

<b>Vorlage</b>		<b>Vorlage-Nr:</b> Fb 68/0006/WP18
Federführende Dienststelle: FB 68 - Fachbereich Mobilität und Verkehr		Status: öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		Datum: 15.04.2024
		Verfasser/in: Dez. III FB 68/320
<b>Lastenräder in Aachen</b>		
<b>Ziele:</b>		
<b>Beratungsfolge:</b>		
<b>Datum</b>	<b>Gremium</b>	<b>Zuständigkeit</b>
16.05.2024	Mobilitätsausschuss	Entscheidung

**Beschlussvorschlag:**

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Erläuterungen der Verwaltung zur strategischen Ausrichtung des Aachener Lastenradverleihsystems sowie zum Lastenradförderprogramm zur Kenntnis und beschließt den Weiterbetrieb und den stufenweisen Ausbau sowie die aktualisierte Förderrichtlinie.

## Finanzielle Auswirkungen

### Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
	x		

#### PSP-Element 5-120201-900-11900-900-1 Lastenradverleihsystem

<b>Investive Auswirkungen</b>	Ansatz 2024	Fortgeschrieb ener Ansatz 2024	Ansatz 2025 ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 2025 ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
Einzahlungen	-24.000	-24.000	-72.000	-72.000	0	0
Auszahlungen	115.690*	115.690*	120.000	120.000	0	0
Ergebnis	91.690	91.690	48.000	48.000	0	0
<b>+ Verbesserung / - Verschlechterung</b>	0		0			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

#### PSP-Element 4-120201-908-1 Lastenradverleih

<b>konsumtive Auswirkungen</b>	Ansatz 2024	Fortgeschrieb ener Ansatz 2024	Ansatz 2025 ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 2025ff.	Folgekos- ten (alt)	Folgekos- ten (neu)
Ertrag	0	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	48.528,73**	48.528,73**	75.000	75.000	0	0
Abschreibungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	48.528,73	48.528,73	75.000	75.000	0	0
<b>+ Verbesserung / - Verschlechterung</b>	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

\*inkl. Ermächtigungsübertragungen aus 2023 in Höhe von 75.690€

\*\*inkl. Ermächtigungsübertragungen aus 2023 in Höhe von 16.928,73€

**PSP-Element 4-120201-923-2 Unterhaltung Mobilitätsinfrastruktur**

<b>konsumtive Auswirkungen</b>	Ansatz 2024	Fortgeschriebener Ansatz 2024	Ansatz 2025 ff.	Fortgeschriebener Ansatz 2025ff.	Folgekosten (alt)	Folgekosten (neu)
Ertrag	0	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	150.000	150.000	300.000	300.000	0	0
Abschreibungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	150.000	150.000	300.000	300.000	0	0
<b>+ Verbesserung /</b>	0		0			
<b>- Verschlechterung</b>						
		Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben		

**PSP-Element 4-120201-950-4 Förderpr. 2000 Lastenfahrräder (IKSK)**

<b>konsumtive Auswirkungen</b>	Ansatz 2024	Fortgeschriebener Ansatz 2024	Ansatz 2025 ff.	Fortgeschriebener Ansatz 2025ff.	Folgekosten (alt)	Folgekosten (neu)
Ertrag	0	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	486.312,99*	486.312,99*	300.000	300.000	0	0
Abschreibungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	486.312,99	486.312,99	300.000	300.000	0	0
<b>+ Verbesserung /</b>	0		0			
<b>- Verschlechterung</b>						
		Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben		

**Weitere Erläuterungen (bei Bedarf):**

**Klimarelevanz**

**Bedeutung der Maßnahme für den Klimaschutz/Bedeutung der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung** (in den freien Feldern ankreuzen)

Zur Relevanz der Maßnahme für den Klimaschutz

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>
	x		

Der Effekt auf die CO<sub>2</sub>-Emissionen ist:

<i>gering</i>	<i>mittel</i>	<i>groß</i>	<i>nicht ermittelbar</i>
	x		

Zur Relevanz der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>
x			

### Größenordnung der Effekte

Wenn quantitative Auswirkungen ermittelbar sind, sind die Felder entsprechend anzukreuzen.

