

Strategiepapier zur Einrichtung eines Fahrradverleihsystems unter Berücksichtigung der NVR-Studie zur Einrichtung von Mobilstationen im Rhein-Sieg-Kreis

Dieses Strategiepapier wurde in einer Arbeitsgruppe mit Vertretern des Zukunftsnetzes Mobilität NRW/VRS, der Verkehrsunternehmen RSVG und RVK sowie des Rhein-Sieg-Kreises erarbeitet.

1. Rahmenbedingungen

1.1. Ziele

Fahrradverleihsysteme können bei kurzen und mittleren Distanzen eine wertvolle Ergänzung zum ÖPNV, Fußverkehr sowie privatem Pkw im Rahmen einer multi- und intermodalen Wegekette sein. Sie können eine relevante Rolle im Gesamtverkehrssystem einnehmen und das öffentliche Verkehrssystem vor allem auf der so genannten ersten und letzten Meile ergänzen und somit einen Beitrag zu einer nachhaltigen Mobilität leisten. Hauptzielgruppe sind die Einwohner und Pendler, das System sollte aber auch für Freizeitradler und Touristen zugänglich sein.

Der Aufbau eines Fahrradverleihsystems im Rhein-Sieg-Kreis ist ein weiterer Schritt in Richtung einer integrierten Verkehrsplanung und ein wichtiger Baustein der multimodalen Mobilität. Da sowohl die Stationen der Fahrradverleihsysteme als auch Mobilstationen bevorzugt an ÖPNV-Haltestellen errichtet werden, kann die Verfügbarkeit des ÖPNV zeitlich und räumlich ausgeweitet werden. Für den ländlichen Raum gilt dies sicherlich vor allem in Bezug auf das Zurücklegen der „letzten Meile“.

Im Oktober 2018 wurden von SWBmobil im Stadtgebiet Bonn und im Mai 2019 von der RVK im linksrheinischen Rhein-Sieg-Kreis zwei Fahrradverleihsysteme gestartet. Das Fahrradverleihsystem in Bonn weist bereits kurz nach der Einführung sehr hohe Nutzerzahlen auf. Auch die ersten Benutzerzahlen der RVK E-Bikes sind durchaus positiv. Die gute Akzeptanz und das positive Image führten zu einem starken Interesse insbesondere in den an die Stadt Bonn angrenzenden Kommunen auch dort ein Verleihsystem zu etablieren, verbunden mit dem Wunsch grenzüberschreitende Verkehre zwischen der Stadt Bonn und den Kommunen des Rhein-Sieg-Kreises zu ermöglichen. Ein Fahrradverleihsystem im Rhein-Sieg-Kreis sollte daher idealerweise so angelegt werden, dass es kompatibel mit den benachbarten Systemen ist sowie ungebrochene Wegeketten zwischen den Rhein-Sieg-Kreis Kommunen und der Stadt Bonn ermöglicht.

1.2. Zuständigkeiten

Um die enge Vernetzung mit dem ÖPNV dauerhaft zu gewährleisten, bieten sich die örtlichen Verkehrsunternehmen als Organisator für solche Systeme an, getragen von dem Gedanken, diese als Mobilitätsdienstleister zu etablieren. In Bonn wird das Fahrradverleihsystem durch die „SWBmobil“ organisiert, im linksrheinischen Rhein-Sieg-Kreis durch die RVK. In diesem Sinne wäre die RSVG im rechtsrheinischen Rhein-Sieg-Kreis der bevorzugte und erwünschte Organisator eines vernetzten rechtsrheinischen Fahrradverleihsystems.

Bei diesem Ansatz bestimmen die Städte und Gemeinden den Umfang des Angebotes in ihrem Gebiet und legen dies in einem Kooperationsvertrag mit dem jeweiligen Verkehrsunternehmen fest (siehe Kap. 4).

1.3. Anforderungen

- Die Schlüsselfaktoren für ein erfolgreiches Fahrradverleihsystem sind ein Betriebsgebiet mit dichter und gemischter Nutzung und ein dichtes Stationsnetz mit ausreichend Fahrrädern.
- Das Potenzial für ein erfolgreiches Fahrradverleihsystem liegt vor allem in den Zentren der einzelnen Kommunen. Je weniger dicht besiedelt die Region ist und umso peripherer die Stationsstandorte, desto geringer ist das Nutzerpotenzial und desto größer ist gleichzeitig der Aufwand für den Unterhalt des Systems. Dabei ist zu berücksichtigen, dass das Verteilen der Fahrräder mit dem Ziel, diese möglichst dort vorzuhalten, wo sie auch nachgefragt werden, eines der kostenintensivsten Elemente des Betriebes darstellt.
- Die Einbindung in das ÖPNV-Angebot betrifft sowohl die Tarifintegration (z.B. reduzierte Tarife für Abonnenten), die Nutzung des e-Tickets und der VRS-App als Zugangsmedium für die Fahrräder als auch die Integration in die Fahrplanauskunft des VRS (in Planung). Den Bürgern wird es dadurch ermöglicht, ein Fahrradverleihsystem mit der bestehenden Mobilitätskarte (e-Ticket) und der VRS-App zu buchen und zu nutzen. Dadurch wird die Nutzung deutlich vereinfacht und eine Verknüpfung der Verkehrsmittel problemlos machbar.
- Einheitliche Nutzungsbedingungen im gesamten Kreisgebiet sowie kommunenübergreifende Nutzungsmöglichkeiten sollen integraler Bestandteil des Gesamtnetzes sein.

2. Vorschlag zur Vorgehensweise für ein Fahrradverleihsystem im gesamten Rhein-Sieg-Kreis

Das im Mai 2019 in Betrieb gegangene E-Bike-Verleihsystem der RVK im linksrheinischen Kreisgebiet ist eines der ersten dieser Art im ländlichen Raum und für den Rhein-Sieg-Kreis ein Testlauf im Hinblick auf eine mögliche Etablierung in vergleichbaren Räumen im rechtsrheinischen Rhein-Sieg-Kreis. Wie bereits dargelegt, soll die RSVG analog zu der Vorgehensweise im linksrheinischen Kreisgebiet im rechtsrheinischen Kreisgebiet als Anbieter eines Fahrradverleihsystems fungieren. Alle Verkehrsunternehmen entwickeln sich damit zu umfassenderen Mobilitätsdienstleistern.

2.1 Ausgestaltung / Standortplanung / Systementscheidung

In welchem Umfang die Leistungen „bestellt“ werden, also Anzahl und Art der Räder, die genauen Standorte und Durchführungsregelungen, sollte zwischen den einzelnen Kommunen und dem Verkehrsunternehmen und ggfs. in Abstimmung mit dem Rhein-Sieg-Kreis erfolgen.

Das System sollte modular aufgebaut und zunächst dort installiert werden, wo der Bedarf bzw. die erwartete Nachfrage am größten ist und die Voraussetzungen für eine kurzfristige Umsetzung vorhanden sind (z.B. bereits vorliegende politische Beschlüsse, gesicherte Finanzierung etc.), dabei kann eine Ausweitung schrittweise erfolgen.

Neben der Standortplanung und der konkreten Ausgestaltung des Fahrradverleihsystems (Anzahl der Räder, Art der Räder, Abstellregelungen und –möglichkeiten) ist zunächst zu entscheiden, welche Zielgruppen erreicht werden sollen

Zielgruppen können sein

- Bewohner: Vielfältige Nutzungssituationen, eher multimodale Nutzung –oneway, regelmäßige Nutzung möglich, viele, kurze Ausleihen
- Pendler: eher intermodale Nutzung, regelmäßig in Wegekette zur und von Arbeit integriert; Dienstwege
- Touristen: Ausleihen für wenige, längere Touren; viele kurze Ausleihen zu touristischen Zielen

Es ist zu entscheiden, ob man Schwerpunkte bilden will oder alle Zielgruppen in möglicherweise unterschiedlichen Räumen bedienen möchte (siehe Abbildung 1).

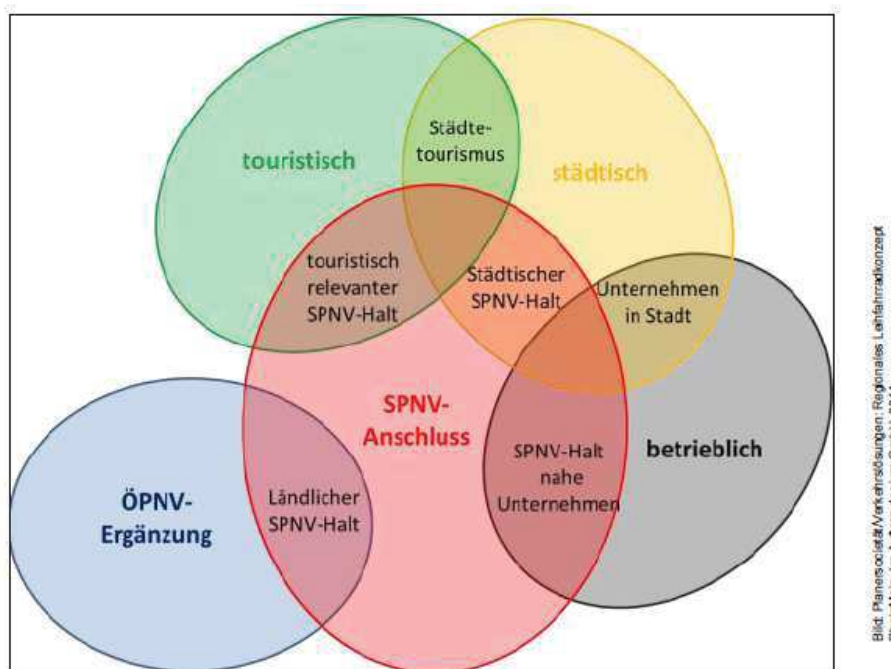


Abbildung 1: Mögliche Zielgruppen Fahrradverleihsystem (Quelle: Planersocietät)

Bei der Systemauswahl gibt es grundsätzlich drei Varianten mit folgenden Vor- und Nachteilen:

- **Stationssystem**
Eher „ordentliches Stadtbild“, gut erkennbar, Baustein an Mobilstationen, gut beherrschbar bei Service & Technik; aber langer Vorlauf und hoher Abstimmungsbedarf, ggfs. Kosten für Stationen
- **Flexibles System**
Günstig und schnell umsetzbar; aber Räder nicht zuverlässig auffindbar, Verfügbarkeit an Mobilstationen keine Garantie, viele Räder erforderlich, eher „unordentlich im Stadtbild“, hoher Anspruch an Service, Technik und Software
- **Hybrid (gemischtes System)**
Verbindet Vorteile beider Systeme, aber deutlich teurer im Betrieb; sehr hoher Anspruch an Service, Technik und Kommunikation

Aufgrund der bislang vorliegenden Erfahrungen geht der Trend abseits der großen Städte (und zum Teil sogar in den Großstädten selbst) in Richtung eines stationsbasierten Systems. Stationen müssen dabei nicht zwangsläufig klassische Abstellanlagen mit hohen Infrastrukturinvestitionen sein, sondern können auch virtuell sein und/oder per einfacher Bodenmarkierung oder Beschilderung kenntlich gemacht werden. Diese Vorgehensweise wurde auch im linksrheinischen Rhein-Sieg-Kreis gewählt, wo es neben den festen Stationen für die E-Bikes mit Lademöglichkeit weitere virtuelle Stationen im Stadtgebiet gibt. Diese Vorgehensweise erhöht die Verfügbarkeit sowie die Nutzungsmöglichkeiten des Systems und steht im Einklang mit dem Wunsch vieler Städte und Gemeinden nach einem geordneten Abstellen der Fahrräder. Ein komplett flexibles System, welches eine hohe Anzahl an Rädern erfordert, um eine gewisse Verfügbarkeit und damit Zuverlässigkeit zu gewährleisten, erscheint für den Rhein-Sieg-Kreis nicht geeignet.

