

Betreff:

**Eckpunktepapier zur Realisierung eines städtischen
Fahrradverleihsystems**

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

03.11.2023

Beratungsfolge

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Vorberatung)

Sitzungstermin

13.06.2023

Status

Ö

Verwaltungsausschuss (Entscheidung)

20.06.2023

N

Beschluss:

„Das als Anlage beigefügte Eckpunktepapier wird als Grundlage für die angestrebte Ausschreibung eines städtischen Fahrradverleihsystems beschlossen.“

Sachverhalt:

Beschlusskompetenz

Die Beschlusskompetenz ergibt sich aus § 76 Abs. 2 S. 1 NKomVG. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei der Entscheidung über das Eckpunktepapier um eine Angelegenheit, über die weder der Rat oder die Stadtbezirksräte zu beschließen haben noch der Oberbürgermeister zuständig ist. Daher besteht eine Beschlusszuständigkeit des Verwaltungsausschusses. Diese wurde auch nicht auf einen Ausschuss gemäß § 6 Hauptsatzung übertragen. Daher bleibt es bei der Zuständigkeit des Verwaltungsausschusses.

Hintergrund

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. Neben dem Vorteil eines zusätzlichen schnellen, bequemen und flexiblen sowie geräuscharmen und emissionsfreien Elements im Mobilitätsangebot kann ein öffentliches Fahrradverleihsystem einen Beitrag zur Erhöhung des Radverkehrsanteils leisten.

Ein öffentliches Fahrradverleihsystem kann das bestehende Mobilitätsangebot der Stadt Braunschweig um ein weiteres nachhaltiges Verkehrsmittel sinnvoll ergänzen. Die Einrichtung eines solchen Systems ist als langfristiger Beitrag hin zu mehr nachhaltiger und vernetzter Mobilität im Sinne einer Stärkung des Umweltverbunds zu verstehen.

Bereits das Gutachten zur Realisierung eines Fahrradverleihsystems (DS 20-14931) hat für Braunschweig mit Bezug zur Ausprägung von Zielgruppen, Stadtgröße und Topografie ein hohes Potenzial für die Initiierung eines attraktiven Fahrradverleihangebots gesehen.

Ferner ist es so, dass die Zielgruppen für die Nutzung von E-Scootern und öffentlichen Fahrradverleihsystemen sehr unterschiedlich sind und sich die Systeme in der Regel nicht bzw. nur unwesentlich wettbewerblich beeinflussen. Vor diesem Hintergrund sind E-Scooter Angebote nicht dazu geeignet, ein öffentliches Fahrradverleihsystem zu ersetzen.

Haushaltsmittel für die Realisierung

Durch den finanzwirksamen Antrag zum Haushalt 2022 (FWE 62) wurden für die Realisierung eines städtischen Fahrradverleihsystems Mittel eingestellt.

Hieraus wurde im Jahr 2022 die Prozessbegleitung zur Errichtung eines Fahrradverleihsystems in Braunschweig ausgeschrieben und an das Berliner Planungsbüro team red vergeben.

Für den laufenden Betrieb eines Fahrradverleihsystems wurden für die Folgejahre jeweils 350.000 € eingestellt (PSP 1.51.5115.01.06 (Radverkehrsplanung) mit Sachkonto 427110 (Verwaltungs- und Betriebsaufwendungen)). Damit soll ein möglichst attraktives flächendeckendes Verleihsystem auf den Weg gebracht werden.

Status quo in Braunschweig

In Braunschweig sind bereits Räder auf Basis eines Verleihsystems verfügbar, welches von der Firma nextbike im Auftrag der städtischen Wohnbaugesellschaft Nibelungen-Wohnbau-GmbH (NiWo) betrieben wird. Ferner wurde seit dem Sommersemester 2022 durch den AStA der Technischen Universität Braunschweig eine Testphase für die Studierenden ebenfalls mit nextbike angestoßen.

Mit Realisierung eines öffentlichen Fahrradverleihsystems für die Stadt Braunschweig soll das vorhandene Verleihangebot abgelöst werden. Bestehende Standorte werden dabei größtenteils übernommen, das Netz an Verleihpunkten wird weiter ausgebaut werden. Das künftige Angebot soll perspektivisch eine möglichst flächendeckende Verfügbarkeit gewährleisten.

