



ZUKUNFTSNETZ
MOBILITÄT
NRW



Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen

3. aktualisierte und überarbeitete Auflage

Mit freundlicher Unterstützung

Ministerium für Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen





Impressum

Erarbeitung:

Evelin Unger-Azadi (Ministerium für Verkehr des Landes NRW)
Christoph Overs (Verkehrsverbund Rhein-Sieg)
Dennis Jaquet (Planersocietät, Dortmund)
Meike Othengrafen (Planersocietät, Dortmund)
Alexander Denzer (büro StadtVerkehr mbH, Hilden)
Kai Pachan (Rödel & Pachan, Kamp-Lintfort)

Gestaltung:

freischwimmer Werbeagentur GmbH
Am Marktplatz 23
47829 Krefeld
Tel: 02151 / 70870
www.freischwimmer-werbeagentur.de

Auftraggeber:

Geschäftsstelle Zukunftsnetz Mobilität NRW
Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH
Glockengasse 37-39
50667 Köln
Tel: 0221 / 20808 736

Redaktion:

Lisa Gottheil
Judith Peters
Katja Naefe
Jan Pfeifer
Steffen Reineke
Timo Resch

Für das

Zukunftsnetz Mobilität NRW

Mit freundlicher Unterstützung des

Ministeriums für Verkehr des Landes
Nordrhein-Westfalen

Redaktionsschluss:

28.02.2022



Alle Rechte vorbehalten.
Dieses Werk sowie Teile
desselben sind urheber-
rechtlich geschützt. Jede
Verwertung in anderen als
den gesetzlich zugelas-
senen Fällen ist ohne vorheri-
ge schriftliche Zustimmung
des Herausgebers nicht
zulässig.

Vorwort

Mit dem Zukunftsnetz Mobilität NRW haben wir als Aufgabenträger für den schienengebundenen Nahverkehr im Rheinland, in Rhein-Ruhr und Westfalen-Lippe gemeinsam mit dem Land ein effektives Netzwerk geschaffen, das die Kommunen in Nordrhein-Westfalen bei der Förderung einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung unterstützt. Wir praktizieren den Schulterschluss, um die nachhaltige Mobilitätsentwicklung als wesentlichen Impuls für Innovationen, als prägenden Faktor für die Attraktivität unseres Landes und für mehr Lebensqualität in der Stadt sowie auf dem Land voranzubringen.

Mittlerweile verfügen wir über eine Struktur, die die Entwicklung der Verkehrsverbünde zu Mobilitätsverbänden unterstützt. Wir nehmen eine doppelte Rolle ein: Einerseits initiieren wir multimodale Mobilitätsangebote durch gemeinsame Tarife und gemeinsame Vermarktung sowie aufeinander abgestimmte Mobilitätsangebote und dienen andererseits als Träger des Zukunftsnetz Mobilität NRW als Kommunikations- und Kooperationsplattform für die Kommunen.

Ein wesentliches Gestaltungselement in dem Transformationsprozess zu einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung sind Mobilstationen. Hierfür haben wir für unsere Teilräume Mobilstationsgutachten erstellt, in denen konkrete Vorschläge formuliert werden, wo Mobilstationen entstehen und entwickelt werden können. Sie sind ein sichtbares Zeichen zur Förderung klimafreundlicher Mobilität. Durch die Kombination der räumlichen Verknüpfung von Mobilitätsangeboten mit gezielter

Kommunikation von Multimodalität sowie den Aufbau einer Informationsplattform können Multiplikatoreffekte zugunsten einer zukunftsfähigen Mobilität erzielt werden. Nur attraktive verkehrsmittelübergreifende Angebote schaffen Einladungen an die Menschen, ihr Mobilitätsverhalten nachhaltig zu gestalten.

Mit der nun vorliegenden dritten Auflage des Handbuchs Mobilstationen NRW knüpfen wir an diese Entwicklungen an. Durch unseren Austausch mit Vertreter*innen der Mitgliedskommunen bekommen wir mit, dass viele Kreise, Städte und Gemeinden Planung, Aufbau und Betrieb von Mobilstationen angehen. Das Handbuch liefert eine praxisnahe und umsetzungsorientierte Hilfestellung.

Aus Nutzersicht sollte anstelle von „Insellösungen“ ein landesweit einheitliches oder mindestens kompatibles System von Mobilstationen gewährleistet sein, in dem alle Angebote einheitlich nutzbar sind und idealerweise auch über ein landesweites oder mindestens regional einheitliches Design direkt zu erkennen sind. Hier setzt der Gestaltungsleitfaden Mobilstationen NRW an. Mittels der einheitlichen und landesweiten Marke „mobil.NRW“ werden konkrete Vorschläge für die Ausgestaltung von Mobilstationen und deren Elementen gemacht. So wird der Wiedererkennungswert gefördert und die Aufmerksamkeit für neue Mobilitätsangebote geschaffen. Wir wünschen eine anregende Lektüre und viel Erfolg bei den Planungen, dem Bau und dem Betrieb von Mobilstationen. Unsere Mitarbeiter*innen unterstützen Sie gerne bei der Entwicklung einer nachhaltigen Mobilität vor Ort.



Joachim Künzel
Geschäftsführer NWL



Ronald R. F. Lünser
Vorstandssprecher VRR



Dr. Norbert Reinkober
Geschäftsführung VRS



Inhalt

1. Mobilstationen

Eine Einführung	6
-----------------------	---

2. Eine Mobilstation entsteht: Der Planungsprozess

2.1 Der kommunale Bearbeitungsprozess	11
2.2 Der Bearbeitungsprozess auf Kreis- und regionaler Ebene	13
2.3 Regionale Kooperationen	13
2.4 Mobilstationen an Bahnhöfen	14
2.5 Der Planungsprozess im Überblick	14
2.6 Kommunales Mobilitätsmanagement und Öffentlichkeitsarbeit	16
2.6.1 Grundlagen des Mobilitätsmanagements	16
2.6.2 Stakeholder-Kommunikation	18
2.6.3 Öffentlichkeitsarbeit und Marketing	21

3. Wo und wie: Standorte und Ausstattung von Mobilstationen

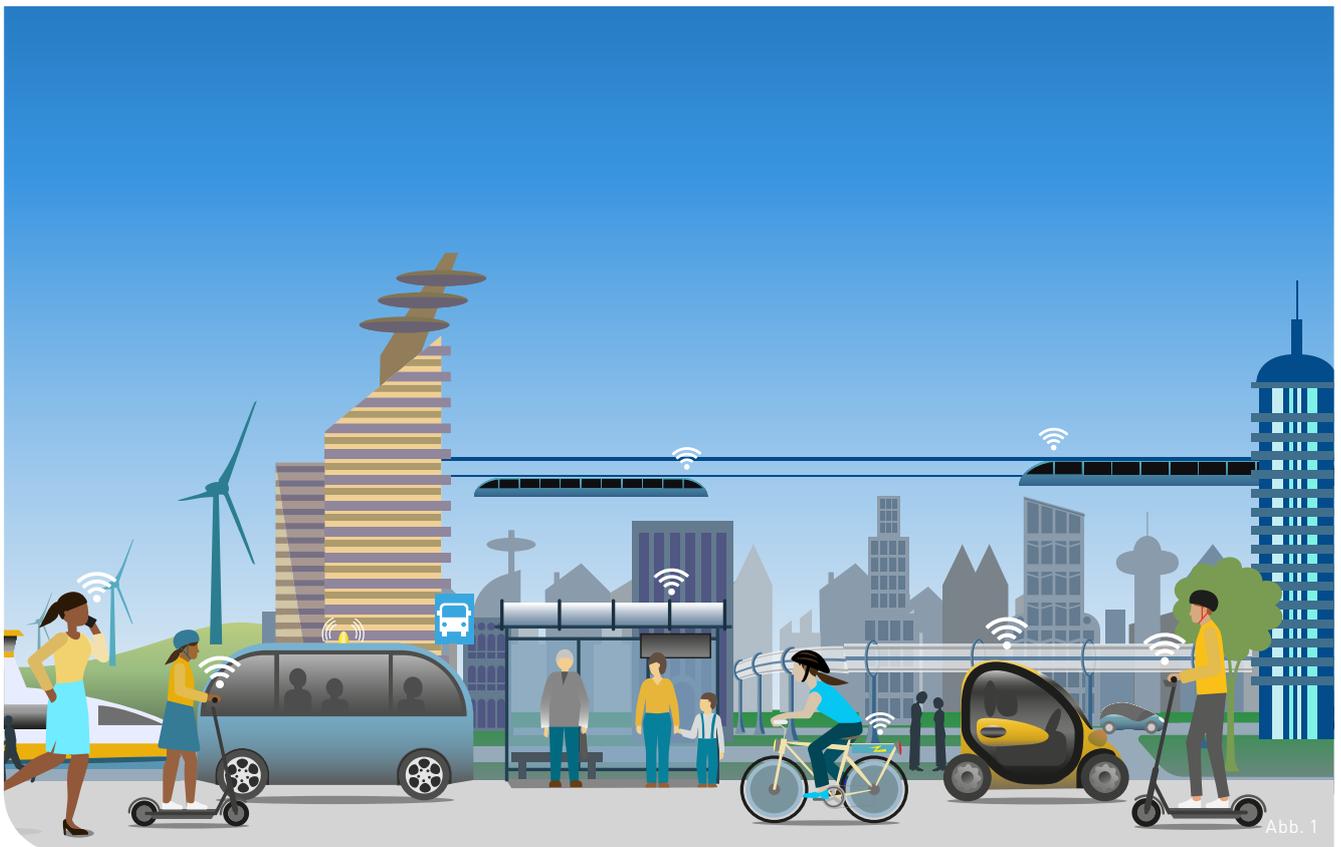
3.1 Auswahl der Standorte	25
3.2 Empfehlungen für die Mindestausstattung	28
3.3 Weitere Ausstattung von Mobilstationen	29
3.4 Ausstattungselemente von Mobilstationen	32

4. Was wird benötigt? Potenzialanalyse und Realisierung	
4.1 Ermittlung von Potenzialen	56
4.2 Auswahl und Dimensionierung von Ausstattungselementen	58
4.3 Realisierung	61
4.3.1 Exkurs: Umsetzung von Carsharing in Nordrhein-Westfalen	63
5. Gut zu sehen: Umfeld und Erscheinungsbild	
5.1 Stadträumliche Integration	70
5.2 Digitale Information	73
5.3 Design von Mobilstationen	77
6. Betrieb von Mobilstationen	
6.1 Betreibermodelle und Betriebsmöglichkeiten	80
6.2 Vergabe und Betrieb von Mobilitätsdienstleistungen	80
6.3 Planungs-, Investitions- und Betriebskosten	84
7. Fördermöglichkeiten	
7.1 Förderrichtlinien	89
7.2 Förderfinder	91
8. Abbildungsverzeichnis	92
9. Literaturverzeichnis	94
10. Abkürzungsverzeichnis	96
11. Anhang	97
12. Veröffentlichungen des Zukunftsnetz Mobilität NRW	98



1. Mobilstationen: Eine Einführung

Zukunftsfähige Mobilitätskonzepte sind für Städte und Gemeinden, aber auch für Regionen, wesentliche gestaltbare Standortfaktoren. Dabei müssen die Mobilitätsangebote enger miteinander verknüpft werden - Mobilstationen können hierzu einen erheblichen Teil beitragen. Durch bedarfsgerechte alternative Angebote werden Pkw-Fahrten und damit Emissionen reduziert, Städte werden attraktiver und leisten so einen weiteren Beitrag zum Erreichen der Klimaschutzziele.



Mobilstationen - wo geht es hin?

Die Themen Klimaschutz und nachhaltige Mobilitätsentwicklung sind in das Zentrum der gesellschaftlichen Debatte gerückt und stehen auf der Agenda der kommunalen Verkehrspolitik. Eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung sollte dabei als Prozess verstanden werden. Nachdem die Verkehrsplanung lange Zeit den Pkw-Verkehr in den Vordergrund gestellt hat, rücken nun auch die Gestaltung des Straßenraums sowie die Themen Multimodalität und Intermodalität in den Vordergrund.

Die Vernetzung von Mobilitätsangeboten ist dabei ein Schlüsselthema, um Reiseketten ganz oder teilweise mit umwelt- und umfeldverträglichen Verkehrsmitteln abwickeln zu können. Mobilstationen knüpfen hier an. Sie ermöglichen es, auf vielen Wegen ganz oder teilweise auf den Einsatz des privaten Pkw zu verzichten, was zur Erreichung der im Klimaschutzgesetz des Landes Nordrhein-Westfalen verankerten Klimaschutzziele beiträgt. Stattdessen werden verschiedene, umweltfreundliche und klimaschonende Verkehrsmittel intermodal und multimodal genutzt, was zu einer Stärkung des Umweltverbundes beiträgt.¹

Eine Mobilstation fungiert dabei als Start-, Ziel- und Umstiegsplatz, an dem mindestens zwei Verkehrsmittel zur Verfügung stehen. Über die reine Funktion als Verkehrsknotenpunkt hinaus können Mobilstationen aber auch zu Treffpunkten werden, an denen Menschen Zeit verbringen.

Das Ziel ist, ein flächendeckendes System von Mobilstationen in städtischen und ländlichen Gebieten zu schaffen. Dabei übernehmen die Mobilstationen je nach Lage und Nachfrage unterschiedliche Funktionen (dazu ausführlich Kapitel 3). In Nordrhein-Westfalen ist eine Mobilstation ein feststehender Begriff; das kann je nach Bundesland unterschiedlich sein.

Mobilstationen stellen einen wesentlichen und sichtbaren Baustein im kommunalen Mobilitätsmanagement dar (dazu ausführlich das Handbuch Kommunales Mobilitätsmanagement vom Zukunftsnetz Mobilität NRW).

Das zentrale Instrument des kommunalen Mobilitätsmanagements auf strategischer Ebene ist hierbei ein kommunales Mobilitätskonzept (dazu ausführlich das Handbuch Kommunale Mobilitätskonzepte vom Zukunftsnetz Mobilität NRW). Wie ein Masterplan für das Thema Mobilität verbindet es die konkreten Lösungsansätze aus dem Bereich der Infrastruktur, des Bau- und Planungsrechts sowie aus Beratung, Information und Öffentlichkeitsarbeit zu einer integrierten Gesamtstrategie, die auch bei kleinteiligen Maßnahmen ein zielführendes Vorgehen gewährleistet. Es bietet die Möglichkeit, sowohl soziale, ökonomische als auch ökologische Ziele zu berücksichtigen.

Definition Mobilstation



Im Rahmen dieses Handbuchs werden Mobilstationen als Verknüpfungspunkte verstanden, an denen mindestens zwei Verkehrsmittel verknüpft werden – sogenannte multimodale Verknüpfungen. Dabei ist die Verknüpfung so gestaltet, dass ein Wechsel zwischen den Verkehrsmitteln durch räumliche Konzentration der Angebote und entsprechende Gestaltungsmaßnahmen mit einem Wiedererkennungswert für die Nutzer*innen ermöglicht wird. Die Mobilitätsangebote sind dabei nutzer*innenfreundlich und barrierefrei gestaltet.

Auf Basis der bisherigen Bearbeitung und Umsetzungen ist festzuhalten, dass es nicht DIE Mobilstation gibt. Vielmehr kann sie je nach Lage in der Stadt oder im ländlichen Raum sehr unterschiedliche Ausstattungsmerkmale aufweisen, da sich jeweils individuelle Anforderungen ergeben. Wünschenswert sind zudem ergänzende Serviceangebote.

¹ Vgl. Klimaschutzplan Nordrhein-Westfalen, Dezember 2015



Insbesondere in den Städten und deren Vororten werden heute schon vielerorts neben dem klassischen ÖPNV und Taxen auch Verkehrsmittel in alternativen Betriebsweisen als feste Linienverkehre oder auch flexible Verkehre (Sharing, On-Demand und weitere Formen) und in ganz unterschiedlichen Formen angeboten. Hinzu kommen – vielfach auch elektrische – Leihfahrräder (Pedelects), e-Motorroller und e-Tretroller sowie verschiedene Serviceangebote, die von dem reinen Ausleihen von bspw. Fahrrädern bis hin zu Reparaturleistungen und Ticketverkäufen für den städtischen ÖPNV reichen. Auch gibt es einen wachsenden Markt an Mitfahrzentralen sowohl im Freizeit- als auch im Berufspendlerverkehr.

Wofür ist das Handbuch da?

Das vorliegende Handbuch soll allen Akteur*innen als praktische Anleitung für die Realisierung von Mobilstationen dienen. Dabei beantwortet es alle Fragen rund um das Thema: Von der Planung über die Gestaltung und Standortsuche bis hin zur Förderung und dem Betrieb einer Mobilstation.

Seit der Veröffentlichung der ersten (06.08.2015) und auch der zweiten Ausgabe des Handbuchs Mobilstationen Nordrhein-Westfalen (28.04.2017) wurden vielerorts unterschiedlichste Erfahrungen gesammelt und neue Erkenntnisse gewonnen. Angeregt dadurch, hat das Zukunftsnetz Mobilität NRW den „Leitfaden für die Gestaltung von Mobilstationen“ herausgegeben. Die dort erarbeiteten kategorisierten, gestalterischen Grundlagen sowie weitere von den Zweckverbänden des SPNV in NRW und anderen Herausgebern ergänzende Schriften wurden ebenfalls in dieses Handbuch der dritten Auflage übernommen, modifiziert und teilweise erweitert. Außerdem fließen zahlreiche praktische Erfahrungen der Kommunen in die Empfehlungen des Handbuchs ein.

Die Zielgruppe sind hierbei nicht nur Kommunen, Kreise und Verkehrsunternehmen, sondern auch Wohnbauträger, Eigentümer*innen von Liegenschaften und Unternehmen für Projektentwicklung.

Mobilstationen sollen auch private Akteur*innen (bspw. private Unternehmen) dazu animieren, zur Verkehrswende beizutragen (Stichwort betriebliches Mobilitätsmanagement). Die Verkehrswende kann nur durch Teilnahme vieler Menschen zu einem Erfolg führen.

Barrierefreiheit



Bei der Planung einer Mobilstation soll die Barrierefreiheit grundsätzlich angestrebt werden. Um Zuwendungen gewährt zu bekommen, müssen die Belange von Menschen mit Behinderungen oder Mobilitätsbeeinträchtigungen jedoch zwingend berücksichtigt werden – so sehen es die Förderrichtlinien der Zweckverbände (sogenannte Weiterleitungsrichtlinien) sowie die Richtlinie zur Förderung der vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements (FöRi-MM) vor. Dazu sind die zuständigen Behindertenbeauftragten oder Behindertenbeiräte einzubinden. Als Mindestausstattung einer Mobilstation gilt, dass alle vorhandenen Verkehrsangebote barrierefrei zugänglich sein müssen. Bei Antragstellung ist mit dem Fördergeber abzustimmen, wann alle Elemente einer Mobilstation barrierefrei sein müssen.

Pedelec oder e-Bike?



Im allgemeinen Sprachgebrauch werden die Begriffe Pedelec und e-Bike häufig nicht voneinander abgegrenzt. Um Klarheit zu schaffen, werden die Begriffe hier folgendermaßen verstanden:

Pedelects sind Fahrräder mit begrenzter elektrischer Unterstützung bis zu einer Geschwindigkeit von 25 km/h. Um die elektrische Unterstützung zu bekommen, muss man permanent treten. Da sie rechtlich als Fahrräder gelten, darf man Radwege benutzen.

e-Bikes sind keine Fahrräder mehr und gelten als Krafträder. Ihr Elektromotor leistet permanent Unterstützung und beschleunigt sie bei gleichzeitigem Treten auf bis zu 45 km/h. Sie benötigen ein Kennzeichen und dürfen nicht auf Radwegen fahren.

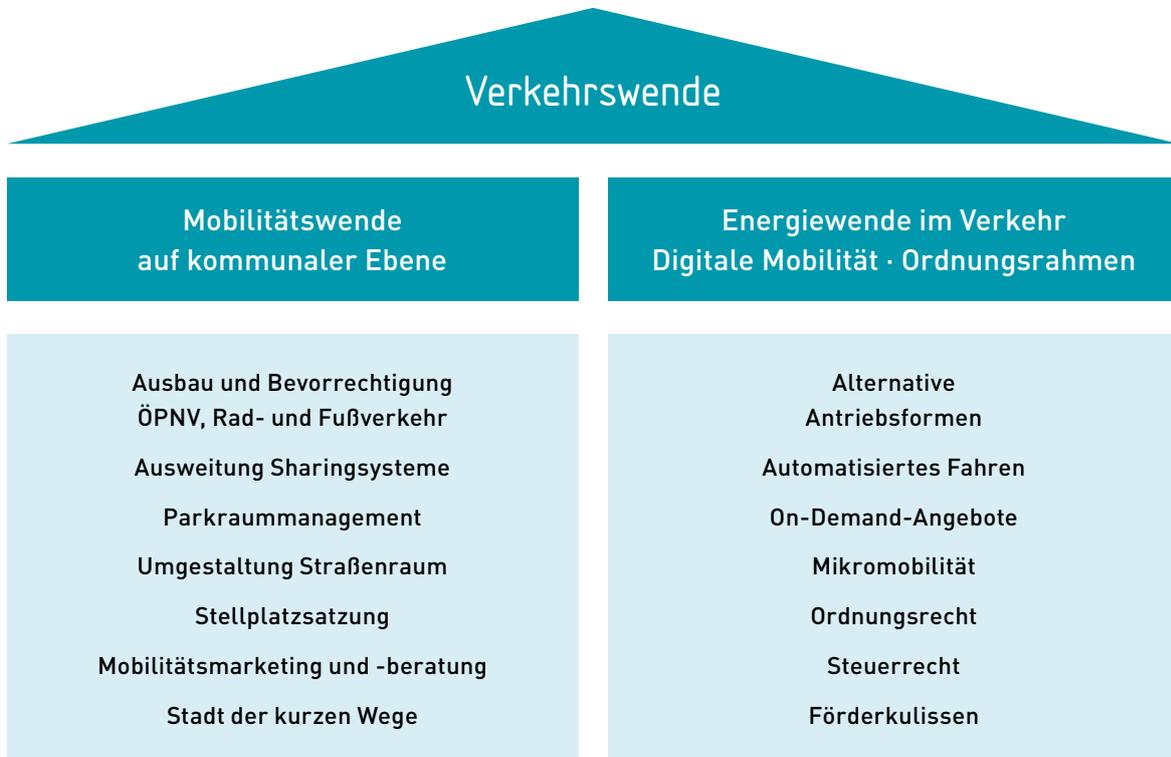


Abb. 2: Komponenten der Verkehrswende

Gesetze und Verordnungen

Für Planung, Bau und Betrieb von Mobilstationen bzw. deren Einzelementen sind verschiedene Gesetze und Verordnungen relevant. Da eine Mobilstation im rechtlichen Sinne keine Einheit darstellt, kommt es hier vor allem auf die bauplanungsrechtlichen Voraussetzungen der Einzelemente an.

Die maßgebenden Gesetze und Verordnungen für Elemente von Mobilstationen in Nordrhein-Westfalen sind die folgenden:

- Landesbauordnung - BauO NRW²
- Straßen- und Wegegesetz - StrWG NRW³

- Baunutzungsverordnung – BauNVO⁴
- Straßenverkehrs-Ordnung – StVO⁵
- Personenbeförderungsgesetz – PbefG⁶
- Carsharinggesetz – CsgG⁷
- Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz – FaNaG⁸

Vorab muss individuell geprüft werden, ob weitere Gesetze oder ggf. auch Satzungen (z. B. Bebauungspläne) im Geltungsbereich liegen. Das Beratungsangebot des Zukunftsnetz Mobilität NRW bietet den Kommunen auch bei rechtlichen Fragestellungen Unterstützung an.



² Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (Landesbauordnung 2018 – BauO NRW 2018) vom 21. Juli 2018.

³ Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (StrWG NRW) vom 23. September 1995.

⁴ Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (Baunutzungsverordnung – BauNVO) vom 21. November 2017.

⁵ Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) vom 6. März 2013. Zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Dezember 2020.

⁶ Personenbeförderungsgesetz (PBefG) vom 08. August 1990. Zuletzt geändert durch den Artikel 10 des Gesetzes vom 03. Dezember 2020.

⁷ Gesetz zur Bevorrechtigung des Carsharing (Carsharinggesetz – CsgG) vom 05. Juli 2017 mit Änderungen vom 19. Juni 2020.

⁸ Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz – FaNaG) vom 09. November 2021.



2. Eine Mobilstation entsteht: Der Planungsprozess

Der Weg von einer ersten Idee bis zum Bau und Betrieb einer fertigen Mobilstation führt durch einen komplexen Prozess mit mehreren Phasen, verschiedenen Akteuren und Beteiligungen. Je nachdem, ob der Planungsträger eine Kommune, eine kreisfreie Stadt, ein Kreis oder ein Verkehrsunternehmen ist, unterscheiden sich die Abläufe.

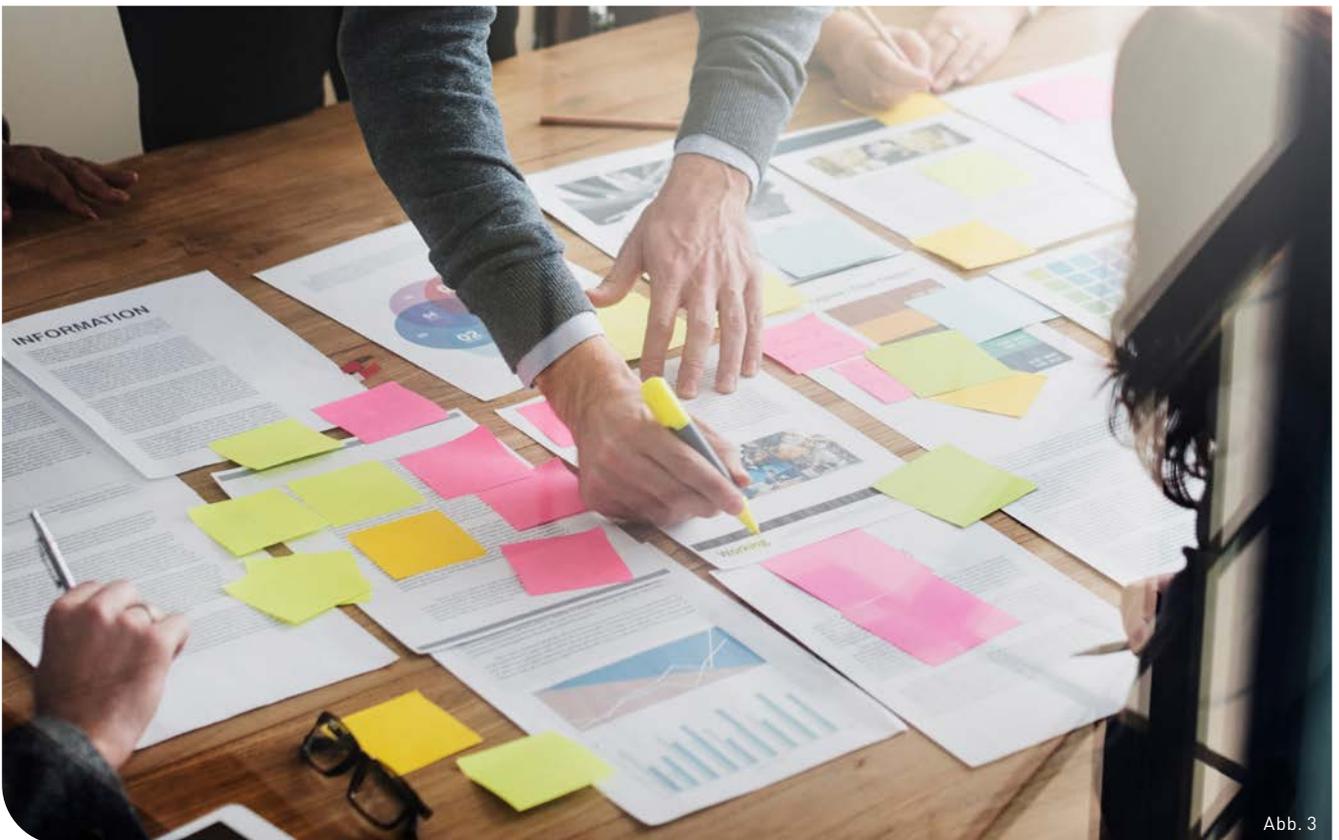


Abb. 3

2.1 Der kommunale Bearbeitungsprozess

Bei der Planung einer Mobilstation sind viele Sach- und Aufgabengebiete betroffen, wobei die interne Organisationsstruktur im Rahmen der kommunalen Selbstverwaltung (Selbstverwaltungsgarantie nach Art. 28 II 1 GG) selbstständig festgelegt werden kann. An dem Aufbau von Mobilstationen zu beteiligen sind in der Regel die zuständigen Ämter bzw. Sach- und Aufgabengebiete für Stadtplanung, Verkehrsplanung, Tiefbau, Bauordnung, Vergabeämter sowie Umwelt bzw. Grünflächenämter. Somit ist für die erfolgreiche Einrichtung von Mobilstationen nicht nur eine vertikale Steuerung innerhalb eines Amtes erforderlich, sondern auch eine horizontale Kooperation zwischen unterschiedlichen Ämtern. Des Weiteren sollten auch die Öffentlichkeit, die Kommunalpolitik, die kommunalen Verkehrsunternehmen, Mobilitätsanbieter und Verkehrsverbände bei der Realisierung von Mobilstationen eingebunden werden. Das kommunale Mobilitätsmanagement bzw. der/die Mobilitätsmanager*in führen im Idealfall die spezialisierten Kräfte zusammen.

Praxistipp



Im Hinblick auf eine nachhaltige Finanzplanung sollten die Fördermittelgeber so früh wie möglich, im Idealfall bereits in der Anschubphase, eingebunden werden. Schon gewusst? Das Zukunftsnetz Mobilität NRW bietet Workshops und Inputs für Mobilstationen an, sowie Weiterbildungen zum/zur Mobilitätsmanager*in.

Auch im operativen Betrieb der Mobilitätsangebote haben sich mittlerweile einige Kooperationen zwischen ÖPNV-Verkehrsunternehmen, Kommunen und Mobilitätsdienstleistern für bspw. Carsharing und Fahrradverleihsysteme gebildet.

Praxistipp



Auf regionaler Ebene bietet sich eine Kooperation mit den Verkehrsunternehmen und den Kommunen an. Verkehrsunternehmen können bspw. den Betrieb von Mobilstationen, einzelnen Elementen wie Fahrradboxen oder Stadtbussystemen regional bzw. kreisweit einheitlich organisieren.

Querschnittsaufgabe

Die Realisierung eines vollständigen Systems von Mobilstationen ist eine Querschnittsaufgabe. Einerseits sind die Zweckverbände NVR, NWL und VRR Aufgabenträger des SPNV, die Kreise und kreisfreien Städte Aufgabenträger des ÖPNV. Die Zuständigkeit und die Finanzierungsverantwortung für die Mobilstationen liegen aber im Regelfall bei den Kommunen. Daher empfiehlt sich eine Herangehensweise mittels regionaler Konzepte, die von SPNV-Zweckverbänden und Aufgabenträgern erstellt werden, als Vorgabe für möglichst einheitliche kommunale Planungen. Das Funktionieren und damit der verkehrliche und wirtschaftliche Erfolg sind größer, wenn einheitlich Planungsvorgaben flächendeckend umgesetzt werden. Zudem können die Kommunen auf Vorarbeiten im Rahmen der Planung zurückgreifen, die sie nicht selbst erbringen müssen. Die Detailkenntnisse der Kommunen vor Ort ermöglichen wiederum die bestmögliche verkehrliche Funktion jedes einzelnen Standorts und eine gute Integration in das Umfeld.

Der bisherige Stand der Planung und Umsetzung von Mobilstationen in NRW innerhalb weniger Jahre zeigt, dass die Zusammenarbeit zwischen übergeordneter, regionaler Planung und kommunalen Planungsträgern gut funktioniert.



Planungs- und straßenverkehrsrechtliche Festsetzung

Der Aufbau von Mobilstationen bedarf einer sowohl planungs- als auch straßenverkehrsrechtlich korrekten Festsetzung. Im Sinne des Bauplanungsrechts existiert kein insgesamt genehmigungsfähiges Ensemble „Mobilstation“, so dass die bauplanungsrechtlichen Voraussetzungen für sämtliche Einzel-elemente der Mobilstation separat zu schaffen sind. Für einen Teil der Elemente einer Mobilstation ist eine Baugenehmigung zu beantragen. Es gibt jedoch einzelne Elemente, für die keine Genehmigungspflicht gilt. Dazu zählen:

- Gebäude bis zu 75 m² Brutto-Rauminhalt ohne Aufenthaltsräume, (...) Toiletten, (...) im Außenbereich nur, wenn sie (...) weder Verkaufs- noch Ausstellungszwecken dienen (§ 62 Abs. 1 Nr. 1a BauO NRW)
- Fahrgastunterstände des öffentlichen Personenverkehrs oder der Schülerbeförderung (§ 62 Abs. 1 Nr. 1e BauO NRW)
- Nicht überdachte Stellplätze für Personenkraftwagen und Motorräder bis zu insgesamt 100 m² (§ 62 Abs. 1 Nr. 14 c BauO NRW)
- Überdachte oder nicht überdachte Fahrradabstellanlagen bis zu insgesamt 100 m² (§ 62 Abs. 1 Nr. 15a BauO NRW)

Die Landesbauordnung NRW findet Anwendung für bauliche Anlagen und Bauprodukte. Auf Anlagen „des öffentlichen Verkehrs einschließlich Zubehör, Nebenanlagen und Nebenbetriebe, mit Ausnahme von Gebäuden“ (§ 1 (2) BauO NRW) werden die Vorschriften der Landesbauordnung nicht angewandt. Werden Elemente einer Mobilstation auf gewidmeten Verkehrsflächen errichtet, unterliegen diese Flächen der Straßenverkehrsordnung (StVO) sowie dem Straßen- und Wegegesetz des Landes (StrWG NRW). Dies trifft beispielsweise auf öffentliche Stellplätze, Carsharing-Stellplätze, Radabstellanlagen oder Haltestellen des ÖPNV zu. 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 und kann mit Bedingungen sowie mit Auflagen verbunden werden (§ 18 Abs. 2 StrWG NRW).

