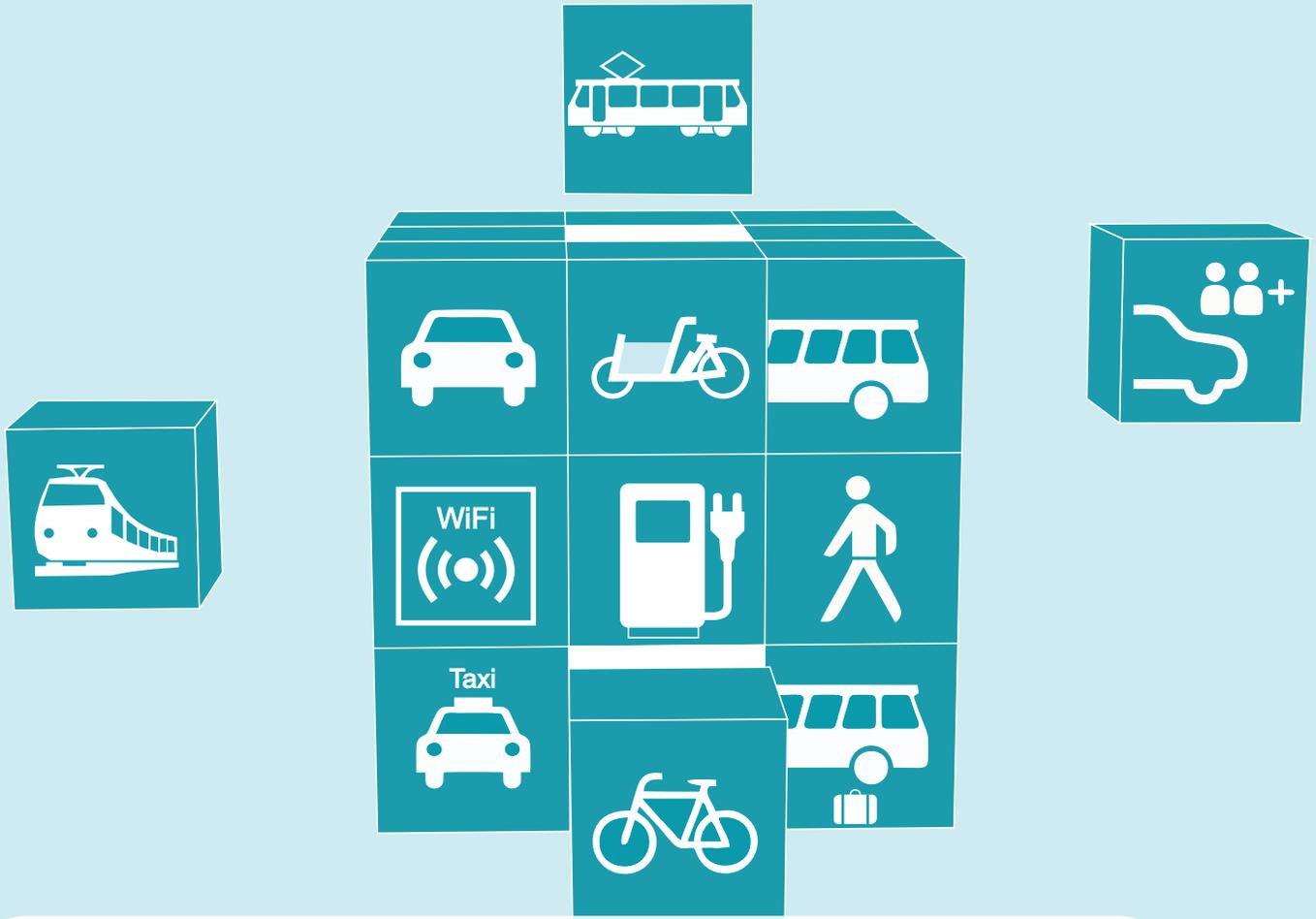




ZUKUNFTSNETZ
MOBILITÄT
NRW



Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen

Mit freundlicher Unterstützung des

Ministerium für Bauen, Wohnen,
Stadtentwicklung und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen





Vorwort

Die Mobilität der Zukunft erfordert intelligente vernetzte Systeme. Die Grundlagen dafür sind längst gelegt: Die Bürgerinnen und Bürger aber auch Unternehmen und öffentliche Einrichtungen beginnen, ihr Mobilitätsverhalten zu verändern. Immer öfter werden Wege nicht mit dem eigenen Pkw von Garage zu Garage zurückgelegt. Stattdessen werden unterschiedliche Mobilitätsangebote je nach Situation und Bedarf miteinander kombiniert: Mit dem Rad geht es zum S-Bahnhof, mit der Bahn ins Zentrum, dann weiter mit dem Bus oder dem Carsharing-Pkw. Für die kommunale Verkehrspolitik liegt darin eine große Chance: Fahrrad, Schienen- und fußläufiger Verkehr sind umweltschonender, oft platzsparend und günstiger. Und auch für die Nutzer ergeben sich finanzielle Vorteile.

Bei der Verfügbarkeit von verschiedenen Mobilitätsangeboten in Kommunen und der Verknüpfung dieser Angebote setzen Mobilstationen an. Sie unterstützen bzw. fördern ein inter- und multimodales Verkehrsverhalten.

Das Handbuch möchte eine praxisnahe Hilfestellung geben. Es richtet sich in erster Linie an Kommunen in NRW. Sie haben eine Schlüsselrolle, wenn es um die Planung, Realisierung und Vernetzung von modernen Mobilitätsangeboten geht. Die kommunale Verkehrs- bzw. Mobilitätspolitik muss sich den aktuellen Entwicklungen und den neuen Herausforderungen stellen. Die Kommunen haben die Chance, innovative und zukunftsfähige kommunale Mobilitätskonzepte zu entwickeln. Durch ein kommunales Mobilitätsmanagement werden möglichst optimale Bedingungen geschaffen, durchgängige Mobilitätsketten und verkehrsmittelübergreifende Angebote zu entwickeln und zu vermarkten. So erhalten Bürgerinnen und Bürger Mobilitätsangebote, die eine flexible, bezahlbare und ressourcenschonende Verkehrsmittelwahl ermöglichen.

Das Handbuch richtet sich gleichermaßen auch an Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbände, die bei der Entwicklung und Umsetzung dieser Mobilitätsangebote für die Kommunen wertvolle Partner sind. Der Öffentliche Verkehr spielt als Rückgrat eines starken Mobilitätsverbundes eine große Rolle.

Das „Zukunftsnetz Mobilität NRW“ (vorher: „Netzwerk Verkehrssicheres Nordrhein-Westfalen“) unterstützt die Kommunen bei der Ausgestaltung ihrer lokalen Verkehrssicherheitsarbeit und ihres kommunalen Mobilitätsmanagements. Ziel ist eine sichere, bedarfsgerechte und eigenständige Mobilität aller Bevölkerungsgruppen, die auch positiv auf die Lebensqualität der Städte und den ländlichen Raum wirkt. Die Entwicklung und Ausgestaltung von Mobilstationen kann dazu einen wertvollen Beitrag leisten.

Im Dezember 2014 hat das „Netzwerk Verkehrssicheres Nordrhein-Westfalen“ das „*Handbuch Carsharing NRW*“ herausgegeben. Es beschreibt die Dynamik des Carsharings, geht auf Status quo sowie den Mehrwert für Kommunen ein. Konkrete Anschubstrategien und Best-Practice-Beispiele runden den Inhalt ab. An einigen Stellen wird der praktische Ansatz der Mobilstationen bereits dort angeschnitten.

Theo Jansen

Zukunftsnetz Mobilität NRW

Leiter der Geschäftsstelle

c/o Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH



Inhalt

1. Einführung	1
2. Anlass.....	3
3. Mobilstationen als Beitrag zur multimodalen Verkehrsentwicklung.....	7
3.1 Aufgaben	8
3.2 Nutzen	10
4. Ausstattung und Gestaltung von Mobilstationen	13
4.1 Ausstattungselemente.....	14
4.2 Gestaltungsmerkmale	22
4.3 Beispielhafte Ausstattungshierarchisierung	25
Exkurs: Informationen	28
5. Rechtliche Rahmenbedingungen	30
5.1 Aufbau von Mobilstationen.....	31
5.2 Vergabe und Betrieb von Mobilitätsdienstleistungen	33
6. Umsetzung in der Praxis	36
6.1 Akteure und Aufgabenverteilung.....	37
6.2 Umsetzungsschritte.....	38
Exkurs: Mobilstationen auf regionaler Ebene	40
6.3 Betreibermodelle	48
6.4 Anschubstrategien	49
6.5 Finanzierung und Förderung	50
7. Praxisbeispiele.....	52
7.1 Ausgangssituation in NRW	53
7.2 Best-Practice-Steckbriefe.....	53
8. Fazit und Ausblick.....	57
9. Abbildungsverzeichnis.....	58
10. Tabellenverzeichnis	61
11. Literaturverzeichnis.....	62
12. Abkürzungsverzeichnis.....	64
13. Anhang	65

1. Einführung

Das Mobilitätsverhalten in Deutschland unterliegt derzeit einem Wandel. Dieser Wandel kann durch Politik und Planungsverwaltung zukunftsgerichtet mitgestaltet werden, indem er frühzeitig aufgegriffen und aktiv in Konzepten und Maßnahmen einer innovativen Stadt- und Verkehrsplanung umgesetzt wird. Zukunftsfähige Mobilitätskonzepte sind für Städte und Gemeinden, aber auch für Regionen, wesentliche gestaltbare Standortfaktoren. Kommunale und regionale Verkehrsentwicklungspläne, die sowohl soziale, ökonomische und ökologische Ziele berücksichtigen, alle Verkehrsträger umfassen und unter Beteiligung verschiedener Akteure erarbeitet werden, bilden hierzu die Grundlage.

Vor allem in Großstädten werden Pkw-Wege immer häufiger mit dem Umweltverbund substituiert. Um dieser Entwicklung Rechnung zu tragen, müssen die Mobilitätsangebote enger mit einander verknüpft werden. Mobilstationen erzeugen als Teil eines kommunalen¹ oder regionalen Mobilitätskonzeptes und -managements

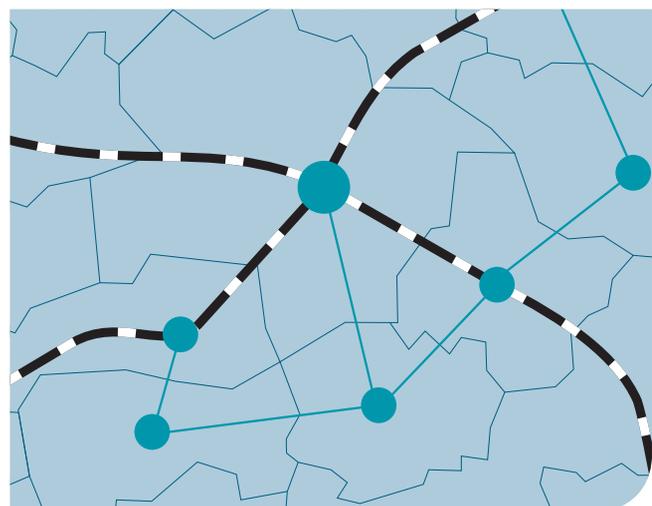
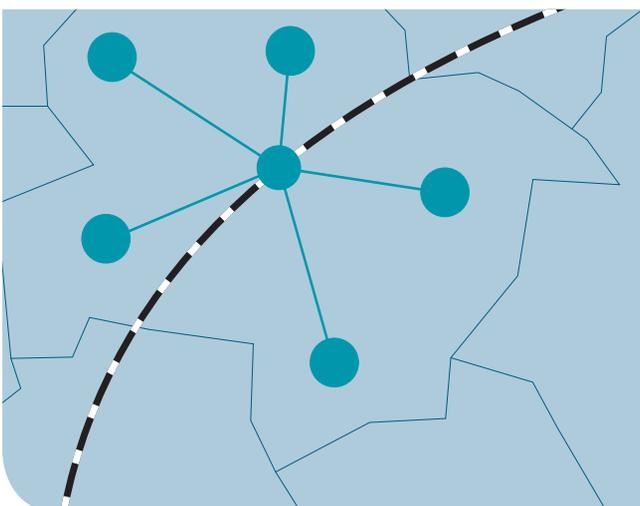
einen Nutzen hinsichtlich der Zukunftsfähigkeit, des Images und einer innovativen Verkehrsentwicklung für eine Kommune oder eine Region.

In diesem Sinne dienen Mobilstationen als „sichtbare Verknüpfungspunkte und Schnittstellen des Umweltverbundes mit systemischer Vernetzung mehrerer Verkehrsmittel in direkter räumlicher Verbindung“². Dabei ist aus der Bearbeitung und den Expertengesprächen heraus festzuhalten, dass es nicht „die Mobilstation“ gibt. Vielmehr kann sie je nach Lage in der Stadt oder auch im ländlichen Raum viele, sehr unterschiedliche Ausstattungsmerkmale aufweisen, da sich jeweils individuelle Anforderungen ergeben. Sinnvoll ist eine regionale Verknüpfung. Sie kann beispielsweise durch eine regionale Institution wie einen Planungsverband oder einen Verkehrsverbund, bei dem die regionalen Koordinierungsstellen Mobilitätsmanagement im „Zukunftsnetz Mobilität NRW“ angesiedelt sind, koordiniert werden.

1 unter kommunal werden hier Gemeinden, Städte sowie Kreise verstanden.

2 vgl. Netzwerk Verkehrssicheres NRW 2014.

Abb. 1: Raumkategorie ländlicher Raum (links) und städtischer Raum (rechts)





Mobilstationen sind nicht nur als Beitrag zu einem umweltfreundlicheren Stadt- und ggf. auch Regionalverkehr zu verstehen. Gerade auch im Hinblick auf den demografischen Wandel können sie einen Beitrag zu einer Verbesserung der Erreichbarkeiten, insbesondere für Personen ohne permanente Pkw-Verfügbarkeit und der Herstellung und Sicherung kostengünstiger und flexibler Mobilität in urbanen Räumen, aber auch im ländlichen Raum, leisten.

So ergeben sich zwischen den beiden Raumkategorien unterschiedliche Verkehrsfunktionen der Mobilstationen. Während Mobilstationen im städtischen Raum vor allem eine Funktion im Binnenverkehr der Stadt aufweisen, sind im ländlichen Raum vor allem interkommunale Verkehre ins Oberzentrum oder in andere Städte/Gemeinden im ländlichen Raum von Bedeutung.

Daraus resultieren unterschiedliche Anforderungen an die Ausstattungsmerkmale, also an den Aufbau und die Bestandteile. Daher sollen zunächst grobe Raumtypen differenziert werden, in denen Mobilstationen sinnvollerweise aufgebaut werden können und anhand derer im Weiteren die Aufgaben von Mobilstationen sowie deren Aufbau und Bestandteile differenziert exemplifiziert werden können. Hierbei ist die bereits getroffene Unter-

scheidung von städtischem und ländlichem Raum gegeben. Diese können dann in Standorte weiter differenziert werden, in Verkehrsknoten, Quartier und Gewerbegebiet im städtischen Raum sowie Gewerbegebiet und Verkehrsknoten im ländlichen Raum.

Die Erarbeitung dieses Handbuchs erfolgte auf Grundlage dreier methodischer Bausteine:

- Recherche von Praxisbeispielen,
- Durchführung eines ideengenerierenden Expertenworkshops mit 17 Teilnehmerinnen und Teilnehmern aus Wissenschaft sowie Kommunal- und Planungspraxis³,
- Durchführung einer landesweiten Online-Befragung von ÖPNV-Aufgabenträgern, Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbänden.

Anhand dieses breiten, methodischen Spektrums konnte ein umfassendes Bild gewonnen werden, zum einen, wie Mobilstationen im Idealfall aufgebaut und betrieben werden sollten, und zum anderen, wie in den bestehenden Praxisbeispielen in der Realität vorgegangen wird. Die Ergebnisse wurden synoptisch zusammengeführt und in diesem Handbuch zu einem praxisrelevanten Handlungsleitfaden entwickelt.

³ Zusätzlich wurde Herr Brückner (Switchh/Hamburger Hochbahn), der als Schlüsselakteur der Planungspraxis nicht am Expertenworkshop teilnehmen konnte, in einem telefonischen Expertengespräch befragt.

2. Anlass

Die derzeitigen Trends hinsichtlich der Veränderung des Mobilitätsverhaltens sowie der Mobilitätsangebote sind vielfältig. Fahrradverleihsysteme ergänzen seit einigen Jahren in immer mehr Städten und mit stetig steigenden Nutzungszahlen das Mobilitätsangebot. Ebenso verfügen zahlreiche Kommunen über Carsharing-Angebote. Auch stehen Carsharing-Fahrzeuge in flexibleren Systemen (free floating) immer individueller und kurzfristiger zur Verfügung. Die starke Verbreitung von Smartphones und weiterer Informations- und Kommunikationstechnologien (IuK-Technologien) vereinfacht die Nutzung und das Abrufen von Echtzeitinformationen und schafft so neue Möglichkeiten und Alternativen der Mobilität, insbesondere hinsichtlich der Vernetzung unterschiedlicher Verkehrsmittel. In einer aktuellen Studie zum Umweltbewusstsein in Deutschland gaben 45 % der Befragten an, dass die Umgestaltung von Städten und Gemeinden dahingehend, dass der Einzelne weniger auf ein Auto angewiesen ist, sondern Wege zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln erledigen kann, zu einer Steigerung der Lebensqualität beitragen kann⁴. Das zeigt, dass für eine innovative Verknüpfung von Verkehrsangeboten allgemein ein großes Nachfragepotenzial vorhanden ist.

Geänderte Verhaltensmuster bei der Verkehrsmittelwahl

Ebenso ist eine Diversifizierung der Bedürfnisse von Nutzerinnen und Nutzern zu beobachten. Pkw-Besitzer nutzen verstärkt auch andere Verkehrsmittel. Hinzu kommt eine steigende „Sharing Economy“: „Nutzen statt besitzen“ ist das Motto insbesondere bei einer zunehmenden Zahl an jungen Menschen. Auch das Fahrrad erfährt eine Renaissance und wird überdies um neue Möglichkeiten wie die der E-Bikes ergänzt. „Die ‚Neuen Mobilitätsformen‘ sind also sowohl Ergebnis als auch Ursache veränderter Verhaltensmuster der Verkehrsteilnehmer“⁵.

Dazu tragen auch politische Rahmenbedingungen, sich verändernde Kostenstrukturen sowie ein gesellschaftlicher Wertewandel bei. Darüber hinaus sorgen auch der demografische Wandel sowie Veränderungen beim Fahrzeug- und Führerscheinbesitz zu weiteren Neuerungen bei der Mobilität.

Unterschiede im Pkw-Besitz zeigen sich in verschiedenen Raumtypen. Der vollständige Verzicht auf den Pkw ist derzeit mit rund einem Drittel aller Haushalte in Metropolen und knapp einem Viertel aller Haushalte in Großstädten besonders ausgeprägt⁶. Jedoch besteht in Kleinstädten und kleineren Gemeinden ein überdurchschnittlich hoher Anteil an Haushalten, die mindestens zwei Autos besitzen (vgl. Abb. 2). Ein Grund für diese Unterschiede liegt in der starken Korrelation zwischen den Raumtypen und den Verkehrsangeboten, die eine Alternative zum eigenen Pkw darstellen. Somit ist der eigene Pkw insbesondere im ländlichen Raum zur Sicherstellung der eigenen Mobilität, wie etwa um den eigenen Arbeitsplatz zu erreichen, unerlässlich. In Großstädten hingegen gibt es häufig ein deutlich besser ausgebautes öffentliches Verkehrsangebot und zudem sind auch die neuen Mobilitätsangebote wie Carsharing oder Fahrradverleihsysteme vorwiegend in größeren Städten verbreitet.

Die Auswirkungen des demografischen Wandels schlagen sich in Bevölkerungszahl und Altersaufbau der Bevölkerung nieder. Dies hat wiederum Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten, da sich die drei „mobilen“ Lebensphasen von Ausbildung, Erwerbstätigkeit und Ruhestand jeweils durch spezifische Mobilitätsmuster kennzeichnen⁷. So werden ältere Menschen in den kommenden Jahren

⁴ BMUB 2015, S. 35.

⁵ Vgl. BBSR 2014, S. 9.

⁶ Gemäß der Stadt- und Gemeindetypen WIM 2006 des BBR. Dabei basiert die Definition von „Metropolen“ auf den in den Leitbildern der Raumentwicklung dargestellten 19 Metropolkernen der elf europäischen Metropolräume in Deutschland. Es handelt sich hierbei um Städte mit mindestens 500.000 Einwohnern, sowie Hannover, Mannheim, Bonn, Mainz, Wiesbaden, Nürnberg, Leipzig und Dresden. Großstädte sind kreisfreie Städte mit mindestens 100.000 Einwohnern sowie weitere Landeshauptstädte.

⁷ Vgl. BMVBS 2012, S. 8.

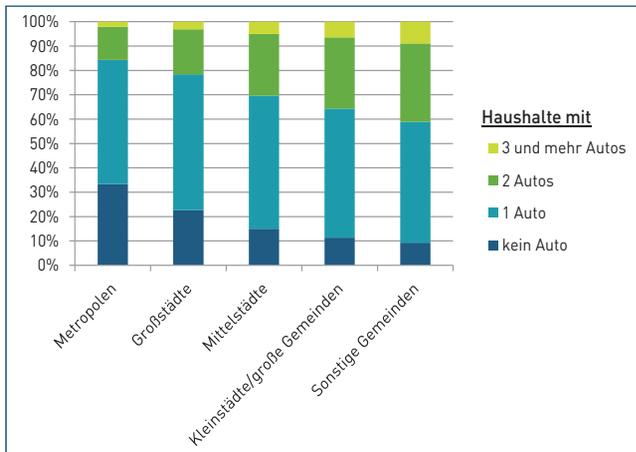


Abb. 2: Pkw-Besitz je Haushalt, differenziert nach BBSR-Stadt- und Gemeindetypen

zunehmend mobil bleiben. Doch Wegezwecke (mehr Wege für Einkauf, Erledigungen, Freizeit) und Aktivitätszeiten ändern sich und damit auch die Mobilitätsbedürfnisse. Dies stärkt die Nachfrage nach neuen Formen der Mobilität. Der erhöhte Anteil älterer Menschen hat somit vor allem zwei Effekte auf die Mobilität:

- Es werden weniger und kürzere Wege zurückgelegt und
- der Zweck der Wege verschiebt sich vermehrt von Arbeits- und Schulwegen zu mehr Einkaufs-, Versorgungs- und Freizeitwegen.

Doch nicht nur das Älterwerden der Gesellschaft führt zu Veränderungen im Mobilitätsverhalten. Auch bei jüngeren Menschen sind in den vergangenen Jahren veränderte Verhaltensmuster in der Mobilität erkennbar geworden. Hierbei ist vor allem die Verringerung des Pkw-Besitzes zu nennen. So ist der Pkw-Besitz der 18- bis 29-Jährigen in Deutschland zwischen den Jahren 2000 und 2010 um

43 % zurückgegangen⁸. Trotzdem wird der Erwerb des Führerscheins weiterhin angestrebt und erleichtert damit die Nutzung von Carsharing-Angeboten und weiterer neuer Mobilitätsformen. Dies zeigt sich auch in der Entwicklung des Modal Splits, also in der Verkehrsmittelwahl. Hier ist in den Jahren 1998 bis 2008 insgesamt, aber besonders stark in der Altersgruppe der 18- bis 24-Jährigen, eine Zunahme des ÖPNV- und Radanteils zu Lasten des MIV-Anteils zu verzeichnen.

Multimodale und intermodale Verkehrsmittel-nutzung steigt

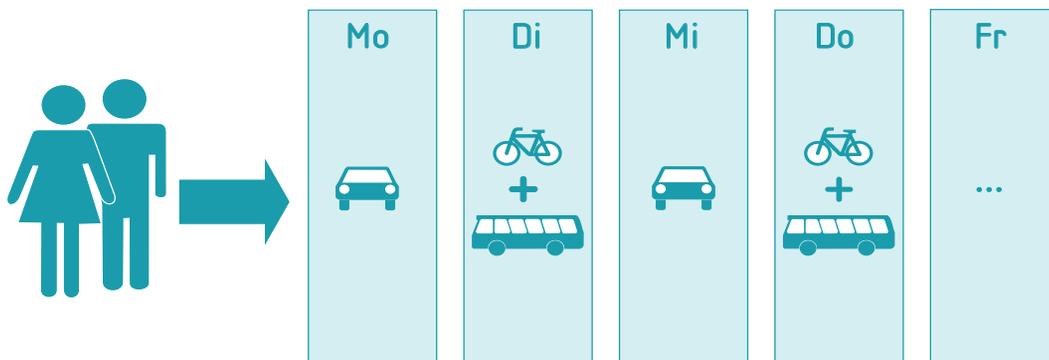
Zudem zeigt sich, dass in diesem Zeitraum auch die Fixierung auf ein Verkehrsmittel abgenommen hat und somit im Zeitverlauf häufiger verschiedene Verkehrsmittel genutzt werden. Je nach Altersklassen profitieren hiervon der Radverkehr und der ÖPNV⁹. Es handelt sich hierbei um ein multimodales Verkehrsverhalten, also um die grundsätzliche Nutzung verschiedener Verkehrsmittel innerhalb eines bestimmten Zeitraums (Woche, Monat).

Potenzial für ein multimodales Verkehrsverhalten besteht vor allem bei Haushalten, die weniger Pkw besitzen als fahrberechtigte Haushaltsmitglieder. Hier ist anzunehmen, dass nicht alle Haushaltsmitglieder ständig einen Pkw zur Verfügung haben und somit auch andere Verkehrsmittel nutzen, um ihre täglichen Aktivitäten wahrzunehmen. Abb. 4 zeigt, dass mit zunehmender Haushaltsgröße der Anteil der Haushalte zunimmt, die weniger Pkw besitzen als volljährige Haushaltsmitglieder. Zudem wirkt ein höherer Bildungsabschluss und eine intensive Nutzung von IuK-Technologien unterstüt-

8 Vgl. BBSR 2014, S. 10.

9 Vgl. KIT 2011, S. 57 ff.

Abb. 3: Multimodales Verkehrsverhalten



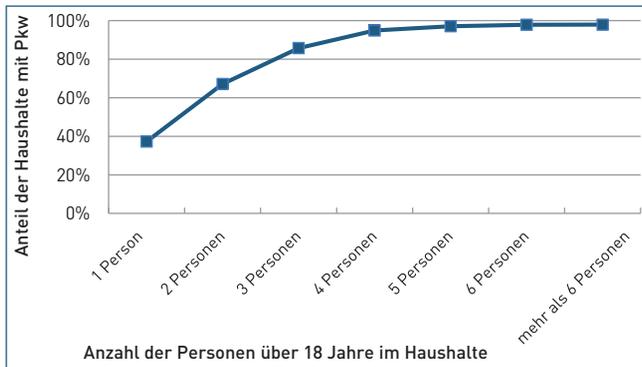


Abb. 4: Anteil der Haushalte ohne vollständigen Pkw-Besitz für alle Haushaltsmitglieder

zend auf ein multimodales Verkehrsverhalten¹⁰.

Sowohl gesellschaftliche und politische als auch technologische Entwicklungen lassen darauf schließen, dass sich der Trend zu multimodalem Verhalten verstärken wird und somit auch eine verstärkte Nachfrage nach multimodalen Angeboten entstehen wird.

Eine besondere Form der Multimodalität ist das intermodale Verkehrsverhalten. Hierbei werden unterschiedliche

Verkehrsmittel auf einem Weg genutzt, um die Vorteile des jeweiligen Verkehrsmittels miteinander kombinieren zu können¹¹. So wird beispielsweise das Fahrrad für den Weg zur nächsten Haltestelle des schienengebundenen ÖPNV genutzt und von dort aus der Weg mit der Stadtbahn fortgesetzt (vgl. Abb. 5). Der ÖPNV bildet bei der Kombination verschiedener Verkehrsmittel auf einem Weg zumeist das Rückgrat der täglichen Mobilität und wird hierbei durch individuelle Verkehrsangebote wie

¹⁰ Vgl. ebd., S. 13.

¹¹ Vgl. INVERMO 2005, S. 31.

dem eigenen Pkw, dem eigenen Fahrrad oder Leihangeboten ergänzt. Insgesamt werden jedoch bisher nur sehr wenige Wege intermodal zurückgelegt. Aus einer Analyse des SrV-Städtepegels¹² 2003 geht hervor, dass insgesamt nur 0,5 % aller Wege intermodal zurückgelegt werden. Den größten Anteil daran hat die Kombination aus ÖPNV und Radverkehr¹³.

