

# Mobilitätsstationen im Wetteraukreis – Organisationsstrukturen für neue Mobilität

Marie Werneke<sup>1</sup>, Johann Grobe<sup>1</sup>, Volker Bleeß<sup>1</sup>, Alina Arnold<sup>2</sup>, Alice Tancredi<sup>3</sup>

## 1. Anlass und Hintergrund

### 1.1 Was sind Mobilitätsstationen und wofür sind sie gut?

Eine nachhaltige Gestaltung neuer Mobilitätsangebote ist entscheidend für eine bessere Lebensqualität, Verkehrssicherheit und Klimaschutz. Während die Verkehrswende hauptsächlich in Großstädten und Ballungsräumen diskutiert wird, steht eine nachhaltige Verkehrsentwicklung in den Randlagen und suburbanen Räumen häufig hinten an. Die Ausgangssituation in diesen Räumen ist von geringeren Bevölkerungsdichten und längeren Wegen zu zentralen Orten und Einrichtungen geprägt. Außerhalb der Großstädte ist die Nutzung privater Pkw aufgrund mangelnder Alternativen alltäglich, was zu einer hohen Autoabhängigkeit führt (vgl. König o. J.). Gerade in solchen Räumen ist es sinnvoll, neue Mobilitätsangebote zu schaffen (vgl. Bell 2019: 7). Mobilität ist auch im ländlichen Raum ein Grundbedürfnis, um Zugang zu Gütern, Orten und Dienstleistungen zu haben (vgl. Götz 2011: 327). Das Ziel besteht darin, die Mobilität im ländlichen Raum zu sichern, die Abhängigkeit vom privaten Pkw zu verringern und Mobilität für alle Menschen zu gewährleisten.

Wie Menschen mobil sind, das heißt, welche Verkehrsmittel sie für welche Wege nutzen, ist sowohl von den Mobilitätsoptionen als auch vom Mobilitätsverhalten geprägt. Vielfältige Mobilitätsangebote, welche möglichst viele Mobilitätsbedürfnisse adressieren und gleichzeitig wenig Verkehr verursachen, sind ein Ansatz, um die Mobilität nachhaltig zu verbessern (vgl. Götz 2011: 331; Bertram & Bongard 2014: 5 ff.). Mobilitätsstationen können in diesem Kontext einen wichtigen Baustein für eine nachhaltige Mobilität bilden (Abbildung 1). Sie helfen dabei, verschiedene Verkehrsmittel räumlich eng miteinander zu verknüpfen und sie ergänzen den bestehenden öffentlichen Personennahverkehr bedarfsgerecht. Mobilitätsstationen bündeln mindestens zwei Mobilitätsangebote und erleichtern somit den Umstieg (vgl. Zukunftsnetz Mobilität NRW 2017). Sie bieten eine infrastrukturelle Ausstattung, wie zum Beispiel Fahrradboxen oder E-Ladestationen. Größe und Ausstattungsmerkmale variieren bedarfsgerecht von Station zu Station; das gemeinsame Erscheinungsbild bildet zugleich eine Klammer des Wiedererkennens.

Der hier vorliegende Beitrag fußt auf den Ergebnissen des Projektes *RaMo – Raum für neue Mobilität*. Ziel des Projektes ist es, Mobilitätsstationen in einem hessischen Pilot-Landkreis, nämlich im Wetteraukreis, zu etablieren und perspektivisch auf die ganze Region FrankfurtRheinMain auszuweiten. Die digitale Vernetzung und räumliche Bündelung umweltfreundlicher Verkehrsträger und Angebote stehen dabei im Fokus.

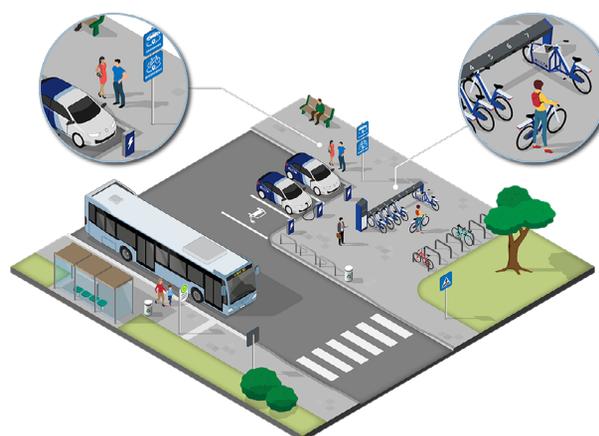


Abbildung 1: Beispielhafte Visualisierung einer Mobilitätsstation, Quelle: Rhein-Main-Verkehrsverbund 2022

