

Tagesordnung öffentlicher Teil

Sitzung des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben

Sitzung: Dienstag, 25.01.2022, 16:30 Uhr

Raum, Ort: Stadthalle Braunschweig - Vortragssaal, St. Leonhard 14, Zugang über "An der Stadthalle", 38102 Braunschweig, Videokonferenz, Webex-Meeting

Tagesordnung

Öffentlicher Teil:

1. Eröffnung der Sitzung
2. Genehmigung des Protokolls der Sitzung vom 07.12.2021 (öffentlicher Teil)
3. Mitteilungen
- 3.1. Sachstandsbericht Verkehrsmodell und SrV-Erhebung 2023 21-17114
- 3.2. 22-17663 9. Kompaktbericht Stadtbahnausbau
4. Abrechnung von Straßenbaumaßnahmen nach der Straßenausbaubeitragssatzung 21-17428
 - Aufwandsspaltung und Abschnittsbildung -
5. 22-17580 Haushalt 2022 / Investitionsprogramm 2021 - 2025 für den Teilhaushalt des Fachbereichs 66 Tiefbau und Verkehr und des Referats 0660 Stadtentwässerung und Abfallwirtschaft
6. Querungshilfe "An der Rothenburg" 21-15638
7. Planung und Bau des Luftschifferwegs zwischen Nordstraße und Ringgleis 21-16756
8. Planung einer Fuß- und Radwegunterführung als Ersatz für den Bahnübergang Grünwaldstraße 21-17455
9. Anfragen
- 9.1. Parkhaus Magni auch nachts öffnen 22-17717
- 9.2. Ziele- und Maßnahmenkatalog "Radverkehr in Braunschweig": Winterdienstkonzept 22-17652
- 9.3. Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge 22-17714
- 9.4. Gutachten zur Realisierung eines Fahrradverleihsystems - Sachstand und erste Ergebnisse - Anfrage zur Vorlage 20-14931 20-14931-01
- 9.5. Verkehrskonzept für Sonderveranstaltungen in der Innenstadt 22-17653
- 9.6. Elektromobilität: Parken in der Innenstadt 22-17715

Braunschweig, den 18. Januar 2022

Betreff:

Sachstandsbericht Verkehrsmodell und SrV-Erhebung 2023

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

28.10.2021

Adressat der Mitteilung:

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis) 25.01.2022 Ö

Sachverhalt:

Einleitung

Wie in der DS 21-15647 erläutert, erstellt die Stadt Braunschweig in Kooperation mit der Stadt Wolfsburg und dem Regionalverband Großraum Braunschweig (RVB) ein neues Braunschweiger Verkehrsmodell. Durch diese Kooperation wird sichergestellt, dass die verkehrlichen Verflechtungen im Zusammenhang mit den starken Pendlerverkehren in der Region Braunschweig berücksichtigt werden. Das Braunschweiger Verkehrsmodell, wie auch das Wolfsburger Verkehrsmodell, werden im regionalen Verkehrsmodell zu Gunsten des Datenaustausches eingebettet sein, die lokalen Modelle werden aber dennoch unabhängig voneinander funktionsfähig sein.

Im Hinblick auf eine regelmäßige Fortschreibung des Braunschweiger Verkehrsmodells ist ebenfalls eine regelmäßige Aktualisierung der dazugehörigen Datenbasis erforderlich. Dafür plant die Verwaltung, zukünftig an einer deutschlandweiten Haushaltsbefragung („System repräsentativer Verkehrsbefragungen“ der sog. SrV-Erhebung) teilzunehmen.

Die Betreuung und Bearbeitung des Verkehrsmodells durch die Verwaltung und die in dem Zusammenhang stehende SrV-Erhebung entsprechen dabei dem Maßnahmenvorschlag 124 („Insourcing Verkehrsmodell“) der Haushaltsoptimierung.

Sachstand Verkehrsmodell

Das zukünftige Braunschweiger Verkehrsmodell (Analysehorizont 2018) wird den Kfz-Verkehr, den öffentlichen Personennah- und -fernverkehr und den Radverkehr abbilden. Aus technischen Gründen wird der Fußverkehr nicht abgebildet. Darüber hinaus wird auf Grund der wirtschaftlichen Bedeutung der Region Braunschweig als Industrie- und Gewerbestandort der Wirtschaftsverkehr abgebildet. Für den Analysehorizont 2018 liegen die notwendigen Zahlen und Ergebnisse zu den benötigten statistischen Struktur- und Verkehrsdaten der Stadt Braunschweig vor.

Essentiell für die Synchronisation der Modelle ist, dass das Modell des RVB die übergeordnete Modellgrundlage und somit den Rahmen für die städtischen Modelle Braunschweigs und Wolfsburgs bildet. Mit dieser Vorgehensweise liefern alle drei Modelle an den Modellschnittstellen vergleichbare Ergebnisse und stellen die erforderliche Modellkopplung untereinander sicher.

Eine maßgebliche Bedeutung hat das Verkehrsmodell insbesondere für die Aufstellung des Mobilitätsentwicklungsplanes (MEP). Die darin zu entwickelnden Maßnahmenempfehlungen sollen mit Hilfe von Szenarien einer Wirkungsanalyse unterzogen werden. Durch das

Verkehrsmodell können die verkehrlichen Auswirkungen anschaulich abgebildet und durch Umlegungsverfahren qualifiziert bewertet werden.

Die Fertigstellung des Verkehrsmodells erfolgt voraussichtlich in der ersten Jahreshälfte 2023. Die parallele Erarbeitung des MEP und die damit einhergehende enge zeitliche Überschneidung beider Projekte macht die Auskopplung eines vorläufigen Verkehrsmodells für Braunschweig aus dem Gesamtprozess im September 2022 noch vor dem geplanten Fertigstellungstermin in 2023 erforderlich. Dieses weist zwar noch nicht den geforderten und nachzuweisenden Kalibrationszustand auf, es lassen sich dennoch mit dieser Modellversion erste Analysen und Tendenzen zu den jeweiligen Entwicklungsszenarien des Mobilitätsentwicklungsplans ableiten. Mit dieser Vorgehensweise kann die Bearbeitung des MEP parallel und zeitlich unabhängig von der weiteren Modellbearbeitung erfolgen. Das finale und kalibrierte Verkehrsmodell wird anschließend erneut Eingang in die Szenarienbetrachtungen des MEP finden und die Ergebnisse verifizieren.

Sachstand SrV-Erhebung 2023 und Verflechtung mit dem Verkehrsmodell

Die Verkehrserhebung Mobilität in Städten („System repräsentativer Verkehrsbefragungen“, SrV) dient der Ermittlung von Mobilitätskennwerten der städtischen Wohnbevölkerung und wird durch die TU Dresden durchgeführt. Damit werden einerseits wichtige Datengrundlagen der kommunalen Verkehrsplanung auf Basis eines einheitlichen Erhebungsdesigns regelmäßig aktualisiert und analysiert. Andererseits lassen sich stadtübergreifende Trends der Verkehrsentwicklung und ihrer Randbedingungen unter Nutzung großer Stichproben erforschen. Die SrV-Erhebungen werden regelmäßig in einem Turnus von 5 Jahren durchgeführt.

Das derzeit im Neuaufbau befindliche Braunschweiger Verkehrsmodell (Analysehorizont 2018) stellt maßgeblich das Fundament für alle weiteren modelltechnischen Entwicklungsschritte dar. Es ist nicht nur das Ziel der Verwaltung auf dieser fundierten Datengrundlage ein Prognosemodell zu entwickeln, sondern auch eine dauerhafte Fortschreibung und Aktualisierung des Verkehrsmodells alle 5 Jahre durchzuführen. Hierfür werden langfristig wichtige empirische Daten zum Mobilitätsverhalten benötigt, die durch die kontinuierliche Durchführung der SrV-Erhebung in Braunschweig ermittelt werden.

Der Regionalverband selbst wird sich sowohl an der MiD Befragung 2023 (Mobilität in Deutschland) als auch an der SrV-Befragung 2023 beteiligen und begrüßt bzw. bittet um die Teilnahme möglichst vieler Städte im Verbandsgebiet an der SrV-Erhebung, um die Verkehrsmodelle mit fundierten Verkehrsverhaltensdaten fortschreiben zu können.

Die Verwaltung hat für die Stadt Braunschweig im Mai letzten Jahres eine unverbindliche Interessenbekundung zur Teilnahme an der SrV-Erhebung 2023 gegenüber der TU Dresden abgegeben. Die Kosten sind dabei im Wesentlichen von der Stichprobengröße, der Anzahl der gewünschten Teilräume und den Zusatzfragen (Ergänzungen zum Standardfragenkatalog) abhängig. Die Verwaltung plant für Braunschweig eine Teilraumbetrachtung mit einem Stichprobenumfang von 4.500 Personen durchführen zu lassen. Darauf basierend liegt der Stadtverwaltung ein Angebot der TU Dresden in Höhe von etwa 195.000 € Brutto vor. Für die fundierte Planung der städtischen und auch der regionalen Verkehrsentwicklung ist die Teilnahme an der SrV-Erhebung 2023 notwendig. Die erforderlichen Haushaltsmittel stehen zur Verfügung.

Fazit:

Ergänzend zum MEP ist mit der Neuerstellung des Braunschweiger Verkehrsmodells beabsichtigt, wichtige Fragen für Infrastrukturprojekte beantworten sowie Aussagen zu stadträumlichen und verkehrlichen Entscheidungen treffen zu können. Mit dem aktualisierten Verkehrsmodell und dessen kontinuierlicher Fortschreibung sowie der regelmäßigen Teilnahme an der SrV-Erhebung wird die Verwaltung zukünftig in die Lage versetzt, eigenständig auf Basis von evidenzbasierten Fakten Verkehrsplanung stringenter

durchführen zu können.

Leuer

Anlage/n:
keine

Betreff:

**Abrechnung von Straßenbaumaßnahmen nach der
Straßenausbaubeitragssatzung
- Aufwandsspaltung und Abschnittsbildung -**

Organisationseinheit:
Dezernat III
0600 Baureferat

Datum:
13.01.2022

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Vorberatung)	25.01.2022	Ö
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	08.02.2022	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	15.02.2022	Ö

Beschluss:

Gemäß § 3 Abs. 2 und § 9 der Straßenausbaubeitragssatzung (ABS) der Stadt Braunschweig vom 11. Mai 2010 in der derzeit geltenden Fassung wird für den Ausbau der nachfolgend unter Ziffer I aufgeführten Straßen die Aufwandsspaltung und für die unter Ziffer II aufgeführten Straßen die Abschnittsbildung und Aufwandsspaltung beschlossen.

I. Aufwandsspaltung

1.1 Liebigstraße

Erneuerung des Gehweges (West- und Nordseite) und der Fahrbahn der Verkehrsanlage Liebigstraße

1.2 Görgesstraße

Erneuerung der Fahrbahn der Verkehrsanlage Görgesstraße zwischen Goslarsche Straße und Petristraße

1.3 Stiddienstraße/Geiteldestraße

Erneuerung der Fahrbahn der Verkehrsanlage Stiddienstraße/Geiteldestraße innerorts von Stiddien (K 21, Abschnittsnummer 20, Station 0,170 bis K 63, Abschnittsnummer 20, Station 2,085) - Teilstreckenausbau zwischen Schlehdornweg und Ortsdurchfahrt der K 63, Abschnittsnummer 20, Station 2,085 -

1.4 Gifhorner Straße

Erneuerung der Fahrbahn der Verkehrsanlage Gifhorner Straße zwischen Hansestraße und Nordhoffstraße/Am Denkmal

1.5 Wendener Weg

Erneuerung der Fahrbahn der Verkehrsanlage Wendener Weg - Teilstreckenausbau zwischen Ernst-Böhme-Straße und Hinter der Hecke -

1.6 St. Leonhard (Westseite)

Erneuerung der Fahrbahn der Verkehrsanlage St. Leonhard (Westlich der Stadtbahngleise)

1.7 Kennelweg

Erneuerung der Fahrbahn der Verkehrsanlage Kennelweg - Teilstreckenausbau zwischen nördlicher Parkplatzeinfahrt bis einschließlich des Wendehammers -

1.8 Diesterwegstraße/Hermannstraße

Erneuerung der Fahrbahn der Verkehrsanlage Diesterwegstraße/Hermannstraße - Teilstreckenausbau der Diesterwegstraße -

1.9 Mauernstraße

Erneuerung der Fahrbahn der Verkehrsanlage Mauernstraße

1.10 Mascheroder Weg

Erneuerung der Fahrbahn der Verkehrsanlage Mascheroder Weg zwischen Leipziger Straße und Kreisel Sennfelder Straße – Teilstreckenausbau zwischen Leipziger Straße und Inhoffenstraße -

II. Aufwandsspaltung und Abschnittsbildung

2.1 Ebertallee zwischen Georg-Westermann-Allee und Stresemannstraße

Erneuerung der Fahrbahn der Verkehrsanlage Ebertallee im Abschnitt zwischen Georg-Westermann-Allee und Stresemannstraße

2.2 Alte Frankfurter Straße zwischen Theodor-Heuss-Straße und Wurmbergstraße

Erneuerung der Fahrbahn der Verkehrsanlage Alte Frankfurter Straße im Abschnitt zwischen Theodor-Heuss-Straße und Wurmbergstraße – Teilstreckenausbau ohne den Bereich vor den Gebäuden Alte Frankfurter Straße 211 bis 213 – “

Sachverhalt:

Begründung:

Die Beschlusskompetenz des Rates ergibt sich aus § 58 Abs. 1 Nr. 7 NKomVG i. V. m. § 3 Abs. 2 Satz 3 der Straßenausbaubeitragssatzung. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnormen handelt es sich bei der Vorlage über die Aufwandsspaltung und Abschnittsbildung um einen Beschluss, für den der Rat zuständig ist.

Eine Anhörung der zuständigen Stadtbezirksräte ist grundsätzlich nicht notwendig, da weder das NKomVG noch die Hauptsatzung eine Beteiligung der Stadtbezirksräte bei

Aufwandsspaltungs- bzw. Abschnittsbildungsbeschlüssen vorsieht. Gemäß einem Beschluss des Rates vom 23. April 2013 (DS 2663/13) sind die betroffenen Stadtbezirksräte jedoch über sämtliche Beschlüsse, die die Erhebung, Abrechnung von Straßenausbaubeiträgen sowie deren Aufwandsspaltungs- und Abschnittsbildung betreffen, über eine Mitteilung in Kenntnis zu setzen. Dies erfolgt über eine Mitteilung außerhalb von Sitzungen (DS 21-17429).

Aufwandsspaltung:

Bei den o. g. Erneuerungen von einzelnen Teilanlagen verschiedener Straßen handelt es sich um straßenausbaubeitragspflichtige Maßnahmen.

Für die rechtmäßige Erhebung der Straßenausbaubeiträge ist ein Aufwandsspaltungsbeschluss für die betroffene Teilanlage notwendig, wenn keine vollständige Erneuerung der gesamten Straße erfolgt.

Nach der Rechtsprechung und § 11 Absatz 3 Nr. 1 des Niedersächsischen Kommunalabgabengesetzes (NKAG) dürfen Abgaben zum Vorteilsausgleich (hier: Straßenausbaubeiträge) nicht zeitlich unbegrenzt nach Erlangen des Vorteils festgesetzt werden. Die Festsetzung eines Beitrages ist danach nicht mehr zulässig, wenn das Entstehen der Vorteilslage (Zeitpunkt der technischen Herstellung) mindestens 20 Jahre zurückliegt. Liegt der Zeitpunkt der Vorteilslage mehr als 20 Jahre zurück, können die Beiträge nicht mehr erhoben werden, selbst wenn die eigentlichen Verjährungsfristen aufgrund fehlender Ratsbeschlüsse über die Aufwandsspaltung und Abschnittsbildung noch nicht laufen.

Zur Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben soll deswegen zeitnah die Erhebung der Straßenausbaubeiträge erfolgen und die erforderlichen Voraussetzungen für die rechtmäßige Beitragserhebung (hier: Aufwandsspaltungsbeschluss bzw. Aufwandsspaltungs- und Abschnittsbildungsbeschluss) geschaffen werden.

Bei einigen Maßnahmen fand nur ein beitragspflichtiger Teilstreckenausbau statt. D. h. nur der erneuerungsbedürftige Bereich wurde ausgebaut und der übrige Bereich, der in einem guten Zustand und nicht erneuerungsbedürftig war, blieb unangetastet. Dennoch sind bei einem Teilstreckenausbau alle Eigentümerinnen und Eigentümer an der gesamten Verkehrsanlage beitragspflichtig heranzuziehen. In den Anlagen wurde diese jeweiligen Bereiche gekennzeichnet. Die Darstellungen sind schematisch und nicht maßstabsgenau.

Aufwandsspaltung und Abschnittsbildung:

Zusätzlich zum erforderlichen Aufwandsspaltungsbeschluss ist bei den Verkehrsanlagen „Ebertallee“ und „Alte Frankfurter Straße“ ein Abschnittsbildungsbeschluss nötig.

Die Verkehrsanlage „Ebertallee“ beginnt an der Kreuzung Kastanienallee/Herzogin-Elisabeth-Straße und endet an der Ortsdurchfahrtsgrenze in Riddagshausen (Höhe Nehr Kornweg). Für die 2008 durchgeführte Erneuerung der Ebertallee im Abschnitt zwischen Stresemannstraße und Ortsdurchfahrtsgrenze hat der Rat einen Abschnittsbildungsbeschluss am 17. Juli 2007 (DS 11329/07) gefasst. Für die 2021 durchgeführte Fahrbahnerneuerung ist der Beschluss eines weiteren Abschnitts und ein Aufwandsspaltungsbeschluss erforderlich.

Bei der Verkehrsanlage Alte Frankfurter Straße zwischen Theodor-Heuss-Straße und Westerbergstraße erfolgt die Realisierung der Erneuerung der Fahrbahn auf der Gesamtlänge abschnittsweise, sodass auch eine abschnittsweise Abrechnung der Straßenausbaubeiträge sinnvoll und erforderlich ist. Zur Abrechnung steht mit diesem zu fassenden Beschluss der Abschnitt zwischen Theodor-Heuss-Straße und Wurmbergstraße. Mittelfristig geplant ist die Erneuerung der Fahrbahn im Abschnitt zwischen Wurmbergstraße

und Westerbergstraße. Dieser Abschnitt wird damit später Gegenstand eines weiteren Beschlusses sein.

Die Verwaltung hat wegen der Pandemie auf die Durchführung von Informationsveranstaltungen verzichtet und alle Betroffenen mittels Anschreiben über die Straßenausbaubeitragspflicht und die zu erwartenden Beitragshöhen informiert.

Für die Beitragspflichtigen ergeben sich durch diesen formellen Ratsbeschluss keine Veränderungen gegenüber den in den Anschreiben genannten Straßenausbaubeitragshöhen.

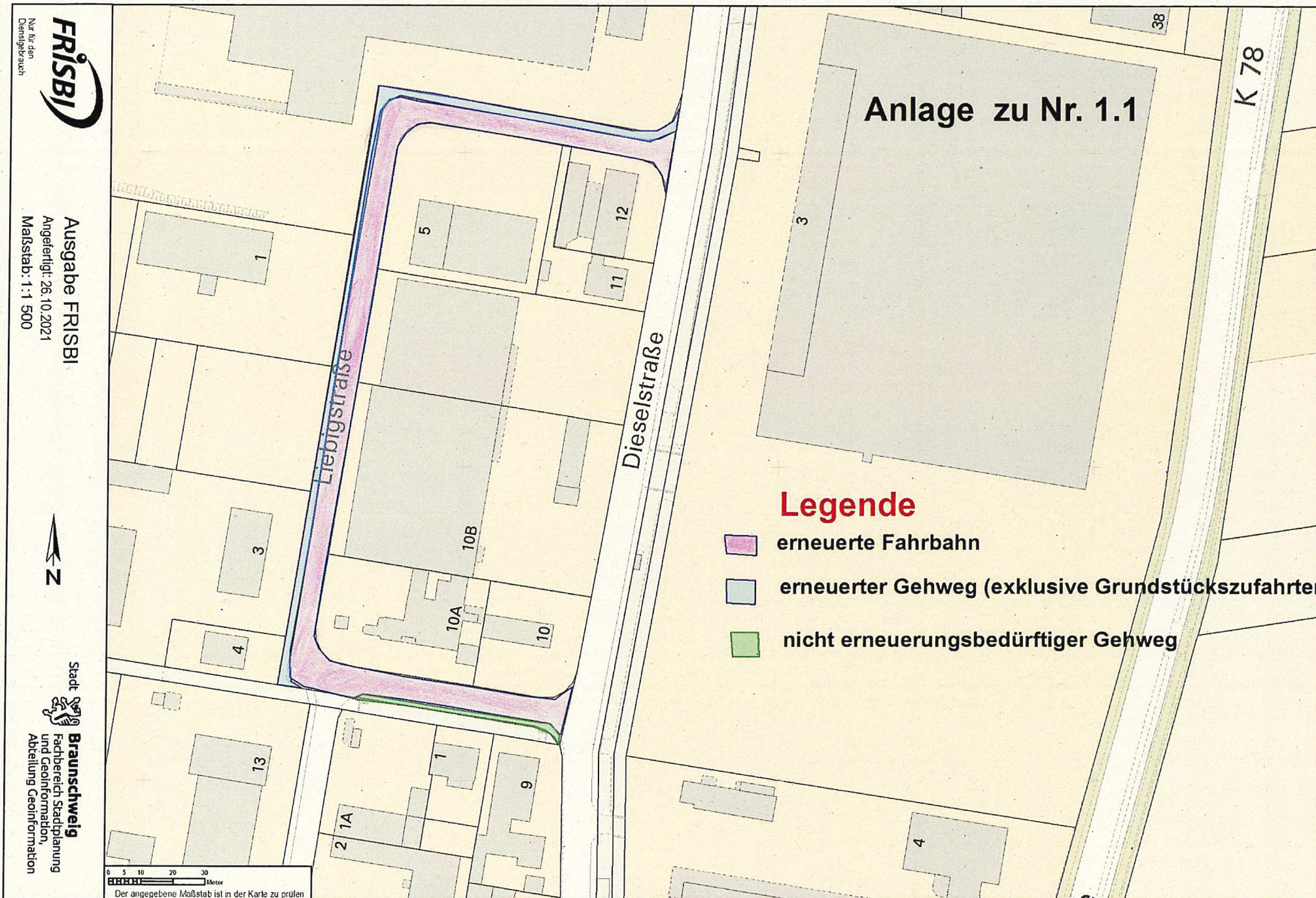
Leuer

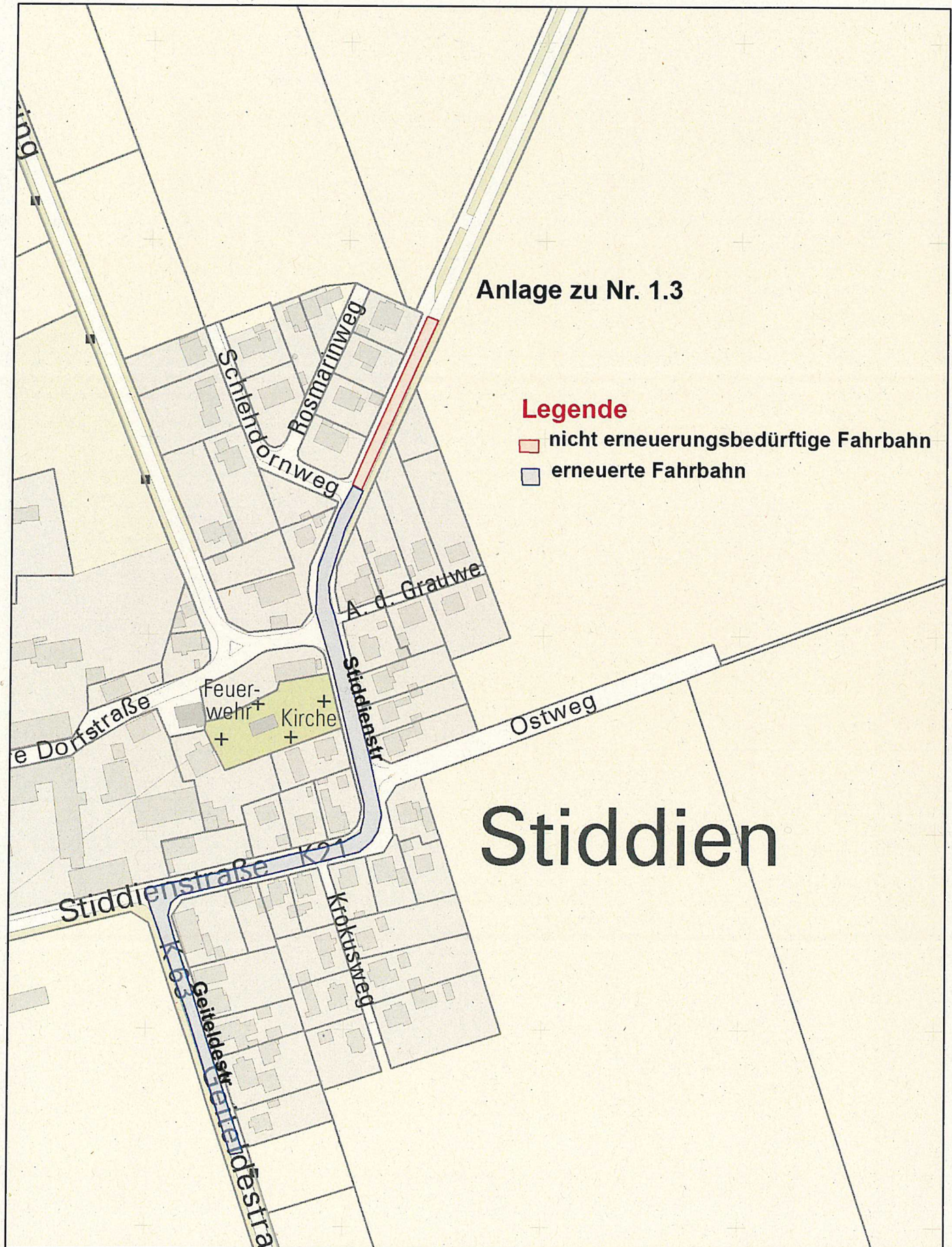
Anlage/n:

Anlagen 1.1 bis 1.10: Aufwandsspaltung*

Anlagen 2.1 bis 2.2: Aufwandsspaltung und Abschnittsbildung*

(*Hinweis: Die Darstellungen in den Anlagen sind schematisch und nicht maßstabsgenau.)





Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 02.11.2021.

Maßstab: 1:2 500

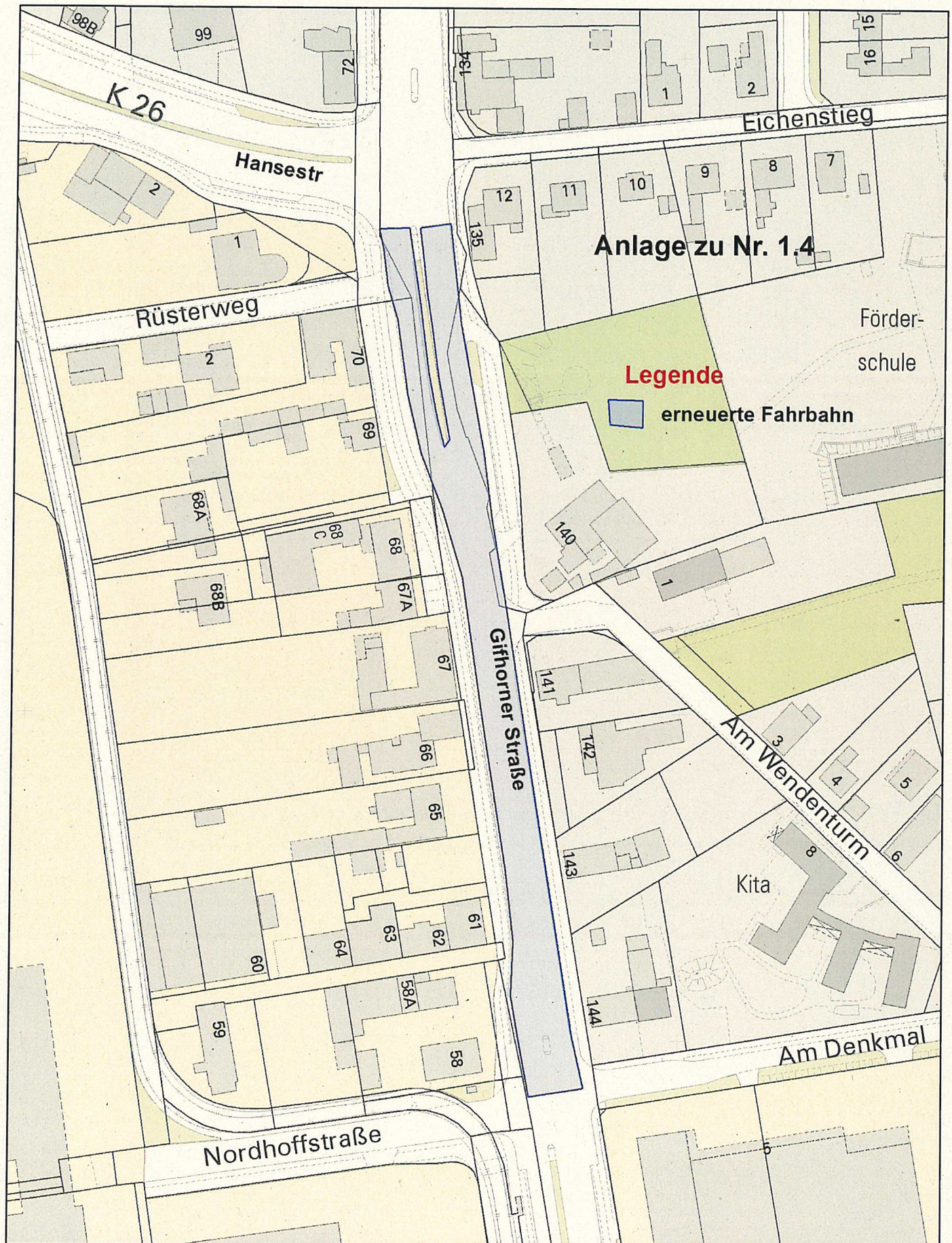
Erstellt für Maßstab

0 12,5 25 50 75
Meter

Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen



Stadt  **Braunschweig**
Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation



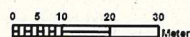
Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 03.11.2021

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen



Stadt  **Braunschweig**
Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation

Anlage zu Nr. 1.5

Ernst-Böhme-S.

Feuerwehr

Christoph-Ding-Straße

Wendener Weg

Legende
 erneuerte Fahrbahn

 nicht erneuerungsbedürftige Fahrbahn

Pfälzer Str.

K 25

Kita

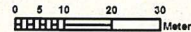
Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 03.11.2021

Maßstab: 1:1 500

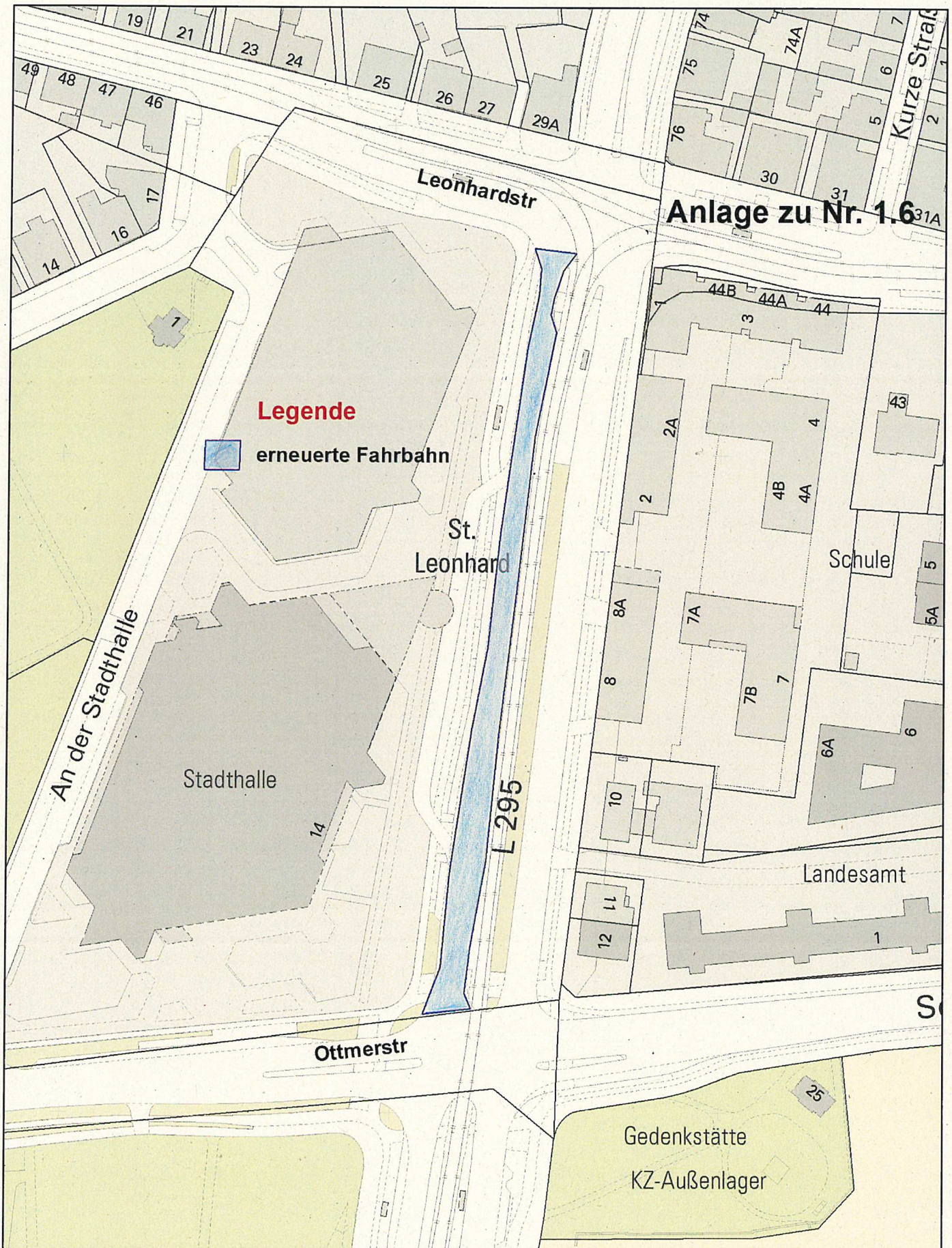
Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen



Stadt  **Braunschweig**
Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation



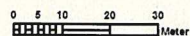
Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 03.11.2021

Maßstab: 1:1 500

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen



Stadt  **Braunschweig**
Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation

Anlage zu Nr. 1.7

Eisenbütteler Str.

Heinrichs-
hafen

23

24

3A

Legende



nicht erneuerungsbedürftige Fahrbahn



erneuerte Fahrbahn

3

Kennelweg

4

Kennelbad e.V.

Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 03.11.2021

Maßstab: 1:2 000

Erstellt für Maßstab

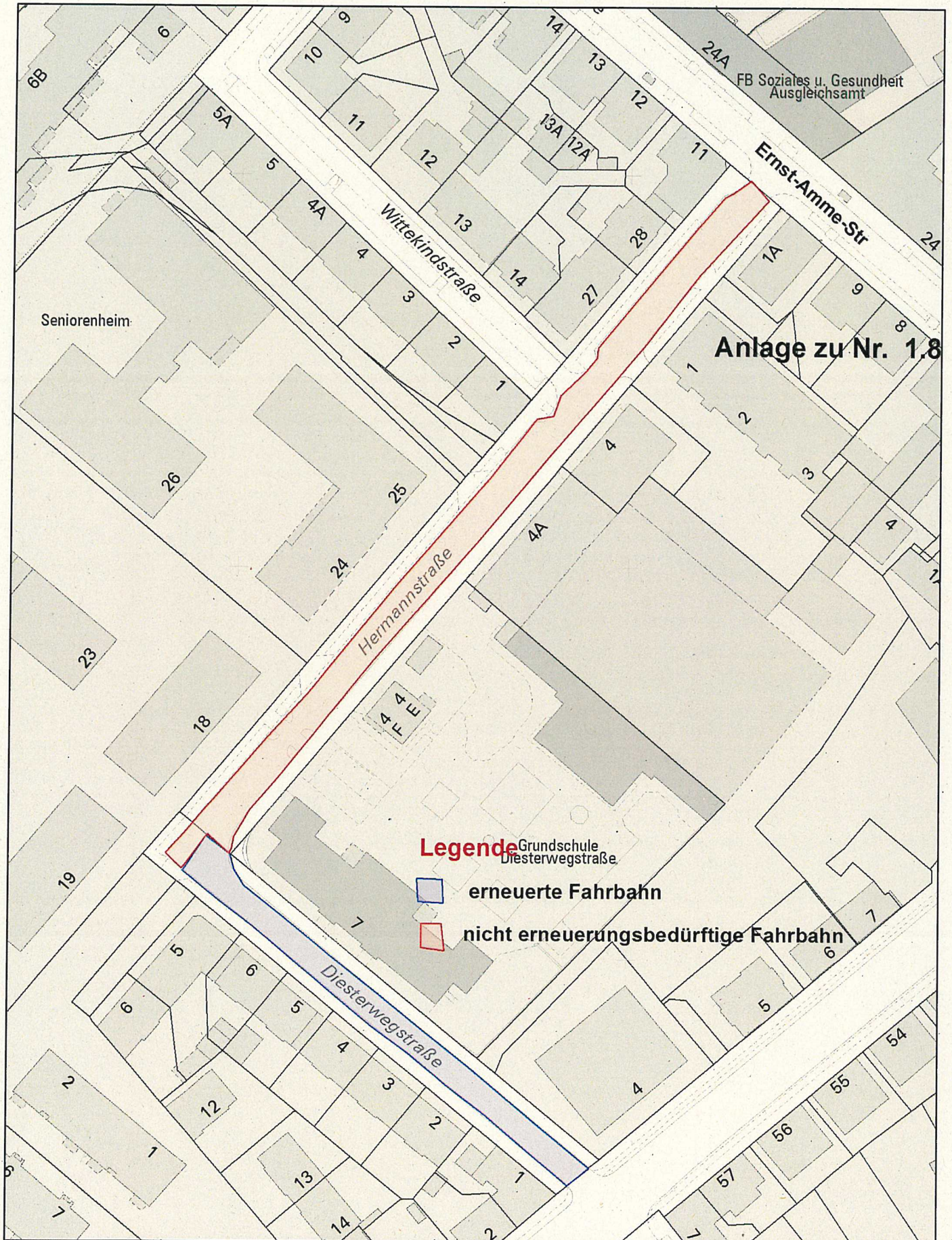


Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen



Stadt

**Braunschweig**Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation



Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 10.11.2021

Maßstab: 1:1 250

Erstellt für Maßstab

0 5 10 20 30
Meter

Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen

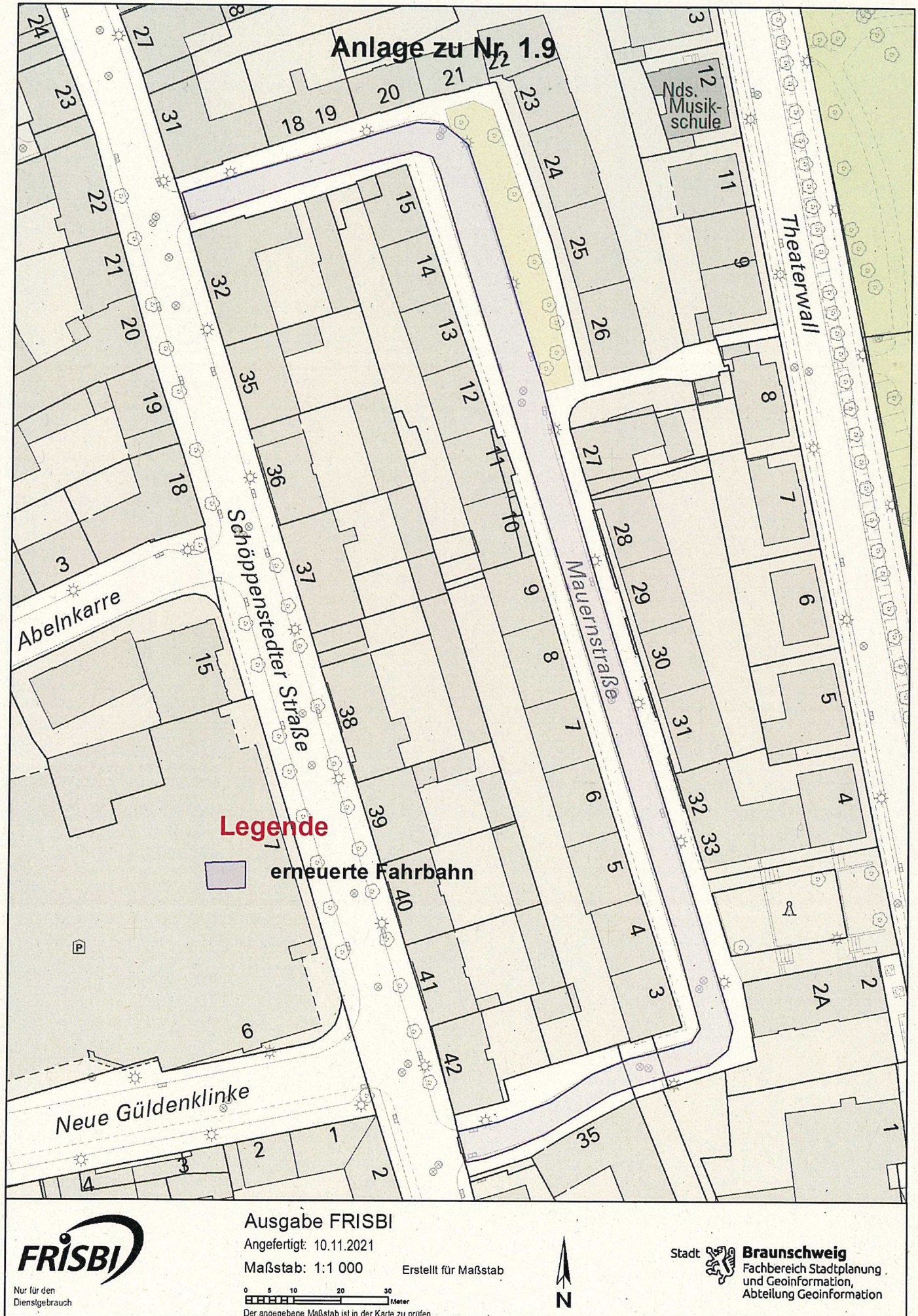


Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation





Anlage zu Nr. 2.1

Legende

- Erneuerter u. abgerechneter Abschnitt (Fahrbahn)
- erneuerte Fahrbahn
- erneuerungsbedürftige Fahrbahn





Anlage zu Nr. 2.2 (Teil 1)

- Legende**
- erneuerungsbedürftige Fahrbahn
 - nicht erneuerungsbedürftige Teilstrecke der Fahrbahn
 - erneuerte Fahrbahn



Ausgabe FRISBI
Angefertigt: 11.11.2021
Maßstab: 1:4 000 Erstellt für Maßstab
0 12,5 25 50 75
Meter
Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen



Stadt  **Braunschweig**
Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation



Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 11.11.2021

Maßstab: 1:4 000

Erstellt für Maßstab

0 12,5 25 50 75
Meter
Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen



Stadt  **Braunschweig**
Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation

FRISBI
Nur für den
Dienstgebrauch

Betreff:

**Haushalt 2022 / Investitionsprogramm 2021 - 2025 für den
Teilhaushalt des Fachbereichs 66 Tiefbau und Verkehr und des
Referats 0660 Stadtentwässerung und Abfallwirtschaft**

Organisationseinheit:
Dezernat III
0600 Baureferat

Datum:
20.01.2022

Beratungsfolge

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben
(Entscheidung)

Sitzungstermin

25.01.2022

Status

Ö

Beschluss:

„1. Der Haushaltsplan 2022 wird dem Verwaltungsausschuss und dem Rat unter Berücksichtigung der in den Zuständigkeitsbereich des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben fallenden Beschlüsse zu

- den Anträgen der Fraktionen und Stadtbezirksräte zum Ergebnishaushalt (Anlage 2)
- den Anträgen der Fraktionen und Stadtbezirksräte zum Finanzhaushalt (inkl. IP) 2021 - 2025 (Anlage 3)
- den finanzunwirksamen Anträgen der Fraktionen und Stadtbezirksräte (Anlage 4)
- den Ansatzveränderungen des Ergebnishaushalts (Anlage 5)
- den Ansatzveränderungen des Finanzhaushalts (inkl. IP) 2021-2025 (Anlage 6)
- Stellenplananträgen (Anlage 7)

zur Annahme empfohlen.

