

Mitteilung

öffentlicher Teil

Gremium	Datum
Verkehrsausschuss	05.11.2013
Stadtentwicklungsausschuss	14.11.2013

Fahrradverleihsysteme in Köln

Immer mehr Kölnerinnen und Kölner nutzen mittlerweile ganz selbstverständlich das Fahrrad als Verkehrsmittel für Ihre alltäglichen Wege in der Stadt. Damit folgt die Entwicklung in Köln einem generellen Trend im Stadtverkehr, denn auch in anderen Städten steigen die Zahlen der Radnutzung. Radfahren ist gesund, schont das Klima, hat einen geringen Flächenanspruch, ist schnell und flexibel – kurzum: Eine Steigerung des Radverkehrsanteils geht einher mit einer Steigerung der Lebensqualität im urbanen Raum.

Entsprechend wichtig ist es, dass der Radverkehr gezielt gefördert wird. Als Gründungsmitglied der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS) war die Stadt Köln eine der ersten Städte überhaupt in Deutschland, die sich die Förderung des Radverkehrs auf die Fahnen geschrieben hat. Viel hat sich seitdem getan. Längst gehen die Maßnahmen über reine Infrastrukturprojekte hinaus. Von der Datenerhebung als Grundlage für die Erstellung konsistenter Konzepte über eine breit angelegte und konsequent umgesetzte Öffentlichkeitsarbeit bis hin zu einem bürgerzentrierten Serviceangebot verfolgt die Verwaltung mittlerweile einen ganzheitlichen, systemorientierten Förderansatz. Die Verwaltung sieht dementsprechend in Fahrradverleihsystemen einen wichtigen Baustein eines modernen, auf Multimodalität und Flexibilität ausgerichteten, städtischen Verkehrsangebots.

Köln war bundesweit neben Berlin, München und Frankfurt am Main eine der ersten Städte, die über ein Fahrradverleihsystem verfügten. 2004 ging in Köln das von der DB AG an den Start. Nach Einführung hat sich das System bereits nach kurzer Zeit in der Stadt etabliert. Heute sind die mehr als 800 Leihfahrräder kaum noch aus dem Stadtbild wegzudenken. Die mit „Call a Bike“ in Köln gemachten Erfahrungen bewertet die Verwaltung insgesamt sehr positiv. Zuletzt wurde „Call a Bike“ in Köln im Rahmen einer aktuellen Studie des ADAC zu Fahrradverleihsystemen in europäischen Großstädten die Note „gut“ verliehen (siehe Anlage 1). Auch die Kölner Bürgerinnen und Bürger bewerteten das bestehende System im „Fahrradklimatest 2012“ des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs (ADFC) als gut.

Selbstverständlich hat es in den Jahren vor der Einführung von „Call a Bike“ als erstes nennenswertes Fahrradverleihsystem in Großstädten bis heute eine Vielzahl von Entwicklungen, sowohl auf globaler, europäischer, nationaler und lokaler Ebene gegeben. Viele internationale Großstädte haben Fahrradverleihsysteme in ihren Innenstädten etabliert, um einen drohenden Verkehrsinfarkt abzuwenden, da Fahrradverleihsysteme zum einen vergleichsweise kostengünstig und schnell einzurichten sind und zum anderen in vielen Fällen ein allererster Versuch, den jeweiligen Einwohnern das Fahrrad überhaupt als Verkehrsmittel näher zu bringen. Zu nennen sind hier unter anderem Barcelona, Brüssel, London und Paris. So hatte London beispielsweise zum Zeitpunkt der Einführung des Fahrradverleihsystems einen Modal Split-Wert von lediglich 2% für den Radverkehr. Insbesondere Systeme nach dem Vorbild der Werbefirma JCDecaux in Paris, Wien oder Brüssel konnten sich er-

folgreich etablieren. Die Finanzierung erfolgt über die Koppelung der Vergabe öffentlicher Werberechte an die Bereitstellung einer öffentlichen Dienstleistung wie z.B. ein Fahrradverleihsystem. Diese Modelle konnten sich in Deutschland nicht durchsetzen. In Köln ist ein Koppelgeschäft nach diesem Modell ausgeschlossen.