Wenn die geplanten Elemente der Mobilstation weder genehmigungsfrei nach § 62 Abs. 1 BauO NRW sind, noch die Errichtung der Elemente auf einer gewidmeten Verkehrsfläche vorgesehen ist, kann ein vereinfachtes Baugenehmigungsverfahren nach § 64 Abs. 1 BauO NRW beantragt werden. Hier prüft die Bauaufsichtsbehörde u. a. die Zulässigkeit des Vorhabens im Sinne der §§ 29 bis 38 des BauGB. Somit ist es für die Realisierung der betreffenden Elemente der Mobilstation erforderlich, dass im Vorfeld die notwendigen bauplanungsrechtlichen Voraussetzungen nach §§ 29 bis 38 BauGB in Verbindung mit §§ 1 bis 14 BauNVO geschaffen werden. Dies trifft beispielsweise auf Gebäude einer Mobilstation zu, die einen Kiosk oder einen Beratungs-/Informationspunkt beinhalten.

Befinden sich Elemente von Mobilstationen auf Flächen, die nicht im Eigentum der jeweiligen Kommune oder der Antragsteller sind, so ist sicherzustellen, dass diese mindestens über den Zeitraum der Zweckbindung vertraglich gesichert sind. Ansonsten besteht nicht nur die Gefahr, dass Fördermittel zurückgezahlt werden müssen, sondern auch, dass eine Mobilstation wesentliche Ausstattungsmerkmale und somit an Qualität verliert.

Gesamtheitliche Lösung: Bebauungsplan

Bei größeren Mobilstationen, insbesondere dann, wenn genehmigungspflichtige Anlagen errichtet werden sollen, bietet sich die Aufstellung eines Bebauungsplanes an. Mit diesem können die notwendigen bauplanungsrechtlichen Grundlagen zur Errichtung der Einzelkomponenten der Mobilstation in einem rechtsverbindlichen Bauleitplan geschaffen werden.

2.2 Der Bearbeitungsprozess auf Kreis- und regionaler Ebene

Verkehr endet nicht an einer Stadt- oder Gemeindegrenze, vielmehr bietet es sich gerade auch in ländlich geprägten Gebieten an, ein kreisweit einheitliches Netz von Mobilstationen aufzubauen. Oftmals haben Gemeinden oder kleine Kommunen nicht das notwendige Personal oder „know how“, weshalb der Landkreis eine koordinierende Funktion einnimmt und die Erarbeitung eines Feinkonzepts oder Planungen an bspw. ein privates Planungsbüro übergibt. Die Kreise können hierbei auf bereits vorhandene Gutachten der Zweckverbände zurückgreifen.

Der Kreis ist in der Regel nicht Eigentümer der Flächen potenzieller Mobilstationen, weshalb die ausführende Planung (Bauplanung) und der Bau weiterhin bei der Kommune verbleiben. Durch die ausschließlich koordinierende Funktion bleibt die kommunale Planungshoheit gewährleistet.

Aber auch in vernetzten Stadtregionen wie dem Ruhrgebiet kann eine regionale Gestaltung der Verkehrsentwicklung Synergieeffekte erzielen. Diese betreffen sowohl die Effizienz des Planungsprozesses, die finanziellen Auswirkungen für die Kommune als auch verkehrliche Vorteile durch ein breiteres Mobilitätsangebot für die Nutzer*innen.

Einige Kreise haben schon mit Zustimmung von Städten und Kommunen auf Basis von Grundlagenkonzepten der Zweckverbände kreisweite Konzepte für Mobilstationen (sog. Feinkonzepte) erstellen lassen. Hierbei werden in den jeweiligen Kommunen in Abstimmung mit den zuständigen Behörden durch Dritte. (z. B. einem Fachbüro) Feinplanungen erstellt, Förderanträge vorbereitet sowie Planungen kreisweit aufeinander abgestimmt. Nach Planungsabschluss reichen die Kommunen eigenständig die Förderanträge ein und vergeben die Ausführungsplanung und Baumaßnahmen. Der Vorteil in diesem Verfahren liegt darin, dass die Kommunen personell entlastet werden und sichergestellt werden kann, dass auf Kreisebene eine einheitliche sowie abgestimmte Planung der verschiedenen Mobilstationen vorliegt.

2.3 Regionale Kooperationen

Kooperationsformen

Für die Zusammenarbeit gibt es verschiedene Möglichkeiten:

- Abstimmung von kommunalen Planungen auf regionaler Ebene
- Informelle Zusammenarbeit durch Arbeitsgemeinschaften oder Entwicklungsagenturen, Stadt-Umland-Zusammenschlüsse
- Integration in bestehende regionale Organisationen, REGIONALEn
- Teilverlagerung von Kompetenzen der kommunalen Gebiets- und Planungshoheit
- Bildung von Zweckverbänden
- Ggf. gemeinsame Ausschreibungen, um Beschaffungen zu beschleunigen

Diese Formen unterscheiden sich sowohl in ihren formell-administrativen Kompetenzen als auch in ihrer politischen Legitimation.

Während die Planungshoheit für die Mobilstationen bei den Kommunen liegt, ggf. bei Planung und Umsetzung in enger Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen und dem SPNV-Zweckverband, so können durch eine übergeordnete regionale Koordinierung Angebote abgestimmt werden. Dadurch wird die Nutzung der Mobilstationen vereinfacht und Zugangshemmnisse wie mehrfache Registrierungen bei unterschiedlichen Anbietern für das gleiche Verkehrsangebot entfallen. 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) Zweckverbänden werden im ÖPNV verschiedene Handlungsfelder zugeordnet. Hierzu gehören z. B. eine angebotsübergreifende Informationsplattform, ein einheitliches Zugangs- und Bezahlssystem, ein einheitlicher Tarif, ein Einnahmeaufteilungsverfahren sowie die Förderung von ÖPNV bezogenen Maßnahmen. Als besonderes Beispiel sei hier ein verbandweites einheitliches Hintergrundsystem (inkl. Betreibersystem) für Fahrradboxen genannt. Buchungsvorgänge, Zahlungsvorgänge etc. können verbandsweltweit in eine Hand gelegt werden, was besonders für die Kommunen Synergieeffekte bringt. Die Verbände verfügen über einen fundierten Erfahrungsschatz. Bei der Förderung von Inter- und Multimodalität gelten Zweckverbände als wichtige Koordinatoren.

Akteur*innen und Akteursnetzwerke

Werden Mobilstationen in regionale Verkehrskonzepte integriert, wird neben einer regionalen Koordination – 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.

Relevante Kommunalgrenzen übergreifende und handelnde Akteur*innen sind neben den Koordinierungsstellen (Zukunftsnetz Mobilität NRW) vor allem die Verkehrsunternehmen bzw. Kooperationen und Zusammenschlüsse von Verkehrsunternehmen. Auch Kreise setzen sich mit dem Handlungsfeld Mobilstation im Sinne Kommunalgrenzen überschreitender Verkehre im Rahmen ihrer ÖPNV-Planungen auseinander (z. B. Kreis Unna und Rheinisch-Bergischer Kreis).

2.4 Mobilstationen an Bahnhöfen

Bahnhöfe und Bahnhaltepunkte sind in der Regel Verknüpfungspunkte zwischen dem SPNV und kommunalen ÖPNV und stellen wichtige Eckpfeiler eines jeden Mobilstationenkonzeptes dar. Die Planungsträgerschaft liegt in diesen Fällen bei Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU), da diese in der Regel die Eigentümer der Flächen sind⁹. Im Zuge von Umbauten durch das EIU können Kommunen aber Mobilstationen errichten und möglicherweise Flächen erwerben.

An den Planungen bspw. für Bahnhofsumbauten werden die Kommunen in Form eines Planungsprozesses mit eingebunden. Die kommunalen Planungen und die Planungen der EIU zu Mobilstationen sollten zeitlich möglichst parallel laufen, mindestens jedoch inhaltlich aufeinander abgestimmt sein. Das Ziel ist es, dass die Kommune im Zuge des Bahnhofumbaus eine Plangenehmigung zum Bau einer Mobilstation erhält und die dafür vorgesehenen Flächen erwerben kann oder einen Gestattungsvertrag etc. abschließen kann. Die Plangenehmigungsbehörde ist in diesem Fall das Eisenbahnbundesamt EBA bzw. die Bezirksregierung. Hier müssen dann auch für die Flächen entsprechende Freistellungsanträge gestellt werden. Die Freistellung ist ein Verfahren nach § 23 AEG.

2.5 Der Planungsprozess im Überblick

Für die Realisierung von Mobilstationen gibt es unterschiedliche Vorgehensweisen. Dabei kann auf bereits vorhandene Gutachten der Zweckverbände NVR, NWL und VRR zurückgegriffen werden, die konkretisiert und ergänzt werden. In der Konzeptphase kann es für den Förderantrag bereits notwendig sein, konkrete Ausbauplanungen zu erstellen (z. B. für Haltestellenanlagen). In Abbildung 4 sind die einzelnen Phasen mit den darin erforderlichen Arbeitsschritten dargestellt. Bei den folgend dargestellten Arbeitsschritten sollte beachtet werden, dass die Übergänge fließend sind und ggf. Schritte wiederholt bzw. parallel bearbeitet werden müssen.

⁹ Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) betreiben die Eisenbahninfrastruktur (Betriebsanlagen). Sie sind bundeseigen (wie z. B. DB Netz AG, DB Station&Service AG) oder nichtbundeseigen (wie z. B. EVS EUREGIO Verkehrsschiennetz GmbH).

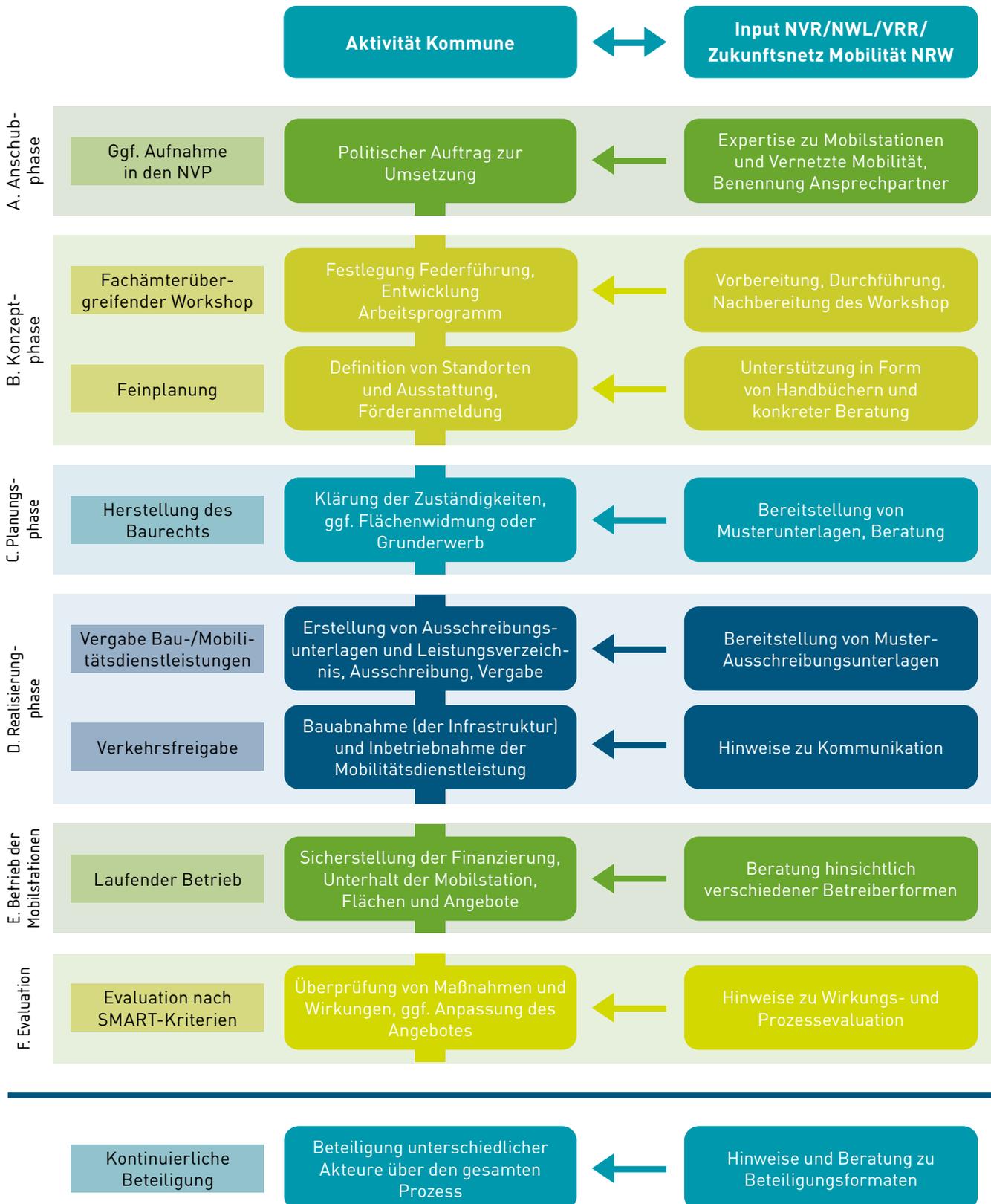


Abb. 4: Planungsprozess in Kommunen



Flächenclearing

Bei kommunalen Planungen besteht weiterhin oftmals die Problematik, dass auf (Brach-) Flächen des Eisenbahninfrastrukturunternehmens nicht zurückgegriffen werden kann - diese aus Platzgründen aber in Anspruch genommen werden müssen.

Dies ist oftmals der Fall, wenn Mobilstationen an Bahnhöfen des SPNV oder des Fernverkehrs errichtet werden. Bei Nutzung der Flächen der DB AG ist darauf zu achten, dass diese mindestens für den Zeitraum der Zweckbindung gesichert sein müssen. Es wird empfohlen, die DB AG möglichst frühzeitig in das Verfahren einzubinden, insbesondere dann, wenn Versorgungsleitungen (wie z. B. Stromkabel) verlegt werden müssen.

Das Ziel eines Flächenclearing ist es, einen Standardprozess für die Überlassung der Nutzungsrechte von Flächen der DB AG (DB Station&Service) an die Kommunen zu entwickeln. Dies schafft Planungssicherheit für die Kommunen und beschleunigt den Aufbau einer Mobilstation.

2.6 Kommunales Mobilitätsmanagement und Öffentlichkeitsarbeit

Mobilstationen sind ein sichtbares Zeichen zur Förderung einer vernetzten Mobilität. Die Kommunalverwaltung nimmt beim Aufbau und der Entwicklung eine zentrale Rolle ein. Hierfür ist neben einer fachübergreifenden, rechtzeitigen Beteiligung aller relevanten Akteur*innen auch die kommunalpolitische Einbindung und Akzeptanz von hoher Relevanz. Durch das Etablieren eines kommunalen Mobilitätsmanagements werden Planung und Umsetzung von Mobilstationen unterstützt.

2.6.1 Grundlagen des Mobilitätsmanagements

Der Ansatz des Mobilitätsmanagements baut auf der Unterscheidung von Mobilität und Verkehr auf. Mobilität bedeutet unabhängig von Verkehrsmitteln die Teilhabe- und Teilnahmemöglichkeiten der Menschen, das Ermöglichen ihrer Aktivitäten sowie die Gewährleistung wirtschaftlicher Austauschprozesse (FGSV: Hinweise zur Verkehrsentwicklung, 2013, S.7). Verkehr definiert die physischen Ortsveränderungen.

Um die Mobilitätswende in den Kommunen zu erreichen, gilt es viel Mobilität mit wenig Verkehr zu realisieren.

Mobilitätsmanagement setzt die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen in den Fokus - und nicht den Verkehr.

Das kommunale Mobilitätsmanagement koordiniert das Planen und Handeln der verschiedenen Fachbereiche und schafft somit neue Planungsroutinen in der Kommunalverwaltung. Die Bemühungen dürfen dabei nicht vor Ämter- und Zuständigkeitsgrenzen Halt machen. Erforderlich ist ein fachbereichsübergreifender Abstimmungs- und Entscheidungsprozess, in dem Maßnahmen aus den Bereichen Verkehrsplanung, des Bau- und Planungsrechtes, der Informations- und Kommunikationstechnologie, der Öffentlichkeitsarbeit, des Bürger*innendialogs und des Dialogmarketings zu einer Gesamtstrategie zusammengeführt und realisiert werden.

Während es heutzutage bereits eine Vielzahl an unterschiedlichen Mobilitätsangeboten gibt, die das Verkehrsverhalten umwelt- und sozialverträglich beeinflussen, existieren jedoch mitunter organisatorische Hemmnisse, die einer physischen und kommunikativen Vernetzung der Verkehrsmittel entgegenstehen. Dabei spielt die Vielzahl der beteiligten und zu beteiligenden Akteur*innen eine entscheidende Rolle, da sie miteinander in einen Dialog gebracht werden müssen, um Hemmnisse und Risiken sowohl für einzelne umsetzungsrelevante Akteur*innen (z. B. Betreiber), als auch für die Nutzer*innen abzubauen. Neben der Kommunikation sind die Organisation, Information, Koordination und das Marketing wichtige Bestandteile des Mobilitätsmanagements. Die Vernetzung von Akteur*innen



Abb. 5: Kommunales Mobilitätsmanagement

(z. B. Kommunalpolitik, Unternehmen für Verkehrsdienstleistungen) gewinnt zunehmend an Bedeutung, um einen Zustand zu erreichen, von dem alle profitieren können. Dies ermöglicht auch eine verbesserte Ausschöpfung der Potenziale von Mobilstationen.

Vernetzte Mobilität erfordert eine vernetzte Zusammenarbeit der Dezernate und Abteilungen in der Verwaltung. Die Verwaltungsspitze macht die Mobilität zur Chef*innensache, definiert aktive Ziele, so dass ämterübergreifende Themen mit einem starken Mandat bearbeitet werden. Auf der kommunalpolitischen Ebene werden die entsprechenden Grundvoraussetzungen geschaffen und konkrete Ziele formuliert, während die Verwaltung als Entscheidungsebene für die Umsetzung der Ziele mittels konkreter Maßnahmen und Strategien zuständig ist. Durch ein kommunales Mobilitätsmanagement als Change-Management-Prozess können verkehrspolitische Zielsetzungen, Zuständigkeiten und Handlungserfordernisse sowie kommunalpolitische Handlungsfelder wie Stadtentwicklung, Verkehrsentwicklung, Klimaschutz, Wirtschaftsförderung und Stadtmarketing gebündelt und in kommunalen oder

regionalen Verkehrsentwicklungsplänen und Mobilitätskonzepten verankert werden. Die Erarbeitung und spätere Umsetzung eines kommunalen Mobilstationskonzeptes ist dabei eine Querschnittsaufgabe innerhalb der Verwaltung und ein Prozess, der von den politischen Gremien durch einen Beschluss legitimiert wird.

Mobilitätsmanagement



Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) definiert den Begriff Mobilitätsmanagement wie folgt: „Mobilitätsmanagement ist die zielorientierte und zielgruppenspezifische Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens mit koordinierenden, informativischen, organisatorischen und beratenden Maßnahmen, in der Regel unter Einbeziehung weiterer Akteure über die Verkehrsplanung hinaus“.



Handbuch „Kommunales Mobilitätsmanagement als Change-Management-Prozess“

Das Zukunftsnetz Mobilität NRW hat ein Handbuch zum „Kommunalen Mobilitätsmanagement als Change-Management-Prozess“ herausgegeben. Dieses Handbuch zeigt konkrete Empfehlungen auf, wie die Mobilitätswende erfolgreich als Change-Management-Prozess etabliert werden kann. Es zeigt erforderliche Handlungsschritte auf und bietet Anregungen zur Etablierung des kommunalen Mobilitätsmanagements und der Umsetzung vor Ort.



Das Handbuch kann kostenlos heruntergeladen werden:

<https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/mobilithek/downloads>



Abb. 6

Rolle des Mobilitätsmanagers/ der Mobilitätsmanagerin

Eine Person, die im Rahmen des kommunalen Mobilitätsmanagements und in Bezug auf das Thema Mobilstationen eine bedeutende Funktion hat, ist ein/e Mobilitätsmanager*in. Grundsätzlich fungiert diese Person moderierend und koordinierend in der fachübergreifenden Kommunikation und Information der unterschiedlichen Fachabteilungen und übernimmt dabei folgende Aufgaben¹⁰:

- die Koordinierung der verwaltungsinternen Prozesse
- die Organisation der internen und externen Projektkommunikation
- die Ideensammlung und Initiierung von Mobilitätsmanagementvorhaben

Für die Akzeptanz in der Verwaltung ist es sehr wichtig, dass die fachliche Federführung unverändert bei den beteiligten Fachbereichen liegt.

Bei der Etablierung von Mobilstationen sollte dem/der Mobilitätsmanager*in die Zuständigkeit für die fachübergreifende Kommunikation übertragen werden und diese/dieser als Koordinator*in fungieren. Durch seine Aufgaben sorgt der/die Mobilitätsmanager*in für die Abstimmung und Kommunikation des Planungsprozesses. Einladungen zu Arbeitskreissitzungen, Abstimmungsterminen von Akteur*innen, Kommunalpolitiker*innen und sonstigen relevanten Beteiligten sollte durch den/die Mobilitätsmanager*in initiiert werden.

2.6.2 Stakeholder-Kommunikation

Die Kommunikation spielt innerhalb der Verwaltung im Rahmen des Kommunalen Mobilitätsmanagements eine zentrale Rolle. Zur Schaffung von Akzeptanz für den Aufbau von Mobilstationen ist es von hoher Bedeutung, dass die Kommunalpolitik, aber auch weitere bedeutende Stakeholder in den Planungsprozess eingebunden und informiert werden.

Für die Errichtung von Mobilstationen müssen verschiedene Fachbereiche eng miteinander zusammenarbeiten (z. B. Tiefbau- und Planungsämter, Verkehrsplanung, Grünflächenämter, Presse/Öffentlichkeitsarbeit etc.), aber auch andere Akteur*innen wie die Kommunalpolitik, Verkehrsbetriebe und Nutzer*innen eingebunden werden. Vor dem Hintergrund steigender Anforderungen an Klimaschutz und nachhaltiger Mobilität ist es für Kommunen jedoch eine entscheidende Herausforderung, eine ganzheitliche Betrachtung von Mobilität in der gesamten Verwaltung zu verankern. Gemeinsam sollte in fachübergreifenden Abstimmungs- und Entscheidungsprozessen eine Gesamtstrategie erarbeitet und umgesetzt werden.

Mobilstationen bieten ein direkt sichtbares, attraktives und zukunftsfähiges Angebot verschiedener Verkehrsmittel und nehmen daher bei der Mobilitätswende eine immer größere Rolle ein. Sie können als Mobilitäts-Vorzeigeprojekt fungieren und die Attraktivität einer Kommune nach außen hin steigern. Durch einen fachübergreifenden Planungsprozess mit verschiedenen Ämtern und Akteur*innen und die Schaffung netzwerkartiger Strukturen, das Zusammenführen verschiede-

ner Interessen und die Erarbeitung in verschiedenen Prozessen gestalten sie ein gemeinsames erfolgreiches Produkt. Mobilstationen können auf kommunaler Ebene daher als Initiator des Change-Management-Prozesses dienen.

Einbindung Kommunalpolitik

Von besonderer Bedeutung ist die Einbindung der Kommunalpolitik, damit die Planungsprozesse einer Mobilstation auch auf kommunalpolitischer Ebene mitgetragen werden. Die Kommunalpolitik sollte frühzeitig über die Planungen zu Mobilstationen in den entsprechenden Ausschussgremien durch Vorträge oder auch z. B. im Rahmen von Workshops informiert und somit eingebunden werden. Dadurch können frühzeitig Hemmnisse und ggf. Bedenken abgebaut werden. Darüber hinaus kann die Kommunalpolitik auch an Workshops und Vor-Ort-Exkursionen teilnehmen und in Form von begleitenden interfraktionellen Arbeitskreisen involviert werden.

Einbindung von Stakeholdern

Zukünftige Nutzer*innen und Beteiligte wie Wirtschaftsunternehmen, der Einzelhandel oder Wohnungsbau-gesellschaften/Genossenschaften sind bei dem Aufbau von Mobilstationen einzubinden. Sie sind die potenzielle Kundschaft, stellen ggf. auch Angebote zur Verfügung bzw. beteiligen sich an den Kosten. Neben Informationsveranstaltungen sollten auch Workshops mit den einzelnen Interessengruppen stattfinden und Bürger*innen im Rahmen von Öffentlichkeitsveranstaltungen beteiligt werden (Verweis auf Kapitel Kommunikation).

Gutachten Mobilstationen der Zweckverbände und Beratungsangebot des Zukunftsnetz Mobilität NRW

Für den konkreten Themenbereich der Mobilstationen stehen Beratungsangebote zur Verfügung. So können beispielsweise in Kooperation mit dem Zukunftsnetz Mobilität NRW und dem jeweiligen SPNV-Zweckverband Workshops vor Ort konzipiert werden, um die Kommunen darin zu unterstützen, in Umsetzungsplanungen einzusteigen. Als Grundlage dafür dienen z. B. auch die Konzepte der Zweckverbände für die Errichtung von Mobilstationen an ÖPNV-Verknüpfungspunkten (vgl. Seite 26).

Angebote des Zukunftsnetz Mobilität NRW

Für Kreise, Städte oder Gemeinden ist es hilfreich, wenn sie sich an einen/eine Ansprechpartner*in wenden können, der sie im Rahmen und Aufbau eines kommunalen Mobilitätsmanagements unterstützt und beratend zur Seite steht. Mit dem Zukunftsnetz Mobilität NRW und dessen regionalen Koordinierungsstellen (Rhein-Ruhr, Rheinland, Westfalen Lippe) stehen auf lokaler und regionaler Ebene kompetente Partner*innen zur Verfügung, welche die notwendigen Abstimmungsprozesse initiieren, begleiten und koordinieren können.

Als Mitglied des Zukunftsnetz Mobilität NRW erhält eine Kommune Unterstützung bei der Erarbeitung nachhaltiger Mobilitätskonzepte, beispielsweise in Form von Beratungsangeboten zur Prozessgestaltung oder Fortbildungsmöglichkeiten.



Broschüren + Handbücher



Schulungen + Workshops



Veranstaltungen



Beratung



Material



Praxishilfe



Weiterführende Informationen
<https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/was-wir-bieten/passende-angebote-finden>



Exkurs: Beratungsprozess zum Aufbau von Mobilstationen durch das Zukunftsnetz Mobilität NRW



Abb. 7. Exkurs:
Beratungsprozess

Das Zukunftsnetz Mobilität NRW und seine Träger beraten Kommunen bei der Errichtung von Mobilstationen und zum kommunalen Mobilitätsmanagement.

Hintergrund und Zielsetzung

Schwerpunkt ist die Förderung einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung auf kommunaler Ebene. Strukturell funktioniert dies durch:

- die Etablierung der nachhaltigen Mobilitätsentwicklung als Chef*innensache
- die Schaffung verwaltungsinterner Planungsroutinen für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung

Der Beratungsprozess beinhaltet Impulse zur Umsetzung eines flächendeckenden Mobilstationsnetzes mit einheitlichen Standards, zu möglichen Komponenten von Mobilstationen und deren Förderzugängen sowie zum Beratungsangebot mit Vor-Ort-Gesprächen und Workshops.

Das Ziel der Vor-Ort-Gespräche ist insbesondere die Erstellung eines kommunalen Konzeptes zur Errichtung von Mobilstationen. Gleichzeitig helfen die Formate, die notwendige fachbereichsübergreifende Zusammenarbeit innerhalb der Verwaltungen im Sinne des kommunalen Mobilitätsmanagements zu initiieren und verstetigen.

Exkurs: Verwaltungsinterner Workshop „Mobilstationen“

Hintergrund:

Die Koordinierungsstellen und Trägerorganisationen des Zukunftsnetz Mobilität NRW beraten Kreise, Städte und Gemeinden bei der Planung, dem Bau und dem Betrieb von Mobilstationen.

Der Beratungsprozess umfasst u. a. Impulse zur Umsetzung eines kommunalen Mobilstationsnetzes, zu möglichen Ausstattungselementen und deren Förderzugängen. Grundlagen bilden die verbandweiten Mobilstationskonzepte von NVR, VRR und NWL sowie das Handbuch Mobilstationen NRW. Der Prozess ist gekoppelt an das Hauptziel der Förderung einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung auf kommunaler Ebene. Neben dem Aufbau von Mobilstationen geht es demnach auch darum, die notwendige fachbereichsübergreifende Zusammenarbeit innerhalb der Kommunalverwaltung im Sinne des kommunalen Mobilitätsmanagements zu initiieren und zu verstetigen (vgl. auch 2.6.1).

Hier kann ein verwaltungsinterner fachbereichsübergreifender Workshop ansetzen. Er bindet alle für Mobilität und Verkehr relevanten Fachstellen der

Kommunalverwaltung ein. Dieser Prozess ist Voraussetzung für Einzelprojekte, z. B. Mobilstationen, und bildet den Rahmen des gesamten kommunalen Mobilitätsmanagements.

Mögliche Inhalte des Workshops:

- Benefit
- Definition
- Darstellung Status quo
- Standortermittlung
- Ausstattungselemente und Mobilitätsangebote
- Aufstellung eines bzw. Integration in ein kommunales Mobilitätskonzept
- Aufgabenverteilung und Verantwortlichkeiten
- Finanzierung und Fördermöglichkeiten
- Ankerfinanzierung
- Evaluierung
- Kommunikation
- Planung, Bau und Betrieb der Mobilstation
- Kommunikation in die Politik und die Öffentlichkeit
- Festlegung des Zeitplans
- Abstimmung über weitere Vorgehensweise

2.6.3 Öffentlichkeitsarbeit und Marketing

Kommunikation meint im Zusammenhang mit Mobilstationen immer sowohl die interne als auch die externe Kommunikation. Der Ansatz des Mobilitätsmanagements als Veränderungsprozess fußt darauf, dass intern in der Kommunalverwaltung Prozesse und Planungslogiken verändert werden. Die Veränderung der internen Kommunikation muss einhergehen mit einem durchdachten externen Kommunikationsprozess, also der Kommunikation mit Bürger*innen, betroffenen Organisationen und Verbänden sowie allen relevanten Akteuren der Mobilitätslandschaft.

Noch vor der Inbetriebnahme einer Mobilstation sollte das geplante Angebot als Marke entwickelt werden. Ein einheitliches Corporate Design (Name, Logo etc.) nimmt

dabei eine zentrale Rolle ein (vgl. Kap. 5.3). Dadurch wird nicht nur ein Wiedererkennungswert einer Mobilstation, sondern auch ein Bewusstsein für dieses Angebot geschaffen. Die Namensgebung „mobil.nrw“ ohne eine konkrete Ortsbenennung hat den Vorteil, dass sie im gesamten Bundesland NRW eingesetzt werden kann.

Die Elemente einer Mobilstation sollten gut ersichtlich und erkennbar platziert sein, so dass das Angebot für jeden sichtbar wird. Informationsstelen und Werbetafeln können die Sichtbarkeit optimieren und dabei helfen, mehr Interesse auf Mobilstationen zu lenken.

Für die Akzeptanz und die Attraktivität von Mobilstationen ist es wichtig, dass sowohl der Rückhalt durch die Verwaltung, Politik und die Öffentlichkeit als auch die Nutzer*innen und die Anwohner*innen gegeben ist. Daher ist es von besonderer Bedeutung, den Menschen durch Kommunikation das Thema offen näher zu bringen.



Sowohl im kommunalen Bereich als auch bei den Verkehrsunternehmen fehlen häufig grundlegende Kommunikationsstrategien, auf denen Kampagnen sowie die Gestaltung und Umsetzung einer Marke (inkl. Logo), Webseiten oder Broschüren aufbauen können. Kommunikationsstrategien unterstützen Kommunen, die nachhaltige Mobilität und die damit einhergehenden Maßnahmen als Gewinn bzw. Steigerung der Lebensqualität wahrzunehmen. Die Attraktivitätssteigerung nachhaltiger Verkehrsmittel soll stärker in das Mobilitätsbewusstsein rücken.

Ein wichtiger Aspekt für den Erfolg einer Mobilstation ist, dass potenzielle Nutzer*innen von Beginn an von den jeweiligen Angeboten erfahren und stetig mit aktuellen Informationen versorgt werden. Mit der Entwicklung von an den Bedürfnissen der Kunden orientierten Kommunikationsstrategien und der Bereitstellung von Informationen in digitaler Form und vor Ort wird eine flexible Gestaltung der Mobilität ermöglicht und unterstützt. Entscheidend ist, dass das Themenfeld Kommunikation mehr umfasst als reine Informationsweitergabe. Marketingstrategien bis hin zu spezifischem „Storytelling“ sowie eine generelle Nutzer*innen- bzw. Bedienungsfreundlichkeit sind wichtige Bausteine für die Akzeptanz von Mobilstationen.

Ziele der Kommunikation

Um die Mobilitätswende erfolgreich zu gestalten, braucht es nicht nur ein funktionierendes Prozessmanagement und einen guten Maßnahmenplan, sondern vor allem: eine gute Kommunikationsarbeit. Denn Kommunikation ist der Schlüssel, um kommunale Veränderungsprozesse voranzutreiben, mit Bürger*innen in den Dialog zu treten und die Mobilitätswende im öffentlichen Raum positiv erlebbar zu machen.

Kommunikation sollte im Rahmen des Planungsprozesses primär darauf abzielen, in einen Dialog mit potenziellen Zielgruppen zu treten und diese aktiv einzubinden.

Anforderungen an die Kommunikation

Eine ausschließlich punktuelle Veröffentlichung von Informationen zu bestimmten Anlässen ist nicht zielführend. Erfahrungsgemäß hat es sich bisher als wenig erfolgreich herausgestellt, erst nach Bereitstellung eines Angebotes dieses zu bewerben oder bekannt zu machen. Daher sollten Informationen kontinuierlich im Planungsprozess einer Mobilstation kommuniziert werden, um das Vertrauen in den Zielgruppen zu steigern, einen Dialog zu ermöglichen und die Nutzer*innen dauerhaft zu binden. Eine höhere Wirksamkeit und Akzeptanz von Mobilstationen kann durch die Einbindung von Bürger*innen in den Planungsprozess erfolgen. Durch Öffentlichkeitsbeteiligung können Bürger*innen die geplanten Veränderungen erleben und auch mitgestalten. Formate, die die Theorie in der Praxis erlebbar machen, sind wichtige Bestandteile, um die positiven Aspekte der Maßnahmen verdeutlichen zu können. Kommunikation hört aber mit dem Ende einer Planung nicht auf, sondern muss in einem stetigen Prozess auch nach der Errichtung einer Mobilstation weitergeführt werden.



