

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.**

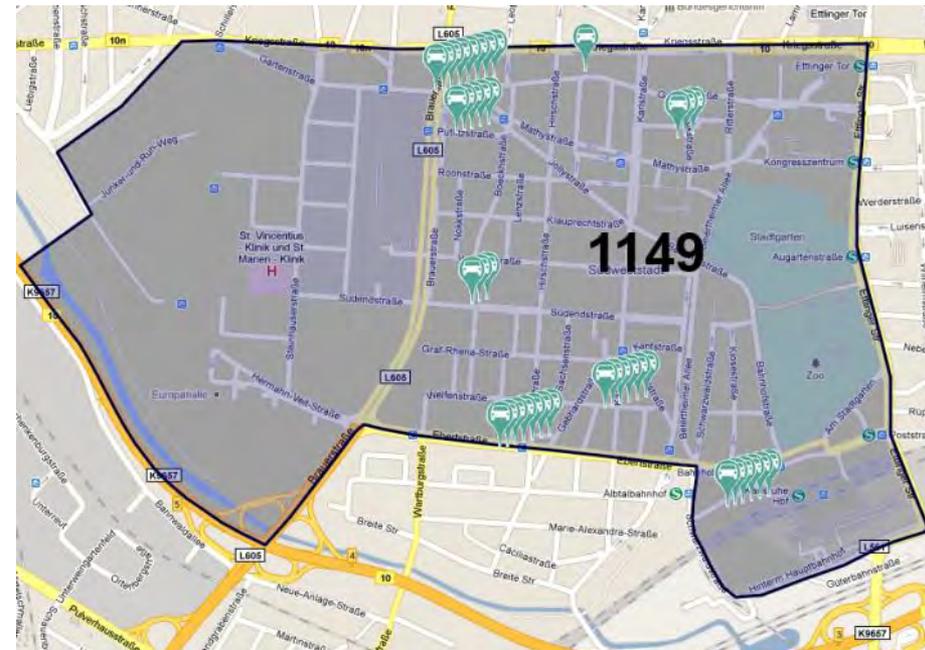
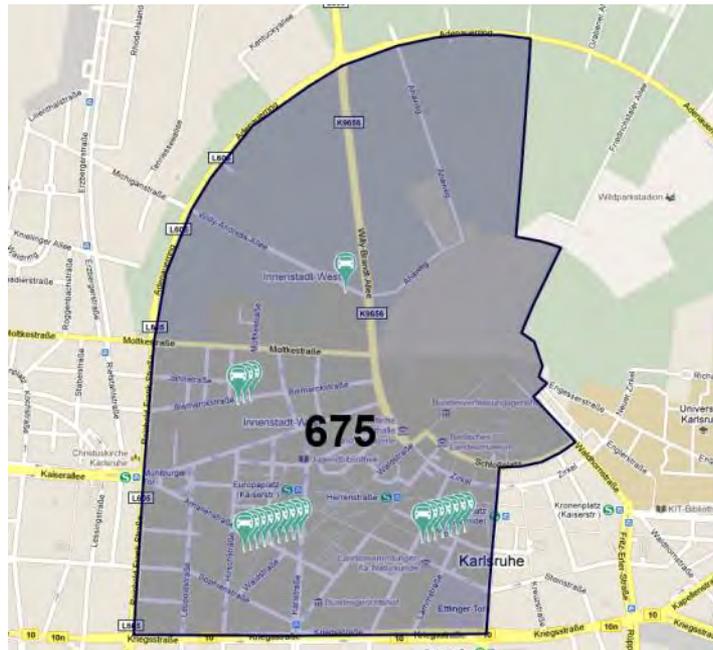
Hemmnis: Sichtbarkeit von CarSharing-Stellplätzen auf privaten Flächen



**Übliche Situation: unsichtbar
und abseits gelegen**

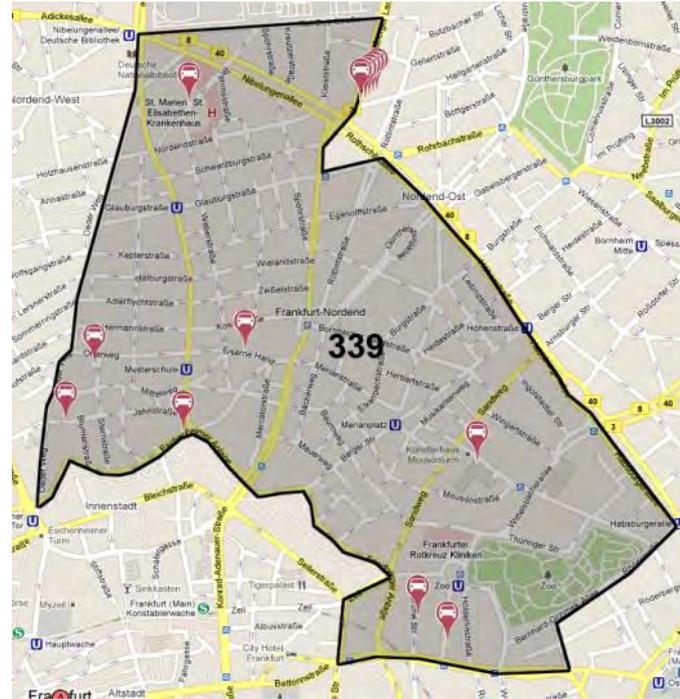
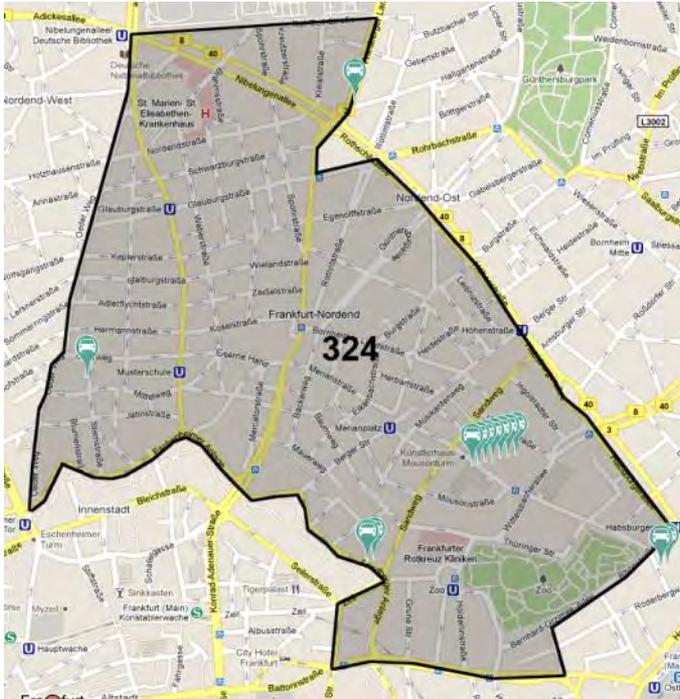


Behinderung des weiteren CarSharing-Wachstums durch fehlende Stellplätze



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.