Klimaschutz und Mobilität

Auch in Hinblick auf die Klimaschutzziele sind diese Trends wichtig. In Deutschland entfallen jährlich ca. 20 % der jährlichen CO₂-Emissionen auf den Verkehr¹⁴. Der Verkehr bzw. die Mobilität stellt damit ein wichtiges Handlungsfeld zur Reduktion der Treibhausgase dar. Zur Erreichung der im Klimaschutzgesetz des Landes Nordrhein-Westfalen verankerten Klimaschutzziele und auch der Klimaschutzziele auf Bundesebene ist ein Verzicht auf eine – zumindest zeitweilige – Nutzung von privaten Pkw unerlässlich. Klimaschutz besitzt sowohl auf Landesebene als auch auf kommunaler Ebene eine hohe Priorität; Klimaschutz und Mobilität sind in den Kommunen, trotz teilweise unterschiedlicher Zuständigkeiten, nur gemeinsam zu erreichen. Hierzu können neue Formen der Mobilität einen Beitrag leisten, weshalb die Einrichtung von Mobilstationen als mögliche Maßnahme des aktuell im Landeskabinett verabschiedeten Klimaschutzplans NRW verankert ist¹⁵.

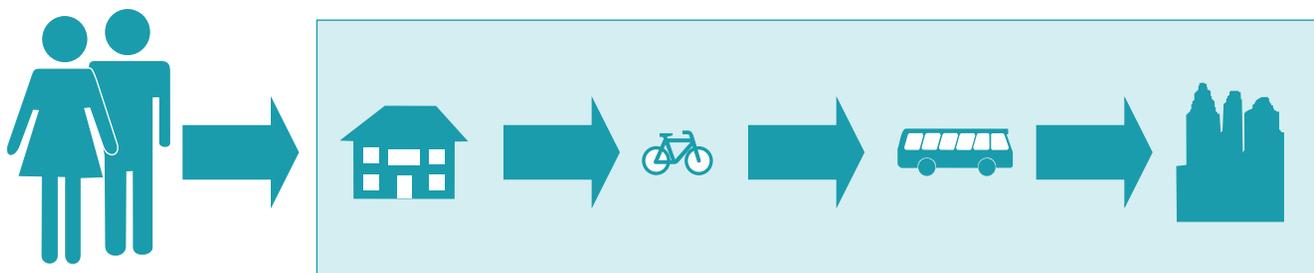
¹² 1972 wurde das System repräsentativer Verkehrsverhaltensbefragung (SrV) begründet. Es wird in den Jahren 2013 – 2015 als Mobilität in Städten bereits zum zehnten Mal fortgeschrieben.

¹³ Vgl. TU Dresden 2010, S. 29.

¹⁴ Vgl. UBA 2014.

¹⁵ Vgl. Klimaschutzplan NRW, S. 111.

Abb. 5: Intermodales Verkehrsverhalten





Potenziale bei Information, Kommunikation und Organisationsstrukturen

Von besonderer Bedeutung für die Nutzerinnen und Nutzer intermodaler Angebote ist die Bereitstellung notwendiger Informationen. Hierunter gehören neben Auskünften zur generellen Verfügbarkeit der Angebote vor allem Echtzeitinformationen, die es flexibel ermöglichen, intermodale Angebote zu nutzen. Die Entwicklungen der letzten Jahre in Bezug auf neue Informations- und Kommunikationstechnologien erleichtern die Nutzung und das Abrufen von Echtzeitinformationen vor und während der Reise bzw. eines Weges und schaffen so neue Möglichkeiten und Alternativen der Mobilität, insbesondere hinsichtlich der Vernetzung unterschiedlicher Verkehrsmittel und -angebote. Bei dieser Vernetzung kommen allerdings je nach Vernetzungsgrad und Organisationsform unterschiedliche anbieterseitige und nutzerseitige Barrieren zum Tragen. Auf Anbieterseite sind dies einerseits Hindernisse durch Haftungsrisiken für Leistungen anderer Anbieter, Abrechnungsmodalitäten auf administrativer Ebene sowie unzureichende Integrationsmöglichkeiten in bestehende Auskunftssysteme durch verkehrsmittelspezifisch oder gar nicht standardisierte Schnittstellen. Nutzerseitig hingegen ergeben sich Barrieren durch Informationsdefizite, Mobilitätsroutinen und dem Image des Anbieters. Insgesamt ist für die Vernetzung unterschiedlicher Verkehrsmittel zu beachten, dass Nutzerinnen und Nutzer Mobilitätsangebote häufig nicht nach ausschließlich messbaren Kriterien auswählen, sondern vor allem auch subjektive Einflüsse wie Erfahrungen mit den Anbietern und Bequemlichkeit zur Entscheidung für ein Verkehrsmittel bzw. eine Verkehrsmittelkombination führen¹⁶. Hier setzen Mobilstationen an, bei denen durch eine einheitliche Organisation der Angebote durch einen federführenden Akteur, z.B. die Stadt und ein kommunales Verkehrsgut, diese Hemmnisse abgebaut werden können. Zudem sind Städte und kommunale Verkehrsunternehmen häufig Organisationen, zu denen von der Nutzerseite bereits vorher ein hohes Vertrauen besteht.

Darüber hinaus verhindern insbesondere organisatorische Gründe eine engere Vernetzung von verschiedenen Verkehrsangeboten. Hierzu gehören u.a. die fehlende Regelung von Zuständigkeiten und fehlende Kooperationen. Stattdessen existieren in vielen Kommunen

unterschiedliche Verkehrsangebote nebeneinander, die von unterschiedlichen Dienstleistern betrieben werden und an unterschiedlichen Standorten positioniert sind. Eine Vernetzung der Angebote untereinander bleibt hierbei jedoch aus. Dadurch wird eine flexible Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel erschwert, da eine umfangreiche Informationsbasis für die Nutzerin bzw. den Nutzer erforderlich ist, die nicht aus einer Hand bezogen werden kann. Stattdessen müssen sich Reisende im Vorfeld informieren, welche Angebote von wem betrieben werden, wie diese vertrieben werden und welche Konditionen für die Nutzung gelten. Auch an dieser Problematik setzen die Mobilstationen an, die in der Regel verschiedene Verkehrsangebote unter einer Dachmarke vereinen.

Kommunales und regionales Mobilitätsmanagement als Erfolgsfaktor

Deutlich wird, dass es eine zunehmende Tendenz zu inter- und multimodalem Verkehrsverhalten gibt. Während es einerseits bereits eine Vielzahl unterschiedlicher Mobilitätsangebote gibt, die inter- und multimodales Verkehrsverhalten fördern, existieren andererseits organisatorische Hemmnisse, die einer physischen und kommunikativen Vernetzung der Verkehrsmittel entgegenstehen. Hier ist besonders die Vielzahl der beteiligten und zu beteiligenden Akteure aufzuführen, die miteinander in einen Dialog gebracht werden müssen, um Hemmnisse und Risiken sowohl für einzelne umsetzungsrelevante Akteure, z.B. Betreiber, als auch für die Nutzerinnen und Nutzer abzubauen. Aus diesem Grund gewinnt die Vernetzung von Akteuren eine zunehmend hohe Bedeutung, um Win-Win-Situationen für alle Beteiligten zu schaffen und die Potenziale von Mobilstationen besser auszu-schöpfen. Durch ein kommunales Mobilitätsmanagement können die verkehrspolitischen Zielsetzungen, Zuständigkeiten und Handlungserfordernisse sowie kommunalpolitische Handlungsfelder wie Stadtentwicklung, Verkehrsentwicklung, Klimaschutz, Wirtschaftsförderung oder auch Standortmarketing gebündelt werden und in kommunalen oder regionalen Verkehrsentwicklungs- oder Mobilitätsplänen (Sustainable Urban Mobility Plans) verankert werden. Mobilstationen stellen dabei ein ganz wesentliches Infrastrukturelement dar und sind ein sichtbares Element einer umweltfreundlichen kommunalen oder regionalen Mobilitäts- und Stadtentwicklungspolitik.

3. Mobilstationen als Beitrag zur multi-modalen Verkehrsentwicklung

Politische, gesellschaftliche und technologische Entwicklungen führen vermehrt zu einem multimodalen Verkehrsverhalten in Deutschland. Um dieser Entwicklung Rechnung zu tragen sowie diesen Trend und das multimodale Denken weiter zu stärken und zu unterstützen, sind Verknüpfungspunkte und Schnittstellen des Umweltverbunds und im erweiterten Sinne Mobilstationen sinnvoll. Ziel dabei ist es, jedes Verkehrsmittel mit seinen jeweiligen Stärken gezielt in Szene zu setzen und dabei zum Schutz von Umwelt und Klima eine möglichst nachhaltige Mobilität zu ermöglichen.

3.1 Aufgaben	8
3.2 Nutzen	10



3.1 Aufgaben

Die Aufgaben, die eine Mobilstation wahrnimmt, hängen von ihrer Lage im Raum ab. So nehmen Mobilstationen vorrangig die Aufgabe eines intermodalen oder multimodalen Verknüpfungspunktes wahr. Dabei bildet der ÖPNV das Rückgrat des Mobilitätsangebotes an Mobilstationen. Je nach konkretem Standorttyp (Innenstadt Quartier, Hauptbahnhof einer Großstadt, Bahnhof einer Kleinstadt, Gewerbegebiet etc.) können auch weitere Aufgaben, wie die Beschleunigung der Reisezeit, die Substitution von Wegen mit eigenem Pkw, die Reduzierung von Dienstwagen oder die Verbesserung der Erreichbarkeit, angestrebt bzw. erreicht werden. Gerade im ländlichen Raum leisten Mobilstationen einen Beitrag zur Sicherung und Verbesserung der Erreichbarkeit verschiedener Ziele. Durch ein Mobilitätsangebot, das den ÖPNV rund um die Uhr ergänzt (z.B. Carsharing), kann durch Mobilstationen auch im ländlichen Raum eine lückenlose Versorgung mit Mobilität, auch ohne eigenes Auto, sichergestellt werden.

Für Mobilstationen wurden im Rahmen des Projekts vier wesentliche Grundaufgaben identifiziert:

- Verknüpfung von Verkehrsangeboten
- Kommunikation und Marketing
- Information / Service
- Treffpunkt / Aufenthaltsbereiche

Hierbei bildet die Verknüpfung von Verkehrsangeboten jeweils die Basis der Mobilstation, die durch die weiteren Funktionen bzw. Aufgaben als Mehrwert gegenüber einem intermodalen Verknüpfungspunkt ergänzt wird.

Über diese Grundaufgaben hinaus können Mobilstationen auch strategische und verkehrspolitische Aufgaben wahrnehmen. So kann eine Mobilstation etwa einen innovativen Ansatz der ÖPNV-Förderung widerspiegeln, aber auch als Modellstandort für E-Mobilität etabliert werden. Auch wird, soweit Angebote wie Carsharing und Fahrradverleihsysteme integriert sind, die Sharing-Economy gefördert.

Allerdings sind nicht an jedem Standort alle Aufgaben von gleichermaßen hoher Bedeutung. Hieraus ergibt sich, dass Mobilstationen je nach räumlicher Lage, etwa im ländlichen oder städtischen Raum sowie an Verkehrsknotenpunkten oder im Quartier, unterschiedliche Aufgaben erfüllen und sich daraus unterschiedliche Anforderungen für die Ausstattung einer konkreten Station ergeben.

Verknüpfung von Verkehrsangeboten

Die Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsangebote ist die Kernaufgabe einer Mobilstation. Jedoch müssen nicht in allen Raumtypen und nicht an allen Standorten sämtliche mögliche Verkehrsmittel eingebunden werden. Vielmehr können hierbei Abstufungen vorgenommen werden (vgl. Kap. 4.1, 4.3).

Grundsätzlich wird in der Verknüpfung der Verkehrsmittel zunächst nur eine räumliche Konzentration verschiedener Verkehrsmittel gesehen, die durch eine hervorhebende Gestaltung ersichtlich wird.

Abb. 6: Grundaufgaben von Mobilstationen



Kommunikation und Marketing

Die Aufgaben einer Mobilstation gehen jedoch über die bloße Verknüpfung verschiedener Verkehrsangebote hinaus. So gehört es auch zum Aufgabenspektrum, ein ganzheitliches Angebot von Mobilitätsdienstleistungen einheitlich zu kommunizieren und zu bewerben. Hierbei kommt einer einheitlichen Marke eine besondere Relevanz zu, die einen hohen Wiedererkennungswert der Mobilstationen gewährleistet sowie Aufmerksamkeit für das neue Mobilitätsangebot schafft. Für die Nutzerin bzw. den Nutzer wird hiermit der Vorteil erreicht, dass eine Verbindung zwischen der Marke und dem Angebot hergestellt wird und somit insbesondere in einem gesamtstädtischen oder regionalen Netz für alle Nutzenden intuitiv verständlich ist, welche Angebote an Stationen, die mit der Marke gekennzeichnet sind, vorzufinden sind. Eine einheitliche Marke schafft zudem eine Grundlage für ein Marketingkonzept, das auf die Förderung von Inter- und Multimodalität gerichtet ist. Durch die Kombination von gezieltem Marketing von Inter- und Multimodalität, der räumlichen Verknüpfung von Verkehrsangeboten sowie dem Aufbau einer Informationsplattform unter der Marke können Multiplikatoreffekte zugunsten einer umwelt- und klimagerechten sowie technisch innovativen Verkehrsabwicklung einer Stadt bzw. einer zukunftsorientierten Ausrichtung von Verkehrsunternehmen erzielt werden.

Information / Service

Eine weitere Grundaufgabe von Mobilstationen ist das Sicherstellen von Information und eines Serviceangebotes, um Barrieren in der Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel abzubauen. Hierbei sind neben Angeboten vor Ort auch Informationsplattformen im Internet und als Smartphone-Applikation von Relevanz. Damit wird neben der räumlichen Verknüpfung auch eine virtuelle Verknüpfung der Verkehrsangebote geschaffen und der zunehmenden Verbreitung und Beliebtheit von digitalen Auskunftsmitteln Rechnung getragen.

Treffpunkt / Aufenthaltsbereiche

Der öffentliche Raum stellt ein identitätsstiftendes Merkmal einer Stadt dar. Er ist Treffpunkt, Raum für Begegnung, für Kommunikation, des Austausches und der Interaktion. Immer mehr Kommunen verfolgen daher das Ziel einer gerechteren Verteilung des öffentlichen Raums, denn der ruhende und fließende motorisierte

Individualverkehr nimmt einen großen Teil der Flächen des öffentlichen Raums in Anspruch. Dies mindert jedoch die Aufenthaltsqualität. Menschen benötigen Treffpunkte, vor allem im öffentlichen Raum. Um dies zu erreichen, versuchen immer mehr Kommunen, die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zu erhöhen. Hierzu kann eine Mobilstation durch eine entsprechende Gestaltung einen Beitrag leisten und als Treffpunkt und Aufenthaltsfläche fungieren.

Wird eine Mobilstation entsprechend attraktiv gestaltet, kann sie auch der Aufwertung der Umgebung und umgebender Quartiere dienen. Dabei kann der Aufbau von Mobilstationen eine Initialzündung zur Umgestaltung und Aufwertung von Plätzen und Straßenräumen darstellen. Hiermit kann und sollte eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität einhergehen, die eng mit der Aufwertung der Umgebung verknüpft ist. Durch die Integration von Zusatzangeboten wie einem Kiosk, einer Bäckerei oder einer Gastronomie kann die Mobilstation Aufenthalts- und Versorgungsfunktionen für ein Quartier übernehmen. Dadurch kann eine Mobilstation in geeigneten Gebieten auch in Maßnahmenprogramme der Städtebauförderung, wie etwa Soziale Stadt oder Stadtumbau, eingebunden werden, sofern die Anforderungen an die Aufwertung des Quartieres hinreichend erfüllt werden.

Eine attraktive Gestaltung der Mobilstation mit entsprechend positiven Effekten auf die unmittelbare Umgebung kann damit auch einen Beitrag zur Förderung der Nahmobilität leisten.

3.2 Nutzen

Multimodale Mobilität ist ein Zeichen für eine offene und moderne Stadt und trägt damit entscheidend zur Entwicklung der „Smart-City“ bei. Mobilstationen stellen dabei ein wesentliches Infrastrukturelement und sichtbares Element einer umweltfreundlichen Mobilität dar.

Vor allem im städtischen Raum entstehen Entlastungseffekte im fließenden wie im ruhenden Kfz-Verkehr. So nutzen beispielsweise Carsharing-Nutzerinnen und -Nutzer weniger oft das Auto, was eine Verlagerung von Kfz-Nutzung hin zum Umweltverbund zur Folge hat. Dies führt zu einer Entlastung im fließenden und ruhenden Verkehr und dient daher ebenso dem Klima- und weiteren Umweltschutz (Reduzierung von Luftverschmutzung und Lärmemissionen).

Neue Qualitäten in Quartieren gewinnen

Sowohl im ländlichen als auch im städtischen Raum ist in vielen Quartieren ein hoher Parkdruck zu verzeichnen. Das ist mitunter darauf zurückzuführen, dass gerade in ländlichen Räumen ein Trend zu immer mehr Pkw pro Haushalt zu verzeichnen ist, während in städtischen Räumen insgesamt die Knappheit an verfügbaren Flächen für den ruhenden Verkehr als Grund hierfür anzuführen ist.

Mobilstationen können einen erheblichen Beitrag leisten, um den hohen Parkdruck abzubauen. Beim Carsharing nutzen beispielsweise statistisch etwa 35 Nutzerinnen und Nutzer ein Fahrzeug; so werden durchschnittlich etwa vier bis acht Privat-Pkw je Carsharing-Auto ersetzt. Dies entspricht mindestens einer Fläche von 40 bis 80 m².

Hier ist also eine Entlastung des ruhenden Verkehrs gegeben¹⁷.

Die Entlastungseffekte durch Fahrräder bzw. Pedelecs sind dabei als noch deutlich höher einzuschätzen, wodurch weitere positive Effekte zur Aufwertung von Quartieren erzielt werden können. Über eine Stärkung der Nahmobilität sowie Erhöhung der Aufenthaltsqualität kann dabei auch eine Stärkung der lokalen Ökonomie erfolgen.

Attraktive Zentren und Innenstädte

Nicht nur im ruhenden Verkehr können Mobilstationen einen Beitrag zu einer attraktiveren Stadt leisten. Werden Mobilstationen am Stadtrand eingerichtet, über einfache P+R-Stellplätze hinausgehend mit entsprechenden Informationstechnologien und weiteren Zusatznutzen versehen (vgl. Kap 4.1), werden damit attraktive Umsteigemöglichkeiten auf schienengebundene oder privilegierte straßengebundene, öffentliche Verkehrsmittel geschaffen. Hiermit kann die Innenstadt schnell und komfortabel erreicht werden und damit ein Anreiz gegeben werden, nicht mehr mit dem Auto in die verkehrlich überlasteten Innenstädte einzufahren. Damit wird nicht nur der Stress der Nutzenden minimiert, sondern auch die Innenstadt leiser, sicherer und damit insgesamt attraktiver. Auf regionaler Ebene können diese Entlastungswirkungen auch durch ein abgestuftes System von Mobilstationen an S-Bahn-, Stadtbahn- oder Schnellbuslinien verstärkt werden.

17

Vgl. Netzwerk Verkehrssicheres NRW 2014, S. 1 f.

Abb. 7: Einsparpotenziale und Flächengewinne durch Carsharing



Volkswirtschaftlicher Nutzen durch Steigerung der Verkehrssicherheit

Daneben gibt es auch volkswirtschaftliche und gesundheitliche Gründe für multimodales Mobilitätsverhalten. Die Stadt Kopenhagen stellte fest, dass sie bei Verlagerung einer Strecke von einem Auto, von jedem geradelten Kilometer ca. 0,30 € profitiert¹⁸. Das Center for Research in Environmental Epidemiology stellte 2011 fest, dass die Einführung des Leihradsystems in Barcelona jährlich rund zwölf Menschenleben rettet¹⁹. Mobilstationen tragen dazu bei, vermehrt andere Verkehrsmittel als das Auto zu nutzen und somit auch dazu, dass sich Menschen mehr bewegen. So betreiben „Städte [...], die ihre Bewohner in Bewegung setzen, [...] ganz nebenbei die billigste Gesundheitspolitik“²⁰.

Sicherung einer sozialverträglichen Mobilität

Darüber hinaus sichern Mobilstationen eine weitgehende und umfassende Mobilität zu erschwinglichen Preisen, auch für Menschen, die sich kein eigenes Fahrzeug leisten können oder wollen. Denn die Carsharing-Nutzung in Kombination mit weiteren Verkehrsmitteln ergibt gegenüber einem Privat-Pkw ein deutliches Einsparpotenzial für die Nutzerin und den Nutzer. Durch Mobilstationen können Vorteile unterschiedlicher Verkehrsmittel sinnvoll miteinander kombiniert werden und durch eine einheitliche Vermarktung mit einer gemeinsamen Marke und einem einheitlichen Corporate Design als gesamtes Verkehrssystem eine Attraktivierung erfahren.

Im ländlichen Raum tragen Mobilstationen dazu bei, Mobilität für breite Bevölkerungsschichten zu erhalten, obwohl es hier derzeit problematisch ist, ein attraktives ÖPNV-Angebot zu finanzieren. Daher besitzen Haushalte im ländlichen Raum oft mindestens zwei oder mehr Pkw pro Haushalt, die auch in den Wohnquartieren zu einem Anstieg des Parkdrucks führen. Mobilstationen setzen an dieser Stelle an und bieten verschiedene Alternativen zur individuellen Mobilität mit dem eigenen Pkw an, auch ohne einen eigenen Pkw bzw. weitere für die Familienmitglieder anschaffen zu müssen.



Abb. 8: Entwicklung von Verkehrsunternehmen zu integrierten Mobilitätsdienstleistern

Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbünde als Mobilitätsverbund

Neben dem Nutzen für die Kommunen entstehen auch Vorteile für Verkehrsunternehmen. So kann eine Positionierung als Mobilitätsdienstleister mit dem ÖPNV als starkem Rückgrat, aber darüber hinaus mit weiteren Mobilitätsangeboten stattfinden. Dies kann sowohl mittels einer Integration von externen Mobilitätsdienstleistungen in das Repertoire des Angebotes eines Verkehrsunternehmens und Verkehrsverbundes geschehen, wie etwa durch die vergünstigte Nutzung von Carsharing oder Fahrradverleihsystemen für ÖPNV-Kunden, als auch über die Erweiterung der eigenen Produktpalette mittels Zusatzangeboten. Hierzu gibt es auch in Deutschland bereits Beispiele (z.B. MVG Mainz mit MVGmeinRad). Dies bietet – bei einer Integration in ABO-Tickets – dem Kunden den zusätzlichen Vorteil, auch in Randzeiten oder für Fahrten in schlecht erschlossene Gebiete eine Alternative nutzen zu können. Den Verkehrsunternehmen im ländlichen Raum bietet sich wiederum Gelegenheit als echte Alternative zum Pkw aufgestellt zu sein und auch als solche wahrgenommen zu werden. So betont der VDV in seinem Positionspapier aus dem Jahr 2013, dass erfolgreiche Konzepte in Zukunft über den klassischen ÖPNV hinausgehen müssten. „Dieser Schritt bedeutet die Entwicklung eines umfassenden ‚Mobilitätsverbundes‘ von Bussen und Bahnen, Carsharing, Taxen, Fahrradverleihsystemen und anderen Dienstleistungen sowie integrierter Kundenprodukte („Mobilpakete“)²¹. Eine Mobilstation dient diesem Ziel und ist darüber hinaus dazu geeignet, das Angebot räumlich wahrnehmbar zu machen.

18 COWI 2009, S. 6/11.

19 Center for Research in Environmental Epidemiology 2011, S. 3.

20 Gehl 2014.

21 VDV 2013, S. 3.

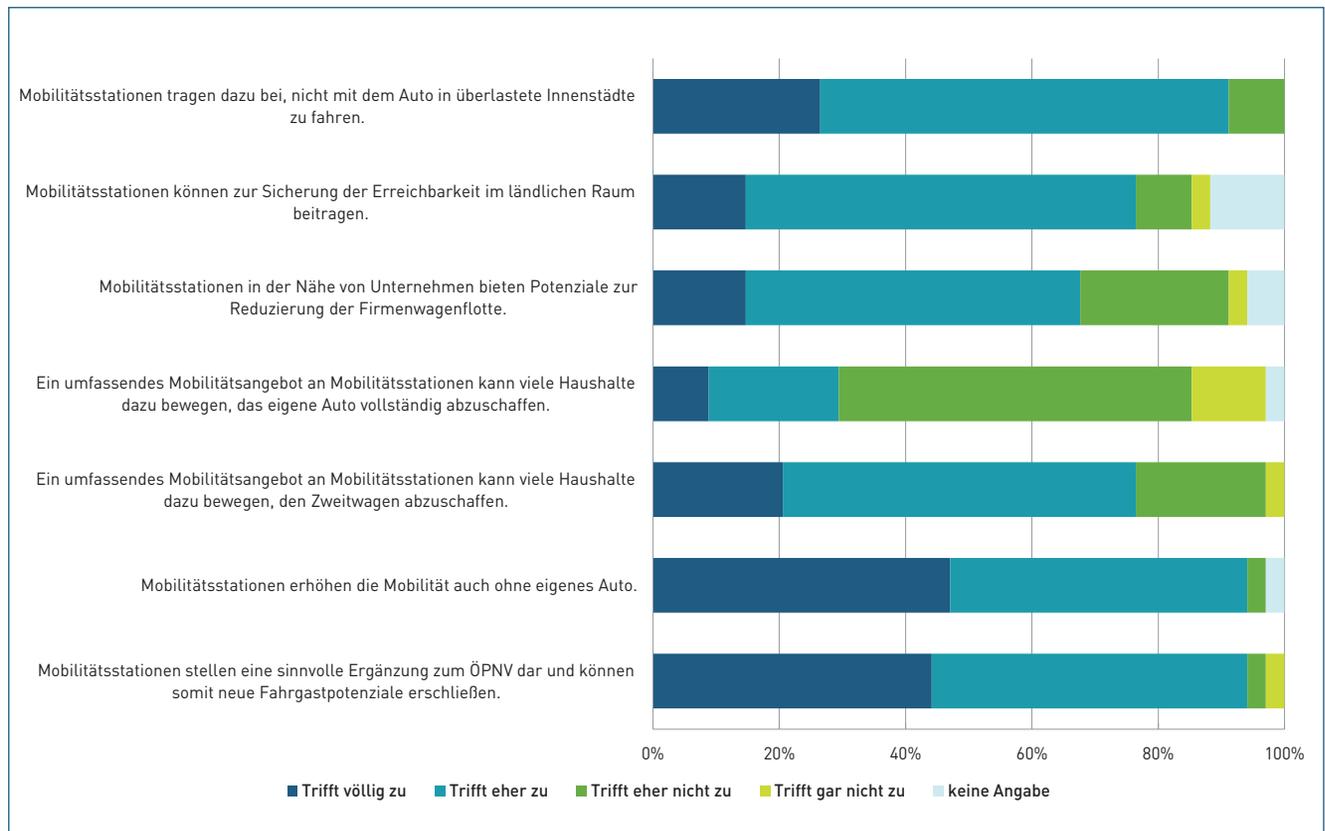


Durch die Integration aller Verkehrsangebote unter einer Dachmarke entsteht zudem ein einheitlich präsentiertes Angebot, das dem Kunden ein vertrautes Erscheinungsbild bietet. Hier können Unternehmen ihren lokalen oder regionalen Bekanntheitsgrad nutzen, damit die Bevölkerung Vertrauen in die neuen Verkehrsangebote gewinnt. So werden für einige Kunden Nutzungsbarrieren abgebaut, die unter Umständen entstehen, wenn sich neue und unbekannte Anbieter mit eigener Marke etablieren²².

Diese Argumente sind auch in der Online-Befragung von Aufgabenträgern, Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbänden bestätigt worden (vgl. Abb. 9). Die Befragung wurde im Rahmen der Erstellung des *Handbuchs Mobilstationen NRW* landesweit durchgeführt.

22 Vgl. KIT 2005, S.44.

Abb. 9: Einschätzung des Nutzens von Mobilstationen



4. Ausstattung und Gestaltung von Mobilstationen

Um Mobilstationen aufzubauen, muss entsprechend des räumlichen Kontextes sowie der definierten Standorte die Ausgestaltung der Stationen vorgenommen werden. Hierzu müssen zunächst Ausstattungsmerkmale definiert werden, die als Standards in einem hierarchisierten Modulsystem festgelegt werden können, sofern ein gesamtstädtisches oder regionales Netz an Mobilstationen aufgebaut werden soll. Zudem müssen Gestaltungsentwürfe erstellt werden, die neben verkehrlichen Funktionen der Mobilstation auch städtebauliche Aspekte wie die Integration ins Umfeld und die Aufenthaltsqualität an den Stationen berücksichtigen.

