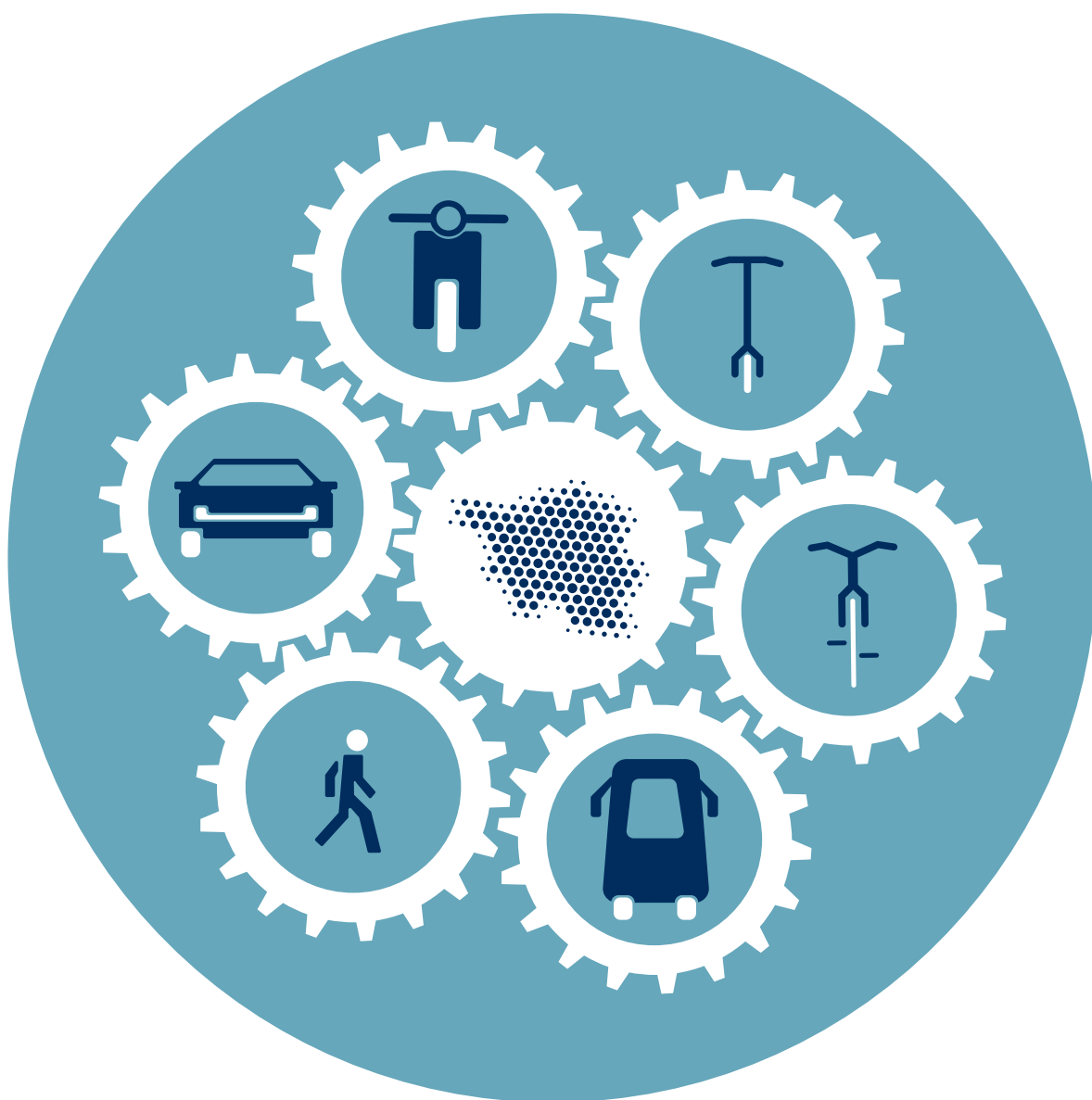


Mobilitätsstationen im Saarland

Ein Leitfaden



Impressum



Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner
Stadt- und Verkehrsplaner
Gutenbergstraße 34
44139 Dortmund

Bildnachweis

Titelseite: Kathrin Stockart
Ministerin: Sebastian Bauer

www.planersocietaet.de

2. Auflage / Juli 2023

Herausgeber:
SAARLAND
Ministerium für Umwelt, Klima,
Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz
Keplerstraße 18
66117 Saarbrücken



Inhaltsverzeichnis

„Mehr Mobilität bei weniger Verkehr“	5
1 Hintergrund und Ziel der Broschüre	6
2 Mobilitätsstationen Verknüpfungspunkte der Mobilität	7
2.1 Standort- und Größenbestimmung	9
2.2 Ausstattungsmerkmale von Mobilitätsstationen	12
2.2.1 Mindestausstattung	12
2.2.2 Optionale Ausstattungsmerkmale	16
2.3 Das Design als Aushängeschild	21
3 Planungs- und Umsetzungsprozess	22
3.1 Initiierungs- und Konzeptphase	25
3.2 Planungs- und Realisierungsphase	27
4 Betrieb der Mobilitätsstationen	28
4.1 Vergabe und Betrieb von Mobilitätsdienstleistungen	28
4.2 Betreibermodelle und Betriebsmöglichkeiten	30
4.3 Erstellungs- und Betriebskosten sowie Flächenbedarf	31
4.3.1 Kosten der Ausstattungsmerkmale	32
4.3.2 Ausgestaltung und Flächenbedarf einzelner Angebote	35
4.4 Kommunikation und Vermarktung	38
5 Unterstützung durch Land und Bund	39
6 Quellenverzeichnis	43

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Schematische Darstellung einer Mobilitätsstation.....	7
Abbildung 2: Beispiel einer intermodalen Wegekette.....	8
Abbildung 3: Einflussgrößen auf Standort und Ausstattung von Mobilitätsstationen	9
Abbildung 4: Ausstattung einer Mobilitätsstation	12
Abbildung 5: Zusammenspiel und mögliche Aufgaben der Akteure	23
Abbildung 6: Planungsprozess in Kommunen zur Errichtung von Mobilitätsstationen.....	24
Abbildung 7: Ermittlung des Ausstattungsbedarfs	25
Abbildung 8: Entfernungen (zwischen Mobilitätsstation und Bebauung) und primäre Verkehrsmittel	26
Abbildung 9: Exemplarische Betreibermodelle.....	30
Abbildung 10: Anfallende Kosten bei der Einrichtung einer Mobilitätsstation.....	32

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Baukastenprinzip einer Mobilitätsstation.....	11
Tabelle 2: Grobkostenschätzung der Ausstattungselemente.....	32
Tabelle 3: Förderlandschaft Saarland	40
Tabelle 4: Fördermöglichkeiten Bund	42

Abkürzungsverzeichnis

DFI.....	Dynamische Fahrgastinformation
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
P+R.....	Park-and-Ride
Pkw	Personenkraftwagen
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SPV.....	Schienenpersonenverkehr
VEP.....	Verkehrsentwicklungsplan

„Mehr Mobilität bei weniger Verkehr“

Liebe Saarländerinnen und Saarländer,

liebe kommunale Entscheiderinnen und Entscheider,

liebe Leserinnen und Leser,

unser Saarland befindet sich in der Transformation hin zu einem CO₂-neutralen Industrieland. Das gilt auch für den Verkehrssektor: Wir wollen mehr Mobilität und weniger Verkehr. Das ist der Kern der Mobilitätswende im Saarland. Die beiden neuen Angebote „Deutschland-Ticket“ und „Junge-Leute-Ticket“ sind hierbei von zentraler Bedeutung, denn sie sind ein Startpunkt für die moderne Mobilität von morgen. Seit Mai 2023 stehen diese Tickets allen Menschen im Saarland zur Verfügung.

„Ohne die Mobilitätswende wird es uns nicht gelingen, den Klimawandel aufzuhalten,“ betonte Saarlands Ministerpräsidentin Anke Rehlinger in der ersten Ausgabe dieses Leitfadens als damalige Verkehrsministerin. Der Satz ist weiterhin gültig. Für dieses Ziel müssen und wollen wir den Menschen konkrete Angebote machen sowie Maßnahmen ergreifen, um nachhaltigere Mobilität zu ermöglichen.

Eine konkrete Maßnahme werden die Mobilitätsstationen für Saarländerinnen und Saarländer als neue zentrale Punkte der Begegnung und der Bewegung sein. In diesem „Leitfaden Mobilitätsstationen“ erfahren Sie alles zu den vielfältigen Chancen und Möglichkeiten, die solche Mobilitätsstationen in den Saar-Kommunen bieten können.

Ich wünsche Ihnen eine informative Lektüre. Lassen Sie uns die Mobilitätswende gemeinsam gestalten.

Petra Berg



Ministerin für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz



1 Hintergrund und Ziel der Broschüre

Die Förderung und Berücksichtigung intermodaler Wegeketten im Alltags- und Freizeitverkehr ist in den vergangenen Jahren immer mehr in den Blickpunkt der Mobilitäts- und Verkehrsplanung gerückt. Unter intermodalen Wegeketten versteht man die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel auf einem Weg. Während die Verkehrsmittel des Umweltverbundes einzeln auf vielen Relationen nicht konkurrenzfähig sind, können sie durch eine sinnvolle Verknüpfung eine konkurrenzfähige Alternative zur monomodalen MIV-Nutzung darstellen. Das Zusammendenken der verschiedenen Mobilitätsangebote ist deshalb ein wichtiger Schritt, um die Potenziale eines gesamtheitlichen Mobilitätssystems auszuschöpfen. Die Herstellung intermodaler Wegeketten trägt somit dazu bei, multimodales Mobilitätsverhalten, also die regelmäßige Nutzung verschiedener Verkehrsmittel, zu fördern. Ziel ist, dass sich Nutzende nicht mehr automatisch auf ein Verkehrsmittel festlegen, sondern bedarfs- und wegebezogen ihre Verkehrsmittelwahl tätigen. Angebote der Intermodalität ermöglichen zudem eine verbesserte Erreichbarkeit für Personen ohne permanente Pkw-Verfügbarkeit und leisten damit einen Beitrag zur Daseinsvorsorge sowie der Schaffung gleichwertiger Lebensverhältnisse. Insbesondere in urbanen Regionen zeichnen sich außerdem Entwicklungstrends ab, die seit einiger Zeit das Mobilitätsverhalten revolutionieren: das Prinzip „Teilen statt Besitzen“ gewinnt, ebenso wie sich ändernde Einstellungen zu Umweltschutz, Konsumverhalten und sozialer Teilhabe an Bedeutung. Die Digitalisierung von Buchungssystemen via Apps ermöglichen eine unkomplizierte Handhabung von beispielsweise Fahrkarten oder Leihrädern. Diese Entwicklungen bieten die Chance, mithilfe von kleinen Änderungen, Anstöße für ein zukunftsfähiges Mobilitätssystem zu geben und ebenso die Mobilitätskultur der Bevölkerung positiv zu beeinflussen. **Mobilitätsstationen fungieren in diesem Kontext als Verknüpfungspunkte der Mobilität.**

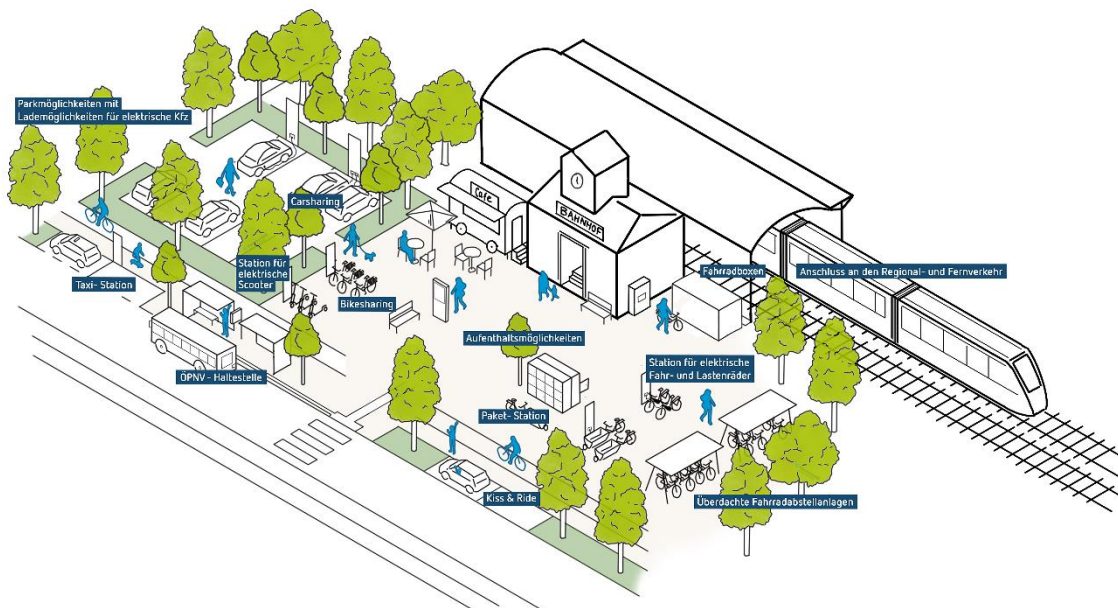
Für das Saarland wurden in den vergangenen Jahren im Rahmen des *VEP ÖPNV* und der Studie *Mobilität im Saarland – intelligent und vernetzt unterwegs* umfassende Analysen über alle Verkehrsträger erstellt. Die starke Dominanz des Pkw-Verkehrs auf der einen sowie bestehende Alternativen auf der anderen Seite waren Anlass, eine Verknüpfung alternativer Mobilitätsformen und somit die Schaffung konkurrenzfähiger Mobilitätsketten zu forcieren.

