

Einrichtung und Betrieb eines öffentlichen Fahrradverleihsystems in Berlin

Betreibervertrag vom 05. Juli 2016

- Vertragsanpassung -

zwischen

dem Land Berlin,

**vertreten durch die Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz**

**Abteilung IV Verkehr
Am Köllnischen Park 3
10179 Berlin**

– nachstehend „Auftraggeber“ (AG) genannt –

und

nextbike GmbH

Thomasiusstr. 16 - 18

04109 Leipzig

– nachstehend „Auftragnehmer“ (AN) oder –

Leitung

Auf Grundlage des am 05. Juli 2016 geschlossenen Betreibervertrags ist das gemeinsame Ziel ein Fahrradverleihsystem, das das öffentliche Verkehrssystem in Berlin optimal ergänzt. Ein stadtverträgliches und wirtschaftliches Fahrradverleihsystem soll geschaffen und betrieben werden, das attraktiv für die Berlinerinnen und Berliner sowie Gäste der Stadt ist und somit eine starke Nutzungsnachfrage erzeugt.

Im Kontext des Pilotbetriebs im Bezirk Lichtenberg im November 2016 und den nachfolgenden, vorbereitenden Arbeiten zum Start des öffentlichen Fahrradverleihsystems Berlin sind einige Modifikationen des Vertrages notwendig geworden.

Diese werden nachfolgend zusammengefasst.

Die Änderungen haben keinen Einfluss auf die Höhe der Finanzierung durch das Land Berlin. Einzig die Finanzierungsprozesse im Kontext der Bonus-Malus-Regelung sind partiell betroffen. Dies wird jeweils dargelegt.

Modifikation zu Punkt „1.4 Zeitplan“

Als Zeitpunkt des Systemstarts wird abweichend von bisherigen Regelungen der 05. Mai 2017 ab 0:00 definiert.

Modifikation zu Punkt „2.2 Umfang des öffentlichen Fahrradverleihsystems“, Punkt 1

Der AN errichtet das öffentlichen Fahrradverleihsystems mit möglichst 125 Stationen bis zum 05.05.2017 (Starttermin). Die Beantragung einer entsprechenden Anzahl ist zu belegen, Fortschritte hinsichtlich der bezirklichen Genehmigungsprozesse sind darzustellen. Der Aufwuchs auf den im Angebot dargelegten Gesamtumfang (Stationen, Abstellvorrichtungen und Fahrräder) erfolgt gemäß dem im Angebot vorgelegten Zeitplan (vorbehaltlich der bezirklichen Genehmigungen). Die angebotene Infrastruktur muss gemäß den Anforderungen aus Abschnitt B der Leistungsbeschreibung gemäß des Zeitplans hergestellt, funktionsfähig, betriebsbereit und einschließlich aller erforderlichen baulichen Maßnahmen fertiggestellt sein (s. Abschnitt A.3 der Leistungsbeschreibung).

An 15 % der angebotenen Stationen wird ein Terminal o. ä. errichtet. Dieses Bereitstellungsverhältnisses von 15 % Stationen mit Terminals an der Gesamtheit der angebotenen Stationen wird aber bis zum finalen Ausbaustand des Fahrradverleihsystems ausgesetzt (Begründung: Die Bereitstellung von 15 % Stationen mit Terminal an der Gesamtheit der angebotenen Stationen ist vorher nicht sinnvoll, da so präferierte Terminal-Standorte aufgrund noch nicht erteilter Genehmigungen oder anderer Gründe nicht realisiert werden könnten).

Das stationsbasierte Fahrradverleihsystem im Kerngebiet (S-Bahn-Ring) wird um ein definiertes Geschäftsgebiet, in dem für die Nutzenden eine freie Abstellung im öffentlichen Straßenraum gegen zusätzliches Entgelt möglich ist, ergänzt. Dieses zusätzliche Angebot soll die größtmögliche Flexibilität der Nutzung ermöglichen, solange das Stationsnetz im Aufbau ist. Das Geschäftsgebiet wird geografisch durch den Berliner S-Bahn-Ring begrenzt. Das Nutzungsentgelt für die Rückgabe in freier Aufstellung beträgt zunächst 0,50 € pro Abstellvorgang

kann mit fortschreitendem Ausbau des Stationsnetzes und in Absprache zwischen den Vertragsparteien angepasst werden. Dieser Ansatz (freie Abstellung im öffentlichen Straßenraum) wird vorerst zeitlich für ein Jahr nach Betriebsstart befristet (04.05.2018), kann in nach Rücksprache und mit Zustimmung mit dem AG verlängert werden.

Der AN stellt dabei sicher, dass stationsähnliche Gruppierungen von Fahrrädern in freier Aufstellung schnellstmöglich aufgelöst werden. Darüber hinaus wird regelmäßig in Absprache mit dem AG und den Berliner Bezirken evaluiert, wo gehäuft Rückgaben in freier Abstellung die Errichtung weiterer fester Stationen nahelegen und deren bauliche Umsetzung anzeigen.

Modifikation zu Punkt „2.3.1 Fahrradverleihstationen“

Das formulierte Bereitstellungsverhältnisses von 1,5 Abstellanlagen pro Rad wird bis zum finalen Ausbaustand des Fahrradverleihsystems außer Kraft gesetzt (Begründung: Durch eine Entkopplung der Anzahl der im Verleihsystem aktiven Räder von der Gesamtanzahl der Abstellanlagen, ist eine schnellere Aufstockung des für die Nutzenden zur Verfügung stehenden Fuhrparks möglich).

Modifikation zu Punkt „2.3.3 Leihfahrräder“, Punkt 1

Der AN ist verpflichtet, die im Angebot dargelegte Anzahl an Leihfahrräder gemäß den Anforderungen aus der Leistungsbeschreibung sowie dem verbindlichen Angebot des AN sowie gemäß des Zeitplans betriebsbereit an den Fahrradstationen vorzuhalten. Für den Zeitraum des Systemaufwuchses sind abweichende Regelungen zulässig, die der Zustimmung beider Vertragsparteien bedürfen.