Insgesamt gibt es aktuell ein Angebot von ca. 250 Rädern an knapp 40 virtuellen Stationen im Stadtgebiet. Diese Menge an bereitgestellten Fahrrädern deckt noch nicht den bestehenden Bedarf ab. Um eine langfristig erfolgreiche Etablierung sowie Akzeptanz der Öffentlichkeit zu gewährleisten, soll ein erweitertes oder neues Verleihsystem über eine ausreichende Fahrrad- und Stationsdichte verfügen.

Nutzen eines öffentlichen Fahrradverleihsystems für Braunschweig

Folgende Vorteile lassen sich mit der Realisierung eines städtischen Verleihsystems im Sinne einer Stärkung nachhaltiger Mobilität in Braunschweig erreichen:

- Ein in Braunschweig flächendeckend sowie ganztägig und ganzjährig verfügbares und in seiner Nutzung attraktives Fahrradverleihsystem stellt auch eine sinnvolle Ergänzung des ÖPNV dar. Es kann den ÖPNV in den Spitzen entlasten.
- Ein Fahrradverleihsystem kann die Feinverteilung des ÖPNV/SPNV unterstützen, z.B. durch Lückenschlüsse im ÖPNV/SPNV-Angebot in Stadtrandlagen und als Überwindung der letzten Meile. Hinzu kommt, dass sich auf Basis eines solchen Angebots keine Warte- und Ausfallzeiten ergeben. Darüber hinaus kann ein städtisches Verleihangebot einen Beitrag im Sinne der Daseinsvorsorge leisten.
- Die flexible Bildung von intermodalen Mobilitätsketten durch die Verknüpfung von ÖPNV und Fahrrad wird gefördert. Das Vorhalten eines öffentlichen Fahrradverleihsystems kann, nicht zuletzt vor dem Hintergrund stark steigender Energiepreise und durch Inflation sinkender Realeinkommen, den Umstieg vom MIV auf die Verkehrsträger des Umweltverbundes fördern.

Im Rahmen der vergebenen Prozessbegleitung erfolgte vor diesem Hintergrund eine Markterkundung und Konzepterstellung für die angestrebte Ausschreibung. Nach Beendigung der beiden Arbeitspakete hat das Planungsbüro ein Eckpunktepapier erstellt. Dieses Papier (siehe Anlage) beschreibt die Eckpunkte für das geplante öffentliche Fahrradverleihsystem und stellt die Grundlage für die Leistungsbeschreibung dar, die für das Vergabeverfahren zu erstellen ist.

Inhalte des Eckpunktepapiers

Inhaltlich stehen die folgenden Punkte dabei im Fokus:

- Art des Systems
- Kundenprozesse
- Tarife und Umgang mit Geschäftskunden
- Service und technische Integration
- Vertragslaufzeit
- Zeitplan

Grundlage des Eckpunktepapiers ist zum einen die durch team red im Jahr 2020 angefertigte Machbarkeitsstudie sowie die zu Beginn 2023 durchgeführten Markterkundungsgespräche. Hierbei einbezogen waren sowohl die NiWo als auch der AStA und die Verwaltung der TU Braunschweig als Träger des bestehenden Fahrradverleihangebots in Braunschweig. Zielsetzung des geplanten städtischen Fahrradverleihsystems ist ein gesamtstädtisches Angebot. Das aktuell verfügbare Angebot soll darin aufgehen.

Stellungnahme der im „Austausch Radverkehr“ Beteiligten

Das Eckpunktepapier wurde den Vertreter*innen der Mobilitätsverbände aus dem Beteiligungsformat „Austausch Radverkehr“ im Vorfeld zur Verfügung gestellt. In der ergangenen Rückmeldung wird die Realisierung eines Fahrradverleihsystems grundsätzlich begrüßt. Es wird betont, dass das Ziel ein attraktives, preiswertes Angebot sein muss, um einen Anreiz hin zu mehr nachhaltiger Mobilität zu schaffen.

In diesem Zusammenhang wird beispielsweise auf die Positionierung und das Bediengebiet eines künftigen Verleihangebots eingegangen. Diesbezüglich kann zugesichert werden, dass die Standorte für die Stationen zwischen Betreiber und der Stadt abgestimmt werden.

Als mögliche Betreiberin des Fahrradverleihsystems wurde seitens der Verbände die BSVG benannt. Hier hatte es bereits im Vorfeld Gespräche gegeben. Aufgrund der derzeit von der BSVG zu bewältigenden Aufgaben (Stadtbahnausbau, Elektrifizierung der Busflotte, etc.) stehen dort jedoch keine Ressourcen für die Betreuung eines Fahrradverleihsystems zur Verfügung.

