



Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung



NATIONALE
STADT
ENTWICKLUNGS
POLITIK

Umwelt
Bundes
Amt 
Für Mensch und Umwelt

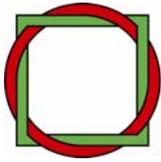
Ausschreibung zur Durchführung eines bundesweiten Modellversuchs „Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme“ – Neue Mobilität in Städten

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, im April 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	Hintergrund und Zielsetzung der Ausschreibung	4
2	Merkmale der Modellprojekte für innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme	5
3	Anforderungen an die Bewerbung	6
a)	Bewerber	6
b)	Rahmenbedingungen	7
c)	Beschreibung des projektierten Fahrradverleihsystems.....	8
d)	Darstellung von adressierten Marktsegmenten und Zielgruppen	9
e)	Informations- und Kommunikationskonzept	9
f)	Wirkungsabschätzung	9
g)	Projektorganisation, Zeitplan und Kostenplan	9
4	Verfahren und Formalia	10

1 Hintergrund und Zielsetzung der Ausschreibung

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung schreibt einen Modellversuch „Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme“ – Neue Mobilität in Städten aus. In deutschen Städten und Gemeinden sollen Radverkehrsprojekte gefördert werden, die einen klimafreundlichen und energieeffizienten Nahverkehr mittels innovativer öffentlicher Fahrradverleihsysteme unter Berücksichtigung ihrer städtebaulichen Integration weiterentwickeln und unterstützen.

Hierzu werden in erster Linie Großstädte mit mehr als 100.000 Einwohnerinnen und Einwohnern aufgerufen, Ideen und Lösungsansätze zu entwickeln, wie durch eine innovative Verknüpfung von öffentlichem Verkehr (ÖV) und Fahrradverleihsystemen ein attraktives nachhaltiges Stadtverkehrsangebot geschaffen und gleichzeitig der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen gesteigert werden kann.

Kleinere Kommunen sowie Regionen können sich bewerben, wenn in ihrem Gebiet ein vergleichsweise hoher Anteil des ÖV am modal split vorhanden ist und ein besonders innovatives System konzipiert wird.

Durch die Verlagerung von innerstädtischen Kurzstreckenfahrten vom motorisierten Individualverkehr auf den Radverkehr wird eine hohe Wirkung hinsichtlich der Entlastung der Städte von CO₂-Emissionen und Schadstoffen sowie von Lärm, Flächeninanspruchnahme und Unfallrisiken erzielt. Ziel des Modellversuchs ist es daher, durch die Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf den Verbund von Radverkehr und ÖV einen Beitrag zum Klima- und Umweltschutz und zur Lärmreduzierung in den Städten und Kommunen zu leisten und außerdem die Mobilität breiter Bevölkerungsschichten, die keinen oder nur eingeschränkten Zugang zu einem Pkw haben, zu erhöhen. Der Modellversuch soll die Verknüpfung zwischen Fahrrad und öffentlichem Verkehr unterstützen, die Präsenz des Nullemissionsfahrzeugs Fahrrad in der Kommune oder Region stärken und dadurch den Verkehrsmittelwechsel weg vom Pkw hin zum ÖV und Radverkehr attraktiver machen.

Die Modellprojekte sollen durch den Aufbau eines nachhaltigen Verkehrssystems einen Beitrag zur nachhaltigen Stadtentwicklung leisten. Im Verbund von Fahrrad und ÖV soll ein hochwertiges und auf andere Städte und Gemeinden übertragbares Verkehrsangebot geschaffen, ein fahrradfreundliches Klima erreicht und die Verfügbarkeit von Fahrrädern erhöht werden.

Im Zeitraum von Oktober 2009 bis Ende 2012 stellt das Bundesverkehrsministerium daher 10 Millionen Euro im Wege von Zuwendungen zur Verfügung, mit denen die Umsetzung von ausgewählten Modellprojekten gefördert wird.

Kommunen, Landkreise und regionale Kooperationen, Verkehrsunternehmen und –verbände sind hiermit aufgefordert, Angebote zur Initiierung und Umsetzung von Modellprojekten einzureichen. Sie können dabei mit Betreibern von Fahrradverleihsystemen, weiteren Herstellern und Dienstleistern, Verbänden und Projektagenturen aus dem Bereich Mobilität kooperieren.

Einsendeschluss für die Bewerbung ist der 17. Juni 2009.

