

Neue Mobilitätsformen unterstützen



Abschlussveranstaltung der ExWoSt-Studie „Neue Mobilitätsformen, Mobilitätsstationen und Stadtgestalt“

1. Dezember 2014
Ernst-Reuter-Haus, Berlin

Neue Mobilitätsformen unterstützen

Abschlussveranstaltung der ExWoSt-Studie
„Neue Mobilitätsformen, Mobilitätsstationen
und Stadtgestalt“



Vorstellung der Studie



Die ExWoSt-Studie „Neue Mobilitäts- formen, Mobilitätssta- tionen und Stadtgestalt“

- Verlauf und Inhalte -

Neue Mobilitätsformen unterstützen

Abschlussveranstaltung der ExWoSt-Studie
„Neue Mobilitätsformen, Mobilitätsstationen
und Stadtgestalt“



Dr. Gerd Reesas, plan-werkStadt



Hintergrund



- Neue Mobilitätsformen als wichtiger Baustein zur Substitution der privaten Pkw-Nutzung
- Damit leisten sie einen Beitrag zur Klimaschutzstrategie der Bundesregierung
- Für messbare Erfolge ist allerdings massiver Zuwachs notwendig
- Dafür sind vor Ort niedrige Zugangsbarrieren und hohe Akzeptanz neuer Mobilitätsformen erforderlich
- Berücksichtigung von Gestaltungsfragen bei der Einrichtung schafft Akzeptanz

Auftrag



- Definitive Abgrenzungen
- Entwicklungen im Mobilitätsverhalten
- Aktueller Forschungsstand
- Einrichtung eines Expertenbeirats
- Vorauswahl von Praxisbeispielen (45)
- Auswahl und Analyse von Fallstudien (45 → 21)
- Formulierung von Handlungsempfehlungen

Definitive Abgrenzungen



Carsharing:

Angebot der organisierten gebührenpflichtigen Nutzung eines Autos durch mehrere Personen (fix- und free-floating-Systeme)

Gestaltungsrelevant sind nur Systeme mit Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum (unter 10 in Deutschland)

Öffentliche Fahrradverleihsysteme:

Leihräder im öffentlichen Raum mit zugangskontrollierter Selbstbedienung und zeitlich begrenzter Nutzung

Definitive Abgrenzungen



Fernbusterminals:

Schwerpunkthaltestellen mit hohem Fahrten- und Fahrgastaufkommen, Umsteigerrelationen im Fernbusverkehr sowie mit einem gewissen Serviceangebot und multimodalen Verknüpfungen

Mobilitätsstationen:

Kleinteilige multimodale Verknüpfung in Verbindung mit der verkehrspolitischen Botschaft: „Werbung für den Umweltverbund“

Verknüpfungsgrad abhängig von örtlichen Bedingungen

Entwicklungen im Mobilitätsverhalten



Demographischer und gesellschaftlicher Wandel

- Veränderte Mobilität von Senioren
- Trend zu städtischem Wohnen
- Das eigene Auto verliert an Statuswert
- Rückgang beim privaten Fahrzeugbesitz, besonders bei den Jüngeren

Veränderungen bei der Verkehrsmittelnutzung

- Veränderungen vor allem in (Groß)Städten
- Verschiebung des Modal Split zu Gunsten von ÖPNV / Fahrrad
- Dennoch steigender Mobilitätsbedarf

Entwicklungen im Mobilitätsverhalten



Technologischer Fortschritt

- Hohe Akzeptanz von IuK-Technologien bei Jüngeren
- On-the-fly-Bereitstellung von Infos zu lokalen Mobilitätsoptionen und intermodalen Wegeketten
- „Nutzen statt Besitzen“ wird durch IuK-Technologien erleichtert

→ Die Rahmenbedingungen für die Nutzung neuer Mobilitätsformen verbessern sich.

Untersuchte Fallstudien

17 deutsche Fallstudien:

- 4x Mobilitätsstationen
- 5x Carsharing
- 4x Fernbusterminals
- 6x Fahrradverleihsystem

4 ausländische Fallstudien:

- Elektromobiles free floating Carsharing Amsterdam
- Fernbusterminal Helsinki
- Fahrradverleihsysteme London und Kopenhagen



Veröffentlichungen



veröffentlicht im Herbst 2014:
ExWoSt-Informationen 45/1



geplant für Frühjahr 2015:
Abschlussbericht



CarSharing und die Schwierigkeiten, Stellplätze im öffentlichen Straßenraum zu organisieren

**Abschlussveranstaltung „Neue Mobilitätsformen unterstützen“
ExWoSt-Studie Neue Mobilitätsformen, Mobilitätsstationen und
Stadtgestalt
Berlin, 01.12.2014**

**Willi Loose, Geschäftsführer,
Bundesverband CarSharing e.V.**

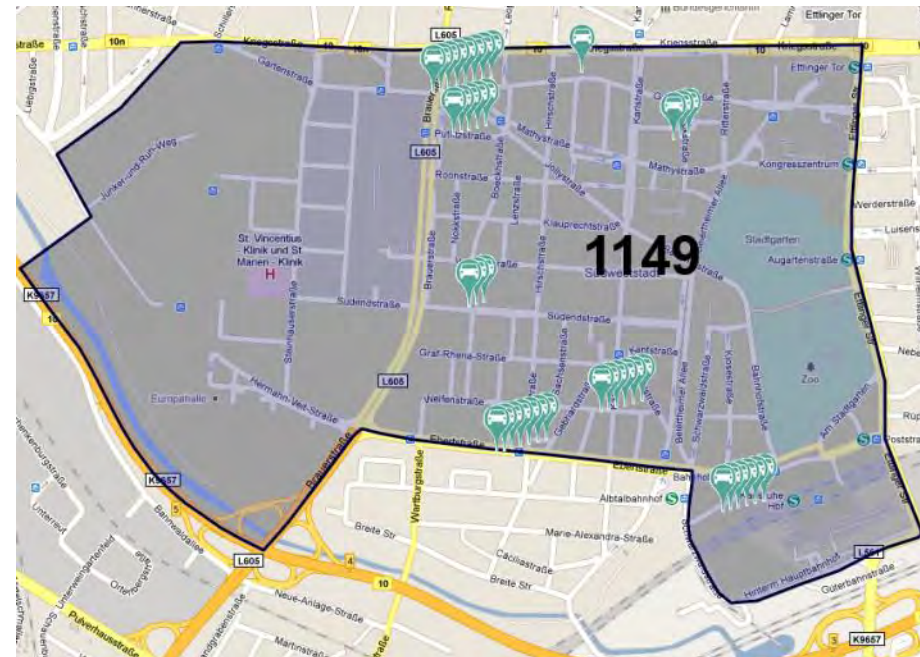
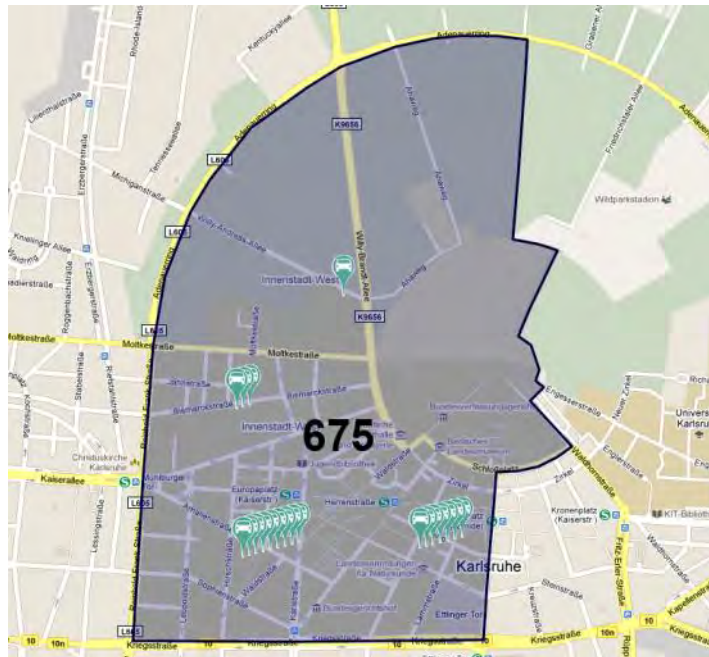
Hemmnis: Sichtbarkeit von CarSharing-Stellplätzen auf privaten Flächen



**Übliche Situation: unsichtbar
und abseits gelegen**

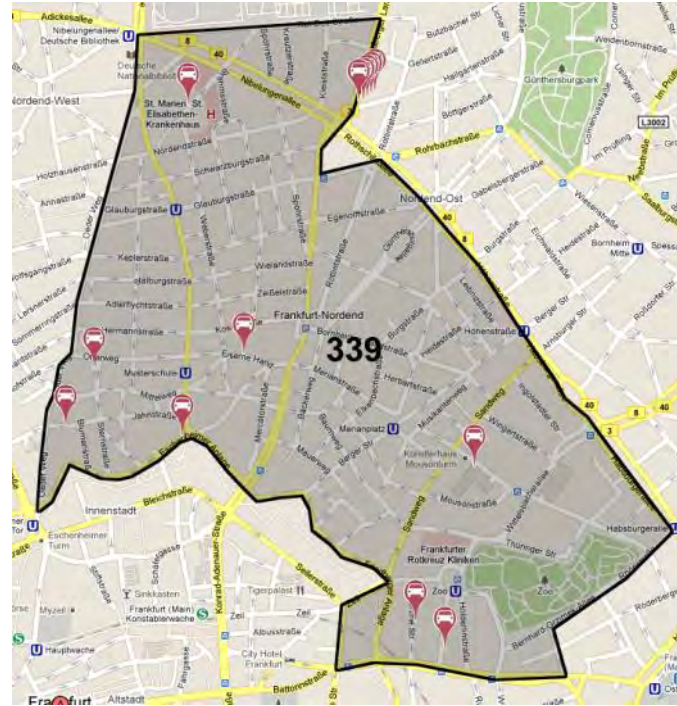
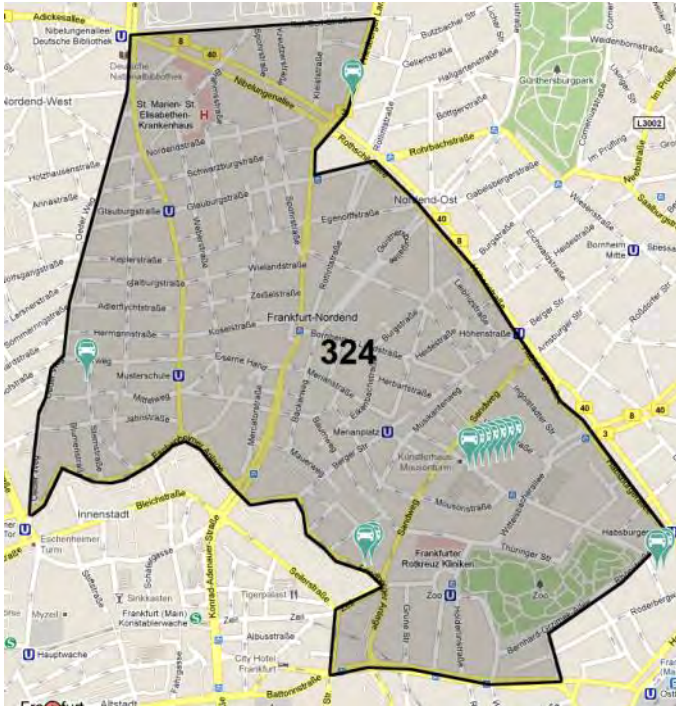


Behinderung des weiteren CarSharing-Wachstums durch fehlende Stellplätze



- Beispiel Karlsruhe: Neue CarSharing-Stationen in den abgebildeten Stadtgebieten nur in Tiefgaragen von Neubauvorhaben anzumieten.**
- Relation Fahrtberechtigte zu Stellplatz in Karlsruhe Südweststadt 29 : 1
- Relation Fahrtberechtigte zu Stellplatz in Karlsruhe Innenstadt-West 34 : 1
- Relation Fahrtberechtigte zu Stellplatz in Karlsruhe Gesamtstadt 21,5 : 1

Behinderung des weiteren CarSharing-Wachstums durch fehlende Stellplätze



Beispiel Frankfurt am: Zwei CarSharing-Anbieter finden im gleichen Stadtteil nicht genügend private Flächen, um ihre Fahrzeuge kundennah aufzustellen. Folge: Beide Anbieter können in diesem Stadtteil mit CarSharing-affiner Bevölkerung nur halb bis ein Drittel so viele Kunden anwerben (pro 1000 Einwohner) wie in anderen urbanen „Szenestadtteilen“

Kurzer Abriss zur Vorgeschichte der Bemühungen um eine nationale Regelung

- 2004: Parlamentarischer Abend des bcs in der Landesvertretung Bremen in Berlin, gemeinsam mit VDV, an dem die Forderung nach einer bundesweit einheitlichen Regelung erstmals öffentlich vorgetragen wurde



Kurzer Abriss zur Vorgeschichte der Bemühungen um eine nationale Regelung

- **2004:** Parlamentarischer Abend des bcs in der Landesvertretung Bremen in Berlin, gemeinsam mit VDV, an dem die Forderung nach einer bundesweit einheitlichen Regelung erstmals öffentlich vorgetragen wurde
- **2005:** Kurz vor dem Scheitern der rot-grünen Koalition verabschiedet der Bundestag einen Antrag, in dem die Bundesregierung aufgefordert wird, eine Regelung vorzulegen
- **März 2007:** Das Bundesverkehrsministerium legt einen Entwurf zur Änderung des StVG, der StVO und der VwV-StVO vor
- In der internen Ministeriumsabstimmung legt das BMWi Widerspruch gegen den Gesetzentwurf ein. Vorangegangen war eine Einflussnahme vom BAV und einem Sixt-Vorstand.
- **Feb. 2010, Okt. 2010:** Die Bundestagsfraktionen von SPD und Bündnis 90/Die Grünen bringen erneut Anträge in den Bundestag ein und fordern eine – wie auch immer geartete – rechtliche Regelung

Kurzer Abriss zur Vorgeschichte der Bemühungen um eine nationale Regelung

- **Dez. 2010:** Expertenanhörung im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages, alle Experten bis auf den Geschäftsführer des BAV unterstützen CarSharing-Stationen im öffentlichen Raum
- **Juni 2012:** bcs schickt dem BMVBS und den Fraktionen im Verkehrsausschuss einen Kompromissvorschlag einer Abgrenzung bevorzogter CarSharing-Angebote zu, der zwischen BAV, DB Rent GmbH und dem bcs ausgehandelt wurde.
- **13.06.2012:** Der Verkehrsausschuss fordert mit den Stimmen der CDU/CSU-Fraktion sowie der Oppositionsfraktionen das BMVBS auf, einen erneuten Lösungsvorschlag vorzulegen.
- **Herbst 2012:** Die interne Arbeitsgruppe des BMVBS erarbeitet die „Verkehrsblattlösung“.
- **30.01.2013:** Diese wird in der Sitzung des Verkehrsausschusses als kurzfristig umsetzbar angekündigt.

Rechtsgutachten zur Frage möglicher Rechtsgrundlagen zur Genehmigung von CarSharing- Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum

Im Juli 2013 hat der bcs ein eigenes Rechtsgutachten in Auftrag gegeben, nachdem sich herausstellte, dass die vom BMVBS angekündigte Verkehrsblatlösung keine Lösung für stationsbasierte Angebote enthält.

- Problem der nicht Zuordenbarkeit der Stellplätze zu einzelnen Fahrzeugen**
- Problem des mangelnden Schutzes gegen Fremdarker, die den CarSharing-Betrieb ständig stören und großen Aufwand bei Kunden und Betreibern verursachen**

CarSharing-Stellplätze im öffentlichen Raum nach Berliner Straßengesetz

§ 4 Einziehung, Teileinziehung

Wird eine öffentliche Straße für den öffentlichen Verkehr nicht mehr benötigt, so kann sie eingezogen werden...
Die Teileinziehung einer Straße ist zulässig, wenn nachträglich Beschränkungen auf bestimmte Benutzungsarten, Benutzungszwecke oder Benutzerkreise aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls festgelegt werden sollen.



CarSharing-Stellplätze im öffentlichen Raum nach Berliner Straßengesetz



CarSharing-Stellplätze im öffentlichen Raum nach Berliner Straßengesetz



Chance: Sichtbarkeit von CarSharing-Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum



Erkenntnisse des Rechtsgutachtens auf der Ebene des Bundesgesetzgebers

Regelungskompetenz des Bundesgesetzgebers ergibt sich über das Straßenverkehrsrecht. Hier wird das Parken im Straßenraum ausschließlich geregelt.

Die von Verkehrsjuristen und Verwaltungen hartnäckig verteidigte „Privilegienfeindlichkeit“ des Straßenverkehrsrechts ist weder in der Verfassung noch im einfachen Gesetzesrecht verankert.

Die „prinzipielle“ Privilegienfeindlichkeit des Straßenverkehrsrechtes lässt bereits heute in begründeten Fällen Ausnahmen zu, etwa bei den bestehenden Regelungen für Behindertenparkplätzen (§ 45 Abs. 1b Nr. 2 StVO) und Anwohnerparkzonen (§ 45 Abs. 1b Nr. 2a StVO).

Der Gesetzgeber könnte also in begründeten Fällen weitere Ausnahmeregelungen definieren.

Insbesondere liegt kein Verstoß gegen den Gleichbehandlungsgrundsatz des Art. 3 Abs. 1 GG vor, wenn dadurch der fließende oder ruhende Kfz-Verkehr reduziert und die Umwelt geschont wird.

Erkenntnisse des Rechtsgutachtens auf der Ebene des Bundesgesetzgebers

Gesetzgebungsvorschlag:

Voraussetzung für die straßenverkehrsrechtliche Ausweisung von zugeordneten CarSharing-Stellplätzen für einzelne Anbieter ist eine Ermächtigung in § 6 StVG. Dies könnte durch eine Ergänzung von § 6 Abs. 1 StVG durch Aufnahme einer Ziffer 14a erfolgen, die die Möglichkeit der Beschränkung von Halten und Parken zugunsten von CarSharing-Fahrzeugen schafft.

Dies eröffnet die Möglichkeit der Ergänzung von § 45 Abs. 1b StVO durch eine Nr. 2b und die Ergänzung durch ein entsprechendes neues Schild für die Kennzeichnung von CarSharing-Stellplätzen.

Eine im Bedarfsfall erforderliche Sicherung der CarSharing-Stellplätze gegen Fremdarker könnte durch eine Ergänzung von § 43 Abs. 1 Satz 1 StVO erreicht werden.