Die Anlagen sind Bestandteil dieses Beschlusses.

2. Der Haushaltsplan 2022 für die Sonderrechnung Stadtentwässerung und für die Sonderrechnung Abfallwirtschaft wird dem Verwaltungsausschuss und dem Rat unter Berücksichtigung der in den Zuständigkeitsbereich des Ausschusses für Tiefbau, Mobilität und Auftragsvergaben fallenden Beschlüsse unter Berücksichtigung der Ansatzveränderungen der Sonderrechnung Abfallwirtschaft (Anlage 9) zur Annahme empfohlen.“

Sachverhalt:

Fachausschussunterlagen

Die Entwürfe zum Haushaltsplan 2022 / Investitionsprogramm 2021 - 2025 sind dem Rat vorgelegt worden. Die abschließende Beratung soll in der Sitzung des Rates am 29.03.2022 erfolgen. Zur Vorbereitung dieser Sitzung sind die Anträge der Fraktionen und Stadtbezirksräte zum Haushalt in den Fachausschüssen zu behandeln.

Die in den Zuständigkeitsbereich des Ausschusses für Tiefbau, Mobilität und Auftragsvergaben fallenden Anträge und Vorschläge sowie Anfragen zum Haushalt sind in den anliegenden Listen zusammengestellt bzw. als Anlagen beigefügt und werden hiermit zur Beratung vorgelegt.

Produktergebnisse

Die Anträge der Fraktionen/Stadtbezirksräte sowie die Ansatzveränderungen der Verwaltung haben Änderungen der Produkterträge und -aufwendungen zur Folge. Aus technischen Gründen sind die Auswirkungen erst nach der Beschlussfassung durch den Rat ermittelbar. Die Darstellung der endgültigen Produkt-Planbeträge erfolgt daher mit der Endausfertigung des Haushaltsplans 2022.

Haushaltsreste

Zum Jahresabschluss 2020 sind für den Fachbereich 66 Haushaltsreste in Höhe von 21.914.239 € in das Haushaltsjahr 2021 übertragen worden. Bis Ende 2025 ist geplant, diese Haushaltsreste bis auf einen Stand von 12.314.239 € abzubauen. Der Haushaltsplanentwurf 2022 beinhaltet diese Planung. Insgesamt ist ein Haushaltsresteaufbau bis Ende 2025 um 32,3 Mio. € enthalten. Darin ist für den Fachbereich 66 für das Jahr 2022 ein Haushaltsresteabbau um 2 Mio. € berücksichtigt. Für das Jahr 2021 wurde zum Zeitpunkt des Haushaltsplanentwurfs 2022 von einem Haushaltsresteabbau um 3 Mio. € ausgegangen.

Sonderrechnung Abfallwirtschaft

Ein erhöhter Zeitbedarf bei der Vorbereitung und für die Ausschreibung des 4. Bauabschnittes der Deponierekultivierung führt dazu, dass ein großer Anteil der für 2022 und der vollständige für 2023 eingeplante Auszahlungsbetrag sich jeweils um ein Jahr auf die Jahre 2023 und 2024 verschieben wird. In Folge dieser Verschiebungen stehen der Sonderrechnung mehr als bisher vorgesehene liquide Mittel für konzerninterne Liquiditätsausleihungen zur Verfügung, die im Haushaltsplan der Sonderrechnung sowohl als Auszahlungsermächtigung als auch als Rückzahlungsbeträge zu berücksichtigen sind. Durch die Ausleihungen können bei den entsprechenden städtischen Gesellschaften Kreditzinsaufwand und bei der Sonderrechnung Abfallwirtschaft Aufwand für Verwarentgelte eingespart werden. Die Änderungen sind in der Anlage 9 dargestellt.

Leuer

Anlage/n:

- Anlage 1 - Anfragen und Anregungen der Fraktionen und Stadtbezirksräte
- Anlage 2 - Anträgen der Fraktionen und Stadtbezirksräte zum Ergebnishaushalt
- Anlage 3 - Anträgen der Fraktionen und Stadtbezirksräte zum Finanzhaushalt (inkl. IP) 2021 - 2025
- Anlage 4 - Finanzunwirksamen Anträgen der Fraktionen und Stadtbezirksräte
- Anlage 5 - Ansatzveränderungen des Ergebnishaushalts
- Anlage 6 - Ansatzveränderungen des Finanzhaushalts (inkl. IP) 2021-2025
- Anlage 7 - Stellenplananträge
- Anlage 8 - Geplanter Haushaltresteabbau
- Anlage 9 - Sonderrechnung Abfallwirtschaft, Ansatzveränderungen

Anlage 1

Anfragen / Anregungen

FB 66
66.0

Datum: 14.01.2022

**Beantwortung der Anfrage Nr. A_21 der
Fraktion Bündnis90/Die Grünen zum Haushalt 2022**

Text:

Mit dem Beschluss über den Ziele- und Maßnahmenkatalog "Radverkehr in Braunschweig" wurde die Verwaltung u.a. damit beauftragt, die Grundlagen für ein besonders sicheres und komfortables Veloroutennetz zu schaffen, das die Stadtteile mit der Innenstadt verbindet. Im Investitionsprogramm 2022 werden unter der Position 5E.660162 Planungs- und Investitionsmittel für die vom Rat beschlossene erste Veloroute aufgeführt. Dies kann jedoch nur der Einstieg in die weiteren Planungs- und Baumaßnahmen des gesamten Veloroutennetzes sein.

Dazu bitten wir um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Welche Planungen zum gesamtstädtischen Veloroutennetz liegen bislang über die Planungen für die erste Veloroute hinaus vor?
2. Bis wann kann die Verwaltung erste Planungen für das gesamte Veloroutennetz vorlegen?
3. Wie soll sichergestellt werden, dass verlässlich ausreichende personelle Ressourcen und Investitionsmittel zur Verfügung stehen, um das gesamte Veloroutennetz wie vom Rat beschlossen bis zum Jahr 2030 fertigstellen zu können?

Begründung:

keine

Antwort:

Zu 1.: Derzeit liegen keine weiteren, konkreten Veloroutenplanungen vor, da sich die Verwaltung intensiv mit der Planung der ersten Veloroute beschäftigt.

Zu 2.: Gemäß der Maßnahme 3 des Ziele- und Maßnahmenkatalogs "Radverkehr in Braunschweig" wird das Veloroutennetz im Rahmen des Mobilitätsentwicklungsplanes (MEP) erarbeitet. Dieser soll Mitte 2023 vorliegen.

Zu 3.: Die Ermittlung der erforderlichen Ressourcen wird auf Basis der Ergebnisse der Erarbeitung des Veloroutennetzes wie im Beschluss zum Ziele- und Maßnahmenkatalog unter 3. Festgelegt bis zum 30. Juni 2023 erfolgen. Selbstverständlich sind aber auch davor Ressourcen eingeplant, mit denen aktuell bereits die erste Veloroute geplant wird.

Leuer

Unterschrift (Dez./FBL)

FB 66
66.0

Datum: 14.01.2022

**Beantwortung der Anfrage Nr. A_22 der
Fraktion Bündnis90/Die Grünen zum Haushalt 2022**

Text:

In der Liste der Zuschüsse im Vorbericht des Haushaltsplans findet sich u.a. der Punkt „Förderprogramm für Verkehrssicherheit im Radverkehr“, der in den Jahren 2021 und 2022 mit jeweils 20.000 € hinterlegt ist und dem Produkt 1.54.5400.01 „Bearbeitung von Straßenbauprojekten“ zugeordnet ist. Leider lässt sich für uns weder nachvollziehen, auf welchem Weg diese Mittel in den Haushalt aufgenommen wurden, noch, wofür sie konkret verwendet werden sollen. Wir bitten um eine Erläuterung.

Begründung:

keine

Antwort:

Bei den jährlich 20.000 € handelt es sich um einen pauschalen Ansatz, der von der Verwaltung nach dem Ratsbeschluss zum Ziele- und Maßnahmenkatalog "Radverkehr in Braunschweig" in den Haushalt zur Umsetzung der Maßnahme M 16 des Ziele- und Maßnahmenkataloges aufgenommen worden war. Die Bewirtschaftung der Mittel ist durch Personal vorgesehen, für das ein Stellenanteil von 0,25 im Entwurf des Stellenplanes 2022 enthalten ist. Es ist angedacht, Radverkehrskampagnen der Mobilitätsverbände durch ein formloses Förderprogramm auf Basis einzureichender Projektskizzen zu unterstützen.

Leuer

Unterschrift (Dez./FBL)

Frakt. Bündnis 90/Die
Grünen

Antragsteller/in

wird durch die Verwaltung ausgefüllt

Teilhaushalt / Org.-Einheit

66 / FB 66

Produkt

1.12.1223.04

ANFRAGE/ANREGUNG ZUM HAUSHALT 2022

Text:

Seit einigen Jahren erhält die Verkehrswacht Braunschweig einen städtischen Zuschuss in Höhe von 8.000 € pro Jahr, der dem Produkt 1.12.1223.04 Verkehrsaufklärung des Fachbereichs 66 Tiefbau und Verkehr zugeordnet ist. Zumindest der Grünen Ratsfraktion sind in den letzten Jahren allerdings keine Informationen zur Verwendung dieses Zuschusses in Form z.B. von Jahresabschlüssen, Wirtschaftsplänen oder sonstigen Verwendungsnachweisen übermittelt worden. Deshalb bitten wir um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Hat die Verkehrswacht Braunschweig die Verwaltung in den letzten Jahren regelmäßig über die Verwendung dieses jährlichen Zuschusses informiert?
2. Wofür ist dieser Zuschuss in den vergangenen Jahren genau verwendet worden?
3. Kann die Verwaltung Unterlagen zur Verfügung stellen, aus denen die sachgemäße Verwendung dieses Zuschusses ersichtlich wird?

Begründung:

gez. Helge Böttcher und Lisa-Marie Jalyschko

Unterschrift

Ref. 0660
0660.20

Datum: 12.01.2022

Beantwortung der Anfrage Nr. A_24 der CDU-Fraktion zum Haushalt 2022

Text:

Sauberkeit in der Innenstadt:

Welche der in der Anlage zur Stellungnahme 17-04954-01 (Anfrage der CDU-Fraktion zur besseren Ausstattung mit größeren und Unterflur-Müllbehältern) aufgeführten Standorte für zusätzliche sowie größere Müllbehälter wurden inzwischen realisiert?

Welchen Umsetzungsstand hat der Dringlichkeitsantrag der CDU-Fraktion im damaligen Stadtbezirksrat Innenstadt zur Erhöhung der Anzahl öffentlicher Abfallbehälter aus dem Juni dieses Jahres (DS.-Nr. 21-16284)?

Begründung:

Die Sauberkeit in der Innenstadt lässt gerade an Wochenenden nach wie vor deutlich zu wünschen übrig. Die CDU-Fraktion hatte sich bereits 2017 mit einer Anfrage im damaligen Bauausschuss dieses Themas angenommen und zum Haushalt 2018 dann einen Antrag über 40.000 Euro für zusätzliche Unterflurbehälter und größere Müllbehälter gestellt.

Dieser wurde leider von der seinerzeitigen Haushaltsmehrheit abgelehnt.

Im Juni dieses Jahres hat nun der Stadtbezirksrat Innenstadt aufgrund eines Dringlichkeitsantrages der dortigen CDU-Fraktion dieses Thema wieder aufgegriffen. Es bietet sich im Rahmen der Haushaltsberatungen diese Fragen aktuell zu erörtern.

Antwort:

Zur Stellungnahme aus dem Jahr 2017 (DS.-Nr. 17-04954-01):

Es wurden insgesamt 9 statt vorgeschlagenen 6 Unterflurbehälter installiert. Es wurden keine größeren Behälter aufgestellt. Diese werden im Zuge eines Konzeptes - siehe folgend Dringlichkeitsantrag - aufgestellt.

Zu dem Dringlichkeitsantrag der CDU aus 2021 (DS.-Nr. 21-16284):

Auf Vorschlag der ALBA Braunschweig GmbH (ALBA) hat man sich in Abstimmung mit dem Baubezirk Innenstadt (66.32), dem Referat Stadtbild und Denkmalpflege (0610) und dem Referat Stadtentwässerung und Abfallwirtschaft (0660) auf den Behälter „Kendo“ festgelegt. Das Fassungsvermögen des Behälters liegt bei 60 oder 90 Liter (je nach Standort) und ist somit größer als die bereits vorhandene Papierkörbe, wie zum Beispiel der Typ „Rostock“ (40 Liter) auf dem Platz der Deutschen Einheit. Der Behälter „Kendo“ bietet eine schräge Oberfläche, um das Abstellen von Bechern und Flaschen zu verhindern. Zusätzlich wird durch eine besondere Beschichtung die Entfernung von Graffiti und Aufklebern vereinfacht. Ferner ist dieser weitgehend „krähensicher“. Der Aschenbecher liegt bei beiden Behältergrößen an der Oberseite. Der Behälter wird damit den aktuellen und maßgeblichen Anforderungen an einen Papierkorb im Innenstadtbereich gerecht. Die 12 neuen Behälter werden als Lieferung für die 3. KW erwartet. Die Aufstellung erfolgt dann anschließend in Absprache mit ALBA und Ref. 0610. Generell ist noch zu erwähnen, dass die Behälter in der Innenstadt täglich 2 mal, minimum 1 mal (je nach Aufstellort), geleert werden.

I. A.

Leuer

Unterschrift (Dez./FBL)

FB 66
66.0

Datum: 12.01.2022

**Beantwortung der Anfrage Nr. A_25 der
CDU-Fraktion zum Haushalt 2022**

Text:

Unfallsschwerpunkt Kalenwall/Gieseler
Wie sollen die im Projekt 5S.660069 für 2022 eingeplanten Mittel in Höhe von 450.000 Euro eingesetzt werden?
Welche Mittel hat die Verwaltung eingeplant, um den Unfallsschwerpunkt Kalenwall/Gieseler baulich zu entschärfen?
Welche Mittel wären in Summe notwendig, um den Unfallsschwerpunkt Kalenwall/Gieseler baulich zu entschärfen?

Begründung:

Der Verkehrsknoten Kalenwall/Gieseler ist Unfallsschwerpunkt. Deshalb sollten hier bauliche Maßnahmen ergriffen werden (zum Beispiel Errichtung eines Kreisels), um die vorhandene Gefahrenstelle zu entschärfen.

Antwort:

Zu 1: In dem genannten Projekt sind Mittel zur (signaltechnischen) Optimierung von Knotenpunkten im gesamten Stadtgebiet enthalten.
Zu 2 und 3: Mit der DS 21-15246 wurde über die Maßnahmen zur Verringerung der Verkehrsunfälle im Bereich Europaplatz berichtet. Diese betreffen auch den Unfallsschwerpunkt Kalenwall/Gieselerwall, welcher durch signaltechnische Maßnahmen in 2019 entschärft worden ist. Daraufhin hat sich das Unfallgeschehen erheblich reduziert. Geplante Straßenumbaumaßnahmen, um die „UHS Europaplatz“ darüber hinaus zu entschärfen, sind derzeit nicht geplant. Hintergrund hierfür ist auch das perspektivische, aber zur Zeit ruhende Großprojekt Umfeld Europaplatz.

Leuer

Unterschrift (Dez./FBL)

Nachrichtlich
Anfragen / Anregungen im Original

Frakt. Bündnis 90/Die Grünen

Antragsteller/in

wird durch die Verwaltung ausgefüllt

Teilhaushalt / Org.-Einheit
66 / FB 66

Produkt
5E.660162

ANFRAGE/ANREGUNG ZUM HAUSHALT 2022

Text:

Mit dem Beschluss über den Ziele- und Maßnahmenkatalog "Radverkehr in Braunschweig" wurde die Verwaltung u.a. damit beauftragt, die Grundlagen für ein besonders sicheres und komfortables Veloroutennetz zu schaffen, das die Stadtteile mit der Innenstadt verbindet. Im Investitionsprogramm 2022 werden unter der Position 5E.660162 Planungs- und Investitionsmittel für die vom Rat beschlossene erste Veloroute aufgeführt. Dies kann jedoch nur der Einstieg in die weiteren Planungs- und Baumaßnahmen des gesamten Veloroutennetzes sein.

Dazu bitten wir um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Welche Planungen zum gesamtstädtischen Veloroutennetz liegen bislang über die Planungen für die erste Veloroute hinaus vor?
2. Bis wann kann die Verwaltung erste Planungen für das gesamte Veloroutennetz vorlegen?
3. Wie soll sichergestellt werden, dass verlässlich ausreichende personelle Ressourcen und Investitionsmittel zur Verfügung stehen, um das gesamte Veloroutennetz wie vom Rat beschlossen bis zum Jahr 2030 fertigstellen zu können?

Begründung:

gez. Helge Böttcher und Lisa-Marie Jalyschko

Unterschrift

Frakt.Bündnis 90/Die
Grünen

Antragsteller/in

wird durch die Verwaltung ausgefüllt

Teilhaushalt / Org.-Einheit

66 / FB 66

Produkt

1.54.5400.01

ANFRAGE/ANREGUNG ZUM HAUSHALT 2022

Text:

In der Liste der Zuschüsse im Vorbericht des Haushaltsplans findet sich u.a. der Punkt „Förderprogramm für Verkehrssicherheit im Radverkehr“, der in den Jahren 2021 und 2022 mit jeweils 20.000 € hinterlegt ist und dem Produkt 1.54.5400.01 „Bearbeitung von Straßenbauprojekten“ zugeordnet ist. Leider lässt sich für uns weder nachvollziehen, auf welchem Weg diese Mittel in den Haushalt aufgenommen wurden, noch, wofür sie konkret verwendet werden sollen. Wir bitten um eine Erläuterung.

Begründung:

gez. Helge Böttcher und Lisa-Marie Jalyschko
Unterschrift

CDU-Fraktion

Antragsteller/in

wird durch die Verwaltung ausgefüllt

Teilhaushalt / Org.-Einheit

66 / FB 66

Produkt

Diverse

ANFRAGE/ANREGUNG ZUM HAUSHALT 2022

Text:

Sauberkeit in der Innenstadt

Welche der in der Anlage zur Stellungnahme 17-04954-01 (Anfrage der CDU-Fraktion zur besseren Ausstattung mit größeren und Unterflur-Müllbehältern) aufgeführten Standorte für zusätzliche sowie größere Müllbehälter wurden inzwischen realisiert?

Welchen Umsetzungsstand hat der Dringlichkeitsantrag der CDU-Fraktion im damaligen Stadtbezirksrat Innenstadt zur Erhöhung der Anzahl öffentlicher Abfallbehälter aus dem Juni dieses Jahres (DS.-Nr. 21-16284)?

Begründung:

Die Sauberkeit in der Innenstadt lässt gerade an Wochenenden nach wie vor deutlich zu wünschen übrig. Die CDU-Fraktion hatte sich bereits 2017 mit einer Anfrage im damaligen Bauausschuss dieses Themas angenommen und zum Haushalt 2018 dann einen Antrag über 40.000 Euro für zusätzliche Unterflurbehälter und größere Müllbehälter gestellt. Dieser wurde leider von der seinerzeitigen Haushaltsmehrheit abgelehnt.

Im Juni dieses Jahres hat nun der Stadtbezirksrat Innenstadt aufgrund eines Dringlichkeitsantrages der dortigen CDU-Fraktion dieses Thema wieder aufgegriffen. Es bietet sich im Rahmen der Haushaltsberatungen diese Fragen aktuell zu erörtern.

Thorsten Köster
Fraktionsvorsitzender

Unterschrift

CDU-Fraktion

Antragsteller/in

wird durch die Verwaltung ausgefüllt

Teilhaushalt / Org.-Einheit

66 / FB 66

Produkt

5S.660069

ANFRAGE/ANREGUNG ZUM HAUSHALT 2022

Text:

Unfallschwerpunkt Kalenwall/Gieseler

Wie sollen die im Projekt 5S.660069 für 2022 eingeplanten Mittel in Höhe von 450.000 Euro eingesetzt werden?

Welche Mittel hat die Verwaltung eingeplant, um den Unfallschwerpunkt Kalenwall/Gieseler baulich zu entschärfen?

Welche Mittel wären in Summe notwendig, um den Unfallschwerpunkt Kalenwall/Gieseler baulich zu entschärfen?

Begründung:

Der Verkehrsknoten Kalenwall/Gieseler ist Unfallschwerpunkt. Deshalb sollten hier bauliche Maßnahmen ergriffen werden (zum Beispiel Errichtung eines Kreisels), um die vorhandene Gefahrenstelle zu entschärfen.

Thorsten Köster
Fraktionsvorsitzender

Unterschrift

Anlage 2

Anträge der Fraktionen und der Stadtbezirksräte
zum Ergebnishaushalt

															AMTA				
															Abstimmungsergebnisse				
	Teilhaushalt			Art des Ertrages/Aufwands (Sachkonto)	Antragsteller Ausschuss	Planansatz 2022 in €		Veränderungen in €						Dauer	Anmerkungen	dafür	dagegen	enthalten	
	Nr.	Produkt-Nr.	Produktbezeichnung			bisher	neu	2022		2023		2024							2025
								Erträge	Aufwendungen	Erträge	Aufwendungen	Erträge	Aufwendungen	Erträge	Aufwendungen				
			Fachbereich 20 - Finanzen			-	76.045.290	-	76.045.290	0	0	0	0	0	0				
1	39	1.57.5731.08	Sonstige wirtschaftliche Unternehmen		BIBS	Einführung des kostenlosen ÖPNV in Braunschweig In Braunschweig wird der Nulltarif im ÖPNV eingeführt. Die Verwaltung wird beauftragt, einen Plan zur Umsetzung vorzulegen. Die Umsetzung muss in Anbetracht der Klimaproblematik zeitnah erfolgen. Ein wichtiges Teilziel des Beschlusses „Klimaneutralität 2030“ ist die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs. Eine Voraussetzung dafür ist ein verbessertes Angebot des ÖPNV. In verschiedenen europäischen und außereuropäischen Städten gibt es bereits den Nulltarif für bestimmte Personengruppen oder komplett, so in Tallinn oder Manaus.										dauerh.	*) Der Antrag enthält keinen Betrag. Ein Betrag konnte noch nicht ermittelt werden.		
				431510					*)		*)		*)		*)	x			
			Fachbereich 66 - Tiefbau und Verkehr			-	39.074.277	-	39.474.277	0	+ 400.000	0	+ 350.000	0	+ 350.000	0	+ 350.000		
2	62	Neu	Neu		Bündnis 90/DIE GRÜNEN	Einführung eines Bikesharing-Systems in Braunschweig Für die Einrichtung eines Bikesharing-Systems in Braunschweig werden die folgenden Mittel für Investitionen und den laufenden Betrieb in den Haushaltsplan 2022 und die Folgejahre aufgenommen: 1. Investitions- und Betriebskosten für die einmalige Einrichtung eines Bikesharing-System in Höhe von 400.000 € im Haushaltsplan 2022. 2. Mittel für den laufenden Betrieb in Höhe von 350.000 € für die Folgejahre. (Begründung s. Antrag)										dauerh.	Der Betrag der Kosten für die einmalige Einrichtung zu Ziffer 1. ist vorerst nicht in der Liste der Anträge zum Investitionsprogramm enthalten.		
				Diverse						+ 400.000		+ 350.000		+ 350.000		+ 350.000	x		

Stellungnahme zum Antrag Nr. FWE 39 der BIBS-Fraktion zum Haushalt 2022

Text:

In Braunschweig wird der Nulltarif im ÖPNV eingeführt. Die Verwaltung wird beauftragt, einen Plan zur Umsetzung vorzulegen. Die Umsetzung muss in Anbetracht der Klimaproblematik zeitnah erfolgen.

Begründung:

Ein wichtiges Teilziel des Beschlusses „Klimaneutralität 2030“ ist die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs. Eine Voraussetzung dafür ist ein verbessertes Angebot des ÖPNV. In verschiedenen europäischen und außereuropäischen Städten gibt es bereits den Nulltarif für bestimmte Personengruppen oder komplett, so in Tallinn oder Manaus.

Stellungnahme:

Die BSVG ist Mitglied in Verkehrsverbund Region Braunschweig (VRB). Der Vorteil des Verkehrsverbunds besteht darin, über die Stadtgrenze hinaus mit einheitlichen Fahrscheinen in der Region im ÖPNV mobil zu sein. Über ein Einnahmeaufteilungsverfahren werden die Fahrgeldeinnahmen aller Unternehmen nach einem Schlüssel von Leistungskilometern und Fahrgastaufkommen aufgeteilt. Die anteiligen Fahrgeldeinnahmen an den Gesamteinnahmen der VRB für die BSVG betragen rund 36 Mio. Euro. Diese sowie die Leistungsanteile anderer Verkehrsunternehmen auf dem Braunschweiger Stadtgebiet wären somit zusätzlich aus dem städtischen Haushalt zu finanzieren.

Eine kurzfristige Fahrgaststeigerung kann die BSVG mit den bestehenden Kapazitäten nicht auffangen. Der Vorlauf für die Planung und Umsetzung von Leistungsausweitungen (dichtere Takte) bedarf einiger Jahre. Denn Fahrzeuge müssen ausgeschrieben und bestellt, zusätzliche Werkstattkapazitäten geschaffen und zuletzt auch das zusätzliche Personal für den Fahrdienst und die Werkstätten eingestellt werden. Auch dafür müssen zusätzliche Finanzmittel bereitgestellt werden.

Die Verwaltung weist auch darauf hin, dass Versuchprojekte mit kostenfreiem ÖPNV in anderen Städten nicht zum gewünschten Erfolg geführt haben. So wurde ein Versuchprojekt in Bologna (Italien) nicht fortgesetzt. Ein gutes Angebot darf auch etwas kosten, das kostenfreie Angebot darf und soll nicht suggerieren, dass es sich um ein "Ramsch- oder Resteangebot" handelt. Damit würden die gewünschten Ziele konterkariert.

Diskussionen über Tarifstrukturen und Tarifangebote sollten auf Ebene des Regionalverbands initiiert und geführt werden, weil über diesen eine direkte Einflussnahme auf die Entscheidungen der VRB (der Regionalverband hält 51% der Geschäftsanteile) möglich sind.

Wählen Sie ein Element aus.

gez. Kügler

Unterschrift (Dez./FBL)

	Abstimmungsergebnis			Antrag somit	
	dafür	dagegen	Enth.	angenommen	abgelehnt
AMTA am 25.01.2022					
FPDA am 03.03.2022					

Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Antragsteller/in

wird durch die Verwaltung ausgefüllt

Teilhaushalt / Org.-Einheit

66 / FB 66

Produkt

Neu

FINANZWIRKSAMER ANTRAG ZUM HAUSHALT 2022

Überschrift

Einführung eines Bikesharing-Systems in Braunschweig

Beschlussvorschlag

Für die Einrichtung eines Bikesharing-Systems in Braunschweig werden die folgenden Mittel für Investitionen und den laufenden Betrieb in den Haushaltsplan 2022 und die Folgejahre aufgenommen:

1. Investitions- und Betriebskosten für die einmalige Einrichtung eines Bikesharing-System in Höhe von 400.000 € im Haushaltsplan 2022.
2. Mittel für den laufenden Betrieb in Höhe von 350.000 € für die Folgejahre.

Begründung

Die Diskussion um die Einführung eines Bikesharing-Systems wird in Braunschweig schon seit einigen Jahren geführt, ohne dass es konkrete Umsetzungsschritte gegeben hat. Mittlerweile hat sich die Situation zwar z.B. durch Angebote zum Verleih von sog. E-Scootern verändert. Es kann aber nach wie vor davon ausgegangen werden, dass der Bedarf an einem Verleihsystem für Fahrräder unverändert groß ist.

Mit diesem Antrag soll die Einführung eines möglichst flächendeckenden Verleihsystems für Fahrräder in Braunschweig noch im Jahr 2022 auf den Weg gebracht werden.

Dabei ist es unserer Ansicht nach nach wie vor sinnvoll, mit anderen Partner z.B. aus der Wohnungswirtschaft oder dem Studentenwerk zusammenzuarbeiten, um ein einheitliches System in Braunschweig zu etablieren. Darüber sollte perspektivisch ein regionales Bikesharing-System auf den Weg gebracht werden. Die Verwaltung wird gebeten, die entsprechenden Gespräche aufzunehmen oder fortzuführen.

gez. Helge Böttcher und Lisa-Marie Jalyschko

Unterschrift

	Abstimmungsergebnis			Antrag somit	
	dafür	dagegen	Enth.	angenommen	abgelehnt
AMTA am 25.01.2022					
FPDA am 03.03.2022					

Versand per E-Mail an FBFinanzen@braunschweig.de

Nachrichtlich
Anträge im Original

BIBS-Fraktion

Antragsteller/in

wird durch die Verwaltung ausgefüllt

Teilhaushalt / Org.-Einheit

20 / Ref. 0120

Produkt

1.57.5731.08

FINANZWIRKSAMER ANTRAG ZUM HAUSHALT 2022

Überschrift

Einführung des kostenlosen ÖPNV in Braunschweig

Beschlussvorschlag

In Braunschweig wird der Nulltarif im ÖPNV eingeführt. Die Verwaltung wird beauftragt, einen Plan zur Umsetzung vorzulegen. Die Umsetzung muss in Anbetracht der Klimaproblematik zeitnah erfolgen.

Begründung

Ein wichtiges Teilziel des Beschlusses „Klimaneutralität 2030“ ist die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs. Eine Voraussetzung dafür ist ein verbessertes Angebot des ÖPNV. In verschiedenen europäischen und außereuropäischen Städten gibt es bereits den Nulltarif für bestimmte Personengruppen oder komplett, so in Tallinn oder Manaus.

Tatjana Jenzen

Unterschrift

	Abstimmungsergebnis			Antrag somit	
	dafür	dagegen	Enth.	angenommen	abgelehnt
AMTA am 25.01.2022					
FPDA am 03.03.2022					

Anlage 3

Anträge der Fraktionen und Stadtbezirksräte
zum Finanzhaushalt (inkl. IP) 2021 - 2025

Anlage 3 - Haushaltslesung 2022 - Investitionsprogramm 2021 - 2025 - Anträge der Fraktionen und Stadtbezirksräte

AMTA
Abstimmungsergebnis

Lfd. Nr.	Position / Projekt-Nr.	Projektdefinition	Ausschuss	Gesamtkosten in €	Plan und Ist Vorjahre in €	2022 in €	2023 in €	2024 in €	2025 in €	Restbedarf ab 2026 in €	Bemerkungen	dafür	dagegen	enthalten
Teilhaushalt 66 - Tiefbau und Verkehr														
Umgestaltung Bienroder Weg														
19 Zuwendungen für Investitionstätigkeit (Veränderungen)				0		0	0	0	0	0				
76a	5E.660160	Bienroder Weg / Umgestaltung Radweg- 2. BA	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN											
1			bisher	1.040.000	0	0	1.040.000	0	0	0	zusätzliche Haushaltsmittel i. H. v. 150.000 EUR für 2022 für die Planung des 2. BA der Umgestaltung der Nebenanlagen des Bienroder Weges (Gesamtausgaben bisher: 1,3 Mio. EUR, Gesamteinnahmen bisher: 1,04 Mio. EUR)			
			neu	1.040.000	0	0	1.040.000	0	0	0				
			Veränderung	0		0	0	0	0	0	Anmerkung der Verwaltung: Es ist vorgesehen, die Maßnahme mit eigenem Personal zu bearbeiten, so dass die Verwaltung keine Planungsmittel angemeldet hat. Dennoch erscheint es z. B. für Voruntersuchungen etc. sinnvoll zu sein, Haushaltsmittel in 2022 in Höhe von 50.000 EUR einzuplanen. Diese 50.000 EUR könnten aus den gemeldeten Gesamtkosten i. H. v. 1,3 Mio. EUR von 2023 auf 2022 vorgezogen werden.			
26 Baumaßnahmen (Veränderungen)				150.000		150.000	0	0	0	0				
76b	5E.660160	Bienroder Weg / Umgestaltung Radweg- 2. BA	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN											
2			bisher	1.300.000	0	0	1.300.000	0	0	0	zusätzliche Haushaltsmittel i. H. v. 150.000 EUR für 2022 für die Planung des 2. BA der Umgestaltung der Nebenanlagen des Bienroder Weges (Gesamtausgaben bisher: 1,3 Mio. EUR, Gesamteinnahmen bisher: 1,04 Mio. EUR)			
			neu	1.450.000	0	150.000	1.300.000	0	0	0				
			Veränderung	150.000		150.000	0	0	0	0	Anmerkung der Verwaltung: Zusätzlich zu den dargestellten Sachkosten fallen noch Personalkosten des FB 66 an. Es ist vorgesehen, die Maßnahme mit eigenem Personal zu bearbeiten, so dass die Verwaltung keine Planungsmittel angemeldet hat. Dennoch erscheint es z. B. für Voruntersuchungen etc. sinnvoll zu sein, Haushaltsmittel in 2022 in Höhe von 50.000 EUR einzuplanen. Diese 50.000 EUR könnten aus den gemeldeten Gesamtkosten i. H. v. 1,3 Mio. EUR von 2023 auf 2022 vorgezogen werden.			

*) eine aktuelle Kostenermittlung liegt noch nicht vor

Anlage 3 - Haushaltslesung 2022 - Investitionsprogramm 2021 - 2025 - Anträge der Fraktionen und Stadtbezirksräte

AMTA
Abstimmungsergebnis

Lfd. Nr.	Position / Projekt-Nr.	Projektdefinition	Ausschuss	Gesamtkosten in €	Plan und Ist Vorjahre in €	2022 in €	2023 in €	2024 in €	2025 in €	Restbedarf ab 2026 in €	Bemerkungen	dafür	dagegen	enthalten
Baumaßnahmen zu Bushaltestellen														
19	Zuwendungen für Investitionstätigkeit (Veränderungen)			250.000		0	0	250.000	0	0				
3	5S.660067	Bushaltestellen/Umgestaltung 5.BA	SBR 321											
		bisher		3.420.474	2.220.474	300.000	300.000	300.000	300.000	0	zusätzliche Einzahlungen (Zuwendungen) für 2022 für die Erstellung beleuchteter und wettergeschützter Wartebereiche an den durch die Verlängerung der Linie 418 neu entstandenen Bushaltestellen zum Ersatz der teilweise immer noch provisorischen Haltestellen			
		neu		3.670.474	2.220.474	300.000	300.000	550.000	300.000	0				
		Veränderung		250.000		0	0	250.000	0	0	Anmerkung der Verwaltung: Bei dem Antrag handelt es sich um die drei in Lamme befindlichen Haltestellen Lammer Heide (Fahrtrichtung Nord und Süd), Neudammstraße (beide) und Rodedamm (Fahrtrichtung Osten). Es wird mit Gesamtkosten von 500.000 EUR gerechnet, wovon 50% als Förderung eingeplant werden. Frühestmögliche Realisierung, unter der Annahme, dass beschlossen würde, dass diese Haltestellen entgegen den Festlegungen im Bushaltestellenkonzept prioritär geplant werden sollten, wäre in 2024.			
26	Baumaßnahmen (Veränderungen)			500.000		0	0	500.000	0	0				
4	5S.660067	Bushaltestellen/Umgestaltung 5.BA	SBR 321											
		bisher		7.696.419	5.296.419	600.000	600.000	600.000	600.000	0	zusätzliche Haushaltsmittel für 2022 für die Erstellung beleuchteter und wettergeschützter Wartebereiche an den durch die Verlängerung der Linie 418 neu entstandenen Bushaltestellen zum Ersatz der teilweise immer noch provisorischen Haltestellen			
		neu		8.196.419	5.296.419	600.000	600.000	1.100.000	600.000	0				
		Veränderung		500.000		0	0	500.000	0	0	Anmerkung der Verwaltung Zusätzlich zu den dargestellten Sachkosten fallen noch Personalkosten des FB 66 an. Bei dem Antrag handelt es sich um die drei in Lamme befindlichen Haltestellen Lammer Heide (Fahrtrichtung Nord und Süd), Neudammstraße (beide) und Rodedamm (Fahrtrichtung Osten). Es wird mit Gesamtkosten von 500.000 EUR gerechnet, wovon 50% als Förderung eingeplant werden. Frühestmögliche Realisierung, unter der Annahme, dass beschlossen würde, dass diese Haltestellen entgegen den Festlegungen im Bushaltestellenkonzept prioritär geplant werden sollten, wäre in 2024.			

