

©RMV

Wo stehen wir in Deutschland bei der Etablierung von kreisweiten bzw. verbundweiten Netzen an Mobilitätsstationen?

- Eine Übersicht neuer Mobilitätsangebote im suburbanen und ländlichen Raum

Marie Werneke

Johann Grobe

Volker Bles

Arbeitsberichte der Fachgruppe Mobilitätsmanagement

Nr. 26

Februar 2024

Das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) fördert das Projekt *Raum für neue Mobilität* im Rahmen der Strategie „Forschung für Nachhaltigkeit“ (FONA) www.fona.de im Förderschwerpunkt Sozial-ökologische Forschung unter dem Förderkennzeichen 01UV2125B. Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei der Autorin / beim Autor.

Impressum

Fachgruppe Mobilitätsmanagement
Hochschule RheinMain
Kurt-Schumacher-Ring 18
D-65197 Wiesbaden
Telefon: +49 611 9495 1394
<https://www.hs-rm.de/de/>

Marie Werneke (Marie.werneke@hs-rm.de)
Johann Grobe (Johann.grobe@hs-rm.de)
Volker Blees (volker.blees@hs-rm.de)
Februar 2024

Copyright

Titelbild: ©Rhein-Main-Verkehrsverbund, 2023

Inhaltsverzeichnis

| | | |
|-----|---|----|
| 1 | Einleitung | 1 |
| 1.1 | Hintergrund und aktueller Stand..... | 1 |
| 1.2 | Anlass und Ziel..... | 2 |
| 2 | Beispiele für überkommunale Mobilitätsstationsnetzwerke | 3 |
| 2.1 | Region München..... | 4 |
| 2.2 | Ortenaukreis..... | 6 |
| 2.3 | Rheinisch-Bergischer-Kreis..... | 7 |
| 2.4 | Hochtaunuskreis | 8 |
| 2.5 | Landkreis Bamberg..... | 9 |
| 2.6 | Gemeinsamkeiten und Unterschiede | 9 |
| 3 | Aktuelle Herausforderungen | 11 |
| 4 | Lösungsansätze..... | 13 |
| | Literaturverzeichnis..... | 15 |

Abbildungsverzeichnis

| | |
|---|---|
| Abbildung 1: Übersicht überkommunale Ansätze von Mobilitätsstationen in Deutschland (Eigene Darstellung) | 3 |
| Abbildung 2: Organisationsmodell der Akteure und Vereinbarungen, Verträge zur Etablierung eines regionalen Bike-Sharing Systems in der Region München | 5 |

Tabellenverzeichnis

| | |
|---|----|
| Tabelle 1: Bausteine Mobilstationen im Rheinisch-Bergischen Kreis und Zuständigkeiten (vgl. Zeller 2021)..... | 7 |
| Tabelle 2: Gemeinsamkeiten und Unterschiede der regionalen bzw. kreisweiten Ansätze von Mobilitätsstationen in Deutschland..... | 10 |

1 Einleitung

1.1 Hintergrund und aktueller Stand

Um eine Mobilitätswende in Deutschland zu fördern und somit einen Beitrag zu mehr Lebensqualität, einer lebenswerten Umwelt und Klimaschutz zu leisten, bedarf es neuer Mobilitätsangebote. Ziel sollte es sein, ein attraktives Angebot des öffentlichen Verkehrs zu schaffen und den Umstieg auf den Umweltverbund zu vereinfachen (Zukunftsnetz Mobilität NRW 2017).

Während die Mobilitätswende hauptsächlich in Großstädten und Ballungsräumen diskutiert wird, steht eine nachhaltige Verkehrsentwicklung in den Randlagen und suburbanen Räumen häufig hinten an. Die Ausgangssituation in diesen Räumen ist von längeren Wegen und geringeren Bevölkerungsdichten geprägt. Außerhalb der Großstädte ist die Nutzung privater Pkw aufgrund der fehlenden Alternativen alltäglich, was zu einer hohen Autoabhängigkeit führt (König o.A.). Gerade in solchen Räumen ist es sinnvoll neue Mobilitätsangebote zu schaffen (Bell 2019). Mobilität ist auch im ländlichen Raum ein Grundbedürfnis, um Zugang zu Gütern, Orten und Dienstleistungen zu haben (Götz 2011).

Das Ziel besteht darin, die Mobilität zu sichern und die Abhängigkeit vom privaten Pkw zu verringern. Mobilität ist für alle Menschen zu gewährleisten und als Grundbaustein der Daseinsvorsorge zu betrachten (Oswalt et al. 2021).

Mobilitätsstationen sind ein Baustein für eine nachhaltige Mobilität. Sie helfen dabei, verschiedene Verkehrsmittel räumlich eng miteinander zu verknüpfen und ergänzen den bestehenden öffentlichen Personennahverkehr bedarfsgerecht. Mobilitätsstationen bündeln verschiedene Mobilitätsangebote an einem Ort, verknüpfen mindestens zwei Mobilitätsangebote und erleichtern somit den intermodalen Umstieg bzw. ein multimodales Mobilitätsverhalten (Zukunftsnetz Mobilität NRW 2017).

Die Bedeutung von Mobilitätsstationen in Deutschland ist erst in den letzten Jahren gestiegen. Noch im Jahre 2015 wurde berichtet, dass Mobilitätsstationen in Deutschland relativ wenig Anklang finden (BBSR Bonn 2015), und wenn, dann nur in Großstädten und urbanen Räumen auffindbar sind. Dabei errichtete die Stadt Bremen als erste deutsche Großstadt Mobilitätsstationen bereits im Jahre 2003 (Freie Hansestadt Bremen o.J.). Etwa zehn Jahre später zogen weitere Großstädte wie Hamburg, München und Leipzig nach.

