

**Vorlagennummer:** FB 68/0144/WP18  
**Öffentlichkeitsstatus:** öffentlich  
**Datum:** 17.12.2024

## Regionale Mobilitätswende, hier: Planung und Ausbau Netz Mobilstationen

---

**Vorlageart:** Entscheidungsvorlage  
**Federführende Dienststelle:** FB 68 - Mobilität und Verkehr  
**Beteiligte Dienststellen:**  
**Verfasst von:** DEZ III, FB 68/300

### Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Zuständigkeit
19.02.2025	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Anhörung/Empfehlung
29.01.2025	Bezirksvertretung Aachen-Brand	Anhörung/Empfehlung
29.01.2025	Bezirksvertretung Aachen-Eilendorf	Anhörung/Empfehlung
20.02.2025	Mobilitätsausschuss	Entscheidung

### Beschlussvorschlag:

Die **Bezirksvertretung Aachen – Mitte** empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, die Verwaltung mit der Errichtung der vorgestellten Mobilstationen im nrw – Design zu beauftragen.

Die **Bezirksvertretung Aachen – Brand** empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, die Verwaltung mit der Errichtung der vorgestellten Mobilstationen im nrw – Design zu beauftragen.

Die **Bezirksvertretung Aachen – Eilendorf** empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, die Verwaltung mit der Errichtung der vorgestellten Mobilstationen im nrw – Design zu beauftragen.

Der **Mobilitätsausschuss** beauftragt die Verwaltung die vorgestellten Mobilstationen im nrw – Design zu errichten.

**Finanzielle Auswirkungen:**

	JA	NEIN	
	X		

**PSP-Element 5-120201-900-11000-300-1 „P+RIMobility Hubs an Einfallsstraßen (IKSK)“**

Investive Auswirkungen	Ansatz 2024	Fortgeschrieben er Ansatz 2024	Ansatz 2025 ff.	Fortgeschrieben er Ansatz 2025 ff.	Gesamtbedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
Einzahlungen	0	0	0	0	0	0
Auszahlungen	236.000	236.000	708.000	708.000	0	0
Ergebnis	236.000	236.000	708.000	708.000	0	0
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

**PSP-Element 4-120201-949-8 „P+R/Mobility Hubs an Einfallsstraßen (IKSK)“**

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 2024	Fortgeschrieben er Ansatz 2024	Ansatz 2025 ff.	Fortgeschrieben er Ansatz 2025 ff.	Folge-kosten (alt)	Folge-kosten (neu)
Ertrag	0	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	0	0	0	0	0	0
Abschreibungen	36.000	36.000	108.000	108.000	0	0
Ergebnis	108.000	108.000	108.000	108.000	0	0
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

**Hinweis:**

Zur Finanzierung der Maßnahme wird eine Ermächtigungsübertragung aus dem Haushaltsjahr 2024 in Höhe von 172.000 € erfolgen, gleichzeitig wird eine Einnahme aus Fördermitteln in Höhe von 90% dieses Betrags veranschlagt. Die Belastung des städtischen Haushalts beträgt damit für das Haushaltsjahr 2025 **17.200 €**.

**Klimarelevanz:**

**Bedeutung der Maßnahme für den Klimaschutz/Bedeutung der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung** (in den freien Feldern ankreuzen)

Zur Relevanz der Maßnahme für den Klimaschutz

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>
	X		

Der Effekt auf die CO2-Emissionen ist:

<i>gering</i>	<i>mittel</i>	<i>groß</i>	<i>nicht ermittelbar</i>
			X

Zur Relevanz der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>
			X

**Größenordnung der Effekte**

Wenn quantitative Auswirkungen ermittelbar sind, sind die Felder entsprechend anzukreuzen.

Die **CO<sub>2</sub>-Einsparung** durch die Maßnahme ist (bei positiven Maßnahmen):

- gering  unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
- mittel  80 t bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
- groß  mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Die **Erhöhung der CO<sub>2</sub>-Emissionen** durch die Maßnahme ist (bei negativen Maßnahmen):

- gering  unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
- mittel  80 bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
- groß  mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

**Eine Kompensation der zusätzlich entstehenden CO<sub>2</sub>-Emissionen erfolgt:**

- vollständig
- überwiegend (50% - 99%)
- teilweise (1% - 49 %)
- nicht
- nicht bekannt

Die Bedeutung der Maßnahmen für den Klimaschutz ist nicht eindeutig ermittelbar. Es kann davon ausgegangen werden, dass einige Personen durch die Schaffung von neuen Mobilitätsangeboten und die gute Verknüpfung und Beschilderung der Angebote vom Pkw auf den Umweltverbund umsteigen.