2 Merkmale der Modellprojekte für innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme

Die Verknüpfung von Fahrradverleihsystemen mit dem öffentlichen Personennahverkehr folgt der Idee eines vernetzten Umweltverbundes, in dem eine kombinierte Nutzung der Verkehrsmittel eine funktionierende Mobilitätskette gewährleistet. Das Konzept ist dabei nicht auf bestimmte Größenklassen beschränkt: Es kann sowohl in Großstädten – und dort z.B. auf Quartiersebene - als auch in kleineren Kommunen oder regional erfolgreich sein.

In den Modellprojekten sollen folgende Handlungsschwerpunkte umgesetzt werden:

Aufbau eines Fahrradverleihsystems

Ein wesentlicher Teil der Modellprojekte ist die Entwicklung eines lokalen oder regionalen innovativen Fahrradverleihsystems. Dabei sollen die Räder unter Berücksichtigung städtebaulicher Gesichtspunkte nicht nur an einer zentralen Verleihstation verfügbar sein, sondern flächenhaft oder an ausgewählten Schwerpunkten für einfache Fahrten oder Rundfahrten entliehen werden können. Wichtig ist dabei die Verfügbarkeit an relevanten ÖV-Haltestellen und Bahnhöfen. Teil des Angebots können neben klassischen Fahrrädern zum Beispiel auch Kinder- und Lastenfahrräder oder alten- und behindertengerechte Räder sein.

Soweit für teilnehmende Städte, Gemeinden oder Regionen aufgrund besonderer Kriterien, insbesondere ihrer Topographie, als Modellprojekt die angebotsseitige und tarifliche Integration von Pedelecs in Betracht kommt, kann dazu ein Zusatzmodul angeboten werden. Der Auslober stellt hierfür zusätzliche Fördermittel in Höhe von 2,7 Mio. € zur Verfügung.

Tarifliche Verknüpfung mit dem ÖV

Durch die sinnvolle Integration der öffentlichen Leihfahrräder in die bestehenden Tarifsysteme des ÖV sollen die Modellprojekte sicherstellen, dass eine ebenso einfache Nutzung des Rades in Verknüpfung mit dem ÖV möglich ist, wie beim Umsteigen innerhalb des ÖV (Durchtarifizierung). Eine Verknüpfung der Verkehrsmittel kann dabei insbesondere durch eine Integration des Fahrradverleihsystems in die Tarifverbünde des ÖV und Kombinationstickets für Leihfahrräder und den ÖV erfolgen.

Nutzerfreundliche Ausgestaltung

Zentral für die Akzeptanz des Angebots ist eine nutzerfreundliche Ausgestaltung. Dazu gehören die Transparenz des Tarifsystems, Sicherstellung jederzeit ausreichender Verfügbarkeit von Leihfahrrädern an Stationen, die Einfachheit der Bedienung (Ausleihe, Rückgabe, Einsatz von Informations- und Kommunikations-Technologien) und das Störfallmanagement. Durch ein Reservierungs- oder Informationssystem und durch die Überführung abgestellter Räder zu Entleihstationen mit starker Nachfrage soll sichergestellt werden, dass ein Leihrad am gewünschten Ort und zum richtigen Zeitpunkt bereit steht (Anschlussicherung).

Die konkrete Ausgestaltung gewährleistet, dass Wegeketten - insbesondere auch für Ortsfremde - einfach und verlässlich geplant und zurückgelegt werden können.

Marktsegmente und Zielgruppen des Angebots

Die Modellprojekte sollen auf einzelne oder mehrere Marktsegmente und Zielgruppen ausgerichtet werden. Adressaten sollen Alltagsverkehre, Berufs- (insbesondere Pendler-)verkehre,

Freizeitverkehre oder der Tourismus sein. Die Einrichtung eines öffentlichen Fahrradverleihsystems kann sich beispielsweise zur Erschließung von Nutzergruppen anbieten, die ohne diese Gelegenheit kein Fahrrad benutzen würden. Ferner fördert es die Erschließung von Gebieten mit schlechter ÖV-Anbindung, entlastet den ÖV und substituiert den Bedarf nach Mitnahme des eigenen Fahrrads im ÖV bei begrenzten Kapazitäten. Auch zur Abwicklung von städtischen Binnenverkehren in Innenstadtbereichen oder in der Unterstützung des Ziels von Umweltzonen soll das Leihfahrradsystem einen Beitrag leisten.

Informationssystem und Kommunikation des Angebots

Um die Integration zwischen ÖV und Fahrrad zu erreichen, soll das Angebot in das Informationssystem des ÖV eingebunden sein und beispielsweise per Internet oder Mobiltelefon oder auf Anzeigetafeln an Haltepunkten und im Fahrzeug angezeigt werden.