Ferner wird der Hinweis bezüglich der Schaffung einer lokalen Identifikationsmarke in Verbindung mit einer kombinierten Angebotsgestaltung für ÖPNV und Fahrradverleihangebot bei der Finalisierung der Leistungsbeschreibung geprüft.

Weitere Punkte der Stellungnahme betreffen tiefergehende Detailfragen, die noch nicht auf der Ebene des Eckpunktepapiers geklärt werden.

Der angestoßene Austausch wird darüber hinaus durch das Beteiligungsformat „Austausch Radverkehr“ im weiteren Verlauf der Etablierung eines städtischen Verleihangebots weitergeführt werden.

Weiteres Vorgehen

In der zweiten Jahreshälfte des Jahres 2023 soll die Ausschreibung für das Fahrradverleihsystem vorbereitet und die Vergabe durchgeführt werden. Ziel ist, das gesamtstädtische Fahrradverleihsystem im nächsten Jahr in Betrieb zu nehmen.

Leuer

Anlage/n:

Eckpunktepapier: Fahrradverleihsystem Braunschweig

Öffentliches Fahrradverleihsystem für die Stadt Braunschweig

Eckpunkte für die zu erstellen Leistungsbeschreibung



Öffentliches Fahrradverleihsystem für die Stadt Braunschweig

Eckpunkte für die zu erstellende Leistungsbeschreibung

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 Axel Quanz

Mitwirkende Hannes Schreier

Berlin, 28.03.2023

BILDNACHWEIS | Titelbild: Braunschweig Stadtmarketing GmbH / Marek Kruszewski

Inhaltsverzeichnis

1.	Einführung	4
2.	Art des Systems	4
2.1	Art der Stationen	4
2.2	Stationsstandorte und Bedienggebiete	5
2.3	Art, Ausstattung, Gestaltung der Räder	8
3.	Kundenprozesse	8
4.	Tarife und Umgang mit Geschäftskunden-Vereinbarungen (B2B)	9
4.1	Eckpunkte Tarifsysteem	9
4.2	Umgang mit Geschäftskunden (B2B-Vereinbarungen)	9
5.	Service und technische Integration	10
6.	Vertragslaufzeit	10
7.	Zeitplan	11

1. Einführung

Das vorliegende Papier beschreibt die Eckpunkte für das geplante öffentliche Fahrradverleihsystem für Braunschweig und stellt die Grundlage für die für das Vergabeverfahren zu erstellende Leistungsbeschreibung dar.

Grundlage für das vorliegende Eckpunktepapier ist zum einen die durch team red im Jahr 2020 angefertigte Machbarkeitsstudie sowie die zu Beginn des Jahres durchgeführten Markterkundungsgespräche. Hierbei einbezogen waren auch die Nibelungen Wohnbaugesellschaft als auch ASTA und Verwaltung der TU Braunschweig als Träger des bisher in Braunschweig verfügbaren Fahrradverleihsystems.

Zielsetzung des geplanten städtischen Fahrradverleihsystems ist ein gesamtstädtisches Angebot, in welches die beiden aktuell verfügbaren Angebote überführt werden. Hierzu besteht Einigkeit bei den beiden o. a. Trägern.

2. Art des Systems

Übergeordnete Zielsetzung des Systems sollte es sein,

- einem möglichst großen Teil der Bevölkerung einen Zugang zu dem System zu ermöglichen,
- die Nutzung des Systems für relevante Start-Ziel-Verknüpfungen zu ermöglichen,
- insbesondere im Innenstadtbereich ein geordnetes Erscheinungsbild des Systems zu gewährleisten,
- den Nutzenden Räder in ansprechender Qualität und in technisch einwandfreiem Zustand zur Verfügung zu stellen.

Hierzu sind folgende Eckpunkte für die Leistungsbeschreibung vorgesehen:

2.1 Art der Stationen

- Analog zur bisherigen Umsetzung sollen Stationsstandorte als sog. „virtuelle“ Stationen ausgeführt werden.
- D.h. es sind keine baulichen Maßnahmen wie Aufbau spezieller Fahrradständer und dafür erforderlicher Tiefbauarbeiten oder die Anbringung interaktiver Terminals mit hierfür erforderlicher Stromversorgung vorgesehen.
- Wo städtebaulich zugelassen, sollten jedoch eine einfache Bodenmarkierung sowie ein kennzeichnendes Schild angebracht werden, so dass die Standorte für alle Nutzenden verständlich als solche erkannt werden können. Wichtig ist eine einheitliche Erkennbarkeit des Systems im gesamten Stadtgebiet.
- Der Nibelungen Wohnbaugesellschaft soll weiterhin ermöglicht werden, Stationen baulich in ihre Objekte zu integrieren. Diese sind öffentlich zugänglich zu errichten, so dass dort alle Nutzenden des Systems Räder entleihen bzw. zurückgeben können.

