Stadt Köln

Die Oberbürgermeisterin

Dezernat, Dienststelle
VI/66/663

Vorlagen-Nummer
1323/2016

Freigabedatum

Dringlichkeitsentscheidung und Genehmigung zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**

Entscheidung durch den Bezirksbürgermeister und ein Mitglied der Bezirksvertretung gemäß § 36 Absatz 5, Satz 2 GO NRW und Genehmigung durch die Bezirksvertretung.

Betreff

Grow Smarter, Arbeitspaket 4, Mobilität

Gremium	Datum
Bezirksvertretung 9 (Mülheim)	30.05.2016

Begründung der Dringlichkeit der Maßnahme:

Wenn die Vorlage in der April-Sitzung nicht entschieden wird, verzögert sich die Maßnahme um mindestens einen weiteren Monat; die Maßnahme sollte ursprünglich bereits im Jahr 2015 umgesetzt werden. Hierdurch reduzieren sich im Projekt die Fördermittel, die die jeweiligen Industriepartner bei der EU abrufen können. Hintergrund hierbei ist es, dass die angeschafften Sachmittel, z.B. die Elektroladestationen, aber auch die Elektrofahrzeuge, nur bis zum Ende des Projektzeitraums abgeschrieben werden können. Die Abschreibung erfolgt über eine „Maximalsumme pro Monat“.

Im Zeit-Maßnahmen-Plan ist die Implementation der Mobilitäts-Hubs und der damit einhergehenden Bestellungen der Sachmittel sowie der anschließenden Evaluierung der Ergebnisse unmittelbar im Anschluss an die Beschlussfassung ab Mai 2016 zwingend notwendig, da die Stadt Köln sich mit Unterschrift des Oberbürgermeisters unter dem Grant Agreement vertraglich zur Einhaltung des Zeit-Maßnahmen-Plans verpflichtet hat.

Beschluss:

Gem. § 36 Abs. 5 Satz 2 GO NW in Verbindung mit § 10 der Hauptsatzung empfehlen wir dem Verkehrsausschuss wie folgt zu beschließen:

Die Verwaltung wird zur Umsetzung des EU-Projektes Grow Smarter beauftragt, die 3 Mobilitäts-Hubs gemeinsam mit den Industriepartnern an den Standorten

a) Charles-de-Gaulle-Platz
b) Stegerwaldsiedlung
c) Bahnhofsvorplatz Mülheim

zu errichten.

Die vom Verkehrsausschuss am 09.03.2015 unter TOP 4.1. Car-Sharing-Stellplätze im öffentlichen Raum, 0087/2015, beschlossene Gesamtzahl der Stellplätze für stationsbasierte Car-Sharing-Fahrzeuge im öffentlichen Straßenland der Stadt Köln in Höhe von 15 % der Fahrzeugflotte eines Car-Sharing-Unternehmens wird für den Untersuchungszeitraum und das Untersuchungsgebiet aufgehoben.

Datum	Abstimmungsergebnis	Unterschrift	Unterschrift

Haushaltsmäßige Auswirkungen

☒ **Nein**

☐ **Ja, investiv** Investitionsauszahlungen _____ €

Zuwendungen/Zuschüsse ☐ Nein ☐ Ja _____ __%

☐ **Ja, ergebniswirksam** Aufwendungen für die Maßnahme _____ €

Zuwendungen/Zuschüsse ☐ Nein ☐ Ja _____ __%

Jährliche Folgeaufwendungen (ergebniswirksam): ab Haushaltsjahr:

a) Personalaufwendungen _____ €

b) Sachaufwendungen etc. _____ €

c) bilanzielle Abschreibungen _____ €

Jährliche Folgeerträge (ergebniswirksam): ab Haushaltsjahr:

a) Erträge _____ €

b) Erträge aus der Auflösung Sonderposten _____ €

Einsparungen: ab Haushaltsjahr:

a) Personalaufwendungen _____ €

b) Sachaufwendungen etc. _____ €

Beginn, Dauer _____

Begründung:

Der Rat der Stadt Köln hat am 16.12.2014 unter TOP 10.35, Vorlagen-Nummer 3160/2014, die Umsetzung des EU-Projektes Grow Smarter beschlossen.

1. Hintergrund zum EU-Projekt GrowSmarter:

Die Stadt Köln hat sich in enger Zusammenarbeit mit der städtischen Tochtergesellschaft Rheinenergie AG mit den Städten Stockholm und Barcelona sowie weiteren 30 Partnern aus Industrie und Wissenschaft erfolgreich mit dem EU Projekt „GrowSmarter“ im Rahmen des EU-Forschungsprogramms „Horizon 2020“ im Aufruf „Smart Cities and Communities – SCC1“ beworben und den Zuschlag erhalten. Horizon 2020 ist das neue Rahmenprogramm für Forschung und Innovation. Es führt alle Förderprogramme dieser Art der Europäischen Kommission zusammen.

Ziel des EU-Projekts „Grow Smarter“ ist es, in einem umfassenden Vorgehen innovative und nachhaltige Lösungen für die Bereiche Energiemanagement, Transport und Mobilität insbesondere in einer zukünftig wachsenden Großstadt zu finden. Auf diese Weise sollen kommunale beeinflussbare Probleme in den Bereichen Umwelt, Gesellschaft und Gesundheit gelöst werden. Die Informations- und Kommunikationstechnologie spielt als Bindeglied zwischen den Teilbereichen dabei eine besondere Rolle.

Durch das Projekt sollen die Luftqualität im urbanen Raum verbessert, die Feinstaubbelastung und der Energieverbrauch gesenkt, sowie ein Beitrag zu einer nachhaltigen Mobilität geleistet werden, um damit aktiv dazu beizutragen, die Klimaschutzziele der EU zu erreichen.

In den Bereichen Mobilität, Energie sowie Informations- und Kommunikationstechnologie sind 12 Maßnahmen geplant, die im Stadtteil Mülheim Süd umgesetzt werden sollen (Stichwort „Klimaveedel“). Die Teilbereiche werden so verbunden, dass ein nachhaltiges Gesamtkonzept entsteht, wel-

ches als Blaupause für die Entwicklung wachsender urbaner Siedlungsräume mit großen Industriebrachen fungiert, dabei mit besonderem Blick auf vorhandene große Industriebrachen.