Mit der Verbreitung von Mobilitätsstationen ging und geht auch eine Diversifizierung der Angebote einher. Zu Beginn wurden Mobilitätsstationen stets mit ÖPNV-Angeboten verknüpft. Jedoch besteht weder in der wissenschaftlichen Fachwelt noch in der Praxis ein allgemeiner Konsens darüber, ob Mobilitätsstationen zwingend an den ÖPNV gebunden sein müssen (IGES Institut GmbH 2021). So wurden in Bremen Mobilitätsstationen errichtet, welche in

Wohngebieten lokalisiert und mit Carsharing-Stellplätzen und Fahrradbügel ausstattet sind (Freie Hansestadt Bremen o.J.).

Laut der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) werden Mobilitätsstationen als Mobilitätspunkte definiert, an denen jedoch eine Anbindung an den Linienverkehr des öffentlichen Verkehrs bereitgestellt wird. Mobilitätspunkte wiederum sind öffentliche, räumlich und gestalterisch verknüpfte Infrastrukturanlagen, an denen mindestens ein geteiltes Verkehrsmittelangebot bereitgestellt wird (Kagerbauer 2020).

1.2 Anlass und Ziel

Mobilitätsstationen sind in ländlichen Räumen in der Praxis bislang selten etabliert worden (IGES Institut GmbH 2021). In jüngster Zeit sind vereinzelte kreisweite und verbundweite Ansätze der Etablierung von Mobilitätsstationen in Deutschland aufzufinden. Generell entwickelt sich der Bereich neuer Mobilitätsangebote mit On-Demand Verkehren und verschiedenen Sharing-Systemen sehr dynamisch und es entstehen auch Ansätze in Klein- und Mittelstädten, städtischen Randlagen und im suburbanen Raum.

Hier setzt das Forschungsprojekt RaMo – Raum für neue Mobilität an. Ziel des Projektes ist die räumliche Bündelung umweltfreundliche Verkehrsträger und Angebote durch eine regionsweite Umsetzung von Mobilitätsstationen. Im Rahmen des Projektes werden der aktuelle Stand von Mobilitätsstationen in Deutschland recherchiert und bereits etablierte oder in konkreter Planung begriffene überkommunale Praxisbeispiele analysiert.

Ziel ist es, einen Überblick über die verschiedenen überkommunalen Ansätze von Mobilitätsstationen zu schaffen. Der Arbeitsbericht beschäftigt sich somit mit der Frage, wo wir in Deutschland bei der Etablierung von kreisweiten bzw. verbundweiten Netzen an Mobilitätsstationen stehen. Die Übersicht setzt sich aus Desktop-Recherchen und Gesprächen mit Fachexpert:innen zusammen und soll Erkenntnisse für das Forschungsprojekt RaMo und die erfolgreiche Etablierung von überkommunalen Mobilitätsstationen liefern.

2 Beispiele für überkommunale Mobilitätsstationsnetzwerke

Abbildung 1 gibt eine Übersicht über überkommunale Ansätze von Mobilitätsstationen in Deutschland. Die eigenen Recherchen erfolgten in 2023 und sind ohne Anspruch auf Vollständigkeit zu verstehen.