- In dafür durch die Stadt freigegebenen Bereichen (s. Bedienggebiete) wird es den Bietern zudem freigestellt, weitere Angebotsformen wie Flex-Straßen oder Flexzonen einzurichten. In den Angeboten haben die Bieter hierzu ein Konzept zu erarbeiten, welches die angedachten Angebotsformen und die Vorgehensweise bei der Festlegung der Angebotsformen mit Blick auf den Anspruch, ein für die Bevölkerung Braunschweigs möglichst gut zu erreichendes und einfach nutzbares System zu etablieren, darlegt.
- Ebenfalls sollen die Bieter darlegen, wie während der Vertragslaufzeit auf tatsächliche Nutzungszahlen und ggf. neu erkannte Bedarfe reagiert wird, etwa durch die Verlagerung bestehender oder Einrichtung neuer Stationen.

2.2 Stationsstandorte und Bedienggebiete

Die derzeit 40 Stationsstandorte von Nibelungen-Bike und Campus-Bike sollen grundlegend übernommen werden. Sofern einzelne Standorte aus Sicht der ausgewählten Betreiber als ungeeignet eingeschätzt werden, kann mit Zustimmung der Stadt sowie je nach Standort der Nibelungen-Wohnbaugesellschaft bzw. des ASTA auf die Übernahme verzichtet werden. Die bisherigen Standorte sind in der u. a. Karte (Abbildung 1) eingezeichnet.

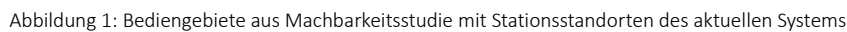
Grundsätzlich sind folgende Anforderungen an Stationen vorgesehen:

- Auf bauliche Maßnahmen sollte wo möglich verzichtet werden. Wo immer möglich sollte mit sog. „virtuellen“ Stationen gearbeitet werden, die nur digital definiert sind und ergänzend durch einfache Bodenmarkierungen und/oder ein gut erkennbares Schild markiert werden.
- Standorte für Stationen werden durch den Betreiber vorgeschlagen und bedürfen der Zustimmung durch die Stadt Braunschweig.
- Zur Erreichung möglichst vieler Kundengruppen ist ergänzend zu Stationen grundsätzlich die Einrichtung von Flexstraßen und Flexzonen möglich. Die Einrichtung entsprechender Flexstraßen bzw. Flexzonen bedarf der Zustimmung durch die Stadt Braunschweig. Die Zustimmung kann durch die Stadt Braunschweig widerrufen werden, z. B. bei einer erhöhten Beschwerdelage, gehäuft auftretenden Verkehrsbeeinträchtigungen oder bei der Einrichtung von gemeinsamen Abstellzonen für Shared Mobility Angeboten durch die Stadt Braunschweig.
- Möglich soll es zudem sein, ausgehend von einer zu Beginn festgelegten Startkonfiguration das System um weitere Stationen während der Vertragslaufzeit zu ergänzen. Die Vorgehensweise hierzu ist durch die Bieter in einem Bedienkonzept dazulegen.
- Vorschläge für neue Stationsstandorte werden durch den Betreiber erarbeitet und mit der Stadt abgestimmt.
- Möglich sind zudem weitere öffentlich 24/7 zugängliche Standorte auf Privatgrundstücken (s. Kap. 4.2)

Hinsichtlich des Bedienggebietes erfolgen folgende Differenzierungen:

- Gebiete, in denen ausschließlich virtuelle Verleihpunkte-/Stationen zulässig sind, jedoch keine Flex-Angebote wie Flex-Straßen oder -Zonen.

- In Abbildung 1 sind die in der Machbarkeitsstudie skizzierten Bedienggebiete dargestellt. In der nachfolgenden Tabelle 1 ist jedes Gebiet den o. a. Kategorien zugeordnet.



