

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

Anlage 5a - Standortkonzept

Inhalt

1 Standortkonzept.....	2
2 Anforderungen an das Stationskonzept als Ergebnis strategischer Planwerke	3
3 Stationsdichte und aktuelle Nutzung.....	3
4 Auswahl der Standorte	5
5 Berücksichtigung des Bestandsnetzes und des Standortkonzeptes für weitere, angebotene Stationen	5
6 Lage im Straßennetz und in den Verkehrsströmen.....	6
7 Denkmal- und Stadtbildschutz.....	7
8 Konkrete Anordnung und Sicherung ausreichender Raumverhältnisse.....	7
9 Ortsbesichtigung und Fotos.....	9
10 Lageplan	9
11 Antrag auf Sondernutzungserlaubnis	9

1 Standortkonzept

Das geplante stationsgebundene Fahrradverleihsystem soll ein hohes Maß an Flexibilität und Verlässlichkeit für Nutzende bieten. Ein entscheidender Erfolgsfaktor hierfür ist die Ausgestaltung des Stationsnetzes in Dichte und räumlicher Anordnung.

Die angestrebten Standorte sollten so angeordnet werden, dass Nutzende möglichst intuitiv Stationen für Entleihe und Abgabe auffinden, auch wenn sie mit den entsprechenden konkreten Standorten nicht vertraut sind. Die Logik der Ausgestaltung des Netzes soll daher nachvollziehbar und damit auch an Nutzende kommunizierbar sein.

Die seit November 2014 vorliegende Evaluation des DIFU „Innovative Öffentliche Fahrradverleihsysteme; Ergebnisse der Evaluation und Empfehlungen aus den Modellprojekten“ stellt heraus: „Als zeitaufwändiger als erwartet haben sich in verschiedenen Modellprojekten auch das Finden von Standorten für die Ausleihstationen sowie die Flächenfreigabe erwiesen. Diese ist grundsätzlich ein schwieriger Prozess, da ein dichtes Stationsnetz im Innenstadtbereich geschaffen werden muss, in dem zugleich starke Raumkonkurrenzen sowie damit einhergehende technische und baurechtliche Herausforderungen bestehen.“

Die Berliner Voraussetzungen sind an dieser Stelle anders, da bereits ein etabliertes Standortnetz zur Verfügung steht, dessen genehmigte Standorte eine Art „Grundstock“ eines neuen Systems darstellen. Allerdings erfolgte die Errichtung dieser „Alt-Standorte“ nicht immer nach einer stringent umgesetzten Strategie heraus, sondern erfolgte durch Überformungen aus den jeweiligen bezirklichen Anforderungen (verfügbarer Raum / Eigentumsverhältnisse, Denkmalschutz, Zugänglichkeit, Sichtbarkeit und Flächenkonkurrenz) heraus. Hier kann und soll das neue System ansetzen: Das bestehende Netz (und damit auch etablierte Wege) sollten wo sinnvoll weitergeführt, im notwendigen Einzelfall modifiziert, aber vor allem auch durch die geforderten Mehrstationen (im Vergleich zu den 150 Bestandsstationen) sinnvoll ergänzt und verdichtet werden.

Die in Berlin gemachten Erfahrungen der letzten Jahre unterstreichen, dass ein System bereits zu Beginn ein ausreichend großes und dichtes Netz aufweisen muss, um die notwendige Sichtbarkeit und Attraktivität für Nutzende zu erreichen. Deshalb ist es eine der Kernanforderungen der vorliegenden Ausschreibung, bereits für die Startphase ein funktionierendes, ausreichend dimensioniertes Netz zu errichten.

Der Prozess der Auswahl und Genehmigung von Stationsstandorten gliedert sich in Prozessstufen, die u. a. auch in der Leistungsbeschreibung dargestellt sind. Die hiermit vorliegende Unterlage dient der Standortauswahl des Betreibers, definiert also potenzielle Standorte auf Grundlage des Bestandssystems und definierter Suchräume, welche die Anforderungen und Erwartungen des Auftraggebers darstellen.

Die konkrete Genehmigung und damit Umsetzung des Konzepts in der Fläche obliegt den zuständigen Landes- und Bezirksbehörden, bei denen der konkrete Antrags- und Genehmigungsprozess erfolgt.

