



# Ergebnisse zum Stadtratsbeschluss „Elektromobilität und Carsharing in den Dresdner Straßenraum integrieren“

Anlage 1 zur Vorlage „Einrichtung intermodaler Mobilitätspunkte in Dresden“

## **Ergebnisse zum Stadtratsbeschluss A0715/13 vom 26. September 2013 „Elektromobilität und Carsharing in den Dresdner Straßenraum integrieren“**

### **Präambel Beschlusstext:**

*„Die Oberbürgermeisterin wird beauftragt, moderne Mobilitätskonzepte wie Carsharing oder Miet-Räder, insbesondere unter dem Blickwinkel der Elektromobilität, so in den öffentlichen städtischen Raum zu integrieren, dass Dresden seiner Rolle als zentraler Schwerpunkt im Schaufenster „ELEKTROMOBILITÄT VERBINDET“ Bayern – Sachsen angemessen nachkommt:*

### **Beschlusstext Punkte a) und b)**

- a) *Es ist in Abstimmung mit den Carsharing-Organisationen und den DVB zu prüfen, wo im Stadtraum Flächen prioritär für Carsharing-Dienste angeboten werden können. Diese Flächen sind dahingehend zu bewerten, inwieweit eine Anbindung von Strom-Ladestationen möglich ist. Zudem ist eine Bewertung der Flächen hinsichtlich ihrer Eignung als zentrale Ladestation (außer für PKW auch für Pedelecs, E-Bikes und E-Roller) vorzunehmen.*
- b) *Es ist zu prüfen, welche bereits existierenden Parkflächen in der Stadt um E-Stellplätze ange-reichert werden können (insbesondere in räumlicher Nähe zu Behörden, Einkaufszentren, Ortsteilzentren u. a.).*

### **Ergebnis Punkte a) und b)**

Um die Belange des ÖPNV, der Betreiber der elektrischen Ladeinfrastruktur, der Betreiber von flächenhaften Radverleihsystemen sowie der Carsharing-Anbieter zu berücksichtigen, wurden am 16. Dezember 2013, am 18. März 2014, 15. September 2014 und 9. Juni 2015 Workshops mit Vertretern der Dresdner Verkehrsbetriebe AG (DVB), der DREWAG GmbH, der Enso Netz AG und einem Carsharing-Anbieter durchgeführt. Radverleiher haben sich trotz Einladung nicht beteiligt, wurden aber bei separaten Terminen befragt und integriert.

Dabei wurden ein Standortkonzept für öffentliche Elektro-Ladesäulen im Stadtgebiet Dresdens diskutiert sowie die Vorstellungen der Betreiber zu deren Netzentwicklungen eingebracht und räumlich überlagert. Es wurden folgende Erkenntnisse gewonnen:

- in Dresden sind derzeit (Stand Mai 2016) 46 private und 131 gewerbliche Elektro-Kfz sowie ca. 1324 Hybrid-Kfz (inkl. Nutzfahrzeuge) zugelassen, wohingegen 238.135 Kfz mit reinem Verbrennungsmotorantrieb zugelassen sind,
- elektrische Ladesäulen lassen sich auf Grund der geringen Nachfrage noch nicht flächen- und kostendeckend betreiben, sondern bilden Angebote durch die Energieunternehmen (derzeit nur wenige Ladevorgänge pro Woche pro DREWAG-Ladesäule),
- aktuell sind ca. 31 Elektro-Ladesäulen verschiedener Anbieter für Kfz öffentlich zugänglich nutzbar
- für öffentliche Ladeinfrastruktur sind immer bauliche Maßnahmen erforderlich, allerdings liegen flächendeckend Elektroanschlüsse an, sodass die Lagekriterien (Erreichbarkeit, Erkennbarkeit, Umfeld) für die Einordnung von Ladesäulen im Vordergrund stehen sollten,
- mehr als 4 Prozent der Dresdner (ca. 20.000 Personen) nutzen bereits Carsharing an 120 Stationen in Dresden, wobei diese Nutzer eine hohe modale Präferenz für den Radverkehr und den ÖPNV besitzen
- ein Carsharing-Fahrzeug ersetzt ca. 6-10 private Pkw, was bei einer weiteren Steigerung der Nutzerzahlen zu spürbaren Entlastungseffekten im ruhenden Verkehr führen kann,
- Elektromobilität im Carsharing ist derzeit nur durch Zuschüsse für die Fahrzeuge finanziell darstellbar, wird aber in Dresden mit fünf Fahrzeugen aktiv genutzt

