

MACHBARKEITSSTUDIE

NEXT BIKE - SOPRON

Auftraggeber



Mobilitätszentrale Burgenland
DI Roman Michalek
A-7000 Eisenstadt, Domplatz 26



Auftragnehmer

Scardobona Consulting Kft
DI András Vissi, Mag Zoltán Tóth
H-9400 Sopron, II. Rákóczi Ferenc str. 47.
www.scardobona.hu



mecca - Ingenieurbüro
DI Dr. Hannes Schaffer
DI Andreas Dillinger, Karolina Nowak
A-1130 Wien, Hochwiese 27a
www.mecca-consulting.at

Sopron, 2010. März

Inhaltsverzeichnis

1. Kurzfassung	4
2. Der Hintergrund des Projektes	6
2.1. Ausgangslage für städtisches Fahrradverleihsystem in Sopron.....	6
2.1.1. Fahrradsysteme in verschiedenen strategischen Dokumente.....	7
2.1.2. Anpassung des Next Bike Systems.....	8
3. Entwicklung eines Fahrradverleihsystems	8
3.1. Bestehende Fahrradinfrastruktur	8
3.1.1. Begründung des Entwicklungsanspruches.....	8
3.1.2. Radfahrer im West Pannonien und in Sopron	9
3.1.3. Derzeitige Dienstleistungen.....	10
3.2. Was ist Next Bike?.....	10
3.2.1. Der Betrieb des Next Bike Systems.....	10
3.2.2. Sopron.....	11
3.3. Ziele und Zielgruppen des Next Bike Systems.....	11
3.3.1. Zielsystem	11
3.3.3. Beschreibung der Zielgruppen.....	12
3.4. Ungarische Gegebenheiten, beschränkende Faktoren.....	13
4. Mögliche Umsetzung - Standorte	13
4.1. Vorgeschlagene Standorte der Next Bike Terminals und Zahl der Stellplätze	13
4.2. Der Aufbau des Systems	17
4.3. Potenzielle Betreiber und Service-Partner.....	18
4.4. Verwertung der Werbeflächen, potenzielle Werbepartner	18
4.5. Kostenkalkulation des Systems.....	18
Bibliographie	20
Interviews - Übersicht.....	20

1. KURZFASSUNG

Im Rahmen des GreMo Pannonia AT-HU ETZ Projektes hat die Mobilitätszentrale Burgenland der Scardobona Consulting GmbH. (Sopron) am 10. Dezember 2009 den Auftrag gegeben in Zusammenarbeit mit mecca-Ingenieurbüro (Wien) eine Machbarkeitsstudie mit dem Titel „Next Bike-Sopron“ mit den folgenden Inhalten und Schwerpunkten anzufertigen:

Ziel der Machbarkeitsstudie Next Bike-Sopron ist es zu klären, unter welchen Voraussetzungen eine Etablierung eines solchen Fahrradverleihsystems in Sopron möglich wäre.

Grundlagenerhebung:

Klärung der Frage, ob die Stadt Sopron grundsätzlich Interesse an einem Next Bike System hat

Businessplan:

- Wer könnte als Betreiber für das Next Bike System in Sopron zur Verfügung stehen?
- Wo sollten die Next Bike Terminals platziert werden und wie viele Stellplätze sollten es jeweils geben?
- Wie könnte das Service für die Räder organisiert werden?
- Wie könnte eine Callcenter-Lösung funktionieren?
- Welche Möglichkeiten sind zur Finanzierung des Verleihsystems gegeben?
- Welche Next Bike Werbepartner könnte es geben?
- Wann könnte das System starten?

Im Rahmen der Bearbeitung der Studie haben die Auftragnehmer folgendes aufbereitet:

- Strategische Unterlagen der Stadt, Kleinregion und Region, welche sich mit der Entwicklung des Fahrradverkehrs beschäftigen, erforscht;
- Relevante Statistiken untersucht: Fahrradverkehr und die Art der Nutzung (alltäglich, touristisch), Angebot und Nachfrage der Fahrradverleiher;
- Europäische Best Practice Beispiele und andere ähnliche ungarische Projekte auf ihre Adaptationsmöglichkeiten eingehend geprüft;
- Technologischen Möglichkeiten zur Erstellung eines Next Bike Systems in Ungarn geprüft: Zahlung mit Bankkarte, sonstige Alternativen zum Verleih zB.: SMS, Terminal an den Standorten;
- Interviews über die Einführung des Systems und dessen Betriebsmöglichkeiten mit Vertretern (12 Personen) relevanter Organisationen (Fahrradverleih und Service, Tourismus – Fremdenverkehr, Werbung – Marketing, öffentlicher Verkehr, Gemeindevertreter)

Die wichtigsten Ergebnisse der Studie:

- Die Leitung der Stadt Sopron und die Fachleute sind mit der Einführung eines flexiblen Verleihsystems, ähnlich wie Next Bike, einverstanden.
- Laut der Erfahrungen ist im alltäglichen Verkehr mit einer niedrigeren und im Fremdenverkehr mit einer höheren Nachfrage zu rechnen. Überwiegend halten Gastgeber und Dienstleistungsbetriebe in der Tourismus Branche die Erstellung des Systems für besonders wichtig.
- Der Betrieb des Systems, welches von Touristen (400.000 Übernachtungen pro Jahr in Sopron) benutzt wird, wäre nur im Fall der Einbeziehung des 30 km Einzugsbereichs von Sopron sinnvoll. Sowohl an der ungarischen (Neusiedler See Ufer, Soproner Gebirge) als auch an der österreichischen Seite (Neusiedler See Ufer, Mittel-Burgenland) ist die Einrichtung von Next Bike Standorten an touristischen Attraktionen befürwortet.
- Das in Planung stehende System auf der ungarischen Seite soll mit dem österreichischen Netzwerk kompatibel sein. Die Festlegung der Standorte soll an öffentliche Verkehrsdienstleistungsanbieter (Raaber Bahn, Kisalföld Volan) angepasst werden.
- Die ungarische Einführung des Next Bike Verleihsystems, welches in Österreich auf der Nutzung der Bank-/Kreditkarte basierend betrieben wird, wirft Fragen für die Umsetzung durch die Skepsis der Ungarn gegenüber dieser Zahlungsmethode auf.
- Der österreichische Tarif wäre in Ungarn auch entsprechend.
- Den Betrieb des Systems (Service, Instandhaltung, Logistik der Fahrräder) würden mehrere öffentliche, städtische Dienstleister als auch Privatdienstleister übernehmen.
- Weitere Abstimmungen sind jedoch für die geplanten Standorte und die Zusammenarbeit mit der Stadt als auch für die Einbeziehung der Dienstleister für Werbezwecken nötig.