4.1 Ausstattungselemente	14
4.2 Gestaltungsmerkmale	22
4.3 Beispielhafte Ausstattungshierarchisierung	25

4.1 Ausstattungselemente

Aufgrund der Vielfalt der möglichen Verkehrsangebote und Ausstattungsmerkmale an einer Mobilstation können sowohl aus ökonomischen Gründen als auch aus Gründen der Flächenverfügbarkeit nicht an jeder Mobilstation alle Angebote zur Verfügung gestellt werden. Zudem ist, je nach konkreter Lage einer Station, kein hinreichendes Nutzerpotenzial für alle Angebote und Ausstattungsmerkmale gleichermaßen vorhanden. Aus diesem Grund muss anhand des konkreten Standortes einer Mobilstation abgewogen werden, welche Verkehrsangebote und Ausstattungsmerkmale in die konkrete Station sinnvoll integriert werden können und sollen.

Wird der Aufbau eines städtischen oder regionalen Netzes von Mobilstationen angestrebt, wird empfohlen, als Bestandteil der konzeptionellen Planung, ein hierarchisiertes Modulsystem zu entwickeln.

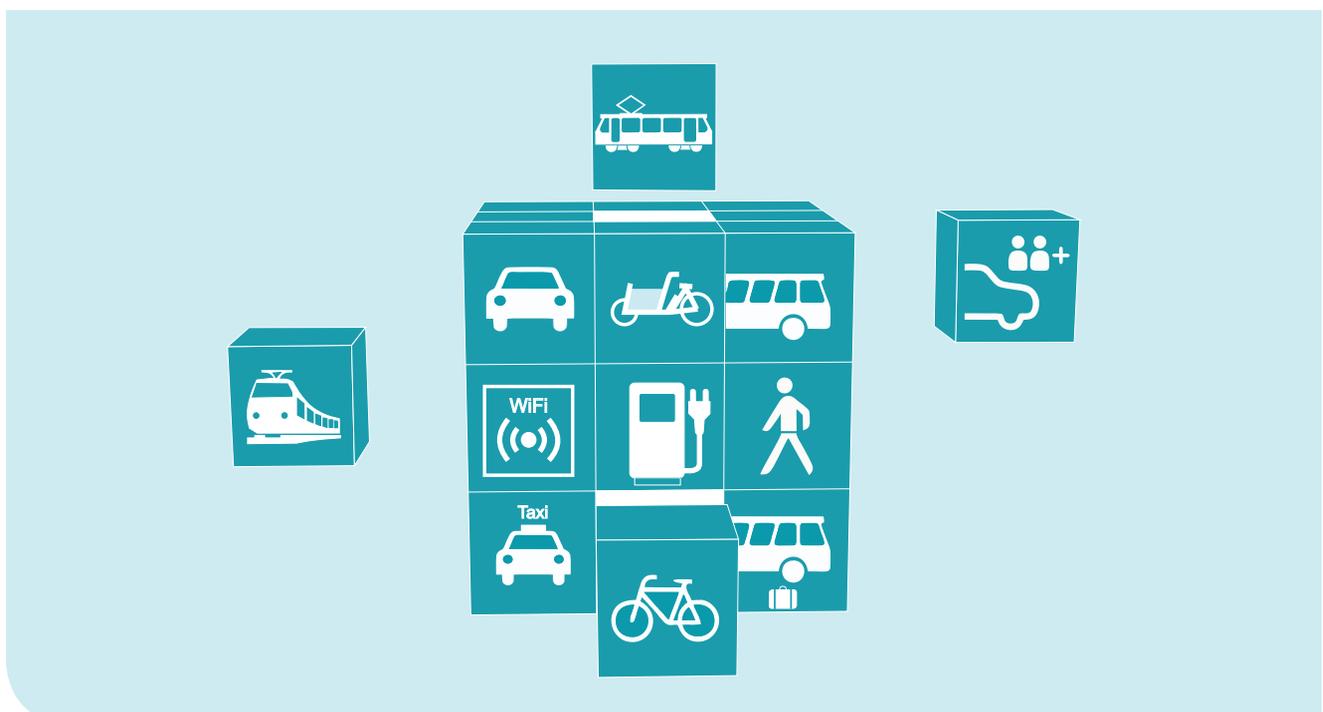
Hiermit kann gewährleistet werden, dass die Nutzerin und den Nutzer nicht an jeder Mobilstation ein vollständig unterschiedliches Angebot erwartet, sondern an vergleichbaren Stationen verlässlich ein identisches Angebot besteht. Zudem hilft ein Modulsystem, die unterschiedlichen Verkehrsangebote und Ausstattungs-

merkmale der Stationen einfach und transparent kommunizieren zu können.

Neben einer nach Hierarchiestufen differenzierten Ausstattung kann es auch Ausstattungsmerkmale geben, die nicht von der Dimensionierung der Stationsgröße abhängen, sondern von der konkreten Lage einer Station. Das lässt sich am Beispiel der Integration eines Lastenrades erläutern: Ein Lastenrad wird in der Regel nicht an großen Stationen benötigt, die an Verknüpfungshaltestellen des ÖPNV gelegen sind. Hingegen ist die Integration eines Lastenrades unabhängig von der Größe der Mobilstation an Standorten in der Nähe von Einkaufsmöglichkeiten bzw. in Wohngebieten sinnvoll.

Aufgrund der großen Heterogenität der Standorte und Aufgaben lassen sich keine einheitlichen Mindestanforderungen an die Ausstattung einer Mobilstation formulieren. Aus diesem Grund wird zunächst eine Auswahl denkbarer Ausstattungsmerkmale einer Mobilstation aufgezeigt und darauf aufbauend beispielhaft für eine Anwendung im ländlichen Raum und für eine Anwendung im städtischen Raum jeweils ein hierarchisiertes Modulsystem hergeleitet, das als Grundlage für die Etablierung eines städtischen oder regionalen Netzes von Mobilstationen dienen kann.

Abb. 10: Ausstattungsmerkmale einer Mobilstation als Modulsystem



4.1.1 Verkehrsangebote

Einen wesentlichen Bestandteil von Mobilstationen bilden die integrierten Verkehrsangebote. Diese umfassen neben unterschiedlichen Verkehrsmitteln des ÖPNV auch motorisierte und nicht motorisierte Individualverkehrsmittel.

Bahnhof und SPNV-Haltepunkt

Bahnhöfe bzw. SPNV-Haltepunkte bilden in der Regel einen Knotenpunkt in Wegekettensystemen. Dabei werden die SPNV-Angebote von vielen Nutzenden in der Regel als schnell und bequem empfunden und weisen somit eine hohe Attraktivität auf. Insbesondere im ländlichen Raum ist jedoch die Erreichbarkeit der Bahnhöfe mit anderen Verkehrsmitteln des ÖPNV häufig durch geringe Bedienungshäufigkeiten oder eingeschränkte Bedienungszeiten der anschließenden Buslinien nicht optimal. Hier kann die Verknüpfung mit dem eigenen Fahrrad oder entsprechenden Leihangeboten an einer Mobilstation einen Beitrag zur Vermeidung von Pkw-Fahrten und zur Förderung des Umweltverbundes leisten.

Insbesondere an Bahnhöfen, die keine unmittelbare Sichtbeziehung zu den anderen Verkehrsangeboten der Mobilstation aufweisen, kommen der Wegweisung und der Signalistik ein hoher Stellenwert zu. Damit kann gewährleistet werden, dass trotz der fehlenden Sichtbeziehungen, die aufgrund der räumlichen Anordnung der Verkehrsangebote nicht immer herstellbar sind, eine einfache und intuitive Orientierung möglich ist. Oftmals kann hierbei eine Ausweitung der bestehenden Wegweisung und Signalistik geschehen, da Bahnhöfe bereits gute Voraussetzungen für Mobilstationen mitbringen.

Neben diesen besonderen Erfordernissen, die sich durch die Integration eines Bahnhofs oder eines Haltepunktes in die Mobilstation ergeben, sind für eine optimale At-

traktivität darüber hinaus die sonstigen Anforderungen an eine moderne SPNV-Verkehrsstation zu gewährleisten. Hierzu gehört zum einen ein barrierefreier Ausbau, der sowohl die barrierefreie Erreichbarkeit des Bahnsteiges als auch den barrierefreien Zugang zu den Zügen umfasst. Zum anderen sollte auch der Bahnhof und Haltepunkt ein transparentes Design und eine helle Beleuchtung aufweisen, um insgesamt kein Nutzungshemmnis darzustellen, das sich auch auf die Nutzung der übrigen Angebote der Mobilstation überträgt.

Straßen- / Stadtbahnstation

Straßen- und Stadtbahnstationen weisen in der Regel eine attraktive und schnelle Verbindung vom Stadtrand in die Innenstadt auf. Durch eine Verknüpfung mit anderen öffentlichen und individuellen Verkehrsmitteln kann hier eine komfortable und günstige Verbindung in die Innenstadt angeboten werden. Dabei stellt eine Mobilstation mit Straßen- oder Stadtbahnanschluss auch für die Wegebeziehung aus dem Umland eine attraktive Alternative zur Fahrt mit dem Pkw in überlastete Innenstädte und langwieriger Parkplatzsuche oder teuren Parkgebühren dar. Außerdem ist eine barrierefreie Ausgestaltung der Haltestelle erforderlich. Damit wird nicht nur den gesetzlichen Anforderungen des §8 Abs. 3 PBefG Rechnung getragen, sondern die Attraktivität und Modernität des Gesamtkomplexes Mobilstation unterstrichen. Hierzu sind aus baulicher Perspektive mindestens ein Hochbord sowie ein taktiles Leitsystem anzulegen²³.

23

DIN 18024 – 1: „Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel dürfen einen Höhenunterschied von 3 cm zu den entsprechenden Fahrgasträumen nicht überschreiten [...]. Einstiegstellen müssen taktile und optisch kontrastiert ausgebildet sein.“

i Weiterführende Informationen:

Die meisten Bahnhöfe bzw. SPNV-Haltepunkte sind im Eigentum der DB Station & Service, die ein eigenes Corporate Design besitzt. Bei einer Integration in eine Mobilstation stoßen daher zwei in der Regel inkompatible Corporate Designs aufeinander. Daher erfordert eine Integration von Bahnhöfen und Haltepunkten eine möglichst frühzeitige Beteiligung der DB Station & Service, um diese mindestens in die Wegweisung und Signalistik der Mobilstationen zu integrieren.



Abb. 11: Stadtbahn an der Mobilstation in Bielefeld-Sieker



Abb. 12: Muster einer modernen und barrierefrei ausgebauten Haltestelle

Bushaltestelle

Im Busverkehr sollte eine Ausgestaltung der Haltestelle nach dem aktuellen Stand der Technik erfolgen. Hierzu gehören als Mindeststandard der Haltestellenname, eine Auflistung aller haltenden Linien mit Angabe des weiteren Linienverlaufs, ein topografischer Stadtplan, die Fahrpläne zu allen haltenden Linien sowie Tarifinformationen. Auch die Barrierefreiheit ist entsprechend zu gewährleisten.

Ebenso ist die Fahrgastinformation an den Haltepositionen entsprechend des aktuellen Stands der Technik auszubauen. Hierzu gehört ein dynamisches Fahrgastinformationssystem, das über Echtzeitdaten die nächsten Abfahrten an einer Halteposition anzeigt. Zum Abbau von Barrieren für blinde und sehbehinderte Menschen können diese auch durch eine automatische Ansage auf Tastendruck vorgelesen werden. Bei mehr als einer Halteposition je Fahrtrichtung sollte eine zusätzliche Übersichtstafel an zentraler Position installiert werden.

Pkw-Stellplätze

Der Pkw-Verkehr nimmt weiterhin einen hohen Anteil am Modal Split in Deutschland ein und der ÖPNV weist insbesondere auf Relationen mit geringem Fahrgastpotenzial häufig Angebotslücken und lange Fahrzeiten auf. Somit kann durch die Integration von Pkw-Stellplätzen das Nutzerpotenzial einer Mobilstation erhöht werden. Die Dimensionierung der Stellplatzanlage richtet sich vor allem nach der räumlichen Lage und verkehrlichen Funktion der einzelnen Mobilstation. Großzügig dimensionierte

Abstellanlagen für Pkw sind vor allem an Haltestellen des schienengebundenen Nahverkehrs in MIV-günstigen Lagen einzurichten, die zu Mobilstationen erweitert werden. Hierdurch können die Vorteile der Verkehrsmittel kombiniert werden und einerseits der Reisezeitvorteil des Pkw außerhalb der Kernstädte ausgeschöpft werden und andererseits der Parksuchaufwand und die Reisezeit in die Innenstadt reduziert werden.

Liegt die Mobilstation in einem Quartier und ist damit primär auf eine multimodale Verkehrsmittelwahl ausgelegt, ist tendenziell von der Einrichtung von Pkw-Stellplätzen abzusehen. Das betrifft vor allem Standorte, an denen Haltepunkte des schienengebundenen Nahverkehrs in städtischen Quartieren zu Mobilstationen erweitert werden.

Radabstellanlagen

Der Radverkehr kann in Verbindung mit dem ÖPNV eine hohe Bedeutung für die erste und letzte Meile zwischen Quelle und Haltestelle bzw. zwischen Haltestelle und Ziel entfalten. Voraussetzung hierfür ist die Verfügbarkeit von attraktiven Radabstellanlagen für das eigene Fahrrad, die somit unabhängig vom konkreten Standort ein Kernelement von Mobilstationen darstellen. Hierbei sind vor allem überdachte Fahrradstellplätze anzustreben, um eine hohe Attraktivität unabhängig der Witterungsverhältnisse zu gewährleisten. Ergänzend dazu sollten an Standorten mit hohem Radverkehrspotenzial auch gesicherte Abstellmöglichkeiten, z.B. in Form von Fahrradboxen, Fahrradparkhäusern etc. in die Mobilstation integriert

werden. Hierdurch wird eine höhere Attraktivität der Mobilstation vor allem für Besitzer von hochwertigen Fahrrädern, wie bspw. auch Pedelecs, erreicht. Die Stellplätze können auch mit Ladeeinrichtungen ausgestattet werden, um ein Nachladen von Pedelecs und E-Bikes während der Nutzung eines anderen Verkehrsmittels zu ermöglichen.

Taxistand

Auch der Taxiverkehr gehört zu den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds und ist daher in eine Mobilstation einzubinden. Der Taxiverkehr kann vor allem auf vor- oder nachgelagerten Wegen hilfreich sein und sichert die Erreichbarkeit von Gebieten mit schlechter ÖPNV-Erschließung auch für Personen ohne eigenen Führerschein. Durch die Integration in Mobilstationen besteht die Möglichkeit, eine möglichst weite Strecke mit dem ÖPNV zurückzulegen und dann nahtlos in ein Taxi umzusteigen. Hierfür werden gegenüber einer längeren Taxifahrt die Fahrtkosten reduziert und gleichzeitig ein zuverlässiger Umstieg ins Taxi auch ohne Vorbestellung geschaffen. Dadurch wird eine hohe Flexibilität für den Nutzer bzw. die Nutzerin erreicht und der Umweltverbund attraktiver.

Carsharing-Stellplätze

Neben dem Angebot von Pkw-Stellplätzen für private Pkw können auch Stellplätze für Carsharing-Fahrzeuge angeboten werden. Carsharing kann, wie bereits im *Handbuch Carsharing NRW*²⁴ beschrieben, die Verkehrs-

24 Vgl. Netzwerk Verkehrssicheres NRW 2014.

Abb. 13: Elektromobilität und Carsharing in Dortmund



mittel des Umweltverbunds ergänzen. Die Integration von Carsharing kann dabei auch die Sharing-Economy fördern. Darüber hinaus bietet sich hier die Gelegenheit, neue Technik erfahrbar zu machen. Werden beispielsweise Elektrofahrzeuge genutzt, kann die Mobilstation gleichzeitig auch als Schaufenster zur Elektromobilität genutzt und platziert werden. Noch weitergehend können hier sogar Pilotprojekte zu Smart-Grid durchgeführt bzw. integriert werden.

Aber auch konventionelle Carsharing-Angebote mit Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor können das Angebot an Mobilstationen sinnvoll ergänzen. So kann mit Carsharing insgesamt die Erreichbarkeit und die Reisezeit in Räume verbessert werden, in denen der ÖPNV allein keine attraktive Alternative darstellt und die durch hohe Distanzen im Fuß- und Radverkehr kaum erreichbar sind. Allerdings birgt die Einrichtung von Carsharing-Stellplätzen als Bestandteil einer Mobilstation einige rechtliche Herausforderungen, die in Kapitel 6 thematisiert werden.

Fahrradverleihsystem

Ein öffentliches Fahrradverleihsystem bietet die Möglichkeit, ein Fahrrad an einer Vielzahl von Punkten im öffentlichen Raum auszuleihen und auch wieder abzugeben. Öffentliche Fahrradverleihsysteme sind sehr gut geeignet, den ÖPNV zu ergänzen und der Problematik der „last mile“ entgegenzutreten.

Auch hier wird eine Förderung der Sharing-Economy betrieben. Ebenso wie beim Carsharing kann überdies die Elektromobilität gefördert und sichtbar gemacht werden.

Abb. 14: Implementierung des Fahrradverleihsystems bei Switchh Hamburg





So können Pedelecs in das Angebot integriert und damit nicht nur der Komfort, sondern auch die Reichweiten der Räder und deren mögliche Einsatzzwecke erweitert werden.

Lastenfahrräder

Das Potenzial von Lastenfahrrädern, gerade für den innerstädtischen Verkehr, ist hoch. Daher könnte eine Ausstattung von Mobilstationen mit Lastenrädern insbesondere an Standorten in Innenstädten bzw. Quartieren sinnvoll sein. Denn für gerade einmal 6 % aller Einkaufswege wird tatsächlich ein Auto benötigt. Für viele Einkaufswege können auch Fahrräder oder Lastenräder genutzt werden²⁵. Letztere weisen in der Regel eine maximale Zuladung von 50 kg bis 100 kg auf, sodass fast alle Gegenstände für den privaten Bedarf mit einem Lastenrad transportiert werden können.

So kann insbesondere an Mobilstationen in Quartieren, aber auch beispielsweise in Gewerbegebieten oder in der Nähe von Baumärkten, Einrichtungshäusern etc., ein Sharing-System etabliert werden, das Lastenräder beinhaltet. Sogar größere Transporte können dadurch weitestgehend klimafreundlich erledigt werden.

Auch bei Lastenfahrrädern ist eine Kombination mit Elektromobilität sinnvoll, sodass auch schwere Gegenstände

25 Vgl. ECLF 2013, S. 8.



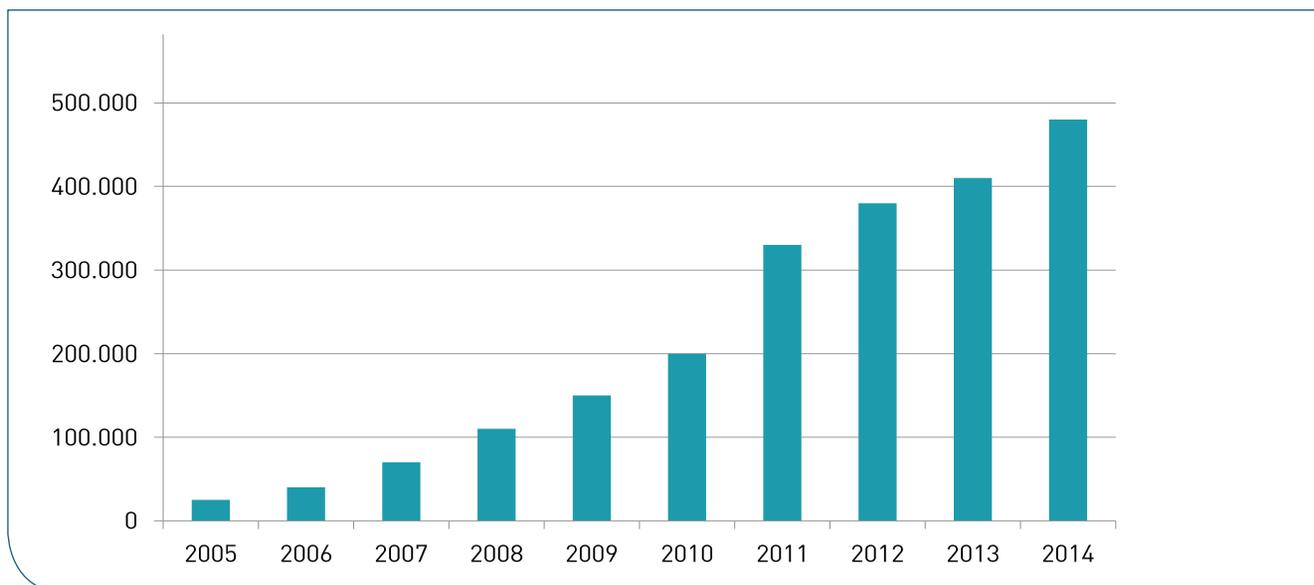
Abb. 16: Integration des Fernbusverkehrs am Berliner Südkreuz

auf topografisch anspruchsvollen Strecken einfacher transportiert werden können.

Haltepunkt für Fernbusse

Seit der Fernbusliberalisierung im Jahr 2013 nehmen Fernbusse einen zunehmenden Stellenwert im Fernverkehr ein. Nur wenige Fahrgäste erreichen allerdings das Ziel ihres Weges unmittelbar beim Aussteigen aus dem Fernbus, sodass der Verknüpfung mit anderen Verkehrsangeboten eine hohe Bedeutung zukommt. Den Fernbus-Fahrgästen sollte ein attraktives Angebot zur Verfügung stehen, um vom Fernbus ihren Zielort bzw. von ihrem Startort den Fernbus zu erreichen. Aus diesem

Abb. 15: Verkäufe von E-Bikes und Pedelecs im Zeitverlauf



Grund ist die Einbindung von Fernbus-Terminals in ein städtisches oder regionales Netz von Mobilstationen sinnvoll.

4.1.2 Elektromobilität und regenerative Energien

Ladestationen für Elektro-Pkw

Um die Mobilstationen für die Elektromobilität zukunftsfähig zu machen, können an den Pkw-Stellplätzen Ladesäulen für Elektrofahrzeuge installiert werden. Die Einrichtung kommt sowohl für Carsharing-Stellplätze als auch für Stellplätze für private Fahrzeuge in Betracht.

Problematisch kann in diesem Zusammenhang vor allem die Frage nach dem Betreiber der Ladestation sein. Bisher treten vor allem Energieversorger als Betreiber solcher Ladestationen auf, was allerdings bei unterschiedlichen Betreibern die Problematik von Zugang, Nutzung und Abrechnung mit sich bringt.

Um eine möglichst flexible Nutzung der Ladeeinrichtungen auch für auswärtige Besitzer von Elektrofahrzeugen zu ermöglichen, ist zudem ein registrierungsloser Zugang denkbar. So könnte bspw. der Ladevorgang durch eine Zahlung per Kreditkarte oder Online-Bezahldienst abgerechnet werden. Dieses Bezahlssystem ist derzeit bei einigen Ladesäulen testweise eingeführt worden und erhöht die räumlich flexible Nutzung von Elektroautos erheblich.

Ladestationen für Elektrofahrräder

Gerade im Bereich des Radverkehrs tritt die Elektromobilität immer deutlicher zu Tage. Bereits im Jahr 2013 waren mehr als 1,6 Millionen E-Bikes und Pedelecs auf deutschen Straßen unterwegs. In den Worten des BMVI wurde damit erreicht, wovon andere Wirtschaftszweige noch weit entfernt sind: „Elektromobilität ausgereift, in ausreichender Stückzahl und für jeden erlebbar auf die Straße zu bringen“²⁶. Umso wichtiger ist es daher, zur Unterstützung die nötige Infrastruktur zur Verfügung zu stellen, wozu auch Lade-Infrastruktur gehört. Auch hierbei ist zu beachten, dass Ladestationen bei der Einbindung von Pedelecs in ein Fahrradverleihsystem installiert werden müssen.

Aus technischer Sicht ist für das Laden eines Pedelecs eine handelsübliche 220V-Steckdose ausreichend. Die Akkus sollten während des Ladevorgangs jedoch in gesicherten Schließfächern deponiert werden, die hierfür einzurichten sind. Hier ist auch eine Kombination mit einer Gepäckschließfachanlage denkbar, bei der einige Schließfächer über eine Lademöglichkeit für Akkus von Pedelecs und E-Bikes verfügen. Da sich im Gegensatz zum Kfz-Sektor für Pedelecs und E-Bikes kein standardisiertes Anschlusskabel etabliert hat, kann als Infrastruktureinrichtung kaum mehr als die Steckdose hierfür zur Verfügung gestellt werden. Aus diesem Grund muss das Ladekabel entsprechend von den Nutzenden mitgeführt werden. An personalbesetzten Mobilstationen könnte die Einrichtung einer Ausleihmöglichkeit für Ladekabel angestrebt werden, sodass dort für verbreitete Modelle ein entsprechendes Kabel vorgehalten wird.

26

<http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/neuigkeiten/news.php?id=4282>

Abb. 17: Smart-Grid-Projekt Berlin Südkreuz





Elemente zur Gewinnung erneuerbarer Energie

Die Integration von regenerativen Energien an Mobilstationen unterstreicht die Relevanz von Umwelt- und Klimaschutz zusätzlich. Diese Integration kann von der Ausstattung der Station mit einer Photovoltaikanlage bis hin zum Aufbau eines Smart-Grid-Systems reichen. Hierbei könnten die Akkus der Sharing-Fahrzeuge (Pkw und Fahrräder) als Zwischenspeicher genutzt werden. Dabei werden vor Ort Elemente zur Erzeugung erneuerbarer Energie, wie Kleinstwindkraftanlagen oder Sonnenkollektoren, aufgebaut. Die erzeugte Energie lädt die Fahrzeuge auf und kann, wenn nötig, auch in deren Akkus zwischengespeichert werden. Die Fahrzeuge könnten dann mit regenerativer Energie fahren und so die Ökobilanz weiter verbessern. Wird eine Integration regenerativer Energien in Mobilstationen angestrebt, ist zusätzlich der Bau einer Trafostation notwendig. Grundsätzlich eignen sich die Dächer bzw. der Witterungsschutz von Mobilstationen als Flächen für die Energiegewinnung.

4.1.3 Serviceangebote

Gepäckschließfächer

Als zusätzlicher Service können auch Gepäcksafes an der Mobilstation bereitgestellt werden. Hier können Reisende, vor allem mit dem Fahrrad, Gepäck aufbewahren, das im weiteren Reiseverlauf nicht benötigt wird oder störend wäre. Auf dem Rückweg kann dies wieder ausgelöst werden. Ebenso können sie, bei entsprechender Lage der Station, von Radtouristen oder anderen Personengruppen genutzt werden, um kurzzeitig Gegenstände zu verstauen. Diese Einrichtung ist vor allem für Mobilstationen in der Nähe von touristischen Zielen oder an Einkaufs-

Abb. 18: Gepäckschließfächer Dresden-Hellerau



standorten relevant. So ist es möglich, einen Einkauf vor der Abfahrt an der Mobilstation zu erledigen und nach Rückkehr außerhalb der Öffnungszeiten auf den letzten Metern mit nach Hause zu nehmen. Hierdurch kann ein zusätzlicher Weg und damit Zeit für die Nutzerin und den Nutzer gespart werden.

Zudem entfalteten Gepäckschließfächer einen Nutzen, wenn diese mit Steckdosen ausgestattet werden. Dann können hierin während der Nutzung eines anderen Verkehrsmittels z.B. Akkus von Pedelecs geladen werden (siehe oben).

Gastronomie

Die Integration einer sogenannten Verkehrsgastronomie (Bäckerei, Café, ServiceStore, Kiosk usw.) stellt für alle Nutzenden, aber insbesondere für Nutzerinnen und Nutzer der Mobilstation eine positive Ergänzung dar und kann sowohl die Aufenthaltsqualität als auch die objektive wie subjektive Sicherheit der Mobilstation erhöhen. Dies ist auch deshalb wichtig, da es sich bei Mobilstationen, je nach Standort, nicht ausschließlich um Mobilitätsstandorte handeln muss, sondern sie darüber hinaus auch Orte der Begegnung darstellen können.

