

Die Oberbürgermeisterin

Dezernat, Dienststelle
III/66/661/4
661/4

Vorlagen-Nummer

3739/2020

Freigabedatum

Beschlussvorlage

zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**

Betreff

Einrichtung erster Standorte für ein Fahrradverleihsystem im Bezirk Kalk

Beschlussorgan

Bezirksvertretung 8 (Kalk)

Gremium	Datum
Bezirksvertretung 8 (Kalk)	04.03.2021

Beschluss:

Die Bezirksvertretung Kalk beauftragt die Verwaltung, die KVB damit zu beauftragen, die Einrichtung der in Anlage drei dargestellten Leihradstandorte zu realisieren.

Haushaltsmäßige Auswirkungen

Nein

Auswirkungen auf den Klimaschutz

Nein

Ja, positiv (Erläuterung siehe Begründung)

Ja, negativ (Erläuterung siehe Begründung)

Begründung:

Der Verkehrsausschuss hat in seiner Sitzung am 13.11.2018 (3281/2018) die Verwaltung beauftragt, die Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) mit dem Betrieb des Fahrradverleihsystems „KVB-Rad“ zu betrauen und ein stadtweites System zu etablieren.

Nach Auslaufen des bisherigen Vertrages sollte bei der Neuausschreibung das KVB-Rad stadtweit zur Verfügung stehen. Um das Angebot stadtweit sicher zu stellen, wurde ein System mit zwei Zonen geschaffen.

Dieses System wird aus einer Flexzone in der Kernstadt und einer Standortzone im Außenbereich bestehen. Innerhalb der Flexzone ist eine flexible Nutzung der KVB-Räder nach heutigem Vorbild vorgesehen. Außerhalb der Flexzone sollen die Räder nur an festen Standorten angeboten und zurückgenommen werden. Eine Leihe kann somit im Standortbereich nur an einem definierten Standort begonnen und beendet werden. Die Beendigung der Leihe kann an jedem beliebigen Standort erfolgen und muss nicht mit dem Start übereinstimmen. Zwischen der Flexzone und der Standortzone besteht eine Durchlässigkeit. Geliehene Räder aus der Flexzone können in die Standortzone gefahren werden und dort an einem Standort zurückgebracht werden. Gleichmaßen kann ein ausgeliehenes Rad aus der Standortzone in die Flexzone gefahren werden und kann dort, nach den gängigen Regelungen des Fahrradparkens flexibel abgestellt werden. Die Standorte führen zu einer Verbesserung der nachhaltigen, innerstädtischen Mobilität im Sinne der Strategie Köln Mobil 2025. Einerseits stellen sie eine umweltfreundliche Verknüpfung zwischen den SPNV/ÖPNV Haltestellen und den Zielen, andererseits zwischen den Zielen und der innerstädtischen Flexzone sicher.

Für die Schaffung der Standorte wurde durch die KVB in enger Abstimmung mit der Verwaltung der Stadt Köln ein Standortkataster erarbeitet und abgestimmt. Dieses Vorgehen beinhaltet eine gemeinsame Koordination des Realisierungs- und Abstimmungsprozesses.

Im Ergebnis sind in einem ersten Arbeitsprozess stadtweit 96 Flächen als Standorte für das KVB Rad innerhalb der Standortzone durch KVB und Verwaltung identifiziert worden. Im Rahmen des Betriebs werden die Stationsgrößen evaluiert und nach Bedarf angepasst. Von diesen Flächen werden in der Anfangsphase 50 Standorte umgesetzt, um ein erstes Netz zu entwickeln (siehe Anlagen 2 und 3). Hierdurch kann das System im Betrieb getestet und die weiteren 46 Standorte anschließend bedarfsgerecht ergänzt werden. Die jeweils zuständige Bezirksvertretung kann hierzu zusätzliche Standorte zur Prüfung einbringen. Somit kann ein flächendeckendes und attraktives KVB-Rad angeboten werden.

