

Annex 7. Examples of investment project descriptions



SUMP_Report_V2.0



REVISI	Revisi 1: Menambahkan informasi tentang...
REVISI 2	Revisi 2: Menambahkan informasi tentang...
REVISI 3	Revisi 3: Menambahkan informasi tentang...

REVISI	Revisi 1: Menambahkan informasi tentang...
REVISI 2	Revisi 2: Menambahkan informasi tentang...
REVISI 3	Revisi 3: Menambahkan informasi tentang...

REVISI	Revisi 1: Menambahkan informasi tentang...
REVISI 2	Revisi 2: Menambahkan informasi tentang...
REVISI 3	Revisi 3: Menambahkan informasi tentang...

REVISI	Revisi 1: Menambahkan informasi tentang...
REVISI 2	Revisi 2: Menambahkan informasi tentang...
REVISI 3	Revisi 3: Menambahkan informasi tentang...

REVISI	Revisi 1: Menambahkan informasi tentang...
REVISI 2	Revisi 2: Menambahkan informasi tentang...
REVISI 3	Revisi 3: Menambahkan informasi tentang...

REVISI	Revisi 1: Menambahkan informasi tentang...
REVISI 2	Revisi 2: Menambahkan informasi tentang...
REVISI 3	Revisi 3: Menambahkan informasi tentang...

Persiapan & perencanaan

(Detailed Spatial Analysis, Contracting with Developers and Users)
(Analisis Spasial Terperinci, Kontrak dengan Pengembang dan Pengguna)

Implementasi Pertama

(Construction, Roll-Out of first hubs, digital implementation to app)
(Konstruksi, Peluncuran hub pertama, implementasi ke aplikasi)

Operasional sebagian

(Marketing, Evaluation)
(Marketing, Evaluasi)

Operasional penuh

SUSTAINABLE URBAN MOBILITY PLAN FOR SURABAYA METROPOLITAN AREA SUMP GKS+



17

DIGITALIZE PUBLIC TRANSPORT

LIVEABLE & ACCESSIBLE MOBILITY

Activities:

- Plan & implement integrated public transport information
- Plan & implement integrated ticketing & fares across all existing public transport systems
- Creation of a unique online platform for schedules, routes, fares, ticket purchase for GKS+ public transport

Kegiatan:

- Merencanakan dan menerapkan informasi angkutan umum yang terintegrasi
- Merencanakan dan menerapkan tiket dan tarif terintegrasi di seluruh sistem transportasi umum eksisting
- Pembuatan platform online khusus untuk jadwal, rute, tarif, dan pembelian tiket untuk transportasi umum GKS+.



BACKGROUND | LATAR BELAKANG

The readability and accessibility to information for PT is identified as a challenge and obstacle to use them by the inhabitants of GKS+. The unclarity of information is even more of a problem for people with special needs who need to plan their trips in detail (accessibility of wheelchairs, schedule and interconnections...). PT digitization is a response to the high digitization rate of the population. Regrouping the information of all public transport services under one digital umbrella (app, website...) would allow for better accessibility and attractiveness. To do that, outcomes of Actions 1, 2 and 16 are instrumental in the integration of information, but also in the further standardization of fares across modes. This means that vehicles and facilities must be equipped accordingly (GPS, phone & card readers, etc.). In addition, GKS+ MHO shall digitize all timetables and enter them in a portal (e.g. GTFS format). The vehicles must also be equipped with a GPS, which is mapped in real time in the GKS+ MMA data portal. Finally, information on departures and costs must be made easily accessible to the user (app, departure monitors). In this step, we see the establishment of a Mobility as a Service (MaaS) to enable an integrated ticketing solution and will be provided by the GKS+ MHO. The MaaS interacts with the Multi Modal Hubs from action sheet No. 16, where services are agglomerated.

