

VRN-Leitfaden Mobilstationen

Beschlussfassung Stand 25.05.2023

Inhalt

Einleitung.....	3
Was ist eine VRN-Mobilstation?.....	4
Der Weg zur erfolgreichen VRN-Mobilstation	5
Wahl des Standorts	6
Wahl der Ausstattungsmerkmale.....	7
Dimensionierung	7
Gestaltung	8
Mindestausstattung	8
Weitere Ausstattungsmerkmale	9
Hierarchisierung	9
Modularer Baukasten.....	11
Festlegung des Betreibermodells.....	12
Quellen	14
Anhang I – Förderungsmöglichkeiten	15
Bundesweit.....	15
Baden-Württemberg	16
Hessen	17
Rheinland-Pfalz.....	18
Anhang II – Modulkatalog	19
Anhang III – Umsetzungsbeispiele.....	19

Einleitung

Im Koalitionsvertrag der aktuellen Bundesregierung wird der Mobilität die Rolle einer wichtigen Komponente der Daseinsvorsorge, gleichwertiger Lebensverhältnisse und der zukünftigen Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Wirtschaft zugesprochen.¹ Dafür sollen in der Legislaturperiode „vielfältige Mobilitätsangebote“ (EBD.) geschaffen werden, die eine „nachhaltige, effiziente, barrierefreie, intelligente, innovative und für alle bezahlbare Mobilität ermöglichen“ (EBD.), und den Erfordernissen der Klimaziele entsprechen sollen. Als zu fördernder Ansatz werden dabei explizit Mobilitätstationen angeführt, die auch Mobility Hubs oder Mobilstationen² genannt werden (EBD.).

Die Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (VRN) möchte diese Ziele durch eine intensivere Verknüpfung aller Mobilitätsangebote unterstützen und hat das dahingehende Potenzial der Mobilstationen erkannt. Diese werden im Verbund VRN-Mobilstationen genannt.

Mobilstationen verbinden verschiedene Verkehrsmittel räumlich und gestalterisch miteinander, sodass intermodale Wegeketten im öffentlichen Raum sichtbar und dadurch gefördert werden. Durch entstehende Synergien mit dem Umweltverbund lassen sich eine erhöhte Nachfrage nachhaltiger Verkehrsmittel und damit auch eine Entschärfung der Flächen-, Klima- und Ressourcenproblematik erzielen. Bewohnerinnen und Bewohner erhalten ein flexibles und bezahlbares Mobilitätsangebot, das allen Menschen eine gesellschaftliche sowie wirtschaftliche Teilhabe ermöglicht. Um die Effekte zu verstärken, sollen Insellösungen vermieden und stattdessen allen potenziellen Nutzern ein homogen gestaltetes Stationssystem geboten werden. Dies schafft einen Wiedererkennungswert und ermöglicht eine bruchfreie Nutzung des Angebots.

Einbetten lassen sich Mobilstationen beispielsweise in übergeordnete Konzepte und Strategien wie nachhaltige urbane Mobilitätspläne (SUMP), Verkehrsentwicklungs- oder Nahverkehrspläne. Der VRN berät die Kommunen bezüglich Umsetzung, Zuständigkeiten, Kommunikation sowie Beteiligung und unterstützt auch hinsichtlich Standortwahl und Förderanmeldung.

Dieser Leitfaden kann als Kurzanleitung für die Planung von VRN-Mobilstationen genutzt werden. Er behandelt sowohl Hinweise zum Ablauf einer Einführung von Mobilstationen, zur Gestaltung und Standortanalyse als auch zum Betrieb. Der Leitfaden beschränkt sich auf eine kurze, komprimierte Darstellung.³

¹ Sozialdemokratische Partei Deutschland, Bündnis 90/Die Grünen & Freie Demokratische Partei 2021: 36.

² Bezeichnung Mobilstation u. a. in NRW, Würzburg, Hamburg Altona

³ Detailliert s. Handbuch Mobilstationen NRW des Zukunftsnetz Mobilität NRW 2022.

Was ist eine VRN-Mobilstation?

Dieser Leitfaden definiert den Markennamen VRN-Mobilstation in Anlehnung an bereits vorhandene, aktuelle Definitionen als öffentliche Verknüpfungsorte, die mindestens zwei Verkehrsmittel, davon eines des öffentlichen Personennahverkehrs, physisch und gestalterisch miteinander verbinden.⁴ In Abgrenzung dazu steht die Quartiersmobilstation, die, um das Netz an VRN-Mobilstationen zu verdichten, als Korrespondenz ergänzend auch ohne Anschluss an den Linienverkehr eingerichtet wird (vgl. Kap. Hierarchisierung). Zwar werden die verkehrlichen Effekte bislang noch in Pilotprojekten untersucht, die Errichtung von Mobilstationen kann aber potenziell zu einer Vielzahl positiver Effekte auf unterschiedliche ökonomische, ökologische sowie soziale Bereiche führen, sofern dem Flächenbedarf für dieses Angebot entsprochen werden kann (vgl. Abb. 1).⁵

Auswahl positiver Effekte einer Mobilstation



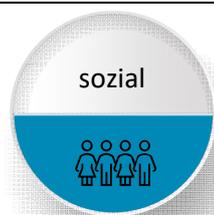
ökonomisch

- » Vielfältige Mobilitätsdienstleistungen für Tourismus
- » Bezahlbare Mobilität, u. a. für Mitarbeiter lokaler Betriebe
- » Erreichbarkeitssteigerungen
- » Erhöhung von Ticketeinnahmen aus dem Umweltverbund durch Synergieeffekte und Marketing-Effekt
- » Möglichkeit wirtschaftlicher Teilhabe aller Menschen
- » Reduktion des Dispositionsaufwands für Dienstleister



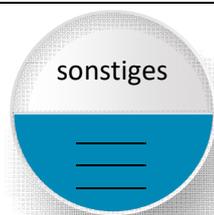
ökologisch

- » Reduktion des fossilen Triebstoffverbrauchs
- » Entlastungseffekte bei Schadstoffen
- » Verringerung von Verkehrslärm
- » Reduktion des Stellplatzbedarfs
- » Reduktion benötigter versiegelter Fläche
- » Stärkung des Umweltverbunds
- » Förderung der Erreichung der Klimaziele



sozial

- » Inklusion weiterer Menschengruppen
- » Erhöhung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum
- » Verhaltensänderung hinsichtlich Mobilität
- » Gesteigerte Verkehrssicherheit
- » Verkehrsentlastung
- » Möglichkeit einer Begegnungsstätte
- » Zukunftsorientierte Mobilitätsentwicklung



sonstiges

- » Abbau von Nutzungshürden
- » Erleichterter Umstieg
- » Integrationsmöglichkeit weiterer gebündelter Dienstleistungen an einem Ort
- » Angebot zukunftsfähiger Mobilität
- » Fördert als Innovationsort neuer Mobilität Technical Shift
- » Dienstleister können gebündelt Anreize setzen

