



Vorlage Nr.: V0459/10  
Datum:

## Vorlage

### **Beratungsfolge**

|   |  |                  |              |
|---|--|------------------|--------------|
| Dienstberatung der Oberbürgermeisterin      |  | nicht öffentlich | beratend     |
| Ausschuss für Stadtentwicklung und Bau      |  | nicht öffentlich | beratend     |
| Ausschuss für Umwelt und Kommunalwirtschaft |  | nicht öffentlich | beratend     |
| Ausschuss für Finanzen und Liegenschaften   |  | öffentlich       | beschließend |

**Zuständig: GB Stadtentwicklung**

### **Gegenstand:**

Bundesweiter Modellversuch - "Innovative Öffentliche Fahrradverleihsysteme"  
Errichtung eines öffentlichen Fahrradverleihsystems in Dresden

### **Beschlussvorschlag:**

1. Die Oberbürgermeisterin wird beauftragt, dass Modellprojekt umzusetzen und das beigelegte Bewerbungskonzept entsprechend den Erfordernissen für eine erfolgreiche Implementierung des Fahrradverleihsystems zu entwickeln.
2. Dem Kosten- und Finanzierungsplan im Begründungstext wird zugestimmt. Die Deckung der Eigenmittel erfolgt aus der Rücklage Stellplatzablösegebühr in Höhe von 480 TEUR. Die Aufwendungen für die Projektkoordinierung/-steuerung werden als Eigenleistung zur Verfügung gestellt.
3. Die Projektorganisation wird bestätigt. Der Lenkungsgruppe sind Quartalsberichte über den Projektstand und den Kosten vorzulegen. Dem Stadtrat wird jährlich ein Zwischenbericht vorgelegt. Rechtzeitig zum Projektende (31. Dezember 2012) wird dem Stadtrat eine Beschlussvorlage über die Weiterführung vorgelegt.
4. Die Oberbürgermeisterin wird beauftragt, die Umsetzung des Stadtratsbeschlusses Nr. A0049-SR10-05 „Fahrradverkehrskonzept für Dresden“ vom 17. März 2005, insbesondere das Radverkehrskonzept für den 26er-Ring sicher zu stellen.
5. Nach der dreijährigen Pilotphase sind entsprechend der Ausschreibung selbsttragende Strukturen zu erreichen. Ist das nicht der Fall, wird das Projekt nicht fortgeführt.

**bereits gefasste Beschlüsse:**

-A0503-SR63-08 vom 21. Februar 2008

**aufzuhebende Beschlüsse:**

keine

**Finanzielle Auswirkungen:**

|  |  |
|--|--|
| * HH-Stelle/Finanzposition:                                    | Projektzeitraum 3 Jahre<br>6009.950.0003, 6009.350.0003 Projekt FVS<br>(Einnahmen und Ausgaben)          |
| * einmalige Kosten bzw. Ausgaben:                              | 2.127.000 EUR  |
| * laufende Kosten bzw. Ausgaben:                               | 586.000 EUR Personalkosten   |
| * zu erwartende Erträge bzw. Einnahmen zur<br>Ausgabendeckung: | 670.000 EUR Verleihgebühren/sonst. Ein.<br>480.000 EUR Stellplatzablöse<br>977.000 EUR Fördermittel Bund |
| * jährliche Belastung bzw.<br>Folgekosten gem. § 10 KomHVO:    |  |

**Begründung:**

Die Dresdner Konzeptidee (Anlage) zur Integration von öffentlichen Leihfahrrädern und öffentlichem Personennahverkehr ist im Rahmen des bundesweiten Kommunalwettbewerbs „Innovative Öffentliche Fahrradverleihsysteme“ – Neue Mobilität in Städten als Ergebnis der fachlichen Bewertung und Empfehlung durch die Fachjury auf ihrer Sitzung am 14. Juli 2009 von dem damaligen Bundesminister Tiefensee ausgezeichnet und für eine Förderung durch BMVBS vorgesehen worden. Von 44 Bewerbern erhalten acht Städte eine Bundeszuwendung. Damit erfüllt das Vorhaben das förderpolitische Ziel des Nationalen Radverkehrsplans 2002 – 2012, den Radverkehr als Bestandteil einer nachhaltigen integrierten Verkehrspolitik zu betrachten.