In den deutschen Großstädten ist die Situation ein wenig anders. Köln hat zum Beispiel eine Fahrradbesitzquote in der Bevölkerung von annähernd 100%. In deutschen Großstädten kommt einem Fahrradverleihsystem daher weniger die Aufgabe zu, der eigenen Bevölkerung das Fahrrad als Verkehrsmittel näherzubringen. Vielmehr ist ein modernes Fahrradverleihsystem als ein integraler Baustein einer nachhaltigen Mobilitätskette zu sehen. Der große Vorteil eines Fahrradverleihsystems liegt demnach genau dort, wo der klassische Umweltverbund seine Schwächen hat. Durch ein Fahrradverleihsystem können etwa wichtige Netzlücken im ÖPNV-Netz geschlossen und Engpässe in den Belastungsspitzen abgefedert werden. Sie tragen dementsprechend zu einer weiteren Entlastung des Stadtverkehrs bei. Damit die Vorteile allerdings bestmöglich ausgenutzt werden können, ist neben der Netzintegration vor allem die Tarifintegration in das bestehende ÖPNV-Angebot essentiell. Nur so können ausreichend große Nutzerzahlen generiert und eine entsprechende Auslastung des Systems erreicht werden.

Aufgrund der genannten Rahmenbedingungen begrüßt es die Stadtverwaltung ausdrücklich, dass die KVB sich dazu entschieden hat, das bereits bestehende Angebot an Leihfahrrädern durch ein eigenes Fahrradverleihsystem auszubauen und konzeptionell weiterzuentwickeln. Hierzu hat es bereits in der Startphase enge Abstimmungen zwischen KVB und Stadtverwaltung gegeben. Auf der Grundlage dieser Abstimmung wurde seitens der KVB ein Konzept entwickelt, das im Folgenden dargestellt ist:

Zielsetzung: Stärkung des Umweltverbundes (ÖPNV, Fahrradverkehr, Fußverkehr) durch Steigerung des Anteils an Fahrten mit dem Umweltverbund am Gesamtverkehrsaufkommen mit folgenden Eckpunkten:

- ÖPNV durch integrierte Angebote von Leihrädern mit einfachem Zugang und attraktivem Tarif attraktiver gestalten.
- Berufs- und Ausbildungspendlern aus dem Umland eine zusätzliche Option bieten: Das eigene Fahrrad, das an der Starthaltestelle abgestellt wird, kann durch ein Leihrad im Bereich der Zielhaltestelle ergänzt werden.
- Kapazitäten in Bussen und Bahnen - insbesondere in den Spitzenzeiten - durch Verringerung der Fahrradmitnahme steigern.
- Verbesserung der Feinerschließung durch die Bereitstellung von Leihrädern. Durch die Schaffung neuer Wahlmöglichkeiten zur Mobilität sollen neue Kunden gewonnen und vorhandene Kunden im Umweltverbund verbleiben.

Ausgangslage:

Köln verfügt seit 2004 über das von der DB AG als flexibles System betriebene „Call a Bike“, das von ADAC und adfc mit gut bewertet wurde und bislang für die Stadt kostenneutral ist. Da bislang kein Fahrradverleihsystem wirtschaftlich betrieben wird, ist auch für Köln keine Kostendeckung zu erwarten, was die finanziellen Möglichkeiten einschränkt. Das begrenzte Flächenangebot (insbesondere in der Innenstadt), erlaubt kaum Spielräume für den Auf- und Ausbau von festen Stationen für das Abstellen von Leihfahrrädern. Modelle anderer Städte sind nur bedingt übertragbar. Köln verfügt über eine überdurchschnittlich hohe Innenstadt-Wohnbevölkerung und Fahrradbesitzquote. Die finanzielle Ausstattung ist im Vergleich mit anderen Großstädten dagegen unterdurchschnittlich. Beim Aufbau eines Fahrradverleihsystems ist zudem angemessen zu berücksichtigen, dass die Modelle aus anderen Städten aus stadtstrukturellen Gründen nicht übertragbar sind.

Lösungsansatz: Zugangshemmnisse minimieren

Ein Fahrradverleihsystem muss ein ausreichendes Angebot an Fahrrädern auf einem fest definierten Bedienungsgebiet bereitstellen. Um eine fassbare Stärkung des Umweltverbundes zu erreichen, muss das Fahrradverleihsystem als weitere Mobilitätsoption ein integraler Bestandteil des ÖPNV werden. Das bedeutet, alle Zugangshemmnisse in der Kombination von Leihrad und ÖPNV so niedrig

wie möglich zu gestalten. Beispielhaft seien hier genannt:

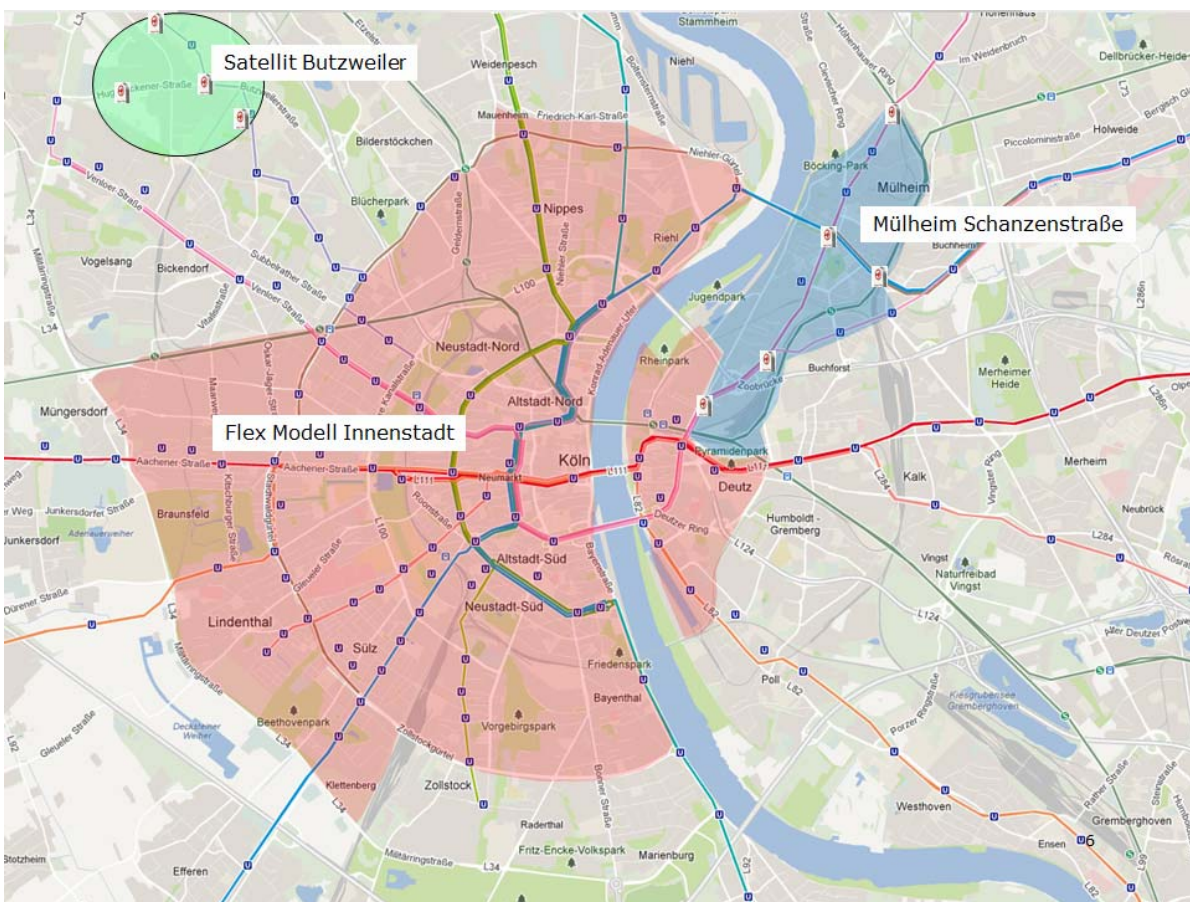
- Verknüpfung mit den ÖPNV Tarifangeboten (z.B. Freiminuten für ÖPNV-Stammkunden, E-Ticket Integration)
- Leichter Zugang per Smartphone-App und E-Ticket oder klassisch per Telefon
- Einfache Registrierung, automatische Ausleihe und Rückgabe (GPS + GSM)
- Einheit von Design und Kommunikation

Lösungsansatz: Pilotmodelle umsetzen

Unter Berücksichtigung der Ausgangslage vereinigt der Lösungsansatz drei verschiedene Varianten in einem System. Für den Nutzer ergibt sich ein einheitliches Angebot mit gleichen Konditionen, Erscheinungsbild und Kommunikation. Ziel ist es, in einem Zeitraum von 3 Jahren unter Marktbedingungen ein für Köln optimiertes System zu entwickeln. Daher ist eine systematische und kontinuierliche Aus- und Bewertung während der Pilotphase erforderlich. Die besten Hinweise für ein optimales System liefern die Nutzer selbst sowie die Kölner Bürger und Besucher der Stadt. In der Startphase sollen folgende Modelltypen (siehe Abbildung) mit insgesamt 900 Rädern erprobt werden:

Folgende Pilotanwendungen sollen daher kurzfristig von der KVB eingerichtet werden:

- Flexsystem in der Innenstadt (analog „call a bike“). Zusätzlich zum bestehenden Bedienungsgebiet soll Braunsfeld sowie das erweiterte Universitätsumfeld mit eingebunden werden
- Stationssystem rechtsrheinisch (Mülheim) mit unmittelbarer Anbindung an das Innenstadtsystem (Mischsystem)
- Stationssystem in einem Gewerbe- und Wohngebiet als Satellit außerhalb der Innenstadt (Butzweiler)



Flexsystem Innenstadt:

Im Innenstadtbereich (innerhalb Gürtel) gibt es viele und unterschiedliche Mobilitätsangebote. Das

Flächenangebot ist knapp und die Konkurrenz um diese Flächen sehr hoch. Deshalb soll hier ein flexibles System (analog DB) angeboten werden. Zusätzlich soll Braunsfeld sowie der erweiterte Universitätsbereich (Lindenthal, Klettenberg) erstmalig einbezogen werden. Zusätzliche Erweiterungen in der Zukunft sind denkbar.

Mülheim Schanzenstraße:

In diesem Stadtteil soll ein Stationssystem mit Anschluss an das Kerngebiet angeboten werden. Hieraus ergibt sich im Verbund mit dem Kerngebiet ein Mischsystem aus festen Abstellanlagen und dem „Flexabstellsystem“, das aufgrund seiner Struktur mit differenzierten Arbeitsplatz-, Wohn- und Einkaufsstandorten für Leihfahräder geeignet scheint. Gleiches gilt für die kurz vor der Fertigstellung stehenden städtebaulichen Entwicklungen im Zuge von Mülheim 2020.

Satellit Butzweiler:

Butzweiler bietet die Möglichkeit, ein Fahrradleihsystem in einem Gewerbe- und Wohngebiet als Satellit außerhalb des Kernbereiches anzubieten und zu testen, wie gut ein solches System für die Feinerschließung geeignet ist. Hier sind feste Stationen vorgesehen. Über die Linie 5 ist das Gebiet an das Stadtbahnsystem angeschlossen. Die Butzweiler Initiative (Verlängerung Linie 5) könnte hierdurch neue Impulse erhalten und ein Fahrradverleihsystem in Kooperation mit den dort ansässigen Firmen aufgebaut und vermarktet werden.

Lösungsansatz: Tarifgestaltung

Der tariflichen Gestaltung fällt eine Schlüsselfunktion bezüglich Akzeptanz und Nutzerzahlen zu. Alle erfolgreichen Fahrradleihsysteme zeichnen sich aus durch Freiminuten in der Kurzleihe insbesondere für ÖPNV-Kunden sowie eine einfache und grob differenzierte Tarifstruktur nach dem Muster

- Bis 30 Minuten
- Weitere 30 Minuten
- 24 Stunden
- Ggf. Monats- und Jahrespauschalen

Die Fahrräder nutzen kann jeder der sich einmalig registriert. Dies kann per Internet, Smartphone-App, CallCenter, E-Ticket bzw. KVB Vertrieb erfolgen. Um eine hohe Verfügbarkeit im System zu gewährleisten muss die Kurzleihe bis 30 Minuten besonders attraktiv sein (Vor- und Nachlaufzeit im ÖV).

Geplant sind

- 30 Freiminuten für alle KVB E-Ticket-Inhaber (Abo, JobTicket, SemesterTicket)
- Bis 1 Euro für weitere 30 Minuten
- Angebot für die Tagesleihe (24h)
- Tarifangebote für ÖPNV-Gelegenheitskunden, Touristen, Firmen und sonstige Kunden
- Ggf. niedrige Monats- und Jahrespauschalen für alle VRS-((e-Ticket-Inhaber

Weiteres Vorgehen:

Die KVB bereitet eine europaweite Ausschreibung auf der Grundlage des hier beschriebenen Konzeptes vor. Ziel ist es, bis Ende November mit der Vergabe zu starten.

Bezüglich der Beschaffung und Aufstellung von Abstellanlagen in Mülheim und Butzweiler wird in Zusammenarbeit mit der Stadt Köln eine gesonderte Vorlage über Standorte, Größe und Design erstellt und mit den zuständigen Bezirksvertretungen abgestimmt. Eine Vergabe wird bis Jahresende angestrebt. Geplanter Starttermin für das Leihsystem ist der 1. April 2014.

Anlage

gez. Höing