Voraussetzung dafür ist, dass auch die Versorgungseinrichtung einen dem städtebaulichen Standard bzw. der Aufenthaltsqualität entsprechendes Angebot bereithält. Dies sollte sowohl zum Aufenthalt an der Mobilstation einladen als auch z.T. für den Konsum z.B. während der Fahrt im ÖPNV geeignet sein. Gleichzeitig kann die Einrichtung in eingeschränktem Sinne ggf. eine „Versorgungsfunktion“ für das umgebende Quartier übernehmen.

Hierin kann auch eine öffentliche WC-Anlage integriert werden. Diese kann jedoch auch unabhängig von gastronomischen Einrichtungen aufgebaut werden. Eine WC-Anlage erhöht die Funktionalität und den Komfort der Mobilstation. Insbesondere an ÖPNV-Verknüpfungstationen ist eine WC-Anlage sinnvoll.

Servicepunkt

Gerade an großen und zentralen Standorten ist es sinnvoll, mit Personal besetzte Servicepunkte in die Mobilstationen zu integrieren. An ihnen können sich Nutzerinnen und Nutzer und potenzielle Kundinnen und Kunden informieren und beraten lassen sowie Fahrkarten kaufen. Bei breiter Einbindung der Mobilstationen in ein verkehrsmittel-

telübergreifendes Angebot kann an diesen Punkten auch eine Registrierung bei den unterschiedlichen Anbietern von Mobilitätsdienstleistungen unter Anleitung erfolgen. Dies ist vor allem vor dem Hintergrund der Vereinigung mehrerer verschiedener Mobilitätsanbieter (z.B. Verkehrsunternehmen, Carsharing-Anbieter, Betreiber des Fahrradverleihsystems) hilfreich und sinnvoll. Ein single-sign-on, mit Hilfe dessen man sich bei allen Anbietern gleichzeitig anmelden kann, wird derzeit aufgrund datenschutzrechtlicher Bedenken von vielen Anbietern nicht angeboten. Stattdessen muss eine eigenständige Anmeldung für jeden Einzelanbieter erfolgen. Um eine solche Nutzungsbarriere zu minimieren, ist ein Angebot des Servicepunktes und der Hilfestellung relevant und wichtig.

Self-Service-Dienstleistungen und Verkaufsautomaten

Mobilstationen stellen Knotenpunkte in Wegeketten dar, sodass das Leistungsspektrum einer Mobilstation durch Angebote erhöht werden kann, für die ansonsten ein zusätzlicher Weg oder ein Umweg erforderlich wäre. Hierfür stehen mit Briefmarkenautomaten, Packstationen, Geldautomaten oder Fahrkartenautomaten adäquate Produkte zur Verfügung. Darüber hinaus können z.B. auch ein Automat, der Zubehör für Fahrradreparaturen verkauft, oder Gepäckschließfächer einen zusätzlichen Service für die Nutzenden stiften.

Der Vorteil der Self-Service-Angebote liegt vor allem bei der permanenten Verfügbarkeit rund um die Uhr, die standortunabhängig gewährleistet werden kann.

W-LAN-Punkt

Ein W-LAN-Punkt stellt zum einen eine Schnittstelle zwischen Wegeketten und Informationswegen durch schnelle Datenverbindung dar. Zum anderen wird die digitale Vernetzung, auch hinsichtlich der Routenplanung und des Ticketing, immer wichtiger. Neben den Applikationen für Smartphones dient hierzu auch das Angebot schneller Datenverbindungen.

Da die Informationsangebote an Mobilstationen in der Regel auf einen Internetzugang angewiesen sind, ist die technische Realisierung von W-LAN-Punkten unproblematisch. Zu berücksichtigen sind hierbei die rechtlichen Anforderungen, um zu gewährleisten, dass der Betreiber

bei einer rechtswidrigen Nutzung des Internetzugangs keine strafrechtlichen Konsequenzen trägt. Hierbei könnte sich eine Zusammenarbeit mit einem etablierten Betreiber von W-LAN-Hotspots anbieten. In Verbindung damit können überdies Auflademöglichkeiten für Smartphones bereitgestellt werden.

4.1.4 Aufenthalt

Witterungsschutz

Ein Witterungsschutz, z.B. in Form einer Unterstellmöglichkeit, ist ein maßgebliches Qualitätsmerkmal für die Nutzerinnen und Nutzer einer Mobilstation. Hierdurch werden Wartezeiten auf Fahrten des ÖPNV angenehmer gestaltet, aber auch die Möglichkeit bei einer Integration des Radverkehrs geboten, einen Schauer abzuwarten, bevor die Reise mit dem Fahrrad fortgesetzt wird. Gleichzeitig kann das Dach für die Installation von Solarmodulen genutzt werden.

Aufenthaltsraum

An großflächigen Mobilstationen ist ergänzend auch ein Warteraum als Ausstattungsmerkmal denkbar. Hierbei muss allerdings eine soziale Kontrolle geschaffen werden, durch die ein Missbrauch der Aufenthaltsmöglichkeit vermieden wird und somit die subjektive Sicherheit verbessert wird. In diesem Fall ist ein Aufenthaltsraum vor allem in Kombination mit einem Informationspunkt, einem Kiosk oder ähnlichen personalbedienten Angeboten denkbar.

Sitzgelegenheiten

Sitzgelegenheiten erleichtern die Wartezeit auf Verkehrsmittel des ÖPNV oder Umsteigezeiten zwischen den Verkehrsangeboten. Daher sollte eine Mindestausstattung an Sitzgelegenheiten zur Grundausstattung einer Mobilstation gehören. Im Idealfall werden die Sitzgelegenheiten witterungsgeschützt angelegt.

4.1.5 Informationsangebote

Informationen zu Angeboten der Mobilstation

Statische Informationen zu den verfügbaren Angeboten einer Mobilstation bilden die Grundausstattung im Bereich der Informationen. Hierzu zählen:

- Beschilderung der Standorte der einzelnen Angebote
- Fahrpläne für die ÖPNV-Linien
- Anleitungen zur Ausleihe und Rückgabe von Sharing-Angeboten
- Nutzungs- und Tarifbedingungen für alle Angebote
- Informationen zur Vorgehensweise bei Problemen

Durch diese Informationen wird die Nutzung der Mobilstation auch für diejenigen ermöglicht, die im Vorfeld keine Informationen einholen können. Zudem werden hiermit essenzielle Angaben kommuniziert, die vor allem für ortsfremde und neue Nutzerinnen und Nutzer relevant sind. Dabei ist auch an dieser Stelle die Barrierefreiheit, beispielsweise mittels akustischer Fahrgastinformationen oder der Bereitstellung in haptischer Form zu gewährleisten²⁷.

Übersichts- und Stadtplan

An größeren Stationen sollte zudem ein Übersichtsplan mit der Lage der einzelnen Angebote der Mobilstation ausgehängt werden. Zudem kann die Lage der Mobilstation in der unmittelbaren Umgebung aufgezeigt werden und somit die Orientierung für ortsunkundige Fahrgäste erleichtert werden.

Gleiches gilt für einen Stadtplan. Er hilft vor allem an Standorten, die auch von ortsfremden Nutzerinnen und

²⁷ Für weitere Informationen siehe FGSV 2011.

Abb. 19: Dynamische Fahrgastinformation in Lünen



Nutzern frequentiert werden, eine gute Orientierung zu gewährleisten.

Dynamische Fahrgastinformation für ÖPNV-Linien

Dynamische Fahrgastinformationssysteme stellen den wartenden Fahrgästen an Haltestellen die nächsten Abfahrten in Echtzeit, d.h. unter Berücksichtigung der aktuellen Verspätungen und Betriebslage dar. Durch den enormen Mehrwert an Verlässlichkeit der Informationen haben sich dynamische Fahrgastinformationen in den letzten Jahren zu einem prominenten Ausstattungsmerkmal für Haltestellen entwickelt. Damit auch in Mobilstationen integrierte ÖPNV-Haltestellen nach modernsten Standards ausgeführt sind, sollten entsprechende Anzeigen für die ÖPNV-Linien vorhanden sein. Entsprechende Systeme sind in weiten Teilen des Landes NRW im Einsatz, sodass eine einfache Integration in Mobilstationen möglich ist.

Falls es mehrere Haltepositionen gibt, die nicht unmittelbar hinter- oder nebeneinander liegen, ist zudem ergänzend eine Übersichtstafel empfehlenswert, auf welcher die nächsten Abfahrten einschließlich der zugehörigen Halteposition angezeigt werden.

Notruf- / Informationssprechstelle

Nicht alle Mobilstationen können mit Personal besetzt werden, um ein Beratungsangebot anzubieten und gleichzeitig die subjektive Sicherheit der Nutzerinnen und Nutzer zu erhöhen. Aus diesem Grund können an unbesetzten Stationen auch kombinierte Notruf- und Informationssprechstellen installiert werden, die eine Verbindung zu Ansprechpartnern bei Problemen und Beratungsbedarf sowie zur Notrufleitstelle herstellen können.

4.2 Gestaltungsmerkmale

Neben den funktionalen Aspekten als Verknüpfungsstation mehrerer Verkehrsmittel, wird bei Mobilstationen der Gestaltung als städtebaulicher Aspekt, wie auch die durchgeführte Befragung zeigt (vgl. Abb. 20), eine hohe Bedeutung beigemessen. Aus diesem Grund sollen diese Aspekte und die Fragestellung, inwieweit eine Mobilstation auch einen Beitrag zur städtebaulichen Aufwertung des Umfeldes leisten kann, bereits in der Planungsphase aufgegriffen werden.

4.2.1 Städtebauliche Integration

Städtebaulich ergeben sich beim Bau von Mobilstationen neben einigen Potenzialen jedoch auch verschiedene Risiken. Mobilstationen bewegen sich in einem Spannungsfeld zwischen einer möglichst großen Auffälligkeit im Stadtraum und einer bestmöglichen Integration. Denn einerseits sollen Mobilstationen Aufmerksamkeit erwecken, um auf die neue Vielfalt an umweltfreundlichen Verkehrsangeboten hinzuweisen. Andererseits jedoch soll von der Mobilstation auch keine Störwirkung für die Anrainer ausgehen, um dadurch die Akzeptanz für Mobilstationen nicht zu vermindern.

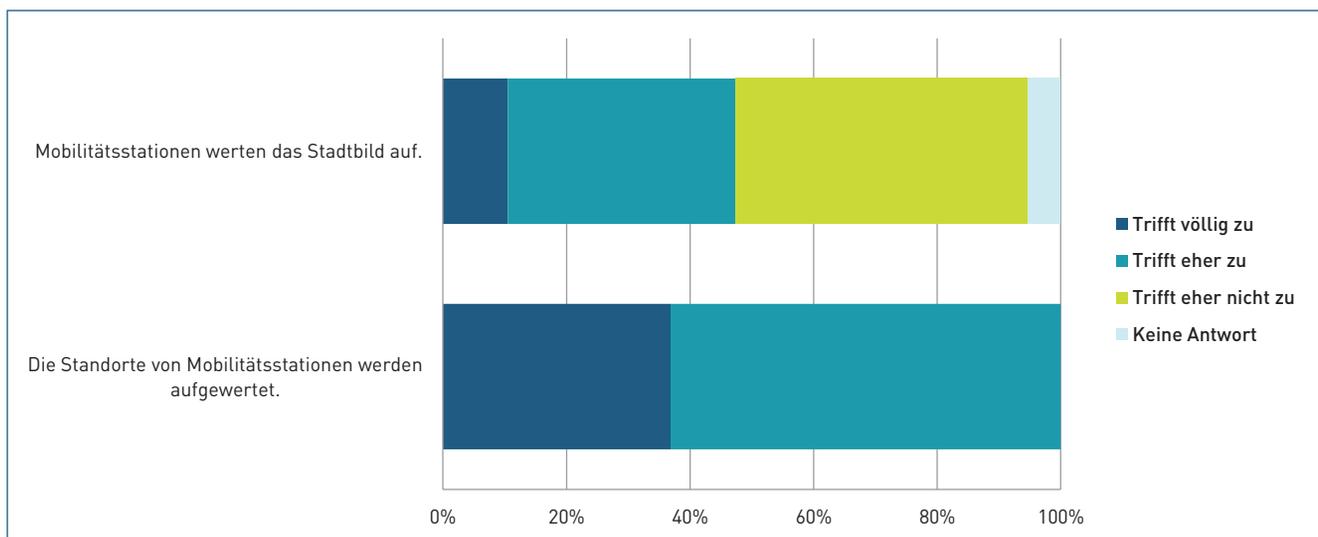
Insgesamt müssen verschiedene Bereiche der Mobilstation unterschieden werden, die eine unterschiedliche Funktion hinsichtlich der städtebaulichen Integration von Mobilstationen einnehmen können. Neben dem baulichen Ensemble betrifft das auch die Platzgestaltung der unmittelbaren Umgebung. Ziel muss es sein, die Mobilstation so in die Umgebung zu integrieren, dass eine übersichtliche und freundliche Gestaltung der gesamten Platzsituation geschaffen bzw. beibehalten wird. Das Bauwerk sollte dabei zwar in der Umgebung durch eine Dominanz auffallen, jedoch keine Störungswirkung entfalten. Unter Dominanz ist nicht allein die Dimensionierung des Bauwerks zu verstehen, sondern auch der gezielte Einsatz von Farben und Formen, welche die Mobilstation als interessantes Bauwerk aus der Umgebung dezent hervorheben können.

Bereits aus der Umgebung sollen die Verkehrsangebote sichtbar sein, was eine transparente Gestaltung der Mobilstation und der Platzsituation erfordert. Hierdurch können sowohl die Gestaltungsfunktion für die Umgebung als auch die Verkehrsfunktion der Mobilstation als gleichberechtigte Dimensionen miteinander harmonieren.

Eine besondere Herausforderung ergibt sich an Standorten, die durch Belange des Denkmalschutzes betroffen sind. Hier können moderne Formen und auffällige Farben das geschützte Ensemble beeinträchtigen und demzufolge rechtliche Schwierigkeiten bei der Errichtung der Mobilstationen verursachen. In solchen Quartieren ist eine Lösung zu finden, die sowohl der verkehrlichen Funktion der Mobilstation als auch den denkmalschutzrechtlichen Anforderungen Rechnung trägt. Hier kann die Mobilstation die optische Gestaltung des Umfeldes aufnehmen und in einem traditionellen Design ein innovatives Verkehrsangebot schaffen.

Gerade in innerstädtischen Quartieren können durch eine knappe Flächenverfügbarkeit Konflikte mit konkurrierenden Nutzungen entstehen. Das können öffentliche Stellplätze sein, aber auch Wohnraum oder Geschäftslokalitäten, für welche der Flächenbedarf der Mobilstation anderweitig genutzt werden könnte. Da jedoch diese Abwägungen jeweils Einzelfallentscheidungen sind, ist es nicht möglich, innerhalb des „Handbuchs Mobilstationen NRW“ hierfür einen Königsweg aufzuzeigen.

Abb. 20: Gestalterische Wirkungen von Mobilstationen



4.2.2 Aufenthaltsqualität

Die Aufenthaltsqualität einer Mobilstation ist von einer Vielzahl von Faktoren abhängig, die sich vor allem in die folgenden Bereiche kategorisieren lassen:

- Aufenthaltsmöglichkeiten
- Design
- Sicherheit
- Umfeld

Aufenthaltsmöglichkeiten

Eine Mobilstation sollte in Abhängigkeit von Größe und zur Verfügung stehender Fläche über Aufenthaltsmöglichkeiten verfügen. Diese können in die Platzgestaltung der Mobilstation integriert werden und sollten qualitativ hochwertig ausgeführt sein. Zu diesem Eindruck können entsprechende Materialien und die optische Gestaltung beitragen. Zudem ist auch während des laufenden Betriebs zur Erhaltung der hohen Aufenthaltsqualität sicherzustellen, dass die Aufenthaltsmöglichkeiten in einwandfreiem Zustand vorgehalten werden. Hierzu gehört eine regelmäßige Reinigung von Sitzgelegenheiten, Unterständen und Aufenthaltsräumen und eine kontinuierliche Instandhaltung sowie eine kurzfristige Instandsetzung bei Schäden. Insbesondere bei einer Kombination von hochwertigen Aufenthaltsflächen mit einem Serviceangebot wie einem Café oder einem Kiosk können Mobilstationen auch attraktive Treffpunkte im Quartier werden.

Design

Auch die optische Gestaltung und die Anordnung der Elemente der Mobilstation, wie Radabstellanlagen, Parkplätze für Carsharing-Fahrzeuge oder Sitzgelegenheiten, nehmen Einfluss auf die Aufenthaltsqualität. So sorgt eine transparente Gestaltung und klare räumliche Gliederung für eine Auflockerung der Umgebung. Hierbei stellen neben der baulichen Gestaltung vor allem auch der Einsatz von Farben, Beleuchtung und Werbung Elemente mit hoher städtebaulicher Wirkung dar.

Auch die Anordnung der Elemente einer Mobilstation hat Auswirkungen auf die Aufenthaltsqualität. Eine Anordnung der Elemente in einem schmalen Streifen längs zu einer stark befahrenen Straße wirkt sich eher kontra-

produktiv auf die Aufenthaltsqualität aus. Daher sollte je nach Möglichkeiten vor Ort eine Mobilstation bzw. zumindest die Aufenthaltsflächen eher als Platzsituation angeordnet werden. Bei der Gestaltung der Platzsituation ist auf eine großzügige Dimensionierung zu achten. Ausreichend breite Fußgängerflächen vermeiden, dass ein Gefühl räumlicher Enge entsteht und verbessern überdies die Verkehrssicherheit. Hierbei ist auf die Einhaltung der Standards aus den „Empfehlungen zur Anlage von Fußverkehrsanlagen“ (EFA) zu achten²⁸.

Sicherheit

Eine transparente und helle Gestaltung sorgt nicht nur für ein angenehmes Ambiente, das zum Aufenthalt an der Mobilstation einlädt, sondern gleichzeitig auch für eine Steigerung der empfundenen Sicherheit. Zudem ist hierbei vor allem die Thematik der sozialen Kontrolle relevant. Personalbediente Zusatzangebote können hierzu während der Öffnungszeiten einen Beitrag leisten. Ergänzend und vor allem an Stationen ohne personalbediente Beratungsangebote kann die subjektive Sicherheit durch Notruf- und Informationssäulen und einer Kameraüberwachung gesteigert werden. Grundsätzlich ist es zu vermeiden, dass Mobilstationen zu Angsträumen werden und damit potenzielle Nutzerinnen und Nutzer vor dem Gebrauch der Mobilstation zurückschrecken.

²⁸ Vgl. FGSV 2002.

Abb. 21: Städtebauliche Integration der Switchh-Station Hamburg-Altona





Abb. 22: Vision einer Mobilstation

Umfeld

Durch eine gelungene Integration in das Umfeld wird eine Mobilstation als Bestandteil des umliegenden Quartiers wahrgenommen und kann somit auch zu einem Treffpunkt der Anrainer werden. Hierdurch können sich positive Wechselwirkungen zwischen der Aufenthaltsqualität an der Mobilstation und der Quartiersentwicklung im Umfeld ergeben: Während das Umfeld durch die Mobilstation belebt wird und die Mobilstation auch quartiersbezogene Aufgaben wahrnehmen kann, profitiert die Mobilstation durch die Integration ins Umfeld durch ein Nutzerpotenzial auch für Angebote über die verkehrlichen Angebote hinaus und durch eine höhere soziale Sicherheit.

4.3 Beispielhafte Ausstattungshierarchisierung

Aufgrund der bereits dargestellten Unterschiede zwischen einer Vielzahl denkbarer Standorte, räumlicher Kontexte, Nutzerpotenziale und Flächenverfügbarkeit sowie um die Gestaltungsfreiheit planender Akteure nicht zu beschneiden, wird davon abgesehen, eine einheitliche Ausstattungshierarchisierung zu erarbeiten. Vielmehr wird beispielhaft jeweils eine Hierarchisierung für ein städtisches Netz und ein regionales Netz von Mobilstationen aufgezeigt. Dieses stellt eine Anregung für eine Entwicklung eines Modulsystems dar, das im Rahmen der Konzeption unter Berücksichtigung der ortsspezifischen Gegebenheiten entwickelt wird.

4.3.1 Gesamtstädtisches Netz

Ein städtisches Netz von Mobilstationen ist vor allem durch eine engmaschige Verteilung der Stationen auch an verschiedenen Standorttypen, insbesondere auf der Quartiersebene, gekennzeichnet. Hierdurch bietet sich die Nutzung der Mobilstation für eine Vielzahl unterschiedlicher Wege und Wegezwecke innerhalb einer Stadt an. Damit einher geht auch, dass ein gesamtstädtisches Netz vor allem für Groß- und Mittelstädte oder für Städte und größere Gemeinden mit dispers gestreuten Siedlungsgebieten geeignet ist. Im Folgenden wird beispielhaft eine mögliche Hierarchisierung von Mobilstationen vorgenommen. Dabei ist zu beachten, dass Mobilstationen der kleinsten Ausprägung (Hierarchiestufe S) ausschließlich in einem stadtweiten oder regionalen Netz von Mobilstationen aufgebaut werden sollten und alle ein einheitliches Design besitzen müssen.

4.3.2 Regionales Netz

Ein regionales Netz kann zum einen aus einer Erweiterung eines städtischen Netzes ins Umland entstehen, zum anderen besteht die Möglichkeit, mehrere „einzelne“ Mobilstationen in Kommunen des ländlichen Raums regional zu vernetzen. Damit können Synergieeffekte genutzt werden und den Nutzerinnen und Nutzern ein breiteres Angebot zur Verfügung gestellt werden. Auch kann dies der oftmals starken Verknüpfung von Verkehren in der Region (z.B. Pendler etc.) Rechnung tragen. Insbesondere wird es sich hierbei um Bahnhaltepunkte sowie Haltepunkte von Regional- und Schnellbussen oder größere Haltestellen des lokalen Verkehrs (z.B. ZOB) handeln. Es ist zu beachten, dass Mobilstationen der kleinsten

Ausprägung (S) ausschließlich in einem stadtweiten oder regionalen Netz von Mobilstationen aufgebaut werden sollten. Tab. 2 zeigt eine beispielhafte Ausstattungshierarchisierung in einem regionalen Netz. Auch wenn sich auf den ersten Blick nur einige, wenige Veränderungen

gegenüber eines gesamtstädtischen Netzes ergeben, so gewinnen vor allem der SPNV und der Busverkehr als wesentliche Träger des ÖPNV im ländlichen Raum an Bedeutung für die Verknüpfungen an Mobilstationen.

Tab. 1: Beispielhafte Ausstattungsmerkmale im gesamtstädtischen Netz

	Stationstyp	Verkehrsangebote	Sonstige Ausstattung
S	Mindestens 2 Verkehrsmittel, wenig sonstige Ausstattung	<ul style="list-style-type: none"> • Bus und Carsharing-Station • Carsharing-Station, Fahrradverleihstation und Fahrradabstellanlage 	<ul style="list-style-type: none"> • Einheitliches Design • Witterungsschutz • Notruf- / Informationssprechstelle
M	Mindestens 3 Verkehrsmittel	<ul style="list-style-type: none"> • Straßen- / Stadtbahn, Bus und Carsharing-Station • Bus, Carsharing-Station, Fahrradverleih-Station und Taxi 	<ul style="list-style-type: none"> • Einheitliches Design • Witterungsschutz • Sitzgelegenheiten • Kiosk • W-LAN-Punkt • Notruf- / Informationssprechstelle • Verkaufsautomaten
L	Mehr als 3 Verkehrsmittel, umfassende, sonstige Ausstattung	<ul style="list-style-type: none"> • SPNV, Straßen- / Stadtbahn, Bus, Carsharing-Station, Fahrradverleih-Station, Taxi und Fahrradabstellanlagen • Straßen- / Stadtbahn, Bus, Fahrradverleih-Station, Fahrradabstellanlagen, Pkw-Stellplätze 	<ul style="list-style-type: none"> • Einheitliches Design • Aufenthaltsraum • Sitzgelegenheiten • Bäckerei • W-LAN-Punkt • Servicepunkt • Ladestationen für E-Pkw • Ladestationen für E-Fahrräder • Öffentliche WC-Anlage • Photovoltaikanlage
	Lagebezogene Add-Ons	<ul style="list-style-type: none"> • Lastenfahrrad • Fernbus 	<ul style="list-style-type: none"> • Gepäckschließfächer • Stadtplan

Tab. 2: Beispielhafte Ausstattungsmerkmale im regionalen Netz

	Stationstyp	Verkehrsangebote	Sonstige Ausstattung
S	Mindestens 2 Verkehrsmittel, wenig sonstige Ausstattung	<ul style="list-style-type: none"> • Bus und Carsharing-Station • Bus, Fahrradverleihstation und Fahrradabstellanlage 	<ul style="list-style-type: none"> • Einheitliches Design • Witterungsschutz • Notruf- / Informationssprechstelle
M	Mindestens 3 Verkehrsmittel	<ul style="list-style-type: none"> • SPNV, Schnell- / Regionalbus, Carsharing-Station • SPNV, Schnell- / Regionalbus, Fahrradverleihstation und Pkw-Stellplätze 	<ul style="list-style-type: none"> • Einheitliches Design • Witterungsschutz • Sitzgelegenheiten • Kiosk • W-LAN-Punkt • Notruf- / Informationssprechstelle • Verkaufsautomaten
L	Mehr als 3 Verkehrsmittel, umfassende, sonstige Ausstattung	<ul style="list-style-type: none"> • SPNV, Straßen- / Stadtbahn, Bus, Carsharing-Station, Fahrradverleihstation und Taxi • SPNV, Schnell- / Regionalbus, Carsharing-Station, Fahrrad-Verleihstation, Fahrradabstellanlage 	<ul style="list-style-type: none"> • Einheitliches Design • Aufenthaltsraum • Sitzgelegenheiten • Bäckerei • W-LAN-Punkt • Servicepunkt • Ladestationen für E-Pkw • Ladestationen für E-Fahrräder • Öffentliche WC-Anlage • Photovoltaikanlage
	Lagebezogene Add-Ons	<ul style="list-style-type: none"> • Lastenfahrrad • Fernbus 	<ul style="list-style-type: none"> • Gepäckschließfächer • Stadtplan



Exkurs: Informationen

Ein umfassendes Informationsangebot ist für eine unkomplizierte Nutzung von Mobilstationen obligatorisch und stellt auch für die befragten Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbünde eine zentrale Anforderung an Mobilstationen dar (vgl. Abb. 23). Zu unterscheiden sind Informationen, die vor Fahrtantritt (pre-trip) und solche, die während des Weges und während des Aufenthaltes an der Mobilstation benötigt werden. Damit geht der Informationsbedarf über ein Informationsangebot vor Ort hinaus: Im Idealfall sollten zu den Angeboten einer Mobilstation in allen drei Phasen die notwendigen Informationen zur Verfügung stehen. Damit kann jederzeit eine nahtlose und aktuelle Information zur Verfügung gestellt werden und eine flexible sowie spontane Nutzung der Mobilstation gewährleistet werden.

Informationen vor Ort

On-Trip-Informationen sollten nicht ausschließlich über das Internet, sondern auch vor Ort an der Mobilstation für jedermann zugänglich sein. Das kann beispielsweise durch ein Informationsterminal erfolgen, das neben Informationen zu den Angeboten der jeweiligen Mobilstationen auch über Ziele in der Umgebung informiert. Neben einer reinen Information kommt auch der Buchung der Angebote an der Mobilstation eine hohe Bedeutung zu. Aber auch statistische Informationen sind an Mobilstationen

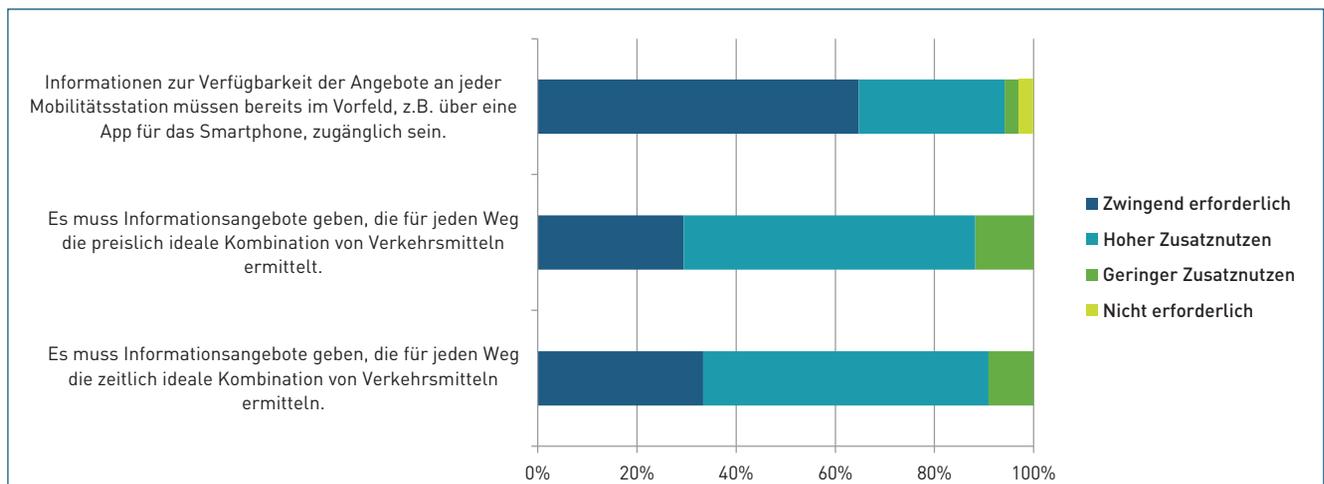
anzubringen, um eine transparente Kundeninformation zu gewährleisten. Diese können sowohl statisch als auch dynamisch ausgeführt werden.