Mit den Richtlinien zur Förderung der nachhaltigen Mobilität im Saarland steht den Kommunen ein flexibles Richtlinienpaket mit verschiedenen Fördertatbeständen zur Stärkung des Umweltverbundes und insbesondere zur Erreichung der im *VEP ÖPNV* definierten Ziele zur Verfügung. Mit der im Juli 2021 veröffentlichten Richtlinie zur Förderung der sinnvollen Verknüpfung der Verkehrsträger haben sich bereits einige Kommunen auf den Weg gemacht, Mobilitätsstationen zu planen. Die vorliegende Broschüre soll allen Akteuren einen Überblick über die Möglichkeiten geben, Mobilitätsangebote an Mobilitätsstationen zu bündeln und soll damit einhergehende Fragestellungen für die Praxis beantworten. Von der Planung über die Gestaltung und Standortsuche bis hin zur Förderung und dem Betrieb: Diese Broschüre ist eine praktische Anleitung für die Realisierung von möglichst einheitlichen Mobilitätsstationen im Saarland mit hohem Wiedererkennungswert.

2 Mobilitätsstationen Verknüpfungspunkte der Mobilität

Mobilstation, Mobilpunkt, Mobile-Hub, smart station oder auch einfach Mobilitätsstation – die Namen sind vielfältig, das Ziel eindeutig: Verkehrsmittel verknüpfen und die Intermodalität fördern. Ausgangspunkte zur Errichtung sind wichtige Bahnhöfe und Haltestellen des ÖPNV. Mit dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV) sowie der Saarbahn und Bussen als Distanzverkehrsmittel bildet der ÖPNV das Rückgrat intermodaler Wegeketten. Dem Fahrrad und anderen Mobilitätsangeboten kommen dabei die Rolle zur Überwindung der ersten bzw. letzten Meile zu. Gerade in ländlichen, dünn besiedelten oder Räumen abseits der zentralen, regionalen ÖPNV-Achsen übernehmen diese Verkehrsmittel somit eine wichtige Verknüpfungsfunktion zum ÖPNV. Indem diese Mobilitätsangebote und Verkehrsmittel an Mobilitätsstationen angeschlossen werden, kann das Nutzungspotenzial einer Mobilitätsstation erhöht und so die Angebotsqualität des Umweltverbundes insgesamt gesteigert werden.

Abbildung 1: Schematische Darstellung einer Mobilitätsstation



Quelle: eigene Darstellung

Mobilitätsstationen (Mobilitätsstation) bündeln unterschiedliche Mobilitätsangebote, wie Park-and-Ride, Bike-and-Ride, Car-, Bike- oder E-Scootersharing, an einer ÖPNV-Haltestelle und sind somit die sichtbare Ausprägung eines multimodalen öffentlichen Mobilitätssystems. Die Größe der Station, das Design oder das konkrete Mobilitätsangebot variieren in Abhängigkeit von Bedeutung und Lage der Station. Möglich sind auch zusätzliche Serviceangebote, wie z. B. Paketstationen oder ein Kiosk, sodass simple Haltestellen zu attraktiven, im Stadtbild sichtbaren Einstiegspunkten der Mobilität sowie Treffpunkten und Orten der Kommunikation werden.

Abbildung 2: Beispiel einer intermodalen Wegekette



Quelle: eigene Darstellung

Die Vorteile von Mobilitätsstationen im Überblick:

Verknüpfung (bestehender) Angebote und erleichterter Zugang – In erster Linie verknüpfen Mobilitätsstationen die unterschiedlichen Mobilitätsangebote, ganz gleich ob diese schon bestehen oder erst mit der Station eingeführt werden. Der besondere Vorteil einer Mobilitätsstation liegt im erleichterten Zugang: für Nutzende werden die verschiedenen Angebote durch die einheitliche Gestaltung der Stationen im öffentlichen Raum sichtbar. Bei dem Aufbau eines landesweiten Netzes von Mobilitätsstationen spielt der Wiedererkennungswert eine große Rolle und baut in Kombination mit einem einfachen Buchungssystem von z. B. Sharing-Angeboten Nutzungshemmnisse gegenüber dem Umweltverbund ab.

Überwindung der ersten und letzten Meile durch ergänzende Angebote – Ein Weg mit dem ÖPNV besteht nie nur aus der reinen Fortbewegung mit Bus oder Bahn, sondern beginnt und endet am häufigsten zu Fuß oder auch mit dem Fahrrad sowie dem Pkw. Auch neue Formen der Mobilität wie E-Scooter werden immer häufiger als Zu- und Abbringer genutzt. Durch die Etablierung ergänzender Angebote an den Haltestellen des ÖPNV können die unliebsamen und manchmal unbequem erscheinenden Wege von und zur Haltestelle (erste und letzte Meile) komfortabler gestaltet werden.

Schaffung von multifunktionalen Räumen für Mobilität, Kommunikation, Information und Service – Ergänzende Angebote, die über die reine Fortbewegung hinausgehen, schaffen attraktive, multifunktionale Räume. Einzelhandel und Paketstationen als Beispiele in der Nähe einer Mobilitätsstation ermöglichen das Verbinden von Erledigungen und führen zu einer Bündelung von Wegen.

Förderung von Inter- und Multimodalität – In der Summe werden durch die Einrichtung von Mobilitätsstationen Inter- und Multimodalität gefördert. Mit dem Ziel, den MIV-Anteil zu reduzieren, indem sukzessive Wege mit dem eigenen PKW ersetzt werden, sind ergänzende Angebote zum ÖPNV als Rückgrat des Umweltverbundes unumgänglich.

2.1 Standort- und Größenbestimmung

Die Wahl der Standorte sowie Ausstattungsmerkmale von Mobilitätsstationen hängt von verschiedenen Aspekten wie Lage, ÖPNV-Angebot oder den Verhältnissen vor Ort ab. Um ein einheitliches Vorgehen bei der Bewertung der Mobilitätsstationen zu gewährleisten, wird ein empirischer, also auf relevanten Grundlagendaten basierender Ansatz empfohlen. Anhand verschiedener Kriterien können so die Potenziale der Haltestellen ermittelt und die Stationen kategorisiert werden. Dabei kann auf Unterstützung und Expertise des Verkehrsministeriums zurückgegriffen werden. Dann sollten auch über die Mindestausstattung hinausgehende, der jeweiligen Kategorie entsprechende Empfehlungen zur Ausstattung ausgesprochen werden. Dabei ist darauf zu achten, dass den Belangen von Menschen mit Behinderung stets Rechnung getragen wird.

Die Lage im Raum spielt bei der Einschätzung von Potenzialen einzelner Ausstattungsmerkmale eine wesentliche Rolle. So sind zentrale, im Stadt- oder Gemeindekern liegende Mobilitätsstationen mit hoher Mischnutzung im Umfeld anders zu bewerten als Stationen in Wohngebieten oder in Randlagen. Ebenfalls eine Rolle spielt die Nähe zu weiteren Mobilitätsstationen, da diese sich zwar ergänzen, aber nicht in direkter Konkurrenz zueinanderstehen sollten. Räumlich isoliert gelegene Stationen zeichnen sich dagegen durch ein entsprechend breiteres Angebot aus.

Ein weiterer wesentlicher Aspekt ist die Angebotsqualität des ÖPNV vor Ort. Hierbei spielt die Art der bedienenden Verkehrsmittel (SPV, Bus) und die Bedienungshäufigkeit eine wichtige Rolle. Ein- und Aussteigerzahlen geben in dem Kontext eine Orientierung über die Nachfrage und Bedeutung einer Haltestelle, auch im Vergleich zu anderen Standorten. Daraus ergibt sich eine Relevanz der Haltestelle im Gesamttraum, welche als Grundlagenkriterium in die Auswahl der Ausstattungsmerkmale einfließen sollte. Die Erreichbarkeit der Haltestelle und angebundener Mobilitätsstation ist dabei ebenso zu berücksichtigen wie etwaige Vor-Ort-Planungen.

Abbildung 3: Einflussgrößen auf Standort und Ausstattung von Mobilitätsstationen



Quelle: eigene Darstellung

Auf Basis der in Abbildung 3 dargestellten Einflussgrößen können die Potenziale der einzelnen Haltestellen im Saarland abgeschätzt werden und eine Kategorisierung der Standorte erfolgen. Das Ergebnis ist die Mobilitätsstationsgröße (groß, mittel, klein). In Abhängigkeit dieser Größe werden im nächsten Schritt die Ausstattungsmerkmale zugeordnet (siehe Kapitel 2.2).

Kategorisierung und Größen

Nicht jede Mobilitätsstation muss so umfassend gestaltet sein wie in Abbildung 1 dargestellt. Qualität geht hier vor Quantität – bereits die sinnvolle und nutzerfreundliche Verknüpfung von **mindestens drei Verkehrsträgern** zeichnet eine Mobilitätsstation im Saarland aus.

Nachdem das Potenzial eines Standortes anhand der Einflussgrößen (vgl. Abbildung 3) ermittelt wurde, erfolgt eine Zuordnung der entsprechenden Ausstattungselemente. Es wird unterschieden zwischen Mindestausstattungsmerkmalen, welche an jeder Mobilitätsstation vorhanden sein sollten, und optionalen Elementen, die das Angebot sinnvoll erweitern und ergänzen, jedoch in Abhängigkeit der Größe der Station und Bedeutung der Haltestelle sowie der Umsetzbarkeit vor Ort zu wählen sind. Darüber hinaus gibt es einige Elemente, welche keine Mindestausstattung im eigentlichen Sinne sind, bei denen jedoch empfohlen wird, diese an den jeweiligen Stationen anzubieten. Die Angebote reichen von grundlegender Infrastruktur über Informations- und Serviceangebote hin zur Vernetzung der Mobilitätsangebote. Tabelle 1 zeigt das Baukastenprinzip der Ausstattungsmerkmale, welche in Kapitel 2.2 näher erläutert werden.

Zu betonen ist, dass mit dem Ausbau einer Haltestelle zu einer Mobilitätsstation immer auch eine städtebauliche Anpassung der Vor-Ort Situation stattfindet und individuelle, auf den Raum und die Bedürfnisse der Nutzenden angepasste Lösungen einem starren Baukastensystem vorzuziehen sind. Ebenso wichtig ist die angemessene Dimensionierung der einzelnen Angebote, um Fehlanreize zu vermeiden. Überdimensionierte P+R-Flächen können beispielsweise dazu beitragen, dass mehr Pkw-Fahrten (als nötig) zum Bahnhof getätigt werden. Auf der anderen Seite können hochwertige Radabstellanlagen und eine qualifizierte Fahrradinfrastruktur im Umfeld der Mobilitätsstation die Sichtbarkeit des Fahrradverkehrs und somit auch die Nutzung des Fahrrads steigern.

Für ein funktionierendes System der intermodalen Wegeketten müssen langfristig auch die Wohnquartiere an das Mobilitätsstationen-Netz angeschlossen werden. Hierbei handelt es sich dann um Mobilitätsstationen, die über keinen ÖPNV-Anschluss verfügen. An diesen Standorten kommen insbesondere Sharing-Angebote zum Tragen, welche die erste und letzte Meile sowie Wege im Quartier sicherstellen. Die Potenzialermittlung erfolgt auf anderen Grundlagen als die der Stationen mit ÖPNV-Anschluss und ist daher vordergründig nicht Teil dieser Broschüre.

Tabelle 1: Baukastenprinzip einer Mobilitätsstation

	Stationsgröße		
	Klein	Mittel	Groß
Information und Service			
Aushangfahrplan	●	●	●
Dynamische Fahrgastinformation	●	●	●
Informationsstele und Umgebungsplan	●	●	●
Uhr	●	●	●
Wegweisung zur näheren Umgebung	●	●	●
Fahrkartenverkauf	●	●	●
Tarifinformation	●	●	●
Packstation	●	●	●
Schließfächer	●	●	●
Kiosk / Bäckerei / Café	●	●	●
Infrastruktur			
Barrierefreiheit	●	●	●
Mülleimer	●	●	●
Sitzgelegenheit	●	●	●
Beleuchtung	●	●	●
Witterungsschutz	●	●	●
Öffentliche Toilette	●	●	●
W-LAN	●	●	●
Vernetzung			
Radabstellanlage	●	●	●
Parkplatz (P+R)	●	●	●
Ladestation E-Fahrzeuge	●	●	●
Taxistand	●	●	●
Car-Sharing-Stellplätze	●	●	●
Fahrradverleihsystem	●	●	●
E-Scooter- / E-Roller-Parkflächen	●	●	●

- Mindestausstattung
- optional
- empfohlen
- nicht erforderlich

2.2 Ausstattungsm Merkmale von Mobilitätsstationen

Einen wesentlichen Bestandteil von Mobilitätsstationen bilden die integrierten Verkehrsangebote. Diese umfassen neben Angeboten des ÖPNV (SPNV, Saarbahn, Bus) auch motorisierte und nicht motorisierte Individualverkehrsmittel. Über die Funktion als Mobilitätsknotenpunkt hinaus sollten Mobilitätsstationen auch passende Serviceangebote bereitstellen. Dazu gehören zum Beispiel die Installation von Ladesäulen – sowohl für Pkw als auch für Pedelecs – zur Steigerung der Elektromobilität oder an sehr großen Stationen die Integration von Gastronomie, sanitären Anlagen oder Verkaufsmöglichkeiten zur Steigerung der Aufenthaltsqualität. Die angebotenen Mobilitätsdienstleistungen sind entsprechend zu kommunizieren und zu bewerben.

