



Vorlage Nr.: V1416/16
 Datum: 29. November 2016

Vorlage

Beratungsfolge

Dienstberatung des Oberbürgermeisters	nicht öffentlich	zur Information
Ältestenrat	nicht öffentlich	beratend
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau und Verkehr	nicht öffentlich	1. Lesung (federführend)
Ortschaftsrat Mobschatz	öffentlich	zur Information
Ortsbeirat Neustadt	öffentlich	zur Information
Ortschaftsrat Weixdorf	öffentlich	zur Information
Ortschaftsrat Langebrück	öffentlich	zur Information
Ortsbeirat Altstadt	öffentlich	zur Information
Ortsbeirat Loschwitz	öffentlich	zur Information
Ortschaftsrat Schönborn	öffentlich	zur Information
Ortschaftsrat Oberwartha	öffentlich	zur Information
Ortsbeirat Blasewitz	öffentlich	zur Information
Ortschaftsrat Schönfeld-Weißig	öffentlich	zur Information
Ortsbeirat Plauen	öffentlich	zur Information
Ortsbeirat Cotta	öffentlich	zur Information
Ortsbeirat Klotzsche	öffentlich	zur Information
Ortsbeirat Prohlis	öffentlich	zur Information
Ortschaftsrat Gompitz	öffentlich	zur Information
Ortsbeirat Pieschen	öffentlich	zur Information
Ortsbeirat Leuben	öffentlich	zur Information
Ortschaftsrat Altfranken	öffentlich	zur Information
Ortschaftsrat Cossebaude	öffentlich	zur Information
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau und Verkehr	nicht öffentlich	beratend (federführend)
Stadtrat	öffentlich	beschließend

Zuständig: GB Stadtentw, Bau und Verkehr

Gegenstand:

Einrichtung intermodaler Mobilitätspunkte in Dresden

Beschlussvorschlag:

1. Die erreichten Sachstände zum Stadtratsbeschluss A0715/13 vom 26. September 2013 „Elektromobilität und Carsharing in den Dresdner Straßenraum integrieren“ werden als fachliches Arbeitsergebnis zur Kenntnis genommen.
2. Der Oberbürgermeister wird beauftragt, in Dresden sukzessive stadtweit intermodale Mobilitätspunkte aufzubauen, die an geeigneten zentralen Orten Radverleihsysteme, stationsgebundenes Carsharing und Elektromobilität mit dem Öffentlichen Personennahverkehr und auch Taxiangeboten verknüpfen und dabei zusätzlichen Service und Informationen bieten.
3. Das vorliegende Funktions- und Standortkonzept der Mobilitätspunkte soll zeitnah zu einem Betriebs- und Umsetzungskonzept qualifiziert werden.
4. Die Mobilitätspunkte sollen in einem ersten Schritt an zentralen Orten mit hoher Nachfrage und funktionaler Dichte liegen. Sie können sowohl auf privaten Grundstücken als auch im öffentlichen Verkehrsraum liegen.

bereits gefasste Beschlüsse:

- A0715/13 vom 26. September 2013
- V2476/13 vom 20. November 2014

aufzuhebende Beschlüsse:

Keine

Finanzielle Auswirkungen/Deckungsnachweis:**Investiv:**

Teilfinanzhaushalt/-rechnung:

Projekt/PSP-Element:

Kostenart:

Investitionszeitraum/-jahr:

Einmalige Einzahlungen/Jahr:

Einmalige Auszahlungen/Jahr:

Laufende Einzahlungen/jährlich:

Laufende Auszahlungen/jährlich:

Folgekosten gem. § 12 SächsKomHVO Doppik
(einschließlich Abschreibungen):

Konsumtiv:

Teilergebnishaushalt/-rechnung:

THH_GB6

Produkt:

10.100.51.1.0.01

Kostenart:

42 91 1000

Einmaliger Ertrag/Jahr:

-

Einmaliger Aufwand/Jahr:

175.000 Euro (schrittweise im Zeitraum von
2 bis 3 Jahren)

Laufender Ertrag/jährlich:

Laufender Aufwand/jährlich:

Außerordentlicher Ertrag/Jahr:

Außerordentlicher Aufwand/Jahr:

Deckungsnachweis:

PSP-Element:

Kostenart:

Werte der Anlagenbuchhaltung:

Buchwert:

Verkehrswert:

Bemerkungen:

finanzielle Deckung nach Beschlussfassung

Begründung:

Die Begründung der Beschlussvorlage folgt den vorn genannten Beschlusspunkten.

Vorbemerkung:

Im November 2013 wurde der Stadtratsbeschluss „Elektromobilität und CarSharing in den Dresdner Stadtraum integrieren“ gefasst. Parallel dazu erfolgte auch die Erarbeitung der Beschlussfassung zum „Verkehrsentwicklungsplan 2025plus (VEP)“. Dort sind Maßnahmen des Mobilitätsmanagements sowie die Förderung von Elektromobilität, stationsgebundenem Carsharing im Straßenraum, Radverkehr/Radverleih sowie Information und Innovation (zum Beispiel einer Mobilitätskarte) enthalten. Der VEP wurde im November 2014 vom Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden beschlossen.

