



# Finanzierung und Betrieb öffentlicher Fahrradverleihsysteme

Janett Büttner

Innovative Mobilität in Städten  
1. Dezember 2010, Bonn



Bundesministerium  
für Verkehr, Bau  
und Stadtentwicklung



ExWoSt



Bundesamt  
für Bauwesen und  
Raumordnung

---

## Übersicht

---

1. Betreibervertrag
2. Kosten und Finanzierung von FVS
3. Planungsrechtliche Fragen
4. Fazit und Empfehlungen

## Vertragskonstellationen

Infrastruktur	Betrieb	Beispiel
Betreiber		
Betreiber A	Betreiber B	
Betreiber	Kommune	
Kommune	Betreiber	

## Vertragsdauer

- In der Regel 5-10 Jahre
- Orientierung am Lebenszyklus der Infrastruktur
- Abwägung von Bindungsdauer und wirtschaftlicher Darstellbarkeit



---

## Vertragsbestandteile

---

- Allgemeine Vereinbarungen z.B.
  - Vertragsdauer
  - Zahlungsmodalitäten
  
- Vereinbarungen Infrastruktur z.B.
  - Güte, Gestaltung, Mengen Infrastruktur
  - Standortbestimmung
  - Eigentumsregelungen
  
- Vereinbarungen laufender Betrieb z.B.
  - Service Level
  - Leistungsgestaltung
  - Datenbereitstellung/Reporting

---

## Ergebnis

---

Der Betreibervertrag soll die Zielstellung der Kommune bei Einführung eines FVS unterstützen und begünstigen.

- Zu definierende kommunale Ziele können sein:
  - Erhöhung der Radanteils am Modal Split
  - Optimierung der ÖV-Nutzung
  - Erschließung von Arealen (z.B. Gewerbegebiete)
  - Erhöhung der Attraktivität der Stadt/Region für Touristen

---

## Übersicht

---

1. Betreibervertrag
2. Kosten und Finanzierung von FVS
3. Planungsrechtliche Fragen
4. Fazit und Empfehlungen

## Kosten und Finanzierung

- Unterscheidung von operativen Kosten (Betreiberperspektive) und Vertragskosten (kommunale Perspektive) nötig
  - Operative Kosten – Fahrteinnahmen = wahrer Zuschussbedarf
  - Vertragskosten -  $\Delta$  = wahrer Zuschussbedarf
- Kommunales Ziel:  $\Delta$  möglichst klein
- Betreiberziel:  $\Delta$  möglichst groß

## Operative Kosten - Betreiberperspektive



Systemaufbau	
Stationsaufbau	70%
Beschaffung Räder	17%
Aufbau Betrieb	6%
Kommunikation	5%
Administration	2%

Betrieb	
Disposition	30%
Wartung/Reparatur Räder	22%
Wartung/Reparatur Stationen	20%
Hintergrundsystem	14%
Administration	13%
Wiederbeschaffung	1%

## Vertragskosten – Kommunale Perspektive



### ■ Vertragsparameter:

- Fahrräder (F): 6.000
- Stationen: 400
- Vertragslaufzeit (V): 6 Jahre
- Auftragsvolumen: 140.000.000 GBP
- Gratisminuten je Fahrt: 30

$A/(F \cdot V \cdot 365 \text{ Tage}) = 10,65 \text{ GBP}$  durchschnittliche Vertragskosten je Fahrrad und Tag

---

## Finanzierungsinstrumente

---

- Betreiberperspektive
  - Einnahmen aus Betrieb
  - Werbung auf Infrastruktur
  - Kooperationen mit ÖPNV
  - Tourismuskoooperation
  - Beteiligung Dritter
  - Betriebliches Mobilitätsmanagement
  
- Kommunale Perspektive
  - Fördermittel
  - Kopplung mit Stadtmöbelvermarktung
  - Parkraumbewirtschaftung

---

## Ergebnis Fördernotwendigkeit

---

- In der Regel keine Kostendeckung aus Nutzungseinnahmen
- Mindestens zwei Finanzierungsquellen

Ziel ist hoher Kostendeckungsgrad aus dem System selbst

ABER weil FVS eine Reihe positiver externer Effekte mit sich bringen kann eine zusätzliche Förderung mit öffentlichen Mitteln sinnvoll sein.

