

Beschlussvorlage

zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**

Betreff

Einrichtung eines stadtweiten Fahrradverleihsystems (KVB-Rad)

Beschlussorgan

Verkehrsausschuss

Gremium	Datum
Verkehrsausschuss	13.11.2018

Beschluss:

1. Der Verkehrsausschuss beauftragt die Verwaltung, die Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) mit Wirkung ab dem 01.01.2020 mit dem Betrieb des Fahrradverleihsystems „KVB-Rad“ zu betrauen.
2. Die KVB soll nach Ablauf des laufenden Vertrages (April 2020) das System auf das gesamte Stadtgebiet erweitern. Hierzu soll die KVB AG eine Ausschreibung für 3.000 Fahrräder veranlassen zzgl. einer Option für weitere 300 eBikes. Um eine möglichst hohe Verfügbarkeit zu erzielen, ist das Stadtgebiet dabei in eine „Flexzone“ (Kernstadt) und eine „Standortzone“ (Außenbereich) zu gliedern. Zu Beginn sind mindestens 1.000 dieser Fahrräder in regelmäßigen Intervallen auf die Standorte im Außenbereich zu verteilen, so dass täglich Angebote zur Verfügung stehen.
3. Der Verkehrsausschuss beauftragt die Verwaltung mit der Ausweisung der Flächen zur Einrichtung und Kennzeichnung von „virtuellen“ Fahrradstationen für die „Standortzone“ zum Start des erweiterten Angebots. Für jeden dieser Standorte soll die Integration von Lade- und Abstellanlagen für eBikes und ggf. Radständer für private Räder geprüft werden. Die Standorte in den Außenbereichen werden mit den Bezirksvertretungen abgestimmt.
4. Wie bisher soll auch künftig eine Integration in den VRS-Tarif erfolgen, um das intermodale Angebot zu stärken.
5. Nach Umsetzung wird der hierfür erforderliche Aufwand nach den Mechanismen der beabsichtigten Direktvergabe an die KVB ausgeglichen.

Alternative

Der Verkehrsausschuss verzichtet auf den Aufbau eines stadtweiten Fahrradverleihsystems durch die KVB AG und überlässt die weitere Entwicklung dieser Angebote dem freien Markt.

Haushaltsmäßige Auswirkungen

Nein

Begründung

Der Rat der Stadt Köln hat in der Sitzung am 05.07.2018 (s. AN/1042/2018, TOP 3.1.5) die Ausweitung des Fahrradverleihsystems beschlossen sowie Verwaltung und KVB beauftragt, ein Konzept vorzulegen.

Das tariflich in den Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) integrierte Fahrradverleihsystem der KVB – „KVB-Rad“ – hat sich als leistungsfähige Ergänzung des Umweltverbundes im Kölner Verkehrsmarkt etabliert. Im bundesweiten Vergleich nimmt „KVB-Rad“ neben dem Leihradsystem der Stadt Hamburg eine führende Position ein. Zusammen mit dem ÖPNV und verschiedenen Carsharing-Angeboten wird damit umweltfreundliche Mobilität über die gesamte Wegekette angeboten und ein wesentlicher Beitrag zur Erreichung der Ziele des Strategiepapiers „Köln mobil 2025“ geleistet. Darüber hinaus leistet das Fahrradverleihsystem einen Beitrag zur Umsetzung des Ratsbeschlusses „Luftreinhaltung“ vom 06.02.2018 (vgl. Vorlagen-Nr.: 3428/2017; Maßnahmen 17 und 31) sowie des Green City Masterplans (vgl. Vorlagen.-Nr.: 2637/2018; Maßnahme 3.3).

Die zwischenzeitlich vorgehaltenen Angebote Dritter in Köln konzentrieren sich auf die nachfragestarken Bereiche in der Kernstadt, so dass weite Teile der Bevölkerung nicht daran teilhaben können. Zudem fehlt diesen Angeboten die Integration in den VRS-Tarif, wodurch zusätzliche Zugangshemmnisse bei der Nutzung bestehen.

Erkenntnisse aus dem bisherigen Angebot

Nach Auswertung von 2,7 Mio. Fahrten, die insgesamt seit dem Start im Mai 2015 mit dem „KVB-Rad“ durchgeführt wurden, entfallen rund 80 % der Fahrten auf die Kernstadt in einem Radius von 6 km um den Kölner Dom. Die Grenze verläuft entlang des Gürtels und schließt die Stadtteile Deutz und Teile von Kalk, Mülheim und Poll ein. Die Uni Köln gehört innerhalb dieses Radius zum nachfragestärksten Bereich des Stadtgebietes. Auf das Gebiet zwischen Gürtel und Militärring, der heutigen Grenze des Bediengebietes, entfallen die übrigen 20 %. Es ist zu erwarten, dass diese Entwicklung bei einer Ausweitung auch in den Stadtrandbezirken zu beobachten sein wird.

Es ist nach heutigem Stand nicht zu erwarten, dass kommerzielle Anbieter ihr Bedienungsgebiet über die Kernstadt hinaus erweitern.

Die Analyse der Fahrten sowie eine Kundenbefragung im April 2018 belegen zudem die ergänzende Nutzung des „KVB-Rad“ zu Bus und Bahn für VRS-Stammkunden, insbesondere in den Tagesrandlagen, nachts und am Wochenende.

