

MOBILITÄTSSTATIONEN FÜR WOLFSBURG

RAHMENKONZEPT

Herausgeber: Stadt Wolfsburg
Der Oberbürgermeister
Referat Strategische Planung,
Stadtentwicklung, Statistik
Porschestraße 49
38440 Wolfsburg

www.wolfsburg.de/stadtentwicklung

Autoren: Noreen E. Werner
André Nissen

Stand: April 2021

Titelbild: © Laura Bornemann 2018

Nachdruck: auch auszugsweise, nur mit Quellenangabe gestattet

INHALTSVERZEICHNIS

ABBILDUNGSVERZEICHNIS	5
TABELLENVERZEICHNIS	5
1 HINTERGRUND	6
2 BEGRIFFSVERSTÄNDNIS MOBILITÄTSSTATIONEN	6
3 NUTZEN	7
4 GRUNDAUFGABEN DER STATIONEN	7
5 STANDORTKONZEPT	8
6 FUNKTIONEN UND AUSSTATTUNG	11
6.1 Angebote des öffentlichen Personenverkehrs	11
6.2 Verleihangebote	11
6.3 Angebote für den motorisierten Individualverkehr	12
6.4 Angebote für das Fahrrad	13
6.5 Aufenthalt	14
6.6 Elektromobilität	14
6.7 Serviceangebote	15
6.8 Flächenbedarfe und Kostenindikation der Ausstattung	16
6.9 Umsetzung als Reallabor	16
6.10 Stationstypen	17
6.11 Gestaltungsmerkmale	17
6.11.1 Städtebauliche Integration	17
6.11.2 Design	18
6.11.3 Sicherheit	18
6.11.4 Beispiele	18
7 KOMMUNIKATION UND MARKETING	19
8 BETRIEB	20
9 FINANZIERUNG	20
10 HANDLUNGSOPTIONEN UND MAßNAHMEN	21
LITERATUR	22

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Räumliches Zusammenwirken von Mobilitätsstationen und Einzelstationen ...	8
Abbildung 2: Fahrrad-Reparatur-Station	13
Abbildung 3: Mobilpunkt Ulmenplatz Rostock	15
Abbildung 4: Planungsbeispiel Mobilitätsstation	18
Abbildung 5: Beispielstation Osnabrück (Grafik: Stocker Design)	19
Abbildung 6: Mobil.punkt Bremen	19
Abbildung 7: Mobilitätsstation Offenbach	19

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Kriterien für die Standortauswahl	9
Tabelle 2: Standortsuchräume geordnet nach dem Gesamtscore	10
Tabelle 3: Mögliche Kosten der Ausstattung	16
Tabelle 4: Empfehlung zur Grundausstattung und sonstiger Ausstattungselemente an Mobilitätsstationen	17

1 HINTERGRUND

Als Stammsitz von Volkswagen und nachgelagerter Branchen entfaltet Wolfsburg regional wie überregional eine hohe Sogwirkung als Arbeitsplatzstandort. Um die damit verbundene hohe Nachfrage nach Wohnraum zu befriedigen, plant die Stadt in einer Wohnbauoffensive die Schaffung von 10.000 weiteren Wohneinheiten bis 2025. Dennoch wird weiterhin ein hohes Pendler- und Binnenverkehrsaufkommen erwartet. Derzeit pendeln täglich über 78.000 Menschen in das Stadtgebiet. Die höchste Verkehrsleistung im Stadtgebiet wird jedoch von den Wolfsburger*innen selbst generiert. Die Pkw-Verfügbarkeit in der Stadt ist überdurchschnittlich hoch. Etwa 60 % der Wege werden mit dem Auto zurückgelegt. Der Umweltverbund erreicht einen Modal Split von 13 % im Radverkehr, 7 % im ÖPNV und 20 % bei den Fußwegen. Der Verkehrssektor macht etwa 1/3 der Gesamtemissionen im Stadtgebiet aus.

Die Stadt Wolfsburg hat mit unterschiedlichen Strategien, Konzepten und Projekten bereits darauf reagiert. Um die verkehrsbedingten Belastungen zu reduzieren, hat die Stadt 2009 ein CO₂-Minderungskonzept im Rat beschlossen. Im Jahre 2014 wurde im Klimaschutzteilkonzept „klimafreundliche Mobilität“ u.a. empfohlen, im Radverkehr Mobilitätsdienstleistungen zusammen mit Partnern flächendeckend einzuführen. Im Rahmen des Schaufensters Elektromobilität in Niedersachsen wurde in Wolfsburg zwischen 2014 und 2016 temporär ein Car- und Bikesharing getestet (eCUBE). Parallel dazu hat die Stadt Wolfsburg Elektromobilität und die Einführung neuer Mobilitätsangebote als wichtige Bausteine zur Reduzierung verkehrsbedingter Belastungen berücksichtigt. Im Jahr 2020 hat die Stadt letztlich eine Mobilitätsstrategie entwickelt, die als gesamtstädtische Zielrichtung für die Mobilitätsentwicklung der kommenden

Jahre dient. Dem Umweltverbund wird hierbei eine besondere Bedeutung hinsichtlich der Verteilung von Räumen und Ressourcen zugeschrieben.

In breit angelegten Beteiligungsprozessen des Zukunftsstadtprojektes „ViWoWolfsburg 2030+“ und in Workshops zur Mobilitätsstrategie wurde deutlich, dass v.a. die Umsetzung neuer und verbesserter Mobilitätsangebote sowie Infrastrukturen in der Stadt einen hohen Stellenwert besitzen.

Die Stadt möchte daher multimodale Mobilitätsangebote verknüpft an modularen Mobilitätsstationen vorantreiben. Das zusätzliche Angebot soll entsprechend dem integrierenden und vernetzenden Smart City-Gedanken als verbindendes Element zu anderen geplanten oder bestehenden innovativen Projekten und Ansätzen aus den Bereichen Energie, Wohnen, Mobilität und Digitalisierung in Wolfsburg dienen.

2 BEGRIFFSVERSTÄNDNIS MOBILITÄTSSTATIONEN

Im Rahmen des vorliegenden Konzeptes wird unter Mobilitätsstationen allgemein eine räumliche Bündelung von Mobilitätsdienstleistungen verstanden, die eine nachhaltige, multi- und intermodale Mobilität unterstützen. Zentrales Merkmal einer Mobilitätsstation ist die Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsmittel, im Regelfall der Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Durch die räumliche Nähe der Angebote zueinander werden multimodale Wege und intermodale Wegeketten unterstützt. Davon zu unterscheiden sind die einzelnen Stationen bzw. Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs, die weiterhin bestehen bleiben.

Mobilitätsstationen sind nicht nur als Beitrag zu einem umweltfreundlicheren Stadt- und Regionalverkehr zu verstehen,

sondern tragen zur Verbesserung der Erreichbarkeiten für alle Nutzer*innen, insbesondere für Personen ohne permanenten Zugang zu einem Pkw bei. Dabei steht nicht maßgeblich das Angebot eines öffentlichen Car- oder Bikesharings im Vordergrund, wenngleich stationsbasierte, öffentliche Sharingangebote eine Rolle spielen sollen. In Wolfsburg werden Mobilitätsstationen v.a. als Ergänzung zum ÖPNV gesehen. Ein Wiedererkennungswert der Stationen im Stadtgebiet soll durch die Verwendung einer Marke und eine einheitliche Vermarktung der Angebote erreicht werden.

