

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

113/12

Beschluss	
Nr.	vom
wird von StSt OB-Büro ausgefüllt	

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Kassel, Mathias

Tel. Nr.:
82-2413

Datum:
29.08.2012

1. Betreff: Einrichtung von Mobilitätsstationen

2. Beratungsfolge:	Sitzungstermin	Öffentlichkeitsstatus
1. Verkehrsausschuss	22.10.2012	öffentlich
2. Gemeinderat	19.11.2012	öffentlich

3. Finanzielle Auswirkungen: (Kurzübersicht)

Nein Ja

4. Mittel stehen im aktuellen DHH bereit:

Nein Ja

in voller Höhe teilweise 50.000,00 €
(HH-Stelle Sachkonto: 42915200 Klimaschutz – Elektromobilität
mit jeweils 100.000 Euro für 2012 und 2013)

5. Beschreibung der finanziellen Auswirkungen:

1. Investitionskosten

Gesamtkosten der Maßnahme (brutto) 50.000,00 €
Objektbezogene Einnahmen (Zuschüsse usw.) ./.
Kosten zu Lasten der Stadt (brutto) 50.000,00 €

2. Folgekosten

Personalkosten _____ €
Laufender Betriebs- und Unterhaltungsaufwand
nach Inbetriebnahme der Einrichtung bzw. der
Durchführung der Maßnahme _____ €
Zu erwartende Einnahmen (einschl. Zuschüsse) ./.
Jährliche Belastungen _____ €

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

113/12

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Kassel, Mathias

Tel. Nr.:
82-2413

Datum:
29.08.2012

Betreff: Einrichtung von Mobilitätsstationen

Beschlussantrag (Vorschlag der Verwaltung):

Der Verkehrsausschuss empfiehlt dem Gemeinderat zu beschließen, die Verwaltung mit der Erstellung eines Umsetzungskonzeptes für den Aufbau eines Netzes von Mobilitätsstationen zu beauftragen.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

113/12

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Kassel, Mathias

Tel. Nr.:
82-2413

Datum:
29.08.2012

Betreff: Einrichtung von Mobilitätsstationen

Sachverhalt/Begründung:

Die Vorlage dient der Erreichung der Strategischen Ziele 10: Reduzierung der städtischen CO₂-Emissionen (Klimaschutz) und 11: Erhöhung der Umwelt- und Stadtverträglichkeit des Verkehrs

1. Ausgangslage

Im Rahmen der Fortschreibung des Verkehrlichen Leitbilds hat der Gemeinderat am 16.02.2009 beschlossen, dass die Stadtverwaltung verschiedene Maßnahmenprogramme zur Erreichung der Zielgrößen des Verkehrlichen Leitbilds erarbeiten soll (Drucksache-Nr. 003/08). Nachdem der Gemeinderat im Doppelhaushalt 2012/2013 Mittel für die Erstellung des Fahrradförderprogramms V eingestellt hat, ist dieses Maßnahmenprogramm derzeit in Bearbeitung. Die Beschlussfassung hierzu wird voraussichtlich im Sommer 2013 erfolgen. Am 11.04.2011 beschloss der Gemeinderat, dass Offenburg Modellstadt für Elektromobilität im Rahmen der Landesinitiative Elektromobilität Baden-Württemberg wird. Hierzu hat die Verwaltung bereits ein Umsetzungskonzept vorgelegt. Die Stadt hat im Bereich ihrer direkten Einwirkungsmöglichkeiten, insbesondere bei den verkehrlichen Maßnahmen hierbei schon etliche Bausteine umgesetzt. Für die weitere Umsetzung im Bereich der E-Mobilität stehen für das kommende Jahr Maßnahmen unter Einbeziehung der Offenburger Unternehmen an. 2014/2015 soll dann die Erarbeitung des Maßnahmenprogramms ÖPNV angegangen werden.

2. Anlass zur Vorlage

Bei der Entwicklung der oben genannten Maßnahmenprogramme wird die Verwaltung ein weiteres Programm Mobilitätsmanagement entwickeln. Ein Baustein dabei sollen Mobilitätsstationen sein, neben anderen Bausteinen wie Mobilitätszentrale, Mobilitätsberatung, betriebliche Fahrgemeinschaften und Öffentlichkeitsarbeit.