- Carsharing-Unternehmen nutzen alle verfügbaren Möglichkeiten zur Nutzung von öffentlich zugänglichen privaten Grundstücken und auch Tiefgaragen für Stationen, wobei aber insbesondere in zentralen Bereichen die verfügbaren nicht ausreichen,
- DREWAG; Stesad und DVB AG verfügen nicht über geeignete aber ungenutzte Flächen für das Carsharing, sondern vermieten diese bereits aktiv an Carsharing-Anbieter wie Teilauto oder Greenwheels,
- das Dresdner Radverleihsystem („SZ-Bike“) hat sich positiv entwickelt, verfügt aber nur über wenige feste Stationen – das freie Abstellen im Straßenraum führt punktuell zu Problemen (zu geringe nutzbare Gehwegbreiten, Stadtgestaltung usw.),
- Free-floating-Carsharing ist in Dresden noch nicht etabliert. Vorstellbar sind zudem Mischsysteme einzelner Anbieter. Da aber insbesondere stationsgebundenes Carsharing positive ökologische Effekte aufweist und auf feste Stellplätze an attraktiven Orten angewiesen ist, ist dieses an Mobilitätspunkten primär zu berücksichtigen.

Im weiteren Verlauf wurden die Mobilitätsunternehmen (Carsharing/ Radverleih/ Energieversorger) zu ihren mittelfristigen Entwicklungsperspektiven und den avisierten Standorten abgefragt. Dabei wurde deutlich, dass es bei Carsharing und Radverleih insbesondere in zentralen Bereichen starke Überlagerungen gibt, die nur durch ein abgestimmtes Konzept sinnvoll genutzt werden können, ohne gleichzeitig den öffentlichen Raum zu stark zu überformen. Die Ladesäulenbetreiber wiederum planen derzeit keinen bzw. nur einen anlassbezogenen Ausbau mit kalkulierbarer Nachfragesteigerung. Der Ansatz, einer räumlichen und funktionalen Bündelung lag damit auf der Hand und wurde von den Teilnehmern der Workshops als Ansatz begrüßt. Damit konnte als erster Schritt ein systematisiertes Standortkonzept erarbeitet werden, welches neben der Integration der Standortentwicklung für Carsharing und Elektro-Ladesäulen auch die Standortentwicklung von Radverleihern berücksichtigt und diese Angebote mit dem ÖPNV (und auch mit Taxiangeboten) verknüpft.

Das Standortkonzept wurde weiter qualifiziert und zu einem Konzept klassifizierter Mobilitätspunkte weiterentwickelt. Derzeit sind dort 74 geplante Mobilitätspunkte in 2 Klassifizierungen (zentral und intermodal/wohnortnah) enthalten. Aus den Untersuchungen wurde deutlich, dass für Mobilitätspunkte großteils nur Flächen im öffentlich gewidmeten Straßenraum in Betracht kommen. Verkehrsrechtliche Fragen dazu konnten noch nicht abschließend beantwortet werden. Diese werden in bilateralen Gesprächen mit dem SMWA in Sachsen, im Austausch mit dem BMVI zum aktuellen Gesetzgebungsprozess sowie im Austausch mit anderen Kommunen diskutiert. In Leipzig erfolgte im Juli 2015 bereits eine entsprechende Umsetzung im öffentlichen Straßenraum als Sondernutzung, was prinzipiell auch in Dresden möglich ist. Die obere Straßenverkehrsbehörde im SMWA wurde ebenfalls dazu konsultiert und steht einer pilothaften Umsetzung von Mobilitätspunkten analog des Leipziger Beispiels positiv gegenüber.

#### **Beschlusstext Punkt c)**

*c) Es sind die notwendigen Voraussetzungen für Kooperationen bei der Einrichtung von E-Parkplätzen zu schaffen (bspw. Sponsoring durch umliegende Unternehmen), zur Auslagerung von Kosten.*

#### **Ergebnis Punkt c)**

Im Rahmen der Workshops haben sich Carsharing-Unternehmen und Energieversorger bereit erklärt, sich bei der Finanzierung ausgewählter Pilotprojekte im Rahmen eines abgestimmten Konzeptes der Mobilitätspunkte gemeinsam mit anderen Akteuren zu engagieren.

