



Funktions- und Standortkonzept intermodaler Mobilitätspunkte

Anlage 2 zur Vorlage „Einrichtung intermodaler
Mobilitätspunkte in Dresden“

Inhaltsverzeichnis

1.	Anlass zur Einrichtung von Mobilitätspunkten	3
2.	Bestandssituation	4
3.	Ziele und planerischer Ansatz	6
4.	Umweltwirkungen	8
5.	Standorte	9
6.	Ausstattung	10
7.	Funktionale Struktur	12
8.	Zugang und Nutzung	13
9.	Kosten und Betrieb	13
10.	Beispiele anderer Städte	15
10.1.	Mobilitätsstationen Leipzig	16
10.2.	„mobil.punkt“ Bremen	16
10.3.	Mobilitätsstationen in Offenburg und Umgebung	17
10.4.	Mobilitätsstation München	17
11.	Arbeitsstand und weitere Aufgaben	18

1. Anlass zur Einrichtung von Mobilitätspunkten

Dresden ist eine wachsende Stadt, der es in der Vergangenheit gelungen ist, trotz eines deutlichen Einwohnerwachstums die Kfz-Verkehrsmengen fast konstant zu halten und stattdessen die Nutzung des Umweltverbundes zu steigern. Bestandteil der Dresdner Mobilitätsstrategie ist das Mobilitätsmanagements, das die Vernetzung aller Verkehrsträger fördern und damit den Umweltverbund stärken soll. Es wird in Dresden seit vielen Jahren als eine zentrale strategische Aufgabe der Verkehrsentwicklungsplanung verstanden. Ein weiterer Baustein dieser Strategie sollen zukünftig intermodale Mobilitätspunkte sein, die diesen positiven Trend in die Zukunft fortschreiben. Durch sie sollen bestehende Angebote besser vernetzt werden und dabei den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), Elektromobilität, Carsharing und Radverleihsysteme effektiver miteinander vernetzen.

Die aktuelle Befragung zum Verkehrsverhalten „SrV 2013“ hat gezeigt, dass ca. 57 Prozent aller Dresdner für ihre täglichen Wege neben dem zu-Fuß-Gehen schon heute regelmäßig mindestens zwei weitere Verkehrsmittel nutzen. Nur 25 Prozent aller Dresdner nutzen ausschließlich das Auto, während 30 Prozent zwar über ein Auto verfügen, aber trotzdem für Ihre Wege regelmäßig den ÖPNV, das Carsharing und das Fahrrad nutzen. Dies ist auch möglich, weil in Dresden Carsharing- und Radverleihsysteme am Markt etabliert sind. Diese privaten Angebote werden ohne kommunale Zuschüsse betrieben.

Die Einrichtung von intermodalen „Mobilitätspunkten“ soll die bestehenden Angebote durch Vernetzung und Präsenz im öffentlichen Raum stärken und mit der Elektromobilität verknüpfen. Die Erleichterung des Umstiegs zwischen Auto, Rad und ÖPNV soll dafür sorgen, dass es für bestimmte Nutzergruppen möglich wird, auf ein eigenes Kfz zu verzichten und verstärkt die Mobilitätsangebote des Umweltverbundes zu nutzen. In Verbindung mit Elektromobilität und emissionsarmen Kfz kann eine stärkere Carsharing-Nutzung die Stadt vom ruhenden Verkehr und gleichzeitig von Emissionen entlasten. Aber auch die Nutzung des Radverkehrs und des ÖPNV soll durch Mobilitätspunkte gefördert werden, da Leihräder an zentraler Stelle mit dem ÖPNV verknüpft werden. Auch kann durch die Förderung von Radverleihsystemen der Bedarf der Radmitnahme im ÖPNV sinken und insbesondere an Umsteigestellen der Parkdruck im Radverkehr geringer werden. Die nutzerorientierte, intermodale Vernetzung von Verkehrsangeboten entspricht einem nationalen und internationalen Trend in Großstädten. Die Beschlüsse des Stadtrates:

- V2476/13 (20.11.2014) „Verkehrsentwicklungsplan 2025plus (VEP 2025plus)“ und
- A0715/13 (26.09.2013) „Carsharing und Elektromobilität in den Dresdner Stadtraum integrieren“

beinhalten konkrete Maßnahmen des intermodalen Mobilitätsmanagements und die Förderung von Elektromobilität und Carsharing für Dresden. Weitere vom Stadtrat beschlossene Konzepte beinhalten ebenfalls den Gedanken des Mobilitätsmanagements:

- V2021/12 (20.06.2013) „Integriertes Energie- und Klimaschutzkonzept 2030“
- V1017/11 (12.05.2011) „Luftreinhalteplan für die Landeshauptstadt Dresden 2011“
- V 3054-UK60-09 (16.03.2009) „ Masterplan Lärminderung“ bzw. dessen aktueller Beschlussfassungsprozess mit der Vorlage 775/15.

2. Bestandssituation

Allgemeine Entwicklung

In Dresden verfügen ca. 31 Prozent der Dresdner Haushalte nicht über einen eigenen Pkw. Diese Haushalte nutzen bevorzugt den ÖPNV, das Fahrrad und die Carsharingangebote für ihre persönliche Mobilität. Gerade für diesen Personenkreis kann die Verbesserung intermodaler Angebote auch zu Verbesserungen der eigenen Mobilitätssituation beitragen.

Die bestehenden Angebote im Carsharing und im Radverleih sowie die elektrischen Ladesäulen für Kfz in Dresden werden privatwirtschaftlich und ohne öffentliche Zuschüsse betrieben. So existieren derzeit 120 Carsharingstationen, ein Radverleihsystem mit 500 Fahrrädern und ca. 30 öffentlich zugängliche Elektroladesäulen. In Verbindung mit dem sehr guten öffentlichen Nahverkehrsnetz Dresdens bilden diese Angebote bereits jetzt ein gutes Mobilitätsnetzwerk. Die Vernetzung der Angebote muss aber noch deutlich besser ausgebaut und vereinfacht werden, damit mehr Menschen die Angebote tatsächlich nutzen und so auch verstärkt zu stadt- und umweltfreundlicher Mobilität beitragen können.

Carsharing

Das stationsgebundene Carsharing als öffentlich nutzbares Verkehrssystem existiert in Dresden bereits seit Mitte der 1990er Jahre und ist seitdem kontinuierlich gewachsen. Es wird derzeit von ca. 4 Prozent der Dresdner (ca. 20 000 Personen) genutzt. Derzeit gibt es in Dresden zwei Betreiber (teilAuto/Flinkster mit fast 120 Stationen und Greenwheels als VW-Tochter mit 3 Stationen) die in Dresden über 250 Fahrzeugen in verschiedenen Größen und Ausstattungen für private und gewerbliche Kunden bereitstellen. Damit ist es schon heute unter bestimmten Voraussetzungen möglich, ohne deutliche Komforteinbußen auf Kauf und Betrieb eines eigenen Kfz zu verzichten. Zudem können an drei Dresdner Carsharingstationen auch Elektrofahrzeuge gebucht und genutzt werden.

