

<b>Vorlage</b>		<b>Vorlage-Nr:</b> FB 61/0836/WP18
Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur Beteiligte Dienststelle/n:		Status: öffentlich
		Datum: 04.01.2024
		Verfasser/in: Dez. III/FB 61
<b>Regionale Mobilitätswende - Ausbau Netz Mobilstationen und Planung Mobilstation An der Schanz</b>		
<b>Ziele:</b> Klimarelevanz keine		
<b>Beratungsfolge:</b>		
<b>Datum</b>	<b>Gremium</b>	<b>Zuständigkeit</b>
17.01.2024	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Kenntnisnahme
25.01.2024	Mobilitätsausschuss	Entscheidung

**Beschlussvorschlag:**

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt den Bericht zum Projektstand „NEMORA - AG Mobilstationen“ zur Kenntnis und empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, die Verwaltung mit der Errichtung einer Mobilstation im nrw-Design am Haltepunkt Schanz zu beauftragen.

Der Mobilitätsausschuss nimmt den Bericht zum Projektstand "NEMORA - AG Mobilstationen" zur Kenntnis, stimmt dem erarbeiteten Gesamtkonzept zum Ausbau des regionalen Mobilstationsnetzes zu und beauftragt die Verwaltung, die weitere Umsetzung zu verfolgen. Für Aachen wird die Verwaltung mit der Errichtung der ersten Mobilstation im nrw-Design am Haltepunkt Schanz beauftragt.

## Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
	x		

### PSP-Element 5-120201-900-11000-300-1 P+R/MobilityHubs an Einfallstraßen (IKSK)

<b>Investive Auswirkungen</b>	Ansatz 2023	Fortgeschrieb ener Ansatz 2023	Ansatz 2024 ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 2024 ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
Einzahlungen	0	0	0	0	0	0
Auszahlungen	340.000	340.000	3.260.000	3.260.000	0	0
Ergebnis	340.000	340.000	3.260.000	3.260.000	0	0
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

### PSP-Element 4-120201-949-8 P+R/MobilityHubs an Einfallstraßen (IKSK)

<b>konsumtive Auswirkungen</b>	Ansatz 2023	Fortgeschrieb ener Ansatz 2023	Ansatz 2024 ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 2024 ff.	Folge- kosten (alt)	Folge- kosten (neu)
Ertrag	0	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	0	0	0	0	0	0
Abschreibungen	40.000	40.000	360.000	360.000	0	0
Ergebnis	40.000	40.000	360.000	360.000	0	0
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

**Weitere Erläuterungen (bei Bedarf):**

## 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 CO<sub>2</sub>-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	<input type="checkbox"/>	unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
mittel	<input type="checkbox"/>	80 t bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
groß	<input type="checkbox"/>	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	<input type="checkbox"/>	unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
mittel	<input type="checkbox"/>	80 bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
groß	<input type="checkbox"/>	mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

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

<input type="checkbox"/>	vollständig
<input type="checkbox"/>	überwiegend (50% - 99%)
<input type="checkbox"/>	teilweise (1% - 49 %)
<input type="checkbox"/>	nicht
<input checked="" type="checkbox"/>	nicht bekannt

Die Relevanz der Maßnahme für den Klimaschutz ist nicht ermittelbar. Es kann davon ausgegangen werden, dass Personen eher Verkehrsmittel des Umweltverbundes nutzen, wenn diese ausreichend zur Verfügung stehen. Dies ist allerdings nicht messbar, daher kann auch kein Effekt auf die CO<sub>2</sub>-Emissionen ermittelt werden.

Die Maßnahme hat keine Relevanz für die Klimafolgenanpassung

## **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) angestrebt wird.

Die StädteRegion Aachen hat sich als „Mobile Region“ das Ziel gesetzt, eine klimafreundliche Mobilitätswende zu fördern und dazu das Netzwerk „NEMORA“ (Netzwerk Mobilitätswende Region Aachen) gegründet. In diesem ist dem Thema Mobilstationen und Multimodalität eine eigene Arbeitsgruppe gewidmet.

Die zu beobachtenden Entwicklungen der letzten Jahre, die zu einer erhöhten Nutzung verschiedenster Mobilitätsangebote wie Bus, Bahn, Fahrrad, E-Roller, Car- und Bikesharing 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 Wegekette 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 und den MIV-Anteil am Gesamtverkehr zu senken, um eine klimafreundliche Mobilität herbeizuführen.

