

#KLIMAHACKS

MACH DEIN PROJEKT:
MOBILITÄTSSTATIONEN

*Klimafreundliche
Mobilität*



Gefördert durch:



Bundesministerium
für Wirtschaft
und Klimaschutz



NATIONALE
KLIMASCHUTZ
INITIATIVE

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

MOBILITÄTSSTATIONEN: ANGEBOTE BÜNDELN, KLIMAFREUNDLICHE MOBILITÄT STÄRKEN

Eine umfassende Transformation im Verkehrssektor ist zentral für die Erreichung der Klimaschutzziele. Entscheidend für eine echte Verkehrswende ist die Umsetzung einer intelligenten Mobilitätswende. Klimafreundliche Mobilität braucht dabei einen multimodalen Mix unterschiedlicher Verkehrsmittel. Dieser sorgt dafür, dass der Endenergieverbrauch im Verkehrssektor deutlich sinkt, die Mobilität jedoch uneingeschränkt bleibt oder sich im Idealfall sogar verbessert. Mobilitätsstationen können ein wichtiges Element auf dem Weg hin zu einer klimafreundlichen Verkehrsentwicklung in

Kommunen sein. Ziel dieses Ansatzes ist es, multimodales Verkehrsverhalten durch die Bündelung von verschiedenen Angeboten an einem Standort zu fördern und so attraktive Alternativen zur Autonutzung zu schaffen. Damit die positiven Eigenschaften von Mobilitätsstationen sich auch auf ein klimabewusstes Mobilitätsverhalten auswirken, muss sich das Angebot an den Mobilitätsbedürfnissen der Menschen orientieren, gut kommuniziert werden, möglichst flexibel und finanziell attraktiv sein. (Nur) so lässt sich die viel zitierte Verhaltenswende in der Mobilität erreichen. /

85 %

aller Menschen in Deutschland verlassen im Durchschnitt täglich das Haus und sind damit mobil.

(Mobilität in Deutschland (MiD), <https://t1p.de/yp2d>)

Jede/r vierte

Großstädter*in

kombiniert regelmäßig Verkehrsmittel zur Zielerreichung.

(Verkehrsclub Deutschland, <https://t1p.de/06k0p>)

**80
Minuten**

werden durchschnittlich pro Tag für das Zurücklegen von Wegen aufgewendet.

(Mobilität in Deutschland (MiD), <https://t1p.de/yp2d>)

DEFINITION MOBILITÄTSSTATIONEN

Zentrales Merkmal einer Mobilitätsstation (auch Mobilstation, Mobilitätshub oder Mobilitätspunkt) ist die im jeweiligen lokalen Kontext überdurchschnittliche Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsmittel, gepaart mit einer Marketing-Botschaft zugunsten des Umweltverbunds. Die Verknüpfung ist so gestaltet, dass ein örtlicher Wechsel zwischen den Verkehrsmitteln durch räumliche Konzentration der Angebote einfach ermöglicht wird. Der Grad der Modalität spielt dabei nur eine relative Rolle. So können intelligente, aber lediglich bimodale Verknüpfungspunkte durchaus als Mobilitätsstation gelten, wenn sie bezogen auf ihr Umfeld ein relativ hohes Maß an Verknüpfung mit dem Umweltverbund aufweisen. Umgekehrt müssen multimodale (z.B. Bahnhöfe) oder bimodale (z.B. Park+Ride- oder Bike+Ride-Anlagen) nicht automatisch als Mobilitätsstationen gelten, da die erforderliche Marketingwirkung entweder systemimmanent (und damit ohne besonderen Aufmerksamkeitsfaktor) oder aber nicht erkennbar ist.

(Quelle: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR), <https://t1p.de/ecb7e>)

Das
**Sektorziel
2030**

würde der Verkehrssektor nach aktuellem Projektionsbericht der Bundesregierung mit den derzeit geplanten Maßnahmen klar verfehlen.

(Umweltbundesamt, <https://t1p.de/vv0kf>)

2003

wurden unter dem Namen „mobil.punkte“ in Bremen die ersten Mobilitätsstationen eröffnet.

