



Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung



NATIONALE
STADT
ENTWICKLUNGS
POLITIK

Umwelt
Bundes
Amt 
Für Mensch und Umwelt

Protokoll des Rückfragenkolloquiums

zum Modellversuch

„Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme“ –
Neue Mobilität in Städten

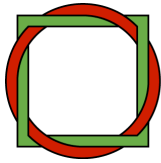
am 11. Mai 2009 in Berlin

Auslober: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Referat SW 24 Stadtentwicklung und Verkehr, Radverkehr

Projekträger: Umweltbundesamt
Referat I 3 1 Umwelt und Verkehr

Der Modellversuch steht unter dem Dach der Nationalen Stadtentwicklungspolitik
(www.nationale-stadtentwicklungspolitik.de).

Berlin, 15. 5. 2009



Wuppertal Institut
für Klima, Umwelt, Energie
GmbH



Durchführung des Wettbewerbs:

**Wuppertal Institut
für Klima, Umwelt und Energie GmbH**

Ansprechpartner/in:

Dr.-Ing. Oscar Reutter

Dipl.-Volkswirtin Christiane Beuermann

Thorsten Koska, M.A.

Deutsches Institut für Urbanistik GmbH

Ansprechpartner/in:

Dipl.-Volkswirt Tilman Bracher

Doris Reichel, M.A.

Inhaltsverzeichnis

1. Teilnehmer/innen des Rückfragenkolloquiums	4
2. Ablauf des Rückfragenkolloquiums	4
3. Ausführungen zum Hintergrund des Wettbewerbs	5
4. Darstellung des Wettbewerbsverfahrens	5
5. Beantwortung der Fragen.....	6
6. Anhang: Liste der Teilnehmer/innen	25

Dieses Protokoll zum Rückfragenkolloquium am 11.05.2009 wird am 15.05.2009 im Fahrradportal des Bundes (www.nrvp.de) veröffentlicht. Weitere Fragen können noch bis zum 15.05.2009 schriftlich gestellt werden. Die Antworten dazu werden ebenfalls im Fahrradportal veröffentlicht.

Dieses Protokoll sowie die weiteren Antworten werden Bestandteil der Ausschreibungsunterlagen.

1. Teilnehmer/innen des Rückfragenkolloquiums

a) Podium

Zur Erläuterung des Wettbewerbs und Beantwortung von Fragen nahmen auf dem Podium teil:

- Guido Zielke, Kirsten Bürger-Faigle, Inga Ahrens (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung - BMVBS; Auslober des Modellversuchs)
- Caroline Stöhr (Umweltbundesamt, Projektträger)
- Thomas Wehmeier (Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung; Evaluation des Modellversuchs)
- Christiane Beuermann, (Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie; Durchführung des Wettbewerbs)
- Tilman Bracher (Deutsches Institut für Urbanistik; Durchführung des Wettbewerbs)
- Dr. Axel Friedrich (Sachverständiger)
- Dr.-Ing. Oscar Reutter (Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie; Moderation)

b) Publikum

Eine Liste der Teilnehmerinnen und Teilnehmer ist dem Protokoll angehängt. Die Teilnahme am Kolloquium war freiwillig und ist keine Voraussetzung für die Wettbewerbsteilnahme.

2. Ablauf des Rückfragenkolloquiums

13.00 Uhr Eintreffen der Gäste

13.10 Uhr Begrüßung durch den Moderator

13.15 Uhr Einführung durch den Auslober

13.25 Uhr Vorstellung des Verfahrens

13.40 Beantwortung der schriftlich gestellten Fragen und weiterer Rückfragen Teil 1

- Formale Fragen zur Bewerbung
- Konzeptionelle Fragen zum Wettbewerb
- Fragen zu Förderbedingungen / Finanzierung

14.30 Pause

15.00 Beantwortung der schriftlich gestellten Fragen und weiterer Rückfragen Teil 2

- weitere Rückfragen zu Förderbedingungen / Finanzierung
- Fragen zur Evaluation
- weitere Rückfragen zur Ausschreibung insgesamt

16.00 Schlusswort Auslober

Für das Protokoll verantwortlich: Wuppertal Institut / Deutsches Institut für Urbanistik

3. Ausführungen zum Hintergrund des Wettbewerbs

Herr Zielke erläutert den Hintergrund des bundesweiten Wettbewerbs. Der Auslober möchte mit der Suche nach intelligenten und innovativen Konzepten für die Verknüpfung des Radverkehrs mit dem Öffentlichen Personenverkehr die Nutzung des Fahrrades steigern und so die Ziele des Nationalen Radverkehrsplans umsetzen.

Dabei stelle sich die Frage, inwieweit von den Erfahrungen in anderen europäischen Städten gelernt werden könne. Einerseits seien die Bedingungen in Deutschland sehr verschieden von denen in Städten wie z.B. Paris, in denen Fahrradverleihsysteme sehr erfolgreich sind. Andererseits habe die starke Resonanz in der Öffentlichkeit eine Dynamik entfacht, die auch in Deutschland nutzbar sein könnte.

Der Modellversuch möchte daher besonders innovative Vorhaben anstoßen. Dabei gehe es neben der Förderung des Radverkehrs auch um die Renaissance der Innenstädte, die ohne einen verbesserten Rad- und Fußverkehr nicht denkbar sei, sowie um die Stärkung des Umweltverbundes insgesamt.

Um innovative Projekte zu erhalten, sei der Wettbewerb neben Groß- und Mittelstädten auch kleineren Gemeinden sowie Landkreisen geöffnet worden. Alle haben gleiche Chancen im Wettbewerbsverfahren.

Wichtig für die Beteiligung an der Ausschreibung seien nicht in erster Linie z.B. die Kennzahlen zur verkehrlichen oder haushalterischen Situation; diese dienen der Jury dazu, sich zunächst ein Bild über das eingereichte Konzept zu machen.

Im Mittelpunkt soll vielmehr das Innovationskonzept sowie eine sinnvolle Verknüpfung des Fahrrades mit dem Öffentlichen Verkehr stehen, um es als gleichberechtigtes Verkehrsmittel der Mobilitätskette zu etablieren. Diese Verknüpfung - letztendlich mit gemeinsamer Tarifierung - gebe es weltweit noch nicht.

Der Sachverständige Dr. Friedrich erwähnt die Vorbehalte, die es bei vielen ÖV-Betreibern gegenüber die Förderung des Radverkehrs gäbe, da sie befürchten, Fahrgäste zu verlieren. Statt dessen gebe es aber Win-Win Situationen - beide Bereiche, der Radverkehr und der ÖV – könnten dabei zu Lasten des MIV gewinnen. Daher sollen beide gestärkt werden. Einige ÖV-Betriebe klagten auch über eine Überlastung durch Fahrradmitnahme. Auch hier könne es positive Effekte geben, dass bei einer Koppelung die Entlastung des ÖVs in der Fahrradmitnahme erreicht wird. Ziel sei daher, beide gemeinsam zu stärken.

4. Darstellung des Wettbewerbsverfahrens

Christiane Beuermann erläutert das weitere Verfahren zum Wettbewerb.

Das Auswahlverfahren besteht aus drei Stufen: Vorprüfung, Jurysitzung, sowie Ausloberentscheid. Die Vorprüfung der eingegangenen Wettbewerbsbeiträge erfolgt durch das Wuppertal Institut und durch vom BMVBS berufene externe Sachverständige anhand der in der Ausschreibungsunterlage angegebenen Auswahlkriterien. Die Vorprüfer werden in der Jurysitzung am 14. Juli der Fachjury die Wettbewerbsbeiträge vorstellen und ihre Einschätzungen erläutern. Die Rangordnung der zu fördernden Modellprojekte wird von der Fachjury anschließend festgelegt. Der Auslober trifft seine Auswahl auf der Grundlage der Rangordnung der Fachjury.

Die Förderentscheidung des Auslobers wird den Teilnehmern im August 2009 mitgeteilt. Die Maßnahme kann nach erfolgter Bewilligung durch den Auslober begonnen werden. Als Voraussetzung zur Bewilligung ist ein förmlicher Zuwendungsantrag gemäß Richtlinie zur Förderung von Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans vom 1.6.2005 beim BMVBS Referat SW 24 einzureichen.

5. Beantwortung der Fragen

Die einfach nummerierten Fragen wurden vor dem Kolloquium schriftlich eingereicht, die mit Kleinbuchstaben ergänzten Fragen wurden auf dem Kolloquium mündlich gestellt.

