Stadt Haan
Die Bürgermeisterin
Stabsstelle für Klima, Umwelt und Mobilität
16.01.2025

Beschlussvorlage
Nr. KUM/017/2025
öffentlich

Beratungsfolge Vorlage ist für alle hier angegebenen Sitzungen bestimmt	Sitzungstermin
Ausschuss für Umwelt und Mobilität	11.02.2025
Haupt- und Finanzausschuss	18.03.2025
Rat	25.03.2025

Mobilstation im Quartier
- hier: Sachstandsbericht und Änderungsvorschlag der Verwaltung

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird beauftragt, im Rahmen der IKK-Fortschreibung eine Maßnahme einzubringen, die ein Mobilstationen-Konzept für das gesamte Stadtgebiet und einen Aktionsplan für die bauliche Umsetzung an priorisierten Standorten umfasst.

Sachverhalt:

Ausgangslage

Erstmalig in Haan beschlossen wurde ein Mobilstationen-Projekt im Jahr 2021 über den Ratsbeschluss zur **Nachhaltigkeitsstrategie**. Das Projekt ist dabei wegen der ämterübergreifenden Kooperation (damals zwischen Amt 60, Amt 61 und Amt 66, heute zwischen Amt 61, Amt 66 und der Stabsstelle für Klima, Umwelt und Mobilität) in drei Teilmaßnahmen unterteilt worden (Operatives Ziel 2.1.2 mit den Maßnahmen 2.1.2.1, 2.1.2.2 und 2.1.2.3). Das übergeordnete Ziel ist, dass es im Jahr 2026 mindestens eine und bis 2030 mindestens drei Mobilitätsstationen auf Haaner Stadtgebiet gibt.

In der Sitzung des Umwelt- und Mobilitätsausschusses im Sommer 2023 folgte ein von der Nachhaltigkeitsstrategie losgelöster, einstimmiger Beschluss zu **„Mobilstationen im Quartier“** auf Antrag der SPD-Fraktion vom 19.07.2023: „Die Verwaltung wird beauftragt, zur Unterstützung der Mobilitätswende ein Pilotprojekt „Mobilstation im Quartier“ auf den Weg zu bringen. Fördermöglichkeiten und andere Unterstützungsangebote sind zu nutzen.

Die genaue Ausgestaltung ließ der Beschluss offen, lieferte jedoch vier Vorschläge für Standorte sowie Beispiele für Ausstattungsmerkmale, v.a. in Richtung Sharing-Angebote, E-Ladeinfrastruktur und Fahrradparken. Auch eine Packstation sowie Urban Gardening wurden genannt. Im Mai 2024 wurde auf Anfrage der SPD-Fraktion ein Kurzbericht zum Sachstand in den Ausschuss getragen.
Das Projekt konnte in der zweiten Jahreshälfte aus personellen Gründen entgegen der geplanten Zeitschiene nicht weiterverfolgt werden.
Mit dieser Vorlage soll nun über den aktuellen Sachstand berichtet und es sollen Perspektiven für die Umsetzung aufgezeigt werden.

Fachliche Grundlagen zu Mobilstationen

Was ist eine Mobilstation und welche Ausstattungsmerkmale sind möglich?

Nach dem „Handbuch Mobilstationen“ des Zukunftsnetz Mobilität NRW (3. aktualisierte und überarbeitete Auflage, 2022) werden „[…] Mobilstationen als Verknüpfungspunkte verstanden, an denen mindestens zwei Verkehrsmittel verknüpft werden – sogenannte multimodale Verknüpfungen. Dabei ist die Verknüpfung so gestaltet, dass ein Wechsel zwischen den Verkehrsmitteln durch räumliche Konzentration der Angebote und entsprechende Gestaltungsmaßnahmen mit einem Wiedererkennungswert für die Nutzer*innen ermöglicht wird.“

Weiter heißt es: „Eine Mobilstation fungiert dabei als Start-, Ziel- und Umstiegspunkt, an dem mindestens zwei Verkehrsmittel zur Verfügung stehen. Über die reine Funktion als Verkehrsknotenpunkt hinaus können Mobilstationen aber auch zu Treffpunkten werden, an denen Menschen Zeit verbringen.“ Sie können auch „nicht-verkehrliche“ Nutzungen und Services umfassen, z. B. einem Reparaturservice oder eine Paketstation.