*) eine aktuelle Kostenermittlung liegt noch nicht vor

Anlage 3 - Haushaltslesung 2022 - Investitionsprogramm 2021 - 2025 - Anträge der Fraktionen und Stadtbezirksräte

AMTA
Abstimmungsergebnis

Lfd. Nr.	Position / Projekt-Nr.	Projektdefinition	Ausschuss	Gesamt-kosten in €	Plan und Ist Vorjahre in €	2022 in €	2023 in €	2024 in €	2025 in €	Restbedarf ab 2026 in €	Bemerkungen	dafür	dagegen	enthalten
Maßnahmen des Radverkehrs														
Vorplanung von Neubauten von Radwegen														
17				Summe der Auszahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit (Veränderungen)		70.000	70.000	0	0	0	0			
5	3E.66 NEU	Radweg an der L473 (Timmerlah-Groß Gleidingen) und der L611 (Völkenrode-Bortfelder Kreisel) / Vorplanung Neubau	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN								zusätzliche Haushaltsmittel für 2022 in Höhe von 70.000 EUR für Vorplanungen (Leistungsphasen 1 und 2 HOAI) für den Bau je eines Radweges an der L473 (Timmerlah-Groß Gleidingen) und der L611 (Völkenrode-Bortfelder Kreisel) Anmerkung der Verwaltung: Finanzierung, Planung, Bau und Unterhaltung von Radwegen an Landesstraßen liegen in der Zuständigkeit des Landes. Es liegt hinsichtlich des Neubaus des Radweges Völkenrode-Bortfeld ein weitergehender Antrag des Stadtbezirksrates 321 vor (Planung und Umsetzung).			
			bisher	0	0	0	0	0	0	0				
			neu	70.000	0	70.000	0	0	0	0				
			Veränderung	70.000		70.000	0	0	0	0				
Neubau Radweg Völkenrode-Bortfeld														
17				Summe der Auszahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit (Veränderungen)		800.000	800.000	0	0	0	0			
6	4E.66 NEU	Radweg Völkenrode-Bortfeld / Neubau	SBR 321								zusätzliche Haushaltsmittel für 2022 für die Planung und Realisierung des Radweges Völkenrode-Bortfeld Anmerkung der Verwaltung Der Radweg beinhaltet eine Gesamtlänge ca. 2.260 m zwischen Einmündung Äckernkamp und Kreisverkehr L475/Drensäcker. Davon entfallen auf das Braunschweiger Stadtgebiet ca. 1.000 m. Die Kosten für einen 3,20 m breiten kombinierten Geh- und Radweg liegen in der Größenordnung von 800.000 EUR. Zuständig für Bau und Finanzierung dieses Radwegs ist grundsätzlich das Land. Zunächst müsste der Grunderwerb für den Bau des Radweges erfolgen. Nach dem Neubau würden sämtliche Grundstücke sowie der Radweg in das Eigentum des Landes übergehen. Es liegt zum Neubau des Radweges Völkenrode-Bortfeld ein Antrag von der Fraktion BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN (Nr. 77) vor, der die Vorplanung des Radweges beinhaltet.			
			bisher	0	0	0	0	0	0	0				
			neu	800.000	0	800.000	0	0	0	0				
			Veränderung	800.000		800.000	0	0	0	0				

*) eine aktuelle Kostenermittlung liegt noch nicht vor

Anlage 3 - Haushaltslesung 2022 - Investitionsprogramm 2021 - 2025 - Anträge der Fraktionen und Stadtbezirksräte

AMTA
Abstimmungsergebnis

Lfd. Nr.	Position / Projekt-Nr.	Projektdefinition	Ausschuss	Gesamt-kosten in €	Plan und Ist Vorjahre in €	2022 in €	2023 in €	2024 in €	2025 in €	Restbedarf ab 2026 in €	Bemerkungen	dafür	dagegen	enthalten
Neubau Rad- und Fußweg Veltenhof /Celler Heerstraße														
26		Baumaßnahmen (Veränderungen)		0		0	0	0	0	0				
7	5E.66 NEU	Rad- und Fußweg Veltenhof/Celler Heerstraße / Neubau	SBR 322								zusätzliche Haushaltsmittel für 2022 für den Neubau eines kombinierten Rad- und Fußweges zwischen Veltenhof (Okerbrücke) und Celler Heerstraße (Einnündung Wiesental) Anmerkung der Verwaltung Der Weg würde einschließlich Okerbrücke und Grabenbrücke mehrere Millionen Euro kosten. Planung, Planfeststellung etc. in diesem ökologisch sensiblen Hochwasserbereich würden mehrere Jahre dauern. Planungen können für 2023 eingeplant werden. Die Kosten dafür liegen in der Größenordnung von 300.000 EUR.			
			bisher	0	0	0	0	0	0	0				
			neu	0	0	*)	*)	*)	*)	*)				
			Veränderung	0		*)	*)	*)	*)	*)				
sonstige Tiefbaumaßnahmen														
17		Summe der Auszahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit (Veränderungen)		155.000		155.000	0	0	0	0				
8	3E.66 NEU	Kreuzung Berliner Heerstraße-Ziegelkamp/Planung Umgestaltung	SBR 111								zusätzliche Haushaltsmittel in Höhe von 25.000 EUR für 2022 für die Planung der Umgestaltung der zentralen Kreuzung Berliner Heerstraße / Ziegelkamp / Am Feuertich für eine klare und eindeutige Verkehrsführung (nach dem Vorbild des neuen Kreisverkehrs Schapen) Anmerkung der Verwaltung Für die betreffende Kreuzung wurden bereits mehrfach Lösungsansätze diskutiert und verworfen. Eine Lösung als ovaler Kreisverkehrsplatz wie in Schapen ist einerseits wegen der erheblich unterschiedlichen Verkehrsbelastungen an den einmündenden Straßenästen und aufgrund der Geometrie der Straßenverkehrsfläche hier nicht möglich. Ein Umbau der Kreuzung würde allein auf Basis der Fläche geschätzt Kosten im siebenstelligen Bereich verursachen. Die Kosten für eine umfassende Überprüfung und Planung werden in der Größenordnung von 150.000 EUR liegen.			
			bisher	0	0	0	0	0	0	0				
			neu	25.000	0	25.000	0	0	0	0				
			Veränderung	25.000		25.000	0	0	0	0				

*) eine aktuelle Kostenermittlung liegt noch nicht vor

Anlage 3 - Haushaltslesung 2022 - Investitionsprogramm 2021 - 2025 - Anträge der Fraktionen und Stadtbezirksräte

AMTA
Abstimmungsergebnis

Lfd. Nr.	Position / Projekt-Nr.	Projektdefinition	Ausschuss	Gesamt-kosten in €	Plan und Ist Vorjahre in €	2022 in €	2023 in €	2024 in €	2025 in €	Restbedarf ab 2026 in €	Bemerkungen	dafür	dagegen	enthalten
9	4E.66 NEU	Eichenweg Lamme-Lehndorf / qualitative Aufwertung	SBR 321	bisher	0	0	0	0	0	0	zusätzliche Haushaltsmittel für 2022 für die qualitative Aufwertung des Eichenweges Lamme-Lehndorf gemeinsam mit der Feldmarksinteressentschaft. Anmerkung der Verwaltung Zusätzlich zu den dargestellten Sachkosten fallen noch Personalkosten des FB 66 an. Bei dem benannten Weg handelt es sich nicht um einen Radweg, sondern um einen landwirtschaftlichen Weg. Von Lehndorf kommend befinden sich die ersten ca. 400 m im Eigentum der Stadt Braunschweig, die weiteren ca. 1.100 m bis Lamme im Eigentum der Feldmarksinteressentschaft (FI) Lamme. Einer Ertüchtigung oder Ausschilderung des Weges im Sinne des Radverkehrs hat die FI in der Vergangenheit nicht zugestimmt. Daher käme aktuell nur ein Neubau eines zusätzlichen Radweges neben dem Weg der FI infrage, soweit die Flächen dafür verkauft würden. Die Kosten für einen 3,20 m breiten kombinierten Geh- und Radweg liegen in der Größenordnung von 1,2 Mio. EUR (ohne Grundstück).			
				neu	0	0	*)	0	0	0				
				Veränderung	0		*)	0	0	0				
10	4S.66 NEU	Global-Instandhaltungen Gemeindestraßen	SB 321	bisher	0	0	0	0	0	0	zusätzliche Haushaltsmittel für 2022 für die Instandsetzung der Fuß-/Radwegverbindung zwischen Ölper und Watenbüttel, im Bereich zwischen Ortsausgang Ölper und Bahnübergang Anmerkung der Verwaltung: Die Verwaltung schätzt die Kosten auf 130.000 EUR (einschl. fünf Wurzelbrücken für angrenzende Bäume); sofern mehr Wurzelbrücken erforderlich sein sollten, würde sich die Bausumme signifikant erhöhen			
				neu	130.000	0	130.000	0	0	0				
				Veränderung	130.000		130.000	0	0	0				
26 Baumaßnahmen (Veränderungen)				1.650.000		150.000	1.500.000	0	0	0				
11	5E.66 NEU	Straße Am Lehmanger / Sanierung	SBR 221	bisher	0	0	0	0	0	0	zusätzliche Haushaltsmittel für 2022 für die Sanierung der Straße "Am Lehmanger" Anmerkung der Verwaltung Eine Sanierung der Straße Am Lehmanger ist nicht mehr zielführend. Die Kostenermittlung erfasst daher Planung und Neubau. Es wird mit Gesamtkosten von rd. 1,65 Mio. EUR gerechnet.			
				neu	1.650.000	0	150.000	1.500.000	0	0				
				Veränderung	1.650.000		150.000	1.500.000	0	0				

*) eine aktuelle Kostenermittlung liegt noch nicht vor

Anlage 3 - Haushaltslesung 2022 - Investitionsprogramm 2021 - 2025 - Anträge der Fraktionen und Stadtbezirksräte

AMTA
Abstimmungsergebnis

Lfd. Nr.	Position / Projekt-Nr.	Projektdefinition	Ausschuss	Gesamt-kosten in €	Plan und Ist Vorjahre in €	2022 in €	2023 in €	2024 in €	2025 in €	Restbedarf ab 2026 in €	Bemerkungen	dafür	dagegen	enthalten
		Veränderungen Erträge	(Zeile 10)			0	0	0	0	0				
		Veränderungen Aufwendungen	(Zeile 17)			1.025.000	0	0	0	0				
		Ergebnisveränderung: (+) Belastung / (-) Entlastung				1.025.000	0	0	0	0				
		Veränderungen Investitionseinzahlungen	(Zeilen 19 - 23)			0	0	250.000	0	0				
		Veränderungen Investitionsauszahlungen	(Zeilen 25-30)			300.000	1.500.000	500.000	0	0				
		Investitionsveränderung: (+) Belastung / (-) Entlastung				300.000	1.500.000	250.000	0	0				
		Gesamtveränderung: (+) Belastung / (-) Entlastung				1.325.000	1.500.000	250.000	0	0				
		nachrichtlich:												
		Verpflichtungsermächtigungen:												
					2023	0								
					2024	0								
					2025	0								

*) eine aktuelle Kostenermittlung liegt noch nicht vor

Frakt. Bündnis 90/Die
Grünen

Antragsteller/in

wird durch die Verwaltung ausgefüllt

Teilhaushalt / Org.-Einheit
66 / FB 66

Projekt-Nr.
5E.660160

ANTRAG ZUM HAUSHALT 2022 / INVESTITIONSPROGRAMM 2021 - 2025

Neues Projekt

Bestehendes Projekt

Projekt-Nr.: 5E.660160

Seite des Investitionsprogramms:

855.

1231

Bezeichnung des Projektes: Bienroder Weg /Umgestaltung Radweg – 2. BA

Baukosten

Beschaffungskosten

Zuschuss an Dritte

1. Es wird folgende Veränderung zum Haushalt
2022 beantragt

mehr/weniger (+/-)

+ 150.000 €

2. Es wird beantragt, im Haushalt 2022 eine Verpflichtungsermächtigung

in Höhe von

€

zu Lasten der Jahre

2023 in Höhe von

€

2024 in Höhe von

€

2025 in Höhe von

€

festzusetzen.

3. Die Gesamtkosten betragen

€

4. Es wird beantragt, in das Investitionsprogramm folgende Planungsdaten aufzunehmen
(in T€):

Gesamt- kosten	Vorjahre	2022	Planungsdaten			Restbedarf ab 2026
			2023	2024	2025	

Begründung:

Im Investitionsprogramm finden sich bislang lediglich Mittel für den 2. BA der Umgestaltung der Nebenanlagen des Bienroder Wegs im Jahr 2023. Um in diesem Jahr wirklich mit dem Bau beginnen zu können, ist es aus unserer Sicht notwendig, Planungskosten bereits im Jahr 2022 zur Verfügung zu stellen.

gez. Helge Böttcher und Lisa - Marie Jalyschko

Versand per E-Mail an FBFinanzen@braunschweig.de

	Abstimmungsergebnis			Antrag somit	
	dafür	dagegen	Enth.	angenommen	abgelehnt
AMTA am 25.01.2022					
FPDA am 03.03.2022					

Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Antragsteller/in

wird durch die Verwaltung ausgefüllt

Teilhaushalt / Org.-Einheit

66 / FB 66

3E66Neu

FINANZWIRKSAMER ANTRAG ZUM HAUSHALT 2022

Überschrift

Radwegeneubau: Vorplanung

Beschlussvorschlag

Für die Beauftragung von Vorplanungen (Leistungsphasen 1 und 2 HOAI) für den Bau je eines Radweges an der L473 (Timmerlah-Groß Gleidingen) und der L 611 (Völkenrode-Bortfelder Kreisel) werden Mittel in Höhe von 70.000 € in den Haushaltsplan 2022 eingestellt.

Begründung

Die Diskussion um einen möglichen Neubau dieser beiden Radwege wird bereits seit etlichen Jahren, im Fall des Radwegs von Völkenrode zum Bortfelder Kreisel schon seit mehreren Jahrzehnten geführt. Zuletzt konnten Fördermittel, die zum Bau dieser Radwege hätten verwendet werden können, nicht abgerufen werden, weil der Bau dieser Radwege nicht rechtzeitig abgeschlossen werden konnte (DS 21-15140-02). Hätten zum damaligen Zeitpunkt die hier beantragten Vorplanungen vorgelegen, wäre die Chance, den Bau dieser Radwege aus diesem Förderprogramm zu finanzieren, vermutlich deutlich größer gewesen.

gez. Helge Böttcher und Lisa-Marie Jalyschko

Unterschrift

	Abstimmungsergebnis			Antrag somit	
	dafür	dagegen	Enth.	angenommen	abgelehnt
AMTA am 25.01.2022					
FPDA am 03.03.2022					

Anlage 4

Finanzunwirksame Anträge
der Fraktionen und Stadtbezirksräte

Dez. VII
Stelle 20.13

Datum: 14.01.2022

**Stellungnahme zum Antrag Nr. FU 34 der
BIBS-Fraktion zum Haushalt 2022**

Text:

Ladesäulen für E-Kfz sollen nur mit grünem Strom betrieben werden. Damit ist regenerativer Strom von solchen Anbietern gemeint, die nicht gleichzeitig Atom- oder Kohlestrom verkaufen. Diese Bedingung sollte in Konzessionsverträge mit Ladesäulenbetreibern aufgenommen werden.

Begründung:

Nur bei der Abnahme von grünem Strom fährt das Fahrzeug CO2-neutral und die nötige Energiewende wird beschleunigt. Stammt der Strom aus einem Kohle-, Gas- oder Atomkraftwerk, so verstärkt sich der Treibhauseffekt.

Stellungnahme:

Die bisher 17 städtischen Ladesäulen wurden im Jahr 2021 auf die KOM-DIA GmbH übertragen, einer Tochtergesellschaft der Braunschweiger Versorgungs-AG & Co. KG (BS|ENERGY) und werden von dort betreut. Die Gesellschaft wurde um Stellungnahme gebeten und teilte hierzu mit, dass Ladestationen, die im öffentlichen Bereich durch die KOM-DIA GmbH bzw. durch BS|ENERGY betrieben und mit Energie beliefert werden, grundsätzlich Ökostrom beziehen, der nach strengen Kriterien des "Grüner-Strom-Labels" zertifiziert ist, um eine emissionsarme Mobilität zu gewährleisten. Mittlerweile gibt es einige weitere Ladestationen auf privatem sowie halböffentlichem Grund. Hier hat die Stadt keine Einflussmöglichkeiten auf die Stromversorgung. Derzeit läuft die Konzessionsausschreibung für die bedarfsgerechte Entwicklung und den Betrieb von Ladeinfrastruktur auf öffentlichen Verkehrsflächen der Stadt Braunschweig. (21-16987 und 21-17052). Im Konzessionsverfahren ist die Nutzung von Ökostrom für die Ladeinfrastruktur vorgegeben.

Wählen Sie ein Element aus.

gez. Geiger

Unterschrift (Dez./FBL)

Ausschussempfehlung:

	Abstimmungsergebnis			Antrag somit	
	dafür	dagegen	Enth.	angenommen	abgelehnt
AMTA am 25.01.2022					
FPDA am 03.03.2022					

**Nachrichtlich
Anträge im Original**

BIBS-Fraktion

Antragsteller/in

wird durch die Verwaltung ausgefüllt

Teilhaushalt / Org.-Einheit

20 / FB 20

Produkt

Neu

FINANZUNWIRKSAMER ANTRAG ZUM HAUSHALT 2022

Überschrift

Ladesäulen für E-Kfz nur mit grünem Strom betreiben

Beschlussvorschlag

Ladesäulen für E-Kfz sollen nur mit grünem Strom betrieben werden. Damit ist regenerativer Strom von solchen Anbietern gemeint, die nicht gleichzeitig Atom- oder Kohlestrom verkaufen. Diese Bedingung sollte in Konzessionsverträge mit Ladesäulenbetreibern aufgenommen werden.

Begründung

Nur bei der Abnahme von grünem Strom fährt das Fahrzeug CO₂-neutral und die nötige Energiewende wird beschleunigt. Stammt der Strom aus einem Kohle-, Gas- oder Atomkraftwerk, so verstärkt sich der Treibhauseffekt.

Tatjana Jenzen

Unterschrift

Anlage 5

Ansatzveränderungen des Ergebnishaushalts

Anlage 5 - Ergebnishaushalt - Ansatzveränderungen der Verwaltung

Ifd. Nr.	Teilhaushalt			Art des Ertrages/Aufwands (Sachkonto)	Planansatz 2022 in €		Veränderungen in €								Dauer	Anmerkungen	AMTA		
	Nr.	Produkt-Nr.	Produktbezeichnung		bisher	neu	2022		2023		2024		2025				Abstimmungsergebnis		
							Erträge	Aufwendungen	Erträge	Aufwendungen	Erträge	Aufwendungen	Erträge	Aufwendungen			dafür	dagegen	enthalten
	Fachbereich 66 - Tiefbau und Verkehr				- 39.074.277	- 38.864.277	250.000	40.000	250.000	40.000	250.000	40.000	250.000	40.000					
1	74	1.12.1223.03	Verkehrsrechtliche Genehmigungen	331110 Verwaltungsgebühren	Umsetzung des Haushaltsoptimierungsverschlags 113 (grüne Kategorie) „Erhöhung der Gebühren für Genehmigung von Schwerlasttransporten“										dauerh.				
							+	250.000		+	250.000		+	250.000					+
2	75	1.54.5400.02	Bereitstellung v. Straßen/Wegen/Plätzen	445710 Erstattung an private Unternehmen	Klimaschutzkonzept 2.0: Umstellung des Stroms für die Straßenbeleuchtung auf Strom aus erneuerbaren Energien. Dies würde zu höheren Stromkosten von etwa 40.000 € führen.										dauerh.				
									+	40.000		+	40.000					+	40.000

Anlage 6

Ansatzveränderungen des
Finanzhaushalts (inkl. IP) 2021 - 2025

Anlage 6 - Haushaltslesung 2022 - Investitionsprogramm 2021 - 2025 - Ansatzveränderungen der Verwaltung

												AMTA		
												Abstimmungsergebnis		
Lfd. Nr.	Position / Projekt-Nr.	Projektdefinition	Ausschuss	Gesamt-kosten in €	Plan und Ist Vorjahre in €	2022 in €	2023 in €	2024 in €	2025 in €	Restbedarf ab 2026 in €	Bemerkungen	dafür	dagegen	enthalten
Teilhaushalt 66 - Tiefbau und Verkehr														
LED-Beleuchtungsanlagen														
17 Summe der Auszahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit (Veränderungen)				274.400		218.600	18.600	18.600	18.600	0				
1	4S.660001	FB 66: Instandhaltungen	bisher	1.705.474	1.157.474	137.000	137.000	137.000	137.000	0	zusätzliche Haushaltsmittel i. H. v. jährlich 18.600 EUR für die Softwarewartung der Straßenplanungssoftware; die alte Software wird vom Anbieter nicht weiter unterstützt, sodass eine neue Software beschafft wird			
			neu	1.779.874	1.157.474	155.600	155.600	155.600	155.600	0				
			Veränderung	74.400		18.600	18.600	18.600	18.600	0				
2	4S.66 NEU	FB 66: Global-Instandhaltungen Beleuchtungsanl.	bisher	0	0	0	0	0	0	0	zusätzliche Haushaltsmittel i. H. v. 200.000 EUR für 2022 für ein Pilotprojekt auf Basis der Ratsbeschlüsse zu einem Klimaschutzkonzept 2.0 zur CO²-Einsparung durch Beschleunigung der Umrüstung der Straßenbeleuchtung auf LED-Beleuchtung			
			neu	200.000	0	200.000	0	0	0	0				
			Veränderung	200.000		200.000	0	0	0	0				

Maßnahmen i.Z.m. öffentlichen Verkehrsmitteln

19		Zuwendungen für Investitionstätigkeit (Veränderungen)	400.000		100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	0				
3	5S.660067	Bushaltestellen/Umgestaltung 5.BA									zusätzliche Einzahlungen (Zuwendungen) i. H. v. jährlich 100.000 EUR für den niederflurgerechten Umbau von Haltestellen			
			bisher	3.420.474	2.220.474	300.000	300.000	300.000	300.000	0				
			neu	3.820.474	2.220.474	400.000	400.000	400.000	400.000	0				
			Veränderung	400.000		100.000	100.000	100.000	100.000	0				
26		Baumaßnahmen (Veränderungen)	800.000		200.000	200.000	200.000	200.000	200.000	0				
4	5S.660067	Bushaltestellen/Umgestaltung 5.BA									zusätzliche Haushaltsmittel i. H. v. jährlich 200.000 EUR für den niederflurgerechten Umbau von Haltestellen aufgrund von Baukostensteigerungen.			
			bisher	7.696.419	5.296.419	600.000	600.000	600.000	600.000	0				
			neu	8.496.419	5.296.419	800.000	800.000	800.000	800.000	0				
			Veränderung	800.000		200.000	200.000	200.000	200.000	0				

Erschließungsmaßnahmen							
20	Beiträge u.ä. Entgelte für Investitionstätigkeit (Veränderungen)	-2.400.000	0	0	0	-2.200.000	-200.000

5	5E.660151	Baugeb. Schefflerstr.- Süd/Erschließung	bisher	2.400.000	0	0	0	0	2.200.000	200.000	geringere Einzahlungen (Beiträge) für die Erschließung des Baugebietes Schefflerstraße-Süd, da die Umsetzung im Rahmen des Sanierungsgebietes Bahnstadt erfolgt			
			neu	0	0	0	0	0	0	0				
			Veränderung	-2.400.000		0	0	0	-2.200.000	-200.000				

26	Baumaßnahmen (Veränderungen)	#BEZUG!	-20.000	0	-1.400.000	-1.400.000	0
----	---------------------------------	---------	---------	---	------------	------------	---

6	5E.660151	Baugeb. Schefflerstr.- Süd/Erschließung								geringere Haushaltsmittel für die Erschließung des Baugebietes Schefflerstraße-Süd, da die Umsetzung im Rahmen des Sanierungsgebietes Bahnstadt erfolgt				
			bisher	3.070.000	250.000	20.000	0	1.400.000	1.400.000					0
			neu	250.000	250.000	0	0	0	0					0
			Veränderung	-2.820.000		-20.000	0	-1.400.000	-1.400.000					0

Gesamt Anträge Ansatzveränderungen:

Veränderungen Erträge (Zeile 10)	0	0	0	0	0
Veränderungen Aufwendungen (Zeile 17)	218.600	18.600	18.600	18.600	0
Ergebnisveränderung: (+) Belastung / (-) Entlastung	218.600	18.600	18.600	18.600	0
Veränderungen Investitionseinzahlungen (Zeilen 19 - 23)	100.000	100.000	100.000	-2.100.000	-200.000
Veränderungen Investitionsauszahlungen (Zeilen 25-30)	180.000	200.000	-1.200.000	-1.200.000	0
Investitionsveränderung: (+) Belastung / (-) Entlastung	80.000	100.000	-1.300.000	900.000	200.000
Gesamtveränderung: (+) Belastung / (-) Entlastung	298.600	118.600	-1.281.400	918.600	200.000

nachrichtlich:

Verpflichtungsermächtigungen:	2023	0
	2024	0
	2025	0

Anlage 7

Stellenplananträge

															AMTA					
															Abstimmungsergebnis					
	Teilhaushalt			Art des Ertrages/Aufwands (Sachkonto)	Antragsteller Ausschuss	Planansatz 2022 in €		2022		2023		2024		2025		Dauer	Anmerkungen	dafür	dagegen	enthalten
	Nr.	Produkt-Nr.	Produktbezeichnung			bisher	neu	Erträge	Aufwendungen	Erträge	Aufwendungen	Erträge	Aufwendungen	Erträge	Aufwendungen					

	Fachbereich 66 - Tiefbau und Verkehr			-	39.074.277	#BEZUG!	#BEZUG!	#BEZUG!	#BEZUG!	#BEZUG!	#BEZUG!	#BEZUG!	#BEZUG!	#BEZUG!	#BEZUG!					
--	--------------------------------------	--	--	---	------------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	--	--	--	--	--

Anträge zum Stellenplan																				
1	86	Diverse	Diverse	Diverse	Bündnis 90/DIE GRÜNEN	Ziele- und Maßnahmenkatalog "Radverkehr in Braunschweig": Stellenausstattung Im Fachbereich 66 Tiefbau und Verkehr sollen für die Umsetzung der Maßnahmen aus dem Ziele- und Maßnahmenkatalog "Radverkehr in Braunschweig" vier Stellen aus der Stellenreserve entnommen und möglichst schnell ausgeschrieben werden. Ziel ist eine Besetzung dieser Stellen möglichst früh im Jahr 2022, idealerweise noch vor Ablauf des 2. Quartals. Mit dem Beschluss über den Ziele- und Maßnahmenkatalog "Radverkehr in Braunschweig" hat der Rat der Stadt Braunschweig ein sehr ehrgeiziges Programm zur Förderung des Radverkehrs beschlossen, das bis zum Jahr 2030 abgearbeitet werden soll. Unstrittig ist, dass diese Ziele nur durch eine deutliche Aufstockung des Personals erreicht werden können. Bereits im Jahr 2021 wurden neue Stellen geschaffen. Um den notwendigen Stellenbedarf zu sichern, sollen im Jahr 2022 weitere 4 Stellen geschaffen werden.								dauerh.	*) In der Stellenplanvorlage 2022 sind für den FB 66 nur 3,75 Stellen für den Radverkehr vorgesehen. Bei einer ganzjährigen Beschäftigung verursachen diese 3,75 Stellen zusätzliche Personalkosten i. H. v. ca. 286.600 €. Für jeden Monat, den die Stellen früher freigegeben werden, fallen demnach Personalkosten i.H.v. ca. 23.800 € an.					
									*)			*)			*)	x				
					AMTA	Dafür:		Dagegen:		Enthaltung:		Bitte auswählen								

Frakt. Bündnis 90/Die Grünen

Antragsteller/in

wird durch die Verwaltung ausgefüllt

Teilhaushalt / Org.-Einheit

66 / FB 66

Produkt

Diverse

FINANZUNWIRKSAMER ANTRAG ZUM HAUSHALT 2022

Überschrift

Ziele- und Maßnahmenkatalog "Radverkehr in Braunschweig": Stellenausstattung

Beschlussvorschlag

Im Fachbereich 66 Tiefbau und Verkehr sollen für die Umsetzung der Maßnahmen aus dem Ziele- und Maßnahmenkatalog "Radverkehr in Braunschweig" vier Stellen aus der Stellenreserve entnommen und möglichst schnell ausgeschrieben werden. Ziel ist eine Besetzung dieser Stellen möglichst früh im Jahr 2022, idealerweise noch vor Ablauf des 2. Quartals.

Begründung

Mit dem Beschluss über den Ziele- und Maßnahmenkatalog "Radverkehr in Braunschweig" hat der Rat der Stadt Braunschweig ein sehr ehrgeiziges Programm zur Förderung des Radverkehrs beschlossen, das bis zum Jahr 2030 abgearbeitet werden soll. Unstrittig ist, dass diese Ziele nur durch eine deutliche Aufstockung des Personals erreicht werden können. Bereits im Jahr 2021 wurden neue Stellen geschaffen. Um den notwendigen Stellenbedarf zu sichern, sollen im Jahr 2022 weitere 4 Stellen geschaffen werden.

gez. Helge Böttcher und Lisa-Marie Jalyschko

Unterschrift

	Abstimmungsergebnis			Antrag somit	
	dafür	dagegen	Enth.	angenommen	abgelehnt
AMTA am 25.01.2022					
FPDA am 03.03.2022					

Anlage 8

Geplanter Haushaltsresteabbau

Anlage 8

Haushaltsplanung 2022

Geplanter Haushaltsresteabbau für die Jahre 2021 – 2025

Org.-Einheit	Ist-Wert 2020	Planwert HH-Reste zum Jahresende				
		2021	2022	2023	2024	2025
FB 66	21.914.239	18.914.239	16.914.239	14.914.239	13.314.239	12.314.239

Die FRAKTION. - DIE LINKE.,
Volt, Die PARTEI

Antragsteller/in

wird durch die Verwaltung ausgefüllt

Teilhaushalt / Org.-Einheit
Diverse / FB 20

Produkt
Diverse

FINANZUNWIRKSAMER ANTRAG ZUM HAUSHALT 2022

Überschrift

Keine weitere Zunahme der Haushaltsreste

Beschlussvorschlag

Die geplante Erhöhung der Haushaltsreste findet im Planungszeitraum nicht statt.

Begründung

Bereits jetzt ist der Stand der Haushaltsreste - und somit die Summe der nicht umgesetzten Ratsaufträge - mit einem Betrag von rund 150 Mio. Euro sehr hoch. Trotzdem wird von der Verwaltung vorgeschlagen, dass der Bestand der Haushaltsreste (Ergebniswirksam und Investiv) um folgende Beträge anwachsen soll:

2022: 8,1 Mio. Euro

2023: 8,9 Mio. Euro

2024: 10,7 Mio. Euro

2025: 4,7 Mio. Euro

Bereits der jetzige Stand an Haushaltsresten bedeutet, dass vom Rat beschlossene Investitionen für einen Zeitraum von über 1,5 Jahren, von der Verwaltung nicht umgesetzt wurden. Eine weitere Zunahme verschärft das Problem und erhöht den Sanierungsstau der städtischen Infrastruktur massiv.

Außerdem werden die Haushaltsgrundsätze Klarheit und Wahrheit im großen Stil missachtet und die kommunale Demokratie beschädigt. Der Beschluss über den Haushalt ist die Königsdisziplin des demokratisch legitimierten Stadtrates. Und der Stadtrat kann nicht erst ein Bündel von notwendigen Maßnahmen auf den Weg bringen und anschließend beschließen, dass die Verwaltung diese Maßnahmen nicht umsetzen muss.

gez. Kai Tegethoff

Versand per E-Mail an FBFinanzen@braunschweig.de

Unterschrift

Dez. VII
20.11/20.12

Datum: 05.01.2022

**Stellungnahme zum Antrag Nr. FU 29 der
Gruppe Die FRAKTION. zum Haushalt 2022**

Text:

Keine weitere Zunahme der Haushaltsreste

Die geplante Erhöhung der Haushaltsreste findet im Planungszeitraum nicht statt.

Begründung:

Siehe Antrag

Stellungnahme:

Der vorgelegte Haushaltsentwurf 2022 mit seinen geplanten Jahresverlusten und Anstiegen der Haushaltsreste ist Ausdruck der Rahmenbedingungen, wie zunehmende gesetzlich fixierte Rechtsansprüche, wie Instandhaltungsbedarfe und wie Anforderungen aus Ratsbeschlüssen bei gleichzeitig begrenzten Umsetzungskapazitäten.

Der Antrag wäre isoliert nicht umsetzbar. Vielmehr müssten gleichzeitig die Ursachen für den Anstieg der Haushaltsreste beseitigt werden. Im Wesentlichen würde dies eine Verringerung des Umfanges der Planung bzw. eine deutliche zeitliche Streckung erfordern.

Zur Höhe und Entwicklung der Haushaltsreste wird auf die Berichterstattung im Rahmen der Haushaltsberatungen in den Fachausschüssen hingewiesen.

Diese Berichterstattung könnte Anlass bieten, Möglichkeiten einer Verringerung des Planungsumfanges zu erörtern.

Gez. Geiger

Unterschrift (Dez./FBL)

Anlage 9

Sonderrechnung Abfallwirtschaft, Ansatzveränderungen

Anlage 9 - Haushaltslesung 2022 - Finanzhaushalt und Investitionsprogramm der Sonderrechnung Abfallwirtschaft
2021 - 2025 Ansatzveränderungen der Verwaltung

												AMTA		
												Abstimmungsergebnis		
Lfd. Nr.	Position / Projekt-Nr.	Projektdefinition	Ausschuss	Gesamt-kosten	Plan und Ist Vorjahre	2022	2023	2024	2025	Restbedarf ab 2026	Bemerkungen	dafür	dagegen	enthalten
				in €	in €	in €	in €	in €	in €	in €				
Sonderrechnung Abfallwirtschaft														
17	Summe der Auszahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit (Veränderungen)			0	0	-6.000.000	-4.400.000	1.600.000	0	0				
1	Deponierekultivierung (Finanzierung aus Rückstellungen) (Instandhaltungsprojekt)	bisher		60.566.539	28.666.539	8.000.000	1.600.000	0	0	22.300.000	Verschiebung von Maßnahmen der Deponierekultivierung			
		neu		60.566.539	28.666.539	2.000.000	6.000.000	1.600.000	0	22.300.000				
		Veränderung		0	0	-6.000.000	4.400.000	1.600.000	0	0				
23	Sonstige Investitionstätigkeit (Veränderungen)			0	0	0	3.000.000	0	0	3.000.000				
2	Rückzahlung der Ausleihungen liquider Mittel innerhalb des Konzerns Stadt Braunschweig	bisher			15.000.000	15.000.000	13.500.000	0	0	0	Anpassung an die für Ausleihungen zur Verfügung stehenden Mittel			
		neu			15.000.000	15.000.000	16.500.000	0	0	3.000.000				
		Veränderung			0	0	3.000.000	0	0	3.000.000				
30	Sonstige Investitionstätigkeit (Veränderungen)			0	0	6.000.000	0	0	0	0				
3	Ausleihungen liquider Mittel innerhalb des Konzerns Stadt Braunschweig	bisher			20.400.000	13.500.000	0	0	0	0	Anpassung an die für Ausleihungen zur Verfügung stehenden Mittel			
		neu			20.400.000	19.500.000	0	0	0	0				
		Veränderung			0	0	6.000.000	0	0	0				

Betreff:
Querungshilfe "An der Rothenburg"

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	<i>Datum:</i> 23.12.2021
--	-----------------------------

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 221 Weststadt (Anhörung)	19.01.2022	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	25.01.2022	Ö

Beschluss:

„An der Querungsstelle An der Rothenburg, auf Höhe der Rad- und Fußwegverbindung Marienberger Straße, wird für den von Süden ankommenden Weg eine Aufstellfläche hergestellt. Die Fahrbahnbreite wird punktuell auf 6 m verengt (siehe Anlage).“

Sachverhalt:

Beschlusskompetenz

Die Beschlusskompetenz des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben ergibt sich aus § 76 Abs. 3 Satz 1 NKomVG in Verbindung mit § 6 Nr. 2 h) der Hauptsatzung, da die Straße An der Rothenburg von überbezirklicher Bedeutung ist.

Anlass

Ein Einwohner hat die Anregung eingebracht, auf Grund der Verkehrsbelastung der Straße An der Rothenburg und der schnell fahrenden Kfz auf Höhe der Rad- und Fußwegverbindung Marienberger Straße, die Querung für den Fuß- und Radverkehr zu verbessern.

Prüfung und Bewertung:

Das Straßennetz in Braunschweig sieht eine unterschiedliche Gewichtung der Straßen vor. So ist auf Bundesstraßen, Landesstraßen und Kreisstraßen dem Verkehrsfluss eine angemessene Gewichtung zuzuweisen. Die Straße An der Rothenburg ist eine Einfallstraße im Zuge einer Kreisstraße. Aus diesem Grund sollte hier von baulichen Maßnahmen, welche den Verkehrsfluss stark beeinträchtigen, abgesehen werden.

Die Wegeföhrung Marienberger Straße/An der Rothenburg wird vor allem vom Radverkehr genutzt.

Verkehrinsel, mittig:

Die Straße An der Rothenburg hat eine Fahrbahnbreite von 7 m. Um eine mittig liegende Querungshilfe umzusetzen, wird eine gesamte Fahrbahnbreite von 9,50 m benötigt. An der Rothenburg wäre dieses nur mit einer sehr umfangreichen Baumaßnahme umzusetzen, Haushaltsmittel stehen für derartige Umbaumaßnahmen derzeit nicht zur Verfügung.

Lichtsignalanlage (LSA)

Die Erstellung einer LSA ist sehr kostenintensiv, zumal auf der Südseite keine Stromversorgung vorhanden ist. Haushaltsmittel stehen für derartige Umbaumaßnahmen derzeit nicht zur Verfügung.

Vorschlag der Verwaltung:

Um die Querungsstelle sicherer zu gestalten und den Kfz-Verkehr an dieser Stelle generell gegenüber der Querungsstelle zu sensibilisieren, wird die Fahrbahn leicht verengt und verschwenkt. Durch diese Maßnahme wird die Aufmerksamkeit des KFZ-Verkehrs gegenüber der Querungsstelle erhöht, dennoch ist bei einer Fahrbahnbreite von 6 m weiterhin Begegnungsverkehr möglich, der Verkehrsfluss wird nicht beeinträchtigt.

An der Querung An der Rothenburg würde für den aus Broitzem oder der Marienberger Straße kommenden Fuß- und Radverkehr, an der südlichen Fahrbahnseite eine aufgeweitete Aufstellfläche entstehen und die zu querende Fahrbahnbreite auf 6 m reduziert. Durch die vorgezogene Aufstellfläche wird ein wesentlich verbessertes Sichtfeld auf den Verkehr ermöglicht. Die Aufstellfläche wird durch Borde gesichert und baulich so angepasst, dass nicht auf einer Rampe gewartet werden muss. Die Marienberger Straße wird auf einer Länge von 15 m angepasst.

Um die Erkennbarkeit der Querungsstelle weiter zu erhöhen, wird die Bestandsbeleuchtung der Nordseite punktuell mit einer helleren Leuchte gegenüber der durchgehenden Straßenbeleuchtung ausgestattet.