	Frage (<i>kursiv: inhaltsgleiche Frage, die von anderen Anfragenden gestellt wurde</i>)	Antwort
Formale Fragen zur Bewerbung		
1	In Kapitel b) dd wird die Darstellung der Zuständigkeit gefordert. Sind damit die Strukturen im ÖV oder auch innerhalb der Verwaltung sowie der Genehmigungsbehörde bei Radverkehrsprojekten gemeint? (<i>Sollen neben den Zuständigkeiten im ÖPNV auch die Zuständigkeiten beim Radverkehr dargelegt werden?</i>)	Unter b) dd) sollen auch die Zuständigkeiten innerhalb der Verwaltung sowie der Genehmigungsbehörde für Radverkehr dargestellt werden.
2	Was ist unter dem Modellgebiet zu verstehen - das Stadtgebiet oder der Aktionsradius der einzelnen Stadt?	Das Modellgebiet ist das Gebiet, in dem die Fahrräder entliehen werden können. Dieses kann kleiner, gleich oder größer als Stadtgebiet sein. Der Aktionsradius ist hier nicht gemeint.
3	Wie detailliert muss das Betreiberkonzept und das technische System entwickelt sein? Um konkrete Angaben zu machen, müssten eigentlich schon Vorgespräche mit möglichen Betreibern/Anbietern erfolgt sein. Stehen diese Gespräche nicht im Widerspruch zur Definition vom "Vorhabensbeginn"? (<i>Wie detailliert soll das Betriebskonzept dargestellt werden, ohne dass schon ein Betreiber feststeht und damit schon der Start des Projektes erfolgt ist?</i>)	Es soll die Grundidee des Konzeptes (hier: grundsätzliche Eigenschaften von Betreiberkonzept und technischem System) für die Auswahljury nachvollziehbar dargestellt werden. Die zur Konzepterstellung notwendigen Vorgespräche stellen keinen Vorhabensbeginn dar.
3a	Sollen auch technische Neuentwicklungen dargestellt werden können, die dann erst nach Vorhabensbeginn wirklich umgesetzt werden?	Ja.
4	Wie ausführlich soll die Darstellung von Informationskonzept und städtebaulicher Einpassung der Stationen erfolgen? (<i>Wie ausführlich soll die Darstellung des Informationskonzeptes erfolgen? Wie detailliert werden zudem Aussagen zur städtebaulichen Einpassung der Stationen erwartet?</i>)	Es soll die Grundidee des Konzeptes (hier: grundsätzliches Informationskonzept und ggf. Berücksichtigung städtebaulicher Aspekte) für die Auswahljury nachvollziehbar dargestellt werden. Der Gesamtumfang der Bewerbung ist mit 15 Seiten vorgegeben und gibt einen Hinweis auf den Detaillierungsgrad der einzelnen Angaben.

5	Genügt für den "letter of intent" ein politischer Beschluss?	Für den "Letter of intent" ist ein politischer Beschluss hinreichend.
5a	Ein Letter of Intent ist m.E. nach "weniger" als ein politischer Beschluss, d.h. unter LOI verstehe ich, dass eine hochrangiger kommunalpolitischer Vertreter, z.B. ein technischer Beigeordner, die Teilnahme zunächst einmal bestätigt. Der politische Beschluss könnte dann auch in der zweiten Phase, also nach dem 17.6., eingeholt werden?	Ja, diese Interpretation ist richtig.
6	Sind vertragliche Vereinbarungen zwischen den Projektpartnern zum 17.06.2009 erforderlich oder sind LOIs hinreichend ?	Für die Bewerbung ist kein Vertrag zwischen den Projektpartnern notwendig, Letters of Intent sind hinreichend.
7	Inwieweit bedeutet das Fehlen von Grundlagen / Datenquellen einen Ausschluss der Bewerbung aus formalen Gründen?	Die Angaben sollten so gut wie möglich gemacht werden; nicht oder nur lückenhaft gemachte Angaben, etwa zu Modal Split, sind grundsätzlich kein Ausschlussgrund, werden aber - soweit notwendig - in der Bewertung berücksichtigt.
8	Gibt es für Kleinstädte eine Lockerungsmöglichkeit bestimmter Formalia, wenn ja welche? Welche formale Grundlagen, auch in Bezug auf das Vorliegen bereits erhobender Daten, sehen Sie bei kleineren Städten als zwingend an?	Für Kleinstädte gelten grundsätzlich die gleichen formalen Anforderungen. Lückenhafte Angaben sind grundsätzlich jedoch kein Ausschlussgrund, werden aber - soweit notwendig - in der Bewertung berücksichtigt.
9	Was ist unter "Referenzen" in Kapitel 3, S. 6, zu verstehen (<i>Wessen Referenzen sind in Punkt 3 auf Seite 6 im Aufzählungspunkt 5 gefordert und was sollen sie enthalten?</i>)	Als Referenzen sind bereits durchgeführte Projekte und andere qualifizierende Verweise auf Veröffentlichungen u.ä. der Bewerber und Projektpartner anzugeben.
10	Was ist mit den "städtebauliche Grundsätzen" gemeint? Sollen detaillierte Lagepläne mit den Standorten im Maßstab 1:500 eingereicht werden?	Gemeint ist die stadtverträgliche Ausgestaltung der erforderlichen Infrastruktur (Abstellanlagen, Stellplätze, Ticketautomaten u.ä.), d.h. die qualifizierte räumliche und gestalterische Einbindung in das Stadtbild des Modellgebietes. Gefordert ist eine Übersichtskarte, aus der die Struktur des gesamten Verleihnetzes ersichtlich wird. Detaillierte Lagepläne können bei Bedarf beigefügt werden.
10a	Die städtebaulichen Grundsätze sollen also verbal dargestellt werden, d.h. es soll eine "Rahmendarstellung" (z.B. "Wo sind die Standorte") erfolgen, aber ansonsten sollen die Grundsätze verbal beschrieben werden?	Ja.

<p>11</p>	<p>In welcher Form sollen Angaben zum Verkehrshaushalt gemacht werden, wenn kein kommunaler "Gesamtverkehrshaushalt" oder "Radverkehrshaushalt" ausgewiesen ist? <i>(Die Stadt X hat keinen "Gesamtverkehrshaushalt"? Sollen die Ausgaben aller verkehrlichen Projekte ausgewiesen werden? Wenn der städtische Haushalt bislang keinen Gesamtverkehrshaushalt ausweist und auch die Ausgaben für den Radverkehr bisher nicht getrennt ausgewiesen wurden, weil der Radverkehr integrierter Bestandteil der städtischen Verkehrsplanung ist, muss dies dann als Voraussetzung für die Teilnahme am Wettbewerb gesondert ermittelt werden? In welcher Form soll dies erfolgen?)</i></p>	<p>Es sollen so detaillierte Angaben gemacht werden, wie dies aus den vorliegenden Haushaltsunterlagen möglich ist; es ist keine gesonderte Ermittlung notwendig.</p>
<p>12</p>	<p>In welcher Weise sollen Nutzerzahlen, verkehrliche und Klimawirkungen (Kapitel 3 f, aa) abgeschätzt werden? Sollen dies Zielwerte sein? Können auch Erfahrungswerte bestehender Systeme herangezogen werden? <i>(Können im Hinblick auf "Nutzerwerte" auch Erfahrungswerte bestehender Fahrradverleihsysteme zur Abschätzung eingesetzt werden? Wie sollen die Nutzerzahlen ermittelt werden, oder soll es sich um Zielwerte handeln? In welcher Art und Weise sollen verkehrliche und klimaschutzfördernde Wirkungen abgeschätzt werden? Wie detailliert sollen Aussagen zu den verkehrlichen und Klimawirkungen des Systems ausgearbeitet werden?)</i></p>	<p>Nutzerzahlen, verkehrliche Wirkungen und klimaschutzfördernde Wirkungen sollen überschlägig und realistisch abgeschätzt werden. Als Grundlagen können auch Erfahrungswerte bestehender Fahrradverleihsysteme dienen.</p>
<p>13</p>	<p>Wie soll das Formblatt mit der Kurzdarstellung ausgefüllt werden, wenn mehrere Modellgebiete - innerhalb einer Kommune oder aus unterschiedlichen Kommunen - geplant sind? <i>(Kurzdarstellung f. Anlage bezieht sich aus unserer Sicht auf ein Modellgebiet. Wie soll Bewerber verfahren, wenn mehrere Modellgebiete innerhalb einer Kommune oder auch aus unterschiedlichen Kommunen geplant sind? Kurzdarstellung für jedes Modellgebiet? / Bezieht sich das Datenblatt bei kooperierenden Kommunen auf die einzelnen teilnehmenden Kommunen oder soll ein gemeinsames Datenblatt eingereicht werden? / Wenn sich z.B. ein Bewerberkonsortium von mehreren Städten mit einem Verkehrsverbund gemeinsam als Region bewerben möchte, müssen die Formblätter jeweils von jeder einzelnen Stadt ausgefüllt werden und außerdem noch für das Verbundgebiet?)</i></p>	<p>Es soll ein gemeinsames Formblatt eingereicht werden, in dem die Angaben für die einzelnen Modellgebiete mit a),b) c) in den einzelnen Feldern gegliedert sind und als letzter Punkt jeweils eine Gesamtsumme angeben wird.</p>