Modifikation zu Punkt „5.3 Tarifsystem“

Es erfolgt eine Anpassung des angebotenen Tarifmodells, um die Einstiegshürde für die Nutzenden möglichst niedrig zu halten und einfache Verständlichkeit zu gewährleisten. Das Tarifmodell im Überblick:

	Tagespass (nicht selbstverlängernd)	Wochenpass (nicht selbstverlängernd)	Jahrespass (selbstverlängernd)	Basistarif
Ticketpreis	3,00 €	15,00 €	50,00 €	- €
0-30 Min.	- €	- €	- €	1,00 €
je weitere 30 Min.	1,00 €	1,00 €	1,00 €	1,50 €
Maximalpreis 24 Std.	12,00 €	12,00 €	12,00 €	15,00 €
Rückgabe an Station	- €	- €	- €	- €
Rückgabe in freier Aufstellung innerhalb des Geschäftsgebiets (Startangebot)	0,50 €	0,50 €	0,50 €	0,50 €
Startguthaben (Zahlung bei Registrierung)	1,00 €	1,00 €	1,00 €	1,00 €

Modifikation zu Punkt „6.2 Bonus-Malus-System“

Das vertraglich definierte Bonus-Malus-System wird bis einschließlich Juli 2017 außer Kraft gesetzt. Somit starten alle Bonus-Malus-relevanten Messungen am 01.08.2017. Dadurch werden eine gemeinsame Evaluierung der Serviceleistung durch AG und AN und eine anschließende Optimierung der Serviceprozesse vor Beginn der scharfen Messung ermöglicht. Während der Aussetzung des Bonus-Malus-Systems wird der Pauschalbetrag ausbezahlt.

„Ergänzung“

Die Überschreitung der maximalen Ausleihdauer von 24 Stunden wird nicht, wie unter 5.3.3. des Betreibervertrags festgelegt, eine Strafzahlung erhoben. Stattdessen wird bei Überschreitung sofort ein weiterer voller „Maximalpreis 24 Std.“ in Höhe von 12 € oder 15 €, je nach gebuchtem Tarif oder Pass fällig. Indem die Formulierung „Strafzahlung“ vermieden wird, soll die Kommunikation mit den Nutzenden positiver gestaltet sein.

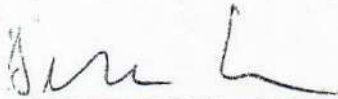
Rechtsverbindliche Unterschriften

Senatsverwaltung für

Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Am Kölnischen Park 3

10179 Berlin



Burkhard Horn

nextbike GmbH

Thomasiusstr. 16 - 18

04109 Leipzig



Ralf Kalupner (Geschäftsführer)

Anlage Anpassung

Anpassung Datenerfassung im Rahmen des Bonus-Malus-Systems für das öffentliche Fahrradverleihsystem Berlin

19.07.2017

1 Grundsätzliches	1
2 Qualitätskriterien	2
3 Ziel-/Soll-Vorgaben	2
4 Bonus-Malusbeträge	4
4.1 Verfügbarkeit Leihfahräder	5
4.2 Verfügbarkeit Leihstationen	5
4.3 Stationsüberläufe und -unterdeckungen.....	6
4.4 Verfügbarkeit Hintergrundsystem	6
4.5 Instandhaltung / Sauberkeit der Stationen und Räder	7
4.6 Entwicklung Nutzendenzahlen.....	7
4.7 Entwicklung Fahrten	8
5 Entwurf Bewertungsbogen „Sauberkeit der Stationen und Räder“	9
5.1 Rahmendaten.....	9
5.2 Gesamteindruck.....	9
5.3 Terminal o. ä. und Terminalkomponenten.....	10
5.4 Informations-Steile	10
5.5 Abstellvorrichtungen und Leihfahräder.....	10

1 Grundsätzliches

Ein Bonus-Malus-System dient der Sicherung definierter bzw. vertraglich festgeschriebener Qualitätsstandards und setzt gleichzeitig Anreize zur Verbesserung der Qualität. Die Leistungsmerkmale der Qualitätsstandards müssen vom Auftragnehmer beeinflussbar sein. Die Leistungsmerkmale entsprechen dem Zielkorridor des Auftraggebers („Soll-Vorgaben“). Die Bestimmung der Soll-Vorgaben erfolgt vor dem Hintergrund, dass für die Kunden ein attraktives und qualitativ hochwertiges Fahrradverleihsystem besteht.

Die Qualitätsstandards werden regelmäßig anhand definierter und vertraglich vereinbarter Verfahren überprüft. Werden dabei die Soll-Vorgaben eingehalten, werden weder Bonus-

noch Maluszahlungen ausgelöst. Erreicht der Auftragnehmer ein besseres Niveau als vorgegeben, erhält er einen Bonus. Werden die Soll-Vorgaben unterschritten, also eine schlechtere Qualität geboten als festgelegt, wird dies mit einem Malus sanktioniert. Die Höhe der Bonus- bzw. Malusbeträge hängt vom jeweiligen Kriterium sowie vom Grad der Abweichung vom vereinbarten Qualitätsniveau ab.

Die im Rahmen des Bonus-Malus-Systems notwendigen Daten liefert der Auftragnehmer. Er trägt den hiermit verbundenen Aufwand. Der Auftragnehmer liefert die Daten als Echtzeitdaten an den Auftraggeber bzw. an eine vom Auftraggeber benannte Stelle, die im Auftrag des Auftraggebers die Daten auswertet (vgl. auch Anlage 10). Einzelne Stichproben werden vom Auftraggeber durchgeführt und ausgewertet. Im Folgenden werden die Grundlagen des Systems erläutert.

2 Qualitätskriterien

Folgende Qualitätskriterien sind im Bonus-Malus-System erfasst:

1. Verfügbarkeit der Leihfahräder
2. Verfügbarkeit der Leihstationen
3. Stationsüberläufe und -unterdeckungen
4. Verfügbarkeit des Hintergrundsystems
5. Instandhaltung / Sauberkeit der Stationen und Räder
6. Entwicklung Nutzendenzahlen
7. Entwicklung Fahrten

3 Ziel-/Soll-Vorgaben

Das Ziel des Auftraggebers ist es, dass das Fahrradverleihsystem zuverlässig und kundenfreundlich funktioniert. Dafür muss das Hintergrundsystem zuverlässig funktionieren, und die Kunden müssen stets auf funktionsfähige und verkehrssichere Räder und Stationen zugreifen können. Des Weiteren müssen die Kunden die Stationen in einem einwandfreien und sauberen Zustand vorfinden. Der Auftragnehmer hat hierfür Sorge zu tragen.

