

Anhang 9: Vorhabenbeschreibung „Mobilitätsstation XS“

Vorhaben: Mobilitätsstation XS

1 Hintergrund und Ausgangssituation

Der Mobilitätsmarkt ist in Bewegung! Gesellschaftliche, technologische und ökonomische Trends überlagern sich und führen nach und nach zu einem veränderten Mobilitätsverhalten, aber auch zu neuen Mobilitätsangeboten.

Bereits seit vielen Jahren zeichnet sich eine Entwicklung zu einer immer individuelleren Lebensweise ab. Flexiblere Arbeitszeiten und -orte oder auch längere Öffnungszeiten von Läden und Dienstleistungsangeboten begünstigen die Individualisierung. Der Tagesrhythmus der Bevölkerung wird somit immer uneinheitlicher. Dies gilt für städtische und ländliche Räume gleichermaßen. Damit wird es aber vor allem im ländlichen immer schwieriger, Mobilitätsnachfrage räumlich oder zeitlich in linien- und fahrplangebundenen Angeboten wie Bahn und Linienbus zu bündeln.

Zu beobachten ist auch ein Wertewandel, der sich in der rückläufigen Bedeutung des Autos als gesellschaftlichem Statussymbol ausdrückt. So nimmt der Pkw-Besitz bei jüngeren Menschen bzw. in jungen Haushalten seit Jahren kontinuierlich ab, was sich vor allem mit ökonomischen Gründen erklären lässt. Da passen Auswertungen des Deutschen Mobilitätspanels (MOP) ins Bild, die einen Trend hin zum multimodaleren Mobilitätsverhalten (d.h. die Nutzung vieler unterschiedlicher Verkehrsmittel („multi modi“) und nicht nur genau eines Verkehrsmittels) erkennen lassen. Intermodales Mobilitätsverhalten hingegen (also die Nutzung mehrere Verkehrsmittel auf einem Weg) ist bundesweit bislang noch eine Randerscheinung. Dies könnte u.a. daran liegen, dass die (physische und organisatorische) Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel als unzureichend empfunden wird.

Die beschriebenen Veränderungen beim Mobilitätsverhalten lassen sich bislang zwar vor allem in städtischen Räumen beobachten, insbesondere in Großstädten. In ländlichen Regionen ist der eigene Pkw nach wie vor das dominierende Verkehrsmittel. Dies muss allerdings nicht immer so bleiben. Denn viele städtische Trends etablieren sich früher oder später auch auf dem Land. Außerdem kann mit Blick in die Zukunft davon ausgegangen werden, dass z. B. das weniger Pkw-affines, multimodalere Mobilitätsverhalten der Jüngeren auch in späteren Jahren nicht vollständig aufgegeben wird, sofern damit positive Erfahrungen verbunden werden.

Begleitet wird diese Entwicklung durch Technologietrends. Der Ausbau der digitalen Infrastruktur (z. B. Breitbandausbau, Mobilfunkstandard 5G), Initiativen zur allgemeinen Verfügbarkeit verschiedenster Daten (Open Data) sowie die Verbreitung von Smartphones schaffen neue Möglichkeiten, um Informationen, Angebote und Dienstleistungen im Mobilitätsbereich miteinander zu vernetzen und erleichtern ein multimodales Verhalten.

Gesellschaftliche Entwicklung und Technologietrends setzen wiederum günstige Rahmenbedingungen für innovative Mobilitätsangebote jenseits vom eigenen Pkw oder und ÖPNV. In diesem Zusammenhang haben sich neue Geschäftsmodelle und neue Anbieter sowie Allianzen im Markt etabliert, die die klassischen Anbieter (v.a. Automobilkonzerne, ÖPNV- und Taxiunternehmen) und deren Angebote bzw. Geschäftsmodelle günstigenfalls ergänzen, häufig

jedoch unter Druck setzen. Gerade im ländlichen Raum setzt man mit Blick auf die Sicherung der Daseinsvorsorge große Hoffnungen in neue Mobilitätsprodukte, die den konventionellen ÖPNV ergänzen oder ersetzen. Dies sind u.a.:

- ▶ flexible ÖPNV-Angebote, wie z.B. Rufbus/AST
- ▶ zielgruppenspezifische Mobilitätsangebote, wie z.B. spezielle Fahrtangebote für Patienten, Marktkunden oder mobilitätseingeschränkte Personen
- ▶ Angebote des bürgerschaftlichen Engagements, wie z.B. Bürgerbusse
- ▶ Carsharing und öffentliche Fahrradverleihsysteme von kommerziellen und nicht-kommerziellen Anbietern sowie für private Zwecke nutzbare Gemeindefahrzeuge

Vor allem die Verknüpfung von ÖPNV und Sharing-Angebote bietet große Potenziale für die „erste bzw. letzte Meile“ im Vor- und Nachlauf zum ÖPNV oder als Alternative, wenn der ÖPNV nicht (mehr) fährt.

Die sogenannte Plattform-Ökonomie wiederum bietet seit einiger Zeit Mobilitätsplattformen, über die entweder Mitfahrmöglichkeiten vermittelt werden oder die ihren Nutzern individuelle und aktuelle Mobilitätsinformationen möglichst übersichtlich bereitstellen.

Die größte Veränderung in den kommenden Jahren wird jedoch das autonome Fahren bzw. der Einsatz vollautonomer Fahrzeugflotten bringen, wobei derzeit noch nicht absehbar ist, wie schnell und erfolgreich die Entwicklung sein wird. Unter ökonomischen Aspekten haben die Player dieses Marktsegments insbesondere die Ballungsräume im Visier. Unter verkehrsplanerischen Aspekten bieten sie aber gerade auch in ländlichen Räumen mit unrentablen ÖPNV-Angeboten große Potenziale.