In den jeweiligen Themenschwerpunkten, es gibt insgesamt 8 Arbeitspakete, geht es u.a. darum, Verkehrs- und Energieströme zu überwachen und für eine effiziente Erfüllung der Klimaeinsparziele zu nutzen, ein integriertes lokalbezogenes Verkehrskonzept zu entwickeln, um einen Beitrag zur Ablösung des bisherigen fossilen Individualverkehrs durch umweltschonende und multimodale Fortbewegungsmethoden (z.B. ÖPNV, Fahrrad, Car-Sharing, E-Bikes) zu leisten und ein intelligentes Energiesystem mit speziellen Speichermöglichkeiten (virtuelles Kraftwerk) zu entwickeln.

Bei der Umsetzung sind folgende Industriepartner in Köln beteiligt: RheinEnergie AG, KVB AG, DEWOG, Cambio Köln, Ampido, AGT International, Urban Institut GmbH, Microsoft.

Die im Rahmen des Projektes entwickelten intelligenten Lösungen sollen von sogenannten fünf Follower Partnern (Graz, Suceava, Valetta, Porto, Cork) in Teilen exemplarisch umgesetzt werden. Mittelfristiges Ziel ist es, die Lösungen dann auch anderen Städten zur Verfügung stellen zu können.

Mit Vertragsunterzeichnung hat sich die Stadt Köln verpflichtet, zusammen mit den beteiligten Partnern aus Industrie und Wohnungswirtschaft die Maßnahmen zur Erreichung der im Antrag formulierten Ziele durchzuführen.

Das Projekt hat 2015 begonnen und hat eine Laufzeit von 5 Jahren.

„Grow Smarter“ ist ein wesentlicher Projektbaustein von SmartCity Cologne.

Das Projekt ist ein wichtiger Schritt für die Zukunft Kölns und wegweisend für die zukünftige Stadtentwicklung. Die Ergebnisse können als Blaupause für weitere Stadtentwicklungsprojekte dienen. Die Erfahrungen aus Stockholm und Barcelona in Sachen Klimaschutz und SmartCity sind dabei für Köln wichtig.

2. Arbeitspaket 4, Mobilität

Laut oben aufgeführtem Ratsbeschluss ist im Bereich Mobilität unter anderem der Aufbau von drei Mobilitätsstationen insbesondere im Klimaveedel „Mülheim Süd“ mit folgenden Funktionen vorgesehen:

Ausleihstation von E-Autos und E-Fahrädern.
Anschluss der Stationen an die Datenplattform und an das virtuelle Kraftwerk.
Funktion der Autos als Zwischenspeicher bei hohem Angebot von regenerativen Energien.
Weiterer Ausbau des Car-Sharing im Viertel für konventionelle und E-Fahrzeuge.
Ausbau des ÖPNV durch eine neue Busverbindung zwischen Mülheim Süd und Bahnhof Deutz.
Online Parkplatzmanagement zur Vermeidung einer unnötigen Parkplatzsuche.

2.1. Voraussetzungen für die Errichtung eines Mobilitäts-Hubs

Die Mobilitäts-Hubs können grundsätzlich mit folgenden Angeboten ausgestattet werden:

- (E-) Car-Sharing
- (E-) Bike-Sharing oder ähnliche Mikro-Fahrzeuge, ggf. auch Fahrradanhängerverleih
- (Online-) Parkraummanagement und/ oder -bewirtschaftung

2.1.1. Grundlagen

Neben der innovativen Entwicklungsarbeit dürfen als wesentliche Grundlage die geltenden Gesetze,

insbesondere die Straßenverkehrsordnung sowie das Straßen und Wegegesetz NRW nicht außer Acht gelassen werden.

2.1.2. Vorgaben

Bei der Errichtung eines Mobilitäts-Hubs müssen sich diese auch gestalterisch dem Stadtbild anpassen. Hierzu erfolgen derzeit zahlreiche Abstimmungen innerhalb der Stadtverwaltung.

2.1.3. Flächenbedarf

Ein funktionierender Mobilitäts-Hub hat einen Flächenbedarf von mehreren PKW-Stellplätzen sowie darüber hinaus für eine Fahrradverleihstation einen zusätzlichen Flächenbedarf je nach Größe zum Beispiel auf einem überbreiten Gehweg oder auf einem Platz.

Ein Mobilitäts-Hub besteht in der Basisversion aus:

- 2 Stellplätzen für Car-Sharing-E-Mobile mit Ladesäule
- 1 bis 2 Stellplätzen für konventionelle Car-Sharing –Autos
- 2 Stellplätzen für private E-Mobile mit (öffentlicher) Ladesäule
- Stellfläche für Leih-Pedelecs (je nach Anzahl unterschiedlich groß)
- Stellfläche für Leih-Fahrräder (je nach Anzahl unterschiedlich groß)
- 2 Stellplätzen mit online-Parkraummanagement

Ziel ist es, möglichst viele Mobilitätsangebote an einem Standort zu bündeln.

Der gesamte Flächenbedarf erstreckt sich somit über etliche Stellplätze plus Zusatzflächen. Bei guter Annahme des Angebotes ist eine Ausweitung vorgesehen.

2.1.4. Lage

Der Mobilitäts-Hub sollte eine Anbindung zum öffentlichen Personennahverkehr aufweisen, möglichst zentral liegen und gut sichtbar sein.

2.1.5. Beschilderung

Derzeit ist die Stadt Köln im Dialog mit dem Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, um eine einheitliche Beschilderung einer Mobilitätsstation zu entwickeln. Die Beschilderung wird erst nach Vorliegen eines abgestimmten Designs und Umfangs aufgestellt.

2.2. Ziele

Die wesentlichen Ziele für das Arbeitspaket 4, Mobilität, sind:

- Wegweisende Lösungen im Bereich Mobilität und Energie
- Reduzierung der Feinstaubbelastung
- Förderung eines erträglichen Stadtklimas
- Entwicklung alternativer Verkehrskonzepte
- Entwicklung zukunftsweisender integrierter Konzepte zur Lösung verkehrsbezogener Zukunftsfragen

Insgesamt sind weitere Synergieeffekte denkbar.

2.3. Evaluierung

Um die EU-Fördermittel abrufen zu können, haben sich die Stadt Köln sowie auch die Industriepartner dazu verpflichtet, das Projekt zu evaluieren. Hierbei sind auch Vorgaben der EU-Kommission zu beachten.