2.2 Grobe Kostenkalkulation und Stationsanzahl für die Städte und Gemeinden im Rhein-Sieg-Kreis

Zum Umfang eines Fahrradverleihsystems in den Kommunen des Rhein-Sieg-Kreises geben die folgenden Tabellen 1 - 3 erste Anhaltspunkte. Für die dichtbesiedelten Bereiche entlang der Schienenstrecken im rechtsrheinischen Kreisgebiet wurde aus der Recherche von ähnlich gelagerten Praxisbeispielen der Wert von einem Fahrrad je 750 Einwohner abgeleitet. Dieser ist als erster Richtwert für eine erste grobe Kostenschätzung gedacht. Die Anzahl der Stationen ergibt sich aus der Größe derselben. Eine Station wird im Schnitt über 6-8 Fahrräder verfügen. Ausgehend von der Annahme, dass in diesen Bereichen (zunächst) konventionelle Fahrräder zum Einsatz kommen, werden für ein Fahrrad monatliche Kosten in Höhe von 70 EUR (+MwSt) zum Ansatz gebracht.

Anhaltspunkte Umfang und Kosten Fahrradverleihsystem im RSK: Bad Honnef Talbereich, Eitorf Mitte, Hennef Mitte, Königswinter Talbereich, Lohmar Mitte, Niederkassel, Sankt Augustin, Siegburg, Troisdorf					
	Einwohner	Anz. Räder	Anzahl Stationen	Schätzung Kosten/Jahr	Ergebnisse Gutachten zum touristischen Fahrradverleihsystem des NVR
Bad Honnef (Talbereich)	20.000	27	3-4	22.400 €	
Eitorf (Mitte)	10.000	13	2	11.200 €	4 Stationen mit insgesamt 19 Rädern (davon 9 E-Bikes), 31.260€
Hennef (Mitte)	20.000	27	3-4	22.400 €	5 Stationen mit insgesamt 33 Rädern (davon 18 E-Bikes), 58.320€
Königswinter Talbereich	14.000	19	2-3	15.680 €	
Lohmar (Mitte)	10.000	13	2	11.200 €	
Niederkassel	38.000	51	6-8	42.560 €	
Sankt Augustin	56.000	75	9-12	62.720 €	1 Station mit insgesamt 5 Rädern (davon 3 E-Bikes), 9.300€
Siegburg	41.000	55	7-9	45.920 €	5 Stationen mit insgesamt 35 Rädern (davon 18 E-Bikes), 60.000€
Troisdorf	75.000	100	13-17	84.000 €	6 Stationen mit insgesamt 40 Rädern (davon 20 E-Bikes), 67.600€
Summe	284.000	379	47 -63	318.080 €	
Annahmen: Ein konventionelles Rad pro 750 EW, 6-8 Räder pro Station, Kosten in Höhe von 70€/Rad und Monat					

Tabelle 1: Richtwert Fahrradverleihsystem in Siedlungsschwerpunkten des rechtsrheinischen Rhein-Sieg-Kreises (eigene Ableitung)

Zu beachten ist, dass es neben der Einwohnerzahl weitere Faktoren gibt, die in die konkrete Planung einbezogen werden sollten, z.B. die Siedlungsstruktur, das vorhandene ÖPNV-Angebot, die Bedeutung des Radverkehrs allgemein in der Stadt/Gemeinde, das Vorhandensein von Hochschulen und größeren Arbeitgebern, Freizeitzielen etc. Hinweise zu Potentialen und Umfang eines Fahrradverleihsystems entlang der Sieg liefert auch das Gutachten zur Einrichtung eines touristischen Fahrradverleihsystems des NVR (siehe auch Punkt 5).

Für Fahrradverleihsysteme im ländlichen Raum abseits der zentralen Orte und Siedlungsschwerpunkte gibt es keine bekannten Vergleichswerte auf Einwohnerbasis. Hier sind umso mehr die zuvor genannten weiteren Faktoren zu berücksichtigen, die im Kern darauf hinauslaufen, die Frage nach dem Bedarf eines Fahrradverleihsystems für die jeweilige Kommune zu beantworten. Im linksrheinischen Kreisgebiet wurden pauschal 10 Fahrräder, in diesem Fall E-Bikes, pro Kommune an den Bahnhöfen oder zentralen Verknüpfungspunkten bereit gestellt. Wichtig zu beachten ist, dass alle Standorte hier über die sogenannte Apfelroute -eine touristische Fahrradrouten mit einer Länge von 124 km- miteinander verbunden sind und somit eine Nachfrage nicht nur, aber vor allem im touristischen Bereich erwartet wird.

Für die Kostenkalkulation wurden für ein Fahrradverleihsystem im ländlichen Raum E-Bikes mit einem Kostensatz von 145 EUR (+MwSt) pro Monat zu Grunde gelegt¹. Je nach definiertem Service-Level können diese Kosten nach oben oder unten abweichen. Abgeleitet aus dem RVK-Ansatz sowie dem zuvor zugrunde gelegten Einwohnerrichtwert von einem Rad/E-Bike

¹ E-Bikes erscheinen abseits der Siedlungsschwerpunkte das geeignete Angebot aufgrund a) der bewegten Topographie als auch b) der größeren Entfernungen, die hier zurückgelegt werden (müssen).

pro 750 Einwohner ergeben sich folgende erste Ansatzpunkte für den ländlichen Rhein-Sieg-Kreis.

Anhaltspunkte Umfang und Kosten Fahrradverleihsystem im RSK - ländlicher Raum					Ergebnisse Gutachten zum touristischen Fahrradverleihsystem des NVR
	Einwohner	Anzahl E-Bikes	Anzahl Stationen	Schätzung Kosten/Jahr	
Bad Honnef Aegidienberg	7.000	9-10	2	17.000-15.866€	
Eitorf (ohne Mitte)	9.000	10-12	2	17.000-20.400€	
Hennef (ohne Mitte)	27.000	10-36	5-6	17.000-61.200€	
Königswinter Bergbereich	27.000	10-36	5-6	17.000-61.200€	
Lohmar (ohne Lohmar-Mitte)	20.500	10-27	3-5	17.000-46.466€	
Much	14.000	10-19	2-3	17.000-31.733€	
Neunkirchen-Seelscheid	20.000	10-27	3-4	17.000-45.333€	
Ruppichterath	10.500	10-14	2	17.000-23.800€	
Windeck	19.000	10-25	3-4	17.000-43.066€	7 Stationen mit insgesamt 40 Rädern (davon 24 E-Bikes), 74.000€
Summe	154.000	90-205	27-34	153.000-349.066€	

Annahmen: 6-8 E-Bikes pro Station, Kosten in Höhe von 1.700€/E-Bike und Jahr

Tabelle 2: Richtwert für ein Fahrradverleihsystem im ländlichen Bereich des Rhein-Sieg-Kreises (eigene Ableitung)

In diesen Kosten sind auch die Kosten für die Errichtung der festen E-Bike-Stationen enthalten, welche erforderlich sind, damit die Räder dort aufgeladen werden können. Für diese Investitionen können Fördermittel in Anspruch genommen und somit die Kosten für die einzelnen Kommunen verringert werden (siehe Punkt 3).

Die folgende Tabelle beschreibt die derzeitige Situation im linksrheinischen Kreisgebiet

Situation Fahrradverleihsystem RSK linksrheinisch					Bemerkungen
	Einwohner	Anzahl E-Bikes	Anzahl Stationen	Kosten / Jahr ¹⁾	
Alfter	23.500	10	3	17.000 €	1 feste und 2 virtuelle Stationen
Bornheim	48.000	10	3	17.000 €	1 feste und 2 virtuelle Stationen
Meckenheim	25.000	10	3	17.000 €	1 feste und 2 virtuelle Stationen
Rheinbach	27.000	10	3	17.000 €	1 feste und 2 virtuelle Stationen
Swisttal	18.000	10	3	17.000 €	1 feste und 2 virtuelle Stationen
Wachtberg	20.000	10	3	17.000 €	1 feste und 2 virtuelle Stationen
Summe	161.500	60	18	102.000 €	

1) Gesamtkosten des Systems (Investitionskosten + Betriebskosten) aufgeteilt auf Projektlaufzeit, 5 Jahre

Tabelle 3: Fahrradverleihsystem der RVK im linksrheinischen Rhein-Sieg-Kreis

Ob im linksrheinischen RSK der Bedarf besteht, das System zusätzlich zu den bereits vorhandenen E-Bikes noch mit herkömmlichen Leihrädern und / oder weiteren E-Bikes zu ergänzen, wird sich voraussichtlich bei der Evaluation des E-Bike-Verleihsystems zeigen (geplant für Ende 2020). Grundsätzlich streben die beteiligten Partner einen Ausbau des Systems mit weiteren Stationen und E-Bikes an.

