

# Dossier für die Mobilstation Bergisch Gladbach

## Meilenstein 7: Potenziale für modale Verlagerungen im Verkehr und mögliche Erweiterungen des Angebotes

Meilenstein 7: Dossier für die Mobilstation Bergisch Gladbach

Jan Garde, Dr. Thomas Klinger, Carolina Krome, Julian Meise (ILS)  
Prof. Dr.-Ing. Ulrike Reutter, Marius Hellmund, Thomas Klemmer, Katharina  
Schmitt (BUW)

Stand: März 2022

---

## Inhalt

1	Einführung	3
2	Die Mobilstation und ihr derzeitiges Angebot	4
3	Erreichbarkeitsqualität und modale Verlagerungspotenziale	6
4	Die Mobilstation aus Sicht der Nutzer:innen	8
4.1	Nutzung und Bewertung der verkehrlichen Angebote	8
4.2	Bewertung sonstiger Ausstattungselemente	10
4.3	Fehlende Angebote und Nutzungspotenzial	11
5	Die Mobilstation aus Sicht der Nicht-Nutzer:innen	12
5.1	Alternative Mobilitätsangebote und Nutzungshemmnisse	12
5.2	Nutzungspotenziale für neue Mobilitäts- und Serviceangebote	17
6	Resümee	19
	Literatur	22

## 1 Einführung

Das hier vorliegende Dossier nimmt die Mobilstation Bergisch Gladbach genauer unter die Lupe und stellt zusammenfassend dar, welche Potenziale zur Weiterentwicklung der Mobilstation bestehen. Mit dem Ziel, Wege die bisher mit dem eigenen Auto zurückgelegt werden mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln zu ersetzen, verschafft das Dossier einen Überblick über die derzeitigen Verkehrsströme aus und in das Einzugsgebiet der Mobilstation. Darüber hinaus geben Ergebnisse auf Grundlage einer an der Mobilstation durchgeführten Nutzer:innenbefragung Hinweise darauf, wie die Station und deren Angebote genutzt und wahrgenommen werden. Zusätzlich zeigt eine Analyse der Nutzungshemmnisse und Nutzungspotenziale auf Basis einer weiteren, durchgeführten Nicht-Nutzer:innenbefragung im räumlichen Umfeld der Station, mit welchen Weiterentwicklungen der Kreis der Nutzenden von Angeboten an der Mobilstation erweitert werden kann.

Das Dossier ist ein Beitrag für die Planungspraxis vor Ort: Es richtet sich an kommunale Vertreter:innen, Mitarbeitende von Verkehrsunternehmen sowie Mobilitätsdienstleister.



Mobilstationen setzen ein sichtbares und wiedererkennbares Zeichen für umweltfreundliche Mobilität. Sie werden an zentralen Verkehrsknotenpunkten errichtet und bieten ihren Nutzer:innen die Möglichkeit, ein für sie passendes Verkehrsmittel auszuwählen oder auf ein anderes Verkehrsmittel komfortabel umzusteigen. Grundvoraussetzung für die Definition einer Haltestelle als Mobilstation ist die Verknüpfung von mindestens zwei Mobilitätsangeboten. Im Idealfall bilden alle Ausstattungselemente einer Mobilstation eine städtebauliche bzw. räumliche Einheit, d. h. sie liegen unmittelbar nebeneinander oder in unmittelbarer Nähe mit Sichtbeziehung und leichter Erreichbarkeit. Sollen im Einzelfall weitere Ausstattungselemente an Standorten ohne Sichtbeziehung, aber in räumlicher Nähe zur Haltestelle als Bestandteil einer Mobilstation ausgewiesen werden, sind diese durch eine adäquate Wegweisung miteinander zu verbinden. Durch eine ansprechende Gestaltung des Umfelds und die Integration von Aufenthaltsbereichen können Mobilstationen zum Treffpunkt werden, an dem Menschen gerne Zeit verbringen.

## 2 Die Mobilstation und ihr derzeitiges Angebot

Die Mobilstation am S-Bahnhof Bergisch Gladbach liegt östlich der Stadt Köln und ist die Endstation der Linie S 11. Infrastrukturell erfüllt die Station die festgelegte Mindestausstattung, die zur Bezeichnung als Mobilstation im landesweiten Design "mobil.nrw" erforderlich ist. Als Pilotstandort ist sie Teil des Projektes MoSt RegioKöln und somit Bestandteil eines über drei Jahre andauernden Forschungsprojektes.

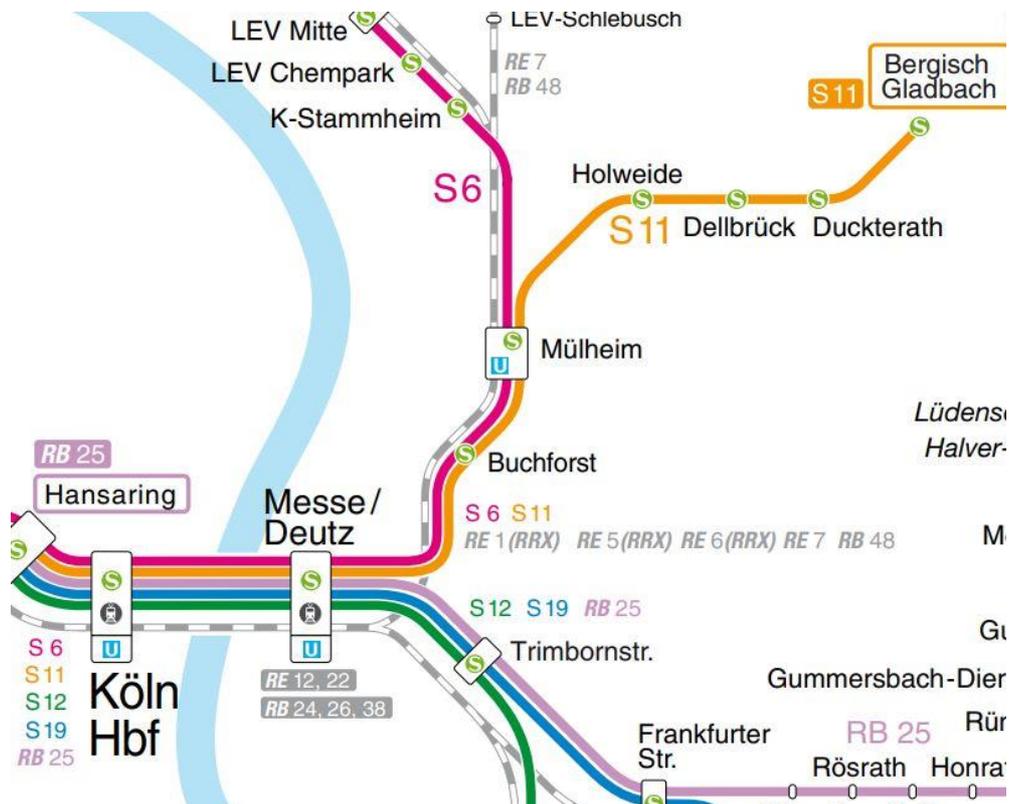


Abbildung 1: Ausschnitt aus dem S-Bahn-Netz 2021 - Verkehrsverbund Rhein-Sieg

Die Mobilstation wird von der S-Bahnlinie S 11 zwischen Bergisch Gladbach und Neuss bedient. Die S 11 verkehrt werktags im 20-Minuten-Takt und sonntags im 30-Minuten-Takt. Der Kölner Hauptbahnhof kann von der Station ohne Umsteigen innerhalb von 20 Minuten erreicht werden. Das Angebot soll zudem perspektivisch weiter ausgebaut werden. Zwei weitere S-Bahn-Linien sollen in Zukunft das Angebot ergänzen und so in der Hauptverkehrszeit zwischen Köln und Bergisch Gladbach einen annähernden 5-Minuten-Takt herstellen (vgl. S-Bahn Köln).

Zusätzlich zum S-Bahnangebot gibt es ein breites Busangebot, das mit insgesamt 20 Linien eine gute Vernetzung ins Umland gewährleistet. 60 Mietparkplätze (P+R) inklusive Angebot an Ladesäulen für E-Autos erleichtern das Umsteigen von Pkw auf Bahn, 45 Fahrradabstellplätze ohne Überdachung sowie eine Radstation fördern die intermodale Nutzung von Fahrrad und Bahn. Car- und Bikesharing, Lastenradverleih (siehe Abbildung 2) sowie ein Taxistand vervollständigen das Angebot an der Mobilstation und bieten abseits der Linienpläne von Bus und Bahn mehr Flexibilität.