2. DER HINTERGRUND DES PROJEKTES

2.1. Ausgangslage für städtisches Fahrradverleihsystem in Sopron

Lärm, Abgase, starker Verkehr und die somit bedingten Unfälle sind keine neuen Probleme in den Städten. Dies zeigt immer offensichtlicher, dass eine radikale Veränderung im Verkehr erreicht werden muss, um eine sichere und wohnliche Umgebung zu garantieren.

Die Lebensqualität in den Städten kann durch die Benützung alternativer Verkehrsmittel gegenüber Autos, in erster Linie durch das Radfahren, verbessert werden. Hierfür jedoch müsste noch Überzeugungsarbeit geleistet werden, um die Mentalität der Menschen hinsichtlich der Wahl ihres Verkehrsmittels zu ändern.

Gemäß der finanziellen Situation ist es zurzeit für alle Menschen in der Region möglich frei zwischen unterschiedlichen Verkehrsmitteln zu wählen. Allerdings bietet sich die Fahrt mit dem PKW und die damit verbundene Sicherheit im Verkehr aufgrund des wenig entwickelten öffentlichen Verkehrs, als eine vermeintlich attraktive Alternative an. Dementsprechend ist auch der Anteil des Autoverkehrs in der Gesamtbetrachtung hoch.

Während das Angebot an Parkplätzen in der Stadt entsprechend dem Ausmaß an motorisierten Verkehrsmitteln bereitgestellt wird, ist die Kapazität bzgl. Fahrradabstellvorrichtungen nur gering ausgebaut. Dies wird allerdings seit 2008 durch OTÉK (Nationale Raumordnung und Bauwesen) Ergänzungen geregelt.

Des Weiteren können Radfahrer auch durch verschiedene Hindernisse oder auch aggressive Autofahrer entmutigt werden am Verkehr teilzunehmen. Da auch kein entsprechender Platz für eine sichere Lagerung der Fahrräder zur Verfügung steht, erweist sich der Fahrradverkehr benachteiligt.

In größeren europäischen Städten wurde schon vor ein paar Jahren entdeckt, dass der immer zunehmende Autoverkehr mit Hilfe von Fahrradverleihsystemen deutlich zurückgegangen ist. Folglich ist die Idee entstanden, in Vororten wohnende Personen, welche am Morgen in die Innenstadt zur Arbeit fahren und am Nachmittag wieder heimkehren, die Möglichkeit anzubieten ihre PKWs am Rande der Innenstadt an einem sicheren Parkplatz stehen zu lassen und ihren im Zentrum liegenden Arbeitsplatz mit dem Fahrrad zu erreichen.

Auf dieser Idee basierend wurde das Pariser „Vélib“ im Jahr 2007 gegründet, welches zu Beginn über 10 000, später schon mehr als 20 000 Fahrräder und 1 450 Abstellplätze verfügt. Im Stadtzentrum befindet sich im Durchschnitt alle 300 Meter eine Fahrradverleih-Stelle, an der man ein Fahrrad schnell und automatisiert ausborgen kann. Aufgrund des günstigen Preises, Einfachheit und Umweltfreundlichkeit wurde das System besonders populär. Diese Popularität konnte sich trotz zahlreicher Diebstähle und hoher Anzahl beschädigter Fahrräder halten. Im Gegenteil, die Beliebtheit des Systems ist sogar durch seine Benutzerfreundlichkeit weiter gewachsen. Der Tarif bei diesem und ähnlichen Systemen wird im Allgemeinen so festgelegt, dass eine kurzfristige Nutzung vorteilhaft erscheint.

Deshalb ist die erste halbe Stunde generell kostenfrei. Danach muss ein exponentiell ansteigender Betrag für jede weitere Zeiteinheit bezahlt werden. Das System in Paris bisher das Größte in Europa ist, gibt es noch andere Systeme in Kopenhagen, Brüssel, Luxemburg, Barcelona, Frankfurt, Berlin, Köln, Stuttgart, München und Wien. Diese Studie untersucht deshalb eine mögliche Verwirklichung des Next Bike Systems in Sopron.

2.1.1. Fahrradsysteme in verschiedenen strategischen Dokumente

Die meisten regionalen Entwicklungskonzepte und Programme befürworten die Popularisierung des Radfahrens und betonen daher die Werbung des Fahrradtourismus. Die sich mit dem Radfahren beschäftigenden Programmdokumente der West-Pannonischen Region sind veraltet. Dennoch sind das Dokument mit dem Titel „*Mit einem Fahrrad in West-Pannonien*“, welches von dem Konsortium TTK-Pannonvelo im Jahr 2002 erstellt worden ist, wie auch das Dokument „*Fahrrad-touristische Marketingstrategie der West-Pannonischen Region*“, welches im Jahr 2003 vom ungarischen Fahrradclub entworfen wurde, bedeutend. Da jedoch wesentliche Veränderungen im Bereich der infrastrukturellen Bedingungen hinsichtlich des Radfahrens und auch in seiner Beurteilung in den letzten 7-8 Jahren erfolgten, können die soeben erwähnten Dokumente als nicht zeitgemäß bezeichnet werden.

Die Priorität 1.2 des umfassenden Regionalprogramms der West-Pannonischen Region (V.1. die Bewahrung und Verbesserung der Umweltqualität), welche im Jahr 2007 erarbeitet worden ist, unterstreicht die notwendige Reduzierung der Umweltbelastung aufgrund der Motorisierung. Darüber hinaus betont dieses Dokument, dass die Bedingungen des Fahrradverkehrs und des Fahrradtourismus durch die Entwicklung von neuen Fahrradwegen, den Ausbau des Verleihnetzwerks und durch Sensibilisierung verbessert werden soll.

Laut dem Zukunftsbild des Dokuments „*Mit dem Fahrrad in West-Pannonien*“ wird die Region als „... **die Region des Radfahrens**, wo Bevölkerung, Institutionen und Touristen ihre Produktivitäts- und Rekreationstätigkeiten gemäß der Grundlage der nachhaltigen Entwicklung bewusst organisieren und daher das Fahrrad als ein Verkehrs-, Sport-, und Tourismusmittel mit zunehmenden Anteil in Anspruch nehmen.“

Im Zusammenhang mit dem Thema „Radfahren“ gilt das Dokument mit dem Titel „*Radfahrer-Ungarn Programm 2007-2013*“ als das aktuellste offizielle Programmdokument. Dieses Dokument wurde durch starken Einfluss der Bevölkerung erstellt, da es sehr mit dem Neu-Ungarn Entwicklungsplan harmonisiert. Darüber hinaus enthält das Dokument viele abgestimmte Aktionen mit dem Ziel zu Sensibilisierung und Veränderungen im Management. Das Grundziel dieses Programms ist es den Anteil des Fahrradverkehrs zu erhöhen, welches durch ein leicht-erreichbares Fahrradverleihsystem gefördert werden kann.

