

1 Anlass und Grundsätzliches

- 1.1 Die Landeshauptstadt Dresden führt ein Interessenbekundungsverfahren zur Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis für den eigenwirtschaftlichen Betrieb von Fahrrädern im Sharingsystem (Bikesharing) im öffentlichen Straßenraum durch. Grundlage bilden die Sharingleitlinien Mobilität (Stadtratsbeschluss V1407/22 vom 14. Juli 2022). Die Leitlinien sind auf [dresden.de](http://dresden.de/dresden.de/media/pdf/verkehr/Sharingleitlinien-Mobilitaet-Dresden-5.pdf) (<https://www.dresden.de/media/pdf/verkehr/Sharingleitlinien-Mobilitaet-Dresden-5.pdf>) und der Beschluss ist im Ratsinformationssystem (<https://ratsinfo.dresden.de/info.asp>) einsehbar.
- 1.2 Das kommerzielle Sharing-Angebot von Fahrrädern stellt auf öffentlich gewidmeten Straßen eine Sondernutzung dar und ist erlaubnis- und gebührenpflichtig. Die Sondernutzungserlaubnis für die in der Anlage 1 dargestellten Betriebsgebiete wird für drei Jahre erteilt und kann mit Nebenbestimmungen versehen werden. Grundlage bildet die Satzung der Landeshauptstadt Dresden über Erlaubnisse und Gebühren für Sondernutzungen der öffentlichen Straßen in Dresden (Sondernutzungssatzung).
- 1.3 Das Sharing-Angebot von Fahrrädern erfolgt im kombinierten Betrieb aus freefloating sowie festen und virtuellen Stationen. Lastenfahrräder dürfen jedoch ausschließlich an festen Stationen abgestellt werden. Die Landeshauptstadt Dresden beabsichtigt darüber hinaus, gemeinsame Abstellbereiche für Sharingfahrzeuge (Sharingstationen) im öffentlichen Straßenraum zu errichten, dessen Kennzeichnung mittels anbieterneutrale Bezeichnung/Markierung erfolgen kann. Anbietende der Sharing-Fahrräder können zu deren Nutzung verpflichtet werden. In sensiblen städtischen Gebieten, die seitens der Landeshauptstadt Dresden definiert werden, ist in diesem Fall die Ausleihe und die Rückgabe der Fahrräder nur in Sharingstationen zulässig. Bei dessen Gestaltung gilt es, die Bedingungen der gültigen Sharingleitlinie (siehe Anlage C) zu beachten.

2 Anzahl der Bikesharing-Anbieter und Fahrzeuge

- 2.1 Die Landeshauptstadt Dresden vergibt bis zu drei Sondernutzungserlaubnisse, sodass bis zu drei Bikesharing-Anbieter gleichzeitig agieren können.
- 2.2 Im gesamten Stadtgebiet der Landeshauptstadt Dresden können insgesamt 3.000 Mietfahrräder betrieben werden. Bei drei Sharing-Anbietenden kann jeder Bikesharing-Anbieter höchstens 1.000 Fahrräder betreiben. Auf Antrag und nach Ermessen der Landeshauptstadt Dresden können bei weniger als drei Bikesharing-Anbietenden verfügbare Teil-Kontingente auf einen oder zwei Antrag stellende Bikesharing-Anbieter ausgeglichen übertragen werden. Die Übertragung der Teil-Kontingente ist dabei zeitlich auf das Folgejahr beschränkt.

3 Voraussetzung für die Teilnahme

Voraussetzung zur Teilnahme am Auswahlverfahren ist die Erfüllung der unter Nr. 4 dieser Bekanntmachung benannten Eignungskriterien.

