

## Umsetzungskonzept zur Einrichtung von Mobilitätsstationen

### 1. Projektverständnis Mobilitätsstationen

Basierend auf dem Leitbild des Integrierten Verkehrskonzeptes ist es das Ziel, ein zukunftsorientiertes Mobilitätsangebot zu entwickeln, welches ein nachhaltigeres Mobilitätsverhalten der Bürgerinnen und Bürger in Offenburg fördert, damit einhergehend aber auch eine Verbesserung der Lebensqualität generiert und nicht zuletzt die Attraktivität und Anziehungskraft für Mensch und Wirtschaft – kurzum die Standortqualität Offenburgs – steigert.

Mit dem Projekt Mobilitätsstationen sollen wahrnehmbare Veränderungen im Mobilitätsverhalten, wie dem Trend zu einer multimodalen Mobilität, also das Zurücklegen von möglichst nahtlosen Wegeketten unter Einbeziehung aller Verkehrsträger verstärkt werden. Es soll die Möglichkeit gegeben werden, aus einem Angebot von verschiedenen Verkehrsmitteln das jeweils zweckmäßigste Fortbewegungsmittel für den individuellen Wegeabschnitt zu nutzen. Demnach soll es sich bei Mobilitätsstationen um Schnittstellen handeln, an denen konzentriert verschiedene Verkehrsmittel (Car-Sharing-Fahrzeuge, Fahrräder, Pedelecs, Lastenfahrräder) für den individuellen Wegeabschnitt zur Verfügung stehen könnten. Es würde dem Nutzer ermöglichen, kontinuierliche Wegeketten zurückzulegen ohne ein eigenes Fahrzeug erwerben zu müssen.

Mobilitätsstationen ließen sich als Umsteigepunkte verstehen, die den Charakter einer Haltestelle des öffentlichen Verkehrs (ÖPNV) widerspiegeln. Durch eine Kombination der öffentlichen Mobilitätsangebote soll ein gegenseitiger Mehrwert für die einzelnen Verkehrsträger selbst, die Nutzer und die nähere räumliche Umgebung generiert werden. Gleichzeitig könnten auch bislang vernachlässigte Gebiete durch Mobilitätsstationen eine infrastrukturelle Aufwertung erfahren.

### 2. Entwicklung eines Standortkonzepts

Für die konzeptionelle Ausarbeitung eines tragfähigen Standortkonzeptes wurde in Zusammenarbeit mit Dienstleistern aus dem Bereich „Fahrzeuge teilen“ und Marketing-Experten ein Kriterienkatalog zur Standortfindung entwickelt. Dieser setzt sich unter anderem aus folgenden zentralen Parametern zusammen:

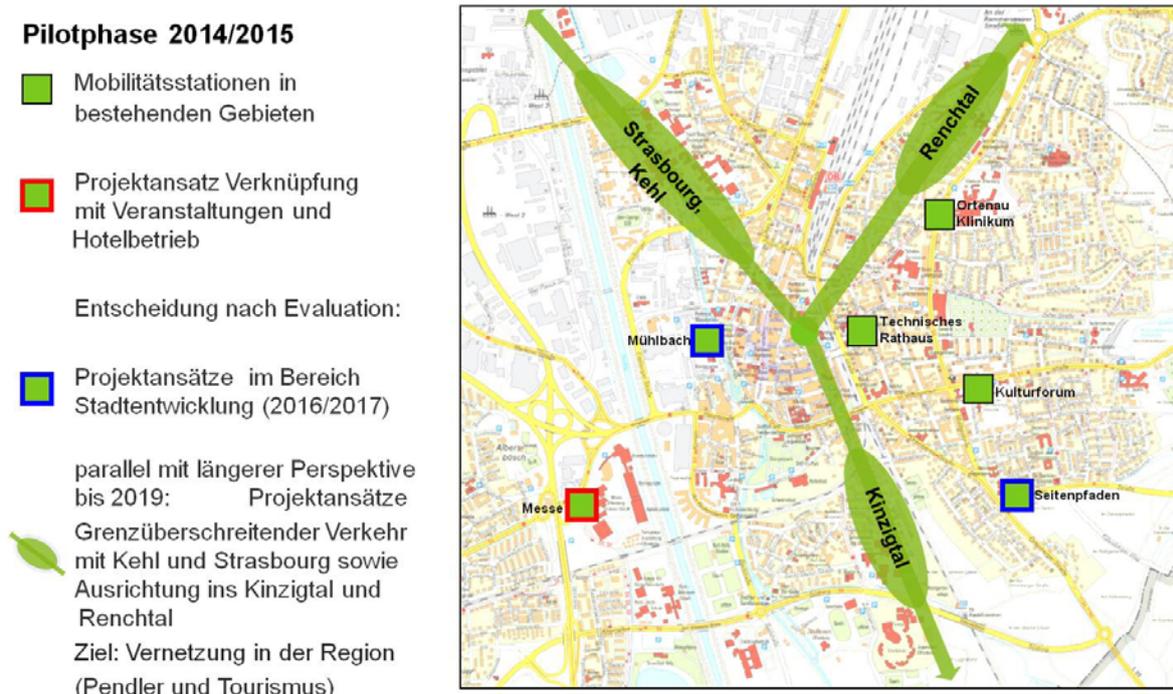
- Vernetzung des vorhandenen Angebots,
- Erweiterung des Angebots,
- systematische Erschließung (auch unterversorgter Gebiete),
- potentielle Nutzergruppen,
- städtebauliche Akzeptanz,
- nachbarschaftliche Akzeptanz.