Zunächst einmal ist der Nachweis der CO2-Einsparungen zu erbringen.

Da nicht für alle Bereiche Regelwerke, Normen etc. für eine Evaluierung bestehen, müssen Werte auch rechnerisch ermittelt werden.

So haben die Industriepartner Zugriff auf Kundendaten, teilweise auch Kilometerleistungen und Verbrauchsleistungen. Aufgrund der bestehenden Datenschutzrichtlinien können allerdings nicht alle Daten wie zum Beispiel georeferenzierte Angaben und somit Bewegungsprofile ausgewertet werden.

Alle Angaben sind über den Evaluierungszeitraum (von Inbetriebnahme Mobilitäts-Hub beziehungsweise Mobilitätspunkt bis Ende 2019) regelmäßig zu liefern.

Sobald erste verwertbare Ergebnisse aus der Evaluierung vorliegen, wird die Verwaltung hierüber berichten.

2.4. Module (Systembeschreibungen)

An neuralgischen Punkten werden Mobilitätstationen errichtet mit der Möglichkeit, Umsteigepunkte von einem auf ein anderes Verkehrsmittel herzustellen. Je mehr Varianten angeboten werden, umso größer ist die Akzeptanz. Geregelt wird dieses über Angebot und Nachfrage.

Ein Mobilitäts-Hub beinhaltet das Angebot von mehreren Modulen, an den Mobilitätspunkten wird als Mindestausstattung zunächst nur von 2 Angeboten ausgegangen; eine Erweiterung des Angebotes ist bei einem Bedarf nicht ausgeschlossen.

2.4.1. Online-Parkplatzmanagement (Projektpartner ampido)

Die parkplatzsuchende Person (Kunde) meldet den Bedarf eines Parkplatzes für den gewünschten Zeitraum und die Örtlichkeit mittels Applikation (App), Telefon oder E-Mail an. Die Höhe der Parkkosten wird genannt oder kann selbständig in der App eingesehen werden. Der nächste für den gewünschten Zeitraum freie Parkplatz wird für den Kunden reserviert, der Kunde erhält die gps-Daten des Parkplatzes mit einer genauen Beschreibung und kann diesen dann mittels Navigationssystem, welches in der Applikation integriert ist, ohne Umwege anfahren. Eine Reservierung ist sofort oder bis zu 30 Tage im Voraus möglich.

Die Abrechnung erfolgt dann zwischen dem Kunden und der Firma ampido und beinhaltet die Parkkosten nach der tatsächlichen Nutzungsdauer, die Mindestparkdauer beträgt dann aber 15 Minuten.

Die Firma ampido rechnet mit dem Eigentümer des Parkplatzes separat ab, z.B. nach den tatsächlichen Einnahmen abzüglich einer Provision oder nach einem vorher vereinbarten Mietfestpreis.

Durch dieses System kann der Parksuchverkehr reduziert werden. Die tatsächliche Wirkung ist wesentlicher Bestandteil der Evaluierung. Der Kunde wird vermutlich eine Zeitersparnis haben. Für die Allgemeinheit ist der umweltschonende Aspekt hervorzuheben, aber auch die Reduzierung der Gesamtverkehrsleistung. Neben einer besseren Ausnutzung des Parkraums besteht auch die Möglichkeit einer dynamischen Preisanpassung entsprechend der Nachfrage.

Da die rechtlichen Möglichkeiten zur Reservierung von öffentlich gewidmetem Straßenland sehr stark eingeschränkt sind, fehlen heute die Rechtsgrundlagen für die Vermarktung öffentlicher Flächen durch ein Privatunternehmen. Deswegen werden zunächst diese Anlagen nicht auf gewidmeten Flä-

chen realisiert. Die Verwaltung verhandelt derzeit mit der Bezirksregierung Köln über eine entsprechende Pilotanwendung.

2.4.2. Stationsgebundenes (E-)Car-Sharing (Projektpartner cambio Köln)

Beim Car-Sharing wird unterschieden zwischen stationsgebundenem und nicht stationsgebundenem Car-Sharing.

Stationsgebunden besagt, dass jedes Car-Sharing-Auto einen festen Stellplatz hat. 85 % dieser Stellplätze befinden sich in Köln auf privaten Flächen. Es ist nicht zwingend erforderlich, die Stationen im öffentlichen Raum zu errichten, hierfür können auch private Stellplätze, z.B. in Tiefgaragen oder Parkhäusern, genutzt werden. Die dazugehörigen Verträge schließt das Car-Sharing-Unternehmen mit dem jeweiligen Betreiber bzw. Eigentümer. Durch den fest zugeordneten Stellplatz ist diese seit Jahrzehnten etablierte Car-Sharing-Form im Voraus planbar. Durch diese Planbarkeit wird stationsbasiertes Car-Sharing auch von Firmen und Institutionen eingesetzt: In Köln erledigen die Mitarbeiter(-innen) der Stadtverwaltung damit rund 12.000 Dienstfahrten pro Jahr. Dafür stehen Wagenmodelle verschiedener Größe zur Verfügung. Deren durchschnittlicher CO2-Aussstoß liegt mit 0,97 g weit unter dem Bundesdurchschnitt (2013: 136,4 Gramm CO2 je Kilometer) der privaten Kraftfahrzeuge. Der Grow Smarter Industriepartner cambio Car-Sharing hat die städtische Ausschreibung für diese Dienstleistung viermal in Folge gewonnen.

Entsprechend groß sind Auslastung und Flotte: Tagsüber genutzt von Institutionen und Firmen, abends und am Wochenende vom privaten Car-Sharing-Mitglied, erreicht stationsgebundenes Car-Sharing tägliche Auslastungsquoten von mehr als 10 Stunden. Durch diese Verfügbarkeit und die bedarfsgerechten unterschiedlichen Wagenmodelle führt stationsgebundenes Car-Sharing zu einer Autoersatzquote von 1:10 (Quelle: Bundesverband Car-Sharing). In Köln sowie in den innerstädtischen Ballungsräumen ersetzt ein stationsgebundenes Car-Sharing-Auto mit entsprechend hoher Stationsdichte 12 private PKW (Quelle: cambio Köln). In Kombination mit ÖPNV und Fahrrad führt stationsgebundenes Car-Sharing als Teil des Modal Split zu einer wesentlichen Verringerung des MIV. Die Nutzer von Car-Sharing fahren auch erfahrungsgemäß weniger, als wenn sie ständig einen Privatwagen vor der Tür stehen haben.

