

Dringlichkeitsentscheidung und Genehmigungzur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**

Entscheidung durch die Bezirksbürgermeisterin bzw. den Bezirksbürgermeister und ein Mitglied der Bezirksvertretung gemäß § 36 Absatz 5, Satz 2 GO NRW und Genehmigung durch die Bezirksvertretung

Betreff**Einrichtung eines stadtweiten Lastenradverleihsystems (KVB-Lastenrad): Durchführung eines Pilotversuches in den Stadtteilen Nippes und Deutz**

Gremium	Datum
Bezirksvertretung 8 (Kalk)	25.08.2022

Dringlichkeitsbegründung

In der Sitzung des Verkehrsausschusses am 17.05.2022 wurde bei der Diskussion zur Ratsvorlage 0448/2022 die Anregung mitgegeben, den Pilotversuch zum KVB-Lastenrad auch in einem zusätzlichen Stadtteil durchzuführen, welcher nicht so zentral liegt wie die von der Verwaltung vorgeschlagenen Stadtteile Nippes und Deutz.

Nach intensiver Prüfung schlägt die Verwaltung vor, den Stadtteil Neubrück im Bezirk Kalk in den Pilotversuch zu integrieren (vgl. Anlage 6).

Die Beschlussfassung in der letzten Ratssitzung vor der Sommerpause – und somit eine vorherige Anhörung der BV Kalk im Rahmen einer Dringlichkeitsentscheidung - ist notwendig, um mit dem Pilotversuch im Herbst 2022 beginnen zu können.

Beschluss:

Gemäß § 36 Abs. 5 Satz 2 GO NW in Verbindung mit § 10 der Hauptsatzung empfehlen wir dem Rat wie folgt zu beschließen:

1. Der Rat beauftragt die Verwaltung, die Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) mit der Durchführung eines zweijährigen Pilotversuchs für ein Lastenradverleihsystem ab dem 01.09.2022 zu betrauen, welches in das bestehende Fahrradverleihsystem „KVB-Rad“ integriert wird.
2. Die KVB soll das stationsbasierte System in den im Konzept hergeleiteten Bereichen – Stadtteile Nippes, Deutz und Neubrück – für die Dauer von zwei Jahren anbieten. Hierzu soll die KVB AG eine Ausschreibung für 15 Lastenräder mit elektrischer Unterstützung veranlassen. Das Angebot wird durch vorübergehend eingerichtete Stationen mit mobilen Elementen im Straßenraum sichtbar gemacht.
3. Der Pilotversuch soll evaluiert werden. Etwaige weitere Ausbaustufen werden dem Rat zur Beschlussfassung vorgelegt.
4. VRS-Kunden soll ein vergünstigter Tarif gewährt werden, um das intermodale Angebot zu stärken. ÖPNV-Abokunden erhalten mindestens 90 Freiminuten pro Woche.

5. Diese zusätzlichen vom Rat noch zu beschließenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen finden Eingang in die Betrauung KVB Rad. Die Finanzierung erfolgt auf der Grundlage der DAWI-Betrauung KVB Rad.
6. Der zusätzliche entstehende Verlust der KVB i. H. v. 50.000 Euro für 2022, 150.000 Euro für 2023 sowie 100.000 Euro für 2024 wird aufgrund des Ergebnisabführungsvertrages von der Stadtwerke Köln GmbH (SWK) ausgeglichen, was potenziell zu einer Ergebnisbelastung im Kernhaushalt durch eine geringere Gewinnausschüttung der SWK an den städtischen Haushalt führen kann.
Der Zeitpunkt der haushaltsmäßigen Belastungen wird jeweils um ein Jahr verzögert und damit auf die Jahre 2023 ff. prognostiziert.