Kemudahan membaca dan aksesibilitas terhadap informasi untuk TP diidentifikasi sebagai tantangan dan hambatan bagi para pengguna di GKS+. Ketidaktepatan informasi bahkan menjadi masalah bagi orang-orang berkebutuhan khusus yang perlu merencanakan perjalanan mereka secara rinci (aksesibilitas kursi roda, jadwal dan interkoneksi...). Digitalisasi TP merupakan respons tingkat digitalisasi tinggi populasi. Pengelompokan kembali informasi semua layanan transportasi umum di dalam satu payung digital (aplikasi, situs web...) akan memungkinkan aksesibilitas dan daya tarik yang lebih baik. Untuk melakukan hal tersebut, hasil dari Aksi 1, 2 dan 16 sangat penting dalam integrasi informasi, dan juga dalam standarisasi tarif di seluruh moda. Hal ini berarti kendaraan dan fasilitas harus dilengkapi dengan peralatan (GPS, HP & pembaca kartu, dll). Selain itu, GKS+ OHM harus mendigitalkan semua jadwal dan memasukkannya ke dalam portal (misalnya format GTFS). Kendaraan juga harus dilengkapi dengan GPS, yang dipetakan secara real time di portal data GKS+ OHM. Terakhir, informasi mengenai keberangkatan dan biaya harus dapat diakses dengan mudah oleh pengguna (aplikasi, monitor keberangkatan). Pada langkah ini, terlihat adanya pembentukan Mobility as a Service (MaaS) untuk memungkinkan solusi tiket yang terintegrasi dan akan disediakan oleh GKS+ OHM. MaaS berinteraksi dengan Hub Multi Moda dari Aksi 16, di mana layanan digabungkan.

GOALS & OUTCOMES | TUJUAN & HASIL

Direct & short-term:

- Digital recording of timetables of PT and fare models
- Equipping all vehicles of PT and shared mobility with a GPS
- Implementation of a PT prepaid card which can be topped up at PT stations, kiosks, mobility hubs or via internet
- Easy access to schedule and costs of public transport
- Faster boarding of vehicles thanks to cashless payment
- Order and stopping point information for the minibus service (action sheet no. 23)
- Establishment of a MaaS-system with Single-Sign-On-Solution provided by the GKS+ MMA

Indirect & long-term:

- Increased attractiveness and patronage of PT;
- Increased intermodality within & outside intermodal hubs;
- Decreased usage of private vehicles & related externalities;
- Better user data management & adapted mobility planning;
- Increased visibility of GKS+ as an innovation hub.

Langsung & jangka pendek:

- Pendataan jadwal TP dan model tarif secara digital
- Melengkapi kendaraan TP dan mobilitas dengan GPS
- Penerapan kartu prabayar TP yang dapat diisi ulang di stasiun PT, kios, pusat mobilitas atau melalui internet
- Kemudahan akses jadwal dan tarif transportasi umum
- Kemudahan naik kendaraan dengan pembayaran non-tunai
- Informasi pemesanan dan titik pemberhentian untuk layanan angkut (lembar tindakan no. 23)
- Pembentukan sistem MaaS dengan Single-Sign-On-Solution yang disediakan oleh GKS+ OHM

Tidak langsung & jangka panjang:

- Peningkatan daya tarik dan dukungan terhadap TP
- Peningkatan intermoda di dalam & di luar hub intermoda
- Penurunan kendaraan pribadi & eksternalitas terkait
- Manajemen data pengguna yang lebih baik & adaptasi perencanaan mobilitas;
- Peningkatan visibilitas GKS+ sebagai pusat inovasi

METRICS | METRIK

- Number of PT vehicles: 3.548 vehicles (incl. trains, buses, minibuses)
- 75% of inhabitants prefer online hailing for clarity & ease of use
- Jumlah kendaraan TP di GKS+: 3.548 kendaraan (termasuk kereta api, bus, angkut)
- 75% penduduk lebih memilih transportasi online karena kepraktisan dan kemudahan penggunaannya

RISK & MITIGATION | RESIKO & MITIGASI

Environmental Lingkungan

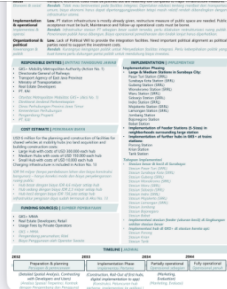
None. Only digital product with no physical effects on the environment.
Tidak ada. Hanya produk digital tanpa efek fisik terhadap lingkungan.