2 Anforderungen an das Stationskonzept als Ergebnis strategischer Planwerke

Das Fahrradverleihsystem kann und darf bei der Errichtung neuer Stationen nicht die Nutzungskonkurrenz mit dem Fußverkehr erhöhen. In der Berliner Fußverkehrsstrategie heißt es: „Ein dichtes Netz von zusammenhängenden, direkten und angenehmen Verbindungen regt dazu an, im Alltag und in der Freizeit Wege zu Fuß zurückzulegen. Wichtig sind die Vermeidung von Umwegen, die gute Begehbarkeit zu allen Tages- und Jahreszeiten, die Freiheit von Schäden, Engpässen und Hindernissen, und nicht zuletzt eine attraktive Gestaltung. (...) Fahrradbügel außerhalb der für den Fußverkehr benötigten Flächen (...) sollen die Gehwege von abgestellten Fahrrädern entlasten.“

Die Berliner Radverkehrsstrategie beschreibt unter dem Punkt „Öffentliche Fahrräder für die ‚letzte Meile‘“: „Die Verknüpfung von Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmitteln kann u. a. dadurch verbessert werden, dass an wichtigen Innenstadt-Haltestellen Leihfahrräder für den Weg von dort zum eigentlichen Reiseziel oder für Wege innerhalb der Innenstadt bereitgestellt werden. Sichere Verfügbarkeit, einfache Ausleihe und geringe Zusatzkosten sind dabei wesentliche Randbedingungen. Ein solches Angebot, das in den Jahren 2011/12 erprobt worden ist, verringert den Anreiz, mit dem Auto in die Innenstadt zu fahren und kann zur Entlastung der Mitnahmekapazitäten in den öffentlichen Verkehrsmitteln beitragen.“

Die damit im- und explizit artikulierten Anforderungen an Standorte des Leihfahrradsystems sind auf der Ebene der Wahl des Makro- und Mikrostandorts zu beachten.

3 Stationsdichte und aktuelle Nutzung

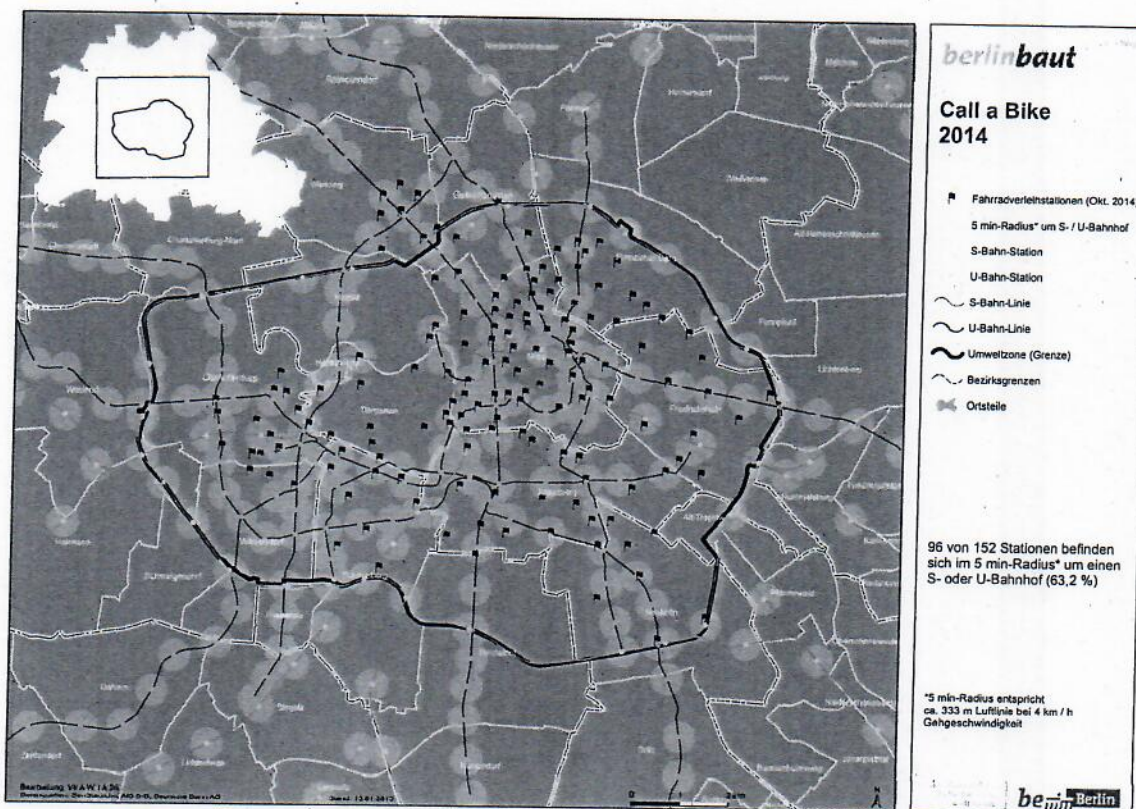
Die Stationsdichte ist unbestritten und untermauert durch vielfältige wissenschaftliche sowie planungsorientierte Veröffentlichungen die elementare Voraussetzung für den Erfolg des zukünftigen öffentlichen Fahrradverleihsystems in Berlin. Einmal errichtete genehmigte, baulich realisierte sowie an Kunden kommunizierte Stationen prägen auf lange Sicht die Struktur des Systems. International weisen die intensiv genutzten Systeme (z. B. Velib Paris, Bicing Barcelona) Stationsdichten von 10 – 13 Stationen/km² auf. Im Rahmen des europäischen Projektes OBIS, an dem sich Berlin aktiv beteiligt hat, wurde als Erfolgsfaktor von Fahrradverleihsystemen herausgearbeitet, dass bei größeren Systemen (London, Barcelona, Paris) die Entfernungen zwischen den Standorten rund 300 m Fußwegdistanz aufweisen. Es wird abgeleitet, dass größere Abstände die Einbeziehung der Fahrradverleihsysteme in tägliche Wegeketten tendenziell erschweren.