Abb. 1: Auswahl möglicher positiver Effekte einer Mobilstation⁶

⁴ FGSV 2020: 21; Zukunftsnetz Mobilität NRW 2022: 7

⁵ U. a. FGSV 2020: 22; KielRegion GmbH 2020: 12 f.; Pfortner 2017: 121 (u. a.); Stadt Wien 2018: 23 ff.

⁶ Verändert nach: KielRegion GmbH 2020: 12 f.

Der Weg zur erfolgreichen VRN-Mobilstation

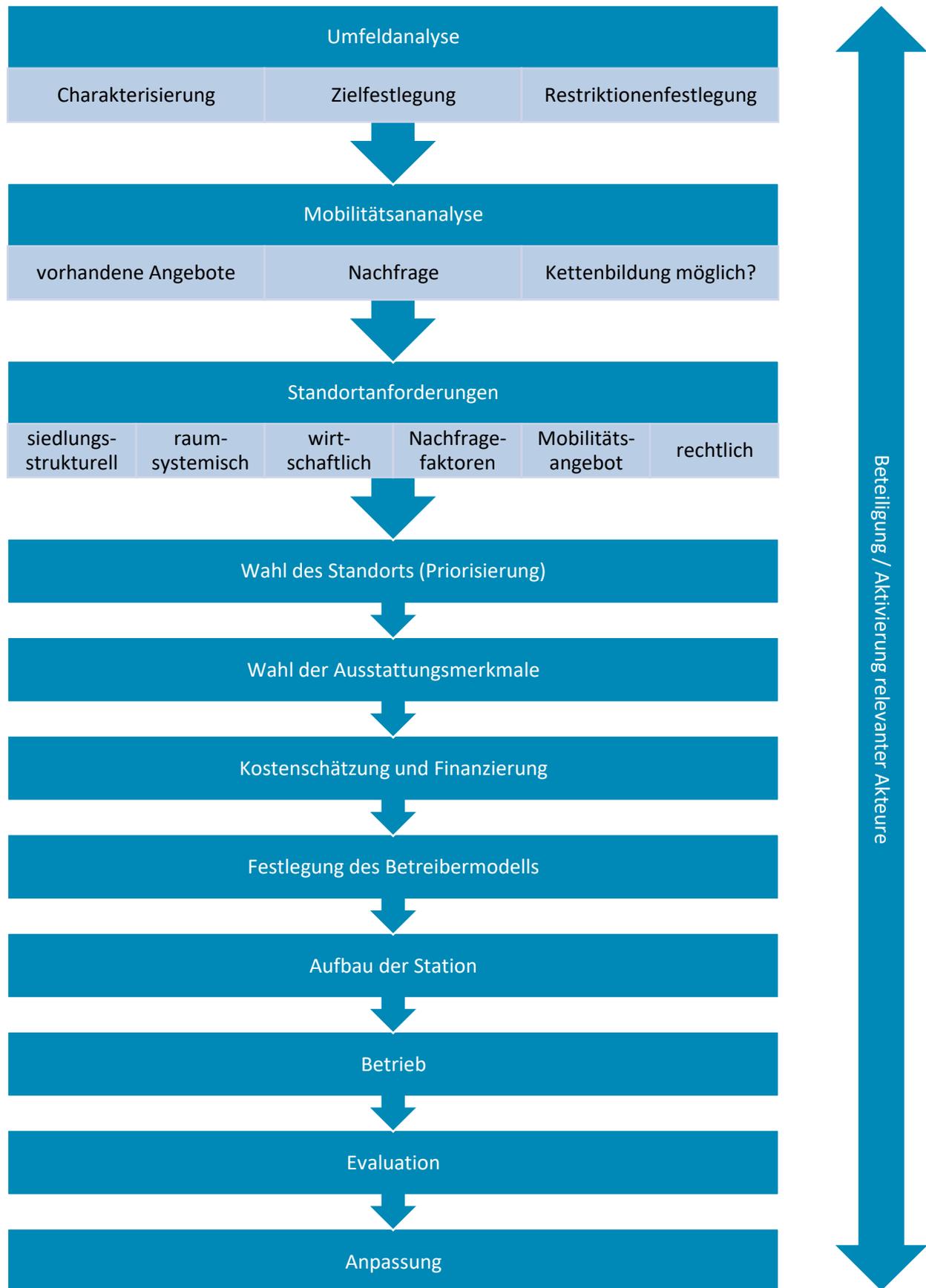


Abb. 2: Schritt für Schritt: Der Weg zur erfolgreichen VRN-Mobilstation
 (Eigene Darstellung nach: Rehme et al. 2018: 319, Stadt Wien 2018: 30, Zukunftsnetz Mobilität NRW 2022: 15).

Wahl des Standorts

Da sich der Standort unmittelbar auf die Effektivität der VRN-Mobilstation auswirkt und auch die empfohlenen Ausstattungsmerkmale von diesem abhängen, sollten bei der Standortwahl die örtlichen Bedingungen, die erwarteten Zielgruppen sowie die gewünschten Funktionen der Mobilstation in die Entscheidung einfließen. Es ist weitgehend möglich, für einen gewählten Standort die benötigten Module zu ermitteln (vgl. Kap. Modularer Baukasten). Liegt jedoch gegenläufig bereits der Wunsch nach bestimmten Ausstattungsmerkmalen vor und der Standort ist zunächst frei wählbar, kann der Standort nach diesen gewählt werden. Der VRN kann bei der Standortwahl unterstützen. Im Folgenden werden bezüglich der Standortwahl Hinweise gegeben.