---

## Übersicht

---

1. Betreibervertrag
2. Kosten und Finanzierung von FVS
3. Planungsrechtliche Fragen
4. Fazit und Empfehlungen

## Stationsaufbau Bsp. StadtRAD Hamburg



---

## Beteiligte

---

- Stationsbasierte Systeme benötigen umfassende Abstimmungsprozesse
- Beteiligte sind etwa:
  - Verkehrsbehörde
  - Tiefbauamt und Baubehörde
  - Amt für Stadtplanung
  - Management des öffentlichen Raums
  - Grünflächenamt
  - Denkmalschutzbehörde
  - Polizei
  - Leitungsträger

---

## Baurecht

---

- Zulässigkeitsprüfung nach BauGB
- Konsultation der Landesbauordnung
  - Verfahrensfreiheit
  - Vereinfachtes Genehmigungsverfahren
  - Baugenehmigung notwendig

Neben baurechtlichen Genehmigungen können weitere Genehmigungen wie straßen- und denkmalschutzrechtliche nötig werden.

## Straßenrecht

- Sondernutzungsgenehmigung
  - Fahrradverleihstationen benötigen eine Sondernutzungsgenehmigung
  - Beantragung bei der Straßenbehörde
  - Rechtsrahmen: StrG der Länder
- Umwidmungen
  - werden nötig etwa bei Nutzung von PKW-Stellplätzen für FVS
- (Teil)-Einziehung
  - Entwidmung einer öffentlichen Straßenfläche und Beschränkung der Flächennutzung auf einen bestimmten Zweck (Bsp. Car Sharing)
  - Rechtssichere aber aufwändige Alternative zu Sondernutzungsgenehmigung und Umwidmung

---

## Ergebnis

---

- Implementierung stationsbasierter FVS ist ein Eingriff in den öffentlichen Raum
- Planungs- und Genehmigungsprozesse sind häufig langwierig
- Vorplanung und kommunale Abstimmung vereinfachen die Prozesse

---

## Übersicht

---

1. Betreibervertrag
2. Kosten und Finanzierung von FVS
3. Planungsrechtliche Fragen
4. Fazit und Empfehlungen

---

## Fazit

---

- Entwicklung von kommunalen Zielstellungen unbedingt notwendig
- Hoher Kostendeckungsgrad des Systems ist anzustreben
- Fördernotwendigkeiten können entstehen
- Förderung kann sinnvoll sein → die indirekten Effekte eines FVS sind maßgeblich und werden bei der betriebswirtschaftlichen Perspektive außen vor gelassen

---

## Empfehlungen an den Bund

---

- Verankerung von FVS im neuen Nationalen Radverkehrsplan
- Verstetigung von Anschubfinanzierungen für integrierte FVS
- Überprüfung einer Ausweitung des PBefG und des AEG → FVS und weitere Mobilitätsdienstleistungen fallen unter einen erweiterten ÖPNV-Begriff
- Prüfung von Finanzierungsmöglichkeiten durch Mittel aus Parkraumbewirtschaftung und City-Maut für innovative Mobilitätsdienstleistungen

## Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

choice GmbH  
Holzmarkstraße 6-9  
10179 Berlin

Tel: +49 (0)30 / 231491-250  
Fax: +49 (0)30 / 231491-230  
Email: [buettner@choice.de](mailto:buettner@choice.de)

KCW GmbH  
Steindamm 94  
20095 Hamburg

Tel: +49 (0)40 / 325775-610  
Fax: +49 (0)40 / 325775-818  
Email: [grischkat@choice.de](mailto:grischkat@choice.de)