(Difu, <https://t1p.de/f0apa>)



WEITERFÜHRENDE LINKS ZUM THEMA
„VERNETZTE MOBILITÄT“

Mobilitätsstationen in der kommunalen Praxis,
Deutsches Institut für Urbanistik:

<https://t1p.de/l0lj0>

Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen,
Zukunftsnetz Mobilität NRW:

<https://t1p.de/67il9>

Neue Mobilitätsformen, Mobilitätsstationen und
Stadtgestalt, Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und
Raumforschung (BBSR):

<https://t1p.de/vt545>

Multimodal unterwegs in Deutschlands Städten
(Befragung), Verkehrsclub Deutschland:

<https://t1p.de/jx02n>

Grundlagenpapier für Mobilitätsstationen in
städtischen Randlagen, IGES Institut:

<https://t1p.de/3bayg>



KLIMAFREUNDLICH UNTERWEGS: MOBILITÄTSSTATIONEN ZUR STÄRKUNG DES UMWELTVERBUNDES

Klimaschutz und Mobilität sind in Kommunen große Querschnittsthemen, die zusammen gedacht und angegangen werden müssen, um die gemeinsamen Ziele zu erreichen. Neue Mobilitätsangebote sowie mehr Multi- und Intermodalität im Verkehr können einen wichtigen Beitrag leisten, insbesondere bei der Verlagerung vom Auto auf Verkehrsträger des Umweltverbundes. Eine zentrale Aufgabe von Mobilitätsstationen ist die Förderung von Multi- und Intermodalität. Verknüpfte Angebote im Mobilitätsbereich entstanden in Deutschland bereits Ende der 1960er Jahre mit Einführung der ersten

„Park-and-Ride-Anlagen“. Ziel war bereits damals, die stetig zunehmende Pkw-Dichte in Innenstadtbereichen zu entschärfen – der Klimaschutzgedanke spielte dabei noch keine Rolle. Mit der ersten Mobilitätsstation 2003 in Bremen nahm das Thema an Fahrt auf. Die massive Verbreitung des Smartphones trug schließlich entscheidend dazu bei, dass sich diese Entwicklung beschleunigte. Ab 2013 etablierte sich das Konzept „Mobilitätsstation“ und weitete sich von den Innenstädten über die Wohnquartiersebene bis in Stadt-Umland-Lagen und in den ländlichen Raum aus. /

DO THE RIGHT MIX!

Mobilitätsstationen können sehr unterschiedlich konzipiert und gestaltet sein. Eine räumliche Konzentration verschiedener Verkehrsmittel ist jedoch immer gegeben. Entscheidend für den passenden Mobilitätsmix und die Ausstattung sind ihre Lage im Raum, z.B. regional, innerstädtisch (dezentral verteilt), ländlich oder im Quartier, und die anvisierte Zielgruppe.