3 NUTZEN

Multi- und intermodale, umweltfreundliche Mobilität kann dazu beitragen, Städte zu Smart Cities zu entwickeln. Mobilitätsstationen bilden dazu ein sichtbares Infrastrukturelement. Die Umsetzung von Mobilitätsstationen kann folgende Potenziale für die Stadt erschließen:

- Sinnvolle Ergänzung und Stärkung des ÖPNV durch Zusatz- und Informationsangebote
- Räumliche Konzentration von Verkehrsmitteln
- Verbesserung der Erreichbarkeiten innerhalb der Stadt und ggf. in der Region
- Positive Wirkung für den Fuß- und Radverkehr und ggf. Reduzierung der Treibhausgase
- Qualitative Aufwertung von Quartieren durch attraktive Umfeldgestaltung
- Reduzierung des Stellplatzbedarfes vor Ort
- Soziale Gleichberechtigung beim Zugang zu Mobilität
- Präsentation und Werbung von multi-modalen Mobilitätskonzepten

- Zukunftsfähige Verkehrsentwicklung und Verbesserung des Images von alternativen Mobilitätsangeboten

4 GRUNDAUFGABEN DER STATIONEN

Welche Aufgaben eine Station wahrnimmt, hängt von der Lage im Raum ab. Vorrangig nehmen Mobilitätsstationen die Aufgabe wahr, multi- und intermodale Verknüpfungspunkte zu bilden. Als Grundaufgaben kann man zusammenfassen:

- Verknüpfung von Verkehrsangeboten
- Information und Service
- Kommunikation und Marketing

Je nach Lage können die Stationen außerdem die Bildung autoarmer Quartiere unterstützen, Reisezeiten beschleunigen, Wege mit dem eigenen Pkw substituieren und die Erreichbarkeit von Zielen verbessern. Darüber hinaus können Mobilitätsstationen strategische und verkehrspolitische Aufgaben wahrnehmen, z.B. indem flexible Bedienformen des ÖPNV angeboten werden, die Sharing Economy gefördert und das Angebot mobilitätsbezogener, digitaler Dienstleistungen unterstützt wird.

In Wolfsburg sollen die Mobilitätsstationen darüber hinaus Reallabore für neue und innovative Infrastrukturelemente sein, die zum einen die Möglichkeiten der Digitalisierung in den Vordergrund rücken und zum anderen eine breitenwirksame Nutzung erlauben. Dabei steht die Nachhaltigkeit der Angebote ebenso im Fokus, wie der soziale Zugang und die ökonomische Machbarkeit von Mobilitätsdienstleistungen und weiteren Serviceangeboten.

5 STANDORTKONZEPT

Für die Errichtung der Stationen sollte zunächst eine grobe Standortsuche erfolgen, die später um eine individuelle Standortplanung ergänzt wird. Das Ziel der groben Standortsuche besteht darin, ein flächendeckendes Netz zu erstellen, das auf Basis von verschiedenen Indikatoren potenzielle Suchräume für konkrete, zu beplanende Flächen sichtbar macht.

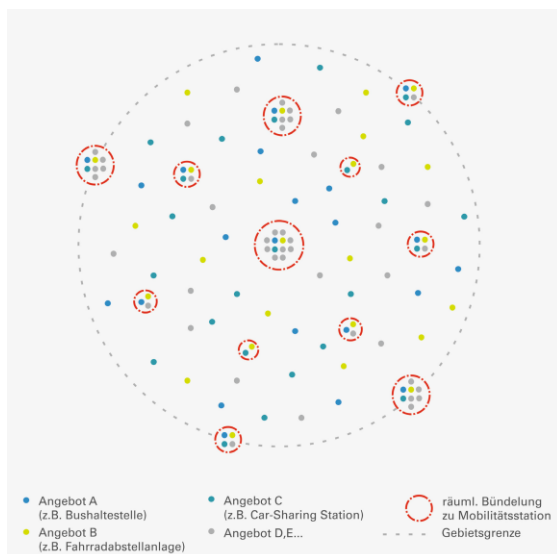


Abbildung 1: Räumliches Zusammenwirken von Mobilitätsstationen und Einzelstationen

Quelle: Landeshauptstadt Kiel 2020

Die funktionale Ausstattung der Mobilitätsstationen richtet sich nach der Zentralität eines Standortes, die in Standorte mit einer höheren und Standorte mit einer niedrigeren Zentralität unterteilt werden können (Abbildung 1). Es sollte Standorte an Verkehrsknotenpunkten, am Stadtrand und im innerstädtischen Bereich geben. Dabei ist es wichtig, die unterschiedlichen Zielgruppen und deren Mobilitätsbedürfnis zu berücksichtigen. Neben Standorten, die besonders attraktiv für Pendler*innen sind, sind andere Standorte vorrangig für die Bewohner*innen und Anlieger*innen eines umliegenden Quartiers relevant.

In Wolfsburg kommen vor allem Standorte in Frage, die als sinnvolle Ergänzung des ÖPNV-Angebotes dienen und deshalb in der Nähe von Bushaltestellen und an Bahnhaltdepunkte liegen. Darüber hinaus müssen sich ergänzende Angebote an diesem Standort bündeln lassen. Dabei gilt: Je größer die Anzahl der zu erwartenden Nutzer, desto größer wird das Angebot an Mobilitäts- und weiteren Serviceleistungen sein. Die Zentralität, Erreichbarkeit (auch zu Fuß) und das Nutzerpotenzial des Standortes spielen daher eine entscheidende Rolle und wird in die Methodik einbezogen. Darüber hinaus sollten die Stationen bei Bedarf erweiterbar sein. Zukünftig sollten Mobilitätsstationen frühzeitig in die Bauplanung integriert werden.

Methodik der datenbasierten Standortsuche

Für die Standortsuche wurde eine Methodik entwickelt, die eine datenbasierte, vergleichbare und nachvollziehbare Identifizierung von möglichen Standorten ermöglichen soll. Dabei muss betont werden, dass diese Methodik keine abschließende Standortempfehlung für eine Mobilitätsstation darstellt, sondern lediglich den Blick auf geeignete Suchräume lenken soll. Es sind weitere Konkretisierungen beispielsweise hinsichtlich der Nutzer*innenakzeptanz sowie der betriebswirtschaftlichen und technischen Umsetzbarkeit notwendig.

Tabelle 1 gibt einen Überblick über die bei der groben Standortsuche verwendeten Kriterien. Die Kriterien haben im Sinne des Konzeptes für Wolfsburg mutmaßlich einen hohen Einfluss auf die Auslastung möglicher Standorte.

Die Basis für eine Standortsuche bildet grundsätzlich der 500-Meter-Radius um eine ÖPNV-Haltestelle mit mindestens 150 Einsteiger*innen pro Tag. Ist eine solche

Haltestelle nicht vorhanden und soll dennoch ein Suchraum definiert werden, z.B. um Ortsteile abzudecken, wird eine geeignete Haltestelle mit weniger Einsteigern gewählt. Insgesamt wurden so zunächst 89 Standortsuchräume festgelegt.