Vor dem Hintergrund dieser Entwicklungen liegt es nahe, multi- und intermodales Verkehrsverhalten zu fördern. Eine Möglichkeit hierbei ist die bessere Verknüpfung verschiedener Mobilitätsangebote durch deren räumliche Bündelung an sogenannten Mobilitätsstationen. In den letzten Jahren haben viele Großstädte sowie einige Mittelstädte mit Bike- und Carsharing-Angeboten solche Mobilitätsstationen an geeigneten ÖPNV-Haltestellen eingerichtet. Im Grunde stellen sie eine Weiterentwicklung der bereits seit langem auch im ländlichen Raum etablierten Bike+Ride- bzw. Park-Ride-Anlagen dar. Auch liegen Empfehlungen für die Planung und Gestaltung von Mobilitätsstationen vor.¹

In kleinen ländlichen Städten und Gemeinden findet man – mit Ausnahme von Tourismusregionen – bislang kaum Mobilitätsstationen. Dies hat u.a. damit zu tun, dass es hier bislang praktisch keine (kommerziellen) Sharing-Angebote gibt und das Verkehrsverhalten noch stark monomodal, d.h. durch die Nutzung eines einzigen Verkehrsmittels, geprägt ist. Wenn jedoch zukünftig mit den innovativen Mobilitätsangeboten auch mehr Wahlmöglichkeiten bestehen, bieten sich kleine Mobilitätsstationen an zentralen Punkten auch im ländlichen Raum an.

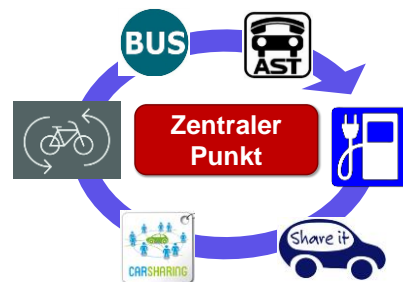
¹ Handbuch Mobilstationen Nordrhein Westfalen des Zukunftsnetzes Mobilität NRW (2017)

2 Vision und Ziel

Nachdem Mobilitätsstationen unterschiedlicher Größe (S bis L²) bereits in vielen Städten etabliert sind und dort sichtbare Zeichen für umweltfreundliche Mobilität in einer „smarten“ Stadt sind, wird der Ansatz in Form kleiner Mobilitätsstationen – **Mobilitätsstation XS** – auch auf den ländlichen Raum übertragen. An solchen Mobilitätsstation werden regional und überregional ausgerichtete, meist liniengebundene Bus- und Bahnverbindungen mit den lokalen Angeboten der Flächenbedienung und dem Individualverkehr (Pkw, Fahrrad, Pedelec) räumlich und gut sichtbar verknüpft. Die Mobilitätsstation XS wird damit zu einem „funktionalen Knotenpunkt“ im Verkehr.

Neben ihrer Funktion als wichtiges sichtbares Infrastrukturelement zur Verknüpfung von Mobilitätsangeboten lassen sich weitere Angebote in die Mobilitätsstation XS integrieren – entweder an ihrem unmittelbaren Standort oder im nahen Umfeld:

- ▶ Informationen zu den Nutzungsmöglichkeiten und Nutzungsbedingungen der vor Ort vorhandenen Verkehrsmittel;
- ▶ ergänzende mobilitätsbezogene Dienstleistungen, die dazu beitragen, Nutzungsbarrieren abzubauen oder die eine Nutzung der Verkehrsmittel an der Station erleichtern;
- ▶ weitere (nicht mobilitätsbezogene) Dienstleistungen, die den Nutzern der Mobilitätsstation weitere Erledigungen ermöglichen, so dass zusätzliche Wege vermieden werden.



Die Mobilitätsstationen sind dabei so zu planen und zu gestalten, dass sie einen schnellen, unkomplizierten und sicheren Wechsel zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln unterstützen.

Folgende Ziele sind mit der Etablierung von Mobilitätsstationen XS verbunden:

- (1) Vereinfachen der intermodalen Nutzung mehrere Verkehrsmittel
- (2) Ermöglichen einer klima- und umweltschonenden Mobilität ohne eigenen Pkw
- (3) Sichtbar machen und Bewerbung von ganzheitlichen Mobilitätsdienstleistungen
- (4) Aufwerten des Standorts durch Schaffung von Aufenthaltsqualität

Mobilitätsstationen können ihrer Aufgabe vor allem dann erfüllen, wenn ein Netz aus mehreren Stationen in einer Region aufgebaut wird. So entstehen Synergieeffekte und dem Nutzenden steht in seiner Wegeketten ein breiteres Angebot am Start- und am Zielpunkt seines Weges zur Verfügung.

² Handbuch Mobilstationen Nordrhein Westfalen des Zukunftsnetzes Mobilität NRW. Köln. 2015: Je nach Art und Anzahl der Mobilitätsangebote, Ausstattungsumfang und sonstigen Services Größe S bis L.)

3 Konzept

3.1 Anforderungen an den Standort

- ▶ Eine Mobilitätsstation XS sollte möglichst an **gut erreichbaren und attraktiven Standorten** eingerichtet werden. Ideal sind zentrale Standorte in Versorgungszentren mit Einrichtungen der Daseinsvorsorge im unmittelbaren Umfeld. Auf diese Weise lässt das Umsteigen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln mit Besorgungen und Erledigungen verbinden; weitere unnötige Wege werden so vermieden. Im Einzelfall kommen daher auch Einzelhandelsstandorte am Ortsrand („auf der grünen Wiese“) in Betracht.
- ▶ Die Standorte sollten eine **gute Einbindung in das örtliche Straßen- und Wegenetz** aufweisen. So ist sichergestellt, dass sowohl Fußgänger- und Radfahrer den Standort schnell und sicher erreichen, aber auch dass alle motorisierten Verkehrsmittel (Pkw, Bus) zügig ohne große Umwege und ohne größere Störung von Anwohnern ihr Ziel erreichen können. Für den Rad- und Fußverkehr ist besonders auf die **barrierefreie Zugänglichkeit** zu achten.
- ▶ Ein entscheidendes Standortkriterium ist die **Flächenverfügbarkeit**. Hierzu ist zunächst der Flächenbedarf zu ermitteln, der sich wiederum aus der Art und der Anzahl der Mobilitätsangebote und der übrigen Serviceangebote ergibt. Nicht in jedem Fall werden ausreichende Flächen zur Erfüllung aller Anforderungen zur Verfügung stehen. Auch kann an zentralen Standorten in der Ortsmitte eine Nutzungskonkurrenz entstehen. Dann ist ein Kompromiss zwischen Flächenbedarf und verfügbarer Fläche zu finden.
- ▶ Die Mobilitätsstation XS ist ein Verknüpfungspunkt zwischen unterschiedlichen Angebotsebenen in einem hierarchisch strukturierten Mobilitätsnetz. Eine **ÖPNV-Haltestelle** am Standort oder im unmittelbaren Umfeld zählt daher zu den Grundanforderungen. Die ÖPNV-Haltestelle sollte dabei regelmäßig bedient werden und ÖPNV-Verbindungen in die nächsten Grund- oder Mittelzentren bieten. Infrage kommen:
 - ▶ Bahnhöfe bzw. Haltepunkte des Schienenpersonennahverkehrs
 - ▶ Schnellbus-Haltestellen
 - ▶ Haltestellen von regelmäßig verkehrenden Regionalbuslinien (d.h. nicht nur Buslinien der Schülerbeförderung)
- ▶ In der Regel ist ein **Stromanschluss** eine weitere wichtige Voraussetzung für kleine Mobilitätsstationen XS, einige der angebotenen Services an den Stationen Strom benötigen. Dies können beispielsweise Beleuchtung, elektronische Informationseinrichtungen oder Ladestation für Elektrofahrzeuge sein. Wenn eine externe Stromversorgung nur mit großem Aufwand herzustellen ist, sollte geprüft werden, ob eine autarke Lösung, z.B. über ein Solarpanel, möglich ist.