Die konkrete Standortplanung möglicher Verleihstationen ist abhängig von der Zielgruppe und den Schwerpunkten. Unerheblich ist hierbei zunächst, ob es sich um feste Stationen oder virtuelle Stationen (diese können/sollten durch Bodenmarkierungen kenntlich gemacht werden) handelt. Geeignete Standort können sein

- ÖPNV-Haltestellen, Bahnhöfe, Stadtbahnhaltestellen
- Orte mit hoher Frequentierung (Innenstädte/Geschäfte/Arbeitsplatzschwerpunkte) oder hoher Einwohnerdichte
- Arbeitsstätten (Gewerbegebiete, größere Arbeitgeber)
- Hochschulen, sonstige Bildungseinrichtungen
- Touristische Ziele
- Stadtteilzentren, verdichtete Quartiere

Hinweise zu geeigneten Standorten liefert das Gutachten des NVR zur Einrichtung von Mobilstationen im Verbundgebiet (die zentralen Ergebnisse dieses Gutachtens für den Rhein-Sieg-

Kreis liefert die **Anlage 1**) und die bestehenden Planungen der Kommunen zum Ausbau von SPNV/ÖPNV-Haltestellen und aufkommensstarken Haltestellen zu multimodalen Verknüpfungspunkten. Alle Standorte, die für einen möglichen Ausbau zu einer Mobilstation infrage kommen, sind in der **Anlage 2** aufgelistet und in **Anlage 3** kartographisch aufbereitet.

Bei der Festlegung der Standorte/Stationen ist generell zu beachten

- Gute Sichtbarkeit und Zugänglichkeit der Stationen/Standorte (zugänglich für Fußgänger, Radfahrer und Servicefahrzeuge)
- Lage im Blickfeld von ÖPNV-Haltestellen
- Einbindung in das Radverkehrsnetz

2.3 Ideen für Kooperationsmodelle

Der Aufbau und Betrieb eines Fahrradverleihsystems kann durch Kooperationen mit Hochschulen und Unternehmen unterstützt werden. Sie leisten durch einen festen jährlichen Finanzierungsbetrag einen Beitrag zu der Grundfinanzierung des Fahrradverleihsystems.

- Kooperationsmodell CampusBike

Alle Studierenden einer Hochschule zahlen über ihren Semesterbeitrag einen festen Beitrag für die Nutzung des Fahrradverleihsystems. Z.B. 1,50€ pro Student pro Semester (Prinzip Solidarmodell). Im Gegenzug erhalten sie vergleichbare Konditionen wie ÖPNV-Abokunden sowie Stationen an den verschiedenen Standorten der Hochschulen sowie sonstiger studentischer Einrichtungen (Wohnheime, Sportanlagen etc.).

Vertragspartner ist in der Regel der ASTA einer Hochschule.

- Kooperation mit Unternehmen / Integration ins betriebliche Mobilitätsmanagement
 - Das Fahrradverleihsystem kann ein Bestandteil des betrieblichen Mobilitätsmanagements Bonn/Rhein-Sieg-Kreis sein. Fahrradverleihsysteme bieten einen hohen Nutzen für Betriebe (sowohl für Dienstfahren als auch für die Arbeitswege der Mitarbeiter), die herausgestellt werden müssen (z.B. Arbeitgeberattraktivität, Emissionsreduzierung, Kostenreduzierung, Erhöhung Mitarbeitergesundheit, positives Image)
 - Unternehmen zahlen einen festen Beitrag (abhängig von der Mitarbeiterzahl) für die Nutzung des Fahrradverleihsystems. Die Mitarbeiter nutzen das Fahrradverleihsystem zu Sonderkonditionen.
 - Unternehmen finanzieren zu 100% Stationen (inkl. Fahrräder) an ihrem Standort und tragen somit zu einem dichteren Netz von Stationen bei. Darüber hinaus sind weitere Vergünstigungen für die Mitarbeiter möglich.
 - Einbindung des Firmenlogos auf den Stelen der Stationen und den Fahrrädern (tlw. abhängig von Finanzierungsbeitrag)

2.4 Tarifsystem

Das Tarifsystem gilt einheitlich für den gesamten Rhein-Sieg-Kreis und orientiert sich an den Tarifen bereits betriebener Fahrradverleihsysteme im VRS. Diese beinhalten entsprechende Vergünstigungen für VRS-Abokunden.

Konventionelles Rad	E-Bike (Tarif RVK E-Bike)
1€ / 30 Minuten, max. 9€ / Tag	2€ / 30 Minuten, max. 12€ / Tag
Vergünstigungen für VRS Abokunden: 30 Freiminuten pro Ausleihe; keine Anmelde- und Grundgebühren	Vergünstigung für VRS Abokunden: 1€ / 30 Minuten, Übernachttarif 2€, vergünstigte Monats- und Jahrestarif
Monatstarif möglich	Monatstarif und Jahrestarif möglich (dabei 30 Freiminuten pro Fahrt)
	Übernachtungtarif 3€ zw. 17:00 und 8:00 Uhr

Bei der Tarifgestaltung ist neben der Zielgruppe Alltagsverkehr auch die touristische Nutzung zu berücksichtigen. Dies könnten z.B. Rabatte für mehrfaches Ausleihen an aufeinanderfolgenden Tagen oder vergünstigte Mehrtagesausleihen sein.

3. Fördermöglichkeiten

Für den Aufbau eines öffentlichen Fahrradverleihsystems gibt es unterschiedliche Förderwege und Förderprogramme. In erster Linie werden Infrastrukturkosten gefördert. Für ein System ohne feste Stationen im Sinne von Infrastruktureinrichtungen wie es in Köln sowie Bonn praktiziert wird, fallen ausschließlich Betriebskosten an. Diese sind nicht förderfähig.

3.1 NVR Infrastrukturförderung §12 ÖPNVG NRW:

Anwendung der Weiterleitungsrichtlinie des ZV NVR in der jeweils aktuellen Fassung. Förderfähigkeit: Stationen nur an ÖPNV-Haltestellen; keine Fahrräder (Verknüpfungsfunktion durch unmittelbare Nähe zur ÖPNV-Haltestelle; falls Örtlichkeit dies nicht zulässt: mind. Sichtbeziehung; im Ausnahmefall: Wegweisung und max. Abstand 50 m)

- Einheitliche Tarif- und Zugangsregelungen, Vergünstigungen für ÖPNV-Kunden beim Nutzungstarif
- Anwendung des ÖPNV-Gemeinschaftstarifs / Integration in den VRS-Tarif
- Öffentliche Zugänglichkeit
- Automatische Entleihe ganzjährig und rund um die Uhr mit einem elektronischen ÖPNV-Ticket an einem Stationsterminal oder mit einem Mobiltelefon
- Ausreichende Betriebsqualität des öffentlichen Fahrradverleihsystems für die Zweckbindungsdauer
 - Robuste, funktionstüchtige und verkehrssichere Leihfahrräder
 - Regelmäßige Wartung, Instandhaltung, Reinigung und gleichmäßige Verteilung auf die Leihstationen bzw. bei (halb-)offenen Systemen mindestens tägliche Rückführung zu den Leihstationen sowie Kundenservice.
 - Mindestgröße je Station: 5 Stellplätze
- Standorte und Stellplatzbedarf sind auf die Entwicklung des Verkehrsangebotes abzustimmen (ggf. stufenweiser Ausbau); > 10 Stellplätze: Stellplatzbedarf nachweisen
- Jährlicher Bericht an NVR über Nutzungsdaten und Erkenntnisse aus dem Betrieb für die Dauer der Zweckbindung (i.d.R. 10 Jahre, s.u.)
- Höhe der Förderung:
 - 90% der zuwendungsfähigen Ausgaben sind förderfähig (Fördersatz 90%)

- Förderhöchstbetrag (max. zuwendungsfähige Ausgaben je Fahrradstellplatz an festen (also nicht virtuellen) Stationen): 500 Euro
- für Stationsterminals und Buchungssystem inkl. Software gelten keine Förderhöchstbeträge (Entscheidung im Einzelfall, ob das Verhältnis der Kosten gewahrt bleibt).
- Anmeldefrist: 31. März eines jeden Jahres
- Dauer der Zweckbindung der Fördermaßnahme:
 - 10 Jahre für feste Infrastruktur bzw. betriebstechnische Anlagenteile des öffentlichen Fahrradverleihsystems
 - 5 Jahre für Software

Verfahrensdauer: Anmeldung des Vorhabens bis 31.03 eines jeden Jahres., Einplanung und Aufnahme in den Maßnahmenkatalog des ZV NVR, Finanzierungsantrag, Bewilligung. Vorzeitiger Maßnahmenbeginn auf Antrag möglich.

3.2 Kommunalrichtlinie, (BMU)

- Förderfähig ist nur die Bereitstellung von anbieterneutralen Flächen an Mobilstationen.
- Antragsfristen: 1.1.–31.3. und 1.7.–30.9. eines jeden Jahres
- Verfahrensdauer: Nach Antragsstellung ca. 5 Monate bis zum Zuwendungsbescheid, abhängig von möglichen Nachforderungen.

3.3 Klimaschutz durch Radverkehr (BMU)

- Gefördert werden investive Maßnahmen mit Modellcharakter zur bedarfsgerechten und radverkehrsfreundlichen Umgestaltung des Straßenraumes, zur Errichtung notwendiger und zusätzlicher Radverkehrsinfrastruktur sowie zur Etablierung lokaler Radverkehrsdienstleistungen.
 - ➔ Die Modellhaftigkeit der innovativen Leuchtturm-Projekte zeichnet sich insbesondere aus durch einen klaren und nachvollziehbaren Beitrag zur Minderung von Treibhausgasemissionen; erstmalige Anwendung und pilothafte Umsetzung integriert geplanter Maßnahmen; eine hohe Fördermittel- und Kosteneffizienz.
- Fahrradverleihsystem: Förderung der Infrastruktur (Stationen und Fahrräder sowie Marketingkosten zum Aufbau des Systems); keine Förderung von Betriebskosten.
- Antragsfristen: Vom 01.08. bis 31.10.2019 bzw. 01.08. bis 31.10.2020 Einreichung von Projektskizzen. Aus den eingereichten Projektskizzen werden die besten Projekte ausgewählt und zur Antragstellung aufgefordert. Zur Dauer des gesamten Verfahrens macht das BMU keine Angaben.
- Höhe der Förderung: Bis zu 65% der zuwendungsfähigen Gesamtausgaben. Finanzschwache Kommunen bis zu 90%.