An Mobilstationen mit einem Standort an zentralen Punkten und mit hohem Nutzeraufkommen ist eine Einrichtung eines personalbedienten Service-Punktes zu prüfen, an denen ein Ansprechpartner für Fragen und Beschwerden zur Verfügung steht. Zudem sollte dort die Registrierung für die Angebote der Mobilstation möglich sein und im Idealfall dadurch eine umgehende Nutzung der Angebote ermöglicht werden. Je nach Dimensionierung des Service-Punktes kann dieser auch gleichzeitig die Aufgaben einer Mobilitätszentrale wahrnehmen. Für Standorte, an denen die Einrichtung eines personalbedienten Service-Punktes finanziell nicht tragfähig ist, soll eine persönliche Beratung und Beschwerdebearbeitung über eine Servicehotline stattfinden.

Echtzeitinformationen während der Reise

Durch die zunehmende Verbreitung von Smartphones und Tablet-PC mit mobilem Internet-Zugang kommt der Bereitstellung von Echtzeitinformationen während der Fahrt (on-trip) eine immer größere Bedeutung zu. So kann eine Kombination von Verkehrsmitteln an einer Mobilstation auch flexibel anhand der aktuellen Ver-

Abb. 23: Relevanz von Informationsangeboten



kehrssituation auf der Straße oder im ÖPNV entschieden werden. Hierzu können neben Echtzeitfahrplandaten der öffentlichen Verkehrsmittel auch freie Pkw-Stellplätze, die Auslastung der Radabstellplätze und die Verfügbarkeit von Leihangeboten angezeigt werden. Langfristig ist die Einbettung dieser Daten auch in intermodale Navigationssysteme anzustreben - wie derzeit im Verbundprojekt PRÖVRIMM unter Federführung des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg erarbeitet wird.

Die Bereitstellung dieser Daten kann nur in Zusammenarbeit mit den Betreibern der einzelnen Angebote der Mobilstation erfolgen. Die Zusammenstellung der Daten sollte zentral in einer Smartphone- und/oder Tablet-App erfolgen, die in das einheitliche Auftreten der Mobilstation integriert ist.

Informationen zu Verkehrsangeboten vor der Reise

Neben den Informationen an den Mobilstationen und Echtzeitinformationen im Internet sind als Beratungsstellen, z.B. Kundencenter der Verkehrsunternehmen,

Mobilitätszentralen als auch bei Neueinführung der Mobilstationen Informationen per Posteinwurf von Bedeutung. Ziel dieser Informationen ist es, umfassend über die Angebote an den Mobilstationen zu informieren und die Nutzung zu bewerben. Bestandteil dieser Informationen müssen zum einen die Angebote der Mobilstationen einschließlich ihrer Tarife als auch die Beratung über sinnvolle Kombinationen von Verkehrsmitteln mit Umstieg an den Mobilstationen für konkrete Wege sein. Hierzu sollte nicht nur ein eigenes Informationsangebot im Corporate Design der Mobilstation etabliert werden, sondern auch eine Integration in bestehende Informationsplattformen wie Ally, Qixxit, Moovel oder auch verkehr.nrw.de angestrebt werden, um einen möglichst großen Nutzerkreis zu erreichen. Neben einer reinen Information sollte über diese Plattformen auch eine Buchung oder Reservierung der Angebote an den Mobilstationen möglich sein.



5. Rechtliche Rahmenbedingungen

Planung sowie Bau und Betrieb von Mobilstationen unterliegen unterschiedlichen Anforderungen des öffentlichen und privaten Rechts. Aufgrund der unterschiedlichen Voraussetzungen werden die rechtlichen Anforderungen nachfolgend für die verschiedenen Realisierungsschritte dargestellt. Insgesamt ergibt sich die Herausforderung, dass Mobilstationen im rechtlichen Sinne keine Einheit darstellen, sondern eine Vielzahl von Einzelementen. Damit sind im Rahmen der kommunalen Planungshoheit die bauplanungsrechtlichen Voraussetzungen für die Einzelemente durch die Kommune herzustellen.

5.1 Aufbau von Mobilstationen	31
5.2 Vergabe und Betrieb von Mobilitätsdienstleistungen	33

5.1 Aufbau von Mobilstationen

Der Aufbau von Mobilstationen bedarf einer sowohl planungs- als auch straßenverkehrsrechtlich korrekten Festsetzung. Im Sinne des Bauplanungsrechts existiert kein insgesamt genehmigungsfähiges Ensemble „Mobilstation“, sodass die bauplanungsrechtlichen Voraussetzungen für sämtliche Einzelelemente der Mobilstation separat zu schaffen sind.

„Bauliche Anlagen sind mit dem Erdboden verbundene, aus Bauprodukten hergestellte Anlagen. [...]“ (§2 (1) BauO NRW)

Mit Ausnahme der folgenden Elemente sind damit die Bestandteile der Mobilstation genehmigungspflichtig:

- Fahrgastunterstände des öffentlichen Personen- bzw. Schülerverkehrs (§65 (1) Nr. 6 BauO NRW)
- Nicht überdachte Pkw-Stellplätze mit einer Gesamtfläche unter 100 m² (§65 (1) Nr. 24 BauO NRW)
- Überdachte oder nicht überdachte Radabstellanlagen (§65 (1) Nr. 25 BauO NRW)

Nicht angewendet werden die Vorschriften der Landesbauordnung auf Anlagen „des öffentlichen Verkehrs einschließlich Zubehör, Nebenanlagen und Nebenbetriebe, mit Ausnahme von Gebäuden“ (§1 (2) BauO NRW). Das trifft dann zu, wenn Elemente der Mobilstation auf gewidmeten Verkehrsflächen errichtet werden. Das können vor allem öffentliche Stellplätze, Radabstellanlagen, auch z.B. Verleihstationen von Fahrradverleihsystemen, oder Haltestellen des öffentlichen Personenverkehrs (ÖPNV) sein. Diese Flächen unterliegen dem Straßenverkehrsrecht, also dem Straßen- und Wegegesetz (StWG) des Bundes, der Straßenverkehrsordnung (StVO) sowie dem Straßengesetz des Landes NRW.

Für Elemente der Mobilstationen, die weder nach BauO NRW genehmigungsfrei sind, noch auf einer gewidmeten Verkehrsfläche errichtet werden können, ist folglich eine Baugenehmigung im vereinfachten Genehmigungsverfahren nach §68 (1) BauO NRW zu beantragen. Hierbei wird vor allem die Zulässigkeit des Vorhabens im Sinne der §§29 – 38 BauGB überprüft. Damit ist es erforderlich, die für die Realisierung der betreffenden Elemente notwendigen bauplanungsrechtlichen Voraussetzungen

i Weiterführende Informationen:

Relevante, genehmigungsfreie Vorhaben nach §65 BauO NRW:

- Abs. 1 Nr. 1. Gebäude bis zu 30 m² Brutto-Rauminhalt ohne Aufenthaltsräume, [...], Aborte, [...]; dies gilt nicht für Garagen, Verkehrs- und Ausstellungstände,
- Abs. 1 Nr. 6: Fahrgastunterstände des öffentlichen Personennahverkehrs oder der Schülerbeförderung,
- Abs. 1 Nr. 24: nicht überdachte Stellplätze für Personenkraftwagen und Motorräder bis 100 m²,
- Abs. 1 Nr. 25: überdachte und nicht überdachte Fahrradabstellplätze bis zu insgesamt 100 m²;
- Abs. 4: Die Genehmigungsfreiheit entbindet nicht von der Verpflichtung zur Einhaltung der Anforderungen, die in dem Gesetz, in Vorschriften aufgrund dieses Gesetzes oder in anderen öffentlich-rechtlichen Vorschriften gestellt werden.

Für Elemente, die nicht innerhalb dieser Aufzählung aufgeführt sind und auf Flächen errichtet werden, auf denen die kommunale Bauleitplanung zum Tragen kommt, ist folglich eine Baugenehmigung zu beantragen.

Für Elemente im öffentlichen Straßenraum ist eine Sondernutzungserlaubnis gemäß §18 StrWG NRW erforderlich. Diese wird durch die Gemeinde ggf. mit Zustimmung des jeweiligen Straßenbaulastträgers erteilt (§18 Abs. 1 StrWG NRW). Die Erlaubnis wird grundsätzlich auf Zeit oder auf Widerruf erteilt. Durch die Sondernutzungserlaubnis können Carsharing-Stellplätze als eigenständige Sondernutzung im öffentlichen Verkehrsraum eingerichtet werden. In diesem Fall kann die (öffentliche Verkehrs-)Fläche z.B. durch Pfosten oder Poller abgesperrt werden oder durch Schilder gekennzeichnet werden. Das betrifft z.B. meist die Einrichtung von Verleihstationen eines Fahrradverleihsystems.



nach §§29 ff. BauGB i.V.m. §§1-14 BauNVO im Vorfeld zu schaffen. Das betrifft insbesondere Gebäude, die als Bestandteil der Mobilitätsstation z.B. einen Beratungspunkt oder einen Kiosk, beinhalten.

Im Rahmen dieses Kapitels werden die grundlegenden rechtlichen Anforderungen an die Einrichtung von Carsharing-Stellplätzen erörtert. Das *Handbuch Carsharing NRW* (s. Netzwerk Verkehrssicheres NRW 2014) behandelt dieses Kapitel in höherer Detailtiefe und gibt darüber hinaus weitere Hinweise zur praktischen Einführung von Carsharing-Angeboten.

Sollen Stellplätze angelegt werden, die exklusiv den Carsharing-Fahrzeugen zur Verfügung stehen, ist das Anlegen dieser Stellplätze als öffentliche Verkehrsfläche aufgrund der „Privilegienfeindlichkeit des Straßenverkehrsrechts“ nur eingeschränkt möglich, da in den aktuellen Fassungen des StVG sowie der StVO keine Regelungsmöglichkeit existiert, um Carsharing-Fahrzeugen eine exklusive Nutzung von Stellplätzen zu ermöglichen²⁹. Hierfür wäre eine Anpassung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) und der StVO erforderlich, um einerseits Regelungen zum Parken von Carsharing-Fahrzeugen im StVG zu legitimieren und die erforderlichen Vorgaben zur Regelung sowie die Verkehrszeichen in der StVO einzuführen³⁰. Hierzu wird durch den Bundesverkehrsminister derzeit ein Gesetz vorgeschlagen, das neben sonstigen Privilegien für Carsharing-Fahrzeuge vor allem das Einrichten von Sonderparkplätzen für Carsharing-Fahrzeuge erlaubt³¹.

Um trotzdem nach dem derzeitigen Rechtsstand Carsharing-Fahrzeugen eine privilegierte Nutzung von Stellplätzen zu ermöglichen, gibt es zwei Lösungsmöglichkeiten:

- Einrichtung von Carsharing-Stellplätzen auf einer privaten Fläche

29 Guber und Scherer 2013, S. 13 - 21.

30 Guber und Scherer 2013, S. 21 f.

31 Internetseite Tagesschau und Internetseite FAZ.

- Sondernutzungserlaubnis (s.o.)

Sollen Carsharing-Stellplätze auf einer privaten Fläche eingerichtet werden, kommen im Gegensatz zur öffentlichen Verkehrsfläche die Vorschriften der Landesbauordnung zur Anwendung. Danach handelt es sich nach §2 (1 und 8) BauO NRW um eine bauliche Anlage, die dem „Abstellen von Kraftfahrzeugen außerhalb der öffentlichen Verkehrsfläche dienen“ (§2 (8) BauO NRW). Entsprechend §65 (1) Nr. 24 BauO NRW sind nicht überdachte Stellplätze für Pkw und Motorräder mit einer Gesamtfläche von unter 100 m² genehmigungsfrei. Sofern sich die Stellplätze im Geltungsbereich eines Bebauungsplanes befinden, erhöht sich die genehmigungsfreie Gesamtfläche auf 1000 m².

Private Flächen können auch durch eine Einziehung der öffentlichen Verkehrsfläche entstehen³². Durch eine Einziehung im Sinne von §7 (1) StrWG NRW verliert die betreffende Fläche die Eigenschaft einer öffentlichen Straße. Somit geht die Fläche in den privatrechtlichen Vermögensbestand der Kommune über und unterliegt damit nicht mehr dem Straßenverkehrsrecht. Damit fallen die betreffenden Flächen in den Anwendungsbereich der BauO NRW (§1 (1 f.) BauO NRW). Die Einziehung kann von der zuständigen Straßenbaubehörde verfügt werden, wenn eine Straße keine Verkehrsbedeutung mehr hat oder überwiegende Gründe des öffentlichen Wohls vorliegen. Bei der Einschätzung handelt es sich um eine einzelfallbezogene Abwägungsentscheidung der zuständigen Straßenbaubehörde³³. Aus diesem Grund ist davon auszugehen, dass insbesondere in Gebieten mit hohem Parkdruck eine Abwägungsentscheidung in der Regel zulasten von Carsharing-Stellplätzen getroffen wird.

Neben der Möglichkeit der Volleinziehung besteht nach §7 (1) StrWG NRW auch die Möglichkeit einer Teileinziehung, bei der die Widmung einer öffentlichen Straße auf

32 Guber und Scherer 2013, S. 25.

33 Vgl. Guber und Scherer 2013: 26 i.V.m. §7 StrWG NRW.

Literaturhinweis:

Weitere Informationen im *Handbuch Carsharing des Netzwerks Verkehrssicheres NRW* (2014)

„bestimmte Benutzungsarten, Benutzungszwecke oder Benutzerkreise beschränkt wird“ (§7 (1) StrWG NRW). Allerdings ist rechtlich umstritten, ob die Teileinziehung ein legitimes Instrument ist, um eine Privilegierung von Carsharing-Fahrzeugen zu schaffen³⁴. Für die Einrichtung von Carsharing-Stellplätzen als Sondernutzung auf einer öffentlichen Verkehrsfläche gelten die oben dargestellten Ausführungen zur Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis.

Gesamtheitliche Lösung: Bebauungsplan

Um eine gesamtheitliche und rechtssichere Festsetzung der Flächen für eine Mobilstation zu beschließen, kann ein Bebauungsplan erstellt werden. Mit diesem können die notwendigen bauplanungsrechtlichen Grundlagen zur Errichtung der Einzelkomponenten der Mobilstation in einem verbindlichen Bauleitplan geschaffen werden. Hiermit wird insbesondere die Realisierung von Elementen, die nicht genehmigungsfrei erfolgen kann, begünstigt.

Zudem können mit einem Bebauungsplan auch „die Verkehrsflächen sowie Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung, wie Fußgängerbereiche, Flächen für das Parken von Fahrzeugen, Flächen für das Abstellen von Fahrrädern“ (§9(1) Nr. 11 BauGB) festgesetzt werden. Die Festsetzung kann entweder als private oder öffentliche Fläche erfolgen. Damit ist auch möglich, separate Stellplätze für Carsharing als bauliche Nutzung auszuweisen, ohne dass es etwa zugehörige Gebäude geben muss. Einen derartigen Bebauungsplan hat die Stadt Freiburg im Breisgau aufgestellt. Mit diesem werden Flächen für Carsharing-Stellplätze an verschiedenen Standorten im gesamten Stadtgebiet als private Flächen ausgewiesen und gesichert³⁵.

Fazit

Da Mobilstationen aus einer Vielzahl einzelner Elemente bestehen, die jeweils einzelne bauliche Anlagen darstellen, ist die planungsrechtliche Realisierung einer Mobilstation je nach Ausstattung aufwendig. Insbesondere wenn neben genehmigungsfreien Anlagen auch Verkaufsgebäude errichtet werden sollen, ist die Aufstellung eines Bebauungsplans in Erwägung zu ziehen, da hiermit eine höhere Rechtssicherheit geschaffen werden kann.

Zudem sind derzeit für die Einrichtung von Stellplätzen für Carsharing-Fahrzeuge noch keine adäquaten rechtlichen Voraussetzungen geschaffen worden. Hier ist in Zukunft von einer erheblichen Vereinfachung auszugehen.

5.2 Vergabe und Betrieb von Mobilitätsdienstleistungen

In der Regel werden die einzelnen Angebote der Mobilstationen von unterschiedlichen privaten und teilweise öffentlichen Dienstleistern betrieben. So wird das Bus- und Bahnangebot in der Regel von einem kommunalen oder privaten Verkehrsunternehmen des öffentlichen Verkehrs betrieben, Park-and-Ride-Plätze von der Kommune selbst sowie Carsharing- und Radverleihangebote von privaten Drittanbietern. Eine gemeinsame Vergabe aller Angebotsbestandteile an private Betreiber wäre theoretisch zwar denkbar, jedoch ist aufgrund der unterschiedlichen Kernkompetenzen der auf dem Markt agierenden Anbieter von einem geringeren Interesse seitens der Betreiber auszugehen.

Die Art und Weise der Vergabe und des Betriebs richtet sich vorrangig nach der Fragestellung, ob die betreffenden Angebote unter betriebswirtschaftlichen Aspekten durch private Anbieter gewinnbringend zu betreiben sind. Hierdurch ergeben sich unterschiedliche Vergabe- und Betriebsmöglichkeiten bei den Verkehrsangeboten einer Mobilstation. Die folgenden Ausführungen beziehen sich damit insbesondere auf Dienstleistungsangebote wie Carsharing oder Fahrradverleihsysteme.

Fall 1: Platzierung vorhandener Mobilitätsdienstleister in einer Mobilstation

Der einfachste Fall zur Umsetzung von Mobilstationen ist das Zurückgreifen auf Mobilitätsdienstleister, die bereits vor Ort aktiv sind. In diesem Fall kann vertraglich die Ausweitung der Mobilitätsangebote auf die Mobilstationen geregelt werden, wodurch aufwendige Vergabeverfahren zunächst vermieden bzw. reduziert werden können.

Diese einfache Regelung stößt dann an ihre Grenzen, wenn verschiedene private Mobilitätsdienstleister ihr Angebot aus eigenem Interesse in der Mobilstation platzieren möchten. In diesem Fall ist spätestens nach Abschluss einer Pilotphase ein diskriminierungsfreier Zugang für interessierte Mobilitätsdienstleister sicher-

³⁴ Vgl. Guber und Scherer 2013, S. 25.

³⁵ Vgl. Internetseite Stadt Freiburg.



zustellen. Dabei besteht die Möglichkeit, eine Auswahl geeigneter Mobilitätsdienstleister zu treffen, indem Kriterien benannt werden, die von den Mobilitätsdienstleistern zu erfüllen sind:

- Einhaltung von Umweltstandards (z.B. Blauer Engel)
- Flexibilität des Angebotes (z.B. Flottengröße, Anzahl der Fahrzeuge an Mobilstationen)
- Flächendeckung bei Netzen von Mobilstationen (Sicherstellen eines einheitlichen Angebotes)

Aufgrund der Aktualität der Thematik gibt es zu diesem Auswahlverfahren noch keine Präzedenzfälle. Viele der bereits existierenden Projekte sind Pilotprojekte. Ein Auswahlverfahren ist daher ausnahmsweise nicht notwendig. In der Praxis wird jedoch derzeit davon ausgegangen, dass die Durchführung einer Betreiberauswahl nach diesem Vorgehen zulässig ist.

Fall 2: Auswahl eines neuen eigenwirtschaftlichen Mobilitätsdienstleisters durch Dienstleistungskonzession

Wenn die Angebote der Mobilstationen eigenwirtschaftlich und durch einen einheitlichen, privaten Betreiber erfolgen sollen, besteht die Möglichkeit, eine Dienstleistungskonzession zu vergeben. Damit kann sichergestellt werden, dass ein Angebot, z.B. Carsharing, bei allen Mobilstationen eines Kreises, einer Stadt oder einer Region durch denselben Betreiber angeboten wird. Dadurch entstehen keine zusätzlichen Barrieren, dass bspw. ausgeliehene Fahrzeuge nur an bestimmten Stationen zurückgegeben werden können.

Die Dienstleistungskonzession wird einer vom öffentlichen Aufgabenträger getrennten juristischen Person (z.B. einem privaten Unternehmen) in Form der eigenverantwortlichen Übernahme einer öffentlichen Aufgabe übertragen. Die Dienstleistungskonzession grenzt sich vor allem dahingehend vom öffentlichen Dienstleistungsauftrag ab, dass das wirtschaftliche Risiko für die Erbringung der Dienstleistung beim Konzessionär liegt. Dafür wird diesem typischerweise das Recht eingeräumt, Gebühren oder Preise für die Inanspruchnahme der Dienstleistung zu verlangen³⁶.

Entsprechend des Artikels 17 der EU-Richtlinie 2004/18/

EG findet das europarechtliche Vergaberecht auf die Vergabe von Dienstleistungskonzessionen zwar keine Anwendung, dennoch betont der Europäische Gerichtshof (EuGH) im Urteil C-458/03, dass eine freihändige Vergabe von Dienstleistungskonzessionen nicht ohne Weiteres möglich ist. Die Vergabe einer Dienstleistungskonzession ist damit vor allem geeignet, sofern die Kommune anstrebt, die baulichen Anlagen in eigenem Eigentum zu führen und ein oder mehrere Unternehmen dafür zu verantworten, die in die Mobilstation integrierten Verkehrsangebote zu betreiben. Hiermit kann sichergestellt werden, dass es an allen Mobilstationen in einem gesamtstädtischen oder regionalen Netz ein einheitliches Angebot und eine einheitliche Betreiberstruktur für das jeweilige Verkehrsmittel, ggf. auch für mehrere, gibt. Hierdurch wird eine unkomplizierte Nutzung der Angebote sichergestellt, da somit z.B. Registrierungen für bestimmte Angebote an allen Mobilstationen genutzt werden können.

Fall 3: Auswahl eines eigenwirtschaftlichen Mobilitätsdienstleisters durch Verpachtung

Wird eine Mobilstation auf einer privaten Fläche eingerichtet, besteht die Möglichkeit der Verpachtung der Gesamtfläche oder einzelner Teile, wie bspw. von Stellplätzen für Carsharing-Fahrzeuge. Hierzu wird ein Pachtvertrag des Privatrechts (§§581 – 584b BGB) geschlossen. Diese Verfahrensweise gilt ebenso für entzogene Verkehrsflächen, die sich im privaten Eigentum der Kommune befinden.

Soll mit der Verpachtung der Fläche die Verpflichtung zur Herstellung der baulichen Anlagen einer Mobilstation in der Verantwortung des Pächters verbunden werden, ist zu beachten, dass diese Konstruktion zum Teil als öffentlicher Bauauftrag betrachtet werden muss. Die Rechtsprechung ist hier jedoch nicht einheitlich und vor allem von vielen Detailunterschieden abhängig. Allerdings liegt der Schwellenwert für die Vergabe eines öffentlichen Bauauftrages nach dem EU-Gemeinschaftsrecht bei rund 5,2 Mio. Euro. Darunter kommt die nationale Vergabe nach Vergabe- und Vertragsordnung für Bauleistungen (VOB) zum Tragen. Hierin ist festgelegt, dass bis zu einem Auftragswert von 150.000 Euro für Tief-, Verkehrs- und Ingenieursbauwerke eine beschränkte Ausschreibung erfolgen darf. Wird diese überschritten, ist von einer Ausschreibungspflicht auszugehen. Bei der Berechnung des

Schwellenwerts sind dabei die durch die Bauverpflichtung entstehenden Baukosten einzubeziehen³⁷.

Wird eine Fläche durch die Kommune an einen privaten Betreiber verpachtet, verfügt dieser über die Besitzrechte an der Fläche. Somit darf der Pächter exklusiv über die Zugänglichkeit der Fläche entscheiden, was ein möglicher Lösungsweg des oben aufgezeigten Stellplatz-Problems für Carsharing-Fahrzeuge sein kann. Wird der Betrieb der Mobilstationen allein über die Verpachtung der Flächen an private Betreiber ermöglicht, existiert kein unmittelbarer Auftraggeber für das Angebot. Somit ist der Pächter durch die Gewerbefreiheit nicht an Vorgaben zur Ausgestaltung seines Angebots und des Tarifs gebunden. Die Kommune bzw. ein sonstiger Auftraggeber hat somit an dieser Stelle keinerlei Steuerungsmöglichkeiten und ist auf die Ausgestaltung des Angebots durch den privaten Betreiber angewiesen. Für weitere Regelungen sind zusätzliche Verträge mit dem Pächter der Fläche erforderlich.

Fall 4: Auswahl eines neuen Mobilitätsdienstleisters mit öffentlicher Finanzierung

Findet sich kein Betreiber, der ein Verkehrsangebot unter eigenem wirtschaftlichen Risiko anbieten kann, kann ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag (ÖDLA) vergeben werden. Hierbei wird von einer öffentlichen Stelle ein Auftrag an einen Auftragnehmer für die Erbringung einer Dienstleistung vergeben, wobei der öffentliche Auftraggeber hierfür ein Entgelt entrichtet³⁸. Ob das Vergabeverfahren für einen ÖDLA nach europarechtlichen Vorgaben der EU-Richtlinie 2004/18/EG oder nach Landesrecht durchgeführt werden wird, richtet sich nach den europarechtlich bestimmten Schwellenwerten. Übersteigt ein Auftrag im Verkehrssektor einen Nettowert von 414.000 Euro, gelten die Vorschriften der EU-Richtlinie 2004/18/EG, die in den §§99 ff. des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) ins nationale Recht implementiert worden sind³⁹. Aufträge öffentlicher Auftraggeber oberhalb dieses Schwellenwertes dürfen nur noch in offenen Ausschreibungsverfahren vergeben werden.

Unterhalb des Schwellenwerts von 414.000 Euro für Dienstleistungen im Verkehrsbereich, findet das Vergabe-

recht keine Anwendung. In diesem Fall gelten die landesrechtlichen Vorschriften des Landes NRW. Diese sehen auf Grundlage eines Runderlasses des Ministeriums für Inneres und Kommunales vor, dass im kommunalen Bereich Dienstleistungen mit einem Auftragswert von bis zu 100.000 Euro freihändig oder durch ein beschränktes Ausschreibungsverfahren vergeben werden dürfen. Dienstleistungsaufträge mit einem höheren Auftragswert sind im öffentlichen Ausschreibungsverfahren zu vergeben, solange kein begründeter Einzelfall vorliegt, der eine freihändige Vergabe oder eine beschränkte Ausschreibung erfordert⁴⁰.

Ein typischer Anwendungsfall für eine Vergabe durch einen ÖDLA ist neben der Vergabe von ÖPNV-Leistungen auch die Vergabe des Betriebs von Fahrradverleihsystemen. Hier wird durch Städte eine europaweite Ausschreibung gestartet, um einen Betreiber zu finden. Da sich solche Systeme nur in seltenen Fällen kostendeckend betreiben lassen, greifen die Städte hierzu auf einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag zurück, um den Betrieb des Fahrradverleihsystems durch öffentliche Gelder mitzufinanzieren.

Alternativ zur Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags kann auch eine In-House-Vergabe durchgeführt werden. Hierunter hat sich in der Rechtsprechung und Anwendungspraxis etabliert, dass hierzu neben der Erbringung der Leistungen durch eine eigene Verwaltungsstelle auch die Beauftragung eines Unternehmens gehört, über welches der Auftraggeber eine Kontrolle ausübt wie über eine eigene Dienststelle (Kontrollkriterium) und, wenn dieses Unternehmen im Wesentlichen für die Gebietskörperschaften tätig ist, die Anteilseigner des betreffenden Unternehmens sind (Wesentlichkeitskriterium)⁴¹. Hierzu zählen in aller Regel kommunale Verkehrsunternehmen oder die Stadtwerke, solange an diesen keine privaten Kapitalgeber beteiligt sind.