Für die relativ neu auf dem Markt befindlichen Free-Floater-Systeme gehen erste Studien in den Städten Berlin und München (WiMobil) eher von einer Autoersatzquote mit einem Faktor von 1:3 aus. Die Fahrzeuge dieser Systeme stehen zu 100 % im öffentlichen Raum und offerieren zum Teil nur ein einziges Fahrzeugmodell.

Für einen sinnvollen Betrieb von Elektrofahrzeugen kommt momentan nur stationsgebundenes Car-Sharing in Frage, weil dort immer ein Parkplatz an der reservierten Ladesäule freigehalten wird.

In den Bereichen, wo Car-Sharing angeboten wird, reduziert sich also sowohl das Aufkommen des fließenden Verkehrs wie auch des ruhenden Verkehrs, der benötigte öffentliche Verkehrsraum reduziert sich.

2.4.3. Stationsgebundenes (E-)Bike-Sharing (Projektpartner KVB AG)

Das KVB-Leihradsystem ist sowohl für den flexiblen Betrieb (Finden und Abstellen im Straßenraum) als auch für den stationsgebundenen Betrieb (ortsfeste Anlagen) ausgelegt. Beide Betriebsformen können gleichzeitig in einem System betrieben werden. Die Nutzer des Systems erhalten hierdurch maximale Wahlfreiheit (Flexibel) sowie verlässliche Bereitstellung an definierten Punkten (Station).

Das Angebot kann schnell und entsprechend der örtlichen Verhältnisse angepasst werden. Stationen sind in Form von ortsfesten Anlagen (feste Einstellplätze sowie Info und Verleihterminal) sowie „virtuellen“ Stationen möglich. Virtuelle Stationen sind feste Punkte, an denen eine bestimmte Anzahl Räder in loser Reihenaufstellung bereitgestellt werden.

Ortsfeste Anlagen sind unabhängig von Versorgungsleitungen (ausgenommen E-Bikes) und festen Fundamenten (werden mit dem festen Untergrund verdübelt), die Erweiterung und Reduzierung von

Stellplätzen ist vergleichsweise einfach möglich.

Die Integration aller VRS e-Tickets wurde am 22.1.2015 im VRS-Beirat beschlossen.
Damit erhalten alle VRS-Stammkunden (Abo, Job- und Semester-Ticket) 30 Minuten Freifahrt für jede Entleihe zu ihrem Ticket ohne Aufpreis dazu. Der flexible Betrieb wurde am 08. Mai 2015 durch die KVB aufgenommen.

2.4.4. Elektroladeinfrastruktur (Projektpartner RheinEnergie AG)

Für die Elektrofahrzeuge ist eine Ladeinfrastruktur durch das Versorgungsunternehmen RheinEnergie AG aufzustellen.

Neben der Möglichkeit einer bereits unterirdisch verlegten Stromleitung ist bei der genauen Standortwahl auch die Nähe zu u.a. Bäumen zu betrachten, um Wurzelbeschädigungen zu vermeiden.

Für Kraftfahrzeuge wird im Regelfall ein Tankschlauch von der Ladesäule zum Fahrzeug erforderlich sein, hier sind mögliche Stolpergefahren auszuschließen.

An einer herkömmlichen AC-Ladestationssäule können zwei Elektro-Fahrzeuge gleichzeitig aufgeladen werden. Durch eine gegenüberliegende Anordnung kann, wenn die Örtlichkeit dieses zulässt, die Zahl der zugehörigen Parkplätze verdoppelt werden. Die Ladepunkte (Typ2-Stecker) sind zum Schutz gegen Vandalismus und zur elektrischen Sicherheit bis zur Autorisierung durch einen Nutzer verriegelt und spannungsfrei. Die Elektrofahrzeuge werden mit einem vom Fahrer mitzubringenden Ladekabel mit der Ladestation verbunden. Dies ist der etablierte Prozess an über 5.000 öffentlich zugänglichen AC-Ladepunkten in Deutschland.

Im öffentlichen Straßenland bezieht die Ladestation ihren Strom im Regelfall aus dem vorhandenen Stromnetz, hierfür sind Leitungsverlegungen erforderlich, die der Energieversorger bzw. sein Nachunternehmer durchführen muss.

Voraussetzung für die Errichtung der Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum ist eine Reservierung der zugehörigen Parkplätze für Elektrofahrzeuge während des Ladevorgangs mit ordnungsrechtlichem Vorgehen gegen Falschparker. Dies und die optionale Reduzierung von Parkgebühren für Elektrofahrzeuge ermöglicht seit dem 12.06.2015 das Gesetz zur „Bevorrechtigung der Verwendung elektrisch betriebener Fahrzeuge“ (kurz EmoG).

2.4.5. Weitere Module

Auch wenn zunächst nur ein Partner mit einem Angebot eine Mobilitätsstation in Betrieb nimmt, ist nicht aus den Augen zu verlieren, dass mittelfristig mehrere Mobilitäts-Varianten miteinander kombiniert werden sollen; hier sind u.U. aufgrund der örtlichen Gegebenheiten auch Kompromisse einzugehen.

Als mögliche weitere Module kommen zum Beispiel Angebote wie Elektrotaxis, Anrufsammeltaxis, Shuttleservices in Frage.

2.4.6. Betrieb und Unterhaltung von Mobilitätsstationen

Grundsätzlich ist jeder Partner für seine Anlagen bzw. Fahrzeuge selbst verantwortlich und auch verkehrssicherungspflichtig. Regelmäßige Wartungsintervalle sind ebenfalls notwendig, bei Wartungen sind zum Beispiel Ersatzfahrzeuge für die Kunden durch den Betreiber bereitzustellen.

Die Akzeptanz der Kunden ist nur bei einer gepflegten Anlage gegeben, daher ist eine kontinuierliche Pflege, diese beinhaltet selbstverständlich auch den Winterdienst, notwendig und durch den Betreiber zu organisieren und zu finanzieren.

3. Standortauswahl

Insgesamt betrachtet gestaltete sich die Suche nach geeigneten Standorten sowohl für Mobilitäts-Hubs wie auch für Mobilitätspunkte als äußerst schwierig, wenn man alle Gesichtspunkte berücksichtigt.