Economic & social Ekonomi & sosial

Low. Costs for digital infrastructure & app development. Benefits for society due to specific information to plan their trips in terms of fares, accessibility, precise timetables, etc.). Prepaid payment card will avoid social injustice due to missing smartphones. Digitization rate of population is high enough to assume no community is excluded from this action.
Rendah. Biaya untuk infrastruktur digital & pengembangan aplikasi. Manfaat bagi masyarakat karena adanya informasi spesifik untuk merencanakan perjalanan mereka dalam hal tarif, aksesibilitas, jadwal yang



SUMP_Report_V2.0



secara real time di portal data GKS+ OMG. Terakhir, informasi mengenai keberangkatan dan biaya harus dapat diakses dengan mudah oleh pengguna (aplikasi, monitor keberangkatan). Pada langkah ini, terlihat adanya pembentukan Mobility as a Service (MaaS) untuk memungkinkan solusi tiket yang terintegrasi dan akan disediakan oleh GKS+ OHM. MaaS berinteraksi dengan Hub Multi Moda dari Aksi 16, di mana layanan digabungkan.

- 75% of inhabitants prefer online hailing for clarity & ease of use
- Jumlah kendaraan TP di GKS+: 3.548 kendaraan (termasuk kereta api, bus, angkot)
- 75% penduduk lebih memilih transportasi online karena kepraktisan dan kemudahan penggunaannya

RISK & MITIGATION | RESIKO & MITIGASI

Environmental Lingkungan

None. Only digital product with no physical effects on the environment.
Tidak ada. Hanya produk digital tanpa efek fisik terhadap lingkungan.

Economic & social Ekonomi & sosial

Low. Costs for digital infrastructure & app development. Benefits for society due to specific information to plan their trips in terms of fares, accessibility, precise timetables, etc.). Prepaid payment card will avoid social injustice due to missing smartphones. Digitization rate of population is high enough to assume no community is excluded from this action.

Rendah. Biaya untuk infrastruktur digital & pengembangan aplikasi. Manfaat bagi masyarakat karena adanya informasi spesifik untuk merencanakan perjalanan mereka dalam hal tarif, aksesibilitas, jadwal yang tepat, dll.). Kartu pembayaran prabayar akan menghindari kesenjangan sosial akibat tidak adanya ponsel pintar. Tingkat digitalisasi penduduk cukup tinggi sehingga tidak ada masyarakat yang terlewatkan dari Aksi.

Implementation & operational Implementasi & operasi

Low. In case of system failure, back-up physical systems should remain operational, which can be supported by having standardized operations & services (Action 2) - under the GKS+ MMA.

Rendah. Jika terjadi kegagalan sistem, sistem fisik cadangan harus tetap beroperasi, yang dapat didukung dengan memiliki operasi & layanan yang terstandarisasi (Tindakan 2) - di bawah GKS+ OMG.

Organizational & political Kewenangan & politik

Low. MaaS simplifies organization structures but involvement of every PT and MSP stakeholder might be challenging in the beginning.

Rendah. MaaS menyederhanakan struktur organisasi, namun keterlibatan setiap pemangku kepentingan TP dan LSM mungkin akan menjadi tantangan pada awalnya.