Erkenntnisse des Rechtsgutachtens auf der Ebene des Bundesgesetzgebers

Fazit:

Nach unserer Einschätzung liegt es – trotz vielfältiger Widerstände von dogmatischen Verkehrsjuristen – am Gestaltungswillen des Bundesgesetzgebers, hier eine für alle Angebotsvarianten zufriedenstellende Regelung zu schaffen.

Damit würde ein Beitrag dazu geleistet, das Straßenverkehrsrecht den Erfordernissen eines modernen, vernetzten Verkehrsangebotes entgegenzukommen.

Ziel der Gesetzesinitiative ist es aus unserer Sicht, die verkehrsentlastenden Potenziale des CarSharing noch stärker zu realisieren, indem dort CarSharing-Angebote erweitert werden können, wo dies aufgrund mangelnder privater Flächen heute nicht möglich ist. Dass damit auch die wirtschaftliche Basis der CarSharing-Anbieter verbessert wird, ist eine positive Nebenwirkung, jedoch nicht der Antrieb unserer Initiative.

Politische Unterstützung durch den Bundesrat

BundesratDrucksache **436/14** (Beschluss)

07.11.14

Stellungnahme

des Bundesrates

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsrechts (StVO-Änderungsgesetz - EmoG)

Der Bundesrat hat zu dem Gesetzentwurf vom 7. Juli 2013 (BR-Drucksache 553/13 (Beschluss)) seine Stellung zu ne...

9. Der Bundesrat bedauert, dass die Bundesregierung den vorliegenden Gesetzentwurf nicht genutzt hat, um auch eine Kennzeichnung von Carsharing-Fahrzeugen als Voraussetzung für deren Privilegierung im Verkehrsraum zu realisieren. Carsharing hat ein großes Potenzial, private PKW zu ersetzen und damit den Straßenraum zu entlasten. Carsharing-Fahrzeuge sind auf Grund ihrer hohen Nutzerfrequenz besonders umweltfreundlich, vor allem in diesem Bereich sind Elektrofahrzeuge sinnvoll einsetzbar. Der Bundesrat verweist auf seinen Beschluss vom 7. Juli 2013 (BR-Drucksache 553/13 (Beschluss)) und bittet die Bundesregierung, schnellstmöglich eine entsprechende Regelung für Carsharing-Fahrzeuge - unabhängig von ihrem Antrieb - vorzulegen.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Busse, Bahnen + Carsharing
Umweltfreundlich fahren? Geht doch!

Willi Loose
Bundesverband CarSharing e.V.
Kurfürstendamm 52
10707 Berlin
Tel.: 030 - 92 12 33 54
Email: willi.loose@carsharing.de

Nationale Fernbuslinienverkehre und ihre städtebauliche Integration an Fernbusterminals und ZOBs



„Neue Mobilitätsformen unterstützen“
Abschlussveranstaltung am 01.12.2014 in
Berlin

Dipl.-Ing.
Wolfgang Marahrens
Geschäftsführer
ZOB Hamburg GmbH

Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

Das PBefG regelt in Deutschland die geschäftsmäßige und entgeltliche Personenbeförderung

§ 42 Linienverkehr

Linienverkehr ist eine zwischen bestimmten Ausgangs- und Endpunkten eingerichtete regelmäßige Verkehrsverbindung, auf der Fahrgäste an bestimmten Haltestellen ein- und aussteigen können.

§ 42a Personenfernverkehr (möglich seit 01.01.2013)

Personenfernverkehr ist der Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen, der nicht zum öffentlichen Personennahverkehr... gehört.

Die Beförderung von Personen zwischen zwei Haltestellen ist unzulässig, wenn

- a) der Abstand zwischen diesen Haltestellen nicht mehr als 50 km beträgt oder
- b) zwischen diesen Haltestellen Schienenpersonennahverkehr mit einer Reisezeit bis zu einer Stunde betrieben wird.



Der Anbietermarkt in Deutschland ändert sich derzeit mit sehr hoher Dynamik.

Viele auch neue Unternehmen bieten Verbindungen an:

BERLINLINIENBUS



Die Entwicklung des nationalen Fernbuslinienverkehrs in Deutschland seit 01.01.2013 am Beispiel Hamburg

2012: 5.957 Abfahrten

2013: 1.Qu. 1.768
 2.Qu. 3.690
 3.Qu. 4.076
 4.Qu. 6.344

15.878 Abfahrten

2014: 1.Qu. 6.766
 2.Qu. 9.111
 3.Qu. 11.224

erwartet werden 2014 39.000 Abfahrten

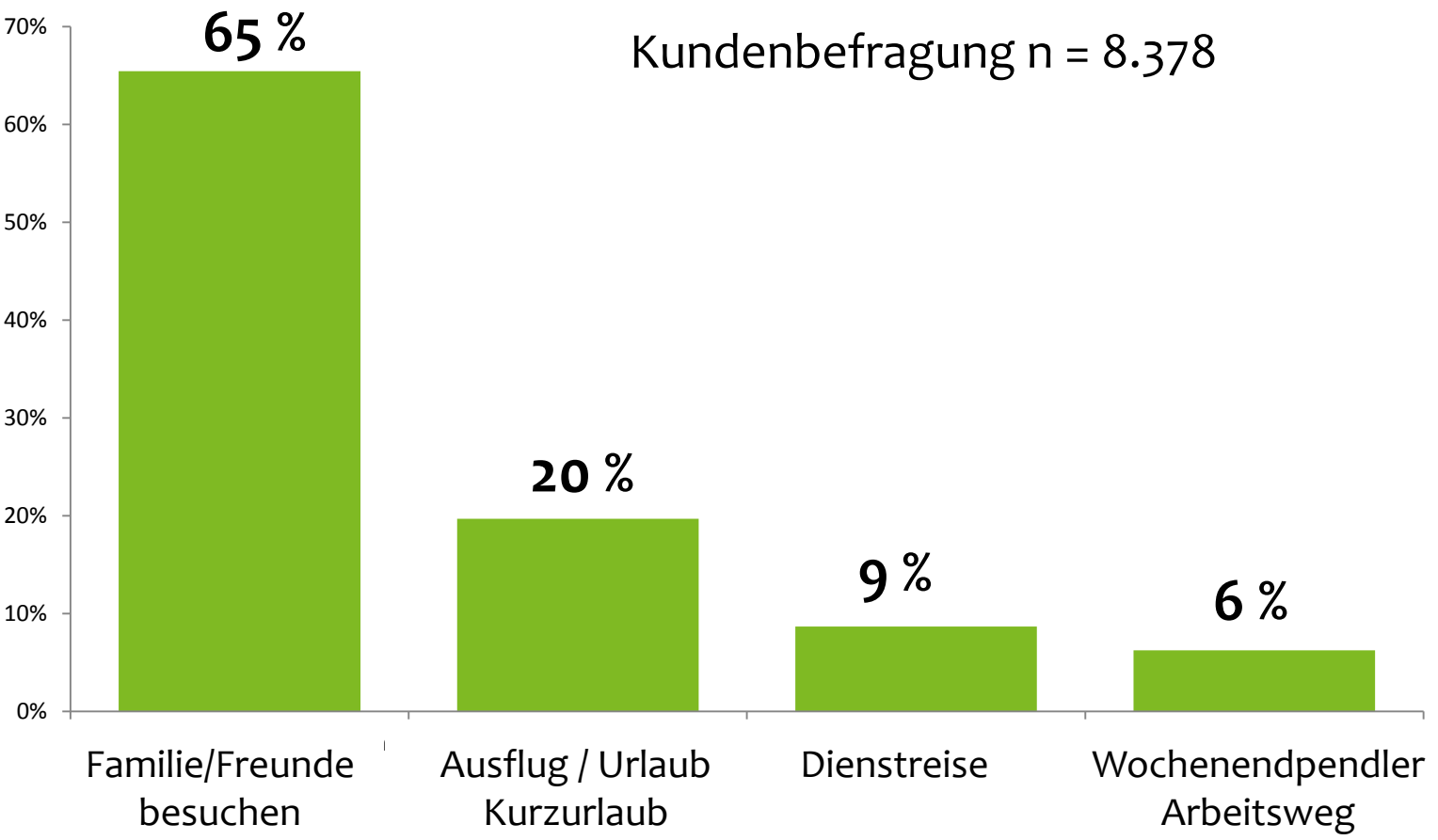


Das Reisezweck der Kunden



Quelle:  **MEINFERNBUS.DE**

Kundenbefragung n = 8.378



Das Alter der Kunden

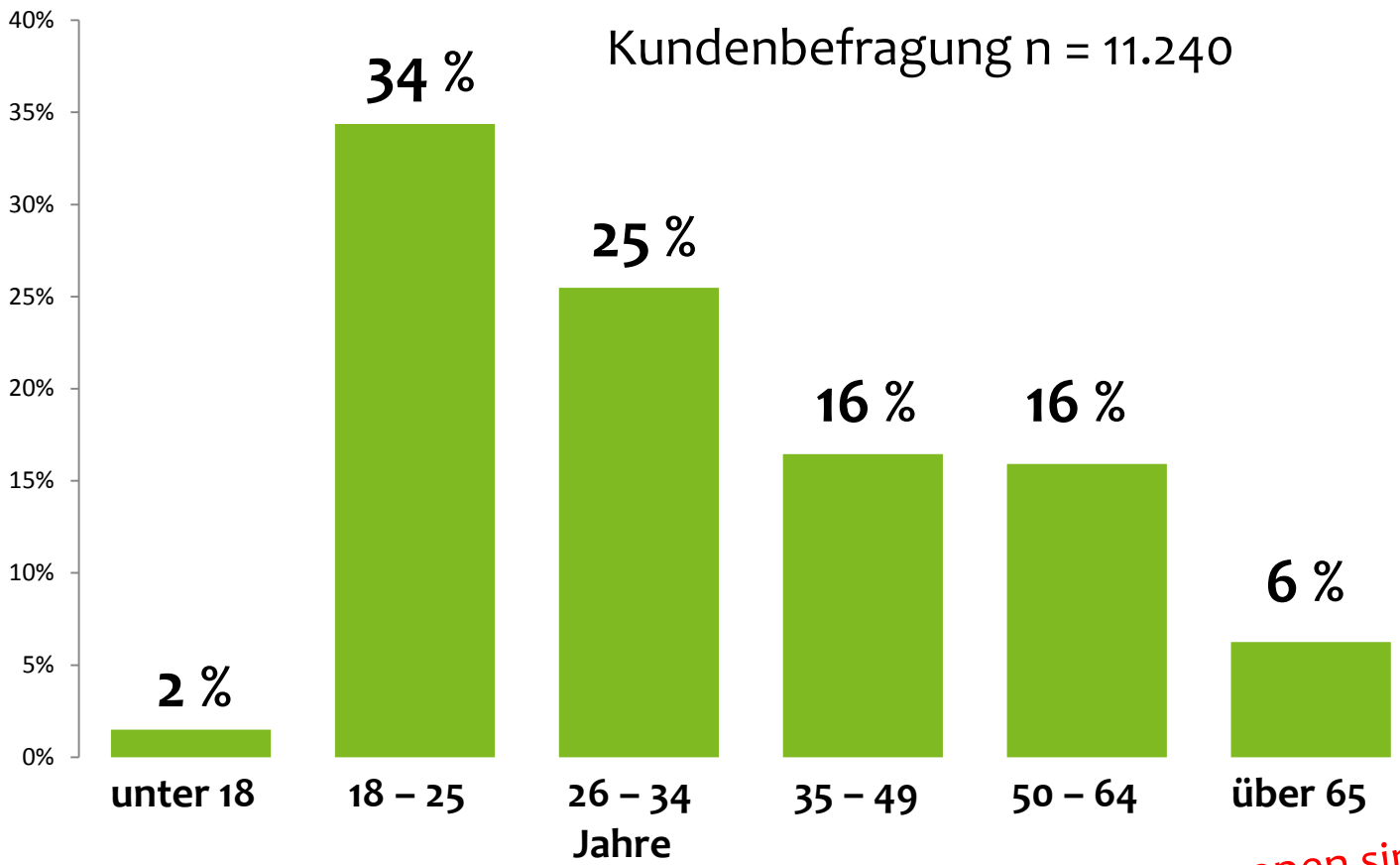


Quelle:



MEINFERNBUS.DE

Kundenbefragung n = 11.240

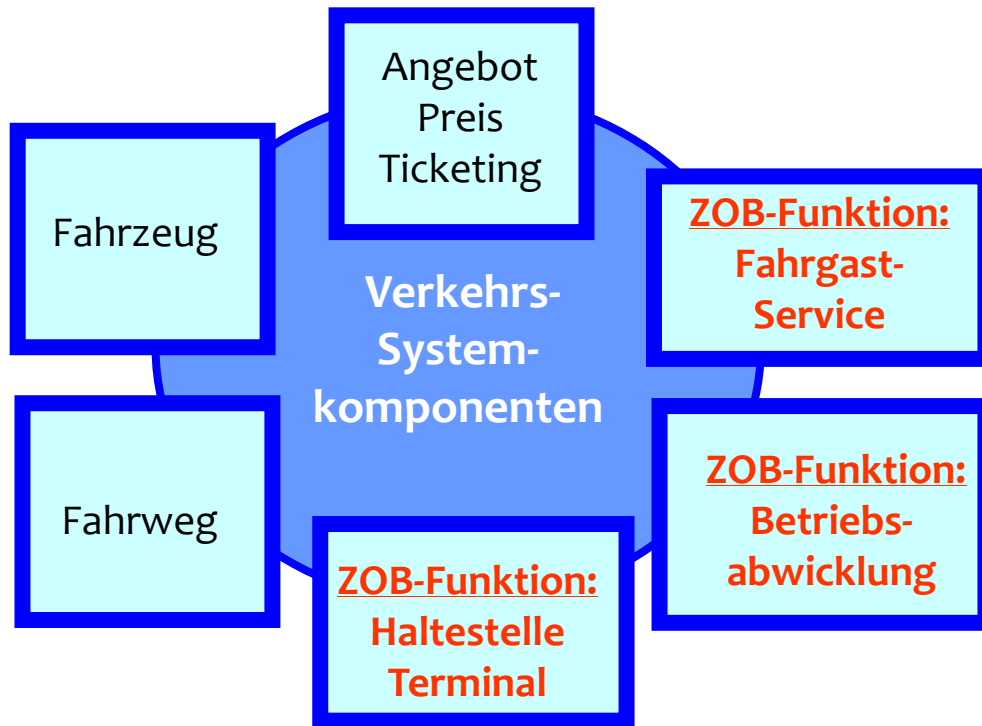


Die Politik wird erkennen, dass dies interessante Wählergruppen sind.

Das Verkehrssystem „Bus“ mit seinen Komponenten als ein Markenprodukt für Fahrgäste

Der Bus muss als Produkt seine Stärken nutzen und die Haltestelle bzw. das Fernbusterminal sind wesentlicher Teil des Produktes.

Wie können **Städte und Fernbusterminal-Betreiber** diese Zielsetzung unterstützen und als **Dienstleister für Fahrgäste, Busfahrer und Busunternehmen** sich auf den neuen Markt einstellen und davon profitieren?



34 Wie lauten jetzt die relevanten Fragestellungen für die Städte?

Der Markt eines Fernbusterminals und die Herausforderung für die Städte

Die Bürger in Deutschland reisen gern und oft.

Jede Stadt, die „politisch oder tatsächlich“ einen Interregio-, Intercity- oder ICE-Anschluss



- hat,
- hatte,
- gern gehabt hätte,
- gern haben möchte

und eine gute Autobahn- oder Bundesstraßenanbindung hat, sollte und muss sich nun darauf einstellen, dass mit Sicherheit in jener Stadt Fernbusse genau diesen Markt aufgreifen werden und „ankommen“ bzw. „abfahren“ werden.

Dafür müssen Haltestellen oder Terminals bereitgestellt werden, die den Anforderungen, die „durch den Markt“ entstanden sind, genügen sollten .



Die Situation der Kommunen

In vielen Städten befinden sich bisher in der Regel aber qualitativ unzureichende Haltestellen.



Dresden



Kiel



Bochum

Zu beobachten ist bereits:

- dass die vorhandene städtische Infrastruktur überlastet wird, auch durch parkende Busse bei gesetzlichen Ruhezeiten und
- dass Fernbuslinienbetreiber willkürlich Haltestellen wählen, die den kommunalen Interessen zuwiderlaufen oder den ÖPNV an deren Haltestellen behindern.

Die Situation der Kommunen



Bremen



Dortmund



Frankfurt/M



Karlsruhe



Köln

Dipl.-Ing.
Wolfgang Marahrens
Geschäftsführer
ZOB Hamburg GmbH

Wie können die Kommunen Einfluss nehmen auf den Haltestellenstandort?

Besonders „geographisch günstig gelegene Städte“ im Schnittpunkt zügig zu befahrender Bundesstraßen und Autobahnen stehen vor der Herausforderung, dem Verkehrsaufkommen Rechnung zu tragen und geeignete Infrastruktur für Haltestellen oder für Terminals zu finden und bereit zu stellen.

Die Frage lautet:

Welche Handlungsmöglichkeiten besitzen die städtischen Verwaltungen unter den rechtlichen Rahmenbedingungen Einfluss zu nehmen auf

- Fahrwege (Straßennutzung) und
- Haltestellen (Lage / Nutzung von ÖPNV-Haltestellen).

Ordnungsrechtliche Steuerungsmöglichkeiten

Eine Verbannung des Fernbuslinienverkehrs auf Grundlage der StVO aus attraktiven Citylagen wird kaum realistisch möglich sein.

Das Ordnungsrecht ist nämlich nur eingeschränkt in der Lage, zwischen „erwünschten“ und „unerwünschten“ Verkehren zu differenzieren und damit zu steuern.

Es ist aber auch unbestritten, dass Fernbusverkehre, besonders bei hohem Gepäckaufkommen und längerer Haltezeit (auch durch Fahrplanabweichungen) den ÖPNV und den Straßenverkehr behindern.



Leipzig



Einflussnahme von Kommunen im Genehmigungsverfahren durch ihre Stellungnahme

Eine Kommune kann allenfalls versuchen, Einfluss auf das Genehmigungsverfahren nach § 14 PBefG im Rahmen der Anhörung nehmen.

Die Genehmigungsbehörden haben vor der Erteilung der Konzession nach § 42a PBefG Stellungnahmen der betroffenen Gemeinden, Landkreise und der Aufgabenträger des ÖPNV einzuholen.