3.1. Voraussetzungen

Nach rechtlicher Bewertung können Sondernutzungserlaubnisse aufgrund der geltenden Gesetzeslage im öffentlichen Straßenland nicht einfach für alle hier dargestellten Module eines Mobilitäts-Hubs erteilt werden. Derzeit finden Gespräche mit der oberen Straßenverkehrsbehörde (Bezirksregierung Köln) statt, um hier gegebenenfalls eine Ausnahmeregelung herbeiführen zu können.

Daher wurden, um das Projekt nicht zu gefährden, Ersatzstandorte gesucht, die nicht öffentlich rechtlich gewidmet sind. Es handelt sich hierbei formal um Privatgrundstücke, die sowohl städtisch wie auch im Eigentum Dritter sind.

In der Sitzung am 09.03.2015 hat der Verkehrsausschuss unter TOP 4.1. Car-Sharing-Stellplätze im öffentlichen Raum, 0087/2015, und in Verbindung mit dem Änderungsantrag der Fraktion Die Linke.Köln vom 03.03.2015, AN/0402/2015, unter anderem folgenden Wortlaut zum stationsbasiertem Car-Sharing beschlossen:

„Zur Förderung der positiven Auswirkungen des stationsbasierten Car-Sharings im Hinblick auf geringere Verkehrsbelastungen in Köln beschließt der Verkehrsausschuss eine Neufassung der Kriterien zur Anzahl der Fahrzeuge an Stationen im öffentlichen Straßenland. Das bisherige Kriterium zur Gesamtzahl der Stellplätze für stationsbasierte Car-Sharing-Fahrzeuge im öffentlichen Straßenland der Stadt Köln wird von 10 % der Gesamtzahl der Fahrzeuge eines Car-Sharing-Unternehmens auf 15 % der Gesamtzahl erhöht.

Bei der Bereitstellung von stationsgebundenen Stellplätzen für Car-Sharing im öffentlichen Raum sind künftig die verkehrlichen Aspekte stärker zu berücksichtigen. Car-Sharing-Stellplätze sind künftig prioritär dort einzurichten, wo das ÖPNV-Netz endet bzw. Lücken aufweist.“

Um eine CO2-Einsparung von 60 Prozent im Gesamtprojekt erreichen zu können, ist es vermutlich sinnvoll, die Dichte der Car-Sharing-Stationen im Projektgebiet zu erhöhen. Da dies innerhalb der 15-%-Regelung nur durch den Verzicht auf Car-Sharing-Stationen in anderen Stadtteilen zu erreichen wäre, wäre es angebracht die 15-%-Regelung für das Projektgebiet außer Kraft zu setzen.

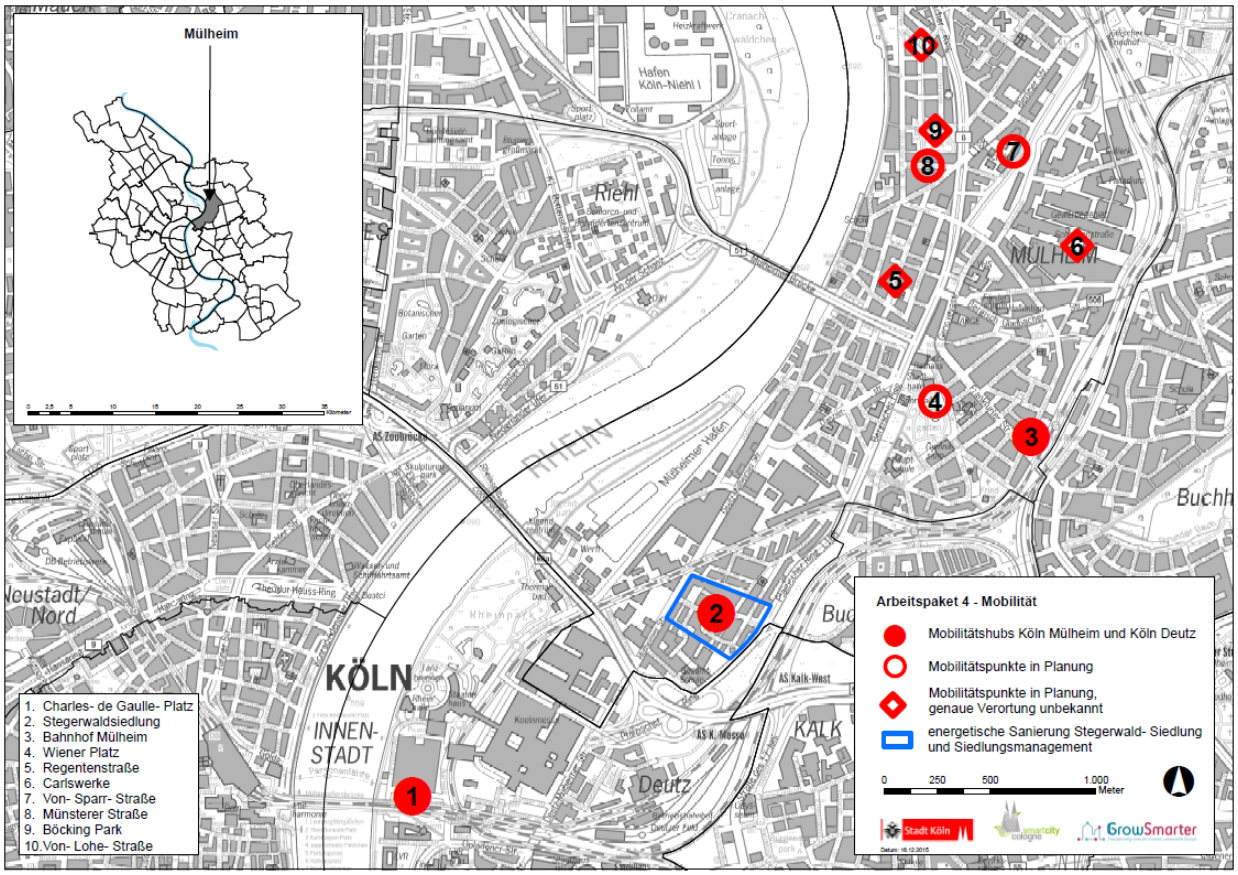
Es wird die Beschaffung von maximal 20 Elektrofahrzeugen bezuschusst. An den jeweiligen Mobilitätspunkten wird die Firma cambio Köln pro Standort 2 Elektrofahrzeuge anbieten. Um den Bürgern einen Umstieg vom eigenen Auto auf andere Verkehrsmittel möglich zu machen, werden zusätzlich konventionelle Fahrzeuge für Langstreckenfahrten angeboten. Dafür werden Fahrzeuge mit einem besonders niedrigen CO2-Wert eingesetzt.

