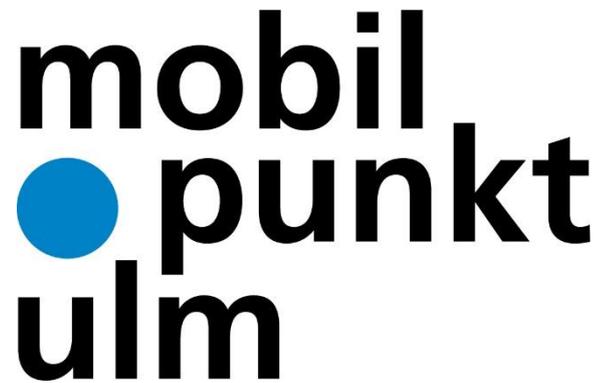


Konzept für Mobilitätsstationen in Ulm



Erstellt von:

Stadt Ulm
Hauptabteilung Verkehrsplanung und Straßen-
bau, Grünflächen, Vermessung
Abteilung Mobilität (VGV/MO)
Münchner Straße 1
89073 Ulm
Katharina Sauter, Torsten Fisch
Tel: 0731/161-6813
E-Mail: oeprnv@ulm.de

Ulm, 11.06.2021

Inhaltsverzeichnis

1	Einführung	3
1.1	Einordnung des Konzeptes.....	4
2	Definition und Zielsetzungen.....	4
3	Standortauswahl.....	5
4	Ausstattung und Gestaltung	7
4.1	Dienste.....	7
4.2	Services	7
5	Planungs- und Umsetzungsprozess.....	8
5.1	Rechtliche Voraussetzungen.....	9
5.2	Offene und planungsrelevante Daten	9
6	Vergabe und Betrieb	10
6.1	Vergabe	10
6.2	Betrieb	11
7	Kommunikation und Vermarktung	11
7.1	Branding	11
7.2	Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit	12
7.3	Bürgerinformation und -beteiligung	12
8	Finanzierung.....	13
8.1	Kosten	13

1 Einführung

Vielfältige, sich teilweise überlagernde Trends führten in der jüngsten Vergangenheit zu Veränderungen hinsichtlich des Mobilitätsverhaltens und der Mobilitätsformen in Deutschland, aber auch weltweit. So fördern beispielsweise das Wachstum des urbanen Raumes, aktuelle demographische Entwicklungen sowie der gesellschaftliche Wertewandel neue Mobilitätsformen, die der Idee „Nutzen statt Besitzen“ folgen. In Bezug auf den privaten Pkw bedeutet dies, dass v.a. immer mehr junge Menschen in städtischen Räumen kein eigenes Auto besitzen, jedoch durchaus auf CarSharing-Angebote zurückgreifen. Unterstützt wird diese Entwicklung wiederum durch die starke Verbreitung von Smartphones und weiterer Informations- und Kommunikationstechnologien, wodurch die Vernetzung und das Teilen von Verkehrsmitteln deutlich vereinfacht bzw. überhaupt erst möglich wird.

Andererseits erfordert der anthropogen verursachte Klimawandel dringende Verhaltensänderungen auch im Bereich der Mobilität, entfallen doch in Deutschland ca. 20 % der jährlichen CO₂-Emissionen auf den Verkehr. Um die Klimaschutzziele im Verkehrssektor zu erreichen müssen die CO₂-Emissionen im Verkehr bis 2030 im Vergleich zu 1990 um knapp 42 % sinken. Eine deutliche Reduktion des motorisierten Individualverkehrs ist demnach unerlässlich. Gleichzeitig können neue Formen der Mobilität wie z.B. E-Tretroller oder Fahrradverleihsysteme ebenso wie die Stärkung des Umweltverbundes ihren Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele leisten.

Die Analyse unseres heutigen Mobilitätsverhaltens wie auch die Prognosen hierzu machen deutlich, dass wir uns zunehmend multimodal bewegen. Dies bedeutet, dass wir grundsätzlich verschiedene Verkehrsmittel innerhalb eines bestimmten Zeitraums, z.B. innerhalb einer Woche oder eines Monats, nutzen. Eine besondere Form der Multimodalität stellt das intermodale Verkehrsverhalten dar. Hierbei werden unterschiedliche Verkehrsmittel auf einem Weg genutzt, um die Vorteile der jeweiligen Verkehrsmittel miteinander kombinieren zu können. So wird beispielsweise das Fahrrad für den Weg zur nächsten Haltestelle des schienengebundenen ÖPNV genutzt und von dort aus der Weg mit der Straßenbahn fortgesetzt (vgl. Abbildung 1). Der ÖPNV bildet bei der angesprochenen Kombination verschiedener Verkehrsmittel nach wie vor das Rückgrat der täglichen Mobilität und wird hierbei durch individuelle Verkehrsangebote wie das eigene Fahrrad oder Mietangebote ergänzt. An dieser Stelle kommen nun Mobilitätsstationen ins Spiel, welche als Verknüpfungspunkte verschiedener Verkehrsmittel fungieren. Ziel solcher Stationen ist es neue Mobilitätsformen wie auch multimodales Mobilitätsverhalten zu fördern und damit einen wichtigen Beitrag zu einer klima- und umweltfreundlichen sowie sozialverträglichen Mobilität zu leisten.