3.2 Mobilitätsangebote und Ausstattungsmodule

Den zentralen Bestandteil von Mobilitätsstationen XS bildet das integrierte Mobilitätsangebot, also die Verknüpfung von öffentlichen bzw. öffentlich zugänglichen Verkehrsmitteln untereinander sowie mit verschiedenen motorisierten und nicht motorisierten Individualverkehrsmitteln, z.B. Linien- und Rufbus, spezielle zielgruppenspezifische Mobilitätsangebote, wie z.B. Marktfahrten, Taxi, Angebote des Gemeinschaftsverkehrs, geteilte Verkehrsmittel (Sharing-Angebote) sowie der private Pkw oder das privat genutzte Fahrrad.

Aufgrund der großen Unterschiede der Standorte und der jeweiligen Aufgaben lassen sich keine einheitlichen (Mindest-) Anforderungen an die Ausstattung von Mobilitätsstationen XS formulieren. Die nachfolgende Checkliste (vgl. Tabelle 1) stellt jedoch eine Hilfestellung bei der Auswahl möglicher Mobilitätsangebote dar und gibt einen Überblick über die jeweils benötigten Ausstattungselemente sowie weitere, gegebenenfalls integrierbare Services. Die Auswahl erfolgt entsprechend der ortsspezifischen Gegebenheiten.

ja/nein	Mobilitätsangebote	Anzahl	Ausstattungsmodule	Anzahl	Ausstattungsmodule
<input type="checkbox"/>	Schnellbus	<input type="checkbox"/>	Bushaltestelle(n)	<input type="checkbox"/>	Sitzgelegenheiten
<input type="checkbox"/>	Regionalbus	<input type="checkbox"/>	Bushaltestelle(n)	<input type="checkbox"/>	Witterungsschutz
<input type="checkbox"/>	Bürgerbus	<input type="checkbox"/>	Stellplatz/-plätze	<input type="checkbox"/>	Beleuchtung
<input type="checkbox"/>	Carsharing-Fahrzeug	<input type="checkbox"/>	Stellplatz/-plätze	<input type="checkbox"/>	Mülleimer
<input type="checkbox"/>	K+R / Mitnahme / Ridesharing / Carpooling	<input type="checkbox"/>	Stellplatz/-plätze	<input type="checkbox"/>	Infokasten (analog)
<input type="checkbox"/>	Taxi	<input type="checkbox"/>	Stellplatz/-plätze	<input type="checkbox"/>	W-Lan-Punkt
<input type="checkbox"/>	privates Fahrrad	<input type="checkbox"/>	Fahrradbox(en)	<input type="checkbox"/>	Infoscreen (digital)
<input type="checkbox"/>	Verleihrad	<input type="checkbox"/>	Fahrradbügel	<input type="checkbox"/>	Notruf-/Infosäule
<input type="checkbox"/>	privates Pedelec	<input type="checkbox"/>	E-Ladestation(en)	<input type="checkbox"/>	Rezeptbox
<input type="checkbox"/>	Verleih-Pedelec	<input type="checkbox"/>	Schließfach/-fächer (einfach)	<input type="checkbox"/>	Packetbox
<input type="checkbox"/>	(E-) Lasten-Verleihrad	<input type="checkbox"/>	Schließfach/-fächer (mit Akku-Ladeoption)	<input type="checkbox"/>	Foodbox
<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	

Tabelle 1: Checkliste Mobilitätsstation XS

Falls vor Ort digitale Informations- bzw. Mobilitätsplattform bestehen, ist sicherzustellen, dass die Mobilitätsangebote und Services der Mobilitätsstation XS in die Plattform eingebunden sind.

3.3 Gestalterische Anforderungen

Mobilitätsstationen sind *das Aushängeschild* eines integrierten, umweltfreundlichen Mobilitätsangebots. Aufgrund ihrer Verknüpfungsfunktion können sie auch zur Belebung und Aufwertung des Standorts und der Umgebung beitragen oder eine Initialzündung zur Umgestaltung und Aufwertung des Standorts sein. Aus beiden Gründen ist eine attraktive Gestaltung der Mobilitätsstationen wichtig. Darüber hinaus sollen die Anordnung der verschiedenen Angebote und Funktionen und die Gestaltung der Module auch die funktionalen Abläufe an der Mobilitätsstation unterstützen. Auch eine hohe Aufenthaltsqualität sollte damit einhergehen.