Weiterentwicklung des Angebotskonzepts

Gemäß Beschluss des Rates wurde eine Ausweitung des bisherigen Angebots auf die Gesamtstadt geprüft und konzeptioniert.

Aufgrund der abnehmenden Nutzungsfrequenz in Richtung Stadtrand ist außerhalb des heutigen Bediengebietes die Konzentration des Leihradangebotes entlang der Stadtbahnlinien sowie in den damit korrespondierenden Wohngebieten und Arbeitsplatzstandorten sinnvoll, um eine ausreichende Verfügbarkeit für die Bevölkerung sicherzustellen. Um dies zu erreichen, ist dort ein Standortsystem erforderlich, das die Leihräder dort bündelt, wo sie gebraucht und nachgefragt werden. Ein flexibles System würde in dem gegenüber heute fünfmal größeren Gebiet dazu führen, dass sich die Räder ungeordnet und unvorhersehbar verteilen. Auf diese Weise können weder ein wirtschaftlich tragfähiges Konzept, noch eine vertretbare Verfügbarkeit in ausreichender Qualität erzielt werden. Das Kon-

zept sieht daher eine Aufteilung des Stadtgebietes in eine Flex- und eine Standortzone nach folgendem Muster vor (siehe auch Abbildung in der Anlage):

Flexzone in der Kernstadt

Die Flexzone schließt die Innenstadt und angrenzende Stadtteile auf einer Fläche von 72 km² ein. Hier sollen mindestens 2.000 Räder für die flexible Nutzung nach heutigem Vorbild angeboten werden. In dieser Zone sind auch weiterhin Angebote Dritter zu erwarten.

Standortzone im Außenbereich

Außerhalb der Flexzone sollen die KVB-Räder ausschließlich an festen Standorten angeboten und zurückgenommen werden. Es werden eindeutige Standorte eingerichtet, in denen erkennbar der Leihvorgang begonnen und abgeschlossen werden muss. Für jeden dieser Standorte soll die Integration von Lade- und Abstellanlagen für eBikes und ggf. Radständer für private Räder geprüft werden. Die Ausgestaltungsmöglichkeit wird im Rahmen aktuell laufender Verfahren genauer geprüft. Folgende Planungsparameter sind im Konzept berücksichtigt (vgl. Anlage):

- mindestens 1.000 Räder,
- zum Angebotsstart mindestens 75 % Abdeckung der Kölner Wohnbevölkerung, bei einem Planungsradius von 750 m je Standort,
- weitere Standorte nach Marktentwicklung optional möglich,
- Durchlässigkeit zur Flexzone,
- Verteilung entlang der Straßenbahn-, Buslinien, Wohngebiete, Arbeitsstätten und Naherholung.
- Insgesamt erfolgt eine Prüfung und Abstimmung mit der Errichtung von Mobilstationen, für die der NVR derzeit ein verbandweites Konzept erarbeitet.

Die Fahrräder

Die neue Leihradgeneration soll einen im Marktvergleich guten Qualitätsstandard in Bezug auf schnelle und zuverlässige Ausleihe und Ortung, Haltbarkeit sowie Komfort für die Kunden bieten (z. B. Gangschaltung, bequemer Sattel, Gepäckkorb).

Darüber hinaus sollen in der Ausschreibung auch bis zu 300 eBikes als Beschaffungsoption aufgenommen werden.

Tarifliche Integration

Für Kunden mit VRS-Chipkarte (Zeitkartennutzer) soll die Ausleihe in den jeweils ersten 30 Minuten – wie bisher – kostenfrei bleiben. Die VRS-Chipkarte soll damit weiterhin als „Schlüssel“ zum Angebot dienen. Darüber hinaus sollen folgende Zugangsmöglichkeiten geschaffen werden:

- Nutzung der „KVB-App“ als „Schlüssel“,
- Reservierungs- und Buchungsmöglichkeit über die „KVB-App“,
- Integration der Abrechnung in eine einheitliche Übersicht der multimodalen Kosten.

Der Zugang für Kunden ohne ÖPNV-Ticket soll über die „KVB-App“ möglich sein. Die bisherige Tarifstruktur hat sich dabei bewährt und soll im Grundsatz beibehalten werden:

- Jede angefangene ½ Stunde kostet 1 Euro, jede weitere ½ Stunde einen weiteren Euro.
- 24 Stunden kosten 9 Euro (Tagestarif).
- Änderungen können sich im Rahmen der Ausschreibung ergeben, sofern sie zur Kundenakzeptanz beitragen und wirtschaftlich sind.

- Auch für den Kunden soll ein Bonus-Malus-System für die bestimmungsgemäße Nutzung des KVB-Rades entwickelt werden. Regelgerechtes Abstellen soll belohnt, regelwidriges Abstellen sanktioniert werden (z. B. in Form von Vergütungsmodellen, Umweltbonuspunkten).

Wirtschaftliche Wirkung

Die jährlichen Kosten sollen im Rahmen einer europaweiten Ausschreibung ermittelt werden. Ohne die Option eBikes werden auf Basis der aktuellen Marktlage Kosten in einer Größenordnung von 1,7 Mio. Euro jährlich erwartet.

Anlage 1: Konzept KVB-Rad