Angesichts des im internationalen Vergleich vergleichsweise geringen Budgets und unter Betrachtung der avisierten Fläche des Bedienegebiets (Fokus: Innerer S-Bahn-Ring = ca. 88 km²) gilt es, die angebotene Anzahl der Stationen sinnvoll in der Fläche anzuordnen. Dabei ist es durchaus denkbar, das Bedienegebiet als ein Kerngebiet mit relativ hoher Stationsdichte und Ergänzungsgebiete mit geringer Dichte oder Konzentration an Points-of-Interest (POI) zu realisieren. Diese Möglichkeit hängt jedoch direkt von der Anzahl der angebotenen Stationen ab. Klar ist: Dichte geht vor Ausdehnung des Bedienegebiets.

Die nachfolgende Karte 1 visualisiert die Herausforderung, mit einem relativ begrenzten Umfang an Stationen eine räumliche Dichte zu erzeugen. Obwohl die Stationen, bis auf wenige Ausnahmen, innerhalb des avisierten Fokusbereichs angeordnet sind, sind deutliche Lücken

im Bestandsnetz erkennbar. Deutlich wird aber auch die bereits heute gelungene Verknüpfung des Stationssystems öffentlicher Leihfahräder mit dem ÖPNV. Hierfür spricht auch die Erkenntnis, dass sich rund 2/3 aller Stationen innerhalb einer Distanz von rund 350 m oder 5 min Fußweg zu einer S- oder U-Bahn-Haltestelle befinden.