Abbildung 4: Ausstattung einer Mobilitätsstation



Quelle: eigene Darstellung

2.2.1 Mindestausstattung

In erster Linie müssen Mobilitätsstationen die Kriterien erfüllen, die auch für Haltestellen bereits gelten. Hierzu zählt z. B. die Bereitstellung einer barrierefreien und witterungsgeschützten Infrastruktur, ausreichende Beleuchtungseinrichtungen zur Stärkung des Sicherheitsempfindens, dynamische Fahrgastinformationen (DFI) sowie entsprechende Beschilderung und Wegweisung. Darüber hinaus werden Angebote etabliert, welche die Haltestelle zu einem Mobilitätsknotenpunkt machen. Die hier dargestellten Elemente beschreiben die sogenannte Mindestausstattung, welche unabhängig von Größe der Station und Anzahl der verknüpften Verkehrsmittel an jeder Mobilitätsstation vorhanden sein sollte. Die Dimensionierung der einzelnen Angebote richtet sich nach Nutzungsfrequenz im Einzugsbereich. Nähere Hinweise dazu sind in Kapitel 3.1 dargestellt.



Aushangfahrplan

Ein Mindestbestandteil von Mobilitätsstationen ist der Aushang des Fahrplans in analoger Form. Der Fahrplan der an den Steigen verkehrenden Linien für jeden Wochentag über 24 Stunden muss aus diesem ersichtlich sein. Eine gute Lesbarkeit ist vorausgesetzt.

Tarifinformation

Eine weitere Mindestausstattung ist die Bereitstellung von Tarifbedingungen. Dabei sind neben den Tarifbedingungen der Nutzung des ÖPNV ebenfalls die Tarifbedingungen für alle weiteren Angebote der Mobilitätsstation eingeschlossen. Gemeint sind bepreiste Sharing-Systeme wie Fahrradmietangebote, Carsharing, E-Scootersharing, aber auch Gepäckschließfächer etc. Die Tarifinformation sollte als digitales Angebot in Form eines QR-Codes zur Verfügung gestellt werden.



Informationsstele und Umgebungsplan

Ein wesentlicher Bestandteil einer Mobilitätsstation ist die Errichtung einer Stele im Corporate Design. Diese sollte, sofern es möglich ist, direkt von jeder Zuwegung zur Mobilitätsstation sichtbar sein. Primär soll die Stele die Mobilitätsstation kennzeichnen und hervorheben. Außerdem soll sie der Wegweisung dienen und die Orientierung für Nutzende sowohl innerhalb als auch außerhalb der Mobilitätsstation erleichtern. Sie kann neben der Standortbezeichnung demnach Informationselemente, wie Umgebungs-, Netz oder Stadtpläne sowie eine Wegweisung zu allen verfügbaren Bausteinen der Mobilitätsstation beinhalten. Aber auch eine Wegweisung zu weiteren Mobilitätsstationen, die bspw. ein höheres Angebot verzeichnen und sich in unmittelbarer Nähe befinden, kann Bestandteil der Stele sein. Der Stele können beliebig viele weitere Features (bspw. eine integrierte DFI) hinzugefügt werden. Zusätzliche Informationsangebote können über QR-Codes zugänglich gemacht werden. Die Stele kann ggf. auch über eine Sprachansage verfügen.

Wegweisung zur näheren Umgebung

Zusätzlich zur in der Stele integrierten Wegweisung kann eine analoge, wegweisende Beschilderung im Corporate Design sinnvoll sein. Befinden sich Bausteine der Mobilitätsstation, wie Parkplätze mit Ladestation oder eine Fahrradmietstation, nicht im direkten Sichtfeld, sind hinweisende und wegweisende Beschilderungen mit Angaben zur Entfernung in Metern oder der Gehzeit in Minuten zwingend erforderlich. Ist eine Mobilitätsstation am Stadtrand verortet, ist eine richtungsweisende Beschilderung zum Stadtzentrum ebenfalls sinnvoll.





Uhr

Eine Mindestausstattung, die an einer Mobilitätsstation vorhanden sein muss, ist eine Uhr. Diese kann in ein DFI-System integriert sein. Ist dies nicht der Fall, muss eine Uhr gut sichtbar und leserlich (analog oder digital) angebracht werden.

Dynamische Fahrgastinformation (DFI)

Bei DFI-Anlagen handelt es sich um eine elektronische Anzeige, die Echtzeitinformationen zum Mobilitätsangebot an einer Haltestelle oder einer Mobilitätsstation anzeigen kann. Über ein Display können Abfahrtszeiten, Störungen, aber auch weitere relevante Informationen (z. B. Uhrzeit, Fahrtenabfolge, Warnungen, Hinweise auf Veranstaltungen, Umleitungen etc.) gegeben werden. Im Gegensatz zu der herkömmlichen statischen Fahrgastinformation kann somit in Echtzeit auf Veränderungen im Betriebsablauf reagiert und Kunden können rechtzeitig informiert werden. Grundsätzlich hängt die benötigte Größe der DFI maßgeblich von der Größe und Bedeutung der Haltestelle sowie der Anzahl der Abfahrten ab. Hier kann je nach Standort differenziert werden nach DFI an den Steigen, DFI light oder auch Übersichts-DFI an großen Verknüpfungspunkten.



Barrierefreiheit

Barrierefreiheit ist eine wesentliche Anforderung an den öffentlichen Raum und in allen Planungen zu berücksichtigen. Barrierefreiheit dient insgesamt mobilitätseingeschränkten Menschen. Dazu zählen im engeren Sinne Menschen mit Behinderungen, u. a. gehbehinderte, sehgeschädigte oder hörbehinderte Personen. Im weiteren Sinne werden auch reisebedingt oder altersbedingt mobilitäts-eingeschränkte Menschen dazu gezählt, beispielsweise Fahrgäste mit Gepäck, Fahrrädern oder Kinderwagen, aber auch ortsunkundige Menschen. In diesen Zusammenhang ist ein „Design für Alle“ anzustreben. Basis für barrierefreie Ausbauten ist das Zwei-Sinne-Prinzip, mit dem die Wahrnehmung über mindestens zwei Sinne ermöglicht werden soll. Dazu gehören visuelle, taktile, haptische sowie auditive Elemente.

Beleuchtung

Eine besondere Bedeutung kommt einer ausreichenden und hellen Beleuchtung zu, damit das Angebot auch in der Dunkelheit kein Nutzungshemmnis aufweist. Angsträume sind unbedingt zu vermeiden, um soziale Kontrolle zu gewährleisten und die Aufenthaltsqualität von Mobilitätsstationen zu gewährleisten.





Sauberkeit

Als wichtiges Qualitätsmerkmal für die Mobilitätsstationen sollte vor allem Sauberkeit gewährleistet sein, weshalb Müllbehälter in ausreichender Zahl vorhanden sein sollten. Langfristig müssen die Mobilitätsstation und ihr Umfeld in einem guten Zustand gehalten werden. Hierzu gehören neben einer regelmäßigen Reinigung und Instandhaltung auch kurzfristige Reparaturen, wenn es zu Schäden kommt. Durch die umfassende Betrachtung der Mobilitätsstation als Teil ihres Umfelds können Willkommensorte und attraktive Treffpunkte und damit auch positive Aushängeschilder des ÖPNV entstehen.

Sitzgelegenheit & Witterungsschutz

Sitzmöglichkeiten und ein Witterungsschutz sind Basiselemente eines attraktiven ÖPNV. An allen Steigen mit Abfahrten von Bus- oder Bahnangeboten sollten diese Elemente vorhanden sein, um den Fahrgästen das Warten auf den ÖPNV möglichst angenehm zu machen. Die Anforderungen an den Witterungsschutz sowie die Sitzmöglichkeiten können je nach Funktion der Haltestelle variieren. Neben der Positionierung an den konkreten Abfahrtsorten des ÖPNV sind Sitzmöglichkeiten und Möglichkeiten zum Schutz vor u. a. Wind, Regen und Schnee auch im Rahmen der städtebaulichen Ausgestaltung der Mobilitätsstationen wichtige Elemente für alle Nutzenden der Mobilitätsstation.



W-LAN

Das Internet stellt eine wichtige Schnittstelle zwischen den Mobilitäts- und Informationsangeboten dar. Für viele Nutzende des ÖPNV sind die über ein Mobilgerät abzurufenden Informationen sowie Fahrkarten- und weiteren Service-Angebote eine Erleichterung zur Nutzung der vorhandenen Angebote. Neben Verbindungsabfragen und dem Fahrkartenkauf können viele Mobilitätsapps als umfassendes, verkehrsmittelübergreifendes Angebot auch die Buchung von Leihangeboten ermöglichen oder beispielsweise digitale Schlüssel für eine Fahrradbox oder -sammelanlage sein. Aus diesen Gründen ist der Mobilfunkempfang an intermodalen Schnittstellen ein wesentliches Grundangebot, bei smarten Angeboten wie Fahrradboxen oder Gepäckschließfächern ist ein WLAN-Punkt ein entscheidendes Qualitätsmerkmal.

Fahrradabstellanlage

Dem Radverkehr kommt im Zusammenhang mit den Mobilitätsstationen eine besonders wichtige Rolle zuteil, da er häufig als Zu- und Abbringer im ÖPNV genutzt wird. Aus diesem Grund ist eine sichere und zuverlässige Abstellmöglichkeit Voraussetzung. Im Allgemeinen ist bei einem Fahrradabstellplatz darauf zu achten, dass das Fahrrad ohne unnötige Behinderungen und am Fahrradrahmen angeschlossen werden kann, das System eine stabile Fahrradposition gewährleistet, die Platzverhältnisse für einen Stellplatz ausreichend sind und die allgemeine barrierefreie Erreichbarkeit gegeben ist. Auch der Schutz vor Diebstahl, Vandalismus und Witterung muss bei Radabstellanlagen mitgedacht werden; nicht zuletzt wegen der zunehmenden Nutzung und der Anschaffung teurer Pedelecs. Weiterhin steigt der Bedarf nach Fahrradservices, z. B. Auflademöglichkeiten, Schnell-Reparaturen etc., die, sofern vorhanden, die Attraktivität der Fahrradnutzung maßgeblich mitbeeinflussen können.



2.2.2 Optionale Ausstattungsmerkmale

Die Einbindung von optionalen Ausstattungsmerkmalen ist, im Gegensatz zu der Mindestausstattung, abhängig von Stationsgröße, Standort, Frequenz der Haltestelle und der Anzahl der verknüpften Verkehrsarten sowie der gewünschten Angebotsqualität. In angemessener Anzahl und Dimensionierung werden die im Folgenden dargestellten Elemente das Angebot an einer Mobilitätsstation merklich auf und zeichnen letztlich die Mobilitätsknotenpunkte aus.

Fahrkartenautomat

Wichtig für alle Bahnhöfe und Haltestellen des SPNV und ggf. Saarbahnhaltestellen ist die Möglichkeit, am Standort Tickets zu kaufen. Dies erfolgt durch Fahrkartenautomaten. An reinen Bushaltestellen finden Fahrgäste diesen Service in der Regel in den Fahrzeugen; deshalb sind hier keine Angebote an den Haltestellen erforderlich. In zentralen Bereichen und großen Haltestellen kann ein personenbedienter Servicepunkt den Verkauf ergänzend übernehmen und dazu auch Fahrgäste informieren und beraten. Dies ist insbesondere sinnvoll, wenn viele Mobilitätsangebote zusammenkommen. Hier kann ein Servicepunkt potenziellen Nutzende auch das individuell optimale Mobilitätsangebot vermitteln.





Fahrradverleihsystem und Service rund ums Rad

Bikesharing, also das Leihen/Mieten eines Fahrrads, kann dabei helfen, ein umweltfreundliches und flexibles Mobilitätsangebot zu unterstützen, indem es „Lücken“ auf der Wegekette schließt (z. B. Mobilitätsstation – Zielort oder zwischen zwei Mobilitätsstationen). Dabei werden nicht mehr nur konventionelle Fahrräder angeboten, vielmehr wird die Flotte auch verstärkt durch Pedelecs oder Lastenräder ergänzt. Die Reservierung und Ausleihe kann mit Hilfe einer App oder mit einem entsprechenden Ticket des zuständigen Verkehrsverbunds erfolgen.

Ein Beispiel für eine hohe Serviceleistung an der Mobilitätsstation ist eine Radstation mit persönlicher Beratung. Hier werden Servicedienstleistungen wie beispielsweise eine Fahrradwerkstatt angeboten. An sehr großen Mobilitätsstationen mit hohem Radfahrpotenzial kann eine solche Einrichtung sinnvoll sein.

P+R

P+R-Anlagen haben das Ziel, einen komfortablen Umstieg vom MIV auf den ÖPNV zu ermöglichen, damit der Anteil des MIV an der gesamten Wegekette verringert wird. Die Nutzenden können ihr Fahrzeug auf der P+R-Anlage abstellen, um anschließend die Fahrt mit dem ÖPNV zum Ziel fortzusetzen. Der Pkw übernimmt somit einen Zubringerdienst. Durch die Integration von Pkw-Stellplätzen kann das Nutzendenpotenzial einer Mobilitätsstation erhöht werden. Die Dimensionierung der Stellplatzanlage sollte vor allem nach der räumlichen Lage und verkehrlichen Funktion der einzelnen Mobilitätsstation richten. Wichtig ist hierbei zu erwähnen, dass das P+R-Angebot ausschließlich für die Nutzenden des ÖPNV bereitgestellt werden soll und nicht zur Reduzierung des Parkdrucks im Umfeld der Mobilitätsstation dient. Bei Umsetzung im urbanen Raum ist daher eine Bewirtschaftung bei kostenfreier Nutzung für Ticketinhaber empfehlenswert.



