

Dokumentation

Projektwerkstatt 03

Projekt sucht Partner:innen Organisations- und Geschäftsmodelle

Donnerstag, den 20.10.2022, 13.00 bis 17.30 Uhr

Veranstaltungsort: Bürgerhaus Stollwerck, Raum 416, Dreikönigenstraße 23, 50678 Köln

Projektkonsortium:



In Zusammenarbeit mit:



und

Jung Stadtkonzepte

Seite 1

1 Das Projekt “MOST Regio Köln”

Nach Begrüßung durch das Wuppertal Institut und einer kurzen Vorstellungsrunde (anwesend waren: fünf Vertreter:innen von Verkehrsbetrieben, eine kreisfreie und eine kreisangehörige Stadt, ein Landkreis) erläutert Thorsten Koska die grundsätzlichen Projekthinhalte, siehe Präsentation.

Das Projekt “MOST Regio Köln” widmet sich Mobilstationen und ihrer Funktion als intermodale Schnittstellen im Umweltverbund der Stadtregion Köln. Untersucht wird, wie sich Mobilstationen in einer Region als wiedererkennbares Element etablieren lassen und wie Akteur:innen vor Ort durch gezielten Wissenstransfer unterstützt werden können. Dazu wurden von Forschenden zunächst die Bedarfe von Nutzenden betrachtet und smarte Elemente zur Aufwertung von Mobilstationen analysiert. Derzeit werden Kommunen und weitere Akteur:innen bei der Umsetzung neuer Mobilstationen beraten. An gezielt ausgewählten Standorten wird zudem die zielgruppenspezifische Kommunikation getestet.

Ein regionales Lernprogramm soll örtliche Akteurinnen und Akteure bei der Planung, Umsetzung und dem Betrieb von Mobilstationen unterstützen.

2 Kernfragen der Projektwerkstatt

In der dritten Projektwerkstatt ging es um die Suche nach Partner:innen für die Umsetzung von Mobilstationen und um geeignete Organisations- und Geschäftsmodelle, um Mobilstationen zu etablieren.

- Wie lassen sich Allianzen aus Kommunen, Mobilitätsdienstleister:innen und privatwirtschaftlichen Akteur:innen (Dienstleister, Startups im Bereich Mobilität) schmieden? Welche Partner:innen brauche ich?
- Welche kommunalen Rahmenbedingungen sind nötig?
- Wie können privatwirtschaftliche Mobilitätsdienstleister:innen (Sharing-Angebote, Dienstleistungen rund um Radverkehr) für kommunale Mobilstationen gewonnen werden? Welche gemeinwohlorientierten Angebote sind kooperativ umsetzbar und zielführend?

3 Impulsvorträge

Die Impulsvorträge der Projektwerkstatt kamen von Thorsten Koska (Wuppertal Institut) und Rolf Neumann (Connected Mobility Düsseldorf GmbH). Die Präsentationen gibt es im Anhang.

3.1 Impuls aus den Erkenntnissen der MOST Regio Köln: Angebote und Dienstleistungen rund um Mobilstationen – Befragungsergebnisse (Thorsten Koska)

Das Wuppertal Institut hat ausgewählte Ergebnisse aus Nutzer:innen- und Nicht-Nutzer:innenbefragungen, die im Rahmen des Projekts von der Bergischen Universität Wuppertal (BUW) und dem Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung (ILS) im Herbst 2020 durchgeführt wurden, vorgestellt. Teil dieser Befragung war es, Angebote und Dienstleistungen rund um Mobilstationen zu bewerten. Erneute Befragungen der Nutzer:innen und Nicht-Nutzer:innen erfolgen im November 2022.

Ergebnisse aus der Nutzer:innenbefragung

Zunächst lässt sich feststellen, dass für die Befragten der regionale Schienenverkehr ein zentraler Anker der Mobilstationen ist. Bedeutsame Wegeketten sind Buslinien und Fußwege. Pkws spielen nur an suburbanen Mobilstationen mit P+R-Angebot eine Rolle. Radinfrastruktur, Car-Sharing oder Ladestationen werden vergleichsweise wenig genutzt. Mindestens zwei Umstiege weisen auf eine intermodale Nutzung hin. Berufs- und Ausbildungspendler:innen nutzen Mobilstationen fast täglich und stellen mit etwa 50 % der Befragten etwa die Hälfte der Nutzerschaft dar. Ein weiteres Viertel nutzt die Stationen mehrmals wöchentlich.

An den ausgewählten Mobilstationen bewerteten die Nutzer:innen das Taktangebot von Bus und Stadtbahn, das Sicherheitsniveau und die digitale Fahrplanauskunft als Stärke. Als schwach bewerteten die Befragten hingegen die Pünktlichkeit des ÖPNV, die Sauberkeit und teilweise die mangelnde Barrierefreiheit. Das Taktangebot der S-/Regionalbahn ist aus Sicht der Befragten ausbaufähig.

Radverkehrsangebote scheinen derzeit eine geringe Sichtbarkeit zu haben. So haben beispielsweise nur 27 % bzw. 30 % der an den Mobilstationen Sankt Augustin bzw. Bergisch Gladbach befragten Personen eine Veränderung durch dort jeweils neu eingerichtete Fahrradparkhäuser wahrgenommen (n=143 bzw. 50). Auch in Horrem hat lediglich ein knappes Drittel der Befragten eine Veränderung durch die Radstation bemerkt. Das Fahrradverleihsystem in Köln Mülheim haben 21 % der 121 Befragten wahrgenommen.

Das Label „Mobilstation“ wird jedoch als hilfreich zur Kennzeichnung und Vermarktung der Angebote erachtet. Eine App zur Buchung und Bezahlung der verschiedenen Mobilitätsangebote würde die Nutzung der Angebote erhöhen. Als Defizite geben die Befragten fehlende Echtzeitinformationen, Toiletten und Schließfächer an. An den Entwicklungsstandorten wird auch das Fehlen von weiteren Mobilitätsangeboten wie z. B. Lastenrad-, (E-)Bike- und Car-Sharingangebote sowie fehlende Ladestationen und überdachte Fahrradabstellanlagen bemängelt.

Ergebnisse aus der Nichtnutzer:innenbefragung

Um die Motive der Nichtnutzer:innen zu identifizieren, wurde von Oktober bis Dezember 2020 eine Online-Haushaltsbefragung im Einzugsgebiet der Mobilstationen durchgeführt. Acht zentrale, übergeordnete Handlungsansätze lassen sich aus den Ergebnissen ableiten:

- Identifizierte Basisangebote an allen Mobilstationen bereitstellen.

- Fuß- und Radwegeinfrastruktur im Umfeld der Mobilstationen optimieren.
- Sharing-Angebote vor allem an suburbanen Mobilstationen ausbauen.
- Nutzungsbereite Nicht-Nutzer:innen von Alternativen überzeugen.
- Mehr Nicht-Nutzer:innen durch mehr Flexibilität überzeugen.
- Das Fahren mit Bus und Bahn zu einem komfortablen Reiseerlebnis machen.
- Angebotsvielfalt durch Erweiterungsangebote an Mobilstationen erhöhen.
- An suburbanen Standorten die Erreichbarkeit durch flexiblere (Bus-)Angebote erhöhen.

3.2 Effiziente Planung von Mobilstationen in Kooperation mit der kommunalen Verwaltung (Rolf Neumann)

Die Connected Mobility Düsseldorf GmbH (CMD) ist eine hundertprozentige Tochter der Stadt Düsseldorf mit der Aufgabe Mobilitätsangebote zu koordinieren und Mobilstationen im Stadtgebiet zu planen, zu bauen und zu betreiben.

Die CMD steht als kommunales Unternehmen im ständigen Austausch mit der Stadtverwaltung, kann sich jedoch auf ausgewählte Projekte fokussieren und diese schneller umsetzen. Die wirtschaftliche Eigenständigkeit zeigt sich nicht nur in einem eigenen Design. Die CMD kann über Sondernutzungserlaubnisse im Öffentlichen Straßenraum direkte Kooperationsverträge mit Dienstleistern über die Nutzung öffentlicher Stellplätze schließen.

Die Entwicklung der Mobilstationen im Stadtgebiet folgt dem Prinzip „von innen nach außen“. Düsseldorf etabliert zunächst in der Innenstadt die Mobilstationen als Marke und geht erst danach in die peripheren Stadtteile. Dazu gehört auch, ausgewählte Elemente im Betrieb auf Akzeptanz und Zuverlässigkeit zu testen. Ebenso zählt dazu, ausreichend Ladesäulen zur Verfügung zu stellen. Besonders gestaltete Sharingstationen mit Abstellmöglichkeiten für E-Roller und andere Mikromobilitätsangebote haben immer das Ziel, das Stadtbild der Düsseldorfer Innenstadt aufzuwerten. Zugleich schafft es eine erkennbare Ordnung für die Nutzung dieser Angebote.

Am Beispiel der neuen Station am Friedensplätzchen zeigt sich der erfolgreiche Start einer Quartiersstation mit breiter Akzeptanz in der Bevölkerung. An dem geeigneten Standort wurden Parkplätze zugunsten von Carsharing, Sammel- und Schließanlagen und Stellplätze für Sharing-Angebote umgewandelt. Der eingerichtete Lastenradautomat schafft Angebot und Anreiz, das eigene Auto öfter stehen zu lassen. Das ruhige Design der Station mit Holz- und Begrünungselementen führt dazu, dass sich die Station gut in die Umgebung integriert. Variable Elemente lassen sich je nach Bedarf nach einer Testphase wieder deinstallieren. Durch eine App wird die Nutzung der verschiedenen Angebote ermöglicht. Grundsätzlich sind begleitende Angebote wie ein Kiosk förderlich, um die Aufenthaltsqualität an den Mobilstationen zu steigern.

Planen, bauen, digitalisieren und betreiben sind die Geschäftsfelder der CMD und gleichzeitig Erfolgsfaktoren für die Umsetzung von Mobilstationen. Eine kontinuierliche Nachsteuerung der Mobilstationen muss gewährleistet sein. Hierfür eignen sich digitale Steuerung und Kontrolle,

die Durchführung von Reallaboren und die Partizipation von Nutzer:innen. Beim Herantasten müssen immer die Belange des jeweiligen Standortes individuell berücksichtigt werden.

4 Planspiel und zusammenfassende Ergebnisse

Ein Planspiel diene im Workshop dazu, die Zusammenhänge bei der Suche nach geeigneten Kooperationspartner:innen in einer Anschubphase zu verdeutlichen. Das Planspiel baut auf die Erkenntnisse aus den ersten beiden Workshops auf und bezieht die Impulse dieser Werkstatt ein.

Ausgangslage für das Spiel ist ein fiktiver politischer Beschluss zum Ausbau von Mobilstationen, der von Kreistagen sowie Stadt- und Gemeinderäten einheitlich in der Region als gleichlautend beschlossen angenommen wird.

„Zur Umsetzung der individuellen kommunalen und regionalen Klimaschutzziele im Sektor Verkehr sowie als besonderer Beitrag der Region zur Umsetzung der Klimaneutralitätsziele des Landes NRW soll der Ausbau von Mobilstationen für den Umweltverbund in regionaler Kooperation beschleunigt werden.“

„Die Verwaltungen der Kooperation werden beauftragt, eine effiziente Organisationsstruktur für das gemeinsame Projekt zu entwickeln und bis Jahresende einen Beschlussvorschlag mit folgenden Eckdaten zu erstellen: Notwendige Organisation der interkommunalen Zusammenarbeit, eine fachliche Empfehlung für eine Zielvereinbarung und die Erstellung eines kooperativen regionalen Konzepts sowie einen Arbeits,- Zeit und Kostenplan mit Ausblick auf mögliche Projektförderung.“

Die Runde der Teilnehmer:innen soll nun gemeinsam überlegen, wie sich dieses politische Ziel gemeinsam angehen lässt. Als Methode und Struktur dient ein einfaches „Business Model Canvas“, in dem bereits einige Ergebnisse aus den vergangenen Workshops notiert sind. Der Fokus der Diskussion soll nun darin liegen, aus vielfach formulierten Werteverprechen in Bezug auf Mobilstationen, Schlüsselaktivitäten und erforderliche Ressourcen abzuleiten, mit denen sich dann notwendige Schlüsselpartner:innen gezielt identifizieren lassen.

4.1 Werteverprechen

Werteverprechen in Bezug auf Mobilstationen sind an Nutzer:innen und Entscheider:innen gerichtete Aussagen, die ein Bild vermitteln, wie sich durch Mobilstationen die Lebensqualität der Menschen verbessert. Sie beschreiben somit die Vision im Sinne von Zukunftszielen.

Bereits in den vergangenen Werkstätten wurden Mobilstationen als Wert der kommunalen Daseinsvorsorge eingestuft. Gemeint ist das politische Versprechen an die Menschen, regionale Mobilität als Daseinsvorsorge zu begreifen und für breite Schichten verfügbar zu machen.

Der Begriff Verkehrswende soll mit den Werten verbunden sein, mehr Klimaschutz und eine lebenswerte Stadt zu erreichen. Die angestrebte Multimodalität im Umweltverbund verspricht Angebote für individuelle Mobilitätsbedürfnisse. Mehr Komfort und Geschwindigkeit im Umweltverbund soll es ermöglichen, selbstbestimmt und flexibel mobil zu sein. Damit wird eine neue Art der Mobilität als Lebensstilbekenntnis verbunden. Exklusivitätsversprechen zielen auf Statuswerte ab. („Mit meiner App kann ich alles bequem nutzen“)

Um dies zu erreichen sind Werte wie Verlässlichkeit, Planbarkeit, einfacher Nutzen und Barrierefreiheit zu erfüllen. Den Einstieg erleichtern komfortable (Anreiz-)Tarife und Flatratemodelle versprechen den Wert von Kostensicherheit beim Pendeln.

Städtebauliche, räumliche Werte versprechen Mobilstationen als Orte der Begegnung und des Aufenthalts.

4.2 Schlüsselaktivitäten

Schlüsselaktivitäten beschreiben die wesentlichen Arbeitsschritte, mit denen sich die formulierten Werte erreichen lassen. Was ist zum Projekterfolg notwendig?

Auch hier waren insbesondere Ergebnisse aus der zweiten Werkstatt bereits eine hilfreiche Basis. Aus der Diskussion am Canvas ergaben sich folgende Schlüsselaktivitäten:

Erste Aktivität ist das Zusammenstellen einer interkommunalen Projektgruppe für die mit den Beschlüssen definierte Region. In dieser Gruppe sind Rollen zu verteilen. Den Kreisen und den Großstädten komme dabei eine koordinierende und führende Rolle zu. Es gelte zunächst den Organisationsrahmen zu setzen und diesen möglichst mit einem politischen Mandat auszustatten sowie eine gemeinsame Förderstrategie für Planung und spätere Umsetzung zu erarbeiten.

Anschließend ist eine Leistungsbeschreibung für externe Planung und Beratung zu erstellen. (Diese Aufgabe wird bei den Kreisen gesehen) Auf dieser Grundlage und auch mit Hilfe von externer Beratung gilt es nun, den gesamten Prozess vorzustrukturieren. Der Projektstrukturplan sollte klare Projektschritte definieren und hierbei Planung und Bau sowie den späteren Betrieb berücksichtigen. Ein erster Zeitplan fasst die Schritte zusammen.

Das interkommunale Projekt definiert sich über die klare Festlegung, wer, was bis wann macht. Dabei helfen gemeinsame strategische Ziele sowie eine klare Verteilung der Aufgaben und Rollen. Es braucht z.B. Kriterien für die regionale Verteilung der Mobilstationen im Netz und eine Absprache darüber, wer welche regionalen Grundlagen für alle ermittelt.

Datengrundlagen sind zu checken und zusätzlicher Datenbedarf ist zu identifizieren. Dabei helfe es nach Ansicht der Teilnehmer:innen, Abstimmungsabläufe zwischen Kommunen und öffentlichen Unternehmen zu standardisieren. Es sei grundsätzlich nötig, Prozesse neu zu strukturieren, Zuständigkeitsgrenzen zu überwinden sowie Strukturen der informellen Zusammenarbeit zu schaffen und zu pflegen.

Ferner gelte es, „Experimente“ zu formulieren und damit das Lernen und Ausprobieren zum Gegenstand des Projekts und der gemeinsamen Arbeit zu machen.

Hilfreich sei es, ein Förderprojekt als Strukturgeber anzuschließen (Rolle wieder bei den Kreisen) und eine Kooperationsvereinbarung mit den Rollen und Aufgaben zu schließen.

4.3 Ressourcen

Bereits in der laufenden Diskussion sind mit Aktivitäten Ressourcen verbunden worden. Insbesondere die Rollen der Kreise als Koordinatoren regionaler Projekte wurde thematisiert.

Den großen Städten wie Köln, Aachen, Düsseldorf oder Bonn wird die Rolle des Impulsgebers zugeschrieben. Hier zeigt sich auch ein Mehr an fachlichen Ressourcen.

Damit Ressourcen auch verlässlich bereitgestellt werden können, dürfe ein Kooperationsprojekt nicht zusätzlich zu den kommunalen Pflichtaufgaben betrachtet werden, sondern als Chance zu mehr Effizienz und Qualität.

Eine zentrale Ressource für diesen Prozess sind den Anwesenden zufolge die Verkehrsunternehmen. Sie erweitern die Handlungsspielräume der Kommunen und sind für den späteren Betrieb unerlässlich. Die Mobilitätsmanager:innen der einzelnen Kommunen und Kreise wären zunächst die einzige kommunale Teamressource für ein interkommunales Projekt. Mobilitätsmanager:innen geben selbst an, dass persönliche Netzwerke eine wichtige Ressource seien.

Es besteht Einigkeit darüber, dass für ein solches Projekt eine Projektleitung zu bestimmen ist, die auch die interkommunale Kooperation zusammenhält. Weniger Einigkeit und einige Unsicherheit gibt es in der Frage, ob und wenn ja, welche externen Dienstleistungen für Planung und Beratung eingekauft werden müssen. Neben der Erfahrung einiger Teilnehmer:innen, dass Planungsbüros eine wichtige Ressource sind, steht auch die Auffassung, dass Kommunalverwaltungen die Aufgabe besser selbst lösen können. Über die Leistungen insbesondere in der Planung und Prozessbegleitung zeigt sich Unsicherheit, welche Leistungen bei welcher Projektgröße überhaupt nötig sind.

4.4 Schlüsselpartner:innen

Aus den Werteversprechen, den Schlüsselaktivitäten und den Ressourcen ging es abschließend darum, notwendige Partner:innen zur Umsetzung des Projekts zu benennen.

Mit dem Aufbau und der Organisation eines interkommunalen Projekts beginnend, sind zunächst Kriterien für die kommunale Kooperation benannt worden. Geeignet seien danach Nachbarkommunen mit gleichem oder ergänzendem Profil oder Kommunen mit ähnlichen Problemlagen. Es sei zudem bedeutsam, den räumlichen Netzgedanken zu berücksichtigen und möglicherweise raumbedeutsame Kommunen gezielt anzusprechen und von einer Mitwirkung zu überzeugen.

Es seien jeweils Schlüsselpartner:innen für Planung, Bau und Betrieb erforderlich. Für Bau und Betrieb werden die lokalen und regionalen Verkehrsunternehmen als zentrale Partner:innen gesehen. Es komme darauf an, wer in was investiert und wer welche Dienstleistung bereitstellt. Die Multimodalität im Umweltverbund macht das Wirkungsgefüge notwendiger Partner:innen zunehmend komplexer. Aus dem Impulsvortrag von Rolf Neumann nehmen die Teilnehmer:innen mit, dass Planung, Bau und Betrieb im Idealfall aus einer zentralen Hand kommen sollte. Teilnehmer:innen aus Großstädten wie Köln und aus Verkehrsunternehmen bestätigen diesen Weg als vielversprechenden Trend. Im ländlichen Raum wären dazu entweder eigene Strukturen zu schaffen oder der Gesetzgeber öffnet kommunalen Unternehmen mehr Spielräume, über die jeweils kommunalen Grenzen hinaus regional tätig zu werden.