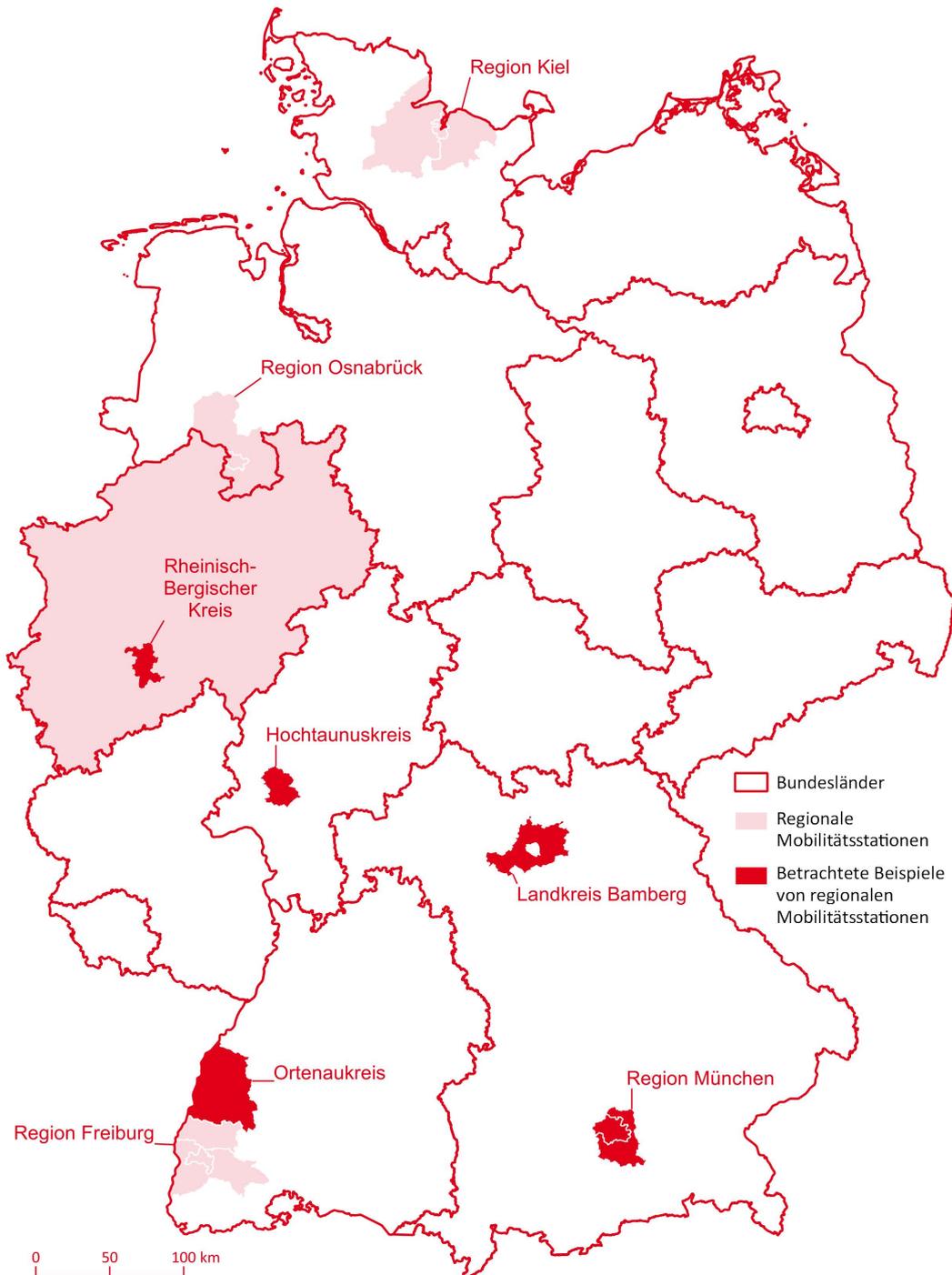


Abbildung 1: Übersicht überkommunale Ansätze von Mobilitätsstationen in Deutschland (Eigene Darstellung)

Nachfolgend werden fünf Beispiele vorgestellt. Teils sind Mobilitätsstationen in den Beispielregionen bereits realisiert, teils befinden sie sich in Planung. Die Angaben stützen sich auf eigene Desktop-Recherchen wie auch auf informelle Fachgespräche mit den bearbeitenden Personen der jeweiligen Beispielprojekte.

Betrachtungsgegenstände:

Folgende Gegenstände werden betrachtet und analysiert:

1. Anlass – Welcher Anlass besteht bzw. bestand Mobilitätsstationen zu etablieren?
Die Betrachtung des Anlasses liefert Erkenntnisse zur Motivation und damit den Zielen, welche durch die Etablierung von Mobilitätsstationen erreicht werden sollen. Zudem geht hervor, welche Akteure in den Prozess eingebunden werden.
2. Angebote – Welche Angebote werden an den Mobilitätsstationen bereitgestellt?
Die Analyse der Angebote an den Mobilitätsstationen legt dar, welche Funktion Mobilitätsstationen erfüllen sollen, und wie diese ausgestaltet sind.
3. Koordination – Wer kümmert sich um die zentrale Koordination der Mobilitätsstationen?
Eine zentrale Koordinationsstelle für die Organisation eines überkommunalen Netzes an Mobilitätsstationen ist entscheidend. Diese Stelle ist noch nicht in den bestehenden Organisationsstrukturen verankert. Anhand der Beispiele soll betrachtet werden, welche zentralen Koordinationsstellen sich dieser Aufgabe annehmen und dafür geeignet sind.
4. Betrieb – Wer ist für den Betrieb der Mobilitätsstationen zuständig?
Auch für den Betrieb der Mobilitätsangebote an Mobilitätsstationen gibt es bislang noch keinen klaren Aufgabenträger. Die Analyse stellt mögliche Betriebsformen dar und ermittelt potentiell geeignete Akteur:innen.
5. Weiteres – Welche Besonderheiten zeichnen dieses Beispiel aus?

2.1 Region München

Anlass: Anlass der Etablierung von Mobilitätsstationen in der Region München war das Auslaufen des bestehenden Bike-Sharing System in der Landeshauptstadt München. Zudem haben angrenzende Landkreise und Kommunen eine Förderung für Mobilitätsstationen erhalten. Somit kamen von verschiedenen Seiten Impulse, um gemeinsam Mobilitätsstationen unabhängig von administrativen Grenzen zu etablieren.

Angebote - Als Mobilitätsangebote sollen zunächst ein Fahrradverleihsystem mit Fahrrädern und Pedelecs geschaffen werden. Zudem werden Informationsstelen errichtet. Mobilitätspunkte werden erst dann als solche definiert, wenn Standorte mit einer Informationsstele und mindestens zwei Sharing-Angeboten ausgestattet sind oder ein Sharing-Angebot mit

einer Verknüpfung zum öffentlichen Verkehr aufweisen. Ein einheitliches Car-Sharing System ist zunächst nicht geplant. Einige Gebietskörperschaften haben bereits bestehende Car-Sharing Angebote und kümmern sich eigenständig um die Organisation.

Koordination - Der Münchner Tarif- und Verkehrsverbund hat sich der Aufgabe als zentrale Koordinationsstelle angenommen. Er sieht sich als Mobilitätsverbund inklusive Bike-Sharing und On-Demand Verkehre. Der Verbund besteht aus acht Landkreisen und der Landeshauptstadt München und deckt rund 200 Gebietskörperschaften ab.

Betrieb - Der Münchner Tarif- und Verkehrsverbund koordiniert die Planung und den Betrieb eines verbundweiten Bike-Sharing Systems in der Region München. Für die Etablierung und den Betrieb wurde eine Zweckvereinbarung über die gemeinschaftliche Etablierung und Sicherstellung eines öffentlichen Bikesharing-Systems von Gebietskörperschaften im Gebiet des Münchner Verkehrs- und Tarifverbundes beschlossen (vgl. Abbildung 2) (Zweckvereinbarung 2024).

