

*Betreff:*

**Eckpunktepapier zur Realisierung eines städtischen  
Fahrradverleihsystems**

*Organisationseinheit:*

Dezernat III  
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

*Datum:*

25.10.2023

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Vorberatung)	03.11.2023	Ö
Verwaltungsausschuss (Entscheidung)	07.11.2023	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 der Drucksache 23-21321 wurde bereits erläutert, welchen Nutzen ein öffentliches Fahrradverleihsystem für Braunschweig hätte und wie sich der Status quo bezüglich des bestehenden Verleihangebots darstellt. Darüber hinaus wurden die inhaltlichen Eckpunkte des Eckpunktepapiers und die Haushaltsmittel für die Realisierung aufgezeigt.

Inhaltlich gliedert sich das Eckpunktepapier in die folgenden Punkte:

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

Der Beschluss über das Eckpunktepapier wurde in der Sitzung des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben am 13.06.2023 zurückgestellt, weil von Seiten der Politik zu unterschiedlichen Aspekten Rücksprachebedarf bekundet wurde. Vor diesem Hintergrund wurde das Eckpunktepapier überarbeitet.

Der Rücksprachebedarf bezog sich auf die im folgenden aufgeführten Themen, zu denen ergänzend die erzielten Ergebnisse mit aufgezeigt werden:

1. Prüfung, ob die BSVG die Rolle des Auftraggebers übernehmen kann:

Die erfolgte Rücksprache der Politik mit der BSVG hat die Gesprächsergebnisse zwischen Verwaltung und BSVG bestätigt und ebenfalls ergeben, dass die Übernahme dieser Rolle aufgrund anderer aktuell vorrangiger Themen nicht denkbar ist.

2. Veränderung des geforderten Tarifkonzepts mit dem Ziel günstigerer Konditionen:

Alternativ zu der bisherigen Preisstellung von 1,00 € je 15 Minuten sollen stattdessen 1,00 € je 30 Minuten vorgesehen werden. Die Attraktivität des Verleihsystems kann damit nochmals gesteigert werden, da aufgrund der Wegelängen im Innenstadt- und Ringgebiet ein sehr hoher Anteil der Nutzungen mit 1 € möglich wird. Der Einnahmeverlust ist im Budget für das Fahrradverleihsystem 2023/2024 abgedeckt.

3. Vorzugskonditionen:

Es sollen weiterhin Sonderkonditionen für Mieterinnen und Mieter der Nibelungen-Wohnbaugesellschaft, Studierende und Mitarbeitende der TU Braunschweig vorgesehen werden. Theoretisch sind entsprechende Konditionen auch für Kundinnen und Kunden der BSVG denkbar. Diese könnten im Rahmen einer Geschäftskundenvereinbarung ermöglicht werden. Für die Leistungsbeschreibung braucht es hierfür noch keine Entscheidung. Eine solche Vereinbarung kann nach der Vergabe mit dem Betreiber getroffen werden. Perspektivisch soll zudem eine Integration in die App-Angebote des ÖPNV angestrebt werden.

4. Integration von Lastenrädern/-pedelecs:

Im geplanten Leistungsumfang des öffentlichen Fahrradverleihsystems (ÖFVS) sollen vorerst noch keine Lastenräder und -pedelecs mitberücksichtigt werden. Begründen lässt sich dies mit den folgenden Argumenten:

- Lastenräder und/oder Lastenpedelecs sollten erst in einer zweiten Phase das ÖFVS integriert werden, wenn sich das Basisangebot, d. h. muskelbetriebene Räder, etabliert hat
- In Braunschweig existiert bereits ein eingeführtes Angebot für das Anmieten von Lastenrädern (inkl. eines Lastenpedelecs Heinrich der Lastenlöwe). Das Angebot des ÖFVS soll die bestehenden Angebote nicht kannibalisieren; stattdessen gilt es zu erwägen das bestehende kostenfreie Angebot unabhängig vom ÖFVS weiterhin zu unterstützen
- Für eine Integration von Lastenrädern und -pedelecs sind Finanzmittel in Höhe von geschätzten 4.000 €/Rad und Jahr erforderlich, die bisher im Budget der Stadt nicht vorgesehen sind

5. Aufnahme weiterer MUSS-Standorte für Stationen:

Im Eckpunktepapier wird zusätzlich darauf verwiesen, dass im Rahmen der Standortplanung folgenden Aspekte zu beachten sind:

- Um den Umstieg zwischen dem ÖPNV und dem ÖFVS für die Nutzenden einfach und komfortabel zu gestalten, müssen an den wichtigsten Haltestellen des ÖPNV Stationen des ÖFVS eingerichtet werden. Die Stadt definiert diese Standorte in Zusammenarbeit mit der BSVG
- Die Stadt kann im Rahmen der Stationsplanung zusätzliche Standorte einbringen, an denen eine Station des ÖFVS eingerichtet werden soll

6. Prüfung der baulichen Gestaltung der Verleihstationen mit dem Ziel einer besseren Sichtbarkeit, Umgang mit Flex-Zonen:

Es soll weiterhin mit sog. „virtuellen“ Stationen gearbeitet werden, die digital definiert sind. Diese sollen jedoch nach Möglichkeit ergänzend durch gut sichtbare Bodenmarkierungen und auch von weitem erkennbare Schilder gekennzeichnet werden. Überall wo möglich,

sollen Fahrradbügel an den Stationen als bauliches Element berücksichtigt werden, das dem Umfallen der Räder vorbeugt. Auch die Errichtung von Stationen gänzlich ohne Markierung und Kennzeichnung, wie sie im bisherigen System in Braunschweig aus städtebaulichen Aspekten an bestimmten Standorten erforderlich ist, ist mit einem solchen Ansatz möglich.

Folgende Vorteile sind mit der skizzierten Stationsausstattung verbunden:

- Kostengünstiger Aufbau, da nur geringer Infrastrukturbedarf
- Einfachere Möglichkeit, Stationen in der Größe anzupassen und räumlich bei Bedarf zu verlegen
- Geringere Vandalismus-Gefahr

Für einen zurückhaltenden Umgang mit Flex-Zonen (in solchen Zonen oder auch Straßen dürfen die Leihräder frei und ohne Vorgabe von Stationen abgestellt werden) sprechen die folgenden Argumente:

- Genehmigungspflicht durch die Stadt, so dass z. B. Flexstraßen nur dort eingerichtet werden können, wo dies anhand der Straßenquerschnitte ohne Beeinträchtigungen des Rad- und Fußverkehrs möglich ist
- Ausschluss flexibler Angebotszonen im Innenstadtbereich
- Möglichkeit, Ausschlussgebiete (z. B. Parks o. ä.) durch die Stadt vorzugeben
- Möglichkeit für die Stadt, z. B. bei Vorliegen von Beschwerden, die Genehmigung für eine Flexstraße oder Flexzone zurückzuziehen
- Verpflichtende tarifliche Anforderung zur Honorierung der Rückgabe von Rädern an Stationen, um die Nutzung von Flexangeboten auf dringende Anlässe zu beschränken

#### Weiteres Vorgehen

Die Vergabe wird für die erste Jahreshälfte 2024 angestrebt.

Leuer

#### **Anlage/n:**

Eckpunktepapier: Fahrradverleihsystem Braunschweig, team red (Stand: Oktober 2023)

# 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](mailto:info@team-red.net)

[www.team-red.net](http://www.team-red.net)

**Projektleiter** Axel Quanz

**Mitwirkende** Hannes Schreier

Berlin, Oktober 2023

---

BILDNACHWEIS | Titelbild: Braunschweig Stadtmarketing GmbH / Marek Kruszewski

---

## Inhaltsverzeichnis

<b>1.</b>	<b>Einführung</b>	<b>4</b>
<b>2.</b>	<b>Art des Systems</b>	<b>4</b>
2.1	Art der Stationen	4
2.2	Stationsstandorte und Bediengebiete	5
2.3	Art, Ausstattung, Gestaltung der Räder	8
<b>3.</b>	<b>Kundenprozesse</b>	<b>9</b>
<b>4.</b>	<b>Tarife und Geschäftskunden-Vereinbarungen (B2B)</b>	<b>10</b>
4.1	Eckpunkte Tarifsystem	10
4.2	Umgang mit Geschäftskunden (B2B-Vereinbarungen)	10
<b>5.</b>	<b>Service und technische Integration</b>	<b>11</b>
<b>6.</b>	<b>Vertragslaufzeit</b>	<b>11</b>
<b>7.</b>	<b>Zeitplan</b>	<b>12</b>

## 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 durchgeföhrten 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.

Das vorliegende Dokument berücksichtigt die Ergebnisse der Abstimmungsgespräche mit Vertreter:innen der Stadt Braunschweig und Vertreter:innen der Fachverbände und politischer Parteien des Ausschusses für Auftragsvergabe, Tiefbau und Mobilität, die im Zeitraum 06/2023 bis 09/2023 geföhrten wurden.