4 Eignungskriterien

4.1 Eignungskriterien:

- Es werden nur betriebs- und verkehrssichere Fahrräder eingesetzt. Die Vorgabe und Anforderungen der Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO) sind einzuhalten und umzusetzen.
- Im Falle des Einsatzes von elektrisch betriebenen Fahrrädern (E-Bikes), werden diese ausschließlich mit austauschbaren Akkus verwendet
- Bei Feststellung, dass die Verkehrs- oder Betriebssicherheit eines Rades nicht vorliegt, muss eine elektronische Sperre weitere Mietvorgänge für dieses Rad verhindern.
- Die Bikesharing-Anbieter haben technisch sicherzustellen, dass die Lage der Fahrräder (stehend oder liegend) – beispielsweise mittels eines Sensors – detektiert und diese Information an den Servicebetrieb weitergeleitet wird.

- Für Wartung, Ausbringen und Umsetzen der Fahrräder müssen ab 2025 überwiegend elektrisch betriebene Fahrzeuge eingesetzt werden.
- Der Bikesharing-Anbietende verfügt über ein Beschwerdemanagement und eine Hotline. Die Hotline des Betreibers ist mindestens täglich von 6.00 – 20.00 Uhr durchgängig besetzt und erreichbar. Die Hotline-Rufnummer muss gut sichtbar auf den Fahrzeugen abgebildet werden. Die gemeldeten Störungen sind innerhalb von 12 Stunden zu beseitigen.
- Die Fahrzeuge müssen optisch eindeutig dem jeweiligen Betreiber zugeordnet werden können (z. B. durch einheitliche optische Gestaltung in Farbe und Design). Zudem muss die eindeutige Identifizierung der einzelnen Fahrräder durch die Bikesharing-Anbietenden nachgewiesen werden können (bspw. in Form einer sichtbaren Nummerierung).
- Belange sehbehinderter und mobilitätseingeschränkter Menschen sind im besonderen Maß beim Betrieb des Bikesharing-Systems zu berücksichtigen. Ein regelmäßiger Austausch mit den entsprechenden Vertretern der Landeshauptstadt Dresden sowie die Teilnahme an geeigneten Projektgruppen auf Anforderung der Landeshauptstadt Dresden ist sicherzustellen.
- Die Werbung für Dritte ist ausgeschlossen.
- Zur Sicherstellung eines geordneten Betriebes ist vor der Beendigung der Ausleihe und somit vor Rückgabe des Fahrrads ein Geopositionsabgleich durchzuführen. Befindet sich das Fahrrad in einer von der Stadt deklinierten Parkverbotszonen (Anlage B und Anlage D der) wird die Beendigung der Ausleihe unterbunden.
- Für die unter 1.3 genannten Sharingstationen ist eine hohe GPS-Genauigkeit erforderlich. Je nach Umfeld wird ein entsprechend kleiner Rückgabebereich erforderlich sein. Die Sharing-Anbietenden stellen eine Systemgenauigkeit von bis zu 1m sicher.

Die Bikesharing-Anbietenden haben die Einhaltung der Eignungskriterien durch Vorlage geeigneter Dokumente nachzuweisen. Zudem eine kurze Erläuterung zur geplanten Strategie hinsichtlich der Regulierungen eines ordnungsgemäßen Nutzerverhaltens vorzulegen.

4.2 Bei Nichterfüllung einer oder mehrerer Eignungskriterien können Bikesharing-Anbietende ausgeschlossen werden.

5 Monitoring

5.1 Die Bikesharing-Anbietenden verpflichten sich zur Datenbereitstellung und ermöglichen der Landeshauptstadt Dresden ein Monitoring. Grundlage dafür bilden eine monatliche Berichterstattung (Monatsreport) und eine schnittstellenbasierte Datenübermittlung.

5.2 Der in Punkt 5.1 benannte Monatsreport hat Folgendes zu enthalten:

- Anzahl der angebotenen Fahrzeuge pro Tag, Typ und Betriebsgebiet jeweils Stand täglich 9 Uhr
- Gesamtanzahl der Fahrten pro Monat und pro Kalendertag
- Aktive Kunden als Mittelwert pro Monat
- Durchschnittliche Anzahl der angebotenen Fahrzeuge pro Monat
durchschnittliche Fahrtdauer und Fahrlänge pro Leihvorgang als Mittelwert pro Monat sowie als Mittelwert pro Kalendertag
- Aggregierte Einschätzung der qualitativen und quantitativen Beschwerdelage (z.B. Abstellsituation, defekte Fahrzeuge)
- Anzahl, Art und Ort der gemeldeten Unfälle (jährliche Angabe für den letzten Monatsreport im Jahr)

5.3 Für eine zukünftige Einbindung echtzeit- und eventbasierter Daten in eine städtische Plattform zum Monitoren des Betriebes ist eine Datenbereitstellung über den Branchenstandard Mobility-Data-Specification (MDS) zu gewährleisten.