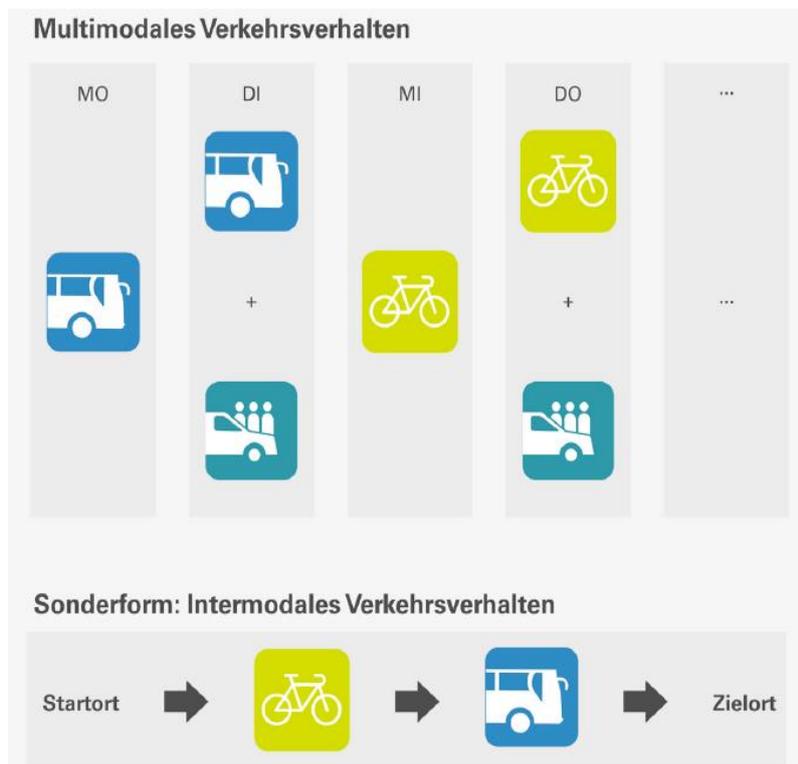


Abbildung 1: Multi- und intermodales Verkehrsverhalten (Quelle: Stadt Kiel 2016)

1.1 Einordnung des Konzeptes

Das vorliegende Konzept zu Mobilitätsstationen in Ulm ist im Austausch mit Kommunen, die bereits seit einigen Jahren Mobilitätsstationen betreiben, mithilfe der Analyse von Forschungsarbeiten, Handbüchern und Leitfäden zu diesem Thema sowie unter Einbezug der Ergebnisse aus Netzwerk- und Arbeitsgruppentreffen entstanden. Hierbei ist grundsätzlich anzumerken, dass die Errichtung von Mobilitätsstationen noch vergleichsweise neu ist und damit bis heute nur wenige Umsetzungserfahrungen vorliegen.

Neben den Erfahrungen und Best-Practice-Beispielen aus anderen Kommunen profitiert die Stadt Ulm von den Erkenntnissen, die bei der Planung, Errichtung und Nutzung des Prototyps einer Mobilitätsstation am Eselsberg gemacht wurden und werden. Ganz explizit dient diese Station in vielerlei Hinsicht dem Austesten und Lernen für zukünftige Mobilitätsstationen.

Insgesamt versteht sich das Konzept als grobe Richtschnur, welches einer ständigen Weiterentwicklung und Anpassung aufgrund der gemachten Erfahrungen unterliegt.

2 Definition und Zielsetzungen

Mobilitätsstationen zeichnen sich durch die multimodale Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel aus. Um den Wechsel von einem Verkehrsmittel auf ein anderes möglichst nahtlos zu gestalten werden die Mobilitätsangebote räumlich gebündelt. Die meisten der vorrangig emissionsarmen Mobilitätsangebote an Mobilitätsstationen wie beispielsweise E-CarSharing-Autos, E-Scooter oder Fahrräder stehen den Nutzer*innen zum Ausleihen zur Verfügung. Damit das Ausleihen so komfortabel wie möglich ist, sollte ein rascher, unkomplizierter und zeitlich uneingeschränkter Zugang durch digitale Lösungen gewährleistet sein. Ein weiterer wichtiger Faktor für die Frequentierung von Mobilitätsstationen ist deren Verortung in gut erreichbaren und attraktiven Räumen sowie deren hohe Sichtbarkeit und Wiedererkennung durch ein eigenes Branding.

Mit der langfristigen Errichtung eines flächendeckenden Netzes an Mobilitätsstationen in Ulm sind verschiedene Ziele verbunden. So sollen die Nahmobilität als Grundlage jeglicher Mobilität gestärkt und die Akzeptanz neuer Mobilitätsformen gefördert werden. Der Trend „Nutzen statt besitzen“ soll mit Leben gefüllt werden, indem beispielsweise durch die bedarfsgerechte Kombination verschiedener umweltfreundlicher Verkehrsmittel an Mobilitätsstationen Alternativen zum privaten Pkw etabliert werden. Die hierdurch erwartete Reduzierung an privaten Pkws führt zu Entlastungen im ruhenden Verkehr und gibt somit wertvolle Flächen im öffentlichen Raum für andere Nutzungen frei. Ebenso kommt es zu einer Verminderung von Lärm- und Schadstoffemissionen. Durch den vorrangigen Einsatz von alternativen Antrieben an Mobilitätsstationen können diese für Mensch und Umwelt positiven Effekte zusätzlich noch verstärkt werden.

Die Stärke von Mobilitätsstationen liegt zusammengefasst in der Bereitstellung eines breiten, einfach nutzbaren und wohnortnahen Angebotes an Mobilitätsalternativen, wodurch eine finanzierbare und bedürfnisgerechte Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen gewährleistet werden soll. Hiermit soll letztendlich auch ein wichtiger Beitrag zur Förderung einer neuen Mobilitätskultur geleistet werden.