Ladesäule für E-Fahrzeuge

Es ist davon auszugehen, dass der Anteil der elektrisch betriebenen Fahrzeuge weiter kräftig steigt und dementsprechend auch die Ladeinfrastruktur ausgebaut werden muss. Aus diesem Grund wird im Zuge des Ausbaus der Mobilitätsstationen im Saarland an P+R-Anlagen die Einrichtung von E-Ladestationen empfohlen, sofern diese noch nicht vorhanden sind. Um eine möglichst flexible Nutzung der Ladeeinrichtungen auch für auswärtige Besitzer von Elektrofahrzeugen zu ermöglichen, wird zudem eine registrierungslose Nutzbarkeit angeraten.

Taxistand und Sonderparkplätze

Der Taxiverkehr ist vor allem auf vor- oder nachgelagerten Wegen hilfreich und sichert die Erreichbarkeit von Gebieten mit schlechter ÖPNV-Erschließung oder zu Zeiten schwacher Nachfrage insbesondere auch für Personen ohne eigenen Führerschein sowie für mobilitätseingeschränkte Personen. Um einen möglichst nahtlosen Übergang zwischen ÖPNV und Taxi zu erreichen, sollten Taxistände in Haltestellennähe bzw. in der Nähe des Haltestelleneingangs angeordnet werden.

Sofern genügend Fläche an den Mobilitätsstationen vorhanden ist, kann die Möglichkeit zur Einrichtung von Kurzzeitparkplätzen/Kiss+Ride-Parkplätzen in unmittelbarer Nähe zum Eingang von Mobilitätsstationen geprüft werden. Diese Parkplätze dienen zum reinen Bringen und/oder Abholen, bei dem der gebrachten/abgeholt Person das kurze Ein- und Aussteigen ermöglicht werden soll. Dies wird häufig durch ein eingeschränktes Halteverbot mit der Zusatzbeschilderung Kiss+Ride (K+R) gekennzeichnet.



Gemäß der DIN 18040-3 Anlagen des ruhenden Kraftfahrzeugverkehrs müssen mindestens 3 % der Pkw-Stellplätze, mindestens jedoch ein Pkw-Stellplatz, für Menschen mit Behinderungen vorgesehen sein. Die Pkw-Stellplätze für Menschen mit Behinderung sind in der Nähe von barrierefreien Zugängen anzuordnen und müssen barrierefrei nutzbar und erreichbar sein. Weitere Sonderparkplätze, wie z. B. für Familien, können ebenfalls eingerichtet werden.

Carsharing-Parkplätze



Mobilitätsstationen bilden eine geeignete Schnittstelle zwischen ÖPNV und Carsharing; hierdurch können insbesondere Reisezeit und Erreichbarkeit in den Räumen verbessert werden, in denen der ÖPNV keine attraktive Alternative darstellt, jedoch mittlere Distanzen zu bewältigen sind. Insofern sollte die Möglichkeit bestehen, auf den vorhandenen P+R-Anlagen gemäß der Novellierung des Carsharinggesetzes (CsgG) entsprechende Carsharing-Stellplätze bereitstellen zu können. Kommunen können dadurch relativ unkompliziert stationsbasierte Stellplätze als Sondernutzung auf Straßen in ihrer Baulast ausweisen und somit das Verkehrsmittelangebot an Mobilitätsstationen erweitern.¹

¹ §§ 3 - 5 CsgG

Parkflächen für E-Scooter / E-Roller

Der allgemeine Trend zur Multimodalität führt dazu, dass sich auch neue Mobilitätsarten im Verkehrsgeschehen etablieren können. Dazu gehören seit 2019 E-Scooter, die immer mehr im öffentlichen Raum zu beobachten sind. Die Installation von E-Scootersharing an Mobilitätsstationen ermöglicht ähnlich wie beim Fahrradmietsystem die Vernetzung einzelner Mobilitätsstationen untereinander und die Überwindung der „ersten und letzten Meile“ ohne Eigenbesitz eines E-Scooters. An den Stationen selbst sollten Abstellflächen gekennzeichnet werden, um ein wildes Abstellen zu verhindern. Dabei ist darauf zu achten, dass keine anderen Verkehrsträger behindert werden (z. B. ausreichend Abstand zu Radabstellanlagen).



Packstation

Self-Service-Dienstleistungen und Verkaufsautomaten (Briefmarkenautomat, Packstationen, Geldautomat etc.) stellen ebenfalls für alle Menschen im Umfeld, aber insbesondere für Nutzende der Mobilitätsstation eine positive Ergänzung dar.

Kiosk / Bäckerei / Café

Mobilitätsstationen sind Umsteigepunkte in Wegekettten. Daher sind sie prädestiniert für ein erweitertes Angebot im Umfeld, um Nutzenden die Möglichkeit zu bieten, Wege zu bündeln. Auch eine sog. Verkehrsgastronomie (Bäckerei, Café, Service Store, Kiosk usw.) kann für kleine Erledigungen während der Wartezeit oder auf dem Heimweg genutzt werden. Solche Angebote stellen darüber hinaus einen Treffpunkt dar und fördern die Funktion der Mobilitätsstationen als Begegnungsorte und Orte der Kommunikation.





Schließfächer

(Gepäck-) Schließfächer können das Angebot abrunden. Diese bieten für viele Reisende ein zusätzliches Service-Angebot, z.B. können Gepäck oder auch Einkäufe kurzfristig verstaut werden, wodurch ggf. zusätzliche Wege und damit Zeit eingespart wird. Eine potenzielle Zielgruppe sind hier beispielsweise Touristen. In Zusammenhang mit einem Stromanschluss können Gepäckschließfächer auch als Ladeschrank für Pedelec-Akkus oder Mobilgeräte genutzt werden, die somit sicher verschlossen aufgeladen werden können. Verbunden mit einem Service-Punkt ist die Ausleihe von Ladekabeln eine mögliche Ergänzung dieses Angebots. Für Gepäckschließfächer sollten digital gesteuerte elektronische Schließmechanismen gewählt werden, um eine möglichst flexible Nutzung zu ermöglichen.

Öffentliche Toilette

Die Integration einer barrierefreien Sanitäreinrichtung mit WC, ggf. erweitert um Duschen und Umkleiden (für Radfahrende) im Umfeld der Mobilitätsstation, erhöht die Funktionalität und den Komfort der Mobilitätsstation. Das ist eine Herausforderung für viele Kommunen, da qualitativ hochwertige und gut gepflegte öffentliche Toiletten teuer sind. Circa 130.000 Euro kostet die Neuanschaffung einer vollautomatischen Toilette, dazu kommen Wartungs- und Reinigungskosten². Da im Bestand der Haltestellen bereits häufig Einzelhandel oder Verkehrsgastronomie vorhanden ist, besteht die Möglichkeit, hier Kooperationen zu prüfen.



² Website die-nette-toilette.de

2.3 Das Design als Aushängeschild

Dem Design von Mobilitätsstationen kommt neben der reinen Ästhetik ein besonders hoher Stellenwert zu: ein einheitliches Design (Corporate Design) schafft einen Wiedererkennungswert für die Nutzenden und sorgt zum einen dafür, dass im gesamten Saarland die Stationen, unabhängig der Kommune, erkannt werden und zum anderen, dass sich die Nutzenden an diesen Stationen schnellstmöglich zurechtfinden. In der Summe werden auf diese Weise Nutzungshemmnisse abgebaut und die Intermodalität landesweit gefördert.

Zur Etablierung eines saarlandweit einheitlichen Designs für die Mobilitätsstationen, wurde dieser **Gestaltungsleitfaden „Mobilitätsstationen im Saarland“** erstellt. Dieser legt, in seiner jeweils gültigen Fassung, den Rahmen für die Gestaltung fest. Der modulare Aufbau ermöglicht es, je nach Ausstattung, die eigene Mobilitätsstation zusammenzustellen. Vom Logo und den Piktogrammen über die Bemaßung der Beschilderung bis hin zu den einzelnen Modulen (Informationsstele, Hinweisschilder, Parkflächenkennzeichnung sowie Bodenmarkierung), liegt ein einheitliches Design vor.

Somit werden im Verkehrsraum sichtbare Landmarken mit hohem Wiedererkennungswert für einen modernen und vernetzten Umweltverbund geschaffen. Dieses neue Image kann zu einer Erhöhung der Akzeptanz für die Nutzung des Umweltverbundes beitragen.

Bei der Auswahl der Inhalte ist stets auf Richtigkeit und Aktualität zu achten.

Zur finanziellen Unterstützung wurde die NMOB-Richtlinie „Verkehrsträger sinnvoll verknüpfen“ für die Errichtung von Mobilitätsstationen angepasst und verlängert. Die Anwendung des Gestaltungsleitfadens ist hier nun Fördervoraussetzung.

So werden, neben baulichen Komponenten, auch gestalterische Elemente gefördert. Diese können bei bereits h

Ab [Seite 39](#) dieser Broschüre sind detaillierte Beschreibungen der aktuellen NMOB-Richtlinien zu finden.

Weitere Dokumenten und Hinweise zur Antragstellung finden Sie auf der Homepage des Saarlandes unter:

www.saarland.de/nmob

3 Planungs- und Umsetzungsprozess

Eine besondere Herausforderung bei der Umsetzung von Mobilitätsstationen sind die unterschiedlichen Zuständigkeiten und involvierten Akteure. Grundsätzlich liegen Planung und Einrichtung bei den Kommunen, die entsprechenden Verkehrsunternehmen/-verbände sind verantwortlich für die Entwicklung und Umsetzung der Mobilitätsangebote. Allerdings sind meist Absprachen mit weiteren Akteuren nötig: Einerseits sind dies vor allem Baulastträgerschaften für Straßen und Schienen. So liegen Bahnhöfe anders als Bushaltestellen meist in der Verantwortlichkeit der Deutschen Bahn AG, wodurch die Erneuerungsprozesse an den Bahnhöfen abgestimmt werden müssen. Andererseits erfordern Mobilitätsstationen meist zusätzliche Flächen im direkten Umfeld, weshalb in diesem Fall Flächenverfügbarkeiten zu prüfen und ggf. Flächen von anderen Akteuren zu akquirieren sind. Eine frühzeitige Einbeziehung betroffener Akteure in den Planungsprozess ist daher wichtig. Auf diese Weise können auch mögliche Kooperationen (z. B. gemeinsame Toilettennutzung von angrenzender Gastronomie) mit den ortsansässigen Akteuren angeregt und diskutiert werden.

Zur optimalen Förderung der Intermodalität auch über die Grenzen von Gebietskörperschaften hinweg ist es sinnvoll, ein landesweit einheitliches Netz von Mobilitätsstationen aufzubauen. Kleine Kommunen oder Gemeinden verfügen aber nicht immer über notwendige (Personal-)Ressourcen oder entsprechende Erfahrungswerte, um einen solchen Prozess zu übernehmen. Möglicherweise kann der zuständige Landkreis eine koordinierende Funktion einnehmen und die Erarbeitung eines Konzeptes oder Planungen an bspw. Planungsbüros übergeben. Auch kann auf bereits bestehende Gutachten oder Konzepte zurückgegriffen werden. Da der Kreis in der Regel nicht Eigentümer der Flächen potenzieller Mobilitätsstationen ist, liegt die ausführende Planung (Bauplanung) und der Bau weiterhin bei der Kommune. Durch die allenfalls ausschließlich koordinierende Funktion bleibt die kommunale Planungshoheit gewährleistet.

An dem Aufbau von Mobilitätsstationen beteiligt sind auf kommunaler Ebene dann in der Regel die zuständigen Ämter bzw. Sach- und Aufgabengebiete für Stadtplanung, Verkehrsplanung, Tiefbau, Bauordnung, Vergabeämter sowie Umwelt- bzw. Grünflächenämter. Für die erfolgreiche Einrichtung von Mobilitätsstationen ist somit nicht nur eine vertikale Steuerung innerhalb eines Amtes erforderlich, sondern auch eine horizontale Kooperation zwischen unterschiedlichen Ämtern. Die unterschiedlichen Sach- und Aufgabengebiete können die interne Organisationsstruktur im Rahmen der kommunalen Selbstverwaltung (Selbstverwaltungsgarantie nach Art. 28 II 1 GG) selbstständig festlegen. Darüber hinaus sollten auch die Öffentlichkeit, die Kommunalpolitik, die kommunalen Verkehrsunternehmen, Mobilitätsanbieter und Verkehrsverbände bei der Realisierung von Mobilitätsstationen eingebunden werden. Zur Koordination und Zusammenführung der einzelnen Fachbereiche bietet sich das kommunale Mobilitätsmanagement bzw. ein(e) Mobilitätsmanager:in an.