Anhand der definierten Standortfaktoren, wie zum Beispiel der unmittelbaren Vernetzung mit Haltepunkten des öffentlichen Nahverkehrs oder Fern(bus)verkehrs, der Koppelung mit bestehenden Car-Sharing- und nextbike-Angeboten, der städtebaulichen Einbindungsmöglichkeit oder Nähe zu zentralen Einrichtungen, können potentielle Standorte ermittelt werden.

Nachdem zuerst die zwei neuen Wohngebiete Seitenpfaden und Alte Spinnerei/Mühlbach in Blick genommen wurden, hat sich anhand der Auswahlkriterien gezeigt, dass ein Start des Pilotprojekts sinnvoller Weise in bestehenden Wohngebieten erfolgen sollte. Diese sollten am zweckmäßigsten anhand einer entsprechend hohen Nutzung bereits bestehender nextbike-Stationen sowie Car-Sharing-Standplätzen ausgewählt werden.

So würde es sich anbieten, dass in einer Pilotphase 2014/2015 bis zu vier Mobilitätsstationen im engeren Stadtgebiet (zum Beispiel Oststadt und eventuell Messe oder ZOB) vorgesehen werden (siehe Abb. 1). Nach einer Evaluation des Betriebs dieser ersten Stationen und einem erfolgreichen Abschluss der Pilotphase könnte dann entschieden werden, ob die schon seit längerem angedachten Stationen in den beiden neuen großen Wohngebieten und am Freizeitbad 2016/2017 ebenfalls realisiert werden sollen.

Abb. 1: Pilotphase 2014-2015



Beginnend im Rahmen einer Pilotphase könnten im ersten Jahr zwei Mobilitätsstationen, am Technischen Rathaus und am Kulturforum in der Oststadt entstehen. Die Oststadt stellt mit der gründerzeitlichen Baustruktur und einer entsprechenden Sozialstruktur sowie den vielfältigen zentralen Einrichtungen für Dienstleistungen, medizinischen Versorgung und Kultur ein attraktives Standort- und Nutzerpotenzial für die Mobilitätsstationen dar. Als Nutzer könnten hier zu bereits vorhandenen Nutzern weitere Pendler, Beschäftigte mit regelmäßigen Dienstgängen, Kunden der jeweiligen Dienstleistungsangebote sowie die Bewohner selbst mit ihren regelmäßigen Wegen innerhalb des Stadtgebiets gewonnen werden.

Die Oststadt ist schon heute geprägt von einem überdurchschnittlich hohen Anteil an PKW-losen Haushalten, deren Gründerzeitbebauung als typischer Indikator dafür gilt. Aus diesen Gründen sprach sich die Projektgruppe im Rahmen der Erstellung des Konzeptes für einen Start in bestehenden Wohngebieten und für die Oststadt aus.

Neben dem hohen Parkdruck und den bereits bestehenden Angeboten von Car-Sharing und nextbike würde durch das Angebot der Mobilitätsstationen ein Instrumentarium bereitgestellt, das die Mobilitätsqualität in diesem Stadtteil langfristig sichern und steigern könnte.