Abb. 8: Ziele der Kommunikation beim Aufbau von Mobilstationen

Anregungen für Methoden und Maßnahmen

Von Beginn an ist es wichtig, dass sowohl intern als auch extern eine gemeinsame Strategie verfolgt wird und die Planungen nach außen hin offen kommuniziert und alle Beteiligten eingebunden werden. Dabei gibt es verschiedene Wege, den Prozess nach außen zu gestalten.

Vor und während dem Bau der Mobilstation

Noch vor der Detailplanung sollte eine zielgruppenspezifische Markterkundung veranlasst werden. Dazu werden Bürger*innen- oder Nachbarschaftsinitiativen, Vereine oder auch lokale Unternehmen angesprochen, um deren Akzeptanz oder Interesse an bestimmten Angeboten (z. B. Carsharing, Fahrradverleih etc.) zu ermitteln. Dies hat zum Ziel, bereits vorab die Bedarfe abzuschätzen, die für eine Mobilstation bestehen. Oft kann so auch die Bereitschaft der finanziellen Beteiligung oder der Unterhaltung, z. B. durch Nachbarschaftsvereine und -initiativen, vorab abgeschätzt werden. In diesem Zusammenhang kann beispielhaft die Mobilstation im Quartier herangezogen werden, bei denen sich unter anderem private Träger (z. B. Wohnungsunternehmen) an der Mobilstation beteiligt haben.

Eröffnung der Mobilstation

Besonders in den ersten Monaten nach Eröffnung einer Mobilstation können Schnupperangebote oder ein Promotionsstand angeboten werden, die auf das Angebot der Mobilstation aufmerksam machen, offene Fragen beantworten und dadurch mehr Nutzer*innen gewinnen. Idealerweise findet eine Eröffnungsveranstaltung statt, bei der die Mobilstation öffentlichkeitswirksam von dem/r Bürgermeister*in eröffnet wird und auch in der Presse Widerhall findet.

Bei der Einführung einer Quartiersmobilstation kann bspw. auch eine Familie per Filmteam bei der Nutzung der Mobilstation begleitet werden. Der Mobilitätsalltag wird aber nicht nur per Film dokumentiert, sondern gleichzeitig auf verschiedensten Social-Media-Kanälen beworben sowie von einer Tageszeitung begleitet. Dieser Art von (crossmedialer) Kommunikation erreicht

unterschiedliche Zielgruppen und verdeutlicht, welchen Nutzen eine Mobilstation für die individuelle Mobilität haben kann. Auch mit ansässigen Wohnungsunternehmen kann eine Kooperation gestartet werden (z. B. in Vermietungs- und Verkaufsangeboten auf die Mobilstation hinweisen).

Wenn die Mobilstation in Betrieb ist

Wenn sich der Betrieb einer Mobilstation einmal reguliert hat, sollte die Kommunikation vornehmlich durch den/die Betreiber*in durchgeführt werden. Mit Social-Media-Kanälen, Webseiten, Plakaten und Postern im öffentlichen Raum, durch Verkehrsunternehmen etc. kann über das Angebot von Mobilstationen informiert werden.

Zielvision - Angebot für Kommunen

Das Zukunftsnetz Mobilität NRW empfiehlt den Kommunen für eine konkrete, realistische und motivierende Zielsetzung eine Zukunftsvision zu erarbeiten. Das Zukunftsbild zeigt auf, welche positiven Auswirkungen eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung auf die Lebenssituation der Menschen in den Kommunen des Landes NRW haben kann. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW unterstützt die Mitgliedskommunen bei der Entwicklung eigener, spezifischer Zukunftsbilder.



Weiterführende Informationen
<https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/was-wir-bieten/passende-angebote-finden>

Praxistipp



Für die Vermarktung von Mobilstationen ist es ratsam, die Zielgruppen des Angebotes im Vorhinein zu definieren, um eine direkte Kommunikation der potenziellen Nutzer*innen abzustecken.



3. Wo und wie: Standorte und Ausstattungen von Mobilstationen

Mobilstationen können in unterschiedlicher Größe, Ausstattung und Funktion bestehen. Dies reicht von einfachen Verknüpfungen von ÖPNV und Fahrrad bis hin zu umfassenden multi-modalen „Drehscheiben“, von Quartiersmobilstationen bis zu Mobilstationen mit regionaler Funktion. Dabei bestimmen der einzelne Standort und die Nachfrage vor Ort über Angebot und Qualität einer Mobilstation. Aus den einzelnen Mobilstationen ergibt sich im Idealfall ein ganzes Netz an Mobilstationen - nur dann können sich die Potenziale von Mobilstationen voll entfalten.

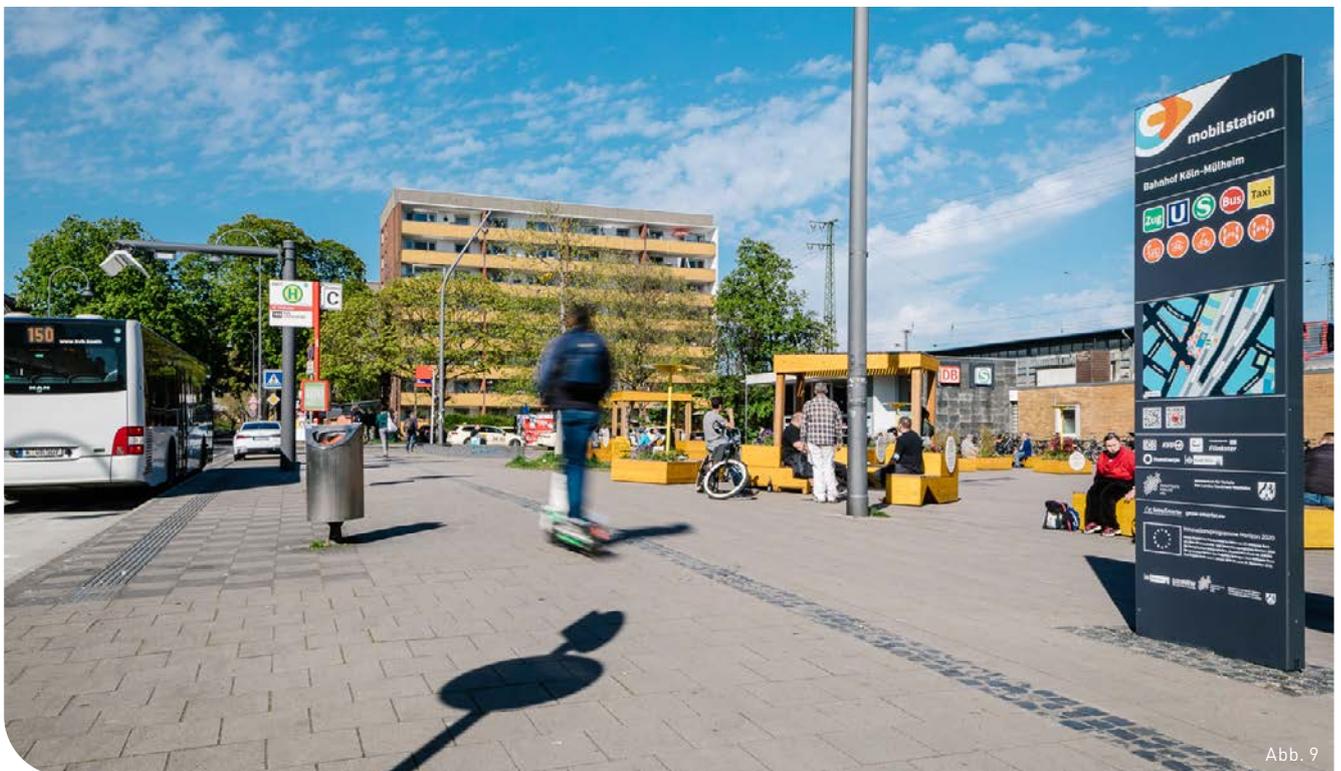


Abb. 9

3.1 Auswahl der Standorte

Bei einer Mobilstation handelt es sich um einen Standort, an dem mehrere Verkehrsmittel miteinander und mit unterschiedlicher Ausstattung und Funktion verknüpft sind. Eine Mobilstation kann unter bestimmten Bedingungen (siehe Kapitel 3.2) von einer einfachen Verknüpfung aus Abstellanlagen eigener Fahrzeuge der Nutzer*innen und dem ÖPNV bis zu einem großen Hauptbahnhof mit nahezu jedem denkbaren Mobilitätsangebot reichen. Sie kann aber auch „nicht-verkehrliche Nutzungen“ umfassen (z. B. Reparaturservice). Des Weiteren sind Mobilstationen auch ohne ÖPNV-Angebot

möglich, z. B. in Wohnquartieren oder Gewerbegebieten, und Bestandteil dieses wichtigen Bausteins der künftigen Mobilität. Das Ziel ist es, einen einheitlichen Ausbau zu einem landesweiten Netz in Bezug auf Funktion und Erkennbarkeit für ganz Nordrhein-Westfalen zu ermöglichen. Um eine entsprechende Auswahl an Standorten zu treffen und jeden Standort mit der für ihn bestmöglichen Funktion auszustatten, ist es sinnvoll, die Stationen zu kategorisieren. Jeder festgelegten Kategorie werden neben Empfehlungen für die Mindestausstattungen weitere Ausstattungselemente zugeordnet, die es ermöglichen, eine maßgeschneiderte verkehrliche Funktion an jedem Standort zu gewährleisten.

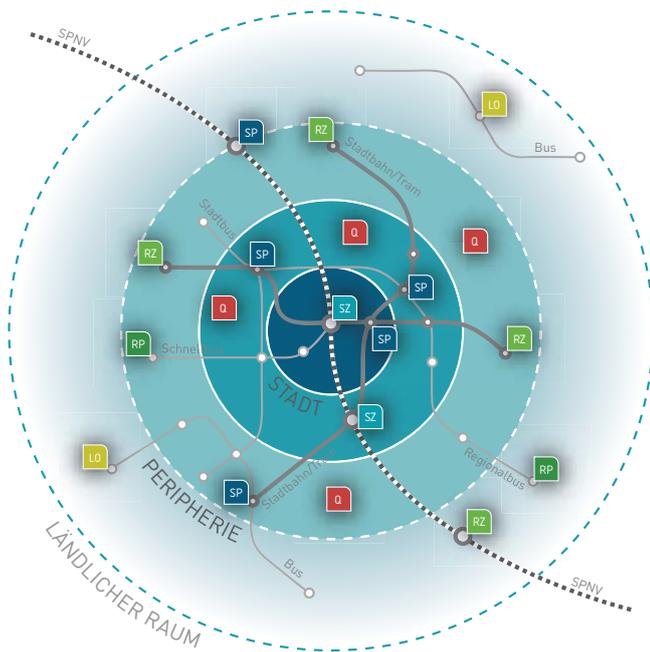


Abb. 10: Kategorien von Mobilstationen und Beispiel der Verortung im Raum

SZ

Die **städtisch zentrale Mobilstation** weist eine Verknüpfung mit dem ÖV und einer Umgebung mit hohen Nachfragepotenzialen auf. Ein städtischer Verknüpfungspunkt integriert in die umliegende Bebauung mit einem hohen Vernetzungsgrad zu anderen Mobilstationen. Wesentlich ist die Erreichbarkeit mit dem Fahrrad, zu Fuß und mit sonstigen Sharing-Angeboten.

SP

Städtisch periphere Mobilstationen liegen in Industrie- und Gewerbegebieten, am Stadtrand oder im Übergang zu Wohngebieten und weisen ebenfalls einen hohen Vernetzungsgrad auf. Neben der Verknüpfung zu Schnellverkehren richten sich die Mobilstationselemente besonders an die Bedürfnisse von Pendlern.

RZ

Regional zentrale Mobilstationen gewährleisten zum einen eine regionalverknüpfende und zum anderen eine lokale Funktion. Sie sind in Wohn- oder Geschäftsvierteln angesiedelt und weisen einen Anschluss an SPNV, Stadt- und Straßenbahnen und Schnellbuslinien auf und sind nur teilweise oder gar nicht mit anderen Mobilstationen vernetzt. Neben den Bedürfnissen der Pendler stehen die Bedürfnisse des ländlichen Raumes im Vordergrund.

RP

Eine **regional periphere Mobilstation** ist von der Raumkategorie ähnlich wie die RZ Mobilstation. Sie hat nur einen geringen bis keinen Vernetzungsgrad, ist aber an Schnellverkehre angebunden. Der Unterschied liegt in der räumlichen Lage, die bei der regional peripheren Kategorie nicht in die Bebauung integriert ist, sondern am Stadtrand, einer ländlichen Umgebung oder Gewerbegebieten gelegen ist.

LO

Mobilstationen, die keinen Vernetzungsgrad zu anderen Mobilstationen aufweisen und keinen Anschluss an den SPNV, Stadt-/Straßenbahnverkehr und Schnellbusverkehr offenbaren, werden als **lokale Mobilstationen** bezeichnet. Ihre Aufgabe ist vor allem eine kleinräumige Verknüpfung, daher richtet sich diese Kategorie an die Bedürfnisse des ländlichen Raumes.

Q

Quartiersmobilstationen liegen in Wohnquartieren und sind in die Wohnbebauung integriert. Sie verfügen jedoch über keinen Vernetzungsgrad zu anderen Mobilstationen und haben keinen direkten Anschluss an den ÖPNV. Ihre Ausstattungsmerkmale richten sich vor allem an die Bedürfnisse der Bevölkerung im Quartier.



Kategorisierung als Grundlage für ein flächendeckendes System in NRW

Die drei SPNV-Zweckverbände Nahverkehr Rheinland, Verkehrsverbund Rhein-Ruhr und Nahverkehrsverbund Westfalen-Lippe haben für ihre Räume jeweils sog. Mobilstationskonzepte aufgestellt. In diesen Konzepten werden mögliche Mobilstationen identifiziert. Die Konzepte können als Grundlage für Feinuntersuchungen auf Ebene der ÖPNV Aufgabenträger bzw. der Kreise dienen. Sie stellen die Einbindung der kreisangehörigen Städte und Gemeinden sicher. So werden die regionalen Konzepte auf eine kommunale Ebene heruntergebrochen.

Die drei genannten Konzepte basieren auf einer gleichen Kategorisierung. Auf kommunaler Ebene werden die entwickelten Raumkategorien jedoch durch Mobilstationen auf Quartiersebene ergänzt.

Die dort entwickelten Raumkategorien werden hier ergänzt durch Mobilstationen auf Quartiersebene (vgl. Abb. 10):

- Städtisch zentral (SZ)
- Städtisch peripher (SP)
- Regional zentral (RZ)
- Regional peripher (RP)
- Lokal (LO), sowohl städtisch als auch regional
- Quartiersmobilstationen (Q)

Hauptkriterien der Kategorisierung



Um die Mobilstationen zu kategorisieren, müssen drei Kriterien beachtet werden:

1. Vernetzungsgrad

Befinden sich im Umfeld der potenziellen Mobilstation innerhalb eines Umkreises von 2 km mind. drei weitere Mobilstationen, so ist der Vernetzungsgrad hoch. Andernfalls ist ein geringer bis kein Vernetzungsgrad vorhanden.

2. Räumliche Lage

In welcher Art ist die Mobilstation in die umgebende Bebauung integriert? Eine Haltestelle in einem Wohn- oder Geschäftsviertel beispielsweise ist integriert, eine solche in einem peripheren Gewerbe-/Industriegebiet oder in Freiräumen dagegen gilt als nicht integriert.

3. Verkehrsmittel

Das Kriterium unterscheidet, ob ein Anschluss an Schnellverkehre (z. B. Schnellbuslinien oder SPNV) besteht.

Anwendungsbeispiele:

Städtisch zentrale (SZ) Mobilstationen weisen einen hohen Vernetzungsgrad auf, sind integriert in die Bebauung sowie mit und ohne Anschluss an Schnellverkehre. Regional zentrale (RZ) Stationen sind gering bis nicht vernetzt, integriert in die Bebauung und haben Anschluss an Schnellverkehre.

Hinweis



Im Handbuch Mobilstationen, 2. Auflage, wurden die Stationen je nach Größe in L, M und S kategorisiert (für jeweils städtisch und ländlich). Diese Kategorisierung fällt nun weg.



Quartiersmobilstationen



Abb. 11

Die Quartiersmobilstation ist eine wohnortnahe Anlaufstelle zur Nutzung verschiedener Mobilitätsdienstleistungen und dient der Stärkung des intermodalen Verkehrsverhaltens. Sie wird fast ausschließlich von Anwohner*innen aus der direkten Umgebung genutzt und ermöglicht es somit, auf die Nutzung eines eigenen Pkw zu verzichten.

Eine direkte Einbindung einer ÖPNV-Haltestelle besteht nicht. Die Ausstattung richtet sich meistens nach den Bedürfnissen der Anwohnerschaft und ist für jeden Standort individuell festzulegen. Daher ist

eine direkte Einbindung der Menschen vor Ort in den Planungsprozess zwingend notwendig. Dies erhöht die Akzeptanz und baut Bedenken ab.

Zu unterscheiden sind Standorte in Wohn- und Standorte in Gewerbegebieten. Idealerweise kommt der Impuls zur Errichtung einer Quartiersmobilstation von der Anwohnerschaft selbst, bspw. über Bürger*innenvereine, Initiativen, Stadtteilbüros etc., bzw. in Gewerbegebieten auch über Unternehmen.

Typische Ausstattungsmerkmale sind abschließbare Radabstellanlagen (die als Ersatz für den Hausflur im Geschosswohnungsbau dienen), Verleih von Lastenfahrrädern und kleine Carsharingstationen.

Denkbar sind darüber hinaus wohnungsnaher Dienstleistungen wie eine Aufenthaltsfläche, ein Kiosk oder Schließfächer.

Die Quartiersmobilstationen dienen insbesondere dazu, innerörtlich ein flächendeckendes Netz von Mobilstationen zu schaffen, welches es den Nutzer*innen erlaubt, sich in gleichbleibender Qualität in größeren zusammenhängenden Räumen zu bewegen. Damit kann die Abhängigkeit vieler Fahrten vom privaten Pkw deutlich reduziert werden.

Ergänzende Kategorisierung der Kommunen

Bei der Erstellung eines kommunalen Konzepts von Mobilstationen wird empfohlen in zwei Schritten vorzugehen. Zunächst werden die ermittelten Mobilstationen der Zweckverbände, die in erster Linie die größeren Knotenpunkte behandeln, übernommen. Diese sind somit ggf. bereits in die Kategorien SZ, SP, RZ und RP eingeordnet.

Des Weiteren können die Städte und Gemeinden, bzw. auch die Kreise und kreisfreien Städte, ÖPNV-Haltestellen im Sinne der oben genannten Kategorien zu Mobilstationen ausbauen und flächendeckend in den Quartieren Mobilstationen der Kategorie Quartiersmobilstation (Q) ergänzen. Selbstverständlich ist auch die Einordnung

zusätzlicher Standorte in die höheren Kategorien möglich, falls die Bedeutung der Standorte entsprechend eingeschätzt wird, um somit ein flächendeckendes Netz zu erhalten.

Für die Mobilstationen gilt, dass die Kommunen diese mit Unterstützung der Zweckverbände in organisatorischer sowie in fördertechnischer Hinsicht zur Umsetzung bringen können.

Auch das Land NRW steht, u. a. mit dem Zukunftsnetz Mobilität NRW, fachlich unterstützend zur Seite. Es stellt neben Hinweisen und Handbüchern auch die Informationen zu Fördermöglichkeiten (vgl. Kap. 7) für alle Anlagen einer Mobilstation bereit.



3.2 Empfehlungen für die Mindestausstattung

Grundvoraussetzung für die Bezeichnung eines Standortes als Mobilstation ist die Verknüpfung von mindestens zwei Mobilitätsangeboten. Für alle Mobilstationskategorien bis auf die Kategorie „Q“ bestehen die gleichen Empfehlungen für Mindestausstattungsmerkmale, damit diese überhaupt als Mobilstationen im Corporate Design mobil.nrw ausgewiesen werden dürfen. Diese Empfehlungen sind rechts im Detail dargestellt. Dabei ist bei Planung und Unterhaltung der Mobilstationen auch die soziale Sicherheit sowie die fortlaufende Gewährleistung der Sauberkeit zu berücksichtigen und sicherzustellen.

Abweichungen von diesen Mindestausstattungen sind in begründbaren Ausnahmefällen möglich, können aber unter Umständen förderschädlich sein. Abweichungen von der Mindestausstattung sind demnach auch in Bezug auf Fördermaßnahmen immer genau zu prüfen.

Sind die Standorte im Netzzusammenhang wichtig, sollten Lücken im System dringend vermieden und alle Möglichkeiten ausgeschöpft werden z. B. durch Grundstückszukäufe, Pachtung von Grundstücken und Flächenclearing (vgl. Kap. 2).

Oft ist eine Erweiterung der Mindestausstattung sowie eine spätere modulare Ergänzung von Elementen möglich. Für die Ausstattung der Standorte der Kategorie Quartiersmobilstation (Q) ist aufgrund der meist sehr individuellen Anforderungen am Standort die Definition einer Mindestausstattung nicht sinnvoll, eine Kennzeichnung und Ausstattung im Landesdesign ist jedoch zu empfehlen.

Empfehlungen für die Mindestausstattung von Mobilstationen

An allen Mobilstationen:



Stele/Säule mit der Kennzeichnung „Mobilstation NRW“

(ggf. Hinweisschilder, Wegweiser, Einschub in eine Stele bzw. Wegweiser, Logo zum Aufkleben bei kleineren Stationen)



Informationen zum Angebot

(Aushangfahrplan, Tarifbedingungen, Nutzungsbedingungen, Umgebungspläne)



Beleuchtung

für Verkehrssicherheit und soziale Kontrolle



Barrierefreiheit

(Stufenfreiheit, Wegeleitung für Sehbehinderte, Zwei-Sinne-Prinzip)



Sitzgelegenheiten und Witterungsschutz

Bei Bedarf:



Dynamische Fahrgastinformation

nur bei ÖPNV-/SPNV-Angeboten mit/ohne integrierte Uhr



WLAN-Hotspot

für die Nutzung digitaler Angebote



Fahrkartenverkauf

(auch im Fahrzeug möglich oder per App) nur bei ÖPNV-/SPNV-Angeboten



B+R-Anlage

wahlweise oder in Kombination: verschließbare Sammelabstellanlage (ebenerdig, Hochbau), Fahrradboxen, Stellplätze als Fahrradbügel mit Knieholm (Überdachung soweit baulich realisierbar)

Abgrenzung der Marke „Mobilstation“

Im Grenzbereich zur Funktion einer Mobilstation stellt häufig im ländlichen Raum die Aufstellung von Fahrradständern an Bushaltestellen mit unregelmäßiger/sehr geringer Bedienung eine Möglichkeit dar, einen geordneten und baulich besser integrierten Standort aufzubauen. An solchen Standorten wird den Nutzer*innen ein grundsätzlich erweiterter Zugriff auf den ÖPNV ermöglicht, gerade wenn die ÖPNV-Haltestellen weiter von Wohnstandorten entfernt liegen (z. B. an Landstraßen/Bundesstraßen). Solche kleinen Verkehrsmittelkombinationen sind jedoch keine Mobilstationen, so dass das Handbuch an dieser Stelle zwar empfiehlt, auch solche Standorte in die kommunalen Überlegungen einzubeziehen und zu realisieren, diese jedoch nicht unter der Marke „Mobilstation“ zu führen. Als Ergänzung zur ÖPNV-Haltestelle sind sie jedoch sinnvoll.

3.3 Weitere Ausstattung von Mobilstationen

Mit dem Begriff „Mobilstation“ ist die Erwartung der Nutzer*innen an bestimmte Funktionen geknüpft, die durch die Mindestausstattung abgedeckt werden sollten.

Für jede Standortkategorie werden Empfehlungen für weitere Ausstattungsmerkmale gegeben, die über die Mindestausstattung hinausgehen. Hierbei wird unterschieden in hohe und mittlere Notwendigkeit (Tabelle 1). Für alle Mobilstationen gilt, dass zusätzliche Ausstattungselemente über die Mindestausstattung hinaus wünschenswert sind. Welche Ausstattung realisiert wird, sollte im Einzelfall im Zusammenhang mit der Potenzialanalyse sowie den lokalen Gegebenheiten entschieden werden.

Dieser Schritt einer Individualisierung ist nach allen bisher vorliegenden Erfahrungen unabdingbar, um die Nachfrage der Kund*innen an jedem Standort mit dessen unterschiedlichen Rahmenbedingungen möglichst exakt zu treffen. Auch sind neben der reinen Nachfrageseite auch die lokalen Gegebenheiten zu berücksichtigen: das Platzangebot am Standort, Grundbesitz und Baurecht sowie Bindungen aus dem Umfeld (Grünflächen, Denkmalschutz usw.). Es wird empfohlen, bei Stationen mit besonderem Nachfragepotenzial mind. zwei Elemente der hohen und mittleren Notwendigkeit einzurichten. Insbesondere die Elemente der hohen Notwendigkeit sollen den multimodalen Verkehr fördern oder gar ermöglichen.

Das Ziel ist es, alle Ausstattungselemente einer Mobilstation in einer städtebaulichen bzw. räumlichen Einheit zu integrieren, d. h. sie liegen unmittelbar nebeneinander oder in unmittelbarer Nähe mit Sichtbeziehung und leichter Erreichbarkeit (vgl. Kap. 5).

In der Praxis müssen Elemente einer Mobilstation häufig in größerer räumlicher Entfernung realisiert werden. Sollten Ausstattungselemente an Standorten ohne Sichtbeziehung, aber in räumlicher Nähe zur Haltestelle als Bestandteil einer Mobilstation ausgewiesen werden, z. B. in der Innenstadt, so sind diese durch eine adäquate Wegweisung miteinander zu verbinden. Ist eine Sichtbeziehung gegeben, gewährleisten Entfernungen von 50 bis 80 Metern meist noch eine gute Funktion.

Im Sinne der Einheitlichkeit und des Wiedererkennungswertes von Mobilstationen ist es sinnvoll, dass alle Mobilstationen in Nordrhein-Westfalen nach dem hier vorgelegten Ansatz kategorisiert und mit der dargestellten Ausstattung versehen werden.



Über die empfohlene Ausstattung hinausgehende Elemente

		Städtisch zentral	Städtisch peripher	Regional zentral	Regional peripher	Lokal	Quartier
		SZ	SP	RZ	RP	LO	Q
Infrastruktur	Aufenthaltsraum	●	●	●	○	○	○
	Öffentliches WC	●●	●●	●●	●●	○	○
	WLAN-Hotspot	○	○	○	●	○	○
	Photovoltaikanlage	○	○	○	○	○	○
Information und Service	Nahversorgung	●	●●	●●	●●	○	○
	Servicepunkt, Kundencenter	●●	●●	●●	●●	○	○
	Serviceautomat	●	●●	●●	●●	○	○
	Lademöglichkeit für Mobilgeräte	○	○	○	○	○	○
	Notrufsäule	●●	●●	●●	●●	○	○
	Verkaufsautomaten	○	○	○	○	○	○
	Gepäckschließfächer, Smart Locker	●●	●●	●●	●●	○	○
	Packstation	●	●●	●●	●●	○	○
	Umkleide/Dusche	○	○	○	○	○	○
	„Umsonstladen“	○	○	○	○	○	○
	Videoüberwachung	●	●	●	●	○	○
	Gesicherte B+R Anlage	●●	●●	●●	●●	○	○
	Fahrradanhänger-Verleih	○	○	○	○	○	○
	Fahrrad	Bikesharing/Fahrradverleih	●●	●●	●●	●	○
Lastenräder, Lastenpedelec		●	●	●	●	○	○
Pedelec-Ladestation		●	●●	●	●	○	○
Rad-Luftstation		●	●	●	●	○	○
Radstation		●	●	●	●	○	○
Reparaturservice/Werkstatt		○	○	○	○	○	○
Auto/Bürgerbus		Bürgerbus	○	○	○	○	○
	Carsharing	●●	●●	●●	●	○	○
	Dorfauto	○	○	○	○	○	○
	Kurzzeitparkplatz/K+R	○	○	○	○	○	○
	e-Tanksäule	●	●●	●●	●●	○	○
	P+R-Anlage	○	●●	●	●●	○	○
	Taxistand	●	●●	●●	●	○	○

		Städtisch zentral SZ	Städtisch peripher SP	Regional zentral RZ	Regional peripher RP	Lokal LO	Quartier Q
Mikromobilität	e-Tretrollersharing	●	○	○	○	●	●
	e-Motorroller-Sharing	●	●	●	●	○	○
	(Liefer-)Drohnen	○	○	○	○	○	○
	Elektrische Kleinstfahrzeuge	○	○	○	○	●	●
	Verleihangebote für Familien/Senioren	○	○	○	○	○	○
On-Demand-Verkehr	(Automatisierte) Shuttles/Taxen	○	○	○	○	○	○
	Ridesharing	○	○	○	○	○	○
	Rufbus/ Anruf-Sammeltaxi	○	○	○	○	○	○

Abb. 12: Ausstattungselemente auf einen Blick

●● hohe Notwendigkeit ● mittlere Notwendigkeit ○ ergänzende/individuelle Ausstattung

Checkliste: Schritt für Schritt zu einem Netz von Mobilstationen



- Wo gibt es bereits Mobilstationen?
An welchen Standorten könnten neue Mobilstationen entstehen (Kap. 3)?
- Wie groß ist der Bedarf an den Angeboten einer Mobilstation (Kap. 4)?
- Gibt es Einschränkungen in Bezug auf bestimmte
Ausstattungsmerkmale oder Besonderheiten?
- Welcher Kategorie gehören die Mobilstationen an?
Und welche Ausstattung wird dafür benötigt (Kap. 3)?
- Entsteht aus den einzelnen Mobilstationen ein funktionierendes Netz?



3.4 Ausstattungselemente von Mobilstationen

Für die konkrete Ausstattung einer Mobilstation sind wie bereits dargestellt mehrere Faktoren von Bedeutung:

- Um welche Art bzw. Kategorie von Mobilstation handelt es sich (Kap. 3)?
- Was hat die Potenzialanalyse ergeben? Wie viele potenzielle Nutzer*innen gibt es für den jeweiligen Standort (Kap. 4)?
- Wie sind die räumlichen Gegebenheiten (Kap. 5)?

Anhand dieser Fragen müssen die Ausstattungselemente zum einen ausgewählt, zum anderen dimensioniert werden.

Neben den einzelnen Ausstattungselementen ist die Bereitstellung von vor Ort Informationen ein wichtiger Baustein zur Nutzungsfreundlichkeit und Attraktivität einer Mobilstation (vgl. Kapitel 5). 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 und Ansprechpartner*innen bei Problemen
- Stations- und Umgebungspläne

Durch diese Informationen wird die Nutzung der Mobilstation auch für diejenigen ermöglicht, die im Vorfeld keine Informationen einholen können. Zudem werden hiermit wichtige 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 gewährleisten.

Übersicht der Ausstattungselemente

Aufbauend auf der Potenzialanalyse leiten sich nicht nur einzelne Ausstattungselemente ab, sondern auch deren konkrete Dimensionierung. Sind an der Mobilstation beispielsweise zwei Carsharing-Parkplätze oder sechs erforderlich? Reichen acht Fahrradboxen oder doch besser sechzehn?

Oft ist dabei nicht klar, welcher Platzbedarf und vor allem wie der Betrieb vor Ort organisiert werden kann. Zu diesem Zweck werden in diesem Handbuch die relevanten und wichtigsten Ausstattungselemente in Steckbriefen dargestellt.

Aus den nachfolgenden Steckbriefen lassen sich dabei für bestimmte Elemente Maßangaben sowie praktische Hinweise für Mobilitätsmanager*innen und Planer*innen zur konkreten Umsetzung und zum Betrieb ablesen.

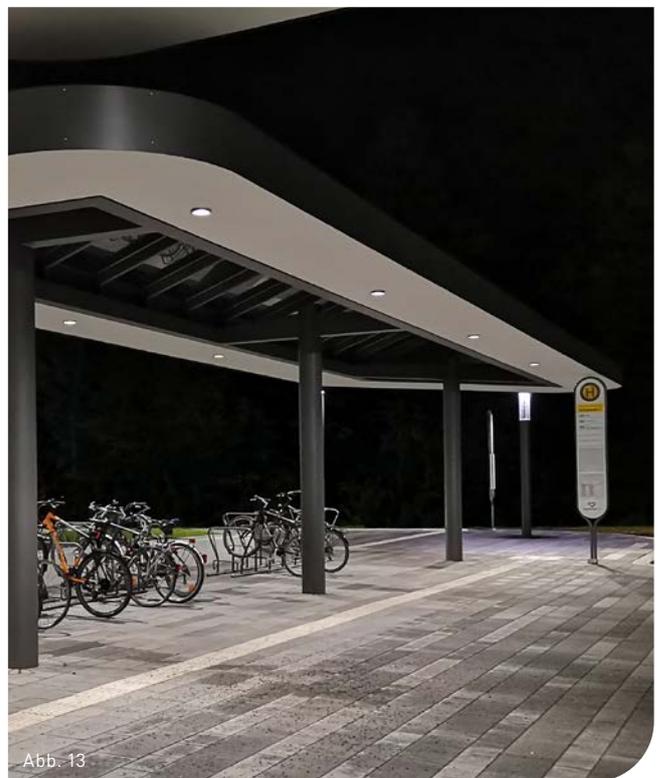


Abb. 13

Haltestellen und Verkehrsstationen als Verknüpfungspunkte (ÖPNV-Verknüpfungspunkte können die Basis sein, aus denen Mobilstationen entstehen.)



Abb. 14

Bahnhöfe bzw. SPNV-Haltepunkte

bilden in der Regel einen Knotenpunkt in Wegeketten. 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.