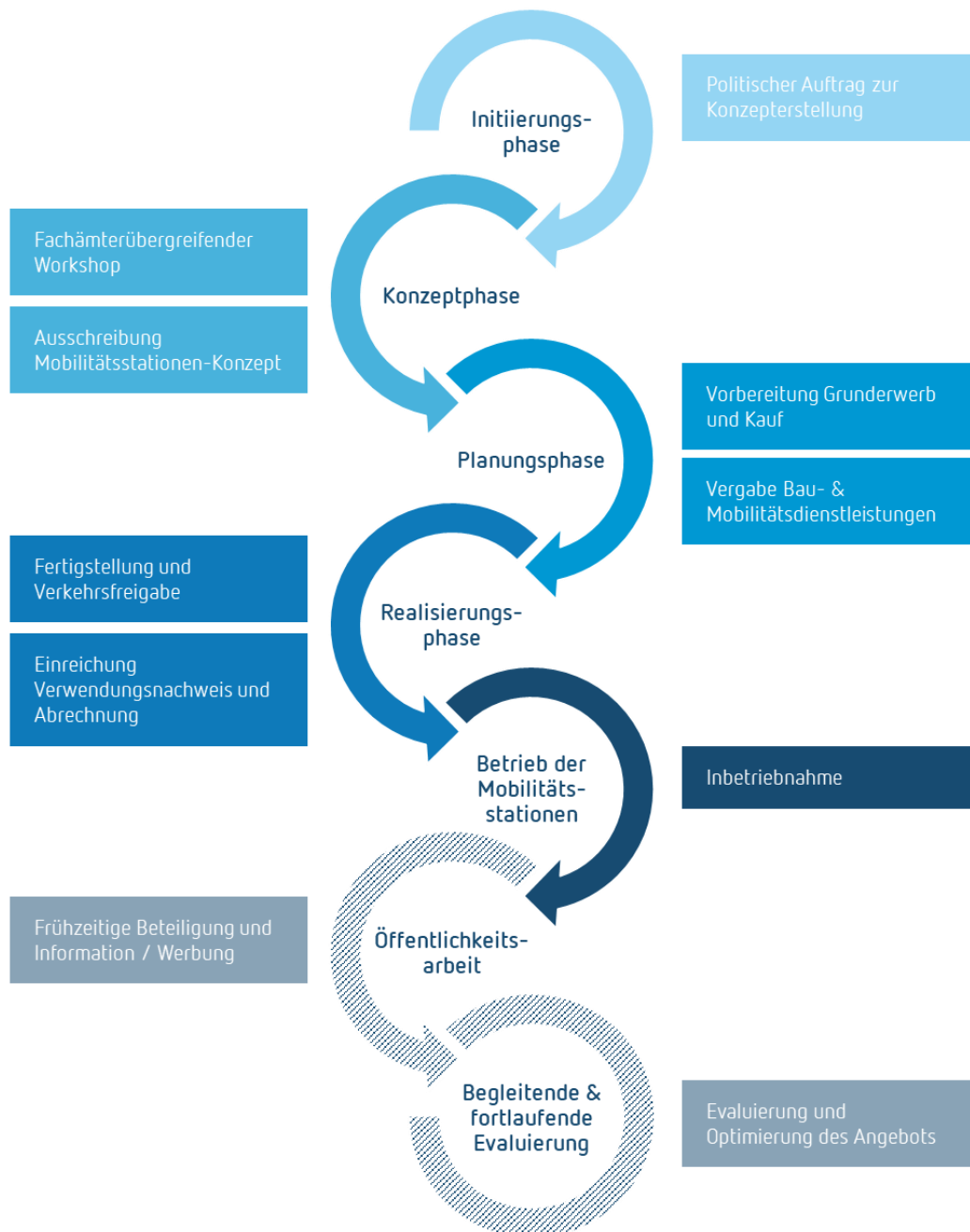
Abbildung 5: Zusammenspiel und mögliche Aufgaben der Akteure

Land	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Koordination & Beratung ▪ Fördermittelgeber
Kreis	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Koordination
Kommune	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Planung, Flächenakquise, Einrichtung ▪ Ressourcenbereitstellung: Personal und Know-How (ggfl. gemeinsam mit Kreis)
Baulastträger	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verantwortlichkeit für Bahnhöfe / Bushaltestellen bzw. Flächen im Umfeld der Haltestellen
Verkehrsunternehmen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bereitstellung der Mobilitätsangebote ▪ operativer Betrieb
Verkehrsverbünde	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Beratung, Koordination ▪ Entwicklung & Umsetzung der Mobilitätsangebote
Dienstleister & Privatwirtschaft	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Einrichtung und Betrieb von Sharing-Angeboten ▪ Einrichtung & Betrieb von Serviceangeboten ▪ konzeptionelle Beratung

Quelle: eigene Darstellung

Wie in Abbildung 6 dargestellt, kann der Planungsprozess in Kommunen für die Entstehung von Mobilitätsstationen in verschiedene Phasen unterschieden werden. Dabei ist es wichtig, dass die Beteiligung der Öffentlichkeit und die Evaluierung als begleitende und fortlaufend stattfindende Prozesse verstanden werden. Die Evaluierung dient auch dazu, spätere Erweiterungen und Ergänzungen der Mobilitätsstationen abschätzen und planen zu können. Grundsätzlich sind die Übergänge zwischen den Arbeitsschritten fließend und müssen ggf. wiederholt bzw. parallel bearbeitet werden.

Abbildung 6: Planungsprozess in Kommunen zur Errichtung von Mobilitätsstationen



Quelle: eigene Darstellung

3.1 Initiierungs- und Konzeptphase

Im Hinblick auf eine nachhaltige Finanzplanung sollten die Fördermittelgeber so früh wie möglich, im Idealfall bereits in der Initiierungsphase, eingebunden werden.

Zu Beginn der Konzeptphase sollte die Kommune einen fachämterübergreifenden Workshop veranstalten, an dem alle involvierten Akteure teilnehmen können. Im Rahmen dieses Workshops wird die Federführung festgelegt und ein Arbeitsprogramm entwickelt. Mit einem politischen Beschluss zur Errichtung von Mobilitätsstationen wird ein Konzept ausgeschrieben und die Förderung angemeldet. In der Konzeptphase kann es für den Förderantrag bereits notwendig sein, konkrete Ausbauplanungen zu erstellen. Daher sind die nachfolgend dargestellten Schritte notwendig, welche teilweise fließend in die Planungsphase übergehen.

Potenzialanalyse & Standortauswahl

Der erste Schritt ist es, bereits bestehende Haltestellen des ÖPNV zu betrachten und die Potenziale dieser einzelnen Haltestellen für einen Ausbau zu einer Mobilitätsstation einzuschätzen. Dazu werden die Einflussgrößen herangezogen, welche in Kapitel 2.1 erläutert wurden. Die Einflussgrößen bilden eine empirische Grundlage, weshalb es sich bei nicht vorhandenen Daten empfiehlt, eine umfassende Erhebung der benötigten Daten vorzunehmen. Zu berücksichtigen sind auch Angebote im Umfeld, welche ggf. in Konkurrenz zur Mobilitätsstation stehen könnten. Nach Abschätzung der Potenziale erfolgt eine konkrete Standortauswahl der Haltestellen, die zu einer Mobilitätsstation ausgebaut werden sollen.

Einordnung in Kategorien und Zuordnung der Ausstattungen

Das Ergebnis der Potenzialanalyse bestimmt maßgeblich Qualität und Quantität der Ausstattung einer Mobilitätsstation. Auf Basis dieser Analyse werden die ausgewählten Standorte kategorisiert. Mit der Zuordnung der Mobilitätsstationskategorie geht auch die Zuordnung der Ausstattungen einher. Hier kommt das Baukastenprinzip zum Tragen, welches Mindestausstattungen und optionale Ausstattungen definiert (vgl. Kapitel 2.2). Im Kontext der Kategorisierung ist es wichtig, auch den Bestand sowie etwaige Besonderheiten zu berücksichtigen und darauf aufzubauen. An dieser Stelle kann und sollte, wenn nötig, vom Baukastenprinzip abgewichen und die Mobilitätsstation individuell geplant werden. Für jeden Standort ist daher zu untersuchen, welche verkehrlichen Anlagen und Angebote dort bereits bestehen. Bei ÖPNV-Haltestellen sind häufig schon Elemente vorzufinden, die der Verknüpfung von Verkehrsmitteln dienen und damit bereits Einzelfunktionen einer Mobilitätsstation beinhalten.

Abbildung 7: Ermittlung des Ausstattungsbedarfs



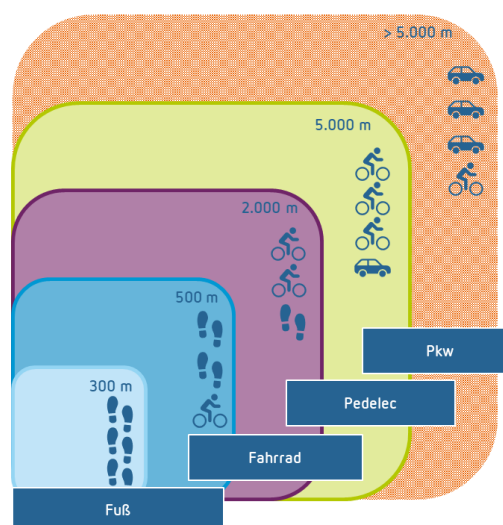
Quelle: eigene Darstellung

Dimensionierung und Individualisierung der Stationen

Wichtig ist in einem nächsten Schritt dann die Dimensionierung der einzelnen Angebote. Die Differenzierung der Einzugsbereiche einer Mobilitätsstation in verschiedene Entfernungsklassen kann ein erster Hinweis darauf sein, wie die Nutzenden die Mobilitätsstation erreichen. Das bedeutet, dass je nach Entfernung zwischen Wohnbebauung und ÖPNV-Haltestelle (bzw. zukünftiger Mobilitätsstation) von der Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel zur Überwindung der ersten und letzten Meile ausgegangen werden kann.

Abbildung 8 zeigt idealtypisch, welche Verkehrsmittel primär zur Überwindung der ersten und letzten Meile in Abhängigkeit der Entfernung genutzt werden. Insbesondere kurze Entfernungen (bis zu 300 m) werden überwiegend zu Fuß zurückgelegt. Spielt bei allen Mobilitätsstationen die fußläufige Erreichbarkeit eine entscheidende Rolle, so ist hier die Qualität der Fußwege sowie die Beschilderung von besonderer Bedeutung. Ab einer Entfernung von mehr als einem Kilometer zu einer Haltestelle bzw. Mobilitätsstation spielt das konventionelle Fahrrad eine größere Rolle. Im Kontext der Einrichtung von Mobilitätsstationen ist hier insbesondere auf eine ausreichende Anzahl an qualitativ hochwertigen Radabstellanlagen zu achten. Dabei hat sich in der Praxis bewährt, mit einem Abstellplatz je 100 Einwohner:innen im Einzugsbereich zu kalkulieren. Bei dem Richtwert ist die Abhängigkeit von der verkehrlichen Gesamtfunktion der Mobilitätsstation zu berücksichtigen. Mit zunehmender Entfernung nimmt das Pedelec eine größere Bedeutung ein und damit auch die Ausstattung einer Mobilitätsstation mit Lademöglichkeiten für die Akkus. Bei besonders großen Entfernungen (ab ca. 5 km) wird der Pkw häufig als Zubringer genutzt. Hier sind besonders Relationen zu beachten, bei denen einerseits der Startort, also in der Regel das Wohnumfeld, schlecht mit dem Umweltverbund erschlossen ist, andererseits am Zielort jedoch z. B. mit hohem Parkdruck zu rechnen ist (urbaner, dicht besiedelter Raum). Angemessen dimensionierte P+R-Anlagen sowie Carsharing-Angebote sind hier anzubieten.

Abbildung 8: Entfernungen (zwischen Mobilitätsstation und Bebauung) und primäre Verkehrsmittel



Quelle: eigene Darstellung

Abschluss Konzept und Einreichung der Förderunterlagen

Wenn alle Bestandselemente genau erfasst wurden, muss bewertet werden, inwieweit die vorhandenen Anlagen den Ansprüchen an eine Mobilitätsstation genügen. Teilweise können sie unverändert übernommen werden, zum Teil müssen sie ersetzt oder ergänzt werden. Nach der konkreten Untersuchung und Festlegung von Standorten, Größe und Ausstattung für die einzelnen Mobilitätsstationen kann das Gesamtkonzept finalisiert und abgeschlossen werden. So ist bei der Konzeptionierung einer Mobilitätsstation auch das städtebauliche Umfeld miteinzubeziehen. Im Einzelfall kann es dabei sinnvoll sein, die Haltestelle gemeinsam mit dem Umfeld und insbesondere der Zuwegung zu erneuern. Fehlende Rad- und Fußwegeverbindungen oder Querungsmöglichkeiten von Straßen, unattraktive Straßenräume oder nicht vorhandenes Sicherheitsgefühl im erweiterten Haltestellenumfeld können dazu beitragen, dass selbst optimal gestaltete Mobilitätsstationen nicht entsprechend angenommen werden. Auch ist zu berücksichtigen, dass die Wege des Umstiegs, also zwischen den unterschiedlichen Verkehrsmitteln, möglichst kurz und einfach gehalten werden, um die Funktionsfähigkeit der Mobilitätsstation zu gewährleisten. Das final ausgestaltete Konzept dient dann auch mit als Basis zur Einreichung der Förderunterlagen.

3.2 Planungs- und Realisierungsphase

Für die Erweiterung von Haltestellen zu einer Mobilitätsstation sind nach Abschluss der konzeptionellen Phase vorrangig folgende Aspekte zu prüfen:

- Platzverhältnisse am direkten Standort und in der Umgebung
- Grundbesitzverhältnisse/Baurecht
- Das Vorhandensein oder die Einrichtungsmöglichkeit für Stromversorgung (z.B. Beleuchtung, Öffnungs- und Schließsysteme, Auflademöglichkeiten)

In der Planungsphase geht es daher zunächst um die Vorbereitungen für Grunderwerb und Kauf benötigter Flächen zur Realisierung der Mobilitätsstationen. Bei kommunalen Planungen besteht häufig die Problematik, dass auf (Brach-) Flächen des EIU nicht zurückgegriffen werden kann, diese aus Platzgründen jedoch benötigt werden. Insbesondere bei der Realisierung an Bahnhöfen kann diese Problematik auftreten. Bei Nutzung der Flächen der DB AG ist daher darauf zu achten, dass diese mindestens für den Zeitraum der Zweckbindung gesichert sein müssen. Es wird empfohlen die DB AG möglichst frühzeitig in das Verfahren einzubinden, insbesondere dann, wenn Versorgungsleitungen (wie z. B. Stromkabel) verlegt werden müssen. Sind alle Planungen durchgeführt, ist die Finanzierung des Projekts sicherzustellen und es sind dazu gegebenenfalls politische Beschlüsse einzuholen.