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

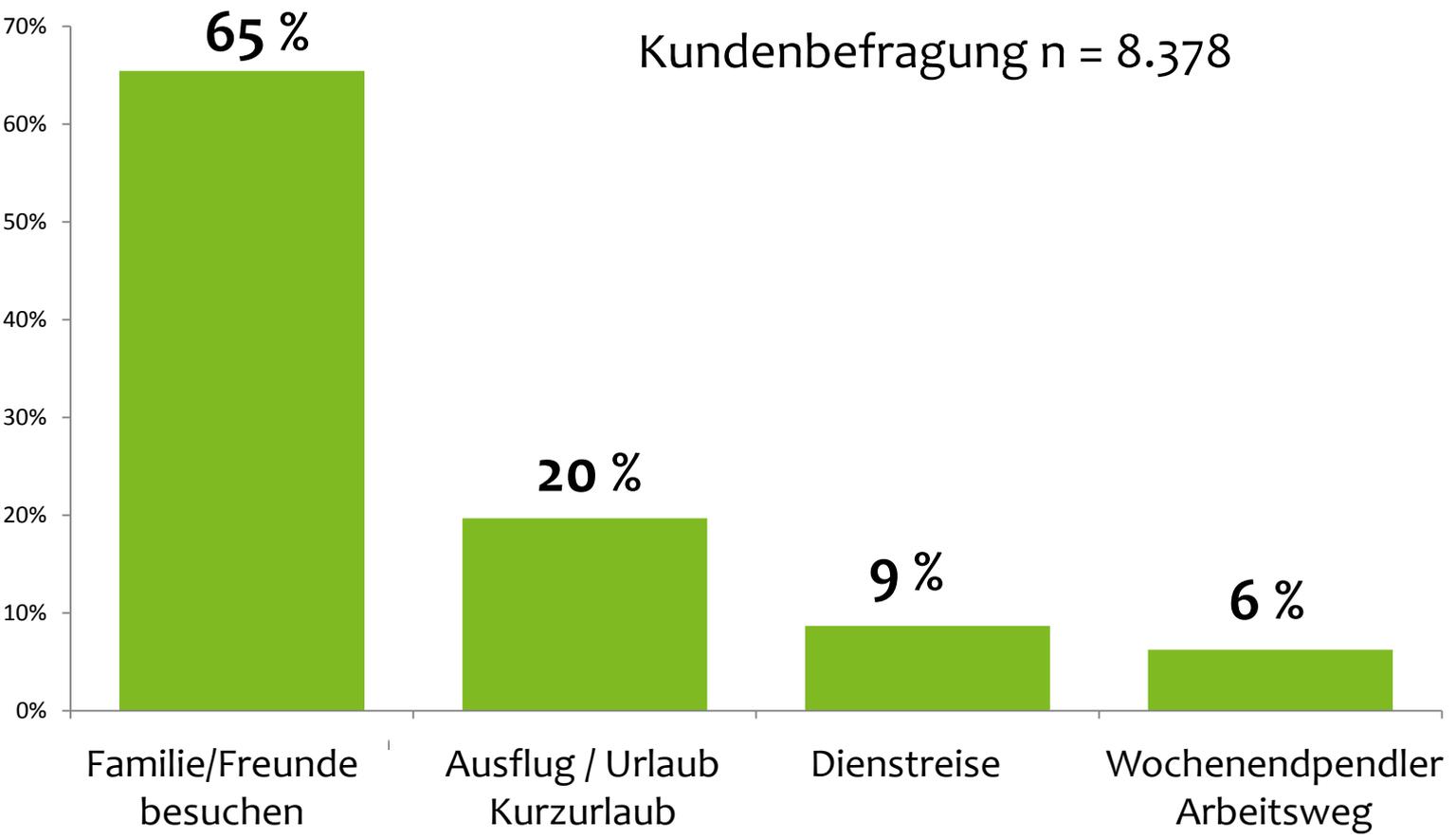


Das Reisezweck der Kunden



Quelle:  **MEINFERNBUS.DE**

Kundenbefragung n = 8.378



Das Alter der Kunden

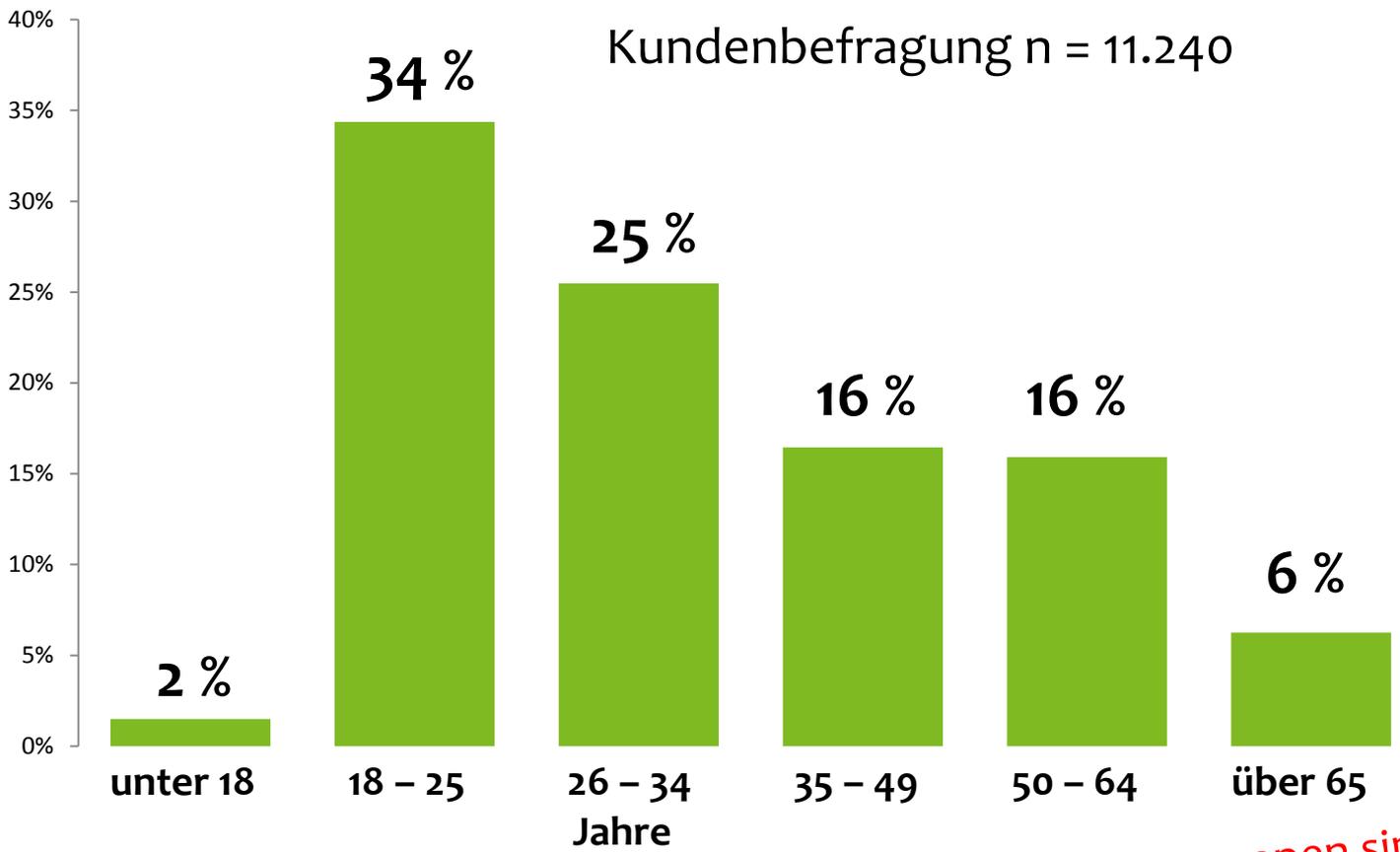


Quelle:



MEINFERNBUS.DE

Kundenbefragung n = 11.240



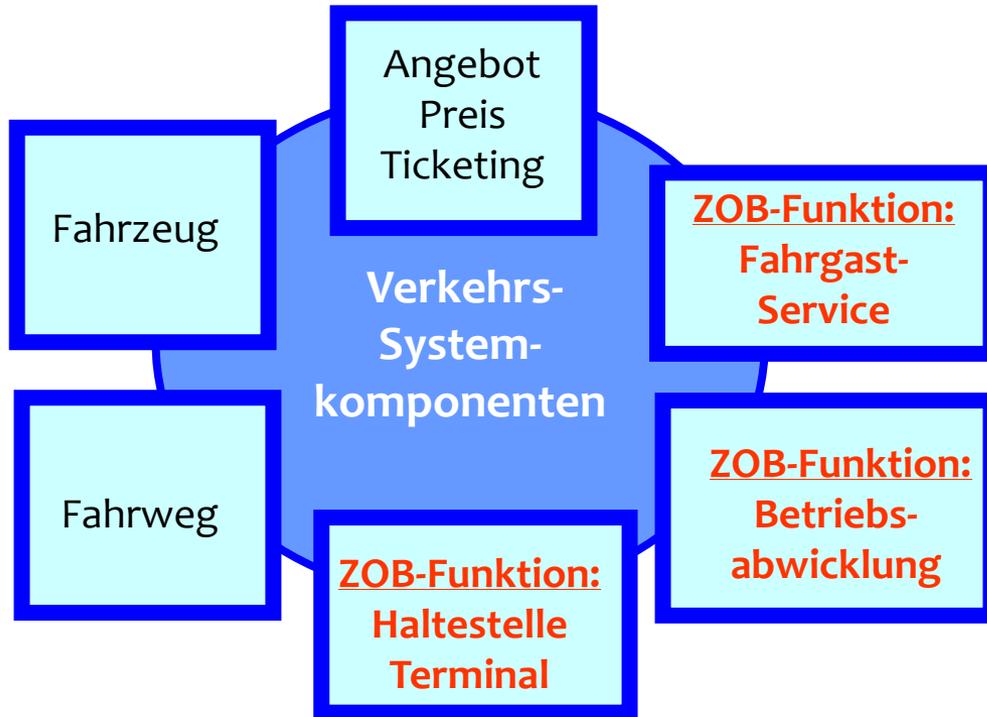
Die Politik wird erkennen, dass dies interessante Wählergruppen sind.

Dipl.-Ing.
Wolfgang Marahrens
Geschäftsführer
ZOB Hamburg GmbH

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?



Dipl.-Ing.
Wolfgang Marahrens
Geschäftsführer
ZOB Hamburg GmbH

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

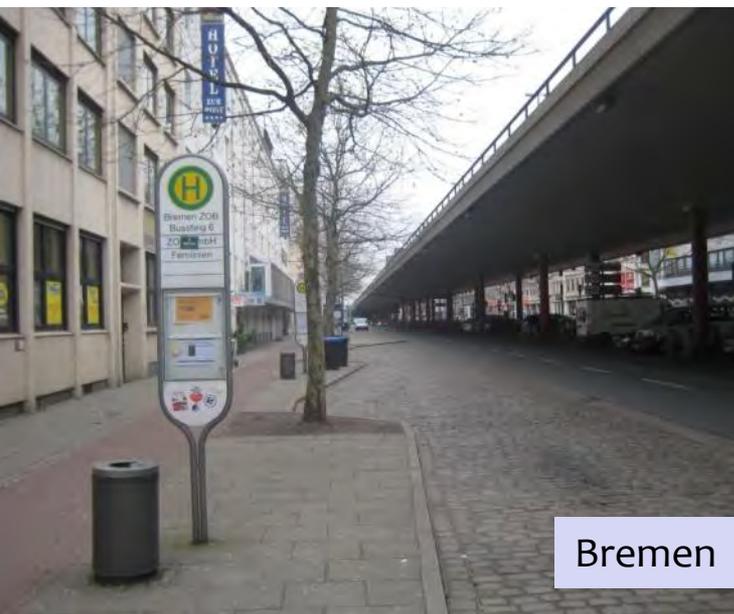


Bochum

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.



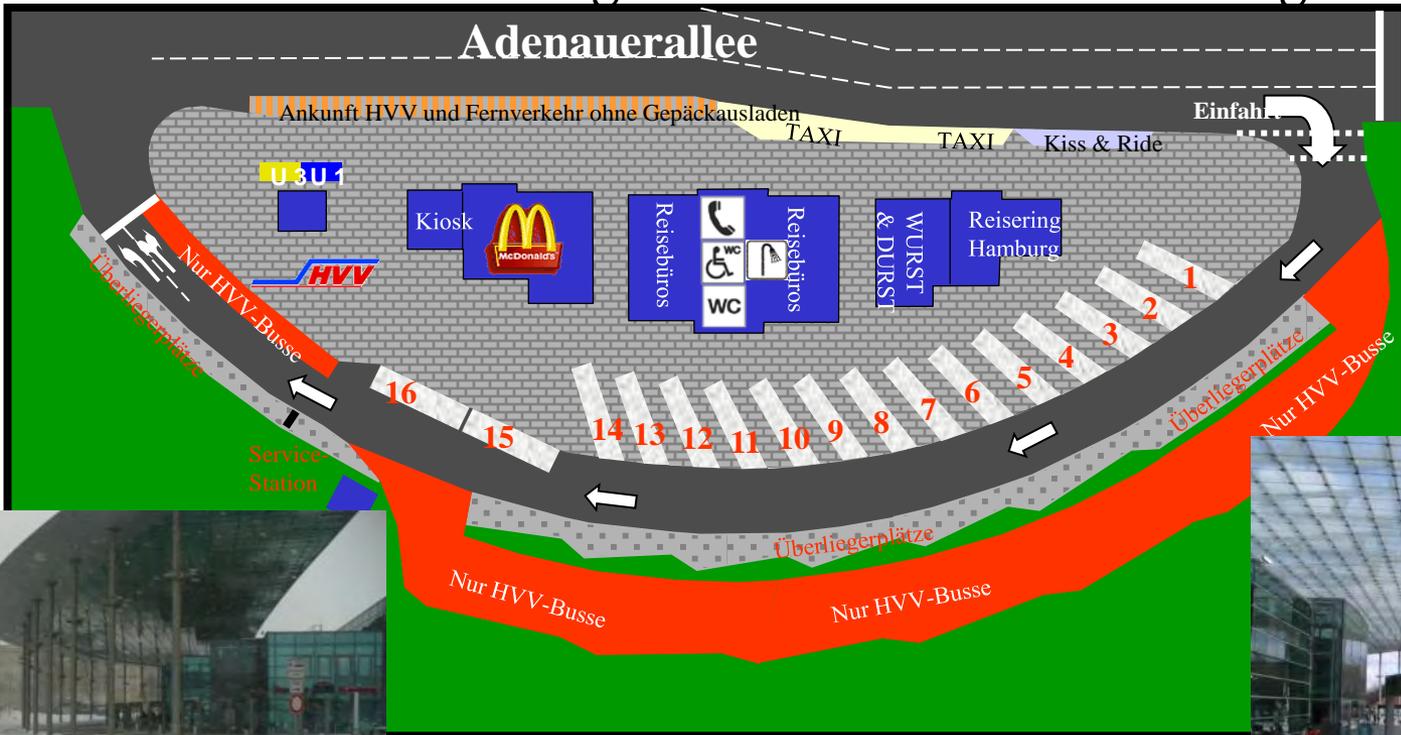
Die Marktakzeptanz hängt immer auch sehr von der Lage und der Erreichbarkeit ab.