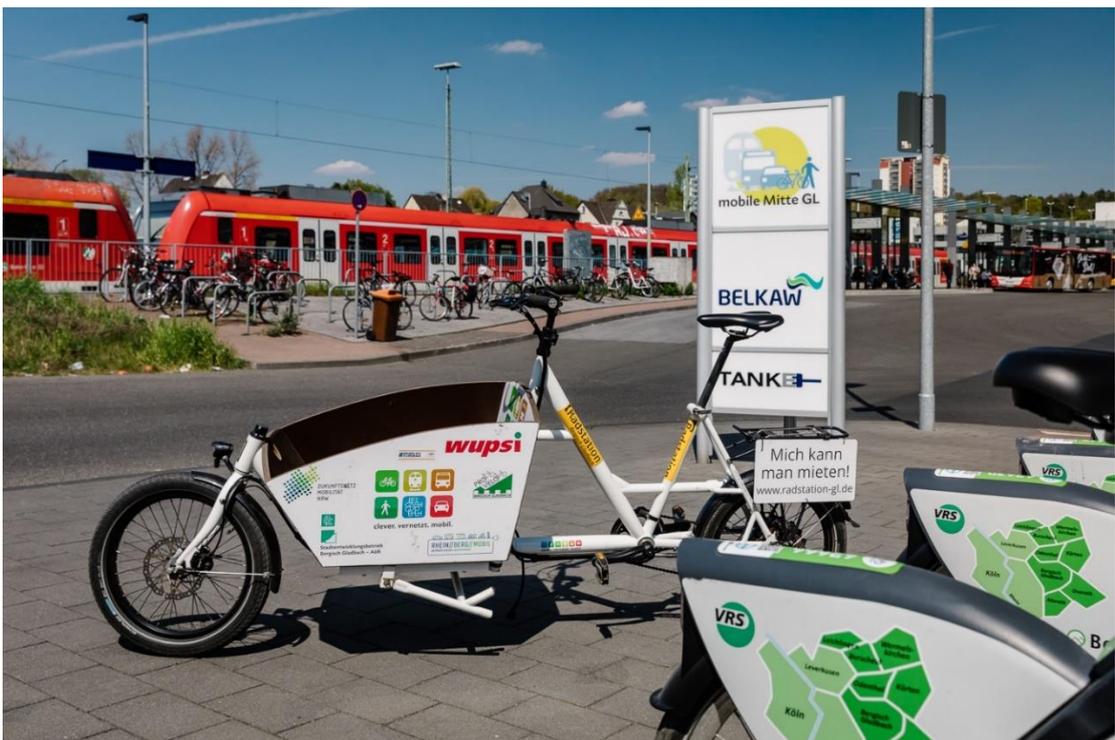


Abbildung 2: Fotos der Mobilstation Bergisch Gladbach (© NVR GmbH/Smilla Dankert)

### 3 Erreichbarkeitsqualität und modale Verlagerungspotenziale

Die Mobilstation Bergisch Gladbach befindet sich in zentraler städtischer Lage und ist deshalb grundsätzlich gut erreichbar. Von dort aus besteht die Anbindung mit dem öffentlichen Verkehr in die gesamte Region. Einige Städte und Orte sind mit dem ÖV sehr gut erreichbar, während andere weniger gut zugänglich sind. In diesem Kapitel wird vorgestellt, für welche Relationen aus Gründen einer guten Erreichbarkeit mit dem ÖV Verlagerungen vom MIV auf den ÖV denkbar sind. Diese können zum Beispiel durch Angebotsverbesserungen an der Mobilstation unterstützt werden.

Um Verlagerungspotenziale zu identifizieren, wird das Reisezeitverhältnis von ÖV und MIV in einem Radius von 25 km ausgehend von der Station Bergisch Gladbach S untersucht. Dazu wird das Reisezeitverhältnis von ÖV und MIV in Rasterzellen mit einer Größe von 100 m x 100 m abgebildet. Zuerst wird dazu jeweils die minimale Reisezeit mit dem ÖV sowie mit dem MIV von der Station zu jeder Rasterzelle bestimmt. Die minimale Reisezeit mit dem ÖV wird anhand von GTFS-Daten des Verkehrsverbunds Rhein-Sieg ermittelt. Die Reisezeit mit dem MIV wurde anhand von Floating Car Data bestimmt. Sowohl für den ÖV als auch für den MIV wurde die jeweilige Fahrtzeit als Mittelwert von Haupt- und Nebenzeit (x - y Uhr bzw. a - b Uhr) sowie den Wochentagen Dienstag, Mittwoch und Donnerstag für alle Wochen des Jahres 2018 ermittelt.

Zur Darstellung der Reisezeitverhältnisse wird der Quotient aus der Reisezeit mit dem ÖV und der Reisezeit mit dem MIV gebildet. Angelehnt an die Richtlinie für integrierte Netzgestaltung (vgl. RIN; vgl. FGSV 2008: 42f.) werden die Reisezeitverhältnisse abgestuft. So ist ein gutes Reisezeitverhältnis eine bis zu 1,6-mal längere Fahrtzeit mit dem ÖV im Vergleich zum MIV.

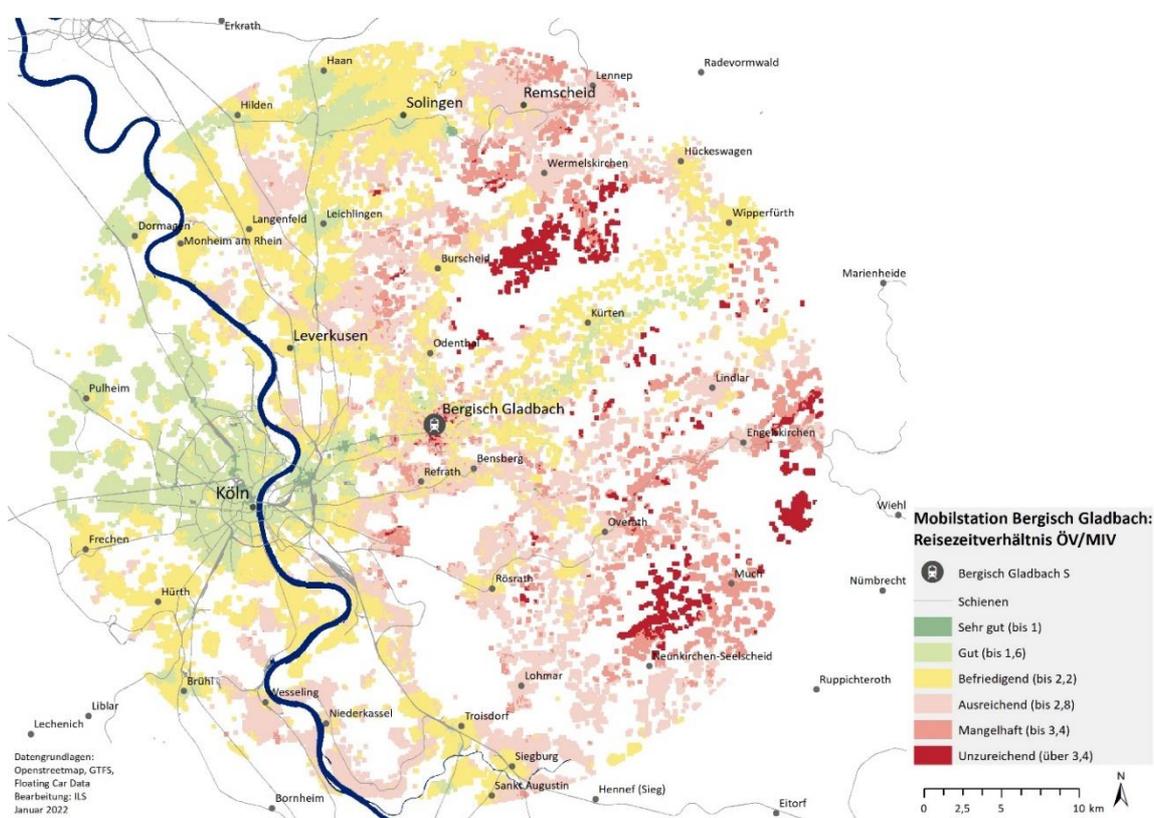


Abbildung 3: Reisezeitverhältnis ÖV/MIV ausgehend von der Mobilstation Bergisch Gladbach

In Abbildung 3 sind die Reisezeitverhältnisse in den Rasterzellen um die Station Bergisch Gladbach S dargestellt. Die weißen Zellen innerhalb des Radius sind mit dem ÖV nicht innerhalb von 120 Minuten erreichbar. Größtenteils handelt es sich dabei um nicht bebaute Bereiche. Bei Betrachtung der grünen, also der mit dem ÖV auch im Vergleich zum MIV gut erreichbaren Bereiche, bilden sich mehrere Achsen ab. Diese erstrecken sich in den meisten Fällen entlang des Schienennetzes. So besteht eine Achse nach Westen Richtung Köln. Einige Stationen entlang der Achse Richtung Köln, auf der die S11 verkehrt, weisen sogar ein sehr gutes Reisezeitverhältnis (bis zu 1) mit dem ÖV auf. Auch die weiteren Stationen der S11 in Richtung Dormagen sind gut erreichbar. Generell ist die gesamte Stadt Köln mit dem ÖV gut erreichbar. Dies steht vermutlich mit dem guten innerstädtischen ÖV-Netz im Zusammenhang: Die Umstiegszeiten sind kurz, die Taktung ist hoch und alle Teile der Stadt sind mit der Stadtbahn oder dem Bus erreichbar. Eine weitere Achse verläuft in Richtung Norden: In Zentren von Gemeinden wie Leichlingen und Haan kann man ebenfalls mit dem ÖV fast genauso schnell wie mit dem MIV gelangen. Auch in Richtung Osten besteht eine schmale, gut erreichbare Achse über Kürten hinaus. Hier verkehren mehrere Buslinien. Nach Süden in Richtung Troisdorf besteht entlang der Bahnlinie außerdem eine Achse mit befriedigender Erreichbarkeit. Weiter entfernt von den beschriebenen ÖV-Achsen wird das Reisezeitverhältnis deutlich schlechter. Gerade die eher ländlich geprägten Bereiche im Norden und Südosten von Bergisch Gladbach sind mit dem ÖV nach wesentlich längerer Reisezeit zugänglich als mit dem MIV. Grundsätzlich sind die Zentren von Städten und Gemeinden mit dem ÖV besser zu erreichen als außerhalb gelegene Ortsteile. Auffällig ist auch die schlechte Erreichbarkeit der Randbereiche von Bergisch Gladbach. Hier bestehen Lücken im Busnetz, die gegebenenfalls gefüllt werden könnten.