Für die Anschubphase von Projekten und Beratung wird der Nahverkehr Rheinland (NVR) als bedeutsamer Partner gesehen. Ebenso das Zukunftsnetz Mobilität NRW. Am Ende kommt in der

Diskussion auf, dass gerade für eine interkommunale Kooperation, die auch meist eines Ausgleichs der individuellen Interessen bedarf, eine externe Begleitung des Gesamtprozesses sehr hilfreich und wünschenswert wäre.

5 Anlagen

Anlage 1: Ablauf der Projektwerkstatt	9
Anlage 2: Präsentationen	11
Anlage 3: Miro Board	74

Aufgestellt am 28. November 2022 von Jung Stadtkonzepte

MOST-Projektwerkstatt 03

Projekt sucht Partner:innen

Organisations- und Geschäftsmodelle

Termin: 20.10.2022, 13.00 – 17.30 Uhr

Veranstaltungsort: Bürgerhaus Stollwerck, Raum 416, Dreikönigenstraße 23, 50678 Köln

Anfahrt: Straßenbahnlinien 15 und 16 der Kölner Verkehrsbetriebe Haltestellen "Ubierring" und "Chlodwigplatz", Straßenbahnlinie 17 Haltestelle "Karthäuserhof", Buslinie 133 Haltestelle "Rheinauhafen", Buslinien 106 und 132 Haltestellen "Severinskirchplatz" bzw. "Annostraße"

Die Kernfragen der Werkstatt

- Wie lassen sich Allianzen aus Kommune, Mobilitätsdienstleister:innen und privatwirtschaftlichen Akteur:innen (Dienstleister, Startups im Bereich Mobilität) schmieden? Welche Partner:innen brauche ich?
- Welche kommunalen Rahmenbedingungen sind nötig?
- Wie können privatwirtschaftliche Mobilitätsdienstleister:innen (Sharing-Angebote, Dienstleistungen rund um Radverkehr) für kommunale Mobilstationen gewonnen werden? Welche gemeinwohlorientierten Angebote sind kooperativ umsetzbar und zielführend?

Programm

1. 13.00 Uhr: Get together und Imbiss
2. 13.15 Uhr: Begrüßung und Vorstellungsrunde – Moderation Armin Jung, Jung Stadtkonzepte
3. 13.25 Uhr: Impuls aus den Erkenntnissen der MOST Regio Köln: Angebote und Dienstleistungen rund um Mobilstationen - Befragungsergebnisse – Wuppertal Institut
4. 13.40 Uhr: Impulsvortrag "Effiziente Planung von Mobilstationen in Kooperation mit der kommunalen Verwaltung" – Rolf Neumann, Connected Mobility Düsseldorf GmbH
5. 14.00 Uhr: Pause

Seite 1

Projektkonsortium:



In Zusammenarbeit mit:



und

Jung Stadtkonzepte

6. 14.30 Uhr: **Interaktives Planspiel in zwei Phasen** – Moderation Armin Jung, Jung Stadtkonzepte und Rolf Neumann, Connected Mobility Düsseldorf GmbH

Phase 1:

Regionale Organisationsmodelle – Konzeption und Umsetzung von Kooperationen, Projekten und Geschäftsmodellen rund um Mobilstationen.

In einem kleinen Planspiel möchten wir gemeinsam versuchen, eine Anschubphase für ein regional kooperatives Projekt durchzuspielen. Dabei wollen wir die Erkenntnisse aus den ersten beiden Workshops und den heutigen Impuls zu einer effizienten Planung anwenden und vertiefen.

Phase 2:

Partnerinnen- und Partnersuche, Akquisition, Vergabe und Betrieb von Mobilitätsdienstleistungen

Aufbauend auf dem Ergebnis von Phase 1 erweitern wir unser „Projekt“ um die Aspekte „Akquisition von Projektpartner:innen“, „Ermittlung von Potenzialen und Hemmnissen“ und „Anforderungen an das Lernprogramm“.

7. 16.15 Uhr: Pause
8. 16.30 Uhr: Zusammenfassen der Ergebnisse aus den Thementischen und Schlussrunde

Informationen zum Projekt finden Sie auf most-regio-koeln.de.

Ihr Ansprechpartner für Rückfragen

Paul Schneider

Wuppertal Institut

Forschungsbereich Mobilität und Verkehrspolitik

Tel.: +49 202 2492 - 319 (Mo-Mi)

E-Mail: info@most-regio-koeln.de

Seite 2

Projektkonsortium:



In Zusammenarbeit mit:



und

Jung Stadtkonzepte



MOST Regio Köln – Mobilstationen in der Stadtregion Köln

Regionales Lernprogramm

20.10.2022

Das Projekt MOST Regio Köln

Mobilstationen in der Stadtregion Köln



Förderprogramm

Leitmarkt Wettbewerb
„MobilitätLogistik.NRW
(EFRE NRW – 2014-2020)

Laufzeit

15.9.2019 – 14.3.2023

Konsortium

- Wuppertal Institut (Lead)
- Nahverkehr Rheinland
- Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung
- Bergische Universität Wuppertal
- Tippingpoints
- Jung Stadtkonzepte

Partner

- Städte und Landkreise
- Verkehrsunternehmen



Wuppertal Institut für Klima,
Umwelt, Energie GmbH

www.wupperinst.org



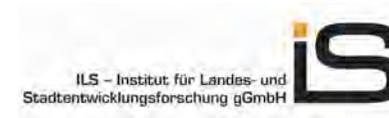
Nahverkehr Rheinland GmbH

www.nvr.de



ILS – Institut für Landes- und
Stadtentwicklungsforschung gGmbH

www.ils-forschung.de



Bergische Universität Wuppertal

www.uni-wuppertal.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



EUROPAISCHE UNION
Investition in unsere Zukunft
Europäischer Fonds
für regionale Entwicklung

Das Projekt: Ziele und Forschungsfragen

Wie können Mobilstationen als Schnittstellen für intermodale Mobilitätsangebote im Umweltverbund erfolgreich in einer Region umgesetzt werden?

- Untersuchung der Rolle von Mobilstationen bei der:
 - Stärkung intermodaler Wegekettens im Regionalverkehr
 - Verlagerung des MIV auf den Umweltverbund
- Unterstützung bei der Entwicklung eines regionalen Netzes smart ausgestatteter Mobilstationen
- Analyse fördernder und hemmender Faktoren
- Entwicklung forschungsbasierter Strategien zur erfolgreichen Einführung von Mobilstationen
- Ableitung von Empfehlungen zur Übertragbarkeit auf andere vergleichbare Stadtregionen in NRW, Deutschland und weltweit

Das Projekt: Die Modellregion

Pilotstandorte

Bergisch Gladbach S

Horrem Bf.

Köln-Mülheim

Sankt Augustin Zentrum

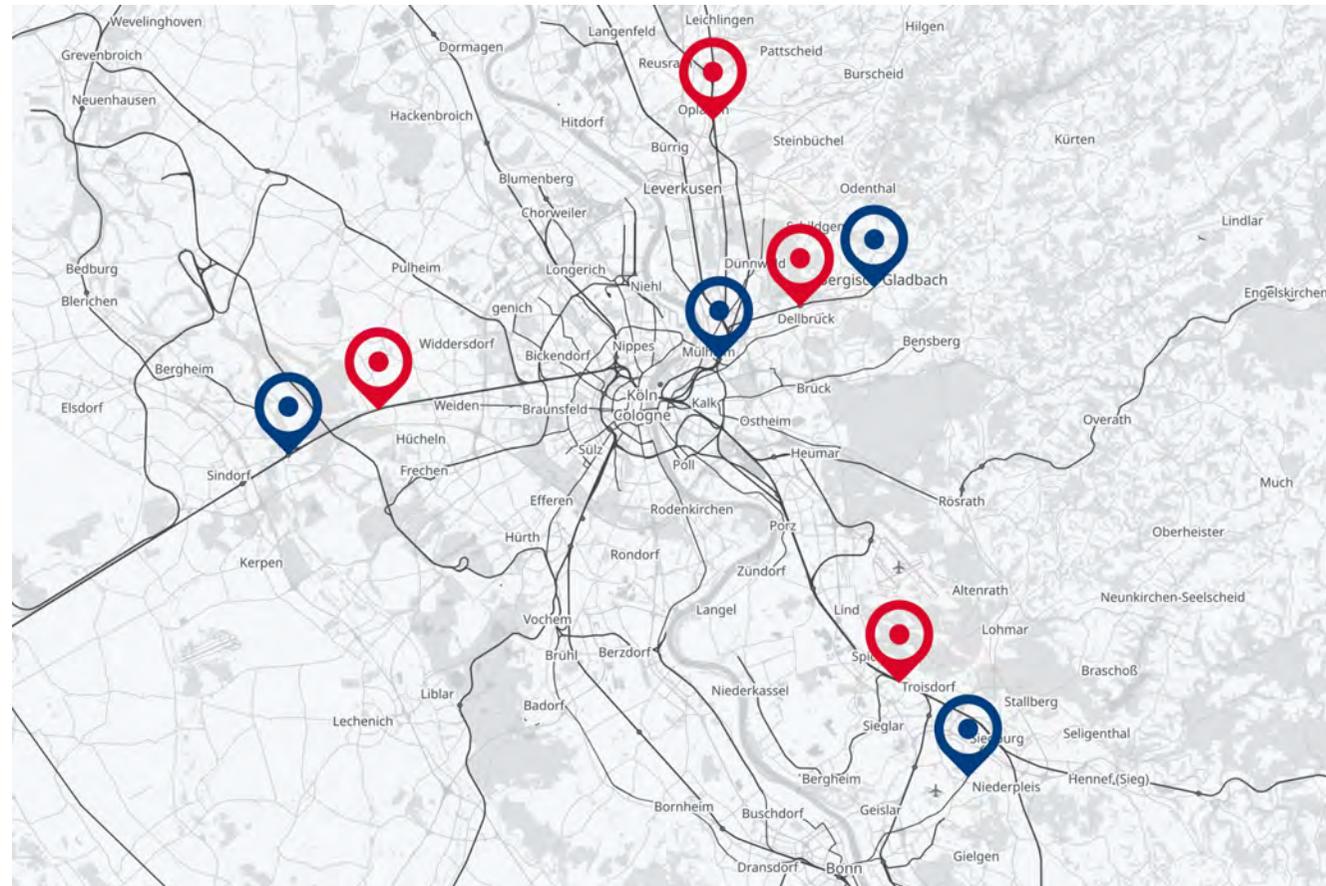
Entwicklungsstandorte

Duckterath S

Frechen-Königsdorf Bf.

Leverkusen-Opladen Bf.

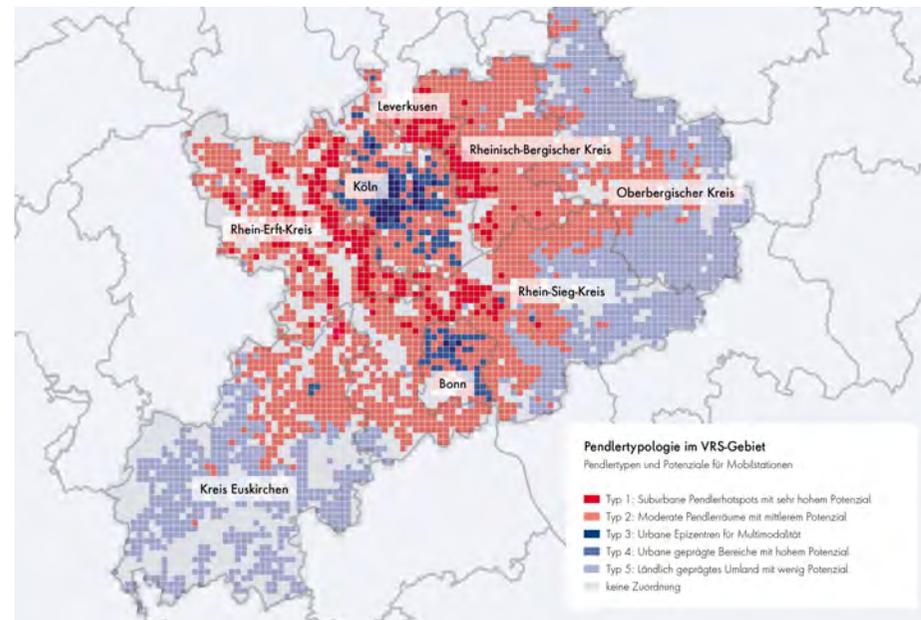
Troisdorf Bf.



Das Projekt: Arbeitsprogramm

AP 1: Die Nachfrage

- Pendlerbeziehungen
- Potentialanalyse
- Nutzer- und Nichtnutzer-Befragung und Analyse



Das Projekt: Arbeitsprogramm

AP 1: Die Nachfrage

- Pendlerbeziehungen
- Potentialanalyse
- Nutzer- und Nichtnutzer-Befragung und Analyse

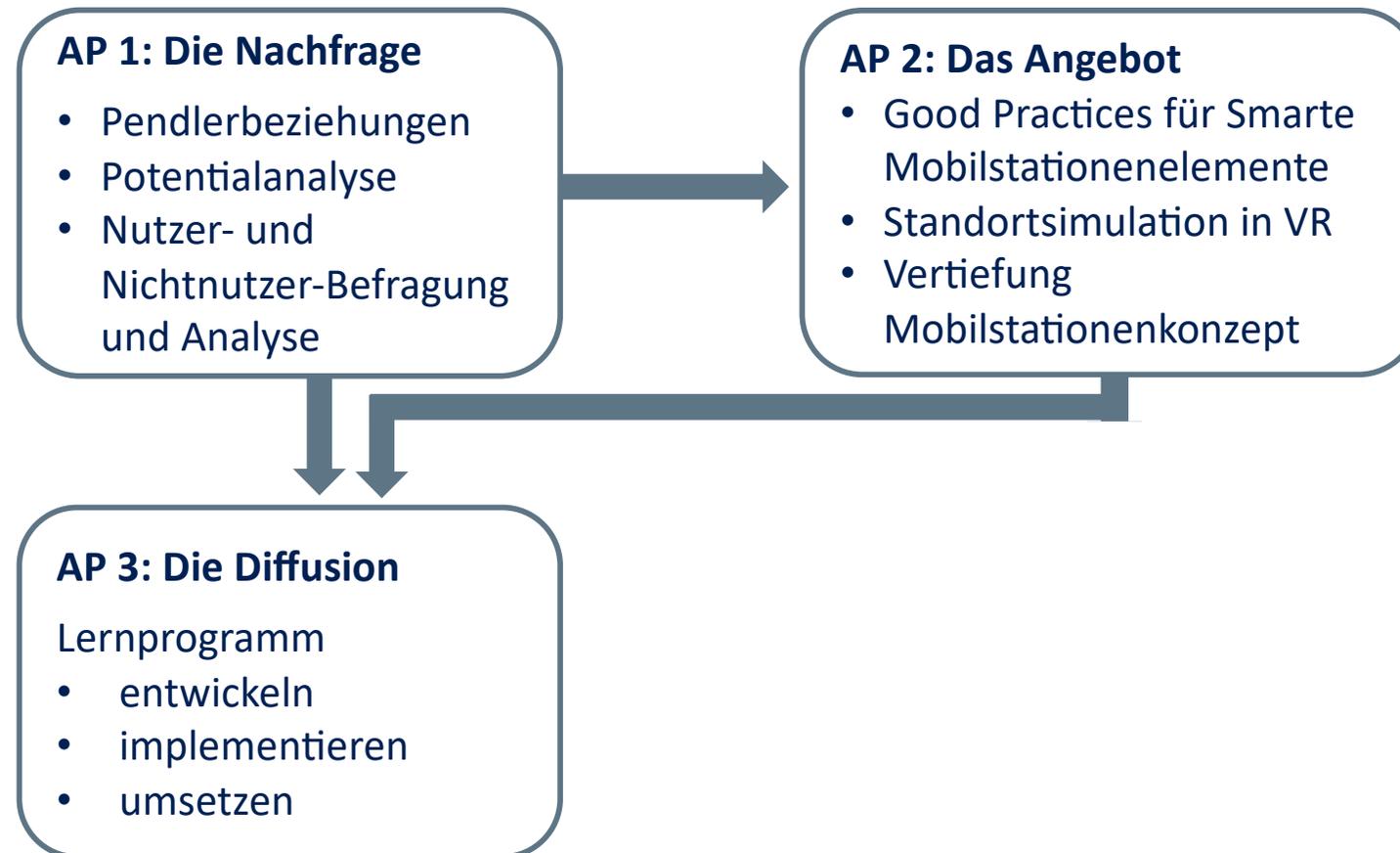


AP 2: Das Angebot

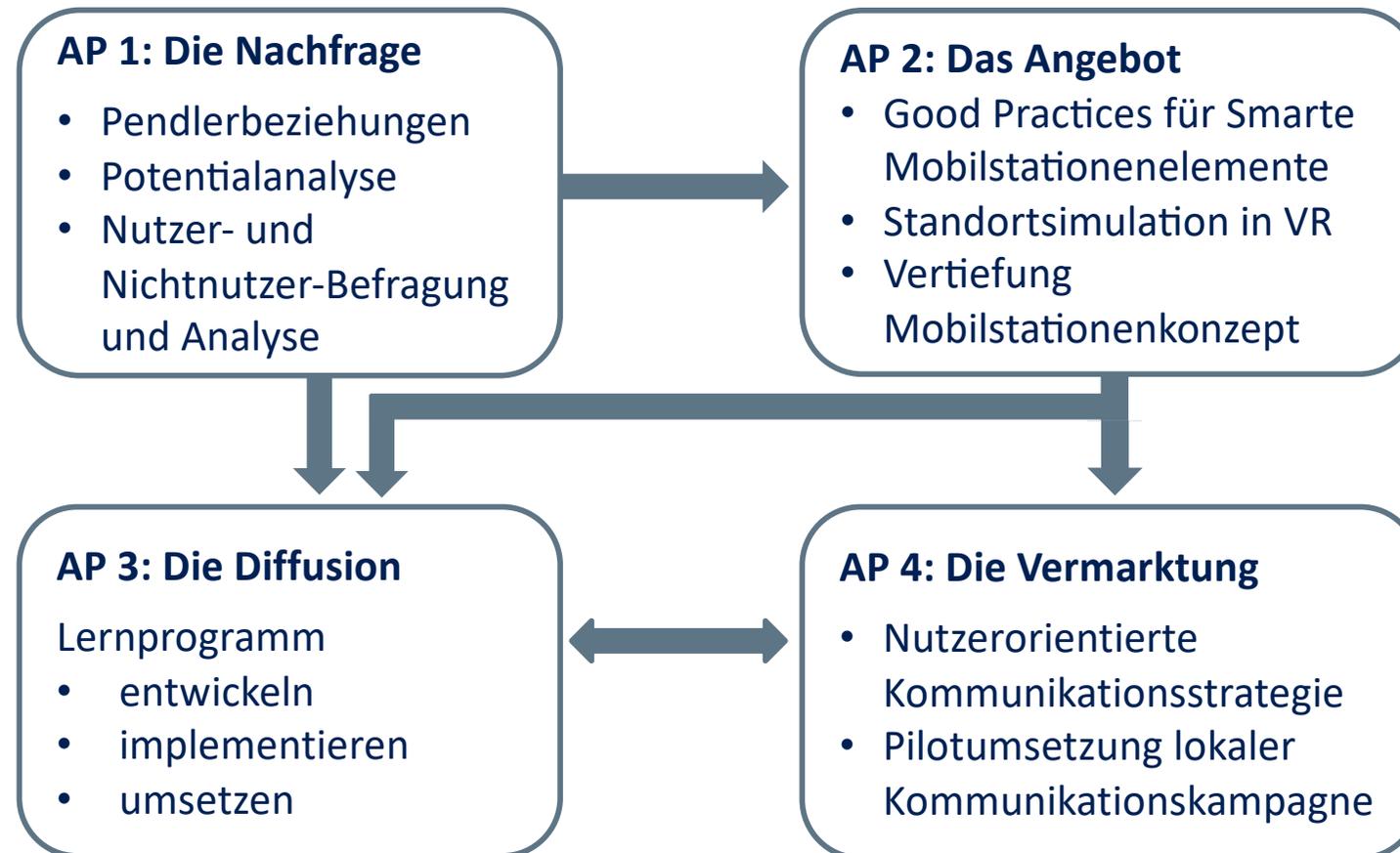
- Good Practices für Smarte Mobilstationenelemente
- Standortsimulation in VR
- Vertiefung Mobilstationenkonzept