Datum

Abstimmungsergebnis

Unterschrift

Unterschrift

Haushaltsmäßige Auswirkungen **Nein**

Ja, investiv Investitionsauszahlungen _____ €
 Zuwendungen/Zuschüsse Nein Ja _____ %

Ja, ergebniswirksam Aufwendungen für die Maßnahme siehe Begründung €
 Zuwendungen/Zuschüsse Nein Ja _____ %

Jährliche Folgeaufwendungen (ergebniswirksam): ab Haushaltsjahr:

a) Personalaufwendungen _____ €
 b) Sachaufwendungen etc. _____ €
 c) bilanzielle Abschreibungen _____ €

Jährliche Folgeerträge (ergebniswirksam): ab Haushaltsjahr:

a) Erträge _____ €
 b) Erträge aus der Auflösung Sonderposten _____ €

Einsparungen:**ab Haushaltsjahr:**

a) Personalaufwendungen _____ €
 b) Sachaufwendungen etc. _____ €

Beginn, Dauer _____

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 (vgl. Vorlagen-Nr.: [3281/2018](#)) die Ausweitung des Fahrradverleihsystems der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) auf das gesamte Stadtgebiet beschlossen. 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. 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“ sowie der Ziele zur Luftreinhaltung und des Klimaschutzes geleistet.

Bisher nicht im Angebotsportfolio enthalten sind Lastenräder, mit denen eine größere Menge an Gütern nahezu emissionsfrei durch die Stadt bewegt werden können. Die Stadtverwaltung schlägt die Ausweitung des Fahrradverleihangebots um Lastenräder aus folgenden Gründen vor:

- Die Kölner Lastenradförderung ist bundesweit einzigartig. Seit 2019 wurden rund 1.350 Lastenräder mit insgesamt 2,9 Mio. Euro gefördert (vgl. Mitteilung [1024/2022](#)). Die Nachfrage ist ungebremst und übersteigt das zur Verfügung stehende jährliche Budget bei Weitem. Vor allem in der Zielgruppe „Privatpersonen“ ist eine Sättigung nicht absehbar, obwohl eine Förderung nur dann zugelassen ist, wenn sich im Sinne der effizienten Nutzung vorhandener Res-

sources mindestens drei Haushalte ein Lastenrad teilen müssen. Es ist jedoch anzunehmen, dass viele interessierte Haushaltsgemeinschaften das Förderangebot nicht wahrnehmen können, da sie die großen Fahrzeuge nicht sicher und witterungsgeschützt abstellen können. Die überwältigende und kontinuierliche Nachfrage nach der Kölner Lastenradförderung ist ein Indiz für den hohen Bedarf an dem Verkehrsmittel „Lastenrad“, sofern die Dienstleistungen für den Bürger durch städtische Förderung bezahlbar sind.

- In neun Bürgerzentren können, je nach Bedarf zwischen einem und 14 Tagen, kostenlos Lastenräder entliehen werden. Das Angebot umfasst je nach Bürgerzentrum Lastenräder für den Warentransport, aber auch „Rikschas“ für den Personentransport. Diese Möglichkeit erfreut sich einer großen Nachfrage (vgl. <https://www.stadt-koeln.de/politik-und-verwaltung/presse/mitteilungen/23723/index.html>). In drei Bürgerzentren wird weiterer Bedarf nach Lastenrädern angemeldet, allerdings wird dies aufgrund der personalintensiven Ausleihe nicht weiterverfolgt.
Die Lastenräder werden über die ehrenamtlich betriebene Verleihplattform „Kasimir – Dein Lastenrad“ (vgl. <https://www.kasimir-lastenrad.de/>) verliehen. Hierüber können generell alle in Köln verfügbaren Lastenräder zum unentgeltlichen Verleih unkompliziert entliehen werden. Mit Stand April 2022 sind 24 Lastenräder – vorwiegend in der Innenstadt – entleihbar. Die öffentlich einsehbaren Belegungsdaten lassen auf eine rege Nutzung schließen.
Der kommerzielle Lastenradverleih „Donk-EE“ (vgl. <https://donk-ee.de/>) bietet an über 50 Stationen – das Rechtsrheinische ist hier deutlich unterrepräsentiert – rund 60 elektrische Lastenräder an.
- Die Ziele des Klimaschutzes (vgl. KölnKlimaAktiv 2022, Vorlagen-Nr.: [3680/2018](#)) und der Luftreinhaltung (vgl. Ratsbeschlusses „Luftreinhaltung“, Vorlagen-Nr.: [3428/2017](#) sowie Green City Masterplan, Vorlagen.-Nr.: [2637/2018](#)) fordern eine aktive Förderung des Umweltverbundes ein. Der Anteil des Umweltverbundes kann gegenüber dem Motorisierten Individualverkehr nur gesteigert werden, wenn alle Wegezwecke einer modernen Stadtgesellschaft adäquat und leicht zugänglich befriedigt werden können. Neben dem Personentransport muss auch der emissionsarme Warentransport möglich sein, um eine vollständige Substitution des privaten Pkw-Besitzes zu ermöglichen.
- Eine Bürgereingabe § 24 GO im Ausschuss für Anregungen und Beschwerden setzte sich für die „Einrichtung einer öffentlichen und stadtweiten Leihlastenräder-Infrastruktur“ ein (vgl. Vorlagen-Nr.: [0126/2022](#)). Die Petition wurde negativ beschieden, da von städtischer Seite ein derart enges Verleihnetz für Lastenräder mit den entsprechenden Betriebsstationen derzeit nicht vorgesehen ist. Gleichwohl befürwortet die Verwaltung eine Ausweitung der Verleihtätigkeiten privatwirtschaftlicher Anbieter sowohl bei der Anzahl, wie auch beim Bediengebiet. Somit hat die Verwaltung ein Interesse daran, ein stadtweites Lastenradverleihsystem extern zu beauftragen. Es ist nach heutigem Stand nicht zu erwarten, dass kommerzielle Anbieter aus eigener Kraft ihr Bediengebiet über die Kernstadt hinaus erweitern und ein flächendeckendes Lastenradverleihsystem dauerhaft sicherstellen können.