Vorteilhaft sind grundsätzlich

- eine hohe Bevölkerungs-/Arbeitsplatzdichte innerhalb eines fußläufigen Einzugsbereichs,
- eine gute Sichtbarkeit der Station,
- die Anbindung an das Straßen-, Fuß- und Verkehrsnetz,
- die Nähe zu einer Haltestelle des öffentlichen Personennahverkehrs,
- sowie die Gewährleistung einer guten und sicheren Erreichbarkeit.

Ferner ist eine ausreichende Flächenverfügbarkeit Voraussetzung, bei der auch zukünftige Entwicklungen und deren Auswirkung auf den Flächenbedarf beachtet werden sollten.⁷ Aufgrund von Flächenknappheit oder bereits bestehenden Nutzungskonflikten müssen hier standortspezifische Lösungen gefunden und bei Bedarf mit Flächeneigentümern Abmachungen getroffen werden (vgl. auch Kap. Festlegung des Betreibermodells). Dabei muss insbesondere darauf geachtet werden, durch die Mobilstation und deren Module nicht die Gehwege zu blockieren.

Alle genannten Kenngrößen sollten demnach zunächst in einer Potenzialanalyse erhoben, gewichtet und abschließend bewertet werden. Auf der Grundlage dieser Daten, die um weitere Informationen wie Mobilitätsdaten der Bevölkerung, eingehende Beschwerden über Verkehrssituationen oder fehlende Mobilitätsdienstleistungen angereichert werden können, sollten potenzielle VRN-Mobilstationen nach Handlungsdruck priorisiert werden. Erwartbare Standorte hohen Umsetzungsbedarfs sind Innenstädte und der Rand von Fußgängerzonen, Bahnhöfe und größere Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs sowie Gebiete mit hoher Wohn- oder Arbeitsplatzdichte.

VRN-Mobilstationen, die an ÖV-Haltestellen errichtet werden, sind grundsätzlich gesondert von solchen ohne ÖV-Anbindung zu betrachten. Die Ausmaße fußläufiger Einzugsbereiche sind für Haltestellen zwar nicht gesetzlich vorgeschrieben, werden allerdings in der Fachwelt meist in ähnlichen Richtwerten dargestellt. Daraus ergeben sich belegbare Anhaltspunkte, die für die Analyse übernommen werden können. So sind im Gemeinsamen Nahverkehrsplan Rhein-Neckar die Luftlinienradien für Bahnhöfe mit 600-1.000 Metern, für Haltestellen des Regionalverkehrs mit 400-600 Metern und für

⁷ Stadt Wien, Stadtentwicklung und Stadtplanung (MA 18) und Stadtteilplanung und Flächennutzung (MA 21): 35.

Haltestellen des Stadtverkehrs mit 300-500 Metern angegeben; die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen teilt dies noch auf verschiedene Raumtypen auf (vgl. Tab. 1).⁸

Haltestelleneinzugsbereich				
Luftlinie (in m)			Wegstrecke (in m)	
Raumtyp	Bus/Straßenbahn	SPNV (S-Bahn, Zug)	Carsharing	Bikesharing
Oberzentrum	300-500	400-800	In Großstädten 500 Sonst max. 1.000	300-600
Mittelzentrum	300-500	400-800		
Untierzentrum	400-600	600-1.200		
Sonstige Gemeinden	500-700	800-1.200		

Tab. 1: Haltestelleneinzugsbereiche nach Raum- und Haltestellentyp

(verändert nach BENEDEK, VON GROOTE-BIDLINGMAIER & TIMPF 2014: 418; FGSV 2010 – zit. in PÜTZ & SCHÖNFELDER 2018: 8; LOOSE 2018: 30).

VRN-Mobilstationen ohne den Anschluss an den ÖV haben ein geringeres Potenzial, können bei einer hohen Einwohnerdichte im direkten Umfeld allerdings ebenfalls positive Effekte erzielen. Sie dienen weiterhin dazu, die flächendeckende Verfügbarkeit von nachhaltigen Mobilitätsangeboten zu sichern und bieten eher sichere Fahrradabstellanlagen oder Bike- und Carsharing-Stationen, die in Form von Quartiersmobilstationen eingerichtet werden können und ihrerseits differenzierte Einzugsbereiche aufweisen (vgl. Tab. 1). Auch die Quartiersstationen helfen dabei, einen hohen Vernetzungsgrad durch viele VRN-Mobilstationen zu erreichen, um das Wirkungspotenzial durch die Wechselwirkungen der Mobilstationen stärker auszuschöpfen. Von einem hohen Vernetzungsgrad wird gesprochen, sobald im Umkreis von zwei Kilometern um eine Mobilstation mindestens drei weitere liegen.⁹ Dies hängt aber auch vom Mobilitätsangebot der Station ab, da die unterschiedlichen Verkehrsmittel, wie gezeigt wurde, differenzierte Einzugsgebiete aufweisen. Sollte es zum Beispiel der Fall sein, dass E-Tretroller innerstädtisch stationsbasiert betrieben werden, bieten sich bei diesem Angebot der Mikromobilität Abstände von 200-300 Metern an.¹⁰

Wahl der Ausstattungsmerkmale

Dimensionierung

Die Dimensionierung von VRN-Mobilstation und Ausstattung ist abhängig von Funktion, Einzugsgebietsgröße, Einwohnerdichte, Anzahl der Arbeitsplätze sowie der Menge an Besuchern, die regelmäßig aus touristischen oder beruflichen Gründen oder zum Einkauf im Einzugsgebiet der Mobilstation erwartet werden. Auch der vorhandene Parkdruck im Mobilstationsbereich und die prognostizierte Entwicklung der zuvor genannten Parameter müssen bedacht werden. Ausschlaggebend sind also die genannten Kenngrößen der Potenzialanalyse, die jedoch bezüglich des tatsächlichen Potenzials trügen können: Da nicht vorhandene Angebote offensichtlich nicht genutzt werden können, täuschen im Vorhinein erhobene Werte unter Umständen ein geringes Interesse am Angebot vor. Oftmals reichen die errichteten Angebote nach kurzer Zeit wegen einer stärker werdenden Nachfrage nicht mehr aus, sodass schon zeitnah nach der Inbetriebnahme der VRN-Mobilstation, eine Erweiterung erwogen werden muss.¹¹

⁸ FGSV 2010 – zit. in Pütz & Schönfelder 2018: 8.

⁹ ZM NRW 2022: 26.

¹⁰ Deutsches Institut für Urbanistik 2022: 35.

¹¹ ZM NRW 2022: 58.