Damit Mobilitätsstationen ihre eben dargestellte volle Wirksamkeit entfalten können, ist ein schlüssiges mobilitätsbezogenes Gesamtkonzept von großer Bedeutung. An dieser Stelle soll explizit auf das Kommunale Handlungsprogramm Mobilität (GD 172/21) und die darin verankerten Ziele und Maßnahmen verwiesen werden. Es sehr gutes und stetig verbessertes ÖPNV-Angebot sowie eine gut ausgebaute Fahrradinfrastruktur machen die Nutzung von Mobilitätsstationen erst attraktiv. Umgekehrt stärken Nutzer*innen von Mobilitätsstationen den Umweltverbund. Gleiches gilt für den Bereich der Sharing-Angebote. Diese sollten auch außerhalb von Mobilitätsstationen gefördert werden um so ein stadtweites engmaschiges Netz an Angeboten bereitzustellen.

3 Standortauswahl

Um dem Ziel multimodale Mobilität im gesamten Stadtgebiet zu fördern gerecht zu werden, müssen die Mobilitätsstationen sinnvoll im Raum platziert sein.

Es lassen sich je nach Siedlungsart drei grundsätzliche Standorttypen unterscheiden, an welchen Mobilitätsstationen in Ulm zukünftig errichtet werden sollen:

ÖPNV-Verknüpfungspunkte

Insbesondere ÖPNV-Haltestellen, die bereits als Umsteigepunkt dienen und eine hohe Nachfrage aufweisen sowie eine gute räumliche und zeitliche Erschließung bieten, eignen sich zum Ausbau zu Mobilitätsstationen mit überörtlicher Versorgungs- und Reservefunktion. Durch die Etablierung ergänzender Mobilitätsangebote an diesen Punkten kann die Attraktivität erhöht werden, zumindest einen Teil des Weges im Umweltverbund zurückzulegen. Typische Standorte von Verknüpfungspunkten sind z.B. Verknüpfungshaltestellen im Schienengebundenen Verkehr (Bahnhöfe, Haltepunkte, Straßenbahnhaltestellen, Endhaltestellen von Straßenbahnen) und Rendezvous-Anschlusspunkte im Busverkehr.

Oftmals sind mit diesen Standorten auch stadträumlich prägnante Orte wie beispielsweise touristische und kulturelle Attraktionen oder zentrale Einrichtungen für Dienstleistungen und die medizinische Versorgung abgedeckt.

Wohn- und Mischquartiere

Neben den oben beschriebenen zentral gelegenen Stationen, fungieren dezentrale Stationen in Wohn- und Mischquartieren nicht als Umsteigepunkt im Verlauf eines Weges, sondern stellen zu meist Ausgangs- oder Endpunkt dar. Je nach Wegelänge oder Verkehrszweck kann hier das Verkehrsmittel gewählt werden, welches am geeignetsten erscheint. Insbesondere diese Mobilitätsstationen sollten schnell und einfach zu Fuß bzw. mit dem Fahrrad erreichbar sein.

Neben der Ausstattung von wichtigen ÖPNV-Verknüpfungspunkten mit Mobilitätsstationen liegt der Fokus für die Errichtung von Mobilitätsstationen in Ulm zunächst auf dicht bebauten Wohnquartieren mit teilweise hohem Parkdruck.

Gewerbegebiete

In Gewerbegebieten können die Verkehrsmittel der Mobilitätsstationen den Fuhrpark von Unternehmen ergänzen oder sogar ersetzen. Mobilitätsstationen können somit in ein betriebliches Mobilitätsmanagement integriert werden und damit einen wichtigen Beitrag zu einer umweltfreundlichen Entwicklung des Arbeits- und Dienstverkehrs leisten. Werden bspw. Fuhrparkfahrzeuge abgeschafft und durch die Nutzung eines CarSharing-Angebotes der Mobilitätsstation ersetzt, kann eine Grundauslastung des CarSharing-Angebotes gewährleistet werden. Hierdurch wird eine zusätzliche Finanzierungsäule der Mobilitätsstation aufgebaut und gleichzeitig ein Mehrwert für die Mitarbeitenden der ansässigen Unternehmen durch die Möglichkeit der privaten Fahrzeugnutzung geschaffen.

Gewerbegebiete stellen damit grundsätzlich ebenfalls wichtige Standorte für Mobilitätsstationen dar, werden in der Stadt Ulm jedoch vorerst nicht prioritär behandelt.

Die konkret zu wählende Fläche für Mobilitätsstationen in **Wohn- und Mischquartieren** sollte folgende Kriterien berücksichtigen:

- **Vorhandenes ÖPNV-Angebot** (nicht zwingend notwendig, siehe auch Kap. 4.1)
- **Vorhandene Mobilitätsdienstleistungen** wie beispielsweise ein CarSharing-Angebot als potenzieller Anknüpfungspunkt für weitere Mobilitätsangebote
- **Nutzerpotenzial:** Die Anzahl der Nutzer*innen ist insbesondere für eigenwirtschaftliche Verkehrsangebote ein maßgebliches Kriterium für die Standortattraktivität. Hier spielen beispielsweise Indikatoren wie die Bevölkerungsdichte, Daten des Nutzer*innenverhaltens im ÖPNV, der Pkw-Besitz oder das Stellplatzangebot eine Rolle¹.
- **Lage und Erschließung der Fläche:** Es sollte eine gut einsehbare und leicht zu findende Fläche gewählt werden um zu gewährleisten, dass die neuen Mobilitätsangebote als attraktiver Bestandteil des (öffentlichen) Raumes im Sichtfeld von potenziellen Nutzer*innen positioniert werden. Prädestiniert sind daher Orte mit einer hohen Passantenfrequenz. Eventuell ist es möglich den Standort so zu wählen, dass weitere zentrale Funktionen wie z.B. Nahversorgung, Post etc. in der Nähe der Station liegen um die Wege der Nutzer*innen zu bündeln. Was die Erschließung betrifft, muss für ein CarSharing-Angebot beispielsweise der Anschluss an das Straßennetz sichergestellt sein. Darüber hinaus sollten für die Errichtung etwaiger Ladefrastruktur die Leistungsvoraussetzungen erfüllt sein. Generell sollten die umgebenden Nutzungen sowie der städtebauliche Kontext bei der konkreten Standortsuche Berücksichtigung finden.
- **Flächenverfügbarkeit:** Grundsätzlich ist es von großem Vorteil, wenn die für Mobilitätsstationen in Frage kommenden Flächen bereits in städtischem Eigentum sind, da sie sich auf diese Weise leichter entwickeln lassen als private Flächen. Dennoch ist es denkbar hier Kooperationen mit Privaten einzugehen. Dies bietet sich beispielweise an bei neuen Wohnbauprojekten auf den Flächen der jeweiligen Investoren.
- **Systematische Erschließung unterversorgter Gebiete** in Bezug auf öffentliche Mobilitätsangebote
- **Nachbarschaftliche und städtebauliche Akzeptanz**

Ein flächendeckendes Angebot an Mobilitätsstationen soll in der Stadt Ulm schrittweise entwickelt werden. Erste Stationen sollen dort entstehen, wo bereits heute hohe Nachfragepotenziale für

¹ Da das Phänomen Mobilitätsstation noch recht neu ist, gibt es darüber hinaus so gut wie keine wissenschaftlichen Erkenntnisse über die Nutzer*innen solcher Stationen wie beispielsweise Bevölkerungsstrukturdaten.

diese Angebote zu erwarten sind und eine entsprechende Flächenverfügbarkeit gegeben ist. Aufgrund der planerischen Vorlaufzeiten und umsetzungstechnischen Realisierung werden in den nächsten Jahren vorrangig Mobilitätsstationen in neu entstehenden Wohn- und Mischquartieren sowie an Orten umfassender stadtplanerischer und verkehrstechnischer Neugestaltung, wie beispielsweise im Bahnhofsumfeld oder im Zuge der Landesgartenschau umgesetzt.

Standort	Umsetzungszeitraum
Eselsbergsteige/Sebastian-Kneipp-Weg (1. Prototyp in Ulm)	Sommer 2021
Quartier Dichterviertel Nord	Voraussichtlich Sommer 2022, abhängig von den Erschließungsarbeiten / Hochbauarbeiten
Hauptbahnhof Ulm, Bahnhofplatz Süd	Sommer 2022
Wohnquartier Egginger Weg	Voraussichtlich 2023/24, abhängig von den Erschließungsarbeiten / Hochbauarbeiten
Stadtquartier "Am Weinberg"	Voraussichtlich 2024, abhängig von den Erschließungsarbeiten / Hochbauarbeiten

4 Ausstattung und Gestaltung

Die Mobilitätsstationen in Ulm sollen modular aufgebaut sein und können je nach Standort entsprechend der dortigen Flächenverfügbarkeit, Nachfrageentwicklung etc. angepasst werden.

Eine Standard-Mobilitätsstation umfasst folgende Dienste und Services:

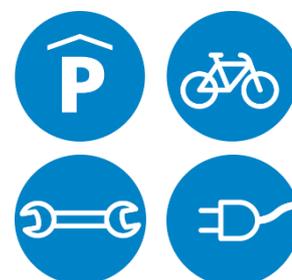
4.1 Dienste

- (E-)CarSharing
- E-Tretroller
- Bikesharing: E-Lastenrad



4.2 Services

- E-Ladesäule mit zwei Ladepunkten (einer für das E-CarSharing, einer für öffentliches Laden, sofern überhaupt E-CarSharing an dem Standort vorgesehen ist)
- Fahrradbügel "Ulmer Modell"
- Fahrrad-Reparaturstation
- "mobil.ulm"-Stele



Je nach Lage innerhalb des Stadtgebietes und den damit verbundenen Anforderungen an die Mobilitätsstation können die Auswahl an Ausstattungselementen sowie die Dimensionierung des Angebotes variieren. Ganz grob sollen in Ulm die drei Kategorien von Stationen "L (= large)", "M (= medium)" und "S (= small)" unterschieden werden.

Nachfolgend wird die Auswahl an Diensten und Services näher erläutert (s. dazu auch das Kommunalen Handlungsprogramm Mobilität):

(E-)CarSharing stellt ein zentrales Element jeder Mobilitätsstation dar. Weiterführende Informationen hierzu enthält das Konzept für ein flächendeckendes CarSharing in Ulm (Konzept zum Ausbau wird in einem der nächsten Fachbereichsausschüsse vorgestellt).