<sup>1</sup> Hochschule RheinMain, Wiesbaden

<sup>2</sup> Regionalverband FrankfurtRheinMain, Frankfurt am Main

<sup>3</sup> Rhein-Main-Verkehrsverbund, Hofheim am Taunus

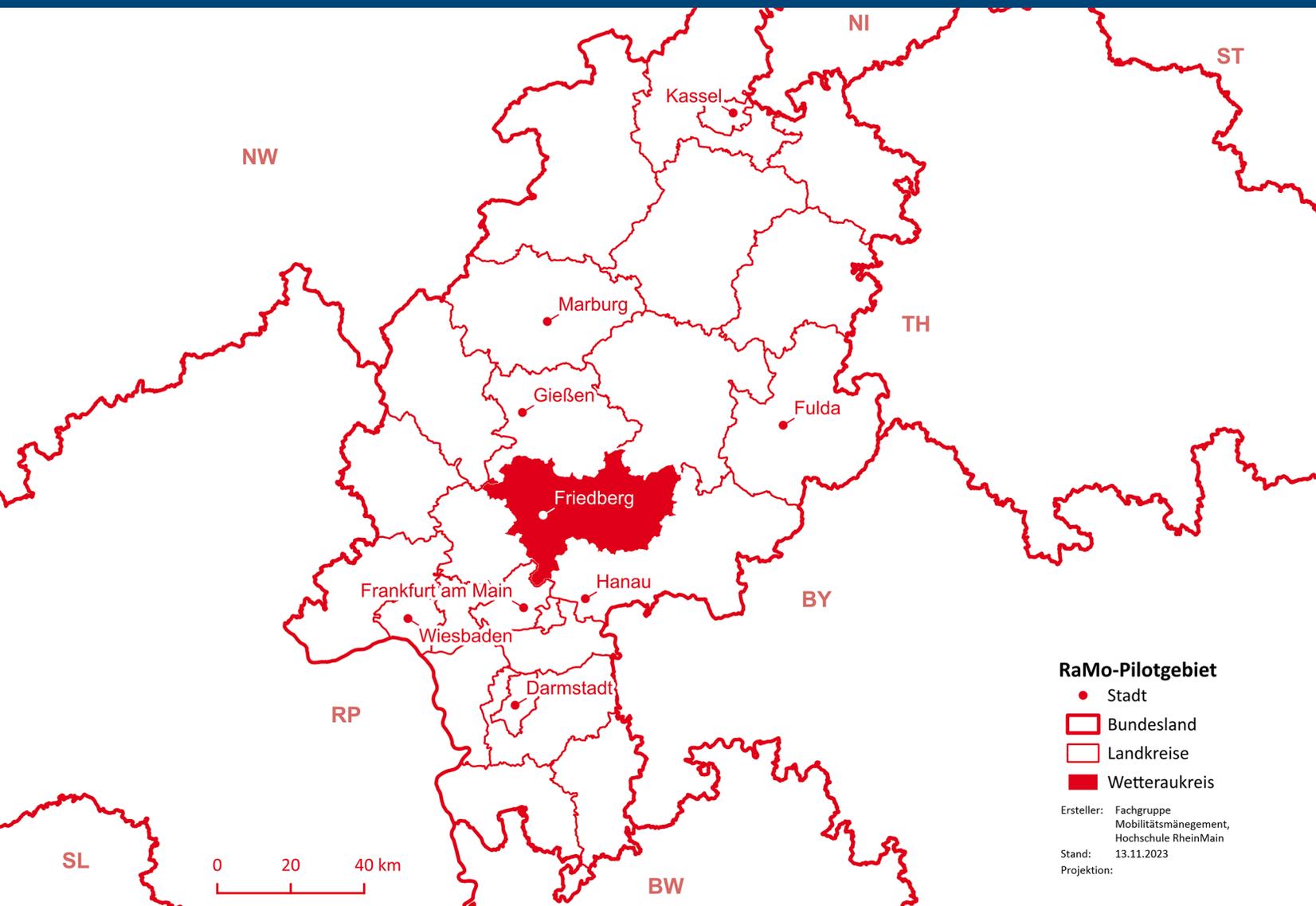


Abbildung 2: Verortung Wetteraukreis, Quelle: Hochschule RheinMain 2023

## 1.2 Der Pilotkreis Wetteraukreis

Der Wetteraukreis befindet sich nördlich von Frankfurt am Main und ist durch eine heterogene Raumstruktur geprägt (Abbildung 2). Mit rund 315.000 Einwohnenden und einer Fläche von rund 1.100 Quadratkilometern zählt er zu den größten Landkreisen Hessens (vgl. Wetteraukreis o. J.). Zum Wetteraukreis gehören 25 Kommunen mit knapp 3.000 bis über 30.000 Einwohnenden (vgl. Hessische Gemeindestatistik 2022). Die Kommunen im östlichen Teil des Landkreises zeichnen sich als Flächenkommunen mit einer geringen Bevölkerungsdichte und vielen kleinen Ortsteilen aus, während die Kommunen im südwestlichen Teil des Kreises suburbanen Charakter aufweisen.

## 1.3 Mobilitätsstationen aus drei Perspektiven – Wo, für wen, welche Angebote?

Mobilitätsstationen unterscheiden sich in ihrer Ausgestaltung abhängig von der räumlichen Lage, der potenziellen Nutzerschaft und der bereits bestehenden Angebote. Für die Planung von Mobilitätsstationen wurde ein modellhaftes Verfahren angewendet, das diese Perspektiven vereint und im Folgenden erläutert wird.

Für die Angebotskonzeption bietet sich eine Stationstypisierung an, die klassisch nach den Konfektionsgrößen L, M und S gegliedert wird (Abbildung 3). An L-Stationen stehen mindestens vier und an einer M-Station mindestens drei Verkehrsmittel zur Verfügung. S-Stationen sind mit mindestens zwei Verkehrsmitteln ausgestattet.