Abb. 15

Straßen- und Stadtbahnstationen

weisen meist 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 dar.



Abb. 16

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. Seit der Fernbusliberalisierung im Jahr 2013 nehmen auch Fernbusse einen zunehmenden Stellenwert im Fernverkehr ein. Daher ist die Einbindung von Fernbus-Terminals in ein städtisches oder regionales Netz von Mobilstationen sinnvoll.

Generelle Empfehlungen

- Barrierefreier Ausbau (u. a. Stufenfreiheit, Wegeleitung), Sitzgelegenheiten, Wartebereiche
- Einheitliches Design
- Durchgängig ausreichende Beleuchtung
- Wegweisung zur einfachen und intuitiven Orientierung
- Dynamische Informationen über Echtzeitdaten der nächsten Abfahrten

Was ist zu beachten?

Eine Haltestelle kann im Ausnahmefall schon vor Herstellung der Barrierefreiheit als Mobilstation ausgewiesen werden. Dazu muss die Kommune bestätigen können, dass der Ausbau im Nahverkehrsplan der ÖPNV-/SPNV-Aufgabenträger enthalten ist bzw. eine Erläuterung zum beabsichtigten Ausbau vorliegt. Die noch unvollständige Barrierefreiheit muss gekennzeichnet werden.



Ausstattungs-elemente von Mobilstationen (Steckbriefe)

Dynamisches Fahrgastinformationssystem

Mindestausstattung



Abb. 17

Dynamische Fahrgastinformationssysteme (DFI) stellen den wartenden Fahrgästen an Haltestellen die nächsten Abfahrten in Echtzeit, d. h. unter Berücksichtigung aktueller Verspätungen und Betriebslage, dar. Damit auch in Mobilstationen integrierte ÖPNV-Haltestellen nach modernsten Standards ausgeführt sind, sollten entsprechende Anzeigen für die ÖPNV-Linien vorhanden sein. Im Sinne der Barrierefreiheit muss das DFI mit einer Sprachausgabe auf Anforderung ausgestattet sein (per Betätigungsschalter). Die Betreiber der Haltestellen/Verkehrsunternehmen sind hier erste Ansprechpartner*innen.

Generelle Empfehlungen

- Bei größeren Verknüpfungspunkten kann ein zusätzliches DFI in eine Informationsstele integriert werden.
- Die DFI sollte ohne Einschränkung der Sichtbeziehungen erkennbar sein.
- Übersichtstafel mit nächsten Abfahrten und zugehöriger Halteposition bei mehreren Haltepositionen, die nicht unmittelbar hinter- oder nebeneinander liegen.

Einheitliche Beschilderung

Mindestausstattung



Abb. 18

Die Gestaltung und die Anordnung der verschiedenen Elemente nehmen maßgeblichen Einfluss auf die Aufenthaltsqualität und die Nutzerfreundlichkeit einer Mobilstation und stellen optisch das Grundprinzip heraus, verschiedene Mobilitätsangebote an einem Ort zu vernetzen. Die Ausstattung der Stele richtet sich nach dem jeweiligen Standort und dem Einsatzzweck. In der Regel sind auf der Stele Logo, Standort, Piktogramme der Mobilitäts- und Serviceangebote und die Logos der Akteure gekennzeichnet. In die Stele können auch WLAN, Notruf funktion oder eine dynamische Fahrgastinformation (DFI) integriert werden.

Dimensionierung & Maße

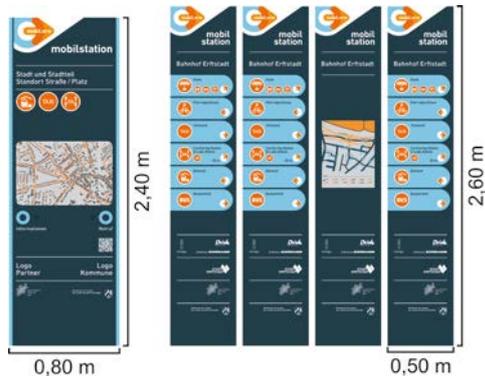


Abb. 19

Was ist zu beachten?

Wesentliche Ausstattungselemente einer Mobilstation sind eine Informationsstele und eine Wegweisung, insbesondere dann, wenn direkte Sichtachsen zwischen den angebotenen Elementen der Mobilstation fehlen.

Ausstattungs möglichkeiten der jeweiligen Elemente sowie Angaben zu Bemaßungen können im Gestaltungsleitfaden unter folgendem Link abgerufen werden:



<https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/vernetzte-mobilitaet>
(Stand: 11/2021)

Generelle Empfehlungen

- Corporate Design für intuitive Wegweisung ortsfremder Personen
- Einheitlich umzusetzende Elemente:
 - das Basismodul Stele mit ihren variablen Inhalten
 - das Logo „mobil.nrw“
 - das Modul Wegweiser
- Umsetzung möglichst zahlreicher weiterer Elemente im Corporate Design gemäß Gestaltungsleitfaden Mobilstationen NRW

Betrieb/Unterhalt

- Der Betrieb erfolgt über die Kommune oder den Mobilstationsbetreiber.
- Unerwünschte Aufkleber und Postings sollten kurzfristig entfernt werden.

Fahrradabstellanlage (möglichst überdacht)

Mindestausstattung



Abb. 20

Dimensionierung & Maße

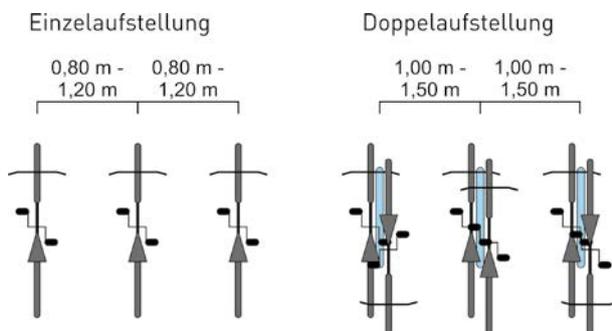


Abb. 21

Was ist zu beachten?

Eine ausreichende Beleuchtung, eine gute Integration in das Umfeld und die barrierefreie Zugänglichkeit sind zu gewährleisten. Fahrradstellplätze zählen wahlweise oder in Kombination mit verschließbaren Sammelabstellanlagen und Radboxen zur Mindestausstattung einer Mobilstation.

Der Radverkehr kann in Verbindung mit dem ÖPNV eine hohe Bedeutung für die erste und letzte Meile zwischen Startpunkt 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.

Generelle Empfehlungen¹¹

- Überdachte Fahrradstellplätze zur Steigerung der Attraktivität und für die Unabhängigkeit von Witterungsverhältnissen
- Ausreichender Abstand zwischen den abgestellten Fahrrädern gewährleisten
- Mind. Anlehnbügel realisieren
- Sicheren und stufenlosen Zuweg schaffen (insbes. für schwere Pedelecs oder Lastenräder)
- Ein sauberer Zustand der Fahrradabstellanlage erhöht die Akzeptanz.
- Bei Errichtung der Abstellanlagen sind bestehende Ver- und Entsorgungsleitungen zu berücksichtigen.
- Als Beitrag zum Klimaschutz können Dächer begrünt werden, außerdem sind Solarpanels für die Beleuchtung möglich (mit Bewegungsmelder).

Betrieb/Unterhalt

- Wenn keine andere Vereinbarung besteht, sind die Träger bzw. Vermieter der Radabstellanlage für die Instandhaltung zuständig, dazu zählt vor allem eine regelmäßige Reinigung, Wartung, Beseitigung von „Schrottfahrrädern“.

Fahrradabstellanlagen/ Fahrradbox (verschließbar)

Mindestausstattung



Abb. 22

Dimensionierung & Maße

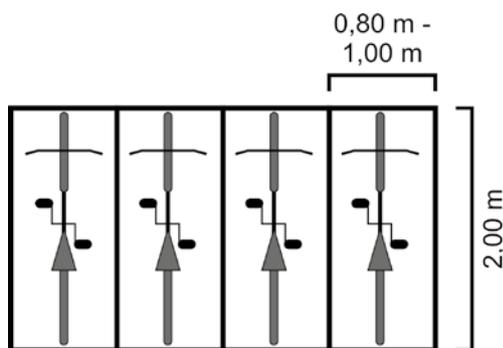


Abb. 23

Was ist zu beachten?

Eine gute Integration in das Umfeld, die barrierefreie Zugänglichkeit, die Schaffung dauerhafter Services zu Wartung und Reparatur und eine Beleuchtung sind anzustreben. Empfehlenswert sind entsprechende Anlagen in der „Onlineversion“, d. h. die Boxen können digital gebucht und geöffnet werden. Fahrradboxen zählen wahlweise oder in Kombination mit verschließbaren Sammelabstellanlagen und Fahrradstellplätzen mit Fahrradbügel zur empfohlenen Mindestausstattung einer Mobilstation.

Durch sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder wird eine höhere Attraktivität der Mobilstation erreicht. Die Boxen können auch mit Ladeeinrichtungen ausgestattet werden, um ein Nachladen von Pedelecs während der Nutzung eines anderen Verkehrsmittels zu ermöglichen. Die Möglichkeiten reichen von einzelnen abschließbaren Fahrradboxen bis zu großen Sammelabstellanlagen. Im Kooperationsraum des Verkehrsbunds Rhein-Ruhr (VRR) existiert das Angebot „DeinRadschloss“. Registrierte Nutzer*innen können ca. 1.300 Plätze in Fahrradboxen oder Sammelabstellanlagen buchen. In den Kooperationsräumen des Nahverkehr Rheinland (NVR) und des Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) existiert ein vergleichbares System, das zusammen mit „DeinRadschloss“ eine landesweite Buchung abschließbarer Fahrradstellplätze ermöglicht.

Generelle Empfehlungen

- Fahrradboxen benötigen einen festen Untergrund, einen Stromanschluss und Zugang zum Internet (auch über Mobilfunkkarte möglich).
- Fahrradboxen sollten an gut zugänglichen Örtlichkeiten aufgestellt werden, außerdem sollte das Erweiterungspotenzial mitbedacht werden.
- Pro Standort wird eine Steuerungseinheit für die Radboxen benötigt.

Betrieb/Unterhalt

- Verschiedene Betreiber sind möglich: Kommunen, öffentliche Unternehmen, soziale Trägerorganisationen.
- Durch Markterkundung sollten frühzeitig mögliche Betreiber ermittelt werden (kann z. B. auch ein lokales oder regionales öffentliches Verkehrsunternehmen sein).
- Für Wartung und Reinigung können aber auch Akteure vor Ort (z. B. Kioskbetreiber) zuständig sein.



Informationen zu Angeboten

Mindestausstattung



Abb. 24

Statische Informationen zu den verfügbaren Angeboten einer Mobilstation bilden die Grundausrüstung im Bereich der Informationen. 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 Nutzer*innen relevant sind. Dabei ist auch an dieser Stelle die Barrierefreiheit, beispielsweise mittels akustischer Fahrgastinformationen oder der Bereitstellung in haptischer Form zu gewährleisten.

Generelle Empfehlungen

- Beschilderung der Standorte mit Angeboten, Fahrpläne für ÖPNV-Linien, Nutzung und Tarifbedingungen
- Anleitungen zur Ausleihe und Rückgabe von Sharing-Angeboten
- Angabe von Entfernungen in Meter oder Minuten
- Verwendung einer „einfachen Darstellung“ zur besseren Verständlichkeit

Sitzgelegenheiten

Mindestausstattung



Abb. 25

Sitzgelegenheiten erleichtern die Wartezeit auf Verkehrsmittel des ÖPNV oder Umsteigezeiten zwischen den Verkehrsangeboten. Außerdem tragen sie entscheidend zur Aufenthaltsqualität bei. Daher muss eine ausreichende Zahl an Sitzgelegenheiten zur Mindestausstattung einer Mobilstation gehören. Die Sitzhöhe sollte für Menschen mit körperlichen Einschränkungen nicht zu niedrig sein und ca. 48 cm betragen. Empfehlenswert ist dies mit den örtlichen Behindertenbeiräten oder entsprechenden Behindertenbeauftragten abzustimmen.

Stadt- und Umgebungsplan

Mindestausstattung



Abb. 26

An größeren Stationen (oder je nach Bedarf) sollte ein Umgebungsplan mit der Lage der einzelnen Angebote der Mobilstation ausgehängt werden, um die Nutzung für diejenigen zu erleichtern, die sich im Vorfeld keine Informationen eingeholt haben oder ortsfremd sind. Ein Stadtplan hilft vor allem ortsfremden Nutzer*innen, um eine gute Orientierung zu gewährleisten.

Generelle Empfehlungen

- Stadt- und Umgebungsplan so einfach wie möglich halten
- Touristische Ziele und Möglichkeiten der Nahversorgung in der näheren Umgebung mit aufnehmen
- Verwendung einer „einfachen Darstellung“ zur besseren Verständlichkeit, Symbole sollten ohne Erklärung verständlich sein.

Witterungsschutz

Mindestausstattung



Abb. 27

Ein Witterungsschutz steigert die Aufenthaltsqualität einer Mobilstation. Die Seiten des Witterungsschutzes sollten geschlossen sein. Es besteht die Option, Radabstellanlagen und Wartebereiche für Fahrgäste zu kombinieren. Das Dach kann begrünt werden und die Nutzung von Photovoltaik ermöglicht die Stromversorgung der Beleuchtung oder anderer Stromverbraucher an der Mobilstation. Im Einzelfall sollte geprüft werden, ob Strom aus einer Photovoltaikanlage wirtschaftlicher ist als der Anschluss an das Stromnetz. Beispielhafte Maße eines Witterungsschutzes sind: L: 4,25 m, B: 1,80 m, H: 2,20 m

Bikesharing/ Fahrradverleih



Abb. 28

Ein Fahrradverleihsystem ergänzt den ÖPNV, indem es eine Alternative auf der ersten/letzten Meile anbietet. Es ermöglicht die Ausleihe und anschließende Abgabe eines Fahrrads an entsprechenden Stationen im öffentlichen Raum. Auch hier wird die Förderung der Sharing-Economy betrieben. Ebenso wie bei Carsharing kann außerdem die Elektromobilität gefördert werden. So können Pedelecs in das Angebot integriert und damit der Komfort sowie die Reichweiten erweitert werden. Mittlerweile werden Fahrradverleihstationen auch in ländlichen Gegenden angeboten.

Dimensionierung & Maße

E-Bike Verleihstation (z. B. für 6 E-Bikes einreihig)

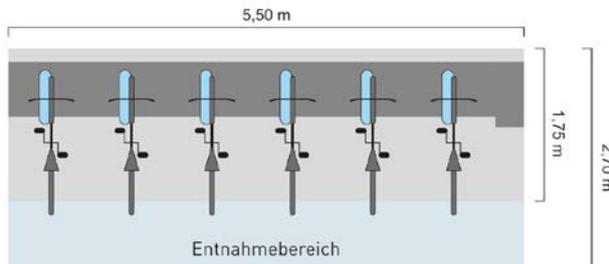


Abb. 29

Generelle Empfehlungen

- Zur Wahrung der Verkehrssicherheit ist die Pflege und Instandhaltung der Fahrräder sowie der Station notwendig.
- Das Design der Räder sollte einheitlich und ansprechend gestaltet sein.
- Bei bestimmten Voraussetzungen (Nachfrage, Topographie etc.) sollte der Einsatz von Pedelecs geprüft werden.
- Wo Pedelecs verliehen werden, müssen diese auch aufgeladen werden können.

Was ist zu beachten?

Nutzer*innen sollten sich kostenlos online oder in der App des Betreibers registrieren und die Räder per App lokalisieren und buchen können. Bei der Ausleihe an der gewünschten Leihstation wird entweder der QR-Code am Rad mit dem Smartphone eingescannt oder die Radnummer in der App eingegeben. Anschließend öffnet sich das Fahrradschloss automatisch. Die Rückgabe erfolgt auf dem gleichen Weg. Die Integration in Auskunft- und Datenmanagementsysteme der Verkehrsverbünde und Verkehrsunternehmen sollte vorgesehen werden.

Betrieb/Unterhalt

- Betrieb und Unterhalt erfolgen in der Regel über einen Mobilitätsdienstleister.
- In der Regel sind für den Betrieb von Bikesharing öffentliche Zuschüsse notwendig.
- Nach einem Beschluss des OVG Nordrhein-Westfalen vom 20.11.2020 ist das Abstellen von Mietfahrrädern im öffentlichen Straßenraum eine straßenrechtliche Sondernutzung (gilt auch für Elektro-Tretroller). Städte können nun über Sondernutzungssatzungen oder die Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen das Abstellen von Mietfahrrädern und Elektro-Kleinstfahrzeugen steuern.

Carsharing



Abb. 30

Carsharing bietet die Möglichkeit, flexibel und unkompliziert einen Pkw zu nutzen, ohne selber ein Fahrzeug zu besitzen. Dabei können die Nutzer*innen je nach Bedarf zwischen verschiedenen Fahrzeugtypen und -größen wählen. Bezahlt werden nur die Zeit, die das Fahrzeug ausgeliehen wird, und die gefahrenen Kilometer. So können die Erreichbarkeit und die Reisezeit in Räume verbessert werden, in denen der ÖPNV allein keine attraktive Alternative darstellt.

Dimensionierung & Maße

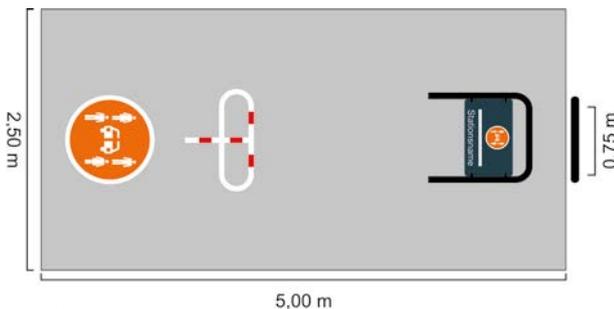


Abb. 31

Generelle Empfehlungen

- In der Planung und vor dem Bau sollte eine Markterkundung durchgeführt werden.
- Carsharing-Stellplätze sollten nicht ohne Aussicht auf einen Anbieter eingerichtet bzw. vorab gebaut werden.
- Bei hohem Parkdruck empfiehlt es sich, die Stellplätze mit einem versenkbaren Absperrbügel zu versehen.
- Bodenmarkierungen zur Abgrenzung von Carsharing-Parkplätzen verhindern wirksam das Falschparken anderer Fahrzeuge.

Was ist zu beachten?

Die Einrichtung von Carsharing-Stellplätzen als Bestandteil einer Mobilstation birgt einige rechtliche Herausforderungen. Zu beachten sind das Carsharinggesetz (CsgG), das Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (StrWG NRW), die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) sowie das Elektromobilitätsgesetz (EmoG). Weitere Informationen sind dem Exkurs zum Thema Carsharing zu entnehmen (siehe Kap. 4).

Betrieb/Unterhalt

- Der Betrieb erfolgt in der Regel über einen Carsharing-Dienstleister.
- Neben privaten oder öffentlichen Unternehmen sind weitere Möglichkeiten des Betriebs z. B. Carsharing-Vereine, Privatinitiativen oder Carsharing mit Verwaltungsfuhrpark. Diese sind gerade in ländlichen Gebieten interessant.



e-Motorroller-Sharing



Abb. 32

Neben e-Tretrollern nimmt bereits in einigen (Groß-) Städten das Angebot an Motorrollern mit Elektroantrieb zu. Wie der e-Tretroller spielt der e-Motorroller seine Stärken beim Zurücklegen der ersten/letzten Meile aus, die im Vergleich zum e-Tretroller aber schneller zurückgelegt werden kann. Eine e-Motorroller-Station ermöglicht einen festen Ausgangspunkt zum Ausleihen des Motorrollers, bietet einen Ladepunkt zum Aufladen oder Tauschen des Akkus und kann zur Rollerwartung dienen.

Was ist zu beachten?

Pro Elektro-Motorroller sind Aufstellflächen von mind. 2 m² zu markieren (Vermeidung „Wildparken“). Eine Überdachung kann den Stationskomfort erhöhen. Für die Motorroller sind ausreichend Ladestationen vorzuhalten. Wie auch bei anderen Sharing-Angeboten können Kommunen die Aufstellflächen über Sondernutzungen regulieren.

e-Tanksäule



Abb. 33

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 öffentliche Parkplätze in Betracht. Um eine möglichst flexible Nutzung der Ladeeinrichtungen auch für alle Nutzer*innen von Elektrofahrzeugen zu ermöglichen, ist ein registrierungsloser Zugang sinnvoll (z. B. Abrechnung Ladevorgang per Kreditkarte oder Online-Bezahldienst). Diese und weitere Regelungen sind in der „Ladesäulenverordnung“ (LSV) vorgeschrieben.

Generelle Empfehlungen

- Empfehlenswert sind Doppelladesäulen zur Stellplatzversorgung (eine Ladesäule benötigt etwa 2 m² Fläche).
- Üblich sind Kilowattleistungen von 22 kW bis 50 kW, zum Schnellladen werden mehr als 50 kW (erhöhte Anforderung an Netzstrukturen) benötigt.
- Um Dauerparken von Privatfahrzeugen zu vermeiden, sollte eine Höchstparkdauer ausgeschildert werden (siehe hierzu auch der Leitfaden Energieagentur).



e-Tretrollersharing



Die elektrischen Tretroller gewinnen an Beliebtheit und können zukünftig vor allem in urbanen Gebieten eine tragende Rolle beim Zurücklegen der ersten und letzten Meile übernehmen. Mobilstationen bieten feste Punkte, um Vandalismus und der unkontrollierten Streuung der Fahrzeuge entgegenzuwirken. Feste Standorte tragen auch dazu bei, dass andere Verkehrsteilnehmer*innen nicht behindert werden. Vor der Einführung sollte ein stadtweites Konzept für den Einsatz von e-Tretrollern erarbeitet werden.

Was ist zu beachten?

Pro Tretroller sind Aufstellflächen von ca. 1,6 m² - 2 m² zu markieren, um das „Wildparken“ zu unterbinden. Darüber hinaus sind die Breiten der Zuwege angemessen zu dimensionieren. Ebenso wie bei Mietfahrrädern können Kommunen über Sondernutzungssatzungen oder die Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen das Abstellen von Elektro-Kleinstfahrzeugen steuern.

Gepäckschließfächer



Als zusätzlicher Service können Gepäckschließfächer bereitgestellt werden. Hier können Nutzer*innen der Mobilstation 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 Stationslage, bspw. von Radtouristen genutzt werden, um kurzzeitig Gegenstände zu verstauen. Zudem entfalten Gepäckschließfächer einen Nutzen, wenn diese mit Steckdosen ausgestattet werden. Dann können hierin während der Nutzung eines anderen Verkehrsmittels z. B. Akkus von Pedelecs/e-Bikes geladen werden.

Dimensionierung & Maße

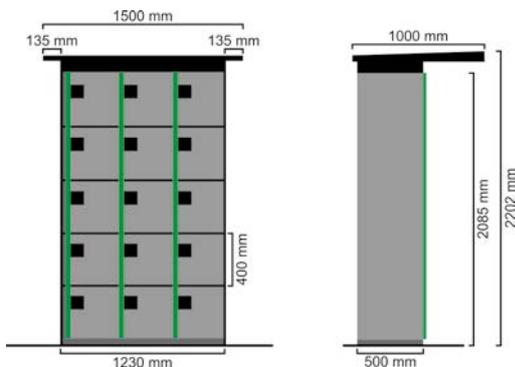


Abb. 36

Was ist zu beachten?

Um in gesicherten Gepäckschließfächern die Akkus von bspw. Pedelecs zu laden, ist eine 220 V-Steckdose ausreichend. Aus Mangel eines standardisierten Anschlusskabels für Pedelecs kann lediglich die Steckdose an der Mobilstation bereitgestellt werden und das Kabel müsste von den Nutzenden mitgeführt werden. Für verbreitete Modelle wäre eine Ausleihmöglichkeit an personalbesetzten Mobilstationen denkbar (vgl. Servicepunkt).

Generelle Empfehlungen

- Insbesondere relevant für Mobilstationen in der Nähe von touristischen Zielen oder Einkaufsstandorten

Betrieb/Unterhalt

- Der Betrieb erfolgt durch den jeweiligen Mobilstationsbetreiber, in erster Linie der Kommune, an größeren Stationen (wie Bahnhöfen) ist es z. B. die Deutsche Bahn AG.
- Die Schließfächer sind regelmäßig zu säubern und auf ihre Funktionalität zu prüfen.



Lastenräder, Lastenpedelec



Das Potenzial von Lastenfahrrädern, gerade für den innerstädtischen Verkehr, ist hoch. Für viele Einkaufswege können auch Fahrräder oder Lastenräder genutzt werden. Letztere weisen in der Regel eine maximale Zuladung von 50 kg bis 100 kg auf, so dass fast alle Gegenstände für den privaten Bedarf mit einem Lastenrad transportiert werden können. Bei Lastenfahrrädern ist eine Kombination mit Elektromobilität sinnvoll, so dass auch schwere Gegenstände transportiert werden können.

Generelle Empfehlungen

- Insbesondere an Standorten in Innenstädten und Quartieren sinnvoll
- Sharing-System mit Lastenrad-Station in Gewerbegebieten, in Nähe von Baumärkten, Einrichtungshäusern etc.
- Platzbedarf vor der Anlage berücksichtigen (ca. 2 m)
- Bei mehr als zwei Stellplätzen sollte der Abstand zwischen den Stellplätzen größer als 1 m sein.

Notrufsäule



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

Generelle Empfehlungen

- Die Notruf-/Informationssprechstelle sollte gut erkennbar und erreichbar sein.
- Für die Sprechstellen sollten international gültige Farben und Zeichen verwendet werden.
- Das Gehäuse der Notruf-/Info-Sprechstelle müssen vor Vandalismus geschützt sein.
- Eine zyklische Selbstüberwachung sollte in der Notruf-/Info-Sprechstelle integriert sein.

Öffentliches WC



Abb. 39



Eine WC-Anlage erhöht die Funktionalität und den Komfort der Mobilstation. Insbesondere an ÖPNV-Verknüpfungsstationen mit ggf. längerer Aufenthaltsdauer ist dies sinnvoll. Eine öffentliche WC-Anlage kann auch in die Gastronomie an der Mobilstation integriert werden. Im Vorfeld ist zu klären, ob die WC-Anlage kostenfrei betrieben oder von den Nutzer*innen eine Gebühr erhoben wird.

Zur Wahrung der Funktionalität und Attraktivität ist eine regelmäßige Reinigung und Wartung der WC-Anlage notwendig. Ein Anschluss an den Schmutzwasser-Kanal ist notwendig.

Packstation/Smart Locker



Abb. 40



Für Mobilstationen in der Umgebung von touristischen Hotspots oder größeren Einkaufsstandorten bieten sich smarte multifunktionale Schließfächer an, die per Zugangscode geöffnet werden. Je nach Ausstattung können hier nicht Paketlieferungen abgegeben oder -geholt werden, sondern auch Lebensmittel, die Kühlung brauchen. Der Einkauf wird vor der Abfahrt an der Mobilstation erledigt und auf dem Heimweg dann mit nach Hause genommen bzw. zur Abholung bestellt. So werden Wege und Zeit gespart.



Pedelec-Ladestation



Abb. 41

Gerade im Bereich des Radverkehrs wird die Elektromobilität immer wichtiger. Umso wichtiger ist es daher, zur Unterstützung die nötige Infrastruktur zur Verfügung zu stellen, wozu auch Ladeinfrastruktur gehört. Auch hierbei ist zu beachten, dass Ladestationen bei der Einbindung von Pedelecs in ein Fahrradverleihsystem installiert werden müssen.

Generelle Empfehlungen

- Empfehlenswert sind Doppelladesäulen zur Stellplatzversorgung, eine Ladesäule benötigt ca. 2 m² Fläche.
- Die Schnittstelle zwischen Ladegerät und Akku sollte standardisiert sein.

Photovoltaikanlage



Abb. 42

Die Integration von regenerativen Energien unterstreicht die Relevanz von Umwelt- und Klimaschutz zusätzlich. Die erzeugte Energie kann Fahrzeuge aufladen oder für den Betrieb einer Mobilstation verwendet werden (z. B. Beleuchtung, Lademöglichkeit für Smartphones). Dächer, z. B. von Fahrradabstellanlagen, bzw. Witterungsschutz eignen sich besonders als Flächen für die Energiegewinnung. Wird eine großflächige Integration regenerativer Energien in Mobilstationen angestrebt, kann zusätzlich der Bau einer Trafostation notwendig sein.

P+R-Anlage



Abb. 43

Dimensionierung & Maße

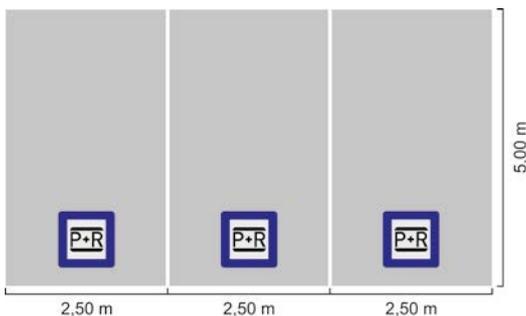


Abb. 44

Was ist zu beachten?

Grundsätzlich sollte die P+R-Anlage nicht mit dem ÖPNV und Angeboten für den Radverkehr in direkter Konkurrenz stehen. Es eignet sich auch nicht jeder Standort für die Kombination Pkw/ÖPNV, da viele Standorte in Bereichen liegen, in denen der Pkw-Verkehr eigentlich zwingend vermieden werden soll (z. B. zentrale Lagen und größere Ortsteile). Auch ist zu berücksichtigen, dass der Flächenverbrauch im Vergleich zur Kombination Fahrrad/ÖPNV deutlich größer ist und somit höheren Kosten für den gleichen Nutzen pro Fahrgast gegenüberstehen. Je nach Auslastung der Parkplätze können diese auch später für B+R umgenutzt werden (Zweckbindungsdauer beachten).¹²



Der Pkw-Verkehr hat einen hohen Anteil am Modal Split. Der ÖPNV weist insbesondere auf Strecken mit geringem Fahrgastaufkommen häufig Angebotslücken und lange Fahrzeiten auf. Somit kann durch die Integration von Pkw-Stellplätzen an einer Mobilstation das Nutzer*innenpotenzial für multimodalen Verkehr erhöht werden. Im ländlichen Raum, vor allem an SPNV-Bahnhöfen, die durch den kommunalen ÖPNV von kleinen Ortschaften nicht gut erreichbar sind, können P+R-Plätze den möglichst wohnortnahen Umstieg auf den ÖPNV erleichtern und so die hohe Anzahl der MIV-Einpendler in die Ballungszentren etwas verringern. Die Dimensionierung der Stellplatzanlage richtet sich vor allem nach der räumlichen Lage und verkehrlichen Funktion der Mobilstation.

Generelle Empfehlungen

- Ausreichend dimensionierte Abstellanlagen für Pkw nach vorheriger Bedarfsanalyse sind vor allem an Haltestellen des schienengebundenen Nahverkehrs in MIV-günstigen Lagen (Wohnbereiche in deutlicher Entfernung) einzurichten.
- Beleuchtung zur Verkehrssicherheit und sozialer Sicherheit
- Beim Neu- und Ausbau von P+R-Plätzen sollte die digitale Erfassung der Echtzeitbelegung und die Einspeisung in die digitalen Auskunftssysteme der Verkehrsverbünde zur Pflicht gemacht werden. Hiermit kann der Komfort und die Zugänglichkeit des ÖPNV für Autofahrer deutlich verbessert werden.
- Ladeinfrastruktur für e-Pkw: AC-Ladestationen mit einer Ladeleistung zwischen 11 und 22 kW
- StVO-Beschilderung von Stellplätzen mit Ladeinfrastruktur: Zulässigkeit der Stellplatznutzung nur mit angeschlossenem Ladekabel.

Betrieb/Unterhalt

- Betreiber: Kommune, Verkehrsunternehmen, Betriebsgesellschaft
- Betriebliche Aufgaben: Unterhaltung, Reinigung, Abfallbeseitigung, Winterdienst, Grünpflege, Beleuchtung, Entwässerung
- Der Betreiber muss betriebliche Aufgaben organisieren, durchführen, kontrollieren und abrechnen.

¹² Weitere Informationen finden Sie auch im FGSV-Werk „Hinweise zu Park+Ride (P+R) und Bike+Ride (B+R)“

Radstation



Radstationen sind personell ausgestattete Serviceeinrichtungen in zentralen Mobilstationen. Sie bieten für Radlerinnen und Radler nicht nur bewachte und wettergeschützte Parkmöglichkeiten. Nach dem Markenkonzept des ADFC gehören zu den Basis-Serviceleistungen Reparatur, Wartung, Ersatzteilverkauf, Mietradverleih und Information. Neben diesen Aufgaben im umweltfreundlichen Verkehrsverbund sind Radstationen meist Eckpfeiler im sozialen Arbeitsmarkt.

Generelle Empfehlungen

- Radstationen sollten in oder an zentralen Bahnhöfen bzw. Busbahnhöfen oder Mobilstationen eingerichtet werden.
- Radstationen benötigen ein geschultes, fest angestelltes Stammpersonal. Nach Möglichkeit sollten sie ein Meisterbetrieb sein bzw. im Verbund mit einem entsprechend ausgewiesenen Handwerksunternehmen arbeiten.
- In der Sachausstattung sind neben modernen Fahrradparkanlagen elektronische Zugänge nötig, die einen täglichen 24 Stunden-Parkservice ermöglichen.
- Für Reparatur und Wartungsleistungen sind große und modern ausgestattete Werkstattbereiche nötig. Für die Beratung und Information sowie den Ersatzteilverkauf müssen entsprechende Flächen eingeplant werden.
- Radstationen mit qualifiziertem Stammpersonal sind geeignete Betriebe für Qualifizierung und Beschäftigung von benachteiligten Menschen, insbesondere von Langzeitarbeitslosen und Menschen mit Handicap.