Insgesamt zeichnen sich deutliche Verlagerungspotenziale entlang der bereits bestehenden ÖV-Achsen ab. Diese sollten durch Angebotsverbesserungen und Anreize genutzt werden, um mehr Menschen dazu zu bewegen, den ÖV zu nutzen und damit die Straßen zu entlasten. Laut Pendleratlas.NRW gehen Pendlerströme von Bergisch Gladbach aus vor allem nach Köln, Leverkusen und Düsseldorf (Pendleratlas NRW 2020). Diese Städte sind mit dem ÖV auch im Vergleich zum MIV gut zugänglich. Deshalb könnten gerade Pendler:innen eine anzusprechende Zielgruppe sein.

Zusammenfassend lassen sich zwei Ansatzpunkte definieren: Zum einen sollten die ÖV-Angebote über die Achse der S11 ausgebaut werden, da dort bereits gute Bedingungen bestehen und weitere Potenziale genutzt werden können. Zum anderen sollten innerstädtische Verbindungen verbessert werden, sodass auch Pendler:innen, die am Rand von Bergisch Gladbach wohnen gut angebunden sind.

## 4 Die Mobilstation aus Sicht der Nutzer:innen

Mit dem Ziel die Akzeptanz und die Nutzer:innenwünsche zu Ausstattungsmerkmalen an der Mobilstation zu erfassen, wurde an der Station Bergisch Gladbach S eine Nutzer:innenbefragung durchgeführt. Diese fand am Montag, den 21.06.2021, von 07:00 bis 18:30 Uhr statt. Ursprünglich war die Befragung schon für den September 2020 geplant. Aufgrund eines kurzfristig angesetzten Streiks im ÖPNV und der anschließenden Einschränkungen im Rahmen der Covid-19-Pandemie war die Durchführung schließlich erst im Frühsommer 2021 sinnvoll möglich. Dennoch war die Bereitschaft insgesamt geringer als bei den Befragungen an den anderen Mobilstationen im Vorjahr, vermutlich ausgelöst durch die Abstandsgebote und Maskenpflicht. 50 Personen nahmen schließlich an der Befragung teil.

### 4.1 Nutzung und Bewertung der verkehrlichen Angebote

Etwa zwei Drittel der Befragten nutzt die Mobilstation sehr regelmäßig und verfügt damit potenziell über gute Erfahrungswerte zu den örtlichen Gegebenheiten. Demgegenüber gaben 36 % der Personen an, die Mobilstation nur mehrmals im Monat oder noch seltener aufzusuchen (vgl. Abbildung 4).

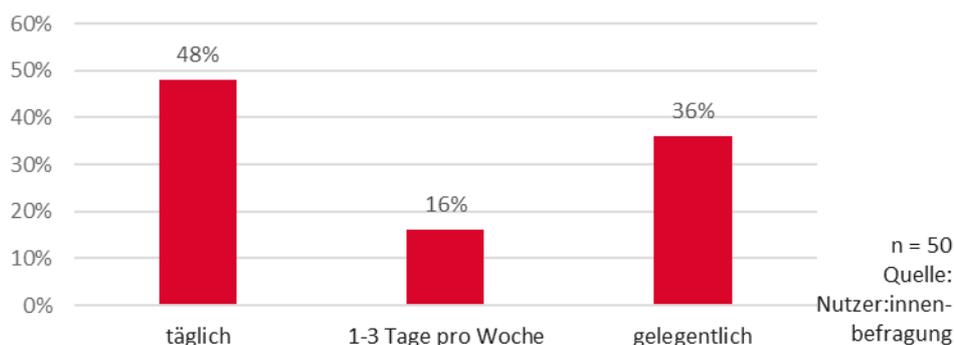


Abbildung 4: Wie häufig nutzen Sie üblicherweise die Mobilstation Bergisch Gladbach (S)?

In Abbildung 5 ist dargestellt, welche verkehrlichen Angebote die befragten Personen bereits genutzt haben. Dabei zeigt sich die besondere Bedeutung der S-Bahn an dieser Mobilstation: Bis von einer Person wurde diese bereits von allen Befragten genutzt. Während ein Großteil der Befragten zudem Erfahrungen mit dem Busverkehr an dieser Mobilstation gesammelt hat und knapp 30 % schon an dieser Station in ein Taxi gestiegen sind, befand sich unter den Befragten nur je ein:e Nutzer:in der weiteren Mobilitätsangebote.

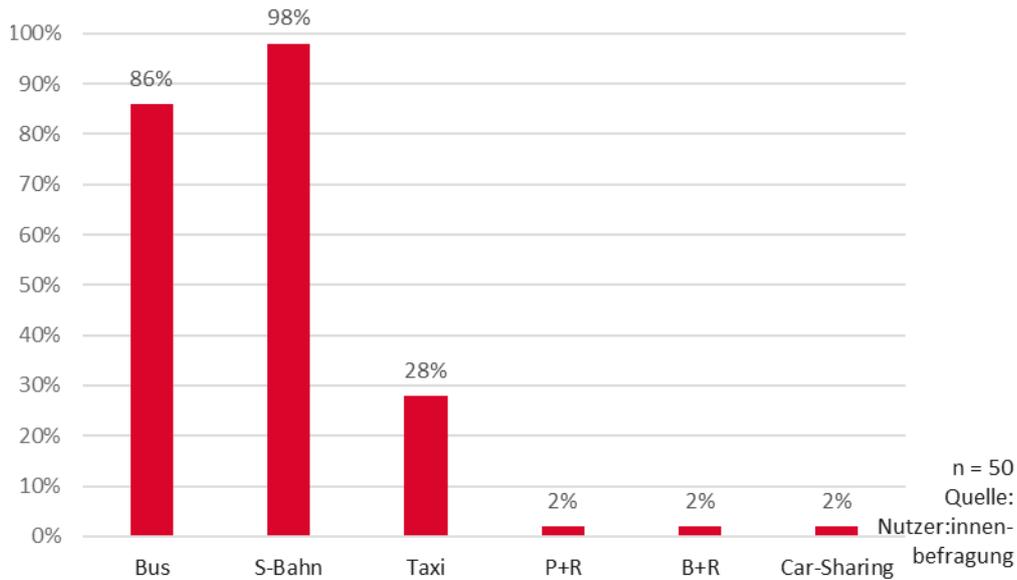


Abbildung 5: Welche verkehrlichen Ausstattungsmerkmale der Mobilstation Bergisch Gladbach (S) nutzen Sie oder haben Sie schon einmal genutzt? (Mehrfachnennungen möglich)

Abbildung 6 zeigt die Bewertung der verkehrlichen Angebote, wobei nur Verkehrsangebote beurteilt werden sollten, die die Personen bereits einmal genutzt haben (vgl. Abbildung 5). Es ist festzustellen, dass ein Großteil der Nutzer:innen mit dem Taktangebot des Busverkehrs zufrieden ist. Das Taktangebot des S-Bahnverkehrs wird hingegen von gut einem Viertel der Befragten bemängelt. Noch schlechter wird die Pünktlichkeit der ÖPNV-Linien an dieser Mobilstation bewertet: Über die Hälfte der Befragten äußerte sich hierzu kritisch. Für die Einschätzung der weiteren Mobilitätsangebote ist deren Stichprobe zu gering.

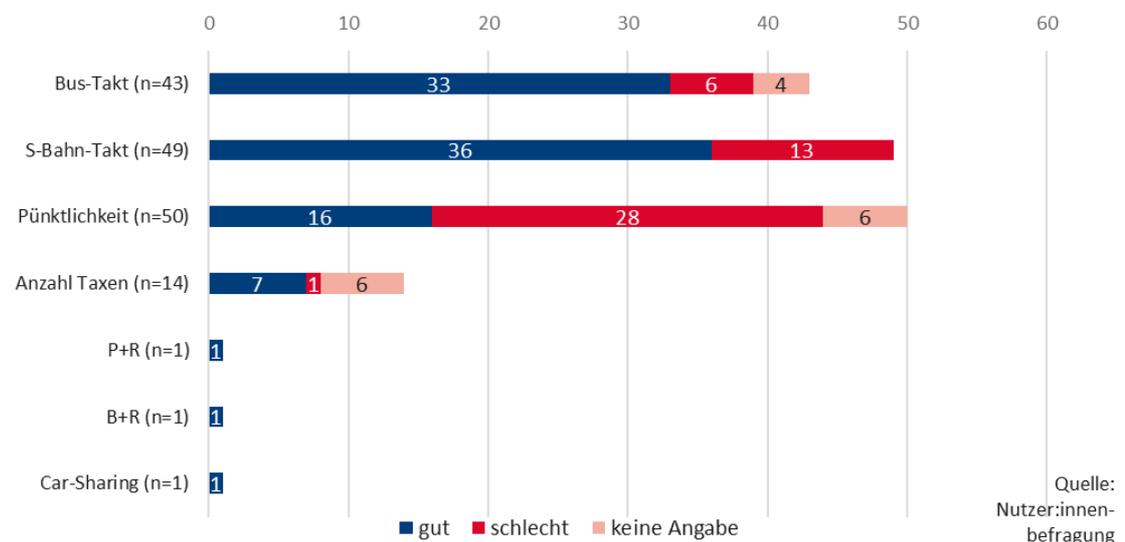


Abbildung 6: Wie bewerten Sie die verkehrlichen Ausstattungsmerkmale der Mobilstation Bergisch Gladbach (S)?