## L-STATION

Eine L-Station ist mit >3 Verkehrsmitteln ausgestattet und am Standorttyp Bahnhof/ÖV-Knoten geeignet

## M-STATION

Eine M-Station ist mit mind. 3 Verkehrsmitteln ausgestattet und am Standorttyp Bahnhof/ÖV-Knoten geeignet

## S-STATION

Eine S-Station ist mit mind. 2 Verkehrsmitteln ausgestattet und an fast allen Standorttypen geeignet

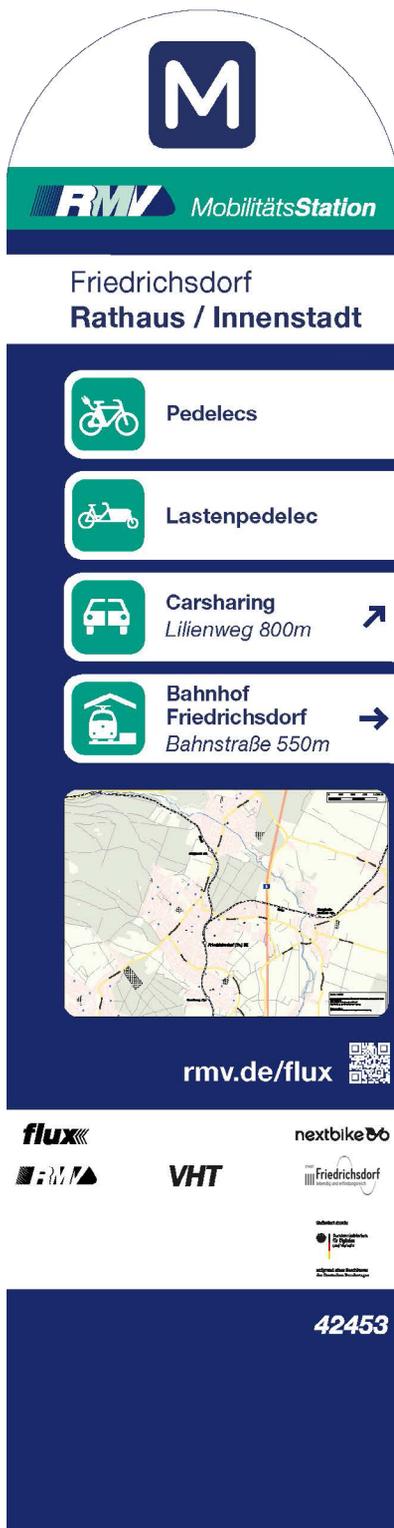
Abbildung 3: Stationstypisierung von Mobilitätsstationen, Quelle: Hochschule RheinMain 2023

An einer L-Station vereinen sich in der Regel mehrere Verkehrsmittel des ÖPNV, Car-Sharing, Park and Ride (P+R), Bike and Ride (B+R) und optional Bike-Sharing. Sie befinden sich ausschließlich an Bahnhöfen/ÖV-Knoten, wobei die Module P+R und B+R obligatorisch sind. Angebotene Verkehrsmittel an einer M-Station können SPNV oder Linienbusverkehr, Car-Sharing, B+R, Fahrradabstellanlagen sowie Bike-Sharing sein. Der ÖPNV ist ein obligatorisches Modul für eine M-Station, weshalb als Standorttyp ebenfalls nur Bahnhöfe/ÖV-Knoten infrage kommen. Eine S-Station sollte in der Regel mindestens Linienbusverkehr beinhalten. Zusätzlich sind Car-Sharing, Fahrradabstellanlagen oder Bike-Sharing möglich. Vereinzelt kann das Car-Sharing den ÖPNV an einer S-Station ersetzen. Dies bietet sich insbesondere in Wohngebieten, aber auch in Gewerbegebieten, Stadtteilzentren sowie Versorgungs-, Freizeit- und Bildungseinrichtungen an. Das Grundmodul Bike-Sharing ist hierbei optional, da die Einführung von Bike-Sharing ein dichtes Netz an Mobilitätsstationen voraussetzt. Wird beispielsweise an einer L-Station an einem Bahnhof Bike-Sharing vorgesehen, so sollten im Stadtgebiet an wichtigen Quellen und Zielen weitere Stationen, in der Regel als S-Stationen, eingerichtet werden, um One-Way-Fahrten mit Mietfahrrädern zu ermöglichen.

**Angebote** – Die Mobilitätsangebote an einer Mobilitätsstation können je nach Lage, potenzieller Nutzerschaft und verfügbarer Fläche variieren. Für den Aufbau eines Netzes an Mobilitätsstationen wird empfohlen, ein Modulsystem zu entwickeln, welches der Nutzerschaft an vergleichbaren Stationen ein identisches Ausstattungsangebot liefert. Im Sinne der Einheitlichkeit und des Wiedererkennungswertes werden an jeder Station eine Informationsstele und Markierungen empfohlen.

Der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) möchte für Mobilitätsstationen und das dazugehörige Angebot im Verbundgebiet eine Art Dachmarke „RMV-Mobilitätsstation“ schaffen. In einem Gestaltungsleitfaden werden die Handhabung des Erscheinungsbildes, typische Anwendungsfälle und Gestaltungsrichtlinien für Mobilitätsstationen beschrieben und bereitgestellt. Ein zentraler Bestandteil der Mobilitätsstationen wird eine Informationsstele sein, die schon von Weitem auf die Mobilitätsstation aufmerksam macht. Abbildung 4 vermittelt einen Eindruck, wie die Stele beispielhaft für eine RMV-Mobilitätsstation aussehen kann.