Aus den beiden Beschlüssen ergeben sich sowohl Handlungsaufträge als auch inhaltliche Synergien, die die Grundlage dieser Vorlage bilden. Die verschiedenen Anforderungen wurden zum Ansatz der „Mobilitätspunkte“ zusammengeführt. Mobilitätspunkte sollen die Aufgabe übernehmen, bestehende Mobilitätsangebote im Öffentlichen Personennahverkehr, beim Carsharing, bei der Elektromobilität, im Radverleih und auch von Taxiverkehr zu vernetzen sowie durch Präsenz im öffentlichen Raum und neue Angebote (z. B. eine integrierte Mobilitätskarte) für mehr Menschen nutzbar zu machen. Mobilitätspunkte werden so zu einem effektiven Angebot im Sinne umwelt- und stadtverträglicher Mobilität.

Begründung der einzelnen Beschlusspunkte:

- 1. Die erreichten Sachstände zum Stadtratsbeschluss A0715/13 vom 26. September 2013 „Elektromobilität und Carsharing in den Dresdner Straßenraum integrieren“ werden als fachliches Arbeitsergebnis zur Kenntnis genommen.**

Die Erfüllung des Beschlusses A0715/13 vom 26. September 2013 „Elektromobilität und Carsharing in den Dresdner Straßenraum integrieren“ wird in Anlage 1 beschrieben. Dabei wird auf die Ergebnisse und Schlussfolgerungen eingegangen, die sich mit dem Ansatz der Mobilitätspunkte in den Beschlusspunkten 2 und 3 wiederfinden.

- 2. Der Oberbürgermeister wird beauftragt, in Dresden sukzessive stadtweit intermodale Mobilitätspunkte aufzubauen, die an geeigneten zentralen Orten Radverleihsysteme, stationsgebundenes Carsharing und Elektromobilität mit dem Öffentlichen Personennahverkehr und auch Taxiangeboten verknüpfen und dabei zusätzlichen Service und Informationen bieten.**

Ein Netz intermodaler Mobilitätspunkte bildet eine sinnvolle Ergänzung des Dresdner Verkehrssystems und unterstützt dabei die stadtverträgliche Mobilität in einer wachsenden Stadt. Durch den Beschluss zum Verkehrsentwicklungsplan 2025plus (V2476/13 vom 20. November 2014) wurden zudem die Umsetzung von Maßnahmen des Mobilitätsmanagements festgelegt. Ähnliche intermodale Ansätze des Mobilitätsmanagements verfolgen in Dresden auch der Luftreinhalteplan, das Energie- und Klimaschutzkonzept und der Masterplan Lärminderung.

Aus den Ansätzen der Mobilitätspunkte wurde ein prinzipielles Funktions- und Standortkonzept entwickelt (siehe Anlage 2). Dieses Netz baut auf bestehenden Angeboten des ÖPNV, im Radverleih, im Carsharing und der Elektromobilität auf und ergänzt beziehungsweise verknüpft diese. Damit wird aus Einzelangeboten ein systematisches Netz von besonders stadtverträglichen Mobilitäts Optionen.

Durch die gut wahrnehmbare Einordnung von Mobilitätspunkten im öffentlichen Straßenraum (auf Straßen, auf Parkplätzen oder anderen gut einsehbaren Flächen) und der Verknüpfung mit dem ÖPNV soll die Nachfrage nach intermodaler Mobilität gestärkt werden. Durch die Bündelung wird aber auch der Stadtraum trotz neuer Angebote nicht weiter belastet, sondern kann durch gut gestaltete Mobilitätspunkte weitere Attraktivität gewinnen. Da Mobilitätspunkte den Verzicht auf private Kraftfahrzeuge erleichtern, entlasten diese auch das Straßennetz vom fließenden und insbesondere auch ruhenden Kfz-Verkehr. Hierzu kann insbesondere die Förderung des Carsharings beitragen. Zudem sind die Flotten der Carsharing-Anbieter mit modernen, emissionsarmen Fahrzeugen ausgestattet (CO₂-Ausstoß der Pkw-Flotte bei nur 97g/km).

Zur Förderung der Elektromobilität ist besonders der weitere Ausbau der Ladeinfrastruktur notwendig. Die Ladesäulen, insbesondere Schnellladesäulen, sollen vorrangig bei den geplanten Mobilitätspunkten errichtet werden, um Synergieeffekte zu erzielen.

Das bestehende Konzept muss dafür weiter vertieft werden. Dies erfordert die Zustimmung des Stadtrats der Landeshauptstadt Dresden, um weitere Aktivitäten inhaltlich und auch finanziell absichern zu können.

3. Das vorliegende Funktions- und Standortkonzept der Mobilitätspunkte soll zeitnah zu einem Betriebs- und Umsetzungskonzept qualifiziert werden.