Ein weiteres Ziel des Auftraggebers ist es, dass das Fahrradverleihsystem so attraktiv ist, dass es viele (potenzielle) Nutzende anspricht, sich die Nutzendenzahlen und Fahrtenzahlen stetig erhöhen und somit ein Beitrag zur Erhöhung des Fahrradverkehrsanteils am Modal Split geleistet werden kann. Der Auftragnehmer kann mit entsprechenden Qualitätsstandards, qualitätssichernden und -steigernden Maßnahmen sowie einer offensiven Öffentlichkeitsarbeit darauf hinwirken.

In der folgenden Tabelle sind sowohl die Zielvorgaben des Auftraggebers dargestellt als auch die Form der Messung und Auswertung der tatsächlichen Performance (= Ist-Werte). In Kapitel 4 werden die Zielvorgaben sowie die Begriffe (u. a. „Verfügbarkeit“) definiert und die jeweiligen Bonus-Malus-Regeln dargestellt.

Kriterium	Soll-Wert (= Zielvorgabe)	Messung / Auswertung
1. Verfügbarkeit Leihfahräder	Durchschnittliche Verfügbarkeit der Leihfahräder von 95 % / Woche	<p>Rohdaten Aktivradzahl werden vom AN täglich einmal erfasst und sind für den AG jederzeit abrufbar.</p> <p>Die Rohdaten umfassen: Radnummer, Standortname, Standortnummer, Aktiv-Flag, Reparatur nötig-Flag, Vermisst-Flag</p> <p>Aus diesen Daten wird kalenderwöchentlich automatisiert eine Auswertung zur durchschnittlichen Verfügbarkeit der Leihfahräder generiert.</p>
2. Verfügbarkeit Leihstationen	Mindestverfügbarkeit von 98 % je Station und Tag	<p>Rohdaten zu allen Ausfällen an Leihstationen werden täglich vom AN erfasst und sind für den AG jederzeit abrufbar. Die Rohdaten umfassen: Stationsnummer, Stationsname, Prioritätskategorie, Beginn des Ausfalls, Ende des Ausfalls, Dauer des Ausfalls</p> <p>Aus diesen Daten wird monatlich automatisiert eine Auswertung generiert, die alle Ausfälle gemäß der vorgegebenen Entstörzeiten kategorisiert und kumuliert abbildet.</p>
3. Stationsüberläufe und -unterdeckungen	Vorgabe Reaktionszeit zur logistischen Umverteilung der Räder	<p>Rohdaten zu allen Stationsüberläufen und -unterdeckungen werden täglich erfasst und sind für den AG jederzeit abrufbar.</p> <p>Die Rohdaten umfassen: Stationsnummer, Stationsname, Prioritätskategorie, Beginn und Ende von Überlauf/Unterdeckung</p> <p>Aus diesen Daten wird monatlich automatisiert eine Auswertung generiert, die die kumulierte Anzahl der Überlaufs- und Unterdeckungszeiträume kategorisiert abbildet: < 15 Min., 15 Min. – 5 h, 5 – 12 h, 12 – 24 h, >= 24 h</p>
4. Verfügbarkeit Hintergrundsystem	Mindestverfügbarkeit des Hintergrundsystems von 99,7 % / Jahr	AN liefert Echtzeitdaten (Schnittstelle), AG wertet aus
5. Instandhaltung / Sauberkeit der Stationen und Räder	90 % der Stationen und Räder sind bezogen auf ein Jahresquartal bei Stichproben in einem optisch ansprechendem Zustand	Stichprobenüberprüfung anhand eines Bewertungsbogens durch den AG
6. Entwicklung Nutzendenzahlen	Stetige Erhöhung der Nutzendenzahlen	AN liefert ausgewertete Daten an AG
7. Entwicklung Fahrten	Stetige Erhöhung der Anzahl an Fahrten pro Rad und Tag	AN liefert ausgewertete Daten an AG

Die Auswertungen der vom AN gelieferten Daten werden vom Auftraggeber bzw. von einer von ihm benannten Stelle vorgenommen und monatlich zum 15. jedes Monats als Ist-Werte dem Auftraggeber zugestellt. Dieser kann auf Anforderung zudem jederzeit Einsicht in die Daten-Ermittlungen und -Auswertungen beim Auftragnehmer nehmen.

Die Ist-Werte werden sodann vom Auftraggeber mit den Soll-Werten verglichen. Dabei wird festgestellt, welche Ist-Werte bonus-malus-relevant sind. Anschließend werden die individuellen Bonus- bzw. Malusbeträge der einzelnen Qualitätskriterien nach der im Folgenden beschriebenen Vorgehensweise ermittelt und addiert. Dies ergibt den auf die jährliche Grundvergütung anzurechnenden Bonus- bzw. Malusbetrag.

Bei der Verrechnung der Bonus- und Malusbeträge sind die Bonus-Zahlungen aufgrund der maximal verfügbaren Haushaltsmittel auf 10 % der jährlichen Pauschalvergütung (maximal 150.000 Euro brutto pro Jahr) begrenzt. Die Maluszahlungen sind auf 30 % des Pauschalbetrags (maximal 450.000 Euro brutto pro Jahr) begrenzt.

4 Bonus-Malusbeträge

Die jährlichen Budgets für Bonus- bzw. Maluszahlungen werden entsprechend der relativen Wichtigkeit des Kriteriums verteilt. Für folgende Kriterien sind sowohl Bonus- als auch Maluszahlungen möglich:

- Verfügbarkeit Leihfahräder (vgl. 4.1),
- Entwicklung Nutzendenzahlen (vgl. 4.6) und
- Entwicklung Fahrtenzahlen (vgl. 4.7).