### **Städtereionale Mobilstationskonzept**

Das städtereionale Mobilstationskonzept (Anlage 1) gliedert sich in ein Grobkonzept und ein darauf aufbauendes Feinkonzept. Mithilfe einer Standort- und Potenzialanalyse wurden für das Gebiet der StädteRegion Aachen im Rahmen des Grobkonzeptes 76 Mobilstationsstandorte ermittelt, die langfristig gesehen errichtet bzw. ausgebaut werden können. Die Identifikation der potentiellen Standorte erfolgte in enger Abstimmung mit den regionsangehörigen Kommunen.

Auf Basis des Grobkonzepts wurden beim Zweckverband Go.Rheinland bereits Einplanungsanträge gestellt, die eine Förderung der für die Mobilstationen notwendigen Infrastruktur in Höhe von bis zu 90% der anfallenden Kosten ermöglichen. Darüber hinaus können einzelne Ausstattungsmerkmale (z.B. Stele und Beschilderung) über einen Rahmenvertrag bezogen werden.

Die im Konzept enthaltenen Mobilstationen liegen bisher an ÖPNV-Haltestellen, müssen barrierefrei ausgebaut sein und enthalten je nach Nutzer\*innenpotenzial und Flächenangebot zusätzlich zu den klassischen Angeboten wie ÖPNV-Anschluss und Radabstellanlagen weitere Serviceangebote (Carsharing, Bikesharing, Fahrradreparatur, etc.). Das Design der Mobilstation soll im Landesdesign „mobil.nrw“ erfolgen (vgl. Anlage 2) und damit einen Wiedererkennungswert in anderen Kommunen haben. Dazu liegen ein Gestaltungsleitfaden einschl. Vektordaten sowie ein Online-Tool zur Gestaltung der verschiedenen Elemente bei go.Rheinland bzw. Zukunftsnetz vor.

Im Rahmen des Feinkonzepts wurden für 45 Haltestellen Planungen angefertigt und allen Kommunen zur weiteren Erarbeitung von Finanzierungsanträgen bei go.Rheinland zur Verfügung gestellt. Diese müssen beinhalten:

- Steckbrief zur standardisierten Erfassung des Bestands
- Steckbrief der geplanten Elemente
- Standortplanung mittels Entwurfsskizzen
- Kostenschätzung

Die Planungen zu den Mobilstationen aus dem Feinkonzept sollten möglichst zeitnah von den Kommunen umgesetzt werden. Der Ausbau von 25 dieser Mobilstationen aus dem Feinkonzept ist konkret für die nächsten drei Jahre vorgesehen. Anschließend sollten die weiteren perspektivischen Standorte aus dem Grobkonzept, unter Einbeziehung der AG Mobilstationen des Netzwerks NEMORA, in den Folgejahren betrachtet, angepasst und umgesetzt werden.

Das Mobilstationskonzept kann somit einen wichtigen Beitrag für den regionalen und landesweiten Mobilitätswandel leisten.

### **Arbeit der AG Mobilstationen im Rahmen von NEMORA**

Seit Frühjahr 2022 arbeitet das Netzwerk NEMORA bestehend aus Stadt und Städteregion Aachen sowie allen städteregionsangehörigen Kommunen sowie der AVV GmbH und ASEAG zu Konzepten und Lösungsvorschlägen für die regionale Mobilitätswende. Neben Arbeitsgruppen für die Themen regionaler Radverkehr, Ausbau starke Achsen und Finanzierung der regionalen Mobilitätswende hat sich die AG Mobilstationen und Multimodalität intensiv mit der Verknüpfung von ÖPNV-Angeboten befasst.

Die Arbeit der Arbeitsgruppe Mobilstationen beinhaltet auch die Begleitung des externen Ingenieurbüros bei der Erarbeitung des oben beschriebenen Städteregionalen Mobilstationskonzeptes.

