Mobilitätsstationen

Zielsetzung
- Abbau von Nutzungshemmnissen
- Attraktivitätssteigerung
- Erreichbarkeiten verbessern
- flexibles Mobilitätsangebot schaffen
- Kooperationen stärken
- Verkehrsmittel verknüpfen

Zielgruppe
- Bevölkerung ohne PKW
- Bürgerinnen und Bürger
- Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer

Fahrtzweck
- Ausbildung/Studium
- Begleitung
- Beruf
- Besuch
- Einkauf
- Erledigung
- Freizeit
- Schule

Verkehrsmittel
- Bus (>9 Sitzplätze)
- E-Bike/Pedelec
- E-Scooter
- E-Roller
- Fahrrad
- gewerblicher Pkw
- Kleinbus (max. 9 Sitzplätze)
- Regionalbahn
- Straßenbahn

Raumstruktur
- teilweise städtisch
- überwiegend ländlich
- überwiegend städtisch

Investitionskosten
- Fallen an

Quelle: Bildkraftwerk / Laurin Schmid

Was sind Mobilitätsstationen?

Mobilitätsstationen bündeln verschiedene Verkehrsmittel an einem Standort und sind somit die sichtbare Ausprägung eines multimodalen öffentlichen Mobilitätssystems. Die Größe der Station, das Design oder das konkrete Mobilitätsangebot variieren. Typische Ausstattungselemente von Mobilitätsstationen sind Car- und Bikesharing-Angebote, E-Scooter und -Roller, sichere und wettergeschützte Radabstellanlagen, Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge sowie die Nähe zu einer Haltestelle des öffentlichen Verkehrs. Auch Aufbewahrungsmöglichkeiten wie Schließfächer oder Umkleiden zum Kleidungswechsel können an Mobilitätsstationen integriert sein. Zu finden sind sie sowohl an großen ÖV -Knotenpunkten wie auch in Wohnquartieren.

Welche Vorteile bieten Mobilitätsstationen?

Insbesondere in ländlichen Räumen ist eine Ergänzung des klassischen ÖV mit Bus und Bahn um weitere Mobilitätsangebote zur Erschließung der Fläche durch den ÖV wichtig. Von der Haltestelle des ÖV ist in ländlichen Regionen oft das eigentliche Fahrtziel ein Stück entfernt. Die Mobilitätsstation ermöglicht den Nutzerinnen und Nutzern, den weiteren Streckenabschnitt z. B. mit einem Fahrrad oder einem Sharing-Fahrzeug zurückzulegen und eröffnet so verschiedene Alternativen zum eigenen PKW . Durch Mobilitätsstationen rücken diese Mobilitätsoptionen den Menschen zunehmend ins Bewusstsein.

Durch die Bündelung der Angebote an einem Standort vereinfachen Mobilitätsstationen den Wechsel von einem zum anderen Verkehrsmittel und verkürzen die Umsteigewege. Zudem sind die verfügbaren Angebote durch die Mobilitätsstationen besser sichtbar, sodass die ankommenden Personen ihr passendes Angebot schneller auffinden. Mobilitätsstationen bieten sich darüber hinaus auch als Treffpunkte für Mitfahrgelegenheiten, z. B. für die gemeinsame Nutzung eines Sharing-Autos, an. Für die

Weiterfahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln können Mobilitätsstationen außerdem sichere Abstell- und Ladeinfrastruktur für eigene Fahrräder, Pedelecs und E-Pkw bereithalten und damit die Nutzung des ÖV attraktiv gestalten. Insbesondere im ländlichen Raum bietet die Verknüpfung mit lokalen Versorgungs- und Dienstleistungsangeboten sowie Packstationen weitere Vorteile für die Nutzerinnen und Nutzer. So können zusätzliche Wege eingespart und der Zeitaufwand verringert werden.

Die Nutzung der Mobilitätsstation kann durch eine digitale Mobilitätsplattform vereinfacht werden, über die sämtliche Angebote gebucht und abgerechnet werden können, um so die jeweiligen Stärken der einzelnen Verkehrsmittel bestmöglich zu nutzen. Mobilitätsstationen leisten einen Beitrag zu einer Verbesserung der Erreichbarkeiten, insbesondere für Personen ohne permanente Pkw-Verfügbarkeit.