Im Rahmen der Umsetzung von Bausteinen der Modellstadt für Elektromobilität, bei Gesprächen mit Offenburger Betrieben im Rahmen der Fachmesse Ecomobil im November 2011 haben insbesondere Betriebe aus den Gewerbegebieten, aber auch aus innenstadtnaher Lage, unterschiedliche Ansätze für die Bereiche Radverkehr, E-Mobilität und Mobilitätsmanagement thematisiert. Daneben haben sich aus dem Klimaschutzkonzept neue Ansätze zur Förderung der Nahmobilität in Wohngebieten ergeben. Der Aufbau eines Netzes von Mobilitätsstationen in Wohn- und Gewerbegebieten, an zentralen Punkten der Kernstadt sowie in den Stadt- und Ortsteilen gibt auf diese Anforderungen eine Antwort.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

113/12

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Kassel, Mathias

Tel. Nr.:
82-2413

Datum:
29.08.2012

Betreff: Einrichtung von Mobilitätsstationen

3. Funktion und Nutzer einer Mobilitätsstation

Das neue Konzept zum Aufbau eines Netzes von Mobilitätsstationen ist als Konzept über alle Verkehrsträger zu verstehen und greift sich nicht einzelne Verkehrsträger heraus. Es geht darum, die Zurücklegung der Wege der Bevölkerung und der Pendler als Wegeketten zu begreifen, die diese mit unterschiedlichen Verkehrsarten zurücklegen. Dazu gehört zwangsläufig, dass diese Wegeketten an bestimmten Punkten verknüpft sein müssen, was unter anderem an den neuen Mobilitätsstationen erfolgen soll.

3.1 Funktion

Eine Mobilitätsstation ist ein Ausgangspunkt oder Verknüpfungspunkt, an dem Fahrzeuge der verschiedenen Verkehrsmittel (Kraftfahrzeuge oder Fahrräder) für unterschiedliche Nutzungen zur Verfügung stehen.

Die Kraftfahrzeuge sollen dabei in Form von Car-Sharing angeboten werden. Die Fahrräder können als öffentliches Miet-System (nextbike) zur Verfügung gestellt werden.

Um kontinuierliche Wegeketten auch unter Einbeziehung des öffentlichen Fern- und Nahverkehrs zu ermöglichen, ist es naheliegend, Mobilitätsstationen, wo möglich, mit Haltepunkten und Haltestellen dieses Verkehrsträgers zu kombinieren.

Die Mobilitätsstationen sollen den Nutzern ermöglichen, Wege zurück zu legen, ohne ein eigenes Fahrzeug im Eigentum zu haben. Durch die verschiedenen Fahrzeugangebote in einer Mobilitätsstation können die Nutzer das zweckmäßigste Fahrzeug für ihren Fahrtzweck auswählen.

3.2 Nutzer

Car-Sharing

Typische Nutzer von Car-Sharing sind bislang gut situierte Personen in Ein- bis Zweipersonenhaushalten mit relativ hohem Bildungsgrad und etwas überdurchschnittlichem Einkommen. Sie leben in zentralen, städtischen Lagen mit guter ÖPNV-Anbindung und sind nicht täglich auf den Einsatz eines Autos für den Arbeitsweg angewiesen. Kunden aus größeren Haushalten steigen eher im ersten Schritt mit dem Ersatz des Zweitwagens in die Nutzung der Dienstleistung ein. Doch soll Car-Sharing nicht nur schwerpunktmäßig von der zuvor beschriebenen Personengruppe genutzt werden.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

113/12

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Kassel, Mathias	Tel. Nr.: 82-2413	Datum: 29.08.2012
---	------------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Einrichtung von Mobilitätsstationen

Die Offenburger Mobilitätsstationen bieten einen guten Ansatz zur Integration des Car-Sharing in eine breitere Bevölkerungsschicht. Das Car-Sharing wird so zielgruppenübergreifend alle Gesellschaftsschichten mit seiner Mobilitätsdienstleistung bedienen können.