Die AG Mobilstationen hatte sich zum Ziel gesetzt, schnellstmöglich die ersten Mobilstationen (angestrebt wird ein Standort je Kommune in 2024) mit entsprechender Kennzeichnung im landesweiten Design „mobil.nrw“ und folgenden Elementen in Betrieb zu nehmen:

- ÖPNV Anbindung
- möglichst 1 Sharing Angebot auf gesondert ausgewiesenen Flächen

Laut Förderrichtlinie ist die Einhaltung der nachfolgenden Merkmale und Mindestausstattung Voraussetzung für die Gewährung der Fördermittel:

- Städtebauliche Einheit (leichte Erreichbarkeit und Sichtbeziehung oder adäquate Wegweisung zu den einzelnen Ausstattungselementen)
- Barrierefreie Haltestelleninfrastruktur
- Wetterschutz bzw. Fahrgastunterstand
- Sitzgelegenheiten
- Beleuchtung zur Sicherstellung der Verkehrssicherheit und sozialen Sicherheit im öffentlichen Raum
- Dynamischer Fahrgastinformationsanzeiger (DFI)<sup>1</sup>, Informationsvitrinen und Uhr
- Qualitativ hochwertiges Fahrradparken
- (zentral gelegene) Informationsstele oder Beschilderung/Kennzeichnung im NRW-Design (s. Anlage 2)
- Mobilfunkempfang oder WLAN zur Nutzung digitaler Angebote zu Dienstleistungen an der Mobilstation

Die Umsetzungsplanung weiterer Standorte wird konzeptionell im Rahmen der Arbeit in der AG Mobilstationen begleitet und durch die einzelnen Kommunen in Kooperation mit der ASEAG weitergeführt. Perspektivisch sollen auch Mobilstationen abseits des ÖPNV im Quartier oder in Gewerbegebieten geplant und errichtet werden. Erste Standortideen sind z.B. Merzbrück, Broichweiden (beide Würselen), ENERGETICON (Alsdorf) und Kloshaus/BW SüdWest (Baesweiler).

Die Umsetzbarkeit der einzelnen Mobilstationen variiert je nach Rahmenbedingungen (z.B. gegebene Barrierefreiheit, Zusammenhang mit anderen Umbaumaßnahmen...). Daher hat die AG eine Übersicht erarbeitet, aus der hervorgeht, welche Mobilstationen perspektivisch in den nächsten 3 Jahren je Kommune realisiert werden könnten. Um das Ziel der besseren Vernetzung der Mobilitätsangebote erreichen zu können, müssen sukzessive Mobilstationen aus dem Gutachten und darüber hinaus umgesetzt werden.

---

<sup>1</sup> Die Errichtung einer DFI ist nach Abstimmung mit go.Rheinland nicht zwingend erforderlich, sofern diese aus Effizienzgründen (z.B. bei nur 1-2 Buslinien) nicht zu begründen ist. Eine Abstimmung ist hier einzelfallbezogen mit dem Fördergeber notwendig. Da die DFI-Anlage vollständig auf die vorhandene Fahrzeugtechnik (Bus) bzw. auf das Leitsystem der Infrastruktur (Bahn) abzustimmen ist, sollte außerdem die Beschaffung und der Betrieb durch das jeweilige Verkehrsunternehmen (Bus) bzw. den Verkehrsinfrastrukturbetreiber (Bahn) erfolgen.

In den Kommunen der StädteRegion wurden auf Grundlage des Gutachtens (Anlage 1) 25 Mobilstationen identifiziert, die in einem ersten Schritt umgesetzt werden sollen. Dazu gehören in Aachen der Bahnhof Schanz und der Bahnhof Rothe Erde.

### **Operative Fragestellungen**

Für ein optimales Funktionieren der Mobilstationen ist eine Klärung der Zuständigkeiten wichtig. Die Arbeitsgruppe empfiehlt folgende Rollen- bzw. Aufgabenverteilung bei Planung, Errichtung und Betrieb von Mobilstationen:

Kommunen: Die Kommunen planen, bauen und finanzieren die ortsfeste Infrastruktur (Haltestellen, Markierung und Beschilderung, Fahrradabstellanlagen, Stele) und stellen die Flächen für Mobilstationen zur Verfügung.

Betreiber: Für den Betrieb der Mobilstationen bietet es sich an, auf eine Institution zurückzugreifen, welche in der StädteRegion bereits tätig ist. Diese Institution könnte Aufgaben wie Vermarktung der Mobilstationen, Service (Information, Buchung, Abrechnung), Reinigung und Wartung (je nach Bedarf der einzelnen Kommune) sowie die vertragliche Einbindung (Akquise und Beauftragung) und Abrechnung weiterer Dienstleister und der Sharing-Anbieter in koordinierter Form wahrnehmen. Die ASEAG als *Mobilitätsdienstleister* und Betreiber des öffentlichen Personennahverkehrs der Stadt Aachen und der StädteRegion Aachen bietet an, den Betrieb der Mobilstationen zu übernehmen, um ein koordiniertes, einheitliches Vorgehen zu ermöglichen.