Für viele Kommunen im ländlichen Raum ist es schwierig, ausschließlich mit klassischen ÖV-Angeboten ein gutes und gleichzeitig finanzierbares öffentliches Mobilitätsangebot bereitzustellen und so dem Daseinsvorsorgeanspruch gerecht zu werden. Die Ergänzung durch alternative öffentliche Verkehrsmittel und die Verknüpfung über Mobilitätsstationen bietet hier eine zukunftsgerechte Lösung. Die öffentliche Sichtbarkeit ist ein elementarer Bestandteil der Mobilitätsstation, da so ein deutlicher Imagegewinn für den ÖV und für neue integrierte Mobilitätsangebote erzielt wird. Gleichzeitig ist die Mobilitätsstation ein Aushängeschild für den jeweiligen Ort, da sie ankommenden Menschen oft den ersten Eindruck vermittelt und so das Image von einer guten Gestaltung profitiert.

Die Stärkung der Multimodalität durch die Mobilitätsstationen steigert die Attraktivität des Umweltverbundes und führt idealerweise zu einer Veränderung des Modal Splits hin zu einer nachhaltigeren Verkehrsmittelnutzung. Dadurch können Staus reduziert und die Emissionen aus dem Verkehrssektor gesenkt werden. Mobilitätsstationen stärken das Miteinander und verbessern die Lebensqualität im Ort, wenn durch die Verkehrsverlagerung Straßen und Plätze als attraktiver Lebensraum für die Bürgerinnen und Bürger zur Verfügung gestellt werden kann. Die Integration von Car- und Bikesharing sowie weiteren Angeboten in die Mobilitätsstation steigert die Sichtbarkeit der jeweiligen Anbieter im öffentlichen Raum und unterstützt so die Wirtschaftlichkeit der Angebote. Durch Kooperationen und Vernetzungen lassen sich zudem neue gemeinsame Angebote entwickeln.

Was ist für eine erfolgreiche Umsetzung zu beachten?

Für die Umsetzung ist es wichtig, alle relevanten Verwaltungsbereiche einzubinden. Neben der Verkehrs-, Planungs- und Bauordnungsbehörde sind z. B. die Kämmerei hinsichtlich der Finanzierung und die Öffentlichkeitsarbeit für die begleitende und spätere Kommunikation von Bedeutung.

Darüber hinaus ist es für die Einrichtung von Mobilitätsstationen für Kommunen sinnvoll, bereits bestehende und bewährte Strukturen aufzugreifen. Vernetzungen der Kommune mit anderen Aufgabenträgerinnen und Aufgabenträgern, lokalen Verkehrsunternehmen bzw. Mobilitätsdienstleisterinnen und -dienstleistern und mit weiteren Stakeholdern (z. B. ortsansässige Unternehmen und Vereine) sind von Relevanz. So kann auf deren Erfahrungsschatz zurückgegriffen werden und diese sind ggf. bereits geeignete Partneinnen und Partner für den Aufbau von Mobilitätsstationen vor Ort. Motivierte und vernetzte Akteure, die in einem permanenten Erfahrungsaustausch stehen, können eine Katalysatorwirkung zur Etablierung von Mobilitätsstationen entfalten. Dies können auch Netzwerke sein, die bei der Erarbeitung von Klimaschutzkonzepten, Verkehrsentwicklungsplänen oder Nahverkehrsplänen temporär etabliert wurden und über diese Aktivitäten hinaus Bestand haben bzw. reaktiviert werden können. Die relevanten Stakeholder sollten in einer Arbeitsgruppe im regelmäßigem Austausch miteinander stehen.

Darüber hinaus ist es sinnvoll, frühzeitig in einen Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern einzusteigen. Dazu kann zu Projektbeginn z. B. eine Bürgerbefragung oder ein Zukunftsworkshop durchgeführt werden, um die Wünsche und Prioritäten der Bürgerinnen und Bürger vor Ort berücksichtigen zu können.

Es empfiehlt sich, die Mobilitätsstationen an ausgewählten, gut wahrnehmbaren Orten einzurichten. Die Stationsgröße muss sich an der örtlichen Situation orientieren. Hierzu zählen Nachfrage/Bevölkerungsdichte, Erreichbarkeit, Entfernung zur nächsten Station, Flächenverfügbarkeit etc. Ausgangspunkt eines Umsetzungskonzeptes sind daher Bedarfsanalysen, Bevölkerungsprognosen und Erreichbarkeitsanalysen. Diese sowie weitere Analysen sind häufig bereits Bestandteil von planerischen Instrumenten wie Mobilitäts-, Elektromobilitäts- oder Radverkehrskonzepten. Daher kann auf den Erkenntnissen und Vorgaben aus diesen Instrumenten aufgebaut werden.