Hieraus ergeben sich wesentliche Anforderungen an die Gestaltung von Mobilitätsstationen XS:

- Die Anordnung der Ausstattungsmodule sollte **übersichtlich** sein und die logischen Funktionsabläufe in der Mobilitätsstation unterstützen. Ausstattungsmodule für Verkehrsmittel, die besonders häufig miteinander kombiniert werden, sollten möglichst nahe zueinander positioniert sein. Die Stationsgestaltung sollte **kompakt** sein ohne gedrängt zu wirken. Auf eine angemessene Dimensionierung ist zu achten. Nach Möglichkeit sind kleine Platzsituation zu schaffen bzw. beizubehalten.
- Alle Stationsbereiche und die Verbindung zwischen diesen sind **barrierefrei zu gestalten**. Dies gilt auch für Stationsmodule, die nicht unmittelbar am Stationsstandort sondern im Umfeld angesiedelt sind sowie für alle Module der Nutzerinformation.
- Da Mobilitätsstationen immer auch für das Warten auf ÖPNV genutzt werden, sind entsprechende Aufenthaltsmöglichkeiten zu schaffen (Sitzgelegenheit, Witterungsschutz). Dabei ist die Mobilitätsstation insgesamt so ansprechend und hell zu gestalten, dass eine **hohe Aufenthaltsqualität** entsteht und das Sicherheitsempfinden entsprechend hoch ist. Das **Vermeiden von Dunkelräumen** hat dabei höchste Priorität. Auch personalbediente Zusatzangebote an der Station oder im direkten Stationsumfeld können während der Öffnungszeiten einen Beitrag zur Steigerung der empfundenen Sicherheit leisten, in begrenztem Maße auch Notruf- und Infosäulen.
- Die Verkehrsfunktion und die Vermarktungsfunktion der Mobilitätsstation sind unter gestalterischen Aspekten abzuwägen. So sollte die Station eine **eindeutige Kennzeichnung** haben und eine **gut erkennbare Gestaltung** aufweisen (Dimensionierung, Formgebung, Einsatz von Farben, Beleuchtung und Werbung), sich dabei jedoch freundlich und dezent in die ortstypische Umgebung einfügen und keine Störungswirkung auf das Umfeld ausüben. Bereits aus der Umgebung sollen die **Mobilitätsangebote gut sichtbar** sein. Falls erforderlich sind auch Belange des Denkmalschutzes abzuwägen.
- Die Lage und Gestaltung von bereits vorhandenen Ausstattungsmodulen (z.B. Bushaltestellen) sind mit Blick auf ihre **Integrationsfähigkeit zu prüfen**. Falls nötig ist eine Um- oder Neugestaltung vorzunehmen.

- ▶ Wird der Aufbau eines regionalen Stationsnetzes angestrebt, so empfiehlt sich die **Entwicklung eines (hierarchischen) Modulsystems** nach einheitlichen Gestaltungsvorgaben und mit einem einheitlichen Markenzeichen (Logo). Hierzu sind zunächst die **Ausstattungsmodulare** zu definieren, die sich als Standards für ein hierarchisiertes Modulsystem eignen.

Beispielhafte Anordnung der Ausstattungsmodulare

Variante 1: Mobilstation XS mit Bushaltestelle, Bürgerbushaltestelle und Ridesharing-Punkt, Parkplätzen (3x), E-Ladestationen für Pkw (2x) und Fahrradboxen mit E-Ladestationen für E-Bikes (2x), Carsharing-Stellplatz (1x) und Leihfahrradstation (2x), Fahrradboxen (2x), Fahrradabstellanlage (10x) – jeweils optional mit Überdachung, Info-/Notrufsäule sowie Briefkasten/Paketstation und Sitzinsel.

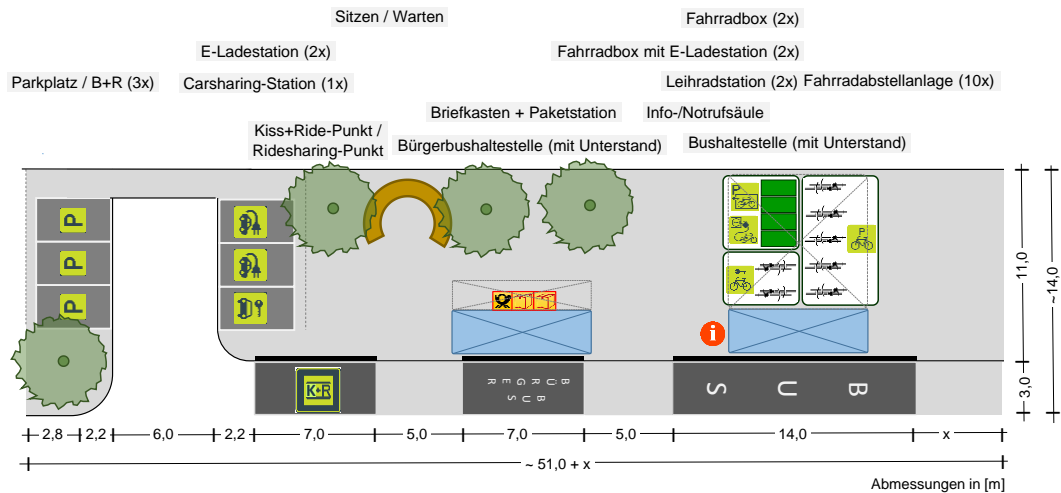


Abbildung 1: Beispielhafte Anordnung der Ausstattungsmodulare an einer Mobilitätsstation XS (Variante 1)

Variante 2: Mobilstation XS mit Bushaltestelle und Ridesharing-Punkt, Parkplätzen (2x), E-Ladestationen für Pkw (1x) und Fahrradboxen mit E-Ladestation für E-Bikes (2x), Fahrradabstellanlage (4x) sowie Info-/Notrufsäule und Briefkasten/Paketstation.