Trotz der positiven intermodalen Wirkung ist das Carsharing durch fehlende Flächen für neue Stationen im Wachstum beschränkt, da bisher nur die Nutzung von privaten oder halböffentlichen Flächen möglich ist. Diese Flächen werden aber durch die hohe Bautätigkeit immer weniger. Gleichzeitig können nach aktueller Rechtslage noch keine festen Carsharing-Standorte im Straßenraum ausgewiesen werden. Eine entsprechende Beschilderung ist zwar im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur in Erarbeitung, aber im Gegensatz zur Regelung für das Laden von Elektro-Kfz noch nicht in die StVO aufgenommen. Die Stadtverwaltung vertritt hier die Auffassung, dass über den Nachweis eines „überwiegenden öffentlichen Interesses“ nach Straßenverkehrsgesetz des Freistaates Sachsen eine Anordnung von Mobilitätspunkten als intermodales Angebot für alle Bürgerinnen und Bürger auf zwei verschiedenen Wegen denkbar ist (siehe Kapitel 3).

Radverleihsystem

Im seit 2014 bestehenden flächendeckenden Radverleihsystem (SZ-Bike) sind 500 konventionelle Fahrräder verfügbar. Neben wenigen festen Stationen gibt es eine Vielzahl virtueller

Stationen an markanten Punkten, wo die Räder nach der Nutzung wieder abgestellt werden können. Innerhalb des 26er Rings können die Räder an allen Kreuzungen stehen gelassen werden. Durch das freie Abstellen im Raum entstehen insbesondere bei weiterem Wachstum deutliche Behinderungen für Fußgänger und stadtgestalterische Defizite. Mehr feste Stationen würden hier zu besseren Bedingungen für Fußgänger, einem attraktiveren Stadtbild aber auch zu einer besseren Auffindbarkeit und Nutzbarkeit beitragen.

Bisher ist es seitens SZ-Bike nicht geplant, elektrische Antriebe oder auch Lastenräder in das Radverleihsystem zu integrieren. Diese Angebote werden vielmehr durch einzelne Anbieter im „Standortgeschäft“ (persönliche Ausgabe und Rücknahme am gleichen Punkt) verliehen.

Elektroladesäulen und Elektromobilität

Die Dichte und Auslastung der bestehenden öffentlichen Elektroladesäulen von DREWAG und Enso ist aktuell noch sehr gering. Problematisch sind auch die unterschiedlichen Bezahlssysteme, das uneinheitliche Erscheinungsbild und die mangelnde Präsenz im öffentlichen Raum. Gleichzeitig ist auch die Nachfrage sehr gering. In Dresden sind aktuell (Stand Mai 2016) 46 private Elektro-Kfz zugelassen. Dazu kommen ca. 131 gewerbliche Pkw und Nutzfahrzeuge, die meist über eigene innerbetriebliche Lademöglichkeiten verfügen. Unter zusätzlicher Berücksichtigung der ca. 1324 Hybrid-Kfz beträgt der Anteil zumindest teilelektrischer Kfz an allen Kfz in Dresden ca. 0,6%. Ein kostendeckender Betrieb von Ladesäulen ist für die Energieunternehmen so noch nicht möglich.

Die nachfolgende Abbildung 1 zeigt, wie sich der Bestand an elektrischen Ladesäulen (aktuell ca. 30), Carsharing und Radverleih darstellt und wie sich die Betreiber unabhängig voneinander die Entwicklung der einzelnen Systeme vorstellen. Leihräder dürfen aktuell im gesamten 26er Ring frei abgestellt werden.

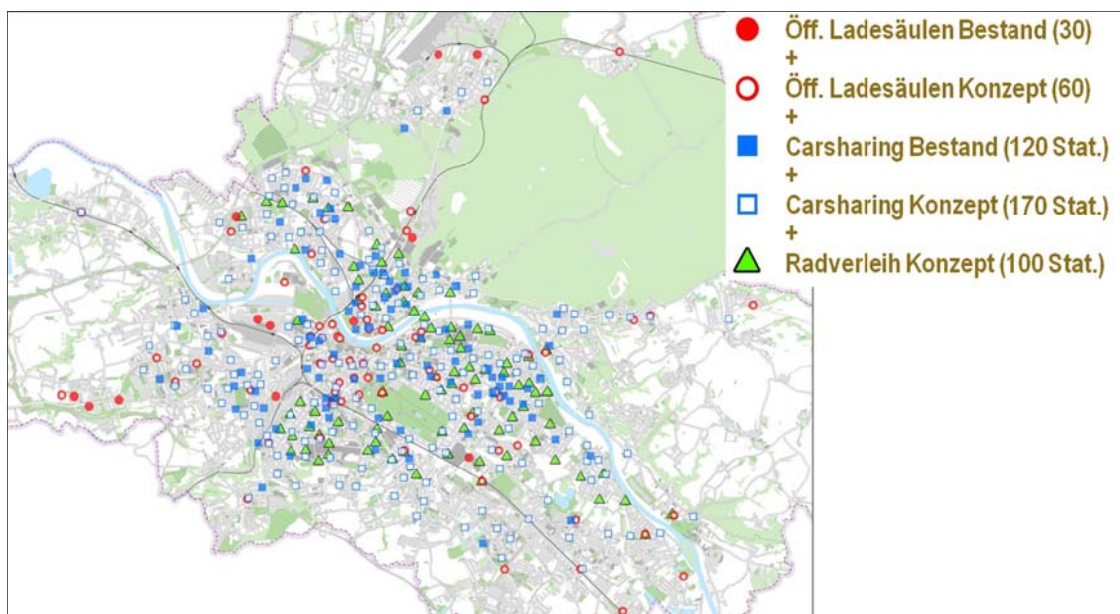


Abbildung 1: Überlagerung aller geplanten Standorte für Ladesäulen, Carsharing und Radverleih in Dresden

3. Ziele und planerischer Ansatz

Die im Kapitel 2 dargestellte Situation zeigt, dass ein Ausbau und eine damit verbundene organisatorische und räumliche Bündelung der bestehenden intermodalen Angebote erfolgen muss, um die positiven verkehrlichen Effekte zu verstärken und mehr intermodale Nutzer zu gewinnen. Daraus lassen sich konkret folgende Ziele für die Umsetzung von Mobilitätspunkten formulieren:

- Intermodalität soll als Kernbestandteil des Mobilitätsmanagements und als wichtiger Beitrag zu stadt- und umweltfreundlicher Mobilität gefördert werden,
- eine zweckspezifische Verkehrsmittelwahl soll stadtwweit erleichtert werden (Verringerung von Platzbedarf und Emissionen durch mehr Carsharing im Kfz-Verkehr),
- bestehende Angebote sollen ausgebaut, intensiver genutzt, vernetzt und als einheitliches Angebot gestaltet und gefördert werden (Öffentlicher Personennahverkehr, stationäres Carsharing, Radverleihsysteme, Elektroladestationen, Taxi-Angebote, Informationsangebote),
- der Zugang zu Mobilität mit verschiedenen Verkehrsträgern und ohne eigenen Pkw soll einfacher werden,
- Elektromobilität soll gefördert werden (im Bereich Carsharing, privatem Kfz und ggf. auch im Radverkehr, Berücksichtigung verschiedener Steckersysteme, ggf. auch für Pedelecs/E-Bikes nutzbar).