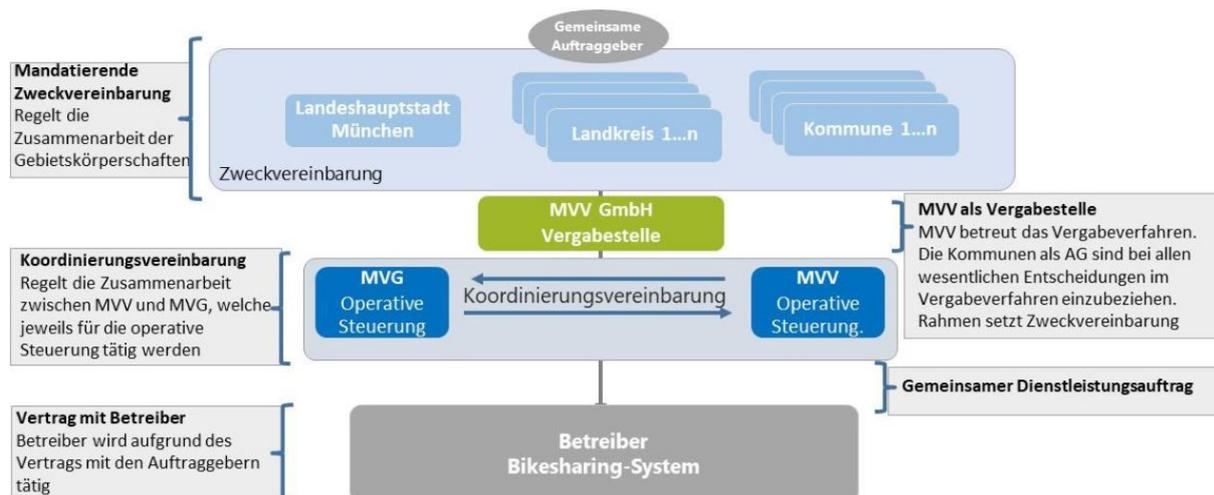


Abbildung 2: Organisationsmodell der Akteure und Vereinbarungen, Verträge zur Etablierung eines regionalen Bike-Sharing Systems in der Region München

Aktuell beteiligen sich circa 40 Gebietskörperschaften an der Vereinbarung (Stand November 2023). Der Münchner Tarif- und Verkehrsverbund übernimmt die operative Betriebssteuerung außerhalb der Landeshauptstadt München. Für diese ist die Münchner Verkehrsgesellschaft zuständig (siehe Abbildung 2).

Weiteres - Das Bike-Sharing System soll einen möglichst einheitlichen Standard haben. Es wird ein flexibles System ausgeschrieben, das heißt es sind keine festen Infrastrukturmaßnahmen vonnöten. Gleichzeitig wird den Gebietskörperschaften

Entscheidungsspielraum hinsichtlich der Anzahl der Fahrräder und der Lage der Stationen gegeben. Ein weiterer Richtwert ist, dass 2,5 Fahrräder pro 1000 Einwohner kalkuliert werden sollten. Die Kosten für jedes einzelne Fahrrad sind dabei grundsätzlich gleich hoch, gleichwohl ob dieses in der Landeshauptstadt München oder einer kleinen Kommune steht.

Eine aktuelle Herausforderung stellt die Kommunikation zwischen dem Münchner Tarif- und Verkehrsverbund und den Gebietskörperschaften dar. Da sich lediglich zwei Landkreise beteiligen, kann die Kommunikation zu den Kommunen nicht über die Landkreise gebündelt erfolgen. Eine weitere Herausforderung besteht darin, dass Körperschaften eigene Vorstellungen und Wünsche mitbringen und bestimmte Planungen nicht mittragen wollen. Einige Körperschaften wollen ständig informiert werden, während es zu anderen Körperschaften einen begrenzten Austausch gibt.

Erste Prototypen der Informationsstelen sollen im Landkreis Fürstentum Bruck und der Landeshauptstadt errichtet werden. In Aussicht sind für 2024 200 Stationen in der Landeshauptstadt München, 60 Stationen im Landkreis Fürstentum Bruck und 60 Stationen im Landkreis München.

2.2 Ortenaukreis

Anlass – Die Kommune Offenburg hat durch eine motivierte Fachverwaltung den Anstoß zur Etablierung von Mobilitätsstationen gegeben. Die Nachbarkommunen wollen ebenfalls Mobilitätsstationen errichten.

Angebote – Die Mobilitätsstationen bieten Sharing-Angebote, E-Ladestationen, Fahrradabstellanlagen, Fahrradboxen und weitere Aufenthaltsfunktionen an. Die Angebote werden gemeinsam unter der Dachmarke *EinfachMobil*¹ beworben.

Koordination – Das Mobilitätsnetzwerk Ortenau koordiniert die Entwicklung, Planung, Gestaltung, Ausschreibung, Durchführung und Vergabe der Mobilitätsangebote an Mobilitätsstationen. Hierfür haben sich 14 interessierte Gebietskörperschaften zusammengeschlossen und eine kommunale Anstalt des öffentlichen Rechts gegründet (Regierungspräsidium Freiburg 2022). Durch regelmäßige Abstimmungsrunden werden die Mobilitätsangebote geplant und umgesetzt. Die kommunale Anstalt des öffentlichen Rechts plant und entwickelt die einzelnen Maßnahmen. Für die Umsetzung der Mobilitätsangebote sind die jeweiligen Gebietskörperschaften zuständig. Die kommunale Anstalt des

¹ <https://mobil-in-offenburg.de/>

öffentlichen Rechts übernimmt als zentrale Beschaffungsstelle die notwendigen Ausschreibungen und Vergaben.

Betrieb – Für den Betrieb der Mobilitätsstationen sind die jeweiligen Kommunen zuständig.

Weiteres – Die Koordinationsform des Mobilitätsnetzwerks erfordert einen hohen zusätzlichen Arbeitsaufwand für die Verwaltungsmitarbeitenden. Um anfallende Aufgaben für jene zu reduzieren, unterstützt *endura kommunal GmbH*² das Mobilitätsnetzwerk Ortenau bei der Umsetzung von Mobilitätsstationen im Ortenaukreis.