Für die folgenden Kriterien werden nur Malusbeträge fällig, sollte es zu einer Unterschreitung der Zielvorgaben kommen:

- Verfügbarkeit Leihstationen (vgl. 4.2),
- Stationsüberläufe und -unterdeckungen (vgl. 4.3),
- Verfügbarkeit Hintergrundsystem (vgl. 4.4) und
- Instandhaltung / Sauberkeit (vgl. 4.5).

Der Grad der Abweichung des Ist-Wertes von den Zielvorgaben des Auftraggebers (Soll-Wert) bestimmt die Höhe des Bonus- bzw. Malusbetrags. Die Malus- und Bonusbeträge werden unterschiedlich ermittelt. Im Falle höherer Gewalt¹ gilt die Bonus-Malus-Regel nicht.

¹ Als höhere Gewalt bezeichnet die Rechtsprechung ein von außen kommendes, nicht voraussehbares und auch durch äußerste vernünftigerweise zu erwartende Sorgfalt nicht abwendbares Ereignis. Voraussetzung ist regelmäßig, dass es sich um Ereignisse handelt, die von außen auf die Vertragsparteien einwirken und die von den Vertragsparteien bei der Vertragsgestaltung nicht bedacht worden sind. Wenn in einem solchen Fall auch die höchstmögliche Sorgfalt den Eintritt der Ereignisse nicht zu verhindern vermag, liegt höhere Gewalt vor.

Im Folgenden werden für die Kriterien die Ermittlungen der Bonus- und Malusbeträge erläutert.

4.1 Verfügbarkeit Leihfahräder

Definition: Die Leihfahräder sind verfügbar, wenn alle im Angebot enthaltenen Räder (= angebotene Anzahl abzüglich Werkstattreserve) im Sommer und 65 % davon im Winter durchschnittlich 95 % / Woche für die Kunden verfügbar und einsatzfähig, d. h. in verkehrssicherem und funktionsfähigem Zustand und den Nutzenden zugänglich, sind. Nicht verfügbar ist ein Leihfahrrad, wenn es defekt ist, eine Schadensmeldung vorliegt, es in der Werkstatt ist oder vor Ort in Wartung.

Ausnahme: Im Falle eines Ausfalls des Hintergrundsystems (vgl. 4.4) ist die hierfür geltende Bonus-Malus-Regel maßgeblich.

Zielvorgabe	Bonus-Regel	Malus-Regel
Die Räder (Anzahl = X im Sommer, X im Winter) müssen zu 95 % / Woche einsatzfähig sein, d. h. in verkehrssicherem und funktionsfähigem Zustand und den Nutzenden zugänglich sein.	<p><i>Verfügbarkeit 96 bis 97 %:</i> Je Prozentpunkt Überschreitung der Verfügbarkeit (kaufmännisch gerundet) wird 500 € Bonus pro Woche bezahlt.</p> <p><i>Verfügbarkeit 98 bis 100 %:</i> Je Prozentpunkt Überschreitung der Verfügbarkeit (kaufmännisch gerundet) wird 1.000 € Bonus pro Woche bezahlt.</p>	<p><i>Verfügbarkeit 94 – 90%:</i> Je Prozentpunkt Unterschreitung der Verfügbarkeit (kaufmännisch gerundet) wird 500 € Malus pro Woche bezahlt.</p> <p><i>Verfügbarkeit <= 89 %:</i> Je Prozentpunkt Unterschreitung der Verfügbarkeit (kaufmännisch gerundet) wird 1.000 € Malus pro Woche bezahlt.</p> <p><i>Verfügbarkeit <= 84 %:</i> Je Prozentpunkt Unterschreitung der Verfügbarkeit (kaufmännisch gerundet) wird 1.500 € Malus pro Woche bezahlt.</p> <p><i>Verfügbarkeit <= 79 %:</i> Je Prozentpunkt Unterschreitung der Verfügbarkeit (kaufmännisch gerundet) wird 2.500 € Malus pro Woche bezahlt.</p>

4.2 Verfügbarkeit Leihstationen

Definition: Verfügbar ist eine Station, wenn sie zu 98 % eines Tages (=23,5 h) verfügbar ist, d. h. in funktionsfähigem Zustand und dem Nutzenden zugänglich ist. Ausleihe, Rückgabe und Registrierung (sofern zutreffend) müssen möglich sein.

Ausnahmen:

1. Im Falle eines Ausfalls des Hintergrundsystems (vgl. 4.4) ist die hierfür geltende Bonus-Malus-Regel maßgeblich.
2. Von der Wertung werden die Stationen ausgeschlossen, die auf Wunsch des AG für einen begrenzten Zeitraum verlegt werden müssen. Der Ausschluss aus der Wertung erfolgt für den Verlegungszeitraum.
3. Im Falle planmäßiger und mit dem Auftraggeber abgestimmten Wartungsarbeiten gilt die Bonus-Malus-Regel nicht.

Zielvorgabe	Malus-Regel
Alle Stationen müssen zu 98 % pro Tag und Station verfügbar sein, d. h. alle Komponenten (Terminal o. ä., Kommunikationsmodul, Abstellvorrichtungen) müssen in einem funktionsfähigem Zustand und für die Nutzenden zugänglich und benutzbar sein.	<p><i>Verfügbarkeit 97 bis 95 %:</i> Je Prozentpunkt Unterschreitung der Verfügbarkeit (kaufmännisch gerundet) wird 20 € pro Tag und Station Malus bezahlt.</p> <p><i>Verfügbarkeit <= 94 %:</i> Je Prozentpunkt Unterschreitung der Verfügbarkeit (kaufmännisch gerundet) wird 30 € pro Tag und Station Malus bezahlt.</p>

4.3 Stationsüberläufe und -unterdeckungen

Die Leihfahrräder sind an einer Station verfügbar, wenn die Nutzenden an der Station einsatzfähige, verkehrssichere, entleihbare Räder vorfinden. Eine Stationsunterdeckung ist daher zu vermeiden.

Definition Stationsüberlauf: Ein Stationsüberlauf liegt vor, wenn eine Station an einem Kalendertag länger als 12 Stunden ununterbrochen zu über 100 % mit Leihfahrrädern belegt ist, d. h. alle Abstellvorrichtungen sind belegt, und es stehen Räder neben den Abstellvorrichtungen.