Mobilstationen können in unterschiedlicher Größe, Ausstattung und Funktion bestehen. Eine Mobilstation kann von einer einfachen Verknüpfung aus ÖPNV und Fahrrad bis zu einem großen Hauptbahnhof als multimodale „Drehscheibe“ mit nahezu jedem denkbaren Mobilitätsangebot reichen. Mobilstationen sind auch ohne ÖPNV-Angebot möglich, z. B. in Wohnquartieren oder Gewerbegebieten.

Das Zukunftsnetz Mobilität untergliedert Quartiersmobilstationen bis zu Mobilstationen mit regionaler Funktion. Die fünf verschiedenen Kategorien von Mobilstationen sind in Anlage 3 zueinander abgegrenzt und in einem beispielhaften Stadtraum verortet. Der einzelne Standort und die Nachfrage vor Ort bestimmen über Angebot und Qualität einer Mobilstation.

Aus den einzelnen Mobilstationen ergibt sich im Idealfall ein ganzes Netz an Mobilstationen - nur dann können sich die Potenziale von Mobilstationen voll entfalten. „Aus Nutzersicht sollte anstelle von „Insellösungen“ ein landesweit einheitliches oder mindestens kompatibles System von Mobilstationen gewährleistet sein, in dem alle Angebote einheitlich nutzbar sind und idealerweise auch über ein landesweites oder mindestens regional einheitliches Design direkt zu erkennen sind.“, so das Zukunftsnetz Mobilität NRW

Was zeichnet eine Mobilstation im Quartier aus und grenzt sie zu anderen Arten von Mobilstationen ab?

Die Quartiersmobilstationen dienen insbesondere dazu, innerörtlich ein flächendeckendes Netz von Mobilstationen zu schaffen, welches es den Nutzer*innen erlaubt, sich in gleichbleibender Qualität in größeren zusammenhängenden Räumen zu bewegen. Damit kann die Abhängigkeit vieler Fahrten vom privaten Pkw deutlich reduziert werden.

Die Quartiersmobilstation ist eine wohnortnahe und in die Wohnbebauung integrierte Anlaufstelle zur Nutzung verschiedener Mobilitätsdienstleistungen und dient der Stärkung des intermodalen Verkehrsverhaltens. Sie wird fast ausschließlich von Anwohner*innen aus der direkten Umgebung genutzt und ermöglicht es somit, auf die Nutzung eines eigenen Pkw zu verzichten. Eine Mobilstation im Quartier verfügt zumeist über keinen direkten Anschluss an den ÖPNV und unterscheidet sich somit stark von der klassischen Mobilstation am Bahnhof oder anderen Verkehrsknotenpunkten.

Ihre Ausstattungsmerkmale richten sich vor allem an die Bedürfnisse der Bevölkerung im Quartier und ist für jeden Standort individuell festzulegen. Daher ist eine direkte Einbindung der Menschen vor Ort in den Planungsprozess zwingend notwendig. Dies erhöht die Akzeptanz und baut Bedenken ab.

Idealerweise kommt der Impuls zur Errichtung einer Quartiersmobilstation von der Anwohnerschaft selbst, zum Beispiel über lokale Vereine oder Initiativen. Typische Ausstattungsmerkmale sind ebenerdige sowie diebstahl- und witterungsgeschützte Radabstellanlagen, Verleihsysteme für (e-)Lastenräder und Fahrradanhänger und je nach Entfernung und Bedarfslage kleine Carsharingstationen. Denkbar sind darüber hinaus wohnungsnahe Dienstleistungen wie ein Kiosk, eine Paketstation oder eine grüne Aufenthaltsfläche.

Zuständigkeiten und Arbeitsschritte

Die Realisierung eines vollständigen Systems von Mobilstationen ist eine Querschnittsaufgabe. Der VRR ist als Zweckverband Aufgabenträger des SPNV und der Kreis Mettmann Aufgabenträger des ÖPNV. Die Zuständigkeit und die Finanzierungsverantwortung für die Mobilstationen liegen aber im Regelfall bei den Kommunen, so auch in Haan.