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

48 Aussagen und den Trend.

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		

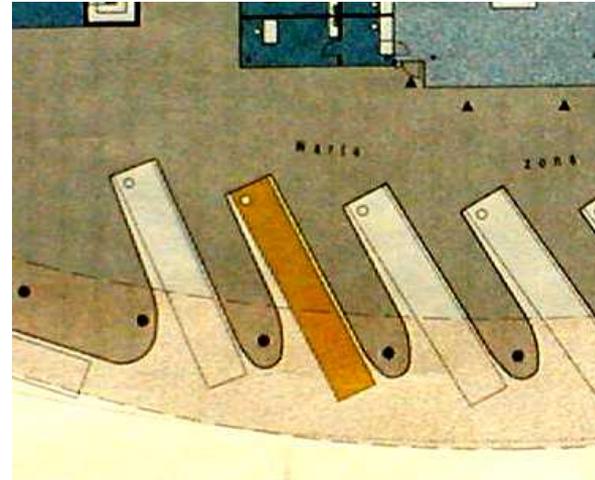
Dipl.-Ing.
Wolfgang Marahrens
Geschäftsführer
ZOB Hamburg GmbH

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 Klingengarten West	304 Altkönig Platz
102 Klingengarten Ost	305 Ulf / Ringstraße
103 Ringstraße	306 Altkönigplatz
104 Ringstraße	307 Altkönigplatz
105 Ringstraße	308 Altkönigplatz
106 Ringstraße	309 Altkönigplatz
107 Ringstraße	310 Altkönigplatz
108 Ringstraße	311 Altkönigplatz
109 Ringstraße	312 Altkönigplatz
110 Ringstraße	313 Altkönigplatz
111 Ringstraße	314 Altkönigplatz
112 Ringstraße	315 Altkönigplatz
113 Ringstraße	316 Altkönigplatz
114 Ringstraße	317 Altkönigplatz
115 Ringstraße	318 Altkönigplatz
116 Ringstraße	319 Altkönigplatz
117 Ringstraße	320 Altkönigplatz
118 Ringstraße	321 Altkönigplatz
119 Ringstraße	322 Altkönigplatz
120 Ringstraße	323 Altkönigplatz
121 Ringstraße	324 Altkönigplatz
122 Ringstraße	325 Altkönigplatz
123 Ringstraße	326 Altkönigplatz
124 Ringstraße	327 Altkönigplatz
125 Ringstraße	328 Altkönigplatz
126 Ringstraße	329 Altkönigplatz
127 Ringstraße	330 Altkönigplatz
128 Ringstraße	331 Altkönigplatz
129 Ringstraße	332 Altkönigplatz
130 Ringstraße	333 Altkönigplatz
131 Ringstraße	334 Altkönigplatz
132 Ringstraße	335 Altkönigplatz
133 Ringstraße	336 Altkönigplatz
134 Ringstraße	337 Altkönigplatz
135 Ringstraße	338 Altkönigplatz
136 Ringstraße	339 Altkönigplatz
137 Ringstraße	340 Altkönigplatz
138 Ringstraße	341 Altkönigplatz
139 Ringstraße	342 Altkönigplatz
140 Ringstraße	343 Altkönigplatz
141 Ringstraße	344 Altkönigplatz
142 Ringstraße	345 Altkönigplatz
143 Ringstraße	346 Altkönigplatz
144 Ringstraße	347 Altkönigplatz
145 Ringstraße	348 Altkönigplatz
146 Ringstraße	349 Altkönigplatz
147 Ringstraße	350 Altkönigplatz
148 Ringstraße	351 Altkönigplatz
149 Ringstraße	352 Altkönigplatz
150 Ringstraße	353 Altkönigplatz
151 Ringstraße	354 Altkönigplatz
152 Ringstraße	355 Altkönigplatz
153 Ringstraße	356 Altkönigplatz
154 Ringstraße	357 Altkönigplatz
155 Ringstraße	358 Altkönigplatz
156 Ringstraße	359 Altkönigplatz
157 Ringstraße	360 Altkönigplatz
158 Ringstraße	361 Altkönigplatz
159 Ringstraße	362 Altkönigplatz
160 Ringstraße	363 Altkönigplatz
161 Ringstraße	364 Altkönigplatz
162 Ringstraße	365 Altkönigplatz
163 Ringstraße	366 Altkönigplatz
164 Ringstraße	367 Altkönigplatz
165 Ringstraße	368 Altkönigplatz
166 Ringstraße	369 Altkönigplatz
167 Ringstraße	370 Altkönigplatz
168 Ringstraße	371 Altkönigplatz
169 Ringstraße	372 Altkönigplatz
170 Ringstraße	373 Altkönigplatz
171 Ringstraße	374 Altkönigplatz
172 Ringstraße	375 Altkönigplatz
173 Ringstraße	376 Altkönigplatz
174 Ringstraße	377 Altkönigplatz
175 Ringstraße	378 Altkönigplatz
176 Ringstraße	379 Altkönigplatz
177 Ringstraße	380 Altkönigplatz
178 Ringstraße	381 Altkönigplatz
179 Ringstraße	382 Altkönigplatz
180 Ringstraße	383 Altkönigplatz
181 Ringstraße	384 Altkönigplatz
182 Ringstraße	385 Altkönigplatz
183 Ringstraße	386 Altkönigplatz
184 Ringstraße	387 Altkönigplatz
185 Ringstraße	388 Altkönigplatz
186 Ringstraße	389 Altkönigplatz
187 Ringstraße	390 Altkönigplatz
188 Ringstraße	391 Altkönigplatz
189 Ringstraße	392 Altkönigplatz
190 Ringstraße	393 Altkönigplatz
191 Ringstraße	394 Altkönigplatz
192 Ringstraße	395 Altkönigplatz
193 Ringstraße	396 Altkönigplatz
194 Ringstraße	397 Altkönigplatz
195 Ringstraße	398 Altkönigplatz
196 Ringstraße	399 Altkönigplatz
197 Ringstraße	400 Altkönigplatz
198 Ringstraße	401 Altkönigplatz
199 Ringstraße	402 Altkönigplatz
200 Ringstraße	403 Altkönigplatz
201 Ringstraße	404 Altkönigplatz
202 Ringstraße	405 Altkönigplatz
203 Ringstraße	406 Altkönigplatz
204 Ringstraße	407 Altkönigplatz
205 Ringstraße	408 Altkönigplatz
206 Ringstraße	409 Altkönigplatz
207 Ringstraße	410 Altkönigplatz
208 Ringstraße	411 Altkönigplatz
209 Ringstraße	412 Altkönigplatz
210 Ringstraße	413 Altkönigplatz
211 Ringstraße	414 Altkönigplatz
212 Ringstraße	415 Altkönigplatz
213 Ringstraße	416 Altkönigplatz
214 Ringstraße	417 Altkönigplatz
215 Ringstraße	418 Altkönigplatz
216 Ringstraße	419 Altkönigplatz
217 Ringstraße	420 Altkönigplatz
218 Ringstraße	421 Altkönigplatz
219 Ringstraße	422 Altkönigplatz
220 Ringstraße	423 Altkönigplatz
221 Ringstraße	424 Altkönigplatz
222 Ringstraße	425 Altkönigplatz
223 Ringstraße	426 Altkönigplatz
224 Ringstraße	427 Altkönigplatz
225 Ringstraße	428 Altkönigplatz
226 Ringstraße	429 Altkönigplatz
227 Ringstraße	430 Altkönigplatz
228 Ringstraße	431 Altkönigplatz
229 Ringstraße	432 Altkönigplatz
230 Ringstraße	433 Altkönigplatz
231 Ringstraße	434 Altkönigplatz
232 Ringstraße	435 Altkönigplatz
233 Ringstraße	436 Altkönigplatz
234 Ringstraße	437 Altkönigplatz
235 Ringstraße	438 Altkönigplatz
236 Ringstraße	439 Altkönigplatz
237 Ringstraße	440 Altkönigplatz
238 Ringstraße	441 Altkönigplatz
239 Ringstraße	442 Altkönigplatz
240 Ringstraße	443 Altkönigplatz
241 Ringstraße	444 Altkönigplatz
242 Ringstraße	445 Altkönigplatz
243 Ringstraße	446 Altkönigplatz
244 Ringstraße	447 Altkönigplatz
245 Ringstraße	448 Altkönigplatz
246 Ringstraße	449 Altkönigplatz
247 Ringstraße	450 Altkönigplatz
248 Ringstraße	451 Altkönigplatz
249 Ringstraße	452 Altkönigplatz
250 Ringstraße	453 Altkönigplatz
251 Ringstraße	454 Altkönigplatz
252 Ringstraße	455 Altkönigplatz
253 Ringstraße	456 Altkönigplatz
254 Ringstraße	457 Altkönigplatz
255 Ringstraße	458 Altkönigplatz
256 Ringstraße	459 Altkönigplatz
257 Ringstraße	460 Altkönigplatz
258 Ringstraße	461 Altkönigplatz
259 Ringstraße	462 Altkönigplatz
260 Ringstraße	463 Altkönigplatz
261 Ringstraße	464 Altkönigplatz
262 Ringstraße	465 Altkönigplatz
263 Ringstraße	466 Altkönigplatz
264 Ringstraße	467 Altkönigplatz
265 Ringstraße	468 Altkönigplatz
266 Ringstraße	469 Altkönigplatz
267 Ringstraße	470 Altkönigplatz
268 Ringstraße	471 Altkönigplatz
269 Ringstraße	472 Altkönigplatz
270 Ringstraße	473 Altkönigplatz
271 Ringstraße	474 Altkönigplatz
272 Ringstraße	475 Altkönigplatz
273 Ringstraße	476 Altkönigplatz
274 Ringstraße	477 Altkönigplatz
275 Ringstraße	478 Altkönigplatz
276 Ringstraße	479 Altkönigplatz
277 Ringstraße	480 Altkönigplatz
278 Ringstraße	481 Altkönigplatz
279 Ringstraße	482 Altkönigplatz
280 Ringstraße	483 Altkönigplatz
281 Ringstraße	484 Altkönigplatz
282 Ringstraße	485 Altkönigplatz
283 Ringstraße	486 Altkönigplatz
284 Ringstraße	487 Altkönigplatz
285 Ringstraße	488 Altkönigplatz
286 Ringstraße	489 Altkönigplatz
287 Ringstraße	490 Altkönigplatz
288 Ringstraße	491 Altkönigplatz
289 Ringstraße	492 Altkönigplatz
290 Ringstraße	493 Altkönigplatz
291 Ringstraße	494 Altkönigplatz
292 Ringstraße	495 Altkönigplatz
293 Ringstraße	496 Altkönigplatz
294 Ringstraße	497 Altkönigplatz
295 Ringstraße	498 Altkönigplatz
296 Ringstraße	499 Altkönigplatz
297 Ringstraße	500 Altkönigplatz