37 Städtetag NRW und Städte- und Gemeindebund NRW 2005.

38 Vgl. Krajewski 2011, S. 364.

39 Vgl. ebenda.

40 Vgl. Ministerium für Inneres und Kommunales 2014.

41 Krajewski 2011, S. 365 f.



6. Umsetzung in der Praxis

Die Umsetzung von Mobilstationen in der Praxis ist ein mehrstufiger Prozess, der sich von konzeptionellen Überlegungen über den Aufbau mit konkreten Entwurfsgestaltungen bis zum operativen Betrieb erstreckt. Darüber hinaus ist die Finanzierung sicherzustellen und eine Aufgabenverteilung zwischen Akteuren zu organisieren, damit der Planungsprozess und im Anschluss der operative Betrieb reibungslos verlaufen können.

6.1 Akteure und Aufgabenverteilung	37
6.2 Umsetzungsschritte	38
6.3 Betreibermodelle	48
6.4 Anschubstrategien	49
6.5 Finanzierung und Förderung	50

6.1 Akteure und Aufgabenverteilung

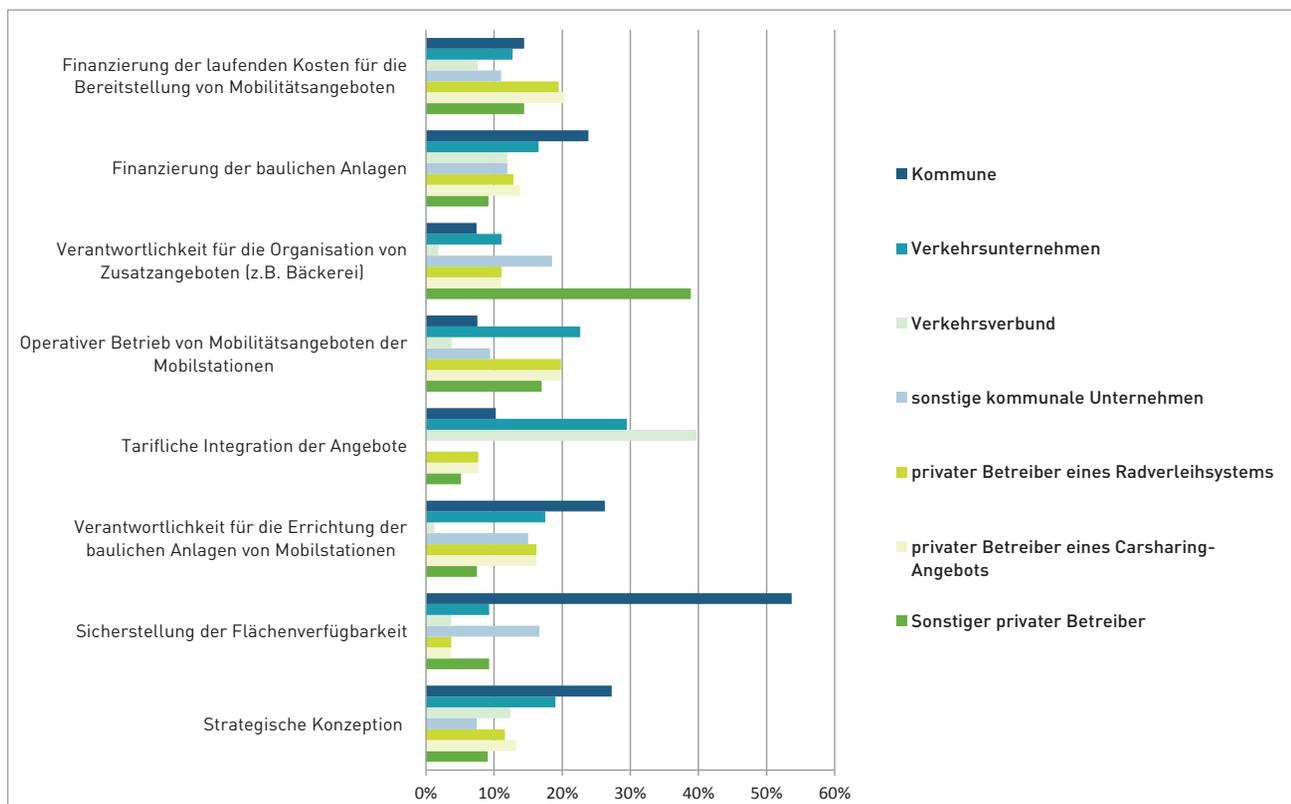
Die Einführung und der Aufbau von Mobilstationen ist eine Querschnittsaufgabe für mehrere Akteure aus unterschiedlichen Disziplinen. Zum einen ist die Kommunalverwaltung relevant, in der bei der Etablierung von Mobilstationen in der Regel eine Vielzahl unterschiedlicher Sach- und Aufgabengebiete betroffen sind. Die interne Organisationsstruktur kann jede Kommune im Rahmen der kommunalen Selbstverwaltung (Selbstverwaltungsgarantie nach Art. 28 II 1 GG) selbstständig festlegen. An dem Aufbau von Mobilstationen beteiligt sind in der Regel die zuständigen Ämter bzw. Sach- und Aufgabengebiete für Stadtplanung, Verkehrsplanung, Tiefbau, Bauordnung sowie für Umwelt bzw. Grünflächen. Somit ist für die erfolgreiche Einrichtung von Mobilstationen oftmals nicht nur eine vertikale Steuerung innerhalb eines Amtes erforderlich, sondern auch eine horizontale Kooperation zwischen unterschiedlichen Ämtern.

In der durchgeführten Befragung (vgl. Abb. 24) zeigt sich, dass den Kommunen eine große Aufgabenverantwortung zukommt. So sehen insbesondere im Bereich der Planung und Finanzierung alle befragten Städte, Kreise, Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbünde vorrangig die Verantwortung bei der Kommune. Dennoch sind auch mehrere andere Akteure für die Etablierung von Mobilstationen relevant. Im operativen Betrieb der Mobilitätsangebote deutet hingegen vieles auf eine Kooperation zwischen ÖPNV-Verkehrsunternehmen und Mobilitätsdienstleistern für Carsharing und Fahrradverleihsysteme hin. Denkbar ist jedoch auch, dass ein leistungsfähiges (kommunales) Verkehrsunternehmen im Rahmen einer Weiterentwicklung zum Mobilitätsdienstleister auch über den ÖPNV hinausgehende Mobilitätsdienstleistungen wie Carsharing oder ein Leihfahrradsystem in Eigenregie übernimmt⁴². Bei tariflichen Aspekten hingegen setzen die Befragten jedoch mehrheitlich auf die vorhandenen Kernkompetenzen der Verkehrsverbünde.

42

Ein Beispiel hierfür sind die Carsharing-Angebote der stadteilauto OS GmbH in Osnabrück, an der die Stadtwerke Osnabrück einen Anteil von 75% halten (vgl. Internetseite stadteilauto).

Abb. 24: Aufgabenverteilung bei Planung und Betrieb von Mobilstationen





Eine erprobte und in der Regel in den meisten Kommunen bereits vorhandene effiziente Vernetzung erleichtert die Abstimmungsprozesse. Sowohl für die vertikalen Abstimmungen innerhalb der Kommunalverwaltung als auch zur Einbindung externer Akteure können beispielsweise bestehende oder neu zu schaffende Strukturen eines kommunalen Mobilitätsmanagements einen wesentlichen Beitrag zur Realisierung von Mobilstationen leisten (vgl. Abb. 25).

6.2 Umsetzungsschritte

Die Umsetzung von Mobilstationen ist ein komplexer Vorgang, der in mehreren Stufen von konzeptionellen Vorüberlegungen über die konkrete Planung, den Aufbau bis hin zum operativen Betrieb in handhabbare und transparente Schritte zu gliedern ist.

Integration in strategische Pläne und Handlungskonzepte

Eine Integration in strategische Pläne und Handlungskonzepte ist ein erster Schritt zum Aufbau von Mobilstationen. Hierzu gehören auf städtischer Ebene vor allem Verkehrsentwicklungspläne, integrierte Stadtentwicklungskonzepte, Nahverkehrspläne oder auch integrierte Verkehrskonzepte. Auch als Maßnahmen in Lärmaktionsplänen sowie integrierten Klimaschutz- bzw. Klimaschutzteilkonzepten Mobilität können sie sinnvoller

Bestandteil sein. Hierdurch wird die Bedeutung von Mobilstationen nicht nur auf kleinräumlicher Standortebebene forciert, sondern auch die Bedeutung von Mobilstationen für die gesamtstädtische Verkehrs- und Stadtentwicklung unterstrichen (siehe auch Kap. 2).

Auch eine Integration in regionale Pläne, wie etwa regionale Verkehrsentwicklungspläne, Mobilitätsstrategien und Leitbilder, aber auch in Nahverkehrspläne ist anzustreben. Hiermit kann eine Basis für eine regionale Koordination des Aufbaus und Betriebs von Mobilstationen geschaffen werden. Neben dem Vorteil einheitlicher regionaler Standards (z.B. Marke und Design, Module, Anmeldung und Bedienung, Mobilitätsdienstleister) können positive Effekte durch das Einrichten einer Kommunikationsplattform und der Vernetzung von Akteuren erzielt werden. Diese erleichtern einen Wissenstransfer und eine Bildung von Kooperationen zwischen lokalen Akteuren. Somit kann die Integration in regionale Planwerke durch Synergieeffekte Vorteile für Betreiber als auch für Nutzerinnen und Nutzer entfalten.

Eine besondere Bedeutung kommt der Integration in Planwerke zu, die mit einem politischen Beschluss in Kraft treten. Hierdurch wird bereits im Vorfeld die Relevanz und Motivation der Thematik der Mobilstationen politisch legitimiert und somit eine Handlungsgrundlage geschaffen, die insbesondere auch zur Sicherstellung der Finanzierung von Bedeutung sein kann.

Abb. 25: Struktur eines kommunalen Mobilitätsmanagements



Abb. 26: Umsetzungsschritte

Integration in Pläne und Handlungskonzepte

- **auf städtischer Ebene:** Verkehrsentwicklungspläne, integrierte Stadtentwicklungs- und verkehrskonzepte
- **auf regionaler Ebene:** regionale Verkehrsentwicklungspläne, Mobilitätsstrategien, Nahverkehrspläne



Räumliche Ausdehnung eines Netzes

- **Städtisches Netz:** für größere Städte mit verschiedenen Verkehrsträgern empfehlenswert
- **Regionales Netz:** Verknüpfung eines Zentrums mit den ländlichen Umlandgemeinden



Aktivierung und Beteiligung von Akteuren

- Identifizierung von **zu beteiligenden Akteuren**



Standortermittlung

- **Drei Standorttypen:** ÖPNV-Verknüpfungspunkte, Wohn- und Kernquartiere, Gewerbegebiete



Festlegung von Ausstattungsmerkmalen

- Hierarchisiertes **Modulsystem**



Betreiberstruktur und Vergabe an externe Mobilitätsdienstleister

- Stadt oder Verkehrsunternehmen als Betreiber
- Praxis: **Vergabe von Verkehrsangeboten** an private Mobilitätsdienstleister



Bauleistungen

- Bau der Stationen, ggf. Umgestaltung der Umgebung



Betrieb

- Gewährleistung der Betriebsqualität durch Instandhaltung und Instandsetzung
- Administrative Aufgaben, Öffentlichkeitsarbeit

Kommunikation
und Marketing

Finanzierung



Exkurs: Mobilstationen auf regionaler Ebene

Verkehr endet nicht an den Stadt- und Gemeindegrenzen. Insbesondere in vernetzten Stadtregionen, wie sie in Nordrhein-Westfalen vielfach vorzufinden sind, sowie bei den Stadt-Umlandverkehren wird dies deutlich. Eine regionale Gestaltung der Verkehrsentwicklung kann hier Synergieeffekte erzielen, die sowohl die Effizienz des Planungsprozesses, die finanziellen Auswirkungen für die Kommune als auch verkehrliche Vorteile durch ein breiteres Verkehrsangebot für die Nutzerinnen und Nutzer betreffen. Daher stimmen Kommunen ihre verkehrspolitischen Zielsetzungen auf regionaler Ebene immer häufiger ab. Hierzu gibt es verschiedene Möglichkeiten der Zusammenarbeit⁴³:

- Abstimmung von kommunalen Planungen auf regionaler Ebene
- Informelle Zusammenarbeit durch Arbeitsgemeinschaften oder Entwicklungsagenturen
- Integration in bestehende regionale Organisationen
- Teilverlagerung von Kompetenzen der kommunalen Gebiets- und Planungshoheit
- Bildung von Zweckverbänden

Diese Formen unterscheiden sich sowohl in ihren formell-administrativen Kompetenzen als auch in ihrer politischen Legitimation. Diese Unterschiede lassen sich anhand von drei Beispielen für regionale Verkehrsentwicklungsplanungen bzw. -strategien in NRW aufzeigen. Alle drei berücksichtigen das Handlungsfeld Mobilstationen bzw. multi- oder intermodale Verknüpfungen:

- Bezirksregierung Münster: Münsterlandkonferenz Mobilität
Arbeitsgruppe des Regierungspräsidiums
Informelle Leitbilddiskussion und -entwicklung

- Nahverkehr Rheinland (NVR): Regionaler Mobilitätsplan
SPNV-Zweckverband
Politischer Auftrag zur Vorbereitung eines regionalen Mobilitätsplans
- RVR: Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept
Regionalverband
Politischer Auftrag zur Erarbeitung durch das Ruhrparlament

Während die Planungshoheit für die Mobilstationen bei den Kommunen liegt, ggf. bei Planung und Umsetzung in enger Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen und dem Verkehrsverbund, so können durch eine übergeordnete regionale Koordinierung Angebote abgestimmt werden, sodass die Nutzung der Mobilstationen vereinfacht wird und Zugangshemmnisse wie mehrfache Registrierungen bei unterschiedlichen Anbietern für das gleiche Verkehrsangebot entfallen können. Zudem kann durch eine regionale Vernetzung von Akteuren ein Wissenstransfer initiiert werden, der insbesondere auch langfristig einen Erfahrungsaustausch und somit stetige Optimierungen der Mobilstationen ermöglicht.

Den (regional agierenden) Verkehrsverbänden werden im ÖPNV verschiedenen Handlungsfeldern zugeordnet. Hierzu gehören z.B. eine angebotsübergreifende Informationsplattform, ein Zugangs- und Bezahlsystem, ein einheitlicher Tarif und ein Einnahmeverfahren. Sie verfügen über einen fundierten Erfahrungsschatz. Diese langjährige Erfahrung kann, vor allem vor dem Hintergrund der oft angestrebten Weiterentwicklung vom Verkehrsverbund zum Mobilitätsverbund, bei einer tariflichen Integration und organisatorischen Vernetzung verschiedener Verkehrsangebote bei Mobilstationen zu Nutzen gemacht werden. Bei der Förderung von Inter- und

Multimodalität gelten Verkehrsverbünde als wichtige Koordinatoren⁴⁴.

Werden Mobilstationen in regionale Verkehrskonzepte integriert, wird neben einer regionalen Koordination vor allem – je nach Organisationsform der Kooperation – auch eine regionalpolitische Legitimation erwirkt. Zudem wird durch die gemeinsame Arbeit an regionalen Verkehrskonzepten eine Grundlage für die Bildung von Akteursnetzwerken gelegt, auf die zur Umsetzung von Mobilstationen zurückgegriffen werden kann.

Hier setzen die vier Regionalen Koordinierungsstellen des Netzwerkes „Zukunftsnetz Mobilität NRW“ an. Sie dienen als Kommunikationsplattformen, die Know-how vermitteln, den Informations- und Erfahrungsaustausch sowie Kooperationen zwischen den Kommunen organisieren. Hauptanliegen der Koordinierungsstellen sind die Förderung der kommunalen Verkehrssicherheitsarbeit

und des kommunalen Mobilitätsmanagements. Angesiedelt sind die vier Koordinierungsstellen beim Verkehrsverbund Rhein Sieg in Köln, dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr in Gelsenkirchen, der Westfälischen Verkehrsgesellschaft in Münster und dem Nahverkehrsverbund Paderborn/Höxter in Paderborn.

Weitere relevante Kommunalgrenzen übergreifende und übergreifend handelnde Akteure sind Verkehrsunternehmen bzw. Kooperationen und Zusammenschlüsse von Verkehrsunternehmen (z.B. KÖR, VIA⁴⁵). Auch Kreise setzen sich mit dem Handlungsfeld Mobilstation im Sinne Kommunalgrenzen überschreitender Verkehre im Rahmen ihrer ÖPNV-Planungen auseinander (z.B. Kreis Unna, Rhein-Erft-Kreis).

44 Vgl. auch Gertz 2012.

45 Bei der Kooperation Östliches Ruhrgebiet (KÖR) handelt es sich um eine freiwillige Kooperation der Verkehrsunternehmen Bogestra, Dortmunder Stadtwerke, Straßenbahn Herne-Castrop-Rauxel und der Vestischen Straßenbahn. Bei VIA handelt es sich um eine Kooperation der Essener Verkehrs AG, der Mülheimer Verkehrsgesellschaft und der Duisburger Verkehrsgesellschaft durch eine Beteiligungsgesellschaft.



Anzahl von Mobilstationen und räumliche Ausdehnung eines Netzes

Eine weitere Vorüberlegung, welche die nachfolgenden Schritte maßgeblich beeinflusst, ist die Frage nach der Anzahl und der Vernetzung von Mobilstationen. Der Nutzen einer Mobilstation erhöht sich signifikant, wenn je nach räumlichem Kontext ein gesamtstädtisches oder regionales Netz an Mobilstationen existiert. Damit wird gewährleistet, dass insbesondere Ausleihangebote wie Carsharing oder Leihfahrräder auch an anderen Stationen zurückgegeben werden können.

Ein städtisches Netz ist vor allem für größere Städte empfehlenswert, die bereits auf gesamtstädtischer Ebene mehrere Verkehrsangebote wie ein Carsharing-Angebot oder ein Fahrradverleihsystem verfügen und somit maßgebliche Angebote und ggf. Partnerunternehmen als Voraussetzung für den Aufbau von mehreren Mobilstationen bereits vorhanden sind. In diesem Fall ist der Beginn des Aufbaus von Mobilstationen im deckungsgleichen Teil der Geschäftsgebiete der bereits vorhandenen Anbieter von Mobilitätsdienstleistungen empfehlenswert. Bestandteil der strategischen Planung muss es dann sein, eine Dachmarke zu entwickeln und geeignete Standorte zu finden.

Ein regionales Netz ist vor allem unter Einbeziehung des ländlichen Raumes sinnvoll. Hier führen nur wenige Wege innerhalb der Gemeinde, sondern viele Wegebeziehungen finden interkommunal in das umliegende Zentrum oder in Nachbargemeinden statt. Aus diesem Grund kommt vor allem bei Berücksichtigung des ländlichen Raumes dem Aufbau eines regionalen Netzwerkes von Mobilstationen, das bis in die Nachbarkommunen und das umliegende Zentrum reicht, eine maßgebliche Bedeutung zu. Damit kann gewährleistet werden, dass die Angebote der Mobilstation für relevante Wege der Bevölkerung ohne zusätzliche Hürden genutzt werden kann.

Insbesondere in einem Verhältnis zwischen Kernstadt und Umlandgemeinden ist es notwendig, dass die Kernstadt als starker Akteur gegenüber den kleineren Gemeinden nicht zu dominant auftritt. Hierzu gehört beispielsweise, dass in einem Findungsprozess für eine Marke für die Mobilstation entweder eine regionale Identität verkörpert wird oder die Marke neutral gehalten wird. Eine Fixierung der Marke auf eine Stadt oder Gemeinde ist hingegen in einem regionalen Netz bereits

aus Gründen der kommunalpolitischen Motivation der einzelnen Träger nicht sinnvoll.

Aktivierung und Beteiligung von Partnern und Akteuren

Als weitere Voraussetzung zur Einrichtung von Mobilstationen müssen zunächst Partner und Akteure identifiziert werden, die bei der Einrichtung von Mobilstationen maßgeblich sind bzw. beteiligt werden müssen. Wichtig ist es hierbei vor allem auf bestehende Strukturen zurückzugreifen. Je nach den Strukturen vor Ort kommen hierfür eine Vielzahl von Akteuren in Frage; dazu zählen u.a. Verkehrsunternehmen, Fahrradverleiher, Carsharing-Unternehmen, Taxiunternehmen, technische Betriebe und Eigengesellschaften der Kommune, die verschiedenen Ämter und Fachbereiche, Grundstückseigentümer, Inhaber bestimmter Konzessionen (z.B. Handyparken), Stadtwerke oder auch Stadtmöblierer.

Schulen und Betriebe sind ebenfalls relevante Akteure. Schulisches und betriebliches Mobilitätsmanagement sind verbreitete Ansätze, um nachfrageorientiert den Verkehr bereits vor der Entstehung an der Quelle zu steuern. So wird Mitarbeitern bzw. Schülern vor allem durch organisatorische Maßnahmen die Gelegenheit gegeben, die Erreichbarkeit ihres Arbeitsplatzes bzw. Schulstandortes auch ohne eigenes Auto zu verbessern. Während Mobilstationen in der Regel nur für einige Schulformen, insbesondere bei Berufskollegen bzw. bei Schulwegen im ländlichen Raum, geeignet sind, können sie im betrieblichen Mobilitätsmanagement einen wesentlichen Beitrag zur Reduktion des Pkw-Aufkommens bei den Berufspendlern beitragen (s. Kap. 2).

Sofern für die Planung räumlich und politisch relevant, sind auch übergeordnete Ebenen wie Regionalverbände oder Verkehrsverbände einzubeziehen. Ist dies der Fall, sollte in einem nächsten Schritt geprüft werden ob und in wie weit diese selbst Planungen zu Mobilstationen durchführen bzw. Koordinierungsaufgaben wahrnehmen, da es sinnvoll ist, eine möglichst breite regionale Verflechtung gewährleisten zu können (s. Exkurs Regionalität).

Um eine effiziente Arbeit zu ermöglichen und eine vertraute Arbeitsatmosphäre zu schaffen, sollten Projektpartnerschaften aufgebaut werden und anschließend ein gemeinsames Konzept entwickelt werden.

Wird ein regionales Netz aufgebaut, sind einige Voraus-

setzungen zu schaffen, mit denen die unterschiedlichen Anforderungen der hohen Zahl an einzubindenden Akteuren (s. Exkurs Mobilstationen auf regionaler Ebene) organisatorisch effizient bewältigt werden können. Hierzu ist es sinnvoll, dass bereits frühzeitig die einzelnen Verwaltungen und die Kommunalpolitik der beteiligten Gebietskörperschaften einbezogen werden und aktiv an Planung, Gestaltung und Aufbau der Mobilstationen mitwirken können. Hiermit kann gewährleistet werden, dass nicht von einzelnen starken Akteuren eine zu hohe Dominanz ausgeht.

Marketing und Kommunikation

Das Handlungsfeld „Marketing und Kommunikation“ ist zentraler Bestandteil von Mobilstationen und ist daher bereits auch in einem frühzeitigen Stadium mit zu berücksichtigen. Eine besondere Bedeutung kommt hierbei der Entwicklung einer Marke und eines Corporate Designs zu, um ein verstärktes Bewusstsein für das neue Mobilitätsangebot und gleichzeitig einen hohen Wiedererkennungswert der Stationen zu schaffen. Dieses bezieht sich sowohl auf das Erscheinungsbild der Stationen selbst als auch auf damit in Verbindung stehende Informationsplattformen und Marketingkonzepte.

Bei der Entwicklung eines regionalen Netzes an Mobilstationen ist hierbei zu berücksichtigen, dass die Kommunikation und das Marketing nicht auf einer lokalen Identität einer größeren Stadt fußen sollten, sondern entsprechend neutral gehalten werden sollten. In Offenburg ist aus diesem Grund mit „EinfachMobil“ ein

Markenname gewählt worden, der nicht in Verbindung mit der Stadt Offenburg steht, sondern neutral auch auf benachbarte Städte und Gemeinden erweitert werden kann.

Standortermittlung

Im Grundsatz sind für Mobilstationen sowohl im städtischen Raum als auch im ländlichen Raum drei Standorttypen denkbar:

- ÖPNV-Verknüpfungspunkte
- Wohn- und Kernquartiere
- Gewerbegebiete

Darüber hinaus sind vor allem in städtischen Gebieten auch Standorte denkbar, die Kriterien mehrerer Standorttypen erfüllen, wie beispielsweise eine Umsteigestation des ÖPNV, die auch in einem Wohn- oder Kernquartier liegt.

An Verknüpfungspunkten des ÖPNV treffen Wege verschiedener Relationen aufeinander und verteilen sich von dort in verschiedene Richtungen, sodass an diesen Punkten ein hohes Aufkommen an umsteigenden Fahrgästen existiert. Hierdurch sind Verknüpfungspunkte nicht nur für einen Umstieg innerhalb des ÖPNV geeignet, sondern auch als intermodale Schnittstelle, um auf den verschiedenen Teilen eines Weges die Vorteile der unterschiedlichen Verkehrsmittel intelligent miteinander zu kombinieren. Hier ergeben sich vor allem Vorteile, wenn ÖPNV-Verkehrsmittel unterschiedlicher Hierarchien aufeinandertreffen, die über unterschiedliche Bedienungszeiten und -häufigkeiten verfügen. Durch die Etablierung ergänzender Mobilitätsangebote an diesen Punkten kann hiermit die Attraktivität erhöht werden, zumindest einen Teil des Weges im Umweltverbund zurückzulegen.

Typische Standorte von Verknüpfungspunkten sind z.B. Verknüpfungshaltestellen im Schnellverkehr (Bahnhöfe, Haltepunkte, Schnellbusverknüpfungen), Endhaltestellen von Straßen- und Stadtbahnen und Rendezvous-Anschlusspunkte im Busverkehr.

Diese Standorte weisen bereits heute oft Park-and-Ride-Anlagen und/oder Fahrradabstellanlagen als ergänzende Angebote zum ÖPNV auf. Sie bieten daher eine gute Voraussetzung, um als Mobilstation ausgebaut zu werden.

Abb. 27: Mobilitätskampagne *Kopf an: Motor aus.*



Abb. 28: Mobilstation als intermodale Schnittstelle an einem Verkehrsknoten



Im Gegensatz zum ÖPNV-Verknüpfungspunkt weisen Wohn- und Kernquartiere andere Anforderungen an eine Mobilstation auf. Diese sind nicht als Umsteigepunkt im Verlauf eines Weges integriert, sondern stellen zumeist Quelle oder Ziel dar. Dadurch sind Mobilstationen in Wohn- oder Kernquartieren eher auf eine multimodale als auf eine intermodale Verknüpfung auszurichten. Somit eröffnet in diesem Kontext eine Mobilstation die Möglichkeit, das Verkehrsmittel zu nutzen, das für den geplanten Weg unter den jeweiligen Gesichtspunkten je nach Wegelänge oder Verkehrszweck am geeignetsten erscheint. Sie leisten einen Beitrag zur Förderung der Nahmobilität (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr).

Bei einer Lage in Wohn- oder Kernquartieren erhält neben der verkehrlichen Funktion der Mobilstation vor allem die Gestaltung einen hohen Stellenwert. So können Mobilstationen an diesen Standorten nicht nur als reine Mobilitätsdienstleistung verstanden werden, sondern auch einen Beitrag zur Aufwertung und Vitalisierung des Quartiers leisten. Durch eine attraktive Gestaltung und die Ergänzung der Mobilstation um Zusatzleistungen wie eine Bäckerei, kann eine Mobilstation auch einen attraktiven, modernen Treffpunkt und Aufenthaltsfläche in einem Quartier darstellen.

Einen ähnlichen Ansatz, wenn auch für andere Wegezwecke, könnten Mobilstationen in Gewerbegebieten darstellen. Hier können die Verkehrsmittel der Mobilstationen den Fuhrpark von Unternehmen ergänzen oder sogar ersetzen. Mobilstationen können somit in ein betriebliches Mobilitätsmanagement integriert werden und damit einen Beitrag zu einer umweltfreundlichen Entwicklung des Arbeits- und Dienstverkehrs leisten. Werden bspw. Poolfahrzeuge abgeschafft und durch die Nutzung eines Carsharing-Angebotes der Mobilstation ersetzt, kann eine Grundaustattung des Carsharing-Angebotes gewährleistet werden. Hierdurch wird eine zusätzliche Säule zur Finanzierung der Mobilstation aufgebaut und gleichzeitig ein Mehrwert für die Mitarbeiter der ansäs-

sigen Unternehmen durch die Möglichkeit der privaten Fahrzeugnutzung geschaffen.