E-Tretroller haben sich seit ihrem Einzug in Ulm im Herbst 2020 zu einem wichtigen Baustein der Nahmobilität entwickelt und sind kaum mehr wegzudenken. An Mobilitätsstationen soll dieses als freefloating angelegte Angebot den Nutzer*innen nach Möglichkeit zur Verfügung stehen.

Ziel ist es in Ulm ein **E-Lastenrad-Verleihsystem** einzurichten. Insbesondere Wohn- und Mischquartiere eignen sich als derartige Standorte.

Die **Nähe zum ÖPNV** wird sicherlich an zentralen Mobilitätsstationen eine bedeutende Rolle spielen, jedoch wird es auch einige Stationen geben, welche nicht direkt an den öffentlichen Nahverkehr angebunden sind.

Das Vorhalten von **Fahrradbügeln** dient der Sicherung von Fahrrädern beim Wechsel auf ein anderes Verkehrsmittel und wird somit als eine Minimalanforderung an eine Mobilitätsstation definiert. Witterungs- und diebstahlgeschützte Radabstellanlagen erhöhen die Bereitschaft zur Nutzung hochwertiger Fahrräder auf kombinierten Wegen.

Sofern an einem Standort ein E-CarSharing angeboten wird, könnte der ggf. freie **Ladepunkt** der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt werden. Vorrang haben in jedem Falle die Sharing-Angebote.

Fahrrad-Reparaturstationen können die Nutzung des Fahrrads fördern, indem sie dessen Verlässlichkeit und Komfort steigern.

Die große und auffällig gestaltete **"mobil.ulm"-Stele** soll die Station weithin sichtbar machen und eine Übersicht zum Mobilitätsangebot an der Station bereithalten.

Darüber hinaus eignen sich Mobilitätsstationen als Knotenpunkte in den Wegeketten ihrer Nutzer*innen um **weitere Serviceelemente** des täglichen Lebens wie beispielsweise Paketstationen einzubinden. Auch das Angebot von freiem WLAN an Mobilitätsstationen ist denkbar.

Eine insgesamt kompakte **Gestaltung** der Mobilitätsstationen ermöglicht kurze Wege zwischen den einzelnen Angeboten. Neben der verkehrlichen Funktion kommt vor allem der Gestaltung von Mobilitätsstationen ein hoher Stellenwert zu. Über Materialien, Formensprache und Farbgestaltung werden die Zusammengehörigkeit und Wertigkeit der Angebote kommuniziert sowie für neue Mobilitätsformen geworben. In Verbindung mit anderen Angeboten wie z.B. einer Bäckerei können Mobilitätsstationen insbesondere in Wohn- und Mischquartieren einen Beitrag zur Aufwertung und Vitalisierung des Raumes leisten.

5 Planungs- und Umsetzungsprozess

Der Planungs- und Umsetzungsprozess einer Mobilitätsstation stellt eine sehr komplexe Aufgabe mit vielen beteiligten Akteur*innen dar. Ein Blick in andere deutsche Städte zeigt, dass die Frage nach der Organisation dieser Prozesse unterschiedlich angegangen wird. In Ulm wollen wir von den Erfahrungen im Zusammenhang mit der Umsetzung des ersten Prototyps einer Mobilitätsstation am Eselsberg profitieren, welcher diesen Sommer eröffnet wird².

² Weitere Informationen zu diesem Projekt sind hier zu finden: <https://www.zukunftsstadt-ulm.de/eselsberg/mobilitaets-station>

Dieses Projekt ist insofern eine gute Grundlage für das Vorhaben, als dass hierin die zahlreichen Projektbeteiligten mit der Realisierung der Mobilitätsstation am Eselsberg bereits erste Erfahrungen bei der Planung und Umsetzung sammeln konnten, von denen im Weiteren wichtige Erkenntnisse gewonnen werden können.

Im bisherigen Prozess wurde sehr deutlich, dass es innerhalb der Stadtverwaltung einer Koordinierungsstelle für die Planung und Umsetzung von Mobilitätsstationen bedarf. Diese Rolle soll künftig die Abteilung Mobilität (VGVMO) übernehmen.

Von dem Prototyp am Eselsberg konnten darüber hinaus bereits Erkenntnisse wie beispielsweise die Datenanforderungen an die Mobilitätsanbieter gewonnen werden. Rückschlüsse über die Nutzung der Angebote und die Endabrechnung der Kosten werden in weitere Planungen von Mobilitätsstationen einbezogen, sobald diese Ergebnisse vorliegen.

5.1 Rechtliche Voraussetzungen

Insgesamt besteht die Herausforderung, dass Mobilitätsstationen im rechtlichen Sinne keine Einheit darstellen, sondern eine Vielzahl von Einzelelementen. Es ist demnach Aufgabe der Kommune die bauplanungs- und straßenverkehrsrechtlichen Voraussetzungen für die Einzelelemente separat herzustellen.

In der Praxis werden die kommunalen Flächen für die einzelnen Angebote oftmals mittels einer meist unentgeltlichen Sondernutzungserlaubnis zur Verfügung gestellt. Dieses Vorgehen empfehlen wir ebenfalls für die Realisierung der Mobilitätsstationen in Ulm, allerdings erweitert um die Verknüpfung der Sondernutzungsrechte mit einklagbaren Verpflichtungen des Betreibers wie die Bereitstellung von Daten, die Einhaltung von Umweltstandards, die Betriebspflicht und ggf. weitere Anforderungen ohne den Betrieb des Anbieters mit finanziellen Mitteln zu unterstützen. Hierzu ist vorgesehen, dass entsprechende Konzessionen in Verbindung mit einer Sondernutzungserlaubnis vergeben werden (siehe auch Kap. 6.1).