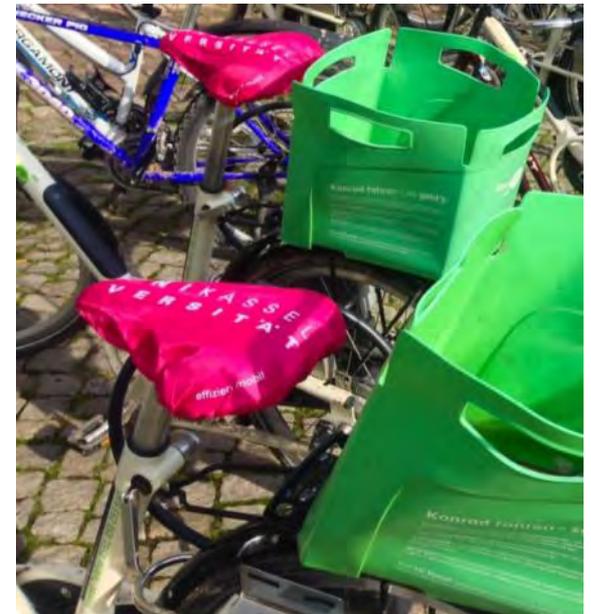
Das Fahrrad

- 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“ Fahrradvermietssystem



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

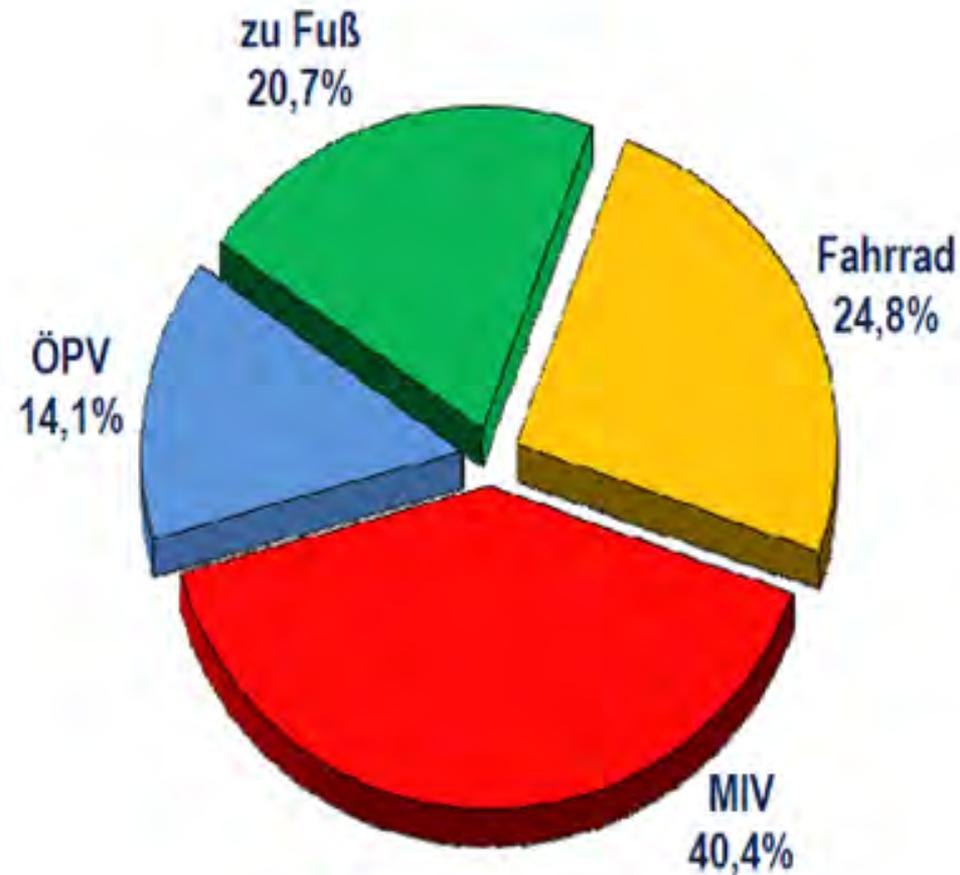




548.000 Einwohner

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



INDAMT

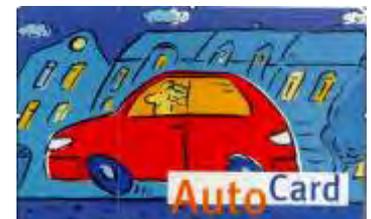
HB IL 245







Car-Sharing in Bremen



Car-Sharing in Bremen

Flinkster
Mein Carsharing



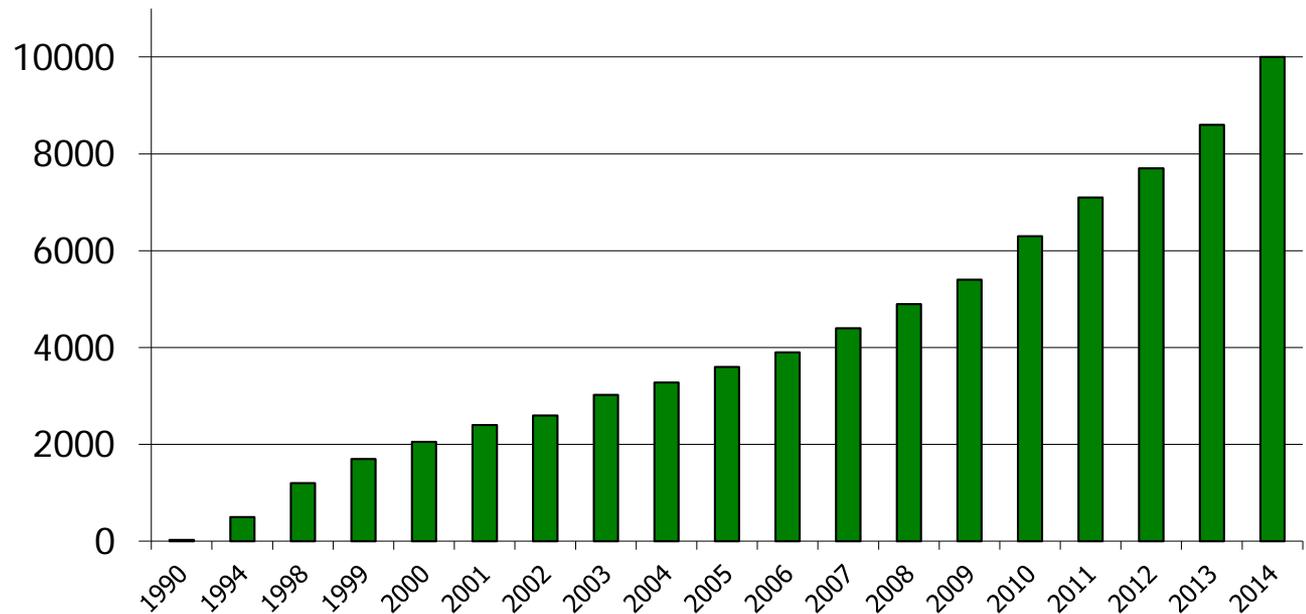
4 Stationen (Hbf, Flughafen,..) / 10 Fahrzeuge

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



The screenshot shows the 'cambio CarSharing' website interface. At the top, the logo 'cambio CarSharing' is displayed. Below it, the heading 'Fahrzeuge' (Vehicles) is followed by a 'Preisklasse' (Price Class) section. The vehicles are organized into five rows, each representing a price class: XS, S, M, and L. Each row contains small images of the available car models, with their names listed below. The background of the slide features a hand holding a smartphone displaying a 'BREMER KARTE' (Bremen Card) and a 'Sebaldis' logo.