Insgesamt bietet der Markt kein Angebot, das von Dichte und Konditionen mit einem flächendeckenden Verleihsystem vergleichbar ist. Die Verwaltung ist davon überzeugt, dass eine Ergänzung der KVB-Fahrradverleihflotte um Lastenräder eine sinnvolle Ergänzung zum bestehenden Angebot ist und dass dadurch Pkw-Fahrten substituiert werden können.

Allgemeine Ausgestaltung

Tarifintegration

Durch eine Betrauung der KVB zum Aufbau eines öffentlichen Lastenradverleihsystems besteht die Möglichkeit, eine Verknüpfung mit dem VRS-Tarif anzubieten. ÖPNV-Abokunden profitieren beim KVB-Rad aktuell von der Möglichkeit, das Fahrrad 30 Minuten lang kostenlos ausleihen zu können. Ähnliche tarifliche Anreize wären auch für den Lastenradverleih denkbar (z. B. monatliche Freiminuten, Rabatte oder Guthaben). In jedem Fall werten Sie die multimodale Angebotsvielfalt des ÖPNV-

Abonnements auf, was für eine Kundengewinnung nach der Corona-Pandemie förderlich wäre. Nicht zuletzt ermöglicht es den Kundinnen und Kunden einen einfachen, unkomplizierten Zugang zum System. Das Ziel, mit einem Zugangssystem auf verschiedene Mobilitätsdienste zugreifen zu können, ist essentiell im Sinne der Mobilitätswende (vgl. Green City Masterplan, Vorlagen.-Nr.: [2637/2018](#), Maßnahme M1.12).

Betriebsmodell

Lastenräder eignen sich dazu eine größere Menge an Gütern nahezu emissionsfrei durch die Stadt zu bewegen. In der Regel ist ein privater Warentransport planbar, z. B. bei größeren Einkäufen oder Umzügen. Die Planbarkeit erfordert ein zuverlässiges Angebot, das ortsnahe zur Verfügung steht. In den allermeisten Fällen wird daher ein stationsbasiertes System den Bedarf am besten abdecken. Hinzu kommt, dass die Lastenräder auf Grund ihrer Maße nicht ohne weiteres verkehrssicher abgestellt werden können. Hier sind die Belange von zu Fuß Gehenden sowie Rad Fahrenden unbedingt zu berücksichtigen. Bei einem FreeFloating-System besteht die Gefahr, dass über einen längeren Zeitraum, bis zum Wiederverleih, Fahrzeuge nicht verkehrssicher abgestellt werden. Explizit ausgewiesene Lastenradparkplätze bzw. Standorte an Mobilstationen werden verkehrlich geprüft, sodass bei sachgemäßer Abstellung keine Gefährdung für andere Verkehrsteilnehmende entsteht.

Letztendlich minimiert ein stationsbasiertes System die Betriebskosten und trägt so zu einem wirtschaftlichen Betrieb des Lastenradverleihsystems bei.