Fahrrad-Miet-System

Die Nutzung des Fahrrad-Miet-Systems nextbike erfolgt zu etwa 70 % durch die TGO-Abo-Kunden und zu etwa 15 % für Dienstfahrten von Beschäftigten. Bei einem Blick auf die Frequenz bei den einzelnen Verleih-Stationen zeigt sich, dass der Standort Bahnhof-Ostseite der am meisten genutzte ist. Von dort werden vor allem von Berufspendlern die Ziele Kulturforum, Sparkassenverwaltung, Ortenau-Klinikum und Technisches Rathaus angefahren. Eine starke Nutzung hat sich auch erwartungsgemäß bei der Station am ZOB eingestellt. Von dort bestehen schwerpunktmäßig Fahrbeziehungen zum Kulturforum, zur Innenstadt (Rathaus), zum Landratsamt sowie zu Burda. Erstaunlicherweise ist die Station Kulturforum der am zweithäufigsten genutzte Standort. Die Auswertung der Fahrten zeigt auch, dass die Nutzer die Räder bei den meisten Fahrten nach dem Hinweg an einer Station zurückbuchen und später für die Rückfahrt neu entleihen. Unter diesem Aspekt hat sich die Einrichtung der festen Stationen aus Sicht der Betreiber bewährt, weil damit die Räder wieder schnell zum weiteren Verleih zur Verfügung stehen. Auch die Nutzer selbst profitieren davon, weil sie damit deutlich Mietkosten sparen können.

Stationsabhängige Nutzung

Bei den Stationen in den Wohngebieten wird sich die Nutzergruppe überwiegend aus den dort lebenden Menschen zusammensetzen. Eine solche Station wird sich von der Nutzergruppe und den eingesetzten Fahrzeugen deutlich von den Stationen in den Gewerbegebieten, die von Beschäftigten der Betriebe für Dienstfahrten genutzt werden (z.B. zwischen Hochschule und Technologiepark) unterscheiden.

4. Betreiber

4.1 Car-Sharing

Car-Sharing unterscheidet sich im Wesentlichen von der konventionellen Autovermietung durch die dezentralen Standorte in Wohnortnähe, die Tarifstruktur, den elektronischen Zugang rund um die Uhr und die Möglichkeit der Kurzmietdauer ab einer halben Stunde. Somit lassen sich die Fahrzeuge als gleichwertiger Ersatz für einen privaten Pkw flexibel nutzen. Car-Sharing-Fahrzeuge stellen eine ideale Komponente in einer Mobilitätsstation dar. Weitere Informationen zu Car-Sharing und seiner Entwicklung sind in Anlage 1 enthalten.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

113/12

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Kassel, Mathias

Tel. Nr.:
82-2413

Datum:
29.08.2012

Betreff: Einrichtung von Mobilitätsstationen

4.2 nextbike

Auch das öffentliche Fahrrad-Miet-System nextbike, das sich in Offenburg in den ersten beiden Jahren gut entwickelt hat, bietet sich als ideale Komponente für die Mobilitätsstation an. Inzwischen liegen von diesem System auch erste Erfahrungen über die Standortqualitäten der jeweiligen Verleih-Stationen vor. Allerdings müsste das System um das Angebot Elektrofahrräder erweitert werden.

5. Berücksichtigung E-Mobilität

Ähnlich wie das Projekt Mobilitätsstationen überspannt auch das Thema Elektromobilität mehrere Verkehrsträger. Auch für die Mobilitätsstationen wird die E-Mobilität eine wichtige Rolle spielen. Die Mobilitätsstationen bieten über die öffentlichen Nutzungssysteme einer breiten Klientel den Zugang zu den Fahrzeugen. Hier können Fahrzeuge im Alltagsbetrieb ausprobiert werden, ohne Eigentümer sein zu müssen. Speziell Elektrofahrzeuge bieten im Einsatz an Mobilitätsstationen den Vorteil, dass die erforderliche Ladestation einer großen Anzahl von Nutzern dient.