Eine gute Inanspruchnahme der Mobilitätsstation kann durch ein Absenken der Nutzungshemmnisse gefördert werden. Hierzu zählt eine möglichst einfache Angebotsgestaltung, z. B. durch ein eingängiges Tarifsystem und ein zentrales Medium, das Zugang zu allen angebotenen Verkehrsmitteln ermöglicht. Im Zuge der konkreten Ausgestaltung sollte daher möglichst begleitend eine digitale Mobilitätsplattform erstellt werden. Auch eine gut wahrnehmbare Gestaltung (ggf. regional einheitlich) kann dabei helfen, von Bürgerinnen und Bürgern wahrgenommen und genutzt zu werden.

Um das neue Angebot vor Ort bekannt zu machen und mögliche Berührungsängste abzubauen, bieten sich begleitende Kommunikations- und Marketingmaßnahmen an. Im weiteren Betrieb sollte aufmerksam beobachtet werden, welches Nutzungsverhalten sich einstellt und ob gegebenenfalls noch Optimierungsbedarf besteht.

Zur Finanzierung von Mobilitätsstationen stehen grundsätzlich verschiedene Fördermöglichkeiten zur Verfügung. Eine Möglichkeit bietet z. B. die Nationale Klimaschutzinitiative. Ob und inwiefern diese jedoch zur Anwendung kommen können, hängt von einer Vielzahl Determinanten ab und ist im Einzelfall zu prüfen. Dabei können sich die Kosten für den Aufbau der Stationen, je nach Größe, Ausstattungsmerkmalen, städtebaulicher Integration etc. von 10.000 Euro in einfachster Ausführung bis zu siebenstelligen Beträgen bei komplexer Ausführung mit Servicegebäude belaufen. Maßgeblich werden die Kosten davon beeinflusst, inwieweit Gebäude errichtet werden und zu welchen Kosten die erforderlichen Flächen anfallen.

Eine Möglichkeit der Anschubfinanzierung zur Etablierung einer Mobilitätsstation kann auch durch die frühzeitige Bildung von Kooperationen zwischen Kommune und Unternehmen gesichert werden. Die Angebote der Mobilitätsstation können Bestandteil eines betrieblichen Mobilitätsmanagements werden, bei dem z. B. Carsharing-Fahrzeuge für Dienstfahrten eingesetzt werden. Damit kann eine Grundnachfrage für die Angebote sichergestellt und ein wichtiger Beitrag zur Finanzierung des Angebotes geleistet werden. Gleichermaßen sind solche Kooperationen auch im bürgerschaftlichen Segment, z. B. bei Quartiers- und Dorfgemeinschaften oder Vereinen, denkbar.

Herausforderungen bei der Umsetzung

Damit sich der Betrieb einer Mobilitätsstation lohnt, muss eine ausreichende Nutzung durch die Menschen erreicht werden. Nutzungshemmnisse können in allen Phasen der Nutzung von Mobilitätsangeboten entstehen. Daher sind komplexe Anmelde- bzw. Buchungsstrukturen, unübersichtliche oder teure Tarifsysteme, fehlende Beratungsangebote, unzureichende Informationen sowie komplizierte Nutzungsvorgänge bis hin zur Abrechnung zu vermeiden. Zudem sind ein intensives begleitendes Marketing und eine zielgerichtete Öffentlichkeitsarbeit wichtig.