Betrieb/Unterhalt

- Verschiedene Betreiber sind möglich: Private Zweiradbetriebe, öffentliche Unternehmen und soziale Trägerorganisationen.
- Durch Ausschreibung sollten frühzeitig Betreiber ermittelt werden, die für die Doppelaufgabe (Radverkehr/Sozialer Arbeitsmarkt) nachweislich qualifiziert und durch Referenzen ausgewiesen sind.
- Radstationen können zudem weitere Aufgaben in einer Mobilstation übernehmen: Reinigung, Wartung angeschlossener Radparkhäuser, Information und Ticketverkauf für ÖPNV und andere Module.

Was ist zu beachten?

Eine gute und sichtbare Integration in das Umfeld, die barrierefreie Zugänglichkeit, eine hohe Verfügbarkeit von Wartung, Reparatur und Mieträdern sind anzustreben. Die Radstationen sollen in die entsprechenden Online-Angebote/Mobilitäts-Apps für die Beauskunftung, Reservierung, Buchung und Bezahlung aller Services eingebunden werden. Radstationen sollten im Verbund mit den weiteren Betreibern der verschiedenen Angebote einer Mobilstation (Bus, Bahn, Carsharing, e-Tretroller, Microhubs...) arbeiten und nach Möglichkeit hier Synergien bieten.

Serviceautomat



Der Vorteil von Self-Service-Angeboten liegt vor allem bei der permanenten Verfügbarkeit rund um die Uhr, die standortunabhängig gewährleistet werden kann. So können die Nutzer*innen zusätzliche Wege oder Umwege vermeiden. Mit Briefmarken- oder Geldautomaten sowie Packstationen stehen adäquate Produkte zur Verfügung. Auch ein Automat, der Zubehör für Fahrradreparaturen verkauft, kann einen zusätzlichen Service für die Nutzenden stiften.

Was ist zu beachten?

Ein Serviceautomat muss einfach zu bedienen sein. Für Bezahlvorgänge sollten Münzeinwurf, Banknoteneinleser, Kartenlesegerät sowie ein RFID-Modul für kontaktloses Bezahlen zur Verfügung stehen.

Servicepunkt, Kundencenter



An Servicepunkten der Betreiber (z. B. Verkehrsunternehmen) können sich Nutzer*innen informieren und beraten lassen sowie Fahrkarten kaufen. Bei Einbindung der Mobilstationen in ein verkehrsmittel-übergreifendes 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 hilfreich und sinnvoll.

Was ist zu beachten?

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.



Taxistand



Abb. 48

Generelle Empfehlungen

- Damit die für den Taxistand ausgewiesenen Flächen nicht von anderen Verkehrsteilnehmer*innen zum Parken oder Halten genutzt werden, ist der Taxistand mit dem Verkehrszeichen Nr. 229 StVO zu kennzeichnen.
- Eine enge Abstimmung mit den örtlichen Dienstleistern wird bereits in der Planungsphase empfohlen.



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. Taxenstandplätze ermöglichen es, 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.

WLAN-Hotspot



Abb. 49

Ein WLAN-Hotspot stellt zum einen eine Schnittstelle zwischen Wegekettten 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. Überdies können Auflademöglichkeiten für Smartphones bereitgestellt werden. Ein WLAN-Hotspot kann beispielsweise in eine digitale Informationsstele integriert werden.¹³

Was ist zu beachten?

Zu berücksichtigen sind die rechtlichen Anforderungen zur Vermeidung von strafrechtlichen Konsequenzen. Empfohlen wird die Zusammenarbeit mit einem etablierten Betreiber von WLAN-Hotspots.

¹³ Nur dort relevant, wo keine ausreichende Mobilfunkanbindung gewährleistet ist.



Weitere Ausstattungselemente bzw. Angebote an Mobilstationen

Die bereits genannten Ausstattungselemente umfassen nicht alle Maßnahmen, die an einer Mobilstation umgesetzt werden können. Die nachfolgende Aufzählung stellt Elemente mit individuellen Anforderungen an den entsprechenden Standort dar (siehe Kap. 3).

Aufenthaltsraum

An großflächigen Mobilstationen ist ergänzend ein geschlossener Warteraum möglich. Zusätzlich bietet sich ein mit Personal vorgesehener Kiosk oder Informationspunkt an, welcher sich positiv auf das Sicherheitsgefühl an der Mobilstation auswirkt.

Lademöglichkeit für Mobilgeräte

Mobilgeräte und Smartphones gehören zum alltäglichen Leben und bieten v. a. in Bezug auf die Angebote einer Mobilstation zahlreiche Möglichkeiten (Handyticket buchen, Fahrplandaten abrufen etc.). So steigern Lademöglichkeiten die Nutzerfreundlichkeit an der Mobilstation.

Umkleide/Dusche

Co-Working-Angebote

„Umsonstladen“

Eine Möglichkeit zur Verkürzung von Wartezeiten an Mobilstationen bietet die Integration eines „Umsonstladens“. Darunter fallen z. B. Bücherschränke oder Foodsharing-Angebote.

Fahrradhänger-Verleih

Fahrradreparatur Station

An einer Fahrradreparatur Station stehen grundlegende Werkzeuge für die Reparatur eines Fahrrades sowie eine Luftpumpe zur Verfügung. Sie dient damit der schnellen Hilfe bei kleineren Defekten. Bei größeren Schäden kann der Service einer Radstation (siehe Seite 50) genutzt werden.

Außerdem sind einige dieser Verkehrsmittel und Anwendungen zukunftsorientiert, d. h. sie befinden sich aktuell noch in der Entwicklung, eine Mobilstation stellt aber den bevorzugten Standort dieser Angebote dar.



Abb. 50



Abb. 51



Abb. 52

Bürgerbus

Reicht die ÖPNV-Nachfrage nicht für einen Regelbetrieb aus, bietet sich die Integration eines Bürgerbusses an. Häufig wird das Angebot in Zusammenarbeit von bürgerschaftlichen Vereinen/Gruppen mit den ÖPNV-Anbietern ermöglicht.

Kurzzeitparker/K+R

Kurzzeitpark- bzw. Kiss and Ride-Zonen ermöglichen einen vereinfachten sowie sicheren Ein- und Ausstieg an Mobilstationen (v. a. mit ÖPNV-/SPNV-Anschluss).

Verleihangebote für Familien/Senioren

Eine Möglichkeit zur Erleichterung der Fußwege kann durch die Ausleihe von speziellen Fahrzeugen oder Hilfsmitteln erfolgen (z. B. Kinderwagen, Kinderfahrrad, Laufrad, Rollatoren, Rollstühle, e-Fahrzeuge).

Ridesharing/Mitfahrerbänke

Ridesharing-Maßnahmen dienen der Förderung von Mitfahrgelegenheiten und Fahrgemeinschaften. So ist es bspw. möglich, gesonderte Stellplätze auszuweisen, Haltezonen einzurichten oder Mitfahrerbänke zu bauen.

Bedarfsorientierter ÖPNV (Rufbus/Anruf-Sammel-Taxi/On-Demand-Verkehre)

Rufbusse und Anruf-Sammeltaxen bieten v. a. in ländlichen Gebieten eine sinnvolle Schnittstelle zwischen dem fahrplanbasierten ÖPNV und Angeboten „auf Bestellung“. Die Voraussetzungen dafür bilden Rufsäulen und Parkplätze an der Mobilstation.

Shuttles/Taxen



Abb. 53



Abb. 54



Abb. 55



4. Was wird benötigt? Potenzialanalyse und Realisierung

Eine Mobilstation braucht Nutzerinnen und Nutzer. Hier spielen verschiedene Faktoren eine Rolle: Das vorhandene ÖPNV-Angebot und das Fahrgastaufkommen, aber auch die Bewohner*innen, Arbeitsplätze sowie möglichst vielfältige Nutzungen im Umfeld. Grundvoraussetzung ist es, dass genügend Flächen für die geplanten Angebote zur Verfügung stehen. Potenzialanalysen sind eng verknüpft mit der Kategorisierung (vgl. Kap. 3) und im Bearbeitungsprozess können die Arbeitsschritte ineinander übergehen.

4.1 Ermittlung von Potenzialen

Um einzelne Standorte zu identifizieren und ein flächendeckendes Netz von Mobilstationen zu entwickeln, muss eine Potenzialanalyse durchgeführt werden.

Das bedeutet, dass untersucht wird, welche Gegebenheiten vor Ort vorzufinden sind. Eine solche Analyse kann auf regionaler Ebene (z. B. durch die Zweckverbände, Verkehrsunternehmen), auf Kreisebene (durch die entsprechenden Landkreise) und auf kommunaler Ebene (Gemeinde- und Stadtebene) erfolgen. Folgende Ziele werden dabei verfolgt:

- Anzahl potenzieller Nutzer*innen ermitteln
- Geeignete Standorte und verfügbare Flächen feststellen
- Kategorisieren der Standorte (SZ, SP, RZ, RP, LO, Q)

Bei der Potenzialanalyse wird unterschieden in Mobilstationen mit ÖPNV-Anschluss (Haltestellen und Verkehrsstationen) und ohne ÖPNV-Anschluss (Quartiersmobilstationen). Beide erfordern jeweils eine alternative Herangehensweise.

Standorte an Haltestellen/ Verkehrsstationen des ÖPNV

Um eine einheitliche Bewertung zu erreichen, sollten folgende Kriterien berücksichtigt werden:

- Qualität des vorhandenen ÖPNV-Angebots
- Standortumgebung und Nachfragepotenzial



Abb. 56

Qualität des vorhandenen ÖPNV-Angebots

Das vorhandene Angebot im ÖPNV kann in Linien des Schnell- und Regionalverkehrs sowie des Linien- und Stadtbusverkehrs unterteilt werden. Aber auch der Anschluss an den Schienenpersonenverkehr sowie bereits existierende weitere Mobilitätsdienstleistungen sind zu berücksichtigen.

Die Qualität kann u. a. mittels der Kriterien Linienführung, Taktdichte, Anschlusssicherungen (bei Verknüpfungspunkten) und Verfügbarkeit (bei Leihangeboten) bewertet werden.

Die bereits vorhandene Fahrgastnachfrage im Öffentlichen Personenverkehr stellt einen wichtigen Hinweis auf eine Eignung als Standort für eine Mobilstation dar. Geeignet zur Analyse sind hierzu insbesondere Daten aus automatischen Erfassungssystemen der Verkehrsunternehmen, die eine entsprechende statistische Sicherheit garantieren. Zum Teil existieren auch Zählungen der Verkehrsunternehmen oder der Aufgabenträger, auf die zurückgegriffen werden kann. In vielen Fällen liegen hierzu aber keine flächendeckenden Erhebungsdaten vor. Zur Potenzialanalyse genügen jedoch auch Datengrundlagen, die eine überschlägige Einschätzung der aktuellen Nachfrage erlauben.

Standortumgebung und Nachfragepotenzial

Standorte, deren Einzugsbereiche eine hohe Dichte an Wohnraum und Arbeitsplätzen aufweisen, eignen sich besonders für die Einrichtung von Mobilstationen. Grundsätzlich ist festzuhalten: Je mehr Nutzungen sich im unmittelbaren Umfeld des Standortes befinden und je intensiver diese genutzt werden, desto besser ist der Standort als Mobilstation geeignet.

Folgende Einrichtungen weisen eine hohe Nutzung mit einem großen Publikums- und Beschäftigtenverkehr auf: Behörden und Verwaltungen, Ärztehäuser und Geschäftszentren. Zur Konkretisierung des Einzugsbereichs dienen sog. Entfernungsklassen (vgl. Kapitel 4.2). Sie geben einen Hinweis, wie die Nutzer*innen die Mobilstation erreichen. Eine mittlere Entfernungsklasse zeichnet sich z. B. durch eine fahrradfreundliche Distanz (bis ca. 5 km) aus (vgl. Abb. 57). Für den Bereich des Carsharings verhält es sich dagegen umgekehrt:

Von höchster Bedeutung sind hierbei Einwohnerpotenziale im unmittelbaren und fußläufigen Einzugsbereich also in kurzen Entfernungsklassen (vgl. Abb. 57). Dies ist darauf zurückzuführen, dass der private Pkw meist wohnungsnah abgestellt werden kann. Damit ein Carsharing-Angebot attraktiv ist, sollte der Standort fußläufig erreichbar sein.

Die Standorte sind ggf. auch geeignet, um ein betriebliches Mobilitätsmanagement zu etablieren, welches von Kommunen, öffentlichen Einrichtungen und Unternehmen, die im Einzugsbereich liegen, koordiniert und gesteuert werden kann. So können Planung, Bau und Betrieb einer Mobilstation Teil eines betrieblichen Mobilitätsmanagements sein. Neben den Nutzungen im direkten Umfeld der Mobilstation ist auch die überregionale Wirkung von Bedeutung. Diese ergibt sich durch die Möglichkeit, mit einem Umstieg am Standort auf ein anderes Verkehrsmittel mit attraktiver Reisezeit weitere Nutzungen zu erreichen (vgl. Anschlusssicherung). Als Beispiel hierfür kann der Standort eines Bahnhaltepunktes am Rande des Stadtzentrums genannt werden. Er entfaltet sowohl eine örtliche Wirkung, da in seinem direkten Umfeld geschäftliche und behördliche Nutzungen angesiedelt sein können, welche die Nutzer*innen direkt aufsuchen, als auch eine regionale Wirkung, indem der Bahnhof genutzt wird, um weiter entfernt liegende Ziele zu erreichen. Beide Faktoren sind für den Aufbau einer Mobilstation von erheblicher Bedeutung.

Die hier dargestellten Kriterien ermöglichen grundsätzlich eine belastbare Standortauswahl für Mobilstationen mit ÖPNV-Anschluss. Ausnahmefälle stellen Standorte dar, deren Nutzung überwiegend touristisch geprägt ist. Hier sind konzeptionelle Überlegungen durchzuführen, um den individuellen Bedarf an den Standorten zu bestimmen. Neben der Art der Aktivität (z. B. Ausflug zum Badensee oder Wanderausflug) spielt auch der Ort (historisches Gebäude oder Altstadt) eine entscheidende Rolle.

Es ist ratsam, mit Schlüsselpersonen und -institutionen zusammenzuarbeiten und die lokalen Gegebenheiten gemeinsam zu analysieren (z. B. Nähe zum nächsten Bahnhaltepunkt, Touristenzahlen).



Praxistipp



An bereits vorhandenen Mobilstationen kann es sinnvoll sein, regelmäßig erneut eine Potenzialanalyse durchzuführen. Ggf. können dadurch Ausstattungselemente ergänzt, erweitert oder erneuert werden. An Standorten mit zukünftig prognostiziertem höheren Potenzial (z. B. wenn in der Nähe eine Brachfläche für Wohnbebauung erschlossen wurde oder sich in absehbarer Zeit Nutzungen im Umfeld ändern) kann es sinnvoll sein, im Vorfeld schon eine Mobilstation zu schaffen oder eine vorhandene aufzuwerten. Es wird empfohlen, die Fördergelder hier frühzeitig einzubinden.

Standorte ohne ÖPNV-Anschluss (Quartiersmobilstationen)

Die Analyse der Potenziale an Quartiersmobilstationen unterscheidet sich von der Analyse der Mobilstationen mit ÖPNV-Anschluss. Standorte mit einer guten ÖPNV-Verbindung im Quartier haben zunächst ein höheres Potenzial als Standorte mit unzureichender ÖPNV-Verbindung. Quartiere mit einer hohen Einwohner*innendichte (bspw. Geschosswohnungsbau) weisen hierbei höhere Potenziale auf als Quartiere geringerer Dichte (bspw. Einfamilien- oder Doppelhausgebiete). Die Stationen ohne ÖPNV-Anschluss (Quartiersmobilstationen) dienen in erster Linie den Anwohner*innen in unmittelbarer Nähe.

Ein entscheidender Faktor bei der Analyse ist die Verfügbarkeit von Flächen. In dicht besiedelten Gebieten herrscht durch die Knappheit verfügbarer Flächen eine große Konkurrenz zwischen unterschiedlichen Nutzungen. Daher ist es besonders wichtig, die Einwohner*innen frühzeitig in die Planungs- und Standortfindungsprozesse einzubinden. Idealerweise kommt der Impuls zur Errichtung einer Quartiersmobilstation aus dem Quartier selbst, durch bspw. einen Bürger*innenverein, eine Initiative, die Öffentlichkeitsarbeit des Stadtteilbüros etc.

Folgende Aspekte können für eine Quartiersmobilstation sinnvoll sein:

- Ebenerdige, komfortable sowie diebstahl- und witterungsgeschützte Abstellanlagen für Fahrräder
- Verleihsysteme für (e-)Lastenräder und Fahrradanhänger
- Je nach Entfernung ein Carsharing-Angebot

Quartiersmobilstationen in Gewerbegebieten erfordern wiederum eine alternative Betrachtungsweise. Dort kommt es insbesondere auf die Zusammensetzung des Gebietes (bspw. Handwerksbetriebe und großflächiger Einzelhandel oder eher geprägt durch Bürokomplexe) und auf das Arbeitsplatzpotenzial an. Auch hier ist eine individuelle Herangehensweise notwendig. In diesen Fällen ist möglicherweise ein betriebliches Mobilitätsmanagement ein erster Schritt (idealerweise durch Zusammenschluss mehrerer Unternehmen), um bspw. durch ein gemeinsames Carsharing Fahrzeugflotten der einzelnen Unternehmen zu ersetzen. Im nächsten Schritt kann dann ggf. eine bedarfsgerechte Mobilstation eingerichtet werden.

4.2 Auswahl und Dimensionierung von Ausstattungselementen

Das Ergebnis einer Potenzialanalyse bestimmt maßgeblich die Qualität und Quantität der Ausstattung einer Mobilstation. Neben der grundlegenden Auswahl zusätzlicher Bausteine über die Mindestausstattung hinaus muss daher auch die Dimensionierung einer Mobilstation festgelegt werden, ob bspw. eine B+R-Anlage aus wenigen Fahrradbügeln besteht oder aus einer größeren Sammelradabstellanlage. Wenn möglich sollten potenzielle Erweiterungsflächen im Planungsprozess bereits berücksichtigt werden. Viele Angebote werden in der Weise genutzt, dass eine Erweiterung der Elemente einer Mobilstation schon kurze Zeit nach ihrem Bau sinnvoll und notwendig erscheint. Insbesondere Fahrradabstellanlagen können im Falle attraktiver Verknüpfungen in kurzer Zeit einen hohen Ausnutzungsgrad aufweisen. Manchmal kann es jedoch auch etwas dauern, bis die Angebote angenommen werden.

Die Potenziale müssen daher so differenziert ermittelt werden, dass die Auswahl und die Dimensionierung der Bausteine den Bedarf möglichst genau treffen. Dazu bietet es sich an, das Umfeld im Zusammenhang mit Entfernungsklassen zu untersuchen.

Entfernungsklassen

Die Differenzierung der Einzugsbereiche in verschiedene Entfernungsklassen gibt bspw. einen Hinweis darauf, wie die Nutzer*innen die Mobilstation erreichen. Das bedeutet, dass je nach Entfernung von der Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel ausgegangen werden kann. Eine Radabstellanlage für höherwertige Fahrräder (z. B. Pedelecs), die ein Maximum an Schutz vor Witterung und Diebstahl benötigen, ist eher erforderlich, wenn die Nutzer*innen größere Entfernungen von mehr als 2.000 Metern Luftlinie zurücklegen. Entfernungen

zwischen 500 und 2.000 Metern Luftlinie weisen eher auf ein Nutzungspotenzial für einfache Fahrräder hin, für die i. d. R. bereits ein stabiler Fahrradbügel mit Überdachung und Beleuchtung eine komfortable und gute Fahrradabstellanlage darstellt. Größere Entfernungen von mehr als 5.000 Meter zum Zielort erfordern i. d. R. nur einen geringen oder gar kein Bedarf an Abstellanlagen für eigene Fahrzeuge der Kund*innen.

Für Fahrradabstellanlagen hat sich aus der Praxis bewährt, mit einem Abstellplatz je 100 Einwohner*innen im Einzugsbereich zu kalkulieren. Bei dem Richtwert ist die Abhängigkeit von der verkehrlichen Gesamtfunktion der Mobilstation zu berücksichtigen.

Mit der Potenzialanalyse kann nicht nur eine Standortauswahl und eine Kategorisierung der Standorte vorgenommen werden, sondern es ist bereits der erste Schritt, um das individuell notwendige und sinnvolle Maß an passender Ausstattung für jede einzelne Mobilstation entsprechend der zu erwartenden Nutzung zu realisieren.

Entfernungsbereiche und Angebotsbedarf

Entfernungsklassen	Entfernungsbereich Luftlinie	Fußwegeanteil	Vorrangiger Bedarf an Angeboten für
kurz (1)	0 bis 300 m	sehr hoch	Carsharing
kurz (2)	300 bis 500 m	hoch	keine
mittel (1)	500 bis 2.000 m	gering	konventionelle Fahrräder
mittel (2)	2.000 bis 5.000 m	nicht relevant	hochwertige sowie elektrisch unterstützte Fahrräder
lang	größer als 5.000 m	nicht relevant	Pkw

Abb. 57: Entfernungsbereiche und Angebotsbedarf



Jeder Standort ist anders!

Um die für jeden Standort sinnvollen Bausteine und die Dimensionierung der Anlagen festzulegen, ist es notwendig, sich gründlich mit den verkehrlichen Strukturen der einzelnen Standorte zu befassen. Die grundsätzliche Lage eines Standortes mit der Betrachtung der Einwohner*innen- und Zielverkehrspotenziale sollte durch weitere Analysen ergänzt werden.

Im Vordergrund moderner Mobilitätsplanungen steht stets die Analyse der Bedürfnisse der Nutzer*innen. Daher sind alle denkbaren Routen, die als Wunsch der Nutzer*innen am Standort denkbar sind, in die Überlegungen einzubeziehen und einzeln zu betrachten. Insbesondere bei Standorten, die bereits über ein gutes ÖPNV-Angebot verfügen, sollte zunächst ermittelt werden, ob durch die ÖPNV-Angebote die Verkehrsaufgaben bereits abgedeckt werden. I. d. R. ist dies nur zum Teil der Fall und es verbleiben Routen, die mit dem Kfz zurückgelegt werden, weil für diese das ÖPNV-Angebot nicht als ausreichend attraktiv erachtet wird. Hier setzt

die Schaffung von zusätzlichen Mobilitätsangeboten auch an. Besonderes Augenmerk sollte daher auf die Verbindungen gelegt werden, auf denen ganztägig oder in der Nebenverkehrszeit kein ÖPNV-Angebot realisiert ist und auch nicht davon auszugehen ist, dass dies kurzfristig geändert wird.

Wichtig sind die individuellen Eigenschaften vor Ort. Es sollte z. B. geprüft werden, ob ein am Zielpunkt gelegenes Krankenhaus auch tatsächlich Fahrtenbedürfnisse aus den umgebenden Einzugsbereichen aufweist, oder ob die Einwohner*innen traditionell ein anderes Krankenhaus, welches nicht im Bereich der Mobilstation liegt, aufsuchen. Solche Details erscheinen im ersten Moment marginal, sind aber für die tatsächlichen Nutzungsquoten der Mobilstation erfahrungsgemäß von hohem Belang. Die Kommunen haben hier häufig erhebliches Detailwissen, das bei der Abschätzung der Dimensionierung und Ausstattung beachtet werden sollte. Nicht jede auf den ersten Blick sinnvoll erscheinende Nutzung an einem Standort ist tatsächlich erforderlich. Zu berücksichtigen ist jedoch stets, dass der Netzcharakter des Mobilstationskonzepts und damit seine Gesamtwirkung erhalten bleiben müssen.

Mobilstationsgutachten von NVR, VRR und NWL

Nahverkehr Rheinland, Verkehrsverbund Rhein-Ruhr und Nahverkehrsverbund Westfalen-Lippe haben basierend auf den bisherigen Auflagen des Handbuchs Mobilstationen NRW für ihre jeweiligen Räume verbandweite Konzepte für die Errichtung von Mobilstationen erstellt.

Im Rahmen der Konzepterstellung sind in einem abgestuften Verfahren nach der Verknüpfungsfunktion und Fahrgastanzahl Haltestellen für eine vertiefende Untersuchung als potenzielle Mobilstationen ausgewählt worden.

Die daraus resultierenden Empfehlungen für die jeweiligen örtlichen Ausstattungen wurden an die räumlich bzw. verkehrlich unterschiedlichen Lagen, basierend auf fünf Raumkategorien, geknüpft

(städtisch zentral, städtisch peripher, regional zentral, regional peripher und lokal).

Die verbandweite Herangehensweise soll zur Umsetzung von bedarfsgerecht hohen Ausstattungsstandards beitragen, mit denen die Nutzer*innen vertraut werden sollen und die diese künftig an Mobilstationen erwarten dürfen. Besonderer Wert soll auf eine gute Qualität der Ausstattungselemente sowie eine ausreichende Quantität gelegt werden. Auch die Sauberkeit und Instandhaltung gehören zu den Anforderungen an eine Mobilstation.

Die Mobilstationsgutachten liefern den Kommunen eine umfassende Grundlage zur Umsetzung von Mobilstationen vor Ort.

Praxistipp



Bei der Erfassung potenzieller Standorte von Mobilstationen empfiehlt sich die Erstellung eines einheitlichen Erfassungsbogens.

Dieser kann folgende Inhalte erfassen:

- **Ausstattung:** Welche Elemente sind in welcher Anzahl vorhanden?
- **Barrierefreiheit:** Wie ist die Barrierefreiheit am Standort zu bewerten?
- **Sauberkeit/Zustand:** Wie werden Sauberkeit und Zustand der vorhandenen Ausstattungselemente beurteilt?
- **Eingliederung in die Umgebung:** Wie ist der Standort in die Umgebung/bestehende Netze integriert (bspw. vorhandener Radweg, Fußverkehrsnetz, Bürogebäude in der Nähe)?

4.3 Realisierung

Voraussetzung für den Ausbau zur Mobilstation ist eine gründliche Bestandsaufnahme der Standorte. Für jeden Standort ist zu untersuchen, welche verkehrlichen Anlagen und Angebote dort bereits bestehen. Bei ÖPNV-Zugangsstellen sind häufig schon Elemente vorzufinden, die der Verknüpfung von Verkehrsmitteln dienen und damit bereits Einzelfunktionen einer Mobilstation beinhalten. Nach Einordnung einer Mobilstation in die entsprechende Kategorie und Feststellung des Mindestangebots ist der bereits vorhandene Bestand am Standort mit einzubeziehen.

Wenn alle Bestandselemente genau erfasst wurden, muss bewertet werden, inwieweit die vorhandenen Anlagen den Ansprüchen an eine Mobilstation genügen. Teilweise können sie unverändert übernommen werden, zum Teil müssen sie ersetzt oder ergänzt werden.

Für die Erweiterungen im Sinne der Mindestausstattung einer Mobilstation sind vorrangig folgende Aspekte zu prüfen:

- Platzverhältnisse am direkten Standort und in der Umgebung
- Grundbesitzverhältnisse/Baurecht
- Das Vorhandensein oder die Einrichtungsmöglichkeit für Stromversorgung (z. B. Beleuchtung, Öffnungs- und Schließsysteme, Auflademöglichkeiten)

Des Weiteren sind das unmittelbare Umfeld und die Nutzungen im weiteren Umfeld zu erfassen. Durch zusätzliche bauliche Anlagen und die künftige Belegung der Standorte kann es bspw. Konflikte mit der örtlichen Bevölkerung oder den Belangen des Denkmalschutzes geben. Vor dem Hintergrund des barrierefreien Ausbaus des ÖPNV bis zum 01.01.2022 ist die Umwandlung eines Standorts zur Mobilstation grundsätzlich auch mit der Herstellung einer richtliniengemäßen Barrierefreiheit verbunden.

Sind alle Planungen durchgeführt, ist die Finanzierung des Projekts sicherzustellen und es sind dazu gegebenenfalls politische Beschlüsse einzuholen. Die Ergebnisse und Analysen der Potenzialanalyse können in Verbindung mit den konzeptionellen Überlegungen zudem genutzt werden, um Förderanträge zu stellen.

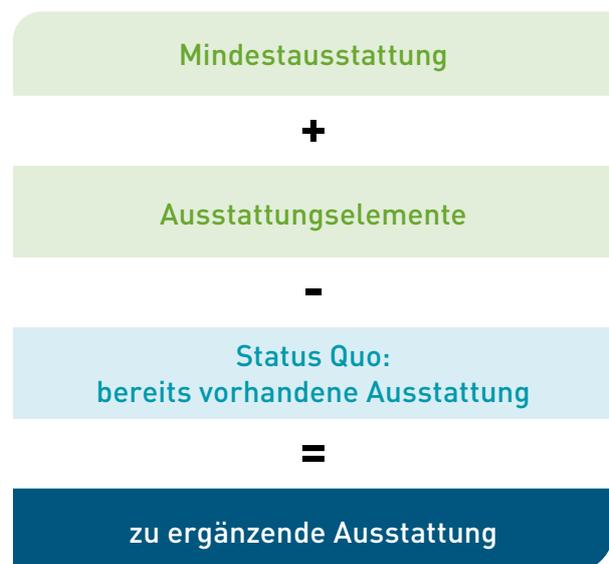


Abb. 58: Ausstattungsbedarf



Praxistipp Rahmenverträge



Um insbesondere kleinere Kommunen bei der Umsetzung von Mobilstationen zu unterstützen, können Akteur*innen wie Verkehrsunternehmen, Kreise oder die Zweckverbände standardisierte Ausstattungselemente von Mobilstationen über Rahmenverträge gebündelt ausschreiben. Dadurch werden die Kommunen vom komplexen Vergabeprozess entlastet und im Regelfall können auch bessere Preise erzielt werden. Außerdem können so einheitliche Standards für Mobilstationselemente in der Region gefördert werden. Um unterschiedliche Bedarfe und Standortanforderungen in den Kommunen bedienen zu können, sollten für die Ausstattungselemente nach Möglichkeit jeweils mehrere Varianten angeboten werden (z. B. Stromversorgung über Netzanschluss oder über PV-Modul).

Die Rahmenverträge ermöglichen es den Akteuren in den Kommunen somit, kostengünstig und mit spürbar reduziertem Aufwand Ausstattungs-

elemente von Mobilstationen zu beschaffen, und tragen damit zu einer deutlichen Beschleunigung der Umsetzung von Mobilstationen bei.

Schon gewusst?

Die Nahverkehr Rheinland GmbH bietet in Kooperation mit der Deutschen Bahn AG für Kommunen, Verkehrsunternehmen sowie Stadt- und Gemeindewerke in ihrem Zuständigkeitsbereich verschiedene Ausstattungselemente von Mobilstationen aus Rahmenverträgen zum Abruf an.



Weitere Informationen dazu finden Sie unter <https://www.nvr.de/mobilstationen>

Checkliste: Schritt für Schritt zur Umsetzung



- Zu welchen Kategorien gehören die (vorhandenen) Mobilstationen?
Welche Mindestausstattung soll erreicht werden?
- Wie viele Nutzer*innen werden erwartet?
Was kann daraus für die Ausstattung abgeleitet werden?
- Welche Ausstattung lassen die Verhältnisse vor Ort zu?
- Welche individuelle Ausstattung ergibt sich daraus für die Mobilstationen?
- Wie ist die Netzwirkung?
Müssen bestimmte Funktionen an benachbarte Stationen verlagert werden?
- Wie kann ein politischer Beschluss erreicht werden? Ist die Finanzierung gesichert?
- Sind die Unterlagen für ein Förderantrag vollständig?

4.3.1 Exkurs: Umsetzung von Carsharing in Nordrhein-Westfalen



Rechtliche Grundlagen

Carsharinggesetz (CsgG)¹⁴

Das Carsharinggesetz ist seit dem 01. September 2017 in Kraft. Mit diesem Gesetz wurde erstmals die Einrichtung von Carsharing-Stellplätzen im öffentlichen Raum auf eine einheitliche Rechtsgrundlage gestellt. Bevor das Gesetz in Kraft getreten ist, gab es keine adäquaten rechtlichen Voraussetzungen zur Einrichtung von Stellplätzen für Carsharing-Fahrzeuge auf öffentlichen Flächen. Das Carsharinggesetz ermöglicht die Ausweisung von Carsharing-Stellplätzen (§ 3 CsgG) (v. a. relevant für free-floating Carsharing) sowie von unternehmensspezifisch zugeordneten Stellplätzen (§ 5 CsgG) (v. a. relevant für stationsbasiertes Carsharing) im öffentlichen Straßenraum. Außerdem ermöglicht es die Ermäßigung bzw. den Erlass von Parkgebühren (§ 3 CsgG). Es ist zu beachten, dass das Carsharinggesetz ein Gesetz auf Bundesebene ist. Für alle Regelungen auf Basis der StVO besitzt der Bund die direkte Regelungskompetenz. Der Einrichtung zugeordneter Carsharing-Stellplätze wird in § 5 CsgG als Rechtsgrundlage jedoch die Sondernutzungserlaubnis zugeordnet. Da der Bund in diesem Punkt lediglich die straßenrechtliche Regelungskompetenz für Bundesstraßen in Ortsdurchfahrten hat, war es notwendig, für die Ortsdurchfahrten

von Landes- und Kreisstraßen sowie für Gemeindestraßen entsprechende landesrechtliche Regelungen zu schaffen. Dies ist im Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (StrWG NRW) entsprechend umgesetzt.

Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (StrWG NRW)

In Nordrhein-Westfalen wurde im Jahr 2019 mit einem neuen § 18a im Straßen- und Wegegesetz NRW (StrWG NRW) klargestellt, dass auch die Nutzung des öffentlichen Straßenraums durch die Bereitstellung von stationsbasierten Carsharing-Fahrzeugen auf Parkplätzen im öffentlichen Straßenraum eine straßenrechtliche Sondernutzung darstellt. Es wurde ein zweistufiges Verfahren geschaffen, nach dem eine Gemeinde zuerst für die Nutzung durch stationsgebundenes Carsharing geeignete Flächen auswählen und diese dann in einem transparenten und diskriminierungsfreien Verfahren einem oder mehreren Carsharing-Anbieter(n) durch Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis zur Verfügung stellen kann. Zudem wird in § 18a StrWG NRW definiert, dass bei der Auswahl eines oder mehrerer Carsharing-Unternehmen, welche die zur Verfügung stehenden Flächen nutzen werden, auch umweltbezogene Kriterien gewählt werden können (z. B. die Entlastung von straßenverkehrsbedingten Luftschadstoffen).