Zudem bestehen auch Anforderungen aus Sicht der Stadt- und Straßenraumgestaltung, die mit der Schaffung von Mobilitätspunkten erfüllt werden können:

- es soll eine bessere Zuordnung und Gestaltung von verkehrlichen Funktionen, die derzeit ungeordnet sind (z. B. Leihräder), im öffentlich gewidmeten Straßenraum erreicht werden,
- eine Senkung des Parkdrucks bei gleichzeitiger Verbesserung der Erreichbarkeit in zentralen Stadtbereichen soll möglich sein,
- durch die Errichtung der Mobilitätspunkte und die damit verbundene Konzentration der Angebote des Umweltverbands, soll eine zusätzliche Inanspruchnahme weiterer öffentlicher Flächen vermieden werden,
- die Nutzung nahräumlicher Angebote soll durch die Integration von geeigneten Informationsangeboten (z. B. Wegweisung, Ortsinformation) gestärkt werden.

Dementsprechend sollen Mobilitätspunkte in Dresden überall dort eingerichtet werden, wo bestehende Angebote im Öffentlichen Personennahverkehr mit stationärem Carsharing, Radverleih, Elektroladestationen und weiteren Nutzungen (z. B. Taxiangeboten) wirksam zusammengeführt werden können. Dies ist besonders in zentralen Bereichen und an S-Bahn-Stationen effektiv. Die Netzdichte sollte dabei ausgewogen sein, um Mobilitätspunkte von weiteren nahräumlichen Angeboten abzugrenzen.

Zudem muss durch eine entsprechende Gestaltung eine gute Erkennbarkeit im öffentlichen Raum bei gleichzeitiger städtebaulicher Verträglichkeit gewährleistet sein. Die Ausstattungsgrade der Mobilitätspunkte müssen so bemessen sein, dass sie einen stadtweiten, flächendeckenden Ausbau zulassen.

Mobilitätspunkte können zwar auch in der Nähe von großen Radabstellanlagen angeordnet werden, können aber nicht als Ersatz für ggf. fehlende Radabstellanlagen genutzt werden, da sie sonst ihre intermodale Verknüpfungsaufgabe nicht erfüllen können.

Auf Grund der verschiedenen Anforderungen empfiehlt sich zur Einordnung der Mobilitätspunkte für Dresden ein gestuftes Verfahren. Es wurden dafür zwei Typen von Mobilitätspunkten entwickelt, die sich in Bezug auf:

- die Lage im Stadtgebiet,
- die Lage im Verkehrssystem und
- die nachfragegerechte Ausstattung

unterscheiden. Im Einzelnen sind dies:

- **Zentrale Mobilitätspunkte**, die sich an zentralen Orten mit hoher Nachfrage und hoher funktionaler Dichte aber auch starken räumlichen Restriktionen befinden,
- **Wohnortnahe Mobilitätspunkte**, die sich in Stadtgebieten mit vergleichsweise hoher Nutzungsdichte (Wohnen, Arbeiten, Versorgung, Dienstleistung) befinden, wobei in dieser Kategorie auch die Nähe zu S-Bahn-Stationen berücksichtigt wird.

Mobilitätspunkte sollen zudem durch weitere kleinräumige Standorte im Carsharing und im Radverleih ergänzt werden, die besonders als Standorte des Carsharing schon existieren. Während der Aufbau (nicht der Betrieb) von Mobilitätspunkten als kommunale Aufgabe gesehen wird, sollen für die kleinräumigen Standorte des Carsharings und des Radverleihs (zum Beispiel in Wohnquartieren oder an touristischen Zielen) weiter die jeweiligen Betreiber allein zuständig sein. Eine Ausstattung mit Elektroladeinfrastruktur wäre auch dort wünschenswert. Die kleinräumigen Standorte von Carsharing und Radverleihs können je nach Entwicklung des Systems und der Nachfrage auch zu Mobilitätspunkten qualifiziert werden.

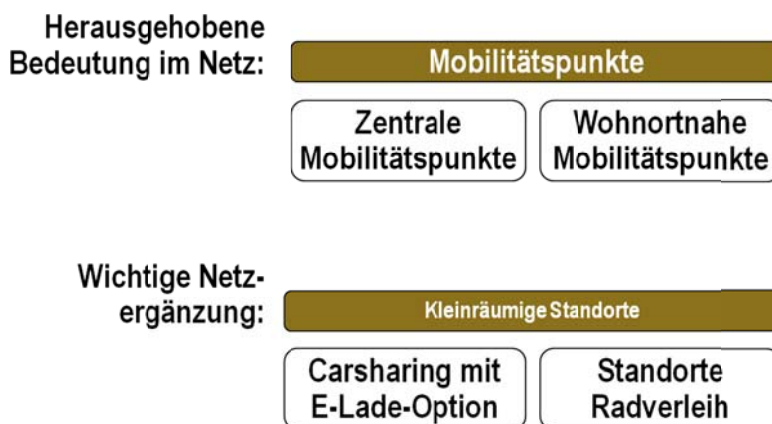


Abbildung 2: Klassifizierung der Mobilitätspunkte und kleinräumiger Standorte

Die straßenverkehrsrechtliche Umsetzung von Mobilitätspunkten obliegt der Straßenverkehrsbehörde. Durch kooperative Abstimmungsprozesse und die Nutzung von Ermessensspielräumen könnte ähnlich wie in Leipzig auch eine Einordnung von Mobilitätspunkten mit festen Carsharingstellplätzen und Ladesäulen ermöglicht werden. Formal stehen dafür momentan die Varianten einer Teileinziehung nach §8 SächsStrG oder vorzugsweise die Gewährung einer Sondernutzung (wie in Leipzig praktiziert) nach §18 SächsStrG zur Verfügung. Voraussetzung dafür ist der Nachweis eines überwiegenden öffentlichen Interesses für die Einrichtung von Mobilitätspunkten. Durch die Überlagerung verschiedener intermodaler Angebote über das Carsharing hinaus sowie vor dem Hintergrund der verpflichtenden Maßnahmen des Mobilitätsmanagements aus dem Luftreinhalteplan 2030 und dem Verkehrsentwicklungsplan 2025plus kann ein solches überwiegendes öffentliches Interesse abgeleitet werden.