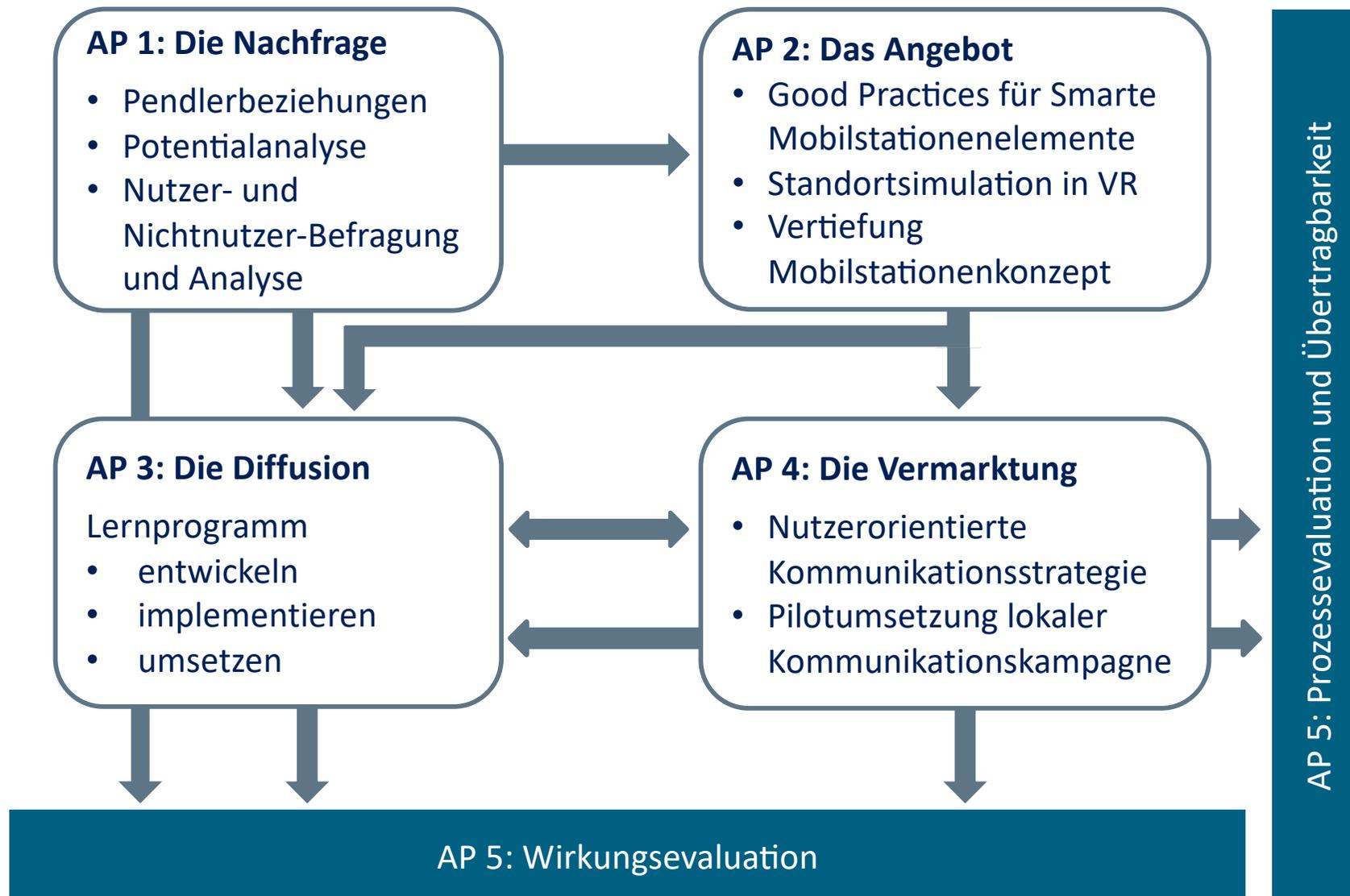
Das Projekt: Arbeitsprogramm



Das Projekt: Arbeitsprogramm



Das Projekt: Arbeitsprogramm





MOST

MOBILSTATIONEN
REGIO KÖLN

Bewertung der Angebote und Dienstleistungen rund um Mobilstationen

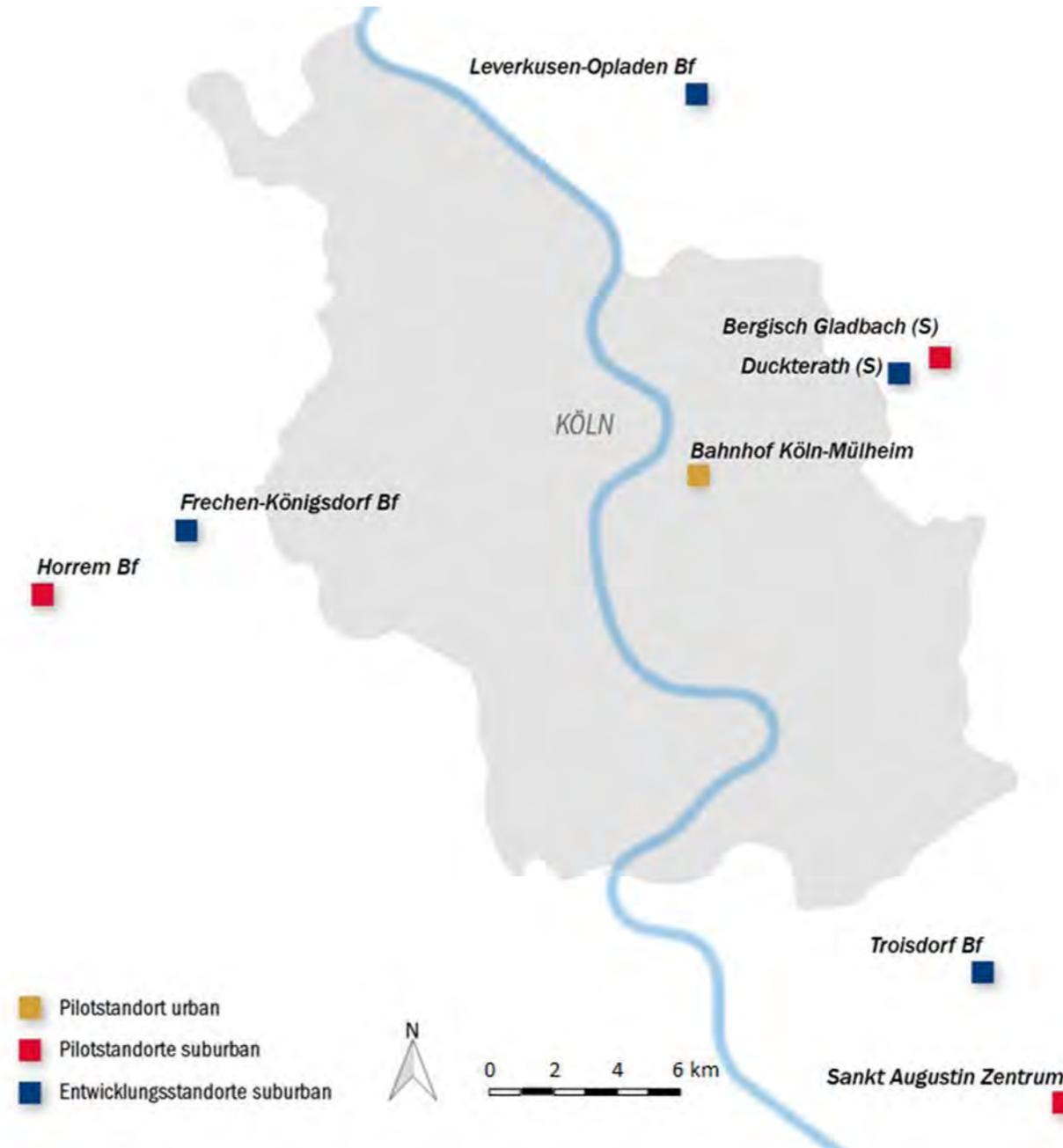
Befragungsergebnisse von Nutzer:innen und Anwohner:innen

Thorsten Koska
Wuppertal Institut für Klima,
Umwelt, Energie
Projektleiter MOST

20.10.2022

Auf Basis von Erhebungen und Auswertungen von Bergischer Universität Wuppertal und ILS

Lage der im Projekt
betrachteten Mobilstationen
in der Stadtregion Köln



Quelle: ILS

20.10.2022

Meilenstein 6 – Nutzer:innenbefragung

Konzeption der Nutzer:innenbefragungen

Befragungsinhalte:

- Einschätzungen und Bewertungen zur Qualität der Mobilstationen und ihrer Angebote
- Mobilitätsverhalten und Mobilitätsvoraussetzungen
- Soziodemographische Merkmale

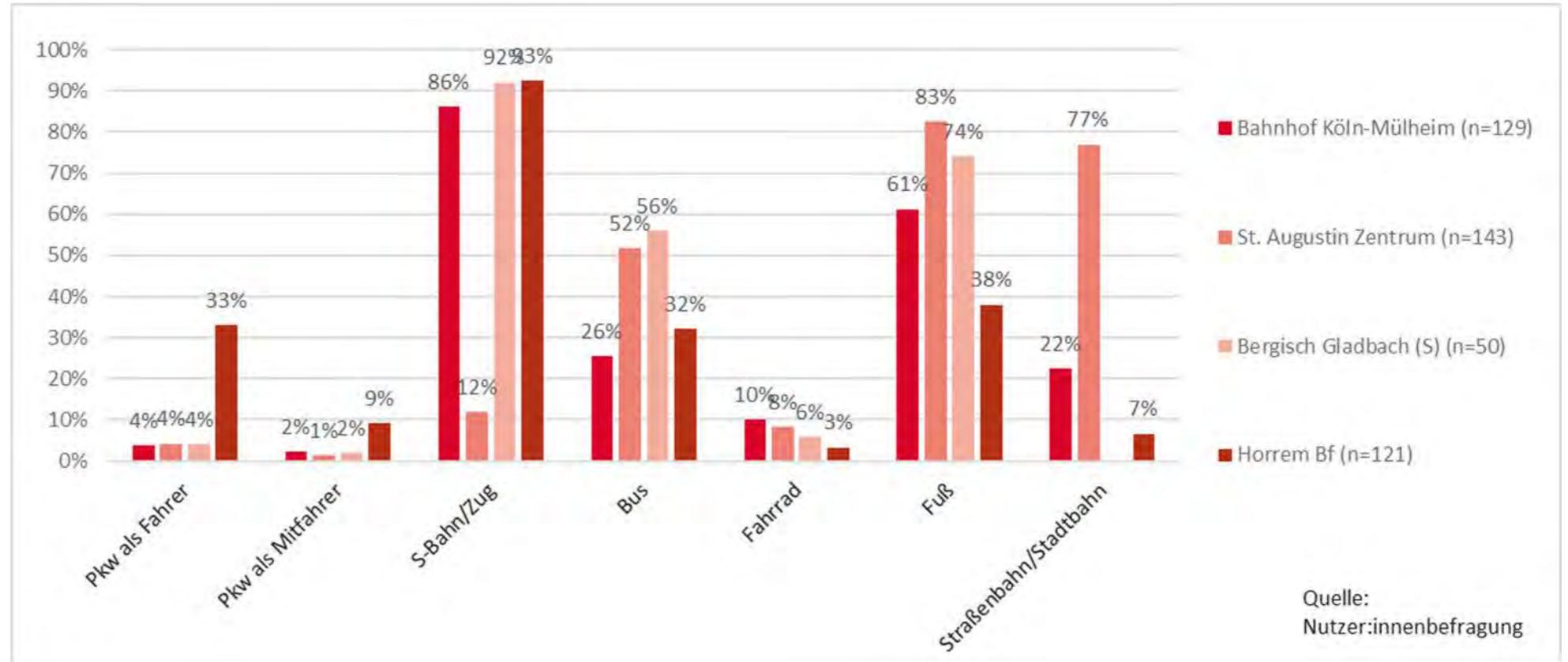
Befragungsmethode:

- Face-to-Face-Befragungen im direkten Umfeld der Mobilstationen

Durchführung der Befragung:

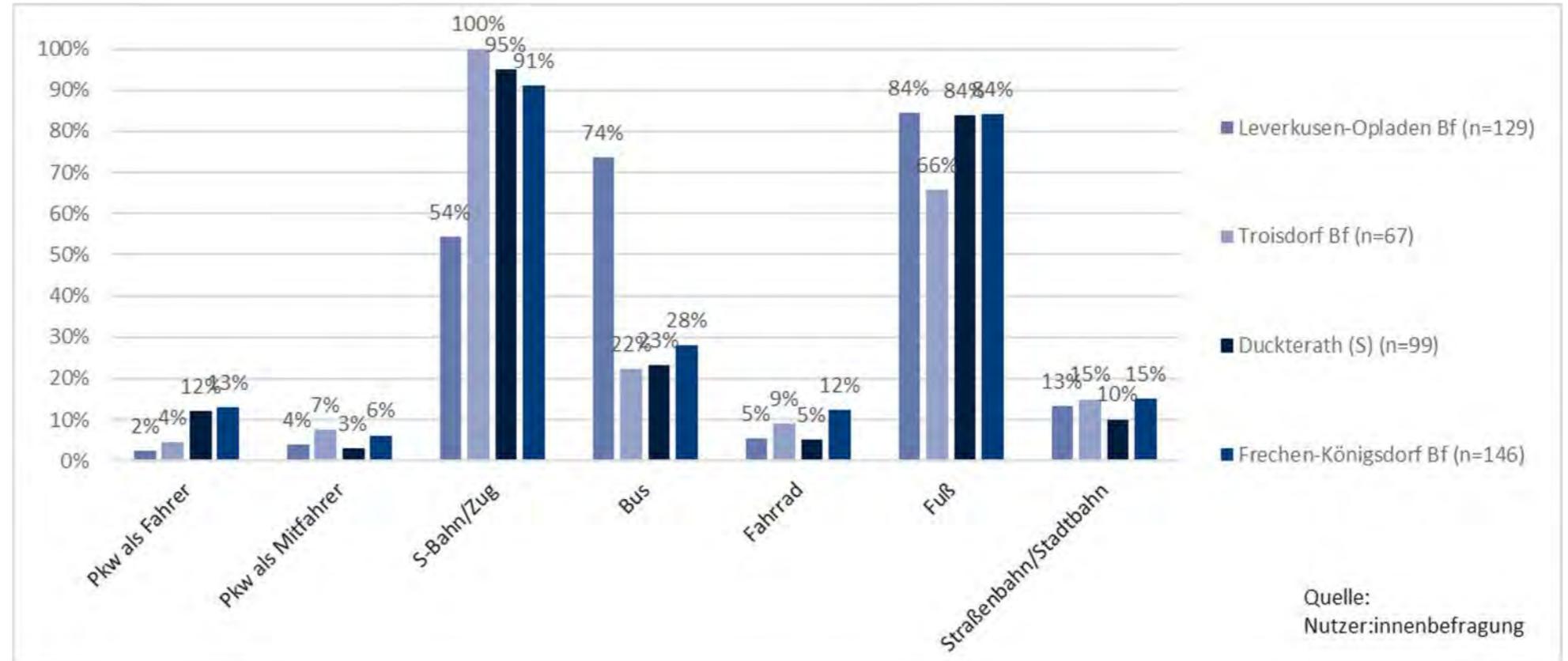
- 30.09. bis 07.10.2020 sowie 21. und 22.06.2021

Genutzte Verkehrsmittel auf dem gesamten aktuellen Weg (Pilotstandorte)



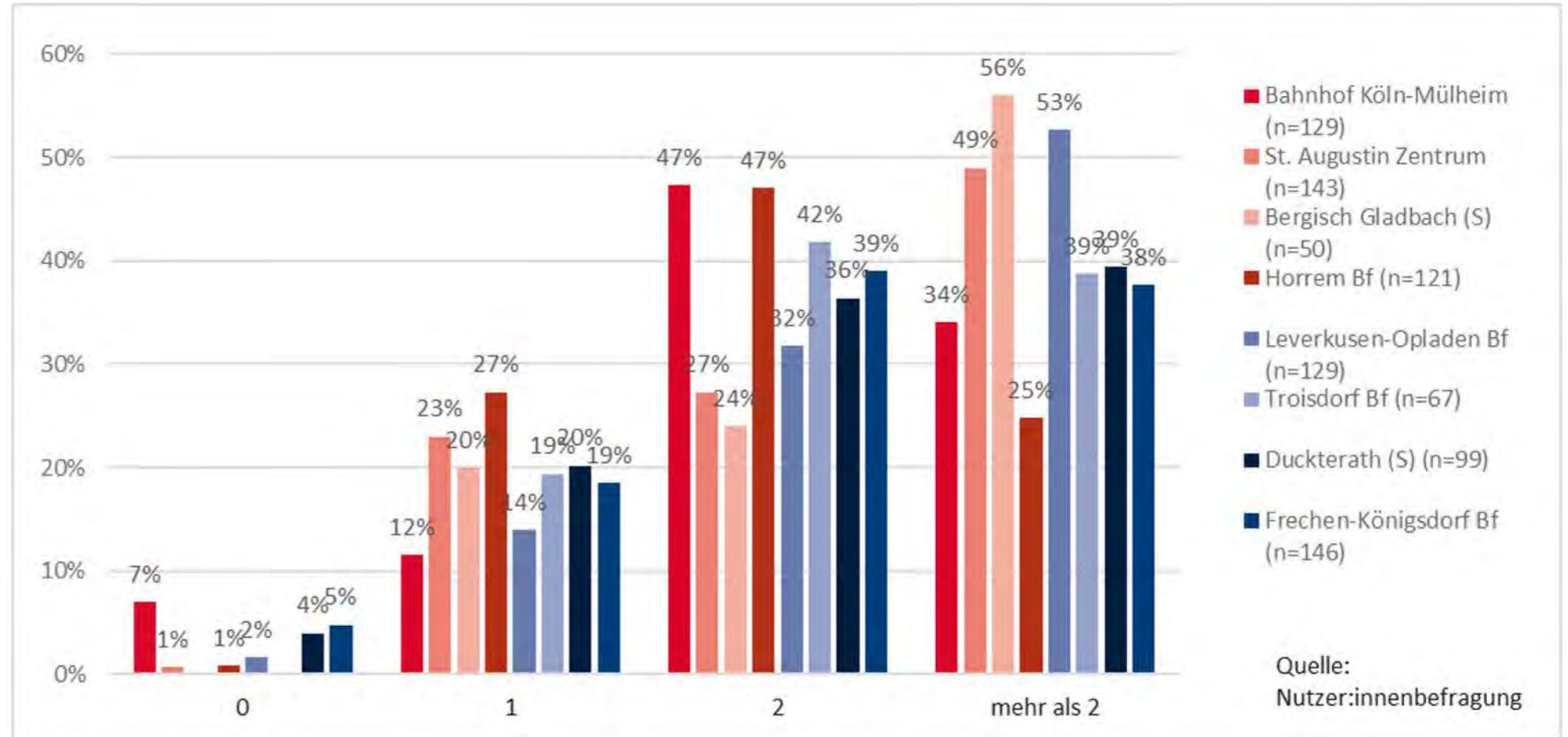
- Geringe Bedeutung des Pkw bei den Wegekettens der Befragten, abgesehen von der Mobilstation Horrem Bf mit ihrem großen P+R-Angebot
- Größte Relevanz hat hingegen der regionale Schienenverkehr, gefolgt von Fuß- und Busverkehr