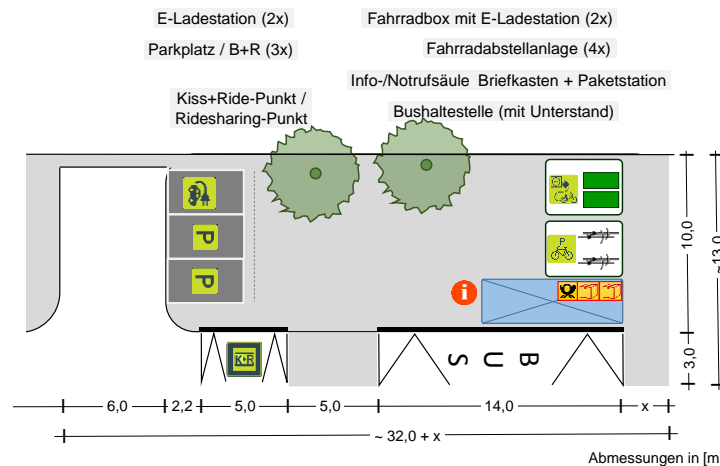


Abbildung 2: Beispielhafte Anordnung der Ausstattungsmodulare an einer Mobilitätsstation XS (Variante 2)

4 Zielgruppen und Potenziale

Zielgruppe der Mobilitätsstation XS sind die **Nutzer der an der Station vorhandenen Mobilitätsangebote**. Im Fokus stehen dabei vor allem **intermodale Verkehrsteilnehmer**, die die Station als Umsteigepunkt zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln nutzen. Aber auch für Verkehrsteilnehmer, die nur ein Verkehrsmittel für ihren Weg nutzen, ist die Bedeutung der Mobilitätsstation als **zentraler Zugangspunkt zu öffentlich verfügbaren Verkehrsmitteln**, wie z.B. Bahn, Bus, Carsharing-Fahrzeug oder Verleihrad, nicht zu unterschätzen.

Darüber hinaus ist die Mobilitätsstation bei entsprechend auffälliger Gestaltung auch ein Vermarktungsinstrument für umweltfreundliche Mobilität. In dieser Funktion spricht sie natürlich **alle mobilen Personen im Einzugsbereich der Station** an und hier insbesondere die Pkw-Nutzer als sichtbares Zeichen für Mobilitätsalternativen.

Das konkrete Nutzerpotenzial einer Mobilitätsstation XS ergibt sich zum einen aus den Nutzern von bereits bestehenden, aber nun an der Station gebündelten Mobilitätsangeboten. Hierzu zählen u.a. die heutigen ÖPNV-Nutzer am Bahnhof oder der Bushaltestelle, die Nutzer bestehender Carsharing-Fahrzeug / Gemeinschaftsautos oder Taxikunden. Zum anderen sollen über die Marketingfunktion aber auch „Neukunden“ im Einzugsbereich der Station gewonnen werden. Allerdings ist es schwierig, diese Neukundenpotenziale im Vorhinein zu quantifizieren. Belastbare Erfahrungswerte aus bereits umgesetzten Mobilitätsstationen im ländlichen Raum liegen bislang nicht vor. Zudem hängt die Bereitschaft für multi- bzw. intermodales Verkehrsverhalten natürlich nicht nur vom Vorhandensein einer Mobilitätsstation ab, sondern vor allem von der Attraktivität und Nutzbarkeit der dort vorhandenen (Mobilitäts-)Angebote, den Nutzerkosten, der Vermarktungsstrategie insgesamt und den Informationsangeboten. Gerade im ländlichen Raum ist davon auszugehen, dass in den meisten Haushalten mindestens ein Pkw vorhanden ist und kaum jemand auf den eigenen Pkw verzichten wird, nur weil es eine Mobilitätsstation gibt. Vorrangiges Ziel der Mobilitätsstation XS ist es jedoch zu erreichen, dass nicht für jeden Weg, der nicht zu Fuß zurückgelegt werden kann, der eigenen Pkw genutzt wird.

Potenziale für ein multimodales Verkehrsverhalten – und damit für „Neukunden“ der Mobilitätsstation – gibt es daher vor allem bei Haushalten, die weniger Pkw als fahrberechtigte Haushaltsmitglieder haben. Hier ist davon auszugehen, dass die Bereitschaft, die Angebote der Mobilitätsstation für ihre täglichen Aktivitäten zu nutzen, entsprechend hoch ist. Die Mobilitätsstation kann dazu beitragen, die Anschaffung eines Zweit- oder Dritt-Pkw im Haushalt zu vermeiden. Weitere Nutzer lassen sich gewinnen, wenn mit Einrichtung der Mobilitätsstation auch die Palette der Mobilitätsangebote erweitert wird, oder wenn Qualität bzw. Nutzbarkeit von bereits vorhandenen Mobilitätsangeboten mit deren Bündelung an der Station verbessert wird. (z.B. Bedienung der Bushaltestelle durch zusätzliche Buslinien, d.h. Vergrößerung des Einzugsbereichs der Station, oder dichteres Fahrtenangebot).

5 Organisation

Rechtliche Rahmenbedingungen

Planung, Bau und Betrieb von Mobilitätsstationen unterliegen unterschiedlichen Anforderungen des öffentlichen und privaten Rechts. Die Herausforderung besteht darin, dass Mobilitätsstationen im rechtlichen Sinne keine Einheit darstellen, sondern eine Vielzahl von Einzelementen.

Aufgabe der Kommune ist es, im Rahmen ihrer kommunalen Planungshoheit die bauplanungs- und straßenverkehrsrechtlichen Voraussetzungen für die Einzelmodule der Station herzustellen.

Hierbei ist der Anwendungsbereich der Niedersächsische Bauordnung (NBauO) zu prüfen: Welche Module sind genehmigungspflichtig, welche nicht?

- ▶ Nicht genehmigungspflichtig sind beispielsweise kleinere Bauten unter bestimmten Einschränkungen oder Fahrgastunterstände im ÖPNV, öffentliche Stellplätze und Fahrradabstellanlagen (§ 60 NBauO). Für diese Flächen gilt das Straßenverkehrsrecht (Straßen- und Wegegesetz (StWG), Straßenverkehrsordnung (StVO), Niedersächsisches Straßengesetz (NStrG)).
- ▶ Bauliche Module der Mobilitätsstation, die weder genehmigungsfrei sind, noch auf einer gewidmeten Verkehrsfläche errichtet werden können, ist die Baugenehmigung über ein Vereinfachtes Baugenehmigungsverfahren nach § 63 NBauO zur erwirken. Dies betrifft vor allem kleinere Gebäude als Bestandteil von Mobilitätsstationen, z.B. für einen Kiosk.

