Abgeordnetenhaus BERLIN

Drucksache 17 / 17 334
Schriftliche Anfrage

17. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Andreas Baum (PIRATEN)

vom 09. November 2015 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 10. November 2015) und **Antwort**

Wann fällt die Entscheidung über die Zukunft des öffentlichen Leihfahrradsystems?

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Frage 1: In einer Pressemitteilung vom 15. Juni 2015 hat der Senat eine Entscheidung im Vergabeverfahren für ein öffentliches Fahrradverleihsystem für das dritte Quartal 2015 angekündigt. Wann ist mit der Entscheidung zu rechnen?

Frage 3: Falls die Entscheidung bereits getroffen wurde: Welcher Bewerber hat aus welchen Gründen den Zuschlag erhalten?

Antwort zu 1 und 3: Nach derzeitigem Sachstand ist mit einem Zuschlag Anfang 2016 zu rechnen.

Frage 2: Aus welchen Gründen hat sich die Entscheidungsfindung im Vergabeverfahren weiter verzögert?

Antwort zu 2: Ursache für die Verzögerung sind einerseits die Komplexität des Verfahrens insgesamt, andererseits konkrete Bitten um Fristverlängerungen im formalen Vergabeprozess durch Verfahrensbeteiligte. Im Sinne des wettbewerblichen Prozesses wurde diesen Bitten entsprochen.

Frage 4: Wird das öffentliche Leihfahrradsystems des Bewerbers, der den Zuschlag erhalten hat, wie angekündigt noch in diesem Jahr in Betrieb genommen, und wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 4: Siehe Antwort zu Frage 1 und 2.

Frage 5: Wann wird das öffentliche Leihfahrradsystem die Zielmarke von 320 Stationen mit 5.000 Rädern erreichen, die der Senat für den Fall eines erfolgreichen Modellprojekts „Integration öffentlicher Radverkehr“ (2008 bis 2012) gesetzt hatte?

Antwort zu 5: Die hier zitierte Größenordnung entstammt einer gemeinsamen Pressemitteilung der Deutschen Bahn AG (DB AG), des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) und der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin vom 20.05.2011 (http://www.stadtentwicklung.berlin.de/aktuell/pressebox/archiv_volltext.shtml?arch_1105/nachricht4338.html). Das dieser Mitteilung zu Grunde liegende Vorhaben „Integration öffentlicher Radverkehr. Ein stationsbasiertes, öffentliches Fahrradverleihsystem zur Stärkung des Fahrradanteils durch die vollwertige Integration des Rades in den traditionellen ÖPNV“ wurde durch die DB Rent GmbH beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) beantragt und von Oktober 2008 bis Dezember 2012 mit einer Zuwendung des BMVBS unterstützt.

Die in der Meldung angesprochene Größenordnung stellte den Diskussionsstand zum Zeitpunkt der Meldung zwischen der DB AG (Zuwendungsempfänger) und des BMVBS (Zuwendungsgeber) dar.

Frage 6: Hat die DB Rent AG für den Weiterbetrieb ihres Call-a-Bike-Angebots im Jahr 2015 eine öffentliche Förderung erhalten, und wenn ja, aus welchen Mitteln und in welcher Höhe?

Antwort zu 6: Die DB Rent AG hat keine öffentliche Förderung erhalten.

Frage 7: Wie bewertet der Senat seine bisherige Investitionsstrategie in ein öffentliches Leihfahrradsystem vor dem Hintergrund, dass die DB Rent AG ihr Call-a-Bike-Angebot im Laufe dieses Jahres – d.h. nach Auslaufen der Senatsförderung – weiter ausgeweitet sowie den Weiterbetrieb ihres Angebots auch im Falle einer verlorenen Ausschreibungsbewerbung angekündigt hat?

Die Drucksachen des Abgeordnetenhauses sind bei der Kulturbuch-Verlag GmbH zu beziehen.
Hausanschrift: Sprosserweg 3, 12351 Berlin-Buckow · Postanschrift: Postfach 47 04 49, 12313 Berlin, Telefon: 6 61 84 84; Telefax: 6 61 78 28.

Antwort zu 7: In den Jahren 2013 und 2014 wurde eine projektbezogene Fehlbedarfsfinanzierung als Zuwendung an die DB Rent GmbH gezahlt. Die Aufrechterhaltung des Betriebs durch die DB Rent GmbH im Jahr 2015 erfolgte vor dem Hintergrund der laufenden Vergabe auf eigenes Bestreben und Risiko.