Definition Stationsunterdeckung: Eine Stationsunterdeckung liegt vor, wenn eine Station an einem Kalendertag für einen längeren Zeitraum zu 0 % mit Leihfahrrädern belegt ist, d. h. an der Station sind keine Räder vorhanden bzw. für die Kunden entleihbar.

Für die prioritären Stationen gemäß des Standortkonzepts (ca. 15 % der Stationen, vgl. Abschnitt B.1.2.1, Nr. 3 der Leistungsbeschreibung) bedeutet dies, dass sie an einem Kalendertag nicht länger als 12 Stunden ununterbrochen zu 0 % belegt sein dürfen (d. h. keine Räder verfügbar).

Die hier dargestellten Regelungen sollen lediglich temporär gelten, werden daher insbesondere zeitlich an die gewährte Option zur flexiblen Rückgabe geknüpft.

Zielvorgabe	Malus-Regel
Die Stationen dürfen an einem Kalendertag nicht länger als 12 Stunden ununterbrochen zu über 100 % belegt sein. Prioritäre Stationen dürfen zudem an einem Kalendertag nicht länger als 12 Stunden ununterbrochen zu 0 % belegt sein.	Bei Überschreitung der Zielvorgaben wird ein Malus von 100,- Euro Malus je Tag und Station bezahlt.

4.4 Verfügbarkeit Hintergrundsystem

Definition: Das Hintergrundsystem ist verfügbar, wenn es über das Kalenderjahr gesehen zu 99,7 % funktioniert.

Ausnahmen:

1. Im Falle planmäßiger und mit dem Auftraggeber abgestimmte Wartungsarbeiten gilt die Bonus-Malus-Regel nicht.

Zielvorgabe	Malus-Regel
Das Hintergrundsystem muss über das Jahr verteilt zu 99,7 % verfügbar, d. h. funktionsfähig, sein.	Je Zehntelprozent Unterschreitung der Verfügbarkeit (kaufmännisch gerundet) wird 10.000 € Malus pro Jahr bezahlt.

4.5 Instandhaltung / Sauberkeit der Stationen und Räder

Definition: Die Stationen und Räder gelten als sauber und instand gehalten, wenn sie gemäß einer quartalsmäßigen Begutachtung anhand des Bewertungsbogens (s. Kapitel 5) zu 90 % optisch ansprechend, sauber und funktionsfähig sind. Eine Station ist zu 90 % sauber, wenn die im Bewertungsbogen aufgeführten Kriterien zu 90 % mit 1 oder 2 bewertet werden.

Zielvorgabe	Malus-Regel
90 % der Stationen sind bei quartalsmäßigen Stichproben gemäß des vorgegebenen Bewertungsbogens jeweils in einem optisch ansprechendem Zustand	Je Prozentpunkt Unterschreitung der Quote (kaufmännisch gerundet) wird 1.000 € Malus pro Quartal bezahlt.

4.6 Entwicklung Nutzendenzahlen

Vorrangiges Ziel ist es, dass möglichst viele Berlinerinnen und Berliner das öffentliche Fahrradverleihsystem regelmäßig nutzen. Daher wird das Augenmerk auf diese Nutzendengruppe bzw. die Jahreszugang-Inhaberinnen und -Inhaber gelegt.

Definition: Eine stetige Erhöhung der Nutzendenzahlen bedeutet, dass sich – ausgehend zunächst von der Anzahl der Jahreszugang-Inhaberinnen und -Inhaber im ersten Vertragsjahr – die Anzahl der Jahreszugang-Inhaberinnen und -Inhaber in den Vertragsjahren 2 und 3 um jeweils 15 % steigert und in den letzten beiden Vertragsjahren um jeweils 10 %. Ausgangswert ist jeweils die Anzahl der Jahreszugang-Inhaber/innen des Vorjahres.

Zielvorgabe	Bonus-Regel	Malus-Regel
Vertragsjahr 1: Ermittlung der Anzahl der Jahreszugang-Inhaber/innen (= Ausgangswert) Vertragsjahre 2 und 3: Erhöhung der Anzahl der Jahreszugang-Inhaber/innen um jeweils 15 % Vertragsjahre 4 und 5: Erhöhung der Anzahl der Jahreszugang-Inhaber/innen um jeweils 10 %.	Ab Vertragsjahr 2: Ausgehend vom jeweiligen Vorjahreswert + 15 % (10 %) werden je 5 % mehr Jahreszugang-Inhaber/innen 7.500 Euro Bonus pro Jahr bezahlt.	Ab Vertragsjahr 2: Ausgehend vom jeweiligen Vorjahreswert + 15 % (10 %) werden je 5 % weniger Jahreszugang-Inhaber/innen 7.500 Euro Malus pro Jahr bezahlt.

4.7 Entwicklung Fahrten

Ein Ziel eines effizienten öffentlichen Fahrradverleihsystems ist es, dass die Leihfahrträder gut ausgelastet sind. Indikator hierfür ist die Anzahl der Fahrten pro Rad und Tag. Daher soll der Auftragnehmer dafür Sorge tragen, dass sich die Anzahl der Fahrten pro Rad und Tag stetig erhöht. Ziel des Auftraggebers ist eine Quote von mindestens rund zwei Fahrten pro Rad und Tag. Um saisonale und tägliche Schwankungen auszugleichen, wird dieser Indikator jeweils auf ein Jahr bezogen.