Das Zukunftsnetz empfiehlt eine Herangehensweise mittels regionaler Konzepte, die von SPNV-Zweckverbänden und Aufgabenträgern erstellt werden, als Vorgabe für möglichst einheitliche kommunale Planungen, u.a. damit die Kommunen im Rahmen der Planung auf Vorarbeiten zurückgreifen, die sie nicht selbst erbringen müssen. Die Detailkenntnisse der Kommunen vor Ort ermöglichen wiederum die bestmögliche verkehrliche Funktion jedes einzelnen Standorts.

Nach Erfahrungen des Zukunftsnetzes haben kleine Kommunen oftmals nicht das notwendige Personal, weshalb der Landkreis eine koordinierende Funktion einnimmt und die Erarbeitung eines Feinkonzepts oder Planungen an Planungsbüro übergibt, sodass die Kommunen lediglich die Einreichung von Förderanträgen und die Vergabe der Ausführungsplanung und Baumaßnahmen umzusetzen haben. Der Vorteil in diesem Verfahren liegt darin, dass die Kommunen personell entlastet werden und sichergestellt werden kann, dass auf Kreisebene eine einheitliche sowie abgestimmte Planung der verschiedenen Mobilstationen vorliegt. Für die Stadt Haan besteht diese Option aktuell leider nicht.

„Der Weg von einer ersten Idee bis zum Bau und Betrieb einer fertigen Mobilstation führt durch einen komplexen Prozess mit mehreren Phasen, verschiedenen Akteuren und Beteiligungen.“, so die Einschätzung durch das Zukunftsnetz Mobilität NRW.

Teilaufgaben zur Einrichtung einer Mobilstation und derzeitige stadtverwaltungsinterne Aufgabenteilung, inkl. Vorschlägen zur Auslagerung:

- Koordination (beansprucht Kapazitäten im Mobilitätsmanagement)
- Konzeption (beansprucht Kapazitäten im Mobilitätsmanagement und relevanten Fachämtern im Baudezernat)
- Detail-/Bauplanung (kann sinnvoll ausgelagert werden, z.B. zusammen mit Bau und Betrieb über Public Private Partnership)
- Finanzierung (beansprucht bei Inanspruchnahme von Förderprogrammen Kapazitäten in der Kämmerei und im Fachamt)
- Bauliche Umsetzung (kann sinnvoll ausgelagert werden, Baubegleitung beansprucht Kapazitäten im Baudezernat)
- Betrieb und Unterhaltung (kann nur bedingt ausgelagert werden, beansprucht Kapazitäten im Baudezernat)
- Öffentlichkeitsarbeit (beansprucht Kapazitäten im Mobilitätsmanagement und Stadtmarketing)

Insbesondere im Bereich „Betrieb und Unterhaltung“ hat sich am Beispiel der Ladesäule am Rathausparkplatz gezeigt, dass unter rechnerischem Einbezug der zusätzlich gebundenen Personalressourcen ein (eigen-)wirtschaftlicher Betrieb kaum möglich ist, durch die fehlende Spezialisierung in der Stadtverwaltung sowie einen hohen Grundaufwand für solitäre (oder wenige) Standorte. Eine Auslagerung von einzelnen Arbeitsschritten kann demnach sinnvoll sein.

Konzeption: Potenzialanalyse, Standortwahl und Eignungsprüfung

Bei der Erstellung eines kommunalen Konzepts von Mobilstationen wird empfohlen in zwei Schritten vorzugehen. Zunächst werden die ermittelten Mobilstationen der Zweckverbände, die in erster Linie die größeren Knotenpunkte behandeln, übernommen.

Im Rahmen der Erstellung eines verbundweiten Konzeptes zur Errichtung von Mobilstationen wurden auf Haaner Stadtgebiet vier potenzielle Standorte ausgewiesen und in Kurzsteckbriefen charakterisiert (vgl. Anlage 1, S. 14-21).