Abbildung 4: Entwurf einer Stele für RMV-Mobilitätsstationen, Quelle: Rhein-Main-Verkehrsverbund 2024



**Standorte** – Im doppelten Sinne naheliegende Standorte für Mobilitätsstationen sind zunächst Bahnhöfe und wichtige ÖV-Knotenpunkte. Diese bieten gute Anknüpfungspunkte und sind meistens zentral gelegen. Wohngebiete stellen weitere wichtige Standorte dar, denn dort beginnen beziehungsweise enden circa 85 Prozent aller Wege (vgl. Brand et al. 2020). Standorte in Gewerbegebieten, in denen sich Arbeitsplatzschwerpunkte befinden, eignen sich ebenso wie Stadtteilzentren und Versorgungseinrichtungen. Des Weiteren stellen Freizeit- und Bildungseinrichtungen relevante Verknüpfungspunkte dar, da insbesondere Freizeitwege einen großen Anteil der Wegezwecke einnehmen (vgl. Brand et al. 2020).

**Nutzungsperspektive** – Bislang werden vor allem angebotsbezogene Ansätze bei der Etablierung von Mobilitätsstationen betrachtet, allerdings sind nutzungs- und nachfrageorientierte Aspekte ebenso relevant. Anhand von potenziellen Nutzungsszenarien kann abgeleitet werden, für welche Wegezwecke die Angebote an Mobilitätsstationen genutzt werden könnten.

So steht an Standorten einer Versorgungseinrichtung wie einem Supermarkt vorwiegend der Einkauf im Fokus, wohingegen an Bahnhöfen/ÖV-Knoten und auch in Wohngebieten viele Nutzungen, wie das Pendeln zum Arbeitsplatz oder der Besuch bei den Großeltern, denkbar sind. Generell ist das Mobilitätsverhalten von komplexen Wegekettensystemen und Nutzungsmustern gekennzeichnet. So kommt für die Fahrten zur Arbeit oder Ausbildung intermodalen Wegekettensystemen, zum Beispiel durch die Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV, eine besondere Rolle zu (vgl. IGES Institut GmbH 2021: 46). Zusammengefasst sollten die Standorte so ausgewählt werden, dass an ihnen ein möglichst großes Nutzungspotenzial entsteht.

Im Rahmen des Forschungsprojektes *RaMo* hat eine Analyse der Wegebeziehungen auf Basis von Mobilfunkdaten gezeigt, dass im Pilotgebiet Wetteraukreis insbesondere Wege zwischen den Nachbarkommunen und innerhalb der Kommune einen großen Anteil an allen Verkehrsbeziehungen ausmachen. Dies verdeutlicht zum einen, dass neue Mobilitätsangebote nicht nur die klassischen Pendlerwege adressieren, sondern sich zudem auf Freizeit- und Einkaufswege ausrichten sollten. Zum anderen zeigen die Analysen die engen verkehrlichen Verflechtungen innerhalb des Kreisgebiets, was die Idee eines kreisweit koordinierten und möglichst vereinheitlichten Angebots stützt.

## 2. Warum braucht es neue Organisationsstrukturen für Mobilitätsstationen?

Aktuell ist die Planung und Umsetzung von Mobilitätsstationen nicht in bestehenden Organisationsstrukturen als eigenständige Aufgabe verankert. Rollen, Aufgabenbereiche und Prozesse für den Aufbau und den Betrieb von Mobilitätsstations-Netzen sind noch nicht eindeutig definiert. Um die Aufgaben von der Planung bis zum Betrieb abzuwickeln, bedarf es eines geeigneten Organisations- und Rollenmodells. In diesem werden Zuständigkeiten festgelegt und Aufgabenbereiche der beteiligten Akteure definiert. Die Entwicklung eines dauerhaft tragfähigen Organisations- und Rollenmodells muss mithin einerseits die verschiedenen Aufgaben berücksichtigen, die bei der Etablierung von Mobilitätsstationen anfallen, und andererseits die bereits bestehende Landschaft der Körperschaften und Institutionen in den Blick nehmen.

## 2.1 Aufgaben bei der Planung und Umsetzung von Mobilitätsstationen

Die anfallenden Aufgaben zur Etablierung von Mobilitätsstationen erstrecken sich von der konzeptionellen Angebotsplanung und der Herstellung des Baurechts über die Durchführung von Ausschreibungen bis hin zu einer umfassenden Marketing- und Kommunikationsstrategie. Dabei sind Aufgaben sowohl auf lokaler Ebene als auch auf regionaler Ebene in verschiedenen Phasen der Planung, der Umsetzung und des Betriebs angesiedelt. Nachfolgend wird ein Einblick möglicher Aufgaben und deren Verteilung gegeben.