ID	Gebiet	Kategorie	Stationsart
1	Innenstadt	MUSS	Nur Stationen
2	Nordstadt/Lehndorf	MUSS	Stationen, flex möglich
3	Forschungsflughafen	MUSS	Nur Stationen
4	Ackerstraße	SOLL	Nur Stationen
5	Betriebshof BVG	SOLL	Nur Stationen
6	Weststadt/Broitzem	SOLL	Stationen, flex möglich
7	Kanzlerfeld	SOLL	Stationen, flex möglich
8	Gliesmarode/Volkmarode	SOLL	Stationen, flex möglich
9	Lindenberg	SOLL	Stationen, flex möglich
10	Südstadt	SOLL	Stationen, flex möglich
11	Melverode/Stöckheim	SOLL	Stationen, flex möglich
12	Rüningen	SOLL	Stationen, flex möglich
13	Veltenhof/Rühme	SOLL	Stationen, flex möglich
14	Wenden/Gewerbegebiet Hansestr.-Ost	SOLL	Stationen, flex möglich
15	Rühme-Nord	SOLL	Stationen, flex möglich
16	Querum-Nord	SOLL	Stationen, flex möglich
17	Querum-Süd	SOLL	Stationen, flex möglich

Tabelle 1: Übersicht Gebiete

2.3 Art, Ausstattung, Gestaltung der Räder

Folgende Anforderungen sind an die Räder vorgesehen:

- im Basis-Angebot nur muskelbetriebene Räder, Lastenräder und Pedelecs als Option für B2B-Kunden
- Soll-Größe der Flotte: mindestens 500-Räder
- Berücksichtigung einer Beschaffungsoption für weitere Räder
- Muss-Anforderung 3-Gang-Schaltung, Soll-Anforderung 7 Gänge oder mehr
- keine gesonderte Lackierung der Räder, jedoch Beklebung der Räder mit Systemnamen und-Logo soll möglich sein
- schrittweiser Aufbau der Flotte zulässig, zu Projektbeginn ist auch der Einsatz gebrauchter Räder zulässig, sofern diese in einem fabrikneuen Rädern ähnelnden neuwertigen Zustand sind
- Werbeflächen sind zulässig, Sicherung von Werbeflächen an 100 Rädern für die Nibelungen-Wohnbaugesellschaft, Für eine Nutzung dieser Option durch die NiWo ist eine Zustimmung durch die Stadt erforderlich. Weitere Werbeflächen ab dem 2. Vertragsjahr durch Betreiber vermarktbar unter Berücksichtigung einer Ausschlussliste und mit Genehmigungsvorbehalt für die Stadt

3. Kundenprozesse

An die Kundenprozesse werden folgende Anforderungen gestellt:

- Die Nutzung des Systems soll grundsätzlich durch eine durch den Betreiber zur Verfügung gestellte App möglich sein.
- Über die App soll das Auffinden verfügbarer Räder, Start und Beendigung von Entleihvorgängen sowie eine Übersicht angefallener Kosten sowohl für die aktuelle Fahrt als auch für definierbare Zeiträume (z. B. aktueller Tag, aktueller Monat) sowie die Registrierung für das System möglich sein.
- Für Informationen zum System sowie die Verwaltung des eigenen Kundenkontos soll zudem eine Homepage angeboten werden.
- Als Rückfallebene für Mietvorgänge soll zudem mindestens ein weiterer Zugangskanal (z. B. telefonisch erreichbarer Sprachcomputer) angeboten werden
- Zudem soll für Rückfragen eine telefonische Hotline (mindestens in deutscher Sprache) eingerichtet werden, die täglich mindestens in den Zeiten zwischen 06:00 Uhr und 20:00, idealerweise 24/7 erreichbar ist.

4. Tarife und Geschäftskunden-Vereinbarungen (B2B)

4.1 Eckpunkte Tarifsysteem

Für das Tarifsysteem sind folgende Eckpunkte vorgesehen:

- keine Registrierungsgebühren
- keine „Freischaltgebühren“ für die Öffnung eines Rades
- Standardtarif: 1€ je 15min
- bis zu vier Räder je Nutzer gleichzeitig entleihbar
- für Studierende und Mieter der Nibelungen-Wohnbaugesellschaft: 30 Minuten frei je Fahrt (1. Rad einer Entleihe, weitere Räder wie Standardtarif), danach Standardtarif
- B2B-Kunden: Individuelle Vereinbarung (s. Kap. Umgang mit B2B-Vereinbarungen)
- Die Einnahmen aus Nutzungsentgelten stehen vollständig dem Betreiber zu.