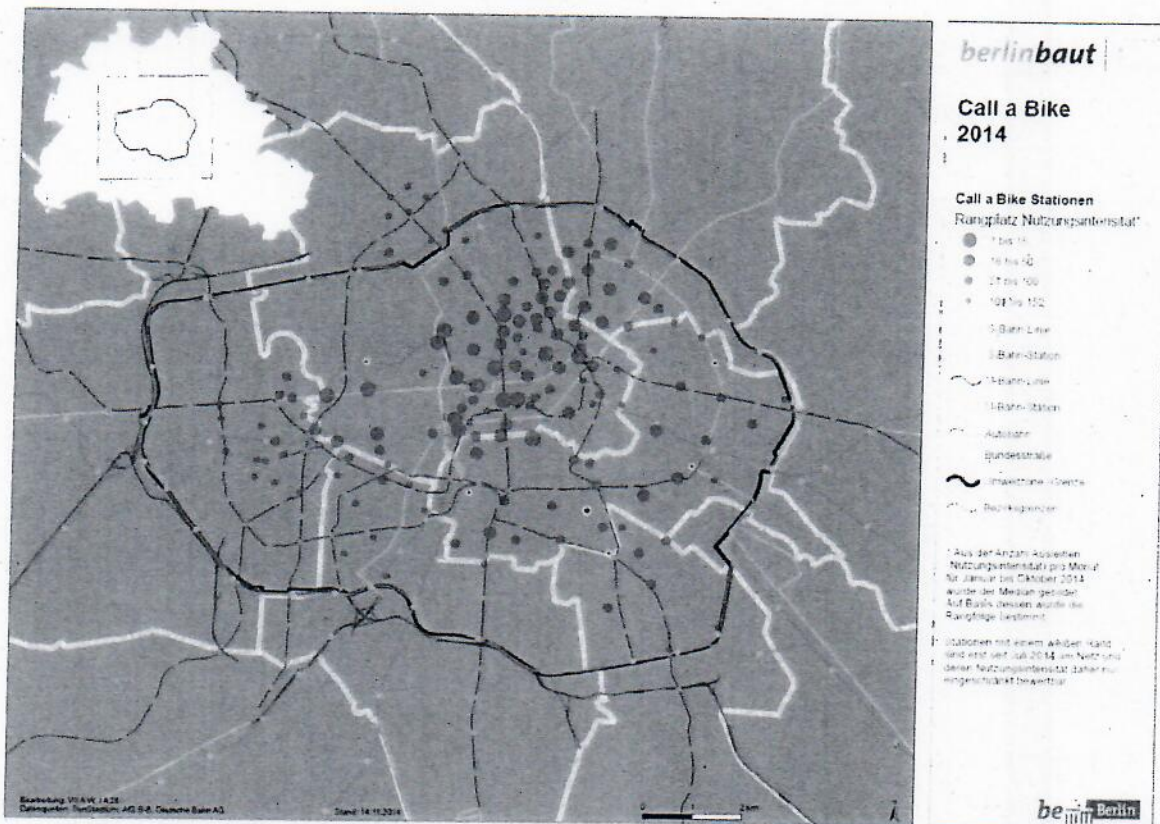
Karte 1: Status Call a Bike 2014; Verknüpfung mit dem ÖPNV



Stationen des Bestandsnetzes werden recht unterschiedlich genutzt (vgl. Karte 2), was sich u.a. aus folgenden Sachverhalten ableitet:

- Mikrostandort eher Resultat eines „generischen Standortwahlprozesses“ in Abstimmung zwischen aktuellem Betreiber und jeweiligem Bezirk;
- z. T. relativ „junge Standorte“, d. h. Errichtung im Jahr 2014;
- räumliche Einordnung als Lückenschluss im ÖPNV-Netz.

Karte 1: Status Call a Bike 2014; Stationsnutzung



Auch die Standorte des Kernnetzes können daher räumlich sowohl hinsichtlich des Makro- als auch des Mikrostandortes modifiziert werden. Entsprechende Abstimmungen zwischen AG und AN sind für den Verhandlungsprozess im Vergabeverfahren bzw. in der Errichtungsphase vorgesehen.

4 Auswahl der Standorte

In der ersten Stufe erfolgt die Standortauswahl für Stationen sowie die Vorklärung, ob ausgewählte Standorte generell realisiert werden können. Mittels der im Folgenden dargestellten Grundsätze sollen die Standorte unter Berücksichtigung der räumlichen und funktionellen Gegebenheiten bei der Auswahl neuer Standorte für Leihfahrradstationen im öffentlichen Raum im konkreten Teilraum geprüft und umgesetzt werden.

5 Berücksichtigung des Bestandsnetzes und des Standortkonzeptes für weitere, angebotene Stationen

Für die Systemstartphase wird von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt die Nutzung der bestehenden Stationsflächen angeregt. Für diese Flächen liegen bereits die notwendigen Genehmigungen als Flächen für Leihfahrradstationen vor. Hier ist – im Falle der Machbarkeit einer Stationserhaltung mit gleicher Flächeninanspruchnahme und vergleichbaren Charakteristika (insb. Tiefbauerfordernisse) – durch die jeweils zuständigen Bezirksämter lediglich die Genehmigung durch einen anderen Betreiber zu erteilen.

Für die von der Senatsverwaltung geforderte Erweiterung der Stationsinfrastruktur sind die vorgegebenen Suchräume maßgeblich (vgl. Anlage 5b), um bereits in dieser Phase eine möglichst bedarfsgerechte Abdeckung des Stadtgebiets mit Leihfahrradstationen zu erreichen. Ein Suchraum bildet dabei einen räumlich definierten Abschnitt ab (Ansatz über Suchquadrate, Kantenlänge 300 m, daher ca. 5 min Fußwegedistanz), innerhalb dessen eine Station an genehmigungsfähiger Stelle angesiedelt werden soll.