**Lokale Aufgaben** – Für die Errichtung von Mobilitätsstationen sind Standorte auszuwählen. Dafür bedarf es lokaler Kenntnisse über die Gegebenheiten vor Ort und mögliche Flächenverfügbarkeiten. Eine Empfehlung geeigneter Flächen kann zum Beispiel von Planungsbüros oder Forschungseinrichtungen erfolgen. Die eigentliche Flächenbestimmung ist jedoch mit den lokalen Akteuren vor Ort zu bestimmen. Hierbei sind Verfügbarkeiten, Eigentumsverhältnisse, die bestehende Infrastruktur des Standortes und weitere Anforderungen, zum Beispiel an mögliche Tiefbauarbeiten für Elektroladeinfrastruktur, zu klären. Erfahrungen aus *RaMo* zeigen, dass bei der Standortbestimmung die kommunale Fachverwaltung eng miteinbezogen werden sollte. Insbesondere kleinere Kommunen haben entscheidende lokale Kenntnisse über mögliche Standorte.

Für die Bereitstellung von Mobilitätsangeboten an Mobilitätsstationen müssen Verträge mit Anbietern geschlossen werden. So können kommunale Gebietskörperschaften Mobilitätsdienstleister via öffentlichem Dienstleistungsauftrag beauftragen.

Während des Betriebs von Mobilitätsstationen können lokale Aufgaben in Form von klassischen Reinigungen wie Abfallentsorgung und Winterdienste an den Mobilitätsstationen anfallen. Für die Wartung der Mobilitätsangebote sind häufig die Anbieter zuständig.

**Regionale Aufgaben** – Mobilitätsstationen zeichnen sich dadurch aus, dass sie kommunenübergreifend einheitlich gestaltet sind und ein möglichst durchgängiges Angebot bereitstellen. Als Aufgaben fallen hier die Definition von Grundmodulen an Mobilitätsstationen, zum Beispiel in Form von einheitlichen Informationsstelen, an. Zudem sollte ein Modulkatalog entwickelt werden, welcher das Design der einzelnen Angebote vorgibt. In *RaMo* hat sich gezeigt, dass Vorlagen zu Grundelementen, wie einer Informationsstelen, vorteilhaft sind und diese für die gesamte Region FrankfurtRheinMain einheitlich sein sollten. Eine weitere regional zu koordinierende Aufgabe ist die Schaffung einer einheitlichen Dachmarke. Diese dient insbesondere zur Vermarktung der Mobilitätsangebote. Marketing- und Kommunikationsaufgaben sollten auf regionaler Ebene koordiniert werden.

Neben diesen Aufgaben können auf übergeordneter Ebene zudem Fördermittel beantragt und insbesondere die Ausschreibungen der Mobilitätsdienstleistungen gebündelt durchgeführt werden. Die Vergabe der Mobilitätsangebote sollte zudem zentral erfolgen, sodass die Prozesse zur Planung und zum Aufbau von Mobilitätsstationen übergreifend koordiniert werden können. Für den Pilotkreis soll der Landkreis zentral diese Aufgaben für seine Kommunen übernehmen. Hierbei ist der hohe Initiierungs- und Koordinationsaufwand zwischen den beteiligten Akteuren, im Falle des Wetteraukreises der Kommunen, der lokalen Nahverkehrsorganisation und weiteren lokalen Akteuren, einzuplanen.

Der Einblick in einzelne Aufgaben bei der Planung, Umsetzung und dem Betrieb von Mobilitätsstationen zeigt, dass diese ein breites Themenspektrum aufweisen und teils nicht eindeutig auf die verschiedenen beteiligten Akteure aufzuteilen sind.

Nachfolgend werden die bereits bestehenden Organisationsstrukturen zusammengetragen und mögliche Organisationsmodelle für Mobilitätsstationen in Regionen beziehungsweise Landkreisen Deutschlands vorgestellt.

## 2.2 Bestehende Organisationsstrukturen in Hessen

Die Etablierung eines Netzes an Mobilitätsstationen erfordert eine über die einzelne Kommune hinausgehende Zusammenarbeit der Gebietskörperschaften.

Die gesetzlich festgelegten Aufgaben von Kommunen beinhalten keinen ganzheitlichen Auftrag zur Gestaltung der Verkehrssysteme und Sicherung der Mobilität. Die historisch gewachsenen Rechtsnormen beziehen sich isoliert auf einzelne Handlungsfelder, insbesondere auf die städtebauliche Entwicklung gemäß Baugesetzbuch und auf den Bau und Betrieb von Straßen gemäß den Straßengesetzen der Länder. In Hessen sind die Kommunen für den Bau und Betrieb von Gemeindestraßen sowie für Gehwege und Parkplätze an klassifizierten Straßen innerhalb der Ortsdurchfahrt zuständig. Des Weiteren tragen sie die Verantwortung für verkehrsrechtliche Anordnungen und die Verkehrsüberwachung. Hessen Mobil ist als obere Straßenbaubehörde für die Landesstraßen zuständig und stellt einen wichtigen Ansprech- und Durchführungspartner für infrastrukturelle und verkehrsregelnde Maßnahmen an Bundes-, Landes- und Kreisstraßen dar. Auch Landkreise und Verkehrsverbände nehmen eine wichtige Rolle ein (vgl. Birk et al. 2022: 281).