Definition: Eine stetige Erhöhung der Anzahl der Fahrten bedeutet – ausgehend von einer Ziel-Quote von 1,1 Fahrten pro Rad und Tag – einen jährlichen Zuwachs von mindestens 0,3 Fahrten pro Rad und Tag in den ersten drei Vertragsjahren sowie von mindestens 0,1 Fahrten pro Rad und Tag in den Vertragsjahren 4 und 5. Das bedeutet für die fünfjährige Vertragslaufzeit:

- Vertragsjahr 1: 1,1 Fahrten pro Rad und Tag
- Vertragsjahr 2: 1,4 Fahrten pro Rad und Tag
- Vertragsjahr 3: 1,7 Fahrten pro Rad und Tag
- Vertragsjahr 4: 1,8 Fahrten pro Rad und Tag
- Vertragsjahr 5: 1,9 Fahrten pro Rad und Tag

Zielvorgabe	Bonus-Regel	Malus-Regel
Ausgehend von einer Ziel-Quote von 1,1 Fahrten pro Rad und Tag jährliche Erhöhung der Fahrtenzahlen um 0,3 bzw. 0,1 Fahrten pro Rad und Tag: <ul style="list-style-type: none">■ Vertragsjahr 1: 1,1 Fahrten pro Rad und Tag■ Vertragsjahr 2: 1,4 Fahrten pro Rad und Tag■ Vertragsjahr 3: 1,7 Fahrten pro Rad und Tag■ Vertragsjahr 4: 1,8 Fahrten pro Rad und Tag■ Vertragsjahr 5: 1,9 Fahrten pro Rad und Tag	Wird der Jahressoll-Wert überschritten, wird pro Zehntelwert mehr ein Bonus von 7.500 Euro pro Jahr gezahlt.	Wird der Jahressoll-Wert unterschritten, wird pro Dezimalstelle weniger ein Malus von 7.500 pro Jahr Euro gezahlt.

5 Entwurf Bewertungsbogen „Sauberkeit der Stationen und Räder“

Definition „Sauberkeit“: Die Sauberkeit wird beeinträchtigt durch

- herumliegenden Müll,
- Aufklebern und/oder Schmierereien am Terminal, den Abstellvorrichtungen und/oder den Leihfahrrädern sowie durch
- nicht geräumtes Herbstlaub und
- nicht geräumten Streu (Sand, Salz) sowie
- nicht geräumten Schnee.

Beschreibung Kategorien 1-4:

Sauberkeit 1 = sehr sauber 2 = sauber 3 = leicht verschmutzt 4 = stark verschmutzt

Schadensfreiheit 1 = schadensfrei 2 = kleine Schäden 3 = Schäden 4 = große Schäden

Funktionsfähigkeit 1 = funktionsfähig 4 = nicht funktionsfähig

5.1 Rahmendaten

1. Name Tester_in
2. Stations-Nr.
3. Terminal vorhanden? Ja Nein
4. Anzahl vorhandener Abstellvorrichtungen
5. Anzahl vorhandener Fahrräder
6. Datum
7. Uhrzeit
8. Witterung Trocken
 Feucht
 Niederschlag
 Schnee

5.2 Gesamteindruck

- | | | | | | |
|---------------------------|--|---|---|---|---|
| | | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 9. Gesamteindruck Station | Sauberkeit
Schadensfreiheit
Funktionsfähigkeit | | | | |

5.3 Terminal o. ä. und Terminalkomponenten

		1	2	3	4
10.	Terminal	vorhanden			
		sauber			
		schadensfrei			
11.	Display Terminal	vorhanden			
		sauber			
		funktionsfähig			
12.	Notruf-Telefonnummer am Terminal	vorhanden			
		sauber			
		schadensfrei			
13.	Zugang zum Terminal	vorhanden			
		sauber			
		schadensfrei			

5.4 Informations-Steile

		1	2	3	4
14.	Informations-Steile	vorhanden			
		sauber			
		schadensfrei			
15.	Systemname/-logo (Unternehmenslogo)	vorhanden			
		sauber			
		schadensfrei			
		funktionsfähig			

5.5 Abstellvorrichtungen und Leihfahräder

		1	2	3	4
16.	Abstellvorrichtungen	vorhanden			
		sauber			
		schadensfrei			
		funktionsfähig			

Bei Schäden und „nicht funktionsfähig“ bitte die Nummern der Abstellvorrichtungen notieren

17. Leihfahräder
vorhanden
sauber
schadensfrei

Bitte Nummern der Leihfahräder notieren, die nicht sauber oder schadensfrei sind

18. Zugang zu Abstellvorrichtungen vorhanden
bzw. Leihfahrädern
sauber
schadensfrei

Bitte Nummern der Abstellvorrichtung notieren, zu der kein schadensfreier oder sauberer Zugang vorhanden ist

**EU-Bekanntmachung [2014/S 249-442149];
Vergabe des öffentlichen Fahrradverleihsystems Berlin**

**Einrichtung und Betrieb eines
öffentlichen Fahrradverleihsystems in Berlin**

Betreibervertrag vom 05. Juli 2016

- 2. Vertragsanpassung -

zwischen

dem Land Berlin,

**vertreten durch die Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz**

**Abteilung IV Verkehr
Am Kölnischen Park 3
10179 Berlin**

– nachstehend „Auftraggeber“ (AG) genannt –

und

nextbike GmbH

Erich-Zeigner-Allee 69-73

04229 Leipzig

– nachstehend „Auftragnehmer“ (AN) oder –

Einleitung

Auf Grundlage des am 05. Juli 2016 geschlossenen Betreibervertrags ist das gemeinsame Ziel ein Fahrradverleihsystem, das das öffentliche Verkehrssystem in Berlin optimal ergänzt. Ein stadtverträgliches und wirtschaftliches Fahrradverleihsystem soll geschaffen und betrieben werden, das attraktiv für die Berlinerinnen und Berliner sowie Gäste der Stadt ist und somit eine starke Nutzungsnachfrage erzeugt.

Seit dem Start des Systems im Mai 2017 sind einige Modifikationen des Vertrages notwendig geworden. Diese wurden in der ersten Vertragsanpassung abgebildet.

Weitere aktuelle Anpassungen werden in dieser 2. Vertragsanpassung zusammengefasst.

Die Änderungen haben keinen Einfluss auf die Höhe des verfügbaren und vertraglich festgelegten Finanzrahmens durch das Land Berlin.

Modifikation zu Punkt „2.1 Auswahl der Standorte / Stationsplanung / Genehmigungen“

Im Zuge des fortschreitenden Genehmigungsprozesses der Fahrradverleihstationen durch den AN wird deutlich, dass es zu Verzögerungen der Systemimplementierung und insbesondere des Stationsaufbaus kommt. Dies begründet sich insbesondere in einer langen Bearbeitungszeit seitens der Bezirksämter und einer steigenden Anzahl abgelehnter Genehmigungen und erfüllt somit den Passus des verzögerten Aufbaus nach Abschnitt 1.4.2. des Betreibervertrags.