3.4 FöRiMM (Land NRW)

- Förderfähig ist nur die Flächenbereitstellung an Mobilstationen, die nicht an ÖPNV/SPNV-Verknüpfungspunkten liegen.
- Antragsfristen: 30.9.2019, ab 2020 jährlich zum 1.6.
- Verfahrensdauer: Antragsstellung zu genannten Antragsfristen, Einplanung in das Programm, Einplanungsmitteilung und Bewilligung.

4. Umsetzungsvorschlag

4.1 Rechtsrheinischer Rhein-Sieg-Kreis

Im rechtsrheinischen Rhein-Sieg-Kreis wird die RSVG im Auftrag der Städte und Gemeinden in Abstimmung mit dem Rhein-Sieg-Kreis unter dem Namen „RSVG-Rad“ ein Fahrradverleihsystem aufbauen und beauftragen. Dadurch wird das bestehende Verkehrsangebot ergänzt und ein weiterer Baustein für ein multimodales Verkehrssystem hinzugefügt.

Die Zusammenarbeit wird durch Kooperationsverträge zwischen Städten und Gemeinden einerseits und der RSVG andererseits geregelt. Die Kooperationsverträge folgen einem weitgehend einheitlichen Muster, um zum einen ein abgestimmtes Verleihangebot zu gewährleisten, das auch mit den VRS-Richtlinien übereinstimmt, zum anderen um Mengeneffekte in der Beschaffung und Systemunterhaltung nutzen zu können.

Die Aufgaben der RSVG liegen in der Bereitstellung, der Wartung und der Allokation der Fahrräder nach dem in den Kooperationsverträgen festgelegten Service-Levels. Die RSVG kommt dieser Aufgabe durch Vergabe und/oder eigene Geschäftsbesorgung nach.

Die Regeln zum Abstellen der Fahrräder bestimmen die Städte und Gemeinden selbst. Die Bedingungen sollen jedoch je Fahrradtyp (konventionelles Rad, E-Bike, Lastenrad, etc.) übereinstimmend festgelegt sein, um die Kommunikation gegenüber dem Kunden zu vereinfachen.

Die Aussteuerung des Angebotes erfolgt durch eine jährliche Bestellung von Fahrrädern eines bestimmten Typs bei der RSVG. Die Bestellung enthält

- i. Art (Fahrräder, E-Bikes, Lastenräder) und Menge der Mietfahrräder
- ii. Anzahl und Standort von Verleihstationen
- iii. Service-Level für die Bestückung der Verleihstationen und zur Verteilung der Mietfahrräder in der Fläche in 24-Stunden-Staffellung

und gilt jeweils für ein Geschäftsjahr.

Werbeflächen auf Mietfahrrädern stehen den Städten und Gemeinden zur Verfügung. Durch Werbeverträge kann z. B. ein Teil der Kosten erwirtschaftet werden. Werbeflächen können aber auch zu eigenen Zwecken genutzt werden. Die RSVG unterstützt die Vermarktung bei Bedarf der Flächen gegen Provision.

Die Umsetzung der Kooperation erfolgt in mehreren Stufen. Zunächst schließen die Städte, die bereits entsprechende Umsetzungsbeschlüsse gefasst haben, Kooperationsverträge ab. Hier liegen aus vergleichbaren Städten Erfahrungen zur Angebotsgestaltung vor, so dass der Planungsaufwand in Grenzen gehalten werden kann. Wird die zur Ausschreibung durch die RSVG benötigte Zeit in Ansatz gebracht, kann die Verleih-Kooperation voraussichtlich ab dem 1. September 2020 starten. In weiteren Stufen schließen weitere Städte und Gemeinden Kooperationsverträge ab und führen zu (weiteren) Synergie- und Skaleneffekten. Der Zeitpunkt und die Ausgestaltung des Angebotes können individuell bestimmt werden. Die Vertragsgestaltung ermöglicht die Betriebsaufnahme je Stadt oder Gemeinde mit einer Vorlaufzeit von etwa drei Monaten, frühestens jedoch ab 1. September 2020.

Als mittelfristiges Ziel ist zu prüfen, ob das öffentliche Fahrradverleihsystem in die öffentlichen Dienstleistungsaufträge mit der RVK und RSVG aufgenommen werden kann.

Eine Verzahnung des Systems mit dem Fahrradverleihsystem der Stadt Bonn muss das Ausbauziel sein. Hierfür sind die vergaberechtlichen Rahmenbedingungen und die bestehenden Verträge der SWBmobil mit dem Unternehmen „nextbike“ im Stadtgebiet zu berücksichtigen.

4.2 Linksrheinischer Rhein-Sieg-Kreis

Prinzipiell ist eine Ausweitung des bestehenden E-Bike-Systems der RVK analog zur unter Punkt 4.1 beschriebenen Vorgehensweise denkbar. Sinnvoll erscheint es jedoch, eine mögliche Weiterentwicklung im linksrheinischen RSK im Anschluss an die Evaluation des E-Bike-

Verleihsystems in Angriff zu nehmen. Diese ist für Ende 2020 geplant. Dann liegen Anhaltspunkte vor, um das System zusätzlich zu den bereits vorhandenen E-Bikes noch mit herkömmlichen Leihrädern und/oder weiteren E-Bikes zu ergänzen.

Auch sollten in einem weiteren Schritt die Möglichkeiten zur „grenzüberschreitenden“ Nutzung der Räder von und nach Bonn ausgelotet werden. Derzeit ist die RVK bzw. die Firma nextbike in Verhandlungen mit der Stadt Bonn, um dort weitere virtuelle Stationen der RVK einzurichten. Eine Nutzung der Bonner Räder in den linksrheinischen Kommunen ist aufgrund des bestehenden Vertrages der SWBmobil mit nextbike nicht möglich.

5. Mobilstationen im Rhein-Sieg-Kreis

Stationen oder Standorte eines Fahrradverleihsystems können Bestandteil einer Mobilstation sein. So sollen die im Kreisgebiet vorhandenen und geplanten Verleihstandorte an relevanten Punkten mittelfristig zu Mobilstationen entwickelt bzw. in diese integriert werden.

Mobilstationen nehmen vorrangig die Aufgabe der Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel wahr, der ÖPNV bildet dabei das Rückgrat. Gerade im ländlichen Raum können Mobilstationen einen Beitrag zur Sicherung und Verbesserung der Erreichbarkeit verschiedener Ziele leisten. Durch ein Angebot, das den ÖPNV ergänzt (z.B. Carsharing, Bikeshaaring oder auch einfach sichere Fahrradabstellmöglichkeiten), kann auch im ländlichen Raum eine bessere Versorgung mit Verkehrsangeboten unter Verzicht auf ein eigenes Auto erreicht werden.

Mobilstationen werden in aller Regel auf öffentlichen Flächen im Eigentum der Städte und Gemeinden oder ggfs. von Verkehrsunternehmen errichtet. Die Hauptzuständigkeit im Hinblick auf die konkrete Umsetzung liegt bei den Baulastträgern, also in erster Linie bei den Kommunen. Mobilstationen können in unterschiedlichen Varianten und Ausgestaltungen errichtet werden. Das ist unproblematisch, jedoch sollte jede Maßnahme Bestandteil eines abgestimmten Netzes an Stationen sein, welches regional die größtmögliche Wirkung entfalten und auch nach den gleichen Spielregeln genutzt werden kann. Eine integrierte Planung und Realisierung von Projekten in diesem Bereich ist deutlich effektiver als die isolierte Umsetzung von Einzelprojekten. Sämtliche Maßnahmen auf lokaler Ebene sollen deshalb in einem politisch legitimierten Gesamtkonzept gebündelt werden.

Der Rhein-Sieg-Kreis wäre in der Lage, diesen Prozess im Auftrag der Städte und Gemeinden zu steuern, um das Thema gemeinsam mit den kreisangehörigen Kommunen und mit Unterstützung des Zukunftsnetzes Mobilität NRW beim VRS bzw. dem NVR als Fördergeber voran zu treiben. Gemeinsames Ziel sollte es sein, Mobilstationen und Fahrradverleihsysteme in den Nahverkehrsplan des Kreises aufzunehmen und diesen im Idealfall zu einem „Strategieplan Mobilität“ weiterzuentwickeln.

Ausgangspunkt für die weiteren Überlegungen sind die vorhandenen Gutachten des NVR sowie bestehenden Angebote und Planungen der Kommunen: Im Rahmen seines verbandweiten Konzeptes für die Errichtung von Mobilstationen hat der NVR u.a. auch 74 Bahnhöfe, Stationen und Haltestellen im Rhein-Sieg-Kreis auf ihr Potenzial für eine Mobilstation untersucht. Das Gutachten liegt in den Städten und Gemeinden vor und ist unter <https://www.nvr.de/regionale-mobilitaetsentwicklung/mobilstationen-im-nvr> abrufbar. Die zentralen Ergebnisse und Empfehlungen dieses Gutachtes sind in der **Anlage 1** tabellarisch für den Rhein-Sieg-Kreis zusammengefasst. Die **Anlage 2** listet alle der Verwaltung bekannten Planungen auf. Sie enthält eine Übersicht über die im Rahmen des o.g. Gutachtens untersuchten Stationen sowie weitere potentielle Standorte für Mobilstationen. Sie wird ergänzt um die Standorte, die im Rahmen des ebenfalls vom NVR in Auftrag gegebenen Gutachtens zu den Potentialen eines touristischen Fahrradverleihsystems entlang der Sieg (abrufbar auf der Seite des NVR <https://www.nvr.de/regionale-mobilitaetsentwicklung/touristisches-Fahrradverleihsystem/>) vorgeschlagen werden sowie die bereits vorhandenen Stationen des E-Bike-Verleihsystems der RVK und bestehende Planungen der Kommunen. Die Liste der Anlage 2 ist in der **Anlage 3** kartographisch aufbereitet.

Den Städten und Gemeinden im Rhein-Sieg-Kreis wird hiermit eine Grundlage für die anstehenden Entscheidungen an die Hand gegeben, wie sie mit dem Thema Mobilstationen umgehen. Sobald seitens der Kommunen positive Grundsatzbeschlüsse zur Umsetzung vorliegen, können Abstimmungsgespräche zu konkreten Standorten sowie Ausstattungsmerkmalen geführt werden. Auf der Grundlage der Ergebnisse dieser Abstimmungsgespräche kann ein kreisweites Mobilstationenkonzept erarbeitet und Bestandteil des Nahverkehrsplanes werden. Die Städte und Gemeinden können auf dieser Grundlage Fördermittel beantragen (=> Fristen beachten, z.B. 31.3. 2020 für ÖPNV-Investitionsförderung, 1.6.2020 für FöRiMM, eine Übersicht zu den Fördermöglichkeiten von Mobilstationen ist ebenfalls abrufbar unter <https://www.nvr.de/regionale-mobilitaetsentwicklung/mobilstationen-im-nvr>).