Im Rahmen der Ausschreibung soll vom Bieter das Ladekonzept vorgeschlagen werden (Akkuwechsel oder (induktives) Laden an den Stationen). Bei einer Ladung an den Verleihstationen sind elektrifizierte Abstellanlagen baulich herzurichten, was mit zusätzlichen Kosten verbunden ist.

Fahrzeugart

Die Lastenräder sollen einen im Marktvergleich guten Qualitätsstandard in Bezug auf schnelle und zuverlässige Ausleihe und Ortung, Haltbarkeit sowie Komfort für die Kunden bieten. Die Lastenräder sollen für unterschiedliche Zwecke möglichst variabel einsetzbar sein. Neben dem Warentransport soll auch die sichere Beförderung von Kindern möglich sein, ebenso wie die regensichere Beförderung von Einkäufen mit Hilfe einer Plane.

Zunächst werden für den Einsatz im Lastenradverleihsystem zweirädrige Lastenräder empfohlen. Diese benötigen weniger Fläche und erlauben somit eine größere Angebotsdichte auf beengten Platzverhältnissen. Perspektivisch könnte eine zielgruppenspezifische Angebotsvielfalt an den Standorten angeboten werden. Dreirädrige Lastenräder werden bspw. besser von Menschen angenommen, die sich eher unsicher auf zwei Rädern fühlen. Dies sollte jedoch in einer nachfolgenden Ausbaustufe erfolgen.

Die Lastenräder sollen alle mit einer elektrischen Tretkraftunterstützung ausgerüstet sein. Zwar lässt die Topographie Kölns auch konventionelle Lastenräder ohne elektrische Unterstützung zu, allerdings führt dies unter Vollbeladung bei kurzen Steigungen z. B. an Brücken schnell zu einer negativen Assoziation mit dem Verkehrsmittel. Der Wartungsaufwand für elektrische Lastenräder führt zwar zu höheren Betriebskosten, allerdings ist dies perspektivisch einer höheren Kundenakzeptanz zuträglich und damit einer höheren Nutzungsfrequenz, was im Sinne der Mobilitätswende ist.

Umsetzungsschritte

Da in Köln bisher keinerlei Erfahrungen mit einem stadtweiten, tariflich integrierten Lastenradverleihsystem bestehen, schlägt die Verwaltung vor, zunächst eine auf zwei Jahre befristete Pilotphase zu initiieren und das System iterativ in zwei Ausbaustufen weiterzuentwickeln. Damit können zielgruppenspezifische Angebote und Standorte getestet werden. Nach jeder Stufe erfolgt eine Evaluation und der Rat kann über eine etwaige Ausweitung des Systems entscheiden.

Die KVB hat im Auftrag der Verwaltung ein solches Konzept erarbeitet (vgl. Anlage 2). Es wurden auf Grundlage diverser Kriterien Bereiche im Stadtgebiet identifiziert, die ein hohes Potenzial für ein Lastenradverleihsystem aufweisen. Da im Rahmen eines möglichst zeitnah stattfindenden Pilotversuches die finanziellen und betrieblichen Ressourcen begrenzt sind, wurden zwei Stadtteile ermittelt, die sich auf Grund der soziodemographischen Struktur besonders gut für eine Testumgebung eignen: die Stadtteile Nippes sowie Deutz. Hier soll ein flächendeckendes Stationsnetz an rund 10 Stationen etabliert werden.

Zunächst soll pro Station ein Lastenrad bereitgestellt werden. Dabei muss in der Testphase flexibel auf die tatsächliche Nachfrage reagiert werden können, sodass bei entsprechendem Bedarf weitere Lastenräder am Standort positioniert werden. Ebenso sind zum jetzigen Zeitpunkt keine genauen Standortfestlegungen möglich. Das KVB-Konzept lässt offen, ob der Pilotversuch nur in einem Stadtteil oder in beiden Stadtteilen stattfindet. Die Verwaltung spricht sich für die Durchführung des Pilotversuchs in beiden Stadtteilen aus, wodurch sich ein Bedarf an 15 Lastenrädern ergibt.