Gestaltung

VRN-Mobilstationen senden eine „Marketing Botschaft zugunsten des Umweltverbunds [aus]“¹². Diese Botschaft wird durch eine geeignete und einheitliche Gestaltung verstärkt, wobei auch die Sichtbarkeit im öffentlichen Raum zwangsweise notwendig ist (EBD.). Erreicht wird diese durch die Errichtung der VRN-Mobilstationen an zentralen Orten, ein „einheitliches Corporate Design [sowie] wiedererkennbare und auffällige Gestaltungselemente wie Stelen und Infotafeln“¹³. Dem wird durch den VRN-Rahmenvertrag über modulare Ausstattungsmerkmale entsprochen. In diesem werden die Module so gestaltet, dass sie in Form und Farbe die vorhandene städtebauliche Gestaltung nicht beeinträchtigen, sich aber von dieser abheben, um die gewünschten Effekte zu ermöglichen. Zusätzlich binden sie die bereits etablierte gemeinsame Gestaltung des VRN-Mietradsystems und der Linienbusse ein. Den Menschen vor Ort soll somit ein regional einheitlicher Standard geboten werden.

Für eine einheitliche und wiedererkennbare Gestaltung können die folgenden fünf Leitfragen zu Rate gezogen werden:

- Ist die Mobilstation für alle Menschen ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar?¹⁴
- „Können auch ortsfremde Nutzer*innen alle Angebote problemlos überblicken und auffinden? [...]
- Sind alle Angebote vor Ort verständlich, transparent und einfach [...] nutzbar?
- Ist die Mobilstation sicher, sauber, hell und gut einsehbar?
- Wirkt die Mobilstation wie aus ‚einem Guss‘?¹⁵

Da das von der VRN GmbH erarbeitete Konzept modular ist, können auch bereits bestehende, lediglich kommunal einheitliche Elemente um die VRN-weiten Bausteine erweitert werden. So ist es beispielsweise sinnvoll, vorhandene Fahrgastunterstände oder Carsharing-/Mietrad Stationen mit der Stele auszustatten, um so eine regionale Konformität und Identität zu fördern. Bei bereits vorhandenen Mobilstationskonzepten erweist sich dieser einheitliche Gestaltungsansatz als elementarer Erfolgsfaktor der Stationen sowie des Mobilitätsangebots vor Ort (vgl. Anhang II). Ferner ist das modulare Konzept für die unterschiedlichen Bedarfe der VRN-Mobilstationen und Nutzer notwendig, die sich aus der unterschiedlichen Lage – beispielsweise Stadtrand oder Innenstadtlage – ergeben.

Mindestausstattung

Für alle VRN-Mobilstationen gilt ein Mindestmaß an Ausstattung, das für die Bezeichnung vorausgesetzt wird. Es besteht aus:



der Stele, die zwar in unterschiedlichen Ausführungen erhältlich ist, aber immer das grundsätzliche Design aufweist. Dieses besteht neben der VRN-Farbgebung aus der Nennung des Stadtteils und des Stationsnamens, den Piktogrammen der verknüpften Verkehrsträger sowie den Logos der Verbände und regionalen bzw. lokalen Akteure. Dazu kommen nach Bedarf ein Lageplan, auf dem die nahegelegenen POIs und nachhaltigen Mobilitätsangebote vermerkt sind – je nach Verfügbarkeit sind dies verschiedene ÖV- oder Sharing-Angebote – und entsprechende richtungsweisende Pfeile, die auch aus einer größeren Entfernung erkennen lassen, wo das gewünschte Angebot zu finden ist. Dies ist besonders bei fehlenden direkten Sichtbeziehungen

¹² Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung 2015: 6.

¹³ IGES Institut GmbH 2021: 13.

¹⁴ Vgl. § 4 Behindertengleichstellungsgesetz – BGG

¹⁵ ZM NRW 2022: 71.

unerlässlich. Die Informationen lassen sich auch über einen dynamischen QR-Code implementieren. Weitere Ausstattungsmerkmale wie ein Text-zu-Sprache-Modul, das unter anderem sehingeschränkte Menschen unterstützen kann, sind aus dem Rahmenvertrag für Stadtmobiliar von VRN-Mobilstationen abrufbar.



den Angebotsinformationen, einem Aushangfahrplan; gegebenenfalls kommen noch Tarifbedingungen, Anleitungen für Leihvorgänge und die jeweiligen Ansprechpartner hinzu, wobei sich auch diese Informationen über QR-Codes in die Stele einbetten lassen können.



der Barrierefreiheit. Hier bietet es sich wie bei den meisten Planungen an, die entsprechenden Behindertenbeauftragten oder -beiräte einzubeziehen. So muss beispielsweise grundlegend darauf geachtet werden, dass die Stationen nicht auf dem Gehwegbereich errichtet werden und, zum Beispiel durch taktile Leitsysteme, eindeutig zониert sind, sodass eine Gefährdung durch die geparkten Fahrzeuge und Module der Station abgeschwächt wird.

Optional sind folgende Ausstattungsmerkmale zu empfehlen, die die Attraktivität der VRN-Mobilstation maßgeblich beeinflussen und somit zu einer stärkeren Nutzung beitragen werden:



Sitzgelegenheiten



ein für soziale Kontrolle geeigneter transparenter Witterungsschutz



bei Bedarf zusätzliche Beleuchtung.

Weitere Ausstattungsmerkmale

Für die weitere Gestaltung und das Hinzufügen von Funktionen bieten sich verschiedene Bausteine an, die je nach Lage und Größe der VRN-Mobilstation eine unterschiedliche Notwendigkeit aufweisen (vgl. Tab. 2). Sowohl die Auswahl als auch die Menge der Ausstattungsmerkmale sollte dabei durch die Ergebnisse der Potenzialanalyse an die Gegebenheiten der Mobilstation angepasst sein. Für Fahrradabstellmöglichkeiten wird beispielsweise je nach Vernetzungsfunktion der Mobilstation geraten, jeweils mindestens eine pro 100 Einwohner im definierten Einzugsbereich zu errichten.¹⁶

Hierarchisierung

Aufgrund der großen Bandbreite an Anwendungsmöglichkeiten und um die Ausstattungsmerkmale sinnvoll anhand der örtlichen Gegebenheiten auswählen zu können, bietet es sich an, die VRN-Mobilstationen verschiedenen Hierarchiestufen zuzuordnen. Dabei ist ein flexibler Ansatz für die Kategorisierung nötig, der den Modulgedanken auffängt und leicht in der Anwendung zu implementieren ist. Dafür bietet es sich an, die Bedingungen des vorliegenden Raums zur Grundlage zu nehmen und um weitere Aspekte zu erweitern. Für jeden Raum- bzw. Stationstypen können somit Mindeststandards und verschiedene Empfehlungen zu Ausstattungsmerkmalen gegeben werden. Diese orientieren sich am zu erwartenden Bedarf, können aber nach Belieben erweitert werden.