2.3 Rheinisch-Bergischer-Kreis

Anlass - In Nordrhein-Westfalen haben bislang vorwiegend einzelne Kommunen und insbesondere Großstädte Mobilstationen geschaffen. Als erster Landkreis hat sich der Rheinisch-Bergische Kreis dazu entschlossen, Mobilitätsstationen zu etablieren. Anlass der Etablierung war eine Förderung im Rahmen des Programmes *Kommunaler Klimaschutz NRW* (EFRE). Das Land NRW bietet weitere Fördermöglichkeiten für Mobilitätsstationen an, die im Leitfaden Betreibermodell³ näher erläutert werden. Ziel des Rheinisch-Bergischen Kreises war es, ein flächendeckendes Netz an Mobilitätsstationen in unterschiedlicher Größe, Bedeutsamkeit und Ausstattung zu errichten.

Angebote - Ein modulares Bausteinsystem aus verschiedenen Mobilitätsangeboten, welche von Informationsstelen über Fahrradboxen bis hin zu Mitfahrbörsen reichen, wurde entwickelt (Zeller 2021).

Koordination - Der Landkreis hat sich der Aufgabe des zentralen Kümmerers angenommen. Die einzelnen Bausteine wurden auf die Projektpartner, welche der Verkehrsverbund Rhein-Sieg, die kreisangehörigen Kommunen und ein kommunales Nahverkehrsunternehmen (wupsi GmbH) sind, aufgeteilt (siehe Tabelle 1). Um die Aufgabenverteilungen und Zuständigkeiten zu koordinieren, wurden zwischen den Projektpartnern Kooperationsverträge geschlossen (Zeller 2021).

Tabelle 1: Bausteine Mobilstationen im Rheinisch-Bergischen Kreis und Zuständigkeiten (vgl. Zeller 2021)

| Maßnahmenbaustein | Zuständigkeit |
|--------------------|-----------------------------------|
| Informationsstelen | Nahverkehrsunternehmen wupsi GmbH |
| Ladeinfrastruktur | Landkreis |
| E-Carsharing | Nahverkehrsunternehmen wupsi GmbH |
| Fahrradboxen | Regionalverkehr Köln GmbH |

² <https://www.endura-kommunal.de/>

³ Der Leitfaden Betreibermodell wird aktuell im Rahmen von RaMo II verfasst.

| | |
|---|-----------------------------------|
| Pedelec-Verleihsystem | Regionalverkehr Köln GmbH |
| Mitfahrerbänke | Kommunen |
| Fahrradabstellanlagen (B+R) | Kommunen |
| P+R Anlagen | Kommunen |
| Übergreifende Bausteine | |
| Marketing | Nahverkehrsunternehmen wupsi GmbH |
| Schnittstelle VRS-App und Mobilitätskarte | Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) |
| Mitfahrbörse | Verkehrsverbund Rhein-Sieg |

Der Landkreis besteht aus acht kreisangehörigen Kommunen, in denen mindestens eine Mobilitätsstation errichtet wurde.

Betrieb - Die Kommunen kümmern sich um die Pflege der Stationen, die Anbieter wiederum um die Wartung der Fahrräder und Car-Sharing Fahrzeuge.

Weiteres – Der Rheinisch-Bergische Kreis hat von Fördermöglichkeiten, Hilfestellungen und Vorgaben zu Mobilitätsstationen des Landes Nordrhein-Westfalen profitiert. Durch geeignete Fördermöglichkeiten für die Kommunen und die Etablierung des Netzwerks Zukunftsnetz Mobilität NRW⁴ wurden wichtige Bausteine für eine erfolgreiche Gestaltung und Umsetzung einer nachhaltigen Mobilität gesetzt. Praxisnahe Handlungsleitfäden und die Vorgabe eines Corporate Designs für Mobilitätsstationen dienen der einheitlichen Gestaltung. Das Zukunftsnetz berät und unterstützt Kommunen bei der Etablierung von Mobilitätsstationen.

2.4 Hochtaunuskreis

Anlass - Anlass zur Etablierung von Mobilitätsstationen im Hochtaunuskreis ist das Modellprojekt des Rhein-Main-Verkehrsverbundes *RMVall-in*, welches vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr gefördert wird. Über die Förderrichtlinie kann die Planung, der Aufbau und die Umsetzung von Mobilitätsstationen finanziert werden. Die Etablierung von Mobilitätsstationen ist ein Baustein des Modellvorhabens *Elektrifizierte Nahmobilität entlang der Taunusbahn*.⁵

Angebote - In drei Kommunen des Hochtaunuskreises werden insgesamt 19 Mobilitätsstationen mit Pedelecs, E-Lastenräder, Car-Sharing und weiteren Angeboten für Fahrradsammel-schließanlagen etabliert (Stand November 2023). Der Rhein-Main Verkehrsverbund hat eine Dachmarke für die Mobilitätsangebote und -stationen entwickelt.

⁴ <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/>

⁵ <https://sites.rmv.de/de/rmvallin>

Koordination - Der Rhein-Main-Verkehrsverbund nimmt durch das Modellprojekt die Rolle der zentralen Koordinationsstelle im Rahmen der Projektlaufzeit ein. Dieser wird von der lokalen Nahverkehrsorganisation, dem Verkehrsverband Hochtaunus und den drei Kommunen unterstützt.

Betrieb – Während der Projektlaufzeit wird der Rhein-Main-Verkehrsverbund gemeinsam mit den Kommunen den Betrieb der Stationen sicherstellen. Für die Wartung der Angebote sind die Anbieter zuständig.