Ist die Frage nach geeigneten Standorttypen für die jeweilige räumliche Situation geklärt, sollte innerhalb der Standorttypen eine Fläche mindestens nach den folgenden Kriterien ausgewählt werden:

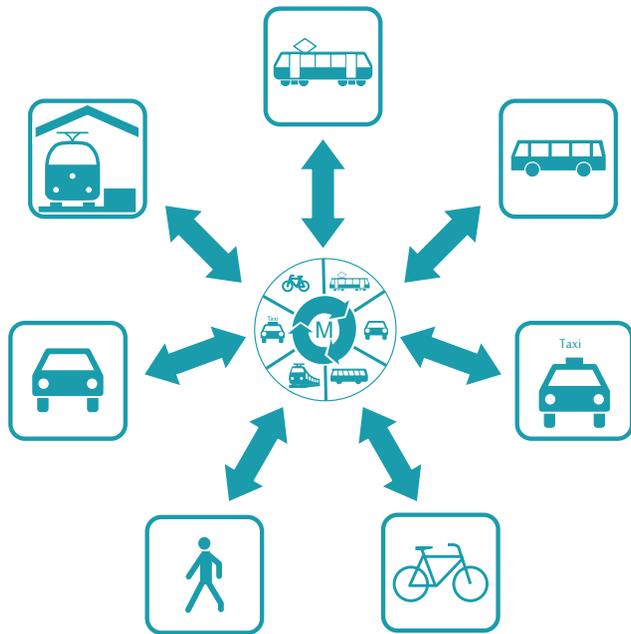
- Vorhandenes ÖPNV-Angebot
- Vorhandene Mobilitätsdienstleistungen
- Lage und Erschließung der Fläche
- Nutzerpotenzial

In einem Verständnis, welches die Mobilstation als Bestandteil des ÖPNV auffasst, ist ein attraktives ÖPNV-Angebot die Grundvoraussetzung für die Einrichtung einer Mobilstation. Aus diesem Grund bildet das vorhandene ÖPNV-Angebot das wichtigste Kriterium für die Standortermittlung. Besonders geeignet sind hierbei Standorte, die mehrere ÖPNV-Linien verknüpfen und damit bereits als Voraussetzung eine hohe Zahl an umsteigenden Fahrgästen aufweisen. Darüber hinaus sind Haltestellen, die einen Zugang zu einem Schnellverkehrsmittel (SPNV, Stadtbahn oder Schnellbus) verfügen und in einer dem entsprechenden Standort adäquaten Frequenz bedient werden, ebenfalls geeignet. Das kann in Großstädten ein 10-Minuten-Takt sein, während in ländlichen Räumen hierunter auch ein Stundentakt gefasst werden kann. Die Gewichtung dieses Kriteriums ist nach dem Stellenwert des ÖPNV für die Mobilstation festzulegen.

Die Integration von ergänzenden Mobilitätsdienstleistungen wie ein Fahrradverleihsystem oder ein Carsharing-Angebot wird durch ein bereits vorhandenes Angebot erleichtert. Aus diesem Grund ist es empfehlenswert, dass Standorte für erste Mobilstationen im Geschäftsgebiet bereits vorhandener Mobilitätsangebote liegen und im Idealfall bereits an der Stelle eine Station existiert.

Um die Verknüpfung von Verkehrsmitteln prominent

Abb. 29: Mobilstation als multimodale Schnittstelle im Quartier



hervorzuheben, sollte eine gut einsehbare und leicht zu findende Fläche genutzt werden. Hierdurch wird gewährleistet, dass die neuen Mobilitätsangebote als attraktiver Bestandteil des (öffentlichen) Raumes im Sichtfeld von potenziellen Nutzerinnen und Nutzern positioniert werden. Besonders geeignet sind somit Flächen, an denen bereits im Planungsstadium eine hohe Passantenfrequenz zu verzeichnen ist.

Sensibel ist die Thematik der Flächenakquise vor allem in Quartieren, in denen ein hoher Parkdruck herrscht und für den Aufbau der Mobilstation Stellplätze entfallen müssten. Vor allem in diesem Fall ist eine sorgfältige Abwägung der Interessen notwendig und eine frühzeitige Beteiligung der betroffenen Anwohner bereits in der Konzeptionsphase zu empfehlen.

Ebenso ergeben sich verschiedene Anforderungen an die Erschließung der Fläche. Insbesondere wenn groß dimensionierte Anlagen für den motorisierten Verkehr wie Carsharing-Stellplätze oder eine P+R-Anlage in die Mobilstation integriert werden sollen, ist die Anbindung des Standortes an das Straßennetz zu prüfen. Hierzu zählen die Erreichbarkeit des Standortes über das Straßennetz, die zusätzliche Belastung von Anwohnern und die Leistungsfähigkeit der Anbindung an das umliegende Straßennetz.

Die Anzahl der Nutzerinnen und Nutzer ist insbesondere für eigenwirtschaftliche Verkehrsangebote ein maßgebliches Kriterium für die Standortattraktivität. Daher ist als weitere Determinante der Standortsuche die Durchführung einer Potenzialanalyse zu empfehlen. Berücksichtigt werden müssen dabei allerdings weitere Indikatoren wie Bevölkerungsdichte und Struktur im Umfeld, städtebauliche Situation sowie bestehende Erfahrungen wie beispielsweise Nutzerzahlen bestimmter ÖPNV-Angebote.

Ausstattung

Sind die Standorte abschließend gefunden, so muss Anhand von Lage und Potenzialen ausgewählt werden, welche Ausstattungsmerkmale die jeweiligen Stationen aufweisen sollen. Wird ein gesamtstädtisches oder regionales Netz von Mobilstationen aufgebaut, ist es im Vorfeld sinnvoll, ein hierarchisiertes Modulsystem aufzubauen (s. Kap. 4.3).

Finanzierung

Sind die Projektpartnerschaften und die Ausstattungsmerkmale geklärt, muss auch die Finanzierung des Produktes sichergestellt werden. Dabei sollte zunächst eine Kostenschätzung für Planungs-, Bau- und Betriebskosten vorgenommen werden. Gegebenenfalls kann hierbei auf Erfahrungen aus bereits bestehenden Systemen oder Systemkomponenten zurückgegriffen werden. In diesem Zusammenhang sollte auch geklärt werden, ob die Möglichkeit der öffentlichen Förderung aus Bundes- oder Landesmitteln besteht (Näheres in Kap. 7.5). Sollte eine solche Möglichkeit gegeben sein, sollte eine Bewerbung um Fördermittel möglichst frühzeitig vorgenommen werden. Insgesamt müssen die Eigenanteile ermittelt und die Kosten für Mobilstationen in die Haushaltsplanung aufgenommen werden.

Betreiberstruktur und Vergabe an externe Mobilitätsdienstleister

Ist auch die Finanzierung des Projektes gesichert, so muss eine genaue Festlegung der Betreiberstrukturen vorgenommen werden. Hierbei kommen zahlreiche, verschiedene Modelle in Frage, da jeder Akteur an sich beinahe jede Aufgabe des Betriebs übernehmen kann (siehe Kap. 7.3).



Tab. 3: Umsetzungsschritte

Umsetzungsschritt	
Identifizierung von Akteuren	
Initiierung	
Ggf. Rücksprache mit übergeordneter Ebene , evtl. Integration	
Einbindung von Akteuren, Aufbau von Projektpartnerschaften und Konzeptentwicklung	
Entwicklung einer Marke (Branding)	
Klärung der Finanzierung	
Kostenschätzung Planungs-, Bau- und Betriebskosten	
Bewerbung um Fördergelder (siehe Kap. 7.5)	
Haushaltsplanung und Ermittlung der Eigenanteile	
Festlegung der Betreiberstruktur	
Managementaufgaben	
Winterdienst und Reinigung der Flächen	
Instandhaltung	
Identifizierung potenzieller Standorte	
Relevante Knotenpunkte im ÖV	
Flächenverfügbarkeit	
Bevölkerungsdichte und Struktur im Umfeld	
Städtebauliche Situation	
Erfahrungen aus dem Bestand (z.B. Nutzerzahlen)	
Beseitigung von Nutzungskonflikten	
Auswahl der Ausstattungsmerkmale Anhand von Lage und Potenzialen	
Detaillierte Stationsplanung, Gestaltung und Design	
Ggf. Schaffung der bauplanungsrechtlichen Genehmigungen	
Aufbau der Mobilstationen	
Durchführung des Baus der Stationen	
Ggf. Umgestaltung und Einbindung in Umfeld und Verkehrsnetze	
Betrieb des Systems	
Anschubstrategien	
Öffentlichkeitsarbeit	

In der Praxis hat sich für Carsharing und Leihfahrradsysteme durchgesetzt, dass diese Angebote von spezialisierten, privaten Mobilitätsdienstleistern betrieben werden. Sind diese noch nicht vertreten oder werden die bisherigen Leistungen durch die Mobilstationen massiv ausgeweitet, sind die rechtlichen Rahmenbedingungen zur Vergabe von externen Mobilitätsdienstleistungen zu beachten (s. Kap. 6.2).

Bauleistungen

Abschließend muss der Aufbau der Stationen durchgeführt werden. Hierzu zählt vor allem die Durchführung von Bauleistungen für die Stationen. Das Vergaberecht sowie das Bauordnungs- und in Einzelfällen auch Bauplanungsrecht ist dabei zu beachten (vgl. auch Kap. 6). Überlegt werden kann eine gemeinsame Vergabe von Bau und Betrieb an einen externen Dienstleister, um hier eine einheitliche Verantwortung zu schaffen.

In Verbindung mit dem Bau von Mobilstationen kann eine Umgestaltung der unmittelbaren Umgebung einhergehen, um eine optimale städtebauliche Einbindung in das Umfeld sowie in das umgebende Verkehrsnetz herzustellen.

Betrieb

Nach vollständiger Einrichtung der Mobilstationen fallen Aufgaben an, um eine hohe Betriebsqualität zu gewährleisten. Hierzu gehört die regelmäßige Reinigung und Instandhaltung der Flächen und Angebote der Mobilstation. Bereits im Vorfeld sind die Zuständigkeiten zwischen den beteiligten Akteuren (Flächenbesitzer, Betreiber) zu verteilen, damit diese Aufgaben erfüllt werden können. Darüber hinaus sollte auch frühzeitig ein Konzept entwickelt werden, um Schäden zeitnah beheben zu können. Ein Vernachlässigen dieser Aufgaben birgt das Risiko, dass die Mobilstationen an Attraktivität verlieren und entsprechend weniger genutzt werden. Betreffen die Schäden gar Objekte, die in einem Pachtverhältnis an einen externen Betreiber vergeben sind, z.B. ein Kiosk, besteht das Risiko, dass der Pächter das Pachtverhältnis beendet und somit ein weiterer Beitrag zur Finanzierung der Mobilstationen verloren geht.

Neben diesen Aufgaben im Bereich Instandhaltung und Instandsetzung, fallen außerdem administrative Aufgaben an. Hierzu gehören etwa Abrechnungen mit

den Betreibern der Angebote an Mobilstationen, z.B. Ausgleichszahlungen, Verwaltung von Pachteinnahmen. Aber auch das Vertragsmanagement ist Bestandteil der administrativen Aufgaben. So ist davon auszugehen, dass Verträge mit Mobilitätsdienstleistern und Betreibern von ergänzenden Angeboten befristet sind und somit regelmäßig erneuert und ggf. in Einzelfällen mittel- bis langfristig auch neue Partner gesucht werden müssen, um ein kontinuierliches Angebot sicherzustellen.

Parallel zu den operativen Aufgaben ist auch während des Betriebs eine kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit durch Kommunikation und Marketing fortzusetzen. Eine Beteiligung an Netzwerkarbeiten, z.B. in einer verbundweiten Austauschplattform, auch nach Inbetriebnahme und während des laufenden Betriebs, hilft, die Angebote der Mobilstationen kontinuierlich auf dem aktuellen Stand der Technik und der Nutzererfordernisse zu halten und außerdem administrative Angelegenheiten wie Vertragsgestaltungen kontinuierlich zu verbessern.

Abb. 30: Elemente von Mobilstationen





6.3 Betreibermodelle

Hinsichtlich der Betreibermodelle von Mobilstationen sind eine Vielzahl unterschiedlicher Aufgaben und Elemente in Zuständigkeiten zu überführen.

Die Strukturen in den bisher bereits bestehenden Systemen von Mobilstationen unterscheiden sich. Dennoch können einige Gemeinsamkeiten beim Betrieb von Mobilstationen ausgemacht werden.

Insgesamt empfiehlt es sich, dass die Kommune oder, sofern vorhanden, ein kommunales Verkehrsunternehmen die Federführung in der Planung trägt und auch Schirmherr des Betriebs der Mobilstationen ist. Dabei geht es vor allem um koordinierende und organisatorische Aufgaben (z.B. Verpachtung/Vermietung/Vergabe von Flächen und Räumlichkeiten) sowie um die Instandhaltung der Flächen.

Um ÖPNV-Angebote in die Mobilstationen zu integrieren, muss vor allem der Betreiber der Haltestellenanlagen involviert werden. Hierbei handelt es sich, je nach lokaler Organisation, entweder um eine kreisangehörige Stadt, den Kreis bzw. eine kreisfreie Stadt oder das Verkehrsunternehmen. Die weiteren Mobilitätsangebote wie die Bereitstellung von Verkehrs- und Serviceangeboten können vor allem von privaten Mobilitätsdienstleistern wahrgenommen werden, die sich auf das entsprechende Geschäftsfeld spezialisiert haben. Diese nehmen dann neben der reinen Bereitstellung ihrer Angebote auch Aufgaben wie Instandhaltung und Wartung sowie Redistribution bezogen auf ihr eigenes Angebot wahr. Private Mobilitätsdienstleister müssen durch entsprechende Vergabeverfahren gewonnen werden, um einen diskriminierungsfreien Zugang zu gewährleisten.

Es besteht jedoch auch die Möglichkeit für eine Kommune bzw. ein kommunales Unternehmen das Angebot als Inhouse-Angebot selbst zu schaffen. Auch wenn dies in Deutschland bisher nicht in Form von Mobilstationen durchgeführt wurde, so sind doch einzelne Elemente durch Kommunen oder kommunale Unternehmen initiiert und umgesetzt worden. Dies gilt beispielsweise für die Stadt Osnabrück mit ihrem Carsharing-Angebot „stadtteilauto“, oder für die Stadt Mainz mit dem Fahrradverleihsystem „MVGmeinRad“ und den Kreis Steinfurt mit dem Projekt STmobil.

Information und Marketing sollten nicht ausschließlich den Betreibern der Mobilitätsangebote für ihr eigenes Angebot überlassen werden, sondern koordiniert und ganzheitlich für die Mobilstation als Gesamtprodukt erfolgen. Daher eignet sich hierfür vor allem die Kommune oder das kommunale Verkehrsunternehmen als koordinierende Ebene für Marketing und Information. Allerdings kann in Erwägung gezogen werden, hiermit ein externes Büro zu beauftragen, das diese Aufgabe durch eine entsprechende Spezialisierung professionell wahrnehmen kann.

Das Thema des Zugangs und eines einheitlichen Zugangsmediums obliegt idealerweise dem Verkehrsunternehmen. In Zusammenarbeit mit weiteren Mobilitätsdienstleistern muss hier sichergestellt werden, dass ein einheitliches Zugangsmedium die Nutzung der verschiedenen Verkehrsangebote ermöglicht. Ebenso sollten bestehende Informationen sowie das Marketing um die Mobilstationen erweitert werden, da es sich bei den Mobilstationen um eine Erweiterung des bestehenden Angebots handelt.

i Weiterführende Informationen:

Stadt als Betreiber	Verkehrsunternehmen als Betreiber
<ul style="list-style-type: none">• Einfachere Einwerbung von Fördergeldern• Leichtere städtebauliche Integration• Größere Flächenverfügbarkeit• Erleichterte Schaffung der bauplanungsrechtlichen Genehmigungen	<ul style="list-style-type: none">• Leichtere tarifliche Integration• Interdisziplinäres Praxis-Know-how im Haus• Zusätzliche Vermittlungsebene zwischen Behörde sowie Nutzerinnen und Nutzern

6.4 Anschubstrategien

Die Anschubstrategien sollten je nach Kommune und Raumtyp (städtischer Raum, suburbaner Raum, ländlicher Raum) individuell eingesetzt werden, um die unterschiedlichen Voraussetzungen berücksichtigen zu können.

Aufgreifen und Reaktivieren vorhandener Strukturen

Grundsätzlich ist es immer sinnvoll, bereits bestehende und bewährte Strukturen aufzugreifen. Hierbei sind insbesondere bestehende Vernetzungen mit anderen Akteuren und Partnern von Relevanz. So kann auf den Erfahrungsschatz anderer Akteure zurückgegriffen werden oder z.B. durch bestehende Carsharing- oder Radverleihanbieter, die vor Ort tätig sind, können bereits geeignete Partner zum Aufbau von Mobilstationen vor Ort sein. Motivierte und vernetzte Akteure, die in einem permanenten Erfahrungsaustausch stehen, können eine Katalysatorwirkung zur Etablierung von Mobilstationen entfalten. Dies können auch Netzwerke sein, die bei der Erarbeitung von Klimaschutzkonzepten, Verkehrsentwicklungsplänen oder Nahverkehrsplänen temporär etabliert wurden und über diese hinaus Bestand haben bzw. reaktiviert werden.

Bildung eines neuen Netzwerks

Bestehen noch keine thematisch relevanten Netzwerke, sollte ein neues Netzwerk gebildet werden, das auch potenzielle Anbieter, Nutzerinnen und Nutzer sowie Unterstützer beinhalten kann. Es gilt eine möglichst breite Basis herzustellen, die das Konzept und die Marke der Mobilitätsstation mit trägt.

Hier kann auch eine regionale Vernetzung erfolgen und damit ein Wissenstransfer unterschiedlicher Akteure initiiert werden, die das gleiche Vorhaben an verschiedenen Stellen einer Region verfolgen. Insbesondere Regionalverbände, Verkehrsverbände oder ähnliche können als Grundlage für die Netzwerkbildung dienen. Eine gute Ausgangsvoraussetzung bieten hierfür die regionalen Koordinierungsstellen des „Zukunftsnetz Mobilität NRW“. Über sie kann eine Vernetzung relevanter Akteure hergestellt werden (siehe auch Exkurs Mobilstationen auf regionaler Ebene).

Abbau von Nutzungshemmnissen

Nutzungshemmnisse entstehen in allen Phasen der Nutzung von Verkehrsangeboten. Das beginnt bei komplexen Anmeldestrukturen und setzt sich über unübersichtliche oder zu teure Tarife, fehlende Beratungsangebote, unzureichende Informationen, komplizierte Nutzungsvorgänge bis hin zur Abrechnung fort. Diese hindern potenzielle Nutzerinnen und Nutzer oft daran, ein leistungsmäßig überzeugendes Angebot wahrzunehmen.

Aus diesem Grund ist es erforderlich, gemeinsam mit den Betreibern der Angebote der Mobilstation dauerhaft eine möglichst einfache und simple Nutzung der Angebote sicherzustellen. Hier können eine Zentralisierung der Anmeldung an einer einzigen Stelle (z.B. Servicepunkt oder Kundencenter) und die Entwicklung einfacher Tarife auch für Gelegenheitskunden bereits Hemmnisse abbauen, die dazu führen, dass potenzielle Nutzerinnen und Nutzer sich bereits im Vorfeld nicht mehr weiter mit der Thematik auseinandersetzen. Darüber hinaus ist die Nutzung aller Angebote mit einer einheitlichen Zugangskarte zu ermöglichen. Dies kann bspw. ein ÖPNV-Abonnement darstellen oder auch für Gelegenheitskunden eine eigene Zugangskarte sein.

Finanzieller Anschub

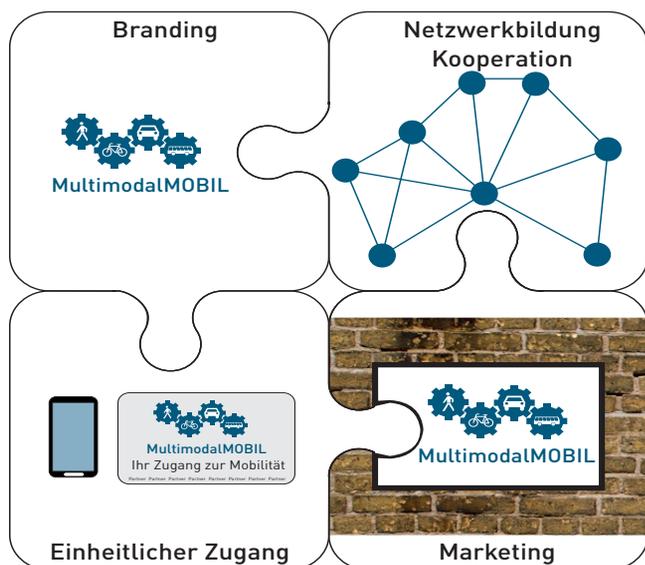
Bei einer vorwiegend nutzerbasierten Finanzierung sind an einigen Standorten Mobilitätsdienstleister aus betriebswirtschaftlichen Gründen nicht in der Lage, ein ausreichend attraktives Angebot zu schaffen. Hier können bereits vorab Kooperationen, z.B. mit der Stadtverwaltung oder Betrieben, gebildet werden. Die Angebote der Mobilstation können Bestandteil eines betrieblichen Mobilitätsmanagements werden und z.B. Carsharing-Fahrzeuge für Dienstfahrten eingesetzt werden. Damit kann eine Grundnachfrage für die Angebote gesichert und damit ein wichtiger Beitrag zur Finanzierung des Angebotes geleistet werden. Äquivalent sind solche Kooperationen auch im bürgerschaftlichen Segment, z.B. bei Quartiers- und Dorfgemeinschaften oder Vereinen, denkbar. Um die Finanzierung sicherzustellen, können solchen Kooperationspartnern bspw. ermäßigte Nutzungspakete mit einem Zeitguthaben verkauft werden, sodass der Finanzierungsbestandteil mit dem Verkauf unabhängig der tatsächlichen Nutzung gesichert ist.

Marketing

Um die Mobilstation und ihre Angebote konkret zu bewerben, sollte neben den bereits genannten Informations- und Marketingveranstaltungen auch die Erarbeitung einer Marketingstrategie angestrebt werden. Diese kann gerade zu Beginn auch eine Kampagne zur Bewerbung des neuen Produkts umfassen. Die Marketingstrategie kann auf zwei verschiedene Grundarten zurückgreifen. So kann entweder mit Hilfe von Plakaten, Flyern etc. auf Zielgruppen eingegangen werden oder versucht werden mit Hilfe von Angeboten die verschiedenen Zielgruppen zu erreichen. Beide Strategien schließen sich jedoch nicht gegenseitig aus. Sie sollten darauf abzielen, den Mehrwert der Mobilstationen hervorzuheben.

Oftmals leiden öffentliche Verkehrsmittel unter einem schlechten Ruf und das relativ starre System hält viele Menschen von einem Umstieg auf den ÖV ab. Mobilstationen können einen Beitrag dazu leisten, diese negativen Assoziationen mit Hilfe des multimodalen Konzeptes zu verbessern und aufzubrechen. Dafür muss das neue System allerdings auch erlebbar sein. Zum Anschub könnten daher Gutscheine oder Vergünstigungen angeboten werden, um die Hemmschwellen zur Nutzung herabzusetzen. Positive Wahrnehmungen und Erfahrungen wiederum sollten in Form von Berichterstattung nach außen getragen werden. Die Eröffnung der ersten Mobilstation kann überdies mit einer großen Feierlichkeit/Fest/Event evtl.

Abb. 31: Mögliche Anschubstrategien zur Implementierung von Mobilstationen



auch in Verbindung mit einem thematischen Aktionstag (z.B. Elektromobilität) zelebriert werden. Auch hierdurch kann eine größere Öffentlichkeit erreicht werden.

Wichtig ist bei alledem vor allem die klare Verteilung von Zuständigkeiten und Kompetenzen. So muss klar geregelt sein, wer für die Öffentlichkeitsarbeit des Produktes zuständig ist.

6.5 Finanzierung und Förderung

Zur Finanzierung von Mobilstationen stehen grundsätzlich verschiedene Fördermöglichkeiten zur Verfügung. Ob und inwiefern diese jedoch zur Anwendung kommen können, hängt von einer Vielzahl unterschiedlicher Determinanten ab und ist im Einzelfall zu prüfen. Dabei können sich die Kosten zum Aufbau der Stationen, je nach Größe, Ausstattungsmerkmalen, städtebaulicher Integration etc. zwischen 10.000 € in einfachster Ausführung und bis zu siebenstelligen Beträgen bei komplexer Ausführung mit Servicegebäude belaufen. Maßgeblich werden die Kosten davon beeinflusst, inwieweit Gebäude errichtet werden und zu welchen Preisen die Flächen akquiriert werden können.

Förderung durch GVFG

Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) regelte die Finanzhilfen des Bundes an die Länder für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden. Dieses wurde jedoch im Zuge der Föderalismusreform (Art. 125c GG) beendet. Für einen Übergangszeitraum bis Ende 2019 erhalten die Länder dennoch Bundesmittel, unter anderem aus dem Entflechtungsgesetz. Die Verteilung der Mittel übernehmen die Länder nach eigenen Kriterien. Um über das Jahr 2019 hinaus eine Fortführung des GVFG-Bundesprogramms realisieren zu können, wird derzeit über eine zukünftige Finanzierung von Gemeindeverkehrsinfrastruktur verhandelt. Dabei sollte darauf geachtet werden, dass auch Mobilstationen als förderungsfähige Vorhaben festgesetzt werden oder unter „zentrale Omnibusbahnhöfe und Haltestelleneinrichtungen“⁴⁶ gefasst werden können. Eine Fortführung des GVFG wäre wichtig, da auch weitere Finanzierungsprogramme der Länder hiermit in Zusammenhang stehen und andernfalls dringend notwendige Vorhaben keine Finanzierungsperspektive mehr haben, wie es bereits in

46

§ 2 III GVFG.

der Begründung zum „Entwurf eines Gesetzes zur Fortführung des GVFG-Bundesprogramms“ heißt⁴⁷.

ÖPNV-Fördermittel

Im Bereich der ÖPNV-Fördermittel sind vor allem die §§ 11 bis 13 ÖPNVG NRW von Relevanz⁴⁸. Nach § 11 II ÖPNVG NRW gewährt das Land den ÖPNV-Aufgabenträgern eine jährliche Pauschale, die in einer Richtlinie Fördergegenstände festlegen. Die Pauschale ist zu 80 % für Zwecke des ÖPNV mit Ausnahme des SPNV aufzuwenden und hierzu an öffentliche oder private Verkehrsunternehmen weiterzuleiten. Gemäß §12 ÖPNVG NRW gewährt das Land den Zweckverbänden pauschalierte Zuwendungen für Investitionsmaßnahmen im ÖPNV. Die Zweckverbände legen jährlich einen Katalog mit den zu fördernden Maßnahmen fest. Die jeweiligen Fördervorhaben sind somit von den Aufgabenträgern des ÖPNV, d.h. von Kreisen und kreisfreien Städten, sowie von öffentlichen und privaten Verkehrsunternehmen beim jeweiligen Zweckverband zu beantragen. Förderfähig sind beispielsweise:

- Neu- und Ausbau von P&R und B&R-Anlagen,
- Haltestelleneinrichtungen oder
- Modernisierung und Erneuerung der ÖPNV-Infrastruktur.

Darüber hinaus können auch Zuwendungen für Investitionsmaßnahmen im besonderen Landesinteresse gegeben bzw. beantragt werden. Hierbei handelt es sich laut §13 I ÖPNVG NRW um

- ÖPNV-Infrastrukturmaßnahmen des GVFG-Bundesprogramms
- SPNV-Infrastrukturmaßnahmen an Großbahnhöfen,
- Investitionsmaßnahmen, durch die neue Technologien im ÖPNV erprobt werden sollen, sowie
- ÖPNV-Investitionsmaßnahmen, für die das besondere Landesinteresse im Einzelfall festgestellt wurde.