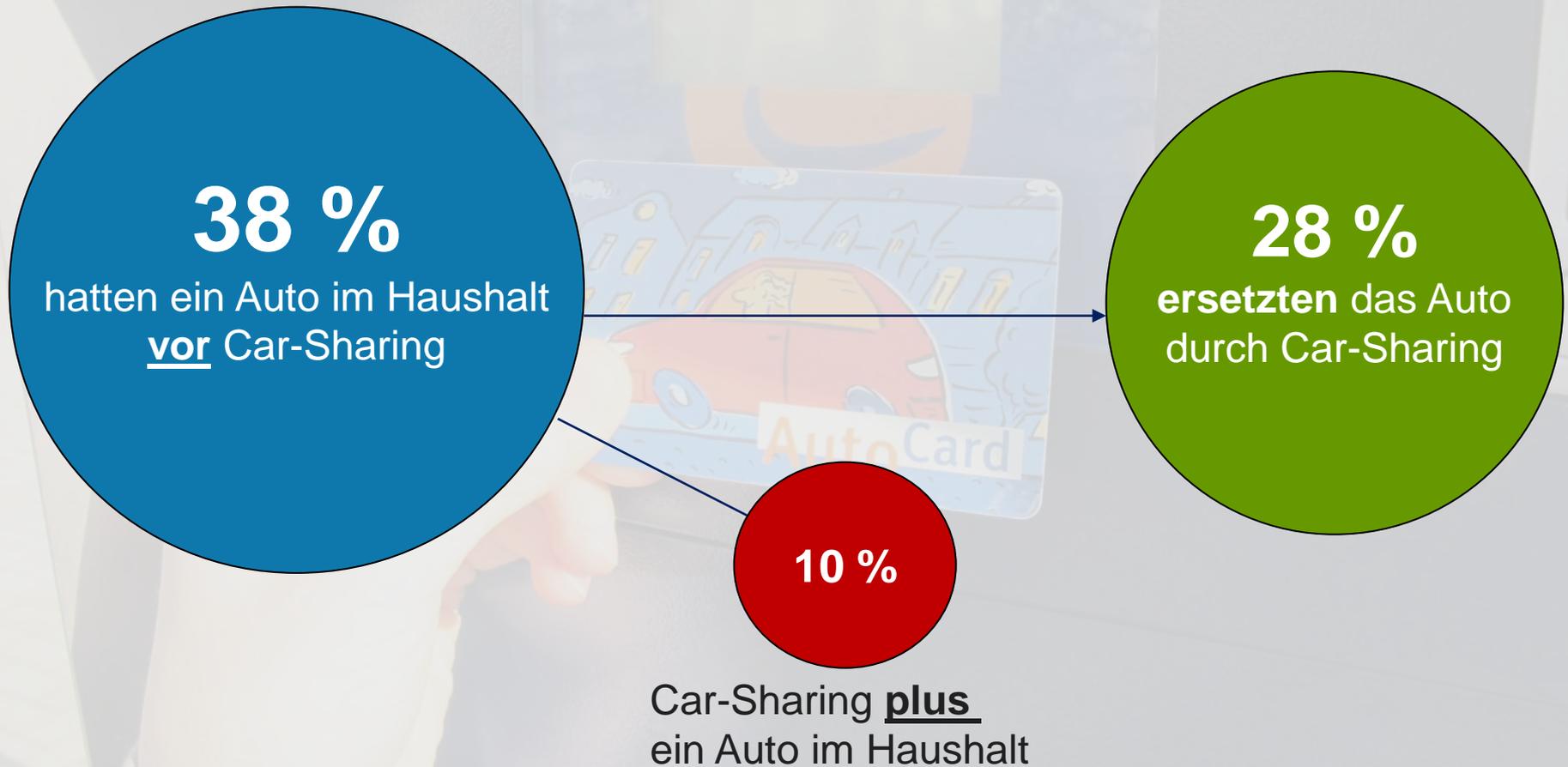
Preisklasse	Fahrzeuge
XS	Citroen C1
S	Mitsubishi i-MiEV, Combo Transporter, Ford Fiesta 5-türig, VW Polo, Ford Fiesta 3-türig, Smart
M	Asra Kombi 'H', Ford Focus 5-türig, Opel Combo, VW Caddy, Opel Zafira 'B'
L	Ford Transit- Transip, Ford Transit- Bus, Volvo S60

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



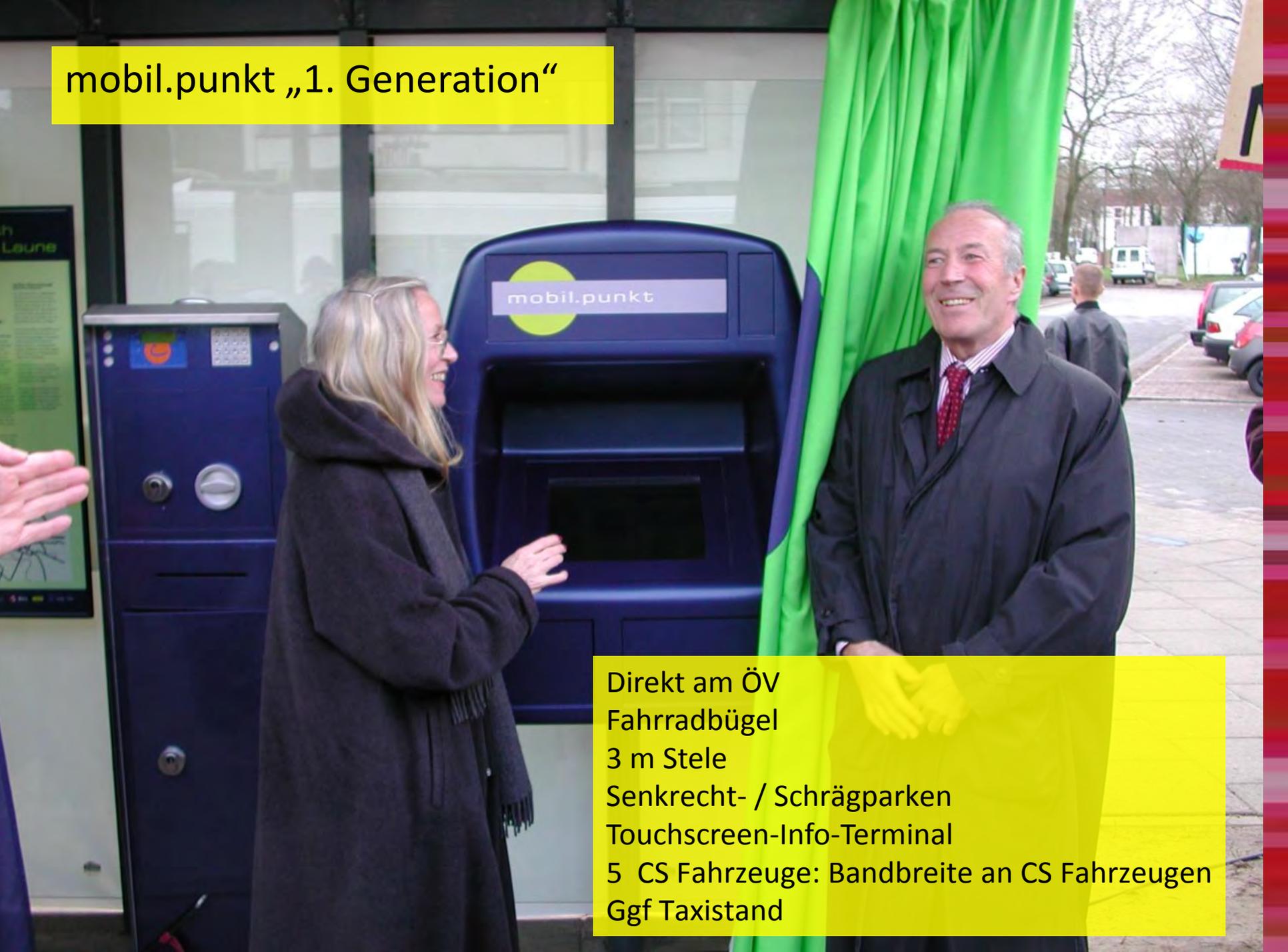
Direkt am ÖV
Fahrradbügel
3 m Stele
Senkrecht- / Schrägparken
Touchscreen-Info-Terminal
5 CS Fahrzeuge: Bandbreite an CS Fahrzeugen
Ggf Taxistand

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

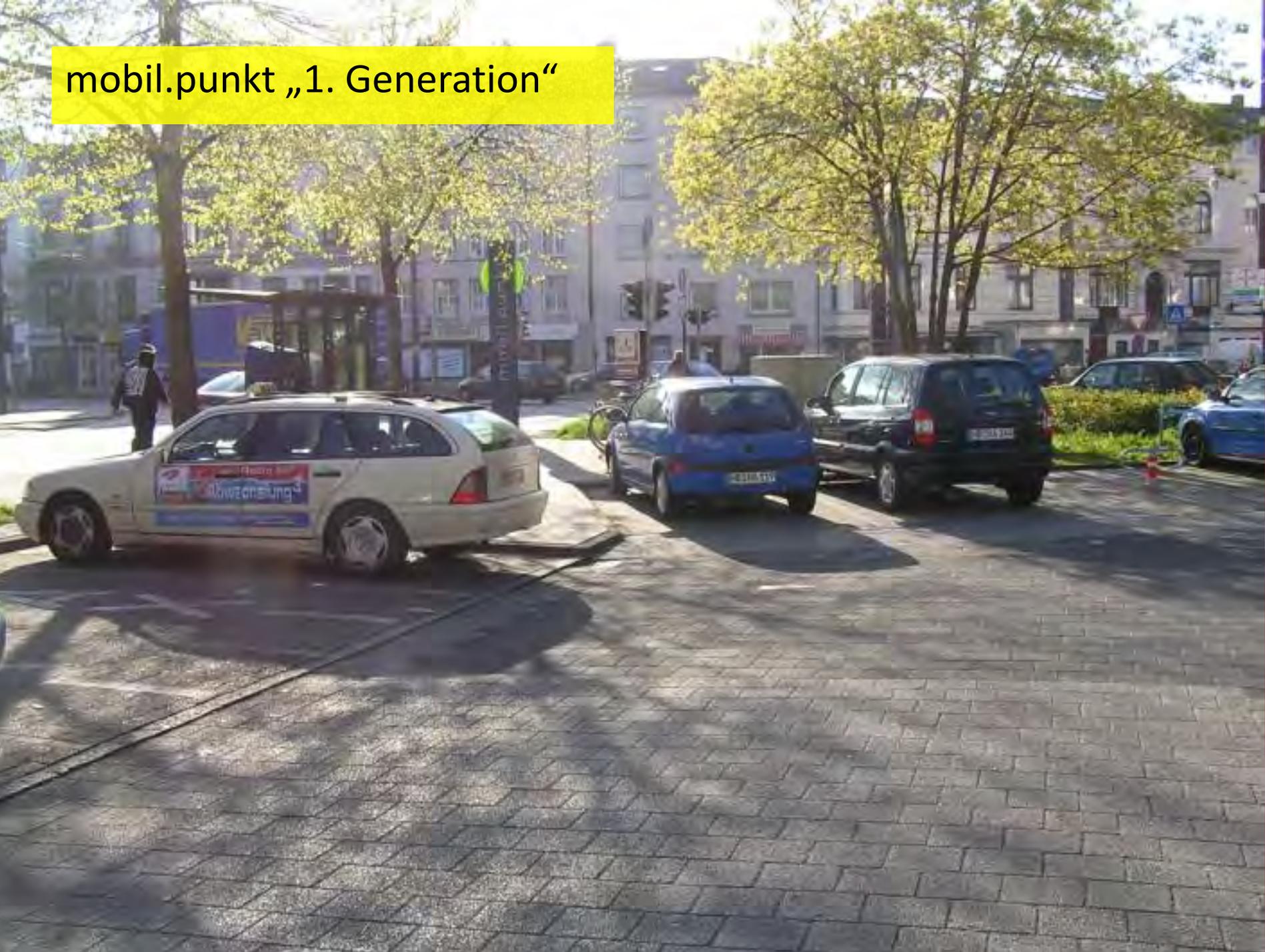
5 CS Fahrzeuge: Bandbreite an CS Fahrzeugen