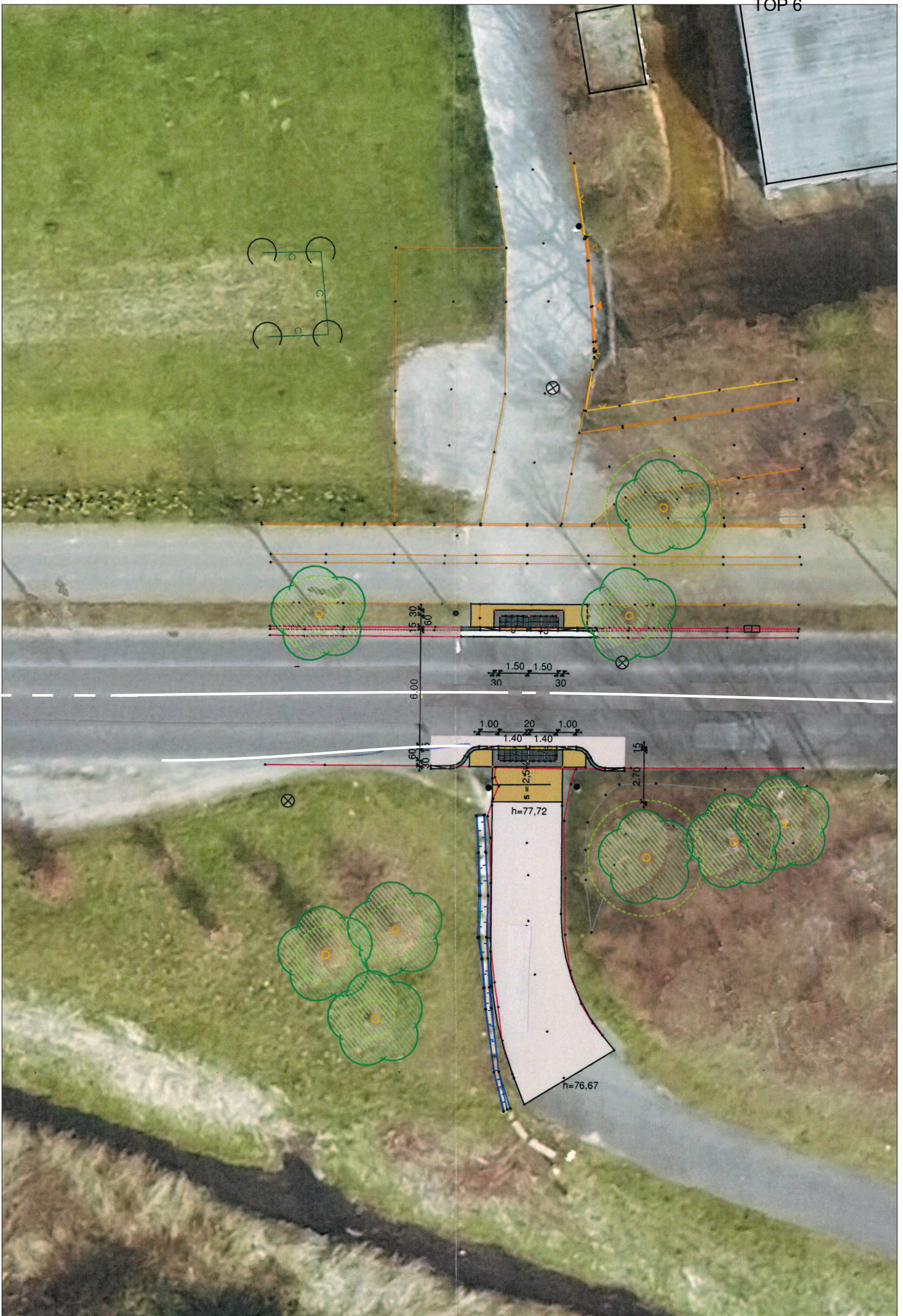
Finanzierung:

Die Kosten belaufen sich nach einer ersten großen Schätzung auf 18.000 Euro. Die Baumaßnahme kann über die Maßnahmennummer 4S.660020 Global Umbauten Straße vorbehaltlich der Rechtskraft des Haushaltes 2022, finanziert werden. Die Umsetzung erfolgt in 2022.

Leuer

Anlage/n:

Lageplan



*Betreff:***Planung und Bau des Luftschifferwegs zwischen Nordstraße und Ringgleis***Organisationseinheit:*

Dezernat III

66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

12.01.2022

*Beratungsfolge*Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 330 Nordstadt-Schunteraue
(Anhörung)*Sitzungstermin*

20.01.2022

Status

Ö

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben
(Entscheidung)

25.01.2022

Ö

Beschluss:

„Der Planung und dem Ausbau des Luftschifferweges zwischen der Nordstraße und dem Ringgleis entsprechend der Anlage wird zugestimmt.“

Beschlusskompetenz

Die Beschlusskompetenz des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben ergibt sich aus § 76 Abs. 3 Satz 1 NKomVG i. V. m. § 6 Nr. 2 lit. h der Hauptsatzung der Stadt Braunschweig. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei dem Luftschifferweg um eine Straße, die eine über die Grenzen des Stadtbezirks hinausgehenden Funktion für den Radverkehr besitzt, für die der Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben beschlusszuständig ist.

Anlass

Der Luftschifferweg ist sanierungsbedürftig. Fahrbahn und Gehwege sind erheblich beschädigt und nicht länger wirtschaftlich zu unterhalten (DS 19-11592-01). Beim vorhandenen Straßenaufbau handelt es sich um ein jahrzehntealtes Provisorium. Eine fachgerechte Entwässerung der Straße ist nicht gegeben. Des Weiteren besteht der Bedarf, Regenwasserkanal, Strom-, Wasser- und Gasversorgungsleitungen, sowie die Straßenbeleuchtung in der Straße zu verlegen bzw. zu erneuern.

Der Luftschifferweg wird im Sinne des Erschließungsbeitragsrechtes auf gesamter Länge erstmalig hergestellt.

Planung

Der südliche Bereich (Nordstraße bis Hausnr. 27A, gestalteter Eingangsbereich in den Nordpark, "Entree Ost") wird in Asphaltbauweise hergestellt und als Fahrradstraße ausgewiesen. Die insgesamt zur Verfügung stehende etwa 8 m breite Verkehrsfläche wird in eine 5 m breite asphaltierte Fahrbahn und einen an der Westseite verlaufenden, 2,50 m breiten Gehweg in Betonpflasterbauweise aufgeteilt. Aufgrund vieler Grundstückszufahrten wird der Gehweg in wesentlichen Teilen mit einem mit PKW überfahrbaren 3 cm hohen Bordstein ausgebildet. Oberhalb des Gehweges ragt in etwa 3 m Höhe das Gebäude Nordstraße 26 in den lichten Raum des Gehweges des Luftschifferweges ein.

Der nördliche Teil des Luftschifferwegs ist mit einer etwa 7 m breiten Verkehrsfläche schmäler als der südliche Bereich. Dieser ist im B-Plan HA135 als Geh-/Radweg festgesetzt und dient trotzdem der Erreichbarkeit einiger angrenzender Grundstücke.

Hier ist ein 5 m breiter Rad-/Gehweg in Asphaltbauweise geplant. In diesem Bereich grenzt an der Westseite unmittelbar der Nordpark („Entree Ost“) an.

Die Belange der Feuerwehr und der Anliegerverkehre wurden bei dieser Flächenaufteilung berücksichtigt.

Der südliche Teil des Luftschifferwegs wird als Fahrradstraße, der nördliche Teil als Geh-/Radweg ausgewiesen. Beides trägt der Bedeutung des Luftschifferweges als Fahrradrouten in Richtung nördliches Ringgebiet und darüber hinaus Rechnung.

Aufgrund der begrenzten Platzverhältnisse stehen im Straßenraum zukünftig keine Parkmöglichkeiten zur Verfügung.

Informationsveranstaltung

Pandemiebedingt hat die Verwaltung auf eine Bürgerinformationsveranstaltung in Präsenz verzichten müssen. Alternativ dazu wurde über die Presse das Angebot gemacht, sich die Planung auf der Homepage der Stadt anzusehen und der Verwaltung Anregungen dazu zu übermitteln.

Alle von Erschließungsbeiträgen betroffenen Eigentümer wurden über die Maßnahme und die jeweils voraussichtliche Höhe der Beiträge und über die Möglichkeit einer Stellungnahme schriftlich unterrichtet.

Die eingegangenen Rückmeldungen sind im Folgenden aufgeführt:

Eine Stellungnahme betrifft die Erhaltungswürdigkeit des vorhandenen **Natursteinpflasters** in einem nördlichen Teilbereich der Straße. Das Pflaster ist aufgrund seines Zustandes nicht erhaltungswürdig. Da es für die Fahrradfahrenden einen außerordentlich unbequem zu befahrenden Belag darstellt, schlägt die Verwaltung vor, einen Asphaltbelag einzubauen.

Eine weitere Anregung betrifft die derzeitige **Erkennbarkeit der Wegeführung**, die vom Luftschifferweg aus nach links in den Park abknickt. Die Neugestaltung des Luftschifferweges zusammen mit dem Nordpark schafft sehr gute Voraussetzungen dafür, dass es in Zukunft keine Orientierungsschwierigkeiten mehr geben wird. Je nach Grundstücksverfügbarkeit ist langfristig auch die geradlinige Weiterführung des Luftschifferweges zum Bahnübergang (Ringgleisweg/Nordanger) geplant. Weitere Fragen und Hinweise gab es bezüglich **Ausbildung des südlichen Abschnittes** mit Fahrbahn und Gehweg, **Parkmöglichkeiten** und erforderlichem **Grunderwerb**.

Die Verwaltung schlägt weiterhin die Ausbildung des südlichen Teils als Fahrradstraße mit Fahrbahn und Gehweg vor. Mit dem gewählten Ausbau können zu Fuß Gehende und Fahrradfahrende getrennt werden. In einem verkehrsberuhigten Bereich müssten Radfahrende Schrittgeschwindigkeit fahren, so dass die vorgeschlagene Trennung den Radverkehr attraktiver macht. Eine Ausweisung als gemeinsamer Geh-/Radweg ist wegen der vielen Garagen des Grundstückes Nordstraße 26 und den daraus resultierenden Verkehren nicht sinnvoll.

Im nördlichen Abschnitt entspricht der gemeinsame Geh- und Radweg den Festsetzungen des hier geltenden Bebauungsplanes.

Parkmöglichkeiten und Grunderwerb sind nicht vorgesehen.

In einer Rückmeldung wurde darüber Beschwerde geführt, dass die **Beteiligungsfrist zu kurz** bemessen gewesen sei und das Verfahren damit gegen geltendes Recht verstoße.

Grundsätzlich gibt es keine rechtlich festgelegten Fristen bei freiwilligen Bürgerbeteiligungsverfahren dieser Art. Die Verwaltung hält die Fristen für angemessen und hat auch keine weiteren kritischen Hinweise dazu bekommen.

Außer vier weiteren Anrufen mit eher **allgemeinen Nachfragen** gab es keine weiteren auf die Planung bezogene Rückmeldungen.

Finanzierung

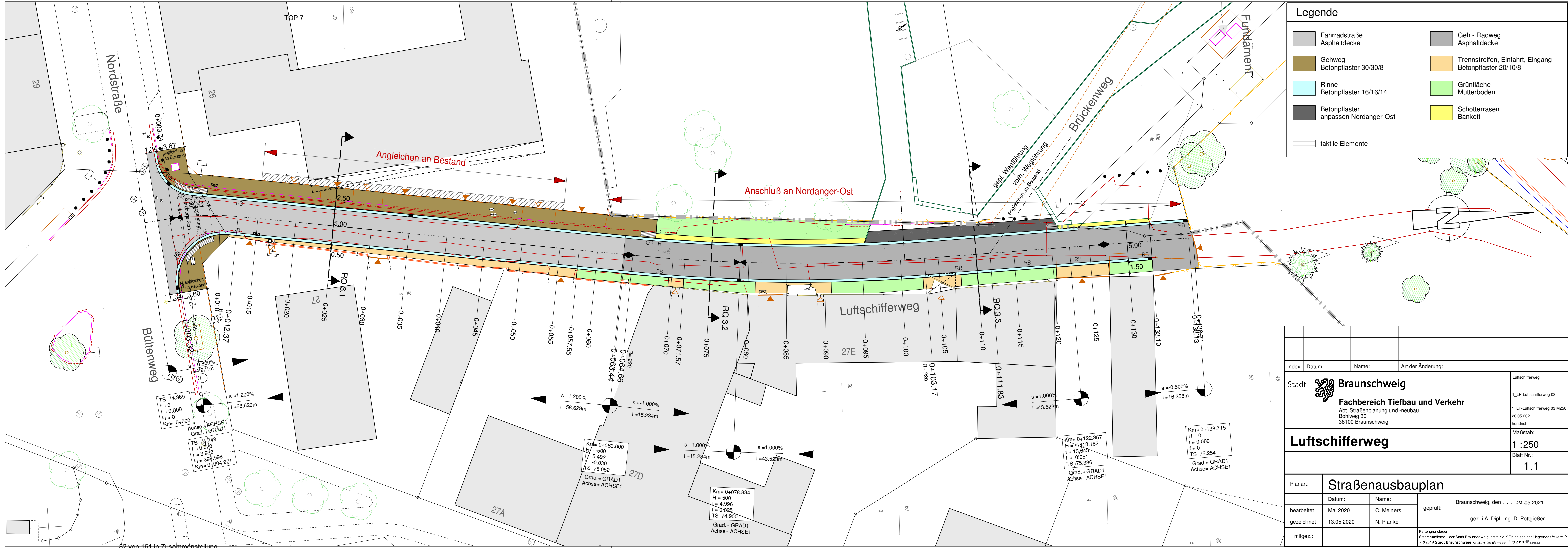
Die Investitionen für den Straßenbau im Luftschifferweg betragen ca. 300.000 €. Die Anlieger werden über Erschließungsbeiträge mit ca. 90 % der Gesamtkosten beteiligt.

Die Sanierung des Luftschifferwegs soll 2022 nach Abschluss der Bauarbeiten am Nordpark beginnen (DS19-11592-02). Die dafür benötigten Haushaltsmittel sind im Projekt 4S.660021 in 2022 eingeplant. Die Finanzierung steht unter dem Vorbehalt der Rechtskraft des Haushaltes 2022.

Leuer

Anlage/n:

Lageplan Luftschifferweg



Legende

Fahrradstraße
Asphaltdecke

Gehweg
Betonpflaster 30/30/8

Rinne
Betonpflaster 16/16/14

Betonpflaster
anpassen Nordanger-Ost


taktile Elemente

Geh.- Radweg
Asphaltdecke

Trennstreifen, Einfahrt, Eingang
Betonpflaster 20/10/8

Grünfläche
Mutterboden

Schotterrassen
Bankett

Index:		Datum:		Name:		Art der Änderung:	
Stadt  Braunschweig				Luftschifferweg			
Fachbereich Tiefbau und Verkehr				1_LP-Luftschifferweg 03			
Abt. Straßenplanung und -neubau				1_LP-Luftschifferweg 03 M250			
Bohlweg 30				26.05.2021			
38100 Braunschweig				hendrich			
Luftschifferweg				Maßstab:			
				1 : 250			
				Blatt Nr.:			
				1.1			
Planart:		Straßenausbauplan					
bearbeitet		Datum:		Name:		geprüft:	
gezeichnet		Mai 2020		C. Meiners		Braunschweig, den21.05.2021	
mitgez.:		13.05.2020		N. Planke		gez. i.A. Dipl.-Ing. D. Pottgießer	
Kartengrundlagen: Stadtgrundkarte 1 der Stadt Braunschweig, erstellt auf Grundlage der Liegenschaftskarte 2 © 2019 Stadt Braunschweig Abteilung Geoinformation © 2019 LBN							

Betreff:

Planung einer Fuß- und Radwegunterführung als Ersatz für den Bahnübergang Grünewaldstraße

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

17.01.2022

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (Anhörung)	19.01.2022	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 120 Östliches Ringgebiet (Anhörung)	19.01.2022	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	25.01.2022	Ö

Beschluss:

„Die Verwaltung wird beauftragt, die Planung einer Fuß- und Radwegunterführung als Ersatz für den Bahnübergang Grünewaldstraße gemeinsam mit der Deutschen Bahn AG (DB) und dem Regionalverband Großraum Braunschweig weiter voranzutreiben.“

Sachverhalt:

Beschlusskompetenz

Die Beschlusskompetenz des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben ergibt sich aus § 76 Abs. 2 Satz 1 NKomVG i. V. m. § 6 Nr. 2 lit. i der Hauptsatzung der Stadt Braunschweig. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei der Entscheidung über die Planung und Umsetzung einer Fuß- und Radwegunterführung um eine verkehrsplanerische Angelegenheit, für die hier der Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergabe zuständig ist, da es sich um eine wichtige Fuß- und Radwegverbindung handelt, dessen verkehrliche Bedeutung über den Stadtbezirk hinausgeht.

Anlass

Die DB plant, die beiden mechanischen Stellwerke im Bahnhof (Bf.) Gliesmarode durch ein elektronisches Stellwerk (ESTW) bis 2024 zu ersetzen. Dadurch wird im Wesentlichen die Signalisierung und die Schaltung der Weichen digitalisiert. Der Bahnübergang (BÜ) Grünewaldstraße wird in seiner sicherungstechnischen Ausstattung angepasst. Dies würde grundsätzlich in Form eines 1:1 Ersatzes als Bahnübergang erfolgen. Für diese Umstellung der Signaltechnik von mechanischen Stellwerken auf ESTW ergibt sich nicht die Notwendigkeit, ein Planrechtsverfahren durchzuführen. Somit würde durch die einfache Anpassung an die Sicherungstechnik der BÜ Grünewaldstraße in seiner Lage so fortbestehen.

Allerdings hat in den kommenden Jahren der Regionalverband Großraum Braunschweig (Regionalverband) eine Taktverdichtung im Schienenpersonennahverkehr geplant, was zur Erhöhung der Zugzahlen in Gliesmarode führen wird. Aktuell verkehren in Gliesmarode 2 Züge (RB 47) pro Stunde zzgl. rd. einem Dutzend Güterzüge pro Tag. Mit der geplanten Einführung eines Halbstundentaktes nach Gifhorn, der geplanten Durchbindung einer

Bahnlinie aus dem Süden Braunschweig bis zum Bf. Gliesmarode (Stundentakt) und der perspektivisch geplanten Bedienung der Strecke nach Harvesse im Halbstundentakt erhöht sich die Zahl der Züge auf bis zu 10 pro Stunde. Gleichzeitig wird sich voraussichtlich die Zahl der Güterzüge erhöhen.

Die Schließzeiten des signalabhängigen Bahnübergangs, der im Bereich des Bf. Gliesmarode liegt, sind mit im Mittel ca. 5 Min je Zugfahrt recht lang. Mit der geplanten Erhöhung der Zugzahlen in Gliesmarode ist davon auszugehen, dass die Schließzeiten künftig bei etwa 30 bis 40 Minuten pro Stunde liegen werden.

Der BÜ Grünewaldstraße ist ein für den Fuß- und insbesondere Radverkehr wichtiger Kreuzungspunkt mit der Bahn. Durch die hohe Frequentierung des BÜ kommt es bereits heute während der Schließzeiten zu großen Pulkbildungen des wartenden Fuß- und Radverkehrs mit langen Wartezeiten. Die geplante Taktverdichtung geht mit einer weiteren Erhöhung der Schließzeiten des Bahnübergangs (s. o.) einher und wird damit die Attraktivität dieser Fuß- und Radverkehrsverbindung mindern.

Um diese Verbindung wie oben skizziert nicht langfristig zu schwächen, sondern vielmehr die hohe Attraktivität dieser Rad- und Fußwegeverbindung noch zu stärken, sollte daher eine andere Art der Querung der Gleise geschaffen werden. Dies ist möglich, indem der bestehende BÜ Grünewaldstraße in eine Unterführung gem. Eisenbahnkreuzungsgesetz umgewandelt wird.

Zudem ist bei Erhalt des BÜ eine Bahnsteigzuwegung von der Grünewaldstraße (wie von der Stadt Braunschweig im Planfeststellungsverfahren für den Bahnhof gewünscht) aus technischen Gründen nicht möglich. Beim Neubau einer Unterführung gibt es Lösungsansätze zur Realisierung einer solchen Zuwegung.

Rechtliche Rahmenbedingungen

Durch die Regelung nach § 3 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) besteht die Möglichkeit den jetzigen BÜ Grünewaldstraße, als höhengleiche Kreuzung der Verkehrswege durch die Herstellung einer Unterführung, soweit es die Sicherheit oder Abwicklung des Verkehrs erfordert, zu beseitigen. Die Kosten für die Herstellung solch einer Unterführung werden dabei nach § 13 EKrG zu 50 % vom Bund, zu 33 % von der DB AG und zu 17 % vom Land übernommen. Kreuzungsbedingte Kosten für die Stadt Braunschweig entstehen dabei nicht.

Der Ersatz eines Bahnübergangs durch eine Unterführung gem. EKrG ist eine Änderung einer Eisenbahnanlage, die ein Planrechtsverfahren nach § 18 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) i. V. m. § 75 des Verwaltungs-Verfahrensgesetzes (VwVfG) bedingt.

Die DB begrüßt die Schaffung eines Unterführungsbauwerks als Ersatz für den BÜ Grünewaldstraße und hat sich bereit erklärt, die dafür erforderliche Planung zu übernehmen. Für die Planung bis zur Realisierung einer Unterführung inklusive Planfeststellungsverfahren setzt die DB einen Planungshorizont von mindestens 5 Jahre an. Demnach kann bei Planungsbeginn in 2022 eine Unterführung der Grünewaldstraße frühestens 2027 realisiert werden.

Der für 2024 fest eingeplante Bau des ESTW kann allerdings nach Auskunft der DB nicht ebenfalls auf 2027 verschoben werden, weil die Einschränkungen des Stellwerkbaus für den laufenden Bahnbetrieb bis hin zu Sperrungen der Gleise und die Finanzierung solcher Projekte DB-intern mit mehrjährigem Vorauf abgestimmt und festgelegt werden müssen. Änderungen daran sind nicht mehr möglich.

Dies hat zur Folge, dass für den Zeitraum zwischen der fest terminierten Realisierung des ESTW in 2024 und Fertigstellung eines Unterführungsbauwerkes bis voraussichtlich 2027 keine Wegeverbindung für den Fuß- und Radverkehr am jetzigen BÜ Grünewaldstraße

besteht. Der vorhandene BÜ Grünewaldstraße ist mit dem ESTW nicht mehr nutzbar. Die Schranken des Bahnüberganges können dann ohne Anpassung der Sicherungstechnik nicht mehr geöffnet werden und sind dauerhaft geschlossen. Der Bahnübergang muss für den Fuß- und Radverkehr abgesperrt werden.

Für die Zeit ohne Querungsmöglichkeit am BÜ Grünewaldstraße sind als alternative Querungsmöglichkeiten weiter nördlich die Unterquerung der Gleise am Bahnhof Glesmarode oder weiter südlich die Überquerung an der Ebertallee nutzbar. Je nach Reiseziel entsteht bei Nutzung der Alternativrouten insgesamt ein Umweg von 100 bis 200 m. Das erscheint für Rad- und Fußverkehr für die Übergangszeit zumutbar.

Eine Realisierung beider Projekte, also der Bau des BÜ bis 2024 mit neuer Technik und ein kurze Zeit späterer Bau einer Unterführung wird aus Kosten- und Ressourcengründen von der DB abgelehnt.

Die Verwaltung sieht die Einschränkung für den Fuß- und Radverkehr durch die mehrjährige Sperrung des Bahnübergangs kritisch. Insofern ist es beabsichtigt weitere, auch hochrangige Gespräche auf verschiedenen Ebenen mit der DB zu führen, um zu erreichen, dass die Zeit, in der die Gleisquerung nicht nutzbar ist, soweit wie möglich verkürzt wird; sei es durch ein Beschleunigen des Baus der Unterführung oder durch den vorübergehenden Weiterbetrieb des mechanischen Stellwerks.

Der dauerhafte Vorteil einer Unterführung ist so groß, dass die Verwaltung in der Abwägung trotz der vorübergehenden Sperrung den Bau der Unterführung als die verkehrlich bei weitem bessere Lösung als die dauerhafte Aufrechterhaltung des BÜ ansieht.

Sollte aus unerwarteten Gründen kein Planrecht für die Herstellung der Unterführung der Grünewaldstraße möglich sein, so ist wiederum die Herstellung eines BÜ in Form einer 1:1-Erneuerung mit neuer Technik nachträglich weiterhin möglich. Das Planrecht für den BÜ Grünewaldstraße bleibt weiterhin bestehen. Die Wegeverbindung für den Fuß- und Radverkehr ist mit einer Kreuzungsvereinbarung zwischen der Stadt und der DB geregelt.

Sofern die Stadt diesem mit der DB und dem Regionalverband ausgehandelte Vorgehen zustimmt, wird die Planung für eine Unterführung der Grünewaldstraße aufgenommen. Sollte die Stadt diesem Vorgehen nicht folgen, wird der BÜ Grünewaldstraße bis 2024 in Form einer 1:1-Erneuerung mit neuer Technik ausgestattet und bleibt erhalten.

Leuer

Anlage/n:
keine

Betreff:

Planung einer Fuß- und Radwegunterführung als Ersatz für den Bahnübergang Grünewaldstraße

Organisationseinheit:

Dezernat I
0150 Gleichstellungsreferat

Datum:

21.01.2022

Beratungsfolge

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

25.01.2022

Status

Ö

Sachverhalt:

Mit dem Beschluss zur Vorlage 21-17455 wird die Verwaltung beauftragt, die Planung einer Fuß- und Radwegunterführung als Ersatz für den Bahnübergang Grünewaldstraße gemeinsam mit der Deutschen Bahn AG (DB) und dem Regionalverband Großraum Braunschweig weiter voranzutreiben.

Aus Gleichstellungssicht möchte ich anregen, schon in der Planung die Bildung eines Angstraumes zu vermeiden.

Eine Unterführung erleichtert die Querung der Bahnstrecke, sie kann aber auch als Angstrraum empfunden werden, wenn sie schlecht einsehbar, verschmutzt und dunkel ist.

Deshalb rege ich an, schon in der Planung schlecht einsehbare Ecken zu vermeiden und für eine helle Ausleuchtung zu sorgen. Auch die Grünanlagen im Umfeld sollten transparent und gut einsehbar gestaltet werden.

Auch andere Kommunen kennen dieses Problem. Mit LED-Technik kann die Ausleuchtung besonders energiesparend umgesetzt werden. Ein Nebeneffekt scheint dann auch zu sein, dass gut ausgeleuchtete Wege in der Regel weniger verschmutzt werden. Auch das trägt zu einem subjektiv höheren Sicherheitsempfinden bei.

Bei der Entstehung von Angsträumen steht nicht die tatsächlich vorhandene Bedrohung im Vordergrund. In der Regel geschehen an solchen Orten nicht mehr Verbrechen als an anderen. Es ist das subjektive Sicherheitsempfinden der Nutzenden, das darüber entscheidet, ob sie diese Strecke im Dunklen gehen werden. In der Regel meiden die meisten Frauen (und auch zahlreiche Männer) im Dunklen einsame Strecken oder Unterführungen, v. a. wenn sie schlecht einsehbar, verschmutzt und dunkel sind.

Lenz

Anlage/n: keine

Betreff:

Parkhaus Magni auch nachts öffnen

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

13.01.2022

Beratungsfolge:

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur
Beantwortung)

25.01.2022

Status

Ö

Sachverhalt:

Die Tiefgarage Parkhaus Magni ist, wie viele andere Parkhäuser auch, nachts geschlossen und nahezu leer. Die Öffnungszeiten der Tiefgarage sind von Montag bis Samstag von 7 bis 22 Uhr, sonntags ist sie geschlossen. In Anbetracht des Parkplatzsuchverkehrs im Magnierviertel sind diese Öffnungszeiten nicht mehr zeitgemäß.

Für Besucher und Anwohner könnte die Magni-Tiefgarage zur Nutzung auch am Wochenende oder nachts attraktiv sein.

In diesem Zusammenhang fragen wir an:

1. Aus welchen Gründen ist die Tiefgarage Magni nachts und am Wochenende geschlossen?
2. Wie beurteilt die Verwaltung eine Ausweitung der Öffnungszeiten und die Auswirkungen?

Gez. Susanne Hahn

Anlagen:

keine

<i>Betreff:</i> Parkhaus Magni auch nachts öffnen

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	<i>Datum:</i> 24.01.2022
--	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis)	25.01.2022	Ö

Sachverhalt:

Zur Anfrage der SPD-Fraktion vom 13.01.2022 wird wie folgt Stellung genommen:

Zu 1.:

Die städtische Tiefgarage Magni ist seit September 2013 bereits 24 Stunden am Tag geöffnet.

Von 22:00 Uhr - 07:00 Uhr ist allerdings kein Personal in der Garage und die Rolltore an der Ein- und Ausfahrt sind geschlossen. Daher ist die Voraussetzung für die Nutzung nach 22:00 Uhr und an Sonn- und Feiertagen ein gültiges Parkticket:

Für Anwohner und Vielparker wird seit 2013 vom Pächter eine aufladbare Parkkarte („Goldkarte“) angeboten, mit der Ein- und Ausfahrt rund um die Uhr möglich sind.

Für Kurzzeitparker, die nach 22:00 Uhr ihr Auto aus der Garage fahren wollen, gibt es einen 24-Stunden-Eingang, welcher sich mit dem gewöhnlichen Kurzzeitparkerticket öffnen lässt.

Dafür wurden seinerzeit 60.000 Euro Haushaltsmittel in die Schrankenanlagen investiert, um den Kunden den gewünschten Zugang nach 22:00 Uhr (ohne Personal) zu ermöglichen. Eine zusätzliche Bereitstellung von Personal in der Tiefgarage zwischen 22:00 Uhr und 07:00 Uhr würde sich nicht refinanzieren. Es gibt für technisch bedingte Notfälle oder bei Verlust des Kurzzeitparktickets eine Notrufnummer des Parkhausbetreibers, die aufgrund einer Aufschaltung auf die Technik aus der Ferne Abhilfe schaffen kann.

Die Ausweitung wurde von Nutzern angenommen, vor allem von Theaterbesuchern wird der 24-Stunden-Eingang regelmäßig genutzt. Ebenso wird nach Darstellung des Betreibers von Anwohnern die aufladbare Parkkarte oder die Anmietung eines Anwohner-Stellplatzes in der Tiefgarage angenommen.

Damit ist die Nutzungsmöglichkeit der Tiefgarage nachts und an Wochenenden grundsätzlich gegeben. Allerdings trägt die derzeitige Regelung nur in sehr geringem Maße dazu bei, dass die Tiefgarage das Magniviertel auch in den Abendstunden wesentlich vom motorisierten Individualverkehr der zahlreichen Besucherinnen und Besucher der Gastronomie entlastet.

Zu 2.:

Bei den Tiefgaragen handelt es sich um einen Betrieb gewerblicher Art. Ziel des Parkhausbetreibers und der Stadt als Eigentümerin war es, durch die 2013 erfolgte

Erweiterung der Öffnungszeiten höhere Einnahmen zu generieren. Dies wurde erreicht.

Allerdings wurde eine konsequente Verlagerung des ruhenden Verkehrs aus dem Magniviertel in die Tiefgarage, insbesondere abends und nachts, durch diese Maßnahme noch nicht erreicht. Dies ist aber eine wesentliche Voraussetzung für ein neues Verkehrs- und Erschließungskonzept und eine weitere Stärkung des sensiblen hochwertigen Stadtraums Magniviertel. Die bereits bestehende 24-Stunden-Öffnung der Tiefgarage ist dafür eine wichtige, aber noch nicht ausreichende und bisher wenig bekannte Grundlage.

Perspektivisch ist ein weitergehendes Angebot erforderlich, um eine umfassende Verlagerung des ruhenden Verkehrs in die Tiefgarage erreichen zu können. Dieses Angebot muss niederschwellig sein, also ohne vorher eine besondere Kundenkarte buchen zu müssen. Für die objektive und subjektive Sicherheit der Nutzenden ist eine personelle Besetzung mindestens bis 24 Uhr, möglichst darüber hinaus, erforderlich. Der Verwaltung ist bewusst, dass ein solches Angebot in der Einführungsphase ohne parallele Restriktionen beim Parken im Straßenraum zunächst voraussichtlich nicht kostendeckend sein wird. Dem stehen aber die dadurch entstehenden stadträumliche Entwicklungs- und Verbesserungspotentiale entgegen.

Eine gute, ausgewogene Gesamtlösung zu erreichen ist eines der Ziele der Mobilitätsplanungen für das Magniviertel und die gesamte Innenstadt. Die Verwaltung beabsichtigt im Rahmen der Aufstellung des Mobilitätsentwicklungsplans ein Verkehrs- und Erschließungskonzept für das Magniviertel zu erarbeiten.

Leuer

Anlage/n:

keine

Betreff:

**Ziele- und Maßnahmenkatalog "Radverkehr in Braunschweig":
Winterdienstkonzept**

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

10.01.2022

Beratungsfolge:

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur
Beantwortung)

25.01.2022

Status

Ö

Sachverhalt:

Der Ratsbeschluss „Ziele- und Maßnahmenkatalog "Radverkehr in Braunschweig" - Braunschweigs Weg für einen besseren Radverkehr" (DS 20-13342-02) vom Juli 2020 trifft im Ziel 5 unter der Überschrift "Radwege ganzjährig sauber und nutzbar halten" folgende Aussagen zum Winterdienst auf Radwegen: "Maßnahme 11: Verbesserungen bei Radwegereinigung und Winterdienst: Straßenreinigung und Winterdienst auf Radverkehrsanlagen erfolgen innerorts und außerorts in hoher Qualität, aber differenziert nach Verkehrsbedeutung. Straßenbegleitende Radwege werden mit gleicher Priorität wie die danebenliegende Fahrbahn für den Kfz-Verkehr behandelt. Es soll eine Priorisierung der Radwege in Reinigungsklassen erfolgen. Die interessierte Öffentlichkeit und die Radverbände sind dabei nach Möglichkeit einzubinden."

Doch nicht nur auf den Radwegen gab es in den letzten Jahren immer wieder Probleme beim Winterdienst und bei der Nutzbarkeit bei Schneefall oder Eisglätte. Auch die Gehwege, für deren Räumung im wesentlichen die Anlieger verantwortlich sind, wurden im letzten Jahr zum großen Teil nicht oder nur unzureichend vom Schnee und Eis befreit. Probleme für Fußgänger*innen gibt es häufig auch im Bereich von ÖPNV-Haltestellen und in Kreuzungsbereichen bzw. im Bereich von Fußgängerüberwegen, weil sich dort der von den Fahrbahnen geräumte Schnee sammelt und Hindernisse bildet.

Vor diesem Hintergrund bitten wir um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wann kann mit einem Räumkonzept gerechnet werden, das den Anforderung an den Rad- und Fußverkehr deutlich besser gerecht wird, als das in den vergangenen Jahren zu beobachten war?
2. Welche zusätzlichen Finanz- und Personalbedarfe sind nötig, um zumindest die Hauptrouten für den Radverkehr in die Priorität 1 einzustufen und wie viele Routen würde die Verwaltung dieser Priorität zuordnen?
3. Welche Maßnahmen ergreift die Verwaltung, um aktuell auf starke Wintereinbrüche zu reagieren und um eine bessere Abarbeitung der Räumaufgaben zu gewährleisten als in den vergangenen Jahren?

Anlagen:

keine

Betreff:

Ziele- und Maßnahmenkatalog "Radverkehr in Braunschweig": Winterdienstkonzept

Organisationseinheit:

Dezernat VIII
67 Fachbereich Stadtgrün und Sport

Datum:

25.01.2022

Beratungsfolge

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis) 25.01.2022

Sitzungstermin

Status

Ö

Sachverhalt:

Zur Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 10.01.2022 (22-17652) wird wie folgt Stellung genommen:

Vorbemerkung: In der Sachverhaltsdarstellung sowie mit den Fragen wird suggeriert, es gäbe in Braunschweig kein umfassendes Konzept für den Winterdienst, insbesondere auf Geh- und Radwegen. Dies ist nichtzutreffend. Es gibt bereits seit rund einem Jahrzehnt ein solches Konzept, das unter anderem inhaltlich in der zweiten Klarstellungsvereinbarung und vierten Ergänzungsvereinbarung zum Vertrag über die Durchführung von Aufgaben der Straßenreinigung und des Winterdienstes (Leistungsvertrag I) vom 13. Dezember 2011 zwischen der Stadt und dem Unternehmen ALBA, nach vorheriger Beratung und Beschlussfassung in den zuständigen politischen Gremien, konkretisiert worden ist. Der an ALBA beauftragte Radwegewinterdienst bspw. ist in diesen Vereinbarungen bereits priorisiert (Prioritäten 1, 1b, 2 und 3). Bisher wurden 35 Radwegekilometer in der Priorität 1 winterdienstlich genauso behandelt wie die Hauptverkehrsstraßen, also innerhalb von acht Stunden schwarz geräumt, allerdings ohne Einsatz von abstumpfenden Streustoffen oder Streustoffen mit Auftauwirkung (Salz/Salzlauge).

Dies vorangestellt nimmt die Verwaltung zu der Anfrage wie folgt Stellung:

Zu Frage 1.:

Die Verwaltung hat nunmehr im Lichte des Ratsbeschlusses „Ziele- und Maßnahmenkatalog „Radverkehr in Braunschweig“ - Braunschweigs Weg für einen besseren Radverkehr“ in den vergangenen Monaten ein erstes Konzept für einen optimierten Radwegewinterdienst erarbeitet, das vorsieht, ab Anfang Februar bei Schneefällen statt bisher 35 Radwegekilometer rund 100 Radwegekilometer im Stadtgebiet der Priorität 1 zuzuordnen und somit zu einer deutlichen Ausweitung der Radwegstrecken zu kommen, die winterdienstlich genauso behandelt werden wie die Hauptstraßen der 1. Priorität im Fahrbahnwinterdienst.

Da diese zusätzlichen Leistungen finanziell nicht im vertraglich vereinbarten Grundentgelt von ALBA enthalten sind, hat ALBA ein entsprechendes Angebot vorgelegt, das sich zurzeit in der Prüfung durch das Rechnungsprüfungsamt befindet. Es wird davon ausgegangen, dass voraussichtlich Anfang der kommenden Woche ALBA beauftragt werden kann und dann bei einem Wintereinbruch ad hoc den deutlich erweiterten Leistungsumfang im Rahmen der Abarbeitung von 10 statt bisher 4 Räumplänen auf Radwegen realisieren könnte.

Für den Winter 2022/2023 wird angestrebt, alle parallel zu Hauptverkehrsstraßen verlaufenden Radwege mit einer Gesamtstreckenlänge von 119 Kilometern dauerhaft der Priorität 1

zuzuordnen. Aktuell kann das nach der Beauftragung von ALBA bereits für rund 85 % aller der zukünftig der Priorität 1 zuzuordnenden Radwege sichergestellt werden.

Inwieweit ab dem Winter 2022/2023 Streustoffe mit Auftauwirkung bei der winterdienstlichen Behandlung von Radwegen zum Einsatz kommen sollten, wird verwaltungsseitig noch weitergehend zu erörtern sein.

Ein umfassendes Maßnahmenkonzept für den verbesserten Radwegewinterdienst, das gemäß dem zugrundeliegenden Ratsbeschluss spätestens bis Mitte des Jahres 2023 vorliegen sollte, wird voraussichtlich im Verlauf/Ende des II. Quartals 2022 den politischen Gremien zur Erörterung und Beschlussfassung vorgelegt.

Seit dem Herbst letzten Jahres arbeitet die Verwaltung zudem intensiv nach dem in seiner Intensität außergewöhnlichen Wintereinbruch im Februar 2021 gemeinsam mit einer Reihe weiterer Braunschweiger Winterdienstakteuren wie bspw. der Verkehrs-GmbH an einer Optimierung des bestehenden Winterdienstkonzeptes. Dies umfasst auch den Bereich der Gehwege (städtische Grundstücke und Privatgrundstücke) sowie bspw. der ÖPNV-Haltestellen.

Sowohl dieser Themenkomplex als auch der Radwegewinterdienst werden parallel bearbeitet. Die Ergebnisse fließen in das bereits erwähnte umfassende Maßnahmenkonzept ein.

Weitere Ergänzungen bei den Radwegen im Zuge der fortschreitenden Erarbeitung eines Mobilitätsentwicklungsplanes sollen ab dem Jahr 2023 folgen.

Zu Frage 2.:

Der Winterdienst auf 84 Kilometern Radwegen an Hauptstraßen, die ab dem Winter 2022/2023 zusätzlich der Priorität 1 zugeordnet werden sollen, würde, sollte er dauerhaft beauftragt werden, pro Jahr zu einer finanziellen Mehrbelastung von grob geschätzt ca. 60.000 € führen, wobei es sich hierbei fast ausschließlich um zusätzliche Sachkosten handeln würde. Personalkosten würden in keiner nennenswerten Höhe anfallen, da ALBA für den Radwegewinterdienst Personal aus der Straßenreinigung einsetzt und dieser Aufwand bereits über das vertraglich vereinbarte Grundentgelt abgegolten wird.