An den vorgesehenen Mobilitätspunkten ist die unmittelbare Nähe zum Öffentlichen Personenverkehr nicht immer gegeben, die Mobilitätspunkte liegen zum Teil im reinen Wohngebiet.

Entscheidend für die Erreichung der Ziele ist es nicht allein, ausschließlich Elektrofahrzeuge einzusetzen, sondern dass der Verkehrsteilnehmer das traditionelle Verkehrsmittel Privat-PKW abschafft und auf alternative Angebote umsteigt. Das hiermit enorme Verbesserungen, auch im Hinblick auf den Klimaschutz, erzielt werden können, ist wissenschaftlich bereits belegt und u.a. im Projekt wimobil in Berlin und in München nachgewiesen worden.

3.2. Übersicht

Da die Stegerwaldsiedlung unmittelbar an den Stadtbezirk 1, Innenstadt, angrenzt, wurde eine Verbindung der einzelnen Mobilitätspunkte vom Deutzer Bahnhof nach Norden hin aufgebaut. Mobil sein bedeutet ja auch, den Quell- und Zielverkehr mit zu berücksichtigen.



Übersichtsplan

3.2.1. Charles-de-Gaulle-Platz

Der Charles-de-Gaulle-Platz liegt nördlich des DB-Bahnhofs Köln/Messe-Deutz zwischen dem Auenweg und dem Rhein, der neben dem Nahverkehrsangebot mit S- und Regionalbahnen unter anderem auch über einen ICE-Anschluss verfügt und somit auch an den Fernverkehr angebunden ist.

Östlich des Brunnens sind die Parkplätze derzeit privat vermietet, westlich wird die Fläche als Parkplatz genutzt und durch die Stadt bewirtschaftet.

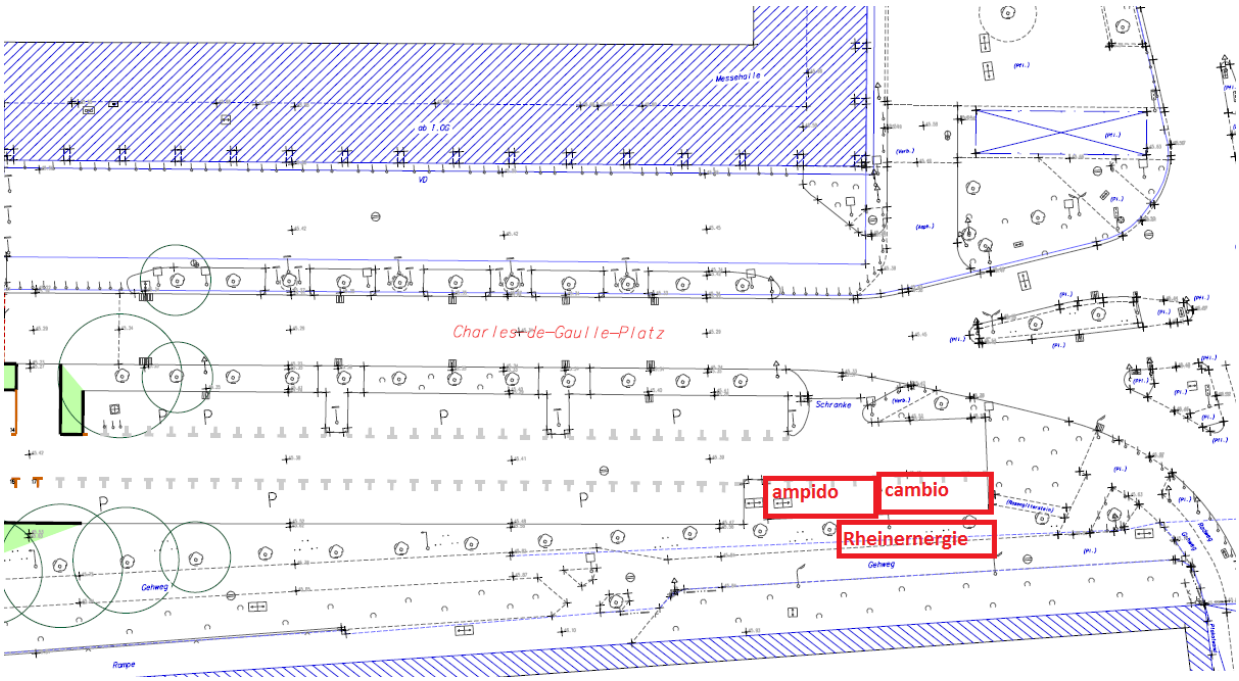
Es handelt sich um ein sogenanntes fiskalisches Grundstück, welches nicht öffentlich rechtlich gewidmet ist, und bietet ausreichend Fläche für alle Module eines Mobilitäts-Hubs.

Die Industriepartner haben mit Datum vom 10.02.2016 (ampido) und vom 05.01.2016 (cambio Köln) die Anträge bei der Verwaltung zur Bereitstellung der Flächen im Projekt eingereicht. Es ist vorgesehen, dass ampido insgesamt 5 PKW-Stellplätze mit dem Online-Parkraummanagement bewirtschaftet. cambio Köln wird zusätzlich ebenfalls insgesamt 5 Stellplätze benötigen, hierfür 2 für Elektrofahrzeuge und 3 für konventionelle Fahrzeuge. Es ist ebenfalls vorgesehen, eine öffentliche Elektroladestation für insgesamt 2 Elektrofahrzeuge aufzustellen.

Die Anträge wurden durch die betroffenen Fachämter der Verwaltung geprüft und positiv unter Einhaltung von Auflagen beschieden.

Bei den Auflagen handelt es sich im Wesentlichen um gestalterische Aspekte.

Die KVB AG beabsichtigt im unmittelbaren Umfeld die Installation einer Fahrradverleihstation, wo stationsgebundenes Bike-Sharing sowohl mit Elektrofahrrädern als auch mit konventionellen Fahrrädern erfolgen soll. Die genaue Örtlichkeit ist noch nicht festgelegt.