14	Muss bei einer Partnerschaft mehrerer Städte eine der Städte federführend sein?	Dies ist nicht zwingend notwendig. Dem Auslober ist jedoch bei einem Verbund mehrerer Kommunen ein verantwortlicher Ansprechpartner zu nennen. Falls die Projektidee zur Förderung ausgewählt wird, wäre eine wesentliche Fördervoraussetzung eine schriftliche Kooperationsvereinbarung der Partner.
15	Ist es möglich, die im Text formulierten Bewertungskriterien in einer Reihenfolge ihrer Bedeutung und ggf. bezüglich einer angestrebten Wichtung entsprechend aufzulisten? Falls ja, wie sähe diese Auflistung konkret aus? Falls nein: warum nicht?	Eine Reihenfolge im Sinne einer Gewichtung der Auswahlkriterien wird nicht angegeben, um dem Auswahlprozess der Fachjury nicht vorzugreifen.
16	Für die Übertragbarkeit des Modellvorhabens erscheinen uns ein modellhafter Prozess und die Flexibilität des Projektaufbaus sowie die Anschlussfähigkeit des technischen Systemansatzes für die lokalen Bedingungen vor Ort als eine wesentliche Erfolgsvoraussetzung. Ist dies in den vorab definierten Auswahlkriterien weniger ein Aspekt? Oder soll dies als selbsterklärende Voraussetzung z.B. in der Wirtschaftlichkeit der Maßnahme oder der Vorbildeignung enthalten verstanden werden?	Ja, die Übertragbarkeit des Modellvorhabens ist im Auswahlkriterium "Vorbildeignung" implizit enthalten.
17	Sowohl innerstädtische Kfz-Fahrten auf kurzen Distanzen sollen durch ein Leihfahrradsystem ersetzt werden wie auch eine enge Koppelung an wesentliche ÖPNV-Haltestellen hergestellt werden. Welches dieser beiden Ziele wird als bedeutender angesehen?	Die Koppelung des Fahrradverleihsystems an den ÖV ist das Hauptziel des Modellversuchs. Die weiteren Ziele (Klima- und Umweltschutz, Lärminderung etc.) unterliegen der lokalen Interpretation durch die Bewerber.
18	Sofern aufgrund obiger Bedingung noch keine Vereinbarung mit einem Anbieter eines Fahrradverleihs getroffen werden konnte, können in Teilbereichen nur Zielvorstellungen hinsichtlich der technischen Ausstattung und der Informations- und Kommunikationstechnologie geäußert werden. Ist das ausreichend? Wie soll sich das quantitativ in einem Förderantrag niederschlagen (Kostenermittlung nicht belastbar)?	Die Angabe von Zielvorstellungen ist für die Bewerbung ausreichend. Im Zuwendungsantrag sind die voraussichtlichen Ausgaben bzw. Kosten mindestens mit inhaltlich fundierten Planzahlen dann zu unterlegen.
19	Können Sie mir behilflich sein, entsprechende weitere (kommunale) Partner zu finden? <i>(Wie finden potentielle Anbieter der Produkte und des Verleihsystems zueinander, um ein optimales Konzept vorzustellen? Gibt es Listen von qualifizierten Beratern, die das Ministerium herausgibt und an die sich die Konsortialpartner/Antragsteller wenden können?)</i>	Bei der Vermittlung von Projektpartnern oder Beratern kann der Auslober nicht behilflich sein.

Konzeptionelle Fragen zum Wettbewerb		
20	Gibt es bereits eine Vorstellung der minimalen Anforderungen der Integrationstiefe und –form der Leihfahrradsysteme in das ÖV-System? (Bestehen Mindestanforderungen hinsichtlich der Integration des Leihfahrradsystems in den ÖPNV?)	Über die in den Ausschreibungsunterlagen genannten Rahmenbedingungen hinaus gibt es keine Mindestanforderungen an die Integration des Leihfahrradsystems in den ÖV. Der Innovationsgehalt des Projektes ist auch mit Blick auf das Niveau der Integration von ÖV und Fahrrad ein aus Sicht des Auslobers wesentliches Auswahlkriterium (vgl. auch Antwort zu Frage Nr. 17).
20a	Ein Verkehrsverbund muss nicht Besteller des Leihfahrradsystems sein?	Nein, auch die Kommune kann Besteller des Leihfahrradsystems sein.
21	Wie hoch muss der modal split im ÖPNV sein ? Wird nur der Anteil ÖV betrachtet oder der Anteil des Umweltverbundes ? Werden ländliche Räume anders bewertet als Großstädte ?	Es gibt keine Festlegung des Auslobers, wie hoch der Anteil des Modal Split sein muss. Der Auslober prüft, bei der Bewertung des Angebots den Anteil des Umweltverbundes mit einzubeziehen; Ländliche Räume werden nicht anders bewertet als Großstädte. Es wird dazu ermuntert, den innovativen Charakter des Projekts zu betonen.
21a	Sie sagten, dass ggf. der Anteil des Umweltverbunds bei der Bewertung mit berücksichtigt wird. Ist denn ein hoher oder ein niedriger Anteil des ÖV oder Umweltverbundes positiv oder negativ, wenn ich anschließend mit dem neuen System einen hohen Anteil erreichen kann?	Das hängt sehr stark von den lokalen Verhältnissen ab und lässt sich nicht pauschal beantworten.
21b	Es gibt in Landkreisen niedrigere ÖV Werte als in Großstädten. In der Ausschreibung steht aber, dass hohe ÖV-Werte gewünscht seien.	Bei einem geringen Anteil des ÖV am modal split in einem Landkreis gilt die Aussage zur Innovationskraft besonders. In der Bewerbung sollte die Innovationskraft des Projekts deshalb besonders betont werden. Die Bewerbung würde daher nicht im Vorhinein ausgeschlossen werden.
22	Können auch Vermietsysteme in ländlichen Räumen (z.B. Landkreisen) im Rahmen des Modellversuchs gefördert werden?	Ja, auch Vermietsysteme in ländlichen Räumen, z.B. Landkreisen, können gefördert werden.
23	Welche Koordination ist bundesweit zur Herbeiführung eines einheitlichen Tarif- und Zugangssystems für öffentliche Leihfahrräder vorgesehen?	Ob und in welcher Form eine Koordination des Bundes erfolgt, ist noch offen. Sofern das System für eine Kooperation mit anderen Fahrradverleihsystemen geöffnet werden kann, ist dies auszuführen.
24	Wie konkret soll das Zusatzmodul "pedelec" bearbeitet werden?	Neben den rein muskelbetriebenen Fahrrädern wird in mindestens einer geeigneten Stadt, Gemeinde oder Region auch ein innovativer Modellversuch mit pedelecs gefördert. Die Bewerbung mit Baustein pedelecs ist kein Muss. Wenn der Bewerber einen Zusatzbaustein pedelecs anbietet, muss dieser für die Auswahljury detailliert und nachvollziehbar ausgearbeitet sein.

25	Kann in einer Stadt mit besonderer Topographie ein Pedelec-System als alleiniger Bewerbungsbestandteil teilnehmen?	Ja, aus Sicht des Auslobers kann in einer Stadt mit besonderer Topographie das Pedelec-System alleiniger Bewerbungsbestandteil sein.
26	Der Pedelec-Einsatz als gesonderter Bestandteil des Modellversuchs lässt sich ergonomisch (Steigung, Wind) als auch von der Zielgruppe (Senioren) her begründen. Bestehen hierfür spezifische Fördervoraussetzungen, z.B. auch für die technische Weiterentwicklung entsprechend den lokalen Marktchancen?	Nein, im Rahmen der Förderrichtlinie Radverkehr bestehen keine spezifischen Fördervoraussetzungen.
27	Angesichts eines sehr ausgeprägten Jahresgangs des Verkehrsaufkommens wie auch der Tagesbevölkerung insgesamt: inwieweit ist das Modellvorhaben als Ganzjahresangebot intendiert – oder eher auf die saisonalen Verkehrsvolumina zur Verkehrsverlagerung fokussiert?	Grundsätzlich sollen Ganzjahresangebote bereitgestellt werden; bei touristisch ausgerichteten Fahrradverleihsystemen ist ein nur saisonales Angebot jedoch möglich.
28	Sind Fahrradvermietsysteme für überwiegend touristische Zielgruppen förderfähig?	Ja, Fahrradvermietsysteme für überwiegend touristische Zielgruppen sind förderfähig.
29	Ist gewünscht, dass die volle Laufzeit von drei Jahren ausgeschöpft wird oder werden auch Projekte mit einjähriger Laufzeit berücksichtigt?	Die Laufzeit ist sinnvoll zu planen. Eine Mindestbeschränkung ist seitens des Auslobers nicht vorgesehen.
30	Muss mit Beginn des Vorhabens direkt die Umsetzung beginnen?	Nein, die Umsetzung muss nicht direkt mit Vorhabensbeginn anfangen.
31	Ist ein späterer Förderbeginn möglich, wenn die tatsächlichen Kosten erst nach der Ausschreibung feststehen?	Der konkrete Förderbeginn wird im Bewilligungsbescheid festgelegt. Grundlage des Bescheides ist ein bewilligungsfähiger Antrag. In dem Zuwendungsantrag sind die geplanten Ausgaben bzw. Kosten unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten mit fachlich fundierten Kalkulationen zu schätzen bzw. bereits feststehende Ausgaben konkret zu kalkulieren.