## **Erläuterungen:**

### **Hintergrund**

Mobilstationen sind ein fester Bestandteil einer integrierten Mobilitätsentwicklung und bieten alternative Mobilitätsangebote jenseits des privaten Pkw. Darüber können sie den Umweltverbund stärken und daher künftig an ÖPNV-Haltestellen ein fester Bestandteil des ÖPNV werden. Eine ganzheitliche Betrachtung in Bezug auf den Ausbau und den Betrieb ist notwendig. Mobilstationen beinhalten mindestens zwei Mobilitätsangebote oder Verkehrsmittel, die derart verknüpft sind, dass ein örtlicher Wechsel zwischen den Verkehrsmitteln ermöglicht wird. Dies erfolgt durch eine räumliche Konzentration der Angebote und durch entsprechende Gestaltungsmaßnahmen mit einem Wiedererkennungswert für den/die Nutzer\*in. Mobilstationen können je nach Lage in der Stadt oder auch im ländlichen Raum viele, sehr unterschiedliche Ausstattungsmerkmale aufweisen, da sich jeweils individuelle Anforderungen ergeben. Sinnvoll ist darüber hinaus eine koordinierte regionale Verknüpfung, die über die Struktur des Netzwerks Mobilitätswende Region Aachen (NEMORA) gewährleistet wird.

Stadt und StädteRegion Aachen haben sich als „Mobile Region“ das Ziel gesetzt, eine klimafreundliche Mobilitätswende zu fördern und dazu das Netzwerk „NEMORA“ (Netzwerk Mobilitätswende Region Aachen) gegründet. In diesem Netzwerk ist das Thema Mobilstationen und Multimodalität mit einer eigenen Arbeitsgruppe verankert.

Die zu beobachtenden Entwicklungen der letzten Jahre, die zu einer erhöhten Nutzung verschiedenster Mobilitätsangebote des Umweltverbundes wie Bus, Bahn, Fahrrad, E-Tretroller, Car- und Bike-Sharing führen, sorgen für einen Bedeutungszuwachs sogenannter Mobilstationen. Diese spielen als Verknüpfungspunkte der Mobilitätsangebote eine entscheidende Rolle zur Stärkung nachhaltiger Mobilität. Sie zielen darauf ab, eine attraktive multimodale Wegeketten aus verschiedensten Verkehrsmitteln zu ermöglichen, Umstiege zu vereinfachen und ergänzende Dienste und Funktionen, wie beispielsweise Ladesäulen, Fahrradabstellanlagen oder Reparaturstationen bereitzustellen. Ein landesweites einheitliches Design der Stationen sorgt für eine verbesserte Sichtbarkeit und eine intuitive Orientierung und Nutzung dieser.

Aufgrund dieser Relevanz haben die Aufgabenträger Stadt und StädteRegion Aachen in enger Abstimmung mit dem AVV und der ASEAG durch das Büro StadtVerkehr ein Konzept für mögliche Mobilstationsstandorte im Gebiet der StädteRegion Aachen erarbeiten lassen, welches langfristig dazu beitragen soll, ein flächendeckendes Netz an Mobilstationen zu errichten. Dies soll dazu beitragen, den MIV-Anteil am Gesamtverkehr zu senken und so eine klimafreundliche Mobilität herbeizuführen. In dieser Vorlage sollen die Stationen vorgestellt werden, die in einem ersten Schritt in der Stadt Aachen umgesetzt werden sollen. Parallel erfolgt der Ausbau von Mobilstationen in den Kommunen der StädteRegion.