Dipl.-Ing.
Wolfgang Marahrens
Geschäftsführer
ZOB Hamburg GmbH

Einflussnahme von Kommunen im Genehmigungsverfahren durch eigenes Agieren

Ein für das Anhörungsverfahren durch die Kommunen relevantes „öffentliches Verkehrsinteresse“ könnte allenfalls dann relevant sein, wenn eine Kommune selbst initiativ wird, das Thema als zu lösende Aufgabe aufgreift und agiert.

Ein „öffentliches Verkehrsinteresse“ ist immer dann erkennbar und zu berücksichtigen, wenn die Kommune selbst

- tragfähige, nachhaltige
- diskriminierungsfreie und
- attraktive Fernbus-Bedienungskonzepte für die Kommune, die Busunternehmen und die Fernbus-Fahrgäste

erarbeitet und als kommunales Fernbus-Bedienungskonzept definiert.

Aber dies Konzept muß die unterschiedlichen Interessen berücksichtigen!



Die Herausforderung für die Städte bei sehr unterschiedlichen Interessenlagen

Die Interessen der Kommunen

- Lösungen, die wenig oder nichts kosten
- Lösungen, die sich städtebaulich „einfügen“
- zufriedene Wähler
- Die Kommunen stehen vor großen finanziellen Herausforderungen und suchen nach Finanzierungslösungen für die Haltestelleninfrastruktur

Die Interessen der örtlichen kommunalen ÖPNV-Unternehmen:

- mehr Fahrgäste
- keine Behinderungen durch Fernbusse an Haltestellen und Strecken
- Ansprechpartner bei den Fernbusunternehmen zu finden
- Verständnis und Einbeziehung durch die Genehmigungsbehörden
- Unterstützung durch die Stadt

Die Interessen der Anwohner (der Wähler)

- keine Umweltbelästigung durch Busse und deren Kunden
- kein Verlust von Flächen für die Stadtgestaltung
- keine Einschränkungen und Behinderungen durch Reisebusse, auch im Straßenraum für z.B. Parkverkehr, Radfahrer und Fußgänger



Die Herausforderung für die Städte bei sehr unterschiedlichen Interessenlagen

Die Interessen der Fernbus-Fahrgäste:

- viele und preisgünstige Verbindungen
- Direktverbindungen
- gute Anbindung an den ÖPNV
- attraktive Haltestellen mit guter Erreichbarkeit und Aufenthaltsqualität
- Verspätungsinformationen,
- Kundendienststellen der Fernbusunternehmen vor Ort

Die Interessen der Fernbusunternehmen:

- Attraktive innenstadtnahe Haltestellen mit geringen Gebühren
- immer „freie“ Haltestellen
- gute Anbindung an den ÖPNV
- stationäre und dynamische Fahrgastinformation an den Haltestellen
- schnelle und störungsfreie Anfahrmöglichkeiten von den Autobahnen ohne Verlustzeiten bei durchlaufenden Linien
- Der Wunsch nach verlässlichen und sich des Themas annehmenden Ansprechpartnern in jeder Stadt



Dipl.-Ing.
Wolfgang Marahrens
Geschäftsführer
ZOB Hamburg GmbH

Konzept eines attraktiven Fernbus-Terminal-Konzeptes



Ein Fernbus-Terminal-Konzept ist nur erfolgreich, wenn

- es attraktiv für Fahrgäste, Busunternehmer und Busfahrer ist,
- es nicht zu „Stress“ mit Anwohnern und anderen Lobbisten führt,
- es die Interessen und Möglichkeiten der Kommunen erfüllt,
- es über eine ausreichende Kapazität für die Nutzer verfügt
- die Frage der Finanzierung (Investitionen, Betrieb, und Pflege/Instandhaltung) geregelt ist
- es akzeptierte Gebühren mit Mehrwert für alle hat.



Dipl.-Ing.
Wolfgang Marahrens
Geschäftsführer
ZOB Hamburg GmbH

Finanzierung von Infrastruktur für Fernbuslinien

Der **Deutsche Städtetag** fordert eine Finanzierung durch den Bund, da Fernverkehr in Deutschland in der Regel durch den Bund (mit-)finanziert wird.

Die **Kommunen** denken über eine Finanzierung über Nutzungsgebühren nach, sehen aber nur zum Teil die Chancen.

Die **Busunternehmen** können nur dann Benutzungsgebühren akzeptieren, wenn ein erkennbarer Mehrwert für ihr Produkt erkennbar ist.

Der **bdo** fordert, dass Busse auf Autobahnen nicht mit einer Autobahn-Maut belastet werden und möchte nur dann Nutzungsgebühren an Fernbus-Terminals akzeptieren, wenn dort auch eine attraktive Leistung und Aufenthaltsqualität für Fahrgäste und Fahrer geboten wird.

Das Thema ist in der bundesweiten Diskussion und ist in den jeweiligen Kommunen häufig auch unterschiedlich zu betrachten und zuerst sehr ortsspezifisch zu untersuchen.



Dipl.-Ing.
Wolfgang Marahrens
Geschäftsführer
ZOB Hamburg GmbH

Das Unternehmen „ZOB“ Hamburg GmbH



Geschäftszweck seit 1950

„Errichtung und Betrieb eines zentralen Omnibusbahnhofes mit allen hierzu gehörigen Nebenbetrieben und Geschäften aller Art, die den zentralen Omnibusbahnhof zu fördern geeignet sind.“

Dieser Geschäftszweck entspricht vom Prinzip her dem Geschäftsmodell einer Flughafenbetreibergesellschaft.

Die „ZOB“ Hamburg GmbH ist natürlich **auch** ein Wirtschaftsunternehmen, das Rendite erzielen soll, wie z.B. auch die Flughafen Hamburg GmbH.



Das Unternehmen „ZOB“ Hamburg GmbH



Die Lage in der City im Umfeld des Hauptbahnhofes ist optimal für die Fahrgäste. Mit einer Fahrzeit von ca. 10 Minuten zu den Autobahnen A1 in Rtg. Lübeck/Rostock und A24 in Rtg. Berlin, sowie A1 in Rtg. Bremen und A7 in Rtg. Hannover liegt der Bus-Port Hamburg optimal für die Busunternehmer, die Fahrgäste und auch für Hamburg als Stadt.



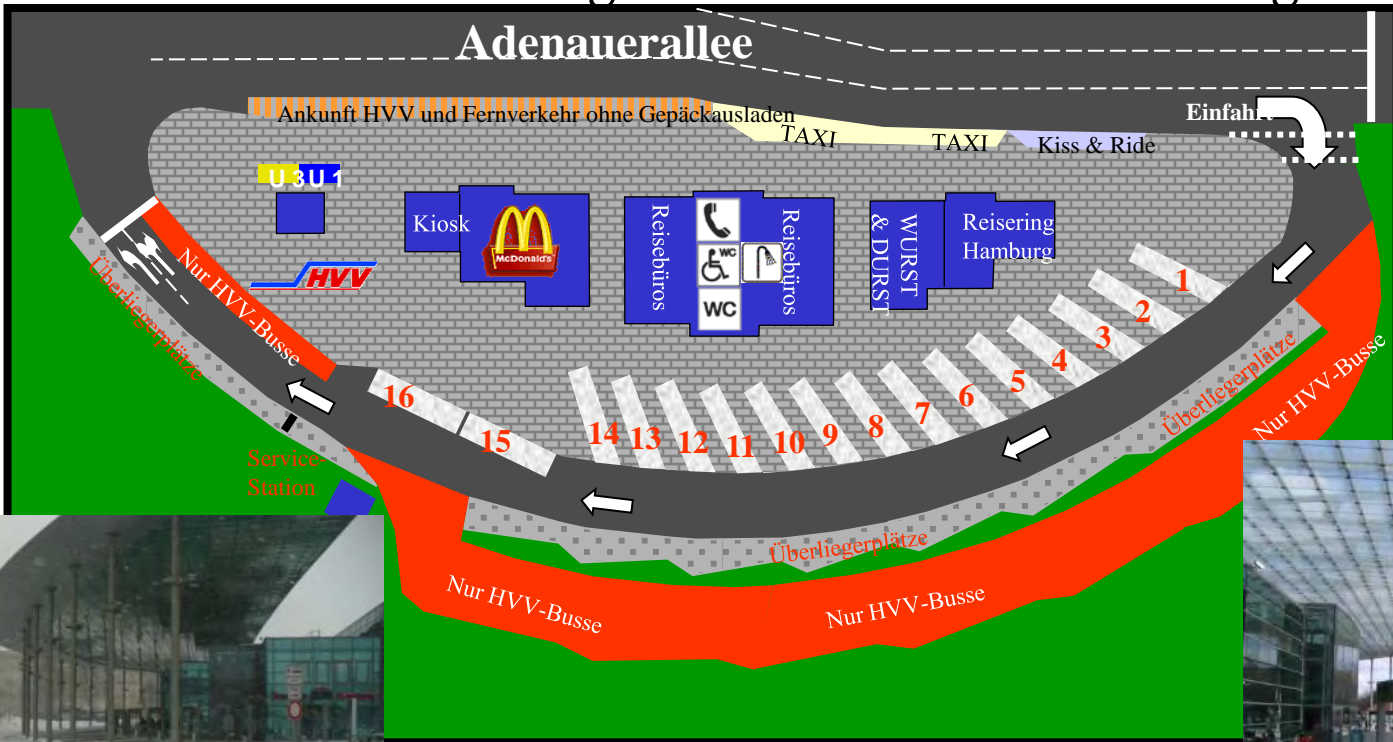
Die Marktakzeptanz hängt immer auch sehr von der Lage und der Erreichbarkeit ab.

Der BusPort Hamburg fügt sich bemerkenswert in das städtebauliche Umfeld ein.

Das Unternehmen „ZOB“ Hamburg GmbH



20 Abfahrten und ggf. ebenso viele Ankünfte pro Spitzenstunde ergeben durchaus über den Tag verteilt 200 Abfahrten am Tag.



Der Bus-Port Hamburg verfügt über ausreichende Kapazitäten bei erwarteten Haltezeiten von ca. 15 – 20 Minuten. Die bisher vorliegenden Konzessionsanträge bestätigen diese Aussagen und den Trend.

48

Dipl.-Ing.
Wolfgang Marahrens
Geschäftsführer
ZOB Hamburg GmbH

Das Unternehmen „ZOB“ Hamburg GmbH



ZOB Abfahrt / Departure				Bussteig	Status
15:20	Kube	Gifhorn	8		
16:30	Eurolines / Touring	Kopenhagen	10		
16:30	BRÖ/Mix-Reisen	Moskau	12		
16:30	Autokraft	Kiel, Schwedenkai	15		
17:00	Autokraft	Berlin/ZOB	16		
17:00	Herzum Tours	Bad Bevensen	11		
17:30	Autokraft	075 Bad Bramstedt	15		
17:45	Eurolines / Touring	Paris-Disney	9		
18:00	GLOBEX	Gdansk / Elblag	8		
18:30	Ryanair Maitand	Lübeck-Blankensee	15		
18:30	Catherina-Reisen	Italien	10		Fa.Müller
19:00	Comfort-Lines	CL 100 Rzeszow	8		
19:00	Agat transport	Rzeszow-Chelm	14		
19:00	Haru Reisen	Berlin/ZOB	16		
19:30	Orbis transport	Gdansk	13		
19:30	Star-turist	Linie 212 Olsztyn-Suwalki	7		

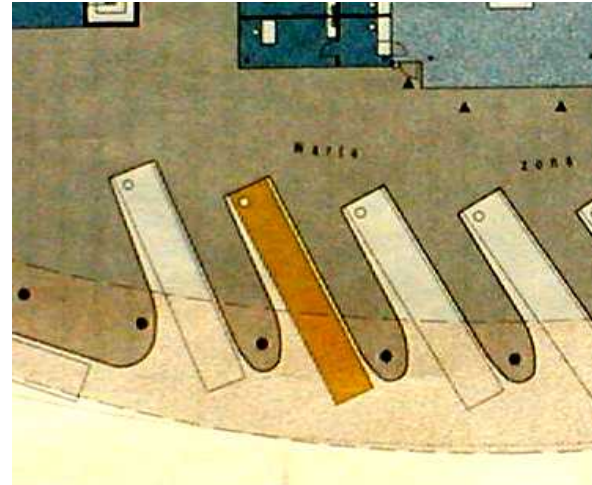
Dipl.-Ing.
Wolfgang Marahrens
Geschäftsführer
ZOB Hamburg GmbH

Das Unternehmen „ZOB“ Hamburg GmbH



16 Abfahrtsplätze ermöglichen:

- sicheres Ein-/Austeigen für Fahrgäste
- sichere Betriebsabwicklung
- optimale Platzausnutzung
- keine zwingend fahrplanmäßig vorgegebenen Plätze
- übersichtliche Wartebereiche
- Fahrbahnleuchten zur Sicherung der Rückwärtsfahrten



Konzept eines attraktiven Fernbus-Terminal-Konzeptes

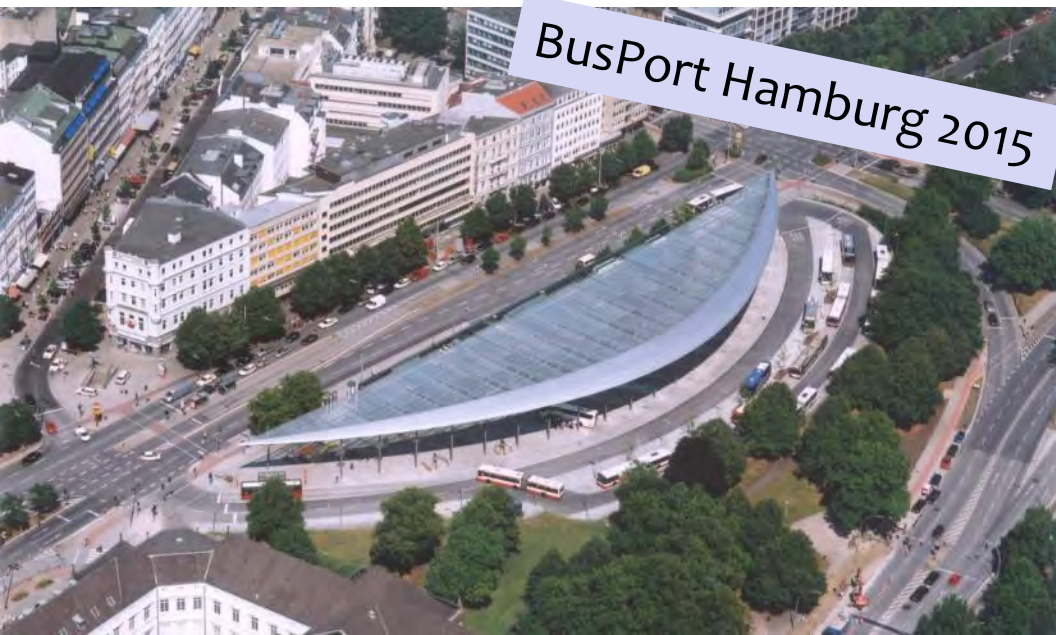
Hier bietet die Forschungsgesellschaft Straßen- und Verkehrswesen FGSV mit der Schrift „Hinweise für die Planung von Fernbusterminals“, wesentliche Anhaltspunkte für ein kommunales Fernbus-Terminal-Konzept.



Dipl.-Ing.
Wolfgang Marahrens
Geschäftsführer
ZOB Hamburg GmbH

Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit
und zum Schluss:

Fernbuslinien bieten preisgünstige Mobilität für
einkommensschwächere Menschen!
85 % der Fernbuslinienkunden sind zufrieden!



Fahrradverleihsysteme als Ergänzung des ÖPNV und ihre praktische Umsetzung



Konrad in Kassel

- 500 Fahrräder an 58 Stationen seit 29. März 2012
- Wettbewerb „Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme – neue Mobilität in Städten“ als Auslöser
 - Breite Verknüpfung mit dem ÖPNV
 - Innovatives technisch System mit einfachen Zugangsmöglichkeiten
 - Fahrradverleihsystem als Baustein eines integrierten Mobilitätsangebots
- Bisher kaum Verluste, wenig Vandalismus



Gestaltung des Systems

- Entwicklung Corporate Design über Grafikbüro
 - Einheitliche, professionelle Gestaltung
 - Kommunikationsziel ist Freude am Leihrad
- Grün und Crème-Weiß – ein fröhlicher Kontrast und ein eigenes Gesicht
 - Farbliche Akzente im Stadtbild, aber freundlich und zurückhaltend
 - Deutliche Unterscheidung zu anderen Systemen



Konrad-Stationen

- Gestaltung der Stationen orientiert sich an vorhandenem Stadtmobiliar in Konrad-Design
- Keine aufwändige Stationsausstattung, geringer / flexibler Platzbedarf
- Einfacher Rück- / Umbau möglich
- Kommunikation zwischen Fahrrad und Hintergrundsystem via Nahfunk





Kassel fährt Konrad

50 Stationen mit 500 Fahrrädern

Abwechslung: 30 Minuten Leihzeit kostenlos
mit einem NVV-Ticket

Konrad-Stationen

Standort-Kriterien:

- Innenstadt und Stadtteilzentren
- Öffentliche Institutionen (Verwaltungsgebäude, Hochschulen, große Arbeitgeber, Krankenhäuser, ...)
- Bahnhaltstellen (Hbf, IC-Bahnhof, RT-Haltstellen), Wendeschleifen (-nah)
- Freizeiteinrichtungen (Schwimmbäder, Stadien, ...)
- Hochverdichtete Wohngebiete

Weitere Kriterien:

- Lineare Verknüpfung zwischen den Stationen
- Standorte mit öffentlicher Aufmerksamkeit / Öffentlichkeitswirksam
- Nähe zu Haltestellen; wichtige Umsteigeknoten, P+R-Stationen
- Flächen in Verwaltungshoheit des Straßenverkehrs- und Tiefbauamtes

Ein Projekt der Stadt Kassel
in Kooperation mit KVG und NVV

Fahrradvermietssystem Kassel

- Konrad-Stationen
- Radverkehrsnetz
- Gebietsaufteilung

M Maßstab 1 : 20 000
0 200m 400m
© Stadt Kassel, Vermessung und Geodäsieamt
Stand: September 2013