Eine andere Möglichkeit bildet die Festsetzung der Flächen für eine Mobilitätsstation im Rahmen eines Bebauungsplanes. Nicht immer lässt sich jedoch eine derartige Festsetzung realisieren, da die Änderung von Bebauungsplänen sehr aufwendig und zeitintensiv ist und überhaupt erst ein Erfordernis zur städtebaulichen Entwicklung und Ordnung vorliegen müsste.

Gebietskulisse: Stadtentwicklungs- oder Bestandsgebiet

Der Planungs- und Umsetzungsprozess variiert auch je nach Gebietskulisse. Soll eine Mobilitätsstation in einem Stadtentwicklungsgebiet realisiert werden, so kann diese frühzeitig im Planungsprozess berücksichtigt werden. Die Herausforderungen in Bestandsgebieten sind oftmals konkurrierende räumliche Nutzungsansprüche und in diesem Zusammenhang gewachsene Strukturen. Diese gilt es ein Stück weit aufzubrechen und die Menschen aus der Nachbarschaft bei diesem Vorhaben mitzunehmen (siehe hierzu auch Kap. 7.3). Gleichzeitig bringt die Umgestaltung von Räumen zu Mobilitätsstationen das große Potenzial der Aufwertung und Schaffung eines sozialen Treffpunktes mit sich (siehe auch Kap. 4).

5.2 Offene und planungsrelevante Daten

a) Offene Daten

Offene Daten sind die Voraussetzung dafür, dass vernetzte Mobilität funktionieren kann. Denn um Informationen zu bestimmten Mobilitätsangeboten miteinander verknüpfen zu können, müssen diese in einem ersten Schritt überhaupt erst verfügbar und zugänglich sein. Dabei ist zu betonen, dass es sich bei offenen Daten nicht um persönliche, datenschutz- oder sicherheitsrelevante Daten handelt. Vielmehr geht es um sog. Faktendaten, welche einen realen Zustand beschreiben wie beispielsweise Standorte von Haltestellen, Fahrzeugen oder Ladesäulen, den Belegungsgrad oder Ausleihzustand von Mobilitätsangeboten oder Umleitungsinformationen.

Für eine flexible, nachhaltige und intelligent vernetzte Mobilität als Basis für die Erreichung kommunaler Verkehrs- und Klimaschutzziele ist die Bereitstellung und Zusammenführung von mobilitätsrelevanten Daten essentiell. Die Verfügbarkeit von offenen Daten und offenen Schnittstellen sowie die Verwendung von international anerkannten Standards zum Datenaustausch bilden somit die Voraussetzung für die Vernetzung der unterschiedlichen Mobilitätsangebote. Wenn letzten Endes in der Praxis die Kombination verschiedener Verkehrsmittel leichtfällt und komfortabel ist, kann sich in weiten Teilen der Bevölkerung ein multimodales Mobilitätsverhalten, evtl. sogar ohne eigenes Auto, etablieren.

Offene Daten zeichnen sich weiterhin dadurch aus, dass sie für jede Person zur freien und kostenlosen Verwendung nutzbar sind, dass sie als Rohdaten in maschinenlesbaren Formaten vorliegen und unter eine freie Lizenz gestellt sind. Damit ergeben sich neben den eben beschriebenen Möglichkeiten der Datennutzung beispielsweise in Form von Mobilitäts-Apps weitere Anwendungsbeispiele: Studierende könnten diese Daten für Praxisarbeiten nutzen, ehrenamtliche Entwickler*innen könnten in ihrer Freizeit mit den Daten arbeiten und Journalist*innen könnten Mobilitätsangebote analysieren. Durch diese zusätzlichen Partizipationsmöglichkeiten wird ein beachtenswerter gesellschaftlicher Mehrwert generiert.

Dass die Bereitstellung offener Daten und damit explizit auch offener Mobilitätsdaten in vielerlei Hinsicht zukunftsweisend ist, zeigen nicht nur aktuelle technische Entwicklungen, sondern auch diverse politische Weichenstellungen wie etwa das in Deutschland verabschiedete allgemeine Open-Data-Gesetz oder die Delegierte Verordnung 2017/1926 auf europäischer Ebene. Hierbei werden beispielsweise Mobilitätsanbieter zunehmend in die Pflicht genommen multimodale Reiseinformationen EU-weit bereitzustellen. Dementsprechend werden auch Mobilitätsanbieter in Ulm im Rahmen der Bereitstellung ihrer Angebote an Mobilitätsstationen verpflichtet bestimmte Daten zur Verfügung zu stellen.

b) Planungsrelevante Daten

Über die offenen Daten hinaus möchte die Stadt Ulm weitere sog. Faktendaten für interne Planungszwecke von den Mobilitätsdienstleistern einfordern. Die genaue Definition dessen, was gefordert wird, wird am Prototyp Eselsberg für die dortigen Angebote erprobt.

6 Vergabe und Betrieb

6.1 Vergabe

Eine gemeinsame Vergabe aller Angebotsbestandteile an einen privaten Betreiber wäre theoretisch zwar denkbar, jedoch ist aufgrund der unterschiedlichen Kernkompetenzen der auf dem Markt agierenden Anbieter von einem geringeren Interesse seitens der Betreiber auszugehen.