Pro Kriterium wurden die in Tabelle 1 genannten Strukturdaten für die Berechnung herangezogen. Die Strukturdaten wurden in einem Umkreis von 500 m um die ÖPNV-Haltestelle ermittelt. Pro Standort wird für jeden Strukturdatentyp ein sog. Score-Wert gebildet. Dieser ergibt sich aus dem jeweiligen Strukturdatenwert pro Standort dividiert durch seine höchste Ausprägung aller Standorte. Der Score-Wert wird anschließend gewichtet, um die unterschiedliche Relevanz einzelner Strukturdaten für den Standort im Sinne der gewählten Methodik zu berücksichtigen. So wurde die Anzahl der Einwohner*innen und der Beschäftigten doppelt, die Verkaufsfläche im Einzelhandel sowie die Kfz-Menge mit 1,5 gewichtet.

Die einzelnen Score-Werte werden abschließend zu einem Gesamtscore-Wert (High Score) je Standort summiert. Mit dem Gesamtscore-Wert lassen sich die Standorte in ein Ranking überführen und die geeignetsten Standorte aufgrund der Strukturdaten identifizieren.

Um eine sinnvolle Verteilung der Standorte im Stadtgebiet im Sinne von Abbildung 1 zu erreichen, wurden die 89 Suchräume auf 27 reduziert. Dazu wurde überprüft, wie hoch der Score-Wert ist, welche weiteren Standorte sich in unmittelbarer Nähe befinden (ausreichend Abstand zwischen den Stationen), ob es sich um einen Standort in der Ortsmitte (Abdeckung aller Stadt- und Ortsteile), in der Nähe eines Neubaugebietes (u.a. relevant für Bauplanung) oder um eine Endhaltstelle (relevant für Pendlerverkehr) handelt. Unter Berücksichtigung des Gesamtscore und der Verteilung im Stadtgebiet können die in Tabelle 2 aufgelisteten Standorte als Suchräume identifiziert werden.

Tabelle 1: Kriterien für die Standortauswahl

Priorität	Kriterium	Relevanter Umkreis	Herangezogene Strukturdaten
1	Nähe zu Haltestellen des ÖPNV / SPNV	Max. 500 Meter	Haltestelle mit Mindesteinstiegezahl von 150 pro Tag, Vorhandensein DFI-Anlage
2	Nutzerpotenzial	500 Meter	Anzahl der Einwohner*innen zum Stichtag 31.12.2020, Anzahl der Wohnhaushalte zum Stichtag 31.12.2020, Beschäftigte gem. Unternehmensregister 2017
3	Verkehrliche Erreichbarkeit	500 Meter	Straßen mit mehr als 3.000 Kraftfahrzeugen pro Tag
4	Dual Use	500 Meter	Verkaufsfläche im Einzelhandel

Quelle: Eigene Darstellung

Tabelle 2: Standortsuchräume geordnet nach dem Gesamtscore

Stadtteil	Bezeichnung Haltstelle	Bahnhalt	Endhaltestelle	Neubaubereich	Ortmitte	Gesamtscore
Stadtmitte	ZOB	x				4,73
Detmerode	Kurt-Schumacher-Ring					3,50
Stadtmitte	Heinrich-Heine-Str.					2,77
Eichelkamp	Hochring					2,59
Teichbreite	Örtzestr. (Drömlingsstr.)					2,39
Westhagen	Jenaer Straße					2,27
Wohlberg	Brandenburger Platz				x	1,99
Fallersleben	Altes Brauhaus				x	1,64
Ehmen	Südfriedhof		x		x	1,59
Vorsfelde	Obere Tor				x	1,52
Vorsfelde	Molkerei				x	1,40
Rabenberg	Barnstorfer Weg				x	1,39
Fallersleben	Hauptbahnhof	x				1,28
Reislingen	Einkaufszentrum (Von-Droste-Hülshoff-Str.)				x	1,22
Vorsfelde	Zum Heidgarten			x		1,13
Sülfeld	Sülfeld (Am Papenstieg, Denkmal)				x	0,92
Hattorf	Hattorf (Osterberg)				x	0,85
Neuhaus	Seerosenstraße		x		x	0,78
Brackstedt	Brackstedt (Kästorfer Str.)		x			0,74
Heiligendorf	Heiligendorf			x	x	0,69
Neindorf	Neindorf			x	x	0,47
Velstove	Alte Handelsstr.		x			0,38
Barnstorf	Ringstraße				x	0,35
Almke	Kapellestraße			x	x	0,35
Steimker Berg	Steimker Gärten			x		0,32
Nordsteinke	Sonnenkamp (neu)			x	x	0,29
Hellwinkel	Am Schäferbusch (Reislinger Str.)			x		k. A.

Quelle: Eigene Darstellung

6 FUNKTIONEN UND AUSSTATTUNG

Die Funktionen und Ausstattungselemente einer Mobilitätsstation richten sich nach der Lage und Zentralität des Standortes. In Wolfsburg wird sich die Ausstattung der Stationen zunächst an den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes orientieren. Im Gegensatz zu Best-Practice aus anderen Kommunen, werden in Wolfsburg erst im zweiten Schritt öffentliche Sharing-Angebote eine Rolle spielen, da derzeit kein Anbieter eines öffentlichen Car- oder Bikesharings in Wolfsburg aktiv ist.

Es besteht eine große Bandbreite an Ausstattungselementen, die sich an den Mobilitätsstationen wiederfinden und die der Lage entsprechend umgesetzt werden können.

6.1 Angebote des öffentlichen Personenverkehrs

Bushaltestelle

Der ÖPNV wird in Wolfsburg ausschließlich durch den Busverkehr erbracht und bildet damit das wichtigste Element des Umweltverbundes. Bushaltestellen, die bereits jetzt eine hohe räumliche Zentralität oder gute zeitliche Erreichbarkeit (Endhaltstellen) besitzen, eignen sich als Mobilitätsstation für die Zielgruppe der Pendler*innen. Dezentrale Haltestellen in Quartieren oder Gewerbegebieten, eignen sich insbesondere für die Zielgruppe der Bewohner*innen. Der Busbahnhof am Hauptbahnhof Wolfsburg soll mittelfristig als Mobilitätsdrehscheibe ausgebaut werden und stellt perspektivisch den zentralsten Punkt im Netz der Mobilitätsstationen dar.

Bahnhof

In Wolfsburg gibt es derzeit zwei Bahnhöfe, den Hauptbahnhof Wolfsburg und den Bahnhof Fallersleben. Die Bahnhöfe bieten bereits jetzt Zugang zu Bushaltestellen, Fahrradabstellanlagen und Parkplätzen, was intermodale Wegeketten ermöglicht. Von den Bahnhöfen aus, lassen sich das Stadtgebiet und das Umland erreichen. Bahnhöfe bieten eine wichtige Umsteigefunktion in die Stadt und die Region. Je nach Lage kann das Angebot sinnvoll um weitere Elemente ergänzt werden. Innerhalb der nächsten Jahre entsteht der Bahnhof Sandkamp im Bereich der Oststraße, zwischen dem Bahnhof Fallersleben und dem Hauptbahnhof Wolfsburg.