Genutzte Verkehrsmittel auf dem gesamten aktuellen Weg
(Entwicklungsstandorte)



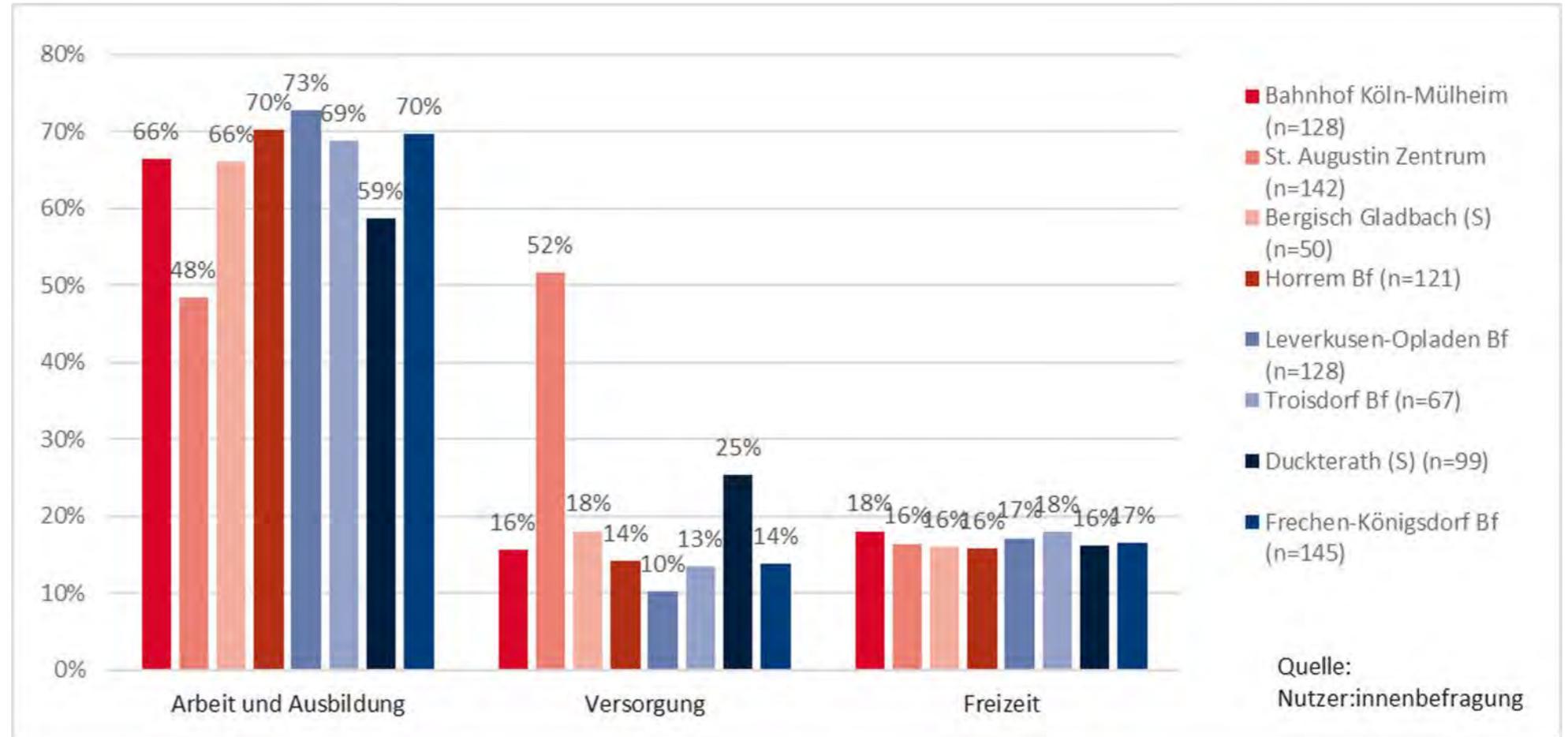
- Pkw ebenfalls mit geringer Bedeutung, außer an den außerhalb der Zentren gelegenen S-Bahnstationen Duckterath und Frechen-Königsdorf mit ihren P+R-Parkplätzen
- S-Bahn und Regionalzug auch hier mit sehr bedeutenden Anteilen

Wie oft müssen Sie auf Ihrem aktuellen Weg (von Ihrem Start bis zu Ihrem Ziel) insgesamt umsteigen?



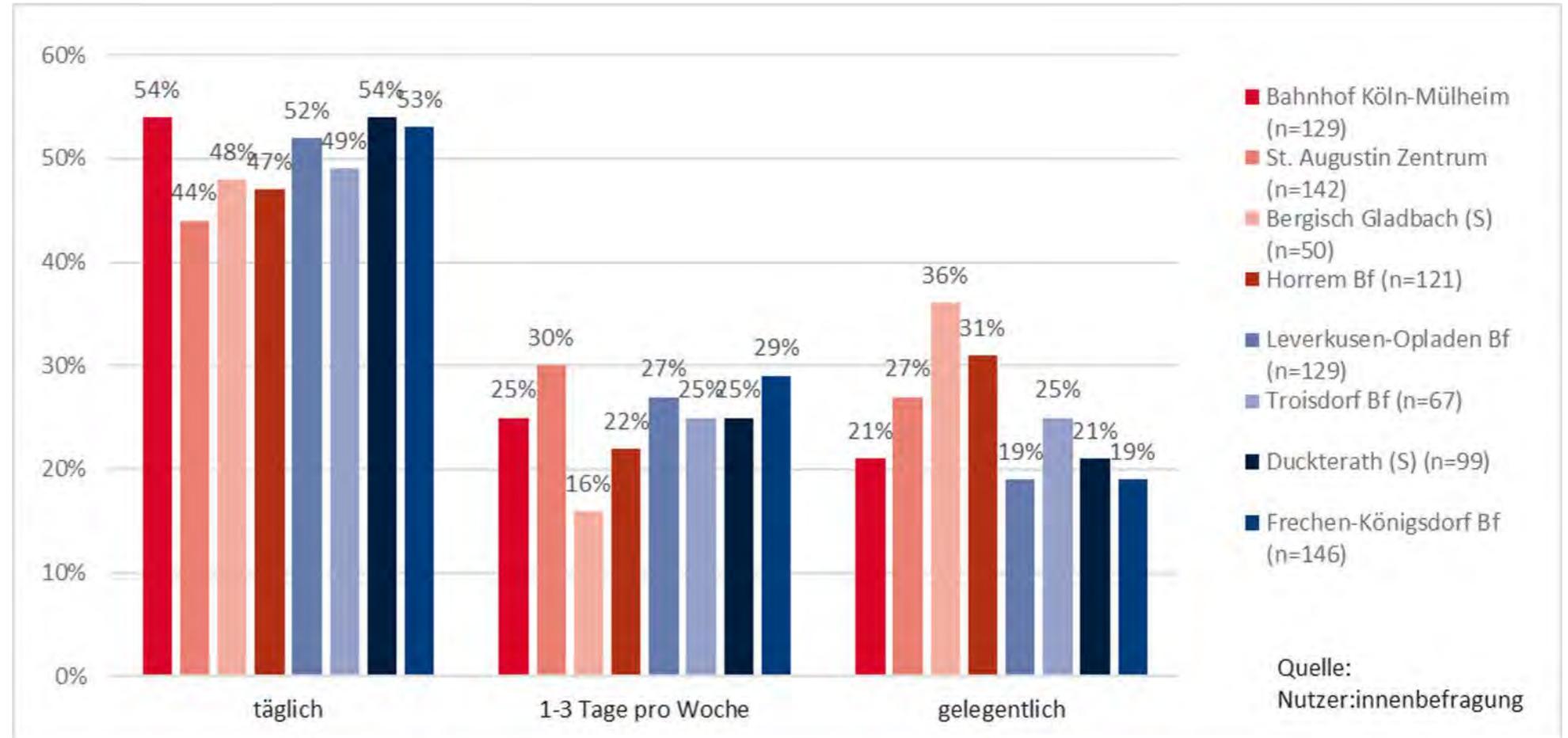
- An allen Mobilstationen überwiegt die Zahl der Nutzer:innen mit mindestens zwei Umstiegen und etwa 30 bis 50 % der Personen berichteten sogar von mehr als zwei Umstiegen

Was ist der Zweck Ihres aktuellen Weges?



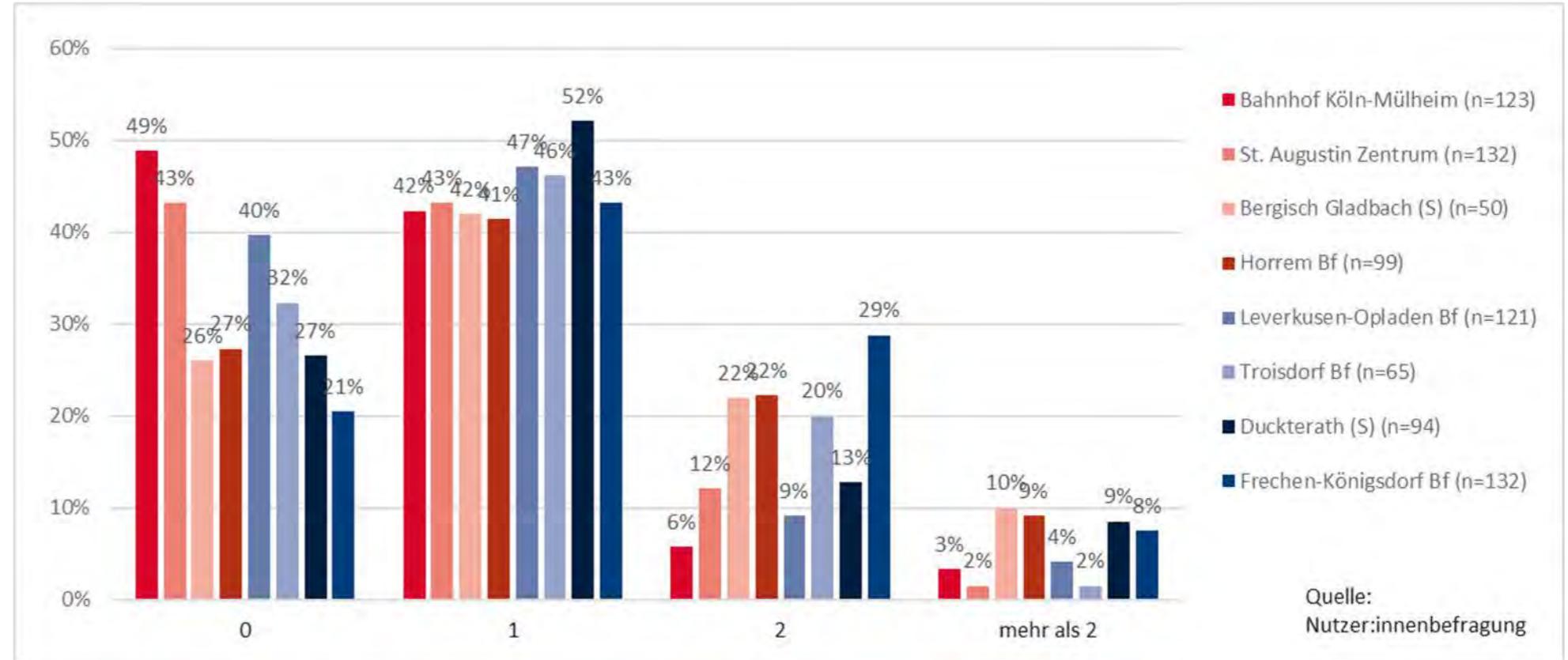
- Etwa zwei Drittel der Befragten war auf dem Weg von bzw. zur Arbeit oder Ausbildung und je ein Sechstel für die Versorgung oder aus Freizeitgründen unterwegs
- Im Vergleich zu den Ergebnissen der MiD 2017 wurden damit – wie gewünscht – überproportional viele Berufs- und Ausbildungspendler:innen befragt

Wie häufig nutzen Sie
üblicherweise die
Mobilstation?



- Es wurden überwiegend Personen befragt, die die Mobilstationen sehr regelmäßig nutzen und damit potenziell gute Kenntnisse zu den Stärken und Schwächen der vorhandenen Angebote besitzen

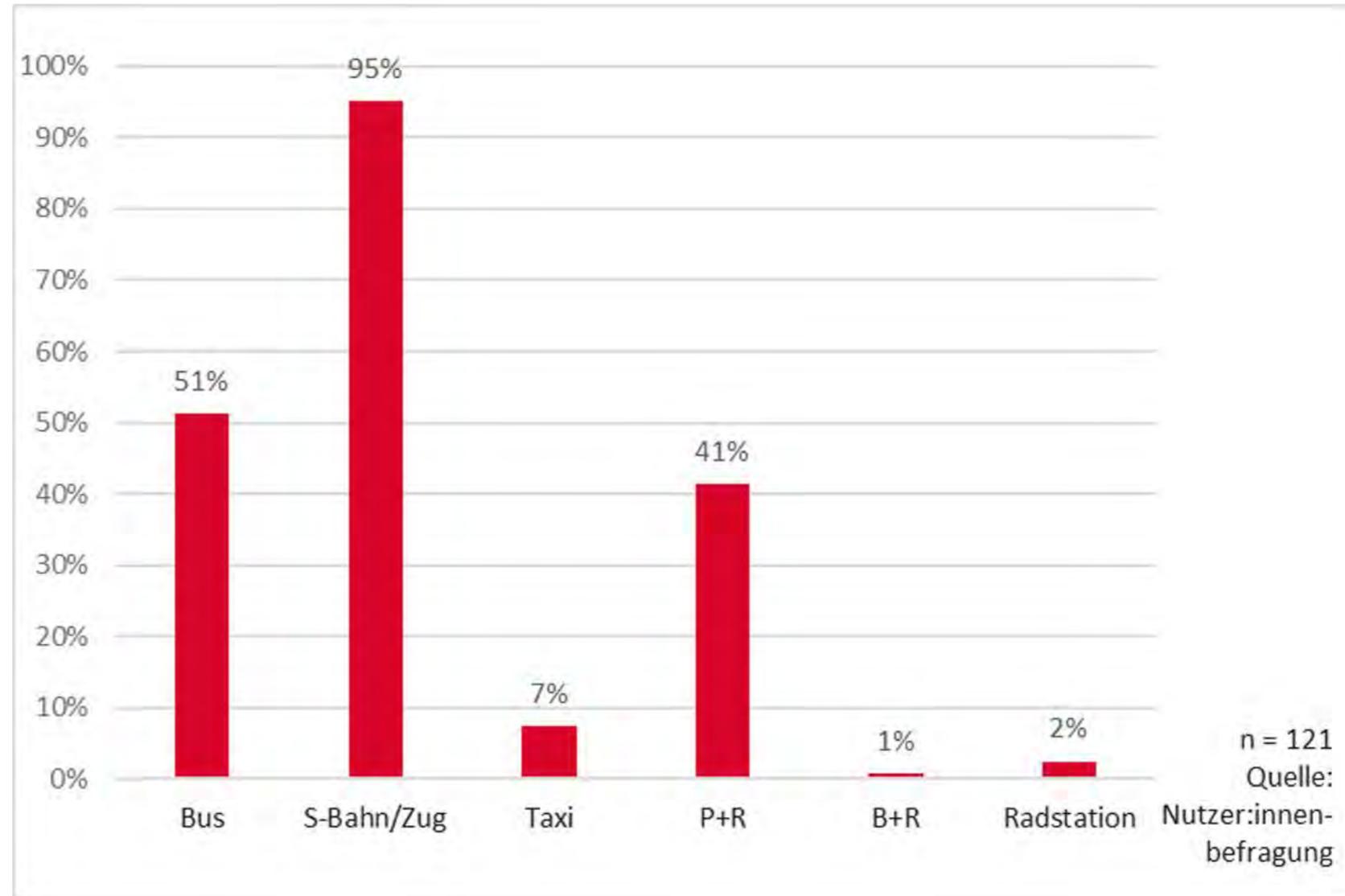
Wie viele Autos stehen Ihrem Haushalt zur Verfügung?



- Bei der Pkw-Verfügbarkeit zeigen sich strukturelle Unterschiede: Während am urbanen Pilotstandort Bahnhof Köln-Mülheim etwa die Hälfte der Befragten in einem autofreien Haushalt lebt, wurden an den abseits großer Zentren gelegenen, suburbanen Stationen Horrem Bf, Duckterath und Frechen-Königsdorf überwiegend Personen mit einem oder mehreren Pkw pro Haushalt befragt

Bewertung der Angebote an den Mobilstationen

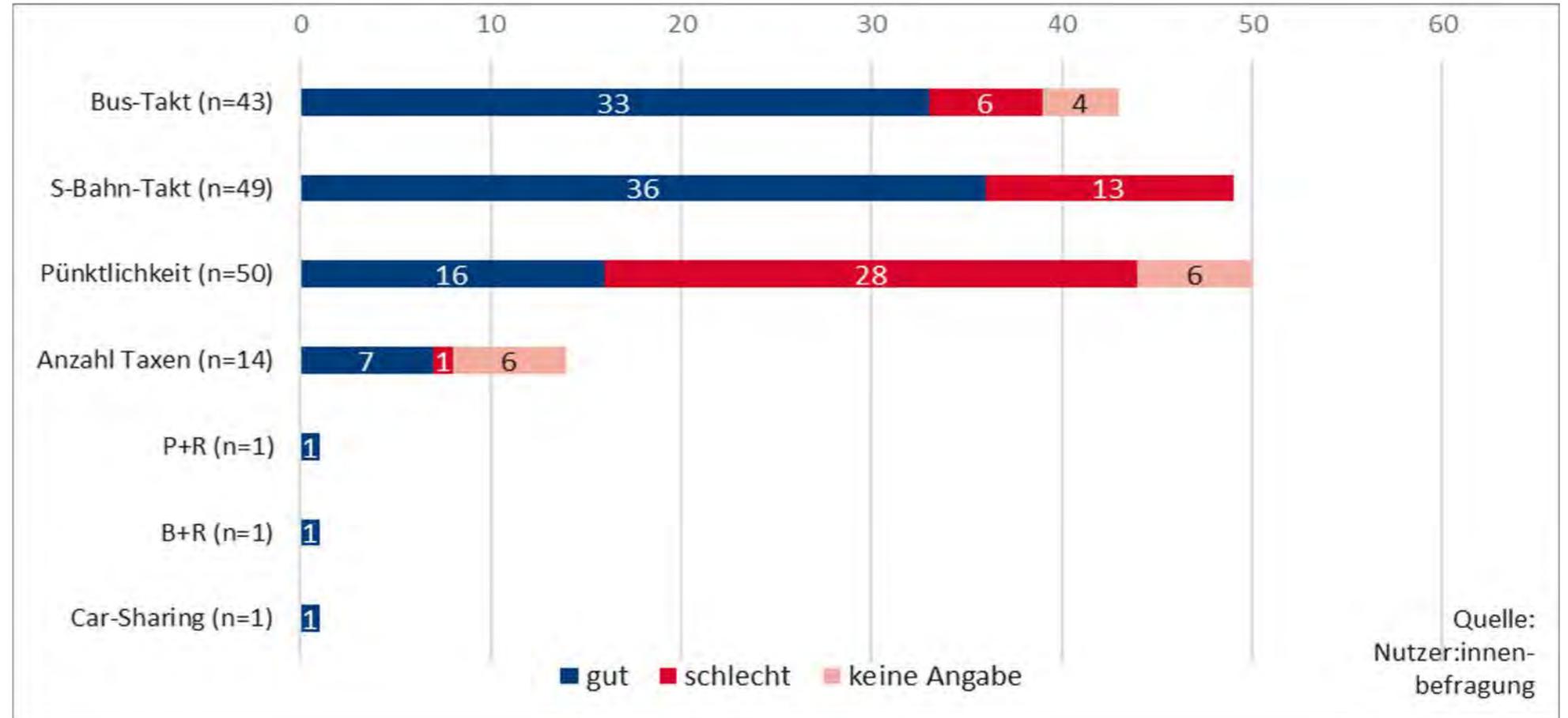
Welche verkehrlichen
Ausstattungsmerkmale der
Mobilstation nutzen Sie oder
haben Sie schon einmal
genutzt?



