

Freiburger Verkehrs AG · Postfach 100353 · 79122 Freiburg
Stadtratsfraktion
Freie Wähler
Rathausplatz 2 - 4
79098 Freiburg

Datum 28.06.2021

**Anfrage nach §24 Abs. 4 GemO zu Sachthemen außerhalb von Sitzungen
Hier: Fahrradvermietsystem Frelo**

Sehr geehrter Herr Stadtrat Dr. Gröger,
sehr geehrter Herr Stadtrat Veser,
sehr geehrte Frau Stadträtin Schrempp,

wir möchten uns für Ihr Schreiben vom 08. Juni 2021, welches wir über das Büro des Oberbürgermeisters zur Beantwortung erhalten haben und in dem Sie Nachfragen zum Fahrradvermietsystem Frelo stellen, ganz herzlich bedanken. Auf diesem Weg möchten wir Ihnen gerne in enger Zusammenarbeit mit dem Garten- und Tiefbauamt der Stadt Freiburg Rückmeldung zu Ihren Fragen geben.

Zunächst möchten wir jedoch gerne verschiedene grundlegende Punkte vorwegstellen, die dem besseren Verständnis der Gesamtthematik dienen:

Um die Potenziale und Kosten eines Fahrradvermietsystems (FVS) spezifisch für die Freiburger Randbedingungen zu ermitteln, hat das Garten- und Tiefbauamt in Zusammenarbeit mit der Freiburger Verkehrs AG im Jahr 2015 eine Machbarkeits- und Konzeptstudie in Auftrag gegeben. Die Ergebnisse dieser Studie wurden dem Gemeinderat mit Drucksache G-16/042 vorgestellt.

Bereits in der Machbarkeitsstudie sowie der zugehörigen Drucksache wurde deutlich gemacht, dass „davon auszugehen ist, dass ein kostendeckender Betrieb unter den beschriebenen Rahmenbedingungen nicht möglich ist und jährlich ein Finanzierungsdelta im unteren sechststelligen Bereich entstehen wird.“ Gemäß Beschlusslage hat daraufhin die

Verwaltung untersucht, in welcher Organisationsform ein solches Fahrradvermietsystem in Freiburg am sinnvollsten aufzubauen wäre. Über das Ergebnis wurde der gemeinderätliche Verkehrsausschuss am 25.10.2016 informiert (Drucksache VK-16/004). Das operative Geschäft sollte durch einen externen Dienstleister und die Regiefunktion durch die VAG übernommen werden.

Auf der Grundlage der bisherigen Erkenntnisse und Beschlusslagen hat der Gemeinderat in seiner Sitzung am 24.10.2017 die Einführung und den Aufbau eines öffentlichen Fahrradvermietsystem in Freiburg beschlossen und dabei eine Defizitabdeckung durch die Stadt Freiburg bis zu 300.000,- € pro Jahr in den kommenden Haushaltsjahren zugestimmt. Der Betrieb des FVS wurde daraufhin europaweit als Konzession ausgeschrieben, bei der die wirtschaftlichen Chancen und vor allem Risiken beim Auftragnehmer liegen. So hat der operative Betreiber einen hohen Anreiz, das System für die Kund*innen bestmöglich zu betreiben.

Die Ausschreibungsunterlagen enthalten strenge Vorgaben der Stadt Freiburg und der VAG für den operativen Betrieb, die z.B. eine flächendeckende Versorgung auch an weniger frequentierten Standorten sicherstellen. Für die Erfüllung dieser Vorgaben zahlt die VAG an den operativen Betreiber ein Betreiberentgelt, durch das bei der Stadt Freiburg Kosten in Höhe von maximal 300.000,- € pro Jahr entstehen. Das Betreiberentgelt deckt jedoch nur einen Anteil der gesamten Kosten des operativen Betreibers. Der Auftragnehmer kann zusätzlich Einnahmen aus den Fahrtgelderlösen, Kooperationen mit Dritten und Werbeeinnahmen unter Einhaltung des im Betreibervertrag festgelegten Rahmens erzielen. Das Risiko für ausbleibende Erlöse durch geringe Nutzung des Systems (z.B. durch die nicht zu erwartende Pandemie in 2020/2021) verbleibt dabei ausschließlich beim Auftragnehmer, mögliche Ausgleichszahlungen zur Minimierung des Risikos für den Betreiber sind nicht vorgesehen.