Die **CO<sub>2</sub>-Einsparung** durch die Maßnahme ist (bei positiven Maßnahmen):

gering	<input type="checkbox"/>	unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
mittel	<input checked="" type="checkbox"/>	80 t bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
groß	<input type="checkbox"/>	mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Die **Erhöhung der CO<sub>2</sub>-Emissionen** durch die Maßnahme ist (bei negativen Maßnahmen):

gering	<input type="checkbox"/>	unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
mittel	<input type="checkbox"/>	80 bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
groß	<input type="checkbox"/>	mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

**Eine Kompensation der zusätzlich entstehenden CO<sub>2</sub>-Emissionen erfolgt:**

<input type="checkbox"/>	vollständig
<input type="checkbox"/>	überwiegend (50% - 99%)
<input type="checkbox"/>	teilweise (1% - 49%)
<input checked="" type="checkbox"/>	nicht
<input type="checkbox"/>	nicht bekannt

Am 25.06.2020 hat die Verwaltung dem Mobilitätsausschuss im Dokument "Klimaorientierte Mobilitätsszenarien für Aachen" dargelegt, welchen Beitrag der Verkehr zum integrierten Klimaschutzkonzept (IKSK) leisten muss. Das dort erläuterte Szenario „Mobilitätswende“ erfüllt mit -55 % ggü. 1990 das Ziel einer „starken Verbesserung“ bei den CO<sub>2</sub>-Emissionen lt. Mobilitätsstrategie 2030. Diese Zielindikatoren wurden im Januar 2020 beschlossen.

Das Lastenradverleihsystem bietet die Möglichkeit, ab 2025 niedrige CO<sub>2</sub> -Einsparpotenziale zu realisieren. Der Schätzung wurden folgende Parameter zugrunde gelegt: Mit den im Haushalt eingestellten Mitteln lässt sich bis Ende 2024 eine Flottengröße von 20 Lastenräder realisieren. Über das Jahr gesehen werden die Räder 1,4 Mal pro Tag ausgeliehen, dabei im Schnitt 6 Kilometer bewegt. Weiterhin wurde angenommen, dass die CO<sub>2</sub>-Emissionen während des gesamten Lebenszyklus, mit 14 g pro gefahrenen Kilometer deutlich niedriger ausfallen als die eines durchschnittlichen Pkw der Mittelklasse mit 226 g/km. Die CO<sub>2</sub>-Bilanz eines Lastenrades ist somit pro Kilometer um 212 g niedriger. Die Verleihlastenräder würden in diesem Szenario damit im Jahr 2025 ein Einsparpotenzial von 13 Tonnen CO<sub>2</sub> darstellen.

Das Förderprogramm für Lastenräder bietet die Möglichkeit, ab 2024 mittlere CO<sub>2</sub>-Einsparpotenziale zu realisieren. Der Schätzung wurden folgende Parameter zugrunde gelegt: Mit einer mittleren Förderhöhe von 1.500€ je Rad ließen sich im Förderzeitraum bis zu 1.398 E-Lastenräder fördern. Diese würden im Durchschnitt pro Jahr zu 90% durchschnittlich 1.200 km und zu 10% durchschnittlich 7.500 km (Nutzende, die ihre Pkw-Fahrleistung tatsächlich vornehmlich durch das (E-) Lastenrad und andere klimafreundlichere Verkehrsmittel ersetzen) bewegt werden. Weiterhin wurde angenommen, dass die CO<sub>2</sub>-Emissionen während des gesamten Lebenszyklus mit 14 g pro gefahrenem Kilometer deutlich niedriger ausfallen als die eines durchschnittlichen Pkw der Kompaktklasse mit 226 g/km. Die CO<sub>2</sub>-Bilanz eines Lastenrades ist somit pro Kilometer um 212 g niedriger. Aus dem hier angenommenen Szenario entsprechend ersetzte Autofahrten ergibt sich ein Einsparpotenzial von 542 Tonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr. Insgesamt kann durch die Maßnahmen ein Einsparpotenzial von ca. 555t CO<sub>2</sub> p.a. realisiert werden.