RESPONSIBLE ENTITIES | ENTITAS TANGGUNG JAWAB

- Ideally, GKS+ MMA & GKS+ MHO when operational (see Actions 1 & 2)
- Ministry of Transportation & Ministry of Communications
- Transport Agency of Prov. & Municipalities
- All public transport operators
- Idealnya, GKS+ OMG & GKS+ OHM ketika beroperasi (lihat Tindakan 1 & 2)
- Kementerian Perhubungan & Kementerian Komunikasi
- Dinas Perhubungan Provinsi & Kab/Kota
- Semua operator transportasi umum

COST ESTIMATE | PERKIRAAN BIAYA

A specific study should be undertaken by the Transport Agency of the Province to assess the feasibility of digitalizing all modes, its social accessibility, and with priority technology. The estimated cost to initiate the study: ± USD 50.000

Studi khusus harus dilakukan oleh Dinas Perhubungan Provinsi untuk menilai kelayakan digitalisasi semua moda, aksesibilitas sosialnya, dan dengan teknologi apa yang diprioritaskan. Estimasi Biaya untuk studi awal: ± IDR 785 juta

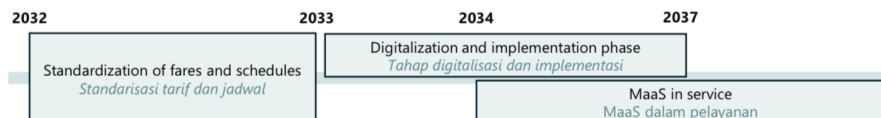
FUNDING SOURCE(S) | SUMBER PEMBIAYAAN

- Ministry of Transport, Transport Agencies of Prov. & Municipalities
- Public transport operators

It should be noted that involving private funds is not recommended for public acceptance & safety concerns.

- Kementerian Perhubungan, Dishub Prov. dan Kab/Kota
 - Operator transportasi umum
- Perlu dicatat bahwa melibatkan dana swasta tidak disarankan untuk penerimaan publik & masalah keamanan

TIMELINE | JADWAL



SUSTAINABLE URBAN MOBILITY PLAN SUMP GKS+ FOR SURABAYA METROPOLITAN AREA



18 STANDARDIZE INCLUSIVITY OF PUBLIC TRANSPORT

LIVEABLE & ACCESSIBLE MOBILITY

Activities:

- Preparation of an inclusivity standard

The priority queues at the platform screen doors will align with the wheelchair parking

This measure is vital for ensuring a safe, efficient, and sustainable transportation system. The measure that aims to enhance the condition and functionality of the road network to create a transportation system that is safer, more efficient, and more environmentally sustainable. This contributes to a well-maintained and attractive urban

A7: Anpassung der Stellplatzsatzung

Proaktive Anpassung des Stellplatzschlüssels an neue Gegebenheiten und elektromobile Bedürfnisse. Durch eine Stellplatzregelung könnte frühzeitig Einfluss auf das Mobilitätsverhalten ausgeübt werden. Regelungen wären denkbar, die wohnungsnah (e-)CarSharing-Angebote berücksichtigen, oder vorsehen, ab wie viel regulärem Stellplatzbedarf wieviel Prozent der Einstellplätze mit einer Stromzuleitung für die Ladung von Elektro-Fahrzeugen versehen werden sollten.

Ziele

- Verringerung der Stellplätze für konventionell-betriebene Fahrzeuge
- Attraktivitätssteigerung von elektromobilen Fahrzeugen
- Förderung von eCarSharing Angeboten im Wohnungsbau

Beitrag zu strategischen MOPZ-Zielen

- Ziel 4: Förderung innovativer Mobilitätsformen

Potenzieller Initiator

- HRO (Tief- und Hafenbauamt)

Relevante Akteure

- HRO (Mobiko, Bauamt, Amt für Stadtplanung)
- Wohnungsbaugesellschaften
- Investoren

Nächste Handlungsschritte

- Im Rahmen des „Mobilitätsmanagementkonzeptes“ (Förderung durch BMUB im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative)
- Leitfaden zur Integration von Mobilitätsmanagementansätzen in die Stadtplanung
- Vergleich von Stellplatzanforderungen und -schlüsseln anderer Städte hinsichtlich Elektromobilität

Ergänzende Maßnahmen

- Regelungen zur Elektromobilität in Bebauungsplänen

Zeithorizont



Priorität



Finanzieller Aufwand



Wirksamkeit



*Anpassung der Stellplatzsatzung ab 2015 in Verbindung mit Quartiersentwicklung





Governance / 1.1.3.1.