6. Ziel und Nutzen eines Konzeptes für ein Netz von Mobilitätsstationen

Die Einrichtung von Mobilitätsstationen gilt in der Fachwelt als Synonym für eine neue Mobilität und als adäquates Mittel einen seit einigen Jahren auszumachenden Trend weiter zu unterstützen und das multimodale Denken, mit verschiedenen Verkehrsmitteln die Wegeketten zurückzulegen, weiter zu unterstützen. Ziel ist dabei, jedes Verkehrsmittel mit seinen jeweiligen Stärken gezielt einzusetzen und insgesamt die Umwelt und das Klima, aber auch den eigenen Geldbeutel zu schonen. Die neue Mobilität ist auf einem guten Weg für die Städte zu einem weiteren Markenzeichen für eine offene und moderne Stadt zu werden.

6.1 Entlastungseffekte für die Umwelt und den fließenden Verkehr

Die Entlastungseffekte für die Umwelt ergeben sich aus Aspekten der bewussteren Verkehrsmittelwahl und der Fahrzeugflottenzusammensetzung mit spezifischem, niedrigen CO₂-Ausstoß – vorwiegend sparsamen Kleinwagen und Elektrofahrzeugen, gespeist aus erneuerbaren Energien, sowie Fahrrädern.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

113/12

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Kassel, Mathias

Tel. Nr.:
82-2413

Datum:
29.08.2012

Betreff: Einrichtung von Mobilitätsstationen

6.2 Entlastungseffekte im Ruhenden Verkehr

Privatfahrzeuge stehen in der Regel im Durchschnitt 95 % der Zeit und nehmen in dieser Zeit wertvolle Fläche in Anspruch. Deren Auslastung beträgt im Umkehrschluss ca. 5 %.

Car-Sharing-Fahrzeuge werden im Gegensatz hierzu effizient genutzt, da mehrere Personen im Durchschnitt im Tagesverlauf auf das gleiche Fahrzeug zu unterschiedlichen Zeiten zugreifen. So kommen nach Angaben des Bundesverbandes für Car-Sharing statistisch etwa 35 Nutzer auf ein Fahrzeug. Car-Sharing-Fahrzeuge sind ab einer Auslastung von ca. 25 % rentabel. Im statistischen Durchschnitt ergibt die Reduzierung des Autobesitzes durch Car-Sharing einen Schlüssel von etwa 4 bis 8 Privat-Pkw je Car-Sharing-Auto nach Erhebungen des Bundesverbandes.

Die Entlastungseffekte durch Fahrräder und Pedelecs sind noch um ein Vielfaches höher als bei der Nutzung von Car-Sharing-Fahrzeugen. Bei einer noch stärkeren Nutzung von Fahrrädern und Pedelecs ist insbesondere hinsichtlich der Fahrtzwecke zur Arbeit, zum Einkauf und zur Freizeit mit spürbaren Entlastungen in der Parkplatznachfrage in zentralen Lagen zu rechnen. Dabei sollen Sonderfahrräder, wie zum Beispiel Lastenräder, ebenfalls berücksichtigt werden.

6.3 Mobilitätsgewinn für breite Gesellschaftsschichten

Der Kostenvergleich zwischen der Haltung eines Privat-Pkw und den Kosten für die Car-Sharing-Nutzung in Kombination mit öffentlichen Verkehrsmitteln ergibt ein sehr deutliches Kosteneinsparpotenzial für den einzelnen Nutzer. Damit könnte der Aufbau eines Netzes von Mobilitätsstationen bei den heutigen Mobilitätsbedürfnissen auch als freiwillige Aufgabe der Daseinsvorsorge angesehen werden. Das System kann eine weitgehend umfassende Mobilität zu erschwinglichen Preisen für Menschen sichern, die sich kein eigenes Fahrzeug leisten wollen oder können. Dabei soll von der Stadt eine Anschubfinanzierung erfolgen. Auf Dauer soll sich das System allerdings selbst tragen.