Laut der Integrierten Stadtentwicklungsstrategie der Stadt Sopron (2008) besteht: „*Neben der Erweiterung des Wegenetzwerkes (...) eine weitere Priorität [, nämlich] die Erstellung eines on-line Verleihsystems im Bereich des Fahrradverleihs*“.

Das im Jahr 2006 erstellte Verkehrsentwicklungskonzept von Sopron betont die hervorgehobene Rolle des Fahrradverkehrs. Im Dokument werden auch Radfahrstrecken vorgeschlagen. *„Eines der Hauptziele des touristischen Entwicklungskonzepts ist die Entwicklung „der grünen Stadt Sopron“. Deswegen soll das Radverleihungssystem im Neusiedler-See Gebiet mit dem Nachbargebiet von Burgenland verknüpft werden. Zusätzlich spricht die Verbesserung der Luftqualität aufgrund von weniger Verkehr in der Innenstadt für die Befürwortung des Radfahrens.“*

Das Next Bike System trägt somit wesentlich zu diesem Zukunftsbild bei, da es das Radfahren durch eine einfache und benutzerfreundliche Dienstleistung für die lokale Bevölkerung als auch für Stadtbesucher ermöglicht.

2.1.2. Anpassung des Next Bike Systems

Laut der Selbstverwaltungsdaten der Stadt Sopron befinden sich 8,5 km ausgebaute Fahrradwegstrecken in der Stadt. Den größten Teil dieser Strecke stellt die Verbindung zwischen Ágfalva (Agendorf) und dem südöstlichen Handelszentrum und Industriegebiet dar. Diese Strecke liegt entlang der Linie: Ágfalvi Weg. – Erzsébet Garten - Deák Platz - Győri Weg -Ipar Ring. Als Ergebnis der laufenden Entwicklungen wird der Verbindungsweg zwischen Ágfalva (Agendorf) und Schattendorf (Somfalva) hergestellt, welcher auch als Fahrradweg fungieren wird und somit eine direkte Verknüpfung mit dem österreichischen Fahrradwegsystem bietet.

3. ENTWICKLUNG EINES FAHRRADVERLEIHSYSTEMS

3.1. Bestehende Fahrradinfrastruktur

3.1.1. Begründung des Entwicklungsanspruches

Derzeit gibt es drei Plätze in Sopron an der Fahrräder verliehen werde. Die Leihgebühren unterscheiden sich nur unwesentlich. Das Service des lokalen Tourinform Büros am Deák Platz hat laut Statistik im Jahre 2009 217-mal Fahrräder verliehen. Die Zahl der Kunden, welche das Service des Tóth und Sohn Fahrradgeschäfts und Werkstatt „Tóth és Fia Kerékpárbolt“ in Anspruch genommen haben, sank hingegen erheblich nach der Eröffnung des Verleihs am Deák Platz. Obwohl es sich hier um ein Fahrradgeschäft mit Wartungsservice handelt, wo Fahrräder in der eigenen Anlage repariert werden können, erweist sich das Geschäft nach Angaben der Besitzer als wenig rentabel.

Während die bisherigen Verleihsysteme an erster Stelle eine Mobilitätslösung für Stadtbesucher bieten, spricht das Next Bike System zusätzlich Pendler an, denen dann Fahrräder für den Weg zur Arbeit in der Innenstadt zu Verfügung stehen.

Abgesehen von den bereits oben genannten Verleih-Möglichkeiten offerieren Hotels und Pensionen ebenso einen Fahrradverleih-Service. Dieser ist jedoch meistens in Angebotspaketen seitens der Hotels oder Pensionen inkludiert. Laut bisheriger Konsultationen würden diese ihre Dienstleistungen bezüglich der Fahrräder einstellen sofern ein anderes System von einem externen Service-Partner zum Einsatz kommen würde.

Fahrradverleih Möglichkeiten in Sopron			
Name	Dienstleistungen	Preise	Sonstiges
Tourinform Deák Platz	- Verleih	1.000Ft/4 Std. 1.500Ft/Tag	kaum Werbung, es wird in einem Satz auf der Homepage erwähnt.
Tom Bike Fahrradverleih	- Verleih - Tourführung	1.200Ft/ halb Tag 1.600Ft/Tag (Anzahl Rabatt)	http://www.ambrits.hu/tombike/
Tóth und Sohn Fahrradgeschäfts und Werkstatt	- Verleih - Wartung - Fahrradgeschäft	1.000- 1.700Ft/4 Std. 1.500- 2.600Ft/Tag Zeitrabatt	http://members.chello.hu/toth.jozsef401/

Die zurzeit in Sopron vorherrschenden Lärm- und Schadstoffbelastungen werden hauptsächlich durch den motorisierten Verkehr verursacht. Stark betroffen sind hier die meist befahrenen Straßen (Győri Str., Csengery Str., Mátyás király Str., Erzsébet Str. Várkerület). Maßnahmen zur minderen Benutzung von motorisierten Verkehrsmitteln wie beispielsweise der Umstieg zu öffentlichen Verkehrsmitteln und die Steigerung des Anteils an Fahrrad- und Fußgängerverkehr kann diesbezüglich Abhilfe bringen.

3.1.2. Radfahrer im West Pannonien und in Sopron

Die Zahl und Zusammensetzung der Radfahrer lässt sich nur schwierig bestimmen. Gemäß dem Dokument „Mit dem Fahrrad in West-Pannonien“ („Kerákpárral a Nyugat-Dunántúlon“) ist ein ständiger Anstieg an Radfahrern zu erkennen. Jedoch ist eine genaue Angabe über die Zahl der regelmäßigen Radfahrer nicht gegeben. Weiters werden auch Gründe für die geringe Benützung des Fahrrades aufgezeigt. Ungenügende Infrastruktur, bestehende Unfallgefahr und ungünstige Abstellmöglichkeiten beeinflussen dabei nachteilig den Entschluss mit dem Fahrrad zu fahren.

Nach Einschätzungen gastwirtschaftlicher und anderer Unternehmen aus übrigen Dienstleistungsbranchen stammt die Mehrheit von Fahrradtouristen aus Österreich, den Niederlanden und Deutschland.