Frage 1: Sind die von unserer Fraktion zugrunde gelegten Ausgangswerte und Berechnungen zutreffend?

Wir bitten um Darstellung der tatsächlichen unentgeltlichen und entgeltlichen Ausleihvorgänge, einschließlich der sich hieraus ergebenden Einnahmen aus dem entgeltlichen Verleih.

Der Verwaltung ist nicht bekannt, für wie viele der Ausleihen unter 30 Minuten ein Fahrtentgelt bezahlt wurde. Wie in der Einführung beschrieben, ist das Betreiberkonzept so aufgebaut, dass alle Einnahmen aus der Vermietung der Räder beim operativen Betreiber, der nextbike GmbH, verbleiben.



Frage 2: Welche Zahlungen werden von der Universität sowie der Musikhochschule geleistet und wie stellen sich diese Zahlungen im Zusammenhang/Verhältnis mit der Zahl der studentischen Nutzer_innen (ca. 7.650) und der kostenlosen Nutzung einer Abo-Karte/Regiokarte (ca. 2.000) dar?

Die Studierendenvertretungen der mit der VAG kooperierenden Hochschulen zahlen einen solidarischen Semesterbeitrag von 1,50 € (brutto) pro eingeschriebener*in Student*in an die VAG. Insgesamt ergeben sich daraus für die VAG Einnahmen von ca. 60.000,- € (netto) pro Jahr. Die Einnahmen aus der Kooperation mit den Studierenden mindern den Betrag, den die Stadt der VAG zur Defizitabdeckung des Betriebes zu erstatten hat.

Frage 3: Welche kalkulatorischen Grundlagen und Erkenntnisse liegen der Verwaltung/VAG vor?

Werden der Verwaltung/VAG die betriebswirtschaftlichen Kennzahlen vorgelegt, die Grundlage für die Berechnung des Betreiberentgeltes sind?

Das Betreiberentgelt wurde im Rahmen der Ausschreibung in 2018 auf Grundlage eines Preisblatts ermittelt, in dem die nextbike GmbH die Kosten und Erlöse (Anschaffungs- und Herstellungskosten für die Räder und das Stationsmaterial, Hintergrundsystem, Personalaufwand bzw. erwarteten Markterlöse) für die Bereitstellung eines Systems nach den Vorgaben der Ausschreibungsunterlagen offengelegt hat. Aus den Angaben im Preisblatt berechnete sich der Zuschussbedarf für die VAG bzw. die Stadt Freiburg.

Welche Beträge genau werden durch die Universität und die Musikhochschule erstattet?

Siehe Frage 2.

Welche Kalkulation liegt dieser Berechnung zugrunde?

Der solidarische Semesterbeitrag für die Studierenden ist das Ergebnis von Verhandlungen mit den kooperierenden Studierendenvertretungen und orientiert sich an den marktüblichen Preisen solcher Kooperationen in anderen Städten.

Frage 4: Welche Dienstleistungen/sonstige Leistungen werden durch die Stadt Freiburg, Eigenbetriebe oder städtische Gesellschaften für den Betrieb des Fahrradverleihsystems erbracht? Diese bitten wir ggf. mit einem Leistungsentgelt zu belegen.