Fragen zu Förderbedingungen / Finanzierung		
32	Nach unseren Erfahrungen handelt es sich laut EU-Recht um eine Dienstleistungskonzession, die zumindest im Amtsblatt veröffentlicht werden muss - dafür ist die Frist aber zu kurz. Wenn also die Veröffentlichung nicht rechtzeitig erfolgen kann, fällt man dann aus dem Kreis der Bewerber? Wenn nein, wie soll sich das quantitativ in einem Förderantrag niederschlagen (Kostenermittlung nicht belastbar)?	Die Kommunen sind in der Wahl und Ausgestaltung der Kooperationsformen frei, der Auslober macht über die in den Ausschreibungsunterlagen genannten Rahmenbedingungen hinaus keine Vorgaben. Die Kommunen müssen den Gestaltungsfreiraum bzw. die (EU-)Vorgaben selbst rechtlich prüfen. Sollte eine entsprechende Prüfung Maßnahmen (wie z.B. Veröffentlichungen im EU-Amtsblatt) erforderlich machen, führt dies bei Überschreitung der Bewerbungsfrist nicht automatisch zum Ausschluss. Die voraussichtlichen Ausgaben bzw. Kosten sind dann zu schätzen.
32a	Die Antwort auf Frage 32 ist unbefriedigend, da die Kommune vorher klären müsste, was nach EU-Recht erforderlich ist.	<p>Diese Prüfung kann den Bewerbern vom Auslober nicht abgenommen werden, da es verschiedene Möglichkeiten der Kooperation gibt: Es kann Kommunen geben, die ein System selbst betreiben wollen. Diese müssten dann EU-rechtlich keine Ausschreibung machen. Es besteht aber auch die Möglichkeit, dass nicht die Kommune selbst, sondern ein Fahrradverleiher in Kooperation mit der Kommune ein Konzept einreicht. Dann gelten bei der späteren Förderung beihilferechtlich andere Vorschriften und andere Förderquoten – d.h., je nach Bewerberkonstellation können andere einschlägige Paragraphen und Förderquoten gelten.</p> <p>Nach der "Richtlinie zur Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des NRVP" können investive wie auch nicht-investive Maßnahmen bis zu 80% gefördert werden. Die tatsächliche Förderquote hängt jedoch von der Kooperationsform des Antragstellers ab: Stellt ein Unternehmen den Zuwendungsantrag und schließt eine Kooperation mit einer Kommune ab, dann ist nur noch eine Förderquote bis zu 50% möglich.</p> <p>Daher gilt, dass die Entscheidung über die Kooperationsform durch den Bewerber bzw. die Kommune selbst getroffen werden muss. Für die Entscheidung, welche Projekte durch das BMVBS modellhaft gefördert werden, spielt dies jedoch keine vorrangige Rolle, da es sich um einen Konzeptionswettbewerb handelt, in dem nach guten Ideen und nicht nach möglichst günstigen Förderquoten gesucht wird.</p> <p>Es ist dem Auslober bewusst, dass die Zeit für die Antragstellung relativ kurz ist. Dies wird aber im Zuwendungsverfahren wieder ausgeglichen, Hier werden bei dem die Kommunen ausreichend Zeit haben, um den Zuwendungsantrag zu stellen. Eine grundsätzliche Änderung der Konzeption ist dann aber nicht mehr möglich.</p>

32b	In den Förderrichtlinien steht, dass der Bundesrechnungshof zur Prüfung berechtigt ist. Wenn es sich bei der Antragstellung aber um Schätzkosten handelt, kann die Stadt dann im Nachhinein u.U. zur Rechenschaft gezogen werden?	Wenn bei der Antragstellung die Kosten nicht eindeutig feststehen, sind diese zu schätzen. Bei der Projektdurchführung sind dann jedoch die tatsächlichen Kosten abzurechnen.
33	Geht das BMVBS ebenfalls von der Notwendigkeit einer europaweiten Ausschreibung aus?	Als öffentliche Auftraggeber sind Kommunen verpflichtet, Aufträge nach dem öffentlichen Vergaberecht zu vergeben. Inwieweit diese Bekanntgabe und Ausschreibung auch europaweit durchzuführen ist, hängt vom geschätzten Auftragswert ab. Dies kann der Auslober für die einzelnen möglichen Modellprojekte nicht beurteilen.
34	Ist der Zeitrahmen für eine (europaweite) Ausschreibung bereits in der Laufzeit des Modellversuchs berücksichtigt?	In der verfügbaren Projektlaufzeit (bis Ende 2012) können auch Zeiten für öffentliche Ausschreibungen berücksichtigt werden.
35	Sind die Kosten für ein solches (europaweites Ausschreibungs-) Verfahren förderfähig?	Förderfähig sind alle Ausgaben, die zur Erreichung des Zuwendungszwecks notwendig sind und innerhalb der Projektlaufzeit anfallen. Dies gilt auch für Ausgaben bzw. Kosten für ein Ausschreibungsverfahren.
36	Das Modellprojekt ist für einen Förderzeitraum von 36 Monaten angelegt. Für den Fall, dass das Modell nach dem Wegfall der Förderungen nicht mehr weitergeführt werden kann, was geschieht mit den Kosten für eventuell geförderte Sachinvestitionen (s.o.), wie werden sie verrechnet? Sind Abschreibungskosten anteilmäßig geltend zu machen? Sind die geltenden Abschreibungsfristen bindend? Sind Investitionen als Gesamtbetrag ansetzbar?	Im Falle der Förderung auf Ausgabenbasis können Anschaffungs- bzw. Herstellungsausgaben in voller Höhe angesetzt werden. In diesem Fall wird nach Abschluss des Projektes über die weitere Verwendung der Investitionen entschieden. Im Rahmen der Zuwendung werden dabei folgende Alternativen angeboten: Nach Ablauf der Projektlaufzeit sind die Gegenstände für andere "wissenschaftliche" Arbeiten zu verwenden oder dem Bund oder einem Dritten (mit vorheriger Genehmigung des Bundes) zu übereignen oder zu veräußern. Bei Veräußerung ist der Bund am Teil des Erlöses, der sich aus dem Verhältnis der ursprünglichen Zuwendung zu den Gesamtausgaben für den zu Lasten der Zuwendung beschafften Gegenstand ergibt, zu beteiligen oder deren Restwert abzugelten. Sofern ein Zuwendungsantrag auf Kostenbasis gestellt wird, können projektspezifische Investitionen im Rahmen kalkulatorischer Abschreibung zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten anteilig im Rahmen der Laufzeit in den Projektkosten kalkuliert werden. Geltende Abschreibungsfristen (betriebsgewöhnliche Nutzung bzw. AfA-Tabellen des Bundessteuerblattes) sind bindend. Investitionen sind dann nicht als Gesamtbetrag ansetzbar.
36a	Bei Fahrrädern beträgt die Abschreibungsfrist 5 Jahre? Ist diese bindend?	Ja.

37	Wie wird die Förderhöhe (prozentual als Anteil an der Gesamtsumme des jeweiligen Projekts und absolut) voraussichtlich bemessen?	Es erfolgt grundsätzlich eine Projektförderung im Wege der Anteilsfinanzierung. Bemessungsgrundlage für Zuwendungen sind die zuwendungsfähigen gesamten projektbezogenen Ausgaben oder Kosten.
38	Wie hoch ist die Förderquote ? Gibt es differenzierte Förderquoten, z.B. für Universitäten, Kommunen und Privatwirtschaft ?	Gemäß der Förderrichtlinie Radverkehr können von den zuwendungsfähigen Kosten bzw. Ausgaben bis zu 80 % als nicht rückzahlbarer Zuschuss gewährt werden. Zuwendungen an die gewerbliche Wirtschaft werden im Rahmen dieses Modellprojektes bis zu 50 % gefördert.
38a	Welche Förderquoten gelten bei Antragstellern öffentlichen Rechts (z.B. Verkehrsverbünde)?	Die Frage kann nicht hypothetisch und generell beantwortet werden. Eine Antwort kann nur für konkrete Fälle gegeben werden, da es "Sondertatbestände" – z.B. für Universitäten – gibt.
38b	Die Berliner Verkehrsbetriebe sind ein solcher Antragsteller öffentlichen Rechts. Welche Förderquoten gelten in diesem Fall?	Auch diese Frage ist eine hypothetische, die nicht beantwortet wird: In Berlin gibt es bereits ein Pilotprojekt, bei dem die BVG mittelbar über das Land Berlin Kooperationspartner ist. D.h. auch die BVG müsste bei einem weiteren eigenen Antrag eine besondere Innovation herausstellen. Bei der Auswahl von Modellprojekten ist jedoch nicht die Förderquote, sondern die Innovation ausschlaggebend. Es handelt sich nicht um einen Wettbewerb um Förderhöhen, sondern um innovative Konzepte.
38c	Nach der Förderrichtlinie Radverkehr können kommunale Projekte bis zu 80% Förderquote erreichen, bei Antragstellern aus der Privatwirtschaft liegt die Grenze bei 50%. Ist es aus Sicht des Auslobers erforderlich, dass die Stadt das Projekt vollständig selber betreibt, um die 80%-Förderquote zu erreichen? Oder anders gefragt: Eine Stadt, die alleinige Antragstellerin ist, möchte sich während des Betriebes Dienstleistungen aus der Privatwirtschaft bedienen. Ist dies schädlich in Bezug auf die höchstmögliche Förderquote von 80%?	Es ist nicht schädlich in Bezug auf die Förderquote von 80%, aber es muss EU-rechtskonform erfolgen.