4 Betrieb der Mobilitätsstationen

Der Betrieb von Mobilitätsstationen umfasst je nach Größe und Ausstattung eine Vielzahl unterschiedlicher Aufgaben, die verteilt und schon frühzeitig in der Planungsphase berücksichtigt werden sollten. Dabei sind verschiedene Akteure einzubinden: Die Kommune (als planende Stelle), die öffentlichen Verkehrsunternehmen, private Dienstleister oder auch Energieunternehmen. Im folgenden Kapitel werden ein paar Beispiele gegeben, wie mögliche Betreibermodelle und Betriebsmöglichkeiten aussehen können.

4.1 Vergabe und Betrieb von Mobilitätsdienstleistungen

Die einzelnen Angebote der Mobilitätsstationen werden i. d. R. von unterschiedlichen privaten und öffentlichen Dienstleistern betrieben. So wird bspw. das ÖPNV-Angebot von einem kommunalen oder öffentlichen Verkehrsunternehmen bereitgestellt, P+R-Anlagen von der Kommune selbst und Sharing-Angebote von Anbietern der Privatwirtschaft. Für jede Mobilitätsstation können sich individuelle Konstellationen ergeben. Die Art und Weise der Vergabe von Leistungen richtet sich vorrangig danach, ob die betreffenden Angebote (eigen-)wirtschaftlich zu betreiben sind. Regional und lokal sind dabei teilweise große Unterschiede vorhanden. Grundsätzlich empfiehlt es sich, schon im Planungsprozess eine informelle Markterkundung vorzunehmen. Dies erleichtert die Auswahl eines Vergabeverfahrens. Ein Vergabe- bzw. ein Auswahlverfahren muss transparent und diskriminierungsfrei ablaufen. Im Folgenden werden exemplarisch die gängigsten Vergabeverfahren erläutert.

Vorhandene Mobilitätsdienstleister

Die einfachste Möglichkeit zur Realisierung von Angeboten einer Mobilitätsstation ist das Zurückgreifen auf Mobilitätsdienstleister, die bereits vor Ort aktiv sind. In den meisten Fällen decken bereits abgeschlossene öffentlich-rechtliche Verträge Standorte von Mobilitätsstationen mit ab bzw. können entsprechend ergänzt werden. Dies kann möglicherweise ein Unternehmen für ein stationsgebundenes Fahrradverleihsystem sein, welches die Mobilitätsstation in die bereits vorhandene Netzstruktur mit aufnimmt. Dieses Verfahren kann jedoch nicht angewandt werden, wenn mehrere Unternehmen mit gleichen Dienstleistungsangeboten Interesse an einem Standort haben.

Dienstleistungskonzession

Eine andere Vergabemöglichkeit besteht in der Auswahl eines eigenwirtschaftlichen Mobilitätsdienstleisters durch eine Dienstleistungskonzession. Die Vergabe einer solchen ist vor allem dann geeignet, wenn die Kommune anstrebt, die baulichen Anlagen in Eigenregie zu führen und ein oder mehrere Unternehmen zu beauftragen, die in der Mobilitätsstation integrierten Verkehrsangebote zu betreiben. Hiermit kann sichergestellt werden, dass es an allen Mobilitätsstationen in einem gesamtstädtischen oder regionalen Netz ein einheitliches Angebot und eine einheitliche Betreiberstruktur für die jeweiligen Verkehrsmittel gibt und eine unkomplizierte Nutzung der Angebote ermöglicht wird (z.B.

einmalige Registrierungen für bestimmte Angebote an allen Mobilitätsstationen). Die Dienstleistungskonzession wird einer vom öffentlichen Aufgabenträger getrennten juristischen Person (z.B. einem privaten Unternehmen) in Form der eigenverantwortlichen Übernahme einer öffentlichen Aufgabe übertragen. Die Dienstleistungskonzession grenzt sich vor allem dahingehend vom öffentlichen Dienstleistungsauftrag ab, dass das wirtschaftliche Risiko für die Erbringung der Dienstleistung bei den Konzessionären liegt. Dafür wird diesen typischerweise das Recht eingeräumt, Gebühren oder Preise für die Inanspruchnahme der Dienstleistung zu verlangen. Konzessionen im Bereich Mobilität werden bspw. für Taxiunternehmen oder aber an Unternehmen für die Errichtung einer Ladesäuleninfrastruktur im öffentlichen Raum vergeben.

Öffentlicher Dienstleistungsauftrag

Findet sich kein Betreiberunternehmen, das ein Verkehrsangebot unter eigenem wirtschaftlichem Risiko anbieten kann, besteht die Möglichkeit einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag zu vergeben. Hierbei wird von einer öffentlichen Stelle ein Auftrag an ein Unternehmen für die Erbringung einer Dienstleistung vergeben, für die der öffentliche Auftraggeber ein Entgelt entrichtet. Ein typischer Anwendungsfall für eine Vergabe durch einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag ist neben der Vergabe von ÖPNV-Leistungen auch die Vergabe des Betriebs von Fahrradboxen. Die Ausschreibung erfolgt je nach Größe und Art des Auftrages deutschland- oder europaweit.

Verpachtung

Wird eine Mobilitätsstation auf einer privaten Fläche eingerichtet, besteht die Möglichkeit der Verpachtung der Gesamtfläche oder einzelner Teile. Hierzu wird ein Pachtvertrag des Privatrechts geschlossen. Gleiches gilt für entzogene Verkehrsflächen, die sich im Eigentum der Kommune befinden. Wird eine Fläche durch die Kommune an private Betreiber verpachtet, verfügen diese über die Besitzrechte an der Fläche. Somit dürfen Unternehmen exklusiv über die Zugänglichkeit der Fläche entscheiden. Wird der Betrieb der Mobilitätsstation allein über die Verpachtung der Flächen an private Betreiber ermöglicht, existiert kein unmittelbarer Auftraggeber für das Angebot. Somit sind Unternehmen durch die Gewerbefreiheit nicht an Vorgaben zur Ausgestaltung ihres Angebots und des Tarifs gebunden. Die Kommune bzw. sonstige Auftraggeber haben somit an dieser Stelle keinerlei Steuerungsmöglichkeiten und sind auf die Ausgestaltung des Angebots durch die privaten Unternehmen angewiesen. Für weitere Regelungen sind zusätzliche Verträge mit den Pächtern der Fläche erforderlich. Ein typisches Anwendungsbeispiel ist die Verpachtung von Stellplätzen an Carsharing-Unternehmen oder für Außenflächen der Gastronomie.

„In-House-Vergabe“

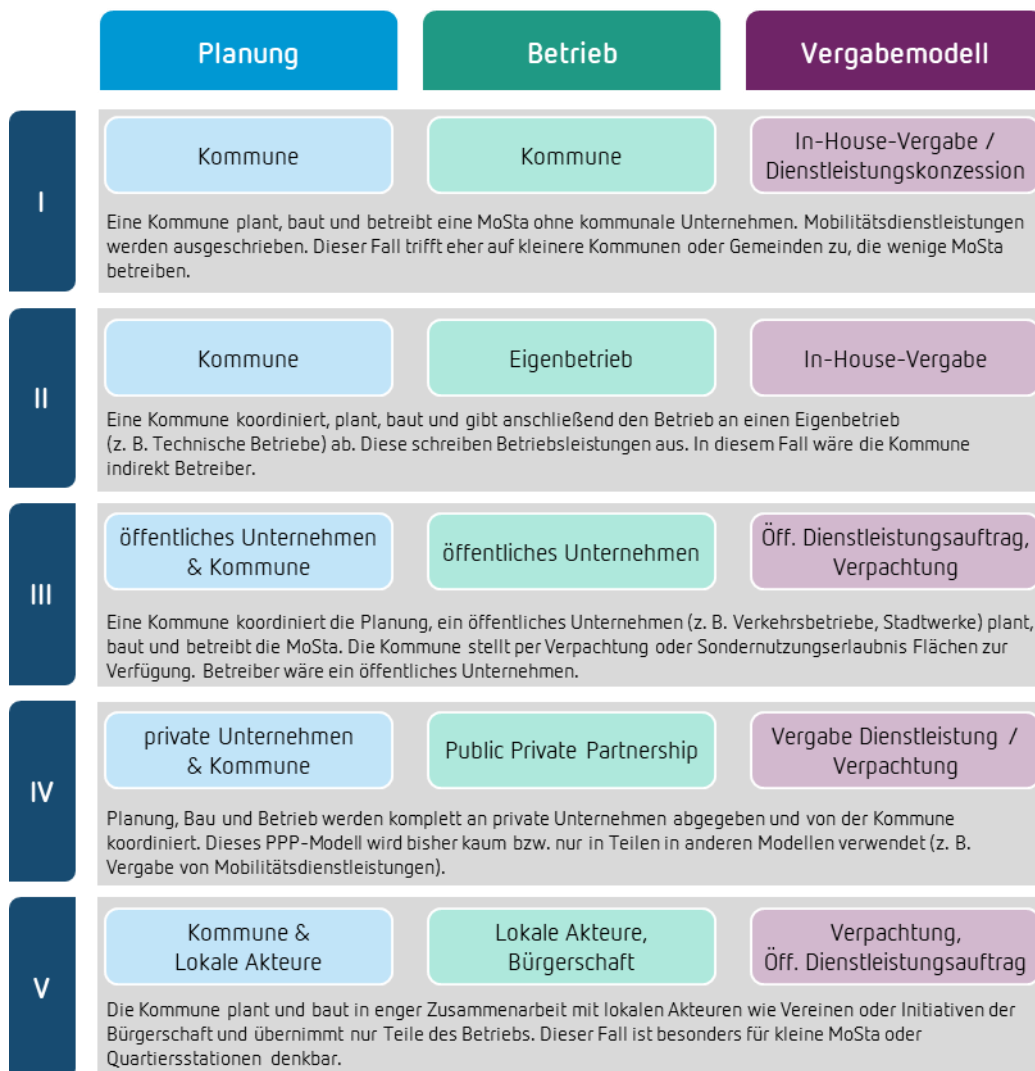
Eine Alternative zur Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags ist die „In-House-Vergabe“. Hierunter fällt die Möglichkeit einer Kommune, das Angebot selbst zu schaffen. Das bedeutet, dass hierzu neben der Erbringung der Leistungen durch eine eigene Verwaltungsstelle auch die Beauftragung eines Unternehmens gehört, über welches die Kommune selbst Kontrolle ausübt, z.B. eine eigene Dienststelle. Dieses Unternehmen muss im Wesentlichen für die Gebietskörperschaften tätig sein, deren Anteilseigner zum

betreffenden Unternehmen gehören (Wesentlichkeitskriterium). Hierzu zählen zumeist kommunale Verkehrsunternehmen oder Stadtwerke, solange an diesen keine privaten Kapitalgeber beteiligt sind.

4.2 Betreibermodelle und Betriebsmöglichkeiten

In Bezug auf ein System an Mobilitätsstationen ist es grundsätzlich sinnvoll, Aufgabenbereiche zu bündeln. Eine konkrete Vorgabe ist aufgrund der unterschiedlichsten Gegebenheiten vor Ort jedoch nicht möglich. Mittlerweile haben sich aber einige grundsätzliche Modelle etabliert, die bereits in der Praxis Anwendung finden. Abbildung 9 zeigt mögliche Konstellationen von Planung und Betrieb und den damit verbundenen Vergabemodellen.

Abbildung 9: Exemplarische Betreibermodelle



Quelle: eigene Darstellung

Die verschiedenen Akteure bringen verschiedene Eigenschaften und damit auch unterschiedliches Know-How mit. Aufgrund der Verfügbarkeit öffentlicher Flächen ist der Betrieb einer Mobilitätsstation durch die Kommune i. d. R. unkompliziert, da nicht zuerst private Flächen erworben werden müssen. Darüber hinaus gestaltet sich die Beschaffung von Fördergeldern einfacher. Agiert die Kommune als Betreiber, ergeben sich zudem gute Möglichkeiten der planerischen Steuerung und räumlichen Integration. Die Schaffung bauplanerischer Genehmigungen (z. B. Bebauungsplan) vereinfacht sich in diesem Kontext. Auch das Einbinden öffentlicher Unternehmen (z. B. Stadtwerke oder Verkehrsbetriebe) bringt einige Vorteile mit sich. Während die Kommune i. d. R. wenig Erfahrung im Betrieb einer Mobilitätsstation mitbringt, treten öffentliche Unternehmen zunehmend als Mobilitätsdienstleister auf und können auf ein interdisziplinäres Know-How durch einen hohen Praxisbezug im Unternehmen zurückgreifen. Daraus ergeben sich häufig eine einfachere tarifliche Einbindung und Integration von Ausstattungselementen in bestehende Systeme (z. B. Fahrradboxen). Öffentliche Unternehmen verfügen zudem über einen direkteren Vermarktungszugang zu den Nutzenden. Außerdem ergibt sich eine leichtere Vergabemöglichkeit an Drittunternehmen. Bei einer vertraglich geregelten Zusammenarbeit zwischen der öffentlichen Hand und einem Unternehmen der Privatwirtschaft (Public Private Partnership, kurz PPP) wird den Kommunen ermöglicht, Leistungen ganz oder teilweise an die Privatwirtschaft abzugeben. Hier gibt es eine Vielzahl von möglichen Varianten, darunter auch die Zusammenarbeit und Kooperation mit Initiativen und Vereinen.

Unabhängig von der Auswahl des Betreibermodells sollte die Öffentlichkeit eingebunden werden, insbesondere wenn die Einrichtung einer Mobilitätsstation zu einer städtebaulichen Veränderung und Aufwertung führt. Dies stärkt die Partizipation und somit auch die Akzeptanz von neuen Mobilitätsangeboten. Die Bevölkerung kann aktiv in den Planungsprozess mit eingebunden werden, beispielsweise im Kontext der Gestaltung und Pflege vor Ort. Eine Reduktion der Betriebskosten ist durch ehrenamtliche Übernahme des Betriebs durch Nachbarschaftsinitiativen oder Ortsvereine möglich.