## **Erläuterungen:**

### **Lastenradverleihsystem**

#### **Ausgangslage**

Der Mobilitätsausschuss hat am 30.01.2020 die Mobilitätsstrategie 2030 beschlossen. Hier werden konkrete Ziele genannt, damit Aachen eine wirtschaftsstarke und lebenswerte Stadt der kurzen Wege bleibt, in der Menschen sicher, zuverlässig und komfortabel mobil sein können. Neben den Zielen der umwelt- und stadtverträglichen, sowie bezahlbaren Mobilität findet hier ebenso die Schaffung von zuverlässigen und komfortablen Mobilitätsangeboten Eingang. Die Strategie Radverkehr, welche am 23.06.2022 als Teil der Mobilitätsstrategie 2030 durch den Mobilitätsausschuss beschlossen wurde, benennt konkrete Handlungsfelder, Kernaufgaben und Projekte um diese übergeordneten Ziele zu erreichen. So werden im Kapitel „Fahrradparken, Verleih und Service“ auch die Lastenradförderung, für Familien und der Betrieb von Lastenradverleihstationen benannt.

Die Stadt Aachen betreibt seit 2020 einen eigenen Lastenradverleih und führt damit das Angebot der „freien“ Lastenräder fort. Die damaligen Ziele, das System moderat auszubauen und ein Testangebot für Privatpersonen und Betriebe zu etablieren sind mit inzwischen 10 nutzbaren Rädern erfüllt. Im Rahmen des Förderprojekts #AachenMooVe! wurden weitere Leih-Lastenräder hinzugefügt.

Der Betrieb des nicht gewinnorientierten Verleihs stützt sich auf eine enge Zusammenarbeit zwischen Verwaltung und Stadtgesellschaft und fordert ein Engagement letzterer. So wird aber auch die Akzeptanz der Mobilitätswende gestärkt.

In einer in Kürze in die politische Diskussion einzubringende Shangleitlinie wird der Handlungsrahmen für den Ausbau geteilter Mobilitätsangebote in Aachen definiert. Hier werden auch normative Vorgaben in Bezug auf Qualität und angestrebte Versorgungsquoten in den verschiedenen Stadtteilen Aachens gemacht.

Verfügbar sind die Leihlastenräder bisher an 10 Stationen im Stadtgebiet. (Anlage 1 zeigt diese Stationen und weitere, die derzeit in der Umsetzung, oder in den nächsten Monaten geplant sind) Ein weiterer Ausbau auf 19 Räder wird derzeit vorbereitet, die Fahrzeuge sind dabei schon beschafft und müssen nur noch schrittweise in das Verleihsystem eingebunden werden. Sinnvoll erscheint dies aufgrund der bereits bestehenden Systeminfrastruktur, der regen Nutzung und dem bestehenden Nutzer\*innenstamm. So werden die Räder selbst in den Wintermonaten von den über 1.300 registrierten Nutzer\*innen mehrheitlich täglich ausgeliehen, im Sommer auch mehrmals pro Tag.

#### **Zielsetzung und geplanter Ausbau**

Die Verwaltung plant den Weiterbetrieb des städtischen Lastenradverleihs zur Stärkung des Umweltverbundes, der Gewinnung neuer Nutzer\*innengruppen und zur Reduktion der Pkw-Dichte, um den Innenstadtverkehr zu entlasten und möglichst klimaneutral zu gestalten. Es wird angestrebt, ein verlässliches Test- und Umstiegsangebot zu schaffen sowie den Professionalisierungsgrad des Systems weiter zu erhöhen. Um dies zu erreichen und den Lastenradverleih für die Bürger\*innen zu einer verlässlichen und emissionsarmen Alternative zum Pkw zu entwickeln, bedarf es eines engmaschigen Stationsnetzes. Die Verwaltung empfiehlt daher einen stufenweisen weiteren Ausbau des Systems.