Ausgewiesene Carsharing-Stellplätze lassen sich mit dem neuen Carsharinggesetz (CsgG) (vgl. Inkrafttreten am 01.09.2017) deutlich einfacher und vor allem rechtssicherer als nach der bisherigen Praxis genehmigen. Das definiert, was unter dem Begriff Carsharing zu verstehen ist und schafft die Grundlage für eine Kennzeichnung der Fahrzeuge. Bevorrechtigt werden soll sowohl das stationsgebundene als auch das nicht stationsgebundene Carsharing. Das Gesetz eröffnet die Möglichkeit, Abhol- und Rückgabestelle für stationsbasiertes Carsharing an ausgewählte Standorte im öffentlichen Verkehrsraum zu verlagern. Darüber hinaus enthält das Gesetz Ermächtigungen zur Änderung der Straßenverkehrsordnung (StVO), um dort die entsprechenden Verkehrszeichen und Anordnungsvoraussetzungen regeln zu können.

Grundsätzlich besteht auch die Möglichkeit, eine Mobilitätsstation über einen Bebauungsplan planungsrechtlich abzusichern. Für kleine Mobilitätsstationen XS dürfte dieses relativ aufwendige Verfahren aber nicht infrage kommen.

Im Zusammenhang mit einer Mobilitätsstation rechtlich ebenfalls zu regeln sind die Vergabe und der Betrieb von Mobilitätsdienstleistungen. Die Form der Leistungsvergabe und die Art des Betriebes ergeben sich aus der Beantwortung der Frage, ob die betreffenden Mobilitätsangebote unter betriebswirtschaftlichen Aspekten durch private Anbieter gewinnbringend zu betreiben sind oder ob eine finanzielle Unterstützung durch die öffentliche Hand erforderlich ist. Hierdurch ergeben sich unterschiedliche Vergabe- und Betriebsmöglichkeiten, wobei auch bei einem zu erwartenden gewinnbringenden Betrieb ein diskriminierungsfreier Marktzugang für Bewerber zu gewährleisten ist. Darüber hinaus sind Rechte und Pflichten der verschiedenen Akteure zu regeln. Nähere Ausführungen zu den rechtlichen Anforderungen an Vergabe und Betrieb enthält das „Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen“ (2017).

Akteure und deren Funktionen und Aufgaben

Am Aufbau einer Mobilitätsstation sind in der Regel verschiedene Akteure mit unterschiedlichen Funktionen und Aufgaben eingebunden (vgl. Tabelle 2). Bereits bestehende Netzwerke zwischen den Akteuren erleichtern die notwendigen Abstimmungsprozesse.

Akteure	Funktion bzw. Aufgabe
Kommune (zuständige Sach- und Aufgabengebiete) und/oder Kommunale Eigenbetriebe	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Planung und Finanzierungskonzept / Finanzierung Infrastruktur ➤ Koordination zwischen beteiligten Ämtern in der Planungsphase ➤ Sicherstellen der Flächenverfügbarkeit ➤ Schaffung der planungs- und verkehrsrechtlichen Voraussetzungen ➤ Erschließung und Errichtung von baulichen Anlagen ➤ ggf. Betreiber der ÖPNV-Haltestelle ➤ Koordination der verschiedenen Betreiber / organisatorische Aufgaben (z.B. Verpachtung/Vermietung/Vergabe von Flächen und Räumlichkeiten) ➤ Instandhaltung der Erschließung und der Flächen ➤ Information und Marketing der Mobilitätsstation ➤ ggf. auch Betreiber von Mobilitätsangeboten (Inhouse-Angebote, z.B. kommunale Fahrzeuge / Leihfahräder zur öffentlichen Nutzung)
ÖPNV-Unternehmen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ operativer Betrieb in Kooperation mit Sharing-Anbietern ➤ ggf. Betreiber der ÖPNV-Haltestelle ➤ ggf. tarifliche Integration der Mobilitätsangebote ➤ Bereitstellung / Pflege von Nutzerinformationen
Verkehrsverbund (optional)	<ul style="list-style-type: none"> ➤ operativer Betrieb in Kooperation mit Sharing-Anbietern ➤ ggf. tarifliche Integration der Mobilitätsangebote ➤ ggf. Bereitstellung / Pflege von Nutzerinformationen
Betreiber Sharing-Angebote	<ul style="list-style-type: none"> ➤ operativer Betrieb in Kooperation mit Verkehrsunternehmen / Verkehrsverbund ➤ ggf. tarifliche Integration der Mobilitätsangebote ➤ Bereitstellung / Pflege von Nutzerinformationen
sonstige Betreiber (optional)	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Organisation von Zusatzangeboten

Tabelle 2: Akteure und deren Aufgaben beim Aufbau einer Mobilitätsstation XS

Trägerschaft, Betreiber und Finanzierungsmöglichkeiten³

Bei den bereits bestehenden Mobilitätsstationen – zumeist in Städten – haben sich unterschiedliche Formen der Trägerschaft entwickelt.

³ In Anlehnung an: Handbuch Mobilstationen Nordrhein Westfalen des Zukunftsnetzes Mobilität NRW. Köln. 2017 und Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR): Neue Mobilitätsformen, Mobilitätsstationen und Stadtgestalt. Bonn. 2015.

Vieles spricht jedoch dafür, dass die **Kommune als Betreiber** der Verkehrsinfrastruktur „Mobilitätsstation XS“ auftritt (nicht als Betreiber der Mobilitätsangebote):

- ▶ Die benötigten Flächen sind meist in kommunaler Hand.
- ▶ Planungs- und verkehrsrechtliche Regelungen lassen sich besser koordinieren bzw. aufeinander abstimmen und die bauplanungsrechtlichen Genehmigungen leichter beschaffen.
- ▶ Ein kommunaler Betreiber ist dem Gemeinwohl verpflichtet und berücksichtigt auch die funktionale und gestalterische Integration in den Ort.
- ▶ Das Einwerben von Fördergeldern ist für Kommunen i.d.R. einfacher als bei kommerziellen Betreibern.

Neben der Kommune kann auch ein örtliches Verkehrsunternehmen als Stationsbetreiber in Betracht kommen. Sie stehen zwar einerseits „auf Augenhöhe“ mit den übrigen Mobilitätsanbietern und verfügen häufig über das erforderliche Praxis-Know-how, auch bei der organisatorischen Integration verschiedener Mobilitätsangebote. Andererseits kann es seitens der anderen Mobilitätsanbieter Befürchtungen geben, dass der diskriminierungsfreie Zugang nicht gewährleistet ist.