## 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. die Anbringung interaktiver Terminals mit hierfür erforderlicher Stromversorgung wird nicht vorgesehen.
- baulichen Maßnahmen wie Aufbau spezieller Fahrradständer und dafür erforderlicher Tiefbauarbeiten

- Wo städtebaulich zugelassen, sollten eine 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. Überall wo möglich, sollen Fahrradbügel an den Stationen als bauliches Element berücksichtigt werden, das dem Umfallen der Räder verbeugt.
- 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. Bediengebiete) wird es den Bettern 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 zureichendes und einfach nutzbares Systems 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 Bediengebiete

Die derzeit 40 Stationsstandorte von Nibelungen-Bike und Campus-Bike sollen grundsätzlich 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 und der TU auf die Übernahme verzichtet werden. Die bisherigen Standorte sind in der u. a. Karte (Abbildung 1) eingezeichnet.

Grundsätzlich sind folgende Anforderungen an Stationen vorgesehen:

- Wo immer möglich sollte mit sog. „virtuellen“ Stationen gearbeitet werden, die digital definiert sind und ergänzend durch gut sichtbare Bodenmarkierungen und Beschilderung kenntlich gemacht werden.
- Standorte für Stationen werden durch den Betreiber vorgeschlagen und bedürfen der Zustimmung durch die Stadt Braunschweig.
- Im Rahmen der Standortplanung sind darüber hinaus die folgenden Aspekte zu beachten:
  - Um den Umstieg zwischen dem ÖPNV und dem ÖFVS für die Nutzenden einfach und komfortabel zu gestalten, müssen an den wichtigsten Haltestellen des ÖPNV Stationen des ÖFVS eingerichtet werden. Die Stadt Braunschweig definiert diese Standorte in Zusammenarbeit mit der BSVG
  - Die Stadt Braunschweig kann im Rahmen der Stationsplanung zusätzliche Standorte definieren, an denen eine Station des ÖFVS eingerichtet werden soll

- 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 sowie der Rücksprache mit dem Behindertenbeirat. Die Zustimmung kann durch die Stadt Braunschweig wiederrufen 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 Bediengebietes erfolgen folgende Differenzierungen:

- Gebiete, in denen ausschließlich virtuelle Verleihpunkte-/Stationen zulässig sind, jedoch keine Flex-Angebote wie Flex-Straßen oder -Zonen.
- Gebiete, in denen ergänzend zu (virtuellen) Verleihpunkten auch flexible Angebotsformen möglich sind, sofern ein Betreiber ein solch flexibles Angebot in seinem zu erstellenden Bedienkonzept vorsieht.
- Gebiete, in denen zwingend ein Angebot eingerichtet werden MUSS sowie Gebiete, in denen ein Angebot eingerichtet werden SOLL. Die Bieter haben in einem Bedienkonzept darzulegen, welche der Soll-Gebiete in ihrem Angebot von Beginn an abgedeckt werden, welche Gebiete für einen Ausbau während der Projektlaufzeit vorgesehen sind und welche Gebiete nicht abgedeckt werden sollen. Ebenfalls können Soll-Gebiete nur teilweise bedient oder aber auch in Abstimmung mit der Stadt ausgeweitet werden.