39	Wie hoch soll der städtische Eigenanteil sein und wie soll er unter Umständen dann bei einem Bewerberkonsortium aufgeteilt werden können, beispielsweise zwischen Stadt und Stadtwerken/Verkehrsverbund? <i>(In welcher Höhe ist der kommunale Eigenanteil vorgesehen? Gibt es eine Mindestquote? / Wie hoch sieht der Eigenanteil im Gesamtprojekt gemäß Richtlinie aus?)</i>	Der kommunale Eigenanteil beträgt gemäß Förderrichtlinie Radverkehr mindestens 20 %. Darüber hinaus macht der Auslober zum kommunalen Eigenanteil keine Vorgaben. Die teilnehmenden Kommunen sollen ihren voraussichtlichen Förderbedarf selbst ermitteln. Die Höhe des kommunalen Eigenanteils lässt jedoch Rückschlüsse auf das Eigeninteresse bzw. Engagement der Kommune am Projekt zu. Bewerberkonsortien wird empfohlen, Zuwendungsanträge jeweils separat als Verbundpartner zu beantragen. Förderquoten und Eigenanteile werden in diesem Falle für jeden Partner festgelegt. Die Zusammenarbeit wäre im Rahmen einer gemeinsam abzuschließenden Kooperationsvereinbarung zu regeln. Einen Partner als Unterauftrag im eigenen Zuwendungsantrag zu berücksichtigen ist nur sinnvoll, wenn ein reiner Leistungsaustausch vorgesehen ist.
40	Kann der Betreiber als Auftragnehmer eines Konsortialpartners fungieren oder ist es erwünscht, dass ein Betreiber Eigenanteile einbringt?	Der Betreiber kann als Auftragnehmer fungieren, er kann auch Eigenanteile erbringen. Im übrigen siehe vorherige Antwort Nr. 39 zu den Verbundpartnern.
41	Ist es möglich, ergänzend bzw. anstelle von kommunalen Eigenmitteln Fördermittel anderer Fördermittelgeber einzusetzen (z.B. EU-Gelder)?	Ja. Das Interesse des Antragstellers an diesem Projekt ist bei geringerem oder fehlendem finanziellen Eigenanteil besonders zu begründen.
42	Wie ist der Förderbedarf pro Kalender zu berechnen, wenn noch kein Anbieter feststeht und keine entsprechenden Angebote vorliegen?	Ebenso wie die voraussichtlichen Gesamtausgaben / Kosten des Projektes bei Antragstellung mindestens mit fachlich/inhaltlich fundierten Planzahlen zu schätzen sind, ist auch der Förderbedarf pro Kalenderjahr zu schätzen.
43	Gibt es Förderobergrenzen für einzelne Modellvorhaben?	Nein, es gibt keine Förderobergrenzen für einzelne Modellvorhaben.
44	Sind Marketingmaßnahmen der Betreiber förderungsfähig?	Der Auslober hat ein Interesse an der Kommunikation und Information über das Modellprojekt. Reine Vertriebskosten einschließlich Werbekosten sind nicht förderungsfähig. Im Rahmen der Evaluierung können aber Maßnahmen der Dokumentation, Veröffentlichung und Verbreitung der Modellergebnisse finanziert werden.
44a	Heißt das, dass Printprodukte zur Bewerbung (des Produkts) nicht förderungsfähig sind?	Marketingmaßnahmen im Rahmen des Modellprojektes sind während der Modellphase im Rahmen des Modellvorhabens förderungsfähig.
44b	Ist die Erarbeitung eines Marketingkonzepts, also z.B. auch eine Vergabe an ein entsprechendes Unternehmen, das ein Marketingkonzept aufstellen soll, förderungsfähig? Ist die Entwicklung einer "Marke" förderungsfähig?	Ja.

45	Welche Personalkosten können angerechnet werden und wie erfolgt der Nachweis? (<i>Inwieweit ist Eigenleistung als Kofinanzierung anrechenbar?</i>)	Förderfähig sind alle Ausgaben, die zur Erreichung des Zuwendungszwecks notwendig sind und während der Projektlaufzeit anfallen. Dies gilt auch für Personalkosten. Wirtschaftliches Handeln des Zuwendungsempfängers ist dabei Voraussetzung. Die Personalausgaben müssen belegbar sein. Die Aufschreibung des vorhabensbezogen eingesetzten Personalaufwandes muss gewährleisten, dass im Fall einer Prüfung der Personalausgaben diese nachvollziehbar verursachungsgerecht zugeordnet werden können.
46	In welcher Form muss die Absicht der Kommune zur Kofinanzierung erklärt werden? Ist hierfür bis zum 17.6.09 ein politischer Beschluss erforderlich?	Die Absicht der Ko-Finanzierung muss durch einen politisch Verantwortlichen erklärt werden. Ein Beschluss ist hierzu nicht zwingend notwendig.
47	Welche Kosten können als Sachkosten angerechnet werden?	Förderfähig sind grundsätzlich alle Ausgaben, die zur Erreichung des Zuwendungszwecks notwendig sind und während der Projektlaufzeit anfallen. Wirtschaftliches Handeln des Zuwendungsempfängers ist dabei Voraussetzung. Nicht förderfähig sind Ausgaben für die Büroeinrichtung sowie weitere nicht im Zusammenhang mit dem Förderprojekt stehende Sachkosten. Bei Anträgen auf Kostenbasis sind die zuwendungsfähigen Kosten in den Nr. 5 bzw. 6 der ANBest-P-Kosten aufgeschlüsselt. Die ANBest-P-Kosten werden Bestandteil des Zuwendungsbescheides und können bei Bedarf beim BMVBS nachgefragt werden.
47a	Man entscheidet also beim Förderantrag, auf welcher Basis man beantragt?	Ja.
48	In welchem quantitativen Verhältnis sollten Sach- zu Personalkosten stehen?	Ein quantitatives Verhältnis von Sach- zu Personalkosten ist nicht vorgegeben.
49	Welche Investitionskosten und operativen Betriebskosten (Werkstatt, Transporter) werden gefördert?	Förderfähig sind grundsätzlich alle Ausgaben bzw. Kosten, die zur Erreichung des Zuwendungszwecks notwendig sind und während der Projektlaufzeit anfallen. Siehe im übrigen Antwort zu Frage Nr. 47.
50	Sind Beratungsleistungen förderfähig?	Förderfähig sind grundsätzlich alle Ausgaben, die zur Erreichung des Zuwendungszwecks notwendig sind und während der Projektlaufzeit anfallen. Dies gilt auch für Beratungsleistungen.
51	Wie soll nachgewiesen werden, dass es sich um das erste öffentliche Fahrradverleihsystem handelt? Reicht eine Stellungnahme der Kommune? Wie erfolgt der Nachweis, dass ein Projekt noch nicht begonnen wurde?	Eine Stellungnahme der Kommune reicht aus. Ein wesentliches Indiz für den Beginn eines Projektes ist das Eingehen rechtlicher sowie finanzieller Verpflichtungen des Antragstellers (Auftragsauslösungen), die im Rahmen des Projektes abgerechnet werden sollen.

52	<p>Wenn eine Eigenbeteiligung erforderlich ist, muss die Kommune rechtzeitig Geld im Haushalt beantragen. Dies geht nur, wenn bereits eine detaillierte Planung vorliegt. Bedeutet dies nicht einen Widerspruch zu der Forderung, dass das Projekt noch nicht zu weit fortgeschritten sein darf? <i>(Die in der Ausschreibung geforderte detaillierte Darstellung des Modellprojektes (z.B. Kostenplan) erfordert eine bereits weit fortgeschrittene Planung. Stellt dies nicht einen Widerspruch zu den Förderrichtlinien dar, bzw. stellt das nicht schon "einschlägige Vorarbeiten" dar? / Wenn ein Bewerber Geld für das Modellprojekt im Haushalt beantragt, bedeutet dies, dass das Projekt schon zu weit fortgeschritten ist für die Förderfähigkeit im Rahmen des Modellversuchs?)</i></p>	<p>Dies ist kein Widerspruch. Es dürfen noch keine Aufträge im Zusammenhang mit dem Projekt ausgelöst sein (siehe Antworten zu Fragen Nr. 3 und 51). Detaillierte Vorplanungen für künftige Projekte sind vor Beginn eines Projektes grundsätzlich möglich. Kosten für evt. Vorplanungen sind aber nicht förderfähig.</p>
53	<p>Was würde gefördert werden, wenn eine Bewerberkommune ein bereits bestehendes Leihfahrradsystem um die im Rahmen des Modellversuchs geforderten Zusatzelemente erweitern würde, die Gesamtkosten oder die dadurch entstehenden Zusatzkosten?</p>	<p>Bei Erweiterung eines bestehenden Fahrradverleihsystemes sind nur die zusätzlich entstehenden Ausgaben bzw. Kosten förderfähig.</p>
54	<p>Gemäß der Richtlinie zur Förderung von Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans werden nur nicht investive Maßnahmen gefördert. Hat sich an dieser grundlegenden Aussage für den jetzt ausgeschriebenen Modellversuch etwas geändert? Werden nun auch Sachinvestitionen gefördert (z.B. Fahrräder, Schließfächer, Fahrradständer, Überdachungen)? Wenn aber keine Sachinvestitionen gefördert werden sollten, was ist dann der Zusatznutzen dieses Modellversuchs, da ja eine Förderung nicht investiver Maßnahmen gemäß bestehender Richtlinie ohnehin gegeben ist?</p>	<p>Der Auslober fördert bei diesem Modellprojekt nicht-investive und investive Ausgaben bzw. Kosten. Die Förderrichtlinie stammt aus dem Jahr 2005. Seit dem Haushaltsjahr 2007 gibt es im Bundeshaushaltsplan einen Haushaltsvermerk, dass bei innovativen Projekten auch investive Maßnahmen gefördert werden können. Dies ist nach Ansicht des Auslobers bei diesem Modellvorhaben der Fall.</p>
55	<p>Wie sind die Förderbedingungen für Investitionen im Rahmen des Modellversuchs? In der Richtlinie, auf die die Ausschreibung verweist, ist nur von nichtinvestiven Maßnahmen die Rede.</p>	<p>Siehe vorherige Antwort.</p>