Klimakoordinator*innen in allen Dezernaten einführen

Themenschwerpunkt	Einführung	Wirkungsentfaltung	Einflussbereich
Stadt als Vorbild: Transformation als Managementaufgabe	2024	Kurzfristig	Verbrauchen/Vorbild

Ziel und Strategie

Die Klimakoordinator*innen sind Agenten der Veränderung und fördern ein kooperatives Steuerungsmodell. Sie sind jeweils in den Dezernaten angesiedelt. Die Aufgabe der Klimakoordinator*innen besteht darin, die Umsetzung der Klimaziele in den Dezernaten- und Fachbereichen zu verankern und in die Breite zu tragen. Sie agieren damit als Change-Agents für den Umsetzungsprozess. Die Klimakoordinator*innen sind Ansprechpartner*innen und Schnittstelle zwischen den Dezernaten und dem Multiprojektmanagement. Das Transformationsteam, bestehend aus der Runde der Klimakoordinator*innen, dient zum Austausch, der Vernetzung und zur Förderung des gegenseitigen Lernens voneinander (Peer to Peer).

Ausgangslage

Jedes Dezernat benennt eine Mitarbeiter*in, die die ergänzende Funktion der Klimakoordinator*in im Dezernat übernimmt und ggf. die Implementation der Multiprojektmanagementsoftware und bilanzbasierter Monitoring Tools unterstützt.

Beschreibung

In Abstimmung mit dem Multiprojektmanagement und der Agentur für Klima, Nachhaltigkeit und Energie werden Klimakoordinator*innen für jedes Dezernat ausgewählt und ggf. Weiter- bzw. Fortbildungsangebote bereitgestellt, um Abstimmungs- und Datensammelprozesse möglichst effizient zu gestalten. Die Koordinator*innen fungieren außerdem als Schnittstelle für Fortbildungsangebote zum Thema Klimaschutz für ihre jeweiligen Dezernate.

Erste Handlungsschritte

- Gründung eines Transformationsteams
- Benennung von Klimakoordinator*innen innerhalb der Dezernate
- Aufbau der benötigten Interaktions- und Kommunikationsstrukturen



Akteure

Federführung: Dezernat VII, FB 36, FB 13

Beteiligte:



Zielgruppe

Mitarbeiter*innen der Stadtverwaltung



Zeitaufwand

0,25 Vollzeitäquivalente (je Dezernat)



Dauer der Aktivität

2024 – 2030



Sachkosten

Ca. 10.000 € (2024)



Finanzierungsansatz

Haushaltsmittel



THG-Einsparungen

Nicht quantifizierbar, da abhängig von Art und Umfang der von den Klimakoordinator*innen umgesetzten Maßnahmen.



Synergieeffekte

1.1.1.1 Multiprojektmanagement einführen und verankern



Zielkonflikte

Fehlende Personalressourcen



Erfolgsindikatoren/Meilensteine

Designierte*r Klimakoordinator*innen in jedem Dezernat

18

Governance / 1.1.3.2.



Klimaschutz und weitere Anpassung der Infrastruktur bei

[illegible]



Maßnahme	Stand
Maßnahme 1: ...	...
Maßnahme 2: ...	...
Maßnahme 3: ...	...
Maßnahme 4: ...	...
Maßnahme 5: ...	...
Maßnahme 6: ...	...
Maßnahme 7: ...	...
Maßnahme 8: ...	...
Maßnahme 9: ...	...
Maßnahme 10: ...	...

