflechtung in
Stadt und Umland

Kooperationspartner

Verbundcharakter
ermöglicht Einbeziehung
Mittelzentren /kleinerer
Kommunen

Bausteine der Verkehrswende



Alternativen zum privaten Pkw schaffen
und neue Mobilitätsformen ausbauen
ÖV ist Rückgrat nachhaltiger Mobilität!

Ohne Regelungen im Pkw-Verkehr
geht es nicht!

Alternative
Mobilitätsangebote

Push-Maßnahmen + „viel“ ÖV

Verkehrswende möglich

Verhaltensänderungen

Fahren Sie doch was Sie wollen!

Das Mietrad ist dabei 😊

anzustreben an Mobilitätspunkten / -stationen





Vielen Dank!

Noch Fragen?

Frieder Zappe

Tel: (+49) 0621 10770-501 / E-Mail: f.zappe@vrn.de

Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH

Abteilung Planung und Angebot

Teamleiter Innovative Mobilitätsdienstleistungen

Sprecher des

DEPOMM Arbeitskreis multimodale Angebote