4.3 Erstellungs- und Betriebskosten sowie Flächenbedarf

Bei der Finanzierung von Mobilitätsstationen muss zwischen Investitionskosten (für den Aufbau, einmalige Kosten) und laufenden Kosten (für den dauerhaften Betrieb) unterschieden werden. Die Kosten sind abhängig von bspw. Quantität und Qualität der Ausstattungen, dem Betriebsmodell oder der räumlichen Lage und Frequenz einer Mobilitätsstation. Hinzu kommt, dass die Baukosten regionalen, lokalen und ggf. saisonalen Schwankungen unterliegen. Auch sollten die Planungszeiträume berücksichtigt werden, da es zu Preissteigerungen kommen kann.

Abbildung 10: Anfallende Kosten bei der Einrichtung einer Mobilitätsstation

Planungskosten	Investitionskosten	Betriebskosten
<ul style="list-style-type: none"> • Konzepterstellung • Machbarkeitsstudien • Potenzialanalyse • Detailplanung der MoSta • Bauplanung (Leistungsphasen) • Bauleitung • Öffentlichkeitsarbeit 	<ul style="list-style-type: none"> • Grunderwerbs- und Erschließungskosten • Baukosten / Infrastrukturkosten • Tiefbau • Kanal- / Leitungsbau • Errichtung Ausstattungselemente • Wegweisung und Beschilderung • Beleuchtung und Sicherheitstechnik 	<ul style="list-style-type: none"> • Unterhaltung und Instandhaltung (Reparaturkosten) • Reinigungskosten • ggf. Personalkosten • Kosten für Serviceleistungen und Updates (z. B. Apps, digitale Angebote) • Marketing

Quelle: eigene Darstellung

2.2.3 Kosten der Ausstattungsmerkmale

Im Rahmen der Investitionskosten sind auch die Kosten der einzelnen Ausstattungsmerkmale bei Einrichtung zu berücksichtigen. Diese Kostenschätzungen basieren auf Erfahrungswerten und sind nur als grobe Richtwerte zu verstehen. Die Kostenschätzung enthält pauschalisierte, aber keine standortbezogenen Tiefbaukosten. Laufende Kosten oder Betriebskosten sind in den Kostenschätzungen ebenfalls nicht enthalten. Für einige Elemente sind zudem Preisspannen angegeben. So ist der barrierefreie Umbau einer Haltestelle stark von der Größe, der Komplexität und dem zu schaffenden Angebot abhängig. Hier sind vor Ort Einzelfallentscheidungen zu treffen. Dies gilt auch für seltener genutzte, stark ortsbezogene Ausstattungsmerkmale wie Servicepunkte, Supermärkte etc.

Tabelle 2: Grobkostenschätzung der Ausstattungselemente

Merkmal	Bus	Bahn	Anmerkung
Barrierefreiheit			
Barrierefreier Umbau	20.000 € bis 50.000 €	150.000 € bis 600.000 €	Kalkulation sehr standortabhängig
Sitzmöglichkeiten & Witterungsschutz			
einzelne Sitzbank	1.000 €		
Überdachung pro m²	1.500 €		
Witterungsschutz inkl. Sitzgelegenheit	10.000 €	15.000 €	
Abfallbehälter	300 € bis 1.000 €		

Komfort & Service		
Fahrkartenautomat	35.000 €	
Gepäckschließfachschrank	ab 5.000 €	kann nach Größe, Ausstattung, Anzahl stark variieren
Gepäckschließfachschrank [inkl. Lademöglichkeit]	ab 7.500 €	Exkl. Tiefbaukosten Strom
W-LAN	1.500 €	bei räumlich verteilten Standorten erhöhte Kosten
Sicherheit & Sauberkeit		
pro Laterne (integriert)	1.000 €	
pro Laterne (separat)	4.500 €	
Notrufsprechstelle	10.000 €	nur an BF notwendig / auch in Infosäule integrierbar
Videoüberwachung (pro Kamera)	7.000 €	

Fahrradabstellanlagen (Kosten pro Stellplatz)		
Fahrradständer (ohne Tiefbau)	200 €	maximal temporäre Lösung
Offene Sammelanlage (ohne Überdachung)	300 €	Kosten pro Stellplatz nehmen mit zunehmender Größe ab
Offene Sammelanlage (mit Überdachung)	1.000 €	
Abschließbare Sammelanlage (mit Überdachung)	2.250 €	
Fahrradboxen (mind. 12 herzustellen)	3.000 €	
Modernes Fahrradparkhaus (mit Lademöglichkeiten)	5.500 €	
Vollautomatisierter Fahrradturn	12.000 €	

Lademöglichkeiten für Fahrräder (Kosten pro Stellplatz)		
Fahrradboxen (mit Stromanschluss)	3.500 €	Tiefbaukosten Strom,
E-Ladeschrank (nur Akku)	1.200 €	Kosten pro Stellplatz nehmen mit zunehmender Größe ab
E-Ladesäule (mit 4 Anschlüssen)	4.800 €	Tiefbaukosten Strom

Fahrradmietsysteme		
Fahrradmietstation (pro 10 Räder)	10.000 €	
Fahrradmietstation Lastenrad (pro Rad)	1.500 €	
Markierungsarbeiten Virtuelle Station	1.000 €	
Sonstige Fahrradservices		
Rad-Luftstation	1.000 €	
Betreute Radstation	Einzelfall	Anbieter benötigt
E-Scooter		
Markierungsarbeiten Abstellfläche	1.000 €	
Park-and-Ride-Parkplätze (Kosten pro Stellplatz)		
Herstellung Stellplatz	4.000 €	
nur Markierungsarbeiten	800 €	
Lademöglichkeiten MIV		
E-Ladestation (pro Säule)	7.000 €	
Schnelllademöglichkeit	50.000 €	
Carsharing (Kosten pro Stellplatz)		
Markierungsarbeiten	800 €	
Sonderparkplätze z. B. Taxi, K+R etc. (Kosten pro Stellplatz)		
Herstellung Stellplatz	4.000 €	
nur Markierungsarbeiten	800 €	
Digitale Information (DFI)		
DFI Light	5.000 €	
DFI Standard	15.000 €	
Übersichts-DFI	30.000 €	
Aushang und Beschilderung		
Informationsstele	5.000 €	Ohne Tiefbaukosten und Strom
Hinweisschild	400 €	
Parkflächenkennzeichnung	500 €	
Informationssprechstelle	8.000 €	
kombinierte Notruf-/Infosprechstelle	15.000 €	
Weitere Einrichtungen		
WC	Einzelfall	
Umkleide/Duschen	Einzelfall	
Gastronomie	Einzelfall	

Quelle: eigene Recherchen, Schätzungen und Erfahrungswerte

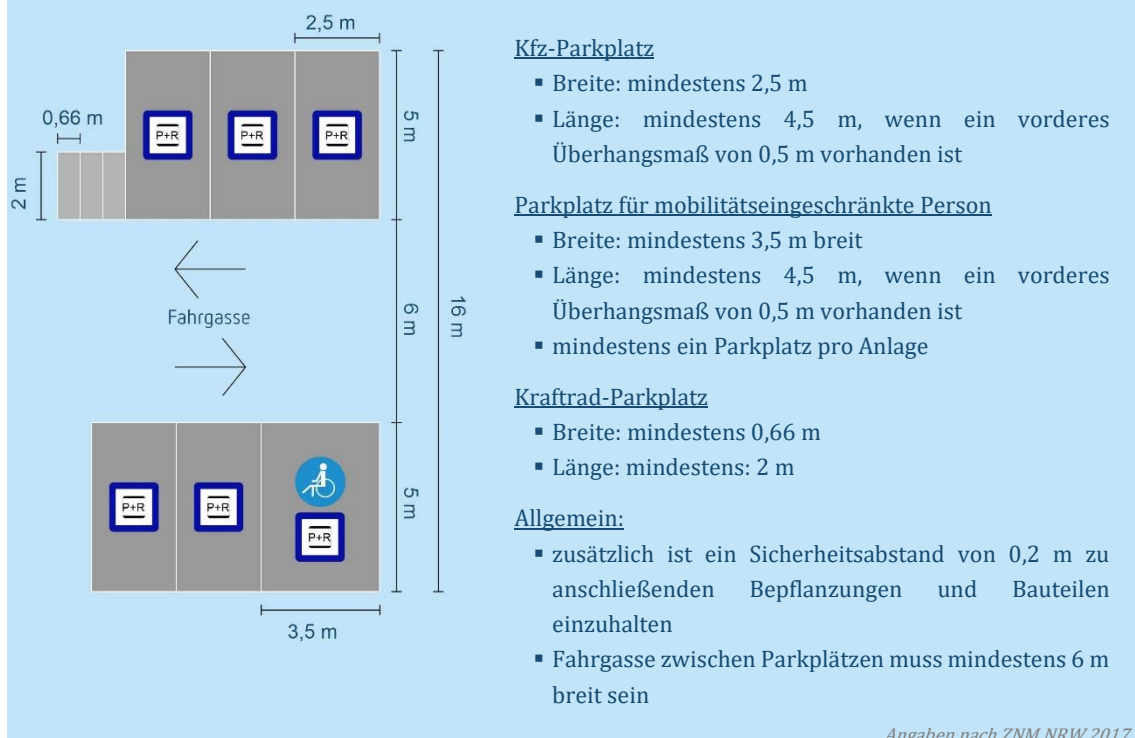
4.3.1 Ausgestaltung und Flächenbedarf einzelner Angebote

Zur konkreten Umsetzung von Mobilitätsstationen müssen verschiedene Elemente kombiniert werden. Für eine sinnvolle und nutzungsgerechte Planung ist hierbei die Kategorisierung der Mobilitätsstation (vgl. Kapitel 2.1) sowie die benötigte und angemessene Dimensionierung (vgl. Kapitel 3.1) zu beachten. Auf Basis dieser Kriterien ergibt sich ein entsprechender Flächenbedarf. Nachfolgend werden exemplarisch für ausgewählte Ausstattungselemente Maßangaben aufgeführt, welche je nach Ausgestaltung durchaus abweichen können, jedoch einen ersten praktischen Hinweis für die Umsetzung geben sollen.

Informationsstele

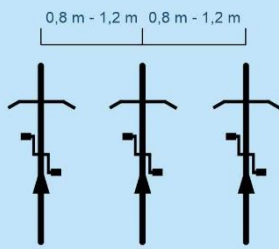


P+R-Anlage



Radabstellanlage

Einzelaufstellung



Einzelaufstellung

- Achsenabstände zwischen Fahrrädern 0,8 m - 1,2 m

Doppelaufstellung

- Achsenabstände zwischen 1 m - 1,5 m

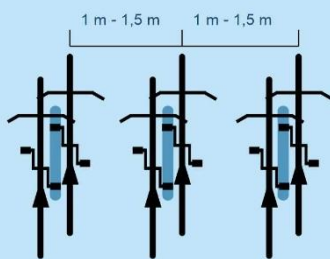
Erschließungsfläche

- Länge: mind. 1,6 m - 1,8 m

Doppelstockanlage:

- Achsenabstände betragen 0,5 m pro Fahrrad
- In Gebieten mit hohem Platzdruck vorteilhaft

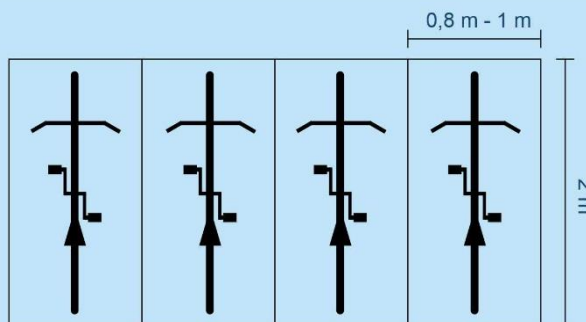
Doppelaufstellung



Abstellplatztyp	Flächenbedarf Fahrrad/m ²	Anzahl Fahrräder/100 m ²
Tief (mit Anlehnbügel)	0,4 - 0,5	45
Hoch-Tief-Aufstellung	0,5 - 0,6	55
Doppelstock hoch/tief	1,03 - 1,05	100

Angaben nach FGSV 2010

Fahrradboxen



Technische Daten

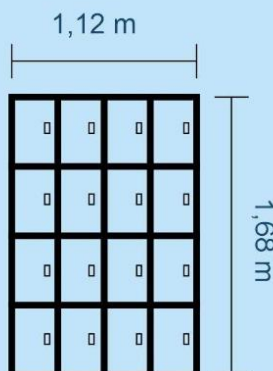
- Breite: 0,8 m - 1 m
- Länge: 2 m

Allgemein:

- Fester Untergrund, Stromanschluss, ggf. Internetzugang bei digitaler Ausleihe erforderlich
- Informationen zur Mietmöglichkeit sollten sichtbar platziert werden

Angaben nach FGSV 2010

Gepäckschließfächer



Beispielhafte Darstellung
von 16 kl. Schließfächern

Kleines Schließfach

- Breite: 0,28 m
- Tiefe: 0,76 m
- Höhe: 0,42 m

Großes Schließfach

- Breite: 0,47 m
- Tiefe: 0,91 m
- Höhe: 0,91 m

Empfehlungen:

- Stromanschluss für Akku von E-Bikes und Smartphones
- Digital gesteuerte, elektronische Schließmechanismen zur flexiblen Nutzung

Angaben nach MVV München

Barrierefreie Bushaltestellen

Nicht nur bei der Errichtung von Mobilitätsstationen ist Barrierefreiheit in allen Aspekten mitzudenken, um soziale Teilhabe und Mobilität auch für Menschen mit körperlichen und sensorischen Einschränkungen zu ermöglichen. Um intermodale Wegeketten mit dem Umweltverbund auch für Personen mit Einschränkungen vollständig abbilden zu können gilt es, auch bei der Erneuerung von herkömmlichen Bushaltestellen auf die Barrierefreiheit zu achten. Neben der Anpassung der Bordsteinhöhe sind auch „taktile Elemente“ auf dem Boden anzubringen. Dazu gehören beispielsweise Leitstreifen und Rillenplatten, die Blinde per Taststab erkennen können. Rippenfelder markieren zudem, wo sich die Türen von Bussen an den Haltestellen befinden. In Kombination mit geeigneten Fahrzeugen wie zum Beispiel Niederflurbussen kann so weitestgehend hürdenfreie Mobilität gewährleistet werden.