2.5 Landkreis Bamberg

Anlass – Durch die Erstellung eines intermodalen Mobilitätskonzeptes in 2018 wurden neue Personalstellen beim Landkreis geschaffen und insbesondere das Thema Radverkehr hat an Bedeutung gewonnen. Der Landkreis hat dabei festgestellt, dass die Kommunen allein Mobilitätsmaßnahmen nicht umsetzen bzw. umsetzen können. Der Landkreis soll Kommunen beraten und bei der Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen begleiten.

Angebote - Als Mobilitätsstationen werden im Landkreis Bamberg Standorte an Bahnhöfen bezeichnet, an denen Fahrradsammelgaragen, Fahrradboxen, Schließfächer und Reparaturstationen für Fahrräder etabliert werden, welche die Verknüpfung vom Fahrrad zum ÖPNV verbessern sollen.⁶

Koordination - Der Landkreis koordiniert die Etablierung von Mobilitätsangeboten an Bahnhöfen. Dazu wurden Kooperationsverträge mit 36 kommunalen Gebietskörperschaften abgeschlossen. Der Landkreis unterstützt die Gebietskörperschaften bei der Ausschreibung und Vergabe, diese schließen jedoch die Verträge mit den Betreibern ab.

Betrieb – Die Kommunen sind für die Pflege der Mobilitätsstationen zuständig, die Angebote werden von den Anbietern gewartet.

2.6 Gemeinsamkeiten und Unterschiede

Die beschriebenen Beispiele zeigen, dass eine überkommunale Errichtung von Mobilitätsstationen auch außerhalb von Großstädten möglich ist und vereinzelt in Deutschland bereits umgesetzt wird. Die organisatorischen Rahmenbedingungen variieren dabei je nach den spezifischen Gegebenheiten, wie beispielsweise vorhandenen Förderprogramme des Landes, Impulsen von aktiven Kommunen, die als Vorbilder dienen oder bestehenden Verträge mit etablierten

⁶ <https://www.landkreis-bamberg.de/Leben/Mobilit%C3%A4t-und-%C3%96PNV/Aktuelles/Mobilstationenf%C3%BCr-den-Landkreis-Bamberg.php?object=tx,2892.5&ModID=7&FID=2976.154.1&NavID=2892.259&La=1>

Mobilitätsdienstleistern. Die Mobilitätsnetzwerke haben zugleich gezeigt, dass die Akteure ein unterschiedliches Begriffsverständnis von Mobilitätsstationen haben und diese auch verschieden umgesetzt werden. Die Angebote an Mobilitätsstationen variieren von Fahrradsammelgaragen an einzelnen ÖPNV-Punkten bis hin zu einem flächendeckenden Netz an Mobilitätsstationen mit umfassenden Sharing-Angeboten. Analog dazu variiert auch die Ausgestaltung von Mobilitätsstationen.

Die überkommunalen Ansätze von Mobilitätsstationen weisen sowohl Gemeinsamkeiten als auch Unterschiede hinsichtlich der Planung, Gestaltung und des Betriebs auf (Tabelle 2).

Tabelle 2: Gemeinsamkeiten und Unterschiede der regionalen bzw. kreisweiten Ansätze von Mobilitätsstationen in Deutschland

| Gemeinsamkeiten | |
|----------------------------------|---|
| Ziele | <ul style="list-style-type: none"> • Neue Mobilitätsangebote schaffen • Umweltverbund stärken • Alternativen zum privaten Pkw anbieten |
| Verknüpfung zum ÖPNV | <ul style="list-style-type: none"> • Mobilitätsstationen häufig an ÖPNV-Knotenpunkten etablieren |
| Marke | <ul style="list-style-type: none"> • Corporate Design, Logo, Dachmarke, Name entwickeln |
| Leitfaden / Gestaltungsleitfaden | <ul style="list-style-type: none"> • Hilfestellung für Planung, Gestaltung und Umsetzung schaffen |
| Kooperationen | <ul style="list-style-type: none"> • Abschluss von Kooperationsvereinbarungen, -verträgen |
| Grundelemente | <ul style="list-style-type: none"> • Definition von Grundelementen an Mobilitätsstationen, häufig Informationsstele |
| Unterschiede | |
| Anlässe | <ul style="list-style-type: none"> • Förderrichtlinie, Vorreiter-Kommunen, Modellprojekt |
| Bezeichnung | <ul style="list-style-type: none"> • Mobilitätsstation, Mobilstation, Mobilitätspunkt |
| Betriebsformen | <ul style="list-style-type: none"> • Betrieb durch Kommunen, Anbieter • Betrieb durch eigene Betreibergesellschaft • Betrieb durch bestehende Organisationen |
| Angebote an den Stationen | <ul style="list-style-type: none"> • Von einfachen überdachten Fahrradabstellanlagen an ÖPNV-Punkten bis hin zu vielfältigen Angeboten mit regionalem Bike-Sharing Netz |
| Ausgestaltung der Stationen | <ul style="list-style-type: none"> • Von lediglich einer Informationsstele bis hin zu Straßenbegrünung, Leitsystemen |

3 Aktuelle Herausforderungen

Aktuell ist die Planung und Umsetzung von Mobilitätsstationen nicht in den etablierten Organisationsstrukturen von Mobilität und Verkehr, also in der von Straßenbaulastträgern und ÖPNV-Aufgabenträgern geprägten Akteurslandschaft, als Aufgabe verankert. Die fünf Beispiele (Kapitel 2) haben gezeigt, dass sich die Aufgaben teils auf bereits bestehende Organisationen aufteilen lassen. Dabei ist jedoch noch nicht klar definiert, welche Akteure sich im Besonderen eignen. Rollen, Aufgabenbereiche und Prozesse für den Aufbau und den Betrieb von Mobilitätsstations-Netzen sind noch nicht eindeutig definiert.