¹⁶ ZM NRW 2022: 59.

Maßgeblich für die Einteilung sind nunmehr die räumliche Lage sowie eine eventuelle Anbindung an den Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Die Grobeinteilung erfolgt durch die beiden Kategorien *Städtisch* sowie *Regional*, die sich jeweils in *Sekundäre* und *Primäre* Standorte fächern. Als zusätzliche Hauptkategorie gibt es *Lokal*, die sich in *Quartier* und *Ländlich* teilt.

Hierarchiestufe		Raum	SPNV	Sonstiger Linienverkehr	Mobilitätsangebote
Städtisch	Primär	Innerhalb der	Ja	ja	≥ 2
	Sekundär	Kernstadt	Nein		
Regional	Primär	Außerhalb der	Ja		
	Sekundär	Kernstadt	Nein		
Lokal	Ländlich	Außerhalb der Stadt	Nein	nein	≥ 1
	Quartier	Wohnviertel	nein		

Tab. 2: Kurzübersicht der Hierarchie

Städtische VRN-Mobilstationen befinden sich in namensgebenden innerstädtischen Bereichen, also in der Regel innerhalb von Gebieten höherer Bevölkerungsdichte oder in Bereichen mit einem hohen Mischnutzungsanteil von Wohn- und Gewerbenutzung. Die weitere Einteilung in sekundäre und primäre VRN-Mobilstationen erfolgt unter anderem über den Einbezug des SPNV. Ist die Mobilstation an diesen angebunden, so liegt eine städtisch primäre VRN-Mobilstation vor. Weiterhin können städtisch primäre Mobilstationen vorliegen, sofern im entsprechenden Bereich beispielsweise ein Zentraler Omnibusbahnhof oder ähnliche Infrastrukturanlagen vorliegen. Ist die Umgebung städtisch geprägt, es gibt aber keine weitere größere Einrichtung des öffentlichen Personennahverkehrs, sondern lediglich eine Anbindung an den Linienverkehr, so ist die VRN-Mobilstation städtisch sekundär. Besonders städtische Mobilstationen bilden bestenfalls ein feingliedriges Netz.

Regionale VRN-Mobilstationen sind außerhalb der kernstädtischen Bereiche gelegen. Sie verbinden die Innenstadt mit den umliegenden Wohn-, Gewerbe- oder Geschäftsvierteln, in denen die Mobilstation errichtet wird, und die Viertel untereinander. Die Einteilung in sekundäre und primäre VRN-Mobilstationen erfolgt wie bei den städtischen Stationen über die Betrachtung des SPNV-Anschlusses.

Lokale VRN-Mobilstationen sind in *Quartiersmobilstationen* und ländliche VRN-Mobilstationen zu unterscheiden. Erstere dienen als ergänzende Mobilstationen in Wohnvierteln, sind aber im Gegensatz zu allen anderen Stationstypen nicht mit dem öffentlichen Personennahverkehr verknüpft, sondern dienen den Bedürfnissen der nahen Bevölkerung oder allgemein der kleinräumigen Verknüpfung. Sie können viele verschiedene Mobilitätsdienstleistungen und -angebote oder auch nur ein einziges aufweisen, wie Carsharing- oder Mietrad-Stationen sowie gesicherte Radabstellanlagen. Hierdurch unterstützen Quartiersmobilstationen auch das intermodale Verhalten von Anwohnern, die von der Quartiersmobilstation aus beispielsweise mit dem Mietrad zur nächstgelegenen SPNV-Station fahren, das Rad dort abstellen und in den Zug umsteigen. Durch derartige Synergieeffekte wird der Umweltverbund im Ganzen gestärkt. *Ländliche VRN-Mobilstationen* können ebenfalls je nach Bedarf verschiedene Funktionen einnehmen. Sie können für kleinräumigere Verknüpfungen oder aber für die Verknüpfung des ländlichen Bereichs mit umliegenden Städten genutzt werden, befinden sich aber außerhalb der dieser.

Modularer Baukasten

Damit die Kommunen für viele der Elemente einer VRN-Mobilstation keine Einzelausschreibungen durchführen müssen und so Zeit-, Geld- sowie Personalressourcen einsparen, schließt der VRN einen Rahmenvertrag ab, der es allen Kommunen im Verbundgebiet ermöglicht, die benötigten Elemente aus einem bereits bestehenden Portfolio zu bestellen. Der Rahmenvertrag deckt die wichtigsten Ausstattungsmerkmale ab, für andere Elemente gibt es bereits Vorgaben oder sie müssen extern bestellt werden (vgl. Tab. 2). Die jeweiligen baulichen Voraussetzungen sind seitens der Kommune zu stellen.

	Ausstattungsmerkmal	Lokal		Regional		Städtisch		Baukasten
		Quartier	Ländlich	Sekundär	Primär	Sekundär	Primär	
Grundausrüstung								
Muss	Stele / Infowand	✓	✓	✓	✓	✓	✓	■
	Angebotsinformationen	✓	✓	✓	✓	✓	✓	■
	Barrierefreiheit	✓	✓	✓	✓	✓	✓	■
Soll	Sitzgelegenheit	o	++	++	✓	++	✓	■
	Witterungsschutz	+	++	++	✓	++	✓	■
	Beleuchtung	++	✓	✓	✓	✓	✓	■
	Photovoltaikmodul	o	o	o	o	o	o	■
Mobilitätsangebot								
Kfz	Rufbus/Anrufsammeltaxi	o	+	+	o	o	o	■
	Taxistand	o	o	o	o	o	+	■
	Bürgerbus/Dorfauto	o	o	o	o	o	o	■
	Ridesharing	o	o	o	o	o	o	■
	Carsharing, free-floating	o	o	o	o	o	o	■
	Carsharing, stationsbasiert	+	+	+	++	✓	++	■
Nahmobilität	Mietrad	++	++	++	✓	++	✓	■
	E-Tretroller	+	o	o	o	o	++	■
	Lastenrad	o	+	+	+	+	+	■
	Pedelec	o	+	+	++	+	++	■
	Fahrradanhänger	o	o	o	o	o	o	■
Infrastruktur								
Kfz	Kurzzeitparkplatz (K+R)	o	o	o	+	o	+	■
	Parkplatz (P+R)	o	o	o	+	o	+	■
	E-Tanksäule	o	+	o	++	o	+	■
Nahmobilität	Fahrradabstellbügel	++	++	++	✓*	✓*	✓*	■
	Sichere Radabstellanlage	o	+	+	++	++	++	■
	Lastenradbügel	o	+	+	+	+	+	■
	Reparaturstation	o	++	+	++	++	++	■
	Schließfachanlage	o	o	o	++	+	++	■
	E-Ladestation	o	+	+	++	++	++	■
<i>Fortführung auf nächster Seite</i>								