Insgesamt geben die Vorgaben im StrWG NRW den Kommunen ausreichend Spielraum, die entsprechenden Auswahlverfahren nach eigenen Kriterien zu gestalten. So können sie selbst festlegen, welche Ziele mit der Sondernutzung erfüllt werden sollen. Außerdem können sie Zugangsvoraussetzungen und Eignungskriterien festlegen. Des Weiteren ist in § 18a StrWG NRW definiert, dass mehrere gleich geeignete Carsharing-Anbieter Gewinner eines Auswahlverfahrens sein können.

¹⁴ Gesetz zur Bevorrechtigung des Carsharing (Carsharinggesetz - CsgG) vom 05.07.2017 mit Änderungen vom 19. Juni 2020.

Die Straßenflächen werden in diesem Fall unter den Anbietern aufgeteilt. Zuletzt ist im Landesgesetz formuliert, dass Kommunen mit weniger als 80.000 Einwohner*innen von den einzelnen Anforderungen an das Auswahlverfahren abweichen und ein vereinfachtes Verfahren durchführen können, wenn entsprechende Gründe vorliegen (diese sind zu dokumentieren). Dies trifft beispielsweise zu, wenn vor Ort keine Wettbewerbssituation zu erwarten ist.

Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)

Die Novelle der Straßenverkehrs-Ordnung von April 2020 setzt bereits die wesentlichen Inhalte des CsgG um. Ein wichtiges Element im Rahmen der Novelle ist die Einführung des offiziellen Carsharing-Zusatzzeichens (Zeichen 1010-70 – „Carsharing“). In Verbindung mit den Verkehrszeichen 314 (Parken), 314.1 (Beginn einer Parkraumbewirtschaftungszone) oder 315 (Parken auf Gehwegen) können mit diesem neuen Zusatzzeichen Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum gekennzeichnet werden. Auf solchen Parkplätzen dürfen alle Carsharing-Fahrzeuge parken. Exklusiv einem Anbieter zugeordnete Stellplätze für stationsbasiertes Carsharing werden zusätzlich mit einem zweiten Zusatzzeichen versehen, auf dem der Name des Anbieters aufgeführt ist (§ 45 Abs. 1h StVO). Des Weiteren wurde in der StVO-Novelle von April 2020 geregelt, dass Carsharing-Fahrzeuge zur Parkbevorzugung mit einer amtlichen Plakette gekennzeichnet werden müssen. Diese ist innen an der Windschutzscheibe deutlich sichtbar anzubringen (§ 39 Abs. 11 StVO). Zudem ist es möglich, Carsharing-Fahrzeuge von den Vorschriften der Zeichen 286 (eingeschränktes Haltverbot) und 290.1 (Beginn eines eingeschränkten Haltverbots für eine Zone) durch Anordnung des neuen Zusatzzeichens 1024-21 („Carsharingfahrzeuge frei“) zu befreien. In Bereichen mit Parkraumbewirtschaftungen können Carsharing-Fahrzeuge außerdem von Parkgebühren oder der Nutzung der Parkscheibe befreit werden. Dazu bedarf es entsprechender Anordnungen auf Zusatzzeichen (z. B. Zeichen 1024-21) oder auf den Parkscheinautomaten. Darüber hinaus können gesonderte

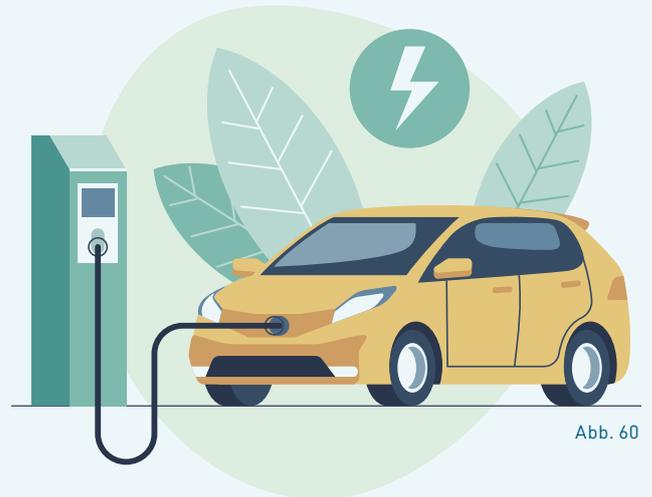


Abb. 60

Carsharing-Stellplätze auch in Bereichen mit Bewohnerparken oder mit Parkraumbewirtschaftungen eingerichtet werden.

Elektromobilitätsgesetz (EmoG)19

Das im CsgG sowie im StrWG NRW definierte Kriterium zur Entlastung von straßenverkehrsbedingten Luftschadstoffen, vor allem durch den Einsatz von Elektrofahrzeugen, trifft gleichzeitig auf die Zielsetzung des EmoG zu. Somit bietet es sich an, gerade im Hinblick auf eine möglichst klimaschonende Mobilität, die Bevorzugungen aus beiden Gesetzen zu berücksichtigen. Folglich können beispielsweise elektrisch betriebene Carsharing-Fahrzeuge von den Bevorzugungen des EmoG profitieren. Zu den Vorteilen zählen z. B. geringere Parkgebühren, Aufhebung von Zufahrtsbeschränkungen oder die Reservierung bestimmter Parkplätze (vgl. § 3 Abs. 4 EmoG).

Umsetzungsschritte

Der folgende Exkurs soll in Kürze die notwendigen Umsetzungsschritte zur Einrichtung reservierter Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Raum darstellen.

Vorbereitung des offiziellen Auswahlverfahrens

Bevor die eigentlichen Schritte des Auswahlverfahrens starten, kann zunächst eine **vorwettbewerbliche Markterkundung** durchgeführt werden (kein Bestandteil des Auswahlverfahrens). Diese gibt Kommunen, die schon ein Carsharing-Angebot aufweisen, die Möglichkeit, sich mit den bereits existierenden lokalen Anbietern über deren Standortwünsche und den abgeschätzten Stellplatzbedarf auszutauschen. Außerdem kann so die Wettbewerbssituation vor Ort besser analysiert und im Sinne der Zuverlässigkeit abgeschätzt werden, welche Anbieter ein Angebot langfristig betreiben können. In Kommunen, die noch kein Carsharing-Angebot haben, wird mit der Markterkundung die Möglichkeit genutzt, das Interesse potenzieller Anbieter zum Aufbau eines neuen Angebotes in der Kommune abzufragen.

Wenn ein Carsharing-Anbieter bereits in einer Kommune vertreten ist und an einem Standort den Bedarf für die Einrichtung von Carsharing-Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum sieht, kann er bei der Stadtverwaltung einen Initiativantrag einreichen. Die Behörde muss dann entscheiden, ob und wann der Initiativantrag der Auslöser für ein offizielles Auswahlverfahren nach StrWG NRW ist.

Ablauf des Auswahlverfahrens nach § 18a StrWG NRW

Der Ablauf des Verfahrens für die Sondernutzung stationsbasierter Carsharing-Stellplätze ergibt sich aus den Vorgaben des Straßen- und Wegegesetzes NRW¹⁵. Detaillierte Informationen bietet der „Leitfaden zur Umsetzung der im Carsharinggesetz (CsgG) vorgesehenen Carsharing Förderung“¹⁶.

Insgesamt gliedert sich das Verfahren in folgende Schritte: Flächenauswahl, Bestimmung von Zugangskriterien zum Auswahlverfahren, Bestimmung der Eignungskriterien für konkurrierende Anbieter, öffentliche Bekanntmachung des Auswahlverfahrens, Durchführung des Auswahlverfahrens und Vergabe der Stellplätze, Einrichtung und Besetzung der Stellplätze.

Flächenauswahl

Zunächst erfolgt die Flächenauswahl durch die Kommune. Ziel ist, dass die Kommune die Lage der Carsharing-Stellplätze möglichst genau definiert. Dies sollte im besten Fall Stellplatzscharf erfolgen, mindestens aber so, dass eine maximale Stellplatzanzahl bezogen auf Straßenzüge oder kleinteilig definierte Quartiere angegeben wird. Dabei muss darauf geachtet werden, dass straßenrechtliche und straßenverkehrsrechtliche Aspekte beachtet werden. So ist u. a. zu berücksichtigen, dass die Sicherheit und die Leichtigkeit des Verkehrs nicht negativ beeinflusst und die Interessen anderer Straßennutzer nicht unverhältnismäßig beeinträchtigt werden. Außerdem müssen die Belange des ÖPNV und der Menschen mit Behinderung gewahrt werden. Ist die Gemeinde in der Ortsdurchfahrt nicht Träger der Straßenbaulast, darf sie die Flächen nur mit Zustimmung der Straßenbaubehörde bestimmen.

Folgende Best-Practice-Regeln können eine erste Anleitung für die Verteilung von Carsharing-Stellplätzen geben: Um direkt mit dem privaten Pkw konkurrieren zu können, sollten Carsharing-Fahrzeuge in fußläufiger Entfernung zu den Wohnorten der potenziellen Kund*innen bereitgestellt werden. Ist das Carsharing-Angebot Teil eines multimodalen Gesamtkonzeptes, ist ein dreigliedriges System von Carsharing- und Mobilstationen als Best-Practice anzusehen: (1.) Kleine wohnortnahe Carsharing-Stationen mit ca. zwei Stellplätzen und minimalem Platzbedarf als engmaschiges Netz direkt in Wohngebieten. (2.) Größere Mobilstationen mit mehreren Verkehrsträgern und mindestens zwei Carsharing-Stellplätzen an Haltepunkten des ÖPNV. (3.) „Mobilitäts-Flagship-stores“ an Knotenpunkten des ÖPNV. Dort können die Carsharing-Anbieter neben den normalen Fahrzeugen beispielsweise auch Sonderfahrzeuge wie Transporter anbieten.

¹⁵ Vgl. Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (StrWG NRW) 2020

¹⁶ Vgl. Loose u. Nehrke 2019



Bestimmung von Zugangsvoraussetzungen und Eignungskriterien für geeignete Carsharing-Anbieter

Des Weiteren sind **Zugangsvoraussetzungen** festzulegen, die die Carsharing-Anbieter auf jeden Fall erfüllen müssen, um als geeignet und zuverlässig zu gelten. Außerdem muss die Stadt bzw. die Stelle, die das Auswahlverfahren durchführt, **Eignungskriterien** definieren, die die Anbieter erfüllen müssen. Ein Eignungskriterium kann z. B. sein, dass Carsharing-Fahrzeuge bestimmte Umweltvorgaben erfüllen müssen.

Wenn sich mehrere genau gleich geeignete Anbieter bewerben, dann können die Flächen entweder aufgeteilt werden oder es wird durch ein Zufallsverfahren zwischen ihnen entschieden.

Öffentliche Bekanntmachung des Auswahlverfahrens

Wichtige Voraussetzung eines diskriminierungs-freien und transparenten Auswahlverfahrens ist die **öffentliche Bekanntmachung** durch die Kommune. Dafür reicht eine ortsübliche Bekanntmachung, zu der auch die Veröffentlichung im Internet zählt, aus. Sie muss allen interessierten Carsharing-Anbietern frei zugänglich sein. Folgende Informationen muss die öffentliche Bekanntmachung beinhalten¹⁷:

- Vorgesehener Ablauf des Auswahlverfahrens
- Vorgesehene Dauer der Sondernutzung
- Anforderungen an die Übermittlung von Unterlagen
- Zugangsvoraussetzungen und Eignungskriterien der Carsharing-Anbieter
- Alle für die Teilnahme an dem Auswahlverfahren erforderlichen Informationen wie z. B. Anzahl und Lage der zur Verfügung stehenden Flächen, Höhe der monatlichen Sondernutzungsgebühr und der Verfahrenskosten sowie Fristsetzung zur Einreichung der Unterlagen

Durchführung des Auswahlverfahrens und Zuteilung der Stellplätze

Grundsätzlich ist eine Abwicklung über eine einheitliche Stelle gemäß § 71 VwVfG zu ermöglichen, dies ist in Nordrhein-Westfalen die Bezirksregierung Detmold.

Die Vorgaben, die in der öffentlichen Bekanntmachung vorgestellt wurden, sind nun in der Praxis umzusetzen (**Durchführung des Auswahlverfahrens**).

Das Auswahlverfahren muss von Beginn an dokumentiert werden, damit die Rechtmäßigkeit der Zuteilung belegt werden kann. Außerdem sind getroffene Entscheidungen (nachvollziehbar) zu begründen und sollten ebenfalls schriftlich dokumentiert werden.

In diesem Zusammenhang ist zu erwähnen, dass Gemeinden mit nicht mehr als 80.000 Einwohner*innen in ihrem Auswahlverfahren von einzelnen Anforderungen abweichen können, wenn dies aufgrund besonderer örtlicher Umstände gerechtfertigt ist. Die Gründe dafür sind aktenkundig zu machen. Bei kleineren Gemeinden ist also ein **vereinfachtes Auswahlverfahren** möglich, wenn beispielsweise bereits bei der vorwettbewerblichen Markterkundung deutlich wird, dass lediglich ein Carsharing-Anbieter Interesse an dem Vorhaben hat und die Konkurrenz verschiedener Anbieter nicht zu erwarten ist oder eine Knappheit bei den zu vergebenden Flächen nicht besteht.

Die Zuteilung von Carsharing-Stellplätzen erfolgt durch die Erteilung einer **Sondernutzungserlaubnis**. Die Sondernutzungserlaubnis wird längstens für einen Zeitraum von acht Jahren erteilt.

Zusätzlich zur Sondernutzungserlaubnis kann die Kommune an einen oder mehrere Carsharing-Anbieter eine Konzession (z. B. als Dienstleistungskonzession im Sinne des § 105 Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB)) vergeben. Die Konzession enthält vertragliche Pflichten, die keine straßenrechtlichen Erwägungen zugrunde liegen und die somit nicht Teil der Sondernutzungserlaubnis sind,

die der Carsharing-Anbieter erfüllen muss (z. B. soziale Standards in Bezug auf das Arbeitsrecht). Das wirtschaftliche Risiko trägt in diesem Fall das Carsharing-Unternehmen.

Wenn die Kommune dem Carsharing-Anbieter nicht nur eine Konzession vergibt, sondern darüber hinaus auch eine finanzielle Unterstützung erfolgt, kann die Sondernutzungserlaubnis mit einem **Dienstleistungsauftrag** kombiniert werden. Dieser bietet sich beispielsweise an, wenn kein Carsharing-Anbieter bereit ist, das finanzielle Risiko für den Aufbau eines Carsharing-Angebotes an einem Standort (z. B. in einer ländlichen Gemeinde) zu übernehmen. In diesem Fall kann die Kommune das Betriebsrisiko übernehmen, indem sie für einen gewissen (Einführungs-)Zeitraum den Carsharing-Anbieter finanziell unterstützt.

Einrichtung und Besetzung der Carsharing-Stellplätze

Zuletzt erfolgt das **Einrichten und Belegen der Carsharing-Stellplätze** mit Carsharing-Fahrzeugen. Die amtlichen Verkehrszeichen und ggfs. die Bodenmarkierungen muss die örtlich zuständige Straßenverkehrsbehörde anordnen. Üblicherweise ist der Carsharing-Anbieter für die sonstige bauliche Ausgestaltung der Sondernutzung verantwortlich – beispielsweise für Sicherungen gegen Falschparker. Hat eine Kommune ein Corporate Design zur Ausgestaltung der Carsharing-Station vorliegen, sind die Stellplätze nach den entsprechenden Vorgaben zu gestalten (siehe Kap. 5). Erfahrungsgemäß werden Carsharing-Stellplätze eher akzeptiert und weniger von Falschparkern belegt, wenn sie sich farblich eindeutig abheben. Hierzu kann zusätzlich das Carsharing-Sinnbild gemäß § 39 Abs. 7 StVO auf die Parkfläche aufgebracht werden.

Das vorstehend beschriebene Verfahren kann mit Ausnahme der Flächenauswahl und der Festlegung der Zugangsvoraussetzungen sowie Eignungskriterien auch durch ein von der Gemeinde beliehenes Unternehmen durchgeführt werden.

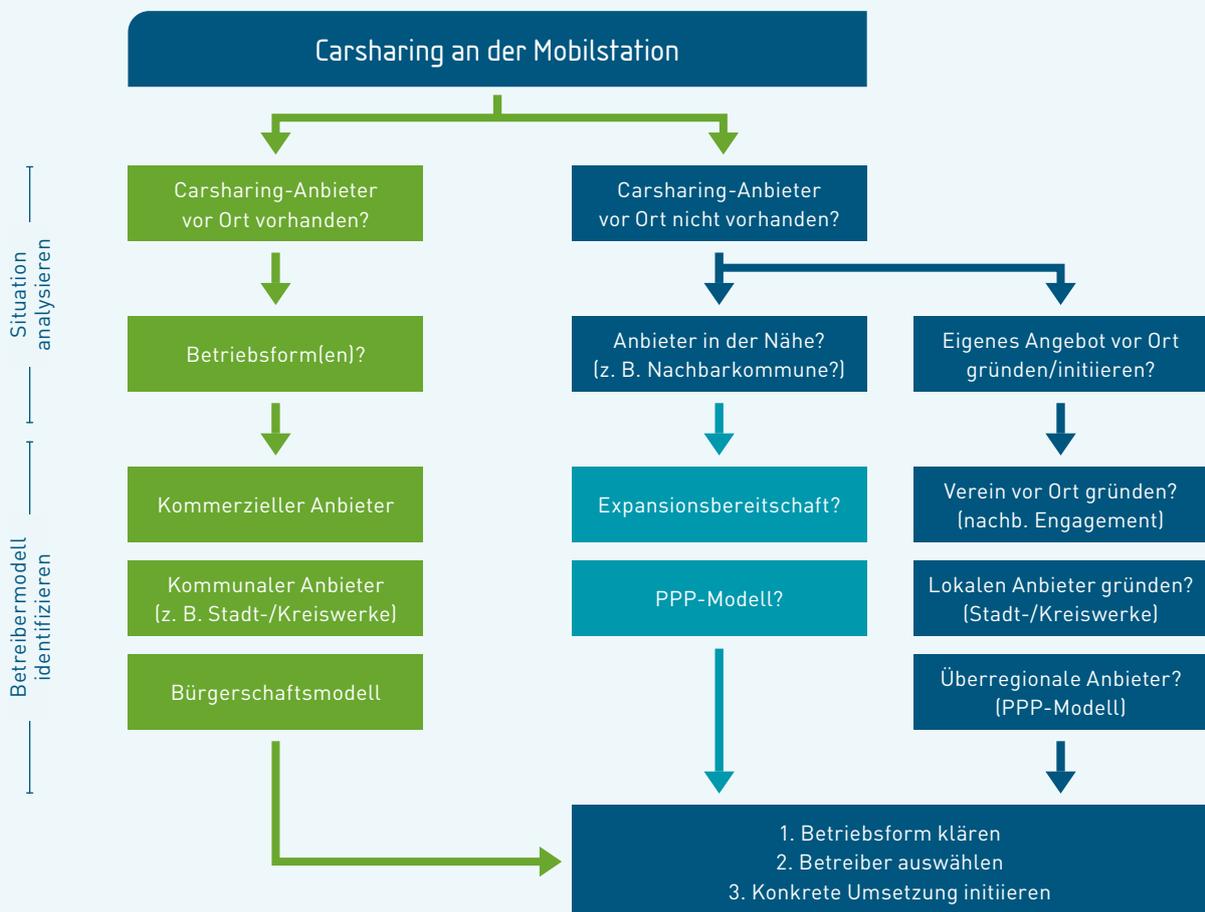


Abb. 61



Exkurs: Erfolgreiche Initiierung von Carsharing an Mobilstationen

Angebote von Drittanbietern bzw. eigenwirtschaftlichen Betreibern, wie z. B. Carsharing, bedingen eine in Teilen gesonderte Vorgehensweise. So ist schon zu unterscheiden, welche verschiedenen Betriebsformen und -pflichten existieren und für den speziellen Anwendungsfall zu betrachten sind. Im Rahmen der Potenzialanalyse kommt es darauf an, frühzeitige Bedarfe oder eine Nutzungsbereitschaft vor Ort abzuschätzen. Dafür eignet sich auch die informelle Markterkundung. Das klassische Werbe-Anschreiben an die Anwohner vom/von der Bürgermeister*in reicht i. d. R. nicht aus, um bestimmte Potenziale vor Ort auch zu heben.



Umsetzung vor Ort

Wie viele Stellplätze?

Wie viele Fahrzeuge?

Welche Antriebsart?
(e-Auto?)

Wartung & Reparatur

Betriebsmodell

Systemplattform
(Buchungssystem)

Betriebspflicht?

Informelle Markterkundung

- Prüfen, unter welchen Voraussetzungen Carsharing langfristig betrieben werden kann
- Kontakte zu Unternehmen & Öffentlichkeit knüpfen zur Identifizierung von Start-Up Nutzer*innen

Initiativen und Start-Up-Nutzer*innen

- Wichtig für den Erfolg sind Nutzer*innen, die das Angebot ab Tag eins regelmäßig nutzen
- Nachbarschaftsvereine, Unternehmen vor Ort und andere Initiativen kommen häufig in Frage.

Peer-to-Peer-Marketing

- Mund-zu-Mund-Propaganda
- Lokales Werben, bspw. auch über BMM-Maßnahmen, Multiplikatoren usw.

Umsetzung & Betrieb

Abb. 62

Praxistipp

- Der „Leitfaden zur kommunalen Umsetzung des Carsharinggesetzes“ gibt eine gute Übersicht zu gesetzlichen Möglichkeiten <https://carsharing.de>
- V. a. in ländlich geprägten Gebieten kann eine Etablierung von Carsharing über kleinere Vereine oder Initiativen erfolgen. Evtl. können auch bestehende informelle Nachbarschaftsauto-Initiativen ausgebaut werden.





5. Gut zu sehen: Umfeld und Erscheinungsbild

Neben verkehrlichen Funktionen muss die Gestaltung einer Mobilstation auch städtebauliche und stadträumliche Aspekte wie die Integration ins Umfeld und die Aufenthaltsqualität an den Stationen berücksichtigen. Denn eine Mobilstationen sollte - insbesondere aus Nutzer*innensicht - sinnvoll in das Gesamtverkehrsangebot eingebunden sein. Dies betrifft neben Themen wie Erreichbarkeit, Orientierung und Verständlichkeit auch Kommunikation und digitale Integration der Angebote.



Abb. 63

5.1 Stadträumliche Integration

Bei der räumlichen Integration einer Mobilstation sollten folgende Aspekte berücksichtigt werden:

1. Das direkte Umfeld,
2. die städtebauliche Gestaltung,
3. Aufenthaltsmöglichkeiten &
4. Sicherheit.

In Abhängigkeit von diesen Aspekten sollte jede Mobilstation individuell gestaltet und geprüft werden, welche Ausstattungselemente für den jeweiligen Standort sinnvoll sind.

Das Umfeld

Ist eine Mobilstation gut in das Umfeld integriert, kann sie als Bestandteil des umliegenden Quartiers wahrgenommen und somit zu einem Treffpunkt der Anwohner*innen 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 Nutzer*innenpotenzial auch für Angebote über die verkehrlichen Angebote hinaus und durch eine höhere soziale Sicherheit. Die städtebaulichen und sozio-ökonomischen Auswirkungen, die Mobilstationen insbesondere in Quartieren haben, sollten daher immer mitgedacht und überprüft werden.

Städtebauliche Gestaltung

Städtebaulich sollte eine Mobilstation zwei zentralen Herausforderungen gerecht werden: Zum einen sollte sie möglichst gut in das Umfeld integriert sein, zum anderen sollte sie gut sichtbar und als Mobilstation wahrnehmbar sein.

Mobilstationen aus Sicht der Nutzer*innen



Die Perspektive der Nutzer*innen sollte bereits im Planungsprozess frühzeitig und hinreichend berücksichtigt werden.

Demnach gilt es, den Fokus früh in der Planungsphase auf eine möglichst große Einheitlichkeit, Wiedererkennbarkeit und Systemverständlichkeit zu legen.

- Können auch ortsfremde Nutzer*innen alle Angebote problemlos überblicken und auffinden?
- Sind Menschen mit körperlichen Beeinträchtigungen berücksichtigt?
- Sind alle Angebote vor Ort verständlich, transparent und einfach („aus einer Hand“, also möglichst per Single Sign-On) nutzbar?
- Ist die Mobilstation sicher, sauber, hell und gut einsehbar?
- Wirkt die Mobilstation wie aus „einem Guss“?

Die Anordnung, Form und Farbe der Elemente einer Mobilstation müssen auf die Umgebung abgestimmt sein. Neben dem rein baulichen Ensemble betrifft dies u. a. 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 (z. B. auch unter Beachtung der Sichtachsen). Elemente der Mobilstationen sollten sich dabei durchaus von ihrer Umgebung abheben, jedoch keine Störungswirkung entfalten.

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. Moderne Formen und auffällige Farben können das geschützte Ensemble beeinträchtigen, was ggf. in letzter Konsequenz bedeuten könnte, dass die Mobilstation nicht umgesetzt wird. In solchen Quartieren müssen individuelle Lösungen gefunden werden, die sowohl der verkehrlichen Funktion der Mobilstation als auch den denkmalschutzrechtlichen Anforderungen Rechnung tragen. Zum Beispiel 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 (z. B. Außengastronomie). Hier müssen jeweils individuelle Einzelfallentscheidungen getroffen werden.

Aufenthaltsmöglichkeiten

Eine Mobilstation sollte in Abhängigkeit von Größe und zur Verfügung stehender Fläche über ausreichende Aufenthaltsmöglichkeiten verfügen - abgestimmt auf die Nutzer*innen. Diese können in die Gestaltung 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 sicherzustellen, dass die Aufenthaltsmöglichkeiten in einwandfreiem Zustand gehalten 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.

Auch die Anordnung der Elemente einer Mobilstation hat Auswirkungen auf die Aufenthaltsqualität. Daher sollte je nach Möglichkeiten vor Ort eine Mobilstation bzw. sollten zumindest die Aufenthaltsflächen als Platzsituation angeordnet werden. Bei der Gestaltung des Platzes 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 achten. Die Anordnung in einem schmalen Streifen entlang einer stark befahrenen Straße sollte möglichst vermieden werden.

Sicherheit

Eine transparente, offene und gut ausgeleuchtete Gestaltung sorgt nicht nur für ein angenehmes Ambiente, das zum Aufenthalt an der Mobilstation einlädt, sondern gleichzeitig auch für eine Steigerung der empfundenen Sicherheit. Gut einsehbare Areale sind wichtig für eine sog. soziale Kontrolle. Idealerweise befinden sich Einrichtungen mit Personal in der Nähe, die hierzu einen Beitrag leisten können. Im Rahmen von z. B. Quartiersmobilstationen kann daher überlegt werden, wie bereits bestehende Einrichtungen, z. B. Kiosk, Bäckerei, Ladengeschäfte etc., integriert werden können.

Ergänzend und vor allem an Stationen ohne personalbediente Beratungsangebote kann die Sicherheit durch Notruf- und Informationssäulen und eine Kameraüberwachung gesteigert werden.

Angsträume (bspw. in Unterführungen oder hinter Gebäuden) und unübersichtliche Räume sollten grundsätzlich vermieden werden.

Gestaltungsleitfaden 3.0

Um ein einheitlich gestaltetes und sich gut in die Umgebung einpflegendes Stationsdesign zu gewährleisten, wurde ein Gestaltungsleitfaden für Mobilstationen in NRW erstellt.

Der Leitfaden bietet eine übersichtliche Darstellung aller möglichen Module einer Mobilstation. Vom Logo über die Maße der Stelen bis hin zu Beleuchtung und Beschilderung ist alles anhand von Grafiken erläutert – so können Kommunen ihre individuelle Mobilstation planen und trotzdem regional einheitlich gestalten, damit diese in Zukunft zur Marke werden können.



Abb. 64



Der Leitfaden kann hier heruntergeladen werden:
<https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/mobiltheke/downloads>

5.2 Digitale Information

Bei der Gestaltung von Mobilstationen ist stets darauf zu achten, dass Orientierung und visuelle Information bestmöglich gegeben sind. Dazu zählt neben der Gestaltung selbst vor allem die barrierefreie Bereitstellung von Informationen.

Nutzer*innen einer Mobilstation können auf verschiedenen Wegen über die vorhandenen Verkehrsangebote informiert werden. Einerseits besteht die Möglichkeit, Informationsangebote vor Ort bereit zu halten, andererseits können Informationen digital zur Verfügung gestellt werden.

Vor-Ort-Informationen

Vor Ort angebotene Informationen haben den Vorteil, dass allen Personengruppen gleichermaßen ein Zugang zu den Informationen ermöglicht und niemand ausgeschlossen wird. Informationen vor Ort erhalten Kund*innen beispielsweise in einem Kundencenter, einer Mobilitätszentrale, an einer Informationsstele oder durch Beschilderungen und Wegweisungen. Wichtig ist,

dass sich auch ortsfremde Personen leicht orientieren können. Die Kund*innen können sich so über die Angebote der jeweiligen Mobilstation informieren, sie können die Angebote der jeweiligen Verkehrsmittel buchen (z. B. Fahrkarte, Radbox, Leihfahrrad, Carsharing-Fahrzeug) und haben eine Orientierung über mögliche Ziele in der Umgebung.

Handelt es sich bei der Mobilstation um eine Station an einem bedeutsamen ÖPNV-Verknüpfungspunkt mit verschiedenen Elementen und Angeboten, bietet es sich an, ein Kundencenter bzw. Servicepunkt mit Personal zu integrieren. Somit können Fragen, Anmerkungen oder Beschwerden persönlich vor Ort geklärt werden. In Abhängigkeit der Dimensionierung des Servicepunktes kann dieser auch die Aufgaben einer Mobilitätszentrale übernehmen. Dazu zählen bspw. die Vermarktung und Vermittlung der jeweilig verknüpften Verkehrsmittel der Mobilstation. Ist der finanzielle Aufwand für die persönliche Beratung vor Ort zu hoch, sollte eine telefonische Hotline zur Klärung von Rückfragen oder Beschwerden sowie zur Beratung eingerichtet werden. In diesem Zusammenhang können Personen angeführt werden, die eine wichtige Rolle in Planung und Betrieb einer Mobilstation einnehmen: die Mobilitätsmanager*innen (vgl. Kap. 2).



Digitale Informationen

Neben den Informationen vor Ort sollten Auskünfte auch auf digitalem Wege überall und jederzeit abgefragt werden können. Bedarfsorientierte Kommunikationsstrategien und die Bereitstellung von Informationen auch in digitaler Form sollten frühzeitig geplant werden (siehe Abb. 66). So haben Nutzer*innen die Möglichkeit, ihren Weg/ihre Reise im Vorhinein zu planen und können selbst währenddessen Echtzeitinformationen zu den Verkehrsträgern erhalten. Dies verbessert die Planbarkeit der Reise und führt schließlich zu einer Förderung des multimodalen Verkehrsverhaltens.

Durch die Bündelung und Vernetzung von digitalen Informationen über landesweite Hintergrundsysteme kann auf bereits vorhandene Schnittstellen zurückgegriffen werden (z. B. über die DELFI-Landesauskunft oder die in Planung befindliche multimodale Datendrehscheibe). So wird ein umfangreiches digitales Informationsangebot vor Ort zu vergleichsweise geringen Kosten möglich. Über verfügbare Schnittstellen, die eingebunden werden können, informiert u. a. die Zentrale Koordinierungsstelle oder die zuständige Ansprechpartner*in im Verkehrsverbund.

Kompetenzcenter Digitalisierung

Als Ansprechpartner bei Fragen zum Thema digitale Vernetzung steht das Kompetenzcenter Digitalisierung (KCD) zur Verfügung. (www.kcd-nrw.de)

Mit relativ geringem Mitteleinsatz lässt sich bspw. eine digitale Abfahrtsanzeige für die nahegelegenen Haltestellen integrieren. Es ist nur ein Internetfähiges Display mit Webbrowser erforderlich.¹⁸

Digitale Informationen sollten im Internet auf Webseiten oder im Idealfall direkt per Smartphone-Applikation (App) abgerufen werden können.