## **Konkret geplante Standorte in der Stadt Aachen**

### **Audimax (Anlage 1 und 2)**

Die Haltestelle Audimax wird vor allem von Student\*innen durch die beiden Hörsaalkomplexe Audimax und C.A.R.L hoch frequentiert. Die Haltestellen sind alle barrierefrei ausgebaut. Es befinden sich bereits viele Fahrradbügel im Bereich Audimax. Acht Fahrradbügel sollen überdacht werden. Eine Bike-Sharing Station befindet sich an der Ecke Intzestraße/Turmstraße. Unter dem Hörsaalgebäude C.A.R.L befindet sich zudem eine Fahrradgarage, die ebenfalls zum großen Teil von Student\*innen genutzt wird. Diese ist überdacht und gesichert. Eine E-Scooter – Abstellzone soll künftig im Bereich Intzestraße eingerichtet werden. Perspektivisch ist eine Car-Sharing Station geplant, die im direkten Umfeld der E-Scooter – Abstellzone errichtet werden soll. Im Zuge der nun geplanten Maßnahme sollen eine Radservicestation sowie Beschilderung (Stele, Wegweiser) ergänzt werden, die zur verbesserten Übersichtlichkeit der Mobilstation beiträgt.

### **Bahnhof Rothe Erde (Anlage 3 und 4)**

Der Bahnhof Rothe Erde ist nach dem Hauptbahnhof der zweitwichtigste Bahnhaltepunkt der Stadt Aachen. Von hier aus fahren viele Pendler\*innen in Richtung Köln. Die Züge RE1 und RE9 fahren den Haltepunkt ebenso an, wie die RB 20 (euregiobahn). Die Bushaltestellen sind barrierefrei ausgebaut und mit DFI Anlagen ausgestattet. Es gibt bereits viele Fahrradabstellanlagen wie Fahrradbügel und eine Bike + Ride Anlage. Die Stadt Aachen plant zudem ein Fahrradparkhaus im Rahmen des Förderprojektes „Fahrradparkhäuser an Bahnhöfen“. Das Fahrradparkhaus soll aufgeständert über dem bestehenden Parkplatz errichtet werden. Auf dem Parkplatz befinden sich heute bereits Stellplätze für Car-Sharing Fahrzeuge, sowie für Taxen. Auf dem Vorplatz gibt es zudem eine Bike-Sharing Station.

Zur besseren Orientierung soll im südlichen Bereich eine neue Stele mit Lageplan und Wegweisung zu den einzelnen Mobilitätsangeboten errichtet werden. Im nördlichen Bereich soll ein neuer Wegweiser aufgestellt werden. Neben der Bike-Sharing Station soll eine neue Radservicestation errichtet werden.

### **Brand (Anlage 5 und 6)**

Die Mobilstation in Brand soll die vorhandenen Mobilitätsangebote im Bereich des Marktplatzes (Car-Sharing, Bike-Sharing, Fahrradbügel, Radservicestation) mit dem ÖPNV-Angebot auf der Trierer Straße an den barrierefreien Haltestellen „Brand“ verknüpfen. Die beiden Haltestellen sind vor allem für Personen, die in Richtung Aachener Innenstadt oder aber in Richtung Südraum fahren möchten sehr wichtig. Damit auch für ortsfremde Fahrgäste die vorhandenen Mobilitätsangebote im Umfeld besser auffindbar sind, soll eine Stele im Bereich der stadteinwärtigen Bushaltestelle errichtet werden, auf der sich ein Lageplan mit Hinweisen zu den weiteren Mobilitätsangeboten befindet. Ein Wegweiser im Bereich des Marktplatzes trägt ebenso zu einer Verbesserung der Orientierung und Wahrnehmung der Mobilitätsangebote bei.

### **Burtscheid (Anlage 7 und 8)**

Die Mobilstation soll in direkter Umgebung zum Burtscheider Markt (Kapellenstraße) errichtet werden. Mit der angrenzenden Fußgängerzone und den Geschäften des alltäglichen Bedarfs stellt der Standort einen wichtigen Punkt zum Ein- /Aus- und Umsteigen dar. Es befinden sich bereits einige Angebote rund um den Burtscheider

Markt, wie eine Bike-Sharing Station, eine Car-Sharing Station, diverse Fahrradbügel, Haltestellen mit DFI Anzeigen, sowie ein öffentliches WC.