Ziel des Projektes ist es, einen Baustein für die Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf den Verbund von Radverkehr und ÖPNV einen Beitrag zum Klima- und Umweltschutz sowie zur Lärmreduzierung in der Stadt Dresden zu leisten. Das Projekt soll die Mobilität breiter Bevölkerungsschichten, die keinen oder nur eingeschränkten Zugang zu einem Pkw haben, erhöhen. (siehe Bewerbungsantrag der LHD – Anlage)

Zum Beschlusspunkt 1)

Das Projekt ist ein Modellvorhaben und wird in acht Städten Deutschland durchgeführt, es soll eine vielfältige tarifliche und lokale Verknüpfung zwischen Fahrrad und ÖPNV herstellen. Das beigefügte Konzept war Grundlage der Bewerbung am Wettbewerb des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Aus heutiger Sicht sind schon jetzt Anpassungen notwendig. Es müssen beispielsweise lokale Gegebenheiten berücksichtigt werden, insbesondere ist auf die Einbeziehung lokaler Anbietender (Händler und Verleiher) und des Mittelstandes zu achten. Die LHD wird sich nicht als Mitbewerberin auf dem Markt generieren. Die Nutzergruppen müssen noch spezifiziert werden und das Fahrradverleihsystem darauf entsprechend ausgerichtet werden. Derzeit noch offene Fragen zur Betreibung, zur Datenhaltung und -bereitstellung, Fragen zur Haftung werden im Projektverlauf geklärt. Es wird auf eine zeitnahe Abstimmung mit dem Steuer- und Stadtkassenamt und dem Rechtsamt geachtet.

Das Projekt dient der Implementierung des Fahrrades in den ÖPNV und der Findung einer geeigneten Struktur für die nachhaltige Betreuung. Mit Projektbeginn werden die Kooperationen mit den Verbundpartnern vereinbart und schriftlich fixiert.

Zum Beschlusspunkt 2)

Kosten- und Finanzierungsplan für den dreijährigen Projektzeitraum (Kostenschätzung):

| <b>Aufwendungen</b> | <b>Beschreibung</b>   | <b>Betrag</b>        |
|---------------------|---|----------------------|
| Organisationskosten | Dienstreisen, etc.  | 5.000 EUR            |
| Materialkosten      | Zugangs- und Verwaltungstechnik   | 12.000 EUR           |
| Investitionen       | Terminal, Fahrräder, Fahrradbügel, etc.   | 1.220.000 EUR        |
| Aufträge an Dritte  | Wartung, Versicherung, Betrieb Sicherungstechnik, Marketingkonzept, Planungsleistungen, Vertragsausarbeitung, Datenbankerstellung, etc. | 890.000 EUR          |
| <b>Gesamt:</b>      |   | <b>2.127.000 EUR</b> |

| <b>Erträge</b>    | <b>Beschreibung</b>          | <b>Betrag</b>        |
|-------------------|------------------------------|----------------------|
| Eigenmittel       | Entnahme RL Stellplatzabläse | 480.000 EUR          |
| Verleihgebühren   |                              | 670.000 EUR          |
| Fördermittel Bund | lt Zusicherung (67,3%)       | 977.000 EUR          |
| <b>Gesamt:</b>    |                              | <b>2.127.000 EUR</b> |

Vom Fördermittelgeber liegt eine verbindliche Zusage mit Auflagen vor. Die Ausgaben und Einnahmen sind für 600 Fahrräder an 35 Stationen kalkuliert. Im Projektzeitraum erfolgt der Aufbau des Fahrradverleihsystems in zwei Ausbaustufen. Ein entsprechendes Projektcontrolling wird installiert, um das Gesamtbudget im Projektzeitraum einzuhalten.

Um eine Fortführung über den Projektzeitraum hinaus zu ermöglichen, wurde das System von vornherein auf eine hohe Wirtschaftlichkeit konzipiert.