Lageplan

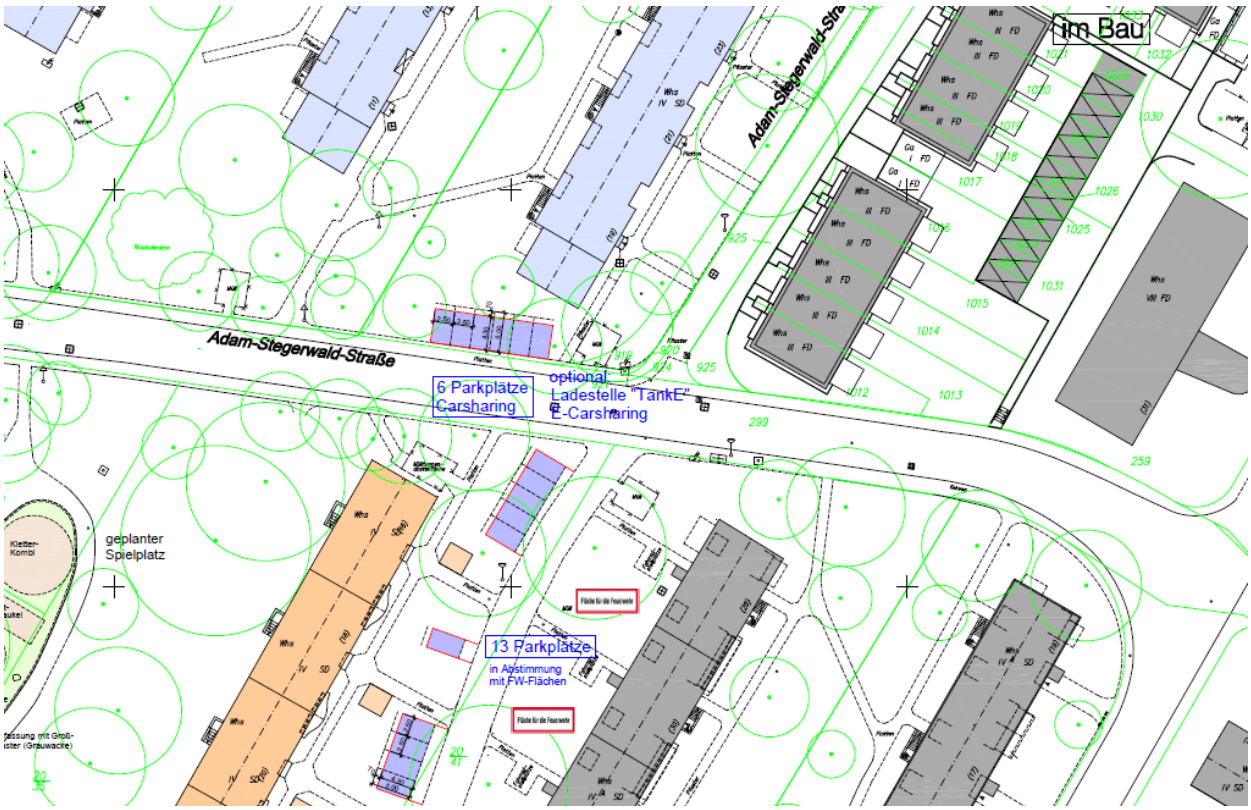
3.2.2. Stegerwaldsiedlung

Im Bereich der Stegerwaldsiedlung ist es derzeit vorgesehen, den Mobilitäts-Hub auf dem Privatgrundstück der DEWOG, die ebenfalls Industriepartner im Projekt ist, zu errichten. Grundsätzlich ist für alle Mobilitätspartner ausreichend Fläche vorhanden, allerdings muss die Station aufgrund der örtlichen Gegebenheiten entzerrt werden. Als Anbindung an den ÖPNV dient die KVB-Stadtbahnhaltestelle Stegerwaldsiedlung.

Die dazugehörigen Vereinbarungen bzw. Verträge für die Errichtung des Mobilitäts-Hubs werden zwischen der DEWOG und den anderen Partnern getroffen, die DEWOG hat ihre Zustimmung grundsätzlich bereits signalisiert.

Da im Bereich der Stegerwaldsiedlung derzeit noch die Hochbauarbeiten für die energetische Gebäudesanierung laufen, und somit auch teilweise die Außenanlagen für die Baustelle benötigt werden, ist der Zeitpunkt der Inbetriebnahme von diesen Tätigkeiten abhängig.

Die derzeitige Planung ist im beigefügten Lageplan ersichtlich, die genaue Verortung für die Industriepartner ist aber noch nicht festgelegt.