Um das vorhandene Angebot zu erweitern sollen Lastenradbügel und eine Radservicestation errichtet werden. Da viele Besucher\*innen mit dem E-Bike oder Pedelec nachurtscheid kommen, ist die Errichtung einer gesicherten Fahrradabstellanlage geplant. Diese soll in der bestehenden Parkpalette in der Kleverstraße errichtet werden. Hierzu werden drei Pkw-Stellplätze in eine eingehauste Fahrradabstellmöglichkeit umgewandelt. Zur Verbesserung der Orientierung soll eine Stele mit Lageplan auf dem Marktplatz errichtet werden. Zum genauen Standort gibt es zwei Varianten (s. Anlage 7 und 8). Bevorzugt wird Standort 2 direkt vor dem vorhandenen Beet auf dem Marktplatz. Eine zusätzliche Wegweisung wird im Bereich des bestehenden Parkplatzes an der Viehhofstraße aufgestellt.

Die Haltestellen sind aktuell noch nicht barrierefrei ausgebaut. Die stadtauswärtige Haltestelle ist für einen Umbau eingeplant. Die stadteinwärtige Haltestelle soll mit dem Umbau des gesamten Kapellenplatzes (voraussichtlich im Jahr 2026) umgebaut werden.

### **Driescher Gässchen (Anlage 9 und 10)**

Die Haltestelle Driescher Gässchen befindet sich in unmittelbarer Nähe zu Einrichtungen der Hochschule. Daher sind beide Haltestellen hoch frequentiert. Die Haltestellen sind barrierefrei und verfügen bereits über DFI Anlagen. Eine Car-Sharing Station mit Ladepunkten für Elektrofahrzeuge ist ebenso vorhanden, wie mehrere Fahrradabstellmöglichkeiten.

Als Ergänzung zum bereits bestehenden Angebot sollen eine Radservicestation sowie ein Wegweiser aufgestellt werden. Im Bereich der vorhandenen DFI soll das Mobilstations-Logo gut erkennbar aufgebracht werden.

### **Eilendorf Markt (Anlage 11 und 12)**

Der Eilendorfer Markt verfügt über zwei Bushaltestellen, die zum Teil barrierefrei und mit DFI Anlagen ausgestattet sind. Direkt neben der stadtauswärtigen Haltestelle befinden sich Fahrradbügel und eine Car-Sharing-Station. Neben dem Fahrgastunterstand der stadtauswärtigen Haltestelle soll eine Stele mit Lageplan der Mobilitätsangebote errichtet werden. Im Zuge der weiteren Planungen soll zudem die Ergänzung einer Bike-Sharing Station geprüft werden.

### **Elisenbrunnen (Anlage 13 und 14)**

Der Elisenbrunnen gilt als einer der wichtigsten ÖPNV-Verknüpfungspunkte in der Stadt Aachen. Fast alle Busse des Stadtgebietes fahren die Haltestellen an, die mit insgesamt 4 DFI Anlagen ausgestattet sind, aufgrund fehlender Leitelemente jedoch noch nicht vollständig barrierefrei ausgebaut sind. Im Bereich der Ursulinerstraße gibt es bereits eine Bike-Sharing Station. Rund um den Elisenbrunnen befinden sich zahlreiche Fahrradbügel. Gesichertes Fahrradparken gibt es mit der Bike-Station Galeria-Kaufhof-City in der Wirichsbongardstraße. An der Ecke zur Hartmannstraße befindet sich zudem ein öffentliches WC.

Neu geplant sind am Elisenbrunnen vor allem Lastenradbügel, die neben dem öffentlichen WC aufgestellt werden sollen. Da sich bereits einige Informationstafeln und Hinweisschilder am Elisenbrunnen befinden, kann aus stadtgestalterischen Gründen dort keine gesonderte Stele aufgebaut werden. Ein Hinweisschild, welches als

Aufsatz auf den vorhandenen DFI und auf dem vorhandenen Radvorrangrouten-Schild angebracht werden kann, könnte die Mobilitätsangebote vor allem für ortsfremde Personen kenntlich machen.