Zu Frage 3.:

Da in den Wintern vor 2022 ein eher milder Witterungsverlauf zu verzeichnen war und insbesondere im Fahrbahnwinterdienst keine Defizite bei der Leistungserbringung von ALBA erkennbar waren, gibt es aus Sicht der Verwaltung keinen Anlass, beim reinen Fahrbahnwinterdienst zusätzlich zu den bereits vertraglich über die eingangs erwähnten Vereinbarungsinhalte hinaus relevante zusätzliche Maßnahmen in Erwägung zu ziehen.

Um zukünftig für außergewöhnliche bzw. extreme Niederschlagsereignisse von bis zu 40 cm Neuschnee innerhalb von zwei Tagen, die in den vergangenen Jahrzehnten in Braunschweig und der Region äußerst selten bis gar nicht aufgetreten sind, in Zukunft noch besser gewappnet zu sein, arbeitet die Verwaltung, wie in der Antwort zu Frage 1 ausgeführt, an einer weiteren Optimierung in der Leistungserbringung aller Winterdienstakteure, auf die die Stadt Einfluss hat.

Darüber hinaus wird seit Jahren seitens der Stadt durch Infoflyer, die bspw. alle zwei bis drei Jahre den jährlichen Grundsteuerbescheiden beigelegt werden, Pressemitteilungen und Veröffentlichungen auf der Internetseite der Stadt eine offensive Informationspolitik hinsichtlich der Räum- und Streupflichten betrieben. Ergänzend finden in den Fällen, in denen nach Schneefällen Minustemperaturen über mehrere Tage auftreten, durch Beschäftigte von ALBA Kontrollen statt, die ggf. in der Einleitung von Ordnungswidrigkeiten-Verfahren münden. Beschäftigte des Fachbereiches Bürgerservice, Öffentliche Sicherheit unterstützen diese Kontrolltätigkeiten im Bedarfsfall zusätzlich.

Herlitschke

Anlage/n:
keine

Betreff:

Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

13.01.2022

Beratungsfolge:

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur
Beantwortung)

25.01.2022

Status

Ö

Sachverhalt:

Die Stadt Braunschweig plant, im Rahmen eines Konzessionsverfahrens die Ladeinfrastruktur für Fahrzeuge mit batterieelektrischem Antrieb und Hybrid-Antrieb weiter auszubauen. Dabei zielt die Erweiterung der Ladeinfrastruktur in erster Linie auf Ladeleistungen von unter 50 kW/h und damit auf Fahrzeuge, die während des Stadtbesuchs oder der Arbeit an einer Ladesäule abgestellt werden und über mehrere Stunden laden können. Mit Ladeleistungen von 50 kW/h lässt sich ein Fahrzeug selbst bei vollständiger Entladung des Akkus in weniger als zwei Stunden zu 100% laden.

Braunschweigs geografische Lage in der Mitte der Nord-Süd-Achse Deutschlands und wichtiger Knotenpunkt der Autobahnen 2, 36, 39 und im weiteren Sinne auch der A7 macht jedoch auch den Aufbau von sogenannten Schnellladeparks in Autobahnnähe erforderlich. In diesen Parks können mehrere Fahrzeuge gleichzeitig mit Ladeleistungen von bis zu 300 kW/h geladen werden, sodass eine Zuladung von 100 Kilometern Reichweite in unter fünf Minuten möglich wird. Derartige Ladegeschwindigkeiten sind gerade für Nutzer attraktiv, die häufig Autobahn fahren und Langstrecken zurücklegen. Zudem werden immer mehr Elektrofahrzeuge und ihre Akkus für die höheren Ladeleistungen optimiert, um das Laden von Elektroautos dem eines Verbrenners in seiner Praktikabilität anzunähern und die E-Mobilität attraktiver zu gestalten.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Verwaltung:

1. Plant die Stadtverwaltung den Aufbau von sogenannten Schnellladeparks innerhalb der Stadtgrenzen?
2. Kann die Verwaltung den Bedarf an Schnellladeparks an den Braunschweiger Verkehrsachsen anhand von Daten angeben?
3. Steht die Stadtverwaltung bereits im Austausch mit Anbietern derartiger Schnellladeparks in Niedersachsen, anderen Bundesländern anderen europäischen Staaten?

Anlagen:

keine

Betreff:

Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

21.01.2022

Beratungsfolge

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

25.01.2022

Status

Ö

Sachverhalt:

Zur Anfrage der CDU-Fraktion vom 13.01.2022 wird wie folgt Stellung genommen:

Zu 1.: Im Rahmen der ausgeschriebenen Konzession für den Betrieb von E-Ladesäulen im Stadtgebiet sind sowohl AC-Ladepunkte bis 22 KW (AC = Wechselstrom, entspricht Langsamladen) als auch DC-Ladepunkte bis 50 KW (DC = Gleichstrom, entspricht Schnellladen) im öffentlichen Straßenraum vorgesehen. Sogenannte Schnellladeparks, in denen auch Ladepunkte mit höheren Nennleistungen bis zu 300 KW vorhanden sein können, entsprechen von ihrer Art eher Tankstellen und sind aufgrund ihres Aufbaus und des Betriebes auf Flächen außerhalb des öffentlichen Raumes, somit durch private Dritte, aufzubauen.

Um den zukünftigen Ladebedarf von E-Fahrzeugen auf Mittel- und Langstreckenfahrten zu decken, hat das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) die Errichtung und den Betrieb eines deutschlandweiten Schnellladenetzes, das sog. Deutschlandnetz, ausgeschrieben. Für den Bereich der Stadt Braunschweig hat das BMDV drei Suchräumen definiert, an denen Standorte mit 8 bzw. 12 Schnellladepunkten realisiert werden sollen. Diese liegen in den Bereichen Kreuz Ölper, Kreuz Süd und Berliner Straße/Messeweg. Diese Vorauswahl schließt andere Standorte und andere Betreiber nicht aus.

Zu 2.: Im Rahmen der städtischen Konzessionsausschreibung wurde der Bedarf an Ladepunkten und Ladekapazität im öffentlichen Straßenraum innerhalb der Stadt Braunschweig ermittelt und nicht für den überregionalen Durchgangsverkehr auf der A2, A36 oder A39. Die Ermittlung des Bedarfs an Ladeparks für diese Verkehre erfolgte durch das BMDV im Rahmen des Deutschlandnetzes.

Zu 3.: Nein, da die Schnellladeparks durch das BMDV ausgeschrieben werden ist das Ministerium erster Ansprechpartner der Betreiber und nicht die jeweilige Kommune.

Leuer

Anlage/n:

keine

Betreff:
**Gutachten zur Realisierung eines Fahrradverleihsystems -
Sachstand und erste Ergebnisse - Anfrage zur Vorlage 20-14931**

Empfänger: Stadt Braunschweig Der Oberbürgermeister	Datum: 13.01.2022
---	----------------------

Beratungsfolge: Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Beantwortung)	25.01.2022	Status Ö
--	------------	-------------

Sachverhalt:

Der Rat hatte zur Umsetzung eines kommunalen Fahrradverleihsystems Planungsmittel in Höhe von 30.000 € im Haushalt 2020 bereitgestellt (Antrag FWI 205 der SPD-Fraktion). Das Gutachten wurde an das Büro team red in Berlin vergeben. Mit Vorlage 20-14931 vom 2. Februar 2021 teilte die Verwaltung dem Planungs- und Umweltausschuss mit, dass das Gutachten dem Ausschuss zu seiner Sitzung am 28. April 2021 vorgestellt werde. Dieses ist bis heute jedoch nicht erfolgt.

In der Vorlage 20-14931 werden zur Umsetzung eines Fahrradverleihsystem folgende vier Prozessphasen genannt:

1. Planung und Ausschreibung des Fahrradverleihsystems: Festlegung Auftraggeber, Finanzierungsvereinbarungen, Herbeiführung politischer Beschlüsse, Ausschreibungsdokumente und Verfahrensdurchführung, Vergabe.
- Zeitaufwand: 6 - 8 Monate
2. Start des Systems innerhalb des Wilhelminischen Rings sowie Zonen der Hochschulbereiche.
- Zeitaufwand: 8 Monate
3. Sukzessive Erweiterung des Systems in Wohn- und Gewerbegebieten.
- Zeitaufwand: 6 Monate
4. Optional: Ausweitung des Systems auf weitere Kommunen bzw. zu einem regionalen System.

In der Vorlage 20-14931 heißt es weiter: „Das Büro betont, dass die Begleitung der Prozessphasen 1 bis 3 komplex und zeitintensiv ist. Daher empfiehlt es, für die Umsetzung der beschriebenen Phasen eine Personalstelle in Vollzeit vorzuhalten. Ferner verweist das Büro darauf, dass es für die Durchführung der Ausschreibung eines Fahrradverleihsystems (Prozessphase 1) Büros gibt, die Kommunen diesbezüglich unterstützen können. Dafür wären einmalig zusätzliche Mittel von ca. 50.000 € einzuplanen.“

In diesem Zusammenhang fragen wir an:

1. Wann können die Ergebnisse des Gutachtens im nun zuständigen Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben vorgestellt werden?
2. Welche Vorgehensweise und Finanzierung empfiehlt die Verwaltung zur Umsetzung?

3. Welche Finanzmittel müssen für eine geplante zukünftige Umsetzung in den Haushalt für das Jahr 2022 eingeplant werden und wird die Verwaltung diese Mittel und Folgemittel von sich aus in den Haushalt einstellen?

Gez. Detlef Kühn

Anlagen:

keine

Betreff:

**Gutachten zur Realisierung eines Fahrradverleihsystems -
Sachstand und erste Ergebnisse - Anfrage zur Vorlage 20-14931**

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

25.01.2022

Beratungsfolge

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis) 25.01.2022

Sitzungstermin

Status

Ö

Sachverhalt:

Zur Anfrage der SPD-Fraktion vom 13.01.2022 wird wie folgt Stellung genommen:

Zu Frage 1.:

Die Verwaltung hatte mit Mitteilung 20-14931 die ersten Ergebnisse auf Basis des vorläufigen Gutachtens kommuniziert. Das finale Gesamtgutachten ist beigelegt und kann von der Verwaltung bei Interesse dem Ausschuss in einer folgenden Sitzung vorgestellt werden.

Zu Fragen 2 und 3:

Sofern die Finanzierung sichergestellt ist beabsichtigt die Verwaltung, das Fahrradverleihsystem auszuschreiben. In diesem Kontext wird eine Abstimmung mit der NiWo erfolgen, um potenzielle Synergieeffekte zu nutzen. Es kann davon ausgegangen werden, dass Kosten i.H.v. ca. 350.000 € p.a. sowie im Jahr der Ausschreibung weitere 50.000 € kalkuliert werden müssen.

Leuer

Anlage/n:

Gutachten „Fahrradverleihsystem für die Stadt Braunschweig“

Gutachten Fahrradverleihsystem

für die Stadt Braunschweig



Gutachten Fahrradverleihsystem

für die Stadt Braunschweig

team red Deutschland GmbH

Almstadtstraße 7
10119 Berlin

Tel. + 49 (0) 30 138 986 35

Fax + 49 (0) 30 138 986 36

info@team-red.net

www.team-red.net

Projektleiter Hannes Schreier

Mitwirkende Axel Quanz
Jens Müller
Maximilian Heinrich
Mina Godarzani-Bakhtiari

Berlin 2020

BILDNACHWEIS | Titelbild: City bicycles at sharing station and colorful houses on background in city of Nice, France, © Rostislav Glinsky Photography

Inhaltsverzeichnis

1.	Executive Summary	5
2.	Hintergrund der Studie	6
3.	Analyse der Ausgangslage	7
3.1	Bevölkerungsdichte	8
3.2	Hochschulstandorte	9
3.3	Arbeitgeber	10
3.4	Relevante ÖV-Haltestellen	11
3.5	Points of interest (POI)	12
3.6	Zusammenführung zu einem Gesamtindex	13
4.	Ableitung des Bedarfs an Stationen und Rädern	15
4.1	Zielgruppen	15
4.1.1	Studierende und Beschäftigte der lokalen Hochschulen	15
4.1.2	ÖV-Nutzer	15
4.1.3	Key-Accounts	15
4.1.4	Beschäftigte der Stadt und der mit ihr verbundenen Gesellschaften	16
4.2	Empfehlungen zu Systemart und Bediengebieten	17
4.3	Bedarf an Stationen und Rädern	19
5.	Prognose der zu erwartenden Kosten und Einnahmen	20
5.1	Kostenstruktur: Eckpunkte	20
5.2	Wichtigste Kostenpositionen eines FVS	21
5.2.1	Art, Zahl und Ausstattung der Räder	21
5.2.2	Art, Zahl und Ausstattung der Stationen	22
5.2.3	Wartung, Reparatur und Pflege der Räder	22
5.2.4	Umverteilung der Räder im System (Relokation)	22
5.2.5	Art und Umfang des Berichtswesens	23
5.3	Grundsätzliches zum Geschäftsmodell	24
5.4	Wichtigste Finanzierungspositionen für den Betrieb eines FVS	25
5.4.1	Erlöse aus dem Verleih der Räder an Einzelkund:innen	25
5.4.2	Erlöse aus dem Verleih der Räder an B2B-Kund:innen	26
5.4.3	Erlöse aus Werbung und Sponsoring	28
5.4.4	Mögliche Verleihzahlen und erzielbare Einnahmen aus dem Verleih der Räder	28
5.5	Partnerschaften als zentrale Finanzierungsmöglichkeit	30
5.5.1	Bewertung von Nutzen und Mehraufwänden	30
5.5.2	Eine Kooperation mit der TU Braunschweig als Rückgrat der Finanzierung	31
5.5.3	Öffentlicher Verkehr und FVS als starke Ergänzung	34
5.5.4	Die Stadt und mit ihr verbundene Gesellschaften als wichtige Partner	36
5.5.5	Key Accounts	37

5.6	Erforderlicher Zuschussbedarf	39
6.	Bewertung möglicher Varianten für die Auftraggeberrolle	40
6.1	Die Rollen: Auftraggeber vs. Betreiber	40
6.2	Kompetenzbewertung der Institutionen	41
6.3	Zusammenfassung	42
7.	Bewertung begleitender öffentlichkeitswirksamer Maßnahmen	43
7.1	Definition der spezifischen Ziele	43
7.2	Zielgruppen und mögliche Kernbotschaften	43
7.3	Bewertung möglicher öffentlichkeitswirksamer Maßnahmen	45
8.	Empfehlungen zur weiteren Vorgehensweise	50
8.1	Übersicht möglicher Umsetzungsphasen	50
8.2	Zeitbedarf	51
8.3	Aufgaben in den Umsetzungsphasen	52
8.3.1	Beschlussfassung und Sicherung der erforderlichen Mittel	52
8.3.2	Ausschreibung und Durchführung des Vergabeverfahrens	52
8.3.3	Unterstützen des Betreibers bei dem Aufbau des FVS	53
8.3.4	Phase 4: Steuerung und Weiterentwicklung des FVS	54
8.4	Erforderliche Ressourcen	55
8.4.1	Mittel für den Betrieb des FVS	55
8.4.2	Mittel für die fachtechnische Begleitung	55
8.4.3	Interne Kapazitäten	55
9.	Verzeichnisse	56
9.1	Abbildungsverzeichnis	56
9.2	Tabellenverzeichnis	56

1. Executive Summary

Im Rahmen des vorliegenden Gutachtens wurde untersucht, ob und in welcher Form ein öffentliches Fahrradverleihsystem (FVS) für Braunschweig sinnvoll ist. Ebenfalls wurde untersucht, wie ein solches System sinnvoll ausgestaltet werden könnte und welche finanziellen und organisatorischen Anforderungen hierzu zu berücksichtigen sind.

Zusammenfassend sind in Braunschweig gute Voraussetzungen für die Einführung eines öffentlichen Fahrradverleihsystems gegeben. Diese sind:

- Eine flache, den Radverkehr begünstigende Topographie
- Hohe Bevölkerungsdichten in vielen Stadtbezirken
- Ein gut ausgebautes ÖV-Netz
- Relevante Quell- und Zielpunkte v. a. mit den ortsansässigen Hochschulen und Betrieben

Auf Grundlage der Analyse der gegebenen Rahmenbedingungen wird ein hybrides Fahrradverleihsystem empfohlen, welches sowohl Gebiete (z. B. innerhalb des Wilhelminischen Rings) vorsieht, die ausschließlich mit (virtuellen) Stationen bedient werden, als auch Zonen, in denen flexiblen Entleihen und Rückgaben an definierten Straßenzügen bzw. in definierten Zonen möglich sind. Das im Rahmen des Gutachtens abgeleitete Grobkonzept sieht hierfür ca. 52 Stationen und rund 520 Räder vor, die um bisherige Stationen der NiWo an deren Wohnobjekten sowie eine hiermit korrespondierende Zahl an Rändern ergänzt werden.

Zu empfehlen ist, auf das bereits erfolgende Engagement der Nibelungen-Wohnbau-GmbH Braunschweig (NiWo) aufzubauen und dieses zu einem gesamtstädtischen System zu erweitern. Bereits etablierte Stationen von Nibelungen-Rad im öffentlichen Raum sollten dabei in das neue System überführt werden. Eine Situation, in der mehrere Akteure (z. B. NiWo, Stadt und Universität) parallel ein Fahrradsystem in Braunschweig betreiben, sollten hingegen dringend vermieden werden.

Vor diesem Hintergrund sollte für die Zeitplanung hinsichtlich eines stadtweiten Systems die aktuelle Vertragskonstellation der NiWo berücksichtigt werden. In deren über fünf Jahre laufendem Vertrag mit dem aktuellen Betreiber nextbike ist eine Exit-Option für den Sommer 2022 enthalten. Zur Ermöglichung eines direkten Übergangs in ein neu vergebenes System sollten daher Ausschreibung und Vergabe eines stadtweiten Systems im Oktober 2021 abgeschlossen sein. Dieser zeitliche Rahmen erfordert auch, den Ausschreibungsprozess zu beginnen, bevor das neue Radkonzept der Region vorliegt. Es wird jedoch empfohlen, analog zu anderen Regionen, wie z. B. in Stuttgart, Öffnungsklauseln vorzusehen, die eine spätere Erweiterung in die Region ermöglichen.

Öffentliche Fahrradverleihsysteme sind nicht kostendeckend zu betreiben. Wir gehen für das konzipierte Fahrradverleihsystem von einem jährlich erforderlichen Zuschussbetrag in Höhe von ca. 550.000 € aus. Ergänzend ist zu berücksichtigen, dass für die Koordination auf städtischer Seite eine zusätzliche Stelle für erforderlich gehalten wird. Als Gegenfinanzierung wird davon ausgegangen, dass durch Rahmenvereinbarungen z. B. mit der Universität und der Braunschweiger Verkehrs-GmbH (BSVG) sowie Firmenkooperationen eine jährliche Gegenfinanzierung von ca. 200.000 € realistisch erscheint, so dass ein zu tragender jährlicher Fehlbetrag von ca. 350.000 € anzunehmen ist.

2. Hintergrund der Studie

In vielen deutschen Großstädten ist bereits ein öffentliches Fahrradverleihsystem vorhanden. Die Systeme werden dabei als ein wichtiger Beitrag zur Gestaltung einer nachhaltigen urbanen Mobilität und zu einer Verringerung von verkehrsbedingten Umweltbelastungen angesehen. Vor diesem Hintergrund erwägt auch die Stadt Braunschweig, ein Fahrradverleihsystem zu etablieren.

Bereits verfügbar sind in Braunschweig Räder eines Verleihsystems, welches von der Firma nextbike im Auftrag der städtischen Wohnbaugesellschaft Nibelungen-Wohnbau-GmbH (NiWo) betrieben wird. Dieses System steht sowohl Mietenden der NiWo mit vergünstigten Tarifen als auch der Öffentlichkeit zur Nutzung zur Verfügung. Stationen dieses Systems befinden sich sowohl an Wohnobjekten als auch im öffentlichen Raum. Der Vertrag zwischen NiWo und Nextbike läuft über fünf Jahre, es besteht jedoch eine Exit-Option zum Sommer 2022.

Da die Menge an bereitgestellten Fahrrädern im System der NiWo noch nicht den bestehenden Bedarf auch anderer Nutzengruppen abdeckt und um eine erfolgreiche Etablierung und eine Akzeptanz der Öffentlichkeit zu gewährleisten, soll ein erweitertes oder neues Verleihsystem über eine ausreichende Fahrrad- und Stationsdichte verfügen.

Vor diesem Hintergrund wurden im Rahmen des vorliegenden Gutachtens unterschiedliche Aspekte hinsichtlich eines Fahrradverleihsystems für Braunschweig untersucht. In einem ersten Schritt wurde anhand relevanter Eingangsgrößen die Eignung Braunschweigs für die Etablierung eines Fahrradverleihsystems untersucht (Kap. 3). Die untersuchten Indikatoren wurden dabei hinsichtlich Ihrer räumlichen Lage aufbereitet und zu einem räumlich differenzierten Eignungsindex zusammengeführt. In die Analyse einbezogen wurden auch die Anforderungen und Präferenzen relevanter Akteure in Braunschweig, die im Rahmen von Hintergrundgesprächen erhoben wurden.

Auf Grundlage des erarbeiteten räumlich differenzierten Eignungsindex wurde im folgenden Schritt ein Grobkonzept für ein mögliches Fahrradverleihsystem in Braunschweig erarbeitet sowie darauf aufbauend der Bedarf an Rädern und Stationen (Kap. 4) sowie die zu erwartenden Kosten und möglicher Finanzierungsoptionen (Kap. 5) ermittelt.

Weitere Inhalte des Gutachtens ist eine Betrachtung möglicher Betreibermodelle (Kap. 6). Ebenfalls untersucht und aufbereitet wurden mögliche begleitende öffentlichkeitswirksame Maßnahmen (Kap. 7).

Abschließend befasst sich das Gutachten mit möglichen weiteren Schritten zur Etablierung eines Fahrradverleihsystems in Braunschweig. Die abgeleiteten Empfehlungen zur weiteren Vorgehensweise sind in Kap. 8 dokumentiert.

3. Analyse der Ausgangslage

Für ein gutes und erfolgreiches Funktionieren von Fahrradverleihsystemen haben sich mehrere relevante Kenngrößen herauskristallisiert. Hohe Nutzungszahlen zeigen sich v. a. in räumlichen Gebieten mit

- Hohen Bevölkerungsdichten
- Standorten von Hochschulen und Universitäten
- Standorten größerer Arbeitgeber
- Einer hohen Dichte relevanter Ziele (points of interest, POI) wie z. B.
 - Einkaufsmöglichkeiten,
 - städtischen Ämtern,
 - Gaststätten, Kinos o.ä..

Für die Analyse der Ausgangslage in Braunschweig wurde das Stadtgebiet zunächst in Quadranten mit einer Kantenlänge von je einem Kilometer eingeteilt. Grundlage für diese Einteilung sind durch das statistische Bundesamt bereitgestellte Daten des Zensus 2011. Erfahrungswerte zeigen, dass Stationen dann gut angenommen werden, wenn sie fußläufig innerhalb von 500m bis 700m erreicht werden können. Diese Anforderung wird jeweils innerhalb der definierten Quadranten erfüllt.

In weiteren Schritten wurde für die o. a. Kenngrößen jeweils die in den definierten Quadranten vorliegenden Werte ermittelt und kartographisch dargestellt. Grundlage waren hierfür wieder Daten des Statistischen Bundesamtes (Bevölkerungsdichte), in Karten von OpenStreetMap hinterlegte Informationen (Radwege, ÖV-Haltestellen, POIs) sowie aus öffentlichen Quellen recherchierte Daten.

Im Folgenden werden die kartographisch aufbereiteten Daten zu den jeweiligen Aspekten dargestellt.

3.1 Bevölkerungsdichte

Wie aus Abbildung 1 ersichtlich wird, sind v. a. innerhalb des Wilhelminischen Rings (in der Karte in blau eingezeichnet) sowie in der Weststadt mit Bevölkerungsdichten von mehr als 6.000 Einwohner je km² sehr gute Ausgangsbedingungen für ein funktionierendes Fahrradverleihsystem gegeben. Auch in weiteren, sich nach Norden/Nordwesten von der Innenstadt ausdehnenden Gebieten sowie in Richtung Süden entlang der Tramlinie liegen mit mehr als 4.000 Einwohnern je km² noch sehr gute Voraussetzungen vor.

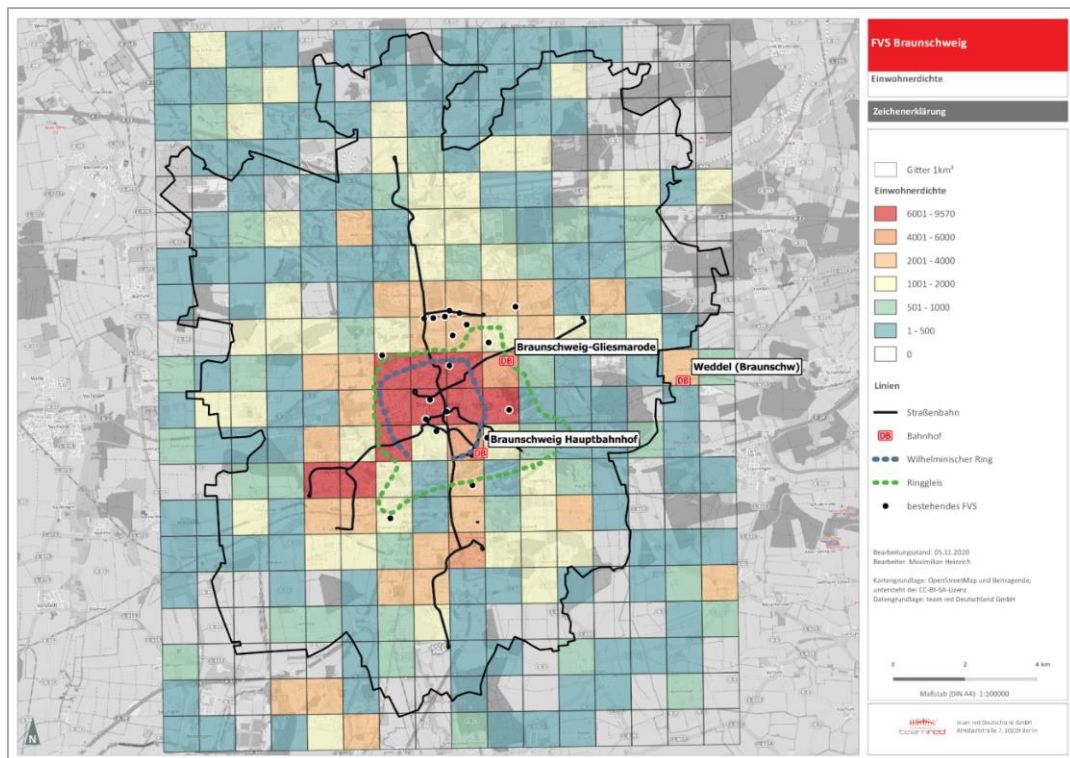


Abbildung 1: Bevölkerungsdichten in Braunschweig

Ersichtlich wird jedoch auch: Es ist auf Grundlage der Bevölkerungsdichten nicht erstrebenswert, ein Fahrradverleihsystem im gesamten Stadtgebiet anzubieten. Großteile des Stadtgebiets sind nicht oder nur dünn besiedelt (grüne Flächen). Für das Funktionieren eines Fahrradverleihsystems in diesen Quadranten sind andere Quellen und Ziele wie z. B. größere Arbeitgeber erforderlich.

3.2 Hochschulstandorte

Die Mehrzahl der Hochschulstandorte liegt im Innenstadtbereich bzw. schließt sich an den Innenstadtbereich an. Auch die Studentenwohnheime sind in diesem Bereich angesiedelt.

Als gesonderter und von den universitären Ansprechpartnern als relevant eingeschätzter Standort sind die nördlich gelegenen Institutsgebäude am Forschungsflughafen Braunschweig zu berücksichtigen.

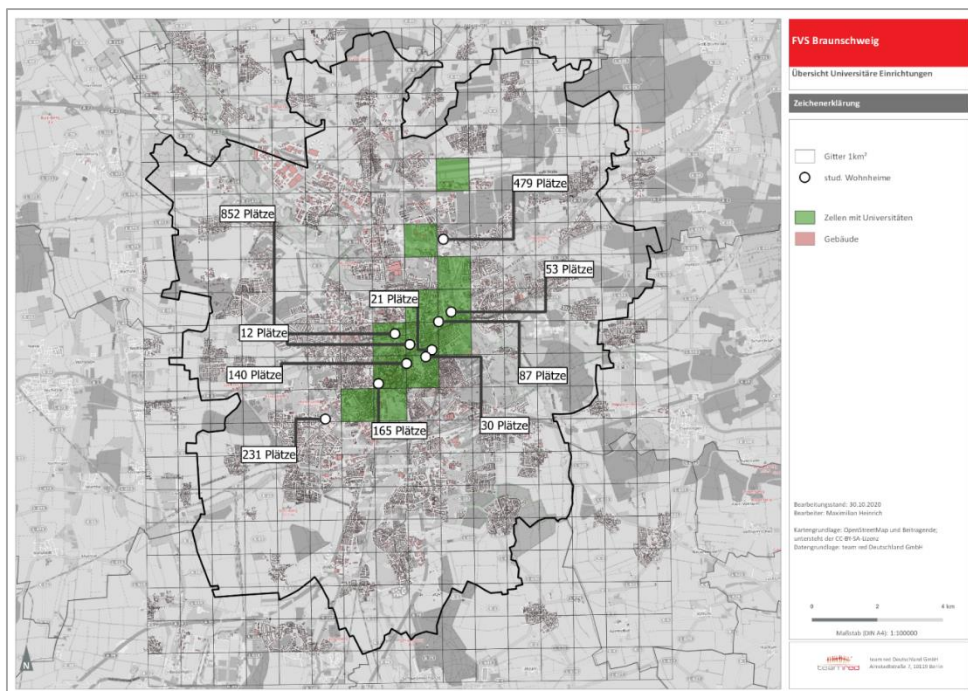


Abbildung 2: Hochschulstandorte und Schlafplätze in Studentenwohnheimen

3.3 Arbeitgeber

In Abbildung 3 sind im Rahmen einer Internetrecherche erfasste Daten zu größeren Arbeitgebern mit der Anzahl der erfassten Arbeitsplätze dargestellt. Da im Zuge der Gutachtenerstellung keine amtliche Quelle zu größeren Arbeitgebern zur Verfügung stand, wurde auf dieses mit Unsicherheiten behaftetes Verfahren zurückgegriffen. Ersichtlich ist jedoch, dass es neben einigen innenstadtnahen Häufungen relevanter Arbeitgeber auch im Norden (u. a. am Forschungsflughafen), im Süden und im Westen (Standorte relevanter Forschungsinstitutionen) Arbeitgeber gibt, die nach Möglichkeit bei der Konzeption eines Fahrradverleihsystems für Braunschweig zu berücksichtigen sind.

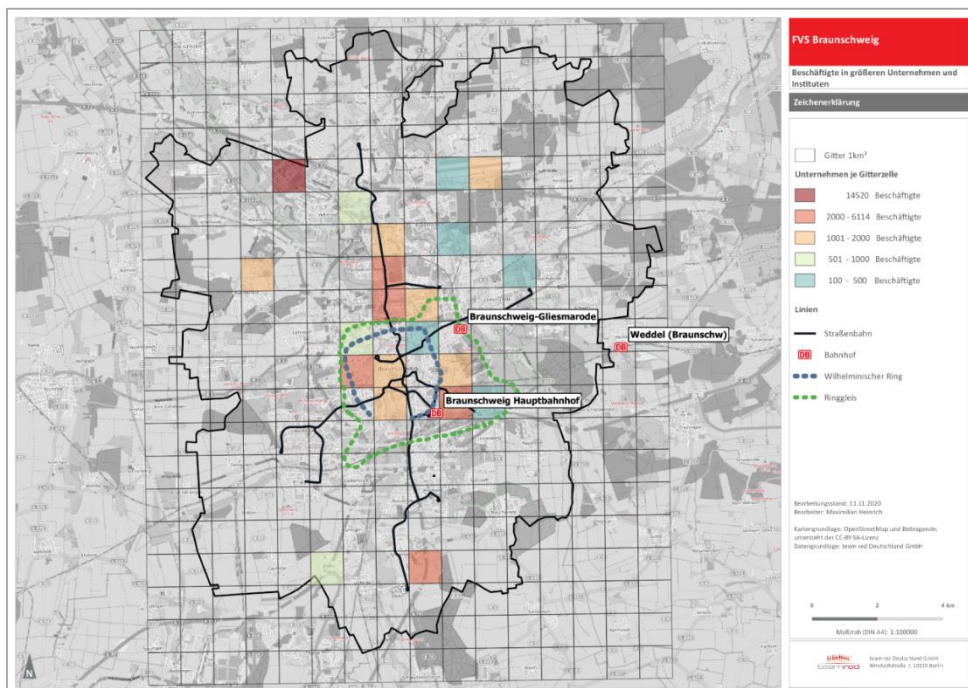


Abbildung 3: Größere Arbeitgeber in Braunschweig

3.4 Relevante ÖV-Haltestellen

Fahrradverleihsysteme erfüllen eine wichtige Funktion in der Verknüpfung und Ergänzung des lokalen ÖVs. Entsprechend ist anzustreben, eine möglichst gute Verknüpfung des Fahrradverleihsystems mit dem vorhandenen ÖV-Netz zu etablieren. Hierzu wurden im Zuge der Erstellung des Gutachtens Vorgespräche mit der BSVG geführt. Neben einer guten Anbindung des geplanten Fahrradverleihsystems an den Hauptbahnhof und den sich im Ausbau zu einer Mobilitätsstation befindlichen Bahnhof Glesmarode als Verknüpfungspunkte zum SPNV liegt die Relevanz eines Fahrradverleihsystems im topographisch eher flachen Braunschweig aus Sicht des ÖV im Anschluss der „letzten Meile“ zwischen nächstgelegener ÖV-Haltestelle und dem tatsächlichen Quell-/Zielort. Dies betrifft insbesondere schlecht durch den ÖV erschlossene bzw. mit schlechter Taktung angebundene (neue) Wohngebiete und Gewerbestandorte. Eine geringere Relevanz für eine Verknüpfung von Stationen des Fahrradverleihsystems mit Stationen des ÖV wird seitens der BSVG im Innenstadtbereich gesehen.

In Abbildung 4 sind von der BSVG erarbeitete Vorschläge für Verknüpfungspunkte zwischen ÖV und Fahrradverleihsystem dargestellt.

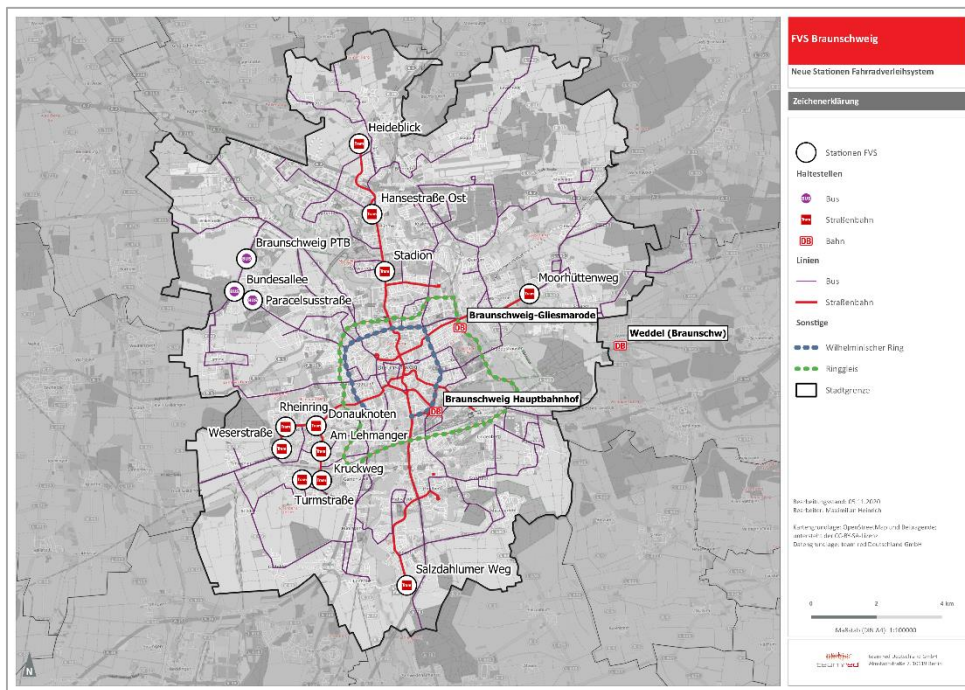


Abbildung 4: Relevante ÖV-Stationen

3.5 Points of interest (POI)

Als Datenquelle für POIs diente der Niedersachsen-Datensatz von OpenStreetMap. Für die Auswertung herangezogen wurden u. a. Gaststätten und Lokale, Kinos, Einkaufszentren, Bildungseinrichtungen, Sportzentren und öffentliche Gebäude.

Wie aus Abbildung 5 ersichtlich ist, sind POIs in größerer Anzahl v. a. im Innenstadtbereich anzufinden.

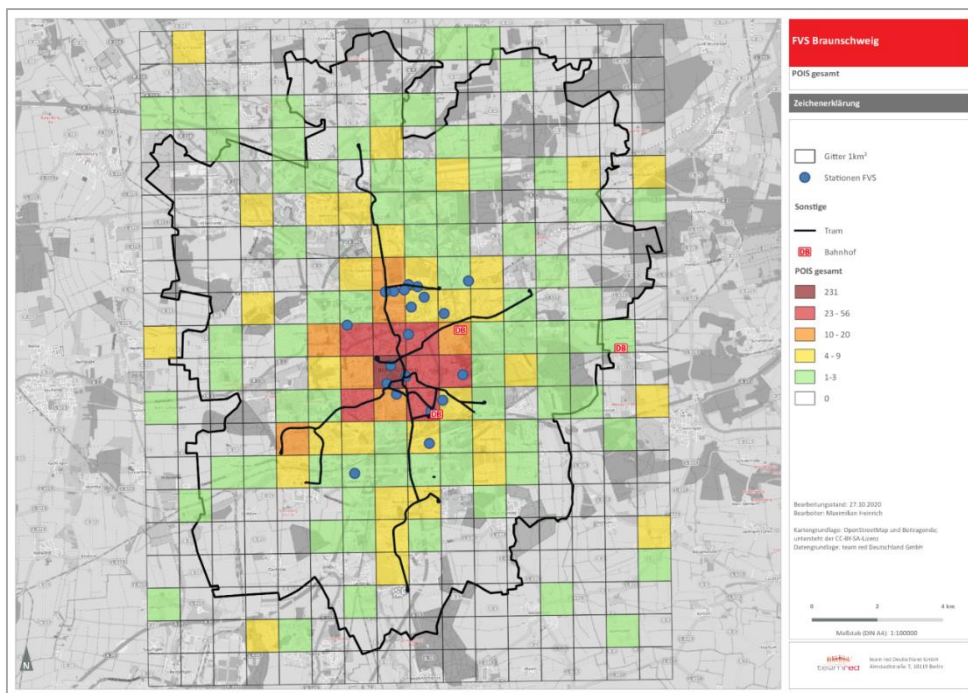


Abbildung 5: POIs in Braunschweig

3.6 Zusammenführung zu einem Gesamtindex

Zur weiteren Ableitung der räumlichen Ausgestaltung eines Fahrradverleihsystems in Braunschweig wurden die erhobenen Informationen zu einem auf die definierten Rasterzellen bezogenen räumlichen Eignungsindex zusammengeführt. Die untersuchten Merkmale wurden dabei entsprechend ihrer Relevanz wie in Tabelle 1 dargestellt gewichtet.

Eingangsgröße	Inhalte	Gewichtung
Einwohnerdichte	Einwohnerdichte je Quadrant gem. Statistischem Bundesamt in den Stufen <ul style="list-style-type: none"> • >6.000 EW/km² • >4.000 EW/km² • >2.000 EW/km² • >1.000 EW/km² 	35%
Hochschulen	Berücksichtigung verfügbarer Informationen zur Anzahl Studierendender und zur Anzahl Wohnheimschlaflplätze	30%
ÖV und Radwege	Berücksichtigung der Informationen <ul style="list-style-type: none"> • Relevante ÖV-Stationen gem. der Einschätzung der BSVG • Vorhandenes Radwegenetz 	15%
Arbeitsplätze	Berücksichtigung verfügbarer Informationen zur Anzahl der Mitarbeitenden und zu Arbeitsplatzschwerpunkten	10%
Nahversorgung / Verwaltung	Berücksichtigung vorhandener Informationen zu Einkaufsmöglichkeiten und öffentlichen Gebäuden	10%
POIS	Zusatzpunkte für in den Quadranten vorhandene weitere POIS	Bonus

Tabelle 1: Eingangsgrößen Indexbildung

Die für jeden Quadranten gebildeten Indexwerte in sind Abbildung 6 kartographisch dargestellt. In dunkelrot gefärbten Quadranten liegen die höchsten Index-Werte vor, d. h. diese Quadranten sind besonders für die Positionierung eines Fahrradverleihsystems geeignet. Hell gefärbte Quadranten hingegen sind für die Positionierung eines Fahrradverleihsystems ungeeignet, da hier keine ausreichende Nachfrage zu erwarten ist. Zwischen diesen beiden Extremwerten ist der Eignungsindex farblich abgestuft dargestellt.

