Sachgebiet: Umwelt- und Naturschutz

Vorlage Nr.: 2023/5660

Beratungsfolge	Termin	Öffentlichkeitsstatus	
Gemeinderat	23.10.2023	öffentlich	Beschluss

Neuausrichtung Bike-Sharing

Sachverhalt:

Der Radverkehr stellt einen Schlüsselfaktor in der Mobilitätswende und damit in den Bestrebungen zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen dar. Das Bike-Sharing kann insbesondere auf der „letzten Meile" als Verbindung zwischen dem Quell- oder Zielort und dem ÖPNV die Attraktivität der ÖPNV-Angebote verbessern und die Nahmobilität fördern.

Aktueller Stand

Die Gemeinde Neubiberg hat das MVG-Rad im April 2019 auf Grundlage des Gemeinderatsbeschlusses (Vorlagennr.: 2018/3531) vom 19.02.2018 eingeführt. Der Betrieb des MVG-Rads bedient die Maßnahmen B5 (Gewerbe/Mobilität/Radverkehr) und C1 (Car und Bike Sharing) im Integrierten Klimaschutzkonzept und wird im Radverkehrskonzept (Punkt 9.3.1) als „wichtiger Bestandteil zur Förderung der Multimodalität im Alltagsradverkehr" gefordert. Insgesamt wurden fünf gemeindliche Stationen mit 25 Leihrädern und zwei Stationen mit 17 Leihrädern in Zusammenarbeit mit ortsansässigen Unternehmen eingerichtet.

Tabelle 1: Übersicht zu Stationen und Rädern der MVG-Rad-Stationen.

Standort	**Station**	**Fl.Nr.**
S-Bahnhof Neubiberg	5 Räder mit 8 Docks	148/56
S-Bahnhof Fasanenpark Ost	5 Räder mit 8 Docks	70/0
Realschule zwischen Buchen- und Pappelstraße	5 Räder mit 8 Docks	247/2
Campeon am mittleren Grünanger, Fa. Infineon	12 Räder mit 15 Docks	70/0
Lilienthalstraße Höhe Bushaltestelle	5 Räder mit 8 Docks	44/175
Bamerstraße, Höhe Osttor UniBw	5 Räder ohne Docks	117/28
Zwergerstraße, Höhe Westtor UniBw	5 Räder mit 8 Docks	116/2

Die Verteilung der Stationen erfolgte anhand einer Bedarfsanalyse, welche am 09.05.2017 im Planungs- und Umweltausschuss (Vorlagennr.: 2017/3272) vorgestellt wurde. Ausgegangen wurde von einem Bedarf des Mietradsystems für Beschäftigte der Firmen Infineon, sowie Intel und Studierende der UniBw. Mit der Installation von Verleihstationen in Wohngebieten wurde zurückhaltend umgegangen, da zum damaligen Zeitpunkt die erstmalige Einführung im Landkreis stattfand und keine Erfahrungswerte vorlagen, sowie viele Bedingungen des Leihradsystems, bspw. die Höhe der Betriebskosten unklar waren.

Die räumliche Verteilung der Stationen ist sehr heterogen (siehe Abbildung 1). Während die Abdeckung in Unterbiberg sehr gut ist, sind die Stationen in Neubiberg sehr weit voneinander entfernt, was die Rückgabe oder die Ausleihe von Leihrädern erschwert. In Tabelle 2 sind die Nutzendenzahlen und jährlichen Betriebskosten der Stationen dargestellt. Die stationsungebundene Nutzung (sog. free-floating) war anfangs erlaubt und weist daher relativ hohe Nutzendenzahlen auf, während dies später untersagt und mit der Erhebung einer Servicegebühr verbunden wurde.

Abbildung 1: Räumliche Verteilung der MVG-Rad-Stationen mit einem ca. 400 Meter Radius (= 5 Gehminuten). Die orangenen Kreise repräsentieren gemeindliche Stationen, während die blauen Kreise unternehmensbasierte Stationen zeigen.

Tabelle 2: Nutzendenzahlen und Betriebskostenübersicht des MVG-Rads 2019-2022.

MVG Radstation in NBB	**Inbetriebnahme**	**Summe aus Ausleihe und Rückgabe**			
		2019	**2020**	**2021**	**2022**
Campeon	08.04.2019	1.167	728	963	910
Fasanenpark Ost		1.418	1.196	809	1.092
Bahnhofsplatz		1.076	740	935	626
Universitätsstraße		1.597	1.264	880	801
Bamerstraße		1.192	1.047	762	782
Realschule		142	173	95	70
Lilienthalstraße		710	558	478	309
Stationsungebundene Nutzung		2.397	2.112	567	199
Summe:		**9.699**	**7.818**	**5.489**	**4.789**
Betriebskosten (ohne Unternehmen)*:		4.667€	8.307€	9.793€	10.228€

*Die Betriebskosten werden zu 50% vom Landkreis München übernommen. Dargestellt ist nur der von der Gemeinde Neubiberg getragene Anteil.