Taxistand

Häufig schließt sich die Nutzung von Taxen an die Nutzung anderer öffentlicher Verkehrsmittel an. Das Angebot an Taxen und Stellflächen für Taxen kann dazu beitragen, die Wartezeit an Mobilitätsstationen zu verkürzen. Dabei ist die Lage und Größe der Station zu berücksichtigen.

Fernbushaltestelle

Fernbushaltstellen sind mit dem überregionalen Bahnverkehr vergleichbar und unterstützen intermodale Wegeketten. Als funktionale Erweiterung der Mobilitätsstationen an größeren Verknüpfungspunkten, v.a. am Hauptbahnhof können Fernbushaltestellen daher einen Beitrag zur Unterstützung des Umweltverbundes leisten.

6.2 Verleihangebote

Carsharing

Das stationäre Carsharing kann als ergänzendes Verkehrsmittel an Mobilitätsstationen eine bedarfsgerechte Mobilität unter-

stützen. Neben einem öffentlichen stationsbasierten Carsharing bieten sich in Wolfsburg v. a. in Quartieren mieter- oder bewohnerbasierte Lösungen an, die zur Reduzierung der Pkw-Verfügbarkeit beitragen können. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, dass bei Gebietsentwicklungen in der Stadt die Stellplätze reduziert werden können, wenn die Mobilität der Bewohner*innen durch ein Sharing-Angebot sichergestellt werden kann. Sollten Elektrofahrzeuge in das Carsharing integriert werden, fördert dies zusätzlich den ökologischen Gedanken hinter dem Carsharing sowie ein positives Image des Gesamtangebotes. Freefloating-Angebote stellen in Wolfsburg aufgrund der Stellplatzproblematik und dem nachweislich geringen Potenzial, die Pkw-Verfügbarkeit zu reduzieren, derzeit keine wirtschaftlich machbare Alternative dar.

Bikesharing

Das Angebot an Bikesharing-Lösungen an Mobilitätsstationen kann ebenfalls das klassische ÖPNV-Angebot ergänzen und ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten unterstützen. Dabei kommen neben dem öffentlichen Bikesharing-Angebot weitere Sharing-Modelle in Frage, die als stationsbasierte Quartierslösungen oder andere Nachbarschaftsmodelle umgesetzt werden. Beispielsweise kann ein Angebot an Lastenfahrrädern, Fahrradanhängern und Elektrofahrrädern die regelmäßige Fahrradnutzung je nach Verkehrszweck erleichtern.

eScooter-Sharing

Sind bereits Verleihanbieter von eScootern vor Ort aktiv, schafft ihre gezielte Integration an Mobilitätsstationen mit geringem Aufwand eine sinnvolle Ergänzung vor allem der ÖV-Angebote auf der ersten und letzten Meile. Ein wesentlicher Vorteil der eScooter ist, dass sie platzsparend und in

der Regel ohne weitere Infrastrukturen wie Abstellanlagen oder Ladeinfrastruktur integriert werden können. Lediglich Parkbereiche für eScooter, in der Regel eine zusammenhängende und markierte Stellfläche, sind dafür notwendig. Über eine auffällige Gestaltung und Beschilderung kann darauf hingewirkt werden, dass Nutzer*innen die Roller auch wirklich an diesen Stellen parken. Da es sich bei Verleihsystemen von Elektrotretrollern in der Regel um Freefloating-Angebote handelt, sollte jedoch mit den Anbietern zusätzlich die Definition von Parkverbotszonen um die Mobilitätsstation herum umgesetzt werden, sodass Nutzer*innen sich in diesen Bereichen nicht abmelden können. Dann trägt die Mobilitätsstation auch dazu bei, ein geordnetes Stadtbild in ihrem Umfeld zu erreichen, was insbesondere in Wohnquartieren oder stark frequentierten Bereichen ein sehr positiver Effekt sein kann.

6.3 Angebote für den motorisierten Individualverkehr

Kurzzeitstellplätze

An Mobilitätsstationen können Kurzzeitstellplätze durch entsprechende Beschilderung vorgehalten werden. Kurzzeitstellplätze können als Möglichkeit zur Nutzung der Serviceleistungen (z.B. das Abholen von Paketen) genutzt werden oder als Treffpunkte für Fahrgemeinschaften dienen. Darüber hinaus können Kurzzeitstellplätze temporär eingerichtet werden, um z.B. den Platz zu einem späteren Zeitpunkt für Carsharing-Fahrzeuge nutzen zu können.

Langzeitstellplätze

Langzeitstellplätze können das Nutzerpotenzial einer Mobilitätsstation deutlich erhöhen, insbesondere wenn der ÖPNV auf bestimmten Relationen Angebotslücken aufweist. Allerdings sollten Langzeitstellplätze

v.a. in Quartieren nur dann umgesetzt werden, wenn mit Hilfe eines Mobilitätskonzeptes klare Vorstellungen zum Umgang mit dem Verkehr existieren. So kann z.B. eine Mobilitätsstation an oder in einer Quartiersgarage das Mobilitätsverhalten bereits vor Fahrtantritt beeinflussen, indem die Bewohner*innen eine Wahl haben. Allerdings sollte von Langzeitstellplätzen abgesehen werden, wenn die Einrichtung absehbar mehr Verkehr in ein Quartier zieht. Mobilitätsstationen sollten also nicht den motorisierten Individualverkehr ergänzen, sondern den ÖPNV.

Park and Ride-Stellplätze

Park and Ride-Stellplätze ermöglichen insbesondere die Bündelung auswärtiger motorisierter Individualverkehre und stellen die Schnittstelle zum städtischen Nahverkehr dar. Park and Ride-Stellplätze sind v.a. dann sinnvoll zu integrieren, wenn sich die Mobilitätsstation an einem Verkehrsknotenpunkt bzw. einen Standort mit hoher verkehrlicher Zentralität befindet. Mit der Integration von Park and Ride-Stellplätzen kommt der Mobilitätsstation eine Umsteigefunktion auf intermodale Wegeketten zu. Park and Ride-Stellplätze sollten daher nicht in Quartieren umgesetzt werden, in denen die Station vorrangig der multimodalen Verkehrsmittelwahl dient.

6.4 Angebote für das Fahrrad

Fahrradabstellanlagen

Fahrradabstellanlagen sollten integraler Bestandteil jeder Mobilitätsstation sein, da das Fahrrad ein wichtiger Zubringer zum öffentlichen Verkehr auf der ersten und letzten Meile ist. Qualitativ hochwertige Anlehnbügel in ausreichender Anzahl sollten zur Mindestausstattung gehören. Eine attraktive Gestaltung jedweder Art von Radabstellanlage sowie eine ausreichende Beleuchtung und Barrierefreiheit sollte

ebenfalls obligatorisch sein. Bedarfsgerecht können überdachte Radabstellanlagen ergänzt werden. Um der stetig steigenden Anzahl an Pedelecs Rechnung zu tragen, sollte an größeren Mobilitätsstationen auch über Radabstellkäfige mit Schließsystem nachgedacht werden, damit Nutzer*innen hochwertige Räder witterungsgeschützt und vor allem sicher abstellen können.