6.4 Verknüpfung mit dem Verkehrsverbund

Mit der Entwicklung der Mobilitätsstationen soll auch eine Bündelung der Mobilitätsbedürfnisse von Kunden an Haltepunkten des Schienen- und Busverkehrs erzielt werden. Mit diesem Ineinandergreifen verschiedener Verkehrsmittel (multimodale Mobilität) erfahren nicht nur die einzelnen Verkehrsmittel eine Stärkung in der Nachfrage, sondern das gesamte Verkehrssystem einer Stadt erfährt langfristig eine höhere Attraktivität, verbunden mit weniger Belastungen für die Bürgerschaft und die Umwelt.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

113/12

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Kassel, Mathias

Tel. Nr.:
82-2413

Datum:
29.08.2012

Betreff: Einrichtung von Mobilitätsstationen

6.5 Verknüpfung mit Nachbargemeinden und grenzüberschreitender Verkehr nach Straßburg

Das System der Mobilitätsstationen stellt eine noch höhere Attraktivität dar, wenn sich umliegende Gemeinden und Städte ebenfalls auf diesen Weg begeben. Einige Städte wie Straßburg und Kehl sowie der Eurodistrikt haben bereits großes Interesse signalisiert. Eine Ausweitung über die Offenburger Stadtgrenzen hinaus, würde die Nahmobilität nicht nur innerhalb dieser Orte, sondern auch zwischen diesen stärken. Interessanter Weise sind auch die Betreiber bestehender Angebote wie Stadtmobil Südbaden (Car-Sharing) mit den französischen Partnern im Elsass, wie auch die Betreiber von nextbike (Offenburg) und velhop (Straßburg), an einer grenzüberschreitender Zusammenarbeit interessiert.

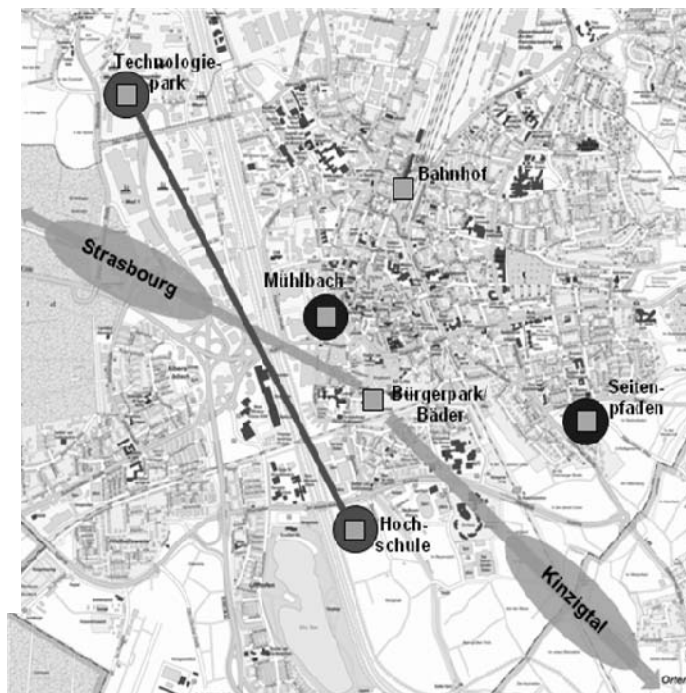
7. Projektbeschreibung

7.1 Standorte für eine erste Ausbaustufe der Mobilitätsstationen

Eine Mobilitätsstation weist in der Regel eine unmittelbare Nähe zu einem Haltepunkt des Öffentlichen Nahverkehrs auf. Dort sollen unter einer Überdachung mit Photovoltaik-Anlage samt Ladestationen Autos, eventuell Scooter und Fahrräder (auch Lastenräder in den Wohngebieten) –auch als Elektrofahrzeuge– bereit stehen. Car-Sharing und ein öffentliches Mietsystem werden zur Nutzung angeboten.

Projektorte im Stadtgebiet 1. Ausbaustufe

- Mobilitätsstation
- Projektansätze im Bereich Stadtentwicklung
- Projektansatz „Substitution von bestehendem Kfz-Verkehr durch den Umweltverbund und Carsharing“
- Projektansätze Grenzüberschreitender Verkehr mit Straßburg und Ausrichtung ins Kinzigtal (Kunden und Tourismus)



Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

113/12

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Kassel, Mathias

Tel. Nr.:
82-2413

Datum:
29.08.2012

Betreff: Einrichtung von Mobilitätsstationen

Die ersten Stationen sollen in den neuen Wohngebieten Seitenpfaden und Mühlbach im Rahmen der dort vorgesehenen Aufsiedlung entstehen. Daran anschließend könnte die Station am ZOB im Rahmen der Entwicklung des Bahnhofareals erfolgen. Die Stationen an der Hochschule und am Technologiepark werden sich anschließen, sobald die von dieser Seite geäußerten Interessen sich in konkrete Ergebnisse und Vereinbarungen niedergeschlagen haben. Der Standort Bürgerpark/Bäder soll im Zusammenhang mit dem Freizeitbad zur Realisierung gebracht werden.