Fortführung von vorheriger Seite								
Ausstattungsmerkmal	Lokal		Regional		Städtisch		Baukasten	
	Quartier	Ländlich	Sekundär	Primär	Sekundär	Primär		
Sonstiges								
Information	Uhr	o	++	✓	✓	✓	✓	■
	WLAN	o	o	o	o	o	o	■
	DFI	o	++	++	✓	++	✓	■
	Wegweisung	+	+	+	+	+	+	■
	Notruf	o	+	+	++	+	++	■
Service	Bücherschrank	o	o	o	o	o	o	■
	Fahrradwerkstatt	o	o	o	o	o	o	■
	Gastronomie	o	o	o	o	o	o	■
	Kiosk	o	o	o	o	o	o	■
	Aufenthaltsraum	o	o	o	o	o	o	■
	Kundencenter	o	o	o	o	o	+	■
	Mülleimer	++	✓	✓	✓	✓	✓	■
	Paketbox	o	o	o	+	o	+	■
	Sanitäreanlagen	o	o	o	o	o	+	■
	Service-/Verkaufsautomat	o	+	+	++	+	++	■
	Snackautomat	o	o	o	o	o	o	■
Legende	o: optional	✓: Standard			Im Rahmenvertrag enthalten			■
	+: empfohlen	* inkl. Witterungsschutz			Extern erwerbbar/vorgegeben			■
++: dringend empfohlen <i>In begründeten Fällen kann von der Vorgabe abgewichen werden.</i>								

Tab. 3: Skizze Ausstattungsmerkmale nach Stationstyp und Vorkommen im Rahmenvertrag, Stand 10.02.2023.

Festlegung des Betreibermodells

Um VRN-Mobilstationen umsetzen und in Betrieb nehmen zu können, muss eine geeignete Betreiberstruktur erarbeitet werden. Diese mag für jede Kommune unterschiedlich aussehen, das Zusammenspiel aus Verbund, Kommune, Genehmigungsbehörde, Dienstleistern und weiteren Akteuren ist allerdings von großer Bedeutung und vor dem Bau der VRN-Mobilstation zu klären. In der Praxis haben sich dabei folgende Grundmodelle gebildet:¹⁷

- Kleine Kommunen mit wenigen, kleineren Mobilstationen: Planung, Bau, Betrieb durch Kommune; Ausschreibung der Mobilitätsdienstleistungen
- Kommune als indirekter Betreiber: Koordination, Planung, Bau durch Kommune; Weitergabe an Eigenbetriebe; Ausschreibung der Leistungen durch Eigenbetrieb
- Öffentliches Unternehmen als Betreiber: Koordinierung der Planung durch Kommune; Planung, Bau, Betrieb durch öffentliches Unternehmen; Kommune stellt Flächen für die Mobilstationen
- Kleinere Mobilstationen: Planung und Bau durch Kommune in Zusammenarbeit mit lokalen Akteuren; diese übernehmen Teile des Betriebs.

¹⁷ ZM NRW 2022: 80.

- Selten genutztes Modell: Koordinierung der Planung durch Kommune; Planung, Bau und Betrieb durch Privatunternehmen.

Mit der Funktion des Betreibers gehen viele Verantwortungen einher, daher sollte diese Entscheidung gewissenhaft erfolgen. So ist der Betreiber unter anderem meist für die Qualitätssicherung, die Anschaffung der Fahrzeuge, das Marketing und das Zugangssystem für die Kunden zuständig. Durch die Verwendung des im Rahmenvertrag zur Verfügung gestellten Stadtmobiliars für Mobilstationen lassen sich hinsichtlich der beiden letzteren Punkte bereits große Schritte in die gewünschte Richtung gehen. Die Nutzung der gemeinsamen Marke führt zu einem Wiedererkennungswert, der verbundweit Vertrauen und Qualität signalisiert. Best Practices (bspw. das „Offenburger Modell“) haben die Wichtigkeit einer einheitlichen Dachmarke betont. Zudem verfügen die Radsammel- und Gepäckschließfachanlagen ein Zugangssystem, das in die bereits vorhandene Zugangsweise der VRNradboxen integriert ist, sodass dahingehend ebenfalls eine bruchfreie Nutzung erzielt werden kann.

Es bietet sich weiterhin an, die Möglichkeit zu nutzen, gemeinsam mit örtlichen privaten Unternehmen oder Vereinen eine Mobilstationen zu errichten und betreiben; beispielsweise kann dies im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements erfolgen. Zudem kann durch Ankermieter oder Sponsoring die Finanzierung einer Mobilstation gesichert werden. In diesem Fall können das Unternehmen oder anderweitige Unterstützer auf der Stele der VRN-Mobilstation als Akteur aufgeführt werden oder sogar die Benennung der entsprechenden Mobilstation mitgestalten.