4. Umweltwirkungen

Mobilitätspunkte sollen durch die Präsenz im öffentlichen Raum und die Erleichterung des Umstiegs zwischen den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (Rad und ÖPNV) und (teilweise elektrischen) Carsharingfahrzeugen den Umweltverbund stärken. Carsharingnutzer fahren schon heute deutlich seltener mit dem Kfz (ca. 1/4 der Häufigkeit gegenüber dem Dresdner Mittelwert) und nutzen häufiger Fahrrad oder den Öffentlichen Personennahverkehr (siehe Abbildung 3). Ein Pkw im stationären Carsharing ersetzt schon heute in Dresden ca. 6 bis 10 private Pkw.

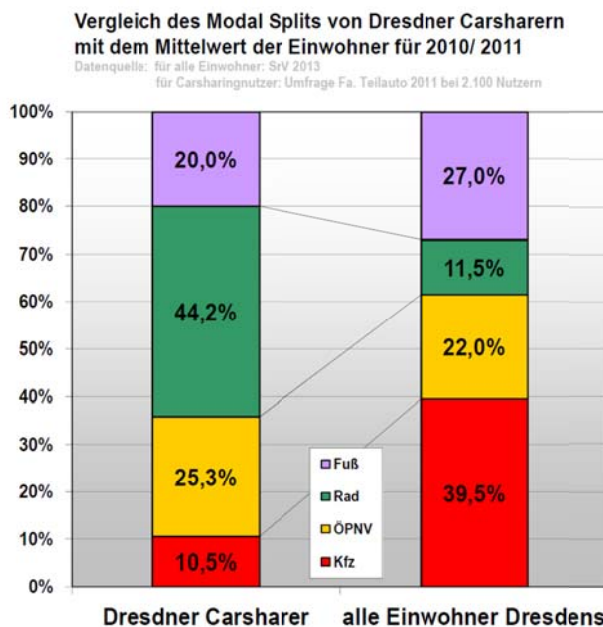


Abbildung 3: Modal Split von Carsharing-Nutzern in Dresden im Vergleich

Zudem ist die Klimabilanz von Mobilitätspunkten positiv, da insbesondere durch Carsharing starke Vermeidungseffekte erreicht werden (sinkende Fahrtenhäufigkeit mit dem Pkw, bessere Fahrzeugauslastungen). Die Fahrzeuge des größten Carsharinganbieters in Dresden haben zudem eine CO₂-Emission, die mit 97 g/km um über 40 g unter dem Mittelwert der aktu-

ellen Pkw-Flotte in Deutschland liegt und bereits heute die Grenzwerte von 2020 für Neuwagen einhält. Sie sind mit dem „Blauen Engel“ als besonders umweltfreundlich zertifiziert.

Durch die in Mobilitätspunkten integrierten Lademöglichkeiten für Carsharing, Privat-Pkw und ggf. auch Taxen oder Fahrräder kann der Anteil der Elektromobilität weiter steigen und die Nutzung des ÖPNV und des Leihradsystems erhöht werden.

Da die Mobilitätspunkte überwiegend in bestehende Flächen des öffentlichen Straßenraumes integriert werden sollen, wird zudem kein neuer Stadtraum durch Verkehr in Anspruch genommen.

5. Standorte

In einer ersten Untersuchung wurden 74 geeignete Standorte identifiziert (Stand Juli 2015), wo zum einen schon intermodale Angebote bestehen (insbesondere Carsharingstation und gute ÖPNV-Anbindung) und zum anderen Radverleihsysteme sinnvoll einzubinden sind. Davon sind 13 Punkte dem Typ des zentralen Mobilitätspunkts zuzuordnen.



Abbildung 4: Zentrale Mobilitätspunkte in Dresden (Konzept)

Die Lage aller 75 klassifizierten Mobilitätspunkte enthält Abbildung 5.

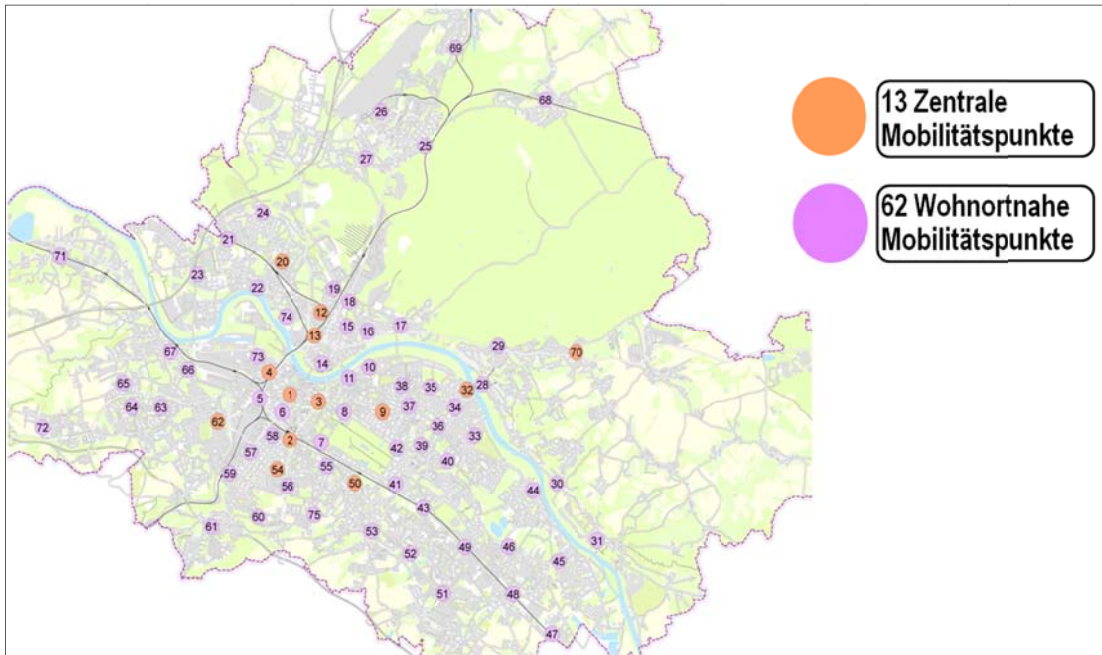


Abbildung 5: Lage aller¹ geplanten Mobilitätspunkte (Konzeptstand 11/2016)

Aus Abbildung 5 wird auch deutlich, dass Mobilitätspunkte vor allem in dichter besiedelten Stadtteilen und an Schnittstellen des ÖPNV angeordnet werden sollen, da dort die ÖPNV-Anbindung günstig ist und bereits Carsharing-Angebote bestehen. In den mit geringerer Dichte bewohnten Bereichen im Dresdner Westen, Norden und Osten sind bisher keine Carsharing- oder Radverleihsangebote etabliert, da ein entsprechendes Nachfragepotenzial noch fehlt. Für die erste Umsetzungsphase sind deshalb dort auch noch keine Mobilitätspunkte vorgesehen. Bei entsprechender Entwicklung der Nachfrage ist aber auch eine Ausweitung in diese Ortsteile möglich.