Schwächen des jetzigen Systems:

Das neue Bike-Sharing-System soll einige Schwächen des MVG-Rads verbessern. Zu den Schwächen zählen:

- heterogene räumliche Verteilung der Stationen. Eine Rückgabe oder Ausleihe ist nicht immer fußläufig von Quell- oder Zielort möglich.
- Die Fahrräder wurden einmalig angeschafft und sind im gesamten Angebotszeitraum (bis zu 10 Jahre) starkem witterungsbedingten Verschleiß ausgesetzt.
- Bisher wurden nur mechanische Fahrräder angeboten. Gerade Pedelecs bieten aber das Potential Menschen zur Fahrradnutzung zu bewegen, die Strecken über fünf Kilometer zurücklegen möchten oder dem Radfahren skeptisch gegenüberstehen.
- Da die Fahrräder an allen Stationen in der Stadt und im Landkreis zurückgegeben werden können, fließen Fahrräder in andere Gemeinden und die Landhauptstadt ab. Das Zurückbringen der Räder (Rückbringquoten und -zeiten) wurde vertraglich nicht detailliert geregelt, wodurch Stationen zeitweise leer stehen.
- Systemgrenzen zwischen verschiedenen Anbietern halten potentielle Nutzende ab und zwingen zum Umsteigen von dem einen zum anderen System.

Verbesserungen und Neuerungen im neuen Bike-Sharing-System:

Das neue Bike-Sharing-System orientiert sich in seinen Grundzügen am bisherigen System: es wird Stationen geben, an denen Leihräder ausleihbar sind. Veränderungen dazu werden nachfolgend dargestellt:

- Bisheriger Betreiber ist die MVG mbH; die Fahrräder wurden zum Systemstart gekauft. Der Betreiber des neuen Systems soll in einer Ausschreibung ermittelt werden und das System in seiner Gesamtheit betreuen (Fahrradbereitstellung, Wartung und Pflege, sowie das Zurückbringen der Räder, Kundenkontakt und Abrechnung). Die Fahrräder sollen geleast werden.
- Es wird eine gemeinsame Ausschreibung zur Ermittlung des zukünftigen Betreibers der Landeshauptstadt München, des Landkreises München und Fürstenfeldbruck, sowie der NordAllianz und weiterer Interessierter des MVVV-Raumes geben. Die gemeinsame, europaweite Ausschreibung für das neue Mietradsystem hat den Vorteil, dass durch die hohen Abnahmemengen günstige Preise ausgehandelt werden können. Durch Teilnahme der Landeshauptstadt München am neuen System und die solidarische Betriebskostenverteilung entsteht ein weiterer Kostenvorteil für kleine Kommunen.
- Die (vergleichsweise geringen) Einnahmen aus dem Verleih werden mit den Kosten nicht mehr verrechnet, sondern verbleiben als Anreiz beim Anbieter ein attraktives Angebot zu schaffen.
- Die neuen Stationen sollen möglichst gleichmäßig im Gemeindegebiet verteilt werden und fußläufig (max. 5 Gehminuten, ca. 400 Meter) erreichbar sein.
- Zusätzlich zu mechanischen Fahrrädern sollen Pedelecs angeboten werden.
- Es werden Kontrollmechanismen zur Sicherstellung der Fahrradverfügbarkeit an den Stationen integriert:
    - Es muss eine sog. Aktivradquote eingehalten werden, d.h. eine Mindestanzahl von Fahrrädern muss zur Verfügung stehen (Begrenzung des Ausfalls durch Wartung, Reparatur, etc.)
    - Das Service-Level-Agreement soll allgemeine Rückbringzeiten von Fahrrädern definieren und einen Schwellenwert festlegen, ab wann Fahrräder umgehend zur Station zurückgebracht werden müssen.

- Die zuständigen Mitarbeitenden der Gemeinde sollen Zugang zu einem sog. Dashboard erhalten, welches den aktuellen Standort der gemeindlichen Leihräder zeigt und einen direkten Kontakt zum Betreiber erlaubt.