Ist beispielhaft ein Carsharing-Unternehmen in den Betrieb involviert, so ist es möglich, die Standortsuche im Zusammenspiel und in Abstimmung zwischen Kommunen und Anbieter zu gestalten. Die Kommunen können in diesem Fall die Beplanung und Errichtung bzw. die Einrichtung des Standortes den Anbietenden überlassen. Der Anbietende ist nun für das Einholen aller erforderlichen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen und privatrechtlicher Zustimmungen Dritter verantwortlich. Andererseits können die Kommunen die Planung, die Gestaltung und die Herstellung der Standorte selbst übernehmen. Für das Einholen privatrechtlicher Genehmigungen Dritter sind auch in diesem Fall die Anbietenden zuständig.¹⁸

¹⁸ Vgl. VRN-Leitfaden Sharing-Mobilität

Quellen

- BENDEK, M., VON GROOTE-BIDLINGMAIER, C. & TIMPF, S. (2014): GIS-gestützte Analyse und Optimierung von Bike-Sharing-Systemen. – in: STROBL, J., BLASCHKE, T., GRIESEBNER, G. & ZAGEL, B. (Hrsg.): *Ange wandte Geoinformatik 2014*. Berlin, Offenbach. S. 414-423.
- BUNDESINSTITUT FÜR BAU-, STADT- UND RAUMFORSCHUNG (Hrsg., 2015): *Neue Mobilitätsformen, Mobilitätsstationen und Stadtgestalt. Kommunale Handlungsansätze zur Unterstützung neuer Mobilitätsformen durch die Berücksichtigung gestalterischer Aspekte*. Bonn.
- DEUTSCHES INSTITUT FÜR URBANISTIK (Hrsg., 2022): *E-Tretroller in Städten – Nutzung, Konflikte und kommunale Handlungsmöglichkeiten*. Berlin.
- FORSCHUNGSGESELLSCHAFT STRAßEN- UND VERKEHRSWESEN (Hrsg., 2010): *Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs*. Köln.
- FORSCHUNGSGESELLSCHAFT STRAßEN- UND VERKEHRSWESEN (Hrsg., 2020): *Multi- und Intermodalität: Hinweise zur Umsetzung und Wirkung von Maßnahmen im Personenverkehr. Teilpapier 3. o. O.*
- IGES INSTITUT GMBH (Hrsg., 2021): *MobistaR. Grundlagenpapier für Mobilitätsstationen in städtischen Randlagen. Abschlussbericht*. Berlin.
- KIELREGION GMBH (Hrsg., 2020): *Mobilitätsstationen in der KielRegion. Leitfaden für die Planung und Umsetzung in Kommunen*. Kiel.
- LOOSE, W. (2018): *Leitfaden zur Gründung neuer CarSharing-Angebote*. Berlin.
- PFERTNER, M. (2017): *Evaluation of Mobility Stations in Würzburg - perceptions, awareness, and effects on travel behavior, car ownership, and CO₂ emissions*. München.
- PÜTZ, T. & SCHÖNFELDER, S. (2018): *Verkehrsbild Deutschland. Angebotsqualitäten und Erreichbarkeiten im öffentlichen Verkehr. BBSR-Analysen KOMPAKT 08/2018*.
- REHME, M., RICHTER, S., TEMMLER, A. & GÖTZE, U. (2018): *Urbane Mobilitäts-Hubs als Fundament des digital vernetzten und multimodalen Personenverkehrs. Ein Ansatz zur Geschäftsmodellgestaltung mit Fallbeispiel*. – in: PROFF, H. & FOJCIK, T. M. (Hrsg.): *Mobilität und digitale Transformation. Technische und betriebswirtschaftliche Aspekte*. S. 311-330.
- SOZIALDEMOKRATISCHE PARTEI DEUTSCHLAND, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN & FREIE DEMOKRATISCHE PARTEI (Hrsg., 2021): *Mehr Fortschritt wagen. Bündnis für Freiheit, Gerechtigkeit und Nachhaltigkeit. Koalitionsvertrag 2021-2025 zwischen der Sozialdemokratischen Partei Deutschland (SPD), Bündnis 90/Die Grünen und den Freien Demokraten (FDP)*. Berlin.
- STADT WIEN, STADTENTWICKLUNG UND STADTPLANUNG (MA 18) UND STADTTEILPLANUNG UND FLÄCHENNUTZUNG (MA 21; Hrsg., 2018): *Leitfaden Mobilitätsstationen. Die Umsetzung von Mobilitätsstationen in Stadtentwicklungsgebieten am Beispiel Zielgebiet Donauefeld, Wien. Werkstattbericht 179*.
- ZUKUNFTSNETZ MOBILITÄT NRW (Hrsg., 2022): *Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen*. 3. Aufl. Köln.

Anhang I – Förderungsmöglichkeiten

(Stand 25.05.2023)

Bundesweit

Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld (Kommunalrichtlinie) Nummer 4.2.5, Mobilitätsinfrastruktur für den Alltagsradverkehr: Förderung der „Errichtung neuer und die Erweiterung bestehender verkehrsmittelübergreifender Mobilitätsstationen. Förderquote 50 %, für finanzschwache Kommunen 65 % der zuwendungsfähigen Ausgaben für 2 Jahre.

Kontakt
Zukunft – Umwelt – Gesellschaft (ZUG) gGmbH Stresemannstraße 69 10963 Berlin Tel.: 030-700181880 Mail: kommunalrichtlinie-nki@z-u-g.org Einreichung: https://foerderportal.bund.de/easyonline

Förderaufruf für modellhafte regional investive Projekte zum Klimaschutz durch Stärkung des Radverkehrs (Klimaschutz durch Radverkehr; bis 2024): Förderung von nicht-singulären Maßnahmenbündeln für ein erhöhtes Fahrradaufkommen. Förderquote bis zu 75 %, für finanzschwache bis zu 90 % der zuwendungsfähigen Ausgaben für bis zu vier Jahren.

Kontakt
Zukunft – Umwelt – Gesellschaft (ZUG) gGmbH Stresemannstraße 69 10963 Berlin Tel.: 030-700181100 Mail: kontakt@z-u-g.org Einreichung: https://foerderportal.bund.de/easyonline

Sonderprogramm „Stadt und Land“: Förderung des Radverkehrs, bspw. Fahrradabstellanlagen. Förderquote 75 % der zuwendungsfähigen Ausgaben.