Die **Investitionskosten** für die Einrichtung einer Mobilitätsstation XS hängen von sehr vielen Faktoren ab, u.a. Größe, Ausstattung, Grunderwerb, Gestaltungsanforderungen usw. Je nach Ausstattung sind die Unterhaltungskosten demgegenüber vergleichsweise gering, die sich aus Einnahmen aus der Flächenverpachtung an Mobilitäts- und Serviceanbieter im günstigen Fall refinanzieren. Eine weitere Finanzierungsquelle kann die Vermietung von Werbeflächen an den Stationen sein.

In jedem Fall sollte gemeinsam mit Fördermittelgebern geprüft werden, ob und unter welchen Bedingungen Fördermittel zur Finanzierung der Investitionskosten eingesetzt werden können. Insbesondere kommen folgende Fördermittelquellen infrage:

- ▶ EU-Förderprogramme (ESF, EFRE, ELER), z.B. EFRE-Förderprogramm „Verbesserung der Stadt-Umland-Mobilität“
- ▶ **Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG):**
Eine Förderung nach GVFG über eine Landeszuwendung ist grundsätzlich möglich, wenn die Förderungsvoraussetzungen erfüllt sind. Dies ist für den Einzelfall zu prüfen. Derzeit ist die GVFG-Förderung bis zum Jahr 2019 begrenzt. Nach einer grundsätzlichen Bund-Länder-Einigung zur zukünftigen ÖPNV-Finanzierungen beabsichtigt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, das GVFG-Bundesprogramm bis 2031 zu verlängern. Gegebenenfalls sind Mobilitätsstationen dann auch als förderungsfähige Vorhaben festgesetzt. => Entflechtungsgesetz?
- ▶ Förderprogramme des Bundes, z.B. im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative der Bundesregierung
- ▶ Städtebauförderung, z.B. Programme Stadtumbau West oder Soziale Stadt. Voraussetzung ist jedoch, dass die Mobilitätsstationen Teil eines Gesamtmaßnahmenpakets in einem für die Städtebauförderung bewilligten Gebiet ist.

- ÖPNV-Förderprogramme des Landes Niedersachsen, z.B. Gewährung von Zuwendungen für die Beschaffung von Ladegeräten für Elektrofahrräder und Elektroautos an P+R- und B+R-Anlagen an ÖPNV-Stationen in Niedersachsen

Aufgrund des eingeschränkten Nutzerpotenzials in ländlichen Räumen kann es schwierig sein, **kostendeckend zu betreibende Mobilitätsangebote** für die Mobilitätsstation zu gewinnen. Hier können Kooperationen zwischen Mobilitätsbetreibern und der Kommune oder ortsansässigen Unternehmen dabei helfen, eine Grundfinanzierung sicherzustellen, in dem der jeweilige Kooperationspartner für feste Nutzungspakete unabhängig von der tatsächlichen Nutzung bezahlt. Ein Beispiel hierfür wären Carsharing-Fahrzeuge oder Leihfahrräder, die in ein betriebliches Mobilitätsmanagement eingebunden werden und als Dienstfahrzeuge den kommunalen oder betrieblichen Fahrzeugpool ersetzen oder erweitern. Analog hierzu sind vergleichbare Nutzungsvereinbarungen auch mit Vereinen, Bürgernetzwerken oder Dorfgemeinschaften denkbar.

6 Handlungsoptionen und Maßnahmen

Die nachfolgend skizzierten Maßnahmen entsprechen in diesem Fall den notwendigen Arbeitsschritten in der Planungs-, Umsetzungs- und Betriebsphase

Phase A: Planungsphase

<p><i>Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in der Modellregion Landkreis Cuxhaven</i> Vorhaben: Mobilitätsstation XS</p>	
<p>Maßnahme A-1: Identifizierung geeigneter Standorte</p>	
<p><u>Beschreibung</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Festlegung des Planungsraum (Ortsteil, Gemeinde, Korridor, Landkreis) ➤ Festlegen von Standortkriterien ➤ Ermittlung von geeigneten ÖPNV-Zugangspunkten im Untersuchungsraum ➤ Prüfen der grundsätzlichen Flächenverfügbarkeit ➤ Identifizierung und Klärung (ggf. auch schon Beseitigung) von Nutzungskonflikten ➤ Klärung: Entwicklung eines Einzelstandorts oder Aufbau eines Stationsnetzes? 	
<p><u>Voraussetzungen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Gremienbeschluss oder Initiative von Verwaltung oder Mobilitätsanbietern zur Einrichtung von Mobilitätsstationen 	
<p><u>Akteure und Verantwortlichkeiten</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ zuständige Verwaltung im Untersuchungsraum ➤ ggf. örtliche Mobilitätsanbieter ➤ ggf. Verkehrsverbund 	

▸ ggf. externes Planungsbüro

Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in der Modellregion Landkreis Cuxhaven
Vorhaben: Mobilitätsstation XS

Maßnahme A-2: Ermittlung der benötigte Akteure

Beschreibung

- grobe Strukturierung der anstehenden Arbeiten und – auf diese Basis – Identifizierung von Verantwortlichkeiten und der benötigten Akteure:
 - Passen die Akteure aus der Identifizierungsphase?
 - Werden weitere Akteure benötigt?
(z.B. Grundstückseigentümer, derzeit noch nicht ortsansässige Mobilitätsanbieter, Interessenvertreter bei Nutzungskonflikten, Genehmigungsbehörden usw.)
- Etablierung eines Planungsgremiums

Voraussetzungen

- Auswahl geeigneter Standorte ist abgeschlossen (→ A-1)

Akteure und Verantwortlichkeiten

- Initiator des Vorhabens (zuständige Verwaltung oder Planungsgremium)

Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in der Modellregion Landkreis Cuxhaven
Vorhaben: Mobilitätsstation XS

Maßnahme A-3: Festlegung des Angebotsportfolios

Beschreibung

- Auswahl von gewünschten Angebote an der Mobilitätsstation XS (auf Basis Checkliste)
- ggf. stufenweiser Ausbau berücksichtigen
- grobe Abschätzung des Bedarfs / zur Machbarkeit

Voraussetzungen

- Klärung von Ausgangssituation und Vision:
 - Welche Mobilitätsangebote und mobilitätsbezogene Serviceangebote sind im Untersuchungsraum und/oder an den identifizierten Stationsstandorten bereits vorhanden?
 - Was wird perspektivisch gewünscht?