- Die Stationen sollen keinerlei Ständermodule/Docks/o.ä. aufweisen. Die Fahrräder sollen dort mit ihrem eigenen Fahrradständer aufgestellt werden. Die Stationen sollen ohne Tiefbauarbeiten eingerichtet werden.

Vorschlag zur künftigen Stationsverteilung und geschätzte Kosten:
Der entscheidende Erfolgsfaktor eines Bike-Sharing-Systems ist die komfortable Nutzung der Leihräder. Dazu zählt, dass die Stationen fußläufig gut erreichbar und Wohngebiete (insbesondere für die Verknüpfung Quell-/Zielort mit dem ÖPNV) angebunden sind. Leihstationen an den ÖPNV-Knotenpunkten, sowie der UniBw bestehen bereits. Idealerweise werden zusätzlich die Wohngebiete in Neubiberg und der Geschäftsbereich Hauptstraße angebunden (siehe Tabelle 3). Die bisher bestehende Leihstation an der Realschule wird wegen der niedrigen Nutzendenzahlen aufgegeben. Die Infineon Technologies AG hat ihre Absicht dargelegt, erneut am Leihradsystem teilnehmen zu wollen.

Der Kreistag am 17.10. hat beschlossen das neue Bike-Sharing System finanziell nicht mehr zu unterstützen. Die geschätzten Kosten für mechanische Fahrräder und Pedelecs setzen sich aus Leasing- und Betriebskosten zusammen und werden zu 100% von den Kommunen selbst getragen:

- mechanische Fahrräder: ca. 700€ / Jahr
- Pedelecs: ca. 1.250€ / Jahr

Im Auftrag des MVV und der acht Verbundlandkreise, sowie der Landeshauptstadt München hat das mobility institute berlin eine Grundsatzuntersuchung zur geteilten Mikromobilität durchgeführt. Diese Untersuchung stellt Empfehlungen vor, wie durch ein ansprechend gestaltetes Nahmobilitätsangebot der Anteil des Umweltverbundes im Modal Split erhöht werden kann. Um Stationen sinnvoll betreiben zu können, wird empfohlen sechs Fahrräder pro Stationen, jedoch mindestens vier und maximal 12 Fahrräder anzubieten. Auf Grundlage dessen und im Hinblick der Kostenminimierung, schlägt die Verwaltung folgende Konfigurationen vor:

- Konfiguration A: 4 mechanische Fahrräder. Voraussichtliche Kosten: 2.800€ pro Station
- Konfiguration B: 4 mechanische Fahrräder + 2 Pedelecs. Voraussichtliche Kosten: 5.300€ pro Station.

Tabelle 3: Übersicht zu einer möglichen Stationsverteilung im neuen Bike-Sharing-System.

Standort	**Fl.Nr.**	**Konfiguration**	**Vsl. Kosten**
S-Bahnhof Neubiberg	148/56	B	5.300€ ± 1.060€
S-Bahnhof Fasanenpark Ost	70/0	B	5.300€ ± 1.060€
~~Realschule zwischen Buchen- und Pappelstraße~~	~~247/2~~		
Campeon am mittleren Grünanger, Fa. Infineon	70/0	individuell	11.700€ ± 2.340€
~~Lilienthalstraße Höhe Bushaltestelle~~	~~44/175~~		
Bamerstraße, Höhe Osttor UniBw	117/28	A	2.800€ ± 560€

Zwergerstraße, Höhe Westtor UniBw	116/2	A	2.800€ ± 560€
NEU Kreuzung Äußere Hauptstraße / Staatsstraße	vsl. 126/1 od. 209/1	A	2.800€ ± 560€
NEU Hohenbrunner Straße / Prof.-Göttsberger-Str.	vsl. 169/4 od. 169/5 od. 156/21	A	2.800€ ± 560€
NEU Bushaltestelle Wotanstraße	vsl. 182/48	A	2.800€ ± 560€
Summe: 7 gemeindliche Stationen		2x B, 5x A	24.600€ ± 4.920€
+ 1 Unternehmensstation		+ 1x indiv.	36.300€ ± 7.260€

Abbildung 2: Räumliche Verteilung möglicher MVG-Rad-Stationen im neuen Bike-Sharing-System mit einem ca. 400 Meter Radius (= 5 Gehminuten). Die orangenen Kreise repräsentieren gemeindliche Stationen, grüne Kreise mögliche neue gemeindliche Stationen und die blauen Kreise zeigen unternehmensbasierte Stationen.