6. Ausstattung

Es wurden hier zwei verschiedene Typen von Mobilitätspunkten konzipiert (zentrale bzw. wohnortnahe Mobilitätspunkte, siehe auch Kapitel 3), die sich durch die Lage im Stadtgebiet und im Verkehrssystem sowie die Ausstattung unterscheiden. Zentrale Mobilitätspunkte sollen folgende Ausstattungsmerkmale erhalten (siehe auch Abbildung 6, die Zahlen in Klammern sind Dimensionierungsansätze):

- die Ladeausstattung für Carsharing- und private Elektro-Pkw sowie ggf. ein Taxi,
- die erforderlichen Pkw-Stellplätze für das elektrische Laden sowie für weitere Carsharing-Fahrzeuge mit konventionellem Antrieb,
- Abstellanlagen für Fahrräder (nur für Radverleihsystem und Kunden des Carsharings)
- serviceorientierte Ausstattungselemente (z. B. Gepäckboxen) sowie
- ggf. optional Lastenräder im Verleih

¹ In Abbildung 5 sind die Mobilitätspunkte des Konzepts unabhängig davon, ob sie zentrale oder wohnortnahe Mobilitätspunkte sind, fortlaufend nummeriert.

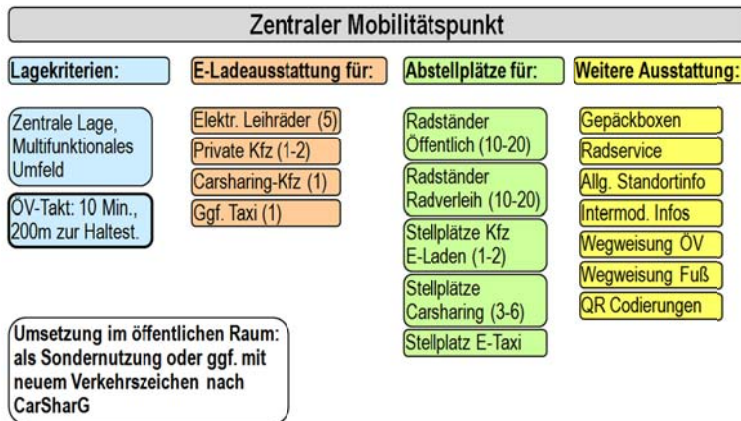


Abbildung 6: Ausstattung zentraler Mobilitätspunkt

Zudem kann bei der Vertiefung der Planungen geprüft werden, inwieweit Lastenräder (mit Garage), Behindertenstellplätze sowie Optionen für das Laden von E-Bikes oder Pedelecs integriert werden können.

Genauere Optionen, wie die einzelnen Elemente eines Mobilitätspunktes gestaltet werden können (insbesondere die Radabstellanlagen aber auch die Informationsangebote und Ladesäulen) wird in Überlagerung mit dem Corporate Design der Landeshauptstadt Dresden in einer eigenen Untersuchung geklärt. Aus aktuellen Erkenntnissen heraus sollte aus Kosten- und Praktikabilitätsgründen auf Stelen mit IT-Elementen und insbesondere Monitoren verzichtet werden. Eine Nutzung als WLAN-Hotspot ist aber denkbar.

Wohnortnahe Mobilitätspunkte verfügen über eine geringere Dimensionierung und können durch ihre wohnortnahe Lage auch den Umfang der Angebote reduzieren. So kann zum Beispiel auf das Laden von Taxen oder teilweise auch auf das Laden von privaten Elektro-Pkw verzichtet werden. Da der Großteil der Mobilitätspunkte in dieser Form angelegt ist (ca. 80 Prozent), kommt der Ausstattung dieser Punkte besondere Bedeutung für eine kostengünstige Umsetzung und einen effektiven Betrieb zu. Diese Mobilitätspunkte können sowohl im öffentlichen Straßenraum als auch auf privaten Flächen eingerichtet werden.

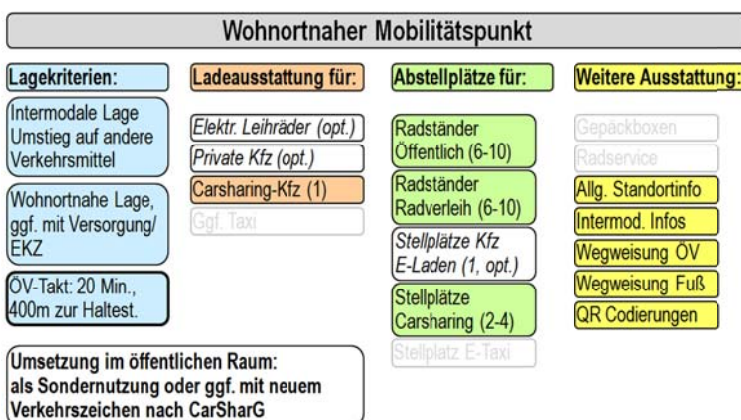


Abbildung 7: Ausstattung wohnortnaher Mobilitätspunkt

7. Funktionale Struktur

Mobilitätspunkte sollen so angelegt werden, dass der bauliche Eingriff in bestehende Anlagen (z. B. Straßen oder Gehwege) minimal ist. So können Mobilitätspunkte in Parkplätze integriert oder am Straßenrand angeordnet werden. Abbildung 8 enthält eine Prinzipskizze zur Einordnung von Mobilitätspunkten im Parkplatzbereich. Abbildung 9 enthält eine Prinzipskizze zur Einordnung am Straßenrand.

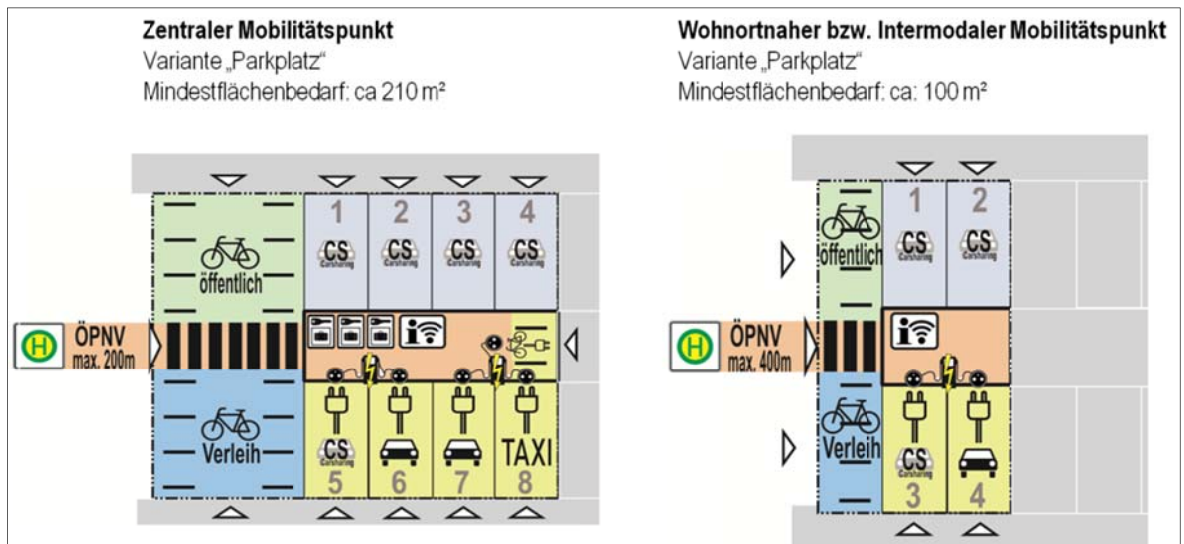


Abbildung 8: Prinzipskizze von Mobilitätspunkten auf einem öffentlichen Parkplatz