## **Komponenten des Verleihsystems**

### Registrierung, Validierung, Ausleihe

Die Registrierung für das Angebot ist ausschließlich online unter [aachen.de/lara](https://aachen.de/lara) möglich. Die persönlichen Daten müssen in einem weiteren Schritt aus Sicherheitsgründen mittels eines Online-Identifikationsverfahrens validiert werden. Eine Buchung ist im Anschluss ohne Zeitverzug in der Evemo-App möglich, über die auch der Fahrzeugzugang geregelt wird. Aus dieser App heraus ist bei Problemen ebenfalls der Kundenservice (täglich 7-22 Uhr) zu erreichen. Eine Integration in movA ist aus Sicht der Verwaltung grundsätzlich wünschenswert. Um die Kapazitäten des kostenfreien Verleihs jedoch nicht zu überlasten, empfiehlt die Fachverwaltung eine Integration erst ab ca. 40 verfügbaren Fahrzeugen. Technisch wäre eine Umsetzung möglich, diese ist aber auch von personeller und finanzieller Ressourcenverfügbarkeit bei Stadt und ASEAG abhängig.

### Standorte und Stationen

Die städtischen Lastenräder sollen in den Stadtteilen ein verlässliches Mobilitätsangebot darstellen. Die Räder müssen daher immer am Ausleihort zurückgegeben werden. Eine Parkproblematik wie bei Free-Floating Verleihsystemen wird damit ebenfalls verhindert. Stationen können abhängig vom geplanten Standort sowohl im öffentlichen als auch öffentlich zugänglichen Raum betrieben werden. So ist die Nutzung von (bestehenden) Fahrradbügeln ebenso möglich, wie auch die Errichtung von speziell gekennzeichneten Flächen mit Lastenradbügeln. Die anfänglich genutzten Lastenradgaragen bieten zwar besseren Witterungs-, Diebstahl- und Vandalismusschutz, die großen Vorteile der direkten Platzierung im öffentlichen Raum überwiegen diese jedoch. So sprechen die sehr gute Sichtbarkeit des Angebotes, die hohe soziale Kontrolle und vor allem der einfache Fahrzeugzugang für ein Aufstellen im Straßenraum. Auch lassen sich einzelne Stationen erheblich schneller und vor allem preiswerter realisieren sowie verändern.

### Fahrzeuge

Als Räder eignen sich für den Einsatz im Verleihsystem nur robuste Serienmodelle von etablierten Herstellern. Geeignet sind die ausschließlich einspurigen Fahrzeuge für den Transport von zwei Kindern oder schweren Lasten. Die Räder verfügen über wartungsarme Komponenten und sind bereits in anderen öffentlichen Verleihsystemen erprobt. Ausgestattet sind die Räder zudem mit zwei verbauten Akkus für eine Reichweite von bis zu 100 Kilometern. Zum Erhöhen der Diebstahlsicherheit werden zudem zwei GPS-Sensoren je Rad verbaut. Diebstahl und Vandalismus sind bisher ausgeblieben.

### Fahrzeugzugang

Die aus der Anfangszeit stammende Zugangstechnik der smarten Schlüsseltresore wird immer häufiger durch neue Stationen mit digitalen Rahmenschlössern mit Einsteckketten ersetzt. Die Ausleihe ist so deutlich komfortabler und in kürzester Zeit durchzuführen. Trotzdem kann für manche Standorte das System der Tresore auch weiterhin bestehen bleiben sowie bei geeigneten neuen Standorten ebenfalls angewendet werden. Beide Schließsysteme sind uneingeschränkt im Buchungssystem integriert. Das Starten der Buchung, sowie das Öffnen und Schließen der Rahmenschlösser ist über die Evemo App möglich. Für die Schlüsseltresore wird dementsprechend in der App ein individueller Öffnungscodes angezeigt, der den Zugang zum Tresor und damit zum Schlüssel der Lastenradgarage und zum Schloss des Rades ermöglicht (siehe Anlage 2 und 3).