Laut der im Jahre 2008 angefertigten „Integrierten Stadtentwicklungsstrategie der Stadt mit Sopron“ ist der Anteil der Radfahrer im Verhältnis zum Gesamtverkehr niedrig. Dies wird, wie bereits erwähnt, auf den Mangel an errichteten Fahrradwegen zurückgeführt. Die

momentane Ausstattung liegt bei 0,47 m Fahrradweg /Einwohner. Die Strategie fokussiert daher auch auf die Entwicklung eines Fahrradinformationssystems und auf zusätzliche Fahrradabstellmöglichkeiten.

3.1.3. Derzeitige Dienstleistungen

Mangelnde Dienstleistungen bzw. deren niedrige Qualität bekräftigen zum Teil die Entscheidung das Fahrrad nicht zu benützen. So beispielsweise stehen für Radtouristen, welche lange Strecken fahren wollen, keine Karten oder Informationsbroschüren vor Ort zur Verfügung. Andererseits können mit Hilfe des Internets Routen online entworfen und ausgedruckt werden. Dieses Angebot wird daher von Vielen genutzt, sodass sie bereits mit einem individuell angefertigten Tourenplan Sopron und die Umgebung besuchen. Die Verleihgeschäfte werden hingegen von dieser Touristengruppe nicht in Anspruch genommen, da für längere Touren meistens eigene Fahrräder benutzt werden. Die Verleihgeschäfte bieten nur einfache und zweckerfüllende Kurzstrecken-Fahrräder. Das zu etablierende Next Bike System und die Art der Fahrräder eignen sich eher für den Innenstadtverkehr oder zum kurzen Radeln in der näheren Umgebung der Stadt. Somit bietet es für längere Strecken weniger Attraktivität.

Da die Dienstleistungen sich derzeitig nur auf Fahrradhandlungen, Reperaturservice und auf die bisher genannten Leihmöglichkeiten beschränkt, beschäftigt sich die Na-túra KG mit der Organisation und Leitung von Touren in Sopron und der Umgebung des Neusiedler Sees. Weiters gibt es auch eine Homepage zur Werbung von Radtouren in der Umgebung des Neusiedler Sees, welche online auf www.fertoparton.hu zu finden ist. Ebenso sind dort vier verschieden lange Tourenangebote mit Karten erhältlich. Dennoch sind jegliche Radtour-Angebote, Informationsmaterial als auch Angebotspakete in den lokalen Reisebüros als fehlend zu bezeichnen.

3.2. Was ist Next Bike?

Next Bike ist ein marktorientiertes Fahrrad-Verleihsystem, das eine dynamische und angenehme Alternative für den Kurzstreckenverkehr darstellt. Next Bike wurde im Jahre 2004 von Ralf Kalupner in Leipzig gegründet. Hier hat Next Bike seinen Sitz, wo heute auch 20 Mitarbeiter tätig sind. Die regionalen Service-Partner betreuen in enger Abstimmung mit der Zentrale die Fuhrparks auf 21 deutschen Standorten (Stand 2009). Hinzu kommen noch die österreichischen, schweizerischen und neuseeländischen Partnerschaften. Die Einnahmen des marktorientierten Verleihsystems bestehen aus Verleihgebühren und der Vermarktung von Werbeflächen, welche am Fahrradrahmen angebracht sind.

3.2.1. Der Betrieb des Next Bike Systems

Als ein Grundelement des Systems werden Fahrrad-Standorte an verschiedenen frequentierten Plätzen der Gemeinde aufgebaut. Bei der ersten Nutzung wird kostenfrei ein Next Bike-Kundenkonto erstellt, auf welches man telefonisch oder auch online zugreifen

kann. Zur Bestätigung der Kontodaten muss eine Zahlung im Wert von einem Euro überwiesen werden. Dieser wird als Fahrtguthaben direkt auf das neuangelegte Benutzerkonto verbucht und ist später wieder für den Verleih eines Fahrrades verwendbar. Einmal registriert, können an allen Next Bike-Standorten bis zu vier Räder, je nach Anfrage auch mehr, von einer Person ausgeliehen werden. Man gibt das Radkennzeichen des gewünschten Fahrrades an und erhält kurz darauf den Code zum Öffnen des Zahlenschlosses. Mit diesem Code kann das Rad auch bei Pausen während der Fahrt ab- und aufgeschlossen werden. Ist die Fahrt beendet, muss die Hotline erneut angerufen werden um das Radkennzeichen an zugeben und den Rückgabeort zu nennen. Neben dem individuellen Verleih stehen die Fahrräder auch für Gruppenfahrten und Veranstaltungen zur Verfügung.

3.2.2. Sopron

Sopron liegt an der westlichen Grenze von Ungarn, am Fuß der Alpen, 60 km von Wien und 220 km von Budapest. Es ist eine der ältesten Schmuckkästchen des Landes. Sopron vereinigt in sich Vergangenheit und Gegenwart. Es bildet eine Brücke zwischen Ungarn und seinen westlichen Nachbarn und öffnet somit für die ausländischen Gäste ein Tor zu Ungarn, sowie es auch das Wappen der Stadt symbolisiert.

Die natürlichen Umgebung, die Wanderwege der bewaldeten Hänge, die Aussichtstürme, die Quellen und die Nähe des Neusiedler-Sees machen Sopron zu einem der schönsten und angenehmsten Erholungsorte Ungarns. Nach Budapest ist Sopron die zweite Stadt mit den meisten Denkmälern in Ungarn. Die Anzahl der Denkmäler liegt bei ungefähr 500. Die denkmalgeschützten Gebäude, die sich in der Innenstadt und in der Umgebung von Sopron befinden, bieten eine einmalige Atmosphäre wenn man den Straßen entlang schlendert.

Die ausgezeichneten Weine der Region verleihen der Stadt ebenfalls eine starke Anziehungskraft. Die Stadt erfreut sich daher auch bei Weinkennern und –genießern immer größerer Beliebtheit.