Aus der Zusammenführung der untersuchten Eingangsgrößen zu dem Bewertungsindex ergeben sich hohe Eignungswerte im Innenstadtbereich innerhalb des Wilhelminischen Rings und nördlich daran anschließend sowie in der Weststadt. Darüber hinaus liegen in weiteren Quadranten Indexwerte vor, die eine grundsätzliche Eignung für die Einführung eines Fahrradverleihsystems anzeigen.

Aufbauend auf den u. a. Indexwerten erfolgt in Kap. 4 die Ableitung eines möglichen Bediengebiets für ein Fahrradverleihsystem in Braunschweig.

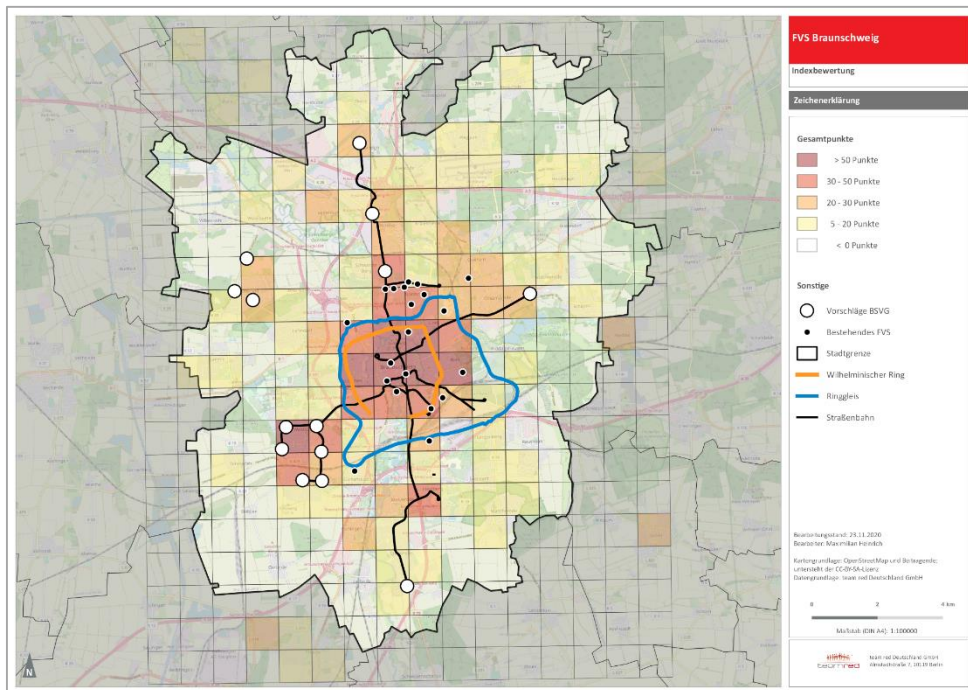


Abbildung 6: Räumliche Darstellung des Bewertungsindex

4. Ableitung des Bedarfs an Stationen und Rädern

Zur Ableitung des Bedarfs an Stationen werden zunächst relevante Zielgruppen dargestellt und priorisiert. Aufbauend auf der zuvor erfolgten Analyse der Ausgangslage werden dann Empfehlungen zu Systemart und möglichen Bedienegebieten abgeleitet. Hierauf aufbauend erfolgt dann eine Ableitung des Bedarfs an Stationen und Rädern.

4.1 Zielgruppen

Aufbauend auf Erfahrungswerten anderer öffentlicher Fahrradverleihsysteme sollte ein Fahrradverleihsystem in Braunschweig mit besonderem Blick auf die Ansprüche der im Folgenden dargestellten Zielgruppen konzipiert werden.

4.1.1 Studierende und Beschäftigte der lokalen Hochschulen

Studierende zeichnen sich in der Regel durch eine hohe Affinität für die Nutzung von Fahrrädern und öffentlichen Verkehrsmitteln aus. In vielen Städten, in denen bereits ein Fahrradverleihsystem etabliert ist, bestehen Rahmenvereinbarungen mit den ortsansässigen Hochschulen.

Durch diese Rahmenvereinbarungen kann eine hohe Zahl aktiver Nutzer gewonnen werden. In manchen Städten entfallen über 70% der Leihvorgänge auf Studierende (siehe Abschnitt 5.5.2). Damit tragen Studierende sowohl zu einem guten Funktionieren als auch zu einer hohen Sichtbarkeit eines Fahrradverleihsystems in einer Stadt bei.

Mit Priorität sollte daher ein System die Zielgruppe der Studierenden sowie die ebenso meist sehr fahrradaffinen Beschäftigten von Hochschulen adressieren.

4.1.2 ÖV-Nutzer

Fahrradverleihsysteme stellen eine sinnvolle Ergänzung zu öffentlichen Verkehrsmitteln dar. In vielen Städten bestehen Vereinbarungen, die Zeitkarteninhabenden Vorteile (z. B. in der Form von Freiminuten und/oder vergünstigten Grundgebühren) bei der Nutzung des Fahrradverleihsystems gewähren. Fahrradverleihsysteme stellen dabei eine Ergänzung in dem Sinne für den ÖV dar, dass hierdurch leicht die „letzte Meile“ angebunden werden kann und somit die Attraktivität des ÖV insgesamt gestärkt wird.

In der Gesamtbilanz ist nicht von einer „Kannibalisierung“ des ÖV durch Fahrradverleihsysteme auszugehen. So weist z. B. der ÖV in Hamburg als Stadt mit dem größten und erfolgreichsten Fahrradverleihsystem Deutschlands bis zum Beginn der Corona-Pandemie stetige Wachstumsraten auf. Es ist daher zu empfehlen, auch ÖV-Kund:innen gezielt für das Fahrradverleihsystem zu gewinnen und hierzu Kombi-Angebote für Zeitkarteninhaber einzuführen.

4.1.3 Key-Accounts

Durch die Gewinnung von Großkund:innen für das System kann ebenfalls zur Finanzierung sowie zum Funktionieren und zur sichtbaren Nutzung des Systems beigetragen werden. Über entsprechende Key-Account-Vereinbarungen können zudem gezielt (Binnen-)Pendler für das System angesprochen und gewonnen werden.

Key-Accounts können über eine reine tarifliche Einbindung in Form einer durch den Großkund:innen bezahlten Grundgebühr eingebunden werden, die dann der Belegschaft vergünstigte Konditionen einräumt. Darüber hinaus besteht auch die Möglichkeit, dass durch Großkund:innen das System z. B. durch (auch der Öffentlichkeit zugängliche) Stationen vor Werkstoren und ergänzende Fahrräder im System aufgestockt wird.

Als Key-Accounts kommen größere privatwirtschaftliche als auch städtische Unternehmen vor Ort in Frage. Im Falle einer Überführung des aktuellen Systems der NiWo in ein gesamtstädtisches Fahrradverleihsystem sollte beispielsweise das jetzige Angebot für Mieter:innen der NiWo sowie die Stationen und hierfür erforderlichen Räder in / an Objekten der NiWo über eine Key-Account-Vereinbarung eingebunden werden.

4.1.4 Beschäftigte der Stadt und der mit ihr verbundenen Gesellschaften

Stadtverwaltungen sind in der Regel an zentralen Stellen im Stadtgebiet ansässig. Die Einbindung der Stadtverwaltung trägt zur Sichtbarkeit des Systems an Standorten mit hohem Publikumsverkehr bei. Zudem ist es für die öffentlichkeitswirksame Kommunikation förderlich, wenn das Thema „Mobilitätswende“ nicht nur von den Bürger:innen eingefordert, sondern von der Stadtverwaltung selbst im Sinne einer Vorbildfunktion gelebt wird.

4.2 Empfehlungen zu Systemart und Bediengebieten

Die im Folgenden dargestellten Empfehlungen hinsichtlich Systemart und möglichen Bediengebieten basiert auf der Analyse der Ausgangslage, den priorisierten Zielgruppen sowie folgenden aus den durchgeführten Fachgesprächen hervorgehenden Prämissen:

- Innerhalb des Wilhelminischen Rings sollte das System ausschließlich Stationen vorsehen, so dass ein geordnetes Stadtbild sichergestellt ist.
- Auf Grundlage der Erfahrungen mit dem aktuellen System der NiWo werden einfach mit Bodenmarkierungen und ggf. einem Schild gekennzeichnete Stationen für ausreichend erachtet. Der Bau „fester Stationen“ wird – auch mit Blick auf die erforderlichen finanziellen Mehraufwände – für verzichtbar gehalten.
- Es wird Wert auf eine gute Einbindung der universitären Standorte gelegt. Besonders hervorgehoben wird hier der Universitätsstandort am Forschungsflughafen.
- Seitens BSVG wird m Innenstadtbereich ein geringer Verknüpfungsbedarf zum ÖV gesehen. Als sinnvoll wird vielmehr die Abdeckung der „letzten Meile“ insbesondere in Wohngebieten erachtet.
- Die sich im Aufbau befindliche Mobilitätsstation am Bahnhof Gliesmarode soll berücksichtigt werden.
- Aufgrund der topographischen Gegebenheiten soll zunächst auf einen Einsatz von Pedelecs verzichtet werden. Für das System sind daher zunächst nur Fahrräder vorzusehen.

Aufbauend auf den o. a. Voraussetzungen wird für Braunschweig ein hybrides Fahrradverleihsystem empfohlen. Das vorgeschlagene System sieht dabei innerhalb des Wilhelminischen Rings, im Bereich zwischen Hauptbahnhof und Hauptgüterbahnhof sowie am Flughafen ein Bediengebiet vor, in dem Entleihen und Rückgaben ausschließlich an definierten Stationen möglich sind. Die entsprechenden Gebiete sind in Abbildung 7 als schwarz gepunktete Flächen eingezeichnet.

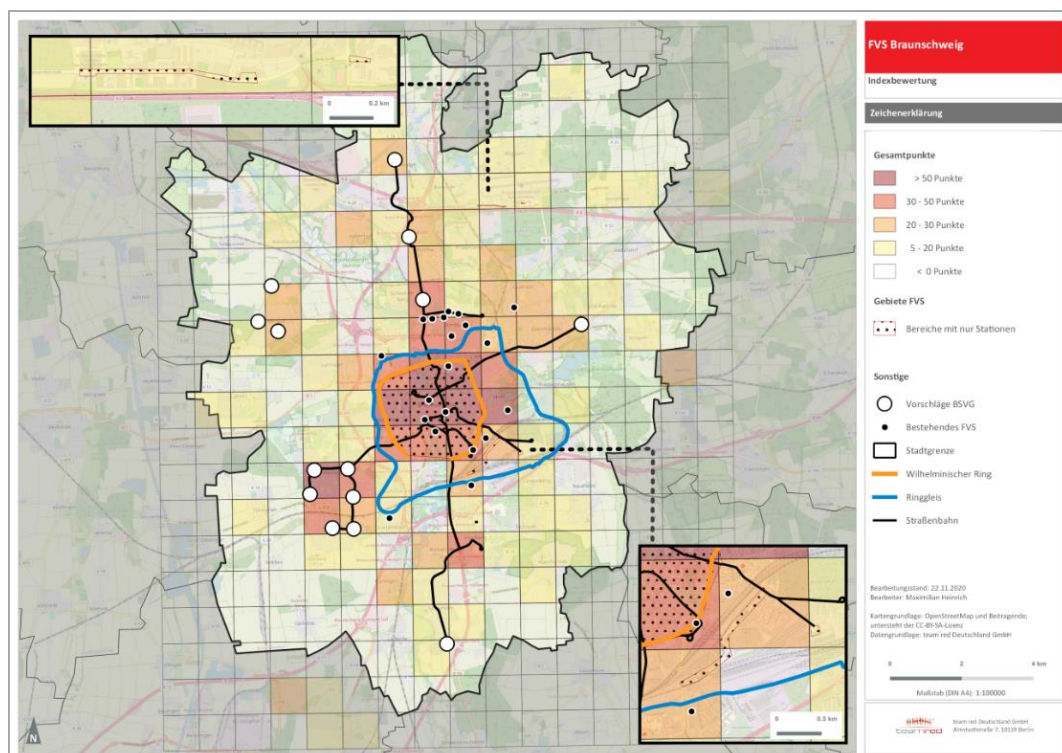


Abbildung 7: Vorgeschlagene Bediengebiete- nur Stationen

Ergänzt werden diese Gebiete um Zonen, in denen neben wenigen Stationen an zentralen Punkten die Rückgabe entlang genannter „Flexstraßen“ möglich ist. Zusätzlich ist in den in Abbildung 8 violett eingezeichneten Zonen die flexible Rückgabe und Entleihe von Rädern in Zonen zwischen den definierten Flexstraßen möglich. Für Rückgaben abseits der definierten Straßen ist jedoch eine Zusatzgebühr vorgesehen, um ein möglichst gebündeltes Rückgabeverhalten entlang der Straßen zu fördern und so die Aufwände für die Relokation zu senken bzw. die Auffindbarkeit der Räder für die Folgenutzer zu erhöhen.

In weiteren (in Abbildung 8 in blau eingezeichneten) Gebieten soll auf die Möglichkeit einer Rückgabe abseits der definierten Straßen verzichtet werden. Hintergrund ist dort erwartete geringere Frequentierung des Systems, der durch die Herbeiführung einer höheren Konzentration der dort vorhandenen Räder begegnet werden sollte.

Es ist zu empfehlen, die tatsächliche Ausgestaltung der Zonen mit dem späteren Betreiber auf Grundlage des vorliegenden Vorschlags zu konkretisieren. Ebenfalls sollten Optionen für eine Anpassung der Gebiete auf Grundlage des späteren tatsächlichen Nutzungsverhaltens offengehalten werden.

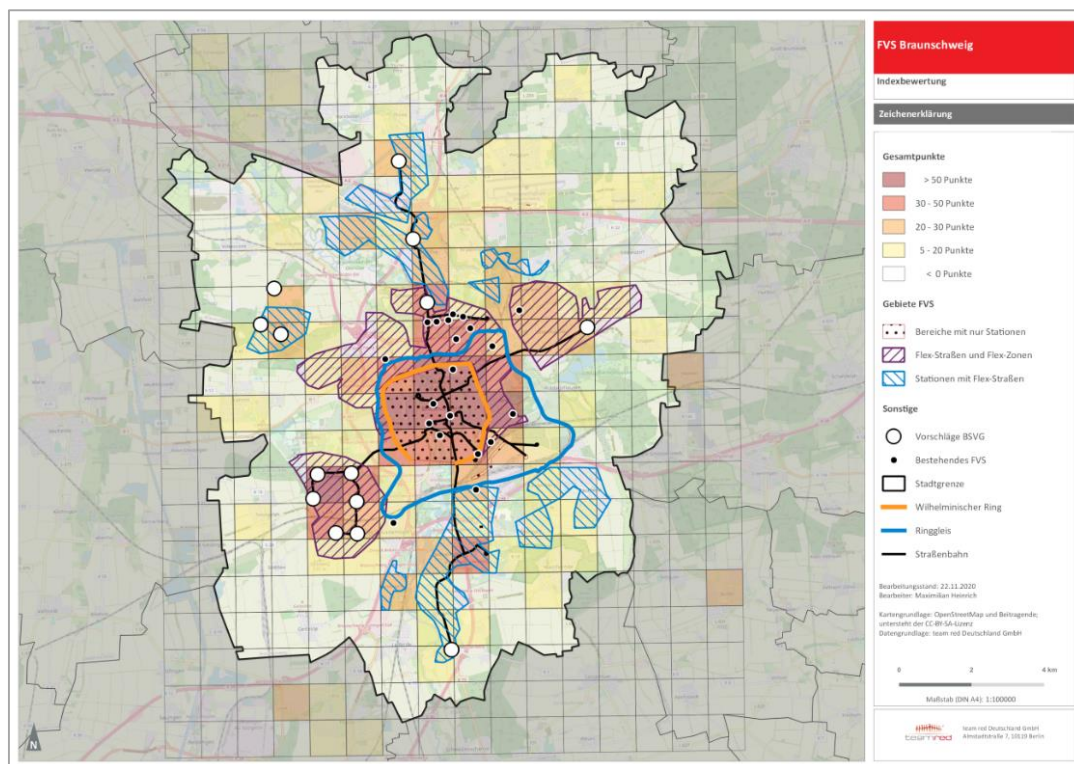


Abbildung 8: Vorgeschlagene Bedienggebiete- Flexzonen

Durch das vorgeschlagene hybride System werden folgende Vorteile rein stationärer und rein flexibler Systeme verknüpft:

- Die Räder sind für die Nutzenden an definierten Standorten auffindbar.
- Gleichzeitig sind die Räder auch für Fahrtziele nutzbar, in deren Nähe sich keine Station befindet.
- Die Betriebskosten für Wartung und Relokation der Räder werden reduziert.
- Es entsteht ein weitgehend geordnetes Stadtbild, da eine freefloating-Nutzung auf unkritische Stadtbezirke eingeschränkt und durch die definierten Flexstraßen gebündelt wird.

Grundsätzlich denkbar ist es, dass System regional zu erweitern und für die dann zu erwartenden längeren Wegedistanzen auch Pedelecs zu integrieren. Hierzu könnten einzelne Stationen (z. B. an den Bahnhöfen und vorgesehenen Übergangsstellen zum ÖV) zu Pedelec-Stationen aufgewertet werden. Eine entsprechende Konzeption ist jedoch nicht Gegenstand des vorliegenden Gutachtens.

4.3 Bedarf an Stationen und Rädern

Für das in Kap. 0 konzipierte System ist von dem in Tabelle 2 dargestellten Bedarf an Stationen und Rädern auszugehen.

Bereich	Anzahl Stationen	Anzahl Räder
Nur Stationen (Wilhelminischer Ring Flughafen)	ca. 25	ca. 250
Flex-Straßen + Flexzonen + einzelne Straßen	ca. 15	ca. 150
Einzelne Stationen + Flex-Straßen	ca. 12	ca. 120
Gesamt	ca. 52	ca. 520

Tabelle 2: Abgeleiteter Bedarf an Rädern und Stationen

Im öffentlichen Raum befindliche Stationen des aktuellen Systems der NiWo sind in die o. a. Zahlen mit integriert. Direkt an den Objekten der NiWo befindliche Stationen sollten hingegen mit einer korrespondierenden Anzahl an Rädern ergänzend durch die NiWo bereitgestellt werden.

5. Prognose der zu erwartenden Kosten und Einnahmen

5.1 Kostenstruktur: Eckpunkte

Öffentliche Fahrradverleihsysteme (FVS) sind Dienstleistungsangebote, die eine immer wiederkehrende Kostenstruktur aufweisen. Bei der Planung eines FVS sollte daher auch seitens der öffentlichen Auftraggeber auf die Kostenstrukturen von FVS geachtet werden und die entsprechenden Kostentreiber berücksichtigt werden.

Die Kosten des Betriebs eines öffentlichen FVS werden durch wenige, aber wichtige Kostentreiber bestimmt. Bei den Kostenstrukturen gelten dabei die folgenden Grundsätze:

- **Fixkosten dominieren, variable Kosten spielen kaum eine Rolle**
Der Betrieb eines FVS wird u.a. durch Personalkosten und Kosten der Infrastruktur (Abschreibung, Wartung, Instandhaltung) des FVS getrieben.
- **Größe und Ausstattung des Systems entscheiden über die Gesamtkosten**
Aufgrund des hohen Infrastrukturanteils ist die Größe des Systems (Räder, Stationen) und deren Ausstattung für die Gesamtkosten entscheidend.
- **Umfang des Personaleinsatzes entscheidet über die Gesamtkosten**
Alle Maßnahmen, die einen hohen Personaleinsatz erfordern „treiben“ die Gesamtkosten des Systems.

Für die Planung eines FVS ergeben sich dabei die folgenden Leitlinien, um die Kosten des FVS zu begrenzen und damit die erforderlichen kommunalen Zuschüsse auf ein Mindestmaß reduzieren zu können:

- **Infrastruktur: So viel wie nötig, so wenig wie möglich**
Die Infrastruktur eines FVS sollte so einfach wie möglich gehalten werden. Aufwändige Stationsbauten, Terminals und Tiefbauarbeiten sollten vermieden werden.
Pedelegs und Lastenräder sollten nur dort eingesetzt werden, wo sie unbedingt erforderlich erscheinen.
- **Manuelle Prozesse: Vermeiden, wo es geht**
Konzept und Prozesse sollten so gestaltet sein, dass manuelle Prozesse (z. B. Relokation) so weit wie möglich vermieden werden.
- **Vertragslaufzeit: Je länger, desto günstiger**
Je länger die Vertragslaufzeit, desto länger die Abschreibungszeit für die Investitionen und für den Aufbau des Systems.
- **Einnahmen: Jeder Euro zählt**
Da die Kostenstruktur öffentlicher FVS fast ausschließlich fixe Kosten aufweisen, tragen realisierte Einnahmen in sehr großem Umfang zur Deckung der fixen Kosten bei und werden nur in geringem Umfang durch variable Kosten reduziert.

5.2 Wichtigste Kostenpositionen eines FVS

Die Kostenstrukturen öffentlicher FVS werden in wesentlichen Teilen durch sieben Gruppen von Kostenpositionen beeinflusst. In der Planung und im Betrieb eines FVS sollten diese Gruppen besondere Beachtung finden, da die in diesen Bereichen an den Betreiber gestellten Anforderungen kostensteigernd bzw. dämpfend wirken können. Die nachfolgende Abbildung zeigt die wichtigsten Gruppen von Kostenpositionen eines FVS:

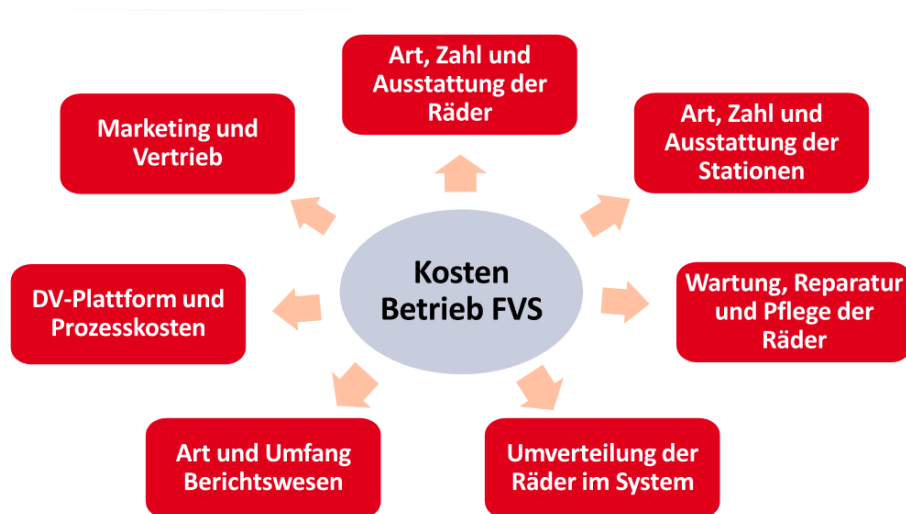


Abbildung 9: Wichtigste Kostenpositionen eines FVS

Im Folgenden werden die Gruppen der Kostenpositionen kurz erläutert und Hinweise gegeben, wie diese Kostenpositionen in der Planung beeinflusst werden können, um die resultierenden Kosten so gering wie möglich zu halten.

5.2.1 Art, Zahl und Ausstattung der Räder

Ein Anschaffungspreis von ca. 1.000€ je Fahrrad (bzw. ca. 3.000€ je Pedelec, ca. 4.000€ je Lastenrad) bedeutet einen großen Investitions- und Abschreibungsbedarf durch die Fahrzeugflotte eines FVS. Die besondere Konstruktion der Räder, die diese für den Einsatz in öffentlichen FVS geeignet macht, erhöht dabei die Kosten je Rad im Vergleich mit handelsüblichen Fahrrädern. Gleichzeitig ist aber zu beachten, dass die angebotenen Fahrräder (ggf. Pedelecs und Lastenräder) ein sehr wichtiges Qualitätsmerkmal für ein FVS sind.

Empfehlungen, um die Kosten gering zu halten:

- Auf qualitativ hochwertige Räder sollte geachtet werden, da sie ein wesentliches Qualitätsmerkmal eines FVS sind.
- Die Konstruktion der Räder sollte auf die besonderen Bedingungen eines FVS und die hieraus resultierenden Anforderungen ausgerichtet sein.
- Die Systemgröße sollte so groß wie nötig, aber nicht so groß wie möglich, gewählt werden

- Dabei erscheint ein phasenweiser Ausbau des Systems nach dem sich in der Praxis ergebenden Bedarf sinnvoll, auch um spätere Rückbauten zu vermeiden
- Pedelecs und Lastenräder sollten nur dort eingesetzt werden, wo die Topographie und die Einsatzbedingungen dies erfordern und auch für die Nutzenden spürbare Vorteile erzeugen und eine entsprechende Zahlungsbereitschaft gegeben ist.

5.2.2 Art, Zahl und Ausstattung der Stationen

Bei stationsbasierten FVS können die Stationen sehr unterschiedlich ausgestaltet sein.

Die Stationen sollten einerseits eine gute Sichtbarkeit für die Nutzenden bieten und für ein sicheres und geordnetes Abstellen der Räder geeignet sein. Aufwändige technische Features, die z. B. einen Stromanschluss und Tiefbaumaßnahmen erfordern, sollten vermieden werden.

Empfehlungen, um die Kosten gering zu halten:

- Nur so viele Stationen wie nötig und so wenig wie möglich planen.
- Einen phasenweisen Ausbau des Systems nach Bedarf vorsehen, um spätere Rückbauten zu vermeiden.
- Die Ausstattung der Stationen als „Virtuelle Stationen“ mit Schild und ggf. Bodenmarkierung ist in vielen Fällen ausreichend.
- Ausstattungsmerkmale wie Terminals und bauliche Andockstationen sollten so weit wie möglich vermieden werden.
- Tiefbaumaßnahmen und Stromanschlüsse der Stationen sollten vermieden werden.

5.2.3 Wartung, Reparatur und Pflege der Räder

Wartung, Reparatur und Pflege der Räder stellen Prozesse dar, die einerseits die Funktionsfähigkeit des Systems maßgeblich beeinflussen, andererseits auch mit einem hohen Personalaufwand verbunden sind.

Empfehlungen, um die Kosten gering zu halten:

- Die Anforderung, eine jährliche Inspektion der Räder vorzusehen, ist in der Regel ausreichend.
- Wichtig ist, dass Nutzende Defekte bzw. Schäden an Rädern schnell und einfach dem Betreiber melden können.
- Im Rahmen der operativen Betreiberprozesse werden diese Schäden bzw. Schäden, die durch den Betreiber festgestellt wurden, beseitigt.
- Es sollte darauf geachtet werden, dass Schwerpunkttorte mit hohen Vandalismus-Schäden schnell erkannt werden und entsprechende Korrekturen erfolgen.

5.2.4 Umverteilung der Räder im System (Relokation)

Umverteilungen von Fahrrädern in einem FVS sind häufig Ausdruck einer Planung, die nicht mit den Bedürfnissen der Nutzenden übereinstimmt. Regelmäßige Umverteilungen von Rädern binden große Personalkapazitäten und erhöhen die Kosten des Systems und sollten daher vermieden werden.

Empfehlungen, um die Kosten gering zu halten:

- Das Servicelevel für erforderliche Umverteilungen nach Priorität der Standorte und mit akzeptabler Reaktionszeit festlegen.
- Dabei können im Tagesverlauf periodisch wiederkehrende Über- bzw. Unterfüllungen von Stationen akzeptiert werden.

- Der Bedarf für erforderliche Umverteilungen ergibt sich durch die Beobachtung des operativen Betriebs.
- Sollte sich der Umverteilungsbedarf an einigen Standorten fokussieren, sollte über die Adaption der Belegung oder andere, ausgleichende Maßnahmen befunden werden.

5.2.5 Art und Umfang des Berichtswesens

Für die Steuerung und Weiterentwicklung eines FVS sind Daten des Live-Betriebs und geeignete Auswertungen im Rahmen eines regelmäßigen Berichtswesens erforderlich. Das Erarbeiten der Berichte bindet allerdings erhebliche Personalkapazitäten

Empfehlungen, um die Kosten gering zu halten:

- Das Intervall umfangreich ausgearbeiteter Berichte sollte so lang wie möglich sein. Praktikabel erscheinen ein Jahresbericht und kürzere Quartalsberichte, die im Rahmen der Regelkommunikation zwischen Auftraggeber (AG) und Betreiber durchgesprochen werden.
- Mit dem Betreiber sollte die Bereitstellung von aktuellen Daten über z. B. ein webbasiertes Dash-Board vereinbart werden, um einerseits den Berichtsumfang zu minimieren und dem AG die Möglichkeit des aktuellen Controllings des Systems zu ermöglichen.

5.3 Grundsätzliches zum Geschäftsmodell

Öffentliche FVS werden in der Regel als Ergänzung des ÖV im Sinne der Feinverteilung des ÖV in der jeweiligen Stadt oder Region verstanden. Aus diesem Grund resultieren in den meisten Fällen wichtige Eckpunkte, die das Geschäftsmodell wesentlich beeinflussen und die sich von privaten, häufig touristisch geprägten Fahrradverleihangeboten deutlich unterscheiden:

- Angestrebt werden kurze Verleihzeiten durch die Nutzenden, um eine hohe Verfügbarkeit der Räder im System und damit die Funktionsfähigkeit des Systems sicherzustellen.
- Die Preisbildung folgt dem Ziel einer möglichst niedrigen Einstiegshürde. Das Ziel öffentlicher FVS ist es, eine möglichst große Zahl an Nutzenden zu gewinnen. Hierfür ist eine preislich wie prozessual niedrige Einstiegshürde wichtig.
- Für besondere Zielgruppen sind zusätzliche Rabatte üblich. Um die Nutzung eines FVS für möglichst viele Menschen attraktiv zu machen, werden für verschiedene Nutzendengruppen häufig Vorteilsbedingungen bzw. Rabatte angeboten. Üblich sind Freiminutenkontingente, die sich entweder auf eine Zeiteinheit (Tag) oder auf die jeweilige Fahrt beziehen. Wichtige Zielgruppen für Vorteilsbedingungen sind z. B. Studierende, Stammkund:innen des ÖV oder Mitarbeitende von Unternehmen.
- FVS verfolgen aus Sicht der öffentlichen Auftraggeber kein gewinnorientiertes Ziel.

Diese Rahmenbedingungen und politisch gewollten Zielsetzungen führen dazu, dass öffentliche FVS in der Regel nicht durch die Erlöse aus dem Verleih der Räder alleine refinanziert werden können. Der erforderliche finanzielle Mehrbedarf muss in der Regel durch kommunale Zuschüsse finanziert werden.

5.4 Wichtigste Finanzierungspositionen für den Betrieb eines FVS

Die Finanzierung eines öffentlichen FVS kann durch die Realisierung von Einnahmen aus unterschiedlichen Quellen erfolgen. In der folgenden Abbildung sind die wichtigsten Finanzierungsinstrumente dargestellt, die bei vielen öffentlichen FVS Anwendung finden.

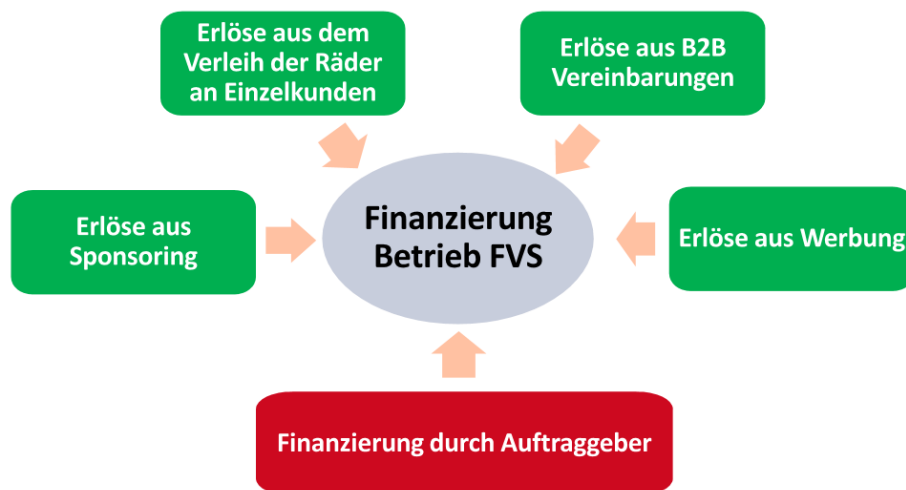


Abbildung 10: Wichtigste Finanzierungspositionen für den Betrieb eines FVS

Im Folgenden werden die Finanzierungsinstrumente erläutert und Hinweise gegeben, wie diese Finanzierungsquellen genutzt und eingesetzt werden können, um die Gesamtfinanzierung eines FVS sicherzustellen.

5.4.1 Erlöse aus dem Verleih der Räder an Einzelkund:innen

Die Erlöse aus dem Verleih an Einzelkund:innen stellen einen wesentlichen Teil der in einem öffentlichen FVS erzielbaren Einnahmen dar. Diese Erlöse sind damit eine wichtige Einnahme- und Finanzierungsquelle für ein öffentliches FVS.

Empfehlungen, um die Finanzierungsquelle zu nutzen:

- **Nutzende zum Fahren aktivieren**
In vielen Sharing-Systemen ist die Zahl der sehr aktiven Nutzenden im Vergleich zur Zahl der registrierten Nutzenden sehr gering. Es sollte daher angestrebt werden, den Teil aktiver Kund:innen möglichst hoch zu gestalten.
- **Attraktives Tarifsysteem**
Ein attraktives und geeignetes Tarifsysteem entscheidet über die zu realisierenden Einnahmen.

Dabei hängen die erzielbaren Erlöse wesentlich davon ab, dass das Tarifsysteem aus Kund:innensicht einfach, verständlich und attraktiv ist. Weiter ist bei der Gestaltung der Tarife darauf zu achten, dass Rabatte oder Freiminutenkontingente inhaltlich begrenzt und auf wesentliche Zielgruppen beschränkt bleiben, um die aus den Rabatten resultierenden Erlösschmälerungen zu begrenzen.

Die nachfolgende Abbildung zeigt wesentliche Eckpunkte, die bei der Planung und Umsetzung eines Tarifkonzepts für ein öffentliches FVS beachtet werden sollten.

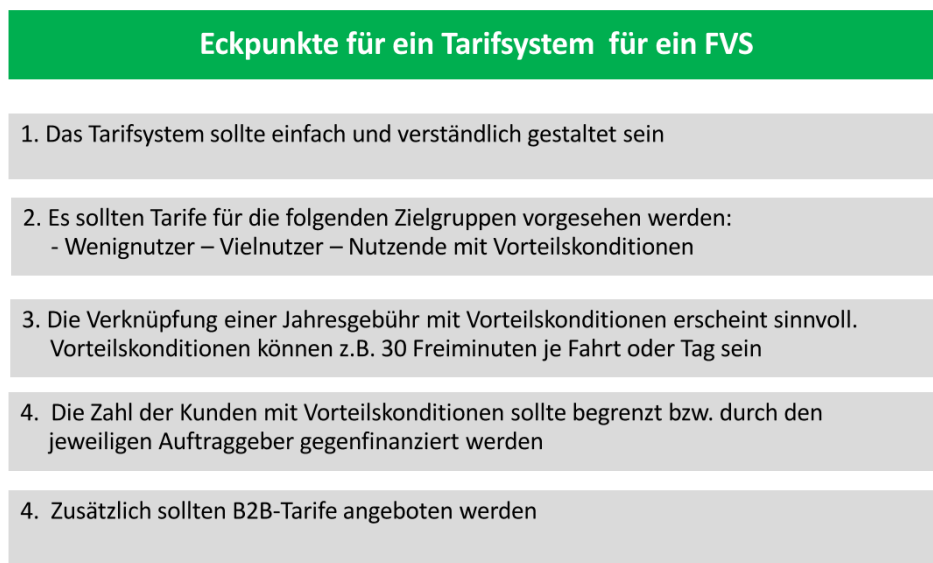


Abbildung 11: Eckpunkte für ein Tarifsysteem für ein FVS

5.4.2 Erlöse aus dem Verleih der Räder an B2B-Kund:innen

Die Erlöse aus B2B-Vereinbarungen und die damit in Zusammenhang stehenden Vorteile für die Mitarbeitenden von Unternehmen und sonstigen Institutionen können ebenfalls eine wesentliche Finanzierungsquelle eines öffentlichen FVS darstellen.

Empfehlungen, um diese Finanzierungsquelle zu nutzen:

- Recherche möglicher B2B-Partner für ein FVS: Dies können z. B. Hochschulen, Unternehmen, wissenschaftliche Einrichtungen, öffentliche Einrichtungen usw. sein.
- Gestaltung attraktiver B2B-Pakete.
- Aktive Ansprache von geeigneten B2B-Partnern durch den Betreiber oder durch den Auftraggeber.

Aus der Erfahrung der Umsetzung vieler öffentlicher FVS lassen sich die wesentlichen Zielgruppen identifizieren, die für B2B-Vereinbarungen gewonnen werden können. Die nachfolgende Abbildung zeigt diese Zielgruppen sowie deren Affinität zu öffentlichen FVS und gibt Hinweise auf die Art möglicher B2B-Vereinbarungen.

Partner für B2B Vereinbarungen	
Universitäten und Hochschulen	<ul style="list-style-type: none"> • Sehr affine Zielgruppe • Vergünstigungen finanzierbar durch Semesterbeitrag
ÖPNV-Stammkunden	<ul style="list-style-type: none"> • Sehr affine Zielgruppe • Vergünstigungen für Jahresabo-Kunden denkbar
Öffentliche Verwaltung und verbundene Gesellschaften	<ul style="list-style-type: none"> • Aufgeschlossene Zielgruppe • Vergünstigungen finanzierbar durch B2B-Vereinbarungen
Unternehmen	<ul style="list-style-type: none"> • Zum Teil aufgeschlossene Zielgruppe • Verknüpfung mit den Themen BMM, Nachhaltigkeit und Betrieblichem Gesundheitsmanagement möglich • Vergünstigungen finanzierbar durch B2B-Vereinbarungen

Abbildung 12: Mögliche Partner für B2B-Vereinbarungen

Vereinbarungen mit Geschäftskund:innen (B2B) können in zweierlei Art erfolgen:

- Die am häufigsten angewendete Art von B2B-Vereinbarungen sind Rahmenvereinbarungen für Beschäftigt. Hierbei finanziert ein B2B-Partner durch einen pauschalen, in der Regel an der Zahl der Mitarbeitenden orientierten Betrag an den Betreiber des FVS. Dieser gewährt im Gegenzug Vorteilsbedingungen (z. B. Freiminuten) für die Mitarbeitenden.
- Es ist aber auch möglich, dass B2B-Vereinbarungen über das Einrichten von Verleihstationen getroffen werden, die in unmittelbarer Nähe einer großen Betriebsstätte liegen und den Service für die dort Beschäftigten, z. B. im Bereich des beruflichen Pendelns, verbessern können und sollen.

Eine Übersicht der prinzipiellen Möglichkeiten für B2B-Vereinbarungen im Bereich öffentlicher FVS zeigt die nachfolgende Abbildung:

Erlöse aus B2B Vereinbarungen	
Rahmenvereinbarungen für Beschäftigte	Stationen des FVS in der Nähe des Betriebsgeländes
<p>Hierbei finanziert der B2B-Partner Vergünstigungen für die Mitarbeitenden durch eine jährliche Zahlung</p> <p>Beispiel: 1,00€ je Mitarbeiter und Jahr - > 30 Freiminuten je Fahrt</p>	<p>Hierbei finanziert der B2B-Partner den Aufbau und Betrieb von (öffentlich zugänglichen) Stationen in der Nähe des Betriebsgeländes durch eine jährliche Zahlung</p>

Abbildung 13: Mögliche Erlösarten aus B2B-Vereinbarungen

5.4.3 Erlöse aus Werbung und Sponsoring

Die Fahrräder und Stationen, aber auch das Buchungsportal des Betreibers, können attraktive Werbeflächen darstellen. Durch Werbeeinnahmen können bei einem FVS der hier vorgeschlagenen Größe Einnahmen in mittlerer, fünfstelliger Höhe erzielt werden. Zu beachten ist, dass die möglicherweise identitätsstiftende Wirkung eines FVS durch externe Werbung reduziert werden kann.