Im Sinne der Markterkundung werden die Stationen zunächst mit mobilen Elementen im Stadtraum sichtbar gemacht; diese werden in Teilen das [landesweite Mobilstationsdesign](#) aufweisen. Zusätzlich werden sie digital per KVB-App als virtuelle Stationen auffindbar sein. Auf diese Weise können Kundenpotenziale risikoarm geprüft und erschlossen werden, bevor im Nachgang die dauerhafte bauliche Umsetzung einer Verleihstation erfolgt, die mit gewissem Planungs- und Finanzierungsaufwand verbunden ist. Je Station wird voraussichtlich ein öffentlicher Parkplatz entfallen.

Um die intermodale Verknüpfung zu fördern, soll bereits im Pilotversuch eine tarifliche Einbindung in den VRS-Tarif erfolgen. Die KVB-Fahrräder dürfen von ÖPNV-Abokunden für 30 Minuten ohne Zusatzkosten entliehen werden. Da die Lastenräder andere Nutzungszwecke bedienen, sollte dies tariflich entsprechend berücksichtigt werden. Das KVB-Konzept schlägt hierfür vor, ÖPNV-Abokunden (alle Kunden mit Abo inkl. Job-, Großkunden und SemesterTickets ab 18 Jahre) mindestens 90 Freiminuten pro Woche zu gewähren. Damit sollte ein größerer Wocheneinkauf ohne Zusatzkosten möglich sein. Gleichzeitig wird damit das ÖPNV-Abo aufgewertet, was einen Beitrag dazu leistet, während der Corona-Pandemie verlorengegangene Kundinnen und Kunden zurückzugewinnen.

Nach erfolgter Beschlussfassung wird die Stadt die KVB über die Erweiterung der bestehenden DA-WI-Betrauung KVB-Rad mit der Pilotphase betrauen. Die KVB wird anschließend die für die Pilotphase notwendigen Leistungen zeitnah ausschreiben. Parallel dazu werden Vorbereitungen zur Einrichtung der Stationen getroffen. Der Beginn des Pilotversuchs erfolgt voraussichtlich im Herbst 2022.

Der Pilotversuch wird evaluiert. Auf diesen Erfahrungen aufbauend wird im 1. Halbjahr 2023 eine Beschlussvorlage zum stufenweisen Aufbau eines dauerhaften KVB-Lastenradverleihsystems in die politischen Gremien eingebracht. In Überlegung ist in diesem Rahmen eine flächendeckende Erweiterung in mehreren Schritten, die dann ggf. über einen separaten Ratsbeschluss zu einer Endausbaustufe weiterentwickelt werden könnte. Der frühe Zeitpunkt der Beschlussfassung ist notwendig, da eine europaweite Ausschreibung durchgeführt werden muss; der dauerhafte Betrieb könnte sodann nahtlos an die zweijährige Pilotphase anknüpfen.

Kosten, Finanzierung und Förderung

Der zusätzliche entstehende Verlust der KVB aus der Pilotphase wird aufgrund des Ergebnisabführungsvertrages von der Stadtwerke Köln GmbH (SWK) ausgeglichen, was potenziell zu einer Ergebnisbelastung im Kernhaushalt durch eine geringere Gewinnausschüttung der SWK an den städtischen Haushalt führen kann.

Im Falle eines Beschlusses des Rates zur Einführung einer zweijährigen Pilotphase mit rund 10 Stationen und 15 Lastenrädern beläuft sich der zusätzliche entstehende Verlust der KVB i. H. v. 50.000 Euro für 2022, 150.000 Euro für 2023 sowie 100.000 Euro für 2024. Die Prognosewerte basieren auf der Prämisse, dass den ÖPNV-Abokunden mindestens 90 Freiminuten pro Woche gewährt werden. Die Kosten enthalten neben den Betriebskosten bereits die Kosten für die Implementierung

der Stationen (mobile Beschilderung) sowie die Evaluation.

Der Zeitpunkt der haushaltsmäßigen Belastung wird jeweils um ein Jahr verzögert für die Jahre 2023 ff. prognostiziert.

Der erforderliche Ausgleich erfolgt auf Grundlage der DAWI-Betrauerung KVB-Rad.

Auswirkungen auf den Klimaschutz

Die Verwaltung verfolgt das Ziel, die sektorspezifischen Beiträge zum Klimaschutz zu erfüllen.

Die hier dargestellte Maßnahme stärkt alternative Mobilitätsangebote 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 Beitrag zum Klimaschutz bewertet werden.

Anlagen:

1. Öffentlichkeitsbeteiligung
2. KVB-Lastenradkonzept