Die Flächen werden anbieterneutral ausgestaltet und stehen zukünftig allen Leihradanbietern diskriminierungsfrei zur Verfügung. Die Standorte sind frei von Abstellanlagen, eine Abstellung erfolgt frei auf einer definierten Fläche (siehe Anlage 4). Des Weiteren können die Bereiche perspektivisch mit weiteren Mobilitätsangeboten ergänzt werden. Hierzu zählen beispielsweise E-Scooter, Lastenradabstellplätze oder Car-Sharing. Im Rahmen der Konzeption von Mobilstationen erfolgt ein permanenter Austausch. Einige Standorte des Mobilstationenkonzeptes des Nahverkehr Rheinland (NVR) konnten in der Netzentwicklung der KVB-Rad-Standorte bereits berücksichtigt werden (Vorlage 2212/2020 – 01.09.2020 im Verkehrsausschuss). Die Umsetzung ist ebenfalls eine Maßnahme aus dem GreenCity

Masterplan der Stadt Köln und ist Bestandteil des Vergleichs zwischen dem Land NRW und der deutschen Umwelthilfe (Vorlagennummer 2637/2018).

Die ersten Standorte befinden sich vornehmlich auf Kfz-Stellplätzen, für deren einzelne Umwidmung 10-20 Fahrräder zur Verfügung gestellt werden können. Die Finanzierung und Einrichtung der Standorte erfolgt durch Stellplatzablösemittel. Bei der Anzahl der Standorte je Bezirk ist zu berücksichtigen, dass innenstadtnahe Bezirke in der Flex- und in der Standortzone liegen. Somit sind viele Siedlungsgebiete bereits über die Flexzone abgedeckt. Die Standortzone bildet das heutige nicht erschlossene Bediengebiet ab. Zur Schaffung einer stadtweiten Verfügbarkeit werden dort Standorte eingerichtet. Stadtbezirke, deren Siedlungsschwerpunkte in der zukünftigen Flexzone liegen (bspw. Nippes), haben beim Aufbau der ersten Standorte somit einen geringeren Bedarf an festen Standorten. Jeder Stadtbezirk erhält parallel die Standorte als Beschlussvorlage in der jeweiligen Zuständigkeit. Die ersten Standorte je Bezirk können dem beigefügten Standortkataster sowie dem Übersichtsplan entnommen werden. Die Standort ID bezieht sich auf jeweils einen durchnummerierten Standort je Bezirk. Beispielweise bezieht sich die ID 8-5 auf den Stadtbezirk Kalk und ist der 5. Standort aus der Liste der geprüften Standorte für den Bezirk. Die 96 zunächst ermittelten Standorte verteilen sich nach aktuellem Planungsstand wie folgt auf die einzelnen Stadtbezirke:

- Innenstadt: Flexzone
- Rodenkirchen: 8 Standorte
- Lindenthal: 11 Standorte
- Ehrenfeld: 8 Standorte
- Nippes: 3 Standorte (Großteil über Flexzone abgedeckt)
- Chorweiler: 19 Standorte
- Porz: 15 Standorte
- Kalk: 9 Standorte
- Mülheim: 23 Standorte

Auswirkungen auf den Klimaschutz:

Die Verwaltung verfolgt das Ziel, die sektorspezifischen Beträge zum Klimaschutz zu erfüllen. Die hier dargestellte Maßnahme stärkt den Umweltverbund im Bereich Radverkehr und bietet den Bürgerinnen und Bürgern eine adäquate Mobilitätsmöglichkeit im Vergleich zur Nutzung des privaten Pkw. Somit trägt dies zu einer möglichen Reduktion des Treibhausgasausstoßes bei. Insgesamt kann die hier dargestellte Maßnahme als positiver Betrag zum Klimaschutz bewertet werden.

Dringlichkeitsbegründung:

Nach Abstimmungen der ersten Standorte zwischen der KVB und der Verwaltung werden diese nun allen Bezirksvertretungen in der turnusmäßig anstehenden nächsten Sitzung als Beschlussvorschlag vorgelegt. Zeitgleich erhält der Verkehrsausschuss Anfang März einen Beschlussvorschlag zur Sicherung der Finanzmittel aus Stellplatzablösemittel. Um die weiteren Vergaben, Planungen und Ausführung für das KVB-Radsystem stadtweit voranzutreiben und stadtweit umzusetzen, ist es von Bedeutung, alle Gremien im gleichen Zeitfenster zu beteiligen. Ansonsten sind Verzögerungen in den betroffenen Bezirken bzw. eine gesamte Verschiebung des Starts des neuen Verleihsystems sehr wahrscheinlich.

Anlage 1: Öffentlichkeitsbeteiligung

Anlage 2: Übersichtsplan der ersten 50 Standorte

Anlage 3: Standortkataster erste Standorte in Kalk

Anlage 4: Beschilderungsmuster (Foto)