Bei der dargestellten Stationsverteilung (8 Stationen) und Fahrradzahl (44 Fahrräder) würden insgesamt Kosten in Höhe von ca. 36.300€ entstehen. Von diesen Kosten würde Infineon 11.700€ für die Station Am Campeon tragen. Damit würden 24.600€ (± 20 %) für die Gemeinde Neubiberg zur Finanzierung verbleiben.

Zusätzlich würden einmalige Kosten für die Einrichtung der neuen Stationen anfallen, welche Markierungsarbeiten, die Beschaffung und das Aufstellen der Stationsschilder bzw. die Umfolierung der Stelen umfassen.

Abschluss einer Zweckvereinbarung:
Derzeit besteht eine Zweckvereinbarung zwischen dem Landkreis München und der Landeshauptstadt München, die die Rahmenbedingungen des MVG-Rads definiert. Diese Zweckvereinbarung kann jedoch nicht an die geänderten, im neuen System gewünschten Bedingungen angepasst werden. Daher muss diese aufgehoben und eine neue Zweckvereinbarung abgeschlossen werden. Zur Ausarbeitung der rechtlichen Grundlagen des neuen Systems hat die Rechtsberatung BBG und Partner Partnerschaftsgesellschaft mbB die Landeshauptstadt München und die KCW GmbH die Landkreise und die MVV GmbH beraten. Der Vorschlag der Beratungsunternehmen beinhaltet den Abschluss einer multilateralen Zweckvereinbarung, die die Ausschreibung und den anschließenden Betrieb definiert. Für die Ausschreibung werden die

Bedingungen des Vergabeverfahrens geregelt. Zusätzlich beinhaltet die Zweckvereinbarung die Anforderungen an den Betrieb, den Prozess der Entscheidungsfindung durch Arbeitsgruppe und Lenkungskreis und die Kostenaufteilung. Während des Betriebs wird außerdem definiert wie die Entscheidungsfindung, bspw. bei Tarifanpassungen stattfinden soll.
Die Gemeinde Neubiberg wird bei Beteiligung am neuen System ein direktes Vertragsverhältnis in Form eines Dienstleistungsauftrags zum Anbieter eingehen. Bei einer ersten unverbindlichen Abfrage seitens des Landkreises hat sich die Verwaltung für eine Fortführung des Mietradsystems als Basisgebiet nach 2025 ausgesprochen. Als Basisgebiet würden folgende Rechte und Pflichten auf die Gemeinde zukommen:

- vor Ausschreibungsbeginn (31.10.2023) müssen die Anzahl der Räder und Stationen fest definiert sein. Diese Räder und Stationen müssen verbindlich abgenommen bzw. eingerichtet werden. Gleichzeitig wird die Verfügung der Räder im Jahr 2025 garantiert.
- vor Ausschreibungsbeginn muss auch die Beschlussfassung zur Teilnahme am neuen System, die Unterzeichnung der Zweckvereinbarung sowie die Genehmigung der finanziellen Mittel vorliegen

Hinweis zur Beschlussfassung: Aus rechtlichen Gründen ist es erforderlich, dass alle beteiligten Kommunen des neuen Mietradsystems eine einheitliche Beschlussfassung vornehmen. Aus diesem Grund sind die Punkte 4 bis 14 des Beschlussvorschlages standardisiert und können im Wortlaut nicht abgeändert werden.

Dem Sachverhalt liegen folgende Unterlagen bei (im RIS unter Vorlagennr.: 2023/5660 abrufbar):

- Anlage 1: Zweckvereinbarung Bike-Sharing Entwurfsfassung vom 11.10.2023.

Beschlussvorschlag:

1. Der Gemeinderat nimmt den Sachvortrag zur Kenntnis.
2. Der Gemeinderat stimmt der Errichtung und dem Betrieb der im „Vorschlag zur künftigen Stationsverteilung und geschätzte Kosten" enthaltenen Verleihstationen zu.
3. Der Gemeinderat stimmt der vorgeschlagenen Anzahl der mechanischen Räder und Pedelecs pro Station und den daraus entstehenden Kosten zu.
4. Der Erste Bürgermeister wird beauftragt, die Zweckvereinbarung über die gemeinschaftliche Etablierung und Sicherstellung eines öffentlichen Bike-Sharing-Systems von Gebietskörperschaften im Gebiet des Münchner Verkehrsverbundes (im Folgenden: Zweckvereinbarung) nach Maßgabe des angehängten Entwurfes mit allen in der Anlage 1 des Entwurfes genannten Basisgebietskörperschaften sowie allen Landkreisen, die Gesellschafter der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV) sind, abzuschließen. Diese Beauftragung und Ermächtigung bleibt bestehen, auch wenn und soweit einzelne oder mehrere der in der Anlage 1 des Entwurfes genannten Basisgebietskörperschaften oder der Landkreise, die Gesellschafter der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV) sind, nicht oder nicht rechtzeitig zum Zeitpunkt des Wirksamwerdens den Abschluss der Zweckvereinbarung beschließen.
5. Von dem angehängten Entwurf darf abgewichen werden, soweit die Abweichungen nur