Maßnahme	Stand
Maßnahme 1: ...	...
Maßnahme 2: ...	...
Maßnahme 3: ...	...
Maßnahme 4: ...	...
Maßnahme 5: ...	...
Maßnahme 6: ...	...
Maßnahme 7: ...	...
Maßnahme 8: ...	...
Maßnahme 9: ...	...
Maßnahme 10: ...	...

Maßnahme	Stand
Maßnahme 1: ...	...
Maßnahme 2: ...	...
Maßnahme 3: ...	...
Maßnahme 4: ...	...
Maßnahme 5: ...	...
Maßnahme 6: ...	...
Maßnahme 7: ...	...
Maßnahme 8: ...	...
Maßnahme 9: ...	...
Maßnahme 10: ...	...

Maßnahme	Stand
Maßnahme 1: ...	...
Maßnahme 2: ...	...
Maßnahme 3: ...	...
Maßnahme 4: ...	...
Maßnahme 5: ...	...
Maßnahme 6: ...	...
Maßnahme 7: ...	...
Maßnahme 8: ...	...
Maßnahme 9: ...	...
Maßnahme 10: ...	...

Maßnahme	Stand
Maßnahme 1: ...	...
Maßnahme 2: ...	...
Maßnahme 3: ...	...
Maßnahme 4: ...	...
Maßnahme 5: ...	...
Maßnahme 6: ...	...
Maßnahme 7: ...	...
Maßnahme 8: ...	...
Maßnahme 9: ...	...
Maßnahme 10: ...	...

Maßnahme	Stand
Maßnahme 1: ...	...
Maßnahme 2: ...	...
Maßnahme 3: ...	...
Maßnahme 4: ...	...
Maßnahme 5: ...	...
Maßnahme 6: ...	...
Maßnahme 7: ...	...
Maßnahme 8: ...	...
Maßnahme 9: ...	...
Maßnahme 10: ...	...

Maßnahme	Stand
Maßnahme 1: ...	...
Maßnahme 2: ...	...
Maßnahme 3: ...	...
Maßnahme 4: ...	...
Maßnahme 5: ...	...
Maßnahme 6: ...	...
Maßnahme 7: ...	...
Maßnahme 8: ...	...
Maßnahme 9: ...	...
Maßnahme 10: ...	...

Hintergrund der Maßnahme	Maßnahmenwirkung
- zu viele private PKW sorgen für hohes Verkehrsaufkommen – sowohl im ruhenden als auch im fließenden Verkehr - Das hohe Verkehrsaufkommen verursacht Stau - Das hohe Verkehrsaufkommen verursacht großen Parkdruck und Parksuchverkehre - Der schlecht fließende Verkehr und die Verbrennungsmotoren verursachen eine schlechte Luftqualität - Das hohe Verkehrsaufkommen emittiert viel Lärm - Die bestehende Raumaufteilung begünstigt nicht das Erreichen des von der Stadt Düsseldorf angestrebten Modal Split	- Reduktion des Verkehrsaufkommens - Veränderung des Modal Split zu Ungunsten des MIV und zugunsten der Verkehrsträger des Umweltverbundes - Effiziente Auslastung von PKW (Sharing-PKW statt Privat-PKW) - Mittelfristige Abschaffung oder Nicht-Neuanschaffung von privaten PKW - Stärkung von aktiver Mobilität - Förderung von Sharing jeder Art - Verbesserung der Luftqualität - Verringerung der Lärmemissionen - Verbesserte Klimaresilienz der Stadt durch Grünelemente an MobilitätsStationen - Förderung der Verkehrswende zugunsten elektrischer Antriebe – zu Ungunsten von Verbrennungsmotoren - Neue Raumaufteilung zugunsten eines starken Umweltverbundes im Modal Split

Voraussetzung/Randbedingung	Priorität	Umsetzungshorizont
- Klare Ambitionen der Stadt und klare Zuständigkeit in der Planung, Umsetzung und Instandhaltung wurde mit der Gründung der CMD bereits gewährleistet - Konsistenz mit dem Zielkonzept des Mobilitätsplan D besteht bereits	☒ Hoch ☐ Mittel ☐ Gering	☐ Kurzfristig bis 1 Jahr ☒ Mittelfristig 1 – 5 Jahre ☒ Langfristig ab 5 Jahre ☒ Daueraufgabe