Ggf Taxistand

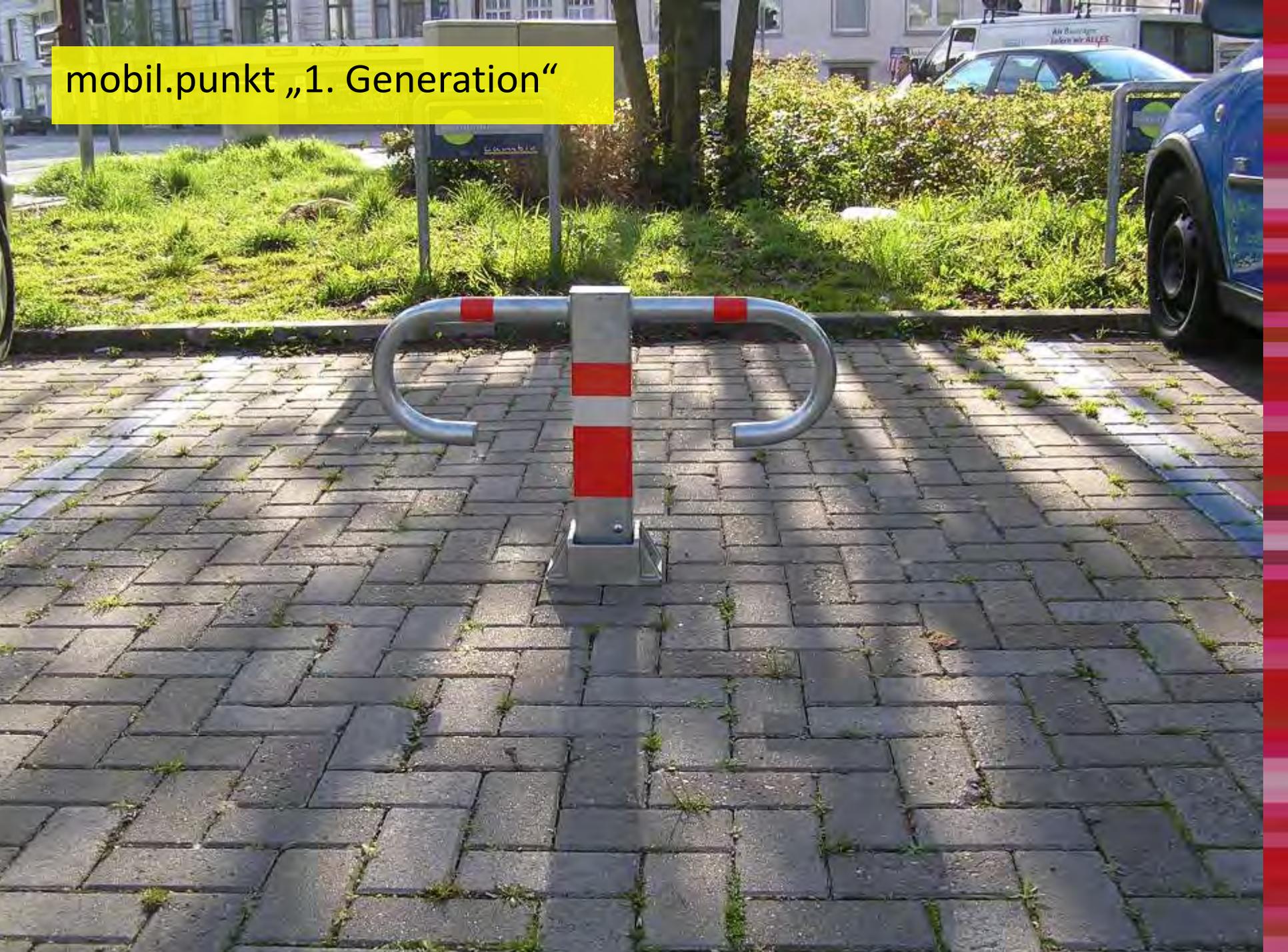
mobil.punkt „1. Generation“



mobil.punkt „1. Generation“



mobil.punkt „1. Generation“



mobil.punkt „1. Generation“



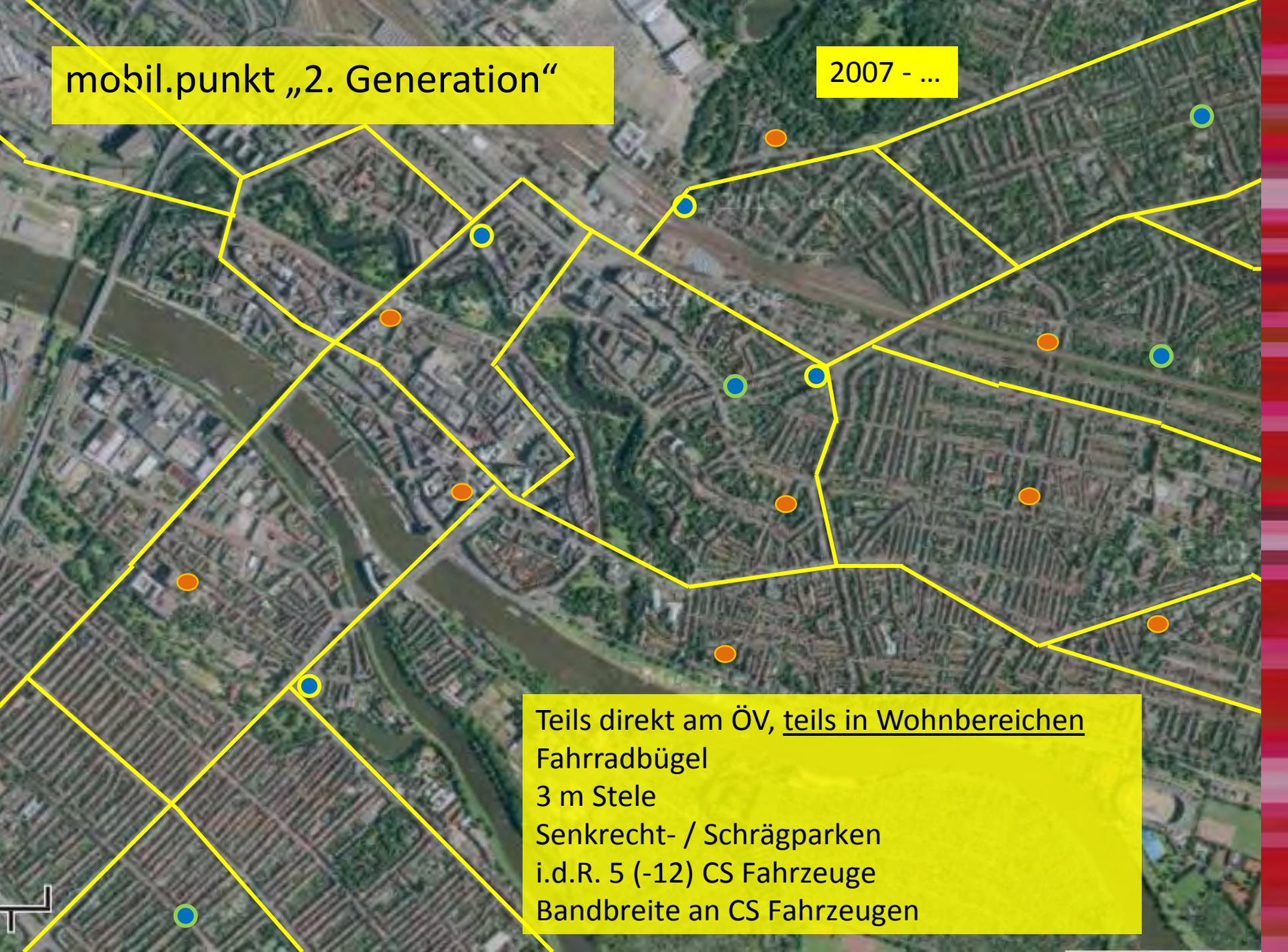
mobil.punkt „1. Generation“



2014

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

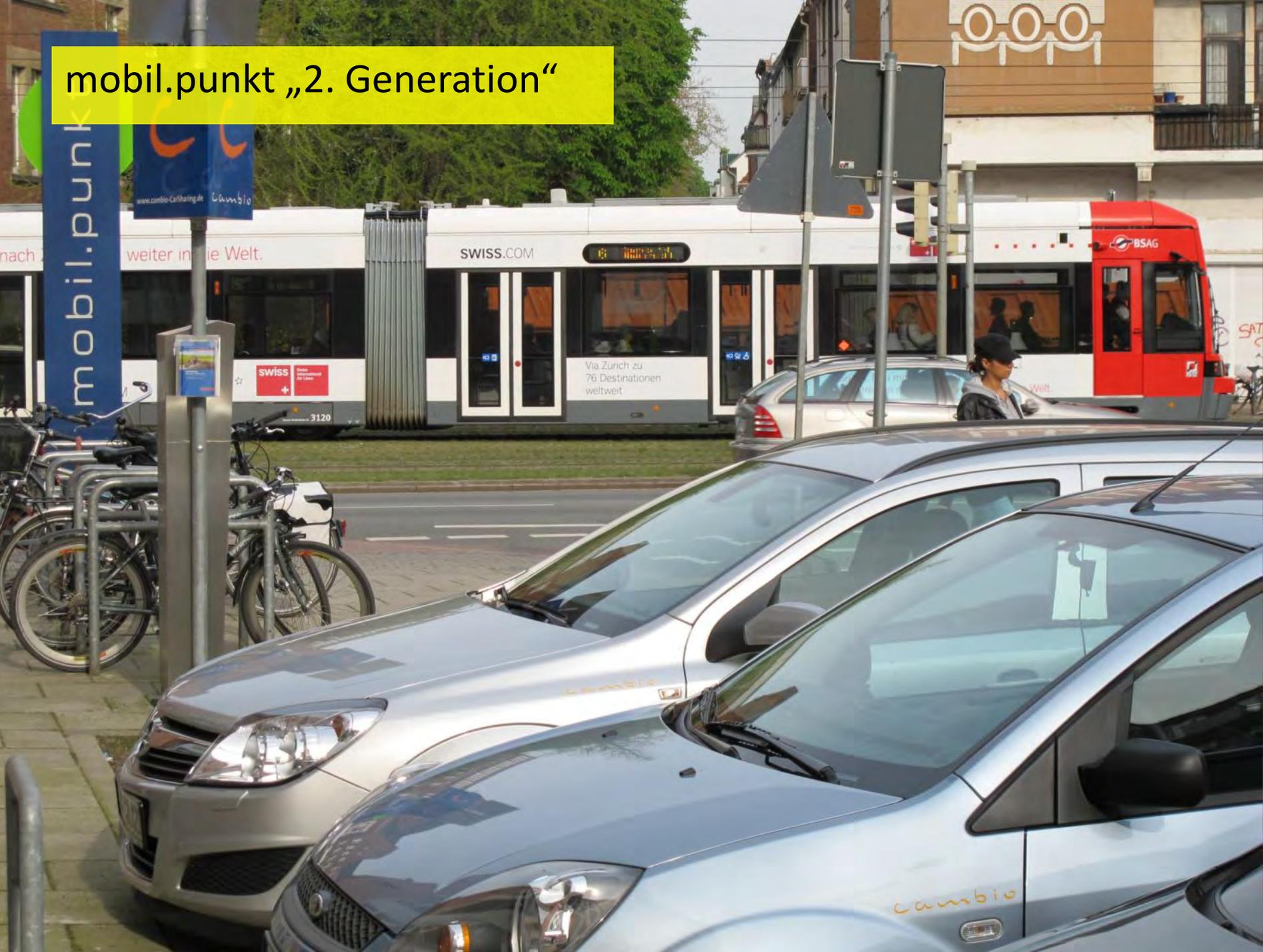
mobil.punkt „2. Generation“

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 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 m. A yellow box at the top right contains the text 'mobil.punktchen (2013)'. A yellow box at the bottom right contains text describing the parking spots: 'Zentral in Wohnbereichen – oft verknüpft mit „Rettungssicherheit“', 'Fahrradbügel + 2,5 m Stele', 'i.d.R. Längsparken / i.d.R. 2 CS Fahrzeuge', and 'Fahrzeuge: Alltagsbedarf'.