Mit dieser Vorgehensweise soll ein einheitlicher Standard in Bezug auf das Erscheinungsbild und die Funktionsweise von Mobilstationen gewährleistet werden. Damit entsteht ein kreisweit kompatibles System. Bestehende Planungen im Rahmen anstehender Projekte wie Regionale 2025, Agglomerationskonzept etc. werden berücksichtigt.

Aus Sicht des Rhein-Sieg-Kreises sollte bei den Überlegungen zum Thema Mobilstationen berücksichtigt werden, dass Mobilstationen unterschiedliche Größen und Ausstattungsmerkmale bzw. –schwerpunkte haben können:

- **Mobilstation an zentralen Verknüpfungspunkten** verfügen über eine Vielzahl an Ausstattungsmerkmalen, zusätzlich zur Mindestausstattung sind dies
 - Bike & Ride- Anlage inkl. gesicherter Fahrradabstellmöglichkeiten
 - Bikesharing-Angebot
 - CarSharing-Angebot
 - Weitere nicht direkt „verkehrsbezogene“ Angebote, die zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität sowie Nutzerfrequenz beitragen können

I.d.R. ist dies die zentrale Haltestelle oder ein Bahnhof in zentraler Lage. Pro Kommune empfiehlt sich mindestens eine „vollwertige“ Station, je nach Größe und räumlicher Struktur der Kommune auch zwei oder mehr.

- **Mobilstation an weiteren, hoch frequentierten Haltestellen** verfügen zusätzlich zur Mindestausstattung über
 - B+R-Anlage inkl. gesicherter Fahrradabstellmöglichkeiten
 - Ggfs. Bikesharing-Angebot
 - Weitere nicht direkt „verkehrsbezogene“ Angebote, die zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität sowie Nutzerfrequenz beitragen können

- **Mobilstation an Bushaltestellen und in Wohnquartieren**

Weitere Mobilstationen sind denkbar an Bushaltestellen oder auch in Wohnquartieren. An den Bushaltestellen können je nach Bedarf gewisse Schwerpunkte der Verknüpfung gesetzt werden wie B+R und/oder P+R. In Wohngebieten könnten Sharingangebote (Car-Sharing, BikeSharing) initiiert werden.

Sharingangebote sowie gut zugängliche und gesicherte Fahrradabstellanlagen sollten auch bei der Planung neuer Wohnstandorte/Quartiere immer mitberücksichtigt werden. Hier geht es darum, den Flächenverbrauch v.a. fürs Autoparken zu verringern und Alternativen zum eigenen Auto sozusagen an der Quelle des Mobilitätsgeschehens bereit zu stellen.

6. Weiteres Vorgehen

In Abhängigkeit von den Beratungen in den Städten und Gemeinden werden die Ergebnisse zusammengefasst und ein Umsetzungskonzept gemeinsam erarbeitet.

Anlagen

Anlage 1 Ergebnisse / Empfehlungen des NVR-Gutachtens zur Einrichtung von Mobilstationen für den Rhein-Sieg-Kreis

Anlage 2 Mögliche Standorte von Mobilstationen im Rhein-Sieg-Kreis

Anlage 3 Darstellung der möglichen Standorte von Mobilstationen im Rhein-Sieg-Kreis

Anlage 3.1 Mögliche Standorte Mobilstationen Niederkassel, Troisdorf, Siegburg, Sankt Augustin, Hennef, Lohmar

Anlage 3.2 Mögliche Standorte Mobilstationen Hennef, Lohmar, Much, Neunkirchen-Seelscheid, Ruppichteroth, Windeck

Anlage 3.3 Mögliche Standorte Mobilstationen Königswinter, Bad Honnef

Anlage 3.4 Mögliche Standorte Mobilstationen linksrheinisch

Ergebnisse / Empfehlungen des Gutachtens für die Einrichtung von Mobilstationen im NVR

Stadt / Gemeinde	SPNV-Haltestellen , Bahnhöfe und Bushaltestellen	Kategorie	Priorität	fehlende Elemente Mindestausstattung (Aussagen Gutachten unter Nicht-Berücksichtigung der Notrufsäulen)	vorhandene weitere Elemente	weitere Empfehlung des GU	Bemerkungen
Alfter	Impekoven (S)	städtisch peripher	mittel	DFI, Stele	B+R, P+R	Ausbau P+R	DFI-light-Planung RVK
	Witterschlick Bf.	regional peripher	mittel	DFI, Stele	B+R, P+R		
	Alfter Alanus Hochschule	städtisch peripher	hoch	Stele, Uhr, Wegweiser	B+R, P+R	Ausbau P+R	DFI geplant für H. Stadtbahn, e-Bike-Verleihstation RVK
Bad Honnef	Bad Honnef Bf.	regional peripher	hoch	Stele, Wegweiser	B+R, P+R	Ausbau P+R, Überdachung B+R	
	Bad Honnef Stadtbahn	regional peripher	hoch	Stele, Wegweiser	B+R, P+R	Ausbau P+R	
	Rhondorf Bf	regional peripher	mittel	Stele	B+R, P+R		
Bornheim	Roisdorf Bf	städtisch peripher	mittel	DFI, Stele	B+R, P+R	Ausbau P+R, Überdachung B+R	DFI-light-Planung RVK, e-Bike-Verleihstation RVK
	Sechtem Bf	regional peripher	hoch	DFI, Stele	B+R, P+R		DFI-light-Planung RVK
	Bornheim	städtisch zentral	mittel	DFI, Stele, Tarifbedingungen, Uhr, Wegweiser	B+R, P+R	EhN: Bikesharing	
	Bornheim Rathaus	städtisch zentral	mittel	DFI, Stele, Uhr, Wegweiser	B+R, P+R	EhN: Bikesharing, Überdachung B+R	DFI-light-Planung RVK
	Hersel	regional peripher	hoch	Stele, Tarifbedingungen	B+R, P+R	Ausbau P+R, Überdachung B+R	DFI-light-Planung RVK, virtuelle e-Bike-Verleihstation RVK
	Merten	regional peripher	hoch	DFI, Stele, Uhr, Wegweiser	B+R, P+R	Ausbau P+R	DFI-light-Planung RVK
	Waldorf	regional peripher	mittel	DFI, Stele, Uhr, Wegweiser	B+R, P+R	Ausbau P+R	DFI-light-Planung RVK
Eitorf	Eitorf Bf.	regional peripher	hoch	DFI, Stele	B+R, P+R	TFvS: 5 Räder	Gemeinde plant DFI am Bf.
	Merten Bf.	regional peripher	hoch	Stele	B+R, P+R	TFvS: 4 Räder	
Hennef	Blankenberg Bf.	regional peripher	mittel	B+R, Stele, Tarifbedingungen	P+R	TFvS: 4 Räder	
	Alter Zoll	lokal	mittel	B+R, DFI, Stele, Wegweiser			
	Sieg-Rheinischer Hof	lokal	gering	B+R, DFI, Sitzgelegenheiten, Stele, Uhr, Wegweiser, Wetterschutz		TFvS: 5 Räder	
	Hennef Bf.	regional zentral	hoch	Stele	B+R, P+R	TFvS: 15 Räder	
	Im Siegbogen (S)	regional zentral	hoch	DFI, Stele	B+R, P+R	TFvS: 4 Räder	
Königswinter	Königswinter Bf.	städtisch zentral	mittel	DFI, Stele, Wegweiser	B+R	EhN: Bikesharing, Überdachung B+R	
	Niederdollendorf Bf.	städtisch zentral	mittel	Stele, Wegweiser	P+R	EhN: Bikesharing	
	Longenburg	städtisch zentral	gering	B+R, Stele	P+R	EhN: Bikesharing	
	Oberpleis Busbahnhof	lokal	mittel	B+R, DFI, Stele, Uhr, Wegweiser			
	Ittenbach Busbahnhof	lokal	gering	B+R, DFI, Stele, Uhr, Wegweiser			
	Oberdollendorf	städtisch zentral	mittel	Stele, Uhr, Wegweiser	B+R, P+R	EhN: Bikesharing	
	Oberdollendorf Nord	städtisch zentral	mittel	Stele, Uhr	B+R	EhN: Bikesharing	
Lohmar	Honrath Bf.	regional peripher	hoch	Stele	B+R, P+R		Umbau inkl. Stele von Seiten der Stadt geplant
	Lohmar Stadthaus	lokal	gering	B+R, DFI, Stele, Uhr, Wegweiser			Ladestation ab 11/2018
	Steinhöferweg	lokal	gering	B+R, DFI, Stele, Uhr, Wegweiser			
Meckenheim	Industriepark Bf.	städtisch peripher	hoch	DFI, Stele	B+R, P+R		DFI-light-Planung RVK
	Meckenheim Bf.	städtisch peripher	hoch	DFI, Stele	B+R, P+R	Ausbau P+R	DFI-light-Planung RVK, e-Bike-Verleihstation RVK
	Meckenheim Kirche	städtisch zentral	gering	DFI, Stele, Uhr, Wegweiser	B+R	EhN: Bikesharing, Überdachung B+R	DFI-light-Planung RVK, virtuelle e-Bike-Verleihstation RVK
	Meckenheim Rathaus	städtisch zentral	gering	DFI, Stele, Uhr, Wegweiser	B+R	EhN: Bikesharing, Überdachung B+R	virtuelle e-Bike-Verleihstation RVK
	Lee-Mee-Platz	städtisch zentral	gering	B+R, DFI, Stele, Uhr, Wegweiser		EhN: Bikesharing	DFI-light-Planung RVK
Much	Much Post	lokal	mittel	B+R, DFI, Stele, Uhr, Wegweiser			
Niederkassel	Lülsdorf Kirche	städtisch zentral	gering	DFI, Stele, Uhr, Wegweiser	B+R	EhN: Bikesharing, Überdachung B+R	
	Niederkassel Bergstraße	städtisch zentral	gering	DFI, Stele, Uhr, Wegweiser	B+R	EhN: Bikesharing, Überdachung B+R	
	Niederkassel Rathausplatz	städtisch zentral	gering	B+R, DFI, Stele, Uhr, Wegweiser		EhN: Bikesharing	
	Waldstraße	städtisch zentral	gering	B+R, Beleuchtung, DFI, Stele, Uhr, Wegweiser		EhN: Bikesharing	
Neunkirchen-Seelscheid	Antoniusplatz	lokal	mittel	Stele, Uhr, Wegweiser	B+R		
	Neunkirchen Kirche	lokal	gering	B+R, DFI, Stele, Uhr, Wegweiser			
Rheinbach	Rheinbach Bf.	regional zentral	hoch	DFI, Stele	B+R, P+R	Ausbau B+R	DFI-light-Planung RVK. E-bike-Verleihstation RVK, weiterer Ausbau P+R geplant
	Wilhelmsplatz	lokal	mittel	DFI, Stele, Uhr, Wegweiser		Überdachung B+R	ebenso B+R-Boxen und Gepäckschließfächer
	Rheinbach Römerkanal	regional peripher	hoch	DFI, Stele	B+R, P+R	Ausbau P+R	DFI-light-Planung RVK keine Flächen für mehr P+R vorhanden
Ruppichterth	Post	lokal	gering	B+R, DFI, Stele, Uhr, Wegweiser			Aus Sicht der Gemeinde mittlere Priorität
Sankt Augustin	Menden Bf.	regional peripher	hoch	DFI, Stele	B+R, P+R	Überdachung B+R	
	Hangelar Mitte	städtisch zentral	mittel	Sitzgelegenheiten, Stele, Wetterschutz	B+R		
	Hangelar Ost	städtisch peripher	hoch	Stele	B+R, P+R	Ausbau P+R	
	Hangelar West	städtisch zentral	hoch	Stele	B+R	Ausbau B+R	
	Niederpleis Schulzentrum	städtisch zentral	gering	B+R, Beleuchtung, DFI, Stele, Uhr, Wegweiser		EhN: Bikesharing	
	St. Augustin Kloster	städtisch zentral	hoch	Stele	B+R		
	St. Augustin Ort	städtisch zentral	mittel	Stele, Wegweiser	B+R	Überdachung B+R	
	St. Augustin Zentrum	städtisch zentral	hoch	Stele	B+R, P+R	TFvS: 5 Räder	
	St. Augustin Mülldorf	städtisch zentral	mittel	Stele, Tarifbedingungen, Wegweiser	B+R	EhN: Bikesharing	
Siegburg	Siegburg Bf.	städtisch zentral	hoch	Stele	alle!	TFvS: 15 Räder	
	Brückberg	städtisch peripher	gering	B+R, DFI, Stele, Uhr, Wegweiser		EhN: Bikesharing, P+R, TFvS: 5 Räder	
	Holzgasse	städtisch zentral	mittel	B+R, DFI, Stele, Tarifbedingungen, Uhr, Wegweiser		EhN: Bikesharing, TFvS: 5 Räder	Ausbau 2020 geplant inkl. B+R
	Schwimmbad	städtisch peripher	mittel	DFI, Stele, Tarifbedingungen, Uhr, Wegweiser	B+R	EhN: Bikesharing, P+R, Überdachung B+R	e-Auto-Ladestation vorhanden
	Stadthalle	städtisch zentral	gering	B+R, DFI, Sitzgelegenheiten, Stele, Tarifbedingungen, Uhr, Wegweiser, Wetterschutz		EhN: Bikesharing	
Swisttal	Odendorf Bf	regional peripher	hoch	DFI, Stele	B+R, P+R		DFI-light-Planung RVK, e-bike-Verleihstation RVK
	Fronhof	lokal	mittel	DFI, Sitzgelegenheiten, Stele, Tarifbedingungen, Uhr, Wegweiser, Wetterschutz	B+R	Überdachung B+R	DFI-light-Planung RVK, virtuelle e-Bike-Verleihstation RVK
Troisdorf	Friedrich-Wilhelmshütte Bf.	städtisch zentral	gering	Stele, Wegweiser	B+R	Überdachung B+R, TFvS: 5 Räder	
	Siegler RSVG	lokal	hoch	B+R, Stele, Wegweiser		TFvS: 5 Räder	
	Troisdorf Rathaus	städtisch zentral	gering	B+R, Sitzgelegenheiten, Stele, Uhr, Wegweiser, Wetterschutz		EhN: Bikesharing, TFvS: 5 Räder	
	Ursulaplatz	städtisch zentral	mittel	Stele, Wegweiser	B+R	EhN: Bikesharing, Uerdachung B+R, TFvS: 5 Räder	
	Spich Bf.	regional zentral	hoch	Stele	B+R	Ausbau B+R, TFvS: 5 Räder	
	Troisdorf Bf.	städtisch zentral	hoch	Stele, Tarifbedingungen	B+R, P+R	TFvS: 15 Räder	
Wachtberg	Berkum EKZ	lokal	mittel	DFI, Stele, Uhr, Wegweiser	B+R	Überdachung B+R	DFI-light-Planung RVK, e-bike-Verleihstation RVK
Windeck	Au (Sieg) Bf.	regional peripher	hoch	DFI, Stele	B+R, P+R	Ausbau P+R, TFvS: 10 Räder	
	Dattenfeld Bf.	regional peripher	hoch	DFI, Stele, Wegweiser	B+R	EhN: B+R Boxen, P+R, TFvS: 5 Räder	
	Herchen Bf.	regional peripher	hoch	DFI, Stele, Wegweiser	B+R, P+R	Ausbau P+R, TFvS: 5 Räder	
	Rosbach Bf.	regional peripher	hoch	DFI, Stele, Wegweiser	B+R, P+R	Ausbau P+R, TFvS: 5 Räder	
	Schladern Bf.	regional peripher	hoch	DFI, Stele, Tarifbedingungen, Wegweiser	B+R, P+R	Ausbau P+R, TFvS: 5 Räder	