Im öffentlichen Verkehr besteht seit Inkrafttreten des Regionalisierungsgesetzes von 1993 und der darauf aufbauenden Landes-ÖPNV-Gesetze bereits eine überkommunale Zusammenarbeit in Form von Aufgabenträger-Organisationen, die für die Planung, Organisation und Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs zuständig sind (RegG § 3, 1993). In Hessen liegt die Aufgabenträgerschaft bei den Landkreisen und kreisfreien Städten, die sich zur Wahrnehmung der Aufgaben der regionalen Verkehre in Verkehrsverbänden organisiert haben. Es bestehen diverse Konstellationen bezüglich des Verhältnisses zwischen den einzelnen Kommunen und den Aufgabenträger-Organisationen.

Hervorzuheben ist, dass Kommunen die kommunale Planungshoheit und somit die weitgehende Gestaltungsfreiheit bei der Bauleitplanung im Rahmen der Raumordnung haben. Durch die Festlegung von Lage, Art und Maß der baulichen Nutzungen bestimmen die Kommunen maßgeblich auch das Verkehrsgeschehen (vgl. Birk et al. 2022: 273). Auch sind sie für die Gestaltung des öffentlichen Straßenraums, bei klassifizierten Straßen zumindest der Seitenräume, zuständig und damit auch für das konkrete Herstellen und Unterhalten von Infrastrukturen für Mobilitätsstationen. Die kommunalenübergreifende Koordination hingegen, welche für die Etablierung eines durchgängigen Systems von Mobilitätsstationen obligatorisch ist, fällt in ein Zuständigkeitsloch.

## 2.3 Organisationsstrukturen andernorts

Praxisbeispiele über *RaMo* hinaus zeigen, dass Organisationsstrukturen flexibel an die lokalen und regionalen Gegebenheiten angepasst werden müssen. Während Großstädte wie Hamburg mit *switch* und Berlin mit *jelbi* bereits gut aufgestellt sind, fällt es Landkreisen in ländlichen Regionen derzeit noch schwer, Mobilitätsstationen zu etablieren. Nachfolgend werden vier bereits realisierte Beispiele zu regionalen beziehungsweise kreisweiten Ansätzen von Mobilitätsstationen vorgestellt. Die Angaben stützen sich auf eigene Desktop-Recherchen wie auch auf informelle Fachgespräche mit den bearbeitenden Personen der jeweiligen Beispielprojekte.

**Region München** – Der Münchner Tarif- und Verkehrsverbund koordiniert die Planung und den Betrieb von Mobilitätsstationen in der Region München. Die Mobilitätsstationen werden als Mobilitätspunkte bezeichnet, wenn sie bestimmte Anforderungen erfüllen. Mobilitätspunkte müssen eine Informationsstele haben, mindestens mit zwei Sharing-Angeboten ausgestattet sein oder ein Sharing-Angebot mit einer Verknüpfung zum öffentlichen Verkehr aufweisen. Der Münchner Tarif- und Verkehrsverbund hat sich zunächst der Aufgabe der Errichtung eines verbundweiten Bikesharing-Systems in der Region München angenommen (vgl. o.A. 2023). Zudem koordiniert er die Planung und Umsetzung der Informationsstelen. Somit soll als Mobilitätsangebot ein Fahrradverleihsystem mit Fahrrädern und Pedelecs geschaffen werden.

Für die Etablierung und den Betrieb des verbundweiten Bike-Sharing-Systems wurde eine Zweckvereinbarung über die gemeinschaftliche Etablierung und Sicherstellung eines öffentlichen Bikesharing-Systems von Gebietskörperschaften im Gebiet des Münchner Verkehrs- und Tarifverbundes beschlossen (vgl. Zweckvereinbarung öffentliches Bikesharing-Systems 2023). Ende 2023 beteiligten sich circa 40 Gebietskörperschaften an der Vereinbarung. Das Bikesharing-System soll einen möglichst einheitlichen Standard haben. Gleichzeitig wird den Gebietskörperschaften Entscheidungsspielraum hinsichtlich der Anzahl der Fahrräder und der Lage der Stationen gegeben. Der Münchner Tarif- und Verkehrsverbund sieht sich als Mobilitätsdienstleister inklusive neuer Mobilitätsangebote wie On-Demand-Verkehr und Bike-Sharing. Für 2024 plant der Münchner Tarif- und Verkehrsverbund die Ausschreibung für den Betrieb und die Bereitstellung der Fahrräder für das regionale Bikesharing-System. Die Münchner Verkehrsgesellschaft wird den Betrieb in der Landeshauptstadt im Auftrag des Mobilitätsreferats koordinieren, während sich der Münchner Tarif- und Verkehrsverbund um den Verbundraum kümmert.

**Ortenaukreis** – Das Mobilitätsnetzwerk Ortenau koordiniert die Entwicklung, Planung, Gestaltung, Ausschreibung, Durchführung und Vergabe der Mobilitätsangebote an Mobilitätsstationen (endura kommunal GmbH o. J.). Die Mobilitätsstationen bieten Sharing-Angebote, E-Ladestationen, Fahrradabstellanlagen, Fahrradboxen und weitere Aufenthaltsfunktionen an. Die Mobilitätsangebote sollen gemeinsam unter der Dachmarke *EinfachMobil* beworben werden. Hierfür haben sich 14 interessierte Gebietskörperschaften zusammengeschlossen und eine kommunale Anstalt des öffentlichen Rechts gegründet (vgl. Anstatssatzung für die gemeinsame selbständige Kommunalanstalt 2022).