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





.CROK!

87.

CRON

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-

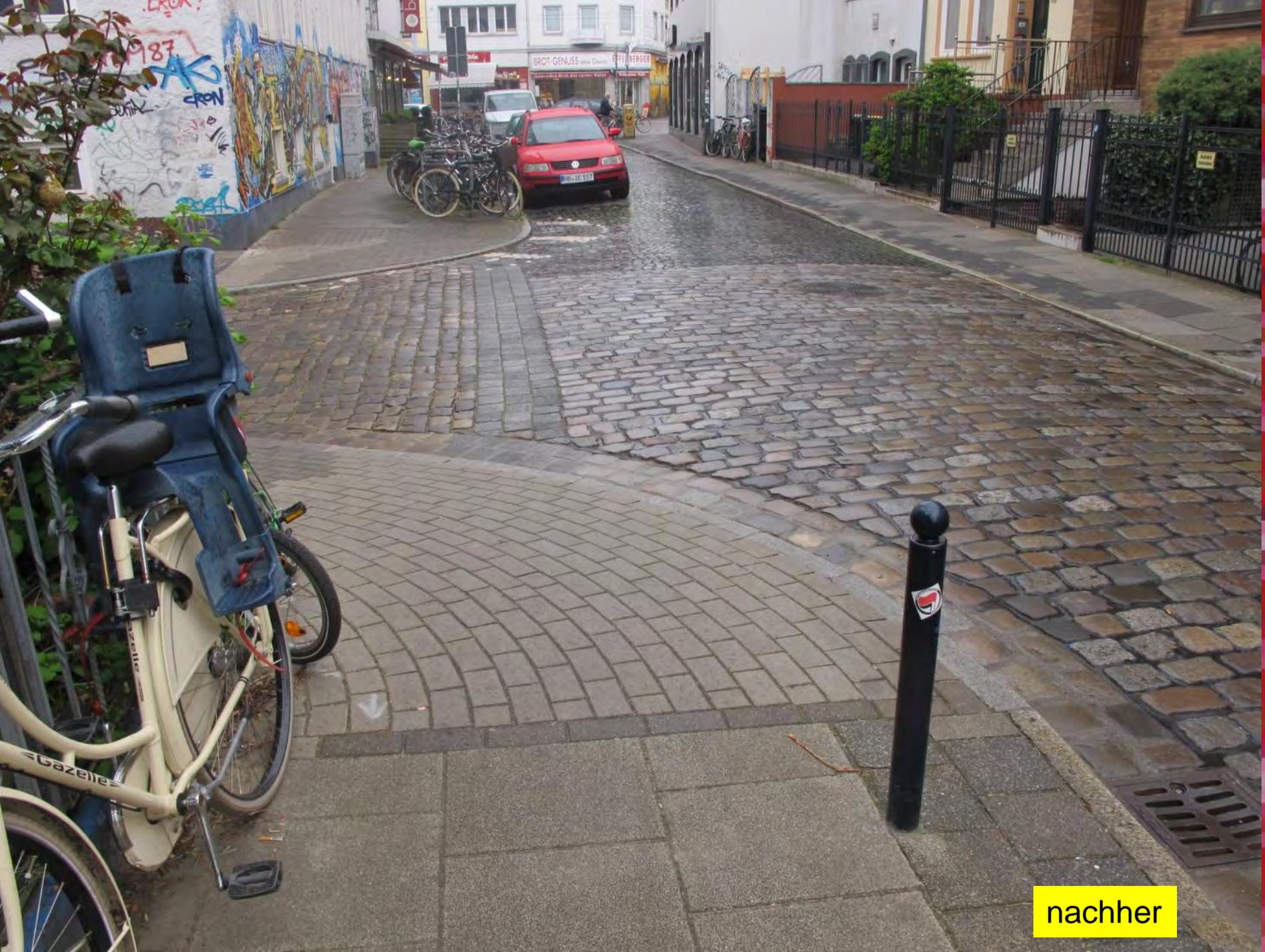


Für Rettungswagen und Müllabfuhr ist es wichtig, die Kurvenbereiche passieren zu können. An der Ecke Schmidtstraße/Hollerstraße ist das jetzt wieder möglich. Fotos: Schlie

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



vorher



nachher





mobil.punkt


CAR-SHARING
BREHMEN



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



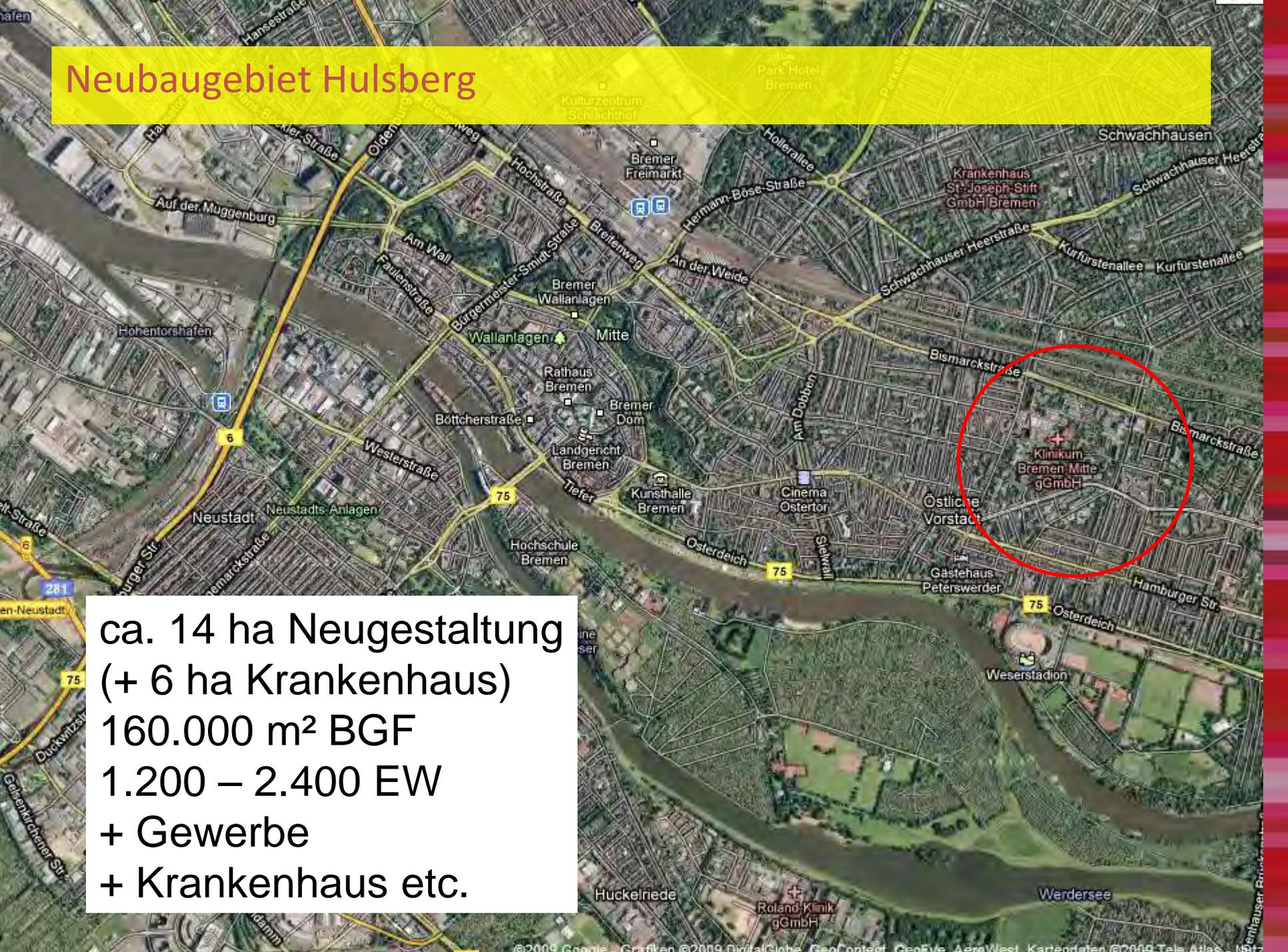
Integration Neubau



Kostenreduktion, Auswahl und Flexibilität

Neubaubereich 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 to the right, and is captured in motion, with its head turned towards the camera. The background is a vast, green meadow with some small yellow flowers scattered throughout. The overall scene is bright and natural.

Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit

A solid yellow circle is positioned on the left side of the slide, partially overlapping the dark blue banner.

Für ein Glas Milch gleich eine Kuh kaufen?