4.2 Umgang mit Geschäftskunden (B2B-Vereinbarungen)

- Den Betreibern steht es frei, eigenständig weitere B2B-Vereinbarungen zu treffen. Die Vereinbarung können dabei gesonderte Tarife für B2B-Kunden, die Errichtung gesonderter Stationen sowie die Erweiterung der Flotte umfassen.
- B2B-Vereinbarungen sind von der Stadt zu genehmigen. Die Stadt erstellt hierzu eine Anforderungsliste an geeignete B2B-Kunden.
- Die Stadt unterstützt die Betreiber hinsichtlich der Anbahnung von Kontakten, ist jedoch selbst nicht Verhandlungspartnerin.
- Einnahmen aus B2B-Vereinbarungen stehen dem Betreiber zu.

5. Service und technische Integration

- Die Räder sollen mindestens 1x pro Woche einer Sichtprüfung unterzogen werden.
- Mindestens 1x pro Jahr (idealerweise 2x pro Jahr) sollen die Räder zudem einem umfangreichen Check unterzogen werden.
- Für die Wartung der Räder soll eine Werkstatt vor Ort betrieben werden. Die Einbindung lokaler Partner (z. B. lokale Fahrradhändler, soziale Werkstätten) wird begrüßt.
- Es wird angestrebt, für den Betrieb des Systems erforderliche Serviceleistungen z. B. für Wartung und Relokation von Rädern möglichst emissionsarm z. B. durch den Einsatz von Lastenrädern oder Elektrofahrzeugen durchzuführen. Hierzu ist durch die anbietenden Betreiber mit dem Angebot ein Servicekonzept vorzulegen.
- Der Betreiber hat einen entscheidungsbefugten Projektleiter inkl. Stellvertreter zu benennen, der im Falle von Störungen des Systems oder ggf. erforderlichen temporären Sperrungen von Stationen (z. B. wegen Veranstaltungen oder erforderlichen Reinigungsarbeiten) kurzfristig erforderliche Maßnahmen veranlassen kann.
- Für das Reporting zu Nutzungszahlen ist ein digitales Dashboard einzurichten, über das sowohl die Stadt als auch freigeschaltete Kooperationspartner für beliebige Zeiträume bzw. Stationen Informationen abrufen und exportieren können.
- Für Nutzende soll über die App des Betreibers jederzeit ersichtlich sein, wo freie Räder zur Verfügung stehen. Für die Integration dieser Information in weitere Apps (z. B. des ÖPNV) soll zudem eine Schnittstelle eingerichtet werden, über die jederzeit die Standorte verfügbarer Räder abgefragt werden können. Die entsprechenden Daten sollen über einen öffentlich zugänglichen Link im GBFS-Format (General Bikeshare Feed Specification)¹ zur Verfügung gestellt werden.

6. Vertragslaufzeit

Es wird empfohlen, das System mit einer Vertragslaufzeit von 5 Jahren inkl. einer Verlängerungsoption um 2 Jahre auszuschreiben.

¹ <https://github.com/MobilityData/gbfs>

7. Zeitplan

Folgender Zeitplan ist vorgesehen:

Nr.	Bezeichnung	Datum
1	Erstellung Erstfassung Leistungsverzeichnis	09.06.2023
2	Veröffentlichung Teilnahmewettbewerb	26.06.2023
3	Bewerbungsschluss zur Teilnahme am Teilnahmewettbewerb	26.07.2023
4	Auswahl von Teilnehmern für das weitere Verfahren und Versand der Absageschreiben bis voraussichtlich	Bis 04.08.2023
5	Versendung der Angebotsaufforderung voraussichtlich	08.08.2023
6	Bieterkolloquium	KW 34
7	Angebotsfrist voraussichtlich bis	08.09.2023
8	Bietergespräche nach vorheriger schriftlicher Einladung voraussichtlich	KW 39
9	Ggf. Aufforderung zur Abgabe optimierter Angebote	KW 40
10	Ggf. Frist für optimierte Angebote	KW 42
11	Prüfung Angebote	Bis KW 45
12	RPA	KW 46/47
13	Beteiligung der politischen Gremien zur beabsichtigten Auftragsvergabe/ RPA Beteiligung	AMTA 06.12.23
14	Versendung der Bieterinformation gemäß § 134 GWB	07.12.2023
15	Zuschlagserteilung	18.12.2023
16	Start des Systems	01.04.2024

Tabelle 2: Zeitplan Ausschreibung, Vergabe und Systemstart