Beispielhafte Fotomontage, Stocker, 2011

7.2 Partner

Im Zusammenhang mit der Erstellung einer Projektskizze hat die Verwaltung mit etlichen potenziellen Projektbeteiligten bereits Gespräche geführt. Zum einen dienen diese Gespräche zur Feststellung der Bereitschaft in diesem Projekt mit zu wirken, zum anderen konnten dadurch bereits etliche Detailspekte für ein Umsetzungskonzept definiert und auf Realisierungschancen geprüft werden. Auch mit Ministerien auf Bundes- und Landesebene sowie mit regionalen potenziellen Förderern konnte die vorliegende Projektskizze bereits diskutiert werden. Die in Anlage 2 erfolgte Darstellung der möglichen Projektbeteiligten ist nicht abschließend und wird sich im Laufe der Erstellung eines Umsetzungskonzeptes verändern und erweitern.

Die potenziellen Projektpartner Stadtmobil Südbaden (vormals in Offenburg zeitauto e.V.) und nextbike haben bereits ihre Bereitschaft zum Betreiben ihrer Systeme im Rahmen der Mobilitätsstationen zugesagt.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

113/12

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Kassel, Mathias

Tel. Nr.:
82-2413

Datum:
29.08.2012

Betreff: Einrichtung von Mobilitätsstationen

8. Erstellung eines Umsetzungskonzeptes

8.1 Arbeitsschritte

Als nächster Schritt ist es vorgesehen ein Umsetzungskonzept zusammen mit den möglichen Partnern zu entwickeln, damit das Projekt in der Realisierungsphase erfolgreich umgesetzt werden kann. Unter anderem sind dabei noch folgende Fragestellungen zu klären:

- Standorte
- Ausstattung
- technische Abstimmung
- Anwohner
- Finanzierung (Investition und laufende Kosten sowie Einnahmen)
- etc.

Sobald dieses Umsetzungskonzept konkrete Konturen angenommen hat und belastbar ist, sollen dann in der zweiten Jahreshälfte 2013 bis Frühjahr 2014 die Förderanträge gestellt werden. Während der Erarbeitung des Umsetzungskonzeptes ist eine Einbeziehung der betroffenen Bürgergemeinschaften und Ortsverwaltungen vorgesehen. Das Umsetzungskonzept soll auch bereits zumindest eine Zielvorstellung für die zweite und dritte Ausbaustufe beinhalten.

Sobald das Umsetzungskonzept mit entsprechenden Kostenansätzen und Kostenträgern sowie Förderbewilligungen vorliegt, würde die Verwaltung dies zur Beratung vorlegen, um eine Freigabe zur Realisierung durch den Gemeinderat zu erreichen.

8.2 Standortkriterien

Für die Festlegung von Standorten von Mobilitätsstationen sollen folgende Kriterien Berücksichtigung finden:

- Nachfragepotenzial
- Parkdruck im öffentlichen Raum
- Nahversorgung
- ÖPNV-Angebot
- Akzeptanz in der Nachbarschaft
- Städtebauliche Einbindung

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

113/12

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Kassel, Mathias	Tel. Nr.: 82-2413	Datum: 29.08.2012
---	------------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Einrichtung von Mobilitätsstationen

8.3 Kosten für die Erstellung eines Umsetzungskonzeptes

Die Kosten für die Erstellung des vorstehend beschriebenen Umsetzungskonzeptes belaufen sich auf etwa 50.000 Euro. Ein Teil dieser Kosten soll durch Innovationsgutscheine des Wirtschaftsministeriums sowie durch Fördermittel des Ministeriums für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz finanziert werden. Entsprechende Vorbereitungen durch die Verwaltung zur Erreichung dieser Fördermittel sind angelaufen.