Anmerkungen

mit DFI ist immer DFI für den Busverkehr gemeint

EmN Element mittlerer Notwendigkeit

EhN Element hoher Notwendigkeit

TFvS Touristisches Fahrradverleihsystem

Zusammenstellung:
Rhein-Sieg-Kreis
Fachbereich 01.4
Verkehr & Mobilität,
Stand August 2019

Anlage 2

Rechtsrheinischer Rhein-Sieg-Kreis						
	Vorschlag gemäß Gutachten Mobilstationen NVR	Weitere mögliche Standorte	Standort Fahrradverleih gemäß Gutachten zum touristischen Fahrradverleihsystem (E) = Ergänzungsstandort	Mobilstation in Planung	Möglicher Standort Mitfahrerparkplatz	Bemerkungen
Hennef	Blankenberg Bf. Alter Zoll Sieg-Rheinischer Hof Hennef Bf. Im Siegbogen (S)	Brölthalstraße Theodor-Heuss-Allee Weldergoven Abzweig	Hennef Bf. Stoßdorf (E) Sieg-Rheinischer Hof (E) Blankenberg Im Siegbogen (S)	Sieg-Rheinischer Hof Uckerath Alter Zoll		
Lohmar	Honrath Bf. Lohmar Stadthaus Steinhöferweg	Birk Kirche Donrath Kreuzung Villa-Verde-Straße Wahlscheid Kirche Franzhäuschen		Schulzentrum		
Niederkassel	Lülsdorf Kirche Niederkassel Bergstraße Niederkassel Rathausplatz Waldstraße	Ranzel Schule Rheidt, Bahnhofstraße Mondorf, Provinzialstraße				
Sankt Augustin	Menden Bf. Hangelar Mitte Hangelar Ost Hangelar West Niederpleis Schulzentrum St. Augustin Kloster St. Augustin Ort St. Augustin Zentrum St. Augustin Mülldorf		St. Augustin Zentrum (E)	Menden Bf. Hangelar	A 560 Ausfahrt Sankt Augustin A 560 Ausfahrt Buisdorf A 59 Ausfahrt Bonn-Vilich	Mobilstation vorhanden: St. Augustin Zentrum
Siegburg	Siegburg Bf. Brückberg Holzgasse Schwimmbad Stadthalle	AOK/Cecilienstraße Zeithstraße/Kaldauer Str./Barbarastraße Zum hohen Ufer Kaiserstraße/Heinrichstraße Nordfriedhof Schreck Adolf-Kolping-Platz Kaldauen-Post Wilhelm-Ostwald-Straße	Siegburg Bf. Brückberg (E) Kaldauen Mühlenhofweg (E) Schwimmbad (E) Holzgasse (E)			
Troisdorf	Friedrich-Wilhelmshütte Bf. Sieglar RSVG Troisdorf Rathaus Ursulaplatz Spich Bf. Troisdorf Bf.	Wilhelmstraße Lülsdorfer Straße	Friedrich-Wilhelm-Hütte (E) Rathaus (E) Sieglar RSVG (E) Ursulaplatz (E) Spich Bf. (E) Troisdorf Bf.	Friedrich-Wilhelmshütte Bf. Sieglar Rathaus/Kreisel Troisdorf Rathaus Ursulaplatz Spich Bf. Troisdorf Bf. Troisdorf Bf. Rückseite Eschmar Kirche Mülleken Oberlarer Platz	A 59 Ausfahrt Spich A 59 Ausfahrt Troisdorf	
Much	Post / Rathaus	Mariefeld Kirche Bövingen Gippenstein				
Neunkirchen-Seelscheid	Neunkirchen-Kirche Antoniusplatz	Seelscheid-Post Heister Pohlhausen				
Eitorf	Eitorf Bf. Merten Bf.	Eitorf Markt Eitorf Markt / Brückenstraße Mühleip	Eitorf Bf. Industriegebiet (E) Halft (E) Merten			
Ruppichteroth	Post	Denkmal Schönenberg Ort Winterscheid Kirche		P+R-Platz am Netto (mit ÖPNV-Verbindung nach Dattenfeld)		
Windeck	Aus (Sieg) Bf Dattenfeld Herchen Bf. Schladern Bf. Rosbach Bf.	Leuscheid Markt	Au (Sieg) Bf Dattenfeld Dattenfeld "Im Ünken" (E) Rosbach Herchen Bf. Herchen "In der Au" (E) Schladern Bf.			
Bad Honnef	Stadtbahn Bahnhof Rhöndorf	Aegidiusplatz Linzer Straße				
Königswinter	Königswinter Bf. Niederdollendorf Bf. Longenburg Oberdollendorf Stadtbahn Oberdollendorf Nord (Stadtbahn) Ittenbach Busbahnhof Oberpleis Busbahnhof	Heisterbacherrott Stieldorf Kirche			B 42 Grüner Weg, Oberdollendorf Nord	