Kontakt
Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) Werderstraße 34 50672 Köln Tel.: 0221-57765499 Mail: sp-stadt-land@balm.bund.de

Baden-Württemberg

Gesetz über Zuwendungen des Landes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden, LGVFG: Förderung für Verbesserungen der Verkehrsverhältnisse im Sinne einer nachhaltigen und klimafreundlichen Mobilität, bspw. Bau, Aus- oder Umbau multimodaler Knoten, Fahrradabstellanlagen, verkehrstelematische Anwendungen, Barrierefreiheit. Förderquote u. U. bis 75 % der zuwendungsfähigen Ausgaben. Hierbei ist die VwV-LGVFG nebst Anlage zu beachten, nach der multimodale Knoten erst ab mind. drei verknüpften Mobilitätsformen neben dem Fußverkehr als solche gefördert werden. Bei weniger Mobilitätsformen können aber Förderungsmöglichkeiten über weitere Fördertatbestände, wie bspw. Bau, Aus- oder Umbau von Haltestellen und Haltestelleneinrichtungen oder Fahrradabstellanlagen, in Betracht kommen.

Sonderprogramm „Stadt und Land“ des Bundes: Förderung des Radverkehrs, bspw. Fahrradabstellanlagen. Bei ergänzender Inanspruchnahme mit Fördermitteln LGVFG-RuF: Förderquote (LGVFG-RuF + Sonderprogramm) bis zu 90 % der zuwendungsfähigen Ausgaben.

Kontakt
Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 45 Schlossplatz 1-3 76131 Karlsruhe Tel.: 0721-9263262 Mail: abteilung4@rpk.bwl.de

Kontakt
Regierungspräsidium Stuttgart, Referat 45 Industriestraße 5 70565 Stuttgart Tel.: 0711-90414525 Mail: abteilung4@rps.bwl.de

Sonstige:

BW-e-Solar-Gutschein für E-PKW: Förderung von Kauf oder Leasing neuer Elektrofahrzeuge bei gleichzeitigem Betrieb einer PV-Anlage; zudem Anschaffung und Installation einer entsprechenden Wallbox. Förderung um 1.000 € je E-Fahrzeug und 500 € je Wallbox.

Förderung für Unterhaltungs- und Ladeinfrastrukturkosten für vollelektrische Bedarfsverkehre, Car-sharing-Fahrzeuge etc. Förderung um 3.000 €, max. 100 Fahrzeuge je Antragsteller.

Kontakt
L-Bank Schlossplatz 12 76131 Karlsruhe Tel.: 0721-1503030 Mail: elektromobilitaet@l-bank.de

Hessen

Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung von Maßnahmen nach dem Mobilitätsfördergesetz

1) Mobilitätsfördergesetz des Landes Hessen vom 24. Mai 2018: Förderung von Mobilitätsstationen, soweit sie dem öffentlichen Nahverkehr dienen gemäß § 3 Nr. c) MobFöG in Verbindung mit der Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung von Maßnahmen nach dem Mobilitätsfördergesetz und Durchführungserlass für Infrastrukturmaßnahmen im Öffentlichen Personennahverkehr, Kapitel B I. 3.3.

Im Zusammenhang mit Mobilitätsstationen sind z. B. förderfähig: Servicepunkt, Mobilitätszentrale, Aufenthaltsraum, Witterungsschutz, Umkleiden, Ladeinfrastruktur für Kfz oder/und Pedelecs (ggf. erforderliche Trafostationen), Notruf, Schließfächer, WC, erforderliche Beleuchtung.

Die Förderquote beträgt in der Regel 75 %, aber bis zu 85 % der zuwendungsfähigen Ausgaben, sofern diese mehr als 50.000 Euro betragen.

2) Förderung der Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur, bspw. diebstahlsichere Abstellmöglichkeiten, einheitliche Wegweisung. Die Förderquote beträgt in der Regel 70 % der zuwendungsfähigen Ausgaben. Gefördert wird, wenn die beantragten zuwendungsfähigen Ausgaben mehr als 50.000 Euro betragen. Planungsleistungen für selbstständige Rad- und Fußverkehrsanlagen werden gefördert, wenn die Ausgaben 5.000 Euro überschreiten.

3) Förderung von Carsharing-Stationen: Ladesäulen, elektrischer Anschluss (max. 10.000 € pro Standort, erforderliche Fläche für die Carsharing-Station, Fahrzeuge (Differenzbetrag zum vergleichbaren Verbrennerfahrzeug. Die Förderquote beträgt in der Regel 70 % der zuwendungsfähigen Ausgaben. Gefördert wird, wenn die beantragten zuwendungsfähigen Ausgaben mehr als 20.000 Euro betragen.

4) Förderung von Fahrradverleihstationen, bspw. Bau oder Ausbau der Station. Die Förderquote beträgt in der Regel 70 % der zuwendungsfähigen Ausgaben. Gefördert wird, wenn die beantragten zuwendungsfähigen Ausgaben mehr als 50.000 Euro betragen. Planungsleistungen für Fahrradverleihstationen werden gefördert, wenn die Ausgaben 5.000 Euro überschreiten.

Kontakt
Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement Fachdezernat Verkehrsinfrastrukturförderung Süd Groß-Gerauer Weg 4 64295 Darmstadt Tel.: 06151-33060 Mail: vifsued@mobil.hessen.de Web: https://mobil.hessen.de/foerderangebote/ihr-weg-zur-foerderung

Rheinland-Pfalz

Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) einschließlich des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV): Förderung von Haltestelleneinrichtungen und Umsteigeanlagen, bspw. B+R-Anlagen, Bau/Ausbau von Bushaltestellen. Förderquote 50 bis 85 % der zuwendungsfähigen Kosten.

Kommunales Investitionsprogramm Klimaschutz und Innovation (KIPKI): Förderung von klimafreundlicher Mobilität, multimodaler und Sharing-Mobilität sowie nachhaltigem Logistikverkehr, bspw. Herstellung gesicherter Fahrradstellplätze, Ladeinfrastruktur, Fahrradboxen, Sharing-Fahrzeuge. Förderquote differenziert nach Einwohnerzahl; mit anderen Förderungen kombinierbar. **(Bekanntgabe der Projekte bis 31.10.2023; Projektdurchführung bis 31.07.2026.)**

Kontakt
Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz Friedrich-Ebert-Ring 14-20 56068 Koblenz Tel.: 0261-30291588 Mail: foerderberatung-radwege@lbm.rlp.de Web: https://lbm.rlp.de/de/grossprojekte-themen/radverkehr/foerderprogramm-stadt-und-land/

Anhang II – Modulkatalog

Darstellung der Baukastenmodule kann erst nach erfolgter Ausschreibung ausgearbeitet werden.

Anhang III – Umsetzungsbeispiele

Folgen nach Umsetzung.