Ermittelte Standorte aus dem Konzept:

- Bahnhof Haan
- Alter Markt
- Bahnhof Haan-Gruiten
- Hochdahler Straße / Ecke Flurstraße

Des Weiteren können die Städte und Gemeinden, bzw. auch die Kreise und kreisfreien Städte, ÖPNV-Haltestellen im Sinne der oben genannten Kategorien zu Mobilstationen ausbauen und flächendeckend Quartiersmobilstationen ergänzen. Selbstverständlich ist auch die Einordnung zusätzlicher Standorte in die höheren

Kategorien möglich, falls die Bedeutung der Standorte entsprechend eingeschätzt wird, um somit ein flächendeckendes Netz zu erhalten.

(Wohn-)Quartiere wurden durch das verbundweite Konzept nicht betrachtet. Für eine umfangreichere, konzeptionelle Betrachtung des gesamten Stadtgebietes stehen bisher keine Ressourcen bereit. Die Stadtverwaltung strebt daher an, intern eine eigene Standort- und Potenzialanalyse durchzuführen.

Vorgeschlagene Standorte für eine Quartiersmobilstation aus dem Antrag der SPD-Fraktion sind:

- das städtische Grundstück am Kreisverkehr Dieker Straße im Vogelviertel
- der Bereich Kamp/Friedrich-Ebert-Straße
- das städtische Grundstück an der Ecke Hochdahler Straße/Bachstraße (Ostseite)

Beispielhafte Eignungsprüfung für den Standort Memeler Str. / Ecke Überfelder Str. auf dem Gelände des Bauvereins Haan (siehe Anlage 2)

Öffentliche E-Ladesäulen sind in unmittelbarer Nähe vorhanden, private Fahrradgaragen auch. Eine Bushaltestelle ist in etwa 150m Entfernung vorhanden. Sharing-Angebote standen in Haan bisher in der Kritik und für das Angebot an einem solitären Standort wird es vermutlich schwierig, einen externen Anbieter zu gewinnen. Für eine Packstation könnte der Bauverein als Eigentümer der Fläche sich beispielsweise bei DHL bewerben. Kosten fallen nicht an, eine Zusage ist allerdings nicht garantiert. Viele weitere mögliche Ausstattungen, z.B. ein „Umsonstladen“ oder Fahrradanhängerverleih, sind abhängig von Ehrenamtlichen. Auch Urban-Gardening-Projekte sind abhängig vom ehrenamtlichen Engagement in der Nachbarschaft. Die Auswahl an (einfach) umsetzbaren Bausteinen für diesen Standort ist also überschaubar.

Eine Prüfung und Abwägung aller vorgeschlagenen und anderer geeigneter Standorte steht noch aus und soll Teil des Gesamtvorhabens sein.

Vorschlag der Verwaltung zum weiteren Vorgehen

Zu vermerken ist, dass sich seit dem Beschluss der Nachhaltigkeitsstrategie im Jahr 2021 teils räumlich-bauliche (Bsp. Alter Markt), politische (Bsp. E-Scooter-Sharing) oder finanzielle (Bsp. Haushaltslage) Rahmenbedingungen verändert haben, durch die verwaltungsintern eine kritische Prüfung und Überarbeitung des ursprünglich angedachten Vorgehens angestoßen haben.

Vor der baulichen Umsetzung möchte die Verwaltung eine über die Maßnahmensteckbriefe des Verkehrsverbundes hinausgehende Standort- und Bedarfsanalyse für Mobilstationen auf dem gesamten Stadtgebiet und Öffentlichkeitsbeteiligung aller potenziellen Nutzer_innengruppen durchführen. Dazu gehört die Analyse der bestehenden Verkehrsinfrastruktur, der demografischen Daten und der Mobilitätsgewohnheiten sowie auch der bestehenden Angebote für alternative Mobilitätsformen. Eine Leitfrage, die später auch bei der Ausgestaltung der Mobilstation genutzt werden kann: Welche Ausstattungsmerkmale bringen den Haaner Bürger_innen einen tatsächlichen Mehrwert und sind nicht schon über andere, wohlmöglich von Mobilstationsstandorten losgelöste, Angebote abgedeckt? (Bsp. E-Ladestationen auf den Flächen des Bauvereins an der Memeler Straße, Fietsvlonder zwischen dem Alten Markt und der Rathauskurve).