Vor allem die Angebote per App sind vermehrt in den Fokus gerückt, da die Beliebtheit und Verbreitung von Smartphones immer stärker ansteigt. Außerdem vereinfacht sich damit das Abrufen von Informationen während der Fahrt. Aus Sicht der Nutzer*innen sollten folgende Leistungen digital erfolgen können:

- Fahrplanauskunft (SPNV/ÖPNV)
- Echtzeitfahrplandaten
- Digitale Umgebungskarte (Haltestellenstandorte)
- Ticketerwerb
- Verbindungsdetails
- Verkehrshinweise

Diese Leistungen beziehen sich in erster Linie auf digitale Informationen der Verkehrsunternehmen. Eine Mobilstation kann aber darüber hinaus weitere Leistungen anbieten, z. B. Carsharing-Fahrzeuge, Leihfahrräder, Radboxen etc. Zu den Informationen und Möglichkeiten, die in diesem Zusammenhang auf digitalem Wege angeboten werden sollten, zählen u. a.:

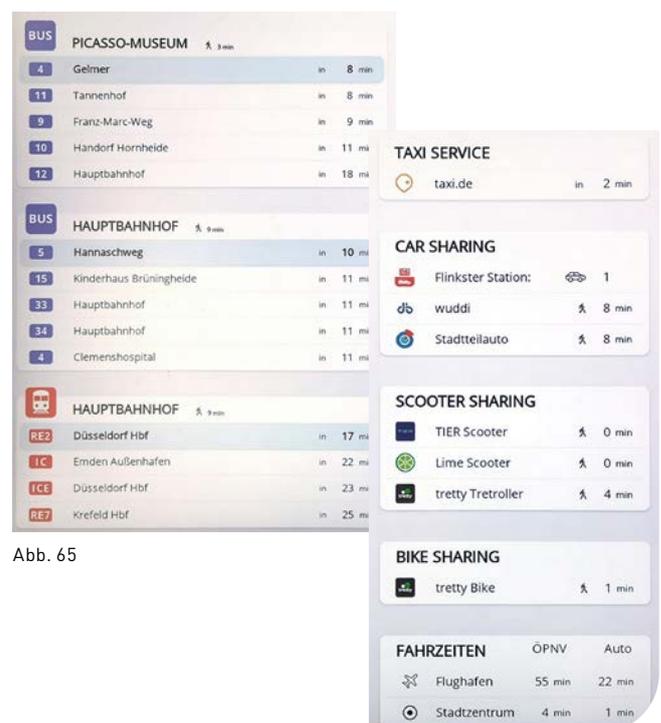


Abb. 65

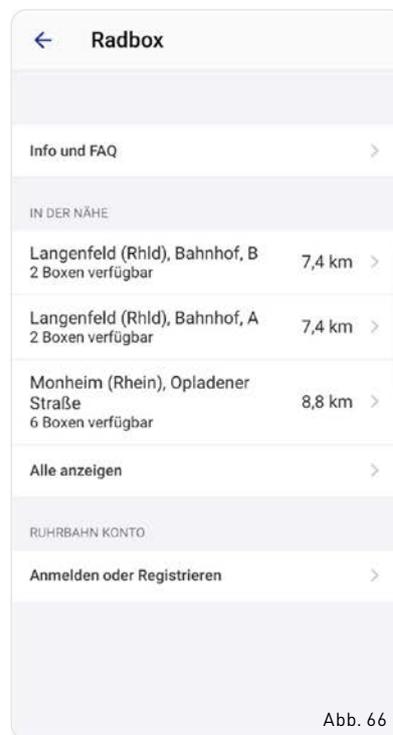
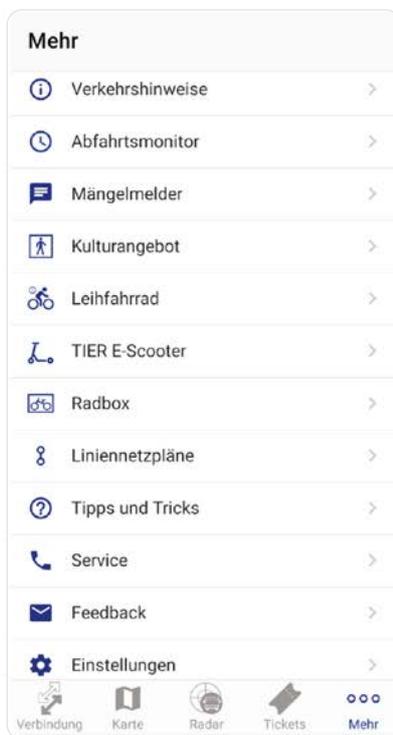
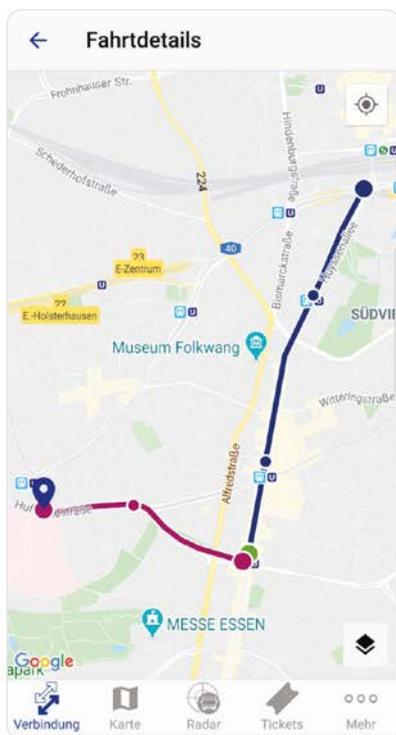


Abb. 66

- Information über Verfügbarkeit freier Carsharing-Fahrzeuge
- Information über Verfügbarkeit freier Leihfahrräder
- Buchen eines Carsharing-Fahrzeugs
- Buchen eines Leihfahrrads
- Buchen eines Stellplatzes in einer verschließbaren Fahrradabstellanlage, Informationen über freie Plätze
- Echtzeit-Information über die Verfügbarkeit freier P+R-Plätze (da wo Erfassung der Echtzeitbelegung erfolgt).

Neben dem Kontakt zur Zentralen Koordinierungsstelle oder zum Kompetenzcenter Digitalisierung ist der bundesweit abgestimmte „ÖPNV-Vernetzungsleitfaden“ (www.digital-vernetzt-mobil.de/leitfaden/) eine sehr gute Grundlage, um die für das eigene Vorhaben relevanten Standards zu identifizieren und diese im Zuge von Ausschreibungen zu berücksichtigen. Der Vernetzungsleitfaden wird stetig weiterentwickelt und

kann damit als Referenzwerk für aktuell gängige und zukunftsfähige Vernetzungs- und Interoperabilitätsstandards aufgefasst werden.

Die Unterbringung der verschiedenen Verkehrsangebote auf einer digitalen Plattform ermöglicht den Kund*innen einen einheitlichen sowie übersichtlichen Zugang zu den (Verkehrs-) Angeboten der Mobilstation. Gleichzeitig senkt dies die Nutzungsbarriere von (potenziellen Neu-) Kunden. Voraussetzung für das einheitliche Angebot auf einer Plattform ist die Zusammenarbeit der jeweiligen Betreiber der Mobilitätsangebote und das Abstimmen von tariflichen, technischen und unternehmerischen Fragen.

Hinweis



Die Anbieter von Mobilitätsdienstleistungen müssen in der Ausschreibung verpflichtet werden, Echtzeitdaten zur Auslastung bzw. Verfügbarkeit ihrer Mobilitätsangebote über vorab definierte Schnittstellen an die Verkehrsverbünde zu liefern.



In tariflicher Hinsicht ist bspw. zu klären, welche Pakete und Leistungen marktfähig sind. Die technischen Aspekte betreffen Fragen, inwiefern die Buchung und Bezahlung von verschiedenen Angeboten über ein System abgewickelt werden kann, schließlich werden je nach Anbieter unterschiedliche Zahlungs- und Abrechnungswege genutzt. Die unternehmerischen Inhalte betreffen wiederum geschäftliche und finanzielle Aspekte, wie bspw. Verträge und Provisionen. Die Bündelung von Informationen sowie die Buchung und Bezahlung von Angeboten über eine Plattform bietet dabei zahlreiche Chancen.

Eine Möglichkeit, die technisch und organisatorisch einfacher realisiert werden kann, ist das Anbieten einer App, die lediglich Informationen über die (Verkehrs-) Angebote der Mobilstationen bereithält. Möchte eine Person ein Leihfahrrad, ein Carsharing-Fahrzeug oder eine Radbox mieten bzw. bezahlen, kommt es zum „App-Absprung“, d. h. die Reservierung bzw. die Buchung (z. B. eines Leihfahrrads) erfolgt dann in der App des entsprechenden Anbieters. In diesem Fall müssen die unterschiedlichen Anbieter die Abrechnungsvorgänge nicht miteinander abstimmen, der Nachteil ist aber, dass man sich jeweils neu registrieren muss. Trotz des Nachteils des „App-Absprungs“ sollte auf Informationsebene dafür gesorgt werden, dass die Informationen über die Angebote in möglichst vielen Apps verfügbar sind.

Eine Plattform, die bereits heute NRW-weit Informationen zu den (ÖPNV-) Angeboten bündelt, ist die App mobil.nrw. Hinter der mobil.nrw App steht eine Gemeinschaftskampagne des Verkehrsministeriums NRW und der Verkehrsunternehmen, Verkehrsgemeinschaften sowie der Zweckverbände in Nordrhein-Westfalen. Aktuell liegt der Schwerpunkt in der Bereitstellung von Informationen im ÖPNV-Angebot. Es ist jedoch vorgesehen, dass daraus eine Mobilitäts-App entstehen soll, in der weitere Verkehrsmittel berücksichtigt werden. Auch Kooperationen mit Anbietern neuer Mobilität sind angedacht. Damit soll die Möglichkeit gegeben werden, Verfügbarkeiten in Echtzeit abzurufen, so dass die Planbarkeit der Reise verbessert wird.

Praxistipp



Binden Sie frühzeitig die jeweiligen Akteur*innen und Anbieter Ihrer Mobilstation ein. Die meisten Verkehrsverbünde und Verkehrsunternehmen haben bereits App-Expert*innen und -Entwickler*innen, welche bei der Erarbeitung helfen können. Zunächst sollte jedoch geprüft werden, ob bestehende Apps der Verkehrsverbünde oder Verkehrsunternehmen weiterentwickelt werden können.

Die Erstellung und Aufbereitung einer umfassenden App kann ein langer Prozess sein. Expert*innen empfehlen daher, frühzeitig Anforderungen an eine App sowie deren Schnittstellen (APIs) zu formulieren und im Idealfall bereits bei der Ausschreibung der jeweiligen Mobilstationselemente diese Anforderungen aufzunehmen.

Schon gewusst?

Die Zweckverbände haben das Ziel, verbandsweite einheitliche Hintergrundsysteme für Fahrradabstellanlagen zu etablieren. Der VRR hat dies bereits umgesetzt.

Sehr gut umgesetzt hat das beispielsweise ein kleiner On-Demand-Anbieter im Kreis Lippe.



<https://www.lippemobil.de/de/infothek-service/limo/>

Auf Informationsebene fließt das Angebot von Lippemobil („LIMO“) zusätzlich nach dem DELFI-Standard in die Landesauskunft, so dass es auch über die landesweite mobil.nrw-App zugänglich ist.

5.3 Design von Mobilstationen

Bei der Realisierung von Mobilstationen sollte das landesweite Design angewendet werden. Dadurch wird ein einheitliches Erscheinungsbild gewährleistet, bei dem folgende Kriterien erfüllt werden:

- eine gute und schnelle Sichtbarkeit,
- eine landesweite Wiedererkennbarkeit,
- Modernität,
- Barrierefreiheit,
- eine intuitive Orientierung.

Auf der kommunalen Ebene sind jedoch häufig bereits stadt- und gemeindeweite Ausstattungselemente, wie z. B. Fahrgastunterstände oder Fahrradabstellanlagen, vereinheitlicht. Diese lokalen Gegebenheiten können auch weitergeführt werden, jedoch sollte zumindest bei der Wegweisung, dem Logo, der Beschriftung sowie der Benennung einer Mobilstation (Stele) eine landesweite Konformität gewährleistet sein.

Denn: Je einheitlicher die Gestaltung, desto deutlicher wird der Ansatz der landesweiten Vernetzung.

Wie in Kapitel 3 beschrieben weisen die verschiedenen Kategorien von Mobilstationen auch verschiedene Gestaltungs- und Ausstattungsmerkmale auf, die teils auch durch Dritte bzw. privatwirtschaftliche Anbieter bereitgestellt werden. Hier ist zuvor zusätzlich zu untersuchen, inwieweit z. B. eine Einbindung von Drittangeboten die Gestaltung (z. B. Farbe, Form) an einer Mobilstation beeinflussen wird. In der Regel sollten hier Kompromisse gefunden werden, bei denen sich sowohl die Drittanbieter in der Platzierung ihrer Angebote (und z. B. Werbung) wiederfinden, als auch eine weitestgehend einheitliche und wiedererkennbare Gestaltung sichergestellt ist.

Wegweisung im Landesdesign

Bei der optischen Gestaltung kann in zwingend erforderliche und variable Gestaltungsmerkmale unterschieden werden.

Auf jeden Fall sollten sich an einer Mobilstation (auf einer Informationsstele oder -säule) folgende Informationen befinden:

- Name der Mobilstation,
- Piktogramme der vernetzten Verkehrsmittel,
- Logos von mobil.nrw, VM, Zukunftsnetz Mobilität NRW, SPNV-Zweckverband, Verkehrsbund und der Kommune.

Variabel eingesetzt werden insbesondere die folgenden Elemente:

- Wegweiser (insbesondere bei größeren Stationen und wenn keine eindeutige Sichtverbindung zwischen den Elementen besteht, z. B. bei P+R-Parkplätzen oder MoSt in Städten),
- Logos von Partnerunternehmen
- Karte des Umfeldes
- Digitale Fahrgastinformation.



Abb. 67: Wegweiser im Landesdesign

Grundsätzlich ist die Gestaltung sehr individuell, was im Gestaltungsleitfaden berücksichtigt ist und je nach Mobilstation angepasst werden kann.



Die Beschilderung sollte an einem zentralen Ort der Mobilstation errichtet werden. Sie ist der Blickfang und hat einen hohen Wiedererkennungswert. Sie soll den Nutzer*innen einerseits als Orientierung dienen und andererseits Informationen über den entsprechenden Standort geben. Die Stelen bestehen aus Aluminium, bruchsicherem Glas oder einem steifen Verbundmaterial.

Neben den genannten Ausstattungselementen wird empfohlen, möglichst zahlreiche weitere Elemente der Mobilstation im Corporate Design des Gestaltungsleitfadens (Farbgebung) auszuführen. Somit können der Wiedererkennungswert und damit auch die Nutzung von Mobilstationen landesweit deutlich gesteigert werden.

Verbindlichkeiten durch Förderung

Einzelne Elemente einer Mobilstation sind über verschiedene Förderrichtlinien förderfähig (vgl. Kap. 7). Je nach Förderrichtlinie wird vorgeschrieben, dass die einzelnen förderfähigen Elemente das Corporate Design des Gestaltungsleitfadens aufweisen müssen. Damit wird gewährleistet, dass ein Großteil der Mobilstationen im landeseinheitlichen Design erscheint.

Ein Beispiel dafür ist die Förderrichtlinie „Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement“ (FöRi-MM) des Verkehrsministeriums NRW. Hier wird festgelegt, dass die Vorgaben des Gestaltungsleitfadens Mobilstationen NRW verbindlich eingehalten werden müssen¹⁹. Diese beziehen sich auf die Stelen, Hinweisschilder, Wegweiser sowie andere geförderte Gestaltungselemente.

Eine ähnliche Vorgabe erfolgt in der Richtlinie des SPNV-Zweckverbandes Nahverkehr Rheinland (ZV NVR) für die Weiterleitung von Zuwendungen gemäß § 12 ÖPNVG NRW. Danach muss bei einer Mobilstation für ein einheitliches Erscheinungsbild und eine einheitliche Wegweisung der Gestaltungsleitfadens des Landes NRW zur Anwendung kommen.

Praxistipp



Ihre Koordinierungsstelle und Ihr SPNV-Zweckverband beraten Sie gerne zu den zahlreichen Gestaltungsmöglichkeiten Ihrer Mobilstation und stehen Ihnen bei gestalterischen Fragen zur Seite.

Checkliste: Umfeld und Erscheinungsbild



- Wie sind die Mobilstationen des Gesamtnetzes räumlich integriert?
- Wo existieren Sondernutzungen und wie sind städtebauliche Gegebenheiten (z. B. Einzelhandelsstandorte, Denkmalschutz)?
- Sind eine ausreichende Orientierung und Sicherheit vor Ort gegeben?
- Welche spezifischen Anforderungen gibt es möglicherweise an das Design und die Gestaltung oder an individuelle Ausstattungselemente?
- Wie können die Elemente einer Mobilstation verständlich und nutzer*innenfreundlich angeordnet werden?
- Gibt es ein Wegweisungs- und Beschilderungskonzept?
- Sind alle Angebote in Apps und/oder auf Internetportalen integriert?
- Wurden alle relevanten Aspekte zum Design berücksichtigt?

¹⁹ Abweichungen können bei der ÖPNV-Investitionsförderung unter Umständen förderschädlich sein. Abweichungen von der Mindestausstattung sind demnach auch in Bezug auf Fördermaßnahmen immer genau zu prüfen.

Exkurs: Mobilstation als Marke

Eine Vielzahl von räumlichen Beispielen zeigt auf, wie wichtig es ist, dass Mobilstationen gut sichtbar und für Nutzer*innen schnell erkennbar sind. Es gilt, das ganzheitliche Angebot von Mobilitätsdienstleistungen einheitlich zu kommunizieren und zu bewerben. Einer einheitlichen Marke mit hohem Wiedererkennungswert kommt hierbei eine besondere Relevanz zu. Der Vorteil ist, dass eine Verbindung zwischen der Marke und dem Mobilitätsangebot hergestellt wird. Eine einheitliche Marke schafft außerdem eine Grundlage für ein Marketingkonzept, das auf die Förderung von Inter- und Multimodalität gerichtet ist.

„mobil.nrw“ ist eine Gemeinschaftskampagne des Ministeriums für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen sowie der Verkehrsunternehmen, Zweckverbände, Tarifgemeinschaften und der SPNV-Aufgabenträger in Nordrhein-Westfalen.

Unter der Dachmarke mobil.nrw entwickelt das Kompetenzzentrum Marketing (KCM) NRW Kommunikations- und Werbemaßnahmen zur Vermarktung des NRW-Tarifs und zu anderen landesweiten Nahverkehrsthemen.

Angepasst an diese Dachmarke ist ein Gestaltungsleitfaden für Mobilstationen entwickelt worden. Dabei ist mobil.nrw mehr als nur ein Name für eine Mobilstation. In der weiteren Entwicklung entsteht daraus ein neues allgemeingültiges Leitsystem, das alle öffentlich zugänglichen Mobilitätsangebote bündelt. Dieses Leitsystem ist aus Sicht der Nutzer*innen gedacht und gemacht. In dem Leitfaden finden sich Anwendungen für die Gestaltung von Mobilstationen, die exemplarisch auch auf weitere Maßnahmen übertragen werden.



Der Gestaltungsleitfaden 3.0 kann hier heruntergeladen werden: <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/mobilithek/downloads>

Der Weg zum landesweiten Design:

1. Download des Gestaltungsleitfadens auf der Webseite des „Zukunftsnetz Mobilität NRW“.
2. Kontaktaufnahme zur zuständigen Koordinierungsstelle und Interessenbekundung an den Vektordaten.
3. Abschluss einer Lizenz- und Datenüberlassungserklärung zwischen Kommune und dem Kompetenzzentrum Marketing.
4. Überlassung der Daten an die Kommune durch die entsprechende Koordinierungsstelle.



Abb. 68



6. Betrieb von Mobilstationen

Der Betrieb von Mobilstationen umfasst je nach Größe und Ausstattung eine Vielzahl unterschiedlicher Aufgaben, die verteilt und schon frühzeitig in der Planungsphase berücksichtigt werden sollten. Dabei müssen die verschiedenen Akteur*innen eingebunden werden: Die Kommune (als planende Stelle), die öffentlichen Verkehrsunternehmen, private Dienstleister oder auch Energieunternehmen.

6.1 Betreibermodelle und Betriebsmöglichkeiten

In Bezug auf ein System an Mobilstationen ist es grundsätzlich sinnvoll, Aufgabenbereiche zu bündeln. Eine konkrete Vorgabe ist aufgrund der unterschiedlichsten Gegebenheiten vor Ort jedoch nicht möglich. Mittlerweile haben sich aber einige grundsätzliche Modelle etabliert, die bereits in der Praxis Anwendung finden.

- Fall 1: Eine Kommune plant, baut und betreibt eine Mobilstation ohne kommunale Unternehmen. Mobilitätsdienstleistungen werden ausgeschrieben. Dieser Fall trifft eher auf kleinere Kommunen oder Gemeinden zu, die wenige Mobilstationen (der untersten beiden Kategorien) in Betrieb haben.
- Fall 2: Eine Kommune koordiniert, plant, baut und gibt anschließend den Betrieb an einen Eigenbetrieb (bspw. Technische Betriebe) ab. Diese schreiben Betriebsleistungen (z. B. e-Ladestationen, Fahrradverleih etc.) aus. In diesem Falle wäre die Kommune indirekt Betreiber.
- Fall 3: Eine Kommune koordiniert die Planung, ein öffentliches Unternehmen, bspw. Verkehrsbetriebe oder Stadtwerke, planen, bauen und betreiben die Mobilstation. Die Kommune stellt die Flächen zur

Verfügung (per Verpachtung oder Sondernutzungserlaubnis). Betreiber wäre ein öffentliches Unternehmen.

- Fall 4: Die Planung wird von einer Kommune koordiniert, Planung, Bau und Betrieb werden komplett an private Unternehmen abgegeben. Dieses Public Private Partnership (PPP) Modell wird bisher kaum bzw. nur in Teilen in den anderen Modellen verwendet (z. B. Vergabe von Mobilitätsdienstleistungen).
- Fall 5: Die Kommune plant und baut in enger Zusammenarbeit mit lokalen Akteuren wie Bürger*innenvereinen oder Initiativen und übernimmt nur Teile des Betriebs (bspw. der Verein betreibt die verschließbare Fahrradsammelabstellanlage, die Kommune schreibt Carsharing aus oder betreibt ein öffentliches WC). Dieser Fall ist insbesondere für kleine Mobilstationen (der Kategorie LO) oder Quartiersstationen (Q) denkbar.

6.2 Vergabe und Betrieb von Mobilitätsdienstleistungen

Die einzelnen Angebote der Mobilstationen werden i. d. R. von unterschiedlichen privaten und öffentlichen Dienstleistern betrieben. So wird bspw. das Bus- und Bahnangebot von einem kommunalen oder öffentlichen

Verkehrsunternehmen bereitgestellt, P+R-Plätze von der Kommune selbst sowie Carsharing- und Fahrradverleihangebote von Anbietern der Privatwirtschaft. Für jede Station können sich individuelle Konstellationen ergeben.

Die Art und Weise der Vergabe von Leistungen einer Mobilstation richtet sich vorrangig daran aus, ob die betreffenden Angebote (eigen-) wirtschaftlich zu betreiben sind. Regional und lokal sind dabei teilweise große Unterschiede vorhanden. Grundsätzlich empfiehlt es sich, schon im Planungsprozess eine informelle Markterkundung vorzunehmen. Dies erleichtert die Auswahl eines Vergabeverfahrens.

Ein Vergabe- bzw. ein Auswahlverfahren muss transparent und diskriminierungsfrei ablaufen. Im Folgenden werden die gängigsten Vergabeverfahren erläutert.

Ausnahmen bei der Vergabe



Bei Kommunen mit weniger als 80.000 Einwohner*innen besteht insbesondere im Bereich Carsharing die Möglichkeit, von den einzelnen Anforderungen an eine Leistungsvergabe abzuweichen, wenn besondere Gründe dafürsprechen.

Ein besonderer Grund wäre bspw., wenn vor Ort noch kein Carsharing-Anbieter vorhanden ist und die Marktsondierung während der Initiierungs- und Planungsphase ergibt, dass grundsätzlich nur ein Unternehmen bzw. Anbieter bereit wäre, in der Kommune tätig zu werden.

In diesem Fall kann von den Anforderungen an die Vergabe abgewichen werden.

Generelle Betreibermodelle an Mobilstationen

	Planung	Betrieb	Vergabemodell
Fall 1	Kommune	Kommune	In-House Vergabe/ Vergabe Dienstleistungen
Fall 2	Kommune	Eigenbetrieb	In-House Vergabe
Fall 3	Kommune & öffentl. Unternehmen	öffentliches Unternehmen	Verpachtung öffentl. Dienstleistungsauftrag (ÖDLA)
Fall 4	Kommune & priv. Unternehmen	PPP	Verpachtung
Fall 5	Kommune & Öffentlichkeit	Öffentlichkeit	Verpachtung öffentl. Dienstleistungsauftrag (ÖDLA)

Abb. 69: Generelle Betreibermodelle an Mobilstationen



Vorhandene Mobilitätsdienstleister

Der einfachste Fall zur Umsetzung von Elementen einer Mobilstation ist das Zurückgreifen auf Mobilitätsdienstleister, die bereits vor Ort aktiv sind. In den meisten Fällen decken bereits abgeschlossene öffentlich-rechtliche Verträge Standorte von Mobilstationen mit ab bzw. können entsprechend dahingehend ergänzt werden. Dies kann möglicherweise ein Unternehmen für ein stationsgebundenes Fahrradverleihsystem sein, welches die Mobilstation in die bereits vorhandene Netzstruktur aufnimmt.

Dieses Verfahren kann jedoch nicht angewandt werden, wenn mehrere Unternehmen mit gleichen Dienstleistungsangeboten Interesse an einem Standort haben.

Dienstleistungskonzession

Eine andere Vergabemöglichkeit besteht in der Auswahl eines eigenwirtschaftlichen Mobilitätsdienstleisters durch eine Dienstleistungskonzession. Die Vergabe einer solchen ist vor allem dann geeignet, wenn die Kommune anstrebt, die baulichen Anlagen in Eigen-

Kommunen:

- Sofortige Verfügbarkeit öffentlicher Flächen
- Einfachere Akquise von Fördergeldern
- Gute Möglichkeiten der planerischen Steuerung räumlicher Integration
- Erleichterte Schaffung bauplanungsrechtlicher Genehmigungen (z. B. Bebauungsplan)

Öffentliche Unternehmen:

- Hoher Praxisbezug und interdisziplinäres „Know-how“ im Unternehmen
- Treten zunehmend als Mobilitätsdienstleister auf
- Leichtere tarifliche Einbindung und leichtere Integration von Ausstattungselementen in bestehende Systeme (z. B. Fahrradboxen)
- Direkteren Vermarktungszugang zu Nutzer*innen
- Leichtere Vergabemöglichkeiten an Drittunternehmen

Public Private Partnership Modelle (PPP Modell):

- Eine vertraglich geregelte Zusammenarbeit zwischen der öffentlichen Hand und einem Unternehmen der Privatwirtschaft in einer Zweckgesellschaft.
- Diese Konstellation ermöglicht den Kommunen Leistungen ganz oder teilweise an die Privatwirtschaft abzugeben.
- Hier gibt es eine Vielzahl von möglichen Varianten u. a. auch die Zusammenarbeit und Kooperation mit Initiativen und Vereinen.

Öffentlichkeit:

- Einbindung der Bevölkerung von Projektbeginn an
- Stärkung der Partizipation und somit der Akzeptanz von neuen Mobilitätsangeboten
- Einbindung in Gestaltung und Pflege vor Ort
- Reduktion von Betriebskosten durch ehrenamtliche Übernahme des Betriebs durch eine Nachbarschaftsinitiative oder einen Ortsverein
- Stärkung der sozialen Kontrolle

Abb. 70: Eigenschaften verschiedener Akteur*innen bei der Beteiligung am Betrieb von Mobilstationen

regie zu führen und ein oder mehrere Unternehmen zu beauftragen, die in der 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 die jeweiligen Verkehrsmittel gibt und eine unkomplizierte Nutzung der Angebote ermöglicht wird (z. B. einmalige Registrierungen für bestimmte Angebote an allen Mobilstationen). 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 bei den Konzessionären liegt. Dafür wird diesen typischerweise das Recht eingeräumt, Gebühren oder Preise für die Inanspruchnahme der Dienstleistung zu verlangen. Konzessionen im Bereich Mobilität werden bspw. für Taxiunternehmen oder aber an Unternehmen für die Errichtung einer Ladesäuleninfrastruktur im öffentlichen Raum vergeben.

Verpachtung

Ein weiteres Vergabeverfahren besteht in der Auswahl eines eigenwirtschaftlichen Mobilitätsdienstleisters durch Verpachtung. Wird eine Mobilstation auf einer privaten Fläche eingerichtet, besteht die Möglichkeit der Verpachtung der Gesamtfläche oder einzelner Teile. Hierzu wird ein Pachtvertrag des Privatrechts (§581 – 584b Bürgerliches Gesetzbuch BGB) geschlossen. Gleiches gilt für entzogene Verkehrsflächen, die sich im Eigentum der Kommune befinden. Wird eine Fläche durch die Kommune an private Betreiber verpachtet, verfügen diese über die Besitzrechte an der Fläche. Somit dürfen Unternehmen exklusiv über die Zugänglichkeit der Fläche entscheiden. Wird der Betrieb der Mobilstation allein über die Verpachtung der Flächen an private Betreiber*innen ermöglicht, existiert kein/e unmittelbare/r Auftraggeber*in für das Angebot. Somit sind Unternehmen durch die Gewerbefreiheit nicht an

Vorgaben zur Ausgestaltung ihres Angebots und des Tarifs gebunden. Die Kommune bzw. sonstige Auftraggeber*innen haben somit an dieser Stelle keinerlei Steuerungsmöglichkeiten und sind auf die Ausgestaltung des Angebots durch die privaten Unternehmen angewiesen. Für weitere Regelungen sind zusätzliche Verträge mit den Pächtern der Fläche erforderlich. Ein typisches Anwendungsbeispiel ist die Verpachtung von Stellplätzen an Carsharing-Unternehmen oder für Außenflächen der Gastronomie.

Öffentlicher Dienstleistungsauftrag

Findet sich kein Betreiberunternehmen, das ein Verkehrsangebot unter eigenem wirtschaftlichem Risiko anbieten kann, besteht die Möglichkeit einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDLA) zu vergeben. Hierbei wird von einer öffentlichen Stelle ein Auftrag an ein Unternehmen für die Erbringung einer Dienstleistung vergeben, für die der öffentliche Auftraggeber ein Entgelt entrichtet. Ein typischer Anwendungsfall für eine Vergabe durch einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag ist neben der Vergabe von ÖPNV-Leistungen auch die Vergabe des Betriebs von Fahrradboxen. Die Ausschreibung erfolgt je nach Größe und Art des Auftrages deutschland- oder europaweit.

Praxistipp Bau

- Frühzeitig die Förderhöchstgrenzen ermitteln
- Kosten nicht zu knapp kalkulieren und einen finanziellen Puffer einbauen
- Stromanschlüsse mit einrechnen oder Solarpanels bei Überdachungen einplanen
- Tiefbauleistungen (z. B. Pflaster-Bordsteinerstellung) mit beachten
- Träger von Ver- und Entsorgungsleitungen im Planungsprozess beteiligen





„Inhouse-Vergabe“

Eine Alternative zur Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags ist die „Inhouse-Vergabe“. Hierunter fällt die Möglichkeit einer Kommune, das Angebot selbst zu schaffen. Das bedeutet, dass neben der Erbringung der Leistungen durch eine eigene Verwaltungsstelle auch die Beauftragung eines Unternehmens gehört, über welches die Kommune selbst Kontrolle ausübt, z. B. eine eigene Dienststelle. Dieses Unternehmen muss im Wesentlichen für die Gebietskörperschaften tätig sein, deren Anteilseigner zum betreffenden Unternehmen gehören (Wesentlichkeitskriterium). Hierzu zählen zumeist kommunale Verkehrsunternehmen oder Stadtwerke, solange an diesen keine privaten Kapitalgeber*innen beteiligt sind.

6.3 Planungs-, Investitions- und Betriebskosten

Bei der Finanzierung von Mobilstationen muss zwischen Investitionskosten (für den Aufbau, einmalige Kosten) und laufenden Kosten (für den dauerhaften Betrieb)

unterschieden werden. Eine pauschale Angabe über Kosten ist in diesem Handbuch nicht möglich, da bspw. Quantität und Qualität von Ausstattungen, das Betriebsmodell oder die räumliche Lage und Frequenz einer Mobilstation entscheidende Faktoren sind.

Die Baukosten unterliegen regionalen, lokalen und ggf. saisonalen Schwankungen. Auch sollten die Planungszeiträume berücksichtigt werden, da es zu Preissteigerungen kommen kann.

Laufende Kosten sind u. a.:

- Personalkosten für Reinigung und Wartung
- Kosten für Softwarelizenzen und Abwicklung von Buchungsvorgängen (z. B. für Fahrradboxen)
- Zuschüsse zu einem Fahrradverleihsystem

Die Kostenstruktur muss schon frühzeitig im Planungsprozess festgelegt werden, insbesondere vor dem Hintergrund einer möglichen Förderung durch Bundes- oder Landesmittel (vgl. Kap. 7). Dabei sollte eine Kostenschätzung für Planungs-, Bau- und Betriebskosten vorgenommen und diese während des Planungsprozesses kontinuierlich fortgeschrieben werden. Es empfiehlt sich, von Beginn an auf Tiefbau-

Planungskosten

- Koordination
- Voranalyse
- Machbarkeitsstudie (u. a. Bedarf, Flächenverfügbarkeit)
- Konzept
- Bauplanung (Leistungsphasen)
- Bauleitung
- Öffentlichkeitsarbeit

Investitionskosten

- Grunderwerbs- und Erschließungskosten
- Baukosten/ Infrastrukturkosten
- Tiefbau
- Kanal-/Leitungsbau
- Errichtung Ausstattungselemente
- Wegweisung und Beschilderung
- Beleuchtung und Sicherheitstechnik

Betriebskosten

- Unterhaltung und Reparaturkosten
- Reinigungskosten
- ggf. Personalkosten
- Kosten für Serviceleistungen und Updates (z. B. Apps, digitale Angebote)
- Marketing

Abb. 71: Anfallende Kosten für den Aufbau und Betrieb von Mobilstationen

ämter, Bauämter, externe Planungskompetenzen oder Verkehrsunternehmen zurückzugreifen. Diese können aufgrund von bereits stattgefundenen Ausschreibungsergebnissen ihre Erfahrungen einfließen lassen.

Eine (Teil-) Finanzierung von Unterhalt und Betrieb der Mobilstationen ist unter Umständen durch Konzessionsabgaben, Einnahmen aus Verpachtung, Nutzungs-

entgelte oder auch Einnahmen aus Werbeflächen (z. B. an ÖPNV-Haltestellen) möglich.

Es muss davon ausgegangen werden, dass viele Dienstleistungen dauerhaft bezuschusst werden müssen.

Checkliste: Betrieb und Vergabe



- Wem gehören die in Frage kommenden Flächen? Wer hat Zugriff auf die Grundstücke? Wie sind die baulichen Voraussetzungen? Ist ein Gestattungsvertrag nötig?
- Welche Betreibermodelle kommen für die einzelnen Ausstattungsmerkmale in Frage?
- Welche Fachabteilungen müssen an der Planung beteiligt sein?
- Welche Vergabemodelle kommen in Frage und welche potenziellen Betreiber gibt es?
- Wie können die Bürger*innen beteiligt werden?
- Wie hoch sind die Baukosten? Wie hoch sind die Kosten für die einzelnen Ausstattungselemente?
- Welche Schritte sind zur Ausschreibung und Vergabe des Betriebs erforderlich?
- Welche Kosten können über Fördermittel finanziert werden?