- Im Erfolgsfall soll das System bei weiteren Ausbaustufen im gesamten VVO-Gebiet an nachfragerrelevanten Punkten verfügbar sein.
- Die Gewinnung neuer Stationspartner/-innen (z. B. Unternehmen mit > 500 Beschäftigten) soll durch deren Eigenbeiträge die Wirtschaftlichkeit verbessern:
  - Übernahme eines Teils der Investitionskosten für die Stationstechnik
  - Personal für Verleih in Tageszeiten (z. B. vorhandene Empfangspersonal)
  - Marketingbeitrag (z. B. Integration in eigene Website, Bekanntmachung gegenüber den eigenen Arbeitnehmern oder Wohnungsmietern)
- Ein Weiterbetrieb soll durch eine möglichst hohe Wirtschaftlichkeit gesichert werden
  - Einbeziehung von Touristen als zahlungsbereite Zielgruppe
  - Die Hälfte der Dresdner Touristen besucht auch Ziele außerhalb der Innenstadt; für 57 % ist die zeitliche und räumliche Flexibilität sehr wichtig (wichtigstes der abgefragten Merkmale); dem Merkmal „kein Geld ausgeben für Mobilität“ wurde eher nicht zugestimmt, d. h. die Zahlungsbereitschaft ist vorhanden
- Auch bei hoher Wirtschaftlichkeit wird von einer Deckungslücke (DS II, DS III) ausgegangen. Weitere Einnahmen über Werberechte ist angedacht (Neuverhandlung ab 2011).

Für die Betreuung wird ein geeigneter Partner/-innen gesucht, der im Projekt eingebunden ist und nach erfolgreicher Implementierung die Betreuung fortführt soll. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt kann noch keine Aussage zu möglichen jährlichen Belastungen des Haushaltes der Landeshauptstadt Dresden **bei einer Fortführung über den Projektzeitraum** von ca. drei Jahren hinaus gegeben werden.

zum Beschlusspunkt 3)

Das Projekt erfordert eine effiziente Projektstruktur, um flexibel auf Anforderungen im Modellvorhaben reagieren können. Als Verbundprojekt müssen den Kooperationspartnern entsprechende Gestaltungsmöglichkeiten eingeräumt werden, damit eine erfolgsversprechende Implementierung und Betreuung ermöglicht wird. Entscheidungen müssen auf kurzem Weg und direkt von den Entscheidungsträgern getroffen werden können.

Die Landeshauptstadt Dresden ist federführend für das Projekt, damit verantwortlich für die Koordinierung aller Arbeitsschritte im Projekt und für die organisatorischen Abläufe. Die vorliegende Konzeption muss inhaltlich entwickelt und mit Arbeitspaketen und Vorgängen unteretzt werden. Der Umfang an Koordinierungsleistungen ist momentan nur grob einschätzbar. Kalkulatorische Personalkosten für die Koordinierung des Projektes im Projektzeitraum von drei Jahren sind mit ca. 586 TEUR angesetzt (210 t \* 30 h \* 31 € \* 3 Jahre). Dies sind kalkulatorische Personalkosten der Landeshauptstadt Dresden. Bei einer Vergabe der Steuerungsleistungen an ein externes Projektsteuerbüro sind Mehrkosten lt. Angebot von min. 150 TEUR zu rechnen. Diese Kosten sind nicht finanzierbar (lediglich informativ), deshalb sind die kalkulatorischen Personalkosten bzw. die externen Steuerungsleistungen nicht Bestandteil des Kosten- und Finanzierungsplanes.

Es wird nachfolgende Projektstruktur vorgeschlagen:

| <b>Funktion</b>  | <b>Träger</b>   | <b>Aufgaben</b>   |
|--|---|---|
| <b>Projektteam (organisatorische Aufgaben/Arbeitsschritte)</b> |   |   |
| Lenkungsgruppe   | Oberbürgermeisterin, GBL<br>Stadtentwicklung , GF VVO,<br>Vorstand DVB AG | Entscheidungen auf Grundlage von<br>Vorlagen  |
| Projektkoordinator   | LHD (N. N.) Büro GBL6   | Planung u. Beschreibung Arbeits-<br>schritte, Zuordnung von Ressourcen,<br>Zusammenfassung zu Arbeitspaketen<br>und Verteilung an Projektbeteiligte,<br>Projektcontrolling und Berichterstat-<br>tungen |
| Projektbüro  | Büro GBL6   | Terminplanung und -koordinierung<br>Schriftverkehr,   |
| Projektmitarbeiter   | Kooperationspartner DVB   | Entwicklung und Untersetzung des<br>Projektkonzeptes, Mitwirkung bei allen<br>Aufgaben der Projektkoordinierung,<br>Verantwortlich für Aufgabenerfüllung<br>des Kooperationspartner                     |
| Projektmitarbeiter   | Kooperationspartner VVO   | Entwicklung und Untersetzung des<br>Projektkonzeptes, Mitwirkung bei allen<br>Aufgaben der Projektkoordinierung,<br>Verantwortlich für Aufgabenerfüllung<br>des Kooperationspartner                     |
| Projektmitarbeiter   | Fahrradbeauftragter LHD   | Entwicklung und Untersetzung des<br>Projektkonzeptes, Mitwirkung bei der<br>Planung und Beschreibung der Ar-<br>beitsschritte und von Entscheidungs-<br>vorlagen,                                       |
| Projektberatung  | Externe Dritte (kostenpflichtig)  | nach Bedarf zu definierten Fragestel-<br>lungen   |
|  |   |   |

| Projektdurchführung (inhaltliche Aufgaben in Form von Arbeitspaketen) |                              |  |
|---|------------------------------|--|
| Projektbeteiligte   | Rechtsamt                    | Mitwirkung bei der Vertragsvorbereitung & -prüfung   |
| Projektbeteiligte   | SPA                          | Standortvorbereitung und -prüfung                    |
| Projektbeteiligte   | TU Dresden                   | Entwicklung und Übersetzung Konzept, Stationspartner |
| Projektbeteiligte   | Mittelständische Unternehmen | Betreiber, Stationspartner                           |
| Projektbeteiligte   | Tourismusverein              | Stationspartner                                      |
| Projektbeteiligte   | Kultureinrichtungen          | Stationspartner                                      |

Die Leistungen der Kooperationspartner (Landeshauptstadt Dresden, Dresdner Verkehrsbetriebe AG, Verkehrsverbund Oberelbe GmbH) sind Aufwendungen, die als Eigenleistung im Projekt dargestellt und abgerechnet werden. Interne Verträge zwischen den Projektmitarbeitern sind Eigenleistungen. Zu erbringende Fachleistungen wie bspw. Entwurfs- und Ausführungsplanungen, Vertragsausarbeitungen bspw. Betreibervertrag, Werbeverträge, Wirtschaftlichkeitsberechnungen sowie die Evaluierungsleistungen sind als Kosten im Projekt veranschlagt und werden entsprechend vergeben und vergütet.

Zum Beschlusspunkt 4)

Ein logisches, geschlossenes und gut ausgebautes Netz ist eine wesentliche Voraussetzung, um den Fahrradverkehr vor allem im Alltag zu fördern und die Attraktivität des Verleihsystems zu erhöhen. Schon ein kleiner Netzabschnitt, der mit unzureichenden Radverkehrsanlagen ausgebildet ist, verringert die Akzeptanz durch die Nutzerinnen und Nutzer.

Der Stadtratsbeschluss Nr. A0049-SR10-05 „Fahrradverkehrskonzept für Dresden“ fordert unter Punkt 1. ein gesondertes Konzept „Fahrradfreundliches Dresden – Gebiet innerhalb des 26er-Ringes“ und benennt in seiner Anlage 1 hierzu Mindestanforderungen bzw. -inhalte. Die Vorlage befindet sich derzeit im Geschäftsgang.

Diese Forderungen bedingen aufwendige Planungen und aufgrund der Vielzahl sich bedingender Einzelmaßnahmen, eine prioritäre Förderung, um die infrastrukturellen Voraussetzungen für die Wirksamkeit des Modellprojektes Innovatives Öffentliches Fahrradverleihsystem zu ermöglichen.

### **Anlagenverzeichnis:**

Anlage Bundesweiter Modellversuch „Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme – neue Mobilität in Städten“ Bewerbung der Landeshauptstadt Dresden

Helma Orosz