Eine darüber hinausgehende aktive Kommunikationsstrategie mit zielgruppengerechter Öffentlichkeitsarbeit, Werbung und Informationsmaterial soll den Erfolg des Fahrradverleihsystems unterstützen.

Zusatzangebote und Synergien

Zur städtebaulichen und verkehrlichen Integration der Verknüpfungspunkte der öffentlichen Leihräder mit dem ÖV und zur Gestaltung der übrigen Standorte des Leihradsystems können zusätzliche Angebote zweckmäßig sein (z.B. Schließfachanlagen, Abstellanlagen). Dies gilt insbesondere für die Einbeziehung von Pedelecs in das Modellprojekt, z.B. bei der Schaffung der dafür erforderlichen baulichen bzw. technischen Voraussetzungen.

3 Anforderungen an die Bewerbung

Die Bewerbung umfasst eine Darstellung des Modellprojektes in der nachfolgend vorgegebenen Gliederung im Umfang von maximal 15 Seiten. Über diesen Umfang hinausgehend sind folgende Anlagen beizufügen:

- eine maximal zweiseitige Kurzdarstellung der Bewerbung auf dem beigefügten Formblatt sowie
- Zeit- und Kostenplan,
- Selbstdarstellungen der beteiligten Akteure,
- ggf. vorliegende „letters of intent“,
- eine maximal fünfseitige Anlage mit Referenzen.

a) Bewerber

Um die Durchführung eines Modellprojekts können sich Gebietskörperschaften (Kommunen, Landkreise und regionale Kooperationen) und ÖV-Akteure (Verkehrsunternehmen und -verbände) sowie weitere mit diesen kooperierende Akteure bewerben, beispielsweise Betreiber von Fahrradverleihsystemen, weitere Hersteller und Dienstleister, Verbände und Projektagenturen aus dem Bereich Mobilität. Die kooperierenden Akteure können nur in Zusammenarbeit mit einer Gebietskörperschaft oder einem ÖV-Akteur an der Ausschreibung teilnehmen.

Falls eine Kommune nicht Bewerberin oder direkte Beteiligte am Bewerberkonsortium ist, muss eine verbindliche Absichtserklärung von der Kommune vorliegen, um die kommunale Unterstützung für das Modellprojekt zu belegen.

Die Bewerbung muss außerdem eine verbindliche Absichtserklärung des ÖV-Anbieters bzw. des Verkehrsverbunds enthalten, soweit nicht ein Verkehrsverbund oder der lokale oder regionale ÖV-Betrieb Bewerberin oder direkte Beteiligte am Bewerberkonsortium ist.

Der Bewerbung sind Selbstdarstellungen der am Modellprojekt beteiligten Institutionen und Personen beizufügen.

Der/die verantwortliche/r Projektleiter/in sowie bei Kooperationsangeboten die federführende Institution und handelnden Personen der Kooperationspartner sind zu benennen.

b) Rahmenbedingungen

aa Kommunalpolitische Zielsetzung

Aus der Bewerbung muss schlüssig hervorgehen, dass die Kommune bzw. Region aktiv eine Stärkung ihrer Mobilitätskultur anstrebt, mit der die Wahrnehmung und Akzeptanz stadtvträglicher Verkehrsmittel und Fortbewegungsweisen bei den Menschen erhöht wird. Zudem muss deutlich werden, dass sie eine Stärkung des so genannten Umweltverbundes aus ÖPNV, Fahrradverkehr und Zu-Fuß-Gehen durch Verlagerung von Verkehrsanteilen vom motorisierten Individualverkehr als einen maßgeblichen Beitrag zur Reduzierung von CO₂- und anderen Schadstoffen zum Ziel hat.

bb Verkehrliche Situation

Die Bewerbung muss eine Schilderung der verkehrlichen Situation im vorgesehenen Modellgebiet enthalten. Dazu gehören aktuelle Daten der Verkehrsnachfrage und zum bestehenden ÖV-System (Tarifsystem, Liniennetz, Taktzeiten u.ä.).

Anzugeben sind aktueller Radverkehrsanteil, bestehende Fahrradverleihsysteme, topographische Verhältnisse, infrastrukturelle Bedingungen für den Radverkehr und gegebenenfalls bereits bestehende Verknüpfungen zwischen Fahrrad und ÖV.