Empfehlungen, um die Finanzierungsquelle zu nutzen

- Klären der Rahmenbedingungen für Werbung und Sponsoring:
Art der zulässigen Branchen, Zeitpunkt.
- Klären der Zuständigkeit für die Akquise von Werbe- und Sponsoring-Partnern zwischen AG und Betreiber.
- Identifizieren, Ansprechen, Vertragsabschluss mit möglichen Werbe- und Sponsoring-Partnern.

5.4.4 Mögliche Verleihzahlen und erzielbare Einnahmen aus dem Verleih der Räder

Der Erfolg eines öffentlichen FVS ist bei den eingeführten Systemen sehr unterschiedlich. Zur Beurteilung des Erfolgs eines öffentlichen FVS und der Akzeptanz durch die Kund:innen ist die Zahl der Ausleihvorgänge je Rad und Kalendertag eine wichtige Größe. Entsprechend der Ziele einer intensiven Nutzung des Systems durch die unterschiedlichen Zielgruppen wird daher eine möglichst hohe Zahl der Verleihvorgänge je Rad und Kalendertag angestrebt. Besonders erfolgreiche öffentliche FVS weisen hier eine Kennzahl deutlich über 1,5, z.Z. über 2,0 Ausleihvorgängen je Rad und Kalendertag aus. Diese Werte werden allerdings erst nach einer entsprechenden Hochlaufzeit des Systems erreicht.

Bei neu zu implementierenden öffentlichen FVS sollte angestrebt werden, dass die Zahl der Verleihvorgänge auf Dauer einen Wert von 1,0, besser 1,5 Ausleihvorgängen je Rad und Kalendertag übersteigt. Die nachfolgende Abbildung zeigt die möglichen Verleihzahlen bei FVS unterschiedlicher Größe und unterschiedlicher Nutzungsintensität.

Verleihzahlen eines FVS

Die nachfolgende Übersicht zeigt, welchen Hebel die Nutzungsintensität eines FVS auf die Zahl der Verleihen im System p.a. besitzt. Die erzielbaren Verleihzahlen beziehen sich auf das Gesamtsystem p.a. bei einer unterschiedlichen Zahl von Rädern und einer unterschiedlichen Nutzungsintensität je Rad und Tag

Verleihzahlen je Rad und Tag / Zahl der Räder	300	500	700	1000
0,6	65.700	109.500	153.300	219.000
0,8	87.600	146.000	204.400	292.000
1,0	109.500	182.500	255.500	365.000
1,2	131.400	219.000	306.600	438.000
1,4	153.300	255.500	357.700	511.000
1,6	175.200	292.000	408.800	584.000
1,8	197.100	328.500	459.900	657.000
2,0	219.000	365.000	511.000	730.000

Abbildung 14: Mögliche Verleihzahlen eines FVS nach Größe und Nutzungsintensität

Eine weitere wichtige Größe sind die realisierten Erlöse pro Rad und Kalendertag. Neben der Akzeptanz des Systems durch die Nutzenden geht in diese Kennzahl zusätzlich das jeweils

realisierte Tarifkonzept, die Art der Vorteilsbedingungen und die Zahl der Vorteilskund:innen ein, die das System nutzen.

Aus Betreibersicht ist es das Ziel, möglichst hohe Umsätze je Rad und Kalendertag zu generieren. Für den Auftraggeber hat dies den Vorteil, dass der erforderliche kommunale Zuschuss zum Betrieb in Fällen mit hohen Umsätzen je Rad und Kalendertag geringer sein kann als bei öffentlichen FVS mit sehr geringen Umsätzen je Rad und Kalendertag.

Die nachfolgende Abbildung zeigt die im System realisierbaren Erlöse in Abhängigkeit von der Größe des Systems und den Umsätzen je Rad und Kalendertag. Zu erkennen ist, dass die positive Entwicklung dieser Kennzahl bereits bei mittelgroßen FVS mit ca. 500 Rädern einen erheblichen Hebel darstellen kann.

Erlöse aus dem Verleih der Räder

Die nachfolgende Übersicht zeigt, welchen Hebel die Verleiheinnahmen für den Betrieb eines FVS darstellen. Die erzielbaren Einnahmen beziehen sich auf das Gesamtsystem p.a. bei einer unterschiedlichen Zahl von Rädern und Umsätzen je Rad und Tag

Zahl der Räder / Erlöse je Rad und Tag	300	500	700	1000
0,20 €	21.900 €	36.500 €	51.100 €	73.000 €
0,30 €	32.850 €	54.750 €	76.650 €	109.500 €
0,40 €	43.800 €	73.000 €	102.200 €	146.000 €
0,50 €	54.750 €	91.250 €	127.750 €	182.500 €
0,60 €	65.700 €	109.500 €	153.300 €	219.000 €
0,70 €	76.650 €	127.750 €	178.850 €	255.500 €
0,80 €	87.600 €	146.000 €	204.400 €	292.000 €
0,90 €	98.550 €	164.250 €	229.950 €	328.500 €
1,00 €	109.500 €	182.500 €	255.500 €	365.000 €

Abbildung 15: Mögliche Verleiherlöse in Abhängigkeit von Größe des Systems und Umsatz je Rad und Tag

5.5 Partnerschaften als zentrale Finanzierungsmöglichkeit

Öffentliche Fahrradverleihsysteme können, wie oben dargestellt, in der Regel nicht kostendeckend betrieben werden und bedürfen einer Bezuschussung. Um den Zuschussbedarf möglichst gering zu halten, hat sich die Zusammenarbeit mit strategischen Partnern als unverzichtbar erwiesen. Alle größeren öffentlichen FVS in Deutschland nutzen verschiedene Formen derartiger Vereinbarungen, denen ein einfaches Prinzip zu Grunde liegt: Große öffentliche und private Akteure beteiligen sich an der Finanzierung des FVS und kommen im Gegenzug in den Genuss besonderer Nutzungsbedingungen für bestimmte Nutzendengruppen (z. B. Vorzugstarife, Freiminuten, Errichtung von Stationen an bestimmten Orten, etc.).

5.5.1 Bewertung von Nutzen und Mehraufwänden

Für die Finanzierung eines FVS bieten diese Kooperationen vor allem drei Vorteile:

- **Partnerschaften tragen zur Grundfinanzierung bei:** Sie generieren verlässlich planbare Einnahmen, die angesichts des hohen Anteils von Fixkosten bei FVS von zentraler Bedeutung sind.
- **Partnerschaften sichern eine Grundauslastung und damit Sichtbarkeit:** Die Nutzung des FVS durch Partner sichert eine Grundauslastung, die die Sichtbarkeit des Systems im Stadtraum und damit auch die Bekanntheit erhöht. Das wiederum fördert die Gewinnung neuer Kund:innen und die Nutzung.
- **Partnerschaften verschaffen Zugang zu neuen Zielgruppen:** Partner eröffnen zudem den Zugang zu neuen Kund:innengruppen – auch zu sonst nur schwer erreichbaren – und erfordern dabei dank zentraler Ansprache einen vergleichsweise geringen Aufwand.

Diesen klaren Vorteilen von Partnerschaften stehen im Vergleich zum B2C-Geschäft nur geringe Mehraufwände gegenüber. Der Abschluss von Rahmenvereinbarungen erfordert je Nutzendem vergleichsweise geringe Ressourcen und die zusätzlichen variablen Kosten für die stärkere Nutzung des FVS fallen angesichts des hohen Anteils von Fixkosten wenig ins Gewicht. Jeder durch Kooperationen zusätzlich erlöste Euro trägt zu einer besseren Kostendeckung und damit einem geringeren Zuschussbedarf bei.

Partnerschaften sind besonders dann sinnvoll, wenn durch sie der Zugang zu den wichtigsten Zielgruppen des FVS erleichtert und erweitert wird. Wie oben ausgeführt, sind die wichtigsten Zielgruppen im Falle Braunschweigs Studierende, ÖV-Stammkund:innen, Arbeitnehmende der Stadt Braunschweig bzw. der mit ihr verbundenen Gesellschaften sowie große Arbeitgebende. Deshalb sind vier Typen von Partnerschaften als prioritär anzusehen (siehe Tabelle 3).

Prioritäre Partnerschaften	Erläuterung der besonderen Relevanz
Universitäten und Hochschulen	<ul style="list-style-type: none"> • Studierende sind eine große und sehr affine Zielgruppe • Auch die Arbeitnehmenden der Universität sind oftmals affin für ein FVS • Eine zentrale Ansprache ist jeweils möglich über den AstA und die Universitätsverwaltung • Vergünstigungen sind finanzierbar durch einen Semesterbeitrag bzw. Key-Account-Vereinbarungen

Prioritäre Partnerschaften	Erläuterung der besonderen Relevanz
Betreiber des Öffentlichen Verkehrs	<ul style="list-style-type: none"> Kund:innen des Öffentlichen Verkehrs sind eine große und affine Zielgruppe Sie können z. B. mittels tariflicher Integration in Zeitkarten eingebunden werden
Stadt Braunschweig & verbundene Gesellschaften	<ul style="list-style-type: none"> Städtische Bedienstete sind eine aufgeschlossene Zielgruppe Die Stadt hat eine besondere Vorbildfunktion für die Akzeptanz des FVS insgesamt Vergünstigungen sind finanzierbar durch B2B-Vereinbarungen
Key Accounts	<ul style="list-style-type: none"> Arbeitnehmende in großen Unternehmen und Einrichtungen sind teilweise aufgeschlossen für ein FVS Arbeitnehmende in Forschungsinstituten und ähnlichen Einrichtungen sind oftmals eine sehr affine Zielgruppe Das FVS kann eng mit den Themen Nachhaltigkeit, Betriebliches Mobilitätsmanagement und Betriebliches Gesundheitsmanagement verbunden werden Vergünstigungen sind über B2B-Vereinbarungen aushandelbar

Tabelle 3: Übersicht über prioritäre Partnerschaften und deren Relevanz Die Erfahrung anderer Hochschulstandorte zeigt, dass besonders die Nutzung durch Studierende eine zentrale Rolle spielt. Sie stellen in vielen Fällen die größte Nutzengruppe. So gehen beispielsweise ca. 70% der Ausleihvorgänge beim Metropolradruhr auf Studierende zurück¹, in Potsdam sind es über 50%² und beim KVB-Rad in Köln 39%.³

Die Fokussierung auf prioritäre Partner schließt es keinesfalls aus, auch andere Partnerschaften anzustreben. In vielen Städten spielt zum Beispiel die touristische Nutzung eines FVS eine wichtige Rolle, weshalb sich die Integration in das Stadt- und Tourismusmarketing und die Zusammenarbeit mit Hotels, Pensionen und Jugendherbergen anbietet. Auch im Falle Braunschweigs sollte dies in Betracht gezogen werden, kann jedoch voraussichtlich keinen zentralen Beitrag zur Finanzierung leisten, weshalb diese Option hier nicht detailliert betrachtet wird.

5.5.2 Eine Kooperation mit der TU Braunschweig als Rückgrat der Finanzierung

Die Zusammenarbeit mit örtlichen Hochschulen und Universitäten hat sich bei bestehenden FVS in Deutschland als essenziell erwiesen und könnte auch in Braunschweig das Rückgrat der Finanzierung bilden. Wichtig ist es dabei, zwischen den **Studierenden** einerseits und den **Arbeitnehmenden der**

¹ https://www.lokalkompass.de/dortmund-city/c-wirtschaft/dortmund-mit-207000-ausleihen-an-der-spitze_a1440093

² <https://semikolon-fhp.de/magazin/nextbike-2016-fhp-studierende-sind-unterwegs/>

³ <https://www.stadt-koeln.de/politik-und-verwaltung/presse/mitteilungen/22373/index.html#:~:text=Die%20Bilanz%20von%20Stadt%20und,Millionen%20Fahrten%20das%20bisher%20beste.>

Universitäts-/Hochschulverwaltung andererseits zu unterscheiden. Beide Gruppen haben jeweils andere Mobilitätsbedürfnisse und Zahlungsbereitschaften. Zudem müssen auch verschiedene Instrumente zur Beteiligung an der Finanzierung des FVS genutzt werden:

- Die **Studierenden** können über einen **Semesterbeitrag** an der Finanzierung beteiligt werden. Hierfür muss die Zustimmung der zuständigen Gremien der Studentischen Selbstverwaltung eingeholt werden.
- Die **Arbeitnehmenden der Universitäts-/Hochschulverwaltung** können über eine Key-Account-Vereinbarung beteiligt werden, was in der Regel auch eine tarifrechtliche Prüfung erfordert.

Bereits seit einigen Jahren werden an der Technischen Universität Braunschweig die Möglichkeiten der Beteiligung an einem FVS diskutiert und geprüft. In diesem Rahmen wurden bereits zwei Umfragen durchgeführt, die das starke Interesse sowohl der Studierenden als auch der Mitarbeitenden dokumentiert haben. Die wesentlichen Ergebnisse der von Dezember 2019 bis Februar 2020 durchgeführten Umfrage sind in Tabelle 4 zusammengefasst.

Wesentliche Ergebnisse	Ergebnisse für Studierende	Ergebnisse für Mitarbeitende
Generelles Interesse an der Nutzung eines Fahrradverleihsystems	<ul style="list-style-type: none"> • ca. 82% der Studierenden sind interessiert 	<ul style="list-style-type: none"> • ca. 79% der Mitarbeitenden sind interessiert
Akzeptanz eines halbjährlichen Kostenbeitrags im Gegenzug für mindestens 30 Freiminuten bei jeder Nutzung	<ul style="list-style-type: none"> • 85% der Studierenden stimmen zu 	<ul style="list-style-type: none"> • 91% der Mitarbeitenden stimmen zu
Höhe der maximalen geäußerten Zahlungsbereitschaft	<ul style="list-style-type: none"> • Unter den Studierenden würden 36% maximal 6,00 € zahlen, 20% 4,50 €, 29% 3,00 € und 16% 1,50 €. 	<ul style="list-style-type: none"> • Unter den Mitarbeitenden würden 57% 6,00 € zahlen, 9% 1,50 €, 19% 3,00 € und 15% 4,00 €.
Relative Bedeutung der Beitragshöhe unter den Nutzungsfaktoren	<ul style="list-style-type: none"> • 75% der Studierenden sehen die Beitragshöhe als sehr wichtigen Nutzungsfaktor an. 	<ul style="list-style-type: none"> • 65% der Mitarbeitenden sehen die Beitragshöhe als sehr wichtigen Nutzungsfaktor an.

Tabelle 4: Wesentliche Ergebnisse der Umfrage an der Technischen Universität Braunschweig
(Quelle: Eigene Darstellung nach Daten des AstA der Technischen Universität Braunschweig, 2019)

Die Erfahrungen mit FVS an mit Braunschweig vergleichbaren Hochschulstandorten zeigen, dass mit Semesterbeiträgen in der genannten Größenordnung ein attraktives Angebot an die Studierenden gemacht werden kann (siehe Tabelle 5).

Hochschulstandort	Beitrag der Studierenden	Freiminuten	Geltungsbe- reich
Ruhrgebiet (Bochum, Essen, Dortmund, Hamm-Lippstadt) ⁴	1,50 € / Semester	60, dann 0,50 € / 30 Min.	Ruhrgebiet und wenige andere Städte in NRW
Wiesbaden ⁵	1,50 € / Semester	60, dann 1,00 € / 30 Min.	Auch in 60 anderen nextbike-FVS
Heidelberg, Kaiserslautern, Worms ⁶	2,45 € / Semester	30, dann 0,50 € / 30 Min.	Auch in 60 anderen nextbike-FVS
Mainz ⁷	5,53 € / Semester	Keine (nur Ermäßigung auf Grundpreis und Nutzung)	Mainz, Wiesbaden und Umgebung (Ingelheim, Ginsheim-Gustavsburg und Budenheim)

Tabelle 5: Semesterbeiträge an ausgewählten vergleichbaren Unistandorten
(Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage der Webseiten der Hochschulen bzw. der AstA sowie der Betreiber)

Würden die Studierenden der Technischen Universität Braunschweig in Höhe der in der Umfrage genannten Beträge an der Finanzierung eines FVS beteiligt, so könnte dadurch ein wichtiger Beitrag zur Finanzierung geleistet werden. Das zeigt die folgenden Beispielrechnung⁸:

Semesterbeitrag in Euro	1,50 €	3,00 €	4,50 €	6,00 €
Erlös pro Semester in Euro (gerundet)	28.000 €	56.000 €	84.000 €	112.000 €
Jährlicher Erlös in Euro (gerundet)	56.000 €	112.000 €	168.000 €	224.000 €

Tabelle 6: Beispielrechnung möglicher Erlöse durch einen Semesterbeitrag
(Quelle: eigene Berechnung nach Daten des AstA der Technischen Universität Braunschweig, 2019)

⁴ https://www.tu-dortmund.de/storages/tu_website/Dezernat_4/Dez._4.2/Vordrucke/Im_Studium/WiSe_2020_Merkblatt_2020-06-09.pdf

⁵ <https://www.hs-rm.de/de/studium/studienorganisation/#semesterbeitrag-13842>

⁶ <https://www.stura.uni-heidelberg.de/angebote/vrnnextbike/>

⁷ <https://www.campus-mainz.net/newsdetails/news/wie-setzt-sich-der-semesterbeitrag-fuer-das-wintersemester-202021-zusammen/#:~:text=Als%20Studierende%3Ar%20der%20Johannes,auf%20326%2C11%20Euro%20bel%C3%A4uft.>

⁸ Berechnet auf Basis von 18.652 Studierenden, die den Semesterbeitrag im Durchschnitt des Wintersemesters 2019/2020 (19.218) und des Sommersemesters 2020 (18-085) entrichtet haben.

Die in der Umfrage genannten und hier beispielhaft verwendeten Beträge würden im Vergleich zum heutigen Semesterbeitrag nur eine kleine Erhöhung darstellen. Der gesamte Semesterbeitrag für das Wintersemester 2020/21 beträgt an der TU Braunschweig 386,09 Euro. Darin ist eine Semesterkarte des VRB (100,00 Euro), ein landesweites Semesterticket (87,99 Euro) sowie ein Beitrag für die Fahrrad- und Verkehrs-AG mit Fahrradselbsthilfewerkstatt (2,60 Euro) enthalten.

Eine finanzielle Beteiligung der Arbeitnehmenden der TU Braunschweig könnte über eine spezielle Key-Account-Rahmenvereinbarung erfolgen. Diese sollte der besonderen Affinität und der vergleichsweise hohen zu erwartenden Nutzungshäufigkeit Rechnung tragen. Das Prinzip derartiger Rahmenvereinbarungen wird unten ausgeführt.

Für eine enge Einbindung der Hochschulen wird empfohlen:

- Die Bedürfnisse der Studierenden und Mitarbeitenden sollten von Beginn an in der Konzeption des FVS stark berücksichtigt werden, wie dies bei dem oben vorgestellten Stations- und Betriebskonzept bereits geschehen ist.
- Neben der Zusammenarbeit mit der Technischen Universität sollte auch eine Partnerschaft mit der Hochschule für Bildende Künste Braunschweig geprüft werden.
- Der Abschluss von entsprechenden Vereinbarungen – inklusive der dafür nötigen Vorlaufzeit – sollte eingeplant und proaktiv vorbereitet werden.
- Für einen möglichen Semesterbeitrag sollte eng mit dem Studierendenparlament, dem Allgemeinen Studierendenausschuss sowie der Universitätsverwaltung zusammengearbeitet werden.
- Die Mitarbeitenden der Universität und Hochschulen sollten über eine Key-Account-Vereinbarung (siehe unten) beteiligt werden.

5.5.3 Öffentlicher Verkehr und FVS als starke Ergänzung

Auch die Kund:innen des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) stellen eine große, affine Gruppe von Nutzenden dar, weshalb Partnerschaften mit Verkehrsunternehmen und -verbünden eine weitere wichtige Möglichkeit zur Finanzierung des FVS sind. Die Erfahrungen mit öffentlichen FVS in Deutschland zeigen eindeutig, dass starke Synergien zwischen beiden Mobilitätsoptionen bestehen. So stellen Zeitkarteninhaber beispielsweise beim KVB-Rad in Köln mit 26% aller Ausleihen die zweitwichtigste Nutzendengruppe nach Studierenden. Sowohl für die Kund:innen als auch die Betreiberseite entstehen durch eine Verknüpfung klare Vorteile (siehe Tabelle 7).

Vorteile für ÖV-Nutzende	Vorteile für ÖV-Betreibende
Abdeckung der ersten und letzten Meile	Imagegewinn für den Umweltverbund
Lückenschlüsse im ÖV-Netz	Kostengünstige Ergänzung der Produktpalette, gerade für Stamm-/Premium-Kund:innen
Rückfalloption bei Störungen im ÖV	Nutzung der Daten des FVS für die Weiterentwicklung des ÖV
Aktive Fortbewegungsoptionen sind flexibel verfügbar (z. B. bei gutem Wetter)	Gerade während/nach der Corona-Pandemie eine attraktive Ergänzung

Tabelle 7: Vorteile durch eine Verknüpfung von FVS und ÖV Eine Verknüpfung von Angeboten im FVS und ÖV kann auf verschiedenen Wegen erfolgen, von denen die wichtigsten in Tabelle 8 aufgeführt sind.

Art der Verknüpfung zwischen FVS/ÖV	Geschätzter Aufwand	Abstimmung erforderlich mit	Beispiele aus bestehenden FVS
Stationen des FVS in Netzpläne des ÖV aufnehmen	Niedrig	BSVG, Verkehrsverbund	Stadtrad (Hamburg) ⁹
Sonderkonditionen für ÖV-Kund:innen bei Anmeldung/Nutzung	Niedrig	BSVG, Verkehrsverbund, Leihrad-Betreiber	Stadtrad Hamburg ¹⁰ , meinRad Mainz ¹¹ , Bergisches Ebike ¹²
Freiminuten für Zeitkarteninhaber*innen	Niedrig	BSVG, Verkehrsverbund, Leihrad-Betreiber	swa Rad Augsburg (30 Freiminuten) ¹³ , VAG Rad Nürnberg (600 Freiminuten im Monat) ¹⁴
Integration von Information und Buchung in ÖV-Systeme (Webseite, App, etc.)	Mittel	BSVG, Verkehrsverbund, Leihrad-Betreiber	KVB-Bike Köln ¹⁵ , Frelo Freiburg ¹⁶
Nutzung eines ÖV-Mediums für den Zugang zum FVS	Mittel	BSVG, Verkehrsverbund, Leihrad-Betreiber	KVB-Bike Köln ¹⁷ , Frelo Freiburg ¹⁸

Tabelle 8: Möglichkeiten zur Verknüpfung von FVS und ÖV Eine Partnerschaft mit dem ÖV ist mit Blick auf die Finanzierung des FVS dann besonders wertvoll, wenn ein möglichst breit finanzierter und gut planbarer Beitrag geleistet wird. Hier bietet sich insbesondere die Beteiligung der Zeitkarteninhabenden an, da so auch bei individuell niedrigen Beträgen ein signifikanter Beitrag zur Finanzierung des FVS geleistet werden kann, wie die folgende Beispielrechnung auf Basis der Erfahrungen anderer Städte zeigt (siehe Tabelle 9).

⁹ <https://geofox.hvv.de/jsf/mapsOSM.seam?language=de>

¹⁰ <https://geofox.hvv.de/jsf/mapsOSM.seam?language=de>

¹¹ <https://www.mainzer-mobilitaet.de/mehr-mobilitaet/meinrad#>

¹² <https://www.nextbike.de/de/bergisches-ebike/preise/>

¹³ <https://www.sw-augsburg.de/mobilitaet/swa-rad/>

¹⁴ <https://www.vagrad.de/de/nuernberg/preise/>

¹⁵ <https://www.kvb-rad.de/de/koeln/information/>

¹⁶ <https://www.frelo-freiburg.de/de/information/>

¹⁷ <https://www.kvb-rad.de/de/koeln/information/>

¹⁸ <https://www.frelo-freiburg.de/de/information/>

Beitrag pro Zeitkarte und Monat in Euro	0,50 €	0,75 €	1,00 €
Jährliche Einnahmen in Euro	108.000 €	162.000 €	216.000 €

Tabelle 9: Beispielrechnung für mögliche Einnahmen aus einer tariflichen Integration¹⁹
(Quelle: eigene Berechnungen unter Berücksichtigung der von der BSVG kommunizierten Zahl von Zeitkarteninhabenden)

Um die starken Synergien zwischen FVS und ÖV zu nutzen ist zu empfehlen:

- Eine Verknüpfung von FVS und ÖV sollte von Beginn mitgedacht werden, wie es im oben dargestellten Stations- und Betriebskonzept bereits erfolgt ist.
- Verknüpfungsmöglichkeiten mit niedrigen Umsetzungsschwellen sollten möglichst weitgehend von Beginn an genutzt werden.
- Eine weitergehende Verknüpfung, besonders in tariflicher Hinsicht, sollte angesichts des Abstimmungsbedarfs mit den Akteuren des ÖV so früh wie möglich vorbereitet werden.

5.5.4 Die Stadt und mit ihr verbundene Gesellschaften als wichtige Partner

Die öffentliche Verwaltung sowie mit der Stadt verbundene Gesellschaften können in mehrfacher Hinsicht ebenfalls eine wichtige für die Finanzierung des FVS spielen:

- Sie sind große Arbeitgebende und können durch B2B-Vereinbarungen viele zusätzliche Kund:innen sichern.
- Sie haben eine Vorbildfunktion und können stark zur Akzeptanz des Systems und der Identifikation mit der Stadt beitragen.
- Das FVS kann als Teil des Betrieblichen Mobilitätsmanagements eine wichtige Rolle spielen.

Zahlreiche Städte in Deutschland haben bereits entsprechende Vereinbarungen getroffen. Darunter seien beispielhaft Dortmund, Duisburg, Gelsenkirchen und Bochum genannt, die ihren Beschäftigten die gebührenfreie Nutzung des FVS ermöglichen.²⁰ Besonders hervorzuheben ist die städtische Nibelungen-Wohnbau-GmbH Braunschweig, die als Betreiber des heutigen FVS in Braunschweig bereits eine zentrale Rolle spielt. Sie sollte eng in die Arbeiten an einem FVS eingebunden werden. Besonders die heutigen Stationen sollten, wie oben ausgeführt, Berücksichtigung finden. Der vorhandene Kund:innenstamm sollte so weit wie möglich in ein künftiges System übertragen werden und so ebenfalls einen Baustein der Finanzierung sichern.

Auch andere städtische Akteure, und insbesondere große Arbeitgebende, können durch Rahmenvereinbarungen wichtige Beiträge zur Finanzierung leisten. Hier seien beispielhaft genannt:

- Stadtverwaltung Braunschweig (2.600 Mitarbeitende)
- BS|ENERGY (1.200 Mitarbeitende)
- Klinikum Braunschweig (3.900 Mitarbeitende)

Eine Abschätzung der Größenordnung möglicher Erlöse aus einer Partnerschaft mit der Stadt und städtischen Gesellschaften kann auf derselben Grundlage wie für andere Key-Account-Vereinbarungen erfolgen, wie sie im nachfolgenden Abschnitt beschrieben werden.

¹⁹ Beispielrechnung mit der gerundeten Zahl der Abonnenten der BSVG (ca. 18.000, Stand November 2020).

²⁰ https://www.dortmund.de/de/leben_in_dortmund/planen_bauen_wohnen/stadtplanungs_und_bauordnungsamt/stadtplanung/verkehrsplanung/radverkehr_2/metropolradruhr/index.html

Um die Stadt und die mit ihr verbundenen Gesellschaften als zentrale Partner einzubeziehen, sind insbesondere folgende Ansätze geeignet:

- Die Bedeutung der Nutzung durch städtische Arbeitnehmende und Repräsentanten – bis hin zu gewählten Politikern – sollte erkannt und gezielt genutzt werden, indem entsprechende Rahmenvereinbarungen unter den Key Accounts prioritär behandelt werden.
- die Stadt und städtische Gesellschaften sollten die Möglichkeiten solcher Rahmenvereinbarungen von Beginn an prüfen und bei der Bereitstellung von Haushaltsmitteln berücksichtigen. Beiträge im Gegenzug für Nutzungsrechte für städtische Arbeitnehmende haben einen doppelten Effekt: Sie senken den Zuschussbedarf und bietet eine attraktive Ergänzung des Betrieblichen Mobilitätsmanagements.

5.5.5 Key Accounts

Neben den oben genannten, gesondert zu betrachteten Akteuren ist auch die Einbindung anderer großer Unternehmen und Einrichtungen von zentraler Bedeutung. Auch mit ihnen kann über eine Rahmenvereinbarung eine regelmäßige Beteiligung an der Finanzierung des Systems im Gegenzug für Sonderkonditionen und ggf. die Errichtung spezieller Stationen vereinbart werden.

Aus diesem Grund sind Standorte mit vielen Mitarbeitenden bereits bei der Index-Bildung für das Stations- und Betriebskonzept berücksichtigt worden. In Braunschweig ist eine große Zahl dafür in Frage kommender großer Unternehmen ansässig, von denen hier nur beispielhaft folgende genannt seien:

- Volkswagen Werk (ca. 7.000 Mitarbeitende) und VW Financial Services (ca. 5000 Mitarbeitende)
- Öffentliche Versicherung Braunschweig (ca. 1.300 Mitarbeitende)
- Siemens Mobility (ca. 3.200 Mitarbeitende)

Auch die Mitarbeitenden an den zahlreichen Forschungsinstituten sind wichtig, denn sie haben sich als oftmals sehr affin für ein FVS erwiesen. Als Beispiele können in Braunschweig genannt werden:

- Physikalisch-Technische Bundesanstalt (ca. 1.500 Mitarbeitende)
- Helmholtz-Zentrum für Infektionsforschung (ca. 900 Mitarbeitende)
- Fraunhofer-Institut für Toxikologie und Experimentelle Medizin (ca. 300 Mitarbeitende)

Wie oben beschrieben existieren grundsätzlich zwei Optionen zur Einbindung dieser Partner in die Finanzierung des FVS: Zum einen der Abschluss von Rahmenvereinbarungen für die Nutzung des FVS durch die Beschäftigten, zum anderen die Errichtung von Stationen des FVS auf Wunsch der Partner und gegen entsprechende Beteiligung an den dafür anfallenden Kosten.

Wie eine Key-Account-Vereinbarung in den Grundzügen gestaltet sein könnte und welche Erlöse dabei erzielt werden könnten, zeigt die folgende Beispielrechnung in Tabelle 10 auf Basis von Erfahrungen aus anderen FVS in Deutschland.

Zahl der Arbeitnehmenden	Gebühr und Leistung	Zahl der Arbeitnehmenden, die sich anmelden	Zahl der regelmäßige Nutzenden	Einnahme pro regelmäßigem Nutzenden
3000	1 € / Jahr / Arbeitnehmendem für jeweils 30 Freiminuten	300 (= 10%)	50 (=1,6%)	60 € / Jahr / regelmäßigem Nutzenden

Tabelle 10: Beispielrechnung für mögliche Key-Account-Vereinbarungen

5.6 Erforderlicher Zuschussbedarf

Trotz der oben dargestellten Erlösquellen ist der Aufbau und der Betrieb eines öffentlichen FVS den Betreiber in der Regel nicht kostendeckend möglich. Aus diesem Grund ist bei allen öffentlichen FVS in Deutschland jährlicher Zuschuss des Auftraggebers erforderlich. Die Höhe des erforderlichen Zuschusses ist dabei abhängig von

- Art und Größe des Systems
- Umfang der durch den Auftraggeber definierten Anforderungen
- Ausprägung der Berücksichtigung der wichtigsten Kostentreiber
- Realisierbare Einnahmen und Finanzierungsquellen.

Wir gehen für das konzipierte Fahrradverleihsystem in Braunschweig von einem jährlich erforderlichen Zuschussbetrag in Höhe von ca. 550.000 € aus. Ergänzend ist zu berücksichtigen, dass für die Koordination auf städtischer Seite eine zusätzlich zu schaffende Stelle für erforderlich gehalten wird.

Als Gegenfinanzierung wird davon ausgegangen, dass durch Rahmenvereinbarungen, z. B. mit der Universität Braunschweig, der BSVG sowie mit Firmenkooperationen eine jährliche Gegenfinanzierung von ca. 200.000 € realistisch erscheint, so dass ein durch die Stadt Braunschweig zu tragender jährlicher Betriebskostenzuschuss in Höhe von ca. 350.000 € anzunehmen ist.

6. Bewertung möglicher Varianten für die Auftraggeberrolle

6.1 Die Rollen: Auftraggeber vs. Betreiber

Die Implementierung eines öffentlichen FVS erfordert die Umsetzung der Rollen von Auftraggeber und Betreiber.

Der Auftraggeber ist in der Regel die exekutive Institution, die mit der Umsetzung eines öffentlichen FVS, häufig durch politische Beschlüsse, beauftragt wurde. Der Auftraggeber hat u.a. die Aufgabe, den Aufbau und den Betrieb eines öffentlichen FVS im Rahmen der politischen Beschlüsse sicherzustellen. In diesem Rahmen definiert der Auftraggeber die Leistungsanforderungen an den Betreiber und führt ein rechtssicheres Vergabeverfahren durch. In der Regel sichert der Auftraggeber die erforderlichen Betriebskostenzuschüsse durch Haushaltsmittel ab. Zu den Aufgaben des Auftraggebers gehört zusätzlich, den Betreiber bei dem Aufbau des FVS zu unterstützen. Im laufenden Betrieb steuert der Auftraggeber den Betreiber und wirkt an der Weiterentwicklung des FVS mit.

Der Betreiber entwickelt und führt das FVS auf eigenes, wirtschaftliches Risiko. Er tritt in die Vertragsbeziehung mit den Kund:innen ein und sichert den Aufbau und den Betrieb des öffentlichen FVS entsprechend der im Vergabeverfahren definierten Leistungsanforderungen und im Rahmen der vertraglichen Regelungen, die zwischen dem Auftraggeber und dem Betreiber vereinbart wurden.

Die nachfolgende Abbildung stellt die jeweiligen Aufgaben von Auftraggeber und Betreiber gegenüber und stellt dar, welche Institutionen in der Regel diese Rolle wahrnehmen.

Unterscheidung Auftraggeber - Betreiber	
Auftraggeber <ul style="list-style-type: none"> Definiert die Leistungsanforderungen Sichert die Finanzierung und die erforderlichen (politischen) Beschlüsse Sichert den verkehrspolitischen Rahmen Unterstützt den Betreiber bei dem Aufbau des Systems Nimmt die Leistungen des Betreibers ab Ist NICHT Vertragspartner der Endkunden Steuert und kontrollt den Betreiber Kümmert sich um die Weiterentwicklung des Systems Trägt NICHT das wirtschaftliche Risiko des Systems Handelt (in der Regel) nicht gewinnorientiert 	Betreiber <ul style="list-style-type: none"> erfüllt die Leistungsanforderungen Sichert nicht die Finanzierung und die erforderlichen (politischen) Beschlüsse Hat keine verkehrspolitische Funktion Verantwortet den Aufbau und den Betrieb des Systems Erbringt die vereinbarten Leistungen Ist Vertragspartner der Endkunden berichtet an den Auftraggeber unterstützt den Auftraggeber bei der Weiterentwicklung des Systems Trägt das wirtschaftliche Risiko des Systems Handelt (in der Regel) gewinnorientiert
<ul style="list-style-type: none"> Oft: Städte, Stadtwerke, Verkehrsbetriebe 	<ul style="list-style-type: none"> Oft: Unternehmen, z.B. Nextbike, DB Connect

Abbildung 16: Unterscheidung zwischen Auftraggeber und Betreiber

6.2 Kompetenzbewertung der Institutionen

Die Aufgaben des Auftraggebers definieren die Kompetenzanforderungen, die an eine Institution gestellt werden (müssen), die diese Rolle übernimmt.

Die Aufgaben des Auftraggebers erfordern insbesondere die folgenden, institutionellen Kompetenzen:

- Kompetenz zu Verkehrspolitik und-planung
- Kompetenz zur Vorbereitung politischer Beschlüsse
- Kompetenz zu innovativen Mobilitätsangeboten
- Kompetenz im Bereich ÖV

Um die Eignung unterschiedlicher Institutionen in Braunschweig für die Wahrnehmung der Rolle als Auftraggeber zu bewerten, wurden die aus der Rolle und deren Aufgaben resultierenden Kompetenzen beurteilt. In diesem Kompetenzvergleich wurden die Stadt Braunschweig, die BSVG und die Wohnungsbaugesellschaft NiWo betrachtet.

Die Einschätzungen zu der bei der jeweiligen Institution eingeschätzten Kompetenzausprägung erfolgten auf der Basis einer qualitativen Einschätzung auf einer Skala (gering – mittel – hoch). Hierbei bedeutet die Einschätzung „hoch“ eine entsprechend hohe institutionelle Kompetenz, die Einschätzung „gering“ eine entsprechend geringere Kompetenz. Die nachfolgende Abbildung zeigt den Kompetenzvergleich der betrachteten Institutionen.

Vergleich unterschiedlicher Institutionen in der Auftraggeberrolle		Kompetenzbewertung Institution		
Aufgabe/ Eigenschaft	Anforderung	Stadt BS	BSVG	NiWo
Definiert die Leistungsanforderungen	Kompetenz Mobilitätsangebote	hoch	mittel	hoch
Sichert die Finanzierung und die erforderlichen (politischen) Beschlüsse	Kompetenz zur Vorbereitung politischer Beschlüsse	hoch	gering	gering
Sichert den verkehrspolitischen Rahmen	Kompetenz Verkehrspolitik und-planung	hoch	gering	gering
Sichert die Verknüpfung im Umweltverbund	Kompetenz ÖPNV	hoch	hoch	gering
Unterstützt den Betreiber bei dem Aufbau des Systems	Kompetenz der Beteiligung TÖB, Sicherung von Flächen	hoch	hoch	gering
Nimmt die Leistungen des Betreibers ab	Kompetenz Mobilitätsangebote	hoch	mittel	hoch
Steuert und kontrollt den Betreiber	Kompetenz Mobilitätsangebote	hoch	mittel	hoch
Kümmert sich um die Weiterentwicklung des Systems	Kompetenz Verkehrspolitik und-planung	hoch	gering	gering
Abrechnung der Leistungen	Ist vorsteuerabzugsberechtigt	nein	ja	ja
Kompetenz und Schnittstellen	Kernkompetenz der Institution	ja	ja	nein

Abbildung 17: Kompetenzbewertung unterschiedlicher Institutionen für die Auftraggeberrolle von FVS

6.3 Zusammenfassung

In der Zusammenfassung der Kompetenzbewertung ergibt sich das folgende Bild:

- Der Kompetenzvergleich zeigt, dass die Stadt Braunschweig die für die Rolle des Auftraggebers erforderlichen Kompetenzen im Vergleich der Institutionen voraussichtlich am besten erfüllt.
- Die BSVG verfügt als Verkehrsunternehmen ebenfalls über wesentliche Kompetenzen, insbesondere in Bezug auf Mobilitätsangebote und den ÖV.
- Die NiWo Wohnungsbaugesellschaft verfügt im Vergleich der Institutionen über die geringste Ausprägung der erforderlichen Kompetenzen, was auf deren Kernkompetenz im Bereich Wohnungsbau und-Verwaltung zurückzuführen ist.
- Die NiWo verfügt über den Vorteil, dass Sie bereits über Erfahrungen in der Auftraggeberrolle im Rahmen des heutigen FVS verfügt.
- BSVG und NiWo verfügen über den Vorteil, dass die Organisationen vorsteuerabzugsberechtigt sind.

7. Bewertung begleitender öffentlichkeitswirksamer Maßnahmen

Die existierenden öffentlichen FVS in Deutschland unterscheiden sich in ihrer Nutzung und Akzeptanz teils deutlich. Ein wesentlicher Faktor für den Erfolg des Systems ist neben der Wahl eines geeigneten Stations- und Betriebskonzeptes sowie der Zusammenarbeit mit Partnern auch die Begleitung durch öffentlichkeitswirksame Maßnahmen. Nur ein System, das bekannt und akzeptiert ist, sowie wirksame Anreize für eine möglichst breite und regelmäßige Nutzung setzt, kann zu einem wichtigen Baustein der täglichen Mobilität und einem Markenzeichen der Stadt werden.