Bezug zu anderen Maßnahmen	Akteure
- Betriebliches Mobilitätsmanagement - Mobility as a Service - Fahrradentwicklung	- Stadt Düsseldorf - CMD - Rheinbahn - Stadtwerke (Eddy, CleverShuttle) - Private Mobilitätsdienstleister

Finanzieller Aufwand	Folgekosten
- EUR 300.000 pro MobilitätsStation 100 MobilitätsStationen bis 2030 - Σ: EUR 30.000.000	EUR x.xxx,xx

Potenzielle Finanzierungselemente	Potenzielle Fördermöglichkeiten
- Sondernutzungsgebühren von Sharing-Anbietern (Car-/Bike-/Scooter-/Motorroller-Sharing) - Fahrrad-Abstellmöglichkeiten - Bezahlte Kontingente (insbesondere an Arbeitgeberstationen)	CMD bemüht sich um Fördergelder

SWOT	
Stärken Starkes Commitment zur Entwicklung von MobilitätsStationen und damit zur grundlegenden Veränderung	Schwächen bislang fehlende Einbindung von Bürgerinnen und Bürgern für die Validierung der

der Mobilitätslandschaft seitens der Stadt Düsseldorf

- MobilitätsStations-Strategie ist eine priorisierte Maßnahme

Mobilstationen (Orte und Mobilitätsangebot)

- Kritik von Bürgerinnen und Bürgern - fehlendes Verständnis für die Veränderung in der Mobilitätslandschaft



Governance / 1.1.3.1.

Klimakoordinator*innen in allen Dezernaten einführen

Themenschwerpunkt	Einführung	Wirkungsentfaltung	Einflussbereich
Stadt als Vorbild: Transformation als Managementaufgabe	2024	Kurzfristig	Verbrauchen/Vorbild

Ziel und Strategie

Die Klimakoordinator*innen sind Agenten der Veränderung und fördern ein kooperatives Steuerungsmodell. Sie sind jeweils in den Dezernaten angesiedelt. Die Aufgabe der Klimakoordinator*innen besteht darin, die Umsetzung der Klimaziele in den Dezernaten- und Fachbereichen zu verankern und in die Breite zu tragen. Sie agieren damit als Change-Agents für den Umsetzungsprozess. Die Klimakoordinator*innen sind Ansprechpartner*innen und Schnittstelle zwischen den Dezernaten und dem Multiprojektmanagement. Das Transformationsteam, bestehend aus der Runde der Klimakoordinator*innen, dient zum Austausch, der Vernetzung und zur Förderung des gegenseitigen Lernens voneinander (Peer to Peer).

Ausgangslage

Jedes Dezernat benennt eine Mitarbeiter*in, die die ergänzende Funktion der Klimakoordinator*in im Dezernat übernimmt und ggf. die Implementation der Multiprojektmanagementsoftware und bilanzbasierter Monitoring Tools unterstützt.

Beschreibung

In Abstimmung mit dem Multiprojektmanagement und der Agentur für Klima, Nachhaltigkeit und Energie werden Klimakoordinator*innen für jedes Dezernat ausgewählt und ggf. Weiter- bzw. Fortbildungsangebote bereitgestellt, um Abstimmungs- und Datensammelungsprozesse möglichst effizient zu gestalten. Die Koordinator*innen fungieren außerdem als Schnittstelle für Fortbildungsangebote zum Thema Klimaschutz für ihre jeweiligen Dezernate.