Beispiel Mobilstation Horrem Bf

- Das jeweilige Schienenverkehrsangebot hat an den Stationen eine besondere Bedeutung

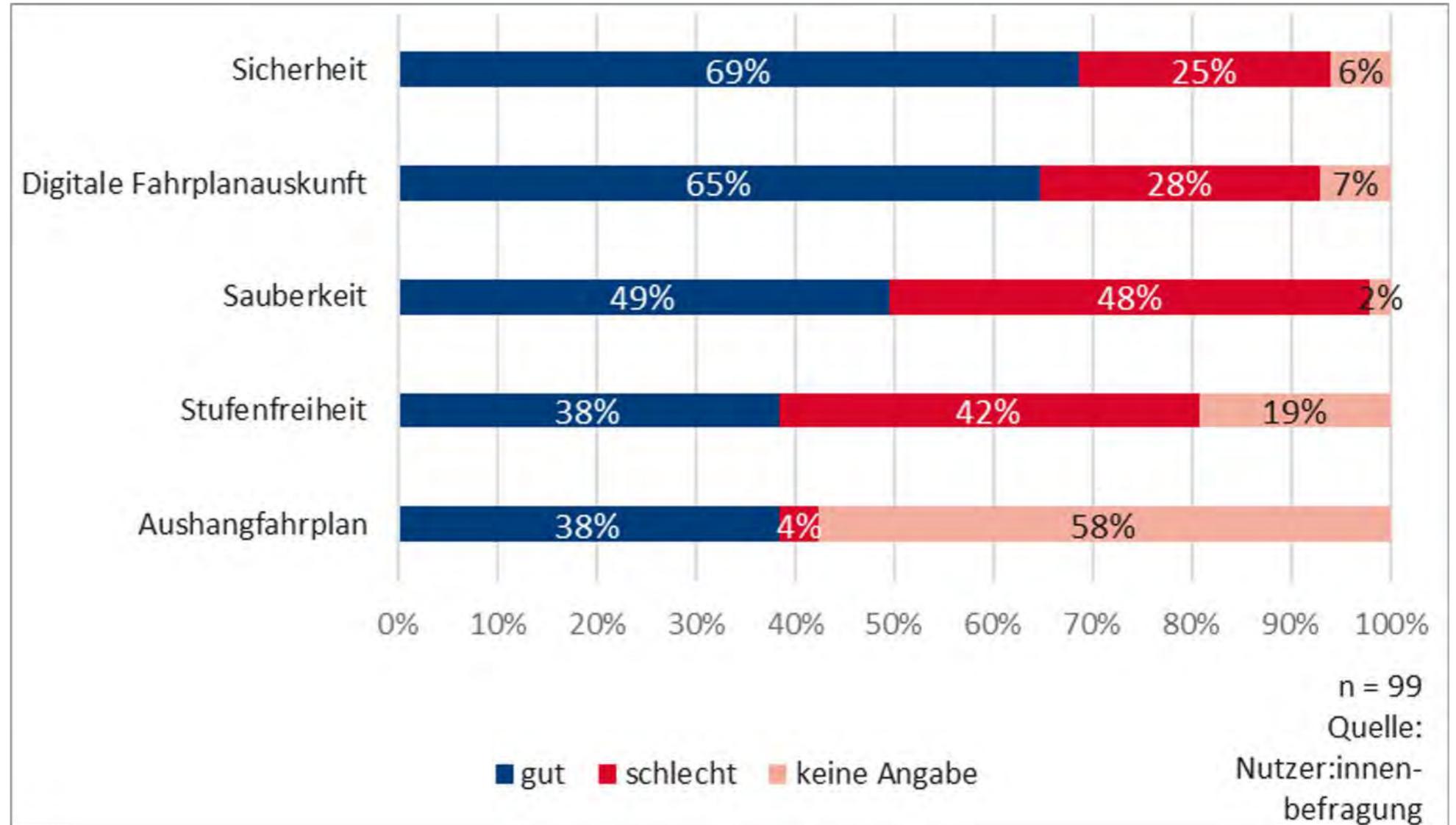
Wie bewerten Sie die
verkehrlichen
Ausstattungsmerkmale der
Mobilstation?



Beispiel Mobilstation Bergisch Gladbach (S)

- Insbesondere die Pünktlichkeit des ÖPNV sowie teilweise das Taktangebot des Schienenverkehrs werden kritisch gesehen

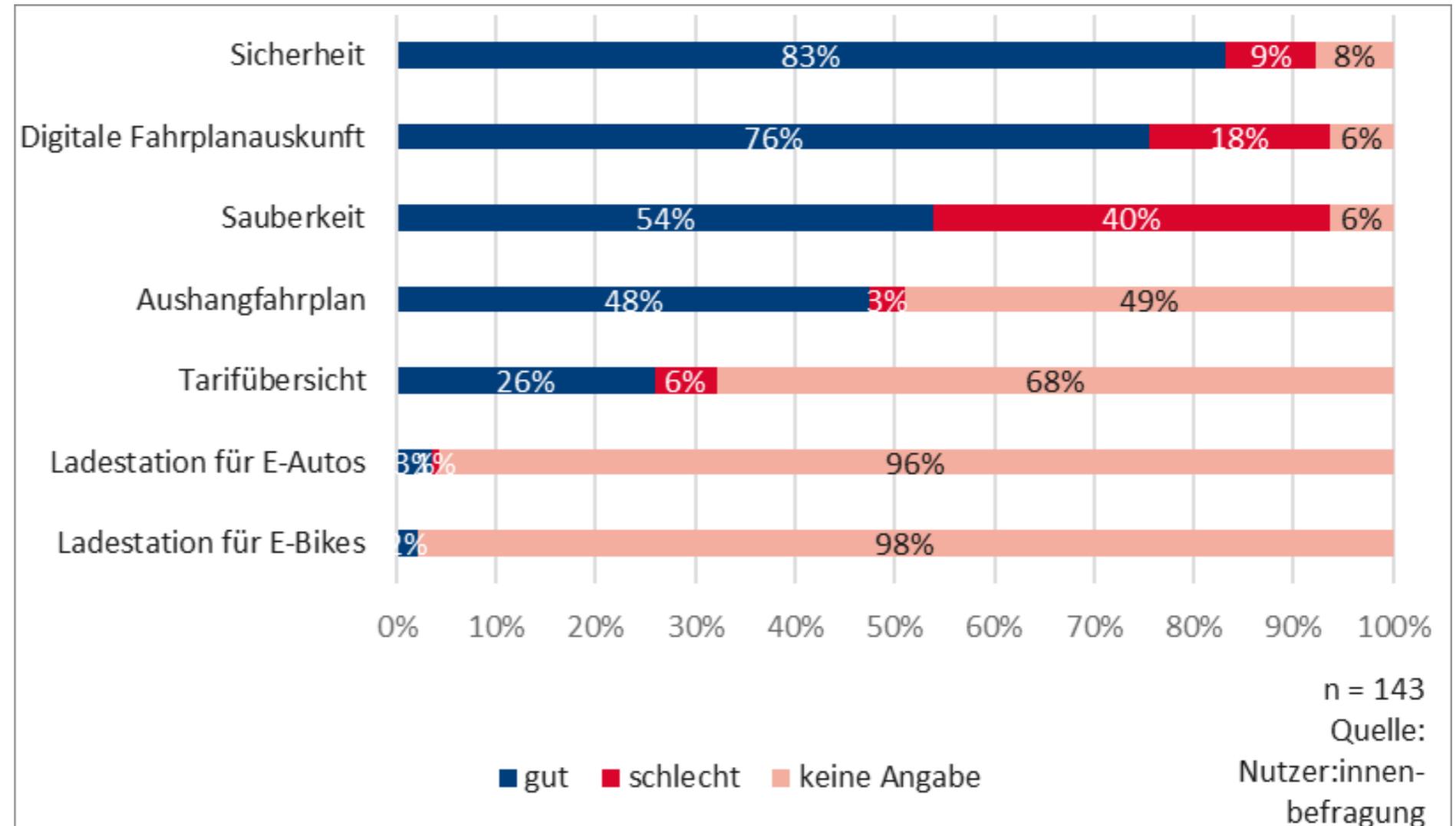
Wie bewerten Sie die sonstigen Ausstattungsmerkmale der Mobilstation?



Beispiel Mobilstation Duckterath (S)

- Besonders die mangelnde Sauberkeit wird an vielen Mobilstationen kritisiert
- Aushangfahrplan und Tarifübersicht wurden nur noch von einem Teil bewertet

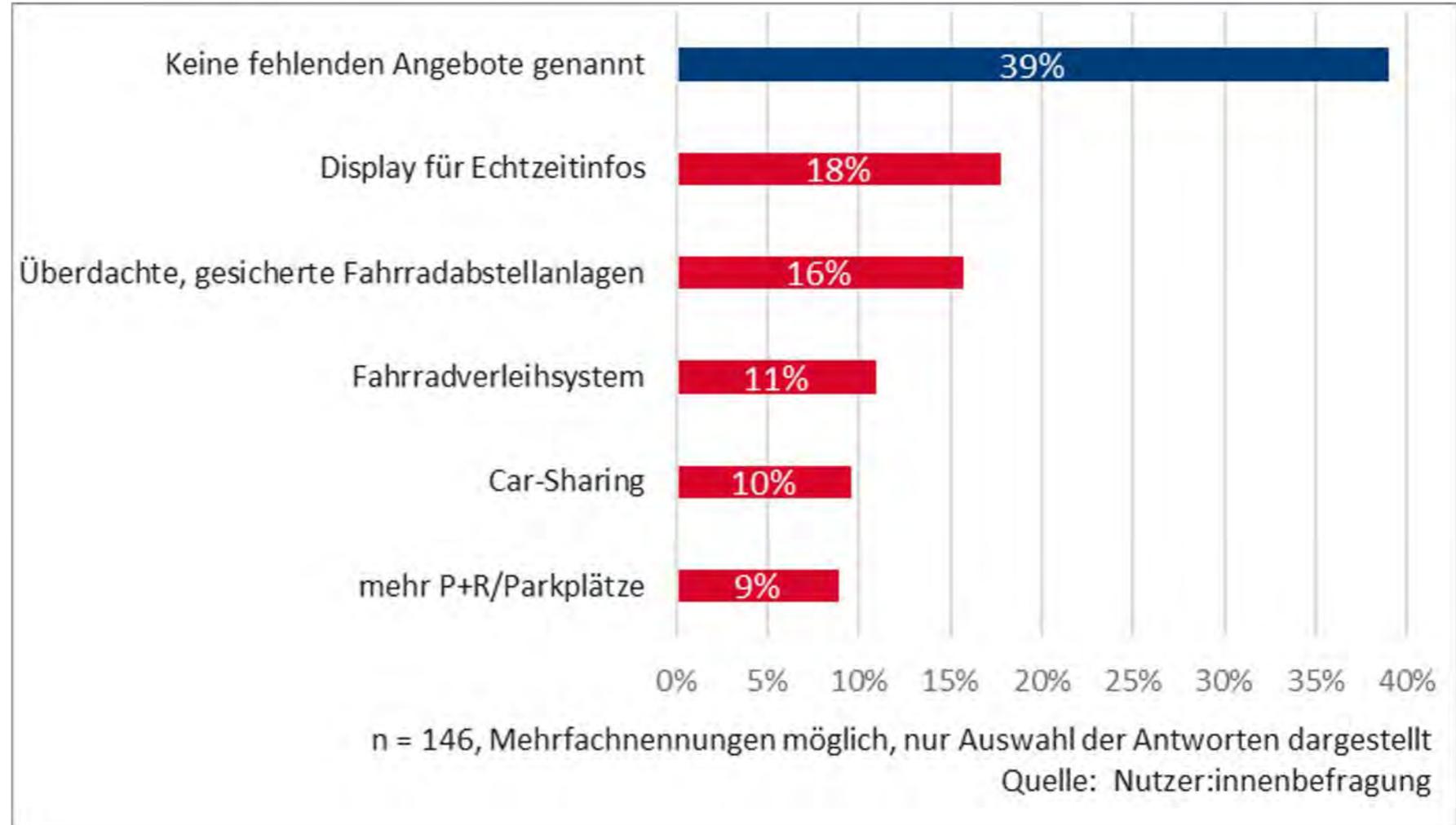
Wie bewerten Sie die sonstigen Ausstattungsmerkmale der Mobilstation?



Beispiel St. Augustin Zentrum

- Ladestationen nur von wenigen Nutzenden der Mobilstation bewertet

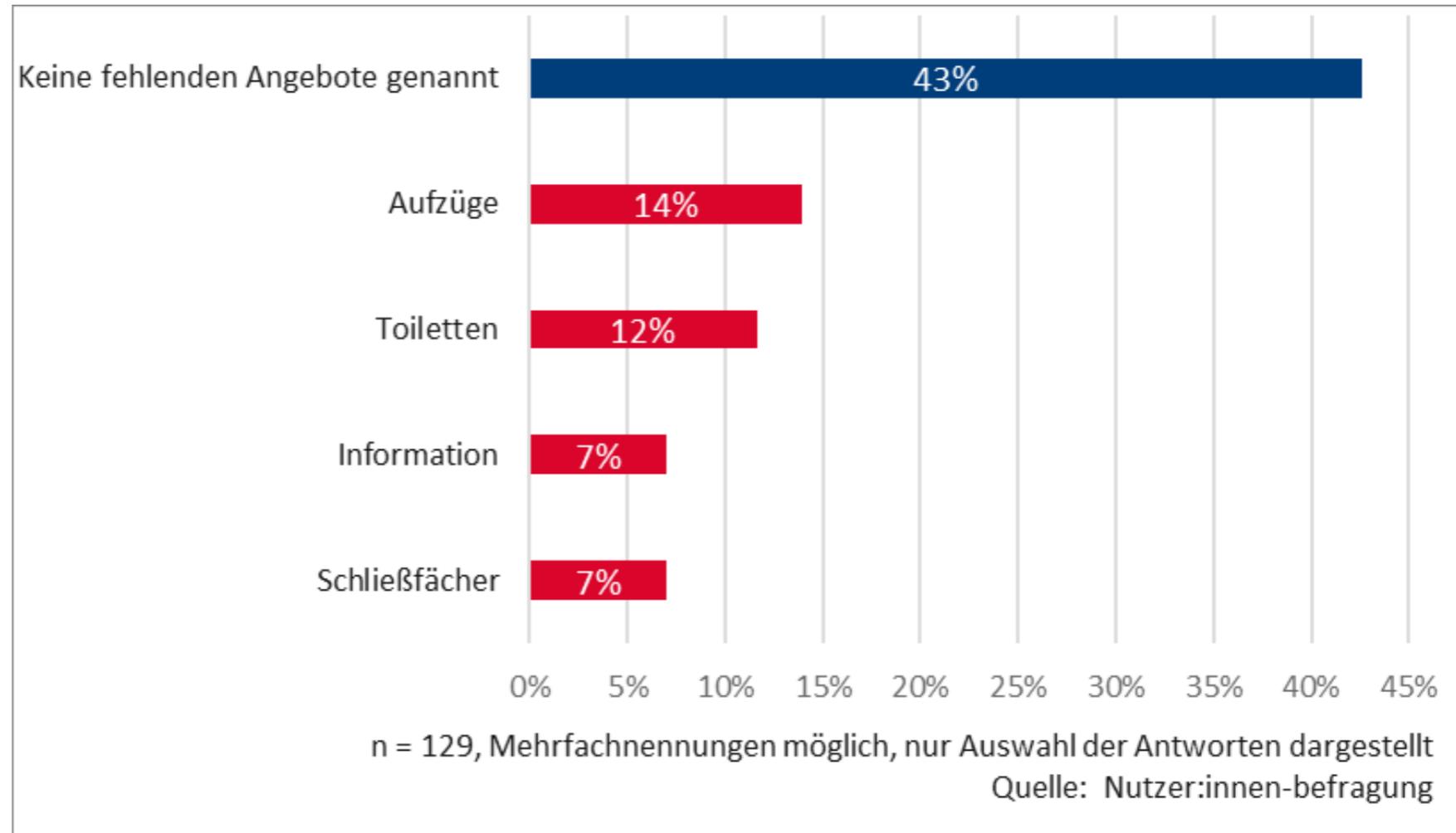
Fehlen Ihnen weitere Angebote an der Mobilstation?



Beispiel Mobilstation Frechen-Königsdorf Bf

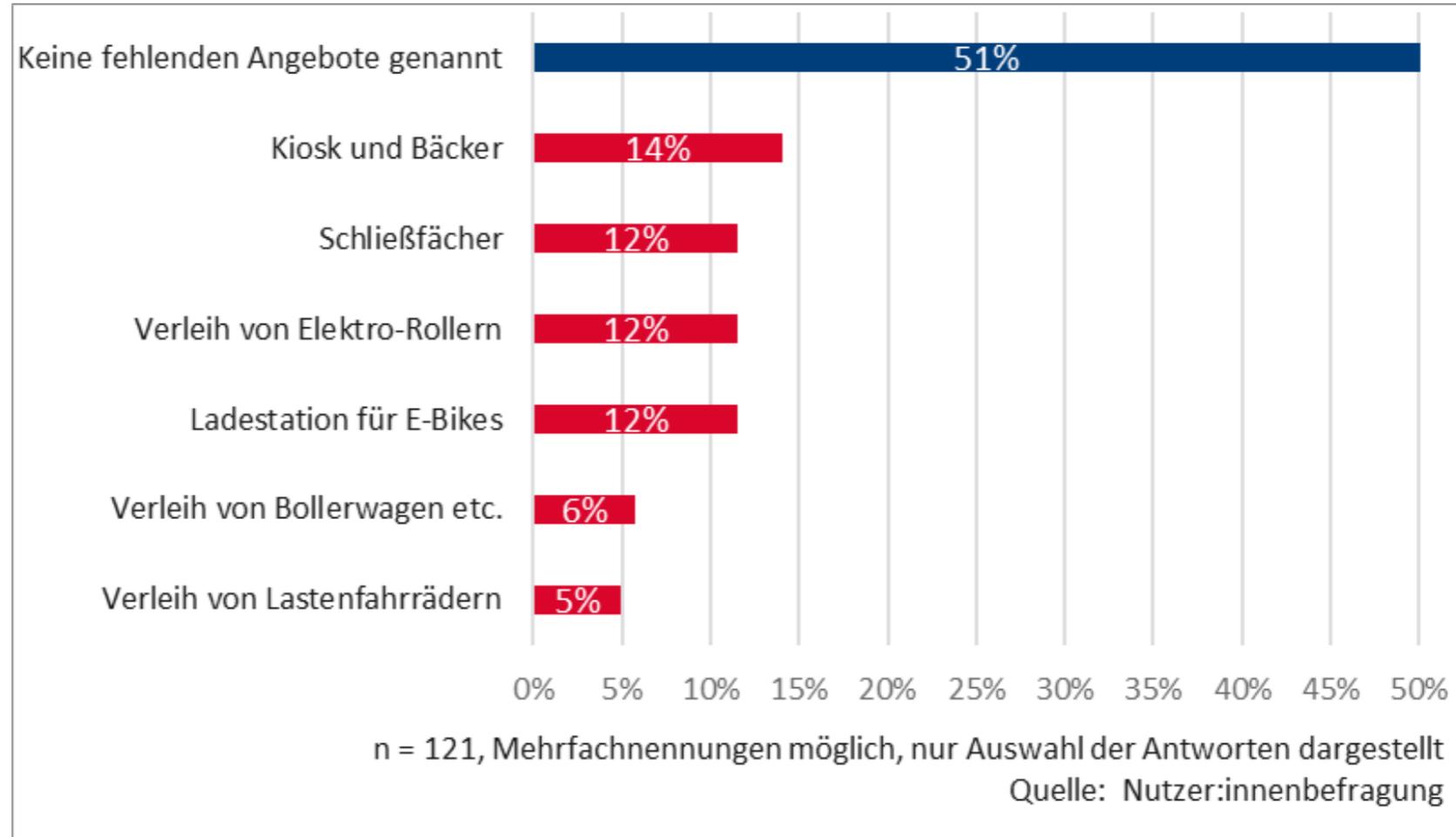
- Häufig genannt wurden Echtzeitinformationen, Toiletten und Schließfächer und insbesondere an den Entwicklungsstandorten auch verkehrliche Angebote wie der Verleih von E-Bikes und Lastenfahrrädern, überdachte Fahrradabstellanlagen, Car-Sharing und Ladestationen

Fehlen Ihnen weitere
Angebote an der
Mobilstation?