### **3. Vernetzung in der Region**

Das System der Mobilitätsstationen würde noch attraktiver, wenn eine Einbindung und Vernetzung in eine regionale Gesamtverkehrsstrategie verfolgt würde und sich umliegende Kommunen ebenfalls dieser Idee anschließen würden, so dass die Mobilitätsstationen nicht nur in Offenburg als vernetztes System in Erscheinung treten.

Städte wie Straßburg und Kehl wollen dieses Projekt in einer Partnerschaft mit Offenburg grenzüberschreitend voranbringen. Ebenso haben der Eurodistrikt und Gemeinden aus Kinzigtal und Renchtal großes Interesse signalisiert. Diese Städte und Gemeinden wollen jedoch die Erfahrungswerte in Offenburg zunächst abwarten, um dann darauf aufbauen zu können. Damit ist die zeitliche Priorität der regionalen Vernetzung derzeit eher nachrangig einzuschätzen.

### **4. Gestaltung und Funktion einer Mobilitätsstation**

Derzeit präsentieren sich die verschiedenen Mobilitätsangebote im Stadtgebiet in einem jeweils eigenen Design, was die Strategie eines Integrierten Ansatzes im Verkehrskonzept nicht zusätzlich unterstützt. Die Mobilitätsstationen könnten hier, ein verknüpfendes Element schaffen und als Multiplikator in Erscheinung treten. So sollte sich das Design der Mobilitätsstationen an dem schon heute im Stadtbild präsenten und prominenten Radhaus orientieren, dessen Form und Farbgebung als Grundlage für die Gestaltung der Mobilitätsstationen hierfür dienen könnte.

Es wird angestrebt, ein Corporate Design der Mobilitätsangebote in Offenburg zu implementieren. Das würde bedeuten, neben einem durchgängigen und vernetzten Mobilitätsangebot könnte zukünftig auch ein einheitlicher Designauftritt entstehen, um dadurch den Wiedererkennungswert und das vernetzte Mobilitätsspektrum für die Bürger und Kunden sichtbar zu gestalten. Neben der Gestaltung der Stationen wäre ein zentrales Kriterium, eine einfache, flexible und damit kostengünstige Konstruktion zu entwickeln. Die Mobilitätsstationen würden sich aus modularen Baukörpern zusammensetzen, die flexibel verknüpft und angeordnet werden können. Dadurch können nicht nur Kosten in der Entwicklungs- und Realisierungsphase gesenkt werden. Die modulare Bauweise ermöglicht eine optimale Anpassung an die unterschiedlichen Anforderungen und Randbedingungen der jeweiligen Standorte, etwa in Bezug auf Flächenverfügbarkeit.

Eine Station kann somit sowohl in der Größe als auch in der Ausstattung explizit auf den Standort und dessen Ansprüche zugeschnitten werden. Durch das Bausteinprinzip bestünde darüber hinaus die Möglichkeit, bei Bedarf einen Standort stufenweise zu erweitern oder mit geringem Aufwand zu reduzieren. Für die Realisierung der Stationen wurde ein Modulkatalog entwickelt, der neben den Standardmodulen auch zusätzliche Bausteine, wie zum Beispiel einen Bankautomaten, einen Kiosk oder eine Bushaltestelle mit integriertem Modul beinhaltet. Nachfolgend ist ein Auszug einiger Modulvarianten dargestellt:

Abb. 3: Module der Mobilitätsstationen



## 5. Fahrzeugkonfiguration der Mobilitätsstationen

An Mobilitätsstationen sollen unterschiedliche Fahrzeuge gebündelt zur Verfügung stehen. Dadurch werden die Stationen zu idealen Ausgangs- oder Verknüpfungspunkten für die individuellen Wegeketten. In diesem Sinne können Mobilitätsstationen als erweiterte (ÖPNV-)Haltestellen, gleichzeitig aber auch als Car-Sharing-Stationen, Fahrradverleih-Stationen oder Treffpunkte für Fahrgemeinschaften verstanden werden.

Die Mobilitätsstationen unterstützen den Nutzer, möglichst nahtlos und schnellstmöglich seinen Reiseweg zurückzulegen, ohne dabei im Besitz eines eigenen Fahrzeuges sein zu müssen. Die angebotenen Fahrzeuge in den jeweiligen Mobilitätsstationen sollen sich grundsätzlich an den Anforderungen des Standorts, den Erfordernissen des geplanten Mobilitätsangebots sowie den identifizierten Zielgruppen orientieren. Daraus ergeben sich unterschiedliche Konfigurationen der Mobilitätsstationen, dass heißt Fahrzeugangebote und Fahrzeuganzahl könnten je nach Bedarf variieren. Das System kann sich flexibel auf die Zukunftsentwicklung einstellen.

