



KOINNO-Praxisbeispiel

Innovatives Projekt aus der öffentlichen Beschaffung

INNOVATIVES PRODUKT ————— 58

Mobilität • Fahrradvermietsystem

Das Fahrradvermietsystem von MVGmeinRad in Mainz

Ausgangssituation

Die MVG plante den Aufbau und langfristigen Betrieb eines stationsgebundenen, ganzjährigen und als Ergänzung und Erweiterung des bisherigen Mobilitätsangebots langfristig nutzerfinanzierten Fahrradvermietsystems innerhalb ihres Verkehrsgebiets. 2008 wurde seitens des Stadtrates ein Beschluss gefasst, dass die MVG als lokales Verkehrsunternehmen die Einführung eines Fahrradvermietsystems prüfen soll. Auf dieser Basis wurden die bis dahin vorhandenen Recherchen und Marktanalysen durch die MVG vertieft und auf Grund des im Frühjahr 2009 initiierten Bundeswettbewerbs „Innovative öffentliche Fahrradverleihsystem – Neue Mobilität in Städten“ gemeinsam mit der Stadt Mainz ein Konzept entwickelt.

Projektziele

Mit der Umsetzung des Projekts sollen Schadstoffe und insbesondere CO₂-Emissionen sowie der Verkehrslärm sinken. Schließlich soll das Leihradangebot dazu beitragen, die Zahl der Nutzer im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und die Verteilung auf verschiedene Verkehrsmittel (Modal-Split) des Öffentlichen Verkehrs anzuheben. Der überwiegende Teil der Kunden soll aufgrund der attraktiven Vernetzung das neue System mit dem bestehenden ÖPNV-Angebot verbinden.

Vorgehensweise

Der Betrieb erfolgt durch die MVGmeinRad GmbH. Im Herbst 2009 wurde damit begonnen, ein Projektteam zu bilden, das ein ganzjähriges, stationsgebundenes Fahrradvermietsystem in Mainz bis einschließlich 2012 konzeptionierte. Die Konzeptidee wurde für eine Förderung durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und

Stadtentwicklung (jetzt BMVI) vorgesehen; die Förderung von drei Jahren startete am 1. Oktober 2009.

2010 wurde eine europaweite Ausschreibung inkl. eines Teilnehmerwettbewerbs durchgeführt, die losweise erfolgte:

- Los 1: Fahrräder
- Los 2: Stationen
- Los 3: Hintergrundbetriebssystem
- Los 4: Abrechnungssystem

Schließlich wurden neun Angebote, inhaltlich für ein Los oder als Gesamtsystem mit allen vier Losen umfassend, eingereicht. Nach der Auswertung der Angebote erhielten zwei Anbieter den Zuschlag. Die Fahrräder lieferte die Sempel GmbH aus der Schweiz; die Stationen und die Software wurden von der Sycube Informationstechnologie mbH aus Wien geliefert.

2010 starteten parallel zur Ausschreibung und fortschreitenden Detailplanungen und in Zusammenarbeit mit der Stadt Mainz die Überlegungen zur Standortsuche für die 120 Stationen mit zirka 1.440 Stellplätzen, die bis zu 960 Fahrräder umfassen sollen. Die ersten Stationen standen 2011 zunächst für einen Betatest zur Verfügung.

Umsetzung und Wirtschaftlichkeit

Aufgrund der technischen Entwicklungsarbeit sowie organisatorischen Schwierigkeiten konnte das System erst verspätet seinen Betrieb aufnehmen. Die erste Testphase von MVGmeinRad startete im August 2011 mit zirka 200 Betatestern. Hierbei standen zunächst nur einzelne Stationen in der Innenstadt zur Verfügung. Die Betatester waren aufgefordert, das System auf Funktionalität und Anwendungsfreundlichkeit hin zu prüfen. Während der Testphase vergrößerte sich das Stationsnetz kontinuierlich auf 20 Standorte. Mit bis zu 70 Fahrten pro Tag und geringen technischen Ausfällen wurde der Betatest zum 31. Dezember 2011 erfolgreich beendet. Die Betatester mit ihren

Nutzungserfahrungen übernahmen eine wichtige Rolle bei der Einführung des Systems; rund 80 Prozent bewerteten das Fahrradvermietsystem positiv.

Am 21. April 2012 nahm das System mit zirka 65 Stationen und rund 350 Fahrrädern den regulären Betrieb auf. Im März 2012 startete zur Eröffnung eine umfassende Medienkampagne, sodass MVGmeinRad nahezu jedem Mainzer bekannt ist.

Die Fahrradvermietstationen befinden sich entweder in unmittelbarer Nähe zu bestehenden hoch frequentierten ÖPNV-Haltestellen oder erschließen bewusst Verkehrsgebiete, die derzeit keine ÖPNV-Anbindung aufweisen. Sie bestehen aus einem Terminal und Fahrradständern, die mit einer autarken Stromversorgung (Photovoltaik) flexibel und nutzerorientiert im Verkehrsgebiet aufgebaut werden können (lernende Infrastruktur). Die Stationen mussten aufgrund des Stationsdesigns den ursprünglichen Planungen entgegen (flexible, modulare Bauweise) überwiegend im Boden verankert werden. Nach einer Registrierung im System erfolgt der Zugang zu den Fahrrädern und die Abrechnung der Mietentgelte mit einer Chipkarte auf Basis der VDV-Kernapplikation (KA). Die Chipkarte muss dabei lediglich auf das stationsgebundene Display gelegt werden.

Fazit

Die Nutzung des Systems ist als sehr positiv zu bewerten. Insgesamt wurden seit der Eröffnung im April 2012 über 30.000 Nutzer im System registriert, welche jährlich zwischen 400.000 und 500.000 Fahrten tätigen. Das Stationsnetz hat sich mittlerweile auf 120 Stationen weiter vergrößert und erstreckt sich über Mainz, die Wiesbadener Stadtteile Mainz-Kastel und Mainz-Kostheim sowie die Gemeinde Budenheim und die Stadt Ingelheim am Rhein.

Im Jahr 2018 wurde das System technologisch weiterentwickelt und u. a. mit einem neuen Zugangsmedium, der meinRad-App, mit 50 Standorten und 500 Rädern nach Wiesbaden ausgebaut.

Stand: Oktober 2018

Impressum

Herausgeber:
Bundesministerium für
Wirtschaft und Energie
(BMWi)
10115 Berlin
www.bmwi.de

Bildnachweis:
© Robert Kneschke
(fotolia.com)

Redaktion:
Bundesverband Materialwirtschaft,
Einkauf und Logistik e.V. (BME)
Frankfurter Straße 27
D-65760 Eschborn
www.bme.de

Umsetzung:
www.waldmann-gestaltung.de

Ansprechpartner und Kontakt

MVGmeinRad GmbH, Mozartstraße 8, 55118 Mainz
Andreas Weil, Werkstattleiter
Tel: 06131 127562
E-Mail: mvgmeinrad@mainzer-mobilitaet.de
<https://www.mainzer-mobilitaet.de/mvgmeinrad/>

Weitere Praxisbeispiele unter: www.koinno-bmwi.de