Im nächsten Schritt müssten die grundsätzlich geeigneten Standorte für Mobilstationen priorisiert, Infrastrukturentscheidungen getroffen und Finanzierungsmöglichkeiten geprüft werden.

Anstelle einer einzelnen Mobilstation im Quartier empfiehlt die Verwaltung außerdem, gleich eine Vielzahl von miteinander verknüpften Mobilstationen mit ähnlichen Angeboten zu planen. Der personelle und finanzielle Grundaufwand zur Erkundung, Planung und Finanzierung von neuartigen Ausstattungen ist für eine Mobilstation allein unverhältnismäßig hoch. Bei bestimmten Ausstattungen wäre die Stadtverwaltung zudem von der Marktlage und dem Interesse externer Anbieter abhängig. Die Ausweisung und zeitlich nah beieinander darstellbare bauliche Umsetzung und Inbetriebnahme *mehrerer* Standorte ist vor allem für die Einführung von Sharing-Angeboten, welche für den exemplarisch betrachteten Standort an der Memeler Str. und wahrscheinlich einen Großteil grundsätzlich geeigneter Standorte in den Quartieren einen Hauptbaustein der Angebotspalette darstellen, unerlässlich.

Weiterhin steigt bei einer Vielzahl von Mobilstationen mit ähnlichen Ausstattungsmerkmalen die Kosteneffizienz. Eine Vielzahl von Mobilstationen ermöglicht es, über Rahmenverträge bessere Angebote externer Dienstleister und Zulieferer zu erhalten. Einmalinvestitionen, beispielsweise für die Einrichtung digitaler Buchungssysteme, fallen im Gesamtkostenansatz weniger ins Gewicht.

Ein gut durchdachtes Netzwerk an Mobilstationen innerhalb einer Stadt stellt sicher, dass die Bürger nicht auf eine einzelne Station angewiesen sind, sondern neben einer guten Erreichbarkeit der Mobilitätsangebote auch die Möglichkeit haben, den nahtlosen Wechsel zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln an unterschiedlichen Standorten zu vollziehen (Bsp. Fahrt vom Wohnquartier zum Bahnhof mit dem Bus, Rückfahrt in den Randzeiten mit dem Sharing-Pedelec). Die Erfolgsaussichten einer nicht-vernetzten „Insellösung“ sind gering, wenn die Zielsetzung ist, dass diese tatsächlich angenommen wird und den Zweck der getätigten Investitionen erfüllt. Ohne „Partnerstandorte“ kann eine Mobilstation nicht die Reichweite und Flexibilität bieten, die notwendig ist, um den öffentlichen Verkehr und alternative Mobilitätsangebote als echte Alternative zum eigenen Auto zu etablieren.

Zur Einführung einer Gruppe von Mobilstationen ist insgesamt eine Planungs- und Umsetzungsdauer von etwa zwei bis drei Jahren erforderlich. Der Personalaufwand für das gesamte Projekt ist erheblich und umfasst verschiedene Fachbereiche: Stadtplaner, Verkehrsingenieure, Techniker, Projektmanager, Marketing- und Kommunikationsspezialisten sowie Wartungspersonal. Für den erfolgreichen Betrieb sind mehrere Mitarbeitende oder Externe erforderlich, je nach Anzahl und Umfang der Mobilstationen. Für eine Umsetzung müssten demnach Personalkapazitäten in mehreren Ämtern gebunden werden.

Die Stadtverwaltung möchte bei diesem Projekt die Beratung durch das Zukunftsnetz Mobilität NRW in Anspruch nehmen. Der Beratungsprozess beinhaltet Impulse zur Umsetzung eines flächendeckenden Mobilstationsnetzes mit einheitlichen Standards, zu möglichen Komponenten von Mobilstationen und deren Förderzugängen sowie zum Beratungsangebot mit Vor-Ort-Gesprächen und Workshops. Das Ziel der Vor-Ort-Gespräche ist insbesondere die Erstellung eines kommunalen Konzeptes zur Errichtung von Mobilstationen. Gleichzeitig helfen die Formate, die notwendige fachbereichsübergreifende Zusammenarbeit innerhalb der Verwaltungen im Sinne des kommunalen Mobilitätsmanagements zu initiieren und verstetigen.