Wie bereits in Kapitel 5.1 beschrieben, beabsichtigt die Stadt Ulm Dienstleistungskonzessionen bzw. Sondernutzungserlaubnis an eigenwirtschaftliche Mobilitätsanbieter zu vergeben. Die rechtliche Grundlage hierfür bildet die Konzessionsvergabeverordnung (KonzVgV), welche beispielsweise entsprechende Vorgaben bzgl. der Laufzeit von Konzessionen und bzgl. der Berechnung des geschätzten Vertragswerts macht, welcher wiederum Auswirkungen auf die Reichweite der Ausschreibung der Dienstleistungen hat.

Mit der Vergabe von Dienstleistungskonzessionen in Verbindung mit Sondernutzungserlaubnis stellt die Stadt Ulm einerseits die Einhaltung von Mindestanforderungen sicher und ermöglicht andererseits die Marktteilnahme aller potenziellen Anbieter auf diesem Gebiet.

6.2 Betrieb

Für den Betrieb von Mobilitätsstationen kommen zahlreiche verschiedene Modelle in Frage. In der Regel werden die einzelnen Angebote der Mobilitätsstationen von unterschiedlichen privaten und teilweise öffentlichen Dienstleistern mit unterschiedlichen Kernkompetenzen betrieben. Um eine hohe Betriebsqualität zu gewährleisten, sollten die Zuständigkeiten zwischen den Flächeneigentümern und Betreibern bereits im Vorfeld gut abgestimmt und vertraglich geregelt sein.

Die Aufgaben der einzelnen Betreiber umfassen in der Regel die Bereitstellung ihrer Angebote sowie deren Instandhaltung, Wartung und Redistribution. Die übergeordnete Aufgabe der Kommune als häufige Flächeneigentümerin bezieht sich auf die Instandhaltung der Flächen sowie die Verkehrssicherungspflicht vor Ort.

Die Errichtung der fest im Boden verankerten Ausstattungselemente wie z.B. die Ladesäule oder die Fahrradbügel übernimmt die Stadt Ulm möglichst in Zusammenarbeit mit der SWU. Als Betreiber der Elemente empfehlen wir den Baubetriebshof (VGV/BB) und/oder die SWU-Verkehr. Bei Letzterer könnte diese Aufgabe eine Ergänzung des bestehenden Infrastrukturnutzungsvertrages darstellen, welche allerdings mit zusätzlichen Kosten für die Stadt Ulm verbunden wäre. Die Betreiber der einzelnen Dienste (siehe Kap. 4.1) werden je nach Ausschreibung und Vergabe bestimmt.

Neben dem Betrieb von Infrastruktur gehört zu den Aufgaben der Betreiber auch das Bereitstellen einer entsprechenden "Software" zur Nutzung der Mobilitätsstation. Hierzu zählen insbesondere Informations- und Buchungsmöglichkeiten (z.B. Internetseite oder Smartphone-App), Zugangs- und Identifizierungsmöglichkeiten (z.B. Chipkarte oder Smartphone-App) sowie Tarifangebote. Um die Mobilitätsangebote so attraktiv wie möglich zu machen, sollte das Zugangsmedium möglichst einfach und niederschwellig gestaltet sein. Ziel ist es sämtliche Mobilitätsangebote an Mobilitätsstationen in die Apps von SWU und DING zu integrieren.

Für ein funktionierendes Netz an Mobilitätsstationen bedarf es darüber hinaus einer übergeordneten Koordination des Gesamtangebotes durch die Kommune, welche normalerweise über die Flächen verfügt und für deren Herrichtung, Instandhaltung und Vergabe an Mobilitätsdienstleister zuständig ist.

7 Kommunikation und Vermarktung

Großen Teilen der Bevölkerung sind viele neuere Mobilitätsangebote wie z. B. CarSharing noch wenig bekannt, und auch die Idee einer multimodalen Verknüpfung solcher Angebote an Mobilitätsstationen ist vielen neu. Daher kommt der Kommunikation und Vermarktung eine wichtige Rolle zu. Dies zeigt auch der Austausch mit anderen Kommunen, welche bereits Mobilitätsstationen eingerichtet haben und diese erfolgreich betreiben.

7.1 Branding

Die Entwicklung der eigenständigen Marke "mobil.ulm" mit hohem Wiedererkennungswert und Identifikationspotenzial für die Nutzer*innen war ein erster wichtiger Schritt in der Kommunikationsstrategie. Ziel ist es die Ulmer Mobilitätsstationen als eigenständige Elemente im Stadtgebiet erkennbar und so auf das neue Angebot aufmerksam zu machen. Hierfür wurde u.a. eine 3,80 Meter hohe und auffällig gestaltete Stele entworfen, welche das "mobil.ulm"-Logo sehr prominent trägt und damit der Sichtbarmachung der Mobilitätsstation dienen und gleichzeitig Informationen zum Mobilitätsangebot bereithalten soll.

Wie auf der Visualisierung unten (vgl. Abbildung 2) zu sehen ist, harmonisieren das Logo, die Piktogramme sowie die Form- und Farbgebung mit dem bereits bestehenden Erscheinungsbild der städtischen Mobilitätsinfrastruktur.



Abbildung 2: Multi- und intermodales Verkehrsverhalten

7.2 Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

Das weite Feld der Öffentlichkeitsarbeit bietet viele Möglichkeiten die Idee und das Angebot von Mobilitätsstationen in die Bürgerschaft zu tragen. Hier sind beispielsweise verschiedene Informations- und Marketingveranstaltungen, die Bewerbung über unterschiedliche Kanäle wie z.B. Social Media, Websites, Poster im Straßenraum, Folder in Geschäften und Lokalen, Aushänge etc., Auftaktkampagnen mit Gutscheinen oder Vergünstigungen, die feierliche und öffentlichkeitswirksame Eröffnung von Mobilitätsstationen sowie die Berichterstattung von positiven Erfahrungen denkbar.