Beispiel Mobilstation Köln-Mülheim

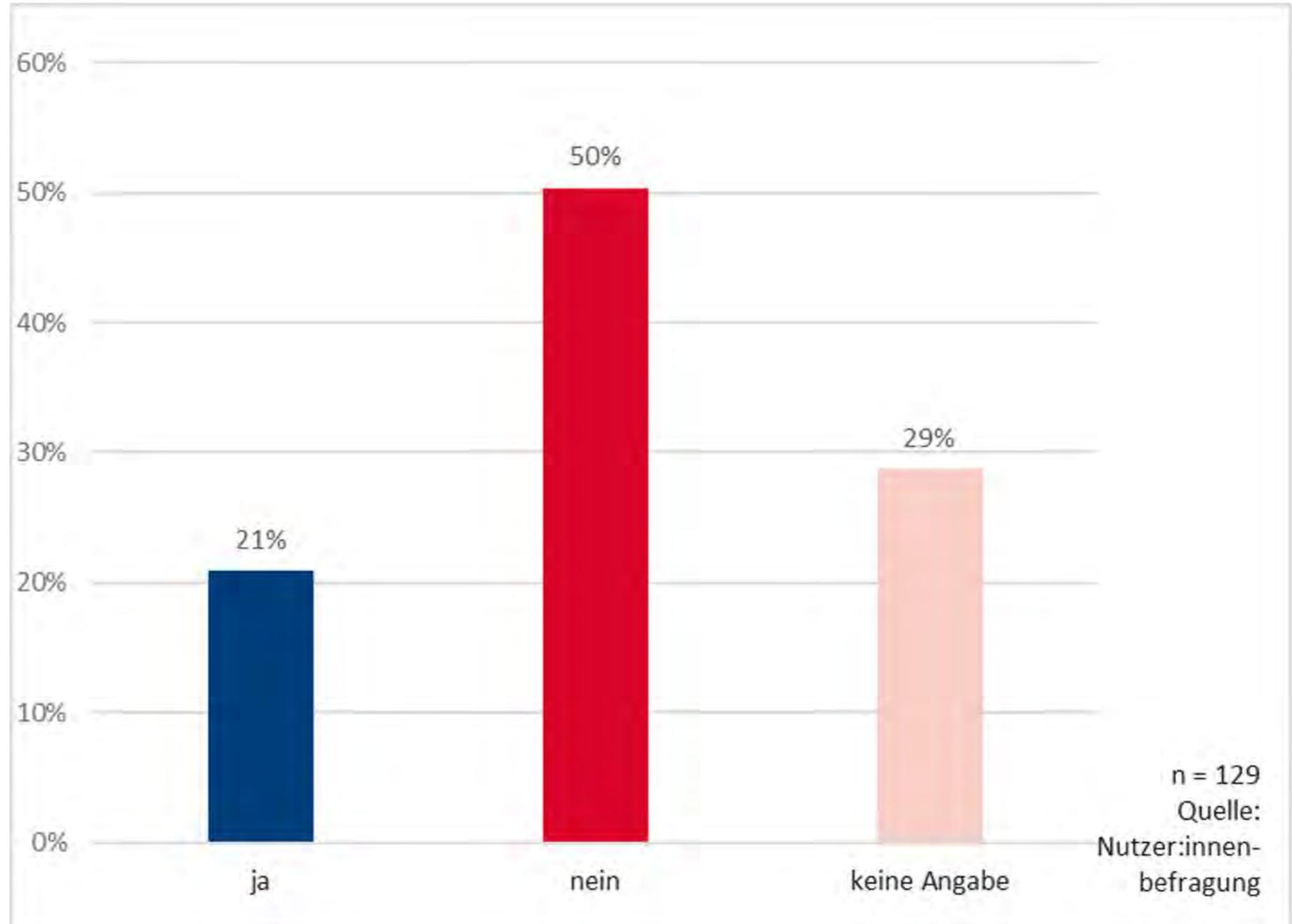
Fehlen Ihnen weitere Angebote an der Mobilstation?



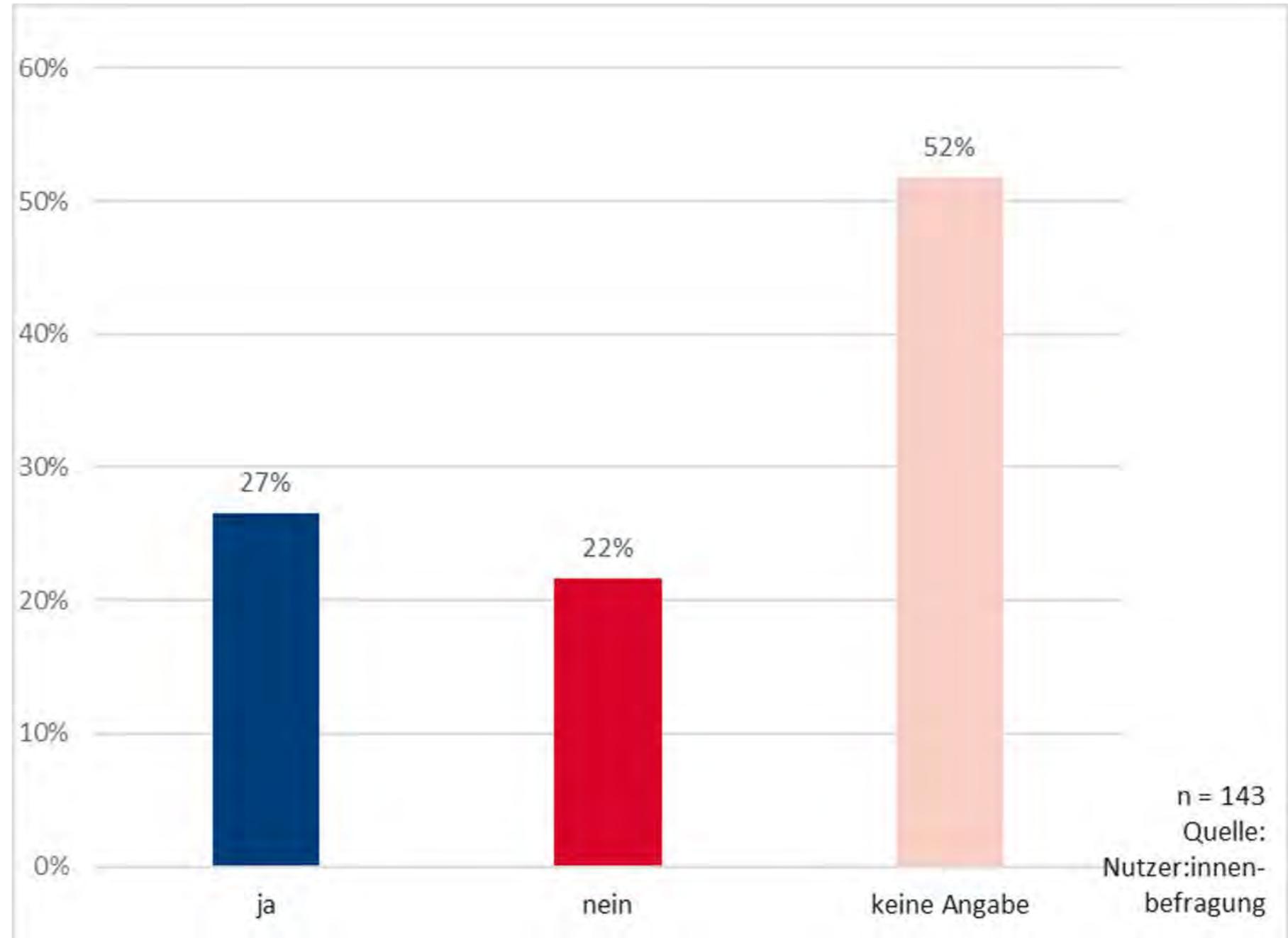
Beispiel Mobilstation Horrem

Wahrnehmung der neuen Radverkehrsangebote

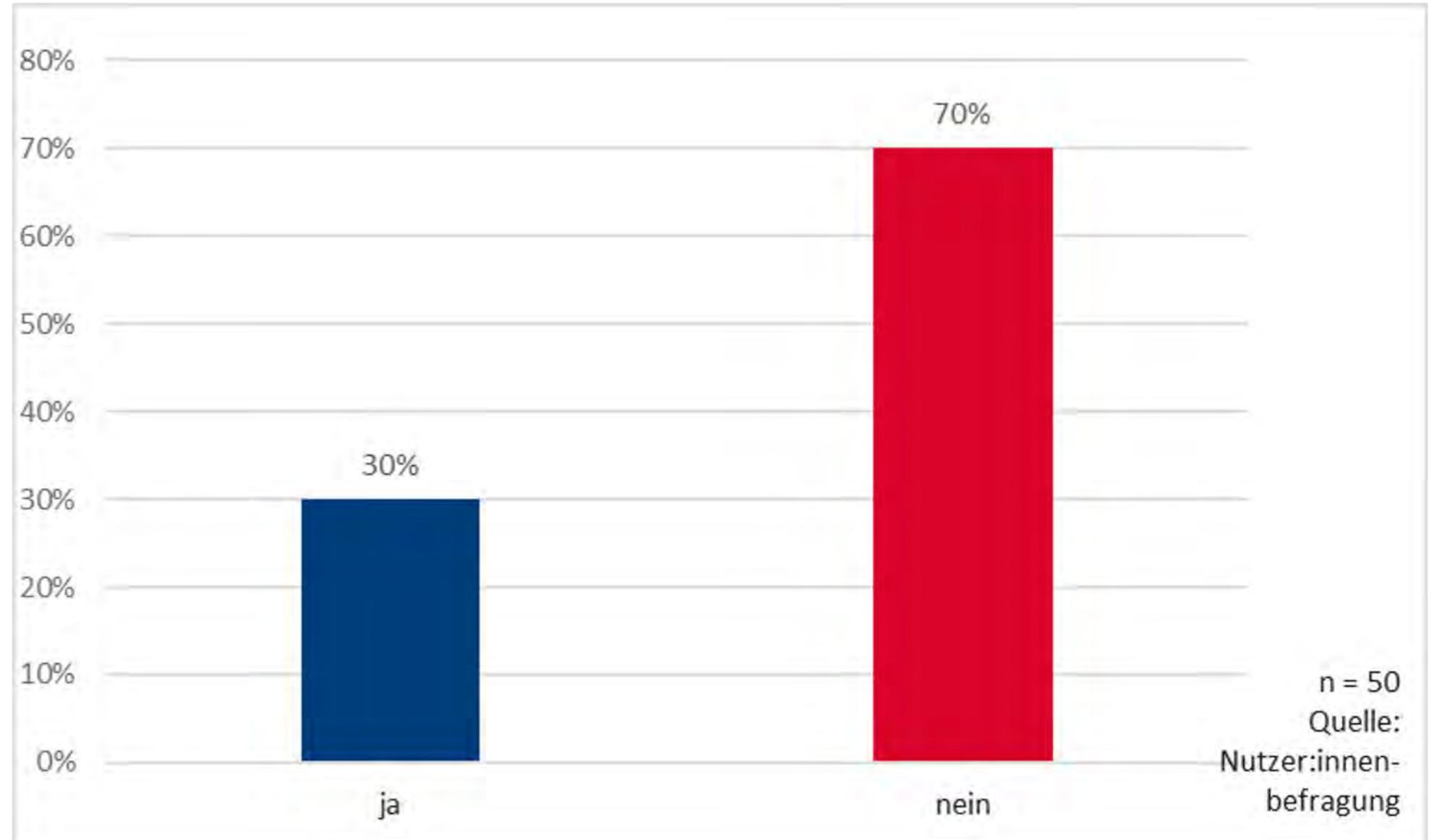
Haben Sie das an der
Mobilstation Bahnhof Köln-
Mülheim eingerichtete
Fahrradverleihsystem
wahrgenommen?



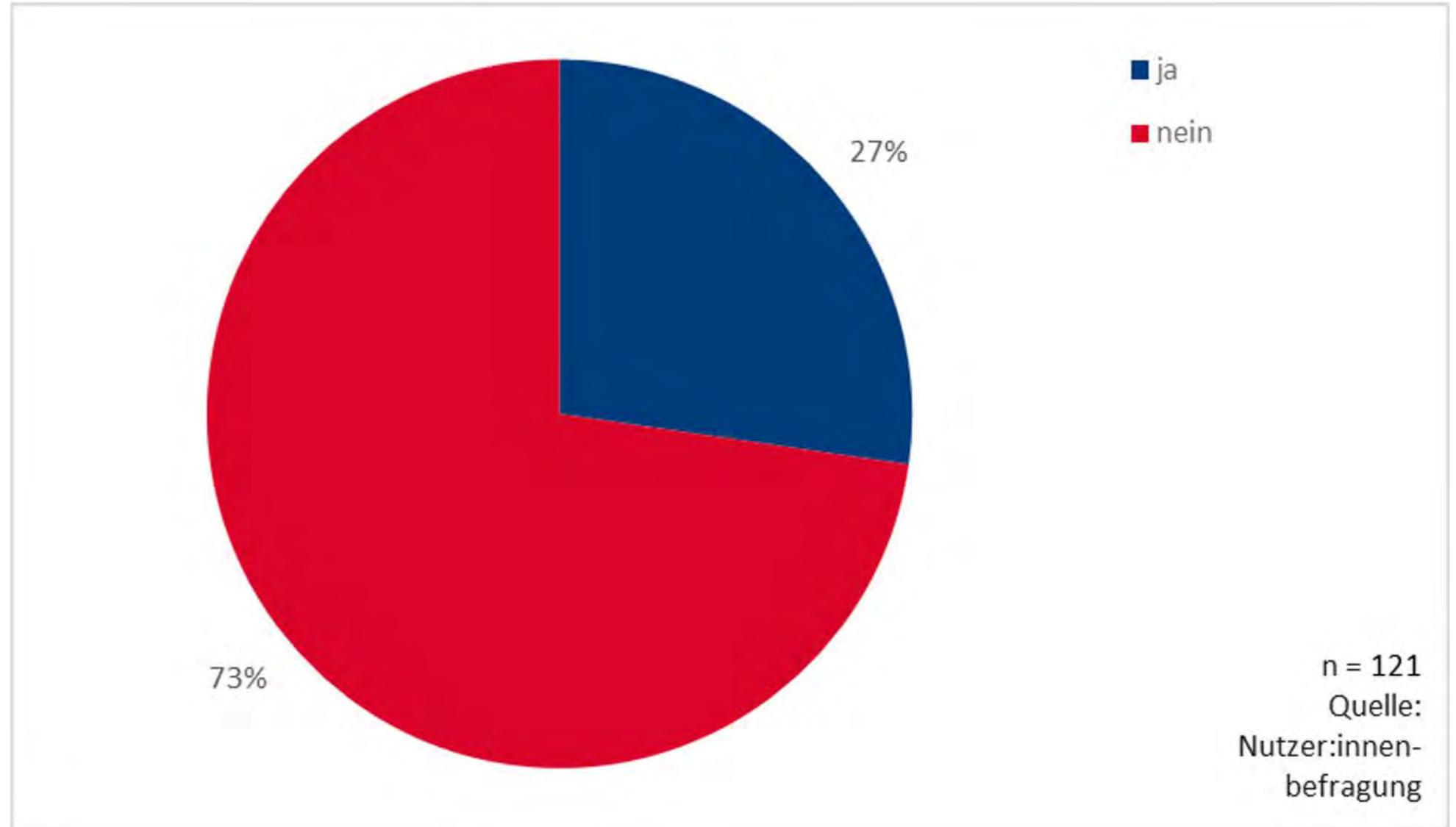
Haben Sie die Veränderung durch den Bau des Fahrradparkhauses an der Mobilstation St. Augustin Zentrum wahrgenommen?



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

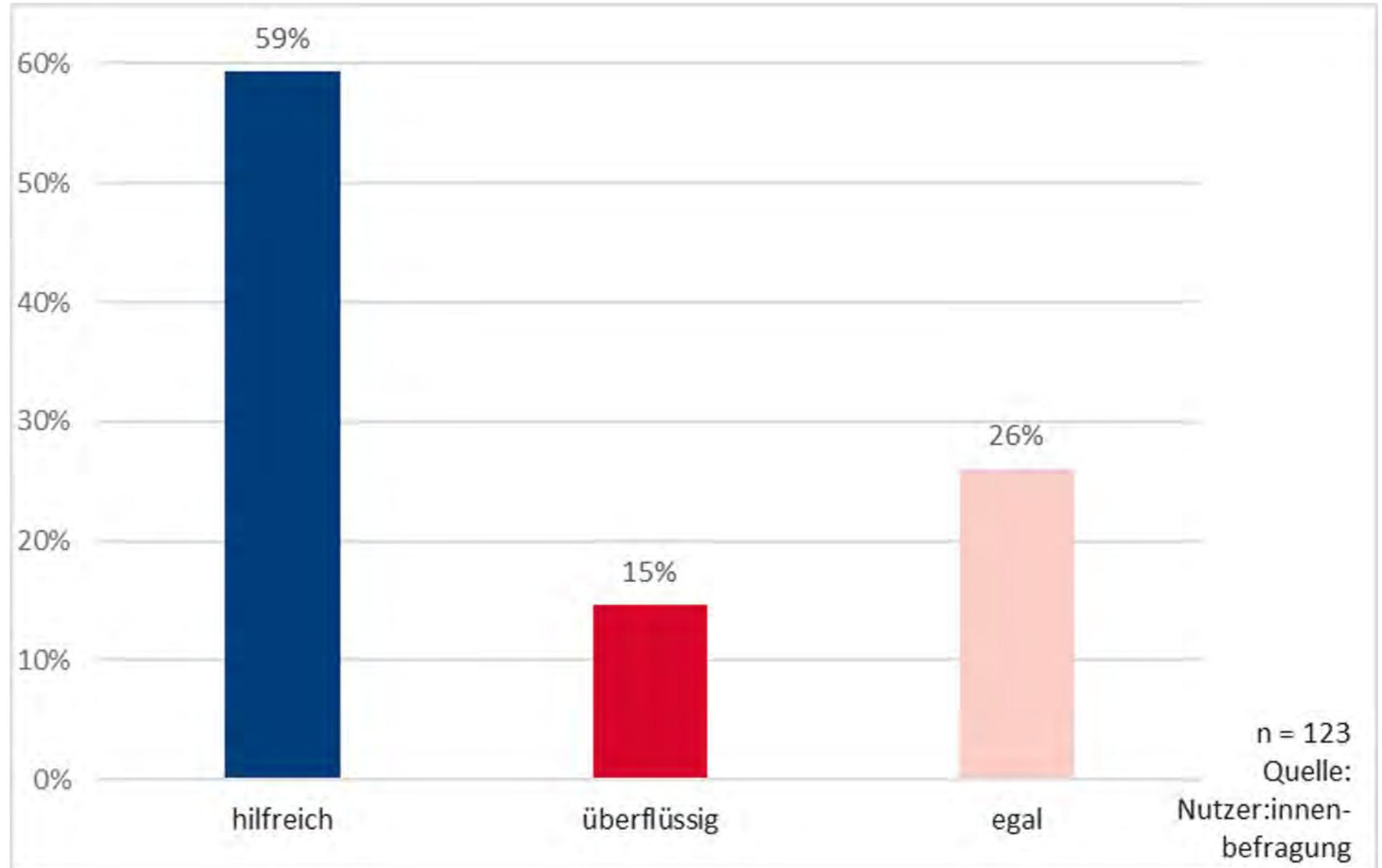


Haben Sie die Veränderung durch den Bau der Radstation an der Mobilstation Horrem Bf wahrgenommen?