Akteure und Verantwortlichkeiten

- Initiator des Vorhabens (zuständige Verwaltung oder Planungsgremium)
- ggf. Kontaktaufnahme mit derzeit noch nicht ortsansässigen Mobilitäts- und Serviceanbietern

Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in der Modellregion Landkreis Cuxhaven
Vorhaben: Mobilitätsstation XS

Maßnahme A-4: Ermittlung von Anforderungen an Flächenbedarf und Zugänglichkeit

Beschreibung

- für die einzelnen Angebote
 - Abschätzung der benötigten Kapazitäten
 - Ermittlung des Flächen- bzw. Raumbedarfs
 - Integration bestehender Infrastrukturen (z.B. Bushaltestellen)
- für das gesamte Angebotsportfolio
 - Ermittlung des Gesamt-Flächen- bzw. Raumbedarfs
 - benötigte Wegeflächen und Anschlussmöglichkeiten an das Straßen- und Wegenetz
- Erstellung eines Lageplans
- ggf. Ableitung notwendiger Anpassung- oder Ausbaumaßnahmen im Bestandsnetz

Voraussetzungen

- Festlegung eines Angebotsportfolios (→ A-3)
- generelle Flächenverfügbarkeit an den identifizierten Standorten (→ A-1)

Akteure und Verantwortlichkeiten

- Initiator des Vorhabens (zuständige Verwaltung oder Planungsgremium)
- ggf. externes Planungsbüro

Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in der Modellregion Landkreis Cuxhaven
Vorhaben: Mobilitätsstation XS

Maßnahme A-5: Festlegung von Gestaltungsaspekten

Beschreibung

- Klärung von Anforderungen und Vorgaben an die Gestaltung (z.B. bauleitplanerische Vorgaben, Gestaltungsvorgaben zur städtebaulichen Einbindung, Corporate Design u.ä.)
- Ableitung von gestalterischen Anforderungen / von Gestaltungsprinzipien
- ggf. Anpassung der Lagepläne

Voraussetzungen

- Notwendigkeit zur Festlegung von Gestaltungsaspekten?
- Klärung der Frage: Entwicklung eines Einzelstandorts oder eines Stationsnetzes?

Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in der Modellregion Landkreis Cuxhaven
Vorhaben: Mobilitätsstation XS

Maßnahme A-5: Festlegung von Gestaltungsaspekten

- Festlegung eines Angebotsportfolios (→ A-3)

Akteure und Verantwortlichkeiten

- Initiator des Vorhabens (zuständige Verwaltung oder Planungsgremium)
- ggf. Mobilitäts- und Serviceanbietern mit eigenen Gestaltungsanforderungen
- ggf. externes Planungsbüro

Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in der Modellregion Landkreis Cuxhaven
Vorhaben: Mobilitätsstation XS

Maßnahme A-6: Festlegung der Betreiberstruktur(en)

Beschreibung

- Konzeption und Festlegung der Betreiberstruktur(en) für:
 - Stationsmanagement
 - Betrieb der Mobilitätsangebote und ergänzender Services
 - Reinigung, Winterdienst, Instandhaltung

Voraussetzungen

- Festlegung eines Angebotsportfolios (→ A-3)
- Ermittlung der jeweiligen Betreiber

Akteure und Verantwortlichkeiten

- Initiator des Vorhabens (zuständige Verwaltung oder Planungsgremium)
- potenzielle Betreiber der Stationsinfrastruktur und der Angebote (→ A-2)

Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in der Modellregion Landkreis Cuxhaven
Vorhaben: Mobilitätsstation XS

Maßnahme A-7: Klärung der Finanzierung

Beschreibung

- Abschätzung von Planungs-, Bau- und Betriebskosten
- Prüfen von Fördermöglichkeiten / Einwerben von Fördergelder
- Ermittlung der Eigenanteile
- Haushaltsplanung

Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in der Modellregion Landkreis Cuxhaven
Vorhaben: Mobilitätsstation XS

Maßnahme A-7: Klärung der Finanzierung

Voraussetzungen

- Festlegung eines Angebotsportfolios (→ A-3)
- Festlegung von Gestaltungsaspekten (→ A-5)
- Festlegung der Betreiberstruktur(en) (→ A-6)

Akteure und Verantwortlichkeiten

- Initiator des Vorhabens (zuständige Verwaltung oder Planungsgremium)
- zukünftige Betreiber
- ggf. Fördermittelgeber

Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in der Modellregion Landkreis Cuxhaven
Vorhaben: Mobilitätsstation XS

Maßnahme A-8: Feinplanung (bei Bedarf)

Beschreibung

- Feinplanung zu baulicher Anordnung, Zugangsinfrastruktur, Gestaltung/Design, Organisation

Voraussetzungen

- Abschluss der vorhergehenden Maßnahmen der Planungsphase (→ A-1 bis A-7)

Akteure und Verantwortlichkeiten

- Initiator des Vorhabens (zuständige Verwaltung oder Planungsgremium)
- potenzielle Betreiber der Stationsinfrastruktur und der Angebote (→ A-2)
- ggf. externes Planungsbüro

Phase B: Umsetzungsphase

Die Maßnahmen für die Umsetzungsphase wurden noch nicht weiter ausgeführt, da sie sehr stark vom Ergebnis der Planungsphase abhängen. In jedem Fall anzugehen und zu klären sind:

- (1) Schaffung der bauplanungsrechtlichen Genehmigungen (bei Bedarf)
- (2) Einrichtung der Mobilitätsstation (Bau der Station, Umgestaltung und Einbindung in Umfeld und Verkehrsnetz)

Phase C: Betriebsphase

Die Maßnahmen für die Betriebsphase wurden noch nicht weiter ausgeführt, da sie sehr stark vom Ergebnis der Planungsphase abhängen. In jedem Fall anzugehen und zu klären sind:

- (1) Anschubstrategien
- (2) Marketing und Öffentlichkeitsarbeit
- (3) Laufender Betrieb / Instandhaltung