5.4 Bei Interessenbekundung ist der Landeshauptstadt Dresden als Anlage zur Interessenbekundung eine Erklärung zur Bereitschaft zur Übermittlung echtzeit- und eventbasierter Daten auf Basis des MDS-Standards (2.0) und ein Vorschlag zur Datenbereitstellung des Monatsreports zu übergeben. Darunter ist auch der Zugang zu einem anbieterseitig bestehenden Dashboard wünschenswert.

6 Anforderungen an den Betrieb

- 6.1 Die Bikesharing-Anbieter haben der Landeshauptstadt Dresden einen konkreten Ansprechpartner/eine konkrete Ansprechpartnerin einschließlich der Kontaktdaten (Telefon, E-Mail) zu benennen und die Erreichbarkeit auch in Abwesenheit durch eine Vertretung abzusichern.
- 6.2 Es ist zu jeder Zeit ein verkehrssicherer Betrieb zu gewährleisten. Die Fahrzeuge sind gemäß Herstellerangaben und Anforderungen der StVZO regelmäßig zu warten. Die Verantwortung liegt beim Bikesharing-Anbieter.
- 6.3 Das Abstellen der Fahrräder ist nur dort zulässig, wo dies den Straßenraum nicht zu sehr einengt. Es gelten die Vorgaben der Sharingleitlinien Mobilität, insbesondere bezüglich Ausbringe- und Abstellzonen die Anlagen C und D. Andere Verkehrsteilnehmer dürfen nicht gefährdet oder behindert werden. Die Stadt behält sich vor, die Parkverbotszonen anzupassen, um auf Änderungen im Straßenraum reagieren zu können. Die Anbieter haben dies innerhalb von 4 Wochen in der App umzusetzen.
- 6.4 Um eine Überfrachtung des öffentlichen Straßenraumes mit Mietfahrrädern zu vermeiden und ein flächendeckendes Angebot auch außerhalb der Innenstadt zu ermöglichen, wird folgende Verteilquote auf die in der Anlage dargestellten vier Betriebsgebiete vorgeschrieben.
- Gebiet 1: Maximal 30% der Gesamtflotte (max. 300 Räder)
 - Gebiet 2: Maximal 35% der Gesamtflotte (max. 350 Räder)
 - Gebiet 3: Mindestens 25% der Gesamtflotte
 - Gebiet 4: Mindestens 10% der Gesamtflotte

- 6.5 Die Bikesharing-Anbieter haben sicherzustellen, dass spätestens an jedem zweiten Werktag die Verteilung der Fahrräder entsprechend der oben genannten Quote wiederhergestellt wird. Bei Betrieb eines reinen Lastenradverleihsystems ist die Einhaltung der Bedienquote nicht verpflichtend.

7 Verfahren zur Erteilung der Sondernutzungserlaubnis

- 7.1 Bei Erfüllung der Eignungskriterien kann eine Sondernutzungserlaubnis erteilt werden. Auf Nr. 2 dieser Bekanntmachung wird verwiesen.
- 7.2 Bewerben sich mehr als drei Bikesharing-Anbieter und erfüllen sie die unter Nr. 4 genannten Eignungskriterien erfolgt die Vergabe der Sondernutzungserlaubnis mittels Losverfahren.