Um dieser Entwicklung entgegen zu wirken und einen raschen Aufbau des Systems gemäß Angebot des AN zu gewährleisten, wird die Fläche des Bedienebietes im Konsens zwischen AG und AN ausgedehnt. Entsprechend einer erweiterten Potentialanalyse werden ca. [REDACTED] der geplanten Stationen auf einem [REDACTED] km breiten Gebiet außerhalb des Inneren S-Bahn-Rings errichtet. Dabei wird der Fokus auf einer Erweiterung nach Norden und Westen liegen, da hier das größte Potential gegeben ist.

Die Ausdehnung des Geschäftsgebietes, in dem für die Nutzenden eine freie Abstellung im öffentlichen Straßenraum möglich ist, wird hierdurch nicht beeinflusst (flexible, gebührenpflichtige Rückgabe).

Trotz der Verzögerungen in der Stationsrealisierung streben beide Parteien einen schnellen Aufwuchs des Systems, insbesondere der Anzahl der Verleihräder auf den angebotenen Umfang und einer damit steigenden Präsenz des Fahrradverleihsystems in der Stadt, an.

Da die Aufstellung von mehr als vier Leihfahrrädern in unmittelbarer Nähe zueinander seit der Veröffentlichung der „Hinweise und Anforderungen für das Abstellen von stationslosen Fahrradverleihsystemen auf öffentlichen Straßen im Land Berlin“ der Stadt Berlin allerdings ebenfalls einer Sondernutzungserlaubnis bedarf, ist der Aufwuchs der Fahrradflotte nicht unabhängig vom Stationsgenehmigungsprozess möglich. Ohne eine entsprechende Regelung wäre ein reiner Aufwuchs der Flotte denkbar und möglich gewesen.

Somit ist Verwaltungshandeln die Ursache für die Nichteinhaltung der Frist zum Ausbau auf die volle Flottenstärke. Daher wird von Vertragsstrafen aufgrund der Nichteinhaltung der Frist zum Ausbau auf die volle Flottenstärke seitens des AG abgesehen, wenn die Anzahl der zur Verfü-

gung gestellten Räder immer mindestens der Anzahl der errichteten Abstellvorrichtungen entspricht (Änderung Bereitstellungsverhältnis Ständer zu Räder auf 1:1, siehe Leistungsbeschreibung B.1.2.1.7).

Die Auswertung zur Anzahl der Räder und Anzahl der errichteten Abstellvorrichtungen wird im monatlichen Bericht des AN an den AG zur Prüfung weitergegeben.

Modifikation zu Punkt „2.2 Umfang des öffentlichen Fahrradverleihsystems“, Punkt 1

Um die Flexibilität der Nutzung des Systems im Zeitraum des sich verzögernden Aufbaus zu gewährleisten, wird das in der ersten Vertragsanpassung definierte Geschäftsgebiet, in dem für die Nutzenden eine freie Abstellung im öffentlichen Straßenraum möglich ist (flexible, gebührenpflichtige Rückgabe), bis zum Abschluss des Aufbaus (mindestens jedoch 90% der angebotenen Stationen sind errichtet) aufrechterhalten. Hierbei gelten die Festlegungen zum Geschäftsgebiet der ersten Vertragsanpassung (s. Modifikation zu Punkt 2.2 Umfang des öffentlichen Fahrradverleihsystems“, Punkt 1).

Rechtsverbindliche Unterschriften

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz
Am Köllnischen Park 3
10179 Berlin



nextbike GmbH
Erich-Zeigner-Allee 69 - 73
04229 Leipzig



Ralf Kalupner (Geschäftsführer)



Planung Aufwuchs „Deezer nextbike“

Planungsstand: April 2018

Die Planung basiert auf den bisherigen Erfahrungen aus den Genehmigungsprozessen, die in der Zusammenarbeit mit den Bezirksämtern durchlaufen werden müssen, bis die Sondernutzungserlaubnis vorliegt.

	Stationen beantragt insgesamt	Stationen in Betrieb	Fahrradständer in Betrieb	Räder in Betrieb
März 2018	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
April 2018	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
Mai 2018	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
Juni 2018	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
Juli 2018	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
August 2018	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
September 2018	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
Oktober 2018	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
November 2018	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
Dezember 2018	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
Januar 2019	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
Februar 2019	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
März 2019	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
April 2019	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
Mai 2019	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
Juni 2019	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
Juli 2019	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
August 2019	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
September 2019	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]

**EU-Bekanntmachung [2014/S 249-442149];
Vergabe des öffentlichen Fahrradverleihsystems Berlin**

**Einrichtung und Betrieb eines
öffentlichen Fahrradverleihsystems in Berlin**

Betreibervertrag vom 05. Juli 2016

- 3. Vertragsanpassung -

zwischen

dem Land Berlin,

**vertreten durch die Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz**

**Abteilung IV Verkehr
Am Köllnischen Park 3
10179 Berlin**

– nachstehend „Auftraggeber“ (AG) genannt –

und

nextbike GmbH

Erich-Zeigner-Allee 69-73

04229 Leipzig

– nachstehend „Auftragnehmer“ (AN) oder –

Einleitung

Auf Grundlage des am 05. Juli 2016 geschlossenen Betreibervertrags ist das gemeinsame Ziel ein Fahrradverleihsystem, das das öffentliche Verkehrssystem in Berlin optimal ergänzt. Ein stadtverträgliches und wirtschaftliches Fahrradverleihsystem soll geschaffen und betrieben werden, das attraktiv für die Berlinerinnen und Berliner sowie Gäste der Stadt ist und somit eine starke Nutzungsnachfrage erzeugt.

Seit dem Start des Systems im Mai 2017 sind einige Modifikationen des Vertrages notwendig geworden. Diese wurden in der ersten und zweiten Vertragsanpassung abgebildet.

Weitere aktuelle Anpassungen werden in dieser 3. Vertragsanpassung zusammengefasst.

Die Änderungen haben keinen Einfluss auf die Höhe des verfügbaren und vertraglich festgelegten Finanzrahmens durch das Land Berlin.