### Wartung und Betrieb

Die Fahrzeuge werden in Zukunft von einem Fachbetrieb gewartet und repariert. Der Zustand der Räder wird dazu nach im Vorfeld festgelegten zeitlichen Intervallen überprüft und Schäden bevorzugt direkt am Verleihstandort behoben. Inspektionen werden zusätzlich drei Mal im Jahr durchgeführt.

### Stationspat\*innen

Der städtische Lastenradverleih ist als kooperatives Projekt zwischen Stadtgesellschaft und Verwaltung angelegt. Das unterscheidet das Angebot von kommerziellen Anbietern aus dem Bereich der geteilten Mobilität. Die Stadt profitiert als Betreiberin des Verleihangebotes dabei von engagierten Bürger\*innen, Institutionen, Vereinen und Betrieben, die regelmäßige Sichtkontrollen, das Reinigen, sowie das Laden und Tauschen der Akkus übernehmen. Die Stationspat\*innen profitieren wiederum von kurzen Wegen zu den Rädern für die eigene Nutzung. Entscheidender Vorteil dieser Einbindung von Multiplikator\*innen ist die Identifikation und nachhaltige Verankerung des Angebotes im Viertel. Dadurch lassen sich die Sichtbarkeit und die informelle Bewerbung durch Mund-zu-Mund Propaganda entscheidend verbessern. Feststellbar ist dies in erheblichem Maße an bestehenden Standorten. Je mehr sich die Stationspat\*innen für das Angebot einsetzen, desto reger wird das Angebot genutzt. Kooperationen bestehen bisher unter anderem mit Bezirksämtern, dem AstA der RWTH, dem Verein Gut Branderhof, sowie genossenschaftlichen Wohnprojekten und anderen Partnern.

### Gesamtkoordination und Administration

Die Verwaltung zeichnet sich selbst für den Betrieb des Angebotes verantwortlich. Daher fallen neben den beschriebenen Hauptkomponenten noch verschiedenste administrative Aufgaben an. Dazu zählen die Steuerung und das Monitoring des Angebotes, aber auch die Kommunikation und Bewerbung des Verleihsystems. Das Verleihangebot wird über die Kampagne „aachenbewegt“ beworben, ergänzende City Light Plakatierung, Radiowerbung und eine stärkere Platzierung des Lastenradverleihs auf Veranstaltungen sorgen für eine Verbreitung des Angebots.

### **Kosten & Finanzierung**

Der Lastenradverleih ist bisher kostenfrei, die Verwaltung empfiehlt, diesen Ansatz künftig weiterzuverfolgen. Nur so kann das Angebot weiterhin für möglichst viele Bürger\*innen attraktiv bleiben. Die Niedrigschwelligkeit für alle Bürger\*innen sollte dabei ebenso relevantes Ziel bleiben, wie die Möglichkeit, durch den Verleih bestimmte Stadtteile besser mit Verleihangeboten zu versorgen und damit einen Beitrag zur Förderung von Teilhabe zu leisten. Die Akzeptanz des Angebotes beruht bisher vor allem auf diesen Säulen, es ist daher davon auszugehen, dass eine Bepreisung zu deutlich reduzierten Nutzer\*innenzahlen führen würde.

Die Kosten für Weiterbetrieb und Ausbau des Verleihs setzen sich aus unterschiedlichen Positionen zusammen. Wesentliche Kostenpositionen sind dabei die investiven Anschaffungskosten sowie die konsumtiven Betriebskosten.