Die VAG koordiniert den operativen Betrieb des FVS im Auftrag der Stadt. Für diese Regiefunktion erhält die VAG jährlich 15.000,- € von der Stadt Freiburg – entsprechend dem



Vertrag zwischen der VAG und der Stadt, dem der Gemeinderat am 11.12.2018 (siehe Drucksache G-18/263) zugestimmt hatte. Dieser Betrag zur Erfüllung der Regiefunktion ist in dem maximalen Erstattungsbeitrag der Stadt von 300.000,- € mit enthalten. Die VAG bewirbt das FVS im Rahmen ihrer Gesamtkommunikationsmaßnahmen. Frelu wird hierbei auch dazu genutzt, die VAG in ihrer Rolle als multimodale Mobilitätsdienstleisterin zu stärken / darzustellen.

Gemäß Beschlusslage des Gemeinderates vom 11.12.2018 (siehe Drucksache G-18/263) wurde die Verwaltung beauftragt, in ihrer Rolle als Straßenbaulastträgerin sowie in konzeptionellen Fragen die VAG sowie den von ihr beauftragten Betreiber bei der Einrichtung und dem Betrieb des Fahrradverleihsystems zu unterstützen. Die Standortplanung ist Aufgabe der Stadt (GuT) als Straßenbaulastträgerin und wird gemeinsam mit der VAG und dem operativen Betreiber durchgeführt.

Die Baumaßnahmen für die Herrichtung der zusätzlichen Frelu-Stationen, die in 2020 aufgebaut wurden, wurden von der Bauabteilung der VAG durchgeführt. Der entstandene finanzielle Aufwand wurde dabei komplett durch die nextbike GmbH getragen.

Frage 5: Wie hoch sind die durch den Verzicht auf Sondernutzungsgebühren jährlich eingetretenen Einnahmenverluste für die Stadt Freiburg?

Ist es zutreffend, dass diese Einnahmenverluste einen zusätzlichen „Verlustzuschuss“ der Stadt Freiburg darstellen, der nicht durch den Grundsatz (300.000,00 Euro jährlicher Höchstbetrag) abgedeckt ist?

Wie in der Drucksache G-19/085 dem Gemeinderat dargelegt, hat die Verwaltung sich gegen die Erhebung von Sondernutzungsgebühren entschieden, da diese Gebühr über den Umweg des Betriebskostenzuschusses wieder von der Stadt hätte an den Betreiber bezahlt werden müssen. Zusätzlich wäre darauf allerdings noch Umsatzsteuer fällig gewesen. Damit hat der Verzicht auf Sondernutzungsgebühren jährlich im Gegenteil zu verringerten Ausgaben geführt und nicht zu Einnahmenverlusten. Der Verzicht auf Sondernutzungsgebühren entspricht – wie in der Drucksache G-19/085 ebenfalls dargestellt – der städtischen Sondernutzungsgebührensatzung, da nach dieser keine Sondernutzungsgebühren für eine Nutzung erhoben werden können, die im überwiegenden öffentlichen Interesse liegen.

Frage 6: Wie hoch sind die (entgeltlichen, leistungsbezogenen und durch Gebührenverzicht entstehenden) Gesamtaufwendungen der Stadt Freiburg, einschließlich der Eigenbetriebe, städtischen Gesellschaften usw.?



Unsere Fraktion bittet um eine umfassende Darstellung der organisatorischen, kalkulatorischen und betriebswirtschaftlichen Grundlagen des Fahrradverleihsystems Frelø. Hierbei ist auch zum Verhältnis der Aufwendungen und Erlöse, in Bezug auf die (kostenfreie) Nutzung des Fahrradverleihsystems durch Studierende einerseits und Abo-Karte-/Regiokarte-Kunden andererseits, auszuführen.

Im Vertrag zwischen der VAG und der Stadt, dessen Entwurf der Gemeinderat am 11.12.2018 gemäß Drucksache G-18/263 auch zugestimmt hatte, ist festgelegt, dass die Stadt die durch das FVS für die VAG entstehenden Kosten mit zu einem Maximalbetrag von 300.000,- € (brutto) p.a. erstattet. Der Erstattungsbetrag berechnet sich dabei aus den für die VAG in Zusammenhang mit dem FVS entstehenden Kosten, von denen die Einnahmen abgezogen werden.