Das Produkt Call a Bike wird bundesweit in rund 50 Städten angeboten und stellt einen Baustein der Anschlussmobilität der DB Rent GmbH dar.

Frage 8: Wann und an welcher Stelle werden die Ergebnisse der wissenschaftlichen Evaluation des Modellprojekts „Integration öffentlicher Radverkehr“ zur Umstellung des Fahrradverleihsystems Call-a-Bike auf ein stationsbasiertes System, mit der der Senat das DLR-Institut für Verkehrsforschung beauftragt hatte, veröffentlicht?

Frage 9: Falls mit einer Veröffentlichung nicht zu rechnen ist, warum nicht?

Antwort zu 8 und 9: Da die vorliegenden drei Evaluationsberichte im Einzelnen zum Teil unternehmensrelevante Ergebnisse und Informationen enthalten, stimmte die DB Rent GmbH einer allgemeinen Veröffentlichung nicht zu.

Gleichzeitig wurde durch die DB Rent GmbH angemerkt, dass die Evaluation einen Sachstand darstellt, der mittlerweile sowohl zeitlich lange zurückliegt, als auch technisch einen veralteten und überholten Sachstand darstellt. Eine Übertragbarkeit auf das heutige System Call a Bike in Berlin ist daher nach Betreibersicht nicht zweckmäßig oder sachgerecht.

Die Evaluationsergebnisse standen dem Hauptausschuss des Berliner Abgeordnetenhauses vollumfänglich zur Verfügung.

Frage 10: Aus welchen Gründen und auf welcher Grundlage hat der Senat im Vergabeverfahren für ein öffentliches Leihfahrradsystem den zukünftigen Betreiber*innen einen stationsbasierten Betrieb vorgeschrieben?

Antwort zu 10: Die Hintergründe dieser Entscheidung sind in der Antwort auf die Kleine Anfrage Nr. 17/11 860 vom 18. März 2013 über „Zukunft von Mietfahrrädern im öffentlichen Raum“ dargelegt.

Frage 11: Wie bewertet der Senat die jüngste Preiserhöhung von Call-a-Bike vom Juli 2015 sowie die Umstellung auf einen 30-minütigen Abrechnungszeitraum?

Antwort zu 11: Die Gestaltung des Tarifmodells obliegt im derzeitigen System allein dem Betreiber.

Frage 12: Wie stellt der Senat eine – auch tariflich – gute und attraktive Kombinierbarkeit des zukünftigen Leihfahrradsystems mit dem ÖPNV sicher?

Antwort zu 12: Ziel des Landes Berlin ist ein kostengünstiges, dichtes, benutzerfreundliches System mit minimalen Zugangshürden für (potenzielle) Kundinnen und Kunden. Realisiert werden soll eine möglichst hohe Benutzerfrequenz mit kurzen Fahrzeiten. Hauptzielgruppe des angestrebten Fahrradverleihsystems sind die Einwohnerinnen und Einwohner Berlins, die insbesondere innerhalb des S-Bahn-Rings kurze Distanzen mit dem Rad zurücklegen und die das öffentliche Leihfahrrad mit dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) kombinieren, z. B. für die ersten oder letzten Wege zwischen Haltestelle und Quelle/Ziel.

Die Voraussetzungen der realen Kombinierbarkeit Leihfahrrad-ÖPNV sollen insbesondere über die Punkte Standortwahl, Tarifmodell und Zugangsmedien geschaffen werden (Bestandteil der Leistungsbeschreibung der Vergabeunterlagen). Die konkrete Ausgestaltung bildet einen Bestandteil der Angebote.

Frage 13: In welchen Gebieten außerhalb des S-Bahn-Rings hält der Senat ein öffentliches Leihfahrradsystem für sinnvoll und wünschenswert?

Antwort zu 13: Das Bediengebiet des öffentlichen Fahrradverleihsystems Berlin soll beim Systemstart den Bereich des bisherigen Bediengebietes abdecken und angemessen verdichten. Über eine Ausweitung des Bediengebiets, z.B. entlang bestimmter Achsen des ÖPNV außerhalb des S-Bahn-Rings entscheidet der zukünftige Betreiber in Abstimmung mit dem Land Berlin, in Abhängigkeit von der Anzahl der angebotenen Stationen. Vorrangig ist die Verdichtung des Gebiets innerhalb des S-Bahn-Rings.

Berlin, den 19. November 2015

In Vertretung

Christian Gaebler

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 25. Nov. 2015)