Weitere Fragen zum Thema Förderbedingungen / Finanzierung (auf dem Kolloquium gestellt)		
55a	<p>Ist ein Projekt möglich, bei dem das Fahrrad und die Batterie separat betrachtet werden, d.h. dass z.B. über vier Jahre ein Fahrrad fest gemietet wird, aber die Batterien zu diesem Fahrrad einer anderen Betreibergesellschaft gehören. Ziel wäre, dass man häufiger mit einem solchen Fahrrad fährt oder dass Personen, die sich ein solches Rad nicht leisten könnten, dieses fahren könnten.</p>	<p>Eine Antwort auf die gestellte Frage kann nicht gegeben werden, da dies eine Bewertung des dargestellten Konzepts wäre. Der Auslober regt an, die Innovation im Wettbewerbsbeitrag sehr konkret darzustellen und diese mit dem wesentlichen Baustein des Wettbewerbs – dem ÖV – zu verknüpfen.</p>
55b	<p>Besteht nicht ein Widerspruch, wenn Beratungsleistungen gefördert werden, aber Vorplanungen, die notwendig sind, um das Ziel zu erreichen, nicht gefördert werden?</p>	<p>Alle Planungen, die erforderlich sind, um einen Wettbewerbsbeitrag einzureichen, sind nicht förderfähig, da das Projekt noch nicht begonnen sein darf. Sind im Rahmen des späteren Zuwendungsantrags nach Beginn des Projekts weitere Planungen notwendig, um das Ziel zu erreichen, muss anhand der konkreten Frage entschieden werden, ob diese förderfähig sind.</p>
55c	<p>Nachdem sich mehrere Partner an einer gemeinsamen Bewerbung beteiligt haben - muss anschließend jeder Partner einen eigenen Förderantrag stellen, wenn das Projekt zur Förderung ausgewählt würde?</p>	<p>Dies hängt von der Kooperationsform ab. Es ist den Antragstellern freigestellt, die für sie sinnvollste und der Innovation dienlichste Kooperationsform zu wählen. Der Förderantrag wird von demjenigen gestellt, der die finanzielle Abrechnung durchführt. D.h. wenn sich bei einem Projekt drei Kommunen zu einem gemeinsamen Modellgebiet zusammenschließen und eine von ihnen die Federführung übernimmt, dann stellt auch nur diese den Förderantrag. Werden jedoch bei einem Projekt alle Teile eigenständig bearbeitet, ohne dass ein Partner die Federführung für die anderen übernehmen will, so sind auch jeweils eigene Förderanträge zu stellen.</p> <p>Damit sich nicht nur einzelne Städte, sondern auch Regionen und damit Kooperationen von Gebietskörperschaften bewerben können, ist die Abwicklung der Förderanträge etwas schwieriger. Das BMVBS ist jedoch gewillt – und die bisher bewilligten Förderanträge anderer Vorhaben zeigen dies – für jedes sinnvolle Projekt Unterstützung bei der Beantragung zu gewähren. Zur Förderung ausgewählte Kommunen müssen jedoch im Nachgang auf die Bewerbung auch gewillt sein, einen Förderantrag zu stellen und entsprechende Hinweise des Auslobers auf Grundlage der Förderrichtlinie einzuarbeiten. Sollte dies nicht der Fall sein, hat der Auslober die Möglichkeit, aus der Rangliste der Fachjury das nächste gute Projekt zur Förderung auszuwählen.</p>

55d	<p>Es ist ausreichend, wenn die Kofinanzierung durch einen politisch Verantwortlichen bestätigt wird. Was heißt das genau, wenn für ein Projekt noch keine Haushaltsmittel eingestellt wurden? Was passiert dann z.B. bei den Geldern für investive Maßnahmen, für die später kein politischer Beschluss erfolgt?</p>	<p>Für die Antragstellung reicht eine Willensbekundung durch einen politisch Verantwortlichen aus. Wenn im Antragsverfahren der Eigenanteil dann nicht geleistet wird, ist die Gesamtfinanzierung gefährdet. Da es keine Gesamtförderung geben wird, d.h. die Fördersumme auch nicht aufgestockt werden kann, wird dann – anhand der Rangfolgenliste der Jury – das nächste innovative Projekt bei der Förderung zum Zuge kommen.</p>
55e	<p>Kann ein Vermietgebiet auch grenzüberschreitend sein, also darf z.B. der Vermietbereich auch in ein benachbartes EU-Land übergehen?</p>	<p>Inhaltlich ist dies möglich, jedoch kann es finanziell ggf. zu Problemen führen, da der Partner im angrenzenden Land seine Finanzierung zu 100% übernehmen muss.</p>
55f	<p>Was versteht der Auslober unter "innovativ": Sind damit nur absolute Neuheiten gemeint, also Innovationen, die noch in keinem Fahrradverleihsystem umgesetzt wurden, oder handelt es sich um Innovationen, die es bisher nur in der jeweiligen Stadt noch nicht gibt? Wir sind ein Anbieter von Fahrradverleihsystemen und arbeiten mit verschiedenen Städten zusammen. Muss man sich für jede Stadt etwas anderes ausdenken, um bei der Bewerbung Erfolg zu haben?</p>	<p>Es gibt in Deutschland zahlreiche Fahrradverleihsysteme. Es ist für diesen Innovationswettbewerb nicht ausreichend, lediglich zusätzliche Fahrräder – selbst wenn dies für einen besonderen Zweck erfolgen würde – „auf die Straße zu stellen“. Die vom Auslober gewünschte Grundvoraussetzung des Wettbewerbes ist eine – wie auch immer geartete – Verbindung mit dem ÖV/Umweltverbund, z.B. im Vor- oder Nachlauf, über eine Tarifierung oder durch andere Möglichkeiten. Darüber hinaus ist es notwendig, dass das Konzept übertragbar ist, d.h. dass das Konzept nicht nur in der Stadt funktionieren sollte, in der es projiziert wird. Es handelt sich nicht um einen Technikwettbewerb im klassischen Sinne, auch wenn die Innovation natürlich auch im technischen Bereich liegen kann: erleichterte Zugangsvoraussetzungen, erleichterte Abgabe, Service für den Nutzer etc. Wird eine innovative Idee in zwei unterschiedlichen Regionen mit unterschiedlicher Konstellation und unterschiedlichen Verhältnissen getestet, ist dies auch eine Innovation im Sinne der Ausschreibung. Es kann auch sein, dass ein bestehendes System in Stadt X nicht funktioniert, mit innovativer Modifizierung in der Bewerberstadt Y aber funktioniert. Auch dies wäre eine Innovation im Sinne des Wettbewerbs.</p>
55g	<p>Es wird vermutet, dass viele Kommunen bei der Verknüpfung zwischen ÖPNV und Leihfahrradsystemen auf ähnliche Ideen kommen werden– wie wird damit umgegangen, wenn 20 gleiche Ideen eingereicht werden?</p>	<p>Der Jurybewertung kann nicht vorgegriffen werden. Wenn eine Jury 20 Projekte ansieht, wird sie jedoch vermutlich auf Kriterien wie Innovation, Plausibilität, Kohärenz, Machbarkeit und auf die Wahrscheinlichkeit, dass das Projekt Effekte erbringt, achten. Sie wird voraussichtlich auf die Alleinstellungsmerkmale der jeweiligen Projekte achten. Die Erfahrung zeigt, dass es eine Fülle von Ideen geben wird und nicht damit zu rechnen ist, dass 20 gleiche Ideen eingereicht werden.</p>