Die Finanzierung der Restmittel für die Erstellung des Umsetzungskonzeptes soll über das Klimaschutzkonzept finanziert werden. Dort sind für die Maßnahme 5.4 „E-Mobilität“ für 2012 und 2013 jeweils 100.000 Euro vorgesehen. Die Ausrüstung der Mobilitätsstationen mit Ladestationen und Photovoltaik-Anlagen wird ein wesentlicher Bestandteil des Umsetzungskonzeptes darstellen. Des Weiteren sind die Mobilitätsstationen das wichtigste Element für die Maßnahme 5.3.6 des Klimaschutzkonzeptes „Car-Sharing stärker unterstützen“.

Die Mittel für die Realisierung der Mobilitätsstationen soll von der Verwaltung nach dem Vorliegen des Umsetzungskonzeptes für den Doppelhaushalt 2014/2015 angemeldet werden.

9. Zusammenfassung und Vorschlag zum weiteren Vorgehen

Mit dem Aufbau eines Netzes von Mobilitätsstationen soll die Entwicklung, die sich in anderen Städten bereits zeigt, aufgenommen und unterstützt werden. Die bisher angefragten Partner zeigen großes Interesse an diesem Projekt. Ebenso haben sich mögliche Förderer und Zuschussgeber, wie das Ministerium für Verkehr, Bauen und Stadtentwicklung (BMVBS) und das Umweltministerium (BMU), aber auch die nationale Koordinierungsstelle für die Metropolregionen für Elektromobilität und das Deutsche Institut für Urbanistik (difu) - alle mit Sitz in Berlin -, äußerst interessiert an diesem Projekt gezeigt. Auf Landesebene stieß das Projekt beim Ministerium für Verkehr und Infrastruktur (MVI) gleichfalls auf sehr gute Resonanz. In der Region ist das Projekt sowohl beim Eurodistrikt als auch bereits bei einzelnen Nachbarstädten auf großes Interesse gestoßen.

Ähnliche Projekte sind auch in einigen anderen Städten angelaufen oder in der Vorbereitung. Dort sind sie jedoch meistens nicht so breit aufgestellt, wie der Offenburger Ansatz (siehe Anlage 3).

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

113/12

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Kassel, Mathias

Tel. Nr.:
82-2413

Datum:
29.08.2012

Betreff: Einrichtung von Mobilitätsstationen

Offenburg hat sich mit dem Thema „Integrierte Verkehrsplanung samt den Bausteinen Elektromobilität und Mobilitätsstationen“ für den bundesweiten Verkehrsplanungspreis 2012 beworben und wurde aus einem großen Bewerberfeld neben den Bewerbern Berlin, München, Region Hannover und Koblenz für die Verleihung nominiert. Dabei ist der Offenburger Beitrag das einzige Verkehrskonzept, das zur Nominierung für die Preisverleihung ausgewählt wurde. Bei den anderen vier ausgewählten Projekten handelt es sich um konkrete Umsetzungsmaßnahmen (z.B. Stadtbahn) im Wesentlichen mit dem Ziel der Senkung der CO₂-Emission.

Die Verwaltung empfiehlt, ein Umsetzungskonzept für den Aufbau eines flächendeckenden Netzes von Mobilitätsstationen zu erarbeiten. Die Umsetzung der ersten Ausbaustufe soll 2014 bis 2016 erfolgen. Die zweite und dritte Ausbaustufe soll danach bis 2025 realisiert werden. Dabei soll mit den interessierten Nachbargemeinden und dem Eurodistrikt eine Grundlage für ein einheitliches Betreiber-System für die Car-Sharing-Fahrzeuge sowie die Fahrräder und Pedelects im öffentlichen Miet-System gefunden werden.

Zum jetzigen Zeitpunkt soll ein Grundsatzbeschluss zur Erstellung des Konzeptes für die erste Ausbaustufe samt Finanzierungskonzept gefasst werden. Sobald die Ausführungsplanung mit entsprechenden Kostenansätzen und Kostenträgern sowie Förderbewilligungen vorliegt, würde die Verwaltung diese zur Beratung vorlegen, um eine Freigabe zur Realisierung durch den Gemeinderat zu erreichen.