Konkrete zu berücksichtigende Anforderungen an die Barrierefreiheit im öffentlichen Raum sind in folgenden DIN-Vorschriften zu finden:

- E- DIN 18040-3: Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum
- DIN 32984: Bodenindikatoren im öffentlichen Raum
- DIN 32975: Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung.

Im Rahmen der Richtlinie NMOB Barrierefreiheit werden seit März 2021 Um- und Neubaumaßnahmen an Haltestellen zum straßengebunden ÖPNV, die auf eine Verbesserung der Barrierefreiheit hinwirken, zu 90 % gefördert. Auch hier werden Mindest-, Standard- oder Maximalausstattungen im Zuständigkeitsbereich des Antragsstellers je nach festgelegter Haltestellenkategorisierung gefördert.

4.4 Kommunikation und Vermarktung

Noch vor der Inbetriebnahme einer Mobilitätsstation sollte das geplante Angebot als Marke entwickelt werden. Ein einheitliches Corporate Design (Name, Logo, etc.) nimmt dabei eine zentrale Rolle ein (vgl. Kapitel 0). Dadurch wird nicht nur ein Wiedererkennungswert einer Mobilitätsstation, sondern auch ein Bewusstsein für dieses Angebot geschaffen.

Um die Mobilitätswende erfolgreich zu gestalten, braucht es nicht nur ein funktionierendes Prozessmanagement und einen guten Maßnahmenplan, sondern vor allem eine gute Kommunikationsarbeit. Denn Kommunikation ist der Schlüssel, um kommunale Veränderungsprozesse voranzutreiben, mit Bürgerinnen und Bürgern in den Dialog zu treten und die Mobilitätswende im öffentlichen Raum positiv erlebbar zu machen.

Kommunikation sollte im Rahmen des Planungsprozesses primär darauf abzielen, in einen Dialog mit potenziellen Zielgruppen zu treten und diese aktiv einzubinden. Eine ausschließlich punktuelle Veröffentlichung von Informationen zu bestimmten Anlässen ist nicht zielführend. Erfahrungsgemäß hat es sich bisher als wenig erfolgreich herausgestellt, erst nach Bereitstellung eines Angebotes dieses zu bewerben oder bekannt zu machen. Daher sollten Informationen kontinuierlich im Planungsprozess einer Mobilitätsstation kommuniziert werden, um das Vertrauen in den Zielgruppen zu steigern, einen Dialog zu ermöglichen und die Nutzenden dauerhaft zu binden. Eine höhere Wirksamkeit und Akzeptanz von Mobilitätsstationen kann durch die Einbindung von Bürgerinnen und Bürgern in den Planungsprozess erfolgen. Durch Öffentlichkeitsbeteiligung können Bürgerinnen und Bürgern die geplanten Veränderungen erleben und auch mitgestalten. Formate, die die Theorie in der Praxis erlebbar machen, sind wichtige Bestandteile, um die positiven Aspekte der Maßnahmen verdeutlichen zu können. Kommunikation hört mit dem Ende einer Planung nicht auf, sondern muss in einem stetigen Prozess auch nach der Errichtung einer Mobilitätsstation weitergeführt werden.

5 Unterstützung durch Land und Bund

Grundvoraussetzung für eine erfolgreiche Förderung ist ein stimmiges, bedarfsorientiertes und funktionales Gesamtkonzept. Für die Bestandteile einer Mobilitätsstation stehen verschiedene Fördermöglichkeiten von Bund und Ländern zur Verfügung. Die Wahl eines Förderprogramms hängt davon ab, inwiefern die jeweiligen Fördervoraussetzungen von den antragstellenden Institutionen erfüllt werden. Möglicherweise müssen für komplexere Mobilitätsstationen mehrere Förderprogramme herangezogen werden. Nachfolgend sind die wichtigsten Förderprogramme und -richtlinien zusammenfassend aufgeführt.

Die Förderung intermodaler Wegeketten im Alltag gilt als wesentlicher Pull-Faktor für den Umweltverbund. Deshalb erfolgt die Umsetzung der „nachhaltigen Mobilitätsstrategie“ im Saarland insbesondere auf Basis der Richtlinien zur nachhaltigen Mobilität (RL-NMOB). Gefördert werden in den NMOB Richtlinien in über 20 Fördertatbeständen Mobilitätskonzepte, Barrierefreiheit im ÖPNV, vernetzte Mobilität, Alltagsradverkehr, Digitalisierung und Priorisierung im ÖPNV, Nutzung von alternativen Antrieben im ÖPNV und alternative Bedien- und Nutzungsformen, von denen ein Großteil auch im Rahmen der Etablierung von Mobilitätsstationen genutzt werden kann.

Mehr Informationen finden Sie unter dem Link: www.saarland.de/nmob

Die Förderlotsen des Kommunales Mobilitätsnetzwerks unterstützen Sie gerne mit einer Beratung zu den aktuellen Fördermöglichkeiten von Land und Bund. Wenden Sie sich hierzu per Mail an: mobilitaetsnetzwerk@umwelt.saarland.de



Tabelle 3: Förderlandschaft Saarland

Stand: 28.06.2023

Förderrichtlinie	Fördergegenstand	Antragsberechtigt	Höhe der Förderung
Mobilität gut durchdacht	Erstellung von Mobilitätskonzepten, die in Umsetzungskonzepte münden	Kommunen, Zweckverbände, Anstalten des öffentlichen Rechts, Betriebe & Einrichtungen in komm. Trägerschaft, Verkehrsunternehmen	Bis zu 75% der förderf. Personalkosten & 75% der förderf. Sachkosten; höchstens kumulativ 150.000 €
Barrierefreiheit	Um-, Aus- und Neubau barrierefreier Haltestellen	Städte, Gemeinden, Landkreise, Kommunen	Bis zu 90% der zuwendungsfähigen Kosten
Verkehrsträger sinnvoll verknüpfen	<ul style="list-style-type: none"> - Neubau, Umbau, Ausbau und Erweiterung von Verknüpfungspunkten zu Mobilitätsstationen - Errichtung von Gestaltungselementen, die die Erkennbarkeit von Mobilitätsstationen erhöhen - Erhöhung der Aufenthaltsqualität an Mobilitätsstationen durch weitere Ausstattungen 	Kommunen, ÖPNV-Aufgabenträger, Verkehrsinfrastrukturunternehmen in kommunaler Trägerschaft	Bis zu 75% der zuwendungsfähigen Kosten
On-Demand	<p>Förderfähig sind Pilotprojekte zur Einführung von Linienbedarfsverkehren im saarländischen ÖPNV.</p> <p>Dies umfasst:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Entwicklung und Erarbeitung von Konzepten zur Finanzierung und zum Betrieb von Linienbedarfsverkehren - Marketingmaßnahmen zur Etablierung von Linienbedarfsverkehren <p>Betriebskostendefizite in der praktischen Umsetzung von Linienbedarfsverkehren</p>	Aufgabenträger des ÖPNV gemäß § 5 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr im Saarland (ÖPNVG) mit Ausnahme des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) im Sinne von § 5 Absatz 1 ÖPNVG	<ul style="list-style-type: none"> - Die Förderung für die Entwicklung und Erarbeitung von Konzepten: 75% der zuwendungsfähigen Ausgaben, höchstens jedoch 30.000 €. - Die Förderung für Marketingmaßnahmen: 75% der zuwendungsfähigen Ausgaben, höchstens jedoch 20.000 €. - Die Zuwendung für Betriebskostendefizite für maximal 36 Monate mit 65% im ersten Jahr, 55% im zweiten Jahr und 45 % im dritten Jahr. <p>Maximal 500.000 € je Projekt</p>

<p>ÖPNV priorisieren und digitalisieren</p>	<p>Digitalisierungsmaßnahmen (z.B. Fahrgastzählanlagen, Fahrgastinformationssysteme, Leitsysteme, usw.), Lichtsignalanlagen und Busspuren</p>	<p>Städte, Gemeinden, Landkreise, komm. Zweckverbände & Betriebe, Verkehrsunternehmen</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Bis zu 75% der zuwendungsfähigen Kosten
<p>Rad</p>	<p>Pedelecs, Cargobikes (mit/ohne E-Antrieb), Servicestationen, öfftl. Fahrradabstellanlagen an Bildungs- und Freizeiteinrichtungen, Ladeeinrichtungen, Pilotprojekte und Radverkehrskonzepte</p>	<p>abhängig vom Fördertatbestand: öffentliche, gemeinnützige & religionsgemeinschaftliche KiTas, Schulen, Hochschulen & Bildungseinrichtung (bzw. deren Träger), komm. Zweckverbände, Anstalten & Körperschaften des öffentlichen Rechts, komm. Betriebe & Einrichtungen, Städte, Gemeinden, Landkreise, Vereine, nat. & jur. Personen</p>	<ul style="list-style-type: none"> - bis zu 25% der Anschaffungskosten für Pedelecs (max. 500€) und Lastenfahrräder/-pedelecs (max. 500€ bzw. 1000€), - bis zu 75% für Servicestationen (max. 8.000 € pro Station) - bis zu 80% für Fahrradabstellanlagen mit mind. 6 Stellplätzen (max. 40.000€ pro Anlage), - bis zu 80% für Auf- / Nachrüstung bestehender Fahrradabstellanlagen (max. 30.000€ pro Anlage) - bis zu 40% für Errichtung / Nachrüstung von Ladeeinrichtungen (max. 15.000€ pro Anlage), - bis zu 80% für innovative Projekte und Radkonzepte (max. 50.000€)
<p>Stadt u. Land</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Neu-, Um- und Ausbau von Radwegen (inkl. Markierungslösungen und Radwegebrücken) - Umgestaltung von Knotenpunkten - Fahrradabstellanlagen, sofern nicht an Bildungseinrichtungen - Optimierung des Verkehrsflusses 	<p>Städte, Gemeinden, Landkreise</p>	<ul style="list-style-type: none"> - bis zu 75% der zuwendungsfähigen Ausgaben, - finanzschwache Gemeinden, Städte & Landkreise erhalten bis zu 90% Förderung, - Fördermaßnahmen mit Symbolcharakter für die saarländische Radverkehrsförderung erhalten bis zu 100% Förderung

Tabelle 4: Fördermöglichkeiten Bund

Förderrichtlinie	Fördergegenstand	Fördermittelgeber	Weiterführende Information
Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld	Mobilitätskonzepte & Studien; Mobilitätsstationen; Radwege, Radabstellanlagen	BMWK im Rahmen der NKI	www.klimaschutz.de/de/foerderung/foerderprogramme/kommunalrichtlinie
Klimaschutz durch Radverkehr	Förderaufruf für modellhafte regionale investive Projekte zum Klimaschutz durch Stärkung des Radverkehrs im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (Klimaschutz durch Radverkehr)	BMWK im Rahmen der NKI	www.klimaschutz.de/de/foerderung/foerderprogramme/klimaschutz-durch-radverkehr
Förderung des Aufbaus von Ladeinfrastruktur	Verschiedene Fördermöglichkeiten zum Aufbau von Ladeinfrastrukturen	Bund	www.foerderdatenbank.de/FDB/DE/Home/home.html

6 Quellenverzeichnis

FGSV (2010): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)

FGSV (2020): Multi- und Intermodalität: Hinweise zur Umsetzung und Wirkung von Maßnahmen im Personenverkehr – Teilpapier 3

www.fgsv.de/fileadmin/gremien/ak_128/Teilpapier_3_Multi_und_intermodale_Mobilitaetsdienstleistungen_und_intermodale_Verknuepfungspunkte.pdf letzter Zugriff 21.06.2023

MVV München (2021): Gepäckschließfächer

www.mvv-muenchen.de/mvv-und-service/kundenservice/gepaeckaufbewahrung/index.html;

letzter Zugriff 18.10.21

Saarland (2023): Förderrichtlinie und Anlagen zur Richtlinie NMOB - Verkehrsträger sinnvoll verknüpfen

ZNM NRW (2023): Handbuch Mobilitätsstationen. 3. Aktualisierte und überarbeitete Auflage

www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/media/2022/4/19/bf4aadb4f3be968af79e921de6b85bb2/ZNM-Handbuch-Mobilstationen-3.-Auflage.pdf letzter Zugriff 21.06.23

ZNM NRW (2023): Mobilitätsstationen in NRW. Gestaltungsleitfaden 3.0.

www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/media/2021/11/15/e1a3bbd6134bc84fc43fbac527111637/mobil.nrw-Gestaltungsleitfaden-Mobilstationen-NRW-3.0.pdf letzter Zugriff 21.06.23

Ministerium für Umwelt,
Klima, Mobilität, Agrar
und Verbraucherschutz

Keplerstraße 18
66117 Saarbrücken

umwelt.saarland.de

 [/umwelt.saarland.de](https://www.facebook.com/umwelt.saarland.de)

 [/umweltministerium_saarland](https://www.instagram.com/umweltministerium_saarland)

Stand 07/2023 - 2. Auflage