Fragen zur Evaluation		
55h	Wie ist die Evaluation geplant?	Die Evaluation würde mit einer Zuwendung aus ExWoSt gefördert, d.h. die Antragsteller der Modellvorhaben erhalten zwei separate Zuwendungen. Die potenzielle ExWoSt-Zuwendung ist nur für die forschungsbedingten Kosten geeignet. Ziel ist es, die Modellprojekte zu evaluieren, wobei es nicht darum geht, einen Städtevergleich herzustellen, sondern darum, insgesamt die hemmenden und fördernden Faktoren zu identifizieren und bessere übertragbare Ergebnisse zu ermitteln.
56	Wie soll das Monitoring und die Evaluation aussehen? Gibt es konkrete Vorstellungen bzw. Vorgaben, oder ist die Ausarbeitung von Kriterien ebenfalls Bestandteil der Bewerbung? <i>(Wie umfangreich soll die Evaluierung insgesamt aussehen?)</i>	Die Evaluierung soll Vorher-Nachher-Erhebungen im Modellgebiet, wie auch in einem Vergleichsgebiet beinhalten. Zusätzlich sollen die Rahmenbedingungen und der Umsetzungsprozess durch ein Monitoring beobachtet werden. Es gibt bereits Vorstellungen für Indikatoren, die durch eine vom BBSR beauftragte Forschungsassistenzdetaillierter ausgearbeitet werden sollen. Die Indikatoren sollen auf Basis der Ausarbeitung der Bewerberkommunen angepasst werden und mit den ausgewählten Modellprojekten weiter entwickelt und präzisiert werden. Im Rahmen der Bewerbung muss kein detailliertes Evaluationskonzept mit umfangreichen Indikatorensätzen geliefert werden. Wichtig ist, dass die Bewerber die Evaluation von Anfang an vorsehen, dass der Eigenanteil beschrieben wird und dass die Kosten dafür überschlägig kalkuliert werden.
56a	Es wurde von Vorher-Nachher-Erhebungen gesprochen. Wenn es in einer Stadt noch kein Fahrradverleihsystem gibt, was soll dann vorher erhoben werden?	Wenn noch keine Fahrradverleihsystem existiert, würde zunächst der Zustand und z.B. die ÖV-Nutzung vor Maßnahnumsetzung erhoben. Die Konzeption der Vorhererhebung hängt von der konkreten Ausgestaltung des Modellprojektes vor Ort ab. So muss z.B. in die Berechnung einer Klimagas-minderung der Zustand vorher und nachher einbezogen werden, d.h., dass die Situation MIV / ÖV / Fuß- und Radverkehr vorher erfasst werden muss, um als Vergleichsmaßstab zu dienen.
56b	Wenn man nachher jedoch in der Lage ist, möglichst präzise die Nutzerzahlen des Systems zu erfassen, hat man doch alles was man braucht, oder?	Nein. Ein Vergleich ist notwendig, z.B. um zu ermitteln, wie viele Personen ihre Verkehrsmittelnutzung geändert haben, ob und wie viele neue Nutzer es gibt und wie hoch der Netto-Effekt aufgrund des neuen Modellprojektes ist. Es sollen nicht nur die Nutzer des Verleihsystems, sondern auch neue ÖV-Nutzer ermittelt werden.

56c	Wie kann man sich die Evaluation in der Praxis vorstellen: Gibt es eine Evaluation am Anfang und eine am Ende oder ist man gehalten, kontinuierlich zu berichten, z.B. wie bei einem Monitoring halbjährlich? Heißt das z.B. auch, dass Arbeitskreise eingerichtet werden, so dass man auch kostenmäßig berücksichtigen müsste, dass sich diejenigen, die gefördert werden, alle halbe Jahre treffen müssen?	Ja, regelmäßige Workshops, auf denen die Zwischenergebnisse und beobachteten Wirkungen reflektiert werden sind vorgesehen.
57	Ist neben einer projektinternen Evaluation zusätzlich eine projektexterne Evaluation geplant?	Es ist eine Meta-Evaluation über die modellprojekt-internen Evaluierungen geplant, um diese dann zusammenführen zu können und eine Querauswertung vornehmen zu können – nicht um eine Rangfolge der Projekte zu erstellen, sondern um fördernde und hemmende Faktoren zu ermitteln.
57a	Wo liegt die Trennung zwischen intern und extern: Was soll projektintern durchgeführt werden in der Evaluation bei den einzelnen Projekten und was ist z.B. projektextern geplant? Soll von jedem Projekt eine Vorher-Nachher-Untersuchung durchgeführt werden?	Derzeit ist vorgesehen, dass in jedem Modellprojekt eine Vorher-Nachher-Untersuchung durchgeführt wird (projektinterne Evaluation). Die Zusammenführung der internen Evaluationen soll im Auftrag des Bundes projektextern erfolgen.
57b	Die externe Evaluation wäre dann im Prinzip eine Zusammenfassung zur Vergleichbarkeit und den Erfolgsfaktoren aus Sicht der Übertragbarkeit?	Ja.
58	Von wem sind Monitoring und Evaluation zu veranlassen? Von wem dürfen sie durchgeführt werden (z.B. auch von der Kommune selbst)?	Monitoring und Evaluation sind von den Zuwendungsempfängern der ExWoSt-Modellvorhaben zu veranlassen. Dabei sind allgemeine Rahmenbedingungen zu beachten: Die fachliche Eignung der Auftragnehmer ist nachzuweisen. Die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit sind zu beachten. Eine Kommune kann die Evaluation auch selbst durchführen. Diese muss nach dem zuvor vereinbarten Muster erfolgen, damit in allen Modellprojekten auf die gleiche Weise evaluiert wird und somit eine Vergleichbarkeit ermöglicht wird. Es ist aber auch möglich, dass die Kommune einen Auftrag an ein Planungsbüro, Forschungsinstitut o.ä. vergibt. Die projektexterne Evaluation wird durch das BBSR beauftragt. Sie koordiniert die Evaluation in den einzelnen Modellprojekten und führt eine Querauswertung durch.
59	Ist schon ein bundesweites Konzept zur Evaluierung vorhanden, was dann als ExWoSt-Projekt durchgeführt werden soll? und gibt es dafür schon Kostenschätzungen oder sollen die Kommunen dies in Eigenregie entwickeln? (<i>Gibt es schon ein Konzept für das ExWoSt-Projekt, wie soll man da kalkulieren?</i>)	Siehe Antworten 56,57,58. Das BBSR kann noch keine Kostenschätzungen vornehmen, da die Kommunen noch nicht feststehen und diese u.a. von der Größe der Kommunen abhängt. Dies ist durch die Antragsteller überschlägig zu kalkulieren.

60	<p>Laut Ausschreibungstext soll die Kommune einen Eigenanteil zur Evaluation benennen. Bedeutet dies, dass ein Teil der (internen) Evaluationskosten nicht vom Zuwendungsgeber übernommen wird, sondern von der Kommune als nicht förderfähiger Betrag zu leisten ist? Mit welchen Zuwendungen und in welcher Höhe ist hier zu rechnen? <i>(Wie soll der Eigenanteil für die Evaluierung entwickelt werden? Soll hier derselbe Prozentsatz angesetzt werden? / Die Zuwendungen zur Evaluation sollen nach den Richtlinien des ExWoSt gewährt werden. Wie hoch wird der Anteil des Bundes bemessen sein - in der Förderrichtlinien heißt es „dabei ist der Anteil des Bundes nach dem Bundesinteresse (...) zu bemessen“ ?)</i></p>	<p>Für die Evaluierung werden Zuwendungen im Wege der Projektförderung auf Ausgabenbasis als Anteilsfinanzierung gewährt. Kosten für extern beauftragte Planungsbüros / Forschungsinstitute, die mit der Evaluation beauftragt werden, können zu mehr als 50 % übernommen werden. Seitens der Modellprojekte sollen Aufwendungen der Zuwendungsempfänger für Personal als Eigenanteil aufgeführt werden (bspw. Mitwirkung der kommunalen Fahrradbeauftragten bei der Evaluierung– sei es durch die Teilnahme an Workshops, durch Einbringen von Ortskenntnissen oder durch Koordinierungen vor Ort).</p>
60a	<p>Was heißt "Förderanteil mehr als 50%"? Kann man das konkretisieren?</p>	<p>Die Förderung hängt– analog zur Förderung für die investiven Maßnahmen – vom Antragsteller ab. Dabei sind Eigenanteile der Zuwendungsempfänger anrechenbar.</p>
61	<p>Unter welchen Bedingungen können Mittel aus ExWoSt gewährt werden?</p>	<p>Zuwendungen nach den Richtlinien des Experimentellen Wohnungs- und Städtebaus (ExWoSt) können für forschungsbedingte Kosten gewährt werden, d.h. nicht für investive Maßnahmen. Die Mittel sind bestimmt für die Evaluierung, die Untersuchung und die Projektergebnisaufbereitung.</p>