MULTI- UND INTERMODALES VERKEHRSVERHALTEN

Multimodales Verkehrsverhalten



Sonderform von Multimodalität: Intermodales Verkehrsverhalten



FUNKTIONEN UND AUSSTATTUNGEN VON MOBILITÄTSSTATIONEN

| | | |
|--|--|--|
|  | <p>Infrastrukturelle Gestaltungselemente</p> <p>Die Ausstattung von Mobilitätsstationen kann stark variieren. Auch hier spielen die Lage (innerstädtisch, Stadtrand oder ländlicher Raum) und Funktion der Hubs eine wichtige Rolle. Eine modulare Gestaltung kann sinnvoll sein, um auf die Dynamik bei neuen, digitalen Mobilitätsangeboten sowie auf sich verändernde Nachfragesituationen reagieren zu können. Typische infrastrukturelle Gestaltungselemente sind.</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Sichere Rad-Abstellanlagen (z.B. Fahrradparkhäuser, Radboxen, (überdachte) Fahrradbügel) • Ladestation E-Auto und E-Bike • Pkw-Stellplätze • Fahrradservice (Reparatur etc.) • Anbieter für (E-)Carsharing, (E-)Bikesharing (auch Lastenrad), (E-)Tretroller • Ridepooling/On-Demand-Verkehr |
|  | <p>Marketing und Kommunikations-Design</p> <p>Ein gut durchdachtes und ansprechendes Kommunikations-Design sowie die Etablierung als Marke sind wichtige Elemente für den Erfolg von Mobilitätsstationen, da diese einen hohen Wiedererkennungswert und Aufmerksamkeit für das neue Mobilitätsangebot schaffen. Mit Blick auf die Nutzer*innen sollte das Kommunikations-Konzept vor Ort leitend, leicht verständlich und intuitiv gestaltet sein, um Akzeptanzbarrieren zur Annahme der Angebote von Beginn an abzubauen. Der Aufbau einer Online-Informationenplattform unterstützt bei der Bewerbung der Angebote und hilft Interessierten, sich vorab zu informieren.</p> | <p>Gute Beispiele:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Stadt Leipzig „Leipzig mobil“ https://t1p.de/0klvq • Stadt Offenburg „Einfach mobil“ https://mobil-in-offenburg.de/ • Kreis Coesfeld „kommit – Neu Land Erfahren“ https://t1p.de/8s79y |
|  | <p>Information und Service</p> <p>Der Abbau von Akzeptanzbarrieren in der Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel und das Sicherstellen eines passgenauen Information- und Serviceangebotes sind ebenfalls zentrale Aufgaben einer Mobilitätsstation. Hierbei spielen neben Angeboten vor Ort auch Informationsplattformen im Internet und als Smartphone-Applikation eine wichtige Rolle. Neben der räumlichen Verknüpfung werden so auch die Voraussetzungen für eine virtuelle Verknüpfung der Verkehrsangebote geschaffen.</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Informations- und Kommunikationsangebote: z.B. Übersichts-/Stadtplan, dynamische Fahrgastinformation, Notruf • Servicezentrale (ggf. mit Personal zur persönlichen Beratung) • W-Lan-Punkte • Gepäckschließfächer |
|  | <p>Sharing- und On-Demand-Angebote</p> <p>Die „geteilte Mobilität“ (shared mobility) kann in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr eine attraktive Alternative zum privaten Pkw bieten. Sharing-Angebote – von Carsharing über Bikesharing bis zu Elektrorollern – sind daher auch wichtige Angebotsformen einer Mobilitätsstation. On-Demand-Services ergänzen den ÖPNV durch ein stark individuelles und flexibles Angebot. Besonders zu Randzeiten, z.B. in der Nacht oder am Wochenende, können sie so eine wirksame Alternative zur Nutzung des eigenen Autos sein. Im Idealfall sind On-Demand-Angebote klimafreundlich (elektrisch betrieben) und barrierefrei nutzbar.</p> | <p>Gute Beispiele:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Stadt Hamburg „Switchh Hamburg“ https://t1p.de/fg92w • Nordrhein-Westfalen „mobil.nrw“ https://t1p.de/qjey2 • Stadt Kiel „Konzept Mobilitätsstationen für Kiel“ https://t1p.de/7f3l7 |
|  | <p>Stadtgestaltung, Versorgung und Begegnung</p> <p>Mobilitätsstationen können – wenn sie städtebaulich gut konzipiert und integriert sind – neben ihrer ursprünglichen Funktion auch zusätzliche Aufgaben erfüllen, z.B. als Element der Stadtgestaltung, als Versorgungspunkt oder Begegnungsstätte. In innerstädtischen Quartieren kann durch eine solche multifunktionale Nutzung knapper Flächenverfügbarkeit entgegengewirkt werden, in ländlichen Räumen können durch solche Zusatzangebote Lücken ausgeglichen werden. Solche „On-Top“-Angebote können auch die Akzeptanz und die Bekanntheit von Mobilitätsstationen unterstützen und so ebenfalls die Nutzung klimafreundlicher Mobilität fördern.</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Eine attraktive Gestaltung und einladende Atmosphäre (freundlich, hell, sicher) • Gastronomie, z.B. Café/Bäckerei, Kiosk • Supermarkt o.a. Einrichtungen des täglichen Bedarfs • Serviceangebote, z.B. Paket-Station • Hochwertige Aufenthaltsflächen, u.a. (überdachte) Sitzgelegenheiten, saubere Sanitäranlagen, Aufenthaltsräume |

DARUM GEHT ES:

In dieser #Klimahacks-Ausgabe geht es um die Frage, wie Mobilitätsstationen geplant, umgesetzt und betrieben werden können. Mobilitätsstationen können ganz unter-

schiedlich sein. Angefangen mit der Verknüpfung von ÖPNV und Fahrrad bis hin zu multimodalen „Drehscheiben“ ist die Vielfalt der miteinander verbundenen Mobilitätsangebote

sehr verschieden. Auch die Bedeutung der Mobilitätsstation im Raum ist unterschiedlich. Mobilitätsstationen in einem städtischen Quartier haben eine andere Funktion als etwa auf der regionalen Ebene, wo es um die Verknüpfung des städtischen Raumes mit dem Umland geht. Aus der geschickten Verzahnung kann ein Netz aus Mobilitätsstationen entstehen, so dass sich deren Wirkung als Alternative zur Pkw-Nutzung entfalten kann.