Weitere Maßnahmen

Bike and Ride-Anlagen (https://www.mobilikon.de/massnahme/bike-and-ride-anlagen)
Dynamische Fahrgastinformation (https://www.mobilikon.de/massnahme/dynamische-fahrgastinformation)
E-Scooter-Sharing (https://www.mobilikon.de/massnahme/e-scooter-sharing)
Fahrradverleih (https://www.mobilikon.de/massnahme/fahrradverleih)
Integrierte Mobilitätsplattformen (https://www.mobilikon.de/massnahme/integrierte-mobilitaetsplattformen)

Ladepunkte für Pedelecs/E-Bikes (https://www.mobilikon.de/massnahme/ladepunkte-fuer-pedelecse-bikes)
Multimodale Mobilitätsdienstleistungen (https://www.mobilikon.de/massnahme/multimodale-mobilitaetsdienstleistungen)
Park and Ride-Anlagen (https://www.mobilikon.de/massnahme/park-and-ride-anlagen)
Stationsbasiertes Carsharing (https://www.mobilikon.de/massnahme/stationsbasiertes-carsharing)

Verwandte Beispiele aus der Praxis

Mobilitätssäulen für Baden-Württemberg (https://www.mobilikon.de/praxisbeispiel/mobilitaetssaeulen-fuer-baden-wuerttemberg)
Mobilitätsstationen in der KielRegion – Pilotstandort Wankendorf (https://www.mobilikon.de/praxisbeispiel/mobilitaetsstationen-der-kielregion-pilotstandort-wankendorf)
Mobilstationen im Landkreis Bamberg (https://www.mobilikon.de/praxisbeispiel/mobilstationen-im-landkreis-bamberg)
Mobilitätsstation: Rad+BUS mobilSTation Mettingen (https://www.mobilikon.de/praxisbeispiel/mobilitaetsstation-radbus-mobilstation-mettingen)
Mobilitätsstation Werther (Westfalen) (https://www.mobilikon.de/praxisbeispiel/mobilitaetsstation-werther-westfalen)

Verwandte Instrumente

Integriertes Klimaschutzkonzept (https://www.mobilikon.de/instrument/integriertes-klimaschutzkonzept)
Integriertes Stadtentwicklungskonzept (https://www.mobilikon.de/instrument/integriertes-stadtentwicklungskonzept)
Kommunaler Nahverkehrsplan (https://www.mobilikon.de/instrument/kommunaler-nahverkehrsplan)
Masterplan Nahmobilität (https://www.mobilikon.de/instrument/masterplan-nahmobilitaet)
Pendlerkonzept (https://www.mobilikon.de/instrument/pendlerkonzept)
Regionaler Nahverkehrsplan (https://www.mobilikon.de/instrument/regionaler-nahverkehrsplan)
Verkehrsentwicklungsplan (https://www.mobilikon.de/instrument/verkehrsentwicklungsplan)

Verwandte Hilfen zur Umsetzung

Aufgabenträgerbefragung (https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/aufgabentraegerbefragung)
Erreichbarkeitsanalyse (https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/erreichbarkeitsanalyse)
Kosten-Nutzen-Analyse (https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/kosten-nutzen-analyse)
Machbarkeitsanalyse (https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/machbarkeitsanalyse)
Potenzialanalyse (https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/potenzialanalyse)
Stakeholderworkshop (https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/stakeholderworkshop)

Publikationen zum Thema

Mobilitätsstationen in der kommunalen Praxis. Erkenntnisse und Erfahrungen aus dem BMU-Forschungsprojekt City2Share und weiteren kommunalen Praxisbeispielen (https://www.mobilikon.de/publikationssammlung/mobilitaetsstationen-der-kommunalen-praxis-erkenntnisse-und-erfahrungen-aus)

Quellen

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR), 2015: Neue Mobilitätsformen, Mobilitätsstationen und Stadtgestalt. Zugriff: www.bbsr.bund.de [abgerufen am 28.12.2023].

Deutsches Institut für Urbanistik (difu), 2019: Was ist eigentlich eine Mobilitätsstation? Berichte 02/2019, S. 16. Zugriff: www.difu.de, Publikationen [abgerufen am 28.12.2023].

Umweltbundesamt (UBA), 2019: Ökologische und ökonomische Potenziale von Mobilitätskonzepten in Klein- und Mittelzentren sowie dem ländlichen Raum vor dem Hintergrund des demographischen Wandels. Zugriff: www.umweltbundesamt.de, Publikationen [abgerufen am 28.12.2023].

Zukunftsnetz Mobilität NRW, 2022: Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen, 3. Auflage. Zugriff: www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de, Mobilithek, Downloads [abgerufen am 28.12.2023].

Zukunft Mobilität, 11.04.2016: [Mobilitätsstationen] Nutzen verknüpfen, Räume verbinden. Zugriff: www.zukunft-mobilitaet.net, Räume, Urbane Mobilität [abgerufen am 28.12.2023].