### **Hauptbahnhof (Anlage 15 und 16)**

Der Aachener Hauptbahnhof ist der wichtigste Verknüpfungspunkt im Bahnverkehr der Stadt Aachen. Viele Personen nutzen täglich die Möglichkeiten des Nah- und Fernverkehrs. Da viele ortsfremde Personen den Bahnhof nutzen, ist eine ausgeschilderte Mobilstation sehr hilfreich, um ankommenden Fahrgästen die Möglichkeit zu bieten, sich zu orientieren und die vorhandenen Mobilitätsangebote besser auffinden zu können. Im Umfeld des Hauptbahnhofs gibt es zwei Car-Sharing und zwei Bike-Sharing Stationen. Es gibt die Möglichkeit ein Parkhaus zu nutzen, ebenso wie zahlreiche Abstellmöglichkeiten für Fahrräder. Auch die Radstation befindet sich im nahen Umfeld in der Bahnhofstraße. Direkt neben dem Haupteingang befindet sich der Taxistand. Gegenüber des Hauptplatzes wird neben der Bushaltestelle eine E-Scooter Abstellzone errichtet. Da viele Personen den Hauptbahnhof mit dem Fahrrad erreichen, soll zusätzlich eine Radservicestation in der Lagerhausstraße errichtet werden.

Es gibt bereits zahlreiche Hinweisschilder und Informationsangebote am Hauptbahnhof. Daher wird der Wegweiser an einem bereits vorhandenen Schild befestigt. Der Lageplan kann auf der Rückseite der vorhandenen Radverkehrs-Knotenpunkttafel angebracht werden. Das Logo der Mobilstation soll als Aufsatz auf allen DFI Anlagen platziert werden.

### **Rahmenbedingungen der Mobilstationsförderung**

Die Lagepläne aller oben beschriebenen Standorte sind bereits ausgearbeitet und müssen nach dem politischen Beschluss an das vom Land NRW vorgegebene Design angepasst werden ([Landesdesign mobil.nrw - wir.go.Rheinland \(gorheinland.com\)](http://Landesdesign.mobil.nrw-wir.go.Rheinland(gorheinland.com))). Die Pläne werden dann auf den Stelen abgebildet, um den Nutzenden einen guten Überblick über die Mobilstation geben zu können.

Laut go.Rheinland müssen Mobilstationen an Bushaltestellen barrierefrei ausgebaut sein oder ein barrierefreier Ausbau vorgesehen sein. Die Haltestellen, die bislang noch nicht barrierefrei ausgebaut sind, werden im Rahmen des barrierefreien Ausbaus Haltestellen und in den Einplanungsanträgen mitberücksichtigt. Des Weiteren müssen DFI Anlagen vorhanden sein.

### **Kosten und Finanzierung**

Die Investitionskosten für Mobilstationen können über Förderprogramme (ÖPNV-Investitions-Richtlinie ZV go.Rheinland) mit einer Förderquote von bis zu 90% kofinanziert werden. Die Eigenanteile verbleiben bei den Antragstellenden. Für Kommunen ist zu beachten, dass die erforderlichen Haushaltsmittel eingeplant werden müssen.

Für die Betriebskosten gibt es in der Regel keine Fördermöglichkeiten. Neben den Betriebskosten für Marketing, Service, Reinigung und Wartung können – vor allem dort wo heute noch keine Sharing-Angebote bestehen – zusätzliche Betriebskosten für das Angebot der Mobilitätsdienstleistung entstehen. Hier gibt es über die Förderrichtlinie Mobilitätsmanagement des Landes NRW (FöRi-MM) eine neue Fördermöglichkeit, die eine befristete Förderung für neue Bike-Sharing-Angebote in bisher nicht bedienten Gebieten in den ersten 3 Jahren

vorsieht.

Die AG Mobilstationen wird gemeinsam mit der AG Finanzierung einen Vorschlag zur Kostenteilung entwickeln, abstimmen und dem Lenkungskreis zum Beschluss vorlegen. Eine Übersicht der erwarteten Betriebskosten nach Standort und Ausstattung je Mobilstation ist derzeit im Rahmen der AG Mobilstationen in der Abstimmung. Die Ergebnisse werden in 2025 in die politische Beratung eingebracht.