Kosten Frelø:

- Regiefunktion VAG
- Betreiberentgelt Grundsystem (57 Stationen, 400 Mieträder)
- Betreiberentgelt Probestationen in den Tuniberg-Ortschaften, in Hochdorf und beim Eugen-Keidel-Bad
- Betreiberentgelt 1. Erweiterung 2020 (17 zusätzliche Stationen, 130 zusätzliche Mieträder)
- Betreiberentgelt 2. Erweiterung 2021 (Weiterführung von fünf Probestationen in Munzingen, Opfingen, Tiengen, Waltershofen und in Hochdorf sowie sechs weitere zusätzliche Stationen)
- Betreiberentgelt Erweiterung LastenFrelø (20 Lastenpedelecs an 15 bestehenden Stationen)

Einnahmen Frelø:

- Kooperation mit den Studierendenvertretungen der Albert-Ludwigs-Universität und der Hochschule für Musik Freiburg
- Werbekooperation mit der badenova (Gestaltungselement auf der Beklebung der Transportboxen der LastenFreløs)

Die Einnahmen aus Nutzungsentgelten verbleiben beim operativem Betreiber und sind daher für die Frage der Finanzierung des Systems durch die Stadt Freiburg nicht relevant.

Frage 7: Aus welchem Grund wurde die Ausweitung des Leistungsangebotes verbunden mit einem höheren Betreiberentgelt nicht dem Gemeinderat zur Entscheidung vorgelegt? Wer hat dies entschieden, bzw. ist hierfür verantwortlich?

Der Gemeinderat hatte mit seiner Beschlussfassung zum Aufbau und Betrieb des Fahrradverleihsystems eine Defizitabdeckung bis zu 300.000,- € pro Jahr aus dem städtischen Haushalt beschlossen und diese Mittel in den Haushaltsjahren 2019 bis 2024



eingestellt. Aufgrund des Ausschreibungsergebnisses für das Grundsystem (57 Stationen, 400 Räder) ergab sich ein finanzieller Gestaltungsspielraum, um das bestehende Angebot zu ergänzen. Im Rahmen der genehmigten Haushaltsmittel hat die Verwaltung diesen Gestaltungsspielraum zur Umsetzung des Gemeinderatsbeschlusses für die Systemerweiterung genutzt. Eine erneute, rein formale Beschlussfassung war haushaltsrechtlich nicht erforderlich. Die Mitglieder des Freiburger Gemeinderates wurden aber über die konkrete Absicht einer Angebotserweiterung sowohl in der Sitzung des Bau-, Umlage- und Stadtentwicklungsausschusses am 13.05.2020, in der Fachgruppe Rad am 28.05.2020 und in den Aufsichtsratssitzungen der Freiburger Verkehrs AG am 23.04.2020, 16.07.2020 und 26.11.2020 ausführlich informiert.

Frage 8: Hat die VAG auch für dieses Angebot ein Betreiberentgelt, natürlich unter Berücksichtigung der generierten Einnahmen, zu bezahlen? Wie hoch wird dieses zusätzliche Entgelt kalkuliert?

Ja, auch für die Erweiterung um 20 Lastenpedelecs zahlt die VAG ein Betreiberentgelt an die nextbike GmbH. Für den Gesamtüberblick über die Einnahmen und Kosten wird auf Frage 6 verwiesen.

Wie hoch sind die zusätzlichen Gebührenverluste durch die erhebliche Inanspruchnahme öffentlicher Flächen, für die keine Sondernutzungsgebühren verlangt werden?

Siehe Frage 5.

Die Einführung eines öffentlichen Fahrradverleihsystems wurde vor allem damit begründet, dass solche Systeme bei vergleichbaren Großstädten quasi Standard seien. Unsere Fraktion bittet um die Darstellung vergleichbarer Angebote in vergleichbaren Städten, einschließlich der dortigen Organisations- und Finanzierungsgrundlagen.