Weitere Fragen zur Evaluation (auf dem Kolloquium gestellt)		
61a	In welchem Umfang wird von der Kommune eine Evaluation erwartet? Wird der Rahmen vorgegeben, da sich je nach Umfang ja auch der Kostenrahmen ändert.	Dies hängt von den örtlichen Gegebenheiten ab. Wesentliche Rahmenbedingung ist, dass es Vorerhebungen und Nacherhebungen mit entsprechenden Zählungen und – da auch qualitative Aspekte ermittelt werden – Befragungen mit einer notwendigen Stichprobe zu verschiedenen Indikatoren gibt. Während der gesamten Projektumsetzung soll ein Kontextmonitoring zur Beobachtung der Maßnahmen in der Kommune durchgeführt werden. So kann z.B. eine von einem Bundesland parallel erfolgende große Fahrradkampagne dazu führen, dass in einer Bewerberkommune dieses Bundeslandes sich deutlich bessere Nutzungsraten ergeben, als in einer vergleichbaren Kommune eines anderen Bundeslandes. Ziel ist eine Evaluation, die möglichst hinreichend genau die Nettoeffekte der Verleihsysteme ermittelt. Konkrete Kosten dafür können nicht genannt werden.
61b	Im Antrag soll ein Baustein Evaluation mit Methodenbeschreibung und Kostenschätzung vorgesehen werden. Nach der Auswahl der Modellvorhaben wird es eine Abstimmung dieser Evaluation mit dem externen Evaluator geben, damit diese dann vergleichbar sind. Dabei kann es dann durchaus größere Änderungen bei der Evaluationsmethode geben. D.h., dass sich dann möglicherweise auch Kostenänderungen ergeben. Werden diese dann auch vom Zuwendungsgeber übernommen oder muss der Antragssteller die Evaluation dann für den vorab kalkulierten Betrag durchführen?	Die Wettbewerbsbeiträge sind noch keine Zuwendungsanträge. Ausgewählt werden Beiträge, die besonders innovativ sind. Für die Evaluation muss ein separater Zuwendungsantrag gestellt werden, in dem dargelegt werden muss, dass die Mittel sachgerecht und wirtschaftlich verwendet werden. Wenn der dann notwendige Betrag höher ist als der in der Wettbewerbsbeitragsskizze beschriebene, ist dies nicht schädlich.
61c	Der Vorlauf für ein Projekt ist relativ lang: Im August wird es eine Rangliste geben, dann sind die Zuwendungsanträge zu schreiben, diese werden anschließend bewilligt und das Projekt beginnt dann vermutlich erst im nächsten Jahr. Nun ist das Konzept umzusetzen und die Vorerhebungen sind durchzuführen. Es kann also sein, dass das Modellprojekt erst zu einem relativ späten Zeitpunkt in die operative Phase geht und es ist fraglich, ob 2012 schon messbare und z.B. in Klimabilanzen umrechenbare Ergebnisse vorliegen. Müssten die Evaluationsmittel daher möglicherweise nicht erst zu einem späteren Zeitpunkt – also nach 2012 – vorliegen?	Da die Evaluierung durch eine separate Zuwendung finanziert wird, ist vorgesehen, dass sie auf jeden Fall bis zum Ende der Laufzeit der Modellprojekte läuft. Die abschließende Evaluation soll zum Ende der Modellprojektlaufzeiterfolgen. Es ist vorgesehen, die Mittel für die Evaluierung bis 2013 bereitzustellen. In 2013 können dann noch Abschlussuntersuchungen durchgeführt werden. Die Evaluierung läuft unter einem zusätzlichen Haushaltstitel außerhalb der für die ausgewählten Modellprojekte zur Verfügung gestellten 12,7 Mio. €. Es wird erwartet, dass die Bewerber ihre Mitarbeit signalisieren, einen gewissen Anteil einstellen und diesen dann möglicherweise auch durch Personalkosten angeben. Eine innovative Bewerbung wird nicht daran scheitern, dass die Kosten der Evaluierung für die Bewerber zu hoch sind.

61d	Behält sich die Jury vor, abweichend von den eingereichten Anträgen Projekte neu zusammenzustellen? D.h. kann es passieren, dass man bei der Durchsicht der Anträge feststellt, dass ein Projekt sehr vielversprechend ist, aber dass man es für viel erfolgversprechender hielte, wenn es z.B. an einem anderen Ort oder einer anderen Stadt durchgeführt würde?	Dies ist nicht von vornherein auszuschließen. Es ist davon auszugehen, dass die Jury im Interesse der Radverkehrsförderung dem Auslober nur umsetzbare Projekte für eine Förderung vorschlagen wird.
Weitere allgemeine Fragen zur Bewerbung (auf dem Kolloquium gestellt)		
61e	Wenn Pläne beigefügt werden, sind diese zusätzlich oder innerhalb der 15 Seiten zu zählen? Können Pläne auch A3- oder A2-Format haben?	Neben der inhaltlichen Konzeption können zusätzliche Pläne angehängt werden, wenn dies dem Nutzwert der Jury dienlich ist. Eine Bewerbung mit 15 Seiten Konzeption und 150 Seiten Anhang ist sicherlich der Bewertung nicht dienlich. Einige wenige Skizzen oder Pläne können zusätzlich angehängt werden, aber dennoch sollte man mit den 15 Seiten für die Bewerbung gut auskommen.
61f	In welcher Form soll die Bewerbung eingesandt werden – in der Ausschreibung wird von einem Word-Dokument mit 15 Seiten gefordert. Die Datei kann mit Grafiken sehr schnell sehr groß werden. Die Zusendung per E-Mail kann dann ein Problem werden. Können die Dateien auch per CD übermittelt werden?	Gegebenenfalls auf CD per Post; sonst können auch gerne große Grafiken als Anlage bzw. eigenes elektronisches Dokument eingesandt werden.
61g	Kann man sich etwas unter der Jury vorstellen?	Folgende Zusammensetzung wird angestrebt: 5 Vertreter von Verbänden: Verkehrsverbände, Verbände, die sich mit dem Nahverkehr und dem ÖV beschäftigen, Vertreter der kommunalen Spitzenverbände; keine Vertreter öffentlich-rechtlicher Körperschaften (kein kommunaler Vertreter, kein Landes- und kein Bundesvertreter), sowie 4 Persönlichkeiten aus Wissenschaft und Forschung. Ein regionaler Proporz unter diesen wird angestrebt. Die Jury wird eine Vorlage/Bewertung der Beiträge erhalten, die von WI und Difu sowie den Sachverständigen erarbeitet wird. Die Sachverständigen werden der Fachjury die Angebote vorstellen. Bei der Auswahl der Sachverständigen wird auch der öffentlich-rechtliche Bereich berücksichtigt, damit die Belange des Auslobers berücksichtigt werden. Sobald die Zusammensetzung der Fachjury feststeht, wird sie im Internet veröffentlicht.

6. Anhang: Liste der Teilnehmer/innen

Nr.	Geschlecht	Vorname	Name	Institution
1	Frau	Tanja	Aurich	TU Dresden
2	Herr	Jan	Bembenek	Freie Hansestadt Bremen
3	Herr	Hermann	Blümel	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin
4	Herr	Heiko	Boje	Landkreis Nordwestmecklenburg
5	Herr	Axel	Dörrie	Landeshauptstadt Potsdam
6	Frau	Katrin	Dröge	PANTHER International GmbH
7	Herr	Karl	Erm	VRR GmbH (Verkehrsverbund Rhein-Ruhr)
8	Herr	Andreas	Gierloff	Hallesche Verkehrs-AG
9	Herr	Thomas	Grossnann	einfach mobil Carsharing GmbH
10	Herr	Uwe	Hiltmann	MVG Mainzer Verkehrsgesellschaft mgH
11	Herr	Ronald	Ille	PSB Consulting Berlin
12	Frau	Solveigh	Janssen	Region Hannover
13	Herr	Ralf	Kalupner	nextbike GmbH
14	Herr	Holger	Kloth	Landkreis Graftschaft Bentheim
15	Herr	Jörn	Kolbe	Region Mönchgut-Granitz
16	Herr		Hatami	ATeNe GmbH
17	Herr	Michael	Lang	Rügener Personennahverkehrs GmbH
18	Herr	Lucas	Markieton	DVB LogPay GmbH
19	Herr	Steffen	Mebes	
20	Herr	Hendrik	Mlasowsky	choice GmbH
21	Herr	Uwe	Müller	Stadt Aachen
22	Herr	Hannes	Neupert	Extra Energy e.V.
23	Herr	Stephan	Oehler	Landeshauptstadt Stuttgart
24	Herr	Michael	Oldengott	3 BTEC
25	Herr	Ulrich	Prediger	nextbike GmbH
26	Herr	Sebastian	Preiss	Tourismusverband Insel Usedom e.V.
27	Herr	Gerhard	Ritscher	Landeshauptstadt Dresden
28	Herr	Andreas	Rohla	PANTHER International GmbH
29	Herr	Ralf	Rosenow	Landkreis Ostvorpommern
30	Herr	Winfried	Sagolla	Stadt Dortmund
31	Herr	Johannes	Schell	Stadtplanungsamt Karlsruhe
32	Herr	Peter	Schmidt-Burr	PSB Consulting Berlin
33	Herr	Mario	Schröter	Landeshauptstadt Magdeburg
34	Herr	Dag	Schulze	Climate Alliance – Klima-Bündnis – Alianza del Clima e.V.
35	Herr	Carsten	Sommer	WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH
36	Herr	Jörg	Thiemann- Linden	team red
37	Herr	Günter	Stürmer	Landeshauptstadt Stuttgart
38	Herr	René	Urban	ATeNe GmbH
39	Frau	Elke	van Zadel	Landeshauptstadt Hannover
40	Herr	Hugo	Walser	Stadt Nürnberg