Die Öffentlichkeitsarbeit sollte von Beginn an als zentraler Baustein für das Konzept des FVS verstanden werden und eine klare Definition von Zielen, Zielgruppen und Kernbotschaften vornehmen, auf deren Grundlage ein geeigneter Maßnahmenmix bestimmt werden kann. Im Folgenden soll dieses Vorgehen und ein empfohlener Maßnahmenmix samt Praxisbeispielen vorgestellt werden.

7.1 Definition der spezifischen Ziele

Das **übergeordnete Ziel** der begleitenden Öffentlichkeitsarbeit sollte es sein, eine **möglichst starke Nutzung** des FVS zu erreichen. Dieses übergeordnete Ziel kann in drei spezifische Ziele unterschieden werden:

- **Kommunikation:** Das FVS soll unter den definierten Zielgruppen einen hohen Bekanntheitsgrad und ein positives Image erreichen.
- **Aktivierung:** Möglichst viele potentielle Kund:innen sollen für die Anmeldung beim FVS gewonnen werden.
- **Motivation:** Die angemeldeten Kund:innen sollen zur regelmäßigen Nutzung des FVS, auch über Freiminuten hinaus, angeregt werden.

7.2 Zielgruppen und mögliche Kernbotschaften

Für jedes dieser Ziele gilt es, die zu adressierenden Zielgruppen für die öffentlichkeitswirksamen Maßnahmen zu definieren. Grundsätzlich sollte zwischen Nicht-Nutzenden und Nutzenden des FVS unterschieden werden, da jeweils eine andere Kombination der oben definierten Ziele angestrebt wird:

- **Nicht-Nutzende:** Bei ihnen steht die Kommunikation zur Erzeugung einer positiven Wahrnehmung und anschließend die Aktivierung zwecks Anmeldung im Mittelpunkt.
- **Nutzende:** Bei bereits existierenden Kund:innen soll durch Kommunikation ein positives Image erzeugt bzw. erhalten werden sowie durch Motivation zu einer möglichst häufigen Nutzung des FVS angeregt werden.

Entsprechend sind auch die Kernbotschaften in diesen beiden Kategorien zu unterscheiden. Darüber hinaus sollte auch nach den oben identifizierten primären Zielgruppen eines FVS in Braunschweig differenziert werden. Die folgende Übersicht (siehe Tabelle 11) zeigt eine empfohlene Segmentierung.

Kategorie der Zielgruppe	Primäre Ziele und Erfolgsindikatoren	Prioritäre Zielgruppen	Mögliche Kernbotschaften
Nicht-Nutzende	Kommunikation: <ul style="list-style-type: none"> Anteil an den Zielgruppen, dem das FVS bekannt ist Anteil an den Zielgruppen mit einer positiven Wahrnehmung des FVS 	Studierende	„Jetzt kostenlos anmelden: ... Freiminuten bei jeder Fahrt“
		ÖV-Kund:innen	„Jetzt für den Vorteilstarif anmelden: unser Rad – die perfekte Ergänzung zu Bus & Bahn“
	Aktivierung: <ul style="list-style-type: none"> Anteil an den Zielgruppen, der sich für die Nutzung des FVS anmeldet 	Stadt Braunschweig	„Unser Rad für Braunschweig – schnell, gesund, flexibel“
		Key Accounts	„Eine günstige, gesunde und klimaschonende Option mehr: die flexible Ergänzung für die tägliche Mobilität“
Nutzende	Kommunikation: <ul style="list-style-type: none"> Anteil der Zielgruppen mit einer positiven Wahrnehmung des FVS 	Studierende	„Nicht vergessen: Die ersten .. Minuten bist Du immer kostenlos unterwegs!“
		ÖV-Kund:innen	„Weiter mit dem Rad: Immer im Vorteilstarif unterwegs“
	Motivation: <ul style="list-style-type: none"> Durchschnittliche monatliche Nutzung des FVS pro angemeldetem Nutzenden Umsatz pro Nutzendem und Monat 	Stadt Braunschweig	„Schon ... Braunschweiger fahren mit: unser Rad für die Stadt“
		Key Accounts	„Spontan aufs Rad umsteigen? ... Freiminuten für unsere Mitarbeitenden immer inklusive“

Tabelle 11: Übersicht über prioritäre Zielgruppen, Ziele und mögliche Kernbotschaften

7.3 Bewertung möglicher öffentlichkeitswirksamer Maßnahmen

Um die oben vorgeschlagenen Kernbotschaften an die Zielgruppen zu transportieren, steht eine breite Palette möglicher Maßnahmen zur Verfügung. Abbildung 18 stellt die verschiedenen Kategorien im Überblick dar.

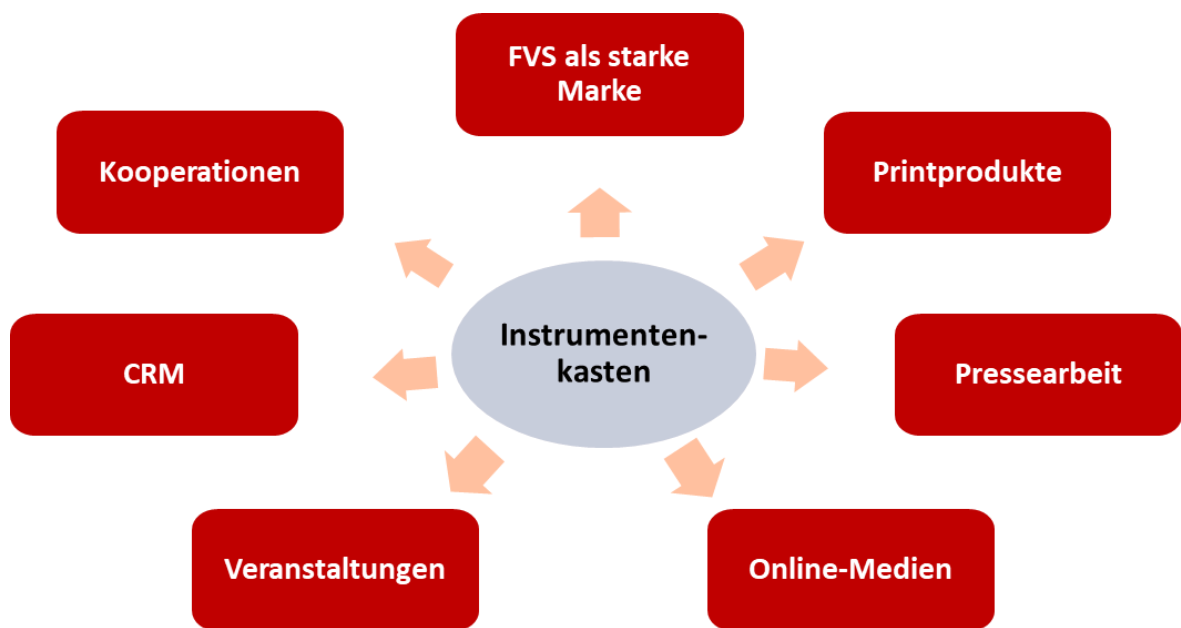


Abbildung 18: Übersicht über die wichtigsten öffentlichkeitswirksamen MaßnahmenBei der Zusammenstellung eines möglichst passgenauen Mixes aus den genannten Kategorien ist zu beachten, dass die möglichen Maßnahmen sich hinsichtlich ihrer Reichweite, der Fokussierung auf bestimmte Zielgruppen, der Interaktivität und der Kosteneffizienz unterscheiden. Die folgende Tabelle bewertet die möglichen Maßnahmen anhand dieser Unterscheidungsmerkmale.

Maßnahmen	Merkmale			
	Reichweite	Zielgruppenfokus	Interaktivität	Kosteneffizienz
FVS als starke Marke				
Namensgebung	++	0	0	++
Design Fahrräder	++	0	0	++
Design Stationen	++	+	0	+
Printprodukte				
Flyer, Broschüren	+	+	0	0
Plakate	++	0	0	0
Pressearbeit				
Pressemitteilungen	+	+	0	+
Pressekonferenzen	+	+	+	-
Printanzeigen	+	0	0	-
Online-Medien				
Filme	+	++	+	-
Online-Werbung	+	++	++	+
Customer Relationship Management (CRM)				
Emails	+	+	0	+
App-Benachrichtigungen	+	+	+	+
Veranstaltungen				
Aktionstage (z. B. Dankeschön-Tag, Freifahrttag)	+	+	++	0
Stände bei Events, auf der Straße	0	+	++	0
Wettbewerbe	+	+	++	+
Kooperationen				
B2B-Ansprache	+	+	++	+
Interne Kommunikation	+	++	+	++
Betriebliches Mobilitätsmanagement	+	++	+	+
Kund:innen werben Kund:innen	+	+	+	+

Tabelle 12: Bewertung von wesentlichen Instrumenten der Öffentlichkeitsarbeit
 Legende: ++ = sehr hoch, + = hoch, 0 = neutral, - = wenig, -- = sehr wenig

Aufgrund der unterschiedlichen Eigenschaften der verschiedenen Maßnahmen empfiehlt es sich, je prioritärer Zielgruppe die besonders geeigneten Maßnahmen zu identifizieren und diese Betrachtung in die Auswahl und Nutzung des Maßnahmenmixes einfließen zu lassen (siehe Tabelle 13).

Kategorie der Zielgruppe	Primäre Ziele	Prioritäre Zielgruppen	Besonders geeignete Maßnahmen
Nicht-Nutzende	Kommunikation, Aktivierung	Studierende	Printwerbung, Kooperationen (AStA, Universitätsverwaltung), Onlinemedien (Soziale Medien, Anzeigen), Veranstaltungen
		ÖV-Kund:innen	CRM (Email, App), Onlinemedien (Soziale Medien), Informationsstände, Veranstaltungen (Probefahrten, Freifahrttag, temporäre Stationen für Events), Außenwerbung
		Stadt Braunschweig	Interne Kommunikation, Pressearbeit, Betriebliches Mobilitätsmanagement
		Key Accounts	Kooperationen (B2B, interne Kommunikation), Printmaterial, Veranstaltungen
Nutzende	Kommunikation, Motivation	Studierende	CRM, Veranstaltungen (Aktions-tage)
		ÖV-Kund:innen	CRM (Email, App), Außenwerbung
		Stadt Braunschweig	Betriebliches Mobilitätsmanagement, Interne Kommunikation
		Key Accounts	Mobilitätsmanagement, Kooperationen (B2B, interne Kommunikation), Printmaterial, Veranstaltungen

Tabelle 13: Übersicht über prioritäre Zielgruppen und besonders geeignete Maßnahmen

Wie die gelungene Nutzung dieser Maßnahmen in der Praxis aussehen kann, illustrieren folgende ausgewählte Beispiele aus Deutschland.



Abbildung 19: Kund:innen werben Kund:innen im Gegenzug für Guthaben (Quelle: Velocity Aachen)



Abbildung 20: Gewinnspiel mit Fahrradpreisen (Quelle: Stadtrad Hamburg)



Abbildung 21: Münchner Radnacht (Quelle: Stadt München)



Abbildung 22: Kostenloser Testtag beim RegioRadStuttgart (Quelle: Call a Bike)



Abbildung 23: Weihnachtliche Registrierungsaktion mit Glühwein (Quelle: Velocity Aachen)



Abbildung 24: Aktion Stadtradeln (Quelle: Stadtrad Hamburg)

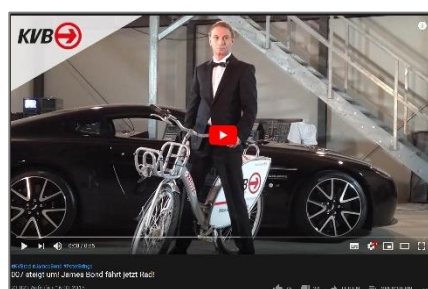


Abbildung 25: Youtube-Video in James-Bond-Optik (Quelle: Kölner Verkehrsbetriebe)



Abbildung 26: „Locals on Tour“ mit Ausflugsempfehlungen (Quelle: Stadtrad Hamburg)

Auf Grundlage der oben dargestellten Definition der Ziele, Zielgruppen und Botschaften sowie der Bewertung der öffentlichkeitswirksamen Maßnahmen kann eine Priorisierung und zeitliche Einordnung für einen Maßnahmenmix erstellt werden. Tabelle 14 fasst die Empfehlung für ein FVS in Braunschweig zusammen und kann als Grundlage für die Erstellung eines detaillierten Konzeptes dienen.

Umsetzungsphase und prioritäre Maßnahmen	Phase 1: Vorlauf für FVS	Phase 2: Startphase des FVS	Phase 3: Eingeschwungener Zustand
Kommunikation	FVS als Marke Pressearbeit Printprodukte Außenwerbung	FVS als Marke Pressearbeit Veranstaltungen	Veranstaltungen Außenwerbung
Aktivierung	CRM Informationsstände Onlinemedien Kooperationen	Informationsstände Veranstaltungen	Kooperationen Online-Medien
Motivation	/	Veranstaltungen CRM	Veranstaltungen CRM

Tabelle 14: Priorisierung und zeitliche Einordnung eines möglichen Maßnahmenmixes

8. Empfehlungen zur weiteren Vorgehensweise

8.1 Übersicht möglicher Umsetzungsphasen

Es hat sich in der Praxis bewährt, die Umsetzung von FVS in aufeinanderfolgende Phasen zu gliedern. Dies hat die folgenden Vorteile:

- Es ist ein schnellerer Beginn der Umsetzung möglich.
- Die Ergebnisse der ersten Phasen können bei der Realisierung der weiteren Phasen berücksichtigt werden.
- Der Umsetzungsprozess kann zeitlich und inhaltlich flexibel gestaltet werden.
- Mehrere Phasen ermöglichen auch für die Öffentlichkeitsarbeit eine nachhaltige Story mit zusätzlichen Möglichkeiten einer positiven Kommunikation.

Für das FVS in Braunschweig können wir uns die Umsetzung des Projekts in den folgenden Phasen vorstellen:

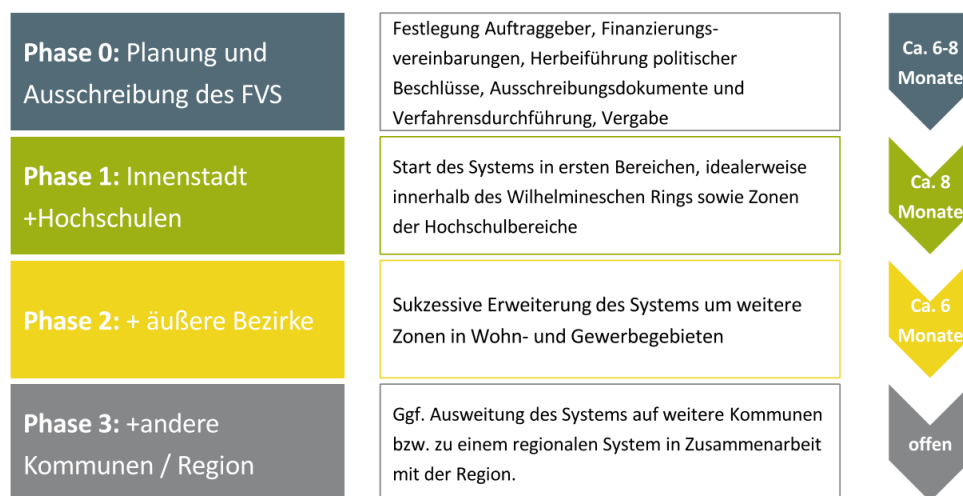


Abbildung 27: Mögliche Phasen einer Umsetzung des FVS in Braunschweig

8.2 Zeitbedarf

Für die Umsetzung eines FVS von der Beschlussfassung (Phase 0) bis zum operativen Start (Phase I) erscheint ein Zeitbedarf von ca. 14-16 Monaten realistisch. In dieser Zeitleiste sind die wichtigsten Phasen und deren Zeitbedarf:

- Beschlussfassung und Sicherung der erforderlichen Mittel = T0
- Ausschreibung und Durchführen des Vergabeverfahrens
Zeitbedarf: 6- 8 Monaten-> T1: 6-8 Monate
- Aufbau des FVS bis zum operativen Start
Zeitbedarf: ca. 8 Monate-> T2: 14 – 16 Monate

Bewährt hat es sich, mit einem System zunächst in Bereichen mit erwarteter hoher Nutzungsfrequenz zu starten (Phase I) und erst dann auf weitere Stadtbezirke auszuweiten (Phase II). Neben einer Entzerrung der erforderlichen Abstimmungen und Planungsaufwände können so auch beim weiteren Ausbau des Systems bereits in Phase I gesammelte Erfahrungen mit aufgenommen werden.

Die o. a. Zeitplanung ergibt sich aus den Erfahrungen vergleichbarer Projekte und aus den Erfahrungen mehrerer Kommunen, die team red in Interviews mit Fachvertretern der Kommunen erhoben hat.

8.3 Aufgaben in den Umsetzungsphasen

Die folgende Beschreibung enthält wesentliche Aufgaben, die bei der Umsetzung eines öffentlichen FVS auf Seiten des Auftraggebenden anfallen.

8.3.1 Beschlussfassung und Sicherung der erforderlichen Mittel

Für die Umsetzung eines öffentlichen FVS unter kommunaler Trägerschaft ist es zunächst erforderlich, die erforderlichen politischen Beschlüsse durch die entsprechenden Gremien der Stadt Braunschweig zu realisieren.

Zur Vorbereitung der Entscheidungsfindung ist zu klären, ob das vorliegende Gutachten alle für die Vertreter der Entscheidungsgremien wichtigen Informationen enthält und ob Fragen, die das Gutachten aufgeworfen hat, geklärt werden konnten. Hierzu gehört z. B. die Entscheidungsfindung in Bezug auf die Rolle des Auftraggebenden für das FVS in Braunschweig. Neben dem Führen vorbereitender Gespräche ist die Formulierung des Beschlussantrages und das Bereitstellen aller entscheidungsrelevanten Informationen Teil der Aufgaben dieser Phase. In vielen Fällen ist es erforderlich, den Entscheidungsträgern die Ergebnisse des Gutachtens zu präsentieren und damit einen einheitlichen Informationsstand sicherzustellen.

Zu den Aufgaben in dieser Phase gehört ebenso das Aufbereiten aller Informationen, die für die Umsetzung des FVS erforderlichen Haushaltsmittel und die erforderlichen personellen und zeitlichen Ressourcen betreffen.

Die Aufgaben im Überblick:

- Prüfen der Ergebnisse des Gutachtens auf Vollständigkeit der seitens der Entscheidungsträger gewünschten Informationen, ggf. Ergänzung fehlender Informationen
- Kalkulation der erforderlichen Haushaltsmittel und ggf. personeller Ressourcen
- Führen vorbereitender Gespräche mit Vertretern der Entscheidungsgremien
- Vorbereiten der erforderlichen Beschlussvorlagen für die Entscheidungsgremien
- Vorstellung der Ergebnisse des Gutachtens im Rahmen der Entscheidungsgremien
- Bei positiver Entscheidungslage: Anmelden der erforderlichen Haushaltsmittel und Ressourcen

Die oben beschriebenen Aufgaben befinden sich im originären Zuständigkeitsbereich der Stadt Braunschweig. Es kann ggf. sinnvoll sein, die Autoren dieses Gutachtens in fachliche Aspekte einzubeziehen, die in dieser Phase relevant sein können.

8.3.2 Ausschreibung und Durchführung des Vergabeverfahrens

Der Aufbau und der Betrieb eines öffentlichen FVS erfordern in der Regel jährliche, kommunale Zuschüsse, die über die gewählte Vertragszeit häufig ein Volumen erreichen, das eine europaweite Ausschreibung der Leistungen erfordert.

Aufgrund der hohen Komplexität der Dienstleistungen eines FVS, vieler möglicher Varianten für die geforderten Leistungen und das hohe Auftragsvolumen wird in vielen Fällen ein Verhandlungsverfahren mit vorgeschaltetem Teilnahmewettbewerb als Vergabeverfahren gewählt. Die unten beschriebenen Aufgaben beziehen sich auf ein solches Verfahren.

Bei der Durchführung von Ausschreibungs- und Vergabeverfahren für FVS sollte beachtet werden, dass die Zahl potenzieller Bieter sehr klein ist. Zusätzlich sollte beachtet werden, dass ein intensives Wettbewerbsverhältnis zwischen potenziellen Bietern besteht und daher auf ein rechtssicheres Ausschreibungs- und Vergabeverfahren besonders geachtet werden sollte.

Die Aufgaben im Überblick:

- Entscheidung vorbereiten und treffen hinsichtlich des gewählten Ausschreibungs- und Vergabeverfahrens
- Erarbeiten der Unterlagen für einen möglichen Teilnahmewettbewerb
- Auswerten der eingegangenen Bewerbungen
- Erarbeiten der Leistungsbeschreibung für das FVS
- Erarbeiten der formalen Dokumente für das Durchführen des Vergabeverfahrens
- Erarbeiten eines Bewertungssystems für die Wertung der eingehenden Angebote
- Erarbeiten des Entwurfs eines Betreibervertrages
- Prüfen der eingehenden Angebote auf formale Zulässigkeit
- Vorbereiten, Durchführen, Dokumentieren und Auswerten mögliche Bietergespräche zum Leistungsumfang
- Vorbereiten, Durchführen, Dokumentieren und Auswerten mögliche Gespräche mit den Bietern zum Betreibervertrag
- Anpassen der Leistungsbeschreibung und der weiteren Ausschreibungsunterlagen, wo erforderlich
- Anpassen des Betreibervertrages
- Beantworten von Bieterfragen
- Auswerten und Bewerten der eingehenden Angebote
- Erstellen einer Vergabeempfehlung
- Abschluss des Betreibervertrages
- Rechtssichere Dokumentation des Ausschreibungs- und Vergabeverfahrens

Die oben beschriebenen Aufgaben befinden sich in der originären Verantwortung der Organisationseinheit, die Rolle des Auftraggebenden für das FVS in Braunschweig übernimmt. Aus der Erfahrung vergleichbarer Projekte erscheint es sinnvoll, in dieser Phase die Fachkompetenz spezialisierter Beratungsunternehmen zu nutzen, die mit der Durchführung von Ausschreibungs- und Vergabeverfahren für FVS vertraut sind. Zusätzlich sollte der Prozess durch eine im Vergabe- und Vertragsrecht fachkundige Organisation begleitet werden, um ein rechtssicheres Verfahren zu unterstützen.

8.3.3 Unterstützen des Betreibers bei dem Aufbau des FVS

Für den zügigen und erfolgreichen Aufbau des FVS ist die Unterstützung der zuständigen Gebietskörperschaft, hier der Stadt Braunschweig, erforderlich. Dies betrifft insbesondere alle genehmigungsrechtlichen und planungsrechtlichen Themen, die mit der Planung und dem Aufbau von Stationen eines FVS verbunden sind. In vielen Fällen sind durch den Betreiber vorgelegte Standortvorschläge für Stationen durch die Träger öffentlicher Belange zu genehmigen. Hierbei können Aspekte des Städtebaus und des Denkmalschutzes ebenso eine Rolle spielen, wie Planungen bzw. Anforderungen aus den Bereichen Verkehr/ÖV, Tiefbau, Ordnungsamt oder ggf. erforderliche Sondernutzungserlaubnisse.

Weiter erscheint eine Unterstützung des Betreibers bei der Verhandlung von Vereinbarungen für wichtige Kund:innengruppen mit deren Organisationen sinnvoll und erforderlich. Dies kann z. B. das

Treffen von Vereinbarungen mit der TU Braunschweig, der BSVG, der NiWo, den städtischen Kliniken und anderen Organisationen betreffen.

Zusätzlich sollte die Stadt Braunschweig die Einbindung wichtiger Akteure in den Prozess des Aufbaus und des Betriebs des FVS sicherstellen. Dies kann z. B. die Regionale Planungsgemeinschaft der Region Braunschweig und deren Planungen zur Förderung der Radverkehrs betreffen, aber auch Organisationen wie z. B. den ADFC, die im Sinne positiver Meinungsbildung den Erfolg eines FVS unterstützen können.

Die Aufgaben im Überblick:

- Unterstützen des Betreibers bei der Wahl der Standorte für Stationen des FVS
- Unterstützen des Betreibers bei der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange bei der Bewertung von Standortvorschlägen
- Unterstützen des Betreibers bei dem Abschluss von Vereinbarungen mit wichtigen Organisationen
- Unterstützen des Betreibers durch aktive Einbindung wichtiger Akteure mit dem Blick auf eine abgestimmte Planung und eine positive Meinungsbildung in der Öffentlichkeit und in der Region.

8.3.4 Phase 4: Steuerung und Weiterentwicklung des FVS

Nach dem Start des FVS ist es die wesentliche Aufgabe des Auftraggebenden, den Betrieb des FVS in Kooperation mit dem operativ verantwortlichen Betreiber zu steuern. In diesem Rahmen kommt einer begleitenden Öffentlichkeitsarbeit zum Start des FVS eine besondere Bedeutung zu. Ebenso wichtig ist in der Betriebsphase die enge Abstimmung und Kommunikation des Auftraggebenden mit dem Betreiber im Rahmen der Regelkommunikation, um erforderliche Korrekturmaßnahmen, die besonders zu Beginn des Betriebs eines FVS zu erwarten sind, abstimmen zu können.

Zu den Aufgaben der Projektleitung des Auftraggebenden in der Betriebsphase gehört auch das Sicherstellen eines geeigneten Berichtswesens gegenüber den relevanten Entscheidungsgremien des Auftraggebenden und ggf. weiterer Akteure. Das Berichtswesen in der Betriebsphase sollte auch zur Ermittlung von Entwicklungsbedarfen des FVS und zur Identifizierung geeigneter Maßnahmen zur Weiterentwicklung des FVS dienen.

Die Aufgaben im Überblick:

- Begleitende Kommunikation
- Regelmäßige Kommunikation mit dem Betreiber -> Trouble Shooting
- Sicherstellen geeigneter Berichte für Entscheidungsgremien und Öffentlichkeit zu den Kennzahlen des FVS
- Unterstützen bei der Öffentlichkeitsarbeit

8.4 Erforderliche Ressourcen

Für den Aufbau und für Betrieb eines FVS sind erhebliche finanzielle Mittel und weitere Ressourcen erforderlich. Nachfolgend eine kurze Darstellung der Mittel, die hierfür eingeplant werden sollten.

8.4.1 Mittel für den Betrieb des FVS

Wie oben bereits beschrieben, kann der Betrieb eines öffentlichen FVS in der Regel nicht kostendeckend durchgeführt werden. Vor diesem Hintergrund sollte für den Betrieb eines FVS in Braunschweig ein jährlicher Betriebskostenzuschuss in Höhe von ca. 500 – 700€ je Rad und Betriebsjahr eingeplant werden. Bei der geplanten Größe des FVS in Braunschweig um Umfang von ca. 500 Fahrrädern sollte dabei ein jährlicher Betriebskostenzuschuss in Höhe von 250T€ bis 350 T€ eingeplant werden. Der reale Finanzbedarf ergibt sich dabei aus der Ausgestaltung der in Kapitel 5 beschriebenen Kostentreiber und der Realisierung der in Kapitel 0 dargestellten Finanzierungswege.

8.4.2 Mittel für die fachtechnische Begleitung

Für den Aufbau eines FVS erscheint eine fachtechnische Begleitung sinnvoll. Dies betrifft besonders die unter 8.3.2. beschriebenen Leistungen im Rahmen des Ausschreibungs- und Vergabeprozesses des FVS, da hier die inhaltliche Basis für den späteren Erfolg des FVS gelegt wird.

Hierbei sollte beachtet werden, dass das Entwickeln der Leistungsanforderungen an einen möglichen Betreiber eine sehr detaillierte Kenntnis von FVS und deren Komponenten erfordert. Die Wichtigkeit resultiert aus der Vielzahl der zu beeinflussenden Komponenten, der Unterschiedlichkeit der jeweiligen Ausprägung und der Interaktion der Komponenten untereinander.

Für die fachtechnische Begleitung des Ausschreibungs- und Vergabeverfahrens sollte ein Budget von ca. 50T€ eingeplant werden. Hinzu kommen ggf. Mittel für eine juristische Begleitung des Vergabeverfahrens.

8.4.3 Interne Kapazitäten

Der Aufbau und die Weiterentwicklung eines FVS erfordert auch bei den Auftraggebenden/der Gebietskörperschaft erhebliche Aufwände, die insbesondere für die Zeit der Planung, Ausschreibung, Vergabe, Steuerung und Weiterentwicklung des FVS eingeplant werden sollten. Für den Zeitraum von Planungsbeginn bis zum operativen Start des FVS sollte eine Kapazität von ca. 1 FTE bereitgestellt werden. Die wichtigsten, wahrzunehmenden Aufgaben sind in Kapitel 8.2. beschrieben. Nach dem Start des FVS kann die Kapazität für die Steuerung und für die Weiterentwicklung des FVS dann deutlich reduziert werden.

9. Verzeichnisse

9.1 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Bevölkerungsdichten in Braunschweig	8
Abbildung 2: Hochschulstandorte und Schlafplätze in Studentenwohnheimen	9
Abbildung 3: Größere Arbeitgeber in Braunschweig	10
Abbildung 4: Relevante ÖV-Stationen.....	11
Abbildung 5: POIs in Braunschweig	12
Abbildung 6: Räumliche Darstellung des Bewertungsindex	14
Abbildung 7: Vorgeschlagene Bedienggebiete- nur Stationen.....	17
Abbildung 8: Vorgeschlagene Bedienggebiete- Flexzonen.....	18
Abbildung 9: Wichtigste Kostenpositionen eines FVS.....	21
Abbildung 10: Wichtigste Finanzierungspositionen für den Betrieb eines FVS	25
Abbildung 11: Eckpunkte für ein Tarifsysteem für ein FVS	26
Abbildung 12: Mögliche Partner für B2B-Vereinbarungen.....	27
Abbildung 13: Mögliche Erlösarten aus B2B-Vereinbarungen	27
Abbildung 14: Mögliche Verleihzahlen eines FVS nach Größe und Nutzungsintensität	28
Abbildung 15: Mögliche Verleiherlöse in Abhängigkeit von Größe des Systems und Umsatz je Rad und Tag	29
Abbildung 16: Unterscheidung zwischen Auftraggeber und Betreiber	40
Abbildung 17: Kompetenzbewertung unterschiedlicher Institutionen für die Auftraggeberrolle von FVS	41
Abbildung 18: Übersicht über die wichtigsten öffentlichkeitswirksamen Maßnahmen	45
Abbildung 19: Kund:innen werben Kund:innen im Gegenzug für Guthaben	48
Abbildung 20: Gewinnspiel mit Fahrradpreisen	48
Abbildung 21: Münchner Radlnacht	48
Abbildung 22: Kostenloser Testtag beim RegioRadStuttgart	48
Abbildung 23: Weihnachtliche Registrierungsaktion mit Glühwein.....	48
Abbildung 24: Aktion Stadtradeln	48
Abbildung 25: Youtube-Video in James-Bond-Optik.....	48
Abbildung 26: „Locals on Tour“ mit Ausflugs empfehlungen	48
Abbildung 27: Mögliche Phasen einer Umsetzung des FVS in Braunschweig	50

9.2 Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Eingangsgrößen Indexbildung	13
Tabelle 2: Abgeleiteter Bedarf an Rädern und Stationen	19
Tabelle 3: Übersicht über prioritäre Partnerschaften und deren Relevanz	31
Tabelle 4: Wesentliche Ergebnisse der Umfrage an der Technischen Universität Braunschweig	32
Tabelle 5: Semesterbeiträge an ausgewählten vergleichbaren Unistandorten	33
Tabelle 6: Beispielrechnung möglicher Erlöse durch einen Semesterbeitrag.....	33
Tabelle 7: Vorteile durch eine Verknüpfung von FVS und ÖV	35
Tabelle 8: Möglichkeiten zur Verknüpfung von FVS und ÖV.....	35
Tabelle 9: Beispielrechnung für mögliche Einnahmen aus einer tariflichen Integration	36
Tabelle 10: Beispielrechnung für mögliche Key-Account-Vereinbarungen	38
Tabelle 11: Übersicht über prioritäre Zielgruppen, Ziele und mögliche Kernbotschaften.....	44

Tabelle 12: Bewertung von wesentlichen Instrumenten der Öffentlichkeitsarbeit.....	46
Tabelle 13: Übersicht über prioritäre Zielgruppen und besonders geeignete Maßnahmen	47
Tabelle 14: Priorisierung und zeitliche Einordnung eines möglichen Maßnahmenmixes.....	49

Betreff:

Verkehrskonzept für Sonderveranstaltungen in der Innenstadt

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

10.01.2022

Beratungsfolge:

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur
Beantwortung)

25.01.2022

Status

Ö

Sachverhalt:

Bei Sonderveranstaltungen in der Braunschweiger Innenstadt, wie z.B. dem Weihnachtsmarkt, werden regelmäßig wesentliche ausgeschilderte Radrouten in der Innenstadt gesperrt. So ist z.B. die Einfahrt von der Friedrich-Wilhelm-Straße in die Münzstraße aufgrund der dort installierten Schranke auch für Radfahrer*innen nur eingeschränkt möglich. In Nord-Süd-Richtung wird die Münzstraße als zentrale Verbindung für den Radverkehr bereits seit etlichen Jahren komplett gesperrt. Gleiches gilt für die Ost-West Verbindung über Münzstraße/Domplatz/Papenstieg.

Vor diesem Hintergrund bitten wir die Verwaltung um Stellungnahme zu den folgenden Fragen:

1. Welches Konzept liegt der Aufrechterhaltung der Durchlässigkeit bzw. Querbarkeit der zentralen Innenstadt für Radfahrende bei Sonderveranstaltungen zugrunde?
2. Wie ist zukünftig die Aufrechterhaltung der Radrouten auf Grundlage des Beschlusses über den „Ziele- und Maßnahmenkatalog "Radverkehr in Braunschweig" - Braunschweigs Weg für einen besseren Radverkehr" vom Juli 2020 angedacht?
3. Wie wird sichergestellt, dass für die Besucher*innen von Sonderveranstaltungen ausreichende und gut erreichbare Fahrradabstellanlagen zur Verfügung stehen?

Anlagen:

keine

<i>Betreff:</i> Verkehrskonzept für Sonderveranstaltungen in der Innenstadt

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	<i>Datum:</i> 21.01.2022
--	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis)	25.01.2022	Ö

Sachverhalt:

Zur Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 10.01.2022 wird wie folgt Stellung genommen:

Zu 1. + 2.: Es ist zunächst Aufgabe eines jeden Veranstalters, konzeptionelle Überlegungen zu den jeweiligen verkehrlichen Auswirkungen einer Veranstaltung zu entwickeln. Dazu gehören neben einer Analyse des Besucheraufkommens z. B. auch Überlegungen zur Abwicklung der An- und Abreise von Besuchern sowie erforderlichenfalls Angebote von (zusätzlichen) Abstellmöglichkeiten für Pkw und Fahrräder.

Die Verwaltung prüft als Genehmigungsbehörde in Abstimmung mit der Polizei mit der Veranstaltung einhergehende erforderliche verkehrslenkende Maßnahmen wie Sperrungen und Umleitungen. Dabei werden, wie bei Kraftfahrzeugen, dem öffentlichen Personennahverkehr und Fußgängern auch bei Radverkehren hinsichtlich individueller Einschränkungen individuelle Lösungen, möglichst in räumlicher Nähe, gesucht. Ähnlich wie bei Baustellen gelingt es auch bei Veranstaltungen in der Regel, dass für die umweegeempfindlichen Fuß- und Radverkehre nur kleine Umwege entstehen. Beim Pkw-Verkehr ist dies weniger relevant.

Zu 3.: Grundsätzlich sind Parkkonzepte - wie oben bereits erwähnt - Aufgabe des jeweiligen Veranstalters, jedoch bietet die Innenstadt bereits eine Vielzahl von Fahrradständern, die auch den Besuchern von innerstädtischen Veranstaltungen zur Verfügung stehen. Der Bestand wird nach Bedarf und auf Hinweis kontinuierlich erweitert.

Leuer

Anlage/n:
keine

Betreff:

Elektromobilität: Parken in der Innenstadt

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

13.01.2022

Beratungsfolge:

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur
Beantwortung)

25.01.2022

Status

Ö

Sachverhalt:

Braunschweig fördert mit unterschiedlichen Maßnahmen die Elektromobilität und damit den Umstieg auf eine zukunftsgewandte, bilanziell klimaneutrale Mobilität. Das vom Bundestag beschlossene Elektromobilitätsgesetz (EmoG) ermöglicht den Straßenverkehrsbehörden der Kommunen, bestimmte Vergünstigungen für E-Autos zu erlassen. In Braunschweig können beispielsweise gebührenpflichtige, öffentliche Stellplätze bis zu drei Stunden kostenlos genutzt werden. Die Nutzung des Angebots verpflichtet jedoch zum Auslegen der Parkscheibe. Diese Regelung ist zeitlich bis zum 31. Dezember dieses Jahres befristet, wurde aber bereits in der Vergangenheit rechtzeitig vor dem Auslaufen verlängert.

Auch die Stadt München hat unlängst von der genannten gesetzlichen Regelung Gebrauch gemacht und die Parkgebühren in parkraumbewirtschafteten Bereichen in den ersten beiden Stunden der Parkzeit ausgesetzt, weitere Städte wie Dortmund oder Stuttgart haben ebenfalls Privilegierungen für Elektroautos eingeführt.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Verwaltung:

1. Welche Privilegien für Elektroautos gibt es in Braunschweig?
2. Ist aus heutiger Sicht ein Auslaufen des kostenlosen Parkens am 31.12.2022 vorgesehen, oder soll diese Maßnahme verlängert werden?
3. Welche weiteren Privilegien plant die Verwaltung für Elektroautos im städtischen Verkehr?

Anlagen:

keine

Betreff:

Elektromobilität: Parken in der Innenstadt

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

21.01.2022

Beratungsfolge

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

25.01.2022

Status

Ö

Sachverhalt:

Zur Anfrage der CDU-Fraktion vom 13.01.2022 wird wie folgt Stellung genommen:

Zu 1.: Elektrofahrzeuge können unter den in § 3 der Gebührenordnung für das Parken auf gebührenpflichtigen Parkplätzen in der Stadt Braunschweig (ParkGO) genannten Voraussetzungen aktuell bis zum 31. Dezember 2022 auf allen gebührenpflichtigen Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum bis max. 3 Stunden kostenlos parken. Während des Ladevorgangs an einem Ladepunkt ist das Parken kostenfrei. Am Hauptbahnhof und dem Platz an der Martinikirche gibt es kostenlose Parkplätze, die ausschließlich für Elektrofahrzeuge reserviert sind.

Zu 2.: Der Bestand an E-Kfz steigt mittlerweile stetig, sodass eine Privilegierung von Elektrofahrzeugen beim Parken mittel- bis langfristig nicht mehr opportun erscheint. Parkgebühren haben u. a. eine Lenkungsfunction, z. B. in Bezug auf die Verkehrsmittelwahl in Richtung Umweltverbund. Sie dienen aber auch dazu, dass Kurzzeitparkplätze im Straßenraum tatsächlich nur kurz belegt werden, damit möglichst Viele bei Bedarf einen freien Parkplatz finden. Zudem gilt, dass für Elektrofahrzeuge in Parkhäusern wie für alle anderen Fahrzeuge auch Gebühren zu entrichten sind. Somit ist es für E-Kfz-Fahrer derzeit eher von Vorteil, öffentliche Parkplätze anzusteuern. Dies erzeugt unnötigen Parksuchverkehr.

Die Verwaltung wird die Entwicklung der E-Mobilität weiter beobachten. Dabei gilt es, einerseits, die Elektromobilität weiter zu fördern, um die Emissionsfreiheit im Mobilitätssektor weiter voranzubringen, andererseits darauf zu achten, dass die Privilegien für den motorisierten Individualverkehr – wenn auch emissionsfrei – nicht dazu führen dürfen, dass der Umweltverbund geschwächt wird.

Sollte sich eine weitere Verlängerung des gebührenfreien Parkens unter Abwägung dieser Aspekte als sinnvoll erweisen, wird die Verwaltung im Herbst 2022 eine entsprechende Beschlussvorlage vorlegen.

Zu 3.: Keine.

Leuer

Anlage/n:

Keine