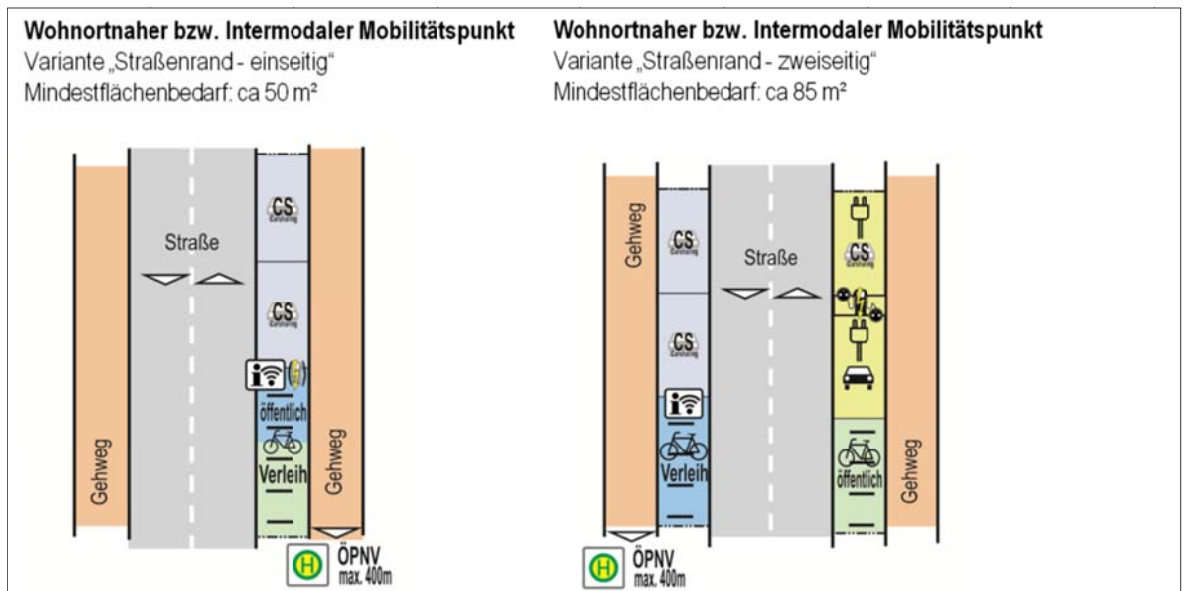


Abbildung 9: Prinzipskizze von Mobilitätspunkten in straßenparalleler Lage

8. Zugang und Nutzung

Ein wesentlicher Baustein von Mobilitätspunkten ist ein integriertes Zugangsmedium (zum Beispiel eine Mobilitätskarte) mit der sich alle verfügbaren Angebote einfach nutzen lassen. So ist es denkbar, dass auf Zeitkarten des Öffentlichen Personennahverkehrs auch die Zugangsberechtigung für Carsharingfahrzeuge, das Elektroladen (StromTicket) oder das Radverleihsystem hinterlegt ist. Gleichzeitig sollte sichergestellt sein, dass eine Nutzung von Mobilitätspunkten und deren Angebote auch ohne ÖPNV-Abonnement möglich ist.

An Mobilitätspunkten sollten nur mit dem Blauen Engel zertifizierte Carsharinganbieter zugelassen werden, um ein hohes Maß an Umweltverträglichkeit und eine öffentliche Nutzung zu garantieren (zum Beispiel „Blauer Engel“ der Jury Umweltzeichen).

Carsharingunternehmen und Radverleiher, die die Mobilitätspunkte nutzen, sollten zudem dazu verpflichtet werden, nur die Mobilitätspunkte für das Abstellen der Kfz bzw. Fahrräder zu nutzen. Auch das Radverleihsystem muss dazu an den Mobilitätspunkten feste Abstellanlagen erhalten bzw. installieren, um das Ziel einer Konzentration der Angebote am Mobilitätspunkt auch praktisch zu erreichen.

Rabatte auf bestimmte Leistungen, wie sie bereits heute zum Beispiel in Form eines Rabatts für ÖPNV-Kunden beim Carsharing existieren, können die Nutzerzahlen erhöhen. Die Attraktivität für Gäste der Stadt muss ebenfalls hoch sein. Für die Markteinführung sollte eine geeignete Marketingstrategie entwickelt werden.

Ob und wie internetbasierte Informationsangebote eingebunden werden sollen, ob eine WLAN-Funktionalität angeboten wird oder ob nur auf mobile Anwendungen der Nutzer zurückgegriffen wird, muss vor auch aus Perspektive des erwarteten Mehrwertes, der Kosten und der Betriebssicherheit (Schäden, Verfügbarkeit) betrachtet werden.

9. Kosten und Betrieb

Für Mobilitätspunkte entstehen in der Aufbauphase Investitionskosten aber auch Kosten im laufenden Betrieb.

Investitionskosten

Für den Aufbau des Systems der Mobilitätspunkte ist je Mobilitätspunkt von Investitionen zwischen einigen tausend bis zu einigen zehntausend Euro auszugehen. Die Investitionskosten sind dabei von verschiedenen Faktoren abhängig. U.a. sind dies:

- Umfang des Angebotes (Größe der erforderlichen Fläche),
- Aufwand für Bau oder Umrüstung der erforderlichen Stellplätze,
- Umfang der Energie- und Medienanbindung und baulicher Aufwand der Herstellung,
- Umfang der Informationsangebote sowie Gestaltungsaufwand.

Da Mobilitätspunkte die wirtschaftlichen Interessen von Energieunternehmen, Carsharinganbietern und kommerziellen Radverleihern berücksichtigen, ist eine Beteiligung an den Erstellungskosten denkbar. Genauere Aussagen zu Kosten- und Beteiligungsstrukturen können aber erst erfolgen, wenn ein belastbares Betriebs- und Umsetzungskonzept erarbeitet wurde. Aktuell ist eine Förderung der Investitionskosten von intermodalen Mobilitätspunkten in verschiedenen Programmen möglich.