Das Standortkonzept wird stetig weiterentwickelt, um eine weitere Verdichtung und Ausweitung des öffentlichen Fahrradverleihsystems sinnvoll zu ermöglichen. Generell sollte der Abstand zwischen den Stationsstandorten im öffentlichen Raum 300 m nicht unterschreiten, um angesichts der erwarteten Stationsanzahl eine Balance zwischen einer flächendeckenden Systemverfügbarkeit und Dichte sicherzustellen. Bezogen auf einzelne Standorte mit mehreren Stationen (siehe oben) kann dieser Abstand im Einzelfall unterschritten werden. Generell können diese Zielabstände bei Bedarf im Rahmen der Leistungsstufen und in Abstimmung mit dem AG angepasst werden.

6 Lage im Straßennetz und in den Verkehrsströmen

Neue Leihfahrradstationsstandorte und optimierte Standorte für Stationen des Bestandsnetzes sollen vorrangig an Knoten des Netzes der Hauptverkehrsstraßen gesucht werden und einen direkten Bezug zu ÖPNV-Stationen bzw. Haltepunkten aufweisen. Gerade diese Räume sind heute bereits häufig intensiv genutzt. Insofern können, im Falle einer nicht erteilten Genehmigung auch Standorte in entfernteren Lagen und in untergeordneten Straßen nahe den Einmündungen zu Hauptverkehrsstraßen in Betracht gezogen werden.

Verkehrsströme potenziell Nutzender sollen in dieser Planung und räumlichen Anordnung berücksichtigt werden. Neben der Platzierung in der Nähe von ÖPNV-Haltestellen ist insbesondere eine räumliche Nähe zu POI's angestrebt ebenso wie die Errichtung von Stationen in Gebieten mit hohen Arbeits- und Wohndichten, um die Erreichbarkeit dieser Ziele im Umweltverbund zu verbessern.

Hierzu ist ergänzend anzumerken, dass die in Berlin bis Anfang 2015 gemachten Erfahrungen mit dem öffentlichen Leihfahrradsystem zeigen, dass in Einzelfällen ein identifizierter Standort ggf. auch mehrere Leihfahrradstationen beinhalten kann. Gerade die Standorte mit relativ breiten Straßenquerschnitten und großen räumlichen Entfernungen, die Nutzende andernfalls zurücklegen müssen, macht dieses Vorgehen in einigen Fällen sinnvoll. Somit ist bei der Wahl des Mikrostandorts eine jeweilige Anpassung an die lokalen Platzverhältnisse notwendig, bspw. durch die Anordnung mehrerer kleinerer Stationen.

Leihfahrradstationen sollen im Straßenraum für die Nutzenden möglichst gut auffindbar sein, entsprechende Lagen in mehreren Sichtachsen sollten daher bevorzugt werden.

Für Nutzende, die zu Fuß eine Leihfahrradstation ansteuern, sollen Umwege und Standorte hinter räumlichen Barrieren vermieden werden. Dieses Kriterium bedeutet aber nicht, dass ausschließlich prominente, im Vorfeld beschriebene Standorte im öffentlichen Raum infrage kommen. Stadtweit und im Teilraum werden Leihfahrradstationen auch über die App und Stationspläne gefunden, kleinräumig sollte eine gute Auffindbarkeit von der Straße oder dem Radweg aus und für Nutzende, die zu Fuß kommen, gewährleistet sein.

Leihfahrradstationen sollten möglichst so angelegt werden, dass von ihnen aus viele Fahrrichtungen wählbar sind und sie aus vielen Richtungen regelkonform angefahren werden können.

Neben der Erreichbarkeit der Stationen durch Nutzende ist ebenso sicherzustellen, dass Redistributionsfahrzeuge des Betreibers möglichst direkten Zugang haben.

7 Denkmal- und Stadtbildschutz

Für die neuen, allgemein zugänglichen Leihfahrradstationen in Berlin wird eine flächensparsame Dimensionierung und sensible Gestaltung (Farbgebung, Beschriftung) gemäß Leistungsbeschreibung vorgegeben, sodass sie das Straßenbild im Allgemeinen nur wenig beeinflussen werden.

Schon bei der Vorauswahl von Standorten soll der Bestand an Denkmälern, Denkmalbereichen und Gartendenkmälern sowie Erhaltungsbereichen berücksichtigt werden.