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

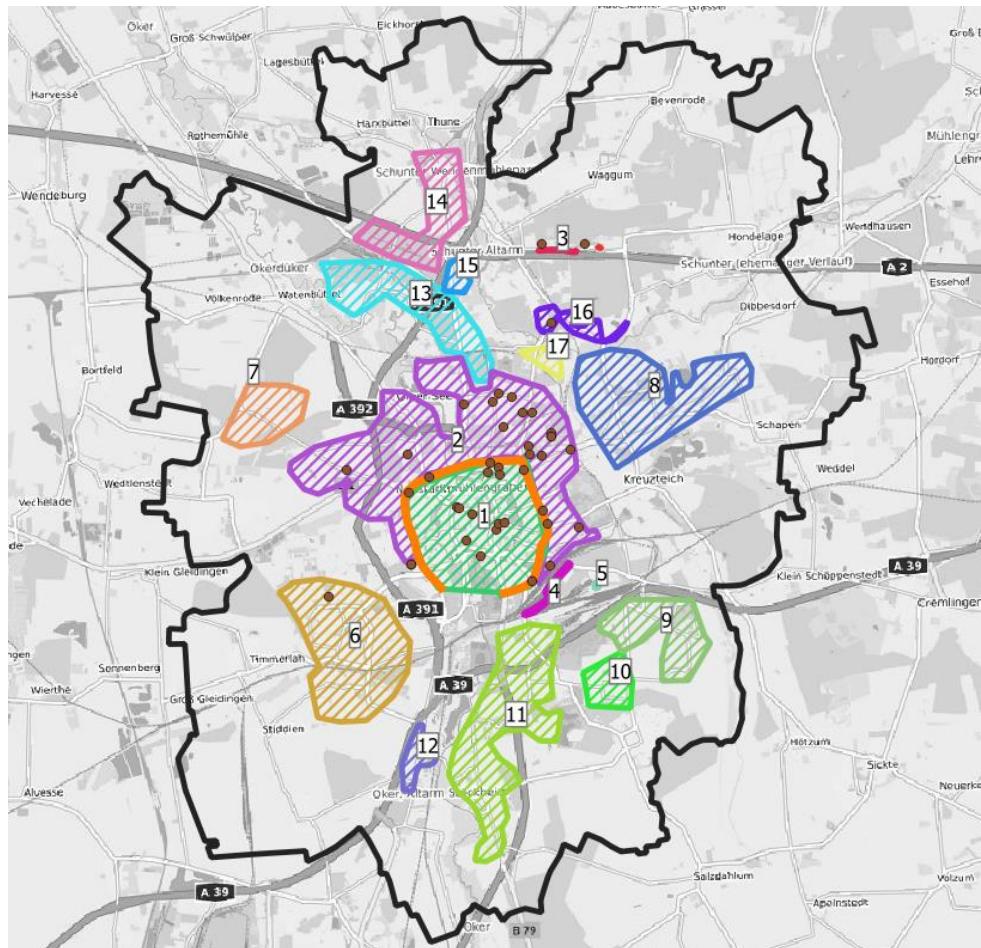


Abbildung 1: Bediengebiete aus Machbarkeitsstudie mit Stationsstandorten des aktuellen Systems

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 Niblungen-Wohnbaugesellschaft, Für eine Nutzung dieser Option durch die NiWo ist eine Zustimmung durch die Stadt erforderlich. Weitere Werbeflächen ab

dem 2. Vertragsjahr durch Betreiber vermarktbare 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 Tarifsystem

Für das Tarifsystem sind folgende Eckpunkte vorgesehen:

- keine Registrierungsgebühren
- keine „Freischaltgebühren“ für die Öffnung eines Rades
- Standardtarif: 1€ je 30min
- bis zu vier Räder je Nutzer gleichzeitig entleihbar
- Sonderkonditionen:
  - für Studierende und Mitarbeitende der TU Braunschweig: 30 Minuten frei je Fahrt (1. Rad einer Entleihe, weitere Räder wie Standardtarif), danach Standardtarif
  - für Mieter der Nibelungen-Wohnbaugesellschaft: 30 Minuten frei je Fahrt (1. Rad einer Entleihe, weitere Räder wie Standardtarif), danach Standardtarif
  - Die Finanzierung der Sonderkonditionen für Mieter:innen der Nibelungen-Wohnbaugesellschaft, Studierende und Mitarbeitende der TU Braunschweig, erfolgt auf der Basis von Zusatzvereinbarungen, die durch die jeweiligen Institutionen finanziert werden.
- Weitere Geschäftskunden: Individuelle Vereinbarungen (s. Kap. 4.2)
- 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 Vereinbarungen 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)<sup>1</sup> zur Verfügung gestellt werden.

## 6. Vertragslaufzeit

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

---

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

## 7. Zeitplan

Folgender Zeitplan ist vorgesehen:

Nr.	Bezeichnung	Datum
1	Beschlussfassung AMTA	03.11.2023
2	Beschlussfassung VA	07.11.2023
3	Veröffentlichung Teilnahmewettbewerb	KW 472023
4	Bewerbungsschluss zur Teilnahme am Teilnahmewettbewerb	KW 512023
5	Auswahl von Teilnehmern für das weitere Verfahren und Versand der Absageschreiben bis voraussichtlich	KW 4 2024
6	Versendung der Angebotsaufforderung voraussichtlich	KW 52024
7	Bieterkolloquium	KW 7 2024
8	Angebotsfrist voraussichtlich bis	KW 10 2024
9	Bietergespräche nach vorheriger schriftlicher Einladung voraussichtlich	KW 11 2024
10	Ggf. Aufforderung zur Abgabe optimierter Angebote	KW 13 2024
11	Ggf. Frist für optimierte Angebote	KW 16 2024
12	Prüfung Angebote	KW 18 2024
13	RPA	KW 19/20 2024
14	Beteiligung der politischen Gremien zur beabsichtigten Auftragsvergabe/ RPA Beteiligung	AMTA Juni 2024
15	Versendung der Bieterinformation gemäß § 134 GWB	Voraussichtlich KW 25 2024
16	Zuschlagserteilung	Voraussichtlich KW 25 2024
17	Start des Systems	1. Oktober 2024

Tabelle 2: Zeitplan Ausschreibung, Vergabe und Systemstart