Linksrheinischer Rhein-Sieg-Kreis						
	Vorschlag gemäß Gutachten Mobilstationen NVR	Weitere mögliche Standorte für eine Mobilstation	Standorte Fahrradverleih RVK ((v) = virtueller Standort)	Mobilstation in Planung	Möglicher Standort Mitfahrerparkplatz	Bemerkungen
Alfter	Impekoven (S) Witterschlick Bf. Alanus Hochschule	Nettekoven Hertersplatz Chateaufstraße	Alanus Hochschule (Stadtbahn) Alanus Hochschule Campus 1 (v) Alanus Hochschule Campus 2 (v)			
Bornheim	Roisdorf Bf. Sechtem Bf. Bornheim Rathaus (Stadtbahn) Hersel (Stadtbahn) Bornheim (Stadtbahn) Merten (Stadtbahn) Waldorf (Stadtbahn)	Roisdorf West Walberberg (Stadtbahn)	Roisdorf Bf. Bornheim Kreissparkasse (v) Hersel Stadtbahn (v)	Roisdorf Bf.	A 565 Ausfahrt Hersel	
Meckenheim	Meckenheim Bf. Industriepark Bf. Le-Mee-Platz Meckenheim Rathaus Kirche (Seniorenhaus)	Altendorf Schule Merl Schleife	Meckenheim Bf. Kirche (v) Rathaus/Sportzentrum (v)		A 565 Ausfahrt Merl	
Rheinbach	Rheinbach Bf. Römerkanal Grabenstraße/Hauptstr./Wilhelmsplatz	Hochschule/Ärztelhaus Schützenplatz Wormersdorf Kirche	Rheinbach Bf. Rheinbach Mitte/Hauptstrasse (v) Wormersdorf (v, Nähe Kirche)	Rheinbach Bf.	A 61 Ausfahrt Rheinbach	
Swisttal	Odendorf Bf. Heimerzheim Fronhof	Buschhoven Quesnoy-Platz	Odendorf Bf. Heimerzheim Fronhof (v) Rathaus (v)		A 61 Ausfahrt Heimerzheim	
Wachtberg	Berkum EKZ/Alte Molkerei	Berkum Rathaus/Seniorenpark Villip Kirche Pech, Huppenberg Ließem Kapelle Niederbachem Post	Berkum EKZ Berkum Rathaus (v) Niederbachem (v, Nähe Post)			

Anlage 3.1

Mögliche Standorte für Mobilstationen in Niederkassel, Troisdorf, Siegburg, Sankt Augustin, Hennef, Lohmar sowie weitere Hinweise

Legende



Vorschlag Standort Mobilstation Gutachten NVR



Vorhandene Mobilstation



Vorschlag Ergänzung tour. Fahrradverleihsystem



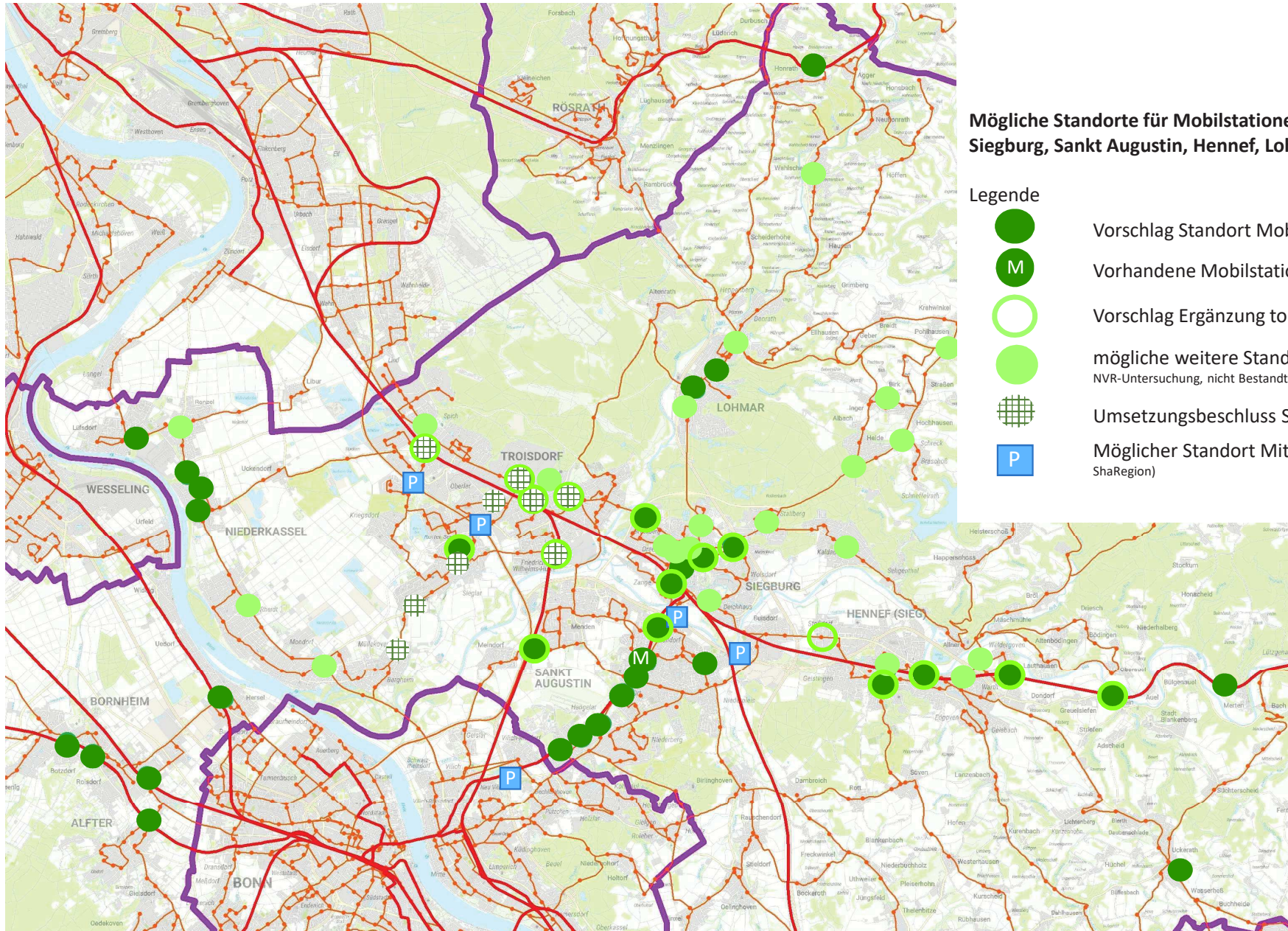
mögliche weitere Standorte (als Vorschlag gemeldet für NVR-Untersuchung, nicht Bestandteil des Gutachtens)



Umsetzungsbeschluss Stadtrat Troisdorf 15.05.2019



Möglicher Standort Mitfahrerparkplatz (siehe Steckbrief ShaRegion)



Zusammenstellung:
Rhein-Sieg-Kreis
Fachbereich 01.4
Verkehr & Mobilität,
Stand August 2019

Anlage 3.2

Mögliche Standorte Mobilstationen Hennef, Lohmar, Much, Neunkirchen-Seelscheid, Ruppichteroth, Windeck sowie weitere Hinweise

Legende



Vorschlag Standort Mobilstation Gutachten NVR



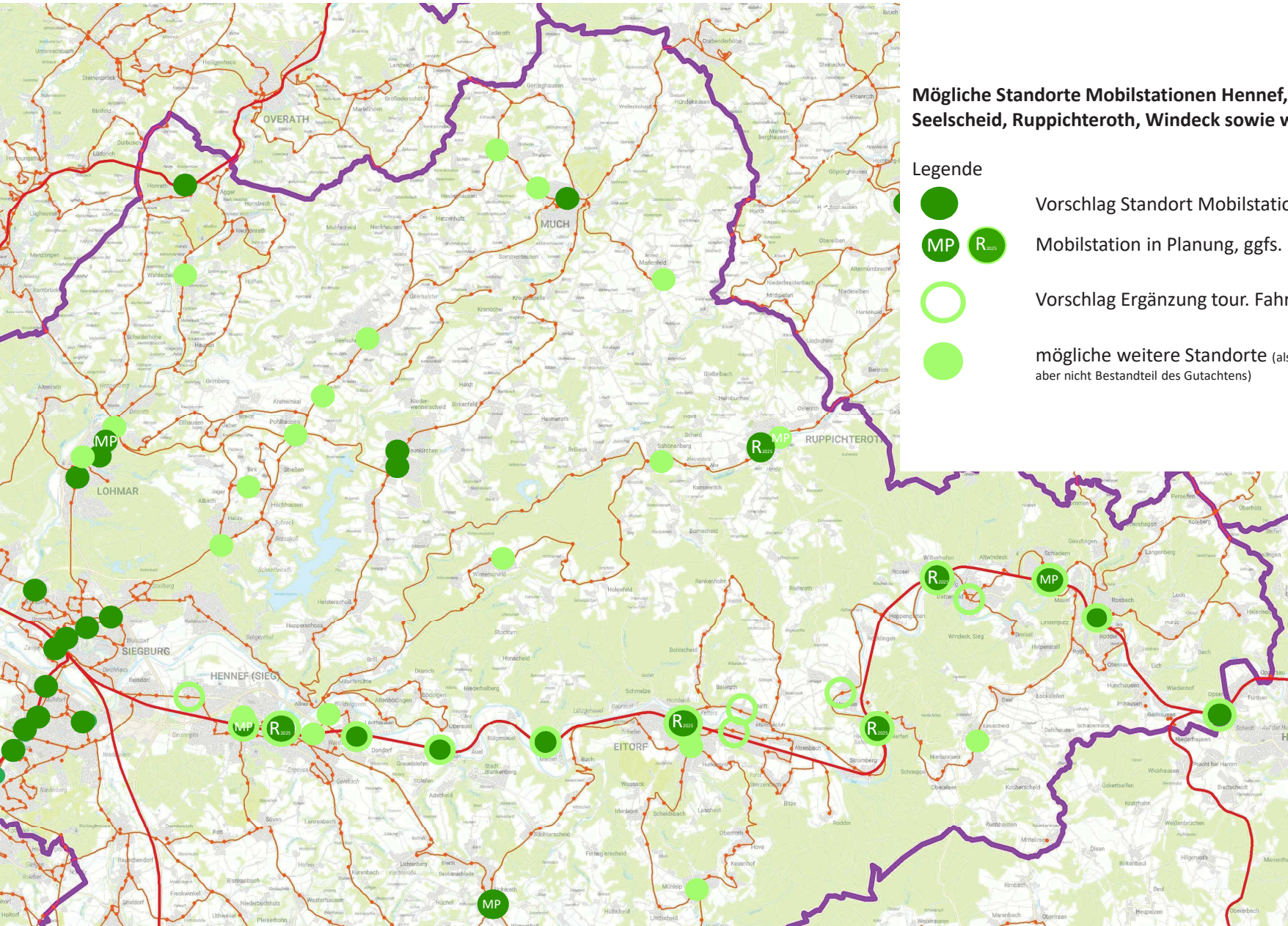
Mobilstation in Planung, ggfs. Mobilstation Regionale 2025