3.3. Ziele und Zielgruppen des Next Bike Systems

3.3.1. Zielsystem

Die Grundziele der Entwicklung des Next Bike Systems:

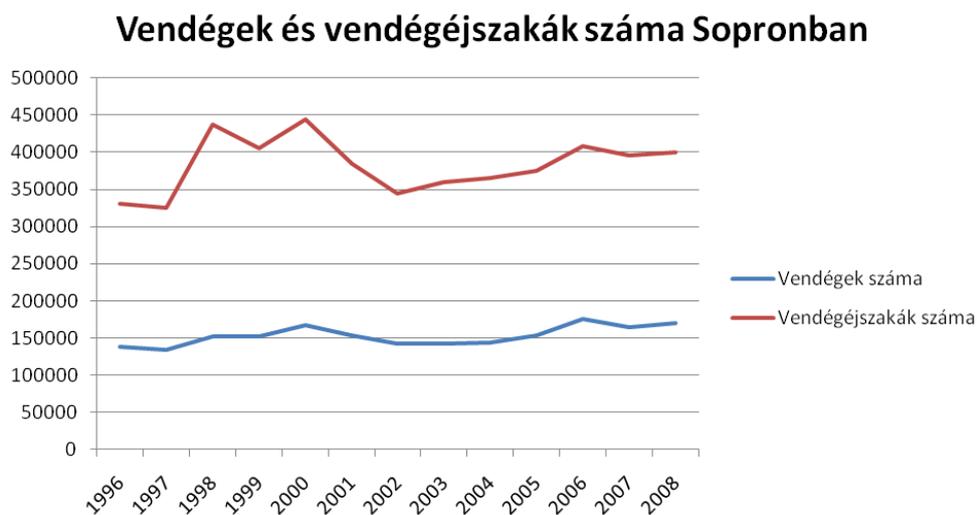
- Angebot einer kostengünstigen und leichterreichbaren Alternative für innerstädtische Fahrten und Kurzstrecken
- Reduzierung der Umweltbelastung in der Innenstadt durch Umleiten des motorisierten Verkehrs in Richtung Fahrradverkehr
- zeit- und kostensparend
- Förderung des nachhaltigen Verkehrs
- gesellschaftliche und gesundheitliche Vorteile

3.3.2. Beschreibung der Zielgruppen

Aus den Forschungsergebnissen kann abgeleitet werden, dass die primäre Zielgruppe in Sopron neben der lokalen Stadtbevölkerung, Touristen darstellt. Hinsichtlich der Motivation für das Radfahren können zwei Untergruppen unterschieden werden. Die Erste zielt auf den alltäglichen Verkehr ab, während die Zweite Tour-Radfahrer umfasst. In der ersten Kategorie befinden sich die Stadtbevölkerung von Sopron und die hier Beschäftigten. Zu der zweiten Kategorie gehören die Touristen. Fahrräder des Next Bike Systems sind wegen ihrem strukturellen Aufbau hauptsächlich für Kurzstrecken geeignet. Dies deutet aber nicht auf einen Nachteil hin, weil Touristen für längere Strecken ihre eigenen Fahrräder mitbringen und benutzen.

In den vorigen Jahren wurden durchschnittlich ca. 400.000 Übernachtungen bei den gewerblichen Unterkünften in Sopron registriert. Dies verdeutlicht somit die touristische Anziehungskraft dieser Stadt und die begründete Einführung des Systems.

Das folgende Diagramm stellt die Zahl der Touristen und die Übernachtungen dar.



Der Fahrradtourismus ist in Europa eine der sich am erfolgreichsten entwickelnden Fremdenverkehrsbranchen der letzten Jahrzehnte. Die Tatsache, dass das Fahrrad immer öfter bei Reisen, zu Erholungszwecken oder im Alltagsleben benutzt wird, kann als steigendes Umweltbewusstsein in der Bevölkerung gedeutet werden.

Wir können behaupten, dass das Interesse für Radfahren auch in Ungarn immer stärker geworden ist. In Ungarn werden ca. 300.000 Fahrräder jährlich verkauft und der Anteil der Fahrräder, welche zu einer anspruchsvolleren Qualitätskategorie gehören, wird immer größer.

Neben den Touristen darf die lokale Stadtbevölkerung nicht vernachlässigt werden, da die Einführung des Next Bike Systems auch für die zu einer verbesserten Mobilität innerhalb der Stadt beiträgt. Die Wirksamkeit des Fahrrades im Stadtverkehr ist beinahe unübertrefflich. Auf kürzeren Strecken ist das Fahrrad signifikant schneller, als das PKW oder

andere Öffentliche Verkehrsmittel ÖPNVs. Ebenso ist das „Parken“ wesentlich leichter. Diese Tatsache gilt besonders für Sopron, da es in vielen Fällen leichter ist zu Fuß von einem Ort zum anderen zu gelangen, als mit dem lokalen Busverkehr. Mit dem Fahrrad kann die Fahrdauer weiter gekürzt werden. Dies verleiht dem Next Bike System eine erhebliche Anziehungskraft.

3.4. Ungarische Gegebenheiten, beschränkende Faktoren

Bezüglich der Einführung des Systems in Ungarn, müssen folgende Faktoren beachtet werden:

- die Gewohnheiten bezüglich der Weitergabe von Kredit/Bankkartennummern
- in der Innenstadt von Sopron und in der unmittelbaren Nähe müssen die gültigen Regelungen des Denkmalschutzes beim Aufbau von Fahrradstationen eingehalten werden
- der rechtliche Rahmen und die fahrradfreundliche Infrastruktur ist veraltet bzw. fehlerhaft
- Datenmaterial zum Thema Radfahren: Soweit Daten vorhanden sind erweisen sich als unzureichend. Eine genaue Schätzung ist nicht möglich, was die Erhebung der Zahl der potenziellen Benutzer des Systems etc. erschwert.
- Thema Radfahren steht nicht im Zentrum der politischen Diskussion
- Außerdem lohnt es sich, den ganzen Verleihvorgang des ursprünglichen Systems zu ermessen, um Diebstahl und andere Missbräuche effektiv vermeiden zu können. Die öffentliche Sicherheit in Sopron ist landesweit als exzellent anzusehen.