Konrad-Stationen

1 Mitte	303 Unterplatanen
101 Königplatz West	304 Altkönig Platz
102 Altkönig Ost	305 Ulf / Ringstraße
103 Altkönig	306 Altkönig
104 Altkönig West	307 Altkönig
105 Altkönig	308 Altkönig
106 Altkönig	309 Altkönig
107 Altkönig	310 Altkönig
108 Altkönig	311 Altkönig
109 Altkönig	312 Altkönig
110 Altkönig	313 Altkönig
2 Nord	401 Lappeler Platz
201 Altkönig	402 Altkönig
202 Altkönig	403 Altkönig
203 Altkönig	404 Altkönig
204 Altkönig	405 Altkönig
205 Altkönig	406 Altkönig
206 Altkönig	407 Altkönig
207 Altkönig	408 Altkönig
208 Altkönig	409 Altkönig
209 Altkönig	410 Altkönig
210 Altkönig	411 Altkönig
211 Altkönig	412 Altkönig
212 Altkönig	413 Altkönig
213 Altkönig	414 Altkönig
214 Altkönig	415 Altkönig
3 Süd	501 Altkönig
301 Altkönig	502 Altkönig
302 Altkönig	503 Altkönig
303 Altkönig	504 Altkönig
304 Altkönig	505 Altkönig
305 Altkönig	506 Altkönig
306 Altkönig	507 Altkönig
307 Altkönig	508 Altkönig
308 Altkönig	509 Altkönig
309 Altkönig	510 Altkönig
310 Altkönig	511 Altkönig
311 Altkönig	512 Altkönig
312 Altkönig	513 Altkönig
313 Altkönig	514 Altkönig
314 Altkönig	515 Altkönig
315 Altkönig	516 Altkönig
316 Altkönig	517 Altkönig
317 Altkönig	518 Altkönig
318 Altkönig	519 Altkönig
319 Altkönig	520 Altkönig
320 Altkönig	521 Altkönig
321 Altkönig	522 Altkönig
322 Altkönig	523 Altkönig
323 Altkönig	524 Altkönig
324 Altkönig	525 Altkönig
325 Altkönig	526 Altkönig
326 Altkönig	527 Altkönig
327 Altkönig	528 Altkönig
328 Altkönig	529 Altkönig
329 Altkönig	530 Altkönig
330 Altkönig	531 Altkönig
331 Altkönig	532 Altkönig
332 Altkönig	533 Altkönig
333 Altkönig	534 Altkönig
334 Altkönig	535 Altkönig
335 Altkönig	536 Altkönig
336 Altkönig	537 Altkönig
337 Altkönig	538 Altkönig
338 Altkönig	539 Altkönig
339 Altkönig	540 Altkönig
340 Altkönig	541 Altkönig
341 Altkönig	542 Altkönig
342 Altkönig	543 Altkönig
343 Altkönig	544 Altkönig
344 Altkönig	545 Altkönig
345 Altkönig	546 Altkönig
346 Altkönig	547 Altkönig
347 Altkönig	548 Altkönig
348 Altkönig	549 Altkönig
349 Altkönig	550 Altkönig
350 Altkönig	551 Altkönig
351 Altkönig	552 Altkönig
352 Altkönig	553 Altkönig
353 Altkönig	554 Altkönig
354 Altkönig	555 Altkönig
355 Altkönig	556 Altkönig
356 Altkönig	557 Altkönig
357 Altkönig	558 Altkönig
358 Altkönig	559 Altkönig
359 Altkönig	560 Altkönig
360 Altkönig	561 Altkönig
361 Altkönig	562 Altkönig
362 Altkönig	563 Altkönig
363 Altkönig	564 Altkönig
364 Altkönig	565 Altkönig
365 Altkönig	566 Altkönig
366 Altkönig	567 Altkönig
367 Altkönig	568 Altkönig
368 Altkönig	569 Altkönig
369 Altkönig	570 Altkönig
370 Altkönig	571 Altkönig
371 Altkönig	572 Altkönig
372 Altkönig	573 Altkönig
373 Altkönig	574 Altkönig
374 Altkönig	575 Altkönig
375 Altkönig	576 Altkönig
376 Altkönig	577 Altkönig
377 Altkönig	578 Altkönig
378 Altkönig	579 Altkönig
379 Altkönig	580 Altkönig
380 Altkönig	581 Altkönig
381 Altkönig	582 Altkönig
382 Altkönig	583 Altkönig
383 Altkönig	584 Altkönig
384 Altkönig	585 Altkönig
385 Altkönig	586 Altkönig
386 Altkönig	587 Altkönig
387 Altkönig	588 Altkönig
388 Altkönig	589 Altkönig
389 Altkönig	590 Altkönig
390 Altkönig	591 Altkönig
391 Altkönig	592 Altkönig
392 Altkönig	593 Altkönig
393 Altkönig	594 Altkönig
394 Altkönig	595 Altkönig
395 Altkönig	596 Altkönig
396 Altkönig	597 Altkönig
397 Altkönig	598 Altkönig
398 Altkönig	599 Altkönig
399 Altkönig	600 Altkönig

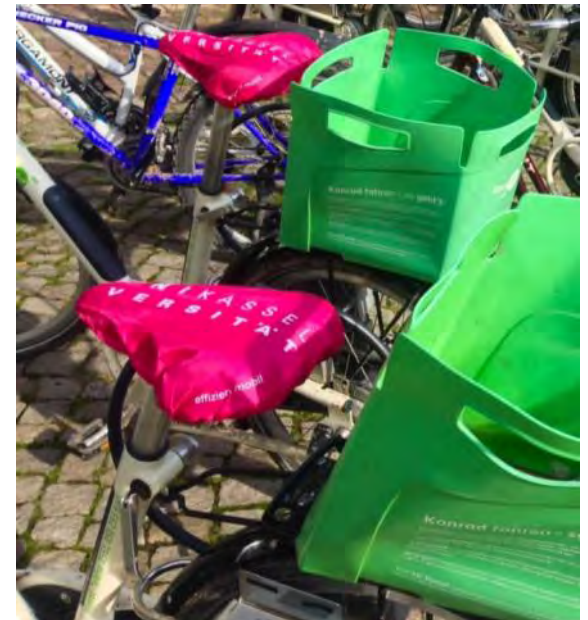
Das Fahrrad

- Anforderungen bei der Ausschreibung:
Das Fahrrad soll „durch seine Gestaltung die Ideen, die hinter dem Vermietsystem stecken, widerspiegeln: Cleverness, Urbanität, Individualität, etc.“
- Sehr robustes Fahrrad, „Paper Bike“ – innovatives Design
- Spezielle Schloss-Adaption in Zusammenarbeit mit der DB Rent
- Bootbag-Design „made in Kassel“



Werbung auf Konrad

- Möglichkeiten von Werbung auf den Fahrrädern, auf der Konrad-Homepage, Verkauf von Stationsnamen, ...
- Gemeinsame Vermarktung mit Werbeagentur
- Gestaltungsvorgaben durch die Stadt Kassel in Abstimmung mit DB Rent
 - Werbung darf Charakter des Systems nicht beeinträchtigen
- Werbung als wichtige, fahrtenunabhängige Einnahmequelle



Werbung auf Konrad



Kooperation Stadt Kassel – DB Rent

- Einführung des Systems als Betrieb gewerblicher Art der Stadt Kassel – operativer Betrieb durch die DB Rent
- Seit 1. Januar 2013 DB Rent als rechtlicher Betreiber mit wirtschaftlichem Risiko
- Hardware (Fahrräder, Stationen, etc.) weiter in Besitz der Stadt Kassel, Verpachtung an DB Rent
- Übertragbarkeit bedingt empfehlenswert
 - Schwierige Besitzverhältnisse bei Reinvestitionen
 - Hohes Finanzierungsvolumen für Stadt



Vertragliche Regelungen

- Fahrräder und Stationen
 - Gestaltung, Farb- und Namensgebung muss erhalten bleiben
 - Änderungen bei Stationen nur nach Absprache
- Einfluss der Stadt bei Ausgestaltung und Weiterentwicklung des Systems
- Unterstützung bei Suche nach Partnern
- Monetärer Überschuss wird in das System reinvestiert



Kooperation Konrad - KVG

- Guthabencodes auf Einzelfahrscheinen
- Monatliche Guthaben für Abokunden
- Konrad-Stationen an Standorten der KVG
- Betriebliche Konrad-Nutzung für Mitarbeiter während der Dienstzeit
- Finanzieller Ausgleich der KVG für gelieferte Leistungen im Rahmen einer Pauschalvereinbarung



Kooperation Konrad - AStA

- Verpflichtender Semesterbeitrag pro Studierendem von 3 € pro Semester
- 60 Minuten jeder Fahrt kostenlos
- Konrad-Stationen an allen Hochschulstandorten
- Bau von drei neuen Konrad-Stationen

- Sehr hoher Anteil studentischer Nutzung; deutliche Präsenz im Stadtbild
- Verlässliche Jahreseinnahmen unabhängig von der tatsächlichen Nutzung

asta
uni kassel



Herausforderungen in Umsetzung und Betrieb

- Lieferverzögerungen der Fahrräder
- ⇒ Verspäteter Start des Systems
- Technische Störung der Funkbox durch Spannungsspitzen
- ⇒ Fehlerbehebung durch Einbau robusterer Komponenten
- Begrenzte finanzielle Möglichkeiten der Stadt
- ⇒ Aufnahme in VEP Stadt Kassel 2030 und VEP Region Kassel 2030
- Disposition der Fahrräder an Tal-Stationen
- ⇒ Bisher keine zufriedenstellende Lösung gefunden
- Unverschlossene Fahrräder bei der Rückgabe
- ⇒ Verstärkte Information der Nutzer nötig

Schlussfolgerungen

- Feste Standorte und selbsterklärende Bedienung erleichtern die Nutzung
- Kooperationen und fahrtenunabhängige Einnahmen geben Planungssicherheit
- Integration in die strategische Planung der Stadt / Region für eine langfristige Verankerung
- Ansprechendes Design vereinfacht die Vermarktung, z. B. als Werbeflächen
- Gestaltung ist wichtig für die positive Wahrnehmung des Systems
- Starke Identifikation der Bewohner mit „ihrem“ Fahrradvermietsystem



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



Theresa Maiwald
Stadt Kassel
Straßenverkehrs- und Tiefbauamt
Friedrichsstraße 36
34117 Kassel
Telefon: 0561/787- 30 56
theresa.maiwald@kassel.de



Umweltverbund als Botschaft: Mobilitätsstationen als sichtbare Elemente umweltfreundlicher Mobilität

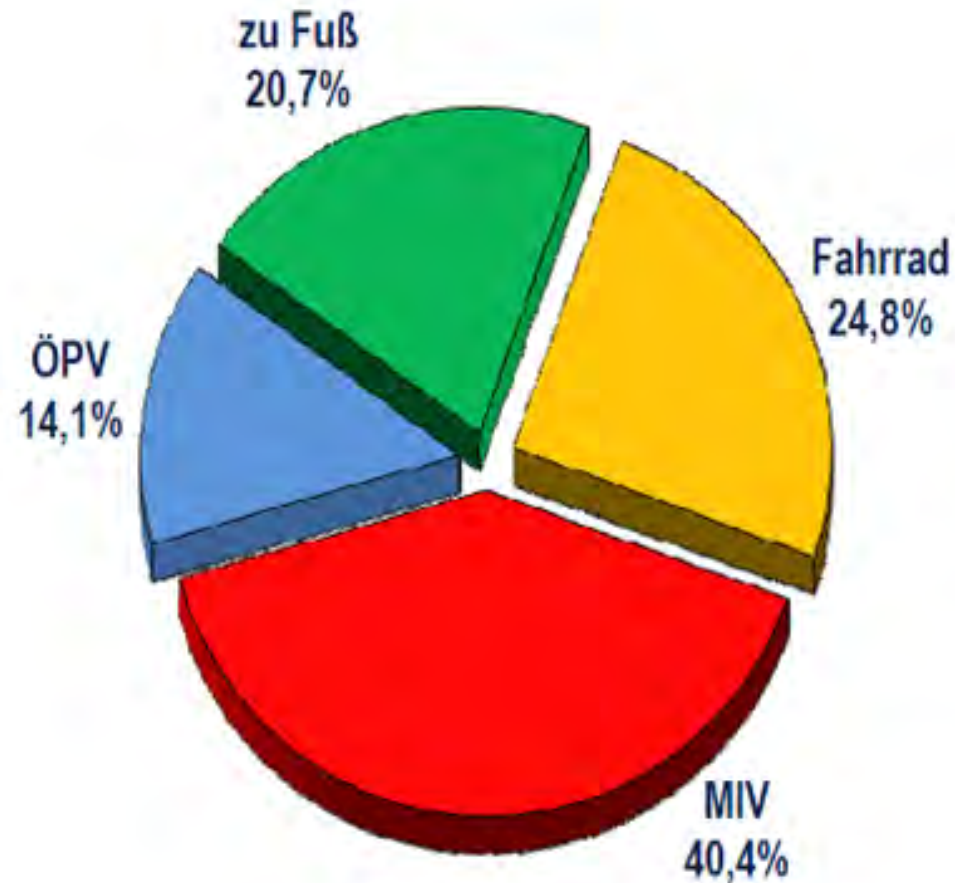




548.000 Einwohner

Mobilität in Bremen

Gesamtverkehr der Wohnbevölkerung
(alle Wege)



Daten: SrV 2008



Willkommen in Bremen





95% ÖV Nutzer gehen zu Fuß zu/von der Haltestelle





Wertvolle Minuten gehen verloren, wenn Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr umständlich rangieren müssen, weil Kurvenbereiche zugesperrt sind. Hier war es nur eine Probefahrt in der Lessingstraße, im Ernstfall hätte die Verzögerung schlimme Folgen haben können. FOTO: FEUERWEHR

Keine freie Fahrt für Feuerwehr

Falschparker machen im Viertel den Rettungskräften zu schaffen

19.04.2010







Car-Sharing in Bremen



Car-Sharing in Bremen

Flinkster
Mein Carsharing



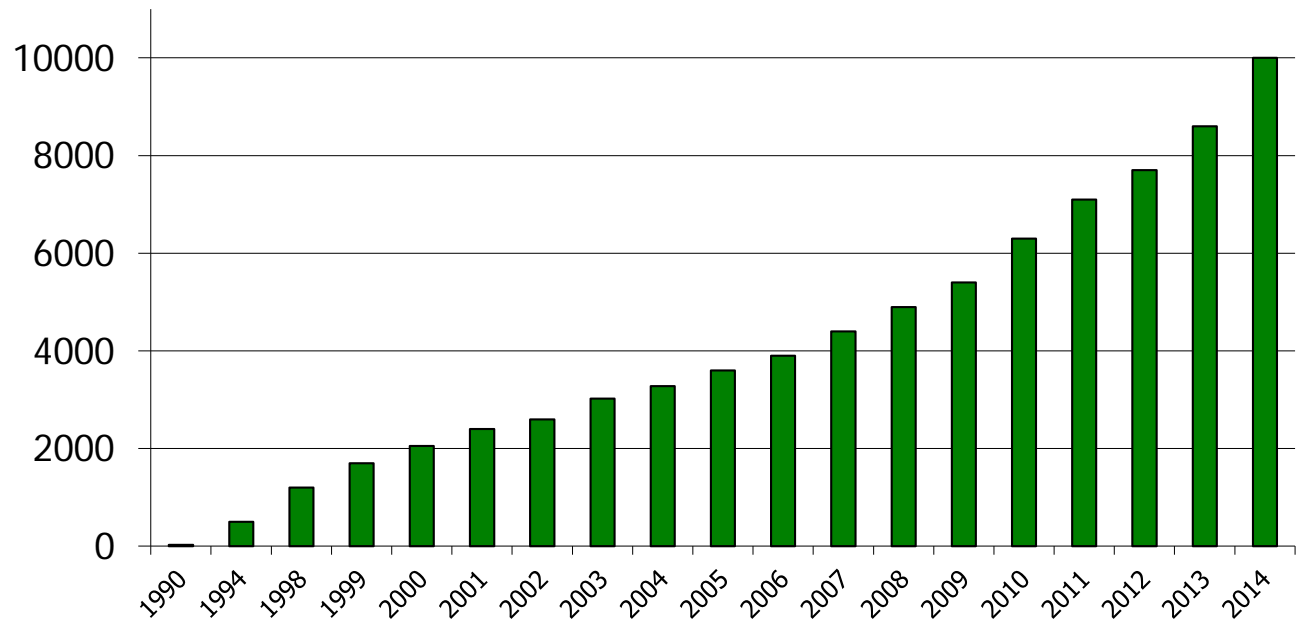
4 Stationen (Hbf, Flughafen,..) / 10 Fahrzeuge

MOVE ABOUT

7 Stationen (Uni, Nehlsen, Vahr) / ~ 200 NutzerInnen

cambio

65 Stationen / ~220 Fahrzeuge / ~ 10.000 NutzerInnen



Car2Go und Bremen

Radio Bremen: Wieso gibt es Car2Go nicht in Bremen?

Andreas Leo: Unser Modell ist für Metropolen, also richtig große Städte konzipiert. Wir gehen von einer Einwohnerzahl von mindestens 500.000 aus. Wir brauchen eine bestimmte Anzahl von Anmietungen. Und die Nachfrage ist da besonders groß, wo viele Menschen geballt wohnen und arbeiten.

Radio Bremen: Da gehört doch Bremen eigentlich dazu.

Andreas Leo: Ja, stimmt. Ich sage auch nicht, dass Bremen absolut uninteressant ist. Wir haben uns aber erst einmal auf andere Städte konzentriert. Wir wollen auch weiterhin wachsen. Bis 2016 wollen wir in bis zu 60 Städten weltweit vertreten sein. Ich würde es nicht ausschließen, dass Car2go nicht irgendwann auch nach Bremen kommt. Aktuell ist es aber nicht in Planung.