Vorschlag Ergänzung tour. Fahrradverleihsystem



mögliche weitere Standorte (als Vorschlag gemeldet für NVR-Untersuchung, aber nicht Bestandteil des Gutachtens)



Zusammenstellung:
Rhein-Sieg-Kreis
Fachbereich 01.4
Verkehr & Mobilität,
Stand August 2019

Anlage 3.3

Mögliche Standorte Mobilstationen Königswinter, Bad Honnef sowie weitere Hinweise

Legende



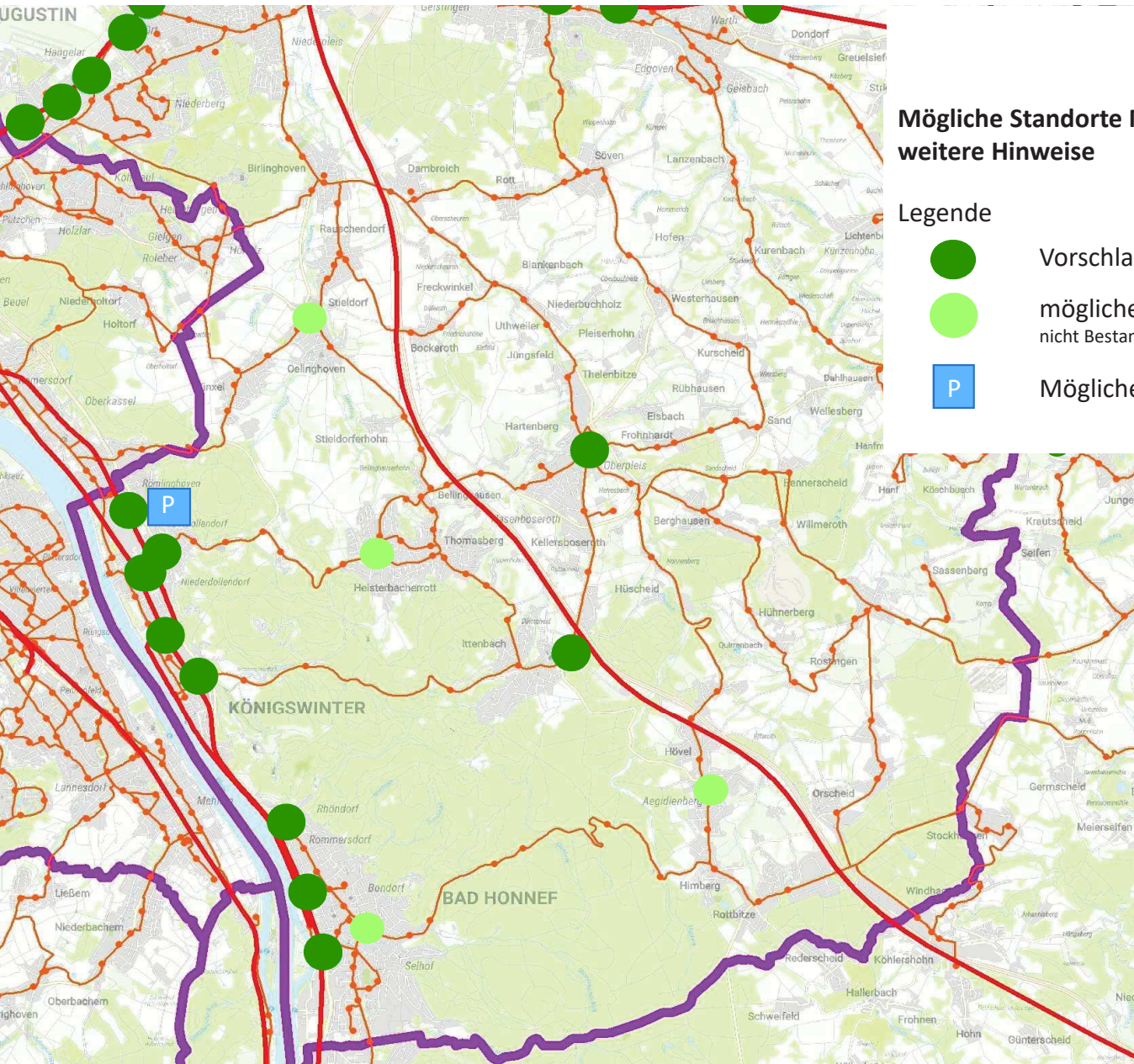
Vorschlag Standort Mobilstation Gutachten NVR



mögliche weitere Standorte (als Vorschlag gemeldet für NVR-Untersuchung, nicht Bestandteil des Gutachtens)



Möglicher Standort Mitfahrerparkplatz (siehe Steckbrief ShaRegion)



Zusammenstellung:
Rhein-Sieg-Kreis
Fachbereich 01.4
Verkehr & Mobilität,
Stand August 2019

Mögliche Standorte Mobilstationen linksrheinisch sowie weitere Hinweise

Legende



Vorschlag Standort Mobilstation Gutachten NVR



Mobilstation in Planung



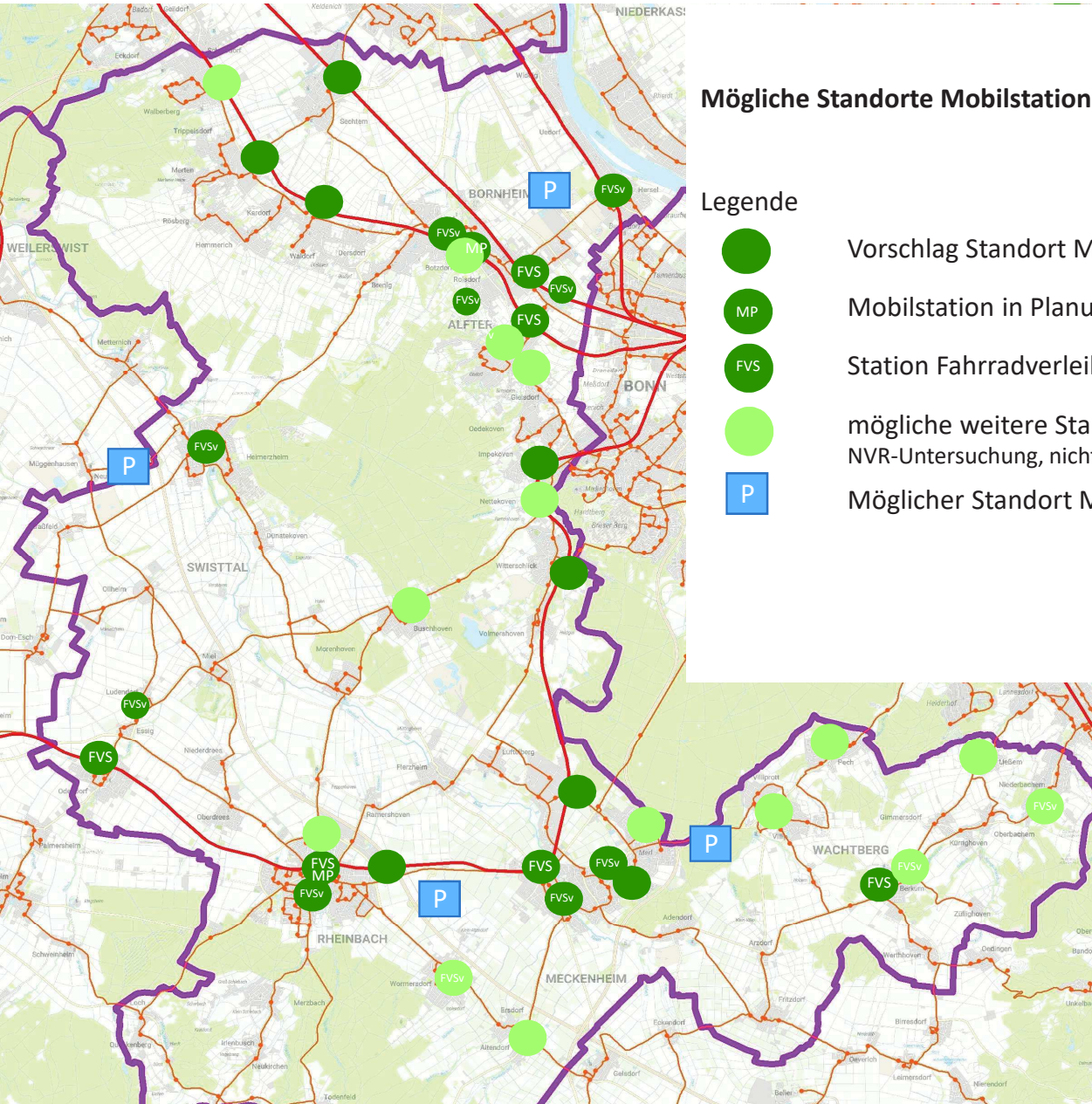
Station Fahrradverleihsystem RVK, v= virtuelle Station



mögliche weitere Standorte für eine Mobilstation (als Vorschlag gemeldet für NVR-Untersuchung, nicht Bestandteil des Gutachtens)



Möglicher Standort Mitfahrerparkplatz (siehe Steckbrief ShaRegion)



Zusammenstellung:
Rhein-Sieg-Kreis
Fachbereich 01.4
Verkehr & Mobilität,
Stand August 2019