Darüber hinaus würde sich die ASEAG bei der Planung von Mobilstationen konzeptionell und beratend einbringen (z.B. in Bezug auf geeignete Mobilitätsangebote und deren Dimensionierung). Dazu werden auch die Planungen zu den aktuell in der Feinplanung befindlichen Mobilstationen der ASEAG zur Verfügung gestellt, damit ein „Katalog“ mit Betriebskosten nach Ausstattungselement erstellt werden kann.

ÖPNV-Aufgabenträger (in Abstimmung mit Kommunen, Verkehrsverbund und Betreiber): Entwicklung von Standards, Konzeption Mobilstationen-Netz mit Umsetzungsprioritäten, Einwerbung von Fördermitteln, Gestaltungsvorschläge gemäß NRW-Design (s.o.), Möglichkeit der Finanzierung von Betriebskosten über ein geeignetes Instrument (noch weiter zu prüfen) und Beauftragung des Betreibers (Verankerung in den jeweiligen Nahverkehrsplänen der Aufgabenträger).

Im Zuge der Erneuerung des Betrauungsaktes für den ÖPNV könnte der Betrieb der Mobilstationen als fester Bestandteil der ÖPNV-Dienstleistung ab 2027 in den Nahverkehrsplänen von Stadt und StädteRegion Aachen verankert werden.

### **Finanzierung**

Die Investitionskosten für Mobilstationen können über Förderprogramme (z. B. ÖPNV-Investitions-Richtlinie ZV go.Rheinland oder Förderrichtlinie Mobilitätsmanagement des NRW Verkehrsministeriums) mit einer Förderquote von bis zu 90% kofinanziert werden. Kostenschätzungen für die Investitionen sind im Mobilstationskonzept enthalten (vgl. Anlage 1). 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 Car- und Bikesharing-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 wird derzeit noch erstellt. Für zwei Stelen an der Mobilstation Schanz entstehen Kosten in Höhe von insgesamt 20.000 €. Für jede Baustelleneinrichtung bzw. Verkehrssicherung entstehen weitere Kosten von rund 1.500 € pro Einrichtung. Benötigt werden an der Schanz laut Gutachter acht Baustelleneinrichtungen. Die Kennzeichnung der Carsharing Station kostet 450 € und die Wegweisung bzw. Beschilderung rund 400 € pro Schild. Es werden zwei Wegweisungsschilder benötigt. Für eine Reparatursäule entstehen Kosten in Höhe von rund 1.500 €. Insgesamt ist von Kosten in Höhe von rund 35.000 € auszugehen. Zu diesen Kosten kommen weitere 15%, also rund 5.250 € der Gesamtkosten für den Tiefbau hinzu. Die Finanzierung ist über das PSP-Element 5-120201-900-11000-300-1/4-120201-949-8 „P+R/Mobility Hubs an Einfallstraßen (IKSK)“ gesichert. Dieses PSP-Element wurde bereits für den Einplanungsantrag verwendet. Die Investitionskosten für Beschilderung und Wegweisung der Mobilstation werden durch go.Rheinland mit 90% gefördert.

Das Thema Gesamtbetriebskosten befindet sich derzeit noch in Klärung. Das neu gebaute Fahrradparkhaus mit 32 gesicherten und überdachten Stellplätze wird durch die APAG betrieben. Für Stelen und Hinweisschilder fallen keine zusätzlichen Betriebskosten an, für die Radreparatursäule ist mit unter 500 EUR Kosten für Wartung- und Instandhaltung zu rechnen.

### **Konkret geplante Standorte in der Kommune**

In Aachen soll zunächst der Standort An der Schanz als Mobilstation realisiert werden. Die Planung ist in den Anlagen 3 und 4 beschrieben.

### **Anlage/n:**

Anlage 1: Städteregionales Gutachten zu Mobilstationen (ohne Planunterlagen)

Anlage 2: Beispielfotos Stele und Hinweisschilder

Anlage 3: Beschreibung Mobilstation Bahnhof Schanz

Anlage 4: Lageplan Mobilstation Bahnhof Schanz