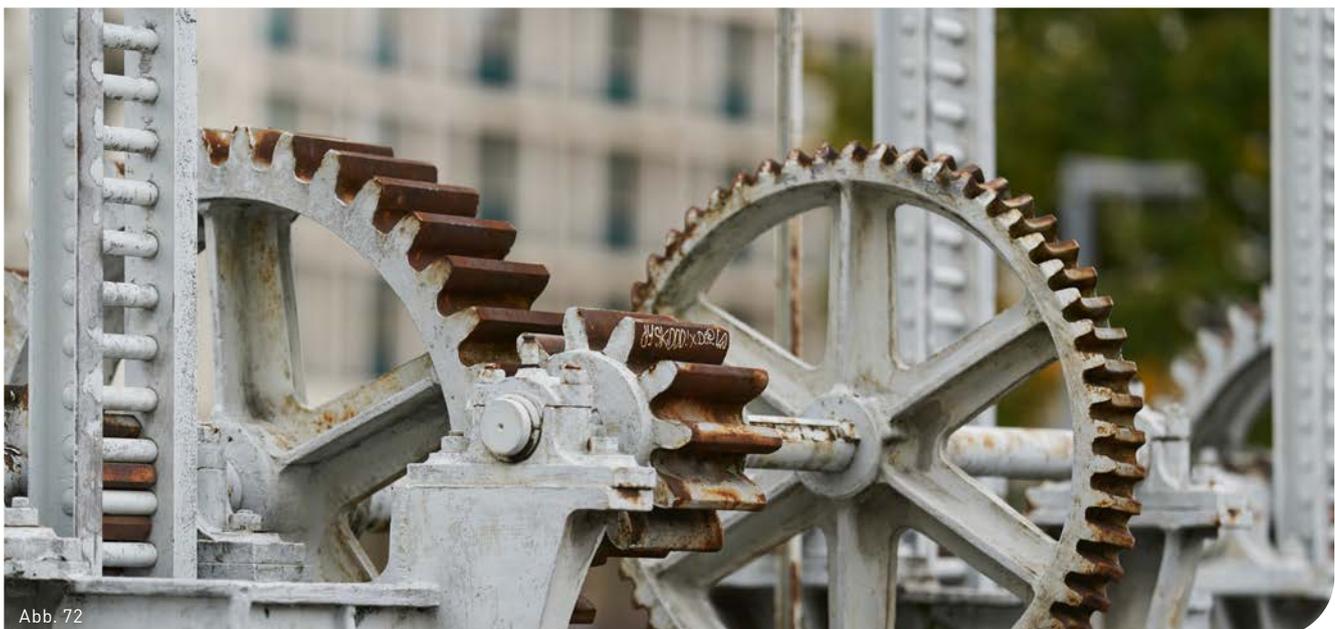


Abb. 72



Exkurs: Betrieb von verschließbaren Fahrradabstellanlagen

Verschließbare Radabstellanlagen z. B. in Form von Fahrradboxen bieten die Möglichkeit, Fahrräder unabhängig von der Witterung sicher abzustellen. Die Anlagen sollten online-fähig aufgestellt werden, d. h. die Boxen können digital gebucht und geöffnet werden. Folgende Aspekte gilt es zu berücksichtigen:

Betrieb

Für den Betrieb einer Fahrradbox können verschiedene Akteure relevant sein, z. B. Investor*innen, Flächeneigentümer*innen und Betreiber*innen. Verschiedene Konstellationen sind denkbar:

- Der/Die Flächeneigentümer*in investiert in eine Radabstellanlage und betreibt die Radboxen selbst (z. B. Kommune, DB AG) (selten).
- Der/Die Flächeneigentümer*in (z. B. Kommune) errichtet die Fahrradboxen und vergibt den Betrieb (v. a. bei größeren Anlagen).
- Der/Die Flächeneigentümer*in verpachtet die Fläche an eine Betriebsgesellschaft, diese kümmert sich um die Errichtung und den Betrieb.
- Der/Die Flächeneigentümer*in verpachtet die Fläche an einen Träger, der die Radboxen errichtet, der Träger vergibt daraufhin an einen (privaten/sozialen) Betreiber.
- Der/Die Flächeneigentümer*in überträgt die Aufgabe der Beschaffung und des Betriebs an ein Verkehrsunternehmen, das diese Leistung wiederum ausschreibt. Die Boxen bleiben im Eigentum der Kommunen (kommt häufig zur Anwendung; Vorteil regional einheitlicher Systeme).

Vergabe

Die Vergabe an einen Betreiber kann über die in Kapitel 6 vorgestellten Möglichkeiten erfolgen:

Verpachtung

Dienstleistungskonzession

Dienstleistungsauftrag

In-House-Vergabe

Die Vergabe umfasst das Aufstellen und Installieren von Fahrradboxen, die Wartung und Unterhaltung sowie in einigen Fällen die Abwicklung der Buchungs- und Zahlungsvorgänge (dort, wo kein einheitliches Hintergrundsystem vorhanden ist).

Buchung und Information

Die Buchung einer Radbox erfolgt idealerweise per App über das Smartphone (z. B. über die App eines Verkehrsunternehmens), über eine ÖPNV-Zugangskarte (Abo-Karte) oder über eine Webseite im Internet. Die benötigten Zugangsdaten erhält man anschließend per E-Mail oder SMS. Der Zugang kann entweder mechanisch per Schloss oder elektronisch erfolgen, z. B. mit einer Abo-Chipkarte oder Eingabe eines PIN-Codes. Zum Abbau von Nutzungsbarrieren wäre es hilfreich, wenn die Buchung der Radbox in eine gemeinsame App integriert würde bspw. in die mobil.nrw-App. Damit könnten auch überregionale (z. B. kreisweite) Buchungsvorgänge vereinheitlicht werden

In Abstimmung mit der Zentralen Koordinierungsstelle für ÖV-Daten in Nordrhein-Westfalen (ZKS@vrr.de) sollten statische und bestenfalls auch dynamische Informationen zu den Fahrradabstellanlagen in die Landesauskunftssysteme aufgenommen werden.



Abb. 73

Wartung/Instandhaltung

Damit die Radboxen von den Nutzer*innen einwandfrei genutzt werden können, ist die regelmäßige Wartung und Instandhaltung der technischen Anlagen notwendig (z. B. Zugangstüren, Schließsystem). Wenn keine andere Vereinbarung besteht, sind die Träger*innen bzw. Vermieter*innen der Radboxen für die Instandhaltung zuständig. Oftmals schließen Kommunen oder Unternehmen mit in der Nähe der Mobilstation (idealerweise integriert) befindlichen Versorgungseinrichtungen (z. B. Kioske, Fahrradhandel) Wartungsverträge ab. Im Zusammenhang mit Wartungskosten sind mögliche Vandalismusschäden einzuberechnen. Eine andere Möglichkeit besteht darin, die Wartung und Instandhaltung an Verkehrsunternehmen abzugeben.

Kosten/Einnahmen

Kosten für Boxen fallen in Form von Beschaffung und Betriebskosten an. Hierzu zählen die Kosten, die für Reinigung und Wartung der Anlagen, die Bereitstellung von Strom, Kundenregistrierung und Abrechnung anfallen. Letztere können aber durch zunehmende Digitalisierung auf ein Minimum reduziert werden. Geldzuflüsse erfolgen durch Nutzungsgebühren, welche die Kommunen in der Höhe selbst festlegen können. Ein kostendeckender Betrieb sollte nicht erwartet werden.

Abb. 74

Ein Betreiberunternehmen muss entsprechend alle Vorgänge ermöglichen und abwickeln, die zum Betrieb der Boxen notwendig sind. Dazu zählen Zahlungsvorgänge, Buchungsvorgänge, jährliche Abrechnungen mit den Kommunen oder den Auftraggeber*innen etc. Zusätzlich muss sichergestellt sein, dass die Vorgänge in die Systeme der Verkehrsunternehmen und Verbünde integrierbar sind. Die drei Zweckverbände NVR, NWL und VRR haben das Ziel, verbundweite, einheitliche Hintergrundsysteme zu entwickeln (bzw. bereits teilweise entwickelt, siehe VRR). Dadurch kann sichergestellt werden, dass Fahrradboxen unterschiedlicher Hersteller in einem einheitlichen System arbeiten. Die Einbindbarkeit in das Hintergrundsystem sind oder werden Fördervoraussetzung.





7. Fördermöglichkeiten

Grundvoraussetzung für eine erfolgreiche Förderung ist ein stimmiges, bedarfsorientiertes und funktionales Gesamtkonzept. Für die Bestandteile einer Mobilstation stehen verschiedene Fördermöglichkeiten des Bundes und des Landes NRW zur Verfügung, über die sich Kommunen mit Hilfe des Förderfinders Mobilität des Landes NRW informieren können. Die Wahl eines Förderprogramms hängt davon ab, inwiefern die jeweiligen Fördervoraussetzungen von den antragstellenden Institutionen erfüllt werden. Möglicherweise müssen für komplexere Mobilstationen mehrere Förderprogramme herangezogen werden.



7.1 Förderrichtlinien

Für Förderungen von Kommunen sind in erster Linie die Bezirksregierungen sowie die Zweckverbände direkte Ansprechpartner*innen. Die Fördergeldgeber sowie das Zukunftsnetz Mobilität NRW stehen hierbei von Beginn an beratend zur Seite.

Nachfolgend sind die wichtigsten Förderprogramme und -richtlinien zusammenfassend aufgeführt.

Die Fördermöglichkeiten bieten der Bund, das Land NRW (über die Bezirksregierungen und die Zweckverbände) sowie die Zweckverbände in eigener Zuständigkeit. Da sich die konkreten Bestimmungen der einzelnen Förderprogramme immer wieder verändern, wird auf diese hier nicht eingegangen. Der Förderfinder Mobilität NRW bietet dazu aktuelle und weiterführende Informationen (siehe Kap. 7.2).

Förderzugänge Mobilstation

Förderrichtlinien	Fördergeber	Förderschwerpunkt
Investitionsförderung der Zweckverbände	Zweckverbände in NRW (NVR, VRR, NWL)	Mobilstationen, ÖPNV, Radverkehr, SPNV
Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement (FöRi-MM)/Förderrichtlinien Nahmobilität (FöRi-Nah)	Ministerium für Verkehr NRW	Informationstechnologie & Digitalisierung, Mobilitätskonzepte & Studien, Mobilitätsmanagement, Mobilstationen, Sharingsysteme, Wirtschaftsverkehr & Citylogistik
Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld („Kommunalrichtlinie“)	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit	Fußverkehr, Informationstechnologie & Digitalisierung, Mobilitätskonzepte & Studien, Mobilstationen, Radverkehr
Förderaufruf für modellhafte regionale investive Projekte zum Klimaschutz durch Stärkung des Radverkehrs (Klimaschutz durch Radverkehr)	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit	Mobilstationen, Radverkehr

Abb. 76: Förderzugänge Mobilstationen



Exkurs: Investitionsförderung der Zweckverbände

Die drei Zweckverbände in NRW (NVR, NWL, VRR) fördern Investitionsmaßnahmen der Kommunen und Verkehrsunternehmen (im Folgenden anmeldende Stellen) zum Neu- und Ausbau von Mobilstationen an Bahnhöfen und Haltestellen des ÖPNV. Die Förderung durch die Zweckverbände erfolgt auf der Grundlage ihrer Förder- bzw. Weiterleitungsrichtlinien, nach dem ÖPNVG NRW und den zugehörigen Verwaltungsvorschriften. Das (jährliche) Verfahren für die Gewährung der Fördermittel für Mobilstationen ist i. d. R. **zweistufig**:

1. Anmeldung

Die Anmeldung zur Gewährung einer Zuwendung dient der Einplanung eines Investitionsvorhabens in ein (Jahres-)Förderprogramm des Zweckverbands oder des Landes. Einzureichen sind i. d. R. als Anlagen zum Anmeldeformular, eine Ermittlung der zuwendungsfähigen Kosten, eine Erläuterung des Vorhabens, Darstellungen u. a. zur Abstimmung mit anderen Vorhaben, zum Baurecht und zur Barrierefreiheit, eine vereinfachte Kostenberechnung und ein Lageplan mit Einzeichnung des Vorhabens. Soweit das Vorhaben grundsätzlich förderfähig ist, kann es zur Aufnahme in ein Förderprogramm vorgeschlagen werden. Die Programmaufnahme wird der anmeldenden Stelle durch die sog. Einplanungsmittelteilung bestätigt. **Wichtig: Anmeldefristen beachten.**

2. Finanzierungsantrag

Auf der Grundlage des eingeplanten Vorhabens stellt die anmeldende Stelle beim Zweckverband den Finanzierungsantrag. Als Anlagen zum Antragsformular und der Ermittlung der zuwendungsfähigen Kosten ist u. a. ein Erläuterungsbericht inkl. relevanter Stellungnahmen (Schwerbehindertenvertretung, Verkehrsunternehmen etc.), eine Entwurfs- bzw. Genehmigungsplanung und eine Kostenberechnung einzureichen. Nach positiver Prüfung stellt der Zweckverband einen Zuwendungsbescheid aus. Dieser enthält u. a. die Vorgaben zum Bewilligungs- und Durchführungszeitraum, zur Zweckbindungsdauer und zu den zu beachtenden Nebenbestimmungen. **Wichtig: Der Ausführung zuzurechnende Leistungs- und Lieferverträge dürfen erst nach Eingang des Bescheids an ausführende Unternehmen erteilt werden.**

Die einzureichenden Unterlagen sind den Anlagen zu den Anmelde- bzw. Antragsmustern zu entnehmen, können bei den Zweckverbänden erfragt werden bzw. sind auf deren Internetseiten abrufbar.

Hinweis



Zur Beschleunigung des Umsetzungsprozesses von Mobilstationen haben die Zweckverbände ggf. **Sonderregelungen**, z. B. zur Anmeldefrist oder zur Förderhöhe. Da Förderregelungen regelmäßig angepasst werden, ist eine Beratung vor Anmeldung oder Antragstellung durch den zuständigen Zweckverband ratsam. Darüber hinaus bietet der **Förderfinder Mobilität NRW** eine gute Grundlage für Informationen auch anderer Fördergeber (siehe Kap. 7.2).

7.2 Förderfinder

Eine umfassende Übersicht sowie eine zielgerichtete Recherche über die verschiedenen Fördermöglichkeiten bietet der „Förderfinder Mobilität NRW“ des Zukunftsnetz Mobilität NRW.

Die Online-Datenbank bündelt Fördermöglichkeiten sowohl für nordrhein-westfälische Kommunen als auch für öffentliche und private Akteure. Interessierte

müssen zunächst angeben, für welche Art von Zuwendungsempfängern sie eine Förderung beantragen möchten (z. B. „Kommune“, „Unternehmen“ oder „Verein“). Anschließend kann das Geltungsgebiet der Förderung festgelegt werden. Zuletzt wird der gewünschte Förderschwerpunkt und -gegenstand angegeben. Als Ergebnis erstellt der Förderfinder eine Liste mit passenden Förderprogrammen sowie den Ansprechpartner*innen.

Gewusst wie: Förderfinder Mobilität NRW

1. Zuwendungsempfänger:

z. B. Kommune, Zweckverband, Privatperson, Unternehmen, Verein, usw.

2. Geltungsgebiet:

z. B. Name der Stadt oder Gemeinde

3. Förderschwerpunkt und -gegenstand:

Auswahl des Schwerpunktes „Mobilstationen“ sowie den gewünschten einzelnen Ausstattungselementen (Mehrfachauswahl möglich)

4. Ergebnisse:

Auflistung aller in Frage kommenden Förderprogramme, inkl. Angaben zum Fördergeber, dem Förderschwerpunkt sowie der Geltungsdauer. Weiterführende Informationen sind in der Datenbank hinterlegt.



förderfinder
MOBILITÄT.NRW

Alle Förderungen anzeigen

Neue Suche

1. Zuwendungsempfänger auswählen

Bitte wählen Sie aus, für welche Art von Zuwendungsempfänger Sie eine Förderung beantragen wollen (optional)

- Anstalten, sonstige Körperschaften & Stiftungen des öffentlichen Rechts
- Forschungseinrichtungen & Hochschulen
- Kommunen & Zweckverbände
- Privatpersonen
- Unternehmen
- Vereine

Weiter

2. Geltungsgebiet auswählen

3. Förderschwerpunkt und -gegenstand auswählen

4. Ergebnisse einsehen

Schon gewusst?

Mit der der Bike + Ride-Offensive der DB Station & Service AG und des Bundesumweltministeriums werden Kommunen unterstützt, neue Fahrradabstellplätze an Bahnhöfen zu errichten.



Weitergehende Informationen unter:

<https://www.deutschebahn.com/bikeandride>

Abb. 77: Förderfinder des Zukunftsnetz Mobilität NRW



8. Abbildungsverzeichnis

Die Abbildungen der Titelseite stammen aus folgenden Quellen:

Oben links: Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH,
oben Mitte: Zukunftsnetz Mobilität NRW,
oben rechts und Mitte: Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH, Mitte rechts: Zukunftsnetz Mobilität NRW,
unten links und Mitte: Planersocietät,
unten rechts: Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH

Die Portraits der Seite 3 stammen aus folgenden Quellen:
Portrait J. Künzel: Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe, Portrait R. R. F. Lünser: Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, Portrait Dr. N. Reinkober: Verkehrsverbund Rhein-Sieg

Abb. 1: Modern City View (Solveig – stock.adobe.com).....	6
Abb. 2: Komponenten der Verkehrswende (freischwimmer Werbeagentur GmbH)	9
Abb. 3: Planungsprozess (Rawpixel.com – stock.adobe.com)	10
Abb. 4: Planungsprozess in Kommunen..... (freischwimmer Werbeagentur GmbH)	15
Abb. 5: Kommunales Mobilitätsmanagement (freischwimmer Werbeagentur GmbH)	17
Abb. 6: Handbuch Kommunales Mobilitäts- management (Zukunftsnetz Mobilität NRW).....	18
Abb. 7: Exkurs: Beratungsprozess zum Aufbau von Mobilstationen..... (freischwimmer Werbeagentur GmbH)	20
Abb. 8: Ziele der Kommunikation beim Aufbau von Mobilstationen (freischwimmer Werbeagentur GmbH)	22
Abb. 9: Mobilstation Köln Mühlheim (Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH)	24
Abb. 10: Kategorien von Mobilstationen und Beispiel der Verortung im Raum (büro stadtVerkehr).	25
Abb. 11: Mobilstation Wuppertal (büro stadtVerkehr)	27
Abb. 12: Ausstattungselemente auf einen Blick..... (freischwimmer Werbeagentur GmbH)	31
Abb. 13: Haltestelle (Planersocietät)	32
Abb. 14: SPNV-Haltepunkt..... (büro stadtVerkehr)	33
Abb. 15: Stadtbahnstation..... (büro stadtVerkehr)	33
Abb. 16: Haltestelle (büro stadtVerkehr)	33
Abb. 17: Fahrgastinformationssystem..... (Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH)	34
Abb. 18: Mobilstation Werther (Planersocietät)	35
Abb. 19: Skizze Beschilderung (Zukunftsnetz Mobilität NRW).....	35
Abb. 20: Fahrradabstellanlage..... (büro stadtVerkehr)	36
Abb. 21: Skizze Fahrradabstellanlage (büro stadtVerkehr)	36
Abb. 22: Fahrradbox..... (büro stadtVerkehr)	37
Abb. 23: Skizze Fahrradbox (büro stadtVerkehr)	37
Abb. 24: Stele Mobilstation (Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH)	38
Abb. 25: Sitzgelegenheiten (büro stadtVerkehr)	38
Abb. 26: Stele Mobilstation Umgebungsplan..... (wikimedia).....	39
Abb. 27: Witterungsschutz..... (Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH)	39
Abb. 28: Bikesharing (büro stadtVerkehr)	40
Abb. 29: Skizze Bikesharing (büro stadtVerkehr)	40
Abb. 30: Carsharing-Station (büro stadtVerkehr)	41
Abb. 31: Skizze Carsharing-Station (büro stadtVerkehr)	41
Abb. 32: Elektro-Motorroller-Station (büro stadtVerkehr)	42
Abb. 33: Ladesäule für Elektro-Pkw..... (büro stadtVerkehr)	43
Abb. 34: Elektro-Tretroller-Station (Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH)	44
Abb. 35: Gepäckschließfächer (Planersocietät)	45
Abb. 36: Skizze Gepäckschließfächer (büro stadtVerkehr)	45

Abb. 37: Lastenrad-Station.....	Abb. 60: Elektromobilität.....
(büro stadtVerkehr) 46	(faber14 – stock.adobe.com) 64
Abb. 38: Notruf-/Informationssprechstelle.....	Abb. 61: Carsharing Schild.....
(büro stadtVerkehr) 46	(dvoevnore – stock.adobe.com)..... 67
Abb. 39: Öffentliches WC.....	Abb. 62: Exkurs: Erfolgreiche Initiierung von
(büro stadtVerkehr) 47	Carsharing an Mobilstationen.....
Abb. 40: Paketstation/Smartlocker.....	(freischwimmer Werbeagentur GmbH) 69
(büro stadtVerkehr) 47	Abb. 63: Mobilstation Werther.....
Abb. 41: Gepäckschließfächer.....	(Planersocietät) 70
(büro stadtVerkehr) 48	Abb. 64: Gestaltungsleitfaden für Mobilstationen
Abb. 42: Photovoltaikanlage.....	in NRW.....
(büro stadtVerkehr) 48	(Zukunftsnetz Mobilität NRW)..... 73
Abb. 43: P+R-Anlage.....	Abb. 65: Digitale Informationen.....
(büro stadtVerkehr) 49	(Planersocietät) 74
Abb. 44: Skizze P+R-Anlage.....	Abb. 66: Digitale Informationen in der App.....
(büro stadtVerkehr) 49	(büro stadtVerkehr) 75
Abb. 45: Radstation.....	Abb. 67: Wegweiser im Landesdesign.....
(www.die-radstation.de) 50	(Zukunftsnetz Mobilität NRW)..... 77
Abb. 46: Serviceautomat.....	Abb. 68: Designbeispiele Mobilstation Stelen.....
(Planersocietät) 51	(Zukunftsnetz Mobilität NRW)..... 79
Abb. 47: Servicepunkt.....	Abb. 69: Generelle Betreibermodelle
(büro stadtVerkehr) 51	an Mobilstationen.....
Abb. 48: Taxi-Station.....	(freischwimmer Werbeagentur GmbH) 81
(büro stadtVerkehr) 52	Abb. 70: Eigenschaften verschiedener Akteure
Abb. 49: WLAN-Hotspot.....	bei der Beteiligung am Betrieb von
(büro stadtVerkehr) 53	Mobilstationen.....
Abb. 50: Wartebereich.....	(freischwimmer Werbeagentur GmbH) 82
(Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH) 54	Abb. 71: Anfallende Kosten für den Aufbau
Abb. 51: Lademöglichkeit für Mobilgeräte.....	und Betrieb von Mobilstationen.....
(sementsova321 – stock.adobe.com)..... 54	(freischwimmer Werbeagentur GmbH) 84
Abb. 52: Rad-Luftstation.....	Abb. 72: Zahnräder.....
(Hanasaki – stock.adobe.com) 54	(Xavier von Erlach)..... 85
Abb. 53: Bürgerbus.....	Abb. 73: Verschließbare Fahrradabstellanlage.....
(Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH) 55	(Zukunftsnetz Mobilität NRW)..... 87
Abb. 54: Kurzzeitparker/K+R.....	Abb. 74: Exkurs: Betrieb von verschließbaren
(horst jürgen schunk – stock.adobe.com) 55	Fahrradabstellanlagen.....
Abb. 55: Autonome Shuttle-Bus.....	(freischwimmer Werbeagentur GmbH) 87
(Planersocietät) 55	Abb. 75: Fördermittel.....
Abb. 56: Haltestelle.....	(momius – stock.adobe.com) 88
(Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH) 56	Abb. 76: Förderzugänge Mobilstation.....
Abb. 57: Entfernungsbereiche und Angebotsbedarf.....	(freischwimmer Werbeagentur GmbH) 89
(freischwimmer Werbeagentur GmbH) 57	Abb. 77: Förderfinder Mobilität NRW.....
Abb. 58: Ausstattungsbedarf.....	(https://foerderfinder.nrw.de)..... 91
(freischwimmer Werbeagentur GmbH) 61	
Abb. 59: Carsharing.....	
(faber14 – stock.adobe.com) 63	



9. Literaturverzeichnis

- **BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (2014):** Neue Mobilitätsformen, Mobilstationen und Stadtgestalt. Eine ExWoSt-Studie. Verfügbar unter: https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/sonderveroeffentlichungen/2015/Mobilitaetsformen-DL.pdf;jsessionid=BB3BA7ADC98753D335B6C46AB6D7D400.live11292?__blob=publicationFile&v=4
- **European Cycle ECLF (2013):** Potential to shift goods transport from car to bicycles in European cities
- **FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2002):** Empfehlungen für Radverkehrsanlagen. Köln: FGSV-Verlag.
- **FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2011):** Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen. Köln: FGSV-Verlag.
- **FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2018):** Empfehlungen zur Anwendung von Mobilitätsmanagement. Köln: FGSV-Verlag.
- **Gertz, Carsten; Gertz, Elke (2012):** Vom Verkehrs- zum Mobilitätsverbund. Die Vernetzung von inter- und multi-modalen Mobilitätsdienstleistungen als Chance für den ÖV. Hamburg.
- **KIT – Karlsruher Institut für Technologie (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 – Karlsruher Institut für Technologie (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.
- **Loose, Willi u. Gunnar Nehrke (2019):** CarSharing-Stellplätze in den öffentlichen Straßenraum bringen. Leitfaden zur Umsetzung der im CarSharinggesetz (CsgG) vorgesehenen CarSharing-Förderungen. Berlin.
- **Möller, Thomas (2020):** Fahrradparken an ÖV-Haltepunkten. Leitfaden: Betreiberkonzepte für Fahrradstationen, Sammelschließanlagen und Fahrradboxen. Gefördert durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) aus Mitteln zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 2020.
- **Netzwerk Verkehrssicheres NRW (2014):** Handbuch Carsharing Nordrhein-Westfalen. Köln: Verkehrsverbund Rhein-Sieg.
- **Spiekermann GmbH Consulting Engineers (2018):** Verbandsweites Konzept für die Errichtung von Mobilstationen. Endbericht. Auftraggeber: Nahverkehr Rheinland. Verfügbar unter: https://www.nvr.de/fileadmin/Dateien_NVR/Downloadcenter/Mobilitaetsentwicklung/Mobilstationen_NVR_Abschlussbericht.pdf

- **Spiekermann GmbH Consulting Engineers (2020):** Verbandsweites Konzept für die Errichtung von Mobilstationen. Endbericht. Auftraggeber: Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR. Verfügbar unter: https://www.vrr.de/fileadmin/user_upload/pdf/magazin/2020_Artikel/1_Bericht_Mobilstationen.pdf
- **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. Dresden.
- **Zukunftsnetz Mobilität NRW (2017):** Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen. 2. aktualisierte und überarbeitete Auflage. Verfügbar unter: <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/mobilithek/downloads>
- **Zukunftsnetz Mobilität NRW (2021):** Mobilität Vernetzen. Mobilstationen in NRW. Gestaltungsleitfaden 3.0, Stand: November 2021. Verfügbar unter: <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/mobilithek/downloads>
- **Zukunftsnetz Mobilität NRW (2020):** Kommunales Mobilitätsmanagement als Change-Management-Prozess. Handbuch des Zukunftsnetz Mobilität NRW. Verfügbar unter: <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/mobilithek/downloads>



10. Abkürzungsverzeichnis

Abb.	Abbildung	m ²	Quadratmeter
AG	Aktiengesellschaft	MaaS	Mobility as a Service
B+R	Bike and Ride	MIV	Motorisierter Individualverkehr
BauNVO	Baunutzungsverordnung	MVG	Mainzer Verkehrsgesellschaft
BauO NRW	Bauordnung für das Land NRW	NRW	Nordrhein-Westfalen
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch	NVR	Nahverkehr Rheinland
bspw.	beispielsweise	NWL	Nahverkehr Westfalen-Lippe
CsgG	Carsharinggesetz	ÖDLA	Öffentlicher Dienstleistungsauftrag
CO ₂	Kohlenstoffdioxid	ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
DB	Deutsche Bahn	P+R	Park and Ride
DELFI	Durchgängige Elektronische Fahrgast Informationen	PBefG	Personenbeförderungsgesetz
DFI	Dynamisches Fahrgastinformationssystem	Pkw	Personenkraftwagen
d. h.	das heißt	SPNV	Schienenpersonennahverkehr
DIN	Deutsches Institut für Normung	StrWG NRW	Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen	StVG	Straßenverkehrsgesetz
EmoG	Elektromobilitätsgesetz	StVO	Straßenverkehrsordnung
EU	Europäische Union	StWG	Straßen- und Wegegesetz
EuGH	Europäischer Gerichtshof	u. a.	unter anderem
ggf.	gegebenenfalls	v. a.	vor allem
GWB	Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen	vgl.	vergleiche
i. d. R.	in der Regel	VOB	Vergabe- und Vertragsordnung für Bauleistungen
Kfz	Kraftfahrzeug	VRR	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr
KÖR	Kooperation Östliches Ruhrgebiet	VRS	Verkehrsverbund Rhein-Sieg
kW	Kilowattleistungen	z. B.	zum Beispiel
m	Meter		
mm	Millimeter		

11. Anhang

Teilnehmende des Expert*innenworkshops

- 1) Denzer, Alexander
büro stadVerkehr
- 2) Fritsch, Holger
Nahverkehr Rheinland GmbH
- 3) Gottheil, Lisa
Nahverkehr Rheinland GmbH
- 4) Lenz, Marius
büro stadVerkehr
- 5) Naefe, Katja
Verkehrsverbund Rhein-Sieg
- 6) Nehrke, Gunnar
Bundesverband CarSharing
- 7) Overs, Christoph
Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH
- 8) Pachan, Kai
BVS-Verkehrsplanung
- 9) Peters, Judith
Zweckverband Nahverkehr
Westfalen-Lippe (NWL)
- 10) Pfeifer, Jan
Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR
- 11) Reineke, Steffen
Zweckverband Nahverkehr
Westfalen-Lippe (NWL)
- 12) Unger-Azadi, Evelin
Ministerium für Verkehr des
Landes Nordrhein-Westfalen



12. Veröffentlichungen des Zukunftsnetz Mobilität NRW



Ansätze zur Festlegung der Gebühren
für Bewohnerparkausweise
(Februar 2022)



Leitfaden Stadtexperimente
(Mai 2021)



Handbuch Kommunale Mobilitätskonzepte
des Zukunftsnetz Mobilität NRW
(April 2021)



Handbuch Kommunales Mobilitätsmanagement
als Change-Management-Prozess
(Februar 2021)



Betriebliches Mobilitätsmanagement in Kommunen
Handbuch des Zukunftsnetz Mobilität NRW
(August 2020)



Kommunale Stellplatzsatzungen
Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW
(November 2019)



Fußverkehrs-Checks
Leitfaden zur Durchführung
(Januar 2018)



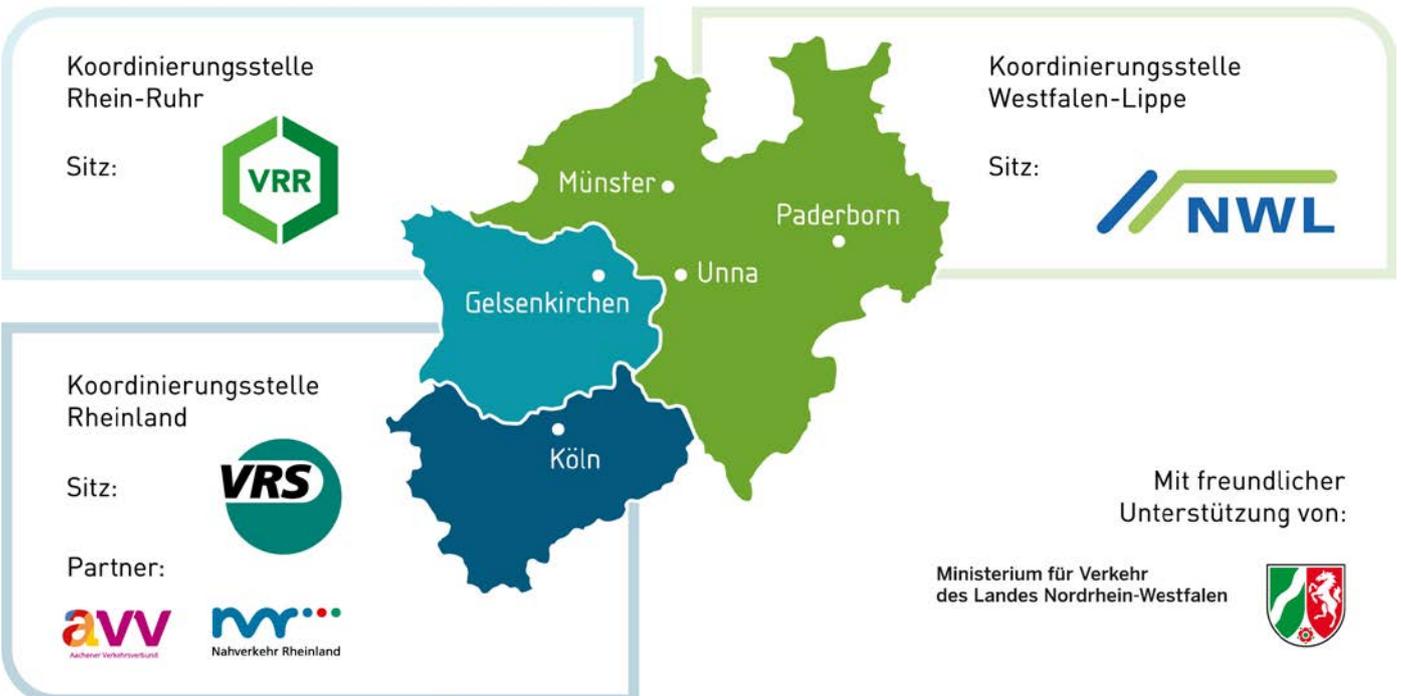
Leitfaden Verkehrszähler
(2017)



ZUKUNFTSNETZ MOBILITÄT NRW

Herausgeber:

Geschäftsstelle Zukunftsnetz Mobilität NRW



Sitz:

Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH
Glockengasse 37-39
50667 Köln
www.vrsinfo.de



Tel: 0221 / 20 80 8 - 736
Fax: 0221 / 20 80 8 - 8736

christoph.overs@vrsinfo.de