Services rund ums Fahrrad

Mit zumeist geringem Aufwand können Radabstellanlagen um Services ergänzt werden, die zur Kundenbindung beitragen. Am Markt existieren beispielsweise schlanke und attraktive Servicestelen, die wesentliche Bedarfe abdecken. Dies können sein:

- Luftpumpen
- Werkzeuge
- Automaten mit Ersatzteilen
- Schließfächer (mit Steckdose zum Laden von Akkus)



Abbildung 2: Fahrrad-Reparatur-Station

Quelle: TU Braunschweig 2017

Darüber hinaus besteht die Möglichkeit neue integrierte Angebote in Wolfsburg zu

testen, wie z.B. ein Fahrrad Repair-Café, dass neben der Reparatur des Fahrrades, auch eine attraktive Aufenthaltsfunktion übernimmt und weitere Serviceangebote integrieren kann.

6.5 Aufenthalt

Witterungsschutz und Sitzgelegenheit

Zur Grundausstattung der Mobilitätsstationen zählt ein einfacher Witterungsschutz mit Sitzgelegenheit, um Wartezeiten beim Wechsel auf ein anderes Verkehrsmittel so angenehm wie möglich zu gestalten. Sofern der Witterungsschutz nicht bereits Bestandteil des Bus- oder Bahnhalts ist, können neue Elemente eingesetzt werden, die z.B. zusätzlich die Energieversorgung (z.B. Beleuchtung, Ladefunktion für Smart Phones, etc.) sicherstellen. Je nach Zentralität der Station sind der Witterungsschutz und die Sitzgelegenheiten entsprechend des zu erwartenden Nutzerpotenzials zu dimensionieren.

Aufenthaltsraum

Stationen mit einem großen Nutzerpotenzial oder einer zentralen Funktion im Quartier können mit zusätzlichen Aufenthaltsräumen ausgestattet werden. Um Missbrauch der Räume zu vermeiden, ist es ratsam, Aufenthaltsräume in Verbindung mit zusätzlichen, personell besetzten Angeboten (Informationspunkt, Kiosk, etc.) einzurichten oder eine Kameraüberwachung zu installieren. Auch Schließfächer, Packstationen und weitere Serviceelemente können integriert werden.

6.6 Elektromobilität

Ladepunkte für Elektrofahrzeuge

Die Bereitstellung von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge kann sinnvoll sein, wenn

gezielt Carsharinganbieter mit Elektrofahrzeugen adressiert werden oder wenn an der Mobilitätsstation Parkmöglichkeiten für Elektrofahrzeuge der Nutzer*innen geschaffen werden sollen. Für das Carsharing hat sich gezeigt, dass ein Sharing allein mit Elektrofahrzeugen betrieblich und wirtschaftlich derzeit kaum umsetzbar ist. Viele Carsharinganbieter verzichten daher noch ganz auf Elektrofahrzeuge. Sollte auf Ladeinfrastruktur an Mobilitätsstationen verzichtet werden, ist die Vorrichtung von Elektrozuleitungen oder Leerrohren zu erwägen, um zeitnah und mit wenig Aufwand Ladeinfrastruktur nachzurüsten zu können. Auch diese Praxis wird bereits angewendet.

Die Rolle des Investors und Betreibers von Ladeinfrastruktur ist im Verbund der Akteure von Mobilitätsstationen ebenso zu bestimmen, wie die Anzahl der Ladepunkte, der Ladeleistungen sowie der Zugangs- und Bezahlungsfunktionen. In Wolfsburg sind mit der Elektromobilitätsstrategie, dem Ladeinfrastrukturkonzept und der Potenzialkarte für Ladeinfrastruktur "GEOLIS" (www.wolfsburg.de/emobilitaet) bereits umfangreiche Vorarbeiten geleistet worden.

Ladepunkte für Fahrräder

Der Anteil an Pedelecs im Zweiradbestand nimmt stetig und deutlich zu. Um einen Anreiz zur Nutzung von Mobilitätsstationen zu schaffen, können sie um Lademöglichkeiten für Akkus in Kombination mit geeigneten Radabstellanlagen ergänzt werden. Beispielsweise über Steckdosen in Radabstellkäfigen oder in Schließfächern mit Steckdose. Dabei muss jedoch beachtet werden, dass Fahrradhersteller unterschiedliche Ladegeräte verwenden. Diese Ladegeräte, z. T. auch Ladestationen, in die herausnehmbare Akkus eingesetzt wer-

den müssen, sind von Nutzer*innen mitzubringen und benötigen entsprechend Platz und eine sichere Aufbewahrung in unmittelbarer Nähe zum Stellplatz. Auch Aspekte des Brandschutzes müssen beachtet werden. Nicht zuletzt ist die Frage zu klären, wer den Strom bereitstellt und wie er abgerechnet werden soll.

6.7 Serviceangebote

Gastronomie oder Kiosk

Die Integration eines gastronomischen Angebotes (Bäckerei, Café, ServiceStore, Kiosk, etc.) je nach Lage und Größe der Mobilitätsstation stellt für alle Nutzenden eine positive Ergänzung dar. Darüber hinaus kann sowohl die Aufenthaltsqualität als auch die objektive wie subjektive Sicherheit der Mobilitätsstation erhöht werden. Wird die Station in ein Quartier eingebettet, kann ein gastronomisches Angebot auch eine eingeschränkte Versorgungsfunktion übernehmen.

Auskunft und Information

Zur Grundausstattung an allen Mobilitätsstationen sollten Informationen gehören, die das Angebot vor Ort betreffen und die eine Buchung ermöglichen, wenn keine mit Personal besetzten Servicepunkte installiert werden können. Darüber hinaus sollten Informationen zur lokalen Orientierung und zur Orientierung in der Stadt verfügbar sein. In Wolfsburg sollen die Mobilitätsstationen außerdem über dynamische Fahrgastinformationsanzeigen verfügen, die Fahrgäste des ÖPNV über aktuell angebotene Fahrten (in Echtzeit) unterrichten.

Um die Kosten bei der Errichtung von Informationssäulen sowie die Folgekosten so gering wie möglich zu halten, wird empfohlen (nicht digitale) Informationssäulen einzusetzen (Abbildung 3). Aufgrund des höheren Nutzerpotenzials bieten sich digitale

Informationssäulen eher an größeren Mobilitätsstationen an.