Auswirkungen ('cambio' Bremen)

Mehr Nutzung von ÖV und Rad

Auswahl

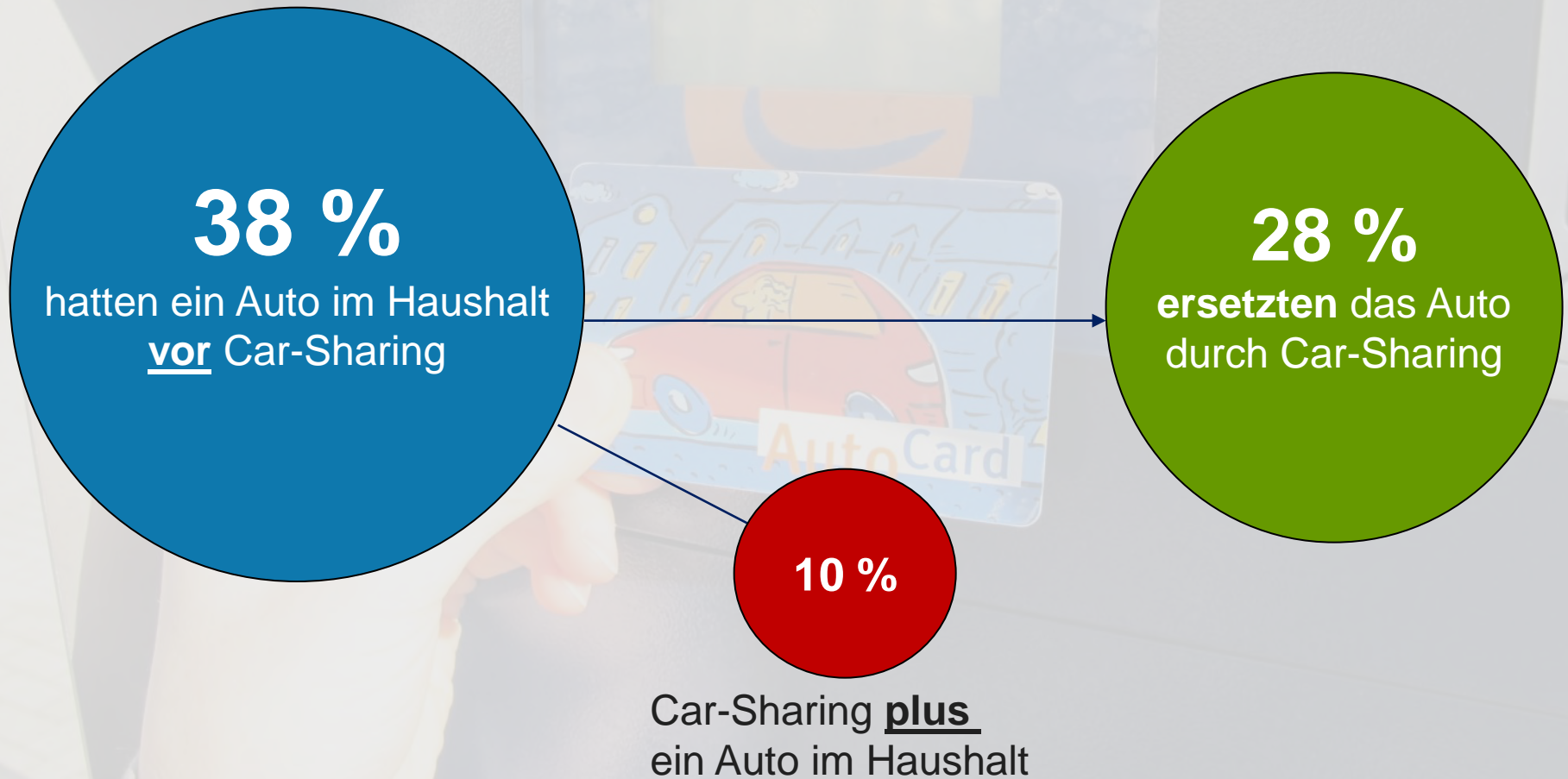
cambio CarSharing	
Fahrzeuge	
Preisklasse	
XS	 Citroen C1
S	   
	 
M	   
	
L	  

Bessere Autos



Neukundenbefragung 2014 ('cambio' Bremen)

Ersatz von Autos:



Neukundenbefragung 2014 ('cambio' Bremen)

Ersatz von Autos:

ca. 44 NutzerInnen
per Car-Sharing Auto

> 25 %

ca. 10 PKW ersetzt
durch jeden CS-PKW
in Bremen

28 %
ersetzen das Auto
durch Car-Sharing

Auswirkungen ('cambio' Bremen)

Jedes Car-Sharing Auto ersetzt **10** private PKW!

> 10.000 NutzerInnen (2014):
> **2,200** private Autos ersetzt

→ Beitrag zur Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs



Auswirkungen von Car-Sharing-Angeboten

- cambio Bremen

~220 Autos

~10.000 NutzerInnen

> 2.200 Autos ersetzt

cambio CarSharing Bremen	
Fahrzeuge in Bremen	
Preisklasse	
S	  Ford Fiesta 5-türig VW Polo
M	   Astra Kombi 'H' Ford Focus 5-türig Opel Combo
	 VW Caddy
L	  Transit-Transporter Ford Transit-Bus

- Car2go Amsterdam

300 Autos (el. Smart)

~11.300 NutzerInnen

320 Autos ersetzt



Bild:commons.wikimedia.org

- mindestens **20.000** NutzerInnen

- ersetzen

> 6.000 PKW

Car-Sharing Aktions-Plan Bremen

- Car-Sharing Stationen
- Integration Neubauvorhaben /
- Integration ÖV
- Flottenmanagement
- Awareness + Information

Bremen, 11.09 2009

Tel.: 361- 6703 (Hr. Glotz-Richter)
Tel.: 361-10859

Deputation für Bau und Verkehr (S)
Deputation für Umwelt und Energie (S)

Vorlage Nr.: 17/ 295 (S) B+V
Vorlage Nr.: 17/ 120 (S) U+E

Vorlage
für die Sitzung der Deputation für Bau und Verkehr (S)
am 17.09.2009

und

Deputation für Umwelt und Energie (S)
am 24.09.2009

Aktionsplan „Car-Sharing für Bremen“

A) Sachdarstellung

Am 05.02.2009 bzw. 12.02.2009 haben die Deputation für Bau und Verkehr (S) bzw. die Deputation für Umwelt und Energie (S) den Bericht der Verwaltung zur „Einführung von Car-Sharing“ zur Kenntnis ge-

Bedarfsklärung
(Stadt, CS-Anbieter,
Parkraummanagement,
Stadtteilpolitik)

BREPARK
Parkraummanagement,
stellt Bauantrag

Baugenehmigung
verfahren
(incl. pol. Beschluss)

Baugenehmigung
+ Sondernutzungs-
genehmigung
ggü. BREPARK

BREPARK

Vermietung Stellplätze
an CS-Anbieter
(Blauer Engel gefordert)

Sachzusammenhang:

Car-Sharing
mit geeignetem Angebotsprofil
führt zu Entlastung im Parkraum
(Nachweis !)



Car-Sharing Anforderungen

- Nachweis Ersatzquote Autos (vorher / nachher)
- Zertifizierung „Blauer Engel“ Car-Sharing (RAL – Umweltzeichen 100)



Ich bin unterwegs zu dir!

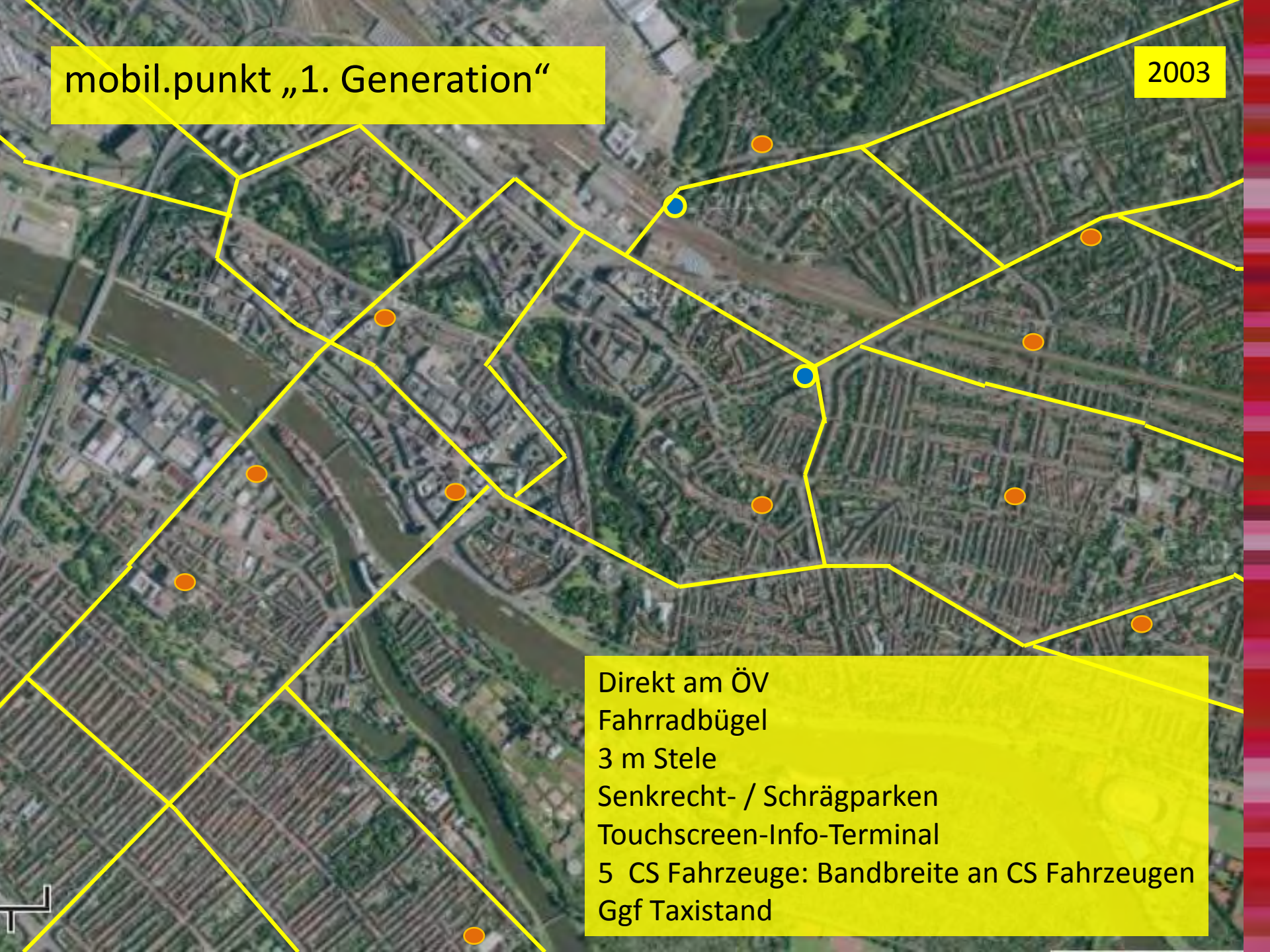
mobil-punkt

1. Real nutzbares Angebot
2. Informationen wann, wo, wie etc.
3. Akzeptanz (emotional, finanziell,..)



mobil.punkt „1. Generation“

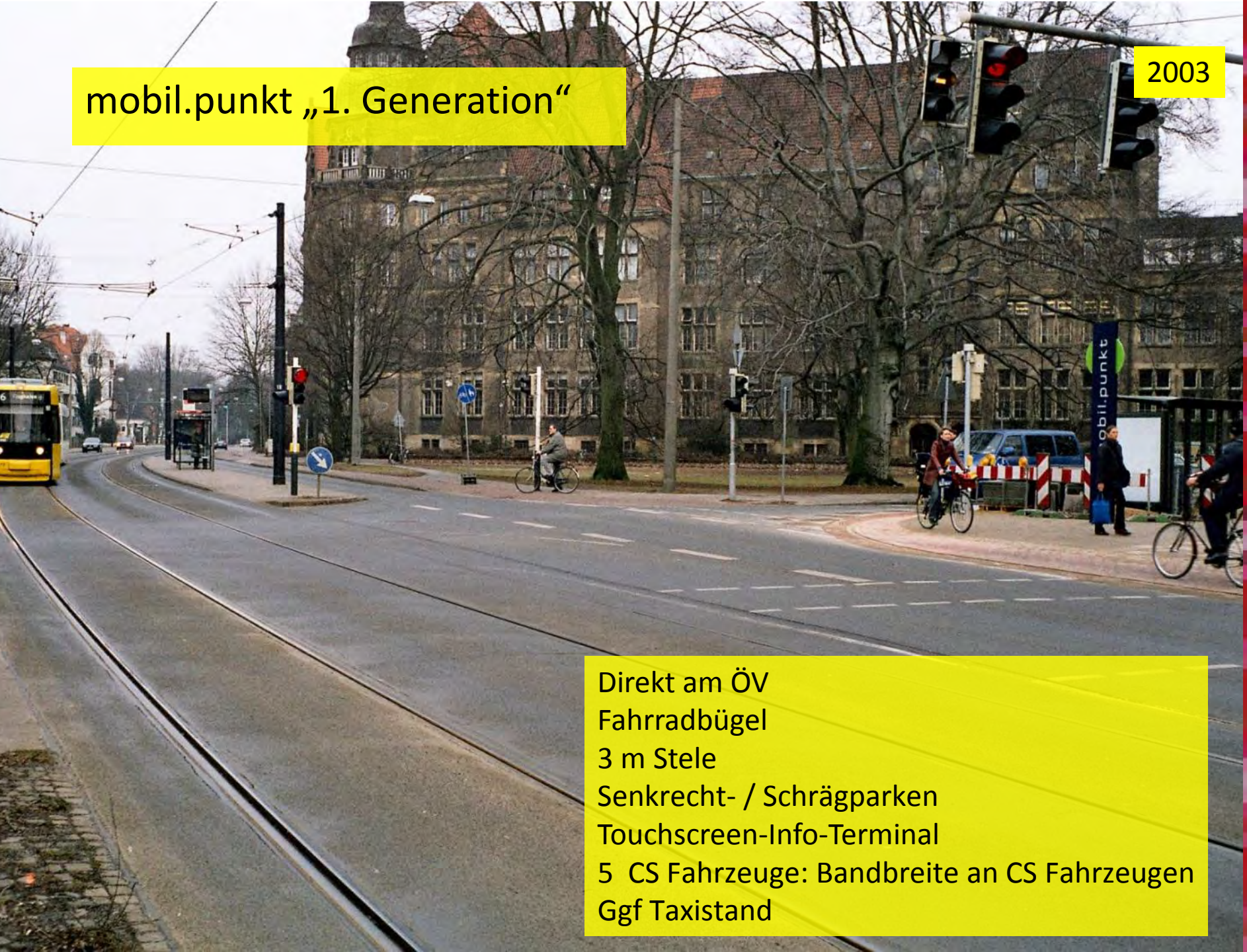
2003



Direkt am ÖV
Fahrradbügel
3 m Stele
Senkrecht- / Schrägparken
Touchscreen-Info-Terminal
5 CS Fahrzeuge: Bandbreite an CS Fahrzeugen
Ggf Taxistand

mobil.punkt „1. Generation“

2003



Direkt am ÖV
Fahrradbügel
3 m Stele
Senkrecht- / Schrägparken
Touchscreen-Info-Terminal
5 CS Fahrzeuge: Bandbreite an CS Fahrzeugen
Ggf Taxistand

mobil.punkt „1. Generation“



Direkt am ÖV

Fahrradbügel

3 m Stele

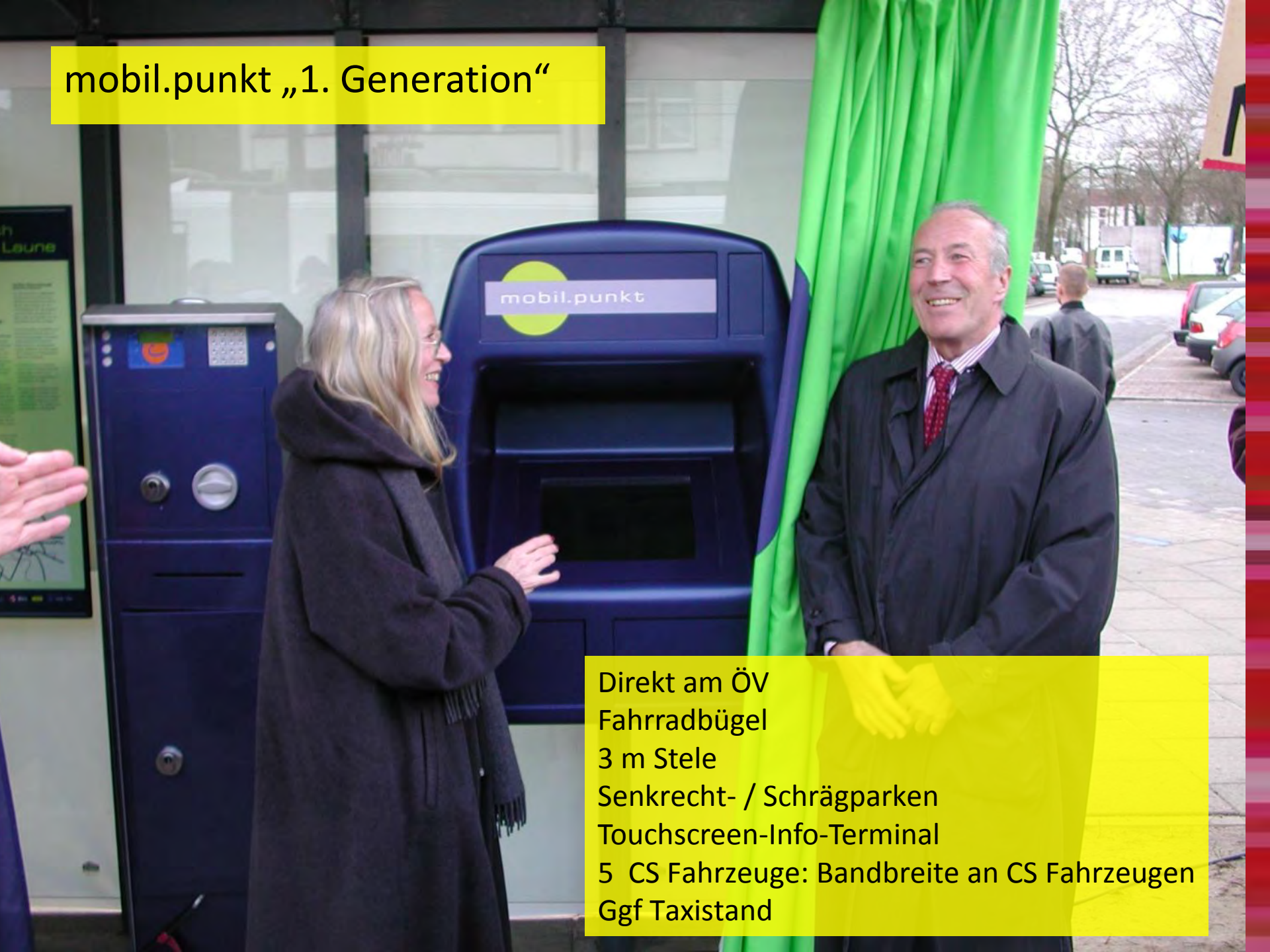
Senkrecht- / Schrägparken

Touchscreen-Info-Terminal

5 CS Fahrzeuge: Bandbreite an CS Fahrzeugen

Ggf Taxistand

mobil.punkt „1. Generation“



Direkt am ÖV
Fahrradbügel
3 m Stele
Senkrecht- / Schrägparken
Touchscreen-Info-Terminal
5 CS Fahrzeuge: Bandbreite an CS Fahrzeugen
Ggf Taxistand