Für die Anschaffung neuer Räder sind im Haushaltsplan 2024 auf PSP-Element 5-120201-900-11900-900-1 „Lastenradverleihsystem“ bis einschließlich 2027 jährlich 40.000€ eingeplant.

Mittel für die jährlichen Betriebskosten stehen in Höhe von 25.000€ auf PSP-Element 4-120201-908-1 „Lastenradverleihsystem“ und darüber hinaus auf PSP-Element 4-120201-923-3 „Unterhaltung Mobilitätsinfrastruktur“ zur Verfügung.

Bestehende Förderprogramme beziehen sich im Wesentlichen auf investive Mittel zu Anschaffung von Fahrzeugen. Die Möglichkeit der Inanspruchnahme wird laufend geprüft.

## Lastenradförderprogramm

### Erläuterungen

Der Mobilitätsausschuss hat in seiner Sitzung vom 30.09.2021 im Rahmen des integrierten Klimaschutzkonzeptes (IKSK) die Auslobung eines städtischen Förderprogramms zur Beschaffung von Lastenfahrrädern für Familien und Alleinerziehende mit Kindern beschlossen (Anlage 4). Ziel ist es, einen wichtigen Anreiz zum Umstieg auf eine nachhaltige Mobilität zu geben, innerstädtische Verkehre möglichst emissionsfrei zu gestalten und damit einen signifikanten Beitrag zum Erreichen der Klimaschutzziele zu leisten. Das Förderprogramm wurde bis einschl. 2025 projektiert und mit Mitteln versehen. Bereits jetzt lässt sich darstellen, dass sich durch das Anreizsystem zahlreiche Familien angesprochen fühlen, dies nutzen und so letztlich durch klimaneutrale Transporte von Kindern, Waren und sonstigen Gegenständen einen persönlichen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Detaillierte Erläuterungen zum Förderprogramm sind auch den bisherigen Vorlagen und Mitteilungen zum Förderprogramm zu entnehmen (siehe Vorlagen FB61/0238/WP18 und FB61/0637/WP18).

### Lastenradförderprogramm für Familien

Im Jahr 2023 wurden erstmals die vom Mobilitätsausschuss am 20.04.2023 beschlossenen sozialen Erleichterungen umgesetzt. Diese beinhalteten eine soziale Staffelung nach Einkünften der antragsstellenden, privaten Haushalte. Im Vergleich zum Jahr 2022 beantragten deutlich mehr Antragsstellende aus niedrigeren Einkommensgruppen die Lastenradförderung. Im Jahr 2022 waren dies unter Nutzung des Aachen-Pass 16 der insgesamt 373 Antragsstellende. Die vergleichbare Gruppe 1 kam im Jahr 2023 auf 44 von insgesamt 257 Antragsstellenden. Die Umsetzung der Staffelung kann daher als Erfolg gewertet werden. Die Klassen mit den höchsten, noch in die Förderung fallenden Einkünften, zeigten sich jedoch eher zurückhaltend. Die Häufigkeitsverteilung lässt sich in der folgenden Tabelle ablesen.

Haushaltseinkünfte	Förderung E-lastenrad	Förderung Lastenrad	Förderung Anhänger	Häufigkeit
< 28.000 €	2.500 €	1.250 €	400 €	44
< 40.000 €	2.200 €	1.100 €	350 €	27
< 54.000 €	2.000 €	1.000 €	300 €	34
< 68.000 €	1.600 €	800 €	200 €	44
< 87.000 €	1.200 €	600 €	100 €	63
< 105.000€	800 €	400 €	100 €	35
< 120.000€	300 €	150 €	0 €	10
> 120.000€	0 €	0 €	0 €	0

Neben der Staffelung der Förderhöhen wurde auch die Möglichkeit geschaffen, Fahrradanhänger zu fördern. Mit 11 von 257 Anträgen ist die Resonanz als positiv zu bewerten. Die Möglichkeit zur individuellen Prüfung wurde immerhin von zwei Antragsstellenden genutzt. Ein Antrag kam aus dem Bereich der Kinderbetreuung, ein weiterer aus dem privaten Umfeld zum Transport einer erwachsenen Person mit Behinderung. Die Zahl lokal gekaufter Räder geht von ca. 50% in 2022 auf 30% in 2023 zurück. Aachener Fachhändler meldeten passend dazu auch deutlich schwächere Absätze im Bereich der Lastenräder, als noch im Jahr 2022.