Standorte innerhalb besonderer historischer Ensembles, in Sichtachsen oder vor wichtigen Ansichten bedürfen besonderer Abstimmung und sind nur in Ausnahmefällen realisierbar.

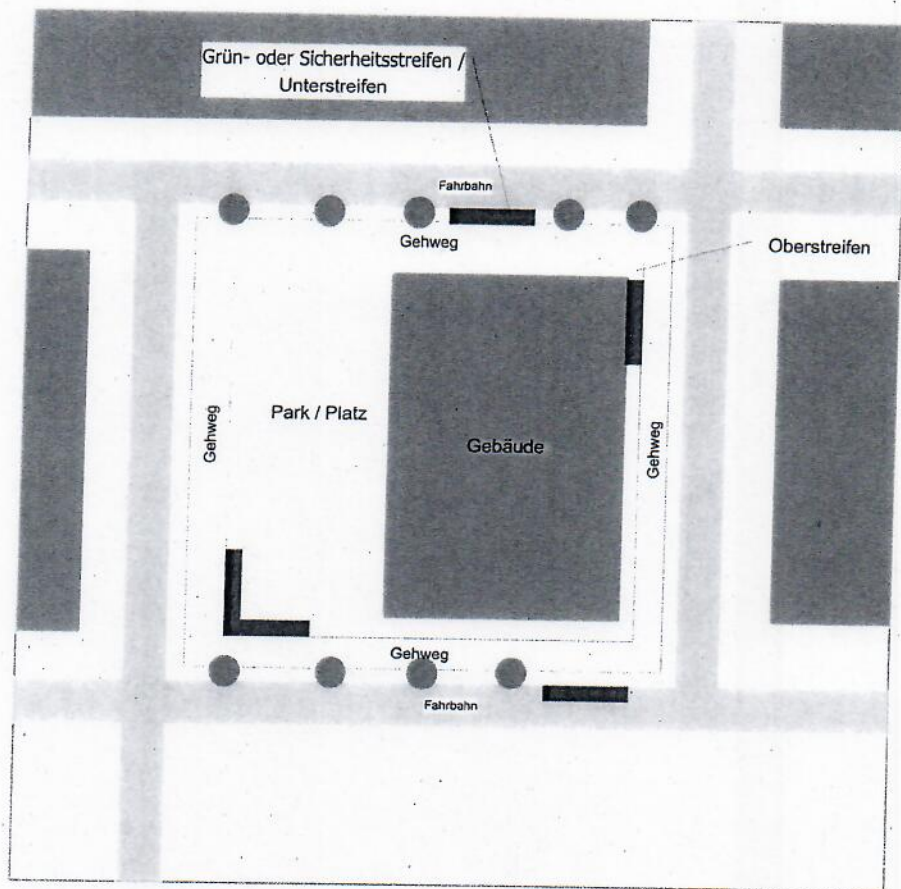
Der jeweils aktuelle Denkmalbestand kann der Webseite der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt entnommen werden (vgl. http://www.stadtentwicklung.berlin.de/denkmal/denkmale_in_berlin/); eine Erörterung mit der Fachbehörde erfolgt ggf. über den AG.

8 Konkrete Anordnung und Sicherung ausreichender Raumverhältnisse

Die Neuerrichtung einer Station im öffentlichen Raum beeinflusst oder verdrängt potenziell andere, bisher bestehende Nutzungen. Daher kann die Festlegung der Standorte nur nach ganzheitlicher Prüfung und konkreter Abwägung lokaler Belange erfolgen.

Für die konkrete Errichtung einer Leihfahrradstation im öffentlichen Raum sollen folgende Optionen entsprechend der nachfolgend dargestellten Reihenfolge (Reihenfolge stellt Priorisierung dar) geprüft werden:

1. Grün- oder Sicherheitsstreifen:
Integration in vorhandene Grün- oder Sicherheitsstreifen (1)
2. Gehweg:
Fahrbahnseitig auf Gehwegniveau im Bereich des Unterstreifens (2)
3. Gehweg:
Im rückwärtigen Bereich auf Fußwegniveau im Bereich des Oberstreifens (3)
4. Fahrbahn:
Randbereich auf Fahrbahnniveau
5. Platz / Park / Grünanlagen:
In den Randbereichen von Plätzen, Parks oder Grünanlagen (5)



Für die Anordnung der Stationen und Abstellplätze kommen je nach bestehender örtlicher Situation Aufstellungen längs oder senkrecht zum Fahrbahnrand infrage, wobei die angebotenen Modulgrößen und -designs entscheidend sind für den konkreten Platzbedarf. Flächen müssen neben dem erforderlichen Raum für abgestellte Räder sowie die Stationsinfrastruktur folgende Anforderungen erfüllen:

- Manövrier- und Wartebereiche für Nutzende;
- keine Schaffung von großen Barrieren für zu Fuß Gehende
- Vermeidung von Behinderungen für Dritte (z. B. Durchfahrbreite Reinigungsfahrzeuge);
- Erreichbarkeit für Redistributionsfahrzeuge.