Lageplan

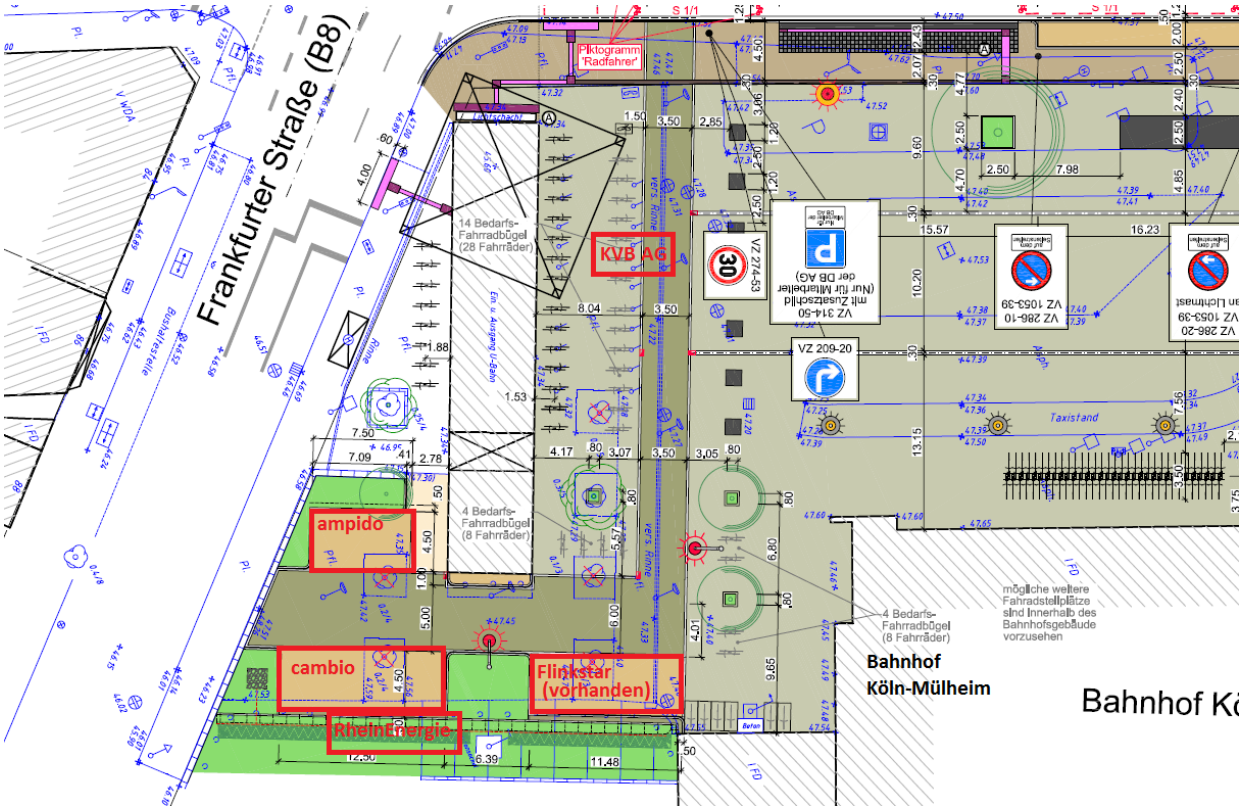
3.2.3. Bahnhofsvorplatz Bahnhof Köln-Mülheim

Hier ist es beabsichtigt, den Mobilitätshub auf der Vorfläche des Bahnhofs Mülheim zu errichten. Die Fläche ist nicht öffentlich rechtlich gewidmet, es handelt sich um ein Privatgrundstück der DB AG. Die Parkplätze werden derzeit durch ein Nachunternehmen der DB AG parkraumbewirtschaftet, derzeit ist mit FlinkStar dort bereits ein Car-Sharing-Unternehmen untergebracht. Es ist also ausreichend Fläche für alle Industriepartner vorhanden.

Der Bahnhofsvorplatz wurde im Zuge des Programms Mülheim 2020 im Jahr 2013 neu gestaltet. Die Errichtung des Mobilitäts-Hubs ist nur unter der Maßgabe der Einhaltung der damals gefundenen Gestaltungskriterien zu realisieren.

Neben dem Angebot des ÖPNV der KVB (Stadtbahn und Bus) besteht hier u.a. ebenfalls die Umsteigebeziehung zum Regionalverkehr (S- und Regionalbahnen).

Auf der Grundlage des zwischen der DB AG und der Stadt Köln geschlossenen Gestattungsvertrages hat die DB AG am 12.02.2016 der Nutzung von jeweils 2 Stellplätzen für ampido und cambio Köln zugestimmt. Die genaue Verortung wird noch in Abstimmung mit der DB AG erfolgen.



Lageplan

3.2.4. Mobilitätspunkte in Planung

Bei den im Übersichtsplan dargestellten Mobilitätspunkten in Planung (Nummern 4 bis 10) wird derzeit im Detail geprüft, ob an den vorgesehenen Standorten auch Elektrosäulen aufgestellt werden können, insbesondere im Hinblick auf den Baumbestand. Hier soll zunächst nur der Car-Sharing-Anbieter cambio Köln untergebracht werden, falls möglich aber auch jeweils eine öffentliche Elektroladestation.

Es handelt sich im öffentlichen Raum im Regelfall um öffentlich rechtlich gewidmetes Straßenland, wo auch im Einzelfall noch die Art und der Umfang der Mobilitätsangebote zu klären sind (vgl. hierzu die o.a. rechtliche Bewertung).

Die Industriepartner führen aber auch bereits Gespräche mit den Privateigentümern zur Errichtung von Mobilitätspunkten auf deren Grundstücken.

Sollte es im Einzelfall nicht möglich sein, an den vorgesehenen Standorten einen Mobilitätspunkt zu errichten, werden Alternativstandorte gesucht. Es sollen zunächst im Projekt 7 weitere Mobilitätspunkte an geeigneten Standorten errichtet werden.

Am Beispiel des Wiener Platzes, hier konkret der Vorplatz der Stadthalle Mülheim, wird deutlich, dass hier im Zuge dieses Projektes ein Mobilpunkt derzeit keinen Sinn macht, da wegen der anstehenden Bauarbeiten vor Ort der Platz nicht während des gesamten Projektzeitraums zur Verfügung stehen wird.

4. Zeit-Maßnahmen-Plan

Nach erfolgter Beschlussfassung ist es vorgesehen und auch erforderlich, unmittelbar die Mobilitätsstationen zu errichten.

Das zeitliche Erfordernis ergibt sich auch dadurch, dass spätestens mit Beginn der 2. Jahreshälfte bereits mit der Evaluierung begonnen werden muss, um die Vorgaben der EU-Kommission und die vertraglichen Verpflichtungen zu erfüllen. Daher ist auch eine **Dringlichkeit** hinsichtlich der Beschlussfassung gegeben!

Für die Elektroladestationen und die Elektrofahrzeuge ist derzeit von einer Lieferzeit von rund 3 Monaten auszugehen. Somit ist es nicht überall möglich, alle Module zeitgleich zu installieren.

Im Anschluss an die Inbetriebnahme wird mit der Evaluierung begonnen.

5. Ausblick/ Visionen

Nicht nur Elektromobilität wird insbesondere im urbanen Raum deutlich zunehmen, auch die Änderung im Verkehrsverhalten wird zu einer Reduktion des benötigten Parkraums führen mit dem Ergebnis, dass diese Flächen anderen Nutzungen zugeführt werden können.

Die Form eines Online-Parkraumanagements könnte eine Zukunftslösung sein, allerdings sind dann auch die rechtlichen Voraussetzungen zu schaffen.

Wenn die im Projekt erzielten Ergebnisse positiv ausfallen, könnte das System eine stadtweite Lösung darstellen, und ebenfalls als Blaupause für ganz Europa angewandt werden.