Anzugeben sind außerdem die Einwohnerzahl und die Fläche des Modellgebietes.

cc Besonderheiten lokaler Radverkehrskultur und -politik

Besondere Problem- und Aufgabenstellungen oder Aktivitäten (z.B. kommunales Mobilitätsmanagement, fahrradbezogene Aktionen oder Aktivitäten) sind in der Bewerbung darzustellen.

Anzugeben sind zudem Art und Umfang der Radverkehrsförderung für die Jahre 2005-2009. Insbesondere sind dabei die Haushaltsmittel aufzuführen, die für den Radverkehr aufgewandt wurden bzw. noch für das laufende Jahr ausgegeben werden.

dd Zuständigkeiten

Die Bewerbung muss eine Darstellung der institutionellen Zuständigkeiten enthalten. Dazu gehören Aufgabenträgerschaft, Verbundstrukturen, relevante ÖV-Unternehmen sowie Laufzeiten der Verkehrsverträge der betroffenen Unternehmen.

ee Vorarbeiten und Synergien

Das Modellprojekt darf noch nicht begonnen sein (Definition von „Vorhabensbeginn“ siehe Förderrichtlinie Radverkehr, Ziffer 3.2; Download der Förderrichtlinie unter <http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/eu-bund-laender/bund/DF9350.pdf>). Eine Erweiterung bereits bestehender Fahrradverleihsysteme kann nur gefördert werden, wenn das System um innovative Maßnahmen oder bedeutende qualitative Aspekte wesentlich erweitert wird. Einschlägige Vorarbeiten eines Bewerbers aus der Umsetzungsperspektive, etwa ein bereits fortgeschrittenes Planungsstadium oder bereits bereitgestellte Mittel, müssen dargestellt werden.

c) Beschreibung des projektierten Fahrradverleihsystems*aa Allgemeine Beschreibung*

Zu beschreiben ist der Aufbau eines Fahrradverleihsystems, mit dem das Fahrrad als vollwertiges Verkehrsmittel in den ÖV eingegliedert wird bzw. der ÖV durch das Fahrradverleihsystem innovativ erweitert wird. Dazu gehören Beschreibungen

- des technischen Systems,
- des Betreiberkonzepts,
- der räumlichen Abgrenzung des Modellgebiets einschließlich Angaben zur Fläche und Einwohnerzahl. Zur Veranschaulichung ist eine Karte beizufügen.
- der Netzstruktur und der Dichte der Fahrradverleihstationen/-terminals,
- der architektonischen/städtebaulichen Konzeption (Anlagen, Stellplätze etc.).

Es ist nachzuweisen, dass es sich bei dem Modellprojekt um das erstmalige Angebot eines öffentlichen Leihfahrradsystems in der Kommune handelt oder es sich um die Weiterentwicklung eines bestehenden Verleihsystems handelt, dessen Schwerpunkt deutlich in der Innovation liegt oder das System um bedeutende qualitative Aspekte wesentlich erweitert wird.

bb Sachinvestitionen

Zur Anschaffung geplanter Stückzahlen und Typen der Fahrräder oder anderer Fahrzeuge, über Standorte und sonstige infrastrukturelle Angebote oder Anknüpfungspunkte - etwa Servicestationen, Ticketautomaten oder Fahrradparkhäuser - sind auch unter Berücksichtigung städtebaulicher Aspekte qualitative und quantitative Angaben zu machen.

cc Art und Weise der Verknüpfung des Verleihsystems mit dem ÖV

Auszuführen sind sowohl die infrastrukturelle Verknüpfung mit Bahnhöfen und Haltestellen als auch die Integration ins Tarif-, Informations- und Buchungssystem. Auch zu möglicherweise geplanten Verknüpfungen mit anderen Mobilitätsangeboten sind Angaben zu machen. Zudem ist auszuführen, wie das System für eine Kooperation mit anderen Fahrradverleihsystemen geöffnet werden kann, um die Möglichkeit einer einzigen Registrierung der Kunden mit Gültigkeit für verschiedene Städte oder Regionen zu bieten. Gegebenenfalls geplante Kooperationen zwischen Kommunen oder Regionen können ebenfalls dargestellt werden.

d) Darstellung von adressierten Marktsegmenten und Zielgruppen

Es ist darzustellen, auf welche Marktsegmente und Zielgruppen das Angebot ausgerichtet ist und wie diese jeweils angesprochen werden. Falls an unterschiedlichen Standorten des Fahrradverleihsystems unterschiedliche Zielgruppen adressiert werden, muss dies kenntlich gemacht werden.