Für die Errichtung einer Leihfahrradstation im Gehwegbereich ist ein genügend breiter Unterstreifen erforderlich, der einen Abstand zwischen Leihfahrradstation und Fahrbahnrand zulässt. Dieser hat die gefahrlose Möglichkeit der Entnahme eines Leihfahrrads, ohne Betreten der Fahrbahn, sicherzustellen. Für Fußgänger müssen genügend breite Gehbahnen vorgehalten werden (vgl. Hinweis aus Fußverkehrsstrategie). In einen vorhandenen Plattenbelag soll durch den Einbau einer Leihfahrradstation nicht eingegriffen werden. Generell sollte die Option für eine Erweiterbarkeit der Station gegeben sein.

Auch die Funktion von Radwegen im Gehwegbereich darf durch die Errichtung einer Leihfahrradstation nicht beeinträchtigt werden. Auch hier sind notwendige Abstandsmaße für das sichere Entleihen bzw. die Rückgabe ohne Betreten der Radwege einzuhalten. Bei beengten

Raumverhältnissen und Gehwegen, auf denen nur die Mitbenutzung durch Radfahrer gestattet ist, können abweichende Einzelfalllösungen erörtert werden.

Zu Einbauten im Unterstreifen wie Verteilerkästen, Briefkästen, Postboxen, Litfaßsäulen, Werbetafeln und Ähnlichem soll ein genügender seitlicher Abstand von nicht weniger als 100 cm, zu Straßenleuchten i. d. R. von 150 cm eingehalten werden. Auch Leitungen und unterirdische Einbauten sind bei der Standortwahl für Leihfahrradstationen zu berücksichtigen. Sie können in dieser Planungsstufe jedoch nur anhand von Abdeckungen, Schachtdeckeln und Ähnlichem erkannt werden.

Der einzuhaltende seitliche Abstand zu Straßenbäumen bestimmt sich im Falle von (allerdings gemäß Leistungsbeschreibung möglichst zu vermeidenden) Tiefbaumaßnahmen nicht nach dem Stamm, sondern nach dem Außenrand der Krone, da davon auszugehen ist, dass der schützenswerte Wurzelraum ebenso weit wie die Krone reicht. Sofern bei beengten Raumverhältnissen hiervon im Einzelfall abgewichen werden soll, ist eine gesonderte Genehmigung beim zuständigen Umweltamt des Bezirks anzufragen.

9 Ortsbesichtigung und Fotos

Da in dieser Planungsphase außer für Bestandsstationen kein detaillierter Lageplan vorliegt, können die vorgenannten Anforderungen nur im Rahmen einer Ortsbesichtigung ermittelt und fotografisch dokumentiert werden.

Für die Bestandsstationen liegt die Lage digital vor und kann als Shape-Datei beim AG abgefragt werden. Ebenso kann der Zugang zu einer Bilddatenbank angefragt werden, in der sämtliche Bestandsstationen fotografisch dokumentiert sind.

10 Lageplan

Als Lageplan im Rahmen der Vorprüfung kann ein Ausschnitt aus der amtlichen Liegenschaftskarte (ALK) verwendet oder eine ähnliche, geeignete Darstellung verwendet werden. Ausschnitte aus der ALK können auf der Webseite der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt nach Anmeldung kostenfrei als PDF-Dokument heruntergeladen werden.

Im Lageplan sind die angefragten Standorte bzw. Standortalternativen zu verorten.

11 Antrag auf Sondernutzungserlaubnis

Jede Nutzung des öffentlichen Straßenlandes über die üblichen Formen des Straßenverkehrs hinaus stellt eine Sondernutzung dar und bedarf einer gesonderten Erlaubnis.