Die Etablierung eines Netzes an Mobilitätsstationen erfordert, dass verschiedenste Institutionen und Körperschaften die gleichen Ziele und Interessen verfolgen und miteinander kommunizieren. Häufig fehlt es an einem Bewusstsein für neue Mobilitätsangebote und andere Aufgaben bzw. Projekte werden prioritär erachtet. Neben diesen Herausforderungen können Ereignisse wie politische Wahlen oder auch parallel-laufende Projekte die Etablierung von Mobilitätsstationen hemmen.

Eine weitere Herausforderung stellt die Kooperation zwischen Nachbarkommunen und Landkreisen dar. So fehlen für eine in Verkehrsfragen wichtige überkommunale Zusammenarbeit häufig geeignete Strukturen und ein regelmäßiger Austausch. Eine Vernetzung über die kommunalen Grenzen hinaus besteht nur vereinzelt. Das Beispiel im Ortenaukreis hat gezeigt, dass die Gründung eines Mobilitätsnetzwerks förderlich ist, jedoch auch mit einem hohen Aufwand für die jeweiligen Akteure verbunden ist. Das Mobilitätsnetzwerk ist hierbei ein Musterbeispiel. Bislang erfolgen die notwendigen arbeitsrelevanten Abstimmungen mit anderen Akteuren in erster Linie problem- oder projektbezogen (Birk, M., Blees, V., Jäger, A.).

Erkenntnisse aus dem Projekt RaMo zeigen, dass die Aufgabenbereiche der bestehenden Akteure zu eng gesteckt sind. Generell fehlt es an einem klaren politischen Auftrag und an einer zentralen Koordinierungsstelle. Daneben sind personelle Ressourcen ein entscheidender Faktor. Aufgaben rund um neue Mobilitätsangebote auf bestehende Stellen aufzuteilen gestaltet sich schwierig. Die analysierten Beispiele haben gezeigt, dass häufig neue Personalstellen geschaffen wurden, die sich der neuen Aufgabe annehmen. So wurde im Landkreis Bamberg eine Personalstelle geschaffen, welche die Kommunen bei der Planung und Umsetzung von Mobilitätsstationen beratend unterstützen soll. Im Rheinisch-Bergischen Kreis hingegen wurde eine Personalstelle geschaffen, die für die kreisangehörigen Kommunen Mobilitätsstationen umsetzen soll und sich um diese zentral kümmern soll.

Die gesetzlich festgelegten Aufgaben von Kommunen beinhalten keinen ganzheitlichen Auftrag zur Gestaltung der Verkehrssysteme und Sicherung der Mobilität. Die historisch gewachsenen Rechtsnormen beziehen sich isoliert auf einzelne Handlungsfelder, insbesondere auf die städtebauliche Entwicklung gemäß Baugesetzbuch (BauGB) und auf den Bau und Betrieb von Straßen gemäß den Straßengesetzen der Länder. Dabei nehmen Straßenbaubehörden, aber auch Landkreise und Verkehrsverbände eine wichtige Rolle ein (Birk, M., Bles, V., Jäger, A.).

Im öffentlichen Verkehr besteht seit Inkrafttreten des Regionalisierungsgesetzes (RegG) von 1993 und der darauf aufbauenden Landes-ÖPNV-Gesetze bereits eine überkommunale Zusammenarbeit in Form von Aufgabenträger-Organisationen, die für die Planung, Organisation und Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs zuständig sind (RegG § 3, 1993).

Häufig liegt die Aufgabenträgerschaft bei den Landkreisen und kreisfreien Städten, die sich zur Wahrnehmung der Aufgaben der regionalen Verkehre in Verkehrsverbänden organisiert haben. Es bestehen diverse Konstellationen in den einzelnen Ländern bezüglich des Verhältnisses zwischen den einzelnen Kommunen und den Aufgabenträger-Organisationen. Dies haben auch die ausgewählten Beispiele gezeigt. Die Kommunen nehmen in den vorgestellten Kooperationsformen eine wichtige Rolle ein. Im Rheinisch-Bergischen Kreis übernimmt der Landkreis die zentrale Koordinationsstelle, in München der regionale Verkehrsverbund.

Hervorzuheben ist, dass Kommunen die kommunale Planungshoheit und somit die weitgehende Gestaltungsfreiheit bei der Bauleitplanung im Rahmen der Raumordnung haben. Durch die Festlegung von Lage, Art und Maß der baulichen Nutzungen bestimmen die Kommunen maßgeblich auch das Verkehrsgeschehen (Birk, M., Bles, V., Jäger, A.). Somit sind auch in den vorgestellten Beispielen die Mobilitätsstationen Eigentum der Kommunen. Für die Wartung der Stationen sind in der Regel die Anbieter zuständig.

Somit ist das konkrete Schaffen der Infrastruktur im Straßenraum im weitesten Sinne Aufgabe der Kommunen. Die überkommunale Koordination hingegen, welche für die Etablierung von Mobilitätsstationen obligatorisch ist, fällt in ein Zuständigkeitsloch.

4 Lösungsansätze

Damit neue, überkommunale Mobilitätsangebote erfolgreich umgesetzt und betrieben werden können, ist die Schaffung neuer Strukturen, die Festlegung von Zuständigkeiten und eine enge Zusammenarbeit der beteiligten Akteure entscheidend. Eine über die einzelne Kommune hinausgehende Zusammenarbeit der Gebietskörperschaften ist erforderlich.

Organisationsstrukturen müssen sich entweder neu bilden oder die Aufgabenbereiche der bestehenden Institutionen müssen neu definiert bzw. erweitert werden. Fest steht, dass eine Trägergesellschaft für eine überkommunale Etablierung neuer Mobilitätsangebote vonnöten ist, so wie es sich bereits für den ÖPNV bewährt hat. Einzelne Verkehrsverbünde und -unternehmen sehen dies bereits als Ihre Aufgabe an. Denkbar sind auch schlankere Strukturen, indem sich einzelne Kommunen oder deren Stadtwerke um die Etablierung von Mobilitätsstationen kümmern. Hierbei rückt jedoch der überkommunale Netzgedanke in den Hintergrund und es besteht die Gefahr von Insellösungen.