Aus dem Vorschlag zum Beschlusspunkt 2 ergibt sich der Auftrag einer planerischen Vertiefung. Dabei kann bereits auf Vorarbeiten zurückgegriffen werden, diese müssen aber inhaltlich und räumlich auf alle bisher bekannten Standorte ausgedehnt werden. Die Standorte müssen geprüft, beschrieben, bewertet und abgestimmt werden. Zudem sollen Empfehlungen zur dauerhaften Finanzierung, zur Konzessionierung, zum Betrieb, zur verkehrsrechtlichen Einordnung im öffentlichen Straßenraum, zum freiraumplanerischen und grafischen Erscheinungsbild und zu Marketingstrategien erarbeitet werden.

Der Betrieb von Mobilitätspunkten soll auf Grundlage privater Angebote ein öffentlich nutzbares Mobilitätsangebot bereithalten. Deshalb sollte der Betrieb von Mobilitätspunkten primär durch die öffentliche Hand bzw. von ihr bestellter Unternehmen erfolgen. Andere Modelle sind allerdings denkbar.

Auch die Verknüpfung mit den Ergebnissen abgeschlossener Projekte (zum Beispiel Elektromobilität in Deutschland – EMiD) und neuen Forschungsprojekten der Elektromobilität sowie dem Ansatz von „Smart Cities“ oder systemübergreifenden Zugangssystemen (Mobilitätskarte) sollten analysiert werden. Zudem ist der aktuelle Arbeitsstand zu freiraumplanerischen und gestalterischen Aspekten in Dresden, die vorliegenden Erfahrungen anderer deutscher Kommunen und die aktuellen legislativen Stände zu Carsharing und Elektromobilität einzubringen. Aus heutiger Sicht sind dazu in einer ersten Stufe finanzielle Mittel in Höhe von etwa 175.000 Euro erforderlich (Kostenansatz: 2.000 Euro je Mobilitätspunkt zuzüglich MwSt).

Für diese Bearbeitungsstufe soll eine enge fachliche Kooperation der Stadtverwaltung der Landeshauptstadt Dresden mit den Dresdner Verkehrsbetrieben, den weiteren Mobilitätsanbietern (insbesondere Radverleiher und Carsharingunternehmen) sowie den Energieversorgern gepflegt werden.

Es sollte solchen Modellen der Vorzug gegeben werden, die weitgehend kostenneutral im Betrieb sind (zum Beispiel durch kostenpflichtige Konzessionen an die Anbieter von Mobilitätsdienstleistungen). Für die Landeshauptstadt Dresden soll nach Möglichkeit kein Mehraufwand für Wartung und Pflege der notwendigen Flächen und Einbauten entstehen. Für den Aufbau der Mobilitätspunkte sollen auch Fördermittel eingebracht werden, die im Rahmen der Initiativen zur Elektromobilität (zum Beispiel Elektromobilität in Deutschland), von Forschungsprojekten (zum Beispiel Smart Cities) und der Stadtentwicklung (zum Beispiel EFRE) verfügbar sind.

Um Synergieeffekte bei der Umsetzung zu nutzen, ist es sinnvoll, bei anstehenden baulichen Maßnahmen in Bereichen geplanter Mobilitätspunkte frühzeitig die zuständigen Verwaltungseinheiten der Landeshauptstadt Dresden aber auch Energieversorger, Mobilitätsdienstleister sowie den ÖPNV-Betreiber in die Planungen einzubeziehen. So kann eine frühzeitige Klärung der Erforderlichkeiten und Zuständigkeiten bei allen Anschlüssen oder baulichen Einrichtungen erfolgen.

4. Die Mobilitätspunkte sollen in einem ersten Schritt an zentralen Orten mit hoher Nachfrage und funktionaler Dichte liegen. Sie können sowohl auf privaten Grundstücken als auch im öffentlichen Verkehrsraum liegen.

In der Regel sollen Mobilitätspunkte in den bestehenden öffentlichen Verkehrsraum eingeordnet werden, da sie ein für die Öffentlichkeit bestimmtes Mobilitäts- und Informationsangebot bereithalten. Die Betreiber von Mobilitätspunkten (siehe auch Begründung zum Beschlusspunkt 3) sollen diese Bereiche im öffentlichen Verkehrsraum kostenlos nutzen dürfen. Dies kann formal entsprechend dem Beispiel in Leipzig in Form einer Sondernutzung nach §18 SächsStrG erfolgen. Wenn zur Sicherung der entsprechenden Funktionen eine zusätzliche Widmung erforderlich sein sollte (in Abhängigkeit vom Betriebskonzept), dann soll eine ergänzende Flächenwidmung und ggf. auch ein Ankauf von kleineren Teilflächen erfolgen.

Anlagenverzeichnis:

- Anlage 1 Ergebnisse zum Stadtratsbeschluss A0715/13 vom 26. September 2013 „Elektromobilität und Carsharing in den Dresdner Straßenraum integrieren“
- Anlage 2 Funktions- und Standortkonzept intermodaler Mobilitätspunkte in Dresden