8 Sondernutzungserlaubnis

- 8.1 Die Sondernutzungserlaubnis wird mit Nebenbestimmungen versehen. Diese beinhalten die in dieser Anforderung zur Interessenbekundung benannten Kriterien und Regeln sowie weitere Anforderungen, beispielsweise:
- Die Sondernutzung darf nur vom Adressaten der Sondernutzungserlaubnis ausgeübt werden. Eine Weitergabe der Sondernutzungserlaubnis an Dritte ist nicht gestattet.
 - Vorhandene ortsgebundene gewerbliche Nutzungen dürfen nicht beeinträchtigt werden. Zugänge/Zufahrten zu Anliegergrundstücken und zu vorhandenen Einbauten (Kappen, Abläufe usw.) sind ständig freizuhalten. Es ist insbesondere die Zufahrt von Feuerwehr und Rettungsdienst zu gewährleisten.
 - Der Fußgänger- und Fahrzeugverkehr darf durch die Sondernutzung weder behindert noch gefährdet werden.
 - Das Abstellen der Fahrräder in Grünanlagen und auf Flächen des Straßenbegleitgrüns ist untersagt.

- 8.2 Der entschädigungslose Widerruf der Sondernutzungserlaubnis bleibt vorbehalten. Die Sondernutzungserlaubnis kann insbesondere widerrufen werden, wenn
- nicht innerhalb der in der Sondernutzungserlaubnis festgelegten Frist mit dem Sharing-Betrieb begonnen wurde,

- nachträglich Eignungskriterien nicht mehr erfüllt werden,
- mehrfach gegen Nebenbestimmungen der Sondernutzungserlaubnis verstößen wurde.

Ein Widerruf der Sondernutzungserlaubnis ist auch möglich, wenn nach der Erteilung der Sondernutzungserlaubnis Bedingungen oder Umstände eintreten, unter denen eine Sondernutzungserlaubnis nicht erteilt worden wäre. Dies gilt insbesondere, wenn die Sicherheit des Verkehrs auch unter weiteren Nebenbestimmungen nicht mehr gewährleistet werden kann.

8.3 Entschädigungsansprüche werden durch den Widerruf der Sondernutzungserlaubnis nicht begründet.

9 Gebühren und Kosten

9.1 Die Nutzung der öffentlichen Straße durch das Anbieten von Fahrrädern im Sharingsystem ist sondernutzungsgebührenpflichtig. Rechtsgrundlage ist die Satzung der Landeshauptstadt Dresden über Erlaubnisse und Gebühren für Sondernutzungen der öffentlichen Straßen in Dresden (Sondernutzungssatzung) in der jeweils geltenden Fassung, welche unter www.dresden.de abrufbar ist. Die Sondernutzungsgebühr beträgt zurzeit je Fahrrad und Monat 0,85 Euro.

9.2 Für die Erteilung der Sondernutzungserlaubnis werden Verwaltungskosten nach der Satzung der Landeshauptstadt Dresden über die Erhebung von Verwaltungskosten in weisungsfreien Angelegenheiten (Kostensatzung) erhoben.

10 Interessensbekundung und Fristen

10.1 Interessierte Bikesharing-Anbietende, die die Eignungskriterien erfüllen, sind aufgefordert, ihr Interesse zu bekunden. Die Interessensbekundung ist unter Nachweis der Erfüllung der Eignungskriterien schriftlich bis spätestens 30. Mai 2025 (maßgeblich ist der Posteingang bei der Landeshauptstadt Dresden) an folgende Adresse zu richten:

Landeshauptstadt Dresden
Straßen- und Tiefbauamt
Abteilung allgemeine Verwaltung, Grundsatz, Straßenverwaltung
Postfach 120020 01001 Dresden

oder vor Ablauf des 30. Mai 2025 im Fristenkasten der Landeshauptstadt Dresden, Neues Rathaus, Dr.-Külz-Ring 19, 01067 Dresden einzuwerfen.

10.2. Verspätet eingehende Interessensbekundungen werden nicht berücksichtigt.

10.3. Die Auswahlentscheidung wird bis zum 30. Juni 2025 getroffen.

Simone Prüfer
Amtsleiterin Straßen- und Tiefbauamt

Anlage: Betriebsgebiete