#### Überarbeitung der Förderrichtlinie für das Jahr 2024

Aufgrund der Erfahrungen aus dem Jahr 2023 empfiehlt die Verwaltung, die Förderrichtlinie erneut anzupassen. Vor allem die Förderquoten sollen demnach stärker auf die einzelnen Gruppen angepasst und leicht verringert werden. Die Verwaltung empfiehlt zudem eine leichte Erhöhung der maximalen Fördersätze, die aufgrund der niedrigeren Förderquoten allerdings erst bei hochpreisigen Rädern greifen. So kann auch der lokale Einzelhandel gegebenenfalls wieder etwas mehr von der Förderung profitieren und seine wichtige Test- und Beratungsfunktion besser erfüllen. Die folgende Tabelle zeigt die neuen angepassten Fördersätze und -quoten.

Einkommensgruppe	Summe der Haushaltseinkünfte	Förderhöhe E-Lastenrad	Förderung Lastenrad	Förderhöhe Fahrradanhänger	Maximale Förderquote
1	bis 28.000 €	2.500 €	1.250 €	400 €	80%
2	bis 40.000 €	2.200€	1.100 €	350€	60%
3	bis 54.000 €	2.000€	1.000 €	300€	50%
4	bis 68.000 €	1.600€	800 €	200€	40%
5	bis 87.000 €	1.200 €	600 €	100€	30%
6	bis 105.000 €	1.000 €	500€	100€	20%
7	bis 120.000 €	700 €	300 €	0 €	10%
8	über 120.000 €	0 €	0 €	0 €	

Die Umsetzung der neuen Förderrichtlinie (Anlage 5) ist ab sofort möglich. Das städtische Fördermittelvolumen für das Jahr 2024 umfasst 300.000 Euro.

Unternehmen und Handwerksbetriebe können auch weiterhin auf die NRW-Förderung emissionsarme Mobilität (Lastenräder ab 70 kg Nutzlast, 20% Förderung bis max. 1000 Euro) zurückgreifen. Darüber hinaus bietet die Stadt mit dem Projekt „flottes Gewerbe“ eine Testkampagne für Betriebe an. Dadurch ist es acht Vorreiterunternehmen aus dem Stadtgebiet möglich, ein auf die individuellen Anforderungen abgestimmtes Lastenrad für 5 Wochen kostenfrei probeweise zu nutzen. Flankiert wird dieser Testzeitraum von eingehenden individuellen Beratungen, sowie einer medien- und öffentlichkeitswirksamen Auftaktveranstaltung am 28.05.2024 in der Haarbachtalhalle. Am 27.06.2024 ist zudem noch ein Aktionstag mit Testparcours am Büchel geplant.

## **Finanzierung**

Im Haushalt der Stadt wurde das PSP-Element 4-120201-950-4 „Förderprogr. 2000 Lastenfahrräder (IKSK)“ mit je 300 T€ in 2024 und 2025 ausgestattet.

## **Anlage/n:**

Anlage 1: Stationskarte Lastenradverleihsystem

Anlage 2: exemplarische Fotos Station mit Schlüsseltresor inkl. Ausleihvorgang

Anlage 3: exemplarische Fotos Station mit Bügel und Rahmenschloss inkl. Ausleihvorgang

Anlage 4: IKSK, Maßnahmenblatt Förderprogramm Lastenfahrrad

Anlage 5: aktualisierte Förderrichtlinie, Stand 18. April 2024