Für die jetzt zur Beschlussfassung vorgelegten Standorte ergeben sich Gesamtkosten von ca. 172.000 €. Bei Bewilligung der Förderung mit einer Quote von 90% verbleibt für die Stadt Aachen ein Eigenanteil von rund 17.200 €. Die Finanzierung soll über das PSP-Element 5-120201-900-11000-300-1 / 4-120201-949-8 „P+R/Mobility Hubs an Einfallsstraßen (IKSK)“ erfolgen. Im rechtskräftigen Haushalt sind dort für die Jahre 2024 bis 2027 Ansätze von jährlich 236.000€ eingeplant.

Mit der Haushaltsplanung 2025 wurde diese Einplanung reduziert, da sich eine jährliche Umsetzung von Maßnahmen in diesem Umfang aus Kapazitätsgründen als nicht realistisch erwiesen hat. Ausgehend von der Annahme, dass ein erstes Arbeitspaket bereits in 2024 auf den Weg gebracht werden kann, wurden Ansätze für die Jahre 2026 und 2028, nicht aber für 2025 angemeldet. Um die beschriebenen Maßnahmen zeitnah beginnen und in 2025 umsetzen zu können, ist daher eine Ermächtigungsübertragung in Höhe von 172.000 € aus 2024 ins Jahr 2025 erforderlich. Gleichzeitig wird eine Einnahme aus Fördermitteln in Höhe von 90% dieses Betrags veranschlagt. Die Belastung des städtischen Haushalts beträgt damit für das Haushaltsjahr 2025 17.200 €.

## **Weiteres Vorgehen**

Die Stadt Aachen wird nach gefasstem Beschluss die Finanzierungsanträge bei go.Rheinland stellen. Nach erfolgreicher Bearbeitung der Anträge kann mit dem Aufbau der Stationen begonnen werden.

### Betreiberkonzept

Im Rahmen der NEMORA AG Mobilstationen wird derzeit ein Betreiberkonzept für den Betrieb der Mobilstationen erarbeitet. Eine entsprechende Mustervorlage wird aktuell abgestimmt und soll nach Abstimmung in den NEMORA-Gremien im Jahr 2025 in den politischen Gremien der Gebietskörperschaften beraten werden.

Grundzüge der Leistungsbeschreibung für einen Betrieb der Mobilstationen sind

1. Organisation integrierter Mobilitätsangebote an den Mobilstationen unter Einbindung weiterer Mobilitätsdienstleister
2. Mitwirkung bei der Umsetzung eines verbundweiten intermodalen Informations- und Vertriebssystems
3. Reinigung der Mobilstationselemente
4. Unterhaltung und Instandhaltung der Mobilstationselemente
5. Kundenprozesse (Registrierung, Zahlungsvorgänge, Kundensupport, Marketing)
6. Datenbereitstellung und Evaluation



**Anlage/n:**

- 1 - Anlage 1 Visualisierung Mobilstation Audimax (öffentlich)
- 2 - Anlage 2 Mobilstation Audimax (öffentlich)
- 3 - Anlage 3 Visualisierung Bahnhof Rothe Erde (öffentlich)
- 4 - Anlage 4 Mobilstation BH Rothe Erde (öffentlich)
- 5 - Anlage 5 Visualisierung Mobilstation Brand (öffentlich)
- 6 - Anlage 6 Mobilstation Brand (öffentlich)
- 7 - Anlage 7 Visualisierung Mobilstation Burtscheid (öffentlich)
- 8 - Anlage 8 Mobilstation Burtscheid (öffentlich)
- 9 - Anlage 9 Visualisierung Mobilstation Driescher Gässchen (öffentlich)
- 10 - Anlage 10 Mobilstation Driescher Gässchen (öffentlich)
- 11 - Anlage 11 Visualisierung Mobilstation Eilendorf Markt (öffentlich)
- 12 - Anlage 12 Mobilstation Eilendorf Markt (öffentlich)
- 13 - Anlage 13 Visualisierung Mobilstation Elisenbrunnen (öffentlich)
- 14 - Anlage 14 Mobilstation Elisenbrunnen (öffentlich)
- 15 - Anlage 15 Visualisierung Mobilstation Hauptbahnhof (öffentlich)
- 16 - Anlage 16 Mobilstation Hauptbahnhof (öffentlich)
- 17 - Anlage 17 Gesamtkosten Mobilstationen (öffentlich)