Weitergehende Finanzierungsmöglichkeiten sind vom Betreibermodell sowie vom konkreten Standort abhängig. Flächendeckend können derzeit nicht an allen vorgeschlagenen Standorten Elektroladesäulen angeboten werden, da die Nachfrage zu gering ist.

Die aktuelle Förderkulisse und die Planungen eines Bundesförderprogramms für 2017 werden hier allerdings Rahmenbedingungen vorgeben, die eine deutliche Ausweitung des elektrischen Ladenetzes in den Städten (auch das Schnellladen ab 50 kW Leistung) ermöglichen. Welche Akteure hier aktiv werden und davon profitieren, kann derzeit noch nicht gesagt werden.

#### **Beschlusstext Punkt d)**

*d) Die Themen Carsharing und E-Mobilität sind in der Bauleitplanung zu verankern. Neue Bebauungspläne sollen grundsätzlich auch unter dem Blickwinkel „Fahrzeug teilen“ und „elektrisch parken“ erstellt werden.*

#### **Ergebnis Punkt d)**

Die juristische Prüfung des Beschlusspunktes hat ergeben, dass es keine Möglichkeit gibt, private Bauherren auf der Ebene des Bebauungsplanes zur Bereitstellung von Flächen für Stellplätze mit E-Ladesäulen zu verpflichten. Allerdings ist eine von beiden Seiten getragene Vereinbarung auf der Ebene des Durchführungsvertrages möglich, um Flächen für Stellplätze mit E-Ladesäulen freizuhalten.

In der Praxis kann versucht werden, bei baurechtlichen Aufstellungsverfahren Regelungen des Mobilitätsmanagements zu verhandeln und dann in einem Durchführungsvertrag zu verankern. Das betrifft beispielsweise Elektroladesäulen in Tiefgaragen oder an privaten Stellplätzen, komfortable, ebenerdige Radabstellanlagen oder öffentlich nutzbare Carsharingstellplätze.

Es ist allerdings davon auszugehen, dass die Kontrolle der Umsetzung - wie in vielen anderen Bereichen auch - nicht oder nur stichprobenhaft erfolgen kann. Zudem ist es möglich, Flächen besonderer Zweckbindung in Bebauungspläne aufzunehmen und diese Flächen als Mobilitätspunkte zu nutzen.

#### **Beschlusstext Punkt e)**

*e) Es sind eindeutige Markierungen der E-Parkplätze und Ahndung von Verstößen durchzusetzen.*

#### **Ergebnis Punkt e)**

Die Prüfung des Beschlusspunktes hat ergeben, dass eine Erweiterung von Flächen im öffentlichen Verkehrsraum für das Laden von Elektrofahrzeugen nur durch den Straßenbaulastträger realisiert wird, wenn der Bedarf dafür nachgewiesen wird. Seitens der Landeshauptstadt Dresden wurden Flächen des ruhenden Verkehrs mit entsprechender Beschilderung für Elektrofahrzeuge als reservierte Standorte ausgewiesen. Durch die Nutzung der Verkehrsschilder Kombination Zeichen 314 i.V.m. Zusatzzeichen 1050-32 (Elektrofahrzeuge frei) ist eine Ahndung von Verstößen kein grundsätzliches Problem. Regelmäßige Kontrollen in ausreichender Häufigkeit sind aber aus personellen Gründen derzeit nicht möglich. Generell ist die Ahndung von Verstößen nur bei amtlicher Beschilderung im öffentlichen Raum möglich.

#### **Beschlusstext Punkt f)**

*f) Es ist zu prüfen, welche Möglichkeiten der Kombination zwischen ÖPNV und E-Tanken umgesetzt werden können.“*

#### **Ergebnis Punkt f)**

Im Rahmen des systematisierten Standortkonzeptes (Beschlusspunkt a) und b)) wird die Intermodalität zwischen dem ÖPNV und E-Fahrzeugen bei der Standortwahl für E-Ladesäulen berücksichtigt. Weitere Optionen des E-Tankens (zum Beispiel in der Straßenbahn für Elektroräder) werden derzeit aus technischen Gründen nicht weiter verfolgt.