mobil.punkt „1. Generation“



Direkt am ÖV

Fahrradbügel

3 m Stele

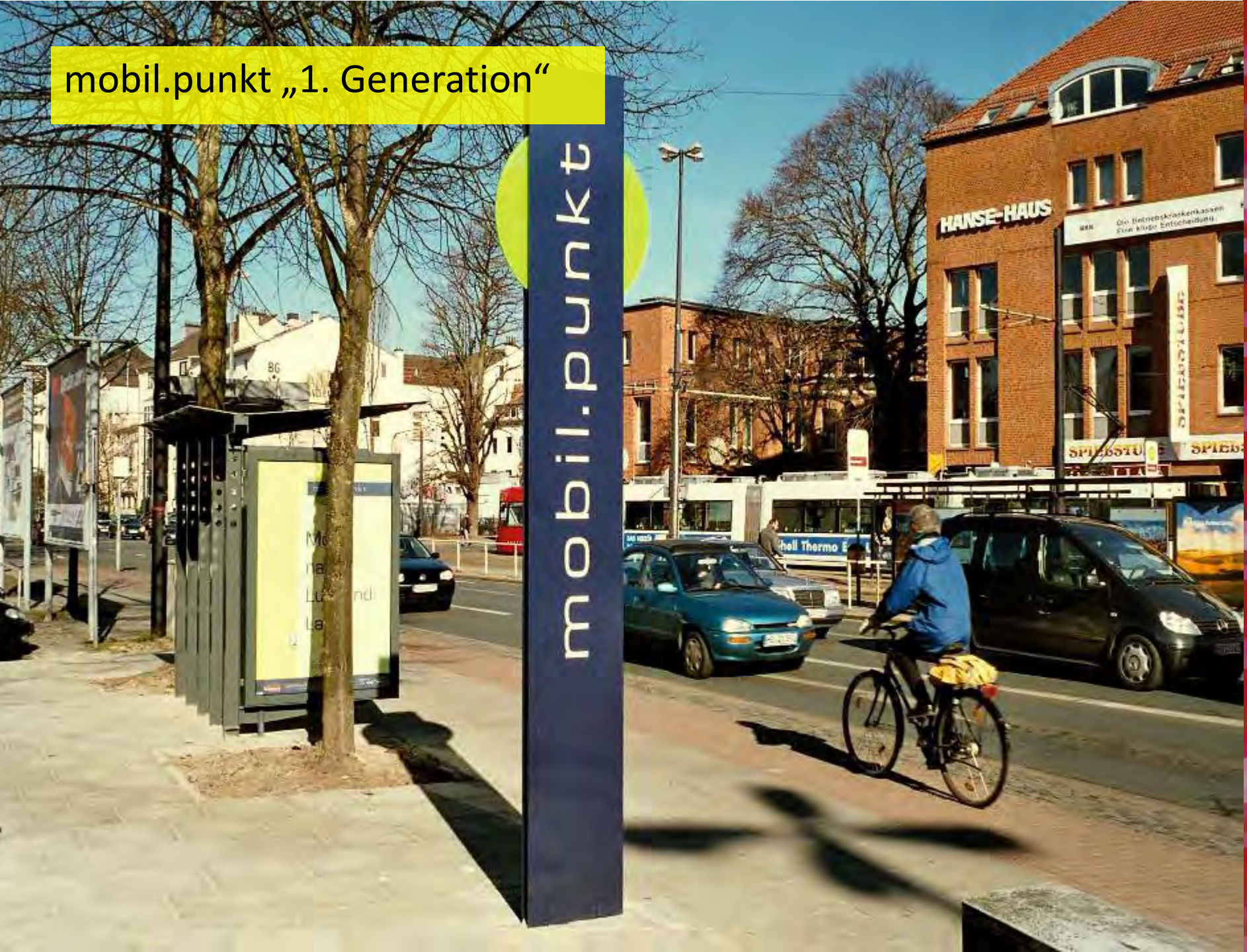
Senkrecht- / Schrägparken

Touchscreen-Info-Terminal

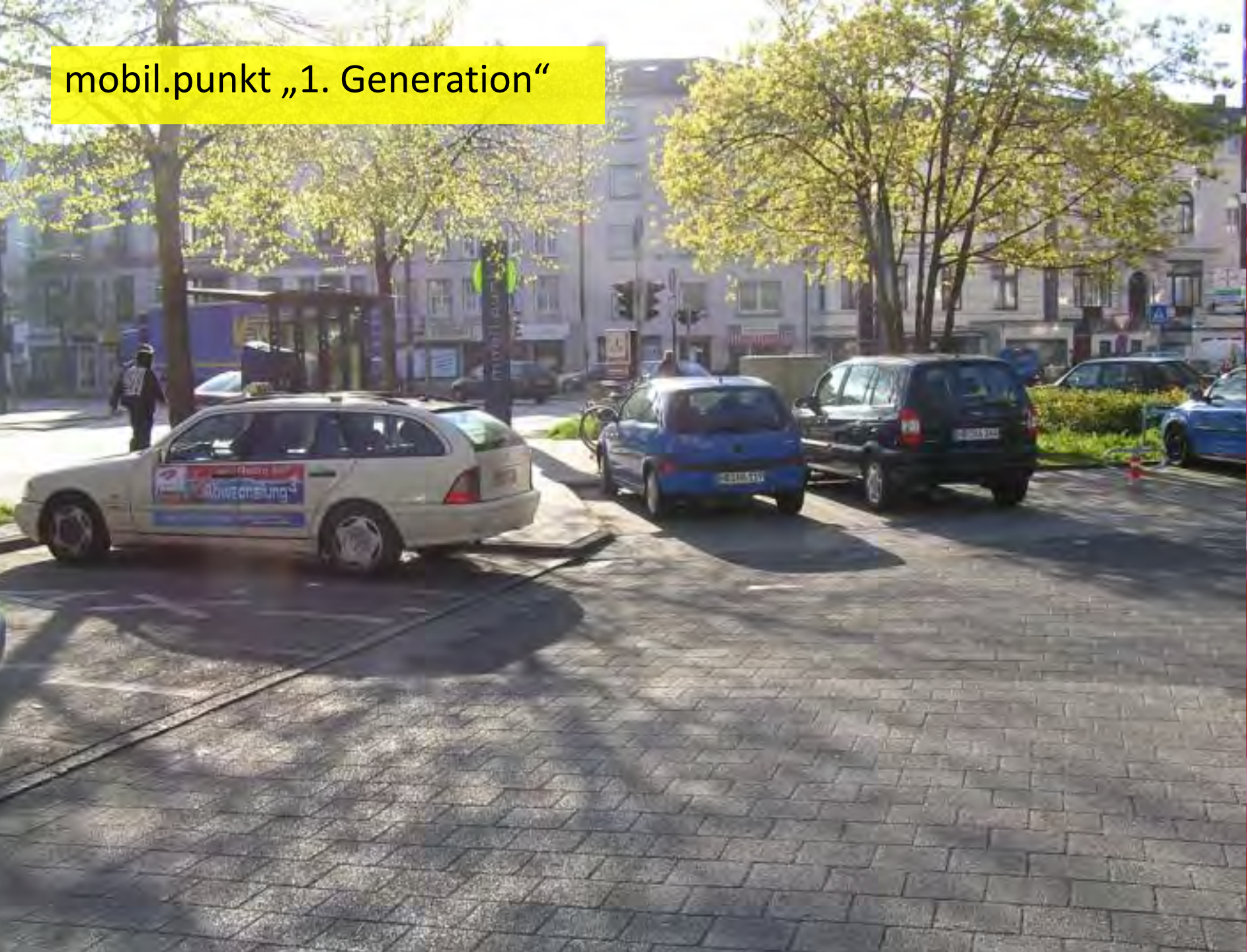
5 CS Fahrzeuge: Bandbreite an CS Fahrzeugen

Ggf Taxistand

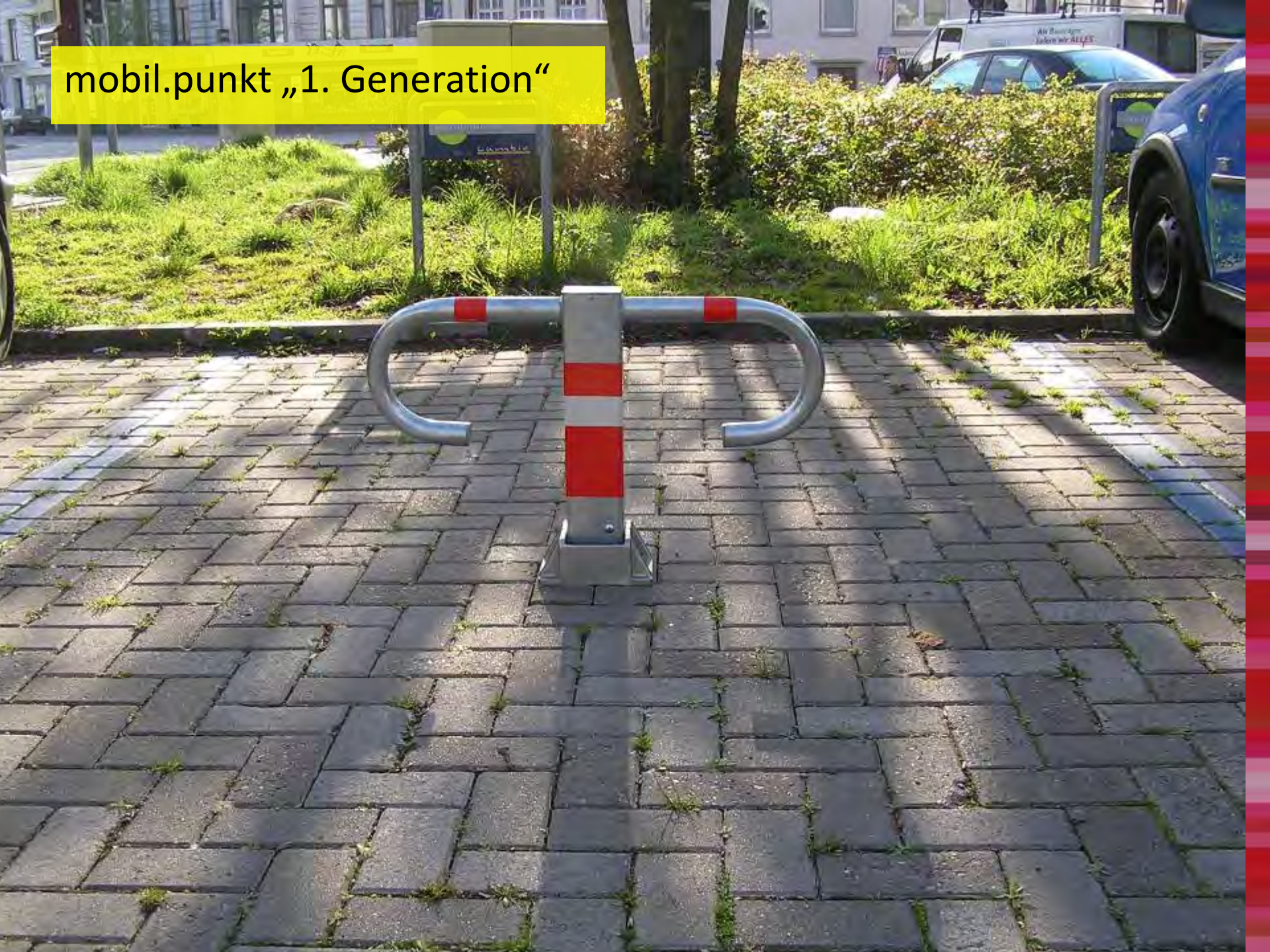
mobil.punkt „1. Generation“



mobil.punkt „1. Generation“



mobil.punkt „1. Generation“



mobil.punkt „1. Generation“

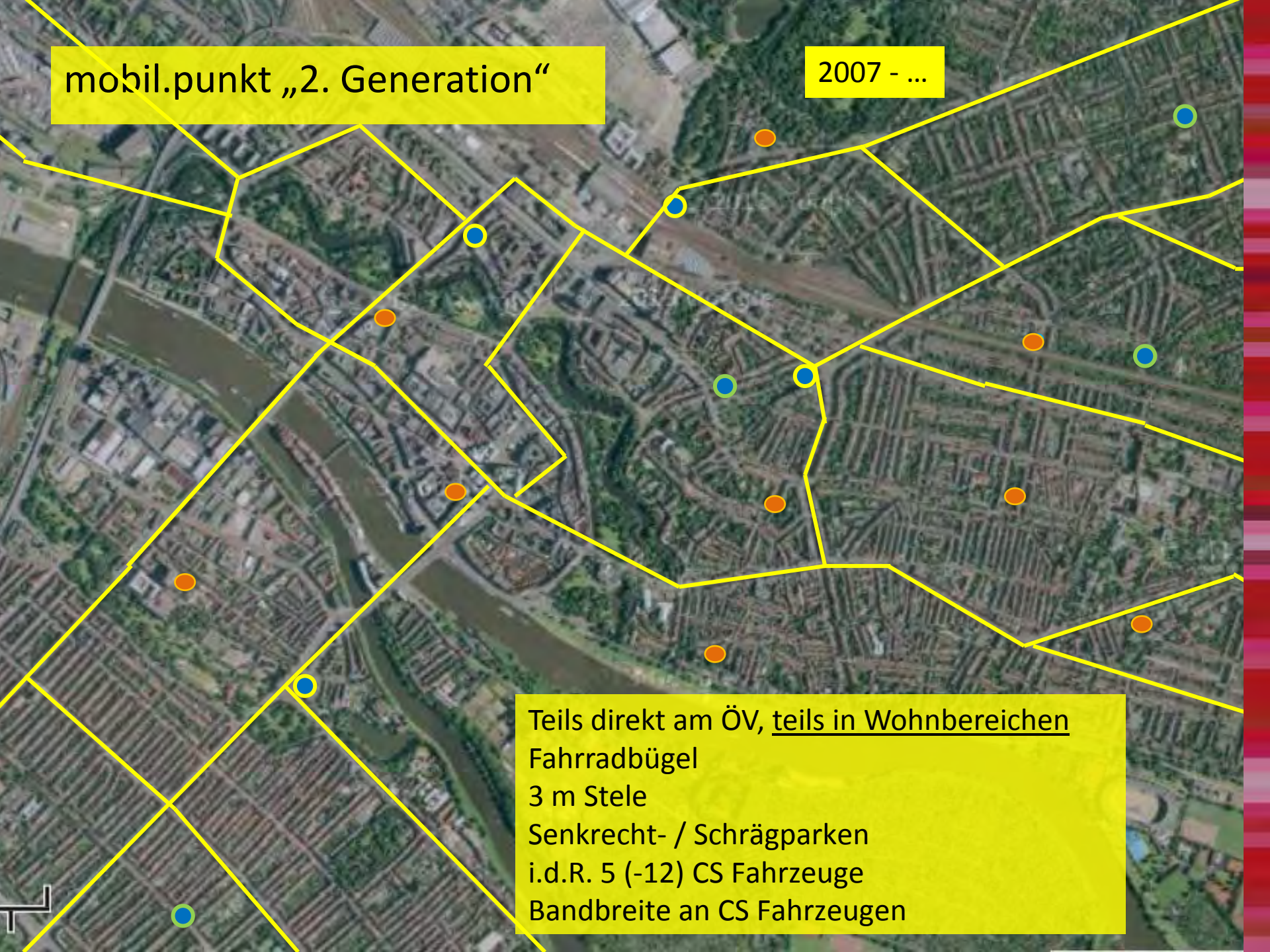


mobil.punkt „1. Generation“



mobil.punkt „2. Generation“

2007 - ...



Teils direkt am ÖV, teils in Wohnbereichen
Fahrradbügel
3 m Stele
Senkrecht- / Schrägparken
i.d.R. 5 (-12) CS Fahrzeuge
Bandbreite an CS Fahrzeugen

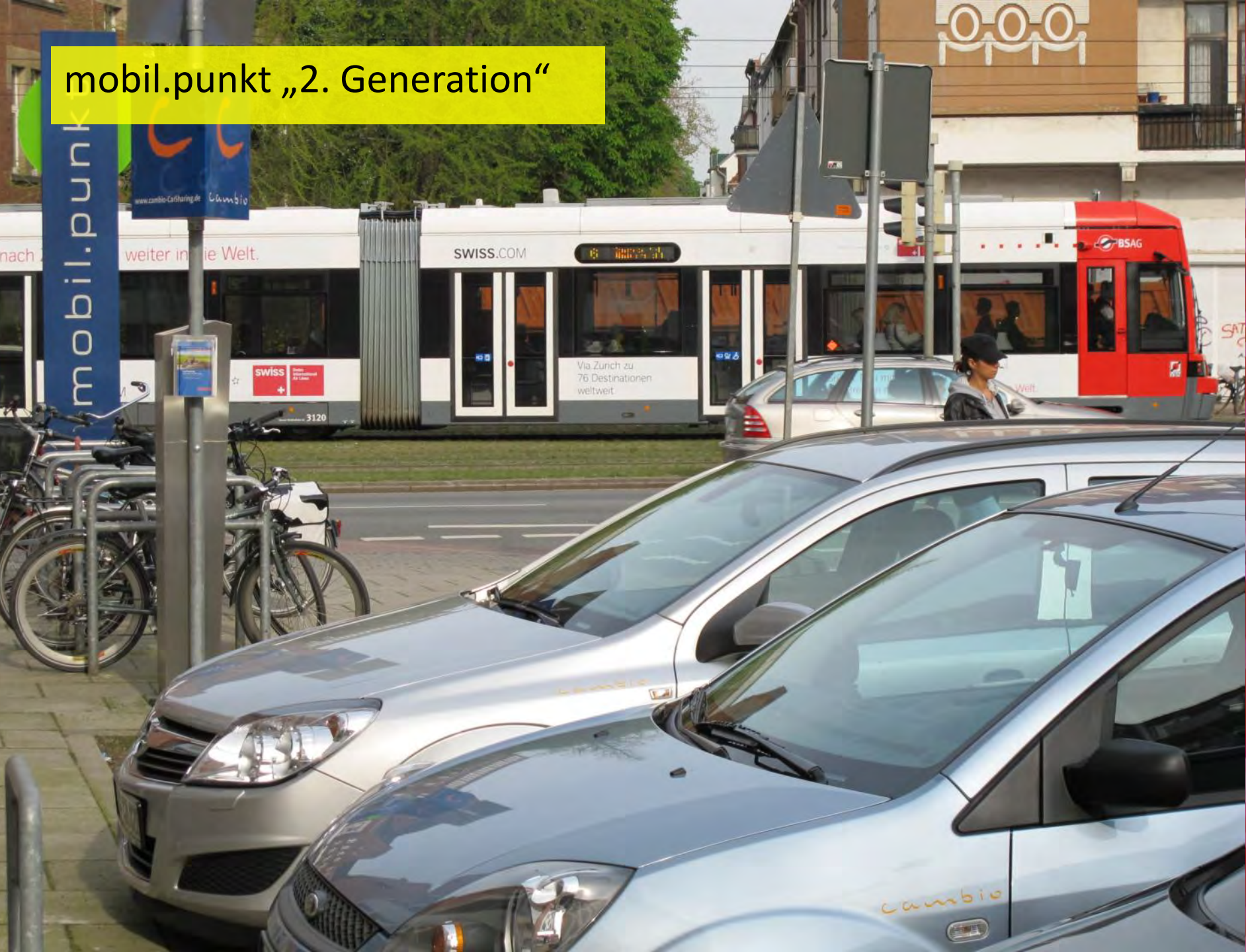
mobil.punkt „2. Generation“

2007 - ...