e) Informations- und Kommunikationskonzept

Als Teil der Bewerbung ist eine Darstellung des Informations- und Kommunikationskonzeptes für das Fahrradverleihsystem erforderlich. Es muss dargestellt werden, für welche Zielgruppen mit welchen Mitteln und in welchen Zeiträumen das System beworben und bekannt gemacht werden soll.

f) Wirkungsabschätzung

aa In der Bewerbung ist abzuschätzen, welche Nutzerzahlen erwartet werden und welche verkehrliche, Klimaschutzfördernde und weitere (z.B. touristische) Wirkungen von der Durchführung des Modellprojekts zu erwarten sind.

Die Bewerber müssen dabei nachvollziehbar angeben, welche Datenquellen und Annahmen sie für ihre Abschätzung zugrunde gelegt haben.

bb Zusätzlich sind die zu erwartenden, positiven Auswirkungen der Verkehrsverlagerung auf Flächeninanspruchnahme, Stadtqualität, Verkehrssicherheit sowie auf die Emissionen von Klimagasen, Luftschadstoffen und Lärm an den vorgesehenen Modellgebieten zu beschreiben.

cc Die ausgewählten Modellprojekte sollen nach der Vorstellung des Auslobers möglichst begleitend und nach Abschluss evaluiert werden. Dazu beabsichtigt der Auslober, Zuwendungen nach den Richtlinien des Experimentellen Wohnungs- und Städtebaus (ExWoSt) zu gewähren (Zuwendung im Wege der Projektförderung auf Ausgabenbasis als Anteilfinanzierung). Hierzu wird die konstruktive Mitarbeit der Kommunen erwartet. Zu diesem Zweck machen die Bewerber Angaben zum geplanten Monitoring und zur Wirkungsanalyse ihres Modellprojektes und benennen den angestrebten Eigenanteil der Kommune für die Evaluierung.

g) Projektorganisation, Zeitplan und Kostenplan

aa Darzustellen sind Projektorganisation und -ablauf sowie die Aufgabenteilung zwischen den Projektbeteiligten. Dazu gehört eine Beschreibung der Zusammenarbeit der unmittelbar am Projekt beteiligten Akteure sowie der mittelbar zu beteiligenden Stellen (z.B. Genehmigungsbehörden und Entscheidungsträger). Dies umfasst auch den Planungs- und Abstimmungsprozess, die Vertrags- und Vergabemodalitäten sowie die Einbindung der politischen Gremien der Kommune(n).

bb In der Bewerbung ist ein Zeitplan für die Durchführung des Modellprojekts für einen Förderzeitraum von maximal 36 Monaten zu entwickeln. Darin sind Meilensteine zu definieren. Diese Aufbauplanung muss zeigen, wann einzelne Elemente des Fahrradverleihsystems verfügbar sind. Die Förderung im Wege einer Zuwendung erfordert die Darstellung des voraussichtlichen Förderbedarfs pro Kalenderjahr und ist entsprechend auszuweisen.

cc Die Bewerbung muss Aufschluss darüber geben, unter welchen Voraussetzungen bzw. Rahmenbedingungen und durch wen das Projekt nach Ende des Förderzeitraums fortgeführt wird.

dd Der einzureichende Kostenplan ist nach Sach- und Personalkosten zu gliedern. Aus dem Kostenplan sollen zudem die Anteile von Investitionen und laufenden Kosten sowie die Eigenbeteiligung am Förderbedarf ersichtlich werden.

4 Verfahren und Formalia

Bewerbungsverfahren

Zur Information potenzieller Bewerber und zur Beantwortung von Rückfragen veranstaltet das BMVBS am 11. Mai 2009 von 13.00 bis 17.00 Uhr ein Rückfragenkolloquium in Berlin.

Rückfragen, die bis zum 24. April 2009 per E-Mail an die Adresse fahrradverleihsysteme@wupperinst.org gerichtet werden, können auf dem Rückfragenkolloquium beantwortet werden. Später eingehende oder auf dem Kolloquium gestellte Fragen werden ggfs. erst im Nachgang schriftlich beantwortet und allen Bewerbern zugänglich gemacht.

An einer Bewerbung Interessierte werden gebeten, sich bis zum 6. Mai 2009 zur Teilnahme elektronisch unter der Adresse rueckfragenkolloquium@nrvp.de anzumelden. Der Veranstaltungsort wird Ihnen nach der Anmeldung bekannt gegeben. Pro Bewerberkonsortium können maximal drei Personen teilnehmen.