Bei den Analysen wurde deutlich, dass die bisherigen Organisationsstrukturen oft nicht flexibel genug sind, um den Anforderungen neuer überkommunaler Mobilitätsangebote gerecht zu werden. Die Erarbeitung von klaren Rollen, Aufgabenbereichen und Prozessen im Rahmen eines geeigneten Organisationsmodells ist unerlässlich, um Mobilitätsstationen erfolgreich umzusetzen und langfristig zu betreiben.

Aus den vorgestellten Beispielen ging hervor, dass eine zentrale Koordinierungsstelle dringend geboten erscheint, welche den gesamten Prozess von der Planung bis hin zu Umsetzung koordiniert.

Bestehende Organisationen wie das Zukunftsnetz NRW, die bei der Planung und Umsetzung von Mobilitätsstationen beraten und unterstützen, sind dabei vorteilhaft. Vorgaben zum Corporate Design der Mobilitätsstationen helfen bei der Planung und Umsetzung und bringen den Vorteil des Wiedererkennens mit sich.

Ferner erscheint die räumliche Dimension von Landkreisen beim Thema Mobilitätsstationen als geeignete Ebene für koordinierende Funktionen. Diese werden immer wichtiger, um die Kommunikation mit und zwischen den einzelnen Kommunen zu erleichtern.

Kommunale Gebietskörperschaften können durch eine zentrale Koordinierungsstelle unterstützt werden, jedoch müssen diese ebenfalls Ressourcen, sowohl finanziell als auch personell, aufbringen. Die Beispiele haben gezeigt, dass die Städte und Gemeinden häufig für die Umsetzung und Flächenbereitstellung zuständig sind und die Verträge mit den Dienstleistern und Betreibern abschließen. Sie verfügen über die Planungshoheit und sind letztendlich für die lokale Umsetzung verantwortlich. Um kommunale Gebietskörperschaften bestmöglich zu

unterstützen und die Aufgabe der überkommunalen Koordination sicherzustellen, sollten geeignete Aufgabenträger-Organisationen für die Etablierung von überkommunalen Netzen an Mobilitätsstationen definiert werden. Hierbei bietet sich insbesondere die Integration dieser neuen Aufgabe in die bereits bestehenden Aufgabenträgergesellschaften des öffentlichen Verkehrs an.

Insgesamt verdeutlicht diese Betrachtung, dass Mobilitätsstationen nicht nur als Verkehrsknotenpunkte, sondern als integrale Bestandteile eines umfassenden Mobilitätsnetzwerks betrachtet werden sollten. Eine erfolgreiche Umsetzung erfordert nicht nur technische und infrastrukturelle Lösungen, sondern auch eine Anpassung der organisatorischen Strukturen, um den sich wandelnden Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung gerecht zu werden.

Literaturverzeichnis

Bell, Daniel (2019): Intermodal Mobility Hubs and User Needs. In: *Social Sciences* 8 (2), S. 65. DOI: 10.3390/socsci8020065.

BBSR Bonn (2015): Neue Mobilitätsformen, Mobilitätsstationen und Stadtgestalt. Hg. v. Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR). Bonn. Online verfügbar unter <http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:hbz:5:2-83709>.

Birk, M., Blees, V., Jäger, A.: Die Kleinstadt als Hemmschuh der Mobilitätswende? Kleinstadtforschung. 10.1515/9783839465080-013.

Freie Hansestadt Bremen (Hg.) (o.J.): Was sind mobil.punkte? Online verfügbar unter <https://mobilpunkt-bremen.de/mobil-punkte/>, zuletzt geprüft am 08.03.2022.

Götz, Konrad (2011): Nachhaltige Mobilität. In: Matthias Groß (Hg.): Handbuch Umweltsoziologie. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 325–347.

IGES Institut GmbH (2021): MobistaR - Grundlagenpapier für Mobilitätsstationen in städtischen Randlagen. Abschlussbericht. Hg. v. IGES Institut GmbH. Berlin.

Kagerbauer, Martin et al (2020): Multi- und intermodale Mobilitätsdienstleistungen und intermodale Verknüpfungspunkte. Teilpapier 3: Multi- und intermodale Mobilitätsdienstleistungen und intermodal Verknüpfungspunkte. Arbeitskreis Multi- und Intermodalität. Hg. v. FGSV. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen.

KielRegion (2024): KielRegion: Aus WIR wird mehr. Hg. v. KielRegion GmbH. Online verfügbar unter <https://www.kielregion.de/>, zuletzt aktualisiert am 05.01.2024, zuletzt geprüft am 12.01.2024.

König, Alexandra (o.A.): Den ländlichen Raum bewegen – Praxisbeispiele, Forschungsprojekte und Entwicklungspotentiale.

Oswalt, Philipp; Rettich, Stefan; Roost, Frank; Meyer, Lola; Böker, Franziska; Jeckel, Elisabeth (2021): Bauen für die neue Mobilität im ländlichen Raum. BBSR Online-Publikaktion.

Regierungspräsidium Freiburg (2022): Mobilitätsnetzwerk Ortenau, Anstalt des öffentlichen Rechts (AöR). Anstaltsatzung für die gemeinsame selbstständige Kommunalanstalt. Fundstelle: .

Zeller, Daniela (2021): Mobilstationen im Rheinisch-Bergischen Kreis. Das Bausteinsystem. Rheinisch-Bergischer Kreis, 30.08.2021.

Zukunftsnetz Mobilität NRW (2017): Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen. 2. aktualisierte und überarbeitete Auflage. Hg. v. Geschäftsstelle Zukunftsnetz NRW.