

Betreff:

**Eckpunktepapier zur Realisierung eines städtischen
Fahrradverleihsystems**

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	<i>Datum:</i> 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 beigelegte 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)