Die Anträge für den Aufbau neuer Leihfahrradstationen sind generell an die für das Leihfahrradsystem zuständige Stelle der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt zu richten, welche die Anträge konsolidiert. Hier wird der Antrag vorgeprüft und an das zuständige Bezirksamt, Tiefbau- und Landschaftsplanungsamt, weitergeleitet.

Das örtliche/bezirkliche Tiefbauamt ist für die Erteilung der Sondernutzungserlaubnis zuständig.

Dem Antrag sind folgende Unterlagen beizufügen:

Anschreiben

In einem formlosen Anschreiben sind der Antragsteller, der Gegenstand des Antrags und der Standort zu bezeichnen. Für die Beschreibung des Standorts genügt in der Regel der Straßename mit dem Zusatz „vor Nr. XX“. Sondernutzungserlaubnisse werden personen- bzw. auf den Vorhabenträger bezogen erteilt. Ist die Erlaubnis erteilt, bleibt der Vorhabenträger Ansprechpartner und kann nicht mehr gewechselt werden.

Fotos

Für die Bezeichnung des Standortes sollen zwei bis drei Fotos eingereicht werden, die den Standort, die Ausstattung des Gehwegs sowie nach Möglichkeit die bestehende Beschilderung zeigen. Fotos aus der Vorprüfung können verwendet werden.

Übersichtsplan

Zur Verortung des Standortes soll der geplante Standort in einem Ausschnitt des amtlichen Liegenschaftsplans (ALK), Maßstab 1:1.000 verzeichnet werden. Planausschnitte aus der Vorprüfung (Stufe II) können erneut verwendet werden.

Lageplan

Aktuelle Lagepläne des Berliner Straßennetzes sind bei den bezirklichen Tiefbauämtern nur begrenzt verfügbar; die Auszüge aus der ALK sind nicht detailliert genug. Die einzureichenden Lagepläne im Maßstab 1:100 müssen daher gesondert angefertigt werden und sollen mindestens folgende Darstellungen umfassen:

- Angrenzende Bebauung mit Hausnummer,
- Gehwegbefestigungen (i. d. R. Oberstreifen, Unterstreifen, Gehbahn),
- Bordführung,
- Einbauten (Leuchten, Kästen, Masten, Bänke, Abdeckungen etc.),
- Bäume mit äußerer Begrenzung der Krone,
- bestehende Beschilderungen,
- Fahrbahn und Fahrbahnmarkierungen.

Die detaillierte Darstellung kann auf einen Umgriff von ca. 5 m beiderseits der beantragten Stellplätze und auf die Straßenmitte begrenzt werden. Als Format des Plans soll DIN A 3 gewählt werden.

Plan des Leitungsbestandes

Der Leitungsbestand (insbesondere Wasser, Abwasser, Gas, Elektro-, Telekommunikation, Daten, Fernwärme, Lichtsignalanlagen) sowie ggf. vorhandene unterirdische Einbauten sind bei den jeweiligen Eigentümern oder Betreibern aktuell abzufragen. Auf das Angebot der Infrastruktur eStraße GmbH, Berlin, (infrest) zur gebündelten und Web-basierten Abfrage des Leitungsbestandes wird verwiesen.

Antrag auf Aufgrabeerlaubnis

Liegt die Sondernutzungserlaubnis vor und sollen Tiefbauarbeiten durchgeführt werden, ist ggf. beim örtlich zuständigen Bezirksamt, Tiefbau- und Landschaftsplanungsamt eine Aufgrabeerlaubnis einzuholen.

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

Anlage 5b

Suchräume für Stationsstandorte

3

3

Call a Bike 2014

Call a Bike Stationen

bestehende Standorte

Nachfragepotenzial*

Top 3 Dezile

- 1. Dezil (n=178)
- 2. Dezil (n=179)
- 3. Dezil (n=180)
- 4.-10. Dezil (n=1.264)
- Nullwerte (n=107)

- S-Bahn-Linie
- U-Bahn-Linie
- Umweltzone (Grenze)
- Ortsteile

*je Raumeinheit (300 m x 300 m).

Das Potenzial ergibt sich aus den linear eingeflossenen Faktoren

(zunächst ungewichtet):

- Anzahl Hotels
- Anzahl Museen
- Anzahl Verwaltungsverfahren
- Anzahl Botschaften
- Anzahl Sporthallen
- Anzahl Einkaufszentren
- Anzahl U-Bahnhöfe
- Anzahl S-Bahnhöfe
- mittlere EW-Anzahl 2013 (standardisiert auf 0 bis 1)