An der Mobilstation Bergisch Gladbach wurden die Nutzer:innen darüber hinaus befragt, ob sie die Veränderung durch den Bau des Fahrradparkhauses wahrgenommen haben, was 30 % der

Befragten bejahten (vgl. Abbildung 7). Es gab jedoch niemand an, dass sich durch den Bau das eigene Mobilitätsverhalten verändert hat. Ursache hierfür ist vermutlich, dass sich kaum Radfahrende unter den 50 befragten Personen befanden.

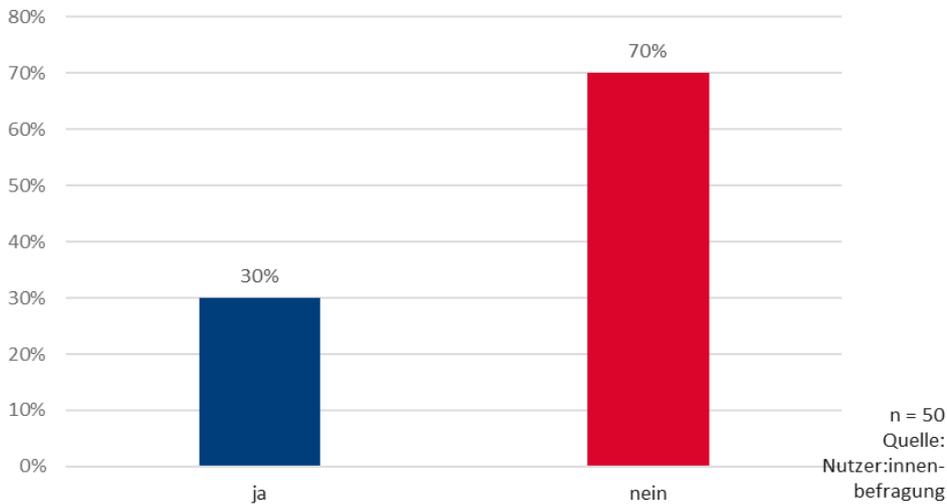


Abbildung 7: Haben Sie die Veränderung durch den Bau des Fahrradparkhauses an der Mobilstation Bergisch Gladbach (S) wahrgenommen?

#### 4.2 Bewertung sonstiger Ausstattungselemente

Das Sicherheitsniveau an der Mobilstation Bergisch Gladbach wird von nahezu allen Befragten als gut bewertet (vgl. Abbildung 8). Auch mit den Aushangfahrplänen sind die jeweiligen Nutzer:innen überwiegend zufrieden. Bei den Aspekten Sauberkeit, umfassende digitale Fahrplanauskunft und öffentliche Toiletten wurden hingegen auch kritische Einschätzungen in nennenswerter Anzahl erfasst.

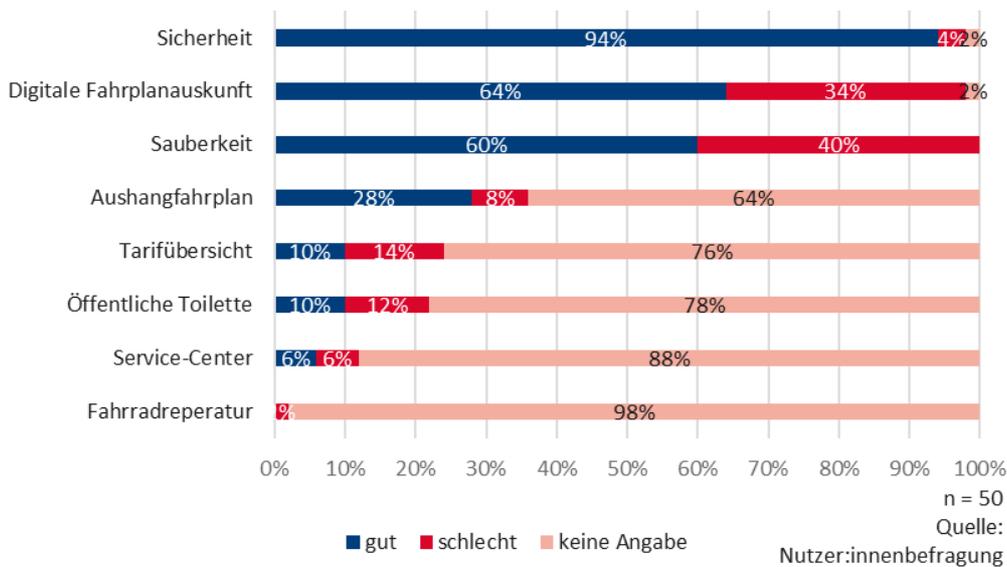


Abbildung 8: Wie bewerten Sie die sonstigen Ausstattungsmerkmale der Mobilstation Bergisch Gladbach (S)?

### 4.3 Fehlende Angebote und Nutzungspotenzial

Im Rahmen der Befragung konnten die Nutzer:innen frei angeben, welche weiteren Angebote ihnen an der Mobilstation fehlen, wobei über 40 % der Personen hierbei keine Angebote nannten. Von elf erfassten Aspekten sind in Abbildung 9 die am häufigsten genannten Angebote dargestellt. Hervorzuheben ist der Wunsch nach besseren dynamischen Fahrgastinformationen sowie nach der Erweiterung des S-Bahntaktes.

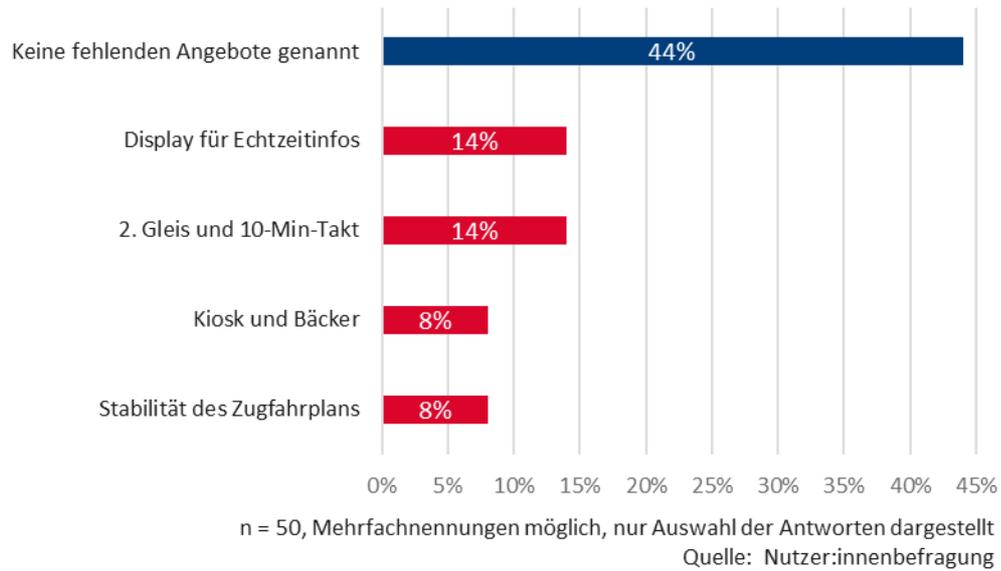


Abbildung 9: Fehlen Ihnen weitere Angebote an der Mobilstation Bergisch Gladbach (S)?

## 5 Die Mobilstation aus Sicht der Nicht-Nutzer:innen

Im Einzugsgebiet von 600 m fußläufiger Erreichbarkeit der Mobilstation Bergisch Gladbach fand ergänzend zur Befragung der Nutzer:innen zwischen Oktober und Dezember 2020 eine Befragung der Haushalte statt. Mit dem Ziel, je Haushalt eine Person zu befragen, die für Wege im Alltag auf den Pkw zurückgreift, wurden insgesamt 1.180 Briefe im Einzugsgebiet verteilt. Von 61 Personen, also aus knapp über fünf Prozent aller Haushalte, liegen verwertbare Antworten vor. Die Rücklaufquote ist in diesem Fall als vergleichsweise gering zu bewerten – die Stichprobe ist nicht repräsentativ, doch können die Ergebnisse allemal Hinweise auf mögliche Ansätze zur Weiterentwicklung der Mobilstation liefern. Der Begriff „Mobilstation“ ist den Befragten noch nicht durchgängig bekannt. So haben diesen Begriff über 75 % der Befragten noch nie gehört. Dieser Wert deckt sich mit dem Durchschnitt der Befragungsergebnisse an allen Mobilstationen. Zwar heißt das nicht, dass die Befragten die Haltestelle nicht kennen. Doch liegt die Annahme nahe, dass das gesamte Angebot an der Mobilstation nicht hinreichend bekannt ist.