4. MÖGLICHE UMSETZUNG - STANDORTE

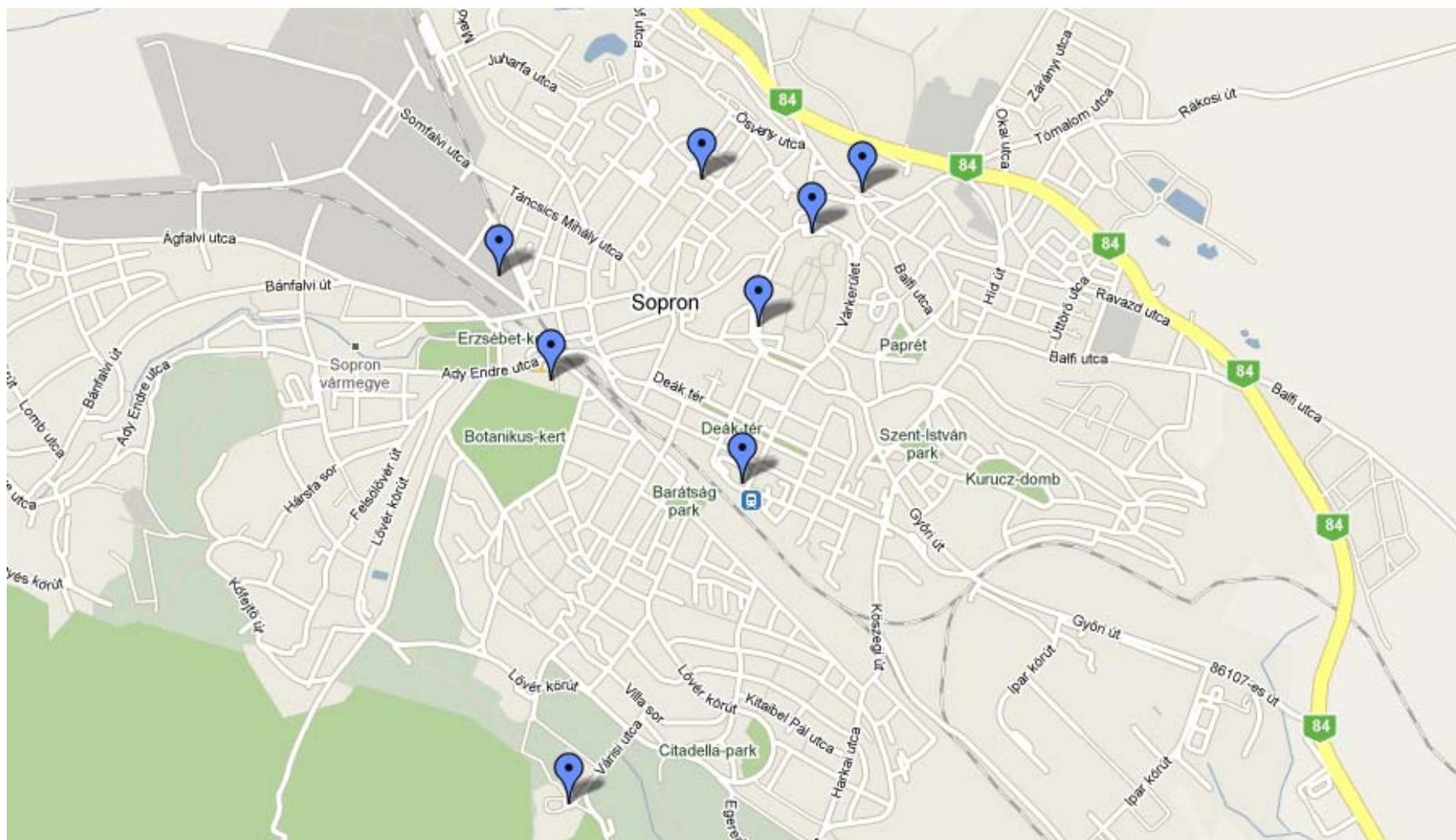
4.1. Vorgeschlagene Standorte der Next Bike Terminals und Zahl der Stellplätze

Anhand der Ergebnisse der Studie und der Interviews werden folgende Standorte für die Next Bike Terminals vorgeschlagen. Das Fahrradverleihsystem soll nicht nur in Sopron Besuchern und Touristen zur Verfügung stehen, sondern auch im 30 km Einzugsgebiet der Stadt wie auch im österreichisch-ungarischen Grenzraum die Möglichkeit zum Radfahren bieten. Darum sind die vorgeschlagenen Standorte für Terminals entsprechend unterteilt.

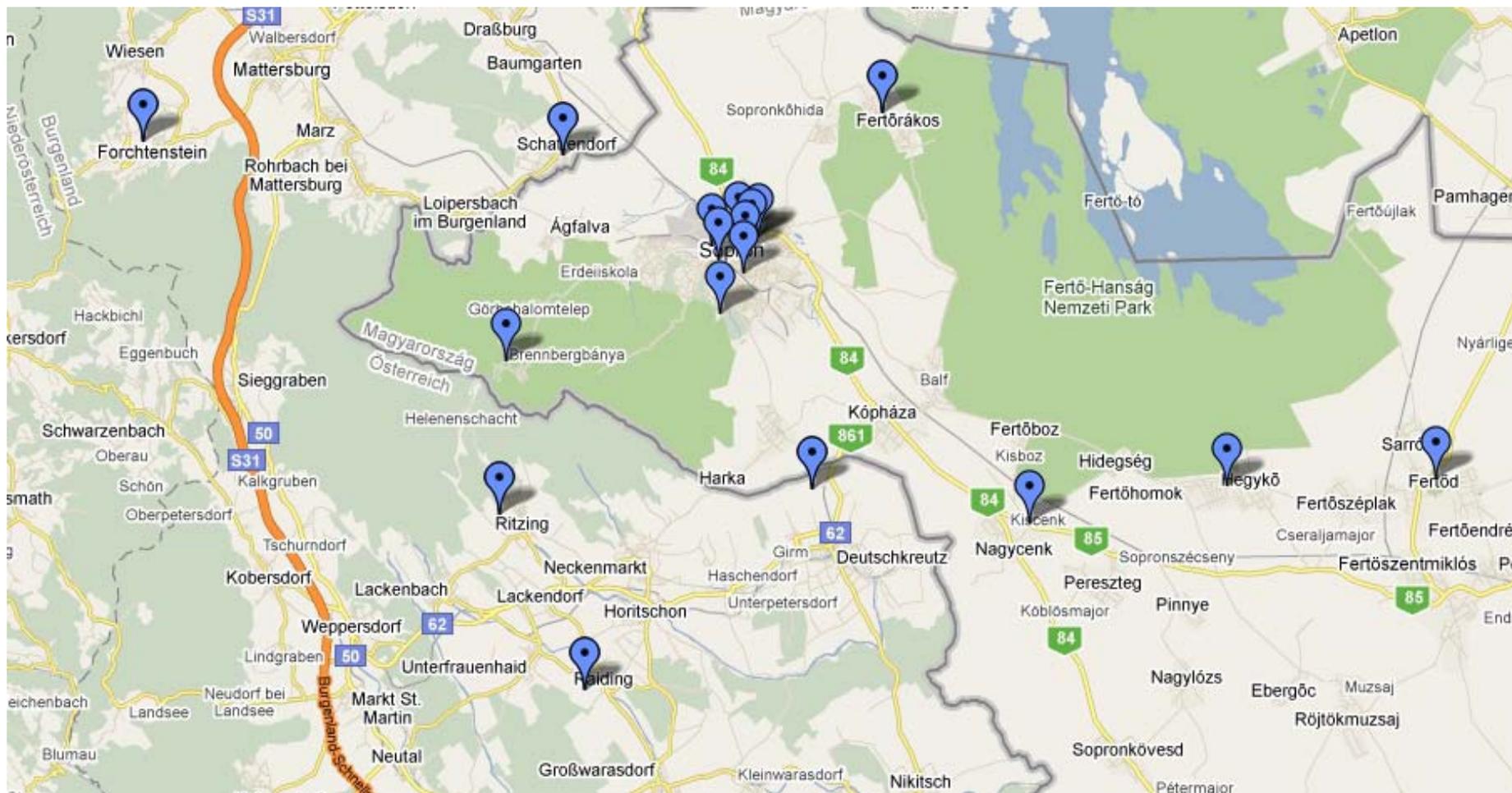
Sopron Stadt		
Vorgeschlagener Standort	Anzahl (Stk.)	Potenzial in der Umgebung
ROeEE Bahnhof	12	<ul style="list-style-type: none"> • Bedeutender Passagierverkehr (Pendler und Touristen). • Die meisten lokalen Buslinien halten hier.
Volan Busbahnhof	6	<ul style="list-style-type: none"> • Bedeutender Passagierverkehr (hauptsächlich Pendler, 14 000 Passagiere pro Tag).