Betrieb und Betriebskosten

Auch während des Betriebs der Mobilitätspunkte entstehen Kosten für die Reinigung, den Winterdienst, die Wartung von Ladeinfrastruktur und die Schadensbeseitigung. Der Betrieb soll für die Landeshauptstadt Dresden kostenneutral sein. Deshalb sollen die Betriebskosten durch einen (nach Möglichkeit öffentlichen) Betreiber zentral übernommen werden, der wiederum über die Vergabe langfristiger Nutzungslizenzen an die Anbieter am Mobilitätspunkt (Energieunternehmen, Radverleiher oder zertifizierte Carsharingunternehmen) diese Kosten refinanzieren kann. Dem Betreiber sollten die entsprechenden öffentlichen Flächen vorzugsweise in Form einer Sondernutzung kostenlos überlassen werden, da sonst ein kostendeckende Bewirtschaftung über die Nutzungsrechte kaum effektiv möglich ist.

In den vertraglichen Regelung ist neben den Nutzungs-, Kosten- und Unterhaltsfragen auch der kommunale Einfluss auf die Entwicklung der Mobilitätspunkte (ggf. auch einem Betreiberwechsel) und mögliche Anpassungen zu sichern. Auch der Zugriff auf die Nutzerdaten im Sinne eines kontinuierlichen Monitorings muss für die Landeshauptstadt möglich sein.

Da auch heute der Betrieb von Ladeinfrastruktur, Radverleih und Carsharing in Dresden für die Landeshauptstadt Dresden kostenneutral ist, besteht hier die Chance, die Nachfrage nach stadtverträglicher Mobilität zu steigern ohne dauerhafte Zusatzkosten zu generieren. Gleichzeitig soll die Nachfrage nach ÖPNV-Leistungen erhöht und damit die Einnahmesituation der Verkehrsunternehmen verbessert werden. Die Beispiele anderer Städte zeigen, dass dies möglich ist. Details, die sich auch mit vergaberechtlichen Aspekten auseinandersetzen, sind Gegenstand weiterer Arbeitsschritte.

Weitere betriebliche Aspekte

Der Dresdner Ansatz der Mobilitätspunkte soll auf ein möglichst robustes System setzen, das zwar nicht über aufwändige digitale Infrastruktur verfügt, es aber dafür flächendeckend an ca. 100 Stellen im Stadtgebiet umsetzbar wäre. So können durch die Einbeziehung der persönlichen internetfähigen Endgeräte der Nutzer (z.B. Smartphones, Tablets usw.) die Investitions- und Wartungskosten gering gehalten werden, da auf einen stationären Internetanschluss und eine entsprechende Ausstattung verzichtet werden kann. Dies wird auch aktuell von den in Dresden in diesem Bereich aktiven Unternehmen teilAuto, Greenwheels, SZ-Bike, ENSO und DREWAG so praktiziert. Informationsangebote sollten zwar davon ausgehen, dass den Nutzerinnen und Nutzern größtenteils mobiles Internet zur Verfügung steht (ggf. auch mit Hilfe einer Ausstattung der Mobilitätspunkte WLAN-Funktionalität), allerdings sollen die Angebote auch so gestaltet sein, dass sie auch ohne Internetnutzung abrufbar sind (z.B. durch telefonische Buchung und Information)

10. Beispiele anderer Städte

Mobilitätspunkte werden unter ähnlichen Begriffen bereits in einigen Städten genutzt. So in Berlin und Hamburg, Bremen, Leipzig, München und Offenburg. Dennoch haben Mobilitätspunkte noch Innovationscharakter. Die Handhabung in den Städten ist aufgrund der Unterschiede im Straßenverkehrsrecht je nach Stadt teilweise verschieden. Einen guten Überblick bietet hier das „Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen“ als komplexe Darstellung aller Aspekte, die es zu berücksichtigen gilt.

Für Dresden kann auf Grund der gleichen verkehrsrechtlichen Rahmenbedingungen im Land Sachsen die Stadt Leipzig als Vorbild dienen. Zudem wird auch in Dresden die Einbindung des Öffentlichen Personennahverkehrs und des stationären Carsharings sowie des Radverleihsystems von Nextbike (in Dresden „SZ-Bike“) wichtig sein.

Im Folgenden werden aus eigenen Recherchen die benannten Beispiele aus Deutschland kurz dargestellt. Aufgrund des Pilotcharakters und noch ausstehender Evaluation kann diese Sammlung nicht als abschließend angesehen werden. Sie zeigt aber die Vielfalt denkbarer Lösungen unter verschiedenen Zielkontexten.

10.1. Mobilitätsstationen Leipzig

In Leipzig wurde primär das Ziel eines leichten Umstiegs vom Öffentlichen Personennahverkehr auf Leihfahrrad und Carsharing verfolgt. Somit entstanden und entstehen Mobilitätsstationen vor allem in der Nähe stark frequentierter Haltestellen. Es besteht eine enge Zusammenarbeit mit den Leipziger Verkehrsbetrieben sowie den Firmen teilAuto und Nextbike. 2015 wurden 25 Stationen umgesetzt, wovon die erste durch den Oberbürgermeister am 9. Juli 2015 eingeweiht wurde. Die Umsetzung wurde durch das SMWA aus EFRE-Mitteln gefördert. Betreiber sind die Leipziger Verkehrsbetriebe, die die öffentlichen Flächen als Sondernutzung nutzen. Dabei fallen keine Kosten an, da die Gebühren für die Betreiber infolge eines Stadtratsbeschlusses entfallen. Der Verkehrsbetrieb wiederum vereinbart mit den Mobilitätsdienstleistern (insbes. Carsharinganbietern) die weitere Nutzung und die dafür notwendigen Unterhaltsbeiträge.



Abbildung 10: Stele der 1 Mobilitätsstation in Leipzig

Bildautor: Joachim Rietschel, SPA Dresden

10.2. „mobil.punkt“ Bremen

In Bremen sollte mit den „mobil.punkten“ der Aktionsplan „Carsharing für Bremen“ umgesetzt werden. Ziel war auch eine Verknüpfung von Carsharing im Straßenraum mit dem Öffentlichen Personennahverkehr. Die „mobil.punkte“ wurden im Straßenraum eingeordnet und dienen seit 2003 als intermodale Mobilitätsstationen. Dabei wird eng mit Anbieter „Cambio“ zusammengearbeitet. Die Anordnung im Straßenraum erfolgte über mehrere Wege: per Bauantrag, per Sondernutzung oder als Vermietung über die städtische Tochtergesellschaft „Brepark“.