Die Trägerschaft von Mobilitätsstationen kann ebenfalls unterschiedlich organisiert sein und z.B. bei einer Stadt oder einer Gemeinde, dem Landkreis oder einem Verkehrsunternehmen liegen. Die Zusammenarbeit der relevanten Akteure innerhalb sowie außerhalb der kommunalen Verwaltung ist dabei von zentraler Bedeutung. Neben der ressortübergreifenden Zusammenarbeit innerhalb der kommunalen Verwaltung sollten die Kommunalpolitik, die Verkehrsunternehmen, Mobilitätsanbieter und Verkehrsverbünde bei der Umsetzung eingebunden werden. Die Partizipation und Information der Bürger*innen als die zukünftigen Nutzenden der Mobilitätsstationen runden den Beteiligungsprozess ab. In der Einbindung der relevanten Akteure liegt zugleich eine große Herausforderung, da sie unterschiedliche Motivationen haben und möglicherweise Zielkonflikte bestehen. Daher ist eine Beteiligung frühzeitig im Prozess entscheidend, um Bedarfe zu erkennen und Befürchtungen entgegenzuwirken.

Die Wahl des Standortes ist entscheidend für die Zahl der Nutzenden. Bei der Entscheidung über die richtige Örtlichkeit sind neben dem bereits vorhandenen ÖPNV-Angebot u.a. die Einwohnerdichte, die Strukturen der Umgebung, Fahrziele und denkbare Routen der potenziellen Nutzenden zu berücksichtigen. Darüber hinaus muss die Fläche des konkreten Standortes verfügbar sein, was in hochverdichteten städtischen Räumen oftmals eine besondere Herausforderung darstellt. /

Know-how-Karte:

Mobilitätsstationen – Beispiele aus der kommunalen Praxis



02

BESCHLUSS ZUR UMSETZUNG

- Grundlage für die Realisierung ist ein Beschluss durch die kommunalpolitischen Gremien
- Die Begründung der Beschlussvorlage könnte z.B. auf den Beitrag zum Erreichen der Klimaschutzziele in der Kommune und zur Umsetzung der lokalen Verkehrswende abstellen



Tipp: Hinweise, worauf bei der Erstellung eines Beschlusses geachtet werden muss (S. 28–34): <https://t1p.de/jrl0k>

04

BETEILIGUNG DER RELEVANTEN AKTEURE

- Planung, Bau und Betrieb betreffen mehrere Organisationseinheiten innerhalb der kommunalen Verwaltung, wie z.B. Stadt- und Verkehrsplanung, Bauamt, Umwelt- bzw. Grünflächenamt sowie die Kämmerei und die Vergabestelle
- Synergien entwickeln: Kooperation mit Verkehrsunternehmen, Anbietern von Sharing-Angeboten, Taxiunternehmen prüfen. Leitend ist dabei: Konkurrenzsorgen abbauen und Mobilitätsangebote am Mobilpunkt erweitern

01

KONZEPTION UND STRATEGISCHE VERANKERUNG

- Mobilitätsstationen sollten als Maßnahmen z.B. in Quartiers- oder Verkehrsentwicklungsplänen, integrierten Stadtentwicklungskonzepten oder Klimaschutzkonzepten aufgeführt werden
- Flächenverfügbarkeit prüfen: Entweder gehört die Fläche bereits der Kommune und muss ggf. für die Nutzung als Mobilitätsstation umgewidmet werden, oder sie muss durch die Kommune bzw. den Träger erworben werden. Bleibt die Fläche im Eigentum Dritter, sollte die Nutzung durch eine Zweckbindung für einen gewissen Zeitraum vertraglich gesichert werden
- Eine Mobilitätsstation muss bauplanungsrechtlich und verkehrsrechtlich abgesichert sein. Es muss geprüft werden, für welche Elemente eine Baugenehmigung eingeholt werden muss

03

ERMITTLUNG VON POTENZIALEN

- Mit der Erfassung der existierenden Mobilitätsangebote (ÖPNV, Sharing-Angebote, Verleihsysteme, Abstellanlagen usw.) beginnt die bedarfsgerechte Planung
- Die Erhebung von Fahrgastzahlen liefert Hinweise über die aktuelle Nutzung und Eignung einer bereits vorhandenen Mobilitätsstation
- Vielfältige Nutzungen im Umfeld (z.B. Arztpraxen, Krankenhäuser, öffentliche oder kulturelle Einrichtungen, Einkaufsmöglichkeiten, Freizeitangebote und touristische Sehenswürdigkeiten etc.) bedeuten Ziele, die durch die potenziellen Nutzer*innen über die Mobilitätsstation erreicht werden können