Petőfi Platz – Tiefgarage	12	<ul style="list-style-type: none"> • Befindet sich direkt an der Innenstadt. Tiefgarage mit 240 Parkplätzen.
Hotel Sopron	6	<ul style="list-style-type: none"> • Vier Sterne Hotel mit 100 Zimmern.
Várisi Str. Endstation	12	<ul style="list-style-type: none"> • Befindet sich in unmittelbarer Nähe des Hotels Szieszta, des Hotels Lóvér, des Hotels Fagus, und des Sanatoriums.
Studentenwohnheime der West-Ungarischen Universität (RK und UK), Ady Endre Str.	6	<ul style="list-style-type: none"> • Studentenwohnheim für 450 Studenten, Universitätszentrum und botanischer Garten.
Studentenwohnheime der West-Ungarischen Universität (LUK und VUK), Baross Str.	6	<ul style="list-style-type: none"> • Studentenwohnheim für 400 Studenten, Mandarin Pension (mit einer Kapazität von 70 Personen).
Burgring	6	<ul style="list-style-type: none"> • Parkplatz
Sopron Umgebung		
Brennberg – Bushaltestelle	6	<ul style="list-style-type: none"> • Historischer Vorort von Sopron, Naturtourismus.
Nagycekk – Parkplatz der Kleinbahn	6	<ul style="list-style-type: none"> • Széchenyi Gedenkmuseum. • Museumbahn
Hegykő – SÁRA Thermalbad	6	<ul style="list-style-type: none"> • 100.000 Übernachtungen pro Jahr.
Fertőd – Eingang des Schlosses Eszterházy	6	<ul style="list-style-type: none"> • seine laufende Renovierung ist ein bedeutendes Projekt; die Besucheranzahl wächst wesentlich.
Fertőrákos – Bischofsschloss	6	<ul style="list-style-type: none"> • Neusiedler-See Ufer
Sopron Umgebung - österreichische Seite		
Raiding	6	<ul style="list-style-type: none"> • Geburtshaus von F. Liszt
Lutzmannsburg	6	<ul style="list-style-type: none"> • Sonnentherme
Deutschkreutz	6	<ul style="list-style-type: none"> • Freibad
Ritzing	6	<ul style="list-style-type: none"> • Freibad
Forchtenstein	6	<ul style="list-style-type: none"> • Burg
Schattendorf	6	<ul style="list-style-type: none"> • Freibad

Position der geplanten Standorte in der Innenstadt von Sopron



Position der geplanten Standorte in der Umgebung von Sopron



4.2. Der Aufbau des Systems

Bezahlung

Bank- und Kreditkarten werden in Ungarn wenig verwendet, da diesem Zahlungssystem ein gewisses Misstrauen seitens der Benutzern entgegen gebracht wird. Daher ist es notwendig, einen positiven und sicheren Eindruck bezüglich der Zahlungsmöglichkeit beim Fahrradverleihsystem zu erwecken. Dies könnte somit die Bereitschaft der Benutzer erhöhen, Fahrräder mit Hilfe von Bankkarten auszuborgen.

Der Missbrauch des Systems ist durch die Registrierung mit persönlicher Daten der Kunden als auch der benötigten Bank/Kreditkartendaten keine Gefahr.

Ergänzung zu bestehenden Systemen

Weiters ist es zu betonen, dass das Grundziel des Next Bike Systems keinen Ersatz oder Austausch der derzeitigen Verleihkapazitäten darstellen soll, sondern vielmehr die Vervollständigung dieser Kapazitäten anstrebt. Der Fahrradverleih für große Gruppen steht weiterhin durch schon bestehende Verleihstellen zu Verfügung. Das Next Bike System bietet dagegen kurzzeitige und flexible Verleihmöglichkeiten für die individuellen, spontanen Radfahrer oder Kleingruppen. Die zwei Strukturen sollen keines Falls in Konkurrenz zu einander stehen, sondern ihre Kapazitäten ergänzen. Das Next Bike System eignet sich aufgrund seiner Flexibilität für verschiedene Kooperationen und erleichtert damit die Entwicklung neuer innovativer Dienstleistungen.

Felxibel - Geeignet für touristische Einrichtungen

Der Prozess des Fahrradverleihs kann durch Mitarbeiter von Hotelrezeptionen oder Unterkünften wie auch von Angestellten der Mobilitätszentrale am Bahnhof der Rabeerbahn unterstützt werden. Zusätzlich kann dadurch auch die Bekanntmachung der Nutzung des Systems gefördert werden.

Entspricht dem Ziel der Verbesserung des Modal Splits in Sopron

Darüber hinaus trägt der Aufbau eines solchen Systems zu der Popularisierung des Konzepts „Die grüne Stadt Sopron“ bei, da ein niederschwelliger Zugang zum Radfahren geschafft wird.

Kundendienst – Call Center

Automatische telefonische Kundendienstsysteme sind in Ungarn sehr verbreitet. Jedoch haben diese Systeme den Nachteil, dass sie in vielen Fällen unpersönlich und nicht nachvollziehbar sind. Zur Lösung dieses Problems soll das Menüsystem vereinfacht werden. Zusätzlich wird empfohlen die Punkte des Telefonmenüs auch in den Informationsausgaben anzuführen.