Abbildung 3: Mobilpunkt Ulmenplatz Rostock

Quelle: Rathaus Rostock & boob-werbung 2020

Zur Information zählen:

- Beschilderung der Standorte
- Fahrpläne
- Übersichts- und Stadtpläne
- Anleitung zur Ausleihe und Rückgabe
- Tarifbedingungen
- Hinweise zu Notruf und Ansprechpartnern bei Problemen

Mit Personal besetzte Servicepunkte lassen sich v.a. an großen und zentral gelegenen Mobilitätsstationen, wie z.B. am Busbahnhof oder an den Bahnhaltepunkten integrieren. Hier können sich die Nutzer*innen über die unterschiedlichen Möglichkeiten der Mobilitätsoptionen in der Stadt und der Region informieren und beraten lassen, Fahrkarten buchen oder Abonnements abschließen. Darüber hinaus sollte die Möglichkeit bestehen, sich anbieterunabhängig für die unterschiedlichen Mobilitätsdienstleistungen unter Anleitung registrieren zu lassen. Lösungen im Sinne von Mobilitätsplattformen mit einmaliger Anmeldung für verschiedene Dienste (Single Sign On) sind erstrebenswert, häufig jedoch noch zu komplex und kostenintensiv umzusetzen. Umso sinnvoller erscheint es, wenn Nutzungsbarrieren durch die Hilfestellung vor Ort abgebaut werden.

Self-Service-Dienstleistungen

Der Vorteil der Self-Service-Dienstleistungen liegt in der 24/7-Verfügbarkeit und dem nahezu unbegrenzten Angebot. Neben dem bereits angesprochenen Informations- und Buchungsangebot von Mobilitätsdienstleistungen kann jede Art von bedarfsgerechten Serviceangebot (z. B. Ersatzteilautomat, Automaten zur Direktvermarktung regionaler Produkte, Packstationen, etc.) untergebracht werden.

WLAN

Auch wenn die Mobilitätsstationen selbst nicht immer mit digitalen Anzeigetafeln oder anderen digitalen Elementen ausgestattet sind, sollte eine schnelle Datenverbindung mittels WLAN zur Verfügung stehen. In Wolfsburg steht dafür das öffentliche und kostenfreie WLAN-Netz freeWolfsburg zur Verfügung, das an den Mobilitätsstationen eingesetzt werden kann. Der digitale Zugang zu Informationen, Routenplanung, Buchung und Bezahlung etc. wird vor allem an kleinen, dezentral gelegenen Mobilitätsstationen ein wichtiges Element zur Nutzung der Angebote darstellen und bildet damit die Schnittstelle zwischen dem Mobilitätsbedürfnis und einem veränderten Verkehrsverhalten.

6.8 Flächenbedarfe und Kostenindikation der Ausstattung

Tabelle 3 zeigt exemplarisch, welche Flächenbedarfe einzelne Ausstattungselemente haben und wie hoch deren Investitionskosten sein können. Dabei ist zu beachten, dass die Kosten für den Tiefbau hier nicht enthalten sind und zusätzlich berechnet werden müssen.

Tabelle 3: Mögliche Kosten der Ausstattung

Element	Grundfläche	Kosten
Fahrradbügel	1,3 - 2 m ² je Stellplatz	220 € je Stellplatz
Fahrradbox	2 m ² je Stellplatz	2.000 € je Stellplatz
Lastenradbügel	3 m ² je Stellplatz	220 € je Stellplatz
Mitfahrbank mit Hinweisschild	3 m ²	2.500 €
Sitzgelegenheiten	3 m ²	1000 €
Stele groß	1 m ²	5.000 €
Stele klein	0,5 m ²	3.000 €
Einfacher Witterungsschutz	10 m ²	4.000 €
Radservicestation	2 m ²	1.500 €
Stellplatz (Mindestwerte)	12,5 m ² - 14,5 m ² je Stellplatz	3.000 € - 25.000 € je Stellplatz

Quelle: eigene Darstellung nach Kielregion 2020

6.9 Umsetzung als Reallabor

In Wolfsburg soll bei der Umsetzung von Mobilitätsstationen die Stärkung des ÖPNV, die Bündelung verschiedener, in Teilen sogar neuer Mobilitätsangebote und der Einsatz von neuen Infrastrukturelementen im Vordergrund stehen. Mit verschiedenen Mobilitätsdienstleistungen und Ausstattungsmerkmalen an einem Standort sollen so Impulse zur Veränderung des individuellen Mobilitätsverhaltens gesetzt werden. Durch eine entsprechende Gestaltung sollen attraktive Aufenthaltsräume geschaffen werden, was nicht zuletzt den Verkehrsraum auch wieder für Fußgänger*innen nutzbar macht. Zusätzlich zu den Elementen der Grundausrüstung sollen die Mobilitätsstationen als Reallabore für den

Test von Angeboten und Infrastrukturen fungieren. Zum Beispiel kann eine autarke Energieversorgung der Infrastrukturausstattung umgesetzt werden oder die Beleuchtung und das Laden von Elektrofahrzeugen miteinander kombiniert werden. Auch die Erprobung von stationsgebundenen Mobilitätsangeboten für das Quartier kann einen Beitrag zum Reallabor leisten, ebenso wie der Test von Mitfahrbänken.

6.10 Stationstypen

Über die Grundausstattung und mögliche zusätzliche Elemente, die an den Stationen umgesetzt werden können, gibt die folgende Tabelle 4 einen beispielhaften Überblick. Je nach Lage, Größe und Nutzerpotenzial ist die Ausstattung den Gegebenheiten vor Ort anzupassen und erhebt damit keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

Tabelle 4: Empfehlung zur Grundausstattung und sonstiger Ausstattungselemente an Mobilitätsstationen

Größe	Typ	Grundausstattung	Sonstige Ausstattung
Small (S)	Mindestens 3 Verkehrsmittel, wenig optionale Ausstattung	Bushaltstelle, DFI, Fahrradabstellanlagen, Witterungsschutz, WLAN, Kurzzeitstellplätze, Stele (Logo, Information)	Verleihangebote (z.B. Parkzone eScooter)
Medium (M)	Mindestens 4 Verkehrsmittel, mehr optionale Ausstattung, auch als Quartierslösung möglich	S + Parkzone e-Scooter	Verleihangebote, Sitzgelegenheiten, Self-Service-Dienstleistungen / Verkaufsautomaten
Large (L)	Mindestens 4 Verkehrsmittel, mehr optionale Ausstattung, auch als große Quartierslösung möglich	M + Taxi, Langzeitstellplätze, E-Ladepunkte, Self-Service-Dienstleistungen / Verkaufsautomaten (z.B. Fahrkarten, Packstation, etc.)	Verleihangebote, Bahnhof, Sitzgelegenheiten, Aufenthaltsraum, P+R-Stellplätze, Kiosk, Gastronomie, mit Personal besetzte Servicepunkte
Extra Large (XL)	MobilityHub	L + Bahnhof	

Quelle: eigene Darstellung nach Geschäftsstelle Zukunftsnetz Mobilität NRW 2015

6.11 Gestaltungsmerkmale

6.11.1 Städtebauliche Integration

Die städtebauliche Integration der Mobilitätsstationen stellt insofern eine Herausforderung dar, als dass sich die Standorte einerseits in die Umgebung einfügen müssen und andererseits eine gewisse Aufmerksamkeit erregen sollen. Das Ziel sollte darin bestehen, die Mobilitätsstationen so in die Umgebung zu integrieren, dass eine übersichtliche und freundliche Gestaltung am gesamten Standort erreicht wird. Durch

die Umgestaltung von reinen Verkehrsflächen lassen sich Potenziale durch Flächen Gewinne und attraktivere Aufenthalts- und Begegnungsräume erschließen.