Eine konkrete Ausgestaltung des Projekts inkl. Teilmaßnahmen, Zuständigkeiten, Grobkostenschätzungen und Arbeitsschritten kann in Form eines umfangreichen Maßnahmensteckbriefs in den in diesem Jahr anstehenden Fortschreibungsprozess zum Integrierten Klimaschutzkonzept eingebracht werden. Wie auch im Jahr 2022 wird die Priorisierung und Auswahl der Maßnahmen für den nächsten Umsetzungszeitraum im Rahmen einer interfraktionellen Runde geplant.

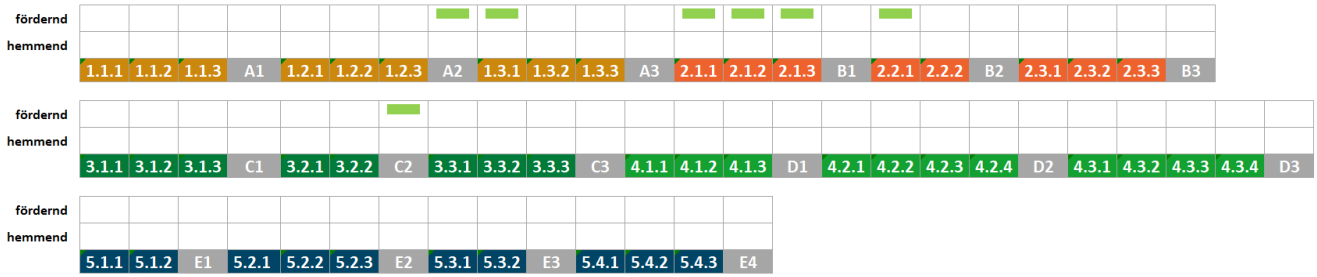
Finanz. Auswirkung:

Bei der Finanzierung von Mobilstationen muss zwischen Planungskosten (Koordination, Konzept, Bauplanung und -leitung, Öffentlichkeitsarbeit), Investitionskosten (einmalige Kosten bei Erschließung, Hoch- und Tiefbau, Ausstattungselementen, Beleuchtung, Beschilderung) und laufenden Kosten (Verwaltung, Unterhaltung, Wartung, Überwachung, Marketing und sonstigen Aufwendungen für den dauerhaften Betrieb, z.B. der kontinuierlichen Optimierung des Netzwerks auf Basis von Nutzungsdaten und Feedback) unterschieden werden. Der Bau und Betrieb einer Mobilstation kann mitunter sehr hohe Kosten verursachen. Eine Kostenschätzung ist Teil eines jeden Maßnahmensteckbriefs im Integrierten Klimaschutzkonzept.

Nachhaltigkeitseinschätzung:

Die Errichtung von Mobilstationen zählt zu den Zielen der Nachhaltigkeitsstrategie. Je nach Standortwahl und Ausstattung können Mobilstationen den Umweltverbund, u.a. auch bei der Anreise in die Haaner Innenstadt, stärken, die Anzahl zugelassener

PKWs langfristig senken, die Nutzung des ÖPNV erhöhen, gesunde und bewegungsreiche Lebensstile fördern sowie bedarfsgerechte Orte der Begegnung im Stadtgebiet schaffen oder ausbauen. Durch die Stärkung emissionsarmer Mobilitätsformen ist ab dem Zeitpunkt der Inbetriebnahme eine Minderung der Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor zu erwarten.



Anlagen:

Anlage-1_VRR_Verbundweites Konzept zur Errichtung von Mobilstationen_Maßnahmensteckbriefe Kreis_Mettmann

Anlage-2_Stadt Haan - Standort Memeler Str. - Exemplarische Vorprüfung Ausstattung

Anlage-3_Kategorien-von-Mobilstationen_Quelle-Zukunftsnetz Mobilität NRW 2022