Teils direkt am ÖV, teils in Wohnbereichen
Fahrradbügel
3 m Stele
Senkrecht- / Schrägparken
i.d.R. 5 (-12) CS Fahrzeuge
Bandbreite an CS Fahrzeugen

mobil.punkt „2. Generation“



mobil.punkt „2. Generation“



mobil.punkt „2. Generation“



mobil.punkt „2. Generation“



Vorher



Nachher

10 Jahre ‚mobil.punkt‘ (2013)



A satellite map of a residential area with several colored dots indicating parking spots. The dots are green and orange. The map shows a dense grid of streets and buildings. Labels on the map include 'Rembertiring', 'OSTERTOR', 'Am Dobben', 'FESENFELD', 'STEINTOR', 'Tiefer', 'Weser', and 'Osterdeich'. A red double-headed arrow at the bottom left indicates a distance of 200 meters. A yellow box at the top right contains the text 'mobil.punktchen (2013)'. A yellow box at the bottom right contains descriptive text about the parking spots.

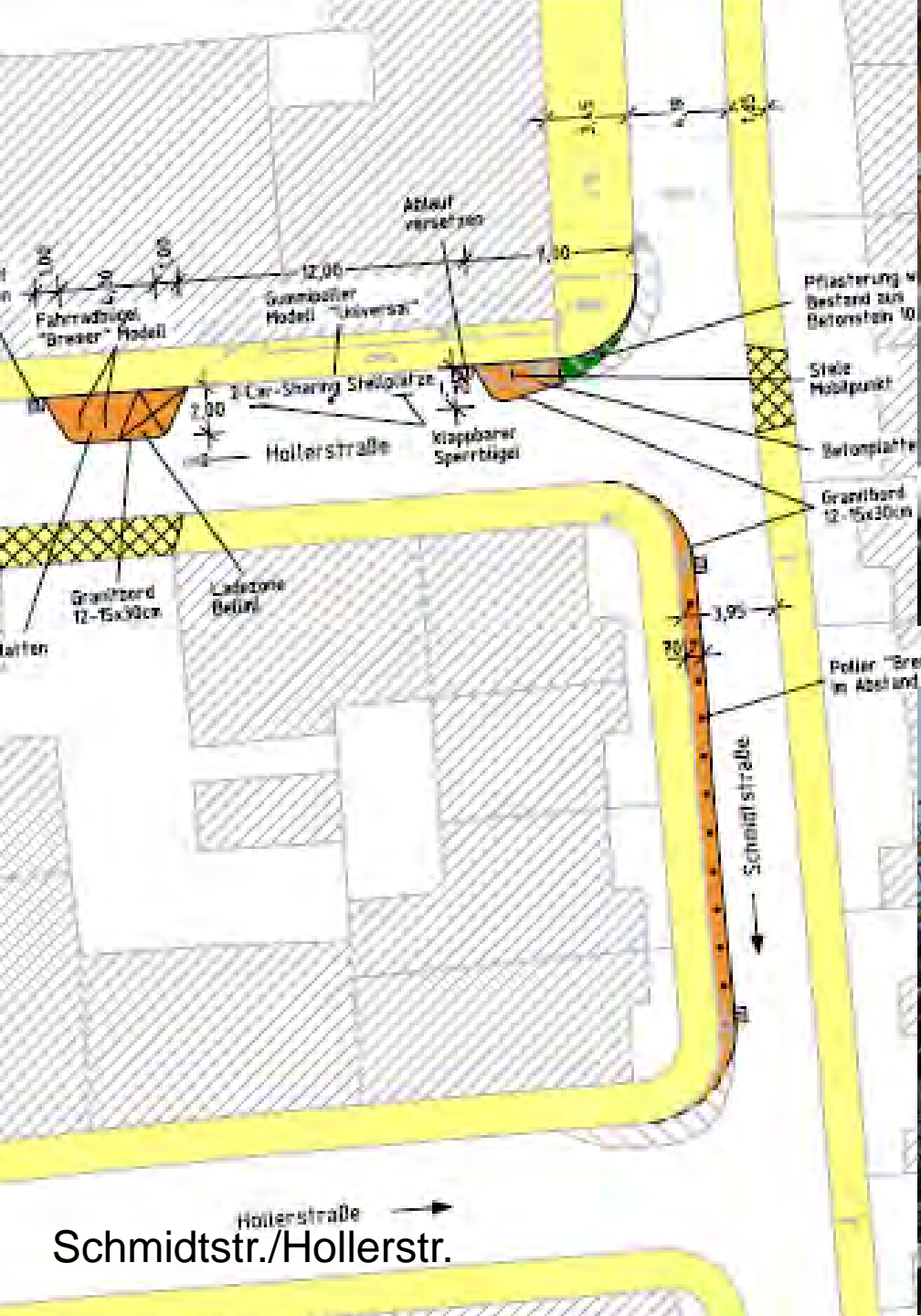
mobil.punktchen (2013)

Zentral in Wohnbereichen –
oft verknüpft mit „Rettungssicherheit“
Fahrradbügel + 2,5 m Stele
i.d.R. Längsparken / i.d.R. 2 CS Fahrzeuge
Fahrzeuge: Alltagsbedarf





Schmidtstr./Hollerstr.





.CROK!

87.

AX
CROK

mobil.punkt

CAR SHARING
BERLIN

Informational sign on a tripod stand

ENO

1624

26

Red and white diagonal stripes

AXOR

A

HB NE 126

38

E.L.

Mobil-Püktchen setzt Zeichen

Umgestaltung von Kreuzung in Seitenstraßen des Viertels dient der Rettungssicherheit

VON
BETTINA GÖSSLER

Rund 8.600 Kunden nutzen in Bremen bereits die Möglichkeit des Car-Sharings. Die meisten von ihnen leben im Viertel und haben jetzt das erste „Mobilpüktchen“ der Stadt in ihrer unmittelbarer Nähe.

STEINTOR Ein „Mobilpüktchen“ ist die kleinste Version einer Car-Sharing-Station. „An dieser Stelle sind zwei bis drei Wagen stationiert“, erklärte Kerstin Homrighausen, Geschäftsführerin des Anbieters „Cambio“, vor der Einweihung des Standortes an der Ecke Schmidtstraße/Hollerstraße. Ein solcher trage nicht nur zu einer „nachhaltigen Mobilität“ bei, wie Verkehrssenator Joachim Lohse (Grüne) sich ausdrückte. Er habe ganz nebenbei auch andere Vorteile. Dazu sprach „Viertelbürger-



Für Rettungswagen und Müllabfuhr ist es wichtig, die Kurvenbereiche passieren zu können. An der Ecke Schmidtstraße/Hollerstraße ist das jetzt wieder möglich. Fotos: Schlie

...Angebot zu bewe- Müllabfuhr. Das „Mobilpükt- mehr Sicherheit.



vorher

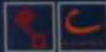


nachher





mobil.punkt



CAR-SHARING
BREMEN



mobil park

M
S
E



mobil.punkt



CAR SHARING
BREMEN

HB CA 419



mobil.punkt


CAR-SHARING
BREMEN

mobil.punktchen



OSTERTOR

FESENFELD

STEINTOR

200 m

Weser

Car-Sharing und Neubau

Integration Neubau („Stellplatzortsgesetz“)

BIS 2012

Stellplatzbau

oder

Ablöse
(z.B. 50% der Kosten)

SEIT 2013

Stellplatzbau

Ablöse
(z.B. 50% der Kosten)

Mobilitätsmanagement

Anlage einer CS-Station

Mieter-/Jobtickets

CS-„Mitgliedschaft“

= Stundung der Ablöse

Seit 1996 auch Fahrrad-Abstellplätze enthalten

Integration Neubau



Integration Neubau



Kostenreduktion, Auswahl und Flexibilität

Neubaugelbiet Hulsberg

ca. 14 ha Neugestaltung
(+ 6 ha Krankenhaus)
160.000 m² BGF
1.200 – 2.400 EW
+ Gewerbe
+ Krankenhaus etc.





Stellplätze 0,4 – 0,6 /WE
Mobilitätszentrale (z.B. Verleih Lastenräder)
ca 45 Car-Sharing Fahrzeuge (ebenerdig, offenes System)

mobil.punkt

**...wo bleiben die ‚einfachen Wege‘
zu Car-Sharing-Stationen im öffentlichen
Straßenraum ?**

CARE-North



Praxistaugliche Anordnungen notwendig:

- Wirksames Freihalten der Stationen (absolutes Halteverbot, ggf. Klapppoller)
- Anbieterspezifische Ausweisung

„Bremer Empfehlung“



A photograph of a cow running through a lush green field. The cow is in the foreground, slightly out of focus, with its head turned towards the camera. The background is a vast, green meadow with some small yellow flowers. The overall scene is bright and natural.

Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit

Für ein Glas Milch gleich eine Kuh kaufen?

michael.glotz-richter@umwelt.bremen.de



Mobilitätsangebote dürfen ins Auge fallen: Das Gestaltungskonzept der Offenburger Mobilitätsstationen

Abschlussveranstaltung zur ExWoSt-Studie
„Neue Mobilitätsformen, Mobilitätsstationen und Stadtgestalt“

Am Anfang war das Radhaus



Die Gestaltungselemente des Radhauses mit hinterleuchteten heimischen Holzpaneelen sowie Grau- und Grüntönen sollen auch bei den Mobilitätsstationen Verwendung finden.

Einführung einer Marke für die neue Mobilität in Offenburg

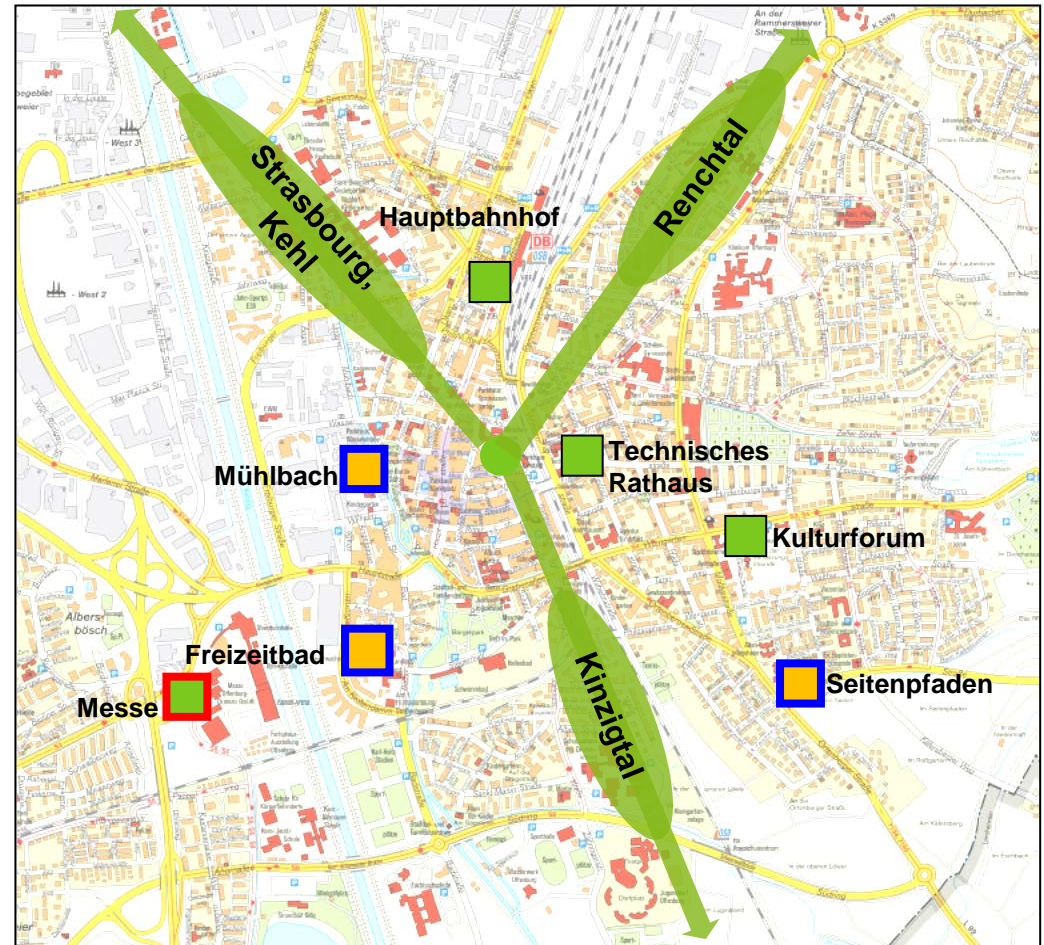
**Im Rahmen der Erstellung
des Umsetzungskonzeptes
für die Mobilitätsstationen
hat sich die Stadt
entschlossen, für den
neuen Auftritt des
zukünftig erweiterten
öffentlichen Verkehrs-
angebotes eine eigene
Marke einzuführen.**



Standortkonzept für die Mobilitätsstationen

Angedachte Ausbaustufen

-  **2015/2016 Pilotphase**
in bestehenden Gebieten
-  **Projektansatz: Verknüpfung**
mit Veranstaltungen/Hotels und
Fernbusverkehr **2015/2016**
-  **Entscheidung über**
Weiterführung nach Evaluation
Projektansätze im Bereich
Stadtentwicklung **(2017-2018)**
-  **Perspektivischer**
Projektansatz
Grenzüberschreitender Verkehr
mit Kehl und Strasbourg, sowie
Vernetzung ins Kinzig- und
Renchtal



Standort Technisches Rathaus

**Station mit
einfachem
Auftritt
aufgrund des
umgebenden
Ensembles**



Standort Kulturforum

**Station mit
einfachem
Auftritt
aufgrund des
umgebenden
Ensembles**



**Station
auch mit
öffentlichen
Pedelecs in
eigener Garage;**

**direkt an
Haltestelle der
Buslinien S1,
S3, S5, S6, 7141
und R2 sowie
Fernbuslinien
Offenburg –
Berlin sowie
Offenburg –
München**



Standort ZOB - Bahnhof



Mobilitätskarte

Die neue Mobilitätskarte soll die Radcard von nextbike und die Stadtmobil-Card ersetzen, um einen einfachen Zugang zu den Fahrzeugen zu ermöglichen. Das Buchen und Freischalten der Fahrzeuge kann dann direkt am Fahrzeug erfolgen. In den kommenden Jahren soll die Mobilitätskarte ebenfalls die Karten für das Radhaus und die Radboxen ersetzen und den Zugang zum Busverkehr ermöglichen.



Eingliederung nextbikes

Die neuen nextbike-Räder mit dem innovativen System eines jeweils eigenen Bordcomputers werden in den Mobilitätsstationen mit entsprechend gebrandeten Werbeflächen eingesetzt..



Eingliederung E-Car-Sharing-Fahrzeuge

Die neuen E-Car-Sharing-Fahrzeuge werden in den Mobilitätsstationen entsprechend gebrandet eingesetzt.



Umgestaltung Buswartehallen

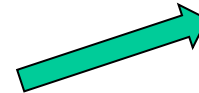
Bei der anstehenden Ausschreibung der Werbeanlagen im Stadtgebiet ist vorgesehen, die neuen Buswartehallen an die Gestaltung der Mobilitätsstationen anzupassen.



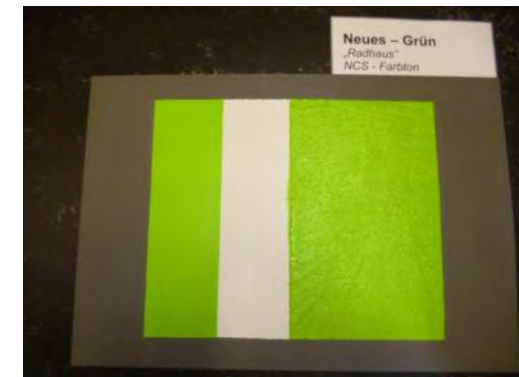
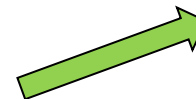
Anpassung der Farbgebung der Radverkehrsanlagen Über 30 Jahre „Grüne Leitlinien“ in Offenburg

**Das Baudezernat berät
derzeit, ob ein neues und
noch sichtbareres Grün und
ein Grün, das die Farbe des
Logos für die neue Mobilität
aufgreift, in Offenburg
eingeführt werden soll.**

**Bisheriges
Offenburger Grün**



Neues Grün



Mögliche neue Farbgebung

bisher



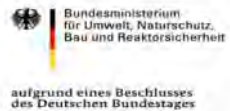
zukünftig?





Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Gefördert durch:



Handlungsempfehlungen



Welche Empfehlungen können für interessierte Kommunen, die die Neuen Mobilitätsformen unterstützen möchten, ausgesprochen werden?