Die kommunale Anstalt des öffentlichen Rechts plant und entwickelt die einzelnen Maßnahmen. Für die Umsetzung der Mobilitätsangebote sind die jeweiligen Gebietskörperschaften zuständig. Die kommunale Anstalt des öffentlichen Rechts übernimmt als zentrale Beschaffungsstelle die notwendigen Ausschreibungen und Vergaben.

**Rheinisch-Bergischer Kreis** – Anlass der Etablierung von Mobilitätsstationen im Rheinisch-Bergischen Kreis in Nordrhein-Westfalen war eine Förderung im Rahmen des Programmes Kommunaler Klimaschutz NRW (EFRE). Ziel war es, ein flächendeckendes Netz an Mobilitätsstationen in unterschiedlicher Größe, Bedeutsamkeit und Ausstattung zu errichten. Dazu wurde ein modulares Bausteinsystem aus verschiedenen Mobilitätsangeboten, Informationsstelen, Ladeinfrastruktur, E-Carsharing, Fahrradabstellanlagen, Fahrradboxen, ein Pedelec-Verleihsystem und P+R-Anlagen entwickelt. Der Landkreis hat sich der Aufgabe des zentralen Kümmersers angenommen. Die einzelnen Bausteine wurden auf die Projektpartner (Verkehrsverbund Rhein-Sieg, kreisangehörige Kommunen und ein kommunales Nahverkehrsunternehmen) aufgeteilt. Dazu wurden zwischen den Projektpartnern Kooperationsverträge geschlossen und die Aufgabenverteilung und Zuständigkeiten politisch beschlossen.

**Landkreis Bamberg** – Der Landkreis koordiniert die Etablierung von Mobilitätsangeboten an Bahnhöfen (Landratsamt Bamberg o. J.). Als Mobilitätsstationen werden Standorte an Bahnhöfen bezeichnet, an denen Fahrradsammelgaragen, Fahrradboxen, Schließfächer sowie Reparaturstationen für Fahrräder etabliert werden, welche die Verknüpfung vom Fahrrad zum ÖPNV verbessern sollen. Dazu wurden Kooperationsverträge mit 36 kommunalen Gebietskörperschaften erstellt. Der Landkreis unterstützt die Gebietskörperschaften bei der Ausschreibung und Vergabe, diese schließen jedoch die Verträge mit den Betreibern ab.

Die beschriebenen Beispiele zeigen, dass eine interkommunale Errichtung von Mobilitätsstationen auch außerhalb von Großstädten möglich ist und vereinzelt in Deutschland bereits umgesetzt wird. Die organisatorischen Rahmenbedingungen variieren dabei je nach den spezifischen Gegebenheiten, wie beispielsweise vorhandene Förderprogramme des Landes, Impulse von aktiven Kommunen, die als Vorbilder dienen, oder bestehende Verträge mit etablierten Mobilitätsdienstleistern. Damit neue, kommunenübergreifende Mobilitätsangebote erfolgreich umgesetzt und betrieben werden können, ist die Schaffung neuer Strukturen, die Festlegung von Zuständigkeiten und eine enge Zusammenarbeit der beteiligten Akteure entscheidend.

Die Betrachtung der verschiedenen Organisationsstrukturen für Mobilitätsstationen hat zugleich gezeigt, dass der Begriff Mobilitätsstationen breit verwendet wird. Er reicht von Fahrradsammelgaragen an einzelnen ÖPNV-Punkten bis hin zu einem flächendeckenden Netz an Mobilitätsstationen mit umfassenden Sharing-Angeboten. Somit variiert auch die Ausgestaltung von Mobilitätsstationen.

### 3. Fazit

Um Mobilitätsstationen erfolgreich in einem kreisweiten oder auch verbundweiten Netz zu etablieren, bedarf es Organisationsstrukturen, die sich entweder neu bilden können oder bei denen Aufgabenbereiche bestehender Institutionen neu definiert beziehungsweise erweitert werden müssen. Fest steht, dass für die verbundweite Etablierung von Mobilitätsstationen eine Trägergesellschaft für neue Mobilitätsangebote vonnöten ist, so wie es sich bereits für den ÖPNV bewährt hat. Einzelne Verkehrsverbünde und -unternehmen sehen dies bereits als ihre Aufgabe an. Für den Wetteraukreis wird empfohlen, den Aufgabenbereich der lokalen Nahverkehrsorganisation weiter auszubauen und die Umsetzung von neuen Mobilitätsangeboten dort zu verankern.

Denkbar sind auch schlankere Strukturen, beispielsweise indem sich einzelne Kommunen oder deren Stadtwerke um die Etablierung von Mobilitätsstationen kümmern. Hierbei rückt jedoch der Netzgedanke von Mobilitätsstationen in den Hintergrund und es besteht die Gefahr solitärer Lösungen, welche nicht über die kommunalen Grenzen hinausgehen. Eine weitere Alternative könnte die Gründung einer eigenen Planungs- und Betriebsgesellschaft für Mobilitätsstationen sein. Aufgrund des engen sachlichen Zusammenhangs und des angestrebten Verbunds zwischen Mobilitätsstationen und ÖPNV erscheint es aber wenig zielführend, zwischen diesen beiden Angebotsfeldern eine neue institutionelle Grenze zu errichten.