Modifikation zu Punkt „2.3.2 Terminals oder ähnliche technische Vorrichtungen“

Im Zuge des laufenden Betriebs und der Auswertung des Nutzerverhaltens durch den AN wird deutlich, dass der weitere Aufbau von Terminals mit Touchscreen-Steuereinheiten nicht sinnvoll ist. Dies begründet sich insbesondere in der weiter wachsenden Zahl der Nutzer, die das Fahrradverleihsystem per Smartphone nutzen und sich auch darüber registrieren. Weniger als 1% der Registrierungen für das Fahrradverleihsystem werden über die aufgebauten Terminals durchgeführt (siehe Anlage 1).

Insbesondere aufgrund der schwierigeren Genehmigungsfähigkeit und der erschwerten Aufstellungsbedingungen von Terminals im öffentlichen Straßenland (breiter und schwerer), wird der AN vom Aufbau weiterer Terminals absehen und bestehende Stationen mit Terminals in Stationen mit Infotafel umwandeln.

Modifikation zu Punkt „5.3 Tarifsysteem“

Es besteht, nach Punkt 5.3 Nr. 5 dieses Vertrags, die Möglichkeit, das Tarifmodell anzupassen, bzw. durch einen Monatspass zu ergänzen. Der AN führt ab dem 01.05.2019 einen Monatspass ein, der zusätzlich zu Tages-, Wochen- und Jahrespass gilt.

Dieser soll in allen Fahrradverleihsystemen des AN deutschlandweit und so auch in Berlin einheitlich mit 10€ berechnet werden und so für den Kunden ein einheitliches und transparentes Kundenerlebnis darstellen. Es hat sich an zahlreichen Rückmeldungen von Nutzenden aus ganz Deutschland und insbesondere aus Berlin gezeigt, dass ein monatlich kündbarer Tarif gewünscht wird.

Somit wird das Tarifsystem ab 01.05.2019 folgendermaßen ausgestaltet sein:

	Basistarif	Tagespass (nicht selbstverlängernd)	Monatspass (selbstverlängernd)	Wochenpass (nicht selbstverlängernd)	Jahrespass (selbstverlängernd)
Ticketpreis	- €	3,00 €	10,00 €	15,00 €	50,00 €
0-30 Min.	1,00 €	- €	- €	- €	- €
je weitere 30 Min.	1,50 €	1,00 €	1,00 €	1,00 €	1,00 €
Maximalpreis 24 Std.	15,00 €	12,00 €	12,00 €	12,00 €	12,00 €
Rückgabe an Station	- €	- €	- €	- €	- €
Rückgabe in freier Aufstellung innerhalb des Geschäftsgebiets	0,50 €	0,50 €	0,50 €	0,50 €	0,50 €
Startguthaben (Zahlung bei Registrierung)	1,00 €	1,00 €	1,00 €	1,00 €	1,00 €

Rechtsverbindliche Unterschriften

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz
Am Kölnischen Park 3
10179 Berlin

nextbike GmbH
Erich-Zeigner-Allee 69 - 73
04229 Leipzig

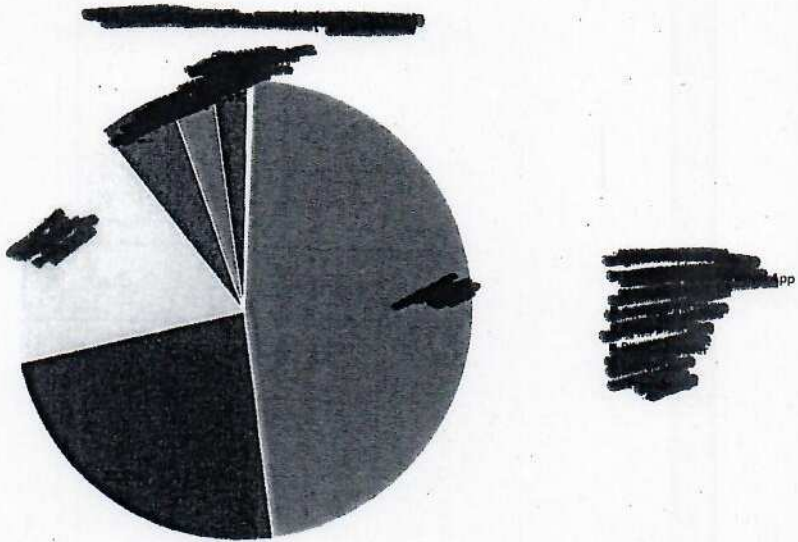
nextbike 

nextbike GmbH
Erich-Zeigner-Allee 69-73
04229 Leipzig
www.nextbike.de
Fon: +49 341 3088890
Fax: +49 341 30888913
info@nextbike.de
Ralf Kalupner (Geschäftsführer)

i. A. 


Anlage 1: Registrierungskanäle nextbike Berlin

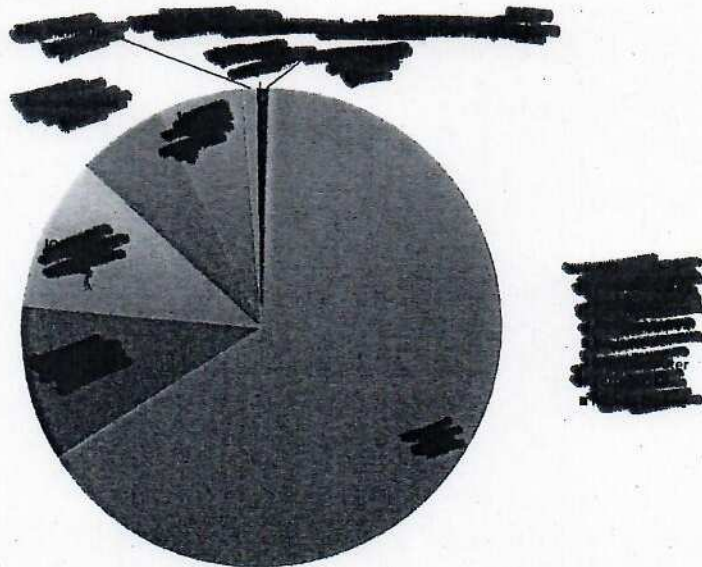
Registrations



11



Registrations



11