Annette Kindl, PTV

Dr. Gerd Reesas, plan-werkStadt



Handlungsempfehlungen: Carsharing



Ziel und Strategie

- Erfolgreiches Carsharing benötigt Sichtbarkeit
 - Stellplätze im öff. Straßenraum
 - CS wird zur kommunalen Aufgabe!
- Berücksichtigung in Mobilitätsstrategien, Verkehrsentwicklungsplänen und/oder Kommunalen Aktionsplan Carsharing
 - Bewusstseinswandel erforderlich



Handlungsempfehlungen: Carsharing



Netzdichte, Stationsgröße

- Stationsgröße und Netzdichte beeinflussen sich gegenseitig

Hohe Netzdichte und geringe Stationsgröße

→ Vorteile: Erreichbarkeit, städtebauliche Integration, Akzeptanz

→ Nachteile: eingeschränkter Fuhrpark, keine open-end-Ausleihe

Geringe Netzdichte und große Stationsgröße

→ Vorteile: Fuhrpark auch mit Sonderfahrzeugen, open-end-Ausleihe möglich

→ Nachteile: Flächenverfügbarkeit, städtebauliche Integration, Akzeptanz

Empfehlung: Mischform aus kleinen und großen Stationen

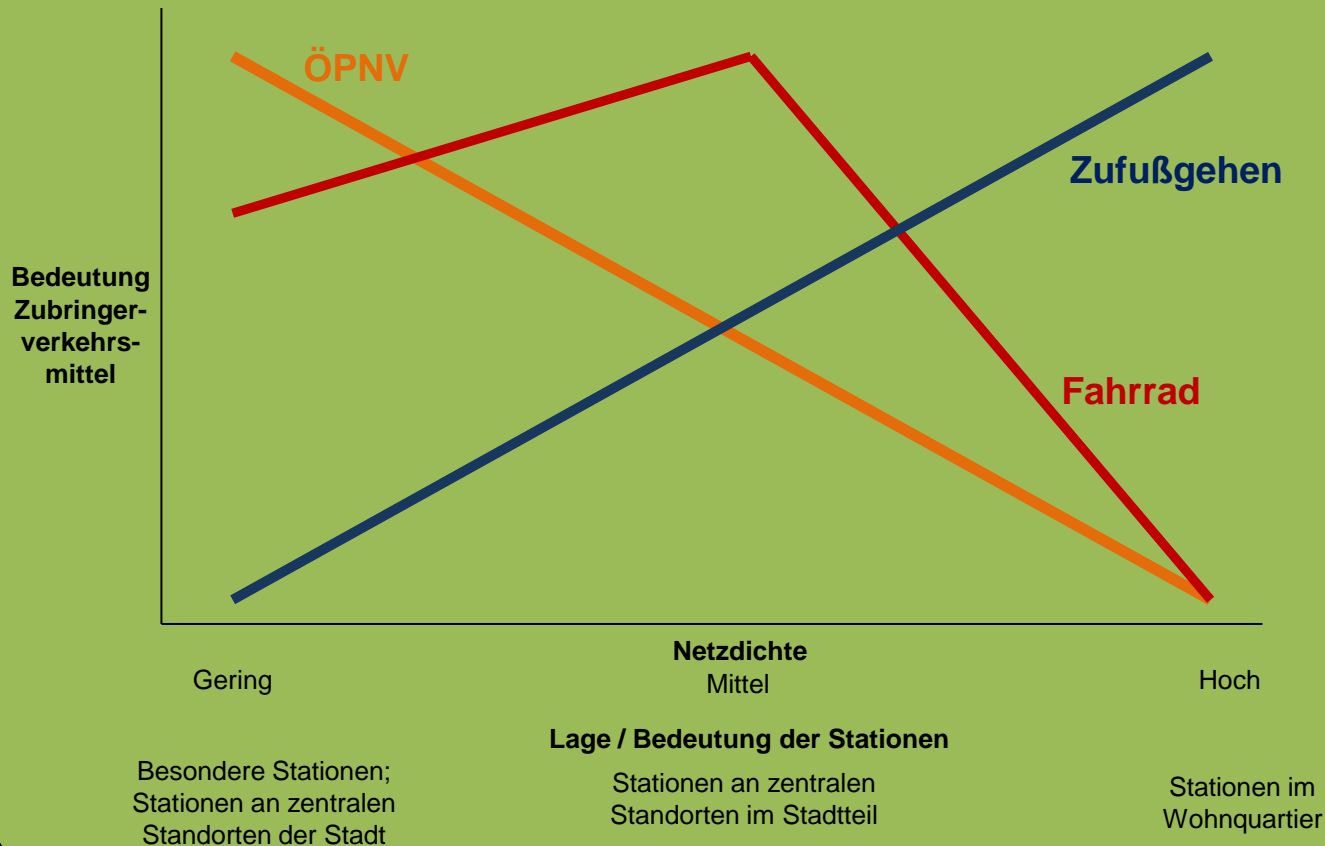


Handlungsempfehlungen: Carsharing



Standorte und Erreichbarkeit I

- Intermodale Ausprägung abhängig von Netzdichte und Einzugsbereich des Standorts



Handlungsempfehlungen: Carsharing



Standorte und Erreichbarkeit II

- Gut sichtbare Standorte im öffentlichen und halböffentlichen Straßenraum
→ Marketingwirkung
- Stationen auf Privatgelände sind zusätzlich erforderlich
- Ausweisung von CS-Stellplätzen in Bereichen mit großen Nutzungskonkurrenzen: Abwägung erforderlich



Handlungsempfehlungen: Carsharing



Gestaltung

- Geringe gestalterische Relevanz von Carsharing-Stellplätzen
- Unternehmensneutrales, einheitliches Carsharing-Logo wünschenswert
- Fahrzeugdesign relevant für Erscheinungsbild von Carsharing im öff. Raum
→ Philosophien: Offensiv, erkennbar ↔ dezent
→ keine Möglichkeit zur Beeinflussung
- Free-floating CS: Präsenz und gestalterische Relevanz nur durch Fahrzeuge
→ Häufung von Fahrzeugen ist festzustellen → Auswirkungen beobachten
→ Kommunalen Einfluss: Regelungen zur Nutzung gebührenpfl. Stellplätze
- Elektromobile CS-Angebote: Höhere gestalterische Relevanz aufgrund Ladeinfrastruktur; eingeschränkte Standortwahl

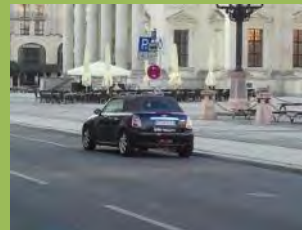


Handlungsempfehlungen: Carsharing



Akteure, Recht, Finanzen

- Eine einfach anwendbare Rechtsgrundlage für Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum fehlt bisher
→ Es ist viel im Fluss (ein Carsharing-Gesetz ist angekündigt)
- Behelfsweise Praxis in Kommunen: Teileinziehung oder Sondernutzung
- Die Ausweisung von CS-Stellplätzen im Bebauungsplan:
→ ... schafft Rechtssicherheit und ist ein Instrument zur Flächenbevorratung
→ ... ist aber auch aufwändig
- Carsharing verursacht wenig Kosten für die Kommunen, Investitionen können durch Vermietung der CS-Stellplätze refinanziert werden



Handlungsempfehlungen: Fahrradverleihsysteme

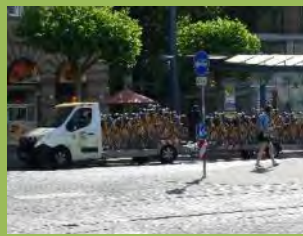


Ziel und Strategie

- Erfolgreiche FVS benötigen Sichtbarkeit
→ Präzise Stellplätze im öff. Straßenraum
- FVS zur Erhöhung des Radverkehrsanteils
→ Potenziale von FVS → Evaluierung Bundesprojekt muss abgewartet werden
- Einbettung in Radverkehrsstrategie → aber keine Hemmschwellen aufbauen

Netzdichte und Stationsgröße

- Einschätzung: Systeme mit höherer Stationsdichte werden stärker genutzt
- Modulare Stationen erleichtern eine Anpassung an die Nachfrage

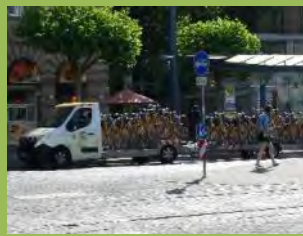


Handlungsempfehlungen: Fahrradverleihsysteme



Standorte und Erreichbarkeit

- Die Lage der Stationen muss sich an den Zielgruppen orientieren insbesondere touristische vs. Alltagsnutzung
- Die Umwandlung von Pkw-Stellplätzen in Fahrradverleihstandorte ist schwierig, aber machbar
→ politischer Mut
- Mobile Systeme, ohne aufwändige Bodenverankerung, erleichtern eine Anpassung des Systems an die Nachfrage
- Stationen in peripheren Lagen sind unter wirtschaftlichen Aspekten ungünstiger als zentrale Standorte
→ Abwägung mit Aspekt der Flächenabdeckung erforderlich

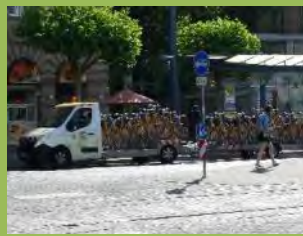


Handlungsempfehlungen: Fahrradverleihsysteme



Gestaltung

- Grundlegende zu treffende Entscheidungen:
 - free-floating oder stationsgebunden (virtuell / fix)
 - Werbeflächen an den Fahrzeugen? → Finanzierung?
 - mobile / verankerte Stationen (tlw. standortabh. Einzelfallentscheidung)
- FVS sind vandalismusanfällig
 - Einschätzung zur regionsspezifischen Vandalismusanfälligkeit möglich?
- Betreiberunabhängiges Fahrzeugdesign erhöht Identifikationseffekt in den Kommunen
- Sind Ausleihterminals bei weiterer Verbreitung von Smartphones noch erforderlich?

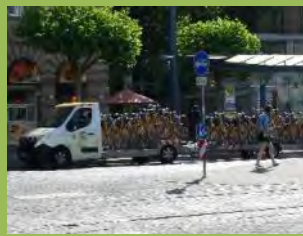


Handlungsempfehlungen: Fahrradverleihsysteme



Akteure, Recht, Finanzen

- Zwei Anbieter von FVS in Deutschland mit unterschiedlichen Konzepten
→ Werbefinanzierung vs. kommunale Finanzierung
- FVS werden tlw. auch ohne öffentliche Förderung (weiter)betrieben
→ Indiz dafür, dass FVS grundsätzlich eigenwirtschaftlich zu betreiben sind
- Bisher die Ausnahme: (Kommunale) Nahverkehrsunternehmen als Betreiber
→ Aber ÖPNV-Unternehmen können dadurch ihre Marktposition stärken
- Erhöhte kommunale Einflussnahme, wenn Fahrräder und Stationen in kommunalem Besitz sind
- Breite Akteursbeteiligung bei der Standortwahl sowie Sensibilisierung der Ämter und politischen Gremien erhöht die Akzeptanz des Systems



Handlungsempfehlungen: Fernbusterminals



Ziel und Strategie

- Die Kommunen haben ein sehr großes Eigeninteresse an einer guten Erreichbarkeit per Fernbus. Dies erfordert allerdings die Schaffung von für Fahrgäste und Betreiber attraktiven Fernbus-Haltestellen.
- Die momentane Entwicklungsdynamik führt zu Unsicherheit bei gleichzeitigem Handlungsdruck: Gut gemachte provisorische Fernbushaltestellen können als Überbrückung zeitliche Reserven für spätere Optimallösungen verschaffen.

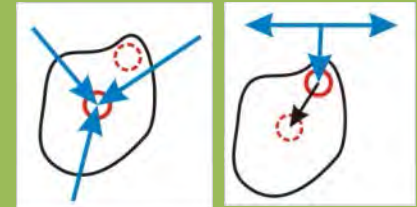


Handlungsempfehlungen: Fernbusterminals



Netzdichte, Stationsgröße

- Bei größeren Städten zwei Fernbusterminals denkbar:
 - zentral als Zielpunkt
 - peripher mit Transitfunktion (z.B. an Einkaufszentren)
- Größe des Terminals von der Art der Busverkehre abhängig
 - Fernbusverkehr
 - Regionalbusverkehr
 - Touristischer Reisebusverkehr
- Kapazitätsreserven vorhanden durch
 - optimiertes Standzeitenmanagement
 - Verlagerung von Gelegenheitsverkehren



Handlungsempfehlungen: Fernbusterminals



Standorte und Erreichbarkeit

- Standortwahl:
 - Präferenz für zentrale Standorte in Bahnhofsnähe: Langfristig vorausschauende Flächensicherung sinnvoll
 - Anfälligkeit des Straßennetzes für Störungen und Sensibilität der Zufahrtsrouten berücksichtigen
- Gute Anbindung mit ÖPNV sowie Haltemöglichkeiten für Taxi und PKW-Bringverkehre erforderlich, Fahrrad kann vernachlässigt werden.
- Barrierefreiheit muss zukünftig berücksichtigt werden.



Handlungsempfehlungen: Fernbusterminals



Gestaltung

- Große gestalterische Bandbreite:
→ bewusstes Setzen eines architektonischen Kontrapunkts
→ möglichst behutsame Integration in das Umfeld
- Die Integration weiterer Nutzungen in das Bauwerk kann Zusatznutzen generieren (z.B. Nahversorgung, soziale Kontrolle, zusätzliche Finanzierungsquellen, bessere Ausnutzung teuren innerstädtischen Bodens)
- Fernbusterminals sollten nach Möglichkeit nicht ohne Architektenwettbewerb errichtet werden



Handlungsempfehlungen: Fernbusterminals



Akteure, Recht, Finanzen

- Die Ertragslage im Fernbusmarkt lässt momentan noch keine Sonderlasten zu
- Bereitstellung der Infrastruktur: Interessierte Kommunen müssen Vorreiter sein, private Investoren sehen bisher keine Gewinnchancen
- Damit ist auch Übernahme der Instandhaltungs- und Erneuerungskosten durch die Kommune erforderlich
- Großes Interesse der Kommunen an einer privatwirtschaftlichen Trägerschaft von Fernbusterminals, bisher aber kaum auskömmliche Nutzungsgebühren
- Einbindung der Busunternehmen durch Bewirtschaftung der Service-Infrastruktur (Fahrkartenschalter, Warteraum, Sanitärräume, ggf. Imbiss usw.)

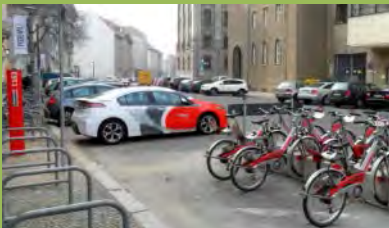


Handlungsempfehlungen: Mobilitätsstationen



Ziel und Strategie

- Orte inter- und multimodaler Verknüpfung mit verkehrspolitischer Botschaft (Einladung zur Nutzung des Umweltverbunds)
- Mobilitätsstationen als Teil einer kommunalen Strategie:
 - Gesamtintegrativer Ansatz zur Förderung aller Formen des Umweltverbunds
 - Mobilitätsstationen als sichtbarer Ausdruck der kommunalen Verkehrspolitik
- weitere Zusatznutzen generierbar, z.B.
 - Ordnung des ruhenden Verkehrs in dicht besiedelten Quartieren

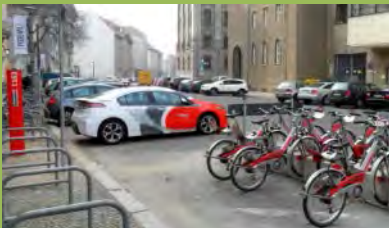


Handlungsempfehlungen: Mobilitätsstationen



Netzdichte, Stationsgröße

- Mobilitätsstationen müssen nicht das Rückgrat des jeweiligen Systems darstellen. Es genügen einige wenige, diese sollten aber an sehr prägnanten Standorten liegen.
- Für die Stationsgröße gibt es keine Standardempfehlung. Über unterschiedliche Größen können jedoch unterschiedliche Funktionen gesteuert werden (Wohnungsnähe, Angebotsbreite, Sichtbarkeit etc.)

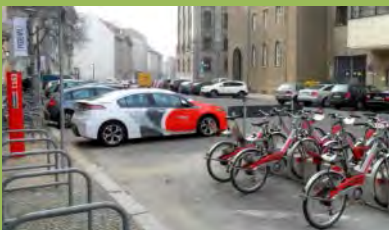


Handlungsempfehlungen: Mobilitätsstationen



Standorte und Erreichbarkeit

- Generelle Lage im öffentlichen Raum, um Marketingwirkung zu entfalten
- Standortorientierung an den örtlichen Gegebenheiten und Zielen:
 - Nachfrageorientierung (hohe Kundendichte, geringes wirtschaftliches Risiko) ⇔ Angebotsorientierung (Anreizwirkung z.B. in bisher nachfrageschwachen Stadtteilen, größeres wirtschaftliches Risiko)
 - Gute ÖPNV-Erreichbarkeit ⇔ gute Erreichbarkeit zu Fuß/per Rad
 - Mikrostandort ggf. auch von erwünschten Zusatznutzen abhängig

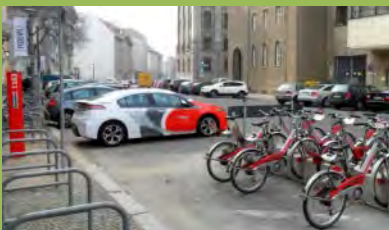


Handlungsempfehlungen: Mobilitätsstationen



Gestaltung

- Verkehrspolitische „Botschafter“ für umweltverträgliche Mobilität: deutliche Wahrnehmbarkeit der Mobilitätsbotschaft:
→ Namensgebung, verständliche Signets, auffällige einheitliche Farbgebung.
- Aufnahme bereits etablierter Elemente örtlicher Mobilitätsformen des Umweltverbunds sinnvoll: → Schriftarten, Farben, Formen, Signets.
- Ggf. können an besonders stadtbildprägenden Standorten gestalterisch anspruchsvollere, jedoch kostenintensive Stationen gebaut werden
- Ausstattung z.B.: Carsharing-Stellplätze, Fahrradabstellanlagen (für Privaträder, bei Vorhandensein eines Fahrradverleihsystems auch für Leihräder), Stationsinfrastruktur (Werbung, Information). Ggf. Sonderfahrzeuge (z.B. Lastenfahrräder etc.)



Handlungsempfehlungen: Mobilitätsstationen



Akteure, Recht, Finanzen

- Trägerschaft:
 - Regelfall: Kommune, kommunale Gesellschaft oder Nahverkehrsbetrieb
 - Denkbar: Trägerschaft durch Private
- Das Fehlen einer einfach anwendbaren Rechtsgrundlage für Stellplätze von stationsbasiertem Carsharing im öffentlichen Straßenraum blockiert auch Mobilitätsstationen.
- Einmalige Investitionskosten, geringe Unterhaltungskosten
 - tw. Refinanzierung durch Mieteinnahmen möglich