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

Im Falle des *RaMo*-Projektes zeigt sich, dass die Aufgabenbereiche der bestehenden Akteure zu eng gesteckt sind. Generell fehlt es an einem klaren politischen Auftrag, welcher einen zentralen Kümmerer vorgibt. Daneben sind personelle Ressourcen ein limitierender Faktor. Aufgaben neuer Mobilitätsangebote auf bestehende Stellen aufzuteilen, gestaltet sich schwierig.

So fehlen für eine in Verkehrsfragen wichtige kommunenübergreifende Zusammenarbeit häufig geeignete Strukturen und ein regelmäßiger Austausch. Eine Vernetzung über die kommunalen Grenzen hinaus besteht nur vereinzelt. Häufig erfolgen die notwendigen arbeitsrelevanten Abstimmungen mit anderen Akteuren in erster Linie problem- oder projektbezogen (vgl. Birk et al. 2022: 281).

Festzuhalten ist, dass es einen zentralen Kümmerer geben muss, welcher den gesamten Prozess von der Planung bis hin zu Umsetzung koordiniert. Dazu braucht es für die potenziellen Akteure einen politischen Auftrag.

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

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

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

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

## Literaturverzeichnis

Anstaltssatzung für die gemeinsame selbständige Kommunalanstalt (2022): Mobilitätsnetzwerk Ortenau, Anstalt des öffentlichen Rechts vom 03. Juni 2022.

Bell, D. (2019): Intermodal Mobility Hubs and User Needs, in: social sciences 2019, P. 65, doi: 10.3390/socsci8020065

Bertram, M. & Bongard, S. (2014): Elektromobilität im motorisierten Individualverkehr, in: Springer Fachmedien Wiesbaden, doi: 10.1007/978-3-658-02264-82

Birk, M.; Blees, V. & Jäger, A. (2022): Die Kleinstadt als Hemmschuh der Mobilitätswende?, in: Kleinstadtforschung, S. 259–286, doi: 10.1515/9783839465080-013

Brand, T.; Belz, J.; Eggs, J.; Ermes, B.; Follmer, R.; Gruschwitz, D.; Kellerhoff, J.; Pirsig, T.; Roggendorf, M. & Schwehr, M. (2020): Mobilität in Deutschland – MiD Regionalbericht Hessen. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur und des Landes Hessen, Bonn, Berlin, Wiesbaden.

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) (o. J.): Interkommunale Zusammenarbeit, in MOBILIKON – Das Nachschlagewerk rund um das Thema Mobilität vor Ort, online: <https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/interkommunale-zusammenarbeit>

endura kommunal GmbH (o. J.): Das Mobilitätsnetzwerk im Ortenaukreis, online: <https://www.mobilitaetsnetzwerk-ortenau.de/>

Götz, K. (2011): Nachhaltige Mobilität. In: Groß, M. (Hg.): Handbuch Umweltsoziologie. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, Springer Fachmedien, S. 325–347.

Hessische Gemeindestatistik (o. J.): Daten für Gemeinden in Hessen, online: <https://statistik.hessen.de/publikationen/hessische-gemeindestatistik>

IGES Institut GmbH (2021): Grundlagenpapier für Mobilitätsstationen in städtischen Randlagen. Abschlussbericht Projekt MobistaR, Berlin.

König, A. (o. J.): Den ländlichen Raum bewegen – Praxisbeispiele, Forschungsprojekte und Entwicklungspotenziale, Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt, Institut für Verkehrssystemtechnik, Braunschweig. Landeshauptstadt München (29.11.2023): Regionales Bikesharing-System und mehr Abstellflächen für Mikromobilität. Beschluss des Münchner Stadtrats, online: <https://muenchenunterwegs.de/news/regionales-bikesharing-system-und-mehr-abstellflaechen-fuer-mikromobilitaet>

Landratsamt Bamberg (o. J.): Mobilstationen für den Landkreis Bamberg, online: <https://www.landkreis-bamberg.de/Landratsamt/Verwaltung/Landratsamt-A-Z/Mobilit%C3%A4t-und-%C3%96PNV/Aktuelles/Mobilstationen-f%C3%BCr-den-Landkreis-Bamberg.php?object=tx,2892.5&ModID=7&FID=2976.154.1&NavID=2892.259>

o.A. (2023): Zweckvereinbarung über die gemeinschaftliche Etablierung und Sicherstellung eines öffentlichen Bikesharing-Systems von Gebietskörperschaften im Gebiet des Münchner Verkehrs- und Tarifverbundes, online: <https://buergerinfor.lra-ebe.de/getfile.asp?id=77097&type=do>.

Rheinisch Bergischer Kreis (o. J.): Mobilstationen im Rheinisch-Bergischen Kreis – Das Bausteinsystem. Was sind die Mobilstationen im Rheinisch-Bergischen Kreis?, online: <https://www.rbk-direkt.de/mobilstationen.aspx>

Wetteraukreis, der Kreisausschuss (o. J.): Die Wetterau und der Wetteraukreis, online: <https://wetteraukreis.de/wetterau/portraet>

Zukunftsnetz Mobilität NRW (2017): Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen, 2. überarbeitete und erweiterte Auflage; Geschäftsstelle Zukunftsnetz NRW.

Zweckvereinbarung über die gemeinschaftliche Etablierung und Sicherstellung eines öffentlichen Bikesharing-Systems von Gebietskörperschaften im Gebiet des Münchner Verkehrs- und Tarifverbundes, 2023.