### 5.1 Alternative Mobilitätsangebote und Nutzungshemmnisse

Ein zentraler Teil des Fragebogens widmete sich den Nutzungshemmnissen für alternative Mobilitätsangebote. Abgefragt wurde die grundsätzliche Nutzungsbereitschaft für einzelne Mobilitätsalternativen. Während die Nutzungsbereitschaft für Sharing-Angebote eher niedrig ausfällt, würde die deutliche Mehrheit grundsätzlich öffentliche Verkehrsmittel, das Fahrrad oder On-Demand Busangebote für Wege nutzen, die sie bisher mit dem Pkw zurücklegen (Abbildung 10). **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** Abbildung 10: Antworten auf die Frage „Wären Sie grundsätzlich dazu bereit, für einige Wege auch andere Verkehrsmittel [als das eigene Auto] zu nutzen“?

Sowohl Befragte mit als auch Befragte ohne grundsätzlicher Nutzungsbereitschaft für die aufgeführten, alternativen Verkehrsmittel wurden außerdem gebeten, ihre Gründe für die Nicht-Nutzung anzugeben. Die jeweils fünf meistgenannten Gründe für die einzelnen Verkehrsmittel werden im Folgenden dargestellt.

#### Öffentliche Verkehrsmittel

Die Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln können sich grundsätzlich 75 % der Befragten vorstellen. Jedoch bedeutet mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs zu sein für über 50 % aller befragten Nicht-Nutzer:innen mit Nutzungsbereitschaft Stress. Dass zu viele Menschen auf engem Raum zusammenkommen wird ebenfalls häufig als Grund für die Nicht-Nutzung genannt. Auch bei den Befragten ohne Nutzungsbereitschaft werden die Aspekte, dass es zu viele Stressfaktoren gibt und zu viele Menschen auf engem Raum zusammenkommen mit 63 % als häufigste Gründe für die Nicht-Nutzung genannt. Zudem sind die Ticketpreise für diese Gruppe mit rund 50 % Zustimmung eine relevante Größe für die Nicht-Nutzung. Für rund 40 % der Nicht-Nutzer:innen mit Nutzungsbereitschaft dauert die Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln zudem zu lange. Außerdem werden Ausfälle sowie das Gefühl von Unsicherheit an der Station von den Befragten unter „Sonstiges“ als weitere Gründe für die Nicht-Nutzung genannt (Abbildung 11).

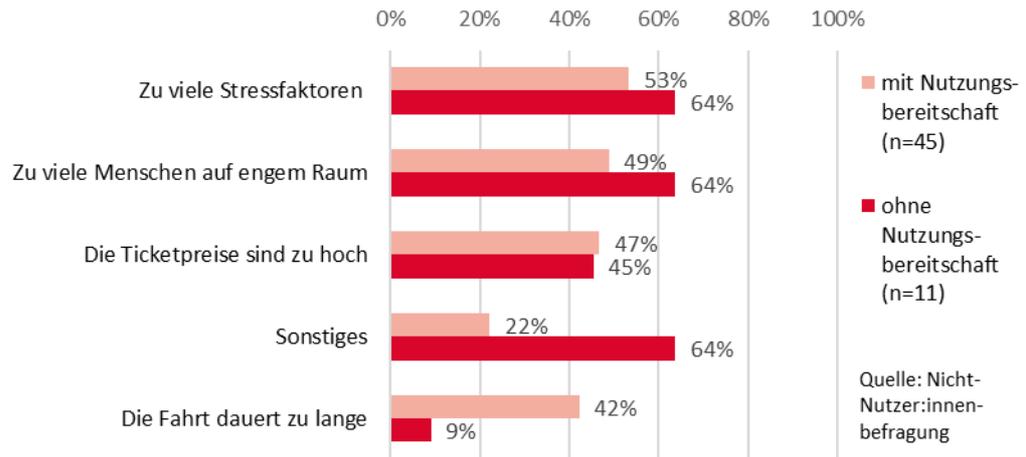


Abbildung 11: Hemmnisse zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel (Mehrfachantworten möglich)

### Fahrrad

Etwa 60 % der Befragten können sich vorstellen einige ihrer Wege mit dem Fahrrad zurückzulegen. Dennoch werden sie aus verschiedenen Gründen daran gehindert. Der am häufigsten genannte Grund für die Nicht-Nutzung des Fahrrads ist mit mehr als 50 % die schlechte Qualität und Unsicherheit der Radwege. Mehr als die Hälfte aller Befragten mit Nutzungsbereitschaft gibt an, dass die Qualität der Radwege zu schlecht ist. Als zweitwichtigsten Grund zur Nicht-Nutzung geben die Befragten an, dass der Transport von Gepäck zu unkomfortabel ist. Vielen Befragten ist zudem der Weg zum Ziel zu weit oder die Fahrt mit dem Fahrrad würde zu lange dauern. Unsichere Abstellmöglichkeiten hindern zudem einige Befragte an der Fahrradnutzung. Als weitere Gründe für die Nicht-Nutzung des Fahrrads werden unter „Sonstiges“ außerdem schlechte Wetterverhältnisse sowie unpassende Abstellmöglichkeiten im eigenen Haus genannt (Abbildung 12).

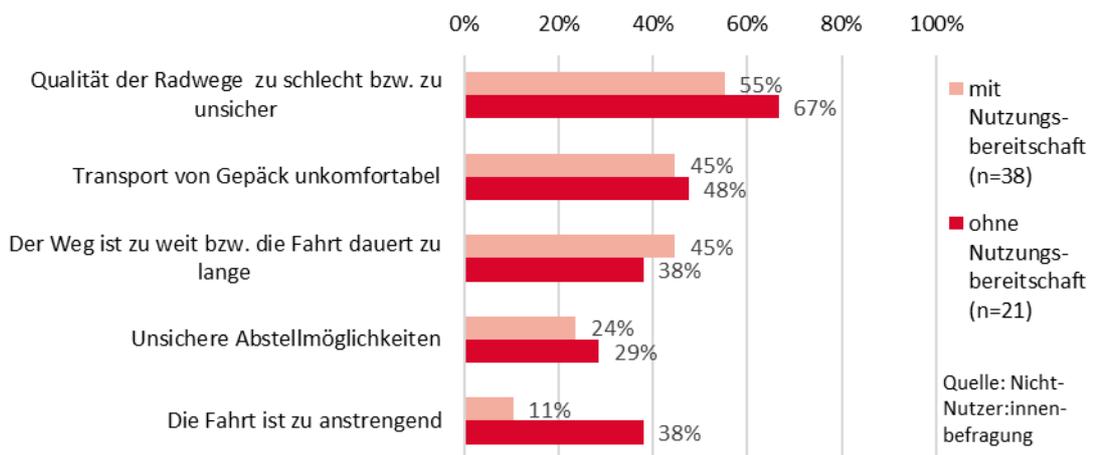


Abbildung 12: Hemmnisse zur Nutzung des Fahrrads (Mehrfachantworten möglich)

### E-Bike/Pedelec

Auch bei den Befragungsergebnissen hinsichtlich der E-Bike- und Pedelecnutzung wird die Qualität der Radwege als meistgenanntes Nutzungshemmnis angesehen. Insgesamt wird E-Bikes und Pedelecs ein hohes Potenzial beigemessen, einen wichtigen Beitrag zur Verkehrswende leisten zu können. Aus den Befragungsergebnissen geht hervor, dass bei rund 50 % zwar grundsätzlich eine hohe Nutzungsbereitschaft besteht, aber schlicht kein E-Bike oder Pedelec vorhanden ist (ca. 50 %) bzw. eine Anschaffung zu teuer wäre (ca. 50 %). Zudem nennen viele Befragte den Transport von Gepäck als Hemmnis. Während mit dem Fahrrad noch etwa jede:m zweiten Befragten mit Nutzungsbereitschaft der Weg zum Ziel zu weit ist oder die Fahrt zu lange dauert, gibt diesen Grund etwa jede:r fünfte Befragte für die Nicht-Nutzung von E-Bikes oder Pedelecs an (Abbildung 13).

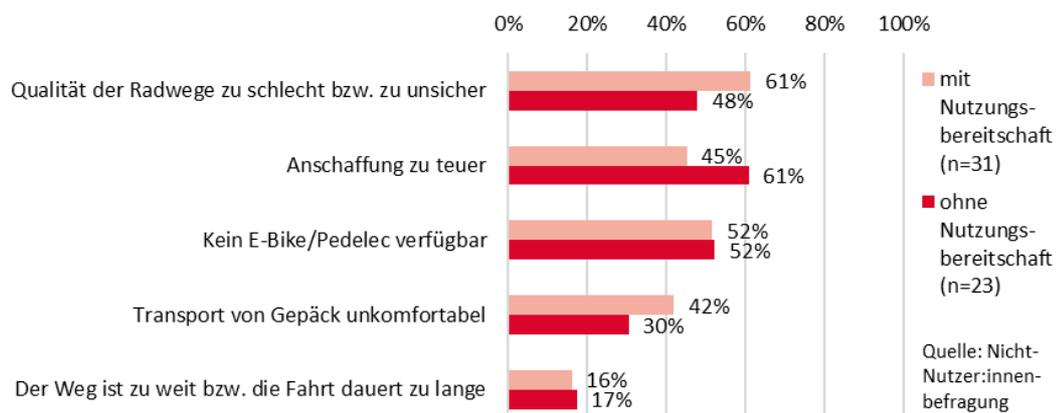


Abbildung 13: Hemmnisse zur Nutzung von E-Bikes / Pedelec (Mehrfachantworten möglich)

### Carsharing

Rund 40 % aller Befragten würden alternativ zum eigenen Auto für einzelne Wege ein Carsharing-Fahrzeug nutzen. Als zentrale Gründe dafür, warum sie das bisher nicht machen, geben die Befragten mit Nutzungsbereitschaft an, dass die Verfügbarkeit von Fahrzeugen ungewiss ist oder sie keine Angebote in der Nähe kennen. Jeweils etwa die Hälfte aller Befragten ohne Nutzungsbereitschaft gibt an, Carsharing nicht nutzen zu wollen, weil die Verfügbarkeit von Fahrzeugen nicht jederzeit sichergestellt ist oder sie keine fremden Autos fahren möchten. Zudem wird Carsharing bei täglicher Nutzung als zu unpraktisch angesehen (Abbildung 14).