Das Protokoll des Rückfragenkolloquiums wird Bestandteil der Ausschreibung. Es wird wie der Ausschreibungstext im Internet bereitgestellt und auf Anfrage an die Bewerber übersandt.

Bitte richten Sie die endgültige Bewerbung nur in elektronischer Form als MS-Word-Dokument und in deutscher Sprache an das

Projektbüro „Öffentliche Fahrradverleihsysteme“
c/o Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH
fahrradverleihsysteme@wupperinst.org

Ansprechpartner: Thorsten Koska, Telefon: 02 02 / 24 92 – 123

Einsendeschluss für die Bewerbung ist der 17. Juni 2009.

Förderbedingungen

Die Förderung erfolgt im Wege einer Zuwendung auf Grundlage der Richtlinie zur Förderung von Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans vom 1. Juni 2005 (Förderrichtlinie Radverkehr, online verfügbar unter: <http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/eu-bund-laender/bund/DF9350.pdf> sowie die einzureichenden Anlagen unter www.nationaler-radverkehrsplan.de/eu-bund-laender/bund/DF9350-Anlagen.doc).

Förderfähig sind demnach Maßnahmen, die geeignet sind, zur Erfüllung der Ziele des Nationalen Radverkehrsplans beizutragen und folgenden Kriterien genügen. Sie sollen:

Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH / Difu GmbH

- einen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse für den Radverkehr in Deutschland leisten,
- Ergebnisse erbringen, die auf vergleichbare Anwendungsfälle übertragbar sind (das heißt modellhaft anwendbar sein; keine nur einmalige oder lokale Aktivität)
- neue Erkenntnisse über das bearbeitete Thema liefern.

Die teilnehmenden Kommunen sollen ihren voraussichtlichen Förderbedarf für das Modellprojekt der Höhe und dem Grunde nach darstellen.

Nach Auswahl des Bewerbers hat dieser den Zuwendungsantrag gemäß der Förderrichtlinie Radverkehr auszufüllen und beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Referat SW 24) einzureichen.

Auswahlverfahren

Die Anzahl der für eine Förderung in Betracht kommenden Modellprojekte ist nicht vorab festgelegt; sie richtet sich nach Qualität und Anzahl der Bewerbungen. Die Entscheidung über die Rangordnung der zu fördernden Modellprojekte wird von einer unabhängigen Fachjury getroffen, die dem Auslober die Reihenfolge der ausgewählten Projekte zu dessen Auswahl vorschlägt.

Die Fachjury wird folgende Auswahlkriterien zugrunde legen:

- Schlüssigkeit der inhaltlichen Konzeption (Berücksichtigt werden insbesondere Infrastruktur, nutzerfreundliche Ausgestaltung, Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit, Vernetzung der Akteure des Projekts)
- Innovationsgehalt des Projekts (Berücksichtigt werden dabei a) Betriebskonzept, b) Niveau der Integration von ÖV und Fahrrad, c) Auswahl und Ansprache von Zielgruppen.)
- Erfolgsaussichten des Projekts und erwartete Effekte (Berücksichtigt werden u.a. die Erhöhung des Radverkehrsanteils am modal split; Umwelt- und Klimaschutz sowie eine Verbesserung der Nachhaltigkeit des Stadtverkehrs)
- Aussichten auf Dauerhaftigkeit des Projekterfolgs (Berücksichtigt wird die Aussicht auf einen längerfristigen Fortbestand des Projektes)
- Vorbildeignung (Berücksichtigt wird die Übertragbarkeit auf andere Kommunen und Regionen)
- Verhältnis von Aufwand und Ertrag (Berücksichtigt wird die Wirtschaftlichkeit der Maßnahme)
- Einbeziehung neuer Akteure und Zielgruppen (Berücksichtigt werden innovative Kooperationsstrukturen und eine überzeugende Adressierung von Zielgruppen)
- Städtebauliche Integration des Fahrradverleihsystems im Modellgebiet

Weiteres Vorgehen

Die Fachjury wird im Juli 2009 tagen; die Förderentscheidung des Auslobers wird den Teilnehmern im August 2009 mitgeteilt. Mit der Maßnahme kann nach erfolgter Bewilligung durch den Auslober begonnen werden. Voraussetzung für die Bewilligung ist ein vollständiger, rechtsverbindlicher, förmlicher Förderantrag gemäß der Richtlinie zur Förderung von Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans vom 1. Juni 2005.