Fahrradvermietsysteme gibt es inzwischen in fast jeder deutschen Großstadt und auch weltweit. Allein die nextbike GmbH betreibt öffentliche Fahrradvermietsysteme in mehr als 80 deutschen Städten. In Baden-Württemberg unter anderem in Lahr, Offenburg, Karlsruhe und im VRN-Gebiet. Die Mehrheit der von nextbike betriebenen Systeme in Deutschland sind durch Kommunen bzw. Verkehrsunternehmen beauftragt und wurden durch öffentliche Vergabeverfahren initiiert. Bei den wenigen eigenwirtschaftlich betriebenen Systemen sind Kooperationen mit Hochschulen, Wohnungsbaugenossenschaften und auch wieder Verkehrsunternehmen unabdingbar, um den Service wirtschaftlich nachhaltig zu realisieren.



Fahrradvermietsysteme sind, wenn sie entsprechend der Daseinsvorsorge flächendeckend und nicht nur in den wirtschaftlich attraktivsten Stadtteilen angeboten werden sollen, defizitär und müssen, wie SPNV- oder ÖPNV-Angebote, aus Drittmitteln mitfinanziert werden. Der Verwaltung ist kein solches qualitativ hochwertiges FVS bekannt, welches eigenwirtschaftlich betrieben wird. Selbst in Berlin, wo die nextbike GmbH den Musikstreamingdienst Deezer als sehr starken Werbekooperationspartner zur Querfinanzierung gewinnen konnte, finanziert der Senat das System laut Medienberichten mit 7.500.000,- € über die Laufzeit von fünf Jahren.

Frage 9: Prüft die Verwaltung - angesichts der konkreten Finanzlage der Stadt - die vollständige Privatisierung des Fahrradverleihsystems, vergleichbar dem Angebot in anderen Städten?

Die VAG hat als Ergebnis der Ausschreibung des operativen Betriebs mit der nextbike GmbH einen Vertrag abgeschlossen, der noch bis einschließlich 2024 läuft. Dieser Beauftragung hat der Gemeinderat mit der Drucksache G-18/263 zugestimmt. Es ist rechtlich nicht möglich, aufgrund der aktuellen Haushaltssituation aus diesem laufenden Vertrag auszusteigen. Ein vollständig eigen- bzw. privatfinanziertes Fahrradverleihsystems vergleichbar zum jetzigen Angebot gibt es auch in anderen deutschen Städten nicht (siehe auch Antwort zu Frage 8).

Eine erneute Diskussion über die Finanzierung eines öffentlichen Fahrradvermietsystems in Freiburg sollte aus unserer Sicht bei der Vorbereitung einer Folgeausschreibung (Systemstart in 2025, Vorbereitungsstart 2023) geführt werden.

Frage 10: War die Stadt Freiburg an dem 2019 vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ausgeschriebenen Modellversuch „Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme – Neue Mobilität in Städten“ beteiligt/eingebunden? Falls nein, aus welchem Grund und wer ist für die Kenntniserlangung derartiger Ausschreibungen und eine entsprechende Beteiligung/Teilhabe zuständig?

Der Modellversuch und die diesbezügliche Ausschreibung des damaligen Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung fand im Jahr 2009, nicht in 2019 statt. Ausschreibung und Modellversuch war der Verwaltung seinerzeit bekannt und wurde mit Interesse verfolgt. Allerdings überwog zu diesem Zeitpunkt in Freiburg eine gewisse Skepsis gegenüber den damals noch relativ neuen und unerprobten Systemen und es gab daher auch keine Beschlusslage zur Einführung eines FVS. Aus unserer Sicht hat die Stadt gut daran getan, zunächst die Erfahrungen anderer Städte abzuwarten und diese dann im eigenen System zu berücksichtigen.



Wir hoffen, Ihnen mit unseren Ausführungen einen geeigneten Überblick zu geben und stehen auch sehr gerne jederzeit für ein persönliches Gespräch zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
FREIBURGER VERKEHRS AG



Benz



Bartosch