10.3. Mobilitätsstationen in Offenburg und Umgebung

Auch in Offenburg bestand das Ziel, eine intermodale Verknüpfung herzustellen. Dabei soll die Nahmobilität mit den Funktionen der Elektromobilität angereichert werden. Die Umsetzung des Netzkonzepts begann 2015 mit einer Startphase (Bau von 2 Stationen) Aktuell sind bereits 4 Stationen in Betrieb. Dazu wurde ein abgestimmtes Corporate Design entwickelt (verantwortlich: André Stocker Design). Für den Betrieb übernehmen verschiedene Betreiber bestimmte Lizenzen. Zudem wird eine integrierte Mobilitätskarte mit der Nutzungsmöglichkeit für alle Funktionen (Carsharing, Radverleih, Elektroladen) „auf einer Karte“ angeboten. Dafür wurde ein Webportal für Anmeldung und Verwaltung aller Funktionen online gestellt (Autor: Tippingpoints). Die Einführung wurde von einer Kampagne begleitet. Die Umsetzung des Netzkonzepts soll neben Offenburg auch die Region beinhalten.

10.4. Mobilitätsstation München

Für München steht auf Grund der hohen Bedeutung und der knappen Flächen die Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger besonders in zentralen Bereichen im Vordergrund. Dabei sind zahlreiche Unternehmen einzubinden. Neben dem stationären Carsharing verfügt München auch über konventionelle und elektrische Free-Floating-Carsharingsysteme, die einzubinden sind. Die Mobilitätsstationen sind wesentlicher Baustein des Mobilitätsmanagements unter der Dachmarke „gscheid mobil“.² München nutzt dabei auch das Straßenrandparken für Mobilitätsstationen (siehe Abbildung 11) und plant zur Einführung des Netzkonzepts eine Kampagne im Zuge von „gscheid mobil“



Abbildung 11: Planung Mobilitätsstation Münchner Freiheit

Bildautor: Martin Schreiner, LH München

² In Dresden wurde im Zuge der Erstellung des VEP und des Mobilitätsmanagements der Slogan „fischelant mobil“ geprägt.

11. Arbeitsstand und weitere Aufgaben

In der Vergangenheit sind in Dresden wichtige Arbeiten an der Konzeption der Mobilitätspunkte erfolgt, deren aktueller Stand in dieser Beschlussvorlage dokumentiert ist:

- Einrichtung eines Arbeitskreises zur Fachdiskussion von Organisation und Betrieb im Bereich Ladesäulen, stationsbezogenes Carsharing und Radverleihsystemen,
- Erarbeitung von Standortvorschlägen für Carsharing und Ladesäulen im Zuge der Erfüllung des Stadtratsbeschlusses A0715/13 „Elektromobilität und Carsharing im Straßenraum einordnen“ zwischen Juni 2014 und April 2015,
- Erarbeitung interner Standortvorschläge für derzeit mehr als 40 Mobilitätspunkte und pilothafte Planung der Mobilitätspunkte Hauptbahnhof, Pirnaischer Platz und Postplatz auf der Ebene eines Vorentwurfs durch externe Fachplaner,
- Entwicklung eines freiraumplanerischen Designs für Mobilitätspunkte in Dresden (Abschlusspräsentation im Dezember 2016 geplant)
- Entwicklung einer Aufgabenstellung für das Grafikdesign,
- verkehrsrechtliche Diskussion zur Anordnung von Carsharing im Straßenraum „ohne Schild“ für Mobilitätspunkte, Platzierung der Ansätze im EFRE-Programm 2014-2020 sowie im Forschungsprojekt „Smart Cities“

Einige Fragen zur Umsetzung von Mobilitätspunkten in Dresden sind noch offen. Diese müssen je nach kommunaler Beschlusslage in weiteren Schritten geklärt werden. Dies betrifft insbesondere folgende Aspekte:

- Aufbau einer Verantwortungs- und Arbeitsstruktur für die Umsetzung und den Betrieb von Mobilitätspunkten,
- Finanzierung der baulichen Umsetzung,
- Konzessionierung eines für die Landeshauptstadt Dresden kostenneutralen Betriebs (bevorzugt von der öffentlichen Hand selbst) aber auch unter Integration verschiedener Dienstleister bzw. Mobilitätsanbieter (Energieunternehmen, Radverleiher, Verkehrsunternehmen, Carsharingunternehmen) ggf. im Wege einer öffentlichen Ausschreibung,
- Entwicklung einer Mobilitätskarte als integriertes (aber optionales) Zugangsmedium gemeinsam mit Verkehrsbetrieben, Energieversorgern, Carsharingunternehmen und Radverleihern,
- räumliche und zeitliche Priorisierung der Umsetzung von Mobilitätspunkten,
- Entwicklung einer geeigneten Marketingstrategie zur Einführung und Entwicklung eines Konzepts für Monitoring und Evaluation von Mobilitätspunkten.

Umsetzungsbedingung ist eine einvernehmliche Regelung mit den Verkehrsbehörden für die Einordnung von festen Carsharingstellplätzen im öffentlichen Straßenraum im Zuge von Mobilitätspunkten, wie sie beispielsweise in Leipzig als Sondernutzung bereits praktiziert wird. Gleiches gilt für das Überlassen von öffentlichen Flächen für besondere Radstände im Radverleihsystem.

Für die Realisierung von Mobilitätspunkten müssen Prioritäten vergeben werden. Diese sollten sich an der Zentralität aber auch an Synergien bei der Umsetzung und der Verfügbarkeit von investiven Fördermitteln orientieren. Die höchste Priorität haben aus heutiger Sicht:

- die Mobilitätspunkte Pirnaischer Platz, Neustädter Bahnhof, Bischofsplatz und Postplatz,
- Mobilitätspunkte in bestehenden bzw. beantragten Fördergebieten (zum Beispiel EFRE in der Förderperiode 2014 - 2020),
- die Mobilitätspunkte im Zuge des Projekts Stadtbahn 2020 (insbes. Wasaplatz) und
- Mobilitätspunkte, die im Zuge von Forschungsprojekten umgesetzt werden können.

Für das vorliegende Konzept der Mobilitätspunkte sollte schon heute auch bei anderen als den genannten Bauvorhaben eine geeignete bauliche Vorsorge für die Strom- bzw. Medienversorgung in den Planungen berücksichtigt werden. Dabei ist noch nicht entscheidend, wie der Mobilitätspunkt im Detail aussehen wird. Entscheidend sind lediglich die Lage und der Grad der erforderlichen Ausstattung. Eine bauliche Vorsorge betrifft dann insbesondere die Verlegung von Strom-oder Medienanschlüssen (zum Beispiel in Form einer Leerverrohrung) aber auch die Lage von Borden, Zugängen, Radabstellanlagen und Kfz-Stellplätzen. Der Kostenaufwand dafür ist gering, aber der Einspareffekt hoch.

Zudem ist eine Vorsorge auch im Zuge der Bauleitplanung möglich. So können in Bebauungsplänen Flächen bestimmter Zweckbestimmung für Mobilitätspunkte eingerichtet oder in Durchführungsverträgen entsprechende Vereinbarungen für Carsharing oder Elektroladen getroffen werden.