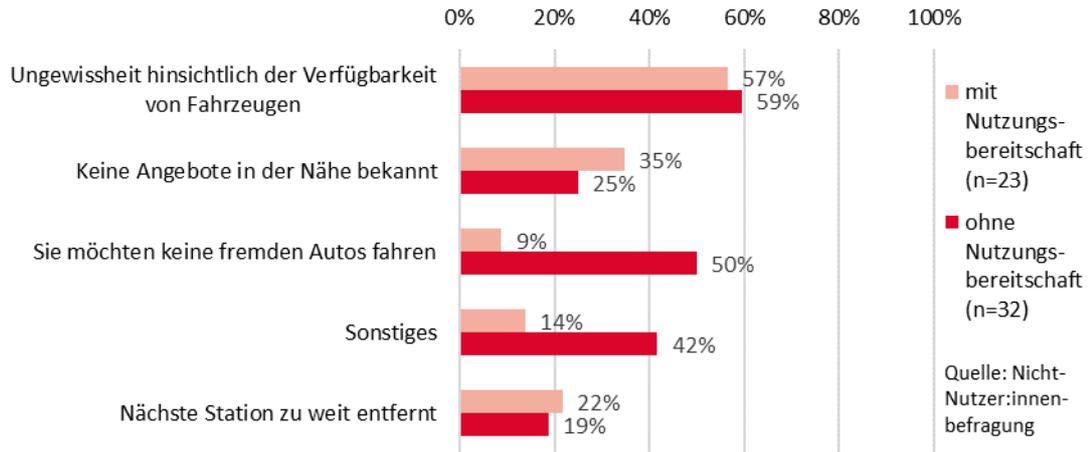


Abbildung 14: Hemmnisse zur Nutzung von Carsharing (Mehrfachantworten möglich)

### Bikesharing

Die Bereitschaft zur Nutzung von Bikesharing anstelle des eigenen Autos ist vergleichsweise gering: Nur etwa jede:r vierte Befragte wäre grundsätzlich dazu bereit. Als zentrale Gründe dafür geben die Befragten vor allem an, dass sie entweder über ein eigenes Fahrrad verfügen, die Qualität der Radwege zu schlecht ist oder der Transport von Gepäck zu unkomfortabel ist. Darüber hinaus haben einige Befragte keine Kenntnisse darüber wie das System funktioniert oder empfinden die Fahrt als zu anstrengend (Abbildung 15).

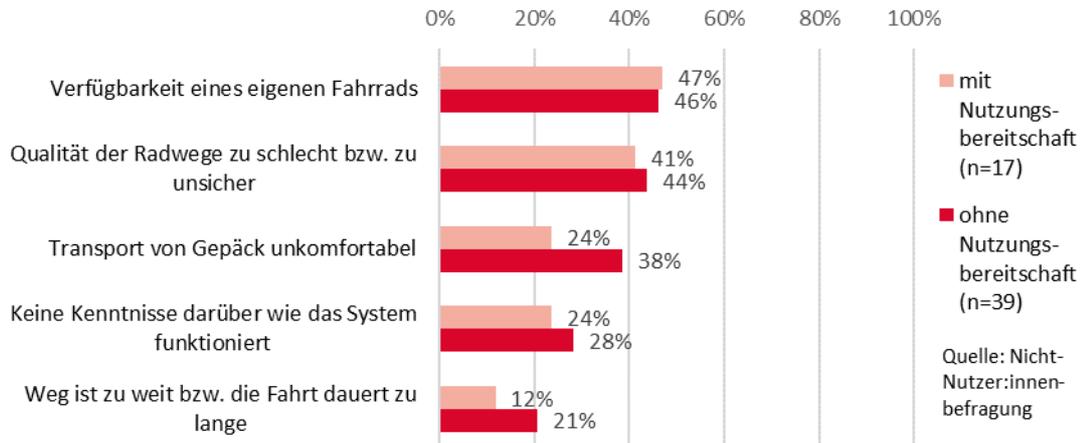


Abbildung 15: Hemmnisse zur Nutzung von Bikesharing (Mehrfachantworten möglich)

### On-Demand-Busangebot

Ein über das Smartphone per App buchbares On-Demand-Busangebot kommt für mehr als 50 % der Befragten für einzelne Wege als Alternative zum eigenen Auto in Betracht. Weil es ein derartiges Angebot derzeit noch nicht gibt, wird am häufigsten angegeben, dass keine Angebote in der Nähe bekannt sind und somit auch nicht genutzt werden können. Zudem wird als Grund für die Nicht-Nutzung angegeben, dass Erledigungen auf dem Weg schwierig sind und der Transport von Gepäck nur begrenzt möglich ist. Auch eine schlechte Verknüpfung mit dem ÖPNV sowie eine zu

komplizierte Nutzung geben Befragte als Gründe für die Nicht-Nutzung an. Je nach Gestaltung des Angebots können die genannten Problemstellungen jedoch zukünftig gelöst werden (Abbildung 16).

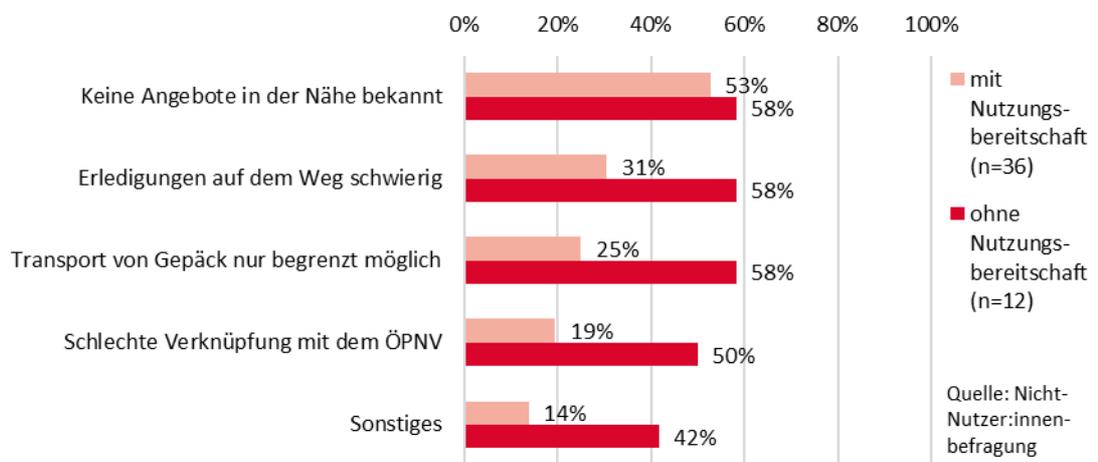


Abbildung 16: Hemmnisse zur Nutzung eines On-Demand-Busangebots (Mehrfachantworten möglich)

## 5.2 Nutzungspotenziale für neue Mobilitäts- und Serviceangebote

Neben den Nutzungshemmnissen wurden die Nicht-Nutzer:innen auch zu möglichen Weiterentwicklungen der Mobilitäts- und Serviceangebote an der Mobilstation Bergisch Gladbach befragt. Abbildung 17 zeigt eine Einschätzung der Relevanz von vorgeschlagenen Angeboten durch die Nichtnutzer:innen. Eine weitere Abfrage adressierte die Nutzungsabsichten jener Angebote, die die Nicht-Nutzer:innen als wichtig einschätzen (Abbildung 18).