Allerdings bestehen auch Risiken in Bezug auf die lokale Flächenverfügbarkeit, Nutzungskonkurrenzen bei vorhandenen Flächen (z.B. öffentliche Stellflächen, Lokalitäten) sowie bei der städtebaulichen Integration, insbesondere im Rahmen des Denkmalschutzes. Im Abwägungsprozess muss berücksichtigt werden, dass Mobilitätsstati-

onen v.a. in Quartieren mit hohem Parkdruck und bei Neubauvorhaben, u.a. zur Reduzierung des Stellplatzschlüssels große Potenziale entfalten können. Dazu ist es notwendig Mobilitätsstationen rechtzeitig in die Bauplanung zu integrieren.

6.11.2 Design

Den Mobilitätsstationen kommt die Aufgabe zu, für die angebotenen Dienstleistungen und die neue Form der Mobilität zu werben. Vor Ort betrifft das die bauliche Ausgestaltung der Station selbst sowie die konkreten Fahrgast- und Angebotsinformationen. Verbaute Materialien, Farben, Formen und Beleuchtung sollen die Zusammengehörigkeit der Angebote widerspiegeln und einen Wiedererkennungswert besitzen. Zudem spielt die Anordnung der Elemente und Markierungen für die Aufenthaltsqualität eine wichtige Rolle. Um die städtebauliche Integration zu gewährleisten, ist daher ein Kompromiss zwischen dem Einfügen in das Umfeld und der Sichtbarkeit zu suchen. Letztlich ist auch eine regionale Marke in Zusammenarbeit mit Regionalverband Großraum Braunschweig und den Verbandsmitgliedern denkbar.

Aufgrund der Kosten und der Größe der vorhandenen Angebote und Flotten erscheint in kleineren Kommunen ein identisches Corporate Design der verschiedenen Verkehrsmittel nur eingeschränkt umsetzbar. Das würde voraussetzen, dass z.B. ein klassisches Verkehrsunternehmen oder ein Verkehrsverbund als ganzheitlicher Mobilitätsdienstleister auftritt.

6.11.3 Sicherheit

Neben der verkehrlichen Sicherheit spielt an Mobilitätsstationen auch die subjektiv empfundene Sicherheit eine Rolle. Zum Beispiel tragen ausreichend breite Fußgängerflächen dazu bei, das kein Gefühl der

Enge entsteht und die Verkehrssicherheit verbessert wird.

Außerdem ist eine helle, gut beleuchtete, offene und freundliche Gestaltung umzusetzen, die ein angenehmes Ambiente erzeugt und gleichzeitig die empfundene Sicherheit erhöht. Beispielsweise können Parkhäuser und Überdachungen an den Stationen, insbesondere von Frauen als Angsträume wahrgenommen werden. Daher sollten Mobilitätsstationen zunächst immer in Form eines offen gestalteten Platzes angelegt werden. Darüber hinaus können Notruf- und Informationsstelen sowie eine Kameraüberwachung die Sicherheit erhöhen. An größeren Stationen kann die soziale Kontrolle durch Personal bediente Zusatz- und Serviceangebote, zumindest zu den Öffnungszeiten erreicht werden.

6.11.4 Beispiele

Mittlerweile existieren zahlreiche Umsetzungsbeispiele für Mobilitätsstationen. Die endgültige Gestaltung richtet sich nach den vorhandenen lokalen Rahmenbedingungen in Bezug auf das Nutzerpotenzial, die lokalen Mobilitäts- und Dienstleistungsbedürfnisse und -angebote, die Flächenverfügbarkeit sowie die Erweiterungspotenziale. Die folgenden Abbildungen zeigen unterschiedliche Gestaltungsbeispiele von kleinen und großen Mobilitätsstationen.



Abbildung 4: Planungsbeispiel Mobilitätsstation

Quelle: Zuweso GmbH (o. J.)

7 KOMMUNIKATION UND MARKETING

Ein gutes Kommunikations- und Marketingkonzept sowie die frühe und intensive Einbindung relevanter Akteure sind wesentliche Erfolgsfaktoren für Mobilitätsstationen. Initiatoren von Mobilitätsstationen, häufig die Kommunen, sollten frühzeitig die entsprechenden öffentlichen Aufgabenträger (z.B. Stadtwerke, Verkehrsunternehmen, Energieversorger) in Ideen und Konzepte sowie mögliche Rollenverteilungen einbinden. Das kann auch die Gemeinde-, Landkreis-, oder Regionsebene betreffen, wenn diesen wesentliche Aufgaben im Rahmen der Erbringung von Mobilitätsangeboten zukommen. Auch eine Markterkundung zu möglichen Sharinganbietern ist essentiell, um Mobilitätsstationen räumlich und angebotsseitig erfolgreich zu integrieren. Daneben sind weitere mögliche Anbieter (KEP-Unternehmen, Servicedienstleister, Betreiber von Radabstellanlagen usw.) einzubinden.

Die Politik ist vor allem über die entsprechenden Orts- oder Bezirksräte zu beteiligen. Sie können wertvolle Multiplikatoren und Fürsprecher einer Mobilitätsstation vor Ort sein. Nicht zuletzt sollten die Bürger*innen und Anwohner*innen in der Nähe der Mobilitätsstationen mitgenommen und aktiv in Planungen eingebunden werden. Dies trägt nicht nur zur Akzeptanz bei, sondern liefert auch wertvolle Erkenntnisse zu den Bedarfen vor Ort und der Nutzung der Angebote. Ebenso können Polizei, Feuerwehr und die Straßenverkehrsbehörden wertvolle Hinweise zu Standorten liefern. Methodisch haben sich gemeinsame Vor-Ort-Begehungen und -Befahrungen, Umfeldbefragungen unter Anwohner*innen, plastische Modelle und grafische Skizzen bewährt.



Abbildung 5: Beispielstation Osnabrück (Grafik: Stocker Design)

Quelle: Stadt Osnabrück 2020



Abbildung 6: Mobil.punkt Bremen

Quelle: Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr (o.J.)



Abbildung 7: Mobilitätsstation Offenbach

Quelle: Kienzler Stadtmobiliar GmbH (2020)

Im Verlauf der Planungen empfiehlt es sich zudem, mit dem genannten Teilnehmerkreis Namen und Design der Marke zu entwickeln, um von Anfang an eine hohe Identifikation mit den Mobilitätsstationen zu schaffen.