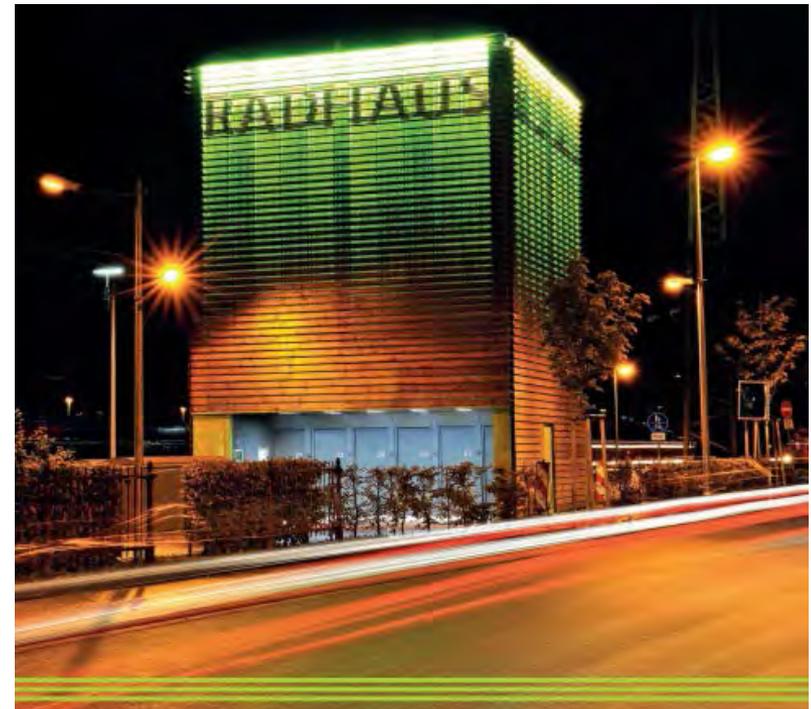
michael.glotz-richter@umwelt.bremen.de



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

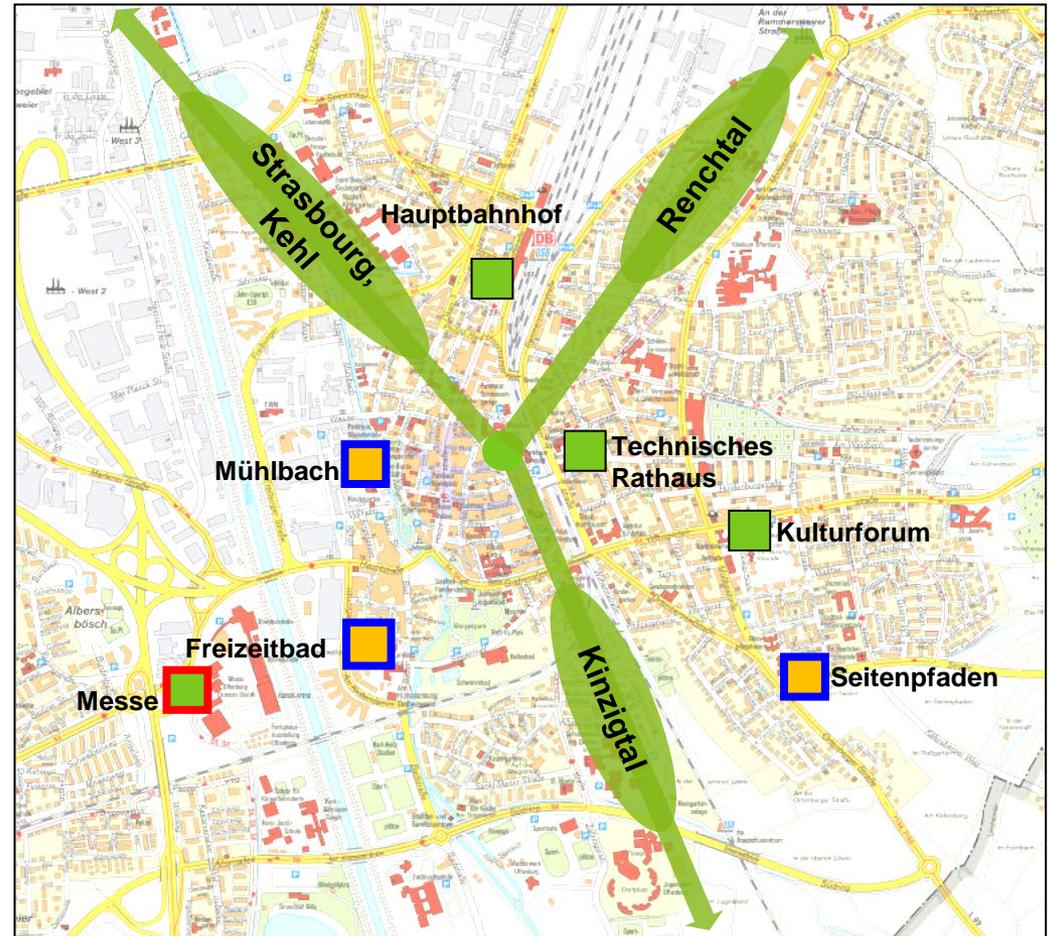
**Im Rahmen der Erstellung
des Umsetzungskonzeptes
für die Mobilitätsstationen
hat sich die Stadt
entschlossen, für den
neuen Auftritt des
zukünftig erweiterten
öffentlichen Verkehrs-
angebotes eine eigene
Marke einzuführen.**



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



**Station
mit eigener
PV-Anlage**

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

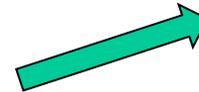
Bei der anstehenden Ausschreibung der Werbeanlagen im Stadtgebiet ist vorgesehen, die neuen Buswartehallen an die Gestaltung der Mobilitätsstationen anzupassen.



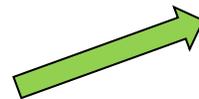
Anpassung der Farbgebung der Radverkehrsanlagen Über 30 Jahre „Grüne Leitlinien“ in Offenburg

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



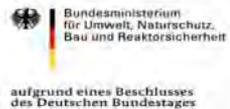
zukünftig?





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

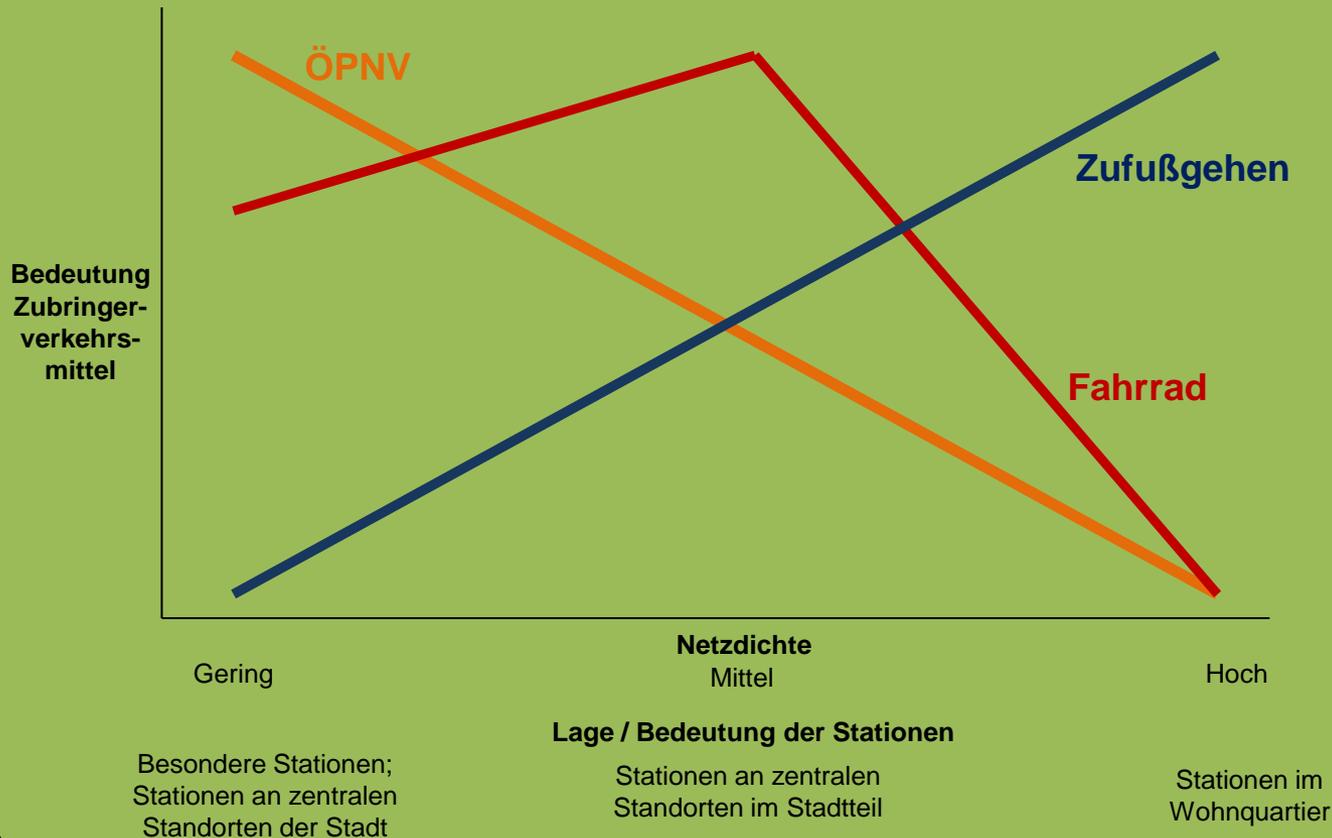


Handlungsempfehlungen: Carsharing



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

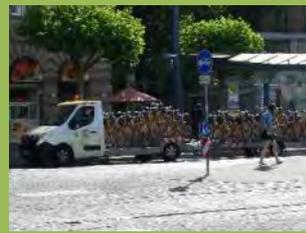


Ziel und Strategie

- 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

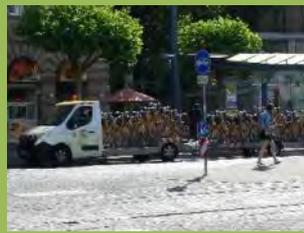


Handlungsempfehlungen: Fahrradverleihsysteme



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

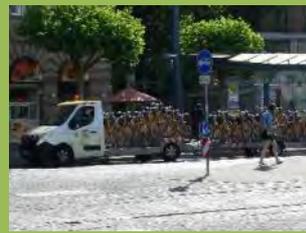


Handlungsempfehlungen: Fahrradverleihsysteme



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?

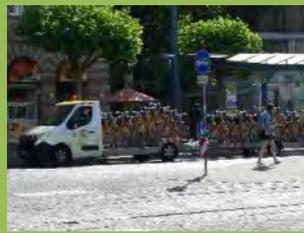


Handlungsempfehlungen: Fahrradverleihsysteme



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.

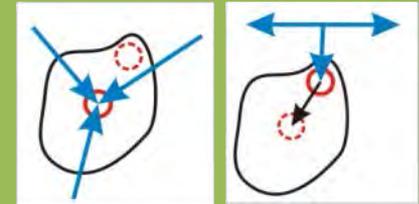


Handlungsempfehlungen: Fernbusterminals



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