## **5.1 Car-Sharing**

In der Kategorie Kraftfahrzeuge sollten neben konventionellen Kraftfahrzeugen auch E-Fahrzeuge in Form von Car-Sharing zur Verfügung gestellt werden. Dabei steht das Prinzip „Nutzen statt besitzen“ im Vordergrund, wodurch individuelle Mobilitätskosten gesenkt werden. Gleichzeitig kann zum Beispiel (E-)Car-Sharing, das häufig stark ausgedünnte Angebot des öffentlichen Schienen- und Busverkehrs etwa während der Nacht flexibel und individuell ergänzen. Car-Sharing ermöglicht (E-)Mobilität auch ohne eigenes Auto und wird somit einer breiten Schicht zugänglich gemacht. Jede Station sollte nach Möglichkeit über ein bis zwei Car-Sharing-Stellplätze und langfristig über eine Ladesäule verfügen.

Typische Nutzer von Car-Sharing leben häufig in zentralen, städtischen Lagen mit guter ÖPNV-Anbindung und sind nicht täglich auf den Einsatz eines Autos für den Arbeitsweg angewiesen. Kunden aus größeren Haushalten steigen eher im ersten Schritt mit dem Ersatz des Zweitwagens in die Nutzung der Dienstleistung ein (Quelle: Jahresbericht 2012, Bundesverband für Car-Sharing bcs).

Die Offenburger Mobilitätsstationen würden einen guten Ansatz zur Integration des Car-Sharing in eine breitere Bevölkerungsschicht bieten. Das Car-Sharing würde so zielgruppenübergreifend alle Gesellschaftsschichten mit seiner Mobilitätsdienstleistung bedienen können. Damit kann eine Verringerung der Zugangsschwelle zur Mobilität erreicht werden.

Bundesweit, wie auch in Offenburg, erfährt die Car-Sharing-Nutzung einen deutlichen Zulauf. Somit wären die Offenburger Car-Sharing-Fahrzeuge für einen nachhaltigen Einsatz in den Mobilitätsstationen geeignet. 2010 waren sechs Fahrzeuge im Car-Sharing Offenburg für 140 Mitglieder bei 2.012 Buchungen im Einsatz, 2012 waren es sieben Fahrzeuge bei 160 Mitgliedern und 2.032 Buchungen, seit 2013 sind es acht Fahrzeuge bei 180 Mitgliedern und 3.033 Buchungen. In Offenburg greifen pro Car-Sharing-Fahrzeug etwa 22 Nutzer zu.

## **5.2 Öffentliches Fahrradverleihsystem**

Öffentliche Fahrradverleihsysteme erfreuen sich einer immer größeren Beliebtheit, dies zeigt auch die überaus positive Entwicklung in Offenburg. 2010 (Juli – Oktober) waren 720 Ausleihen zu verzeichnen, 2011: 1.380 Ausleihen, 2012: 2.680 und 2013 bis September: 2.860 Ausleihen. Voraussichtlich liegen die Ausleihzahlen für 2013 damit bis Ende November etwa 20 % über denen von 2012. Die öffentlichen Fahrradverleihsysteme sind optimaler Bestandteil eines multimodalen Ansatzes und erfüllen nahezu perfekt die individuellen Mobilitätsbedürfnisse im Nahverkehr. Daher stellen Leihräder ein wesentliches Angebotselement der Mobilitätsstationen dar.

Daneben könnten in einer späteren Ausbaustufe auch Pedelecs angeboten werden, die dem Nutzer vor allem durch die elektrische Tretunterstützung in vielerlei Hinsicht (größere Entfernungen, höhere Endgeschwindigkeiten) neue Optionen bieten könnten. Nach Möglichkeit und Zweckmäßigkeit sollten die elektrischen-Zweiräder über eine stationseigene Photovoltaik-Anlage geladen werden und durch geschlossene Räume oder Fahrradboxen zugänglich gemacht werden. Für dieses Angebot könnte die sehr nutzerfreundliche induktive Ladung zum Einsatz kommen. Hierfür konnten im Rahmen der Erstellung des Umsetzungskonzeptes bereits wichtige Entwicklungsschritte angestoßen werden. Weitere Entwicklungsschritte

durch die entsprechenden Anbieter müssen noch folgen. Die Verwaltung geht derzeit davon aus, dass Pedelecs mit der induktiven Ladung erst in einer eventuell nächsten Ausbaustufe zum Einsatz an den Mobilitätsstationen kommen könnten.