8 BETRIEB

Mobilitätsstationen sind ein Zusammenspiel unterschiedlicher Betreiberleistungen und Aufgabenträger. Im Wesentlichen kann man zwischen dem Betrieb der Infrastruktur (Bauten, Verkehrsfläche, etc.) und den Mobilitäts- und Servicedienstleistungen unterscheiden. Entsprechend der dargestellten Funktionen und Ausstattungen sind verschiedene Betreiberleistungen räumlich und in einer Angebotsstruktur zu binden. Eine Gesamtkoordination muss das Ineinandergreifen der einzelnen Bausteine gewährleisten und das Angebot gegenüber dem Nutzer kohärent und leistungsfähig aufstellen. Dazu bedarf es einer organisatorischen Einheit, die für die Flächenverfügbarkeit, Vergabe der Mobilitätsdienstleistungen, Vermietung der Flächen und Instandhaltung zuständig ist. In der Regel verteilen sich die Aufgaben auf die Akteure Stadtverwaltung, Stadtwerke, Energieversorger, Verkehrsunternehmen, Sharinganbieter und Servicedienstleister (Packstationen, Servicestation, besondere Radabstellanlagen etc.). Die Akteure agieren entweder alle unter einer Dachmarke der Mobilitätsstationen oder z.T. unter eigenem Namen, aber innerhalb der klar erkennbaren Gesamtstruktur der Mobilitätsstation. Innerhalb dieser Strukturen ist die Rolle des Gesamtbetreibers der Mobilitätsstationen in Deutschland unterschiedlich geregelt.

9 FINANZIERUNG

Bei der Finanzierung muss nach der baulichen Er- bzw. Einrichtung der Infrastruktur und der einzelnen Angebotsbausteine unterschieden werden.

Beim Bau entstehen Kosten für die Herrichtung von Verkehrs- und Nebenflächen sowie der Infrastruktur. Die Höhe der Kosten ist dementsprechend abhängig von dem Umfang des Angebotes, den notwendigen Umgestaltungsmaßnahmen sowie der Größe der Station. Darüber hinaus spielt es eine Rolle, ob mehrere Stationen in Form eines Großauftrages vergeben werden oder ob ein Aufbau einzelner Stationen durch Einzelvergaben notwendig ist. Der Großauftrag sollte den Einzelvergaben vorgezogen werden. Eine belastbare Kostenschätzung ist daher erst bei konkreten Vorhaben möglich. Das Stationsnetz soll im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel sowie möglicher Fördermittel schrittweise entwickelt werden.

Beim Betrieb fallen neben den betrieblichen Aufwendungen der Angebote Kosten für Reinigung, Instandhaltung und Verkehrssicherung der Mobilitätsstation an. Für die Gesamtfinanzierung sind unterschiedliche Bausteine möglich. Diese sind die Nutzung von Fördermitteln (dazu zählt auch die Kofinanzierung von Aufgabenträgern z.B. im Rahmen der Förderung von ÖPNV-Haltestellen und Umfeldgestaltung), Sponsoring, Werbung, Eigenmittel der Beteiligten, Nutzungsgebühren der Anbieter an den oder Grundstückseigentümer*in bzw. Baulastträger sowie die anteilige Finanzierung durch Nutzungseinnahmen.

10 HANDLUNGSOPTIONEN UND MAßNAHMEN

Die nachfolgend genannten Handlungsoptionen entsprechen den möglichen Arbeitsschritten in der Planungs-, Umsetzungs- und Betriebsphase. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Umsetzungs- und Betriebsphase stark von den Ergebnissen der Planungsphase abhängig sind.

Planungsphase

1. Identifizierung geeigneter Standorte
 - genaue Analyse der vorgeschlagenen Standortsuchräume (Tabelle 2)
 - Prüfung der grundsätzlichen Flächenverfügbarkeit
 - Klärung: Entwicklung eines Einzelstandortes oder Aufbau mehrerer Stationen
 - Gremienbeschluss oder Initiative von Verwaltung oder Anbietern zur Errichtung der Mobilitätsstationen
2. Akteursnetzwerk identifizieren und festlegen (intern und extern, Planungsgremium bilden)
3. Festlegung des Angebotsportfolios
4. Definition von Anforderungen an den Flächenbedarf und die Zugänglichkeit
 - ggf. Beauftragung eines externen Planungsbüros
5. Festlegung von Gestaltungsaspekten
6. Festlegen der Betreiberstrukturen

7. Klärung der Finanzierung
8. Feinplanung
9. Schaffung der planungsrechtlichen Genehmigungen (bei Bedarf)

Umsetzungsphase

Die Maßnahmen in der Umsetzungsphase sind stark abhängig von den Ergebnissen der Planungsphase. Folgende Maßnahmen können aber bereits benannt werden:

1. Information der betroffenen Bürger*innen zur genauen Standortplanung (Ort, Größe, Ausstattung, etc.)
2. Beschaffung der Module
3. Aufbau der Mobilitätsstation
4. Kommunikation, Marketing und Beratung zum geschaffenen Mobilitätsangebot

Betriebsphase

Der Betrieb und die Instandhaltung der Mobilitätsstationen unterliegen dem jeweiligen Bauherren oder Betreiber. Einige Posten lassen sich jedoch ohne großen Aufwand in den kommunalen Betrieb eingliedern, sofern sich die Stationen nicht auf privaten Grundstücken befinden. Bei der Eröffnung und während des laufenden Betriebs sollten alle Werbekanäle genutzt werden, um Aufmerksamkeit zu erregen. Vergünstigungen und andere Anreize zum Start können dazu beitragen Nutzungshürden abzubauen. Darüber hinaus sollten Ansprechpartner*innen für Bürger*innen definiert werden.

LITERATUR

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr (Hrsg.) (2020): Mobil.Punkt Bremen. Bremen.
<https://mobilpunkt-bremen.de/>.

Geschäftsstelle des Landesnetzwerkes „Zukunftsnetz Mobilität NRW“ (Hrsg.) (2015): Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen.
https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/sites/default/files/downloads/2015-10-14_handbuch_mobilstationen_nrw_download_neu.pdf.

KielRegion (Hrsg.) (2020): Mobilitätsstationen in der KielRegion. Leitfaden für die Planung und Umsetzung in Kommunen. Kiel.
https://www.kielregion.de/fileadmin/user_upload/kielregion/documents/masterplan-mobilitaet/Downloads_Mobilitaet/2020_05_20_KIELREGION_Leitfaden_Mobilitaetsstationen_ohneMarken.pdf.

Kienzler Stadtmobiliar GmbH (2020): Mobilitätsstationen in Offenburg. Hausach.
<https://www.kienzler.com/de/unternehmen/referenzprojekte/mobilitaetsstationen-in-offenburg/>.

Landeshauptstadt Kiel (Hrsg.) (2020): Mobilitätsstationen für Kiel. Konzept. Kiel.
https://kiel.de/de/umwelt_verkehr/verkehrswege/verkehrsentwicklung/dokumente_mobilitaetsstationen/konzept_mobilitaetsstationen.pdf.

Rathaus Rostock & boob-werbung (2020): Mobilpunkte. Einsteigen. Aufsteigen.Umsteigen.
<https://rathaus.rostock.de/de/aemter/295699>.

Stadt Osnabrück (2020): Jury entscheidet über das Design der neuen Mobilitätsstationen.
<https://www.osnabrueck.de/wohnen/mobile-zukunft-osnabrueck-geht-vor/mobilitaetsstationen/>.

TU Braunschweig (Technische Universität Braunschweig) (2017): Fahrrad-Reperatur-Station. <https://www.asta.tu-braunschweig.de/2017/03/22/neu-fahrrad-reparatur-station/>.

Zuweso GmbH (o. J.): Station i – Der Servicepoint. Planungsbeispiel: Mobilitätsstation. Stuttgart. <https://www.station-i.de/produkte/mobilitaetsstation/>.