Wichtig ist an dieser Stelle, dass der Informationsfluss und das Marketing koordiniert erfolgen und aus einer Feder stammen, weshalb sich hierfür vor allem die Stadtverwaltung oder die SWU-V als kommunales Verkehrsunternehmen als Steuerungsebene anbieten.

7.3 Bürgerinformation und -beteiligung

Viele der zukünftigen Ulmer Mobilitätsstationen werden sich im direkten Wohnumfeld der Anwohner*innen befinden um die Wege zur Station möglichst kurz zu halten und damit die Attraktivität und Alltagstauglichkeit des Angebotes zu erhöhen. Entscheidend ist hierbei, dass die Menschen in der Nachbarschaft die Mobilitätsstation befürworten und für ihre Nutzung offen sind.

Eine frühzeitige Information und Beteiligung der betroffenen Anwohner*innen ist daher essentiell, insbesondere in Quartieren mit hohem Parkdruck. Bereits in der Konzeptionsphase bieten die Regionalen Planungsgruppen eine sehr gute lokale Plattform um beispielweise über die Idee von Mobilitätsstationen zu berichten und erste planerische Vorüberlegungen für den betreffenden Stadtteil seitens der Stadtverwaltung vorzustellen. Je nach gewähltem Beteiligungsformat können die Bürger*innen im Anschluss Feedback und Anregungen geben sowie ihre Fragen stellen bis hin zu der Möglichkeit beispielweise über den konkreten Standort und die Ausstattungselemente zu diskutieren und ihre Expertise einzubringen.

Vor der baulichen Umsetzung scheint eine Anwohnerinformation in Form einer Hauswurfsendung mit Erläuterungen zum Hintergrund des Vorhabens ein probates Mittel der Informationsvermittlung zu sein.

Übergeordnete Beteiligungsformate wie z.B. der zuletzt online durchgeführte Innenstadtdialog zum Thema Mobilität im Winter 2020 bieten auch allen übrigen Stadtbewohner*innen die Möglichkeit sich bei diesem Thema einzubringen.

In Stadtentwicklungs- und -erneuerungsgebieten stellt sich die Situation etwas anders dar, da die künftigen Bewohner*innen noch gar nicht vor Ort leben. Hier sollte die Stadtverwaltung Ulm über die Bauträger frühzeitig dafür werben und die interessierten Käufer- oder Mieter*innen darüber informieren, dass an dem Standort eine Mobilitätsstation geplant ist und dementsprechend alternative Mobilitätsangebote zum privaten Pkw vorgehalten werden. Dieser Mehrwert sollte unbedingt als Anreiz platziert und entsprechend vermarktet werden.

8 Finanzierung

8.1 Kosten

Bei den Kosten von Mobilitätsstationen muss zwischen Investitionskosten für den Aufbau und laufenden Kosten, sprich Betriebskosten, unterschieden werden. Beim Bau entstehen Kosten für die Herrichtung von Verkehrs- und Nebenflächen sowie entsprechender Stationsinfrastruktur. Die Kosten sind dabei insbesondere abhängig von Angebotsumfang, Angebotsformen sowie dem Maß der Umgestaltung des Straßenraums. Unsere Recherche ergab, dass sich die Baukosten für Mobilitätsstationen in anderen Städten in einfachster Ausführung von ca. 5.000 € auf bis zu über 250.000 € in sehr komplexer Ausführung belaufen können.

Bei den angedachten Varianten kann von folgenden Ansätzen für die festen Ausstattungselemente ausgegangen werden:

- S: Zwischen 5.000 € und 10.000 €
- M: Zwischen 10.000 € und 50.000 €
- L: > 50.000 €

Hinzu kommen Kosten für die Planung und den Tiefbau, die von der örtlichen Lage abhängig sind und daher bei der detaillierten Planung eindeutig beziffert werden müssen.

Die laufenden Kosten einer Mobilitätsstation hängen maßgeblich vom jeweiligen Geschäfts- und Betreibermodell sowie den Umsetzungsvorgaben seitens der Kommune ab und sind nur schwer verallgemeinerbar. Hierzu zählen beispielsweise Kosten für die Reinigung, Instandhaltung und Wartung der Mobilitätsangebote.

Zuzüglich zu den beiden genannten Kostenarten sind die Kosten für das Marketing nicht zu unterschätzen. Vergleichswerte aus anderen Kommunen gehen hierbei teilweise in den 5- und 6-stelligen Bereich.

Auch die begleitende Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbeteiligung, welche elementar wichtig für die Akzeptanz der Mobilitätsangebote sind, können mit erheblichen Kosten verbunden sein.

Förderung

Wie andere öffentliche Mobilitätsangebote lassen sich auch Mobilitätsstationen in den wenigsten Fällen gänzlich ohne öffentliche Gelder betreiben. Um Kommunen bei dieser wichtigen und zukunftsweisenden Aufgabe zu unterstützen, gibt es aktuell vielfältige Fördermöglichkeiten auf EU-, Bundes- und Landesebene. Die Stadt Ulm möchte diese Optionen nutzen und sich auf verschiedene Förderprogramme bewerben.