Ein Leihrad-Angebot von nextbike besteht bereits in Offenburg. Das nextbike-System soll im Rahmen der Einrichtung von Mobilitätsstationen sukzessive in diese integriert werden. Das nextbike-System in Offenburg zeigt eine stabile aufsteigende Entwicklung und wäre damit ein geeigneter Anbieter von Fahrzeugen im Rahmen der Mobilitätsstationen.

### **5.3 Sonderfahrzeuge**

Eine dritte Kategorie könnten Sonderfahrzeuge darstellen, zum Beispiel in Form von Lastenpedelecs, Dreirädern oder Fahrradanhängern. Diese könnten mittelfristig in eventuell späteren Ausbaustufen standortspezifisch als Zusatzoption zur Mietnutzung bereit stehen. Lastenpedelecs könnten an jenen Standorten zum Einsatz kommen, die ein entsprechendes Nutzerpotenzial im Umfeld vermuten lassen. Als Beispiel wäre das Wohngebiet Seitenpfaden zu nennen, in dem zu erwarten ist, dass es von einem hohen Familienanteil geprägt sein wird, für die ein Lastenpedelec ein attraktives Mobilitätsangebot darstellen könnte. Neuere Untersuchungen zeigen außerdem, dass unter günstigen Bedingungen ein Pedelec oder Lastenpedelec aufgrund seiner vielfältigen Nutzungsvorteile das Potenzial besitzt, das Zweit- oder Drittauto in einem Haushalt zu ersetzen.

### **5.4 E-Mobilität in Mobilitätsstationen**

Die Verbindung von Mietnutzung und Elektromobilität ist schlüssig. In Deutschland liegen etwa 50% der täglichen Wegelängen unter drei Kilometer, für gewöhnlich 90% des Tages steht ein Privatfahrzeug still, so dass sich durch Sharing-Fahrzeuge die Auslastung und Nutzungseffizienz gerade von Kraftfahrzeugen um ein Vielfaches erhöhen lässt. In Verbindung mit der Elektromobilität wird dem Kunden zudem die Möglichkeit geboten, erste Erfahrungen im Alltag mit der innovativen Antriebsart zu sammeln, ohne dabei Eigentümer sein zu müssen. Zugleich können durch die Probemöglichkeit vorhandene Nutzungshemmnisse abgebaut werden.

Die Kombination aus E-Mobilität und der Trend „Nutzen statt Besitzen“ führen dazu, dass Einsparungspotenziale hinsichtlich der Emissionen ihre Wirkung entfalten können und Entlastungseffekte im ruhenden Verkehr entstehen. Die kurzen täglichen Wegedistanzen zeigen auch, dass der Großteil der Mobilität in einem sehr nahen Umfeld, nämlich innerhalb des Stadtgebiets oder des Stadtteils stattfindet. Das bedeutet auch, dass negative Auswirkungen von Verkehr direkt vor Ort spürbar sind und Veränderungen gerade dort durch den Einsatz von E-Mobilität auf positive Effekte hoffen lassen.

Hinsichtlich des Themenfeldes E-Mobilität wird auf die Drucksache 190/13 verwiesen.

## **6. Digitale Vernetzung und Mobilitätskarte**

Um neue Nutzer- und Zielgruppen für das Produkt „Mobilitätsstationen“ zu gewinnen bedarf es einer kundenfreundlichen Ausgestaltung und Kommunikation des Mobilitätsangebots. Ein grundsätzlicher Ansatz ist dabei: „Je einfacher (der Zugang und die Bedienung), desto besser.“ Mit dem Start der ersten Ausbaustufe ist daher die Einführung einer Mobilitätskarte zunächst als Zugangsmedium zu den Fahrzeugen und später zu den Gebäudemodulen der Mobilitätsstationen vorgesehen. Der Nutzer erhält dadurch einen komfortablen und schnellen Zugriff auf das gesamte Angebot der Stationen. Es ist geplant, die Mobilitätskarte sukzessive mit weiteren Mobilitätsdienstleistungen und -systemen, etwa dem ÖPNV-Angebot oder dem Radhaus, zu verknüpfen. Die Mobilitätskarte könnte unterschiedliche Systeme und Angebote verbinden und damit dem Nutzer als „ein“ multimodales Mobilitätsangebot gegenüber treten.