Förderung mit Hilfe der Kommunalrichtlinie 2015/16

Im Rahmen der „Nationalen Klimaschutz Initiative“ des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau

und Reaktorsicherheit (BMUB) werden in der laufenden Förderperiode nicht nur Klimaschutzkonzepte und Klimaschutzteilkonzepte gefördert, sondern darüber hinaus auch investive Klimaschutzmaßnahmen. „Gefördert werden infrastrukturelle Investitionen, die mittel- bis langfristig zu einer nachhaltigen Reduzierung von Treibhausgasemissionen bei der Personenmobilität führen. [...] Voraussetzung für die Förderung von Mobilstationen ist, dass die Maßnahmen Bestandteil eines Klimaschutz- bzw. Teilkonzepts sein müssen, das die Klimaschutzpotenziale des Umweltverbunds aufzeigt.“⁴⁹ Bei der Zuwendung handelt es sich um eine Anteilfinanzierung in Form eines nicht rückzahlenden Zuschusses. Dabei beträgt die Förderquote für Mobilstationen bis zu 50 %. Pro Antragsteller ist der Zuschuss auf höchstens 250.000 € begrenzt. Die Förderung von Mobilstationen ist an weitere Bedingungen geknüpft:

- Mobilstationen müssen Carsharing aufweisen, wobei der Carsharing-Anbieter mit dem blauen Engel (RAL UZ 100) zertifiziert sein muss. Außerdem muss das Angebot an den Mobilstationen verschiedene Fahrzeugtypen, jedoch in jedem Fall Pkw beinhalten.
- Der Carsharing-Anbieter hat das Angebot und dessen Wirkung mittels einer Vorher-Nachher-Befragung, vor allem hinsichtlich der parkraumentlastenden Wirkung, zu evaluieren.
- Neben dem Carsharing-Angebot sind qualitativ hochwertige Radabstellanlagen (es müssen die Kriterien der FGSV eingehalten werden) sowie ÖPNV-Haltestelle(n) und ggf. ein Taxihalteplatz vorzuhalten.

Städtebauförderung

Weiterhin stehen auch Mittel aus Programmen der Städtebauförderung, z.B. Stadtumbau West oder Soziale Stadt, zur Verfügung, um Fördermittel für Mobilstationen bereitzustellen. Diese Mittel werden jedoch gebietsbezogen für ein Gesamtmaßnahmenpaket bewilligt, sodass diese nur für Mobilstationen in Betracht kommen, die in einem Gebiet liegen, für das Mittel aus der Städtebauförderung beantragt werden können. Somit können Mittel aus Programmen der Städtebauförderung nur in Einzelfällen und dann auch nur für einzelne Mobilstationen genutzt werden. Hierbei sind die Voraussetzungen und rechtlichen Anforderungen der einzelnen Förderprogramme zu beachten.

⁴⁷ Deutscher Bundestag 2013.

⁴⁸ Aufgrund der o.g. Entwicklungen der GVFG-Regelungen ist ab 2019 mit Änderungen in der Struktur der Förderung zu rechnen.

⁴⁹ Merkblatt Investive Maßnahmen online unter: https://www.ptj.de/lw_resource/datapool/items/item_4218/merkblatt_investive_massnahmen.pdf



7. Praxisbeispiele

Mobilstationen sind gegenwärtig noch wenig verbreitet. Allerdings existieren vielerorts intermodale Verknüpfungspunkte wie Park&Ride oder Bike&Ride sowie Sharing-Angebote wie Fahrradverleihsysteme oder Carsharing. Mit diesen Angeboten, oftmals am bzw. in der Nähe von Bahnhöfen oder Haltepunkten, besteht eine gute Ausgangsvoraussetzung, die gegenwärtigen Angebote zu Mobilstationen weiterzuentwickeln.

Die hier dargestellten Praxisbeispiele zeigen verschiedene Möglichkeiten zur Umsetzung von Mobilstationen und können daher eine Orientierung für Betreiberstrukturen, Verkehrsangebote und die Gestaltung neuer Mobilstationen bieten.

7.1 Ausgangssituation in NRW	53
7.2 Best-Practice-Steckbriefe	53

7.1 Ausgangssituation in NRW

In der Befragung hat sich gezeigt, dass vielerorts durch mehrere bestehende Mobilitätsangebote gute Ausgangsvoraussetzungen existieren, um Mobilstationen einzurichten. So haben die teilnehmenden Städte und Kreise fast ausnahmslos angegeben, dass sie über Park-and-Ride- und Bike-and-Ride-Plätze verfügen. Auch neue Formen von Mobilitätsangeboten wie Carsharing und Fahrradverleihsysteme sind bereits weit verbreitet, wenn auch im Bereich des Fahrradverleihs viele Orte bisher noch nicht über ein stationsbasiertes System mit automatisierter Ausleihe verfügen.

Auch existieren in einigen Städten und Kreisen bereits Knotenpunkte, an denen mehrere Verkehrsangebote miteinander verknüpft werden. Diese bilden eine ideale Ausgangsvoraussetzung, da sie sich mit verhältnismäßig geringem Aufwand zu Mobilstationen erweitern lassen.

7.2 Best-Practice-Steckbriefe

Dass die Thematik der Mobilstationen noch sehr jung ist, zeigt sich auch in der geringen Anzahl von Praxisbeispielen. Im Folgenden werden die derzeit bekannten Projekte, die auch eine Vorbildfunktion übernehmen können, in Steckbriefform dargestellt.

Hamburg: Switchh

Stadttyp / Einwohnerzahl	Große Großstadt / 1,75 Mio. Einwohner
Anzahl der Stationen	7 in Betrieb; 8 in Planung / Umsetzung
Umsetzungsstand	in Betrieb (Pilotphase)
Hierarchisiertes System	nein
Integrierte Verkehrsangebote (Angaben in Klammern existieren nicht an allen Stationen)	<ul style="list-style-type: none"> • (SPNV) • U-Bahn • Bus • Taxi • Carsharing • Autovermietung • (Fahrradverleihsystem) • B+R
Zusatzangebote	<ul style="list-style-type: none"> • Servicepunkt (an einer Station)
Regionale Ausdehnung	nein
Öffentliche / private Fläche	Sondernutzung im öffentlichen Straßenraum
Tarife / Zugang	Switchh-Card: Einheitliches Zugangsmedium für alle Angebote; Abrechnung über die Betreiber; Registrierung im Switchh-Servicepunkt für alle Angebote möglich





Bielefeld: MoBiel Greenstation

Raumtyp / Einwohnerzahl	Kleine Großstadt / 330.000 Einwohner
Anzahl der Stationen	1
Umsetzungsstand	in Betrieb (Pilotprojekt im Rahmen des Projektes „Ticket to Kyoto“)
Hierarchisiertes System	nein
Integrierte Verkehrsangebote (Angaben in Klammern existieren nicht an allen Stationen)	<ul style="list-style-type: none"> • Stadt- u. Straßenbahn • Bus • Taxi • Carsharing • Parkplätze für private Kfz • Fahrradabstellanlagen • B+R
Zusatzangebote	<ul style="list-style-type: none"> • Kiosk • Energiegewinnung durch Photovoltaikanlage • Lademöglichkeit für Elektroautos • Lademöglichkeit für E-Bikes / Pedelecs
Regionale Ausdehnung	nein
Öffentliche / private Fläche	Privatfläche MoBiel
Tarife / Zugang	Rabatt für ÖPNV-Abo-Kunden bei Carsharing-Nutzung; keine integrierte Zugangskarte / Abrechnung
Betreiber	MoBiel (Verkehrsunternehmen)



Bremen: mobil.punkt

Raumtyp / Einwohnerzahl	Große Großstadt / 550.000 Einwohner				
Anzahl der Stationen	k.A.				
Umsetzungsstand	in Betrieb (Pilotphase)				
Hierarchisiertes System	<ul style="list-style-type: none"> • mobil.punkt • mobil.pünktchen 				
Integrierte Verkehrsangebote (Angaben in Klammern existieren nicht an allen Stationen)	<table border="0"> <tr> <td>mobil.punkt</td> <td>mobil.pünktchen</td> </tr> <tr> <td> <ul style="list-style-type: none"> • (Stadt- / Straßenbahn) • (Bus) • Carsharing • (Fahrradabstellanlagen) </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> • Carsharing (2 Stellplätze) • (Fahrradabstellanlagen) </td> </tr> </table>	mobil.punkt	mobil.pünktchen	<ul style="list-style-type: none"> • (Stadt- / Straßenbahn) • (Bus) • Carsharing • (Fahrradabstellanlagen) 	<ul style="list-style-type: none"> • Carsharing (2 Stellplätze) • (Fahrradabstellanlagen)
mobil.punkt	mobil.pünktchen				
<ul style="list-style-type: none"> • (Stadt- / Straßenbahn) • (Bus) • Carsharing • (Fahrradabstellanlagen) 	<ul style="list-style-type: none"> • Carsharing (2 Stellplätze) • (Fahrradabstellanlagen) 				
Zusatzangebote	<ul style="list-style-type: none"> • Kiosk • Lademöglichkeit für Elektroautos • Lademöglichkeit für E-Bikes / Pedelecs 				
Regionale Ausdehnung	nein				
Öffentliche / private Fläche	Sondernutzung im öffentlichen Straßenraum				
Tarife / Zugang	Es gelten die Standardtarife des Carsharing-Angebotes				
Betreiber	Freie und Hansestadt Bremen				



Offenburg: EinfachMobil

Raumtyp / Einwohnerzahl	Große Mittelstadt / 60.000 Einwohner
Anzahl der Stationen	4 in Umsetzung; 3 in Planung
Umsetzungsstand	in Umsetzung
Hierarchisiertes System	Flexibles Modulsystem mit einzelnen Ausstattungsmerkmalen; keine hierarchisierten Standards
Integrierte Verkehrsangebote (Angaben in Klammern existieren nicht an allen Stationen)	<ul style="list-style-type: none"> • (Fernbus) • (SPNV) • Bus • (Taxi) • Carsharing • Fahrradverleih (tlw. mit Pedelecs) • Fahrradabstellanlagen
Zusatzangebote	<ul style="list-style-type: none"> • Energiegewinnung durch Photovoltaikanlage
Regionale Ausdehnung	nein
Öffentliche / private Fläche	Sondernutzung im öffentlichen Straßenraum
Tarife / Zugang	Einführung einer Mobilitätskarte geplant
Betreiber	Stadt Offenburg



Meschede: Mobilstation

Raumtyp / Einwohnerzahl	Kleine Mittelstadt / 30.000 Einwohner
Anzahl der Stationen	1
Umsetzungsstand	in Betrieb
Hierarchisiertes System	nur Einzelstation
Integrierte Verkehrsangebote (Angaben in Klammern existieren nicht an allen Stationen)	<ul style="list-style-type: none"> • SPNV • Bus • Carsharing • Fahrradverleih mit Pedelecs
Zusatzangebote	<ul style="list-style-type: none"> • Geführte Segway-Touren
Regionale Ausdehnung	nein
Öffentliche / private Fläche	Privatgrundstück Deutsche Bahn AG
Tarife / Zugang	Normaltarife der Anbieter, keine integrierte Mobilitätskarte
Betreiber	DB Regio Bus / Busverkehr Ruhr-Sieg (BRS)



Kreis Steinfurt: STmobil

Raumtyp/Einwohnerzahl	3 Landgemeinden / je 12.000 Einwohner
Anzahl der Stationen	1 Zentralstation, 2 Ausgabepunkte, periphere Abstellanlagen
Umsetzungsstand	in Betrieb (Ausbauphase)
Hierarchisiertes System	Ja
Integrierte Verkehrsangebote (Angaben in Klammern existieren nicht an allen Stationen)	<ul style="list-style-type: none"> • (SPNV) • Bus • (Taxi) • (Carsharing in Planung) • Fahrradverleih (mit Pedelecs) • Fahrradabstellanlagen
Zusatzangebote	<ul style="list-style-type: none"> • Shop-in-Shop-System mit Einzelhandel
Regionale Ausdehnung	Mobilstation Mettingen arbeitet mit Gemeindeverwaltung Recke und Westerkappeln zusammen
Öffentliche/private Fläche	Teils öffentlich, teils privat
Tarife / Zugang	Spezielles ÖV-Ticket mit Zusatznutzung
Betreiber	RVM Regionalverkehr Münsterland GmbH im Auftrag des Kreises Steinfurt

Leipzig: Leipzig mobil

Raumtyp/Einwohnerzahl	Große Großstadt / 560.000 Einwohner
Anzahl der Stationen	3
Umsetzungsstand	Testphase
Hierarchisiertes System	nur Einzelstation
Integrierte Verkehrsangebote (Angaben in Klammern existieren nicht an allen Stationen)	<ul style="list-style-type: none"> • SPNV • Bus • Carsharing • Fahrradverleih mit Pedelecs
Zusatzangebote	<ul style="list-style-type: none"> • keine
Regionale Ausdehnung	nein
Öffentliche/private Fläche	unbekannt
Tarife / Zugang	unbekannt
Betreiber	Gesellschaft der Stadt Leipzig zur Erschließung-, Entwicklung- und Sanierung von Baugebieten mbH (LESG)

8. Fazit und Ausblick

Multimodales und intermodales Verkehrsverhalten nimmt in den letzten Jahren in Deutschland weiter zu. Dies zu unterstützen und die Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel zu stärken, erfordert eine intelligente Verknüpfung und Vernetzung unterschiedlicher Verkehrsangebote einerseits sowie Marketing, Information und Kommunikation als Kernbestandteile eines kommunalen Mobilitätsmanagements andererseits. Denn nur durch die Kombination von angebots- und nachfrageorientierten Maßnahmen für unterschiedliche Nutzeransprüche, Wegezwecke und Tageszeiten werden sich attraktive Alternativen zum Besitz eines eigenen Autos erfolgreich entwickeln und durchsetzen lassen. Mobilstationen als Verknüpfungsstationen unterschiedlicher Verkehrsangebote bilden dabei ein sichtbares Infrastrukturelement einer regionalen und kommunalen modernen Mobilitäts- und Stadtentwicklungspolitik. Ein qualitativ hochwertiger ÖPNV bildet hierbei das angebotsseitige Rückgrat, das durch neue Mobilitätsdienstleistungen wie Carsharing, Fahrradverleihsysteme, aber auch durch Verknüpfungsangebote wie Radabstellanlagen oder Pkw-Stellplätze, ergänzt wird.

Damit die positiven Wirkungen von Mobilstationen auf ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten ausgeschöpft werden können, muss ein aus Sicht der Kundinnen und Kunden attraktives Produkt geschaffen werden. Hierbei ist eine flexible Nutzung der Mobilitätsangebote von hoher Relevanz. Perspektivisch sollte das im Idealfall über ein landesweit einheitliches oder mindestens kompatibles System von Mobilstationen gewährleistet sein, in dem alle Angebote einheitlich nutzbar sind und idealerweise auch über ein landesweit oder mindestens regional einheitliches Design direkt zu erkennen sind. Marketing und Informationsangebote helfen Nutzungsbarrieren abzubauen und sind Motivationen für das Nachdenken über das eigene Mobilitätsverhalten. Hierzu stehen in Nordrhein-Westfalen die bereits im ÖPNV bewährten Kompetenzen bei den Verkehrsverbänden zur Verfügung.

Die bauliche Umsetzung und der Betrieb von Mobilstationen ist eine kommunale Querschnittsaufgabe im Rahmen eines kommunalen Mobilitätsmanagements zur Förderung

nachhaltiger Mobilitätsalternativen zum eigenen Auto. Wie die Bestandsaufnahme zeigt, bestehen in vielen Städten und Gemeinden Nordrhein-Westfalens mit Carsharing-Angeboten, Radverleihsystemen und verknüpften ÖPNV-Angeboten bereits sehr gute Voraussetzungen zur Förderung multi- und intermodaler Mobilität und damit auch für die Etablierung von Mobilstationen. Auch das erforderliche Interesse an der Thematik ist in Verwaltung und Politik oftmals vorhanden. Zudem streben viele Verkehrsunternehmen an, ihr Kerngeschäftsfeld durch Kooperationen, beispielsweise mit Carsharing-Anbietern oder einer digitalen Vernetzung von Angeboten, um neue Mobilitätsangebote bzw. -dienstleistungen zu erweitern und sich somit zu integrierten Mobilitätsdienstleistungen weiterzuentwickeln. Damit sind Verkehrsunternehmen wertvolle Partner für die Initiierung von Mobilstationen vor Ort.

Der Vernetzung und der Zusammenarbeit der Akteure kommt bei der Etablierung von Mobilstationen eine zunehmend hohe Bedeutung zu, um die großen Potenziale von Mobilstationen für eine umweltfreundliche Verkehrsentwicklung optimal auszuschöpfen.

Ein kommunales Mobilitätsmanagement fördert die Vernetzung der Akteure, bündelt die verkehrspolitischen Zielsetzungen, Zuständigkeiten und Handlungserfordernisse sowie weitere kommunalpolitische Handlungsfelder wie Stadtentwicklung, Verkehrsentwicklung, Klimaschutz oder auch Wirtschaftsförderung und Standortmarketing. Als konkretes Produkt des kommunalen Mobilitätsmanagements wird durch die Mobilstationen ein sichtbares, attraktives und zukunftsfähiges Angebot aus einer Hand für die Nutzerinnen und Nutzer geschaffen. Mit dem Zukunftsnetz Mobilität NRW und dessen regionalen Koordinierungsstellen stehen auf lokaler und regionaler Ebene kompetente Partner zur Verfügung, die die notwendigen Abstimmungsprozesse initiieren, begleiten und koordinieren können.



9. Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Raumkategorie ländlicher Raum (links) und städtischer Raum (rechts)..... (Planersocietät)	1
Abb. 2: Pkw-Besitz je Haushalt, differenziert nach BBSR-Stadt- und Gemeindetypen..... (eigene Berechnungen aus MID 2008 mit Mobilität in Tabellen).....	4
Abb. 3: Multimodales Verkehrsverhalten..... (Planersocietät)	4
Abb. 4: Anteil der Haushalte ohne vollständigen Pkw-Besitz für alle Haushaltsmitglieder..... (eigene Berechnung aus MID 2008 mit Mobilität in Tabellen).....	5
Abb. 5: Intermodales Verkehrsverhalten	5
Abb. 6: Grundaufgaben von Mobilstationen	8
Abb. 7: Einsparpotenziale und Flächengewinne durch Carsharing	10
Abb. 8: Entwicklung von Verkehrsunternehmen zu integrierten Mobilitätsdienstleistern..... (VIA)	11
Abb. 9: Einschätzung des Nutzens von Mobilstationen	12
Abb. 10: Ausstattungsmerkmale einer Mobilstation als Modulsystem..... (Planersocietät)	14
Abb. 11: Stadtbahn an der Mobilstation in Bielefeld-Sieker	16
Abb. 12: Muster einer modernen und barrierefrei ausgebauten Haltestelle	16
Abb. 13: Elektromobilität und Carsharing in Dortmund	17

Abb. 14: Implementierung des Fahrradverleihsystems bei Switchh Hamburg	
(Planersocietät)	17
Abb. 15: Verkäufe von E-Bikes und Pedelecs im Zeitverlauf.....	
(eigene Darstellung nach Zahlen des Zweirad-Industrie-Verbandes).....	18
Abb. 16: Integration des Fernbusverkehrs am Berliner Südkreuz	
(Planersocietät)	18
Abb. 17: Smart-Grid-Projekt Berlin Südkreuz.....	
(Planersocietät)	19
Abb. 18: Gepäckschließfächer Dresden-Hellerau	
(Planersocietät)	20
Abb. 19: Dynamische Fahrgastinformation in Lünen	
(Planersocietät)	22
Abb. 20: Gestalterische Wirkungen von Mobilstationen.....	
(eigene Befragung)	23
Abb. 21: Städtebauliche Integration der Switchh-Station Hamburg-Altona	
(Switchh)	24
Abb. 22: Vision einer Mobilstation	
(Cultural Weekly)	25
Abb. 23: Relevanz von Informationsangeboten.....	
(eigene Befragung)	28
Abb. 24: Aufgabenverteilung bei Planung und Betrieb von Mobilstationen.....	
(eigene Befragung)	37
Abb. 25: Struktur eines kommunalen Mobilitätsmanagements.....	
(VRS 2012)	38
Abb. 26: Umsetzungsschritte	
(eigene Befragung)	39
Abb. 27: Mobilitätskampagne Kopf an: Motor aus	
(Stadt Karlsruhe).	43
Abb. 28: Mobilstation als intermodale Schnittstelle an einem Verkehrsknoten.....	
(Planersocietät)	44
Abb. 29: Mobilstation als multimodale Schnittstelle im Quartier	
(Planersocietät)	45



Abb. 30: Elemente von Mobilstationen	
(Planersocietät)	47
Abb. 31: Mögliche Anschubstrategien zur Implementierung von Mobilstationen	
(Planersocietät)	50
Abbildung Hamburg: Switchh.....	
(Planersocietät)	53
Abbildung Bielefeld: MoBiel Greenstation.....	
(Planersocietät)	54
Abbildung Bremen: mobil.punkt	
(Michael Glotz-Richter, Bremen)	54
Abbildung Offenburg: EinfachMobil	
(Stadt Offenburg)	55

10. Tabellenverzeichnis

Tab. 1: Beispielhafte Ausstattungsmerkmale im gesamtstädtischen Netz.....	26
Tab. 2: Beispielhafte Ausstattungsmerkmale im regionalen Netz	27
Tab. 3: Umsetzungsschritte	46

11. Literaturverzeichnis

BBSR (2014): Neue Mobilitätsformen, Mobilstationen und Stadtgestalt. Eine ExWoSt-Studie

BMUB (2015): Umweltbewusstsein in Deutschland 2014. Ergebnisse einer repräsentativen Bevölkerungsumfrage

BMVBS (2008): MID 2008 – Mobilität in Tabellen

BMVBS (2010): ÖPNV: Planung für ältere Menschen. Ein Leitfaden für die Praxis. BMVBS Online-Publikation Nr. 09/2010

Center for Research in Environmental Epidemiology (2011): The health risks and benefits of cycling in urban environments compared with car use: health impact assessment study

COWI (2009): Economic evaluation of cycle projects – methodology and unit prices

Deutscher Bundestag (2013): Gesetzentwurf des Deutschen Bundesrates. Entwurf eines Gesetzes zur Fortführung des GVFG-Bundesprogramms. Drucksache 17/13970. Köln

ECLF (2013): Potential to shift goods transport from car to bicycles in European cities

FGSV (2011): Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen. Köln

Gehl, Jan (2014): Die Menschen in Bewegung setzen. In: BrandEins 12/14

Gertz, Carsten; Gertz, Elke (2012): Vom Verkehrs- zum Mobilitätsverbund. Die Vernetzung von inter- und multimodalen Mobilitätsdienstleistungen als Chance für den ÖV

Guber, Tillo; Scherer, Ulrich (2013): Gutachterliche Stellungnahme zu den Möglichkeiten der öffentlichen Hand zur Ausweisung von zuordnungsfähigen und gegebenenfalls gegen Fremdparker zu schützenden Parkplätzen, insbesondere auch zu Gunsten von stationsbasierten Car-Sharing-Angeboten im Rahmen des geltenden Rechts sowie zu Gestaltungsmöglichkeiten des Bundes- und Landesgesetzgebers zur Schaffung solcher Angebote im Rahmen von neuen gesetzlichen Regelungen. Online verfügbar unter: <http://www.carsharing>.

de/sites/default/files/uploads/politik/pdf/rechtsgutachten_guber_scherer_endversion_18.11.2013.pdf

Internetseite FAZ: <http://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/neue-mobilitaet/dob-rindt-will-carsharing-nutzern-das-parken-erleichtern-13361595.html>

Internetseite Tagesschau: <http://www.tagesschau.de/inland/carsharing-101.html>

Internetseite Stadtteilauto: <http://www.stadtteilauto.info/uber-uns/>

Karlsruher Institut für Technologie (KIT) (2005): Die intermodale Vernetzung von Personenverkehrsmitteln unter Berücksichtigung der Nutzerbedürfnisse (INVERMO): Schlussbericht. Gefördert vom Bundesministerium für Bildung und Forschung. Karlsruhe: Institut für Verkehrswesen im Karlsruher Institut für Technologie (KIT)

KIT (2011): Deutsches Mobilitätspanel (MOP) – wissenschaftliche Begleitung und erste Auswertungen. Bericht 2011: Alltagsmobilität und Tankbuch. Karlsruhe: Institut für Verkehrswesen im Karlsruher Institut für Technologie (KIT)

Krajewski, Markus (2011): Grundstrukturen des Rechts öffentlicher Dienstleistungen. Berlin, Heidelberg: Springer-Verlag

Ministerium für Inneres und Kommunales (2014): Kommunale Vergabegrundsätze vom 06.12.2012. Online verfügbar unter: http://www.mik.nrw.de/fileadmin/user_upload/Redakteure/Dokumente/Themen_und_Aufgaben/Kommunales/kommunale_finanzen/121206_kommunale_vergabegrundsaeetze_04-03-2014.pdf

Netzwerk Verkehrssicheres NRW (2014): Handbuch Carsharing Nordrhein-Westfalen. Köln: Verkehrsverbund Rhein-Sieg

TU Dresden (2010): Interdependenzen zwischen Fahrrad- und ÖPNV-Nutzung. Analyse, Strategien und Maßnahmen einer integrierten Förderung in Städten. Forschungsvorhaben im Rahmen der Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplanes. Endbericht. Gefördert vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS). Dresden

VDV (2013): Der ÖPNV: Rückgrat und Motor eines zukunftsorientierten Mobilitätsverbundes

VRS (2012): Nachhaltige Mobilität gestalten. Die VRS-Koordinierungsstelle Mobilitätsmanagement: Regionaler Dienstleister für die Kommunen



12. Abkürzungsverzeichnis

B+R	Bike and Ride
BauNVO	Baunutzungsverordnung
BauO NRW	Landesbauordnung NRW
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
CO ₂	Kohlenstoffdioxid
DB	Deutsche Bahn
DIN	Deutsches Institut für Normung
EU	Europäische Union
EuGH	Europäischer Gerichtshof
GWB	Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen
KÖR	Kooperation östliches Ruhrgebiet
m ²	Quadratmeter
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MVG	Mainzer Verkehrsgesellschaft
NVR	Nahverkehr Rheinland
ÖDLA	Öffentlicher Dienstleistungsauftrag
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
P+R	Park and Ride
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkw	Personenkraftwagen
RVR	Regionalverband Ruhr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StVG	Straßenverkehrsgesetz
StVO	Straßenverkehrsordnung
StWG	Straßen- und Wegegesetz
VOB	Vergabe- und Vertragsordnung für Bauleistungen
VRS	Verkehrsverbund Rhein-Sieg

13. Anhang

Teilnehmende des Expertenworkshops

- | | |
|---------------------------|---|
| 1) Atorf, Stefan | Nahverkehrsverbund Paderborn/Höxter |
| 2) Bosse, Thilo | Stadt Köln |
| 3) Frensemeier, Eva | Uni Duisburg-Essen, Institut für Stadtplanung und Städtebau |
| 4) Groneck, Dr. Christoph | Rhein-Sieg-Kreis |
| 5) Hollmann, Diana | NRW-Verkehrsministerium |
| 6) Jansen, Theo | Verkehrsverbund Rhein-Sieg |
| 7) Jansen, Ute | VIA Verkehrsgesellschaft mbH |
| 8) Kassel, Mathias | Stadt Offenburg |
| 9) Leistikow, Dr. Andreas | Westfälische Verkehrsgesellschaft mbH |
| 10) Lorchheim, Tim | Stadt Osnabrück |
| 11) Nonte, Dr. Thomas | Gemeinde Engelskirchen |
| 12) Overs, Christoph | Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH |
| 13) Scheer, Julian | Planersocietät, Dortmund |
| 14) Schirmer, Christian | Rhein-Erft-Kreis |
| 15) Steinberg, Gernot | Planersocietät, Dortmund |
| 16) Thiemann-Linden, Jörg | büro thiemann-linden stadt & verkehr |
| 17) Zyweck, Michael | Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR |



ZUKUNFTSNETZ
MOBILITÄT
NRW



Impressum

Erarbeitung:

Planersocietät Dortmund
Gutenbergstraße 34
44139 Dortmund
www.planersocietaet.de

Bearbeitung:

Gernot Steinberg (Projektleitung)
Dennis Stocksmeier
Julian Scheer

Auftraggeber:

Geschäftsstelle des Landesnetzwerkes „Zukunftsnetz Mobilität NRW“
Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH, Abtl. Mobilitätsmanagement
Glockengasse 37-39
50667 Köln
Tel.: 0221 / 20 80 8-736

Redaktion:

Christoph Overs

Für das

Zukunftsnetz Mobilität NRW

Mit freundlicher Unterstützung des

Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen

Redaktionsschluss: 08.06.2015



ZUKUNFTSNETZ MOBILITÄT NRW

Herausgeber:

Geschäftsstelle
Zukunftsnetz Mobilität NRW

Sitz: VRS GmbH

Glockengasse 37-39 | 50667 Köln

www.vrsinfo.de



ZUKUNFTSNETZ
MOBILITÄT
NRW



Tel: 0221 / 20 80 8 - 736

christoph.overs@vrsinfo.de

Fax: 0221 / 20 80 8 -8736



Mit freundlicher Unterstützung von:

Ministerium für Bauen, Wohnen,
Stadtentwicklung und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen