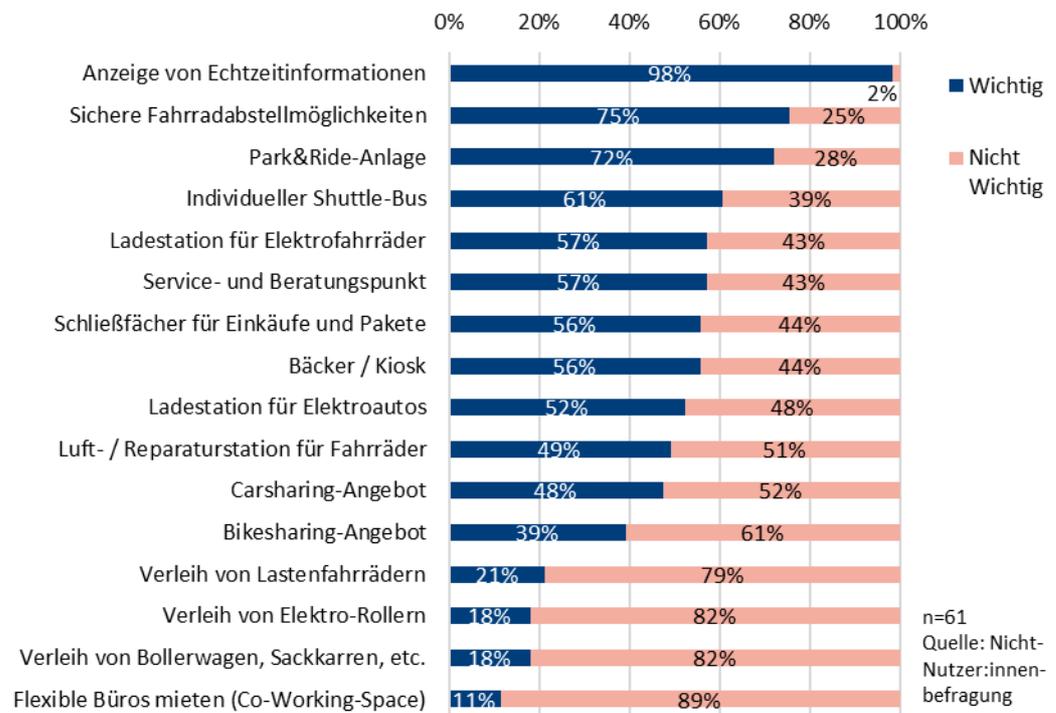


Abbildung 17: Antworten auf die Frage „Welche Elemente fänden Sie an Mobilstationen generell wichtig?“

Displays zur Anzeige von Echtzeitinformationen halten annähernd 100 % der Befragten für wichtige Elemente an Mobilstationen. Auch überdachte und gesicherte Fahrradabstellmöglichkeiten sowie Park&Ride-Anlagen werden von mehr als zwei Drittel der Nicht-Nutzer:innen als wichtig angesehen. Auch einen individuellen Shuttle-Bus, Ladestationen für Elektrofahräder sowie einen Service- und Beratungspunkt sehen viele Befragte als wichtige Elemente von Mobilstationen an. Eher weniger wichtig finden die Befragten flexible Büros sowie Angebote zur Mikromobilität wie etwa Verleihangebote für Bollerwagen, Sackkarren, Einkaufstrolleys, Lastenfahrräder oder Elektro-Roller (Abbildung 17).

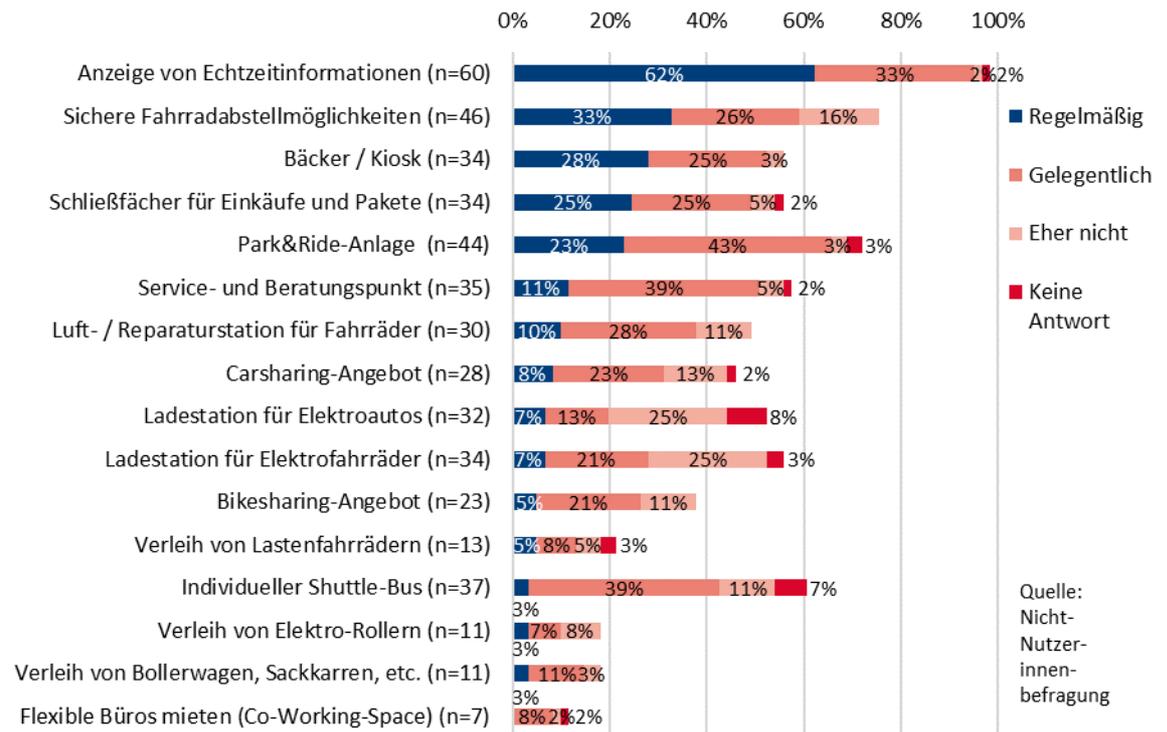


Abbildung 18: Antworten auf die Frage „Wenn ja: Welche dieser Elemente würden Sie auch nutzen?“; Hinweis: Die Prozentangaben beziehen sich auf die Gesamtstichprobe (n=61)

Jene Befragten, die ein Angebot für wichtig hielt wurden im Anschluss daran gefragt, ob sie dieses Angebot auch nutzen würden. Bei Betrachtung der Nutzungsbereitschaft wird deutlich, dass einige Elemente wie Displays zur Anzeige von Echtzeitinformationen, überdachte Fahrradabstellmöglichkeiten, ein Bäcker oder Kiosk, Schließfächer für Einkäufe und Pakete sowie eine P+R-Anlage von vielen Befragten regelmäßig und von ungefähr genauso vielen gelegentlich genutzt werden würden. Diese Elemente sind aus Nicht-Nutzer:innensicht wichtige Bestandteile an Mobilstationen. Daneben gibt es einige Elemente, die der Großteil der Befragten eher gelegentlich nutzen würde: Luft- und Reparaturstationen für Fahrräder, ein Service- und Beratungspunkt für Mobilitätsfragen, ein individueller Shuttlebus sowie Carsharing. Dies sind Elemente, die an Mobilstationen wichtig oder hilfreich sein können, jedoch aufgrund ihrer Beschaffenheit oder den eigenen Bedürfnissen nicht alltäglich genutzt werden würden. Ladestationen für Elektroautos und -fahrräder werden zwar von vielen Befragten als wichtige Elemente an Mobilstationen angesehen, würden von rund der Hälfte dieser Befragten jedoch nicht genutzt werden. Möglicherweise können sich einige Befragte vorstellen sich in Zukunft ein E-Auto oder E-Bike anzuschaffen oder die Befragten sehen Ladestationen als wichtig für die Allgemeinheit an. Zudem würden rund 10 % aller Befragten die als insgesamt weniger wichtig eingestuft Elemente wie verliehene E-Roller, Lastenfahrräder oder Bollerwagen gelegentlich nutzen (Abbildung 18).

## 6 Resümee

Die Mobilstation Bergisch Gladbach hat eine zentrale Funktion im gesamtstädtischen Erreichbarkeitsgefüge und bietet darüber hinaus Potenziale, die zukünftig besser genutzt werden können. Aus den durchgeführten Untersuchungen und Befragungen ergeben sich verschiedene Ansatzmöglichkeiten, um die Verlagerung von Pkw-Verkehr auf alternative Mobilitätsangebote voranzubringen.

### **Für welche Relationen lassen sich nennenswerte Verlagerungspotenziale erkennen?**

Von Bergisch Gladbach aus lassen sich eindeutige Verlagerungspotenziale entlang der Linie S11 nach Köln und darüber hinaus in Richtung Düsseldorf ausmachen. Die gesamte Stadt Köln ist gut mit dem ÖV erreichbar. Auch die Zentren von vielen anderen Städten und Gemeinden in der Nähe wie beispielsweise Leichlingen, Solingen und Kürten sind mit dem ÖV gut zugänglich. Für Menschen, die diese Strecken häufig frequentieren, z. B. Pendler:innen, eignet sich der ÖV gut. Eine Angebotsverbesserung des ÖV sowie der Mobilitätsangebote an der Mobilstation könnte dazu beitragen, möglichst vielen Menschen die Nutzung des ÖV einzuräumen. So können individuelle Ansprüche besser erfüllt und die Straßen entlastet werden.

### **Welche bereits bestehenden Angebote an der Mobilstation sollten verbessert oder ausgebaut werden?**

Die Mobilstation Bergisch Gladbach ist hinsichtlich der dort verfügbaren Angebote bereits breit aufgestellt. Dennoch wurden in den Befragungen einige Angebotsverbesserungen gewünscht. So könnte eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität an der Station z. B. durch Ruhebereiche erfolgen. Auch die Fahrradabstellmöglichkeiten könnten qualitativ verbessert werden: Überdachte, kostenfreie Fahrradständer verbessern die Angebotsqualität. Zudem könnten die bestehenden Car- und Bikesharingangebote flexibler und mit besseren Konditionen gestaltet und durch Free-Floating-Carsharing, E-Scootersharing und weitere Stationen im Stadtgebiet ergänzt werden. Hier ist es wichtig das Angebot flächendeckend, flexibel und ansprechend zu gestalten. Daneben könnte das Display für Echtzeitinformationen vor allem am S-Bahn-Gleis verbessert werden, um die Übersichtlichkeit der verfügbaren Verbindungen zu verbessern.

### **Welche Angebote könnten neu hinzukommen, um mehr Attraktivität auch für Nicht-Nutzer:innen zu schaffen – Wo gibt es Nutzungsbereitschaften?**

In der Nicht-Nutzer:innenbefragung wurde deutlich, dass der Großteil der Nicht-Nutzer:innen theoretisch dazu bereit wäre öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen. Auch für die regelmäßige Nutzung des Fahrrads, E-Bikes oder Carsharing zeigen sich mehr als 30 % offen. Dies verdeutlicht, dass all diese Angebote bei Verbesserung des Angebots gegebenenfalls genutzt werden würden. Nur ein kleinerer Teil der Befragten scheint fest auf das eigene Auto fixiert zu sein. Über die Hälfte der Befragten würde zudem ein bisher noch nicht bestehendes On-Demand-Busangebot nutzen. Das große Interesse an einem bisher abstrakten Angebot verdeutlicht, dass dies zukünftig eine gute Möglichkeit sein könnte, die Randbereiche von Bergisch Gladbach besser anzubinden. Ein On-Demand-Busangebot könnte mit seinem Komfort und seiner Flexibilität gerade Nicht-Nutzer:innen anregen, auf den öffentlichen Verkehr umzusteigen. Daneben wünschen sich Nicht-Nutzer:innen Schließfächer mit flexiblen Nutzungsbedingungen sowie Luft- und

Reparaturstationen für Fahrräder als Ergänzung des Angebots. Diese erhöhen ebenfalls den Komfort von Mobilstationen.

### **Wo liegen zentrale Nutzungshemmnisse bei den Nicht-Nutzer:innen und welche dieser Hemmnisse lassen sich auflösen?**

Die durchgeführten Befragungen stellen verschiedene zentrale Nutzungshemmnisse des ÖV sowie der Mobilstation Bergisch Gladbach heraus. Viele Befragte stören sich an langen Fahrtzeiten, die vor allem durch viele Umstiege und zu geringe Taktungen erzeugt werden. Da an der Mobilstation Bergisch Gladbach bereits der Ausbau der Gleise sowie die Einführung einer weiteren S-Bahnlinie geplant ist, werden sich die Bedingungen im S-Bahnverkehr zukünftig verbessern. Daraufhin sollte auch der Busverkehr auf mögliche Qualitätsverbesserungen geprüft werden. Ein weiteres Nutzungshemmnis sind zu viele Menschen auf engem Raum. Dies könnte mit der Corona-Pandemie zusammenhängen und sich mit dessen Abklingen wieder normalisieren. Dennoch könnte eine erhöhte Taktung oder Fahrzeuge mit höheren Kapazitäten dazu beitragen, dass sich viele Menschen in öffentlichen Verkehrsmitteln wohler fühlen. Ein weiteres zentrales Nutzungshemmnis sind hohe Ticketpreise im ÖV und auch hohe Nutzungsgebühren für Sharingangebote. Hier sollten flexiblere, gegebenenfalls verkehrsmittelübergreifende Tickets angeboten und das Angebot gleichzeitig übersichtlich dargestellt werden, sodass alle potenziellen Nutzer:innen ein möglichst passendes Angebot vorfinden. Auch die Zuverlässigkeit des ÖV ist ein bedeutendes Nutzungshemmnis. Pünktlichkeit sollte gewährleistet und Ausfälle vermieden werden. Daneben wünschen sich die Befragten einen Ausbau der Fahrradinfrastruktur unter anderem durch die Verbesserung der Radwege zur Station. Da die Topografie in Bergisch Gladbach das Radfahren teilweise erschwert, sollte besonders das Fahren mit E-Bikes gefördert werden. Um neuere Mobilitätsangebote wie Sharing besser zu fördern, sollte auf diese explizit und gut sichtbar hingewiesen werden: Viele potenzielle Nutzer:innen wissen über diese Angebote noch nicht Bescheid und nutzen diese deshalb nicht. Bestehen leicht verständliche und einfach nutzbare Angebote, erhöht sich die Wahrscheinlichkeit, dass diese genutzt werden.

Insgesamt bestehen deutliche Verlagerungspotenziale vor allem auf Strecken in urbane Bereiche der Region Köln. Diese sollten durch Angebotsverbesserungen ausgeschöpft werden. Außerdem können die bisher mit dem ÖV schlechter erreichbaren Ziele mit flexiblen Mobilitätsangeboten besser angebunden werden. Dazu könnten beispielsweise On-Demand-Busangebote beitragen. In der untersuchten Region bestehen Verlagerungspotenziale, die mit den hier vorgestellten Maßnahmen ausgeschöpft werden könnten. Die Mobilstation Bergisch Gladbach kann somit maßgeblich zur Verkehrswende in der Region beitragen.

Abschließend sind hier noch kurz-, mittel- und langfristig umsetzbare Handlungsempfehlungen zusammengefasst:

#### **Kurzfristig:**

- Flächendeckendes E-Bikesharing im gesamten Stadtgebiet
- Ausbau Carsharing im gesamten Stadtgebiet
- Verbesserung der Digitalen Fahrgastinformation
- Bessere Ausweisung und Nutzbarkeit von Sharingangeboten
- Bessere Fahrradabstellanlagen
- Komfortablere Aufenthaltsmöglichkeiten

**Mittel- bis langfristig:**

- On-Demand-Busangebot etablieren
- Ausbau S-Bahn-Strecke (wie bereits geplant): Neue Linie, dichtere Taktung, bessere Pünktlichkeit
- Optimierung Busangebot: Abgestimmter Fahrplan, angemessene Taktung
- Flexiblere Tickets, gute und ansprechende Konditionen

## Literatur

FGSV - Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (Hrsg.) (2008): Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. FGSV-Verlag. Köln.

IT NRW 2020: Bergisch Gladbach - Die 5 größten Einpendler- und Auspendlerströme 2020. Abgerufen von: <https://www.pendleratlas.nrw.de/> (Zugriff am 16.02.2022)

S-Bahn Köln: Mehr als doppelt so viele S-Bahnen zwischen Köln und Bergisch Gladbach. Abgerufen von: <https://sbahnkoeln.de/de/planung-und-beteiligung/s-11> (Zugriff am 17.02.2022)

## Projektpartner und Förderer

Das Projekt wird vom Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie koordiniert. Weitere Projektpartner sind die Nahverkehr Rheinland (NVR) GmbH, das Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung (ILS) und die Bergische Universität Wuppertal (BUW). Es wird durch den Europäischen Regionalfonds (EFRE) und das Land NRW gefördert. Das Projekt läuft vom 15. September 2019 bis zum 14. September 2022.

### Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie gGmbH

Thorsten Koska, Prof. Dr.-Ing. Oscar Reutter  
Co-Leiter des Forschungsbereichs  
Mobilität und Verkehrspolitik  
Abteilung Energie-, Verkehrs- und Klimapolitik  
Döppersberg 19  
42103 Wuppertal  
+ 49 (0)202 24 92 123 / -267  
[thorsten.koska@wupperinst.org](mailto:thorsten.koska@wupperinst.org)  
[oscar.reutter@wupperinst.org](mailto:oscar.reutter@wupperinst.org)  
[www.wupperinst.org](http://www.wupperinst.org)



### Bergische Universität Wuppertal

Prof. Dr.-Ing. Ulrike Reutter  
Lehr- und Forschungsgebiet Öffentliche  
Verkehrssysteme und Mobilitätsmanagement (ÖVM)  
Fakultät für Architektur und Bauingenieurwesen  
Pauluskirchstraße 7  
42285 Wuppertal  
+ 49 (0)202 439-4315  
[ulrike.reutter@uni-wuppertal.de](mailto:ulrike.reutter@uni-wuppertal.de)  
[www.uni-wuppertal.de](http://www.uni-wuppertal.de)



### Nahverkehr Rheinland GmbH

Andrea Sauer  
Regionale Mobilitätsentwicklung  
Glockengasse 37-39  
50667 Köln  
+49 (0)221 20808-6672  
[andrea.sauer@nvr.de](mailto:andrea.sauer@nvr.de)  
[www.nvr.de](http://www.nvr.de)



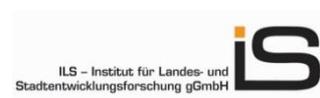
### Bergische Universität Wuppertal

Thomas Klemmer  
Labor für Virtual & Mixed Reality  
Fakultät für Architektur und Bauingenieurwesen  
Pauluskirchstraße 7  
42285 Wuppertal  
[klemmer@uni-wuppertal.de](mailto:klemmer@uni-wuppertal.de)  
<https://www.vrlab.uni-wuppertal.de>



### ILS - Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung gGmbH

Thomas Klinger  
Forschungsgruppe Mobilität und Raum  
Brüderweg 22-24  
44135 Dortmund  
+49 (0)231 9051-234  
[thomas.klinger@ils-forschung.de](mailto:thomas.klinger@ils-forschung.de)  
[www.ils-forschung.de](http://www.ils-forschung.de)



Das Projekt Mobilstationen Regio Köln wird mit Mitteln aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) und dem Wirtschaftsministerium NRW gefördert.

[www.efre.nrw.de](http://www.efre.nrw.de)



EUROPÄISCHE UNION  
Investition in unsere Zukunft  
Europäischer Fonds  
für regionale Entwicklung