Erste Handlungsschritte

- Gründung eines Transformationsteams
- Benennung von Klimakoordinator*innen innerhalb der Dezernate
- Aufbau der benötigten Interaktions- und Kommunikationsstrukturen

Akteure

Federführung: Dezernat VII, FB 36, FB 13
Beteiligte:

Zielgruppe

Mitarbeiter*innen der Stadtverwaltung

Zeitaufwand

0,25 Vollzeitäquivalente (je Dezernat)

Dauer der Aktivität

2024 – 2030

Sachkosten

Ca. 10.000 € (2024)

Finanzierungsansatz

Haushaltsmittel

THG-Einsparungen

Nicht quantifizierbar, da abhängig von Art und Umfang der von den Klimakoordinator*innen umgesetzten Maßnahmen.

Synergieeffekte

1.1.1.1 Multiprojektmanagement einführen und verankern

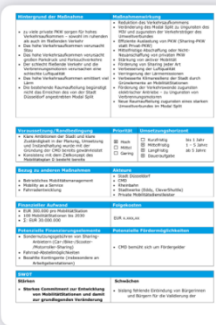
Zielkonflikte

Fehlende Personalressourcen

Erfolgsindikatoren/Meilensteine

Designierte*r Klimakoordinator*innen in jedem Dezernat





- MobilitätStationen als Möglichkeit, Fuhrparks zu reduzieren und einzelne Fahrzeuge effizienter zu nutzen (Synergiepotenzial Betriebliches Mobilitätsmanagement)
- Personen- und Logistikverkehre bündeln: MobilitätStationen, Micro-Depots, On-demand Verkehre
- integrierte Wohn- & Mobilitätskonzepte (Wohnungsbaugesellschaften, Mieterticket)

Maßnahmenbewertung



Die positiven Effekte können nur mit einem dichten Netz an MobilitätStationen als Grundlage für komfortable, schnelle, intermodale Wegeketten erreicht werden. Bei einer so umfassenden Maßnahme und Veränderung der Mobilitätslandschaft wie der vorliegenden muss eine ebenso umfassende Kommunikationskampagne die Düsseldorferinnen und Düsseldorfer abholen. Geschieht dies nicht, ist mit Gegenwind zu rechnen, insbesondere außerhalb der „veränderungsbefürwortenden Quartiere“. Da der Parkdruck in Düsseldorf bereits groß ist, droht die Umwidmung von Parkflächen zu MobilitätStationsflächen die Akzeptanz letzterer deutlich zu vermindern. Es muss deutlich werden, dass eigentlich die umgekehrte Perspektive richtig ist: Das Angebot verringert perspektivisch den Parkdruck, weil Leuten die Möglichkeit gegeben wird, ihren privaten Pkw abzuschaffen und hierdurch mehr Platz zur Verfügung steht, als die MobilitätStation einnimmt. Wird die Maßnahme des Netzes an MobilitätStationen mit Akzeptanz der Düsseldorferinnen und Düsseldorfer und mit allen Mobilitätsdienstleistern umgesetzt, hat sie das Potenzial eine tragende Säule in einer grundlegenden Veränderung der Mobilitätslandschaft in Düsseldorf zu sein.

Bemerkungen / Hinweise

Die vorliegende Maßnahme – Strategie zur Entwicklung von MobilitätStationen – ist eine vorgezogene Maßnahme aus dem Mobilitätsplan D. Die Stadt Düsseldorf hat bereits ihre Ambitionen mit der Gründung der CMD unter Beweis gestellt. Die CMD verantwortet die Umsetzung, den Betrieb und die Instandhaltung der MobilitätStationen.

Bis Ende 2021 soll der Bau von 7 Mobilstationen begonnen sein,
Bis Ende 2030 sollen

- 100 MobilitätStationen errichtet worden sein
- in einem dichten Netz mit maximal 500 Meter zur nächsten Station (ab einer zu definierenden Bevölkerungsdichte)
- 80 der Stationen in den Stadtbezirken 1-3; 20 der Stationen in den umliegenden Quartieren
- 4 Car-Sharing-Fahrzeuge auf 1000 Einwohner zur Verfügung stehen