Tipp: Informationen rund um digitale Fahrgasterhebungen und -prognosen: <https://t1p.de/ndrxq>

06

BETREIBERMODELL FESTLEGEN

- Die Rolle der Kommune beim Betrieb der Mobilitätsstation muss geprüft werden: Soll sie alleinige Betreiberin sein? Ggf. bietet sich eine Kooperation mit Verkehrsunternehmen oder Sharing-Dienstleistern an
- Vom eigenständigen Betrieb der Station durch die Kommune selbst über die Beauftragung oder Konzessionierung der Mobilitätsdienstleistung bis zur vollständigen Verpachtung der Station – es gibt viele unterschiedliche Betriebsformen, deren Vor- und Nachteile geprüft und abgewogen werden müssen

08

UMSETZUNG

- Die Vorbereitung der Bauphase beginnt mit der Erarbeitung eines Leistungsverzeichnisses als Teil der Ausschreibungsunterlagen. Nach der Durchführung des Vergabeverfahrens können die Bauleistungen in Auftrag gegeben und ausgeführt werden
- Die Bauphase endet mit der Abnahme durch den Träger

05

FESTLEGUNG DES STANDORTES

- Die räumliche Nähe zu anderen Mobilpunkten ist ein wichtiges Kriterium bei der Suche nach einem geeigneten Standort. Idealerweise ist die nächste Mobilitätsstation weniger als 2 km entfernt. So entsteht ein flächendeckendes Netz
- Die Auswahl des Standortes hängt eng mit den Potenzialen, die sich aus dem Umfeld der Station ergeben, zusammen. Eine zentrale Lage in Wohn- oder Geschäftsquartieren erhöht die Zahl der Nutzenden

07

AUSSTATTUNG UND GESTALTUNG PLANEN

- Eine einheitliche und nutzerfreundliche Gestaltung stellt die Wiedererkennung sicher, erhöht die Akzeptanz und motiviert dazu, die Mobilitätsangebote zu nutzen
- Leitende Fragestellungen beim Ausbau vorhandener Mobilpunkte sind: Was ist bereits vorhanden und was muss ergänzt werden?
- Sicherheit und Barrierefreiheit sind wichtige Aspekte, die es bei der Ausgestaltung zu beachten gilt



Tipp: Gestaltungsleitfaden für Mobilstationen:
<https://t1p.de/lzo4a>

09

ÜBERGABE FÜR DEN DAUERHAFTEN BETRIEB

- Nach der Verkehrsfreigabe kann die Mobilitätsstation in Betrieb genommen werden
- Mit einer den laufenden Betrieb flankierenden Öffentlichkeitsarbeit und Marketing soll das Angebot für die Menschen vor Ort beworben werden
- Ein kontinuierliches Monitoring der Zahl der Nutzenden ist die Grundlage für eine Anpassung und ggf. Ergänzung des Mobilitätsangebotes an der jeweiligen Station



#KLIMAHACKS

MACH DEIN PROJEKT: MOBILITÄTSSTATIONEN

IMPRESSUM

Herausgeber: Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH (Difu),
Gereonstr. 18-32, 50670 Köln

Autoren: Marco Peters, Björn Weber

Redaktion: Sigrid Künzel

Gestaltung: brandtwerk

Bildnachweise:

Titel: Bild Gebäude: ©Adam Górká/Pixabay,
Bild Ackerfläche: ©Dan Meyers/Unsplash,
Bild Pflanze: ©Toa Heftiba/Unsplash,
Bild Junge Menschen: ©Tima Miroshnichenko/Pexels,
Bild Radfahrer: ©David Fuentes Prieto/Shutterstock,
Bild Ordner: ©Timo Brandt

Seite 2: Bild Informationsstelle Schild: ©Frorider/qimby

Seite 3: Bild Mobilitätsstation Mühlbachareal in Offenburg: ©Frorider/qimby

Seite 6: Bild Hand mit Glühbirne: ©Diego PH/Unsplash

Bild Diagramm: ©Алекс Арцибашев/Unsplash

Seite 7: Bild Informationsstelle Schild: ©Frorider/qimby

Bild Daumen hoch: ©Sincerely Media/Unsplash

Gefördert durch: Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK)
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

Alle Rechte vorbehalten. Köln 2023

Diese Veröffentlichung wird kostenlos abgegeben und
ist nicht für den Verkauf bestimmt.