unwesentlich sind und dies aufgrund von Anmerkungen der Aufsichtsbehörde, des Finanzamtes oder ähnlicher Stellen, aufgrund einer steuerlichen Prüfung, aufgrund weiterer Abstimmungen zwischen den Projektbeteiligten oder aus vergleichbaren Gründen erforderlich ist.

6. Der Erste Bürgermeister wird beauftragt, die Landeshauptstadt München zu bevollmächtigen, Willenserklärungen anderer Gebietskörperschaften, die den Abschluss, die Änderung oder die Beendigung der Zweckvereinbarung betreffen, mit Wirkung für und gegen Name der Gemeinde zu empfangen.
7. Der Erste Bürgermeister wird beauftragt, nach Abschluss der Zweckvereinbarung diese zu ändern, soweit die Änderungen nur unwesentlich sind und dies aufgrund von Anmerkungen der Aufsichtsbehörde, des Finanzamtes oder ähnlicher Stellen, aufgrund einer steuerlichen Prüfung oder aus vergleichbaren Gründen erforderlich ist. Ein erneuter Beschluss des Gemeinderates ist hierfür jeweils nicht erforderlich.
8. Der Erste Bürgermeister wird beauftragt, nach Abschluss der Zweckvereinbarung einzelne oder mehrere der in der Anlage 1 des angehängten Entwurfes genannten Basisgebietskörperschaften bzw. einzelne oder mehrere der in der Anlage 2 des angehängten Entwurfes genannten Optionsgebietskörperschaften sowie einzelne oder mehrere Landkreise, die Gesellschafter der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV) sind, unter den in der Zweckvereinbarung festgelegten Voraussetzungen als Vertragsparteien in die Zweckvereinbarung aufzunehmen und die Zweckvereinbarung jeweils entsprechend zu ändern. Ein erneuter Beschluss des Gemeinderates ist für die Vertragsänderungen jeweils nicht erforderlich.
9. Der Erste Bürgermeister wird beauftragt, im Rahmen der Fortschreibung der Anlage 1 der Zweckvereinbarung für den die Gemeinde Neubiberg 34 mechanische Fahrräder und 10 Pedelecs anzugeben.
10. Der Erste Bürgermeister wird beauftragt, in Zusammenarbeit mit den Vertragsparteien der Zweckvereinbarung den Auftrag für ein regionales Bike-Sharing-System gemäß den Vorgaben der Zweckvereinbarung an einen Dienstleister zu vergeben. Die Vertragsparteien der Zweckvereinbarung werden gemeinsam Auftraggeber.
11. Der Erste Bürgermeister wird beauftragt, im Rahmen der durch die Zweckvereinbarung eröffneten Möglichkeiten darauf hinzuwirken, dass für die Gemeinde Neubiberg möglichst 8 Stationen vorgesehen werden und die in dieser Vorlage genannten Standorte möglichst weitgehend umgesetzt werden. Die Beschaffung soll jedoch auch dann durchgeführt werden, wenn diese Vorgaben nicht umgesetzt werden.
12. Die Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV) führt das Vergabeverfahren zu den in dieser Vorlage genannten Bedingungen als Vergabestelle durch und erteilt im Namen der Auftraggeber nach den Bestimmungen der Zweckvereinbarung den Zuschlag auf das wirtschaftlichste Angebot.
13. Einer erneuten Befassung des Gemeinderats bedarf es nicht, wenn aus vergaberechtlichen Gründen eine Änderung der Wahl der Vergabe- und Vertragsordnung, der Vergabeverfahrensart, der Eignungskriterien oder Eignungsunterlagen oder der Zuschlagskriterien erforderlich sein sollte oder wenn das Vergabeverfahren aus vergaberechtlichen Gründen aufgehoben werden muss.

14. Eine erneute Befassung des Gemeinderats ist zur Erteilung des Zuschlags nur erforderlich, falls das wirtschaftlichste Angebot den geschätzten Auftragswert um mehr als 20% übersteigen sollte.
15. Die entsprechenden Haushaltmittel sind von 2025 bis 2030 zu veranschlagen.
16. Der Erste Bürgermeister wird ermächtigt, entsprechende Erklärungen abzugeben.