4.3. Potenzielle Betreiber und Service-Partner

Zwei Firmen interessieren sich als Betreiber oder Service-Partner für das System. Die Firma „Tóth und Sohn Fahrradgeschäft und Werkstatt“ verfügt über mehrjährige Erfahrung im Bereich des Fahrradverleihs als auch der Fahrradreparatur. Die Sopron Holding AG ist ebenfalls bereit an der Betreuung des Systems teilzunehmen. Beide Firmen verfügen über die erforderlichen Personalressourcen und finanziellen Mittel. Sie sind auch bereit bei Bedarf ihre Kapazitäten zu erweitern.

Das Callcenter wird je nach dem bei der Betreiberorganisation (Service-Partner) errichtet.

Außerdem soll noch ein ungarischer Kundendienst in dem zentralen Callcenter errichtet werden.

Dr. Tamás Fodor (Bürgermeister von Sopron) hält die Einführung des Systems für eine gute Idee. Jedoch zeigt er sich skeptisch gegenüber der Einführung eines existierenden Systems. Er könnte sich vorstellen, dass die Stadt ihr eigenes System verwirklicht.

4.4. Verwertung der Werbeflächen, potenzielle Werbepartner

Anhand der Interviews und der erhobenen Informationen ist festzustellen, dass sich die größere Firmen im Bereich Tourismus in erster Linie durch zentrale Werbeagenturen, welche ihren Sitz in Budapest haben, vermarkten.

Folgende Firmen und Organisationen sind als Werbepartner für die Werbeflächen an den Fahrrädern vorgeschlagen worden:

- www.sopronguide.com
- Pannon Sopron Kft. (Nap Radio, Pulzus TV)
- Hírsztár (Anzeigenblatt)
- Szuperinfó (Anzeigenblatt)

4.5. Kostenkalkulation des Systems

Die folgende Tabelle beinhaltet die Kostenkalkulation des im Kapitel 4.1 beschriebenen Systems. Die Kostenschätzung wurde mit €300 (inkl. MwSt) pro Fahrrad und mit €3.312,5 (inkl. MwSt) pro Fahrradabstellplatz kalkuliert. Weiterhin wurden Kosten eingeplant, die die maximale Kapazität der Fahrradabstellplätze berücksichtigen. Bei laufendem Betrieb sollten weniger Fahrräder, als die maximale Kapazität, in den Verkehr genommen werden, da die zusätzlichen Fahrräder als Reserve-Kapazität dienen.

Stadt Sopron					
Vorgeschlagener Ort	Anzahl der Fahrradabstellplätze (je 6 Fahrräder)	Anzahl der Fahrräder (Stück)	Kosten der Fahrradabstellplätze in €	Kosten der Fahrräder in €	Gesamtkosten in €
ROeEE Bahnhof	2	12	6.625	3.600	10.225
Volan Busbahnhof	1	6	3.312,5	1.800	5.112,5
Petőfi Platz – Tiefgarage	2	12	6.625	3.600	10.225
Hotel Sopron	1	6	3.312,5	1.800	5.112,5
Várísi Str. Endstation	2	12	6.625	3.600	10.225
Studentenwohnheime der West-Ungarischen Universität (RK und UK), Ady Endre Str.	1	6	3.312,5	1.800	5.112,5
Studentenwohnheime der West-Ungarischen Universität (LUK und VUK), Baross Str.	1	6	3.312,5	1.800	5.112,5
Burgring	1	6	3.312,5	1.800	5.112,5
Sopron Umgebung					
Brennberg – Bushaltestelle	1	6	3.312,5	1.800	5.112,5
Nagycekn – Parkplatz der Kleinbahn	1	6	3.312,5	1.800	5.112,5
Hegykő – SÁRA Thermalbad	1	6	3.312,5	1.800	5.112,5
Fertőd – Eingang des Schlosses Eszterházy	1	6	3.312,5	1.800	5.112,5
Fertőrákos – Bischofsschloss	1	6	3.312,5	1.800	5.112,5
Insgesamt	16	96	53.000	28.800	81.800

BIBLIOGRAPHIE

Integrierte Stadtentwicklungsstrategie der Stadt mit Komitatsrechten Sopron 2008 (Sopron Megyei Jogú Város Integrált Városfejlesztési Stratégiája 2008)

Ungarn auf Fahrrädern Programm 2007-2013

(Kerékpáros Magyarország Program 2007-2013)

Fahrrad- und Tourismusstrategie der West-Pannonischen Region 2003

(Nyugat-dunántúli Régió Kerékpáros-Turisztikai Marketingstratégiája 2003)

Mit dem Fahrrad in West-Pannonien 2002

(Kerékpárral a Nyugat-Dunántúlon 2002)

Nachhaltiger Verkehr in den Städten – Ratgeber für Selbstverwaltungen

(Fenntartható Közlekedés a Városban – Útmutató Önkormányzatoknak)

Tourismusentwicklungskonzept und Strategie des Komitats Győr-Moson-Sopron

(Győr-Moson-Sopron Megye Turizmusfejlesztési Konceptiója és Programja)

Wissenschaft und Verkehr – Möglichkeiten zum Rad fahren

(Tudomány és Közlekedés – Utak a kerékpározáshoz)

www.criticalmass.hu

www.bringazzamunkaba.hu

www.kereparosklub.org

www.ksh.hu

www.itthon.hu

INTERVIEWS - ÜBERSICHT

Folgende Personen wurden im Rahmen der Studie interviewt:

Judit Bális – Leiter der lokalen Personenbeförderung, Kisalföld Volán AG.

László Bognár – stellvertretender Direktor, Kisalföld Volán AG.

Márton Feldmann – Direktor der Personenbeförderung, Raaberbahn AG.

Dr. Tamás Fodor – Bürgermeister von Sopron

Dr. László Komornoki – Generaldirektor, Sopron Holding AG.

Balázs Molnár – Vorsitzender der Sopron Tourismusverbandes

Béla Németh –Gremio Pannonia Projektkoordinator, Raaberbahn AG.

Gábor Süveg – Critical Mass Hungary Sopron

Judit Szedelyi Lada – Drescher Touristik

István Tama – Direktor, West-Pannonische Regionale Marketing Direktion

Tamás Taschner – Geschäftsführer, Tourinform Büro Sopron

Norbert Tóth – Tóth und Sohn Fahrradgeschäft und Werkstatt