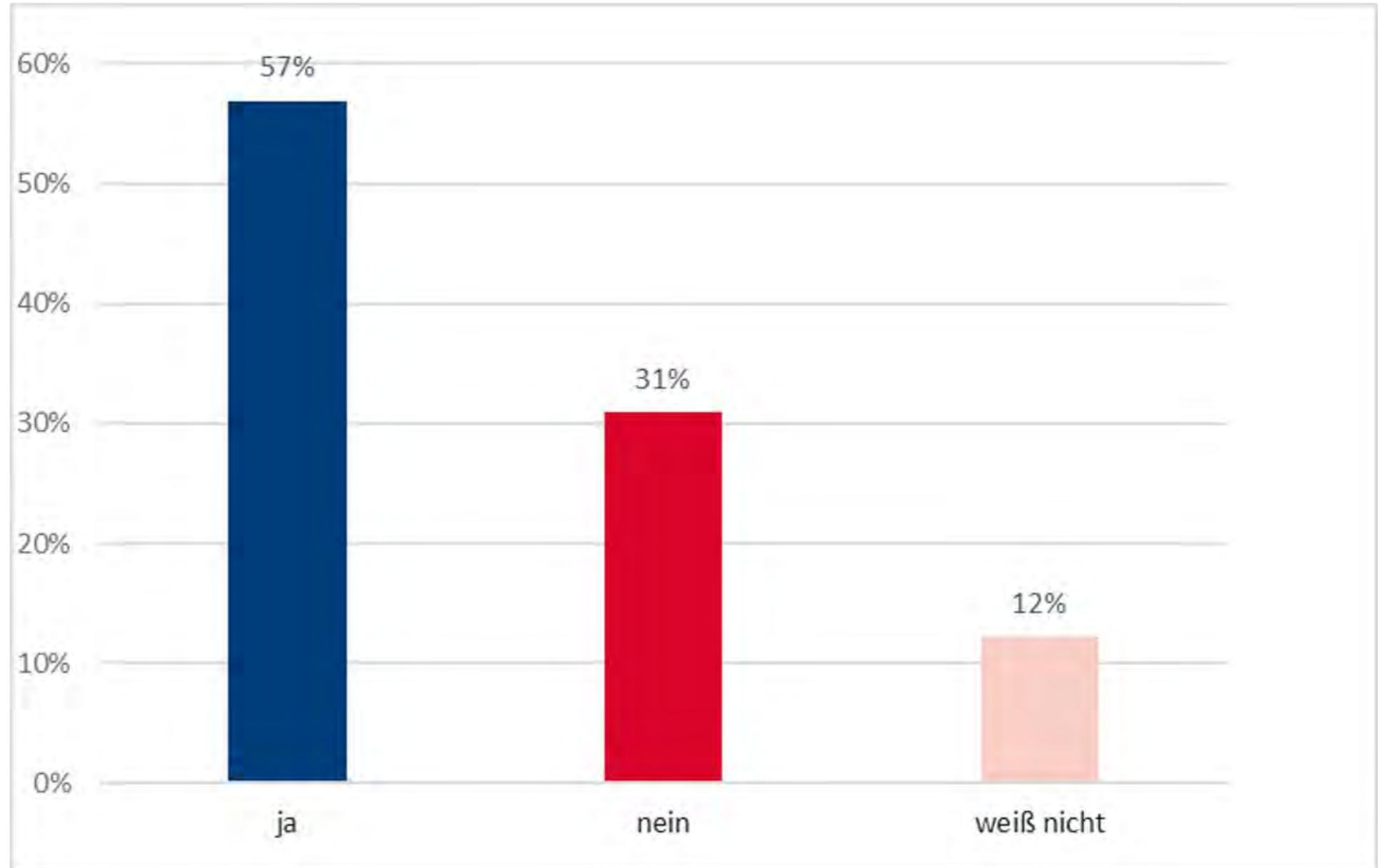
Weiterentwicklung und Ausweisung des Angebots

Wie finden Sie eine einheitliche Ausweisung aller Mobilitätsangebote unter dem Label „Mobilstation“?



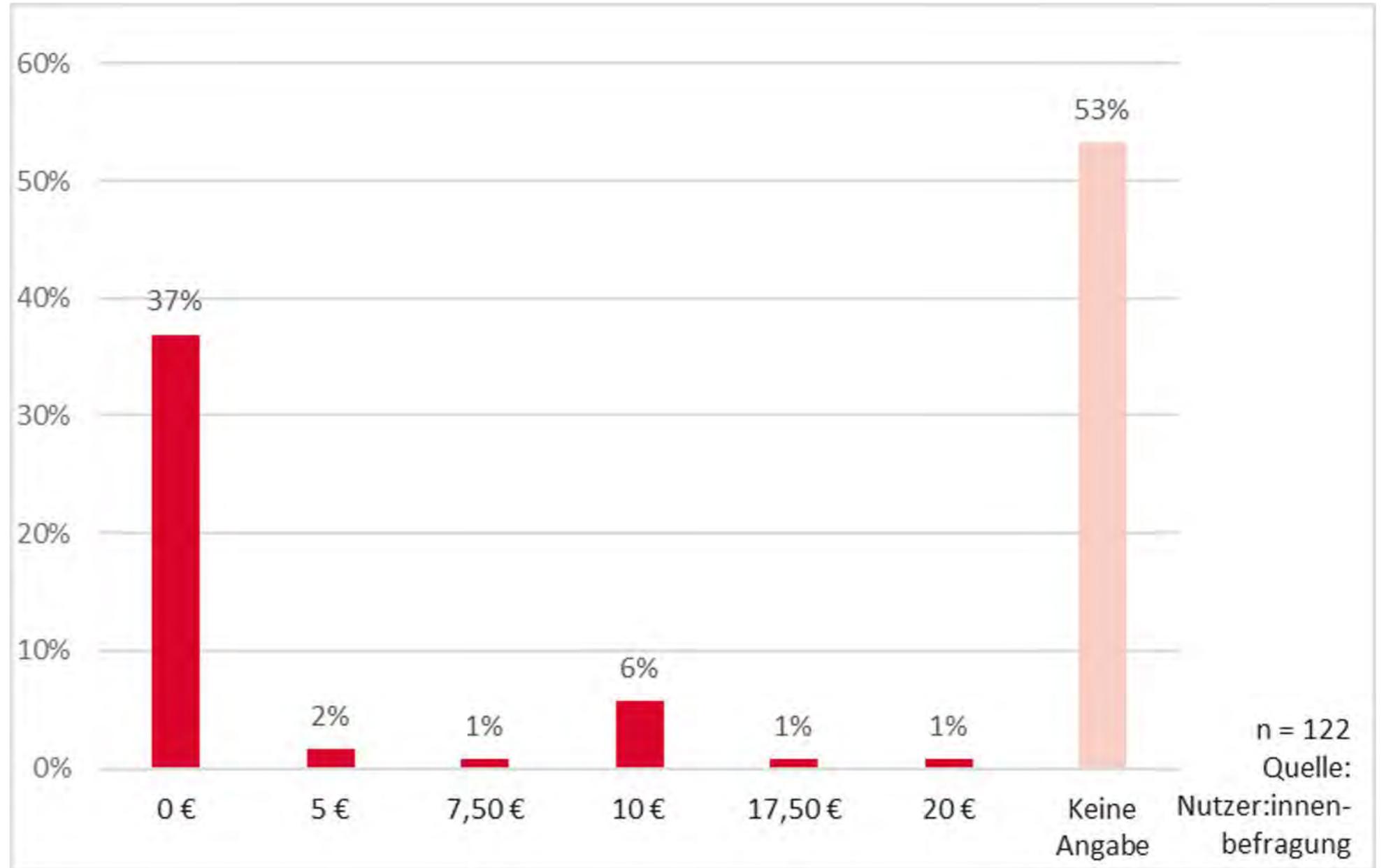
Befragung an der Mobilstation Köln-Mülheim

Würden Sie die
verschiedenen Angebote
vermehrt nutzen, wenn diese
über eine einzige App
buchbar und bezahlbar
wären?



Befragung an der Mobilstation Köln-Mülheim (n=129)

Um das Fahrrad verschlossen und vor Witterung geschützt abzustellen, wie viel wären Sie bereit an monatlicher Miete zu bezahlen?



Befragung an der Mobilstation Leverkusen-Opladen Bf

Resümee der Nutzer:innenbefragung

Resümee

Nutzer:innenbefragung

- 1. Zentraler Anker:** S-Bahn, Regionalbahn bzw. Stadtbahn sind das entscheidende Verkehrsangebot der betrachteten Mobilstationen, das nahezu alle Nutzer:innen regelmäßig aufsuchen.
- 2. Verknüpfung:** Buslinien und Fußwege sind ebenfalls bedeutende Teile der Wegeketten der Nutzer:innen.
- 3. Intermodalität:** Die Wege der Nutzer:innen sind durch mehrfache Umstiege, u. a. an der Mobilstation, geprägt.
- 4. Motorisierter Individualverkehr:** Der Pkw ist nur an den großen, suburbanen P+R-Stationen ein relevanter Bestandteil der Umstiege an Mobilstationen.
- 5. Verkehrliche Angebote abseits des ÖPNV:** Die Nutzer:innenzahlen der Radinfrastruktur (Abstellanlagen, Fahrradparkhaus, Verleihsysteme) sowie von Car-Sharing und Ladestationen, sind im Vergleich zu den Fahrgästen des ÖPNV noch gering.
- 6. Regelmäßige Nutzung:** Die Hälfte der Befragten nutzt die Mobilstation fast täglich, ein weiteres Viertel mehrmals wöchentlich.
- 7. Stärken:** Mehrheitlich positiv werden das Taktangebot von Bus und Stadtbahn, das Sicherheitsniveau und die digitale Fahrplanauskunft bewertet.

- 8. Schwächen:** Negativ angesehen an vielen Stationen wurde die Pünktlichkeit des ÖPNV, Sauberkeit und – wenn zutreffend – mangelnde Stufenfreiheit.
- 9. Attraktivität des Ankers:** Mit dem Taktangebot der S-/Regionalbahn ist ein Drittel unzufrieden.
- 10. Abnehmende Relevanz:** Aushangfahrplan und Tarifübersicht wurden von vielen Nutzer:innen nicht bewertet, möglicherweise haben Apps deren Funktion abgelöst.
- 11. Fehlende Wahrnehmung:** Das Fahrradverleihsystem in Köln-Mülheim und die neuen Fahrradparkhäuser in St. Augustin, Bergisch Gladbach und Horrem sind lediglich 20 bis 30 % der Befragten aufgefallen.
- 12. Kennzeichnung und Vermarktung:** Eine einheitliche Ausweisung aller Mobilitätsangebote unter dem Label „Mobilstation“ sowie die Buchung und Bezahlung über eine einzige App wird mehrheitlich befürwortet.
- 13. Potenzielle Angebote:** Viele Befragte nannten keine fehlenden Angebote, ggf. sind mögliche weitere, attraktive Angebote gar nicht bekannt.
- 14. Fehlende Angebote:** Häufig genannt wurden Echtzeitinformationen, Toiletten und Schließfächer, und an den Entwicklungsstandorten auch verkehrliche Angebote wie der Verleih von E-Bikes und Lastenfahrrädern, überdachte Fahrradabstellanlagen, Car-Sharing und Ladestationen.

Einführung

Anwohner:innenbefragung

Konzeption der Befragung

Ziele der Befragung:

- Einschätzungen und Bewertungen der Gründe weshalb die Befragten die Mobilstationen bisher nicht nutzen
- Ermittlung von Wünschen und fehlenden Angeboten
- Erkenntnisse für anschließende Arbeitsschritte

Befragungsmethode:

- Online-Haushaltsbefragung mit postalischem Anschreiben im Einzugsgebiet der Mobilstationen

Befragungsinhalte:

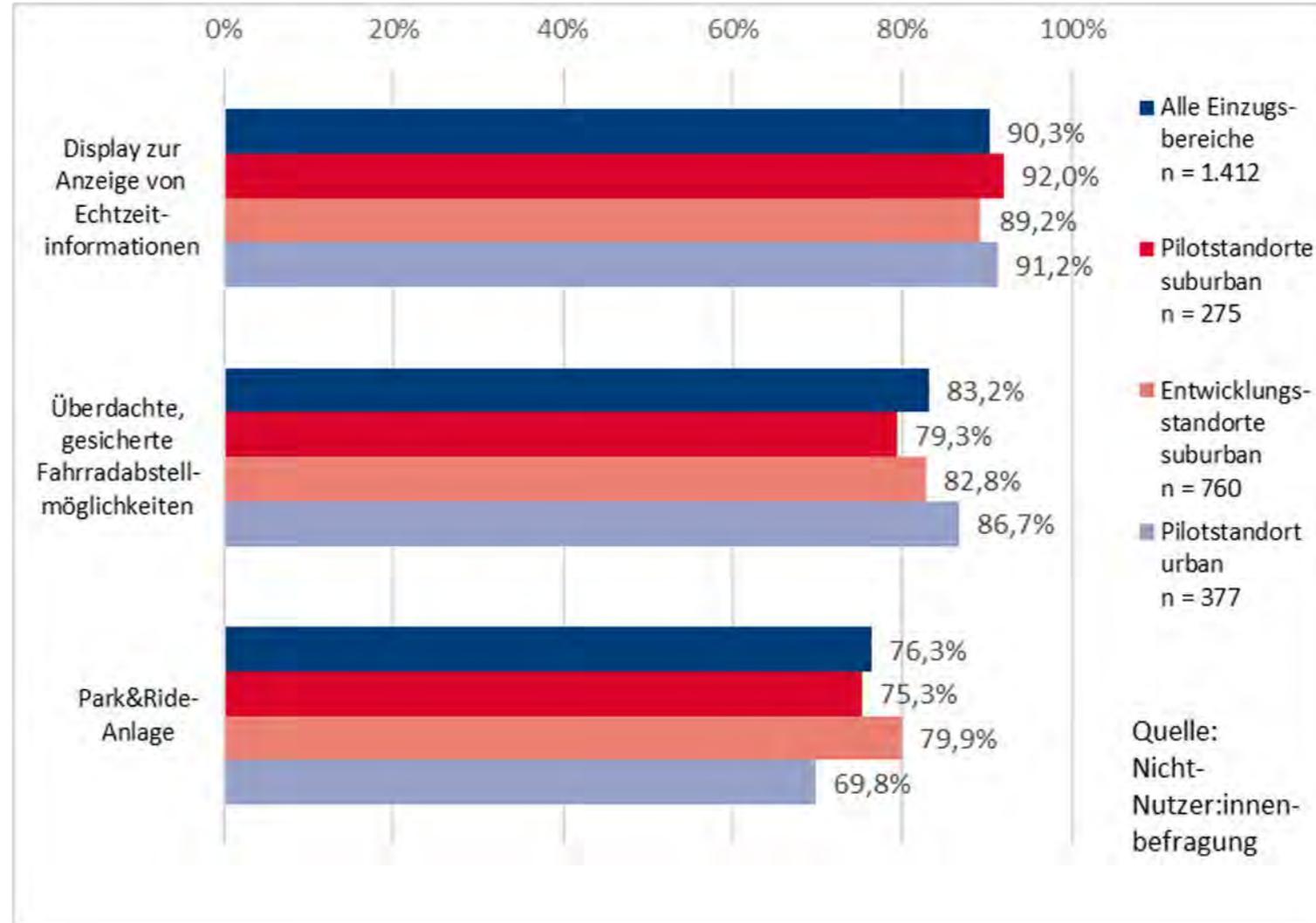
1. Mobilitätsverhalten und Mobilitätsvoraussetzungen
2. Potenziale und Nutzungshemmnisse an Mobilstationen
3. Soziodemografische Merkmale
4. Mobilitätseinstellungen

Durchführung der Befragung:

- Oktober bis Dezember 2020

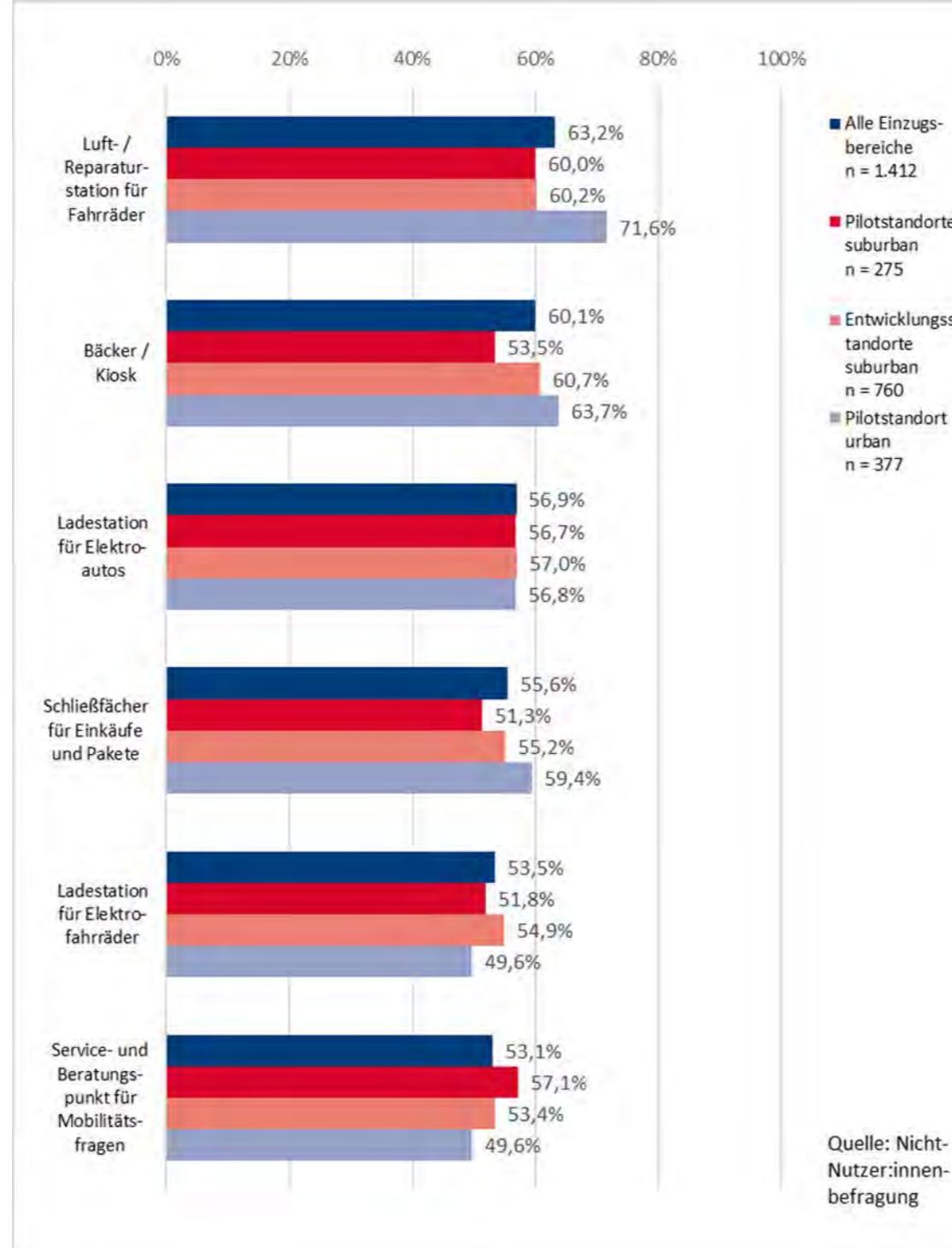
Akzeptanz für neue Mobilitäts- und Serviceangebote an Mobilstationen