Darüber hinaus könnte durch eine digitale Vernetzung der Angebote die Nutzbarkeit für den Kunden in hohem Maße aufgewertet werden. So könnte in eventuell späteren Ausbaustufen ein digitaler Austausch der Mobilitätsstationen mit Informationen zu Verfügbarkeiten und Ladezuständen der jeweiligen Fahrzeuge angestrebt werden. Ziel könnte sein, ein digitales Informationsangebot für den Nutzer zu schaffen, welches über das Internet und eine Smartphone-App zugänglich ist und neben allgemeinen Informationen, Fahrplanauskünfte des ÖPNV und eine Routenplanungsoption bereithält. Gleichzeitig könnte das Angebot der Mobilitätsstation Eingang in Online-Plattformen für Mitfahrnetzwerke erhalten (z.B. [www.fliinc.de](http://www.fliinc.de)). Perspektivisch wäre anzustreben, durch Angebote wie Handy-Ticketing, Kombitickets oder Angebote ganzer Mobilitätspakete, die Nutzbarkeit des gesamten Mobilitätsangebots in Offenburg und darüber hinaus langfristig zu vereinfachen. Diesbezüglich konnten bereits Kooperationsmöglichkeiten mit der TGO vereinbart werden. Die Kombination aus Mobilitätskarte, digitaler Vernetzung und Servicequalität würde für die Kundschaft einen spürbaren und komfortsteigernden Innovationsschritt darstellen.

## **7. Vergabekonzept und Betrieb der Mobilitätsstationen**

Das Konzept der Mobilitätsstation umfasst unterschiedliche Fahrzeugangebote und damit eine bestimmte Bandbreite von potentiellen Dienstleistern und Auftragnehmern. Hierdurch wird eine Vergabe- und Systemabgrenzung vorausgesetzt, die in Betrieb und Bereitstellung der Mobilitätsstationen (und derer Infrastrukturelemente) sowie in externe Mobilitätsdienstleistungen (Betrieb der Fahrzeuge) gegliedert ist.

Die Mobilitätsstationen und dazugehörige Infrastrukturelemente, wie z.B. Ladeinfrastruktur, könnten unter der Regie der Stadtverwaltung gebaut und anschließend in eine betriebswirtschaftliche, steuerrechtliche und technische Betriebsträgerschaft an die TBO als Betrieb gewerblicher Art überführt werden. Die inhaltliche Betriebsträgerschaft könnte weiterhin bei der Verwaltung (FB 6, vgl. Schlüsselbusverkehr) verbleiben. Die Unterhaltung der Mobilitätsstationen als Plattform könnte durch die TBO, ggf. mit Subunternehmen (z.B. AföG) erfolgen.

Die jeweiligen Mobilitätsdienstleistungen (Car-Sharing, Fahrradverleih, später auch Pedelecverleih), welche die Infrastruktur der Mobilitätsstationen als Plattform nutzen, würden durch spezialisierte Betreiber angeboten. Die Betreiber würden durch öffentliche und getrennte Vergabeverfahren ermittelt und eine Nutzungskonzession für die Mobilitätsstationen mit einer Laufzeit von fünf Jahren erhalten. Die Konzessionsvergabe könnte durch die die TBO erfolgen.

Die Finanzierung des laufenden Infrastrukturbetriebs Mobilitätsstationen würde über Einnahmen durch die Konzessionsabgaben der Fahrzeugbetreiber erfolgen sowie durch eine Differenzfinanzierung über den Haushalt der TBO, soweit dies erforderlich wäre.

Die Finanzierung der angebotenen Mobilitätsleistungen würde durch den jeweiligen Fahrzeuganbieter in Form eines betriebseigenen wirtschaftlichen Modells erfolgen. Mit der Vergabe von Konzessionen könnte die Stadtverwaltung eine klare Systemgrenze definieren, die insbesondere im Hinblick auf das Risikomanagement sinnvoll und notwendig erscheint.