Wichtigkeit notwendiger
Basisangebote an
Mobilstationen



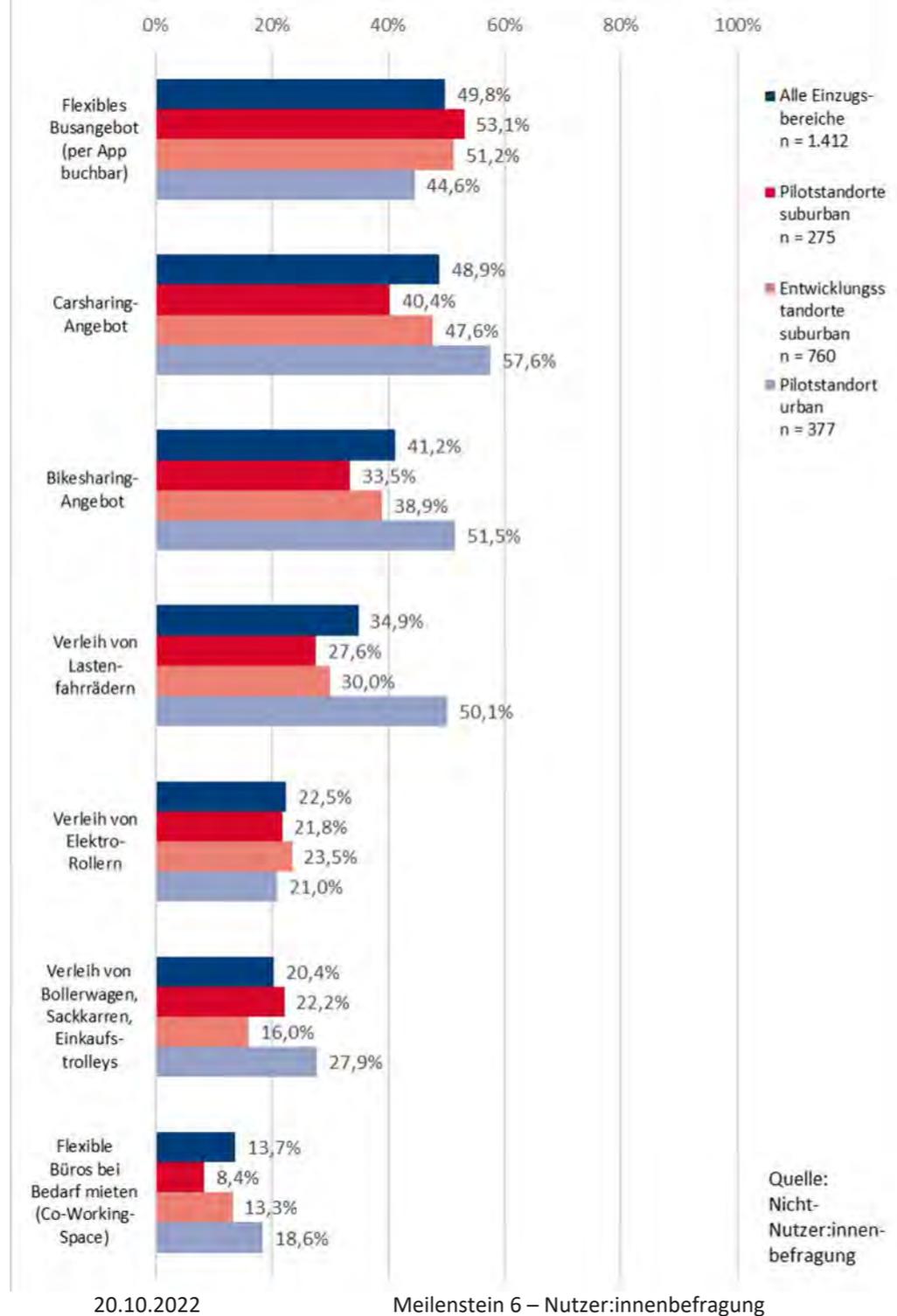
❓ Displays mit Echtzeitinformationen, sichere Fahrradabstellmöglichkeiten und Park&Rideanlagen sind vielen Befragten besonders wichtig.

Wünschenswerte
Erweiterungsangebote an
Mobilstationen



☐ Zudem wünschen sich viele Befragte ergänzende Angebote für Fahrräder oder weitere Angebote wie einen Bäcker, Schließfächer oder einen Servicepunkt

Nice-to-have-Angebote an Mobilstationen



❓ Nice-to-have-Angebote sind nicht allen Befragten an Mobilstationen wichtig, können die Angebotsqualität jedoch für einige Befragte durchaus verbessern

Aus den Ergebnissen der Nicht-Nutzer:innenbefragung lassen sich acht zentrale, übergeordnete Handlungsansätze ableiten, um die Potenziale alternativer Mobilitätsangebote besser ausschöpfen zu können:

- 1. Identifizierte Basisangebote an allen Mobilstationen bereitstellen**
- 2. Fuß- und Radwegeinfrastruktur im Umfeld der Mobilstationen optimieren**
- 3. Sharing-Angebote vor allem an suburbanen Mobilstationen ausbauen**
- 4. Nutzungsbereite Nicht-Nutzer:innen von Alternativen überzeugen**
- 5. Mehr Nicht-Nutzer:innen durch mehr Flexibilität überzeugen**
- 6. Bus und Bahn fahren zu einem komfortablen Reiseerlebnis machen**
- 7. Angebotsvielfalt durch Erweiterungsangebote an Mobilstationen erhöhen**
- 8. An suburbanen Standorten die Erreichbarkeit durch flexiblere (Bus-)Angebote erhöhen**

Wuppertal Institut für Klima,
Umwelt, Energie GmbH
www.wupperinst.org



Nahverkehr Rheinland GmbH
www.nvr.de



ILS – Institut für Landes- und
Stadtentwicklungsforschung gGmbH
www.ils-forschung.de



Bergische Universität Wuppertal
www.uni-wuppertal.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





Düsseldorf
Nähe trifft Freiheit



MobilitätsStationen & SharingStationen

Dr.-Ing. David Rüdiger & Rolf Neumann
Geschäftsführer

Technologieoffene
Mobilitätswende in der
Landeshauptstadt

22.09.2022, Landtag NRW

Hochleistungs-Netzwerk mit über 100 MobilitätStationen und 300 SharingStationen in Düsseldorf im Aufbau

Stationen für neue Mobilität im Quartier



MobilitätStation Friedensplätzchen

Stationen für Mikromobilität



SharingStation Kö III

Leitbild MobilitätStation



Leitbild MobilitätStation

Attraktiver ÖPNV

Begrünung & Klimaanpassung

E-CarSharing, hochverfügbar

Sicheres Fahrradparken im Quartier,
auch für Lastenräder

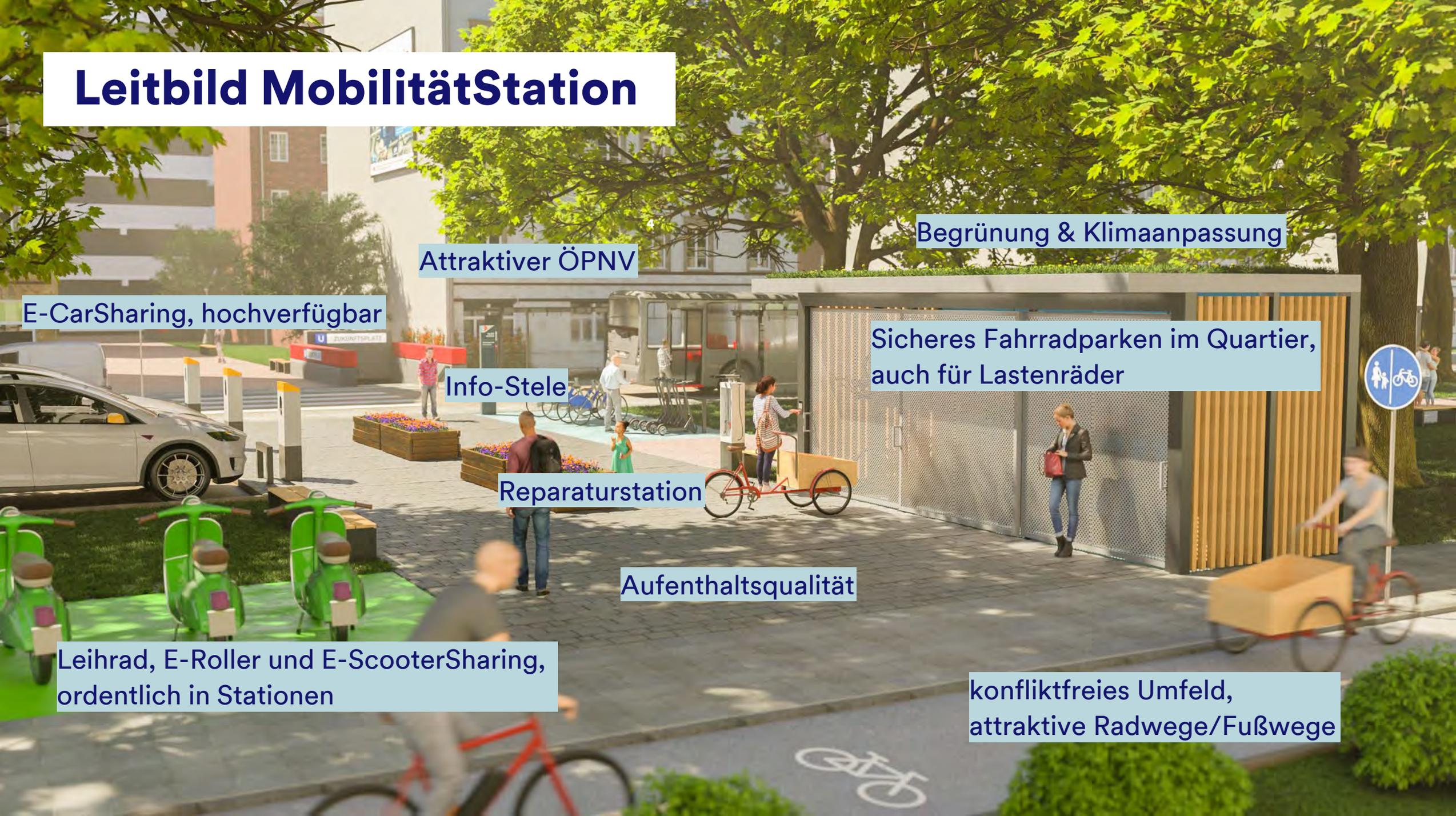
Info-Stele

Reparaturstation

Aufenthaltsqualität

Leihrad, E-Roller und E-ScooterSharing,
ordentlich in Stationen

konfliktfreies Umfeld,
attraktive Radwege/Fußwege



MobilitätStation = Neue Qualitäten des Radparkens schaffen



MobilitätStation = Parken für Lastenräder verbessern



MobilitätStation = Neue Zuverlässigkeit bei e-Carsharing schaffen



**MobilitätStation =
Ordnung bei Verleih-
Mikromobilen sichern**



Lastenrad Automat



E-Lastenrad & E-Bike Verleih

- Standort-Friedensstationen
- Velocity App downloaden & registrieren
- Gewünschtes Fahrzeug am Standort Friedensstationen entsperren
- Fahrt übernehmen & Fahrzeug an diesem LastenradAutomaten zurückbringen
- www.lastenrad-automat.de

**MobilitätStation =
Neue Mobilität für alle
zugänglich machen**



**MobilitätStation =
Aufenthalts- und Lebens-
qualität verbessern**



Deine Mobilität ist wichtig

Mobilitäts-Umfrage
Schnapp dir einen Aufkleber und sag uns deine Meinung!

Wie bewegst du dich

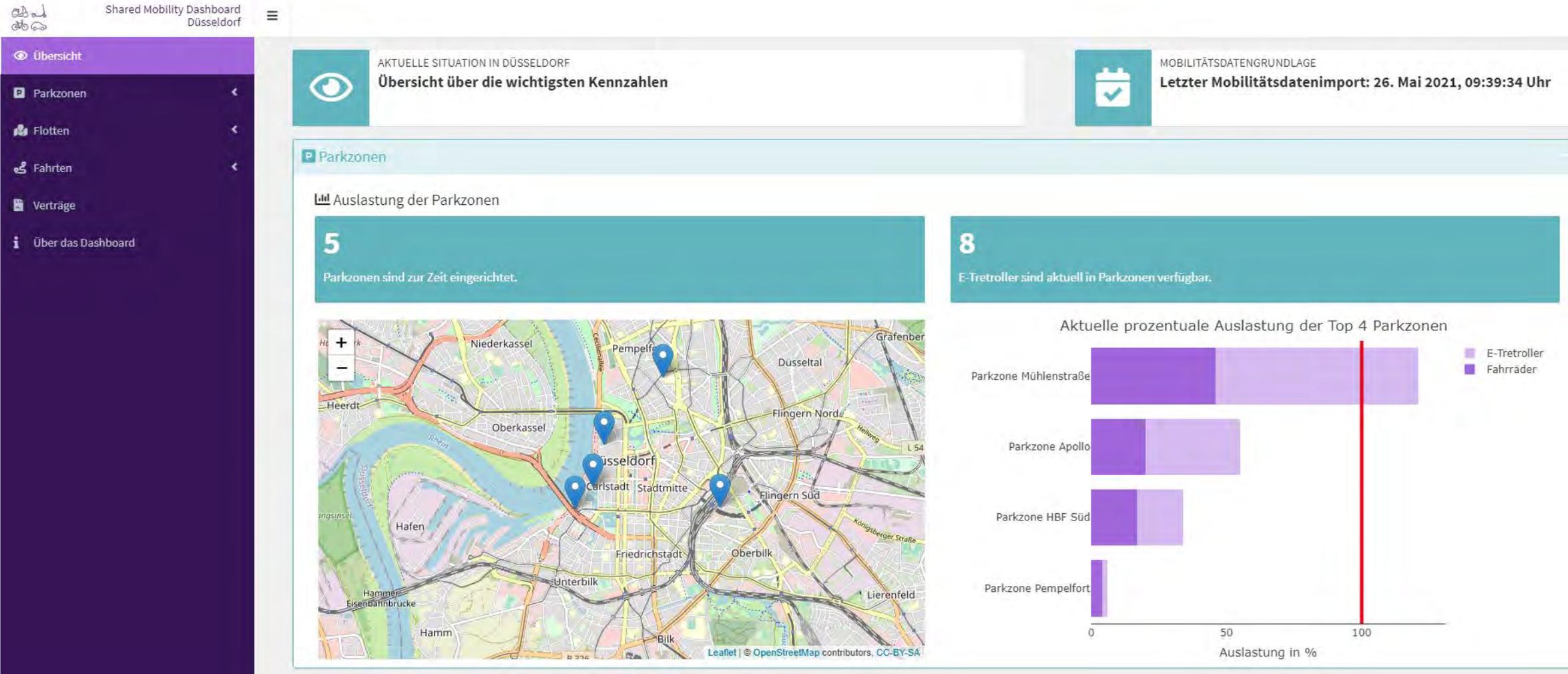
Arbeit/ Uni/ Schule

Freizeit

Kleb uns
deine
Meinung!

**MobilitätStation =
Aktive Partizipation
unkompliziert fördern**

Leitbild digitale Steuerung und Kontrolle



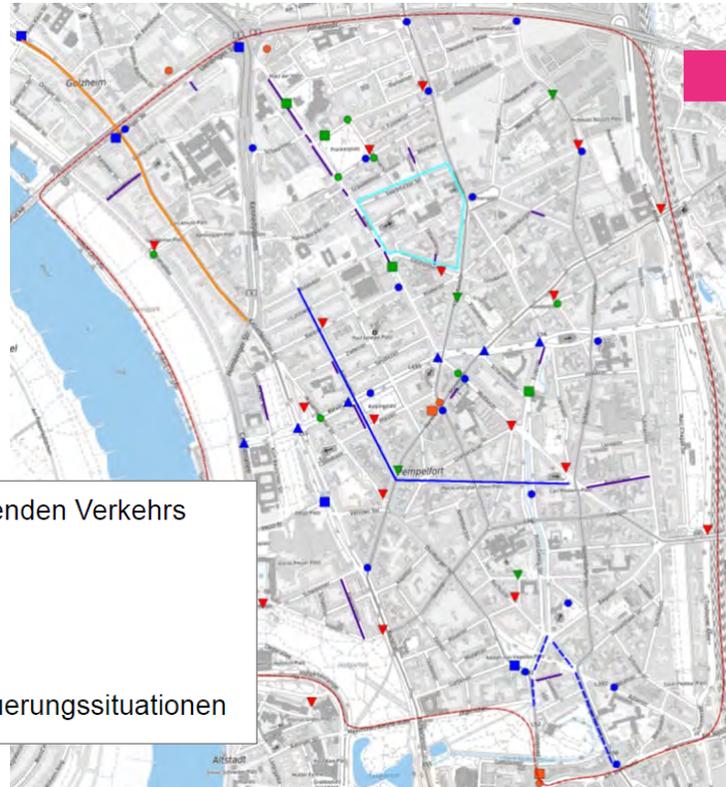
NRW-größtes Reallabor der Mobilitätswende startet in 2023, gefördert vom Land NRW

Besonderes Förderprojekt „Multi-Mo-Dus“ (30 Mio. € Investition) Umsetzung 2023-2026

-  MobilitätStation u. lokales WiFi / 5G
-  Besonderer Bahnkörper Kaiserswerther Straße
-  Fahrgastunterstand der Zukunft u. Steigerung der Aufenthaltsqualität an Haltestellen
-  Multimodale Mobilitätsdisplays

-  Fahrradstraße
-  Fahrradzone
-  Streckenausbau Radhauptnetz
-  Knotenpunktausbau Radhauptnetz
-  B+R Fahrradsammelgarage
-  Micromobility (E-Scooter Abstellplätze)

-  Neuordnung des ruhenden Verkehrs
-  Barrierefreier Ausbau
-  Neue Querungsstelle
-  Verbesserung von Querungssituationen



u.a. mit
20 MobilitätStationen,
von jedem Ort im Projekt-
gebiet sind mind. 2 Stationen
innerhalb von 5 Geh-Minuten
erreichbar
100 zusätzliche Elektro-
Car-Sharing-Fahrzeuge für
das Quartier Pempelfort

Connected Mobility Düsseldorf GmbH: planen, bauen, digitalisieren & betreiben



Dialog
führen



Ideen für ‚Mobilitäts-
wende‘ konkretisieren



Carsharing
fördern



SharingStationen
bauen



Daten generieren &
Plattformen betreiben



24/7 Lastenrad
-Verleih anbieten



Fahrradgaragen
betreiben



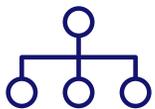
Stadtrad-System
managen



MobilitätStationen
bauen/ betreiben



Apps entwickeln/
betreiben



- 2 x Geschäftsführer + 12 x FachexpertInnen + 3 x WerkstudentenInnen + 2 x Back-Office
- 3 Geschäftsfelder: Planen & Bauen & Betreiben; IT & Digitalisierung; Kommunikation & Service
- 100 % kommunale Unternehmung der Landeshauptstadt Düsseldorf

**Vielen Dank für die
Aufmerksamkeit!**



Modellentwicklung für eine interkommunale Kooperation



Projektkosten
Welche Kosten fallen an, um das gemeinsame Projekt zu realisieren?
Wie werden die Kosten finanziert und die Risiken verteilt?
Welche Förderstrategie passt zum Projekt?

Generierte Werte durch das Projekt
Welcher Mehrwert und welche Qualitäten für das Gemeinwesen lassen sich erreichen?
Wie hoch ist der ökologischer Mehrwert und der Beitrag zur Klimaneutralität?
Welche lokale Wertschöpfung ergibt sich für die Region?
Welche unmittelbaren Einnahmen erzielt das Projekt?