

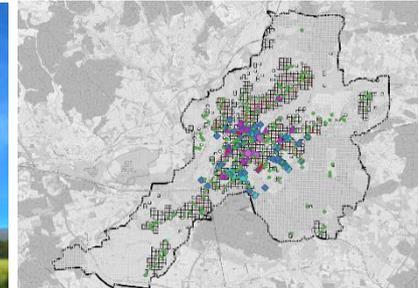
## Konzept zur Errichtung von Mobilitätsstationen im Stadtgebiet Gießen

### – Ergebnispräsentation –

Ausschuss für Klima-, Umwelt- und  
Naturschutz, Stadtentwicklung,  
Energie und Verkehr

Quanz & Partner  
Axel Quanz

Gießen, 06.05.2025



# Projektüberblick

## Ziele, Eckpunkte und Vorgehensweisen zum Projekt

### Eckpunkte

#### **Projekt:**

Konzept zur Errichtung von Mobilitätsstationen im Stadtgebiet Gießen

#### **Auftraggeber:**

Universitätsstadt Gießen / Stadtplanungsamt

#### **Auftragnehmer:**

Quanz & Partner

#### **Zeitraum:**

06/2024 - 02/2025

### Ziele

Ein **praxisgerechter Orientierungsrahmen für die Errichtung von Mobilitätsstationen** zur Förderung der multimodalen und intermodalen Mobilität und des Umweltverbundes im gesamten Stadtgebiet von Gießen

### Vorgehensweisen

- **Analyse Bestand:**  
Gespräche und Auswertung von IST-Daten, Ortsbegehungen
- **Research:**  
Sichtung und Auswertung von Veröffentlichungen zum Thema
- **Best Practice:**  
Gespräche mit Vertreter\*innen ausgewählter Städte
- **Eigene Projekte:**  
Auswertung der Erfahrungen der letzten Jahre

## Die wichtigsten Ergebnisse im Überblick

### Grundlagen

**Bestandsanalyse Mobilität Gießen**

**Best-Practice-Analyse**

### Überblick zu Mobilitätsstationen

- Mehrwert, Funktionen, Kategorisierung und Dimensionierung

### Teilkonzepte

#### Standortkonzept

- Suchraumanalyse
- Standortauswahl und Dokumentation

#### Finanzkonzept

- Kostenüberblick
- Fördermöglichkeiten

#### Fachkonzepte

- Gestaltungskonzept
- Betreiberkonzept
- Vermarktungs- & Kommunikationskonzept
- Konzept Regelungsgrundsätze
- Umweltwirkungen

### Umsetzung

#### Umsetzungsplan

- Umsetzungsprozess
- Konkrete Umsetzungshinweise

# Grundlagen

## Mehrwerte von Mobilitätsstationen

Der Aufbau eines Netzes von Mobilitätsstationen kann wesentliche Beiträge für das Erreichen der verkehrspolitischen Ziele der Stadt Gießen liefern (→ VEP, NVP)

Generell bieten Mobilitätsstationen folgende Mehrwerte:

→ **Förderung des Umweltverbundes und der nachhaltigen Mobilität**



Förderung ÖPNV, Radverkehr, Sharing-Dienstleistungen, E-Mobilität

→ **Förderung weiterer nachhaltiger Aspekte**

**Ökonomische Wirkungen:**



z.B. bessere Erreichbarkeit für Mitarbeitende lokaler Gewerbe und von Einzelhandel, vielfältige Mobilitätsangebote für Tourismus

**Soziale Wirkungen:**



z.B. Mobilitätsstationen als sozialer Raum, verbesserte Aufenthaltsqualität, Inklusion/Teilhabe verschiedener Ziel- und Nutzendengruppen

**Umweltwirkungen:**



z.B. durch klimafreundliche Mobilität Reduktion von CO<sub>2</sub>, weiteren Schadstoffen, Lärm

## Analyse Bestand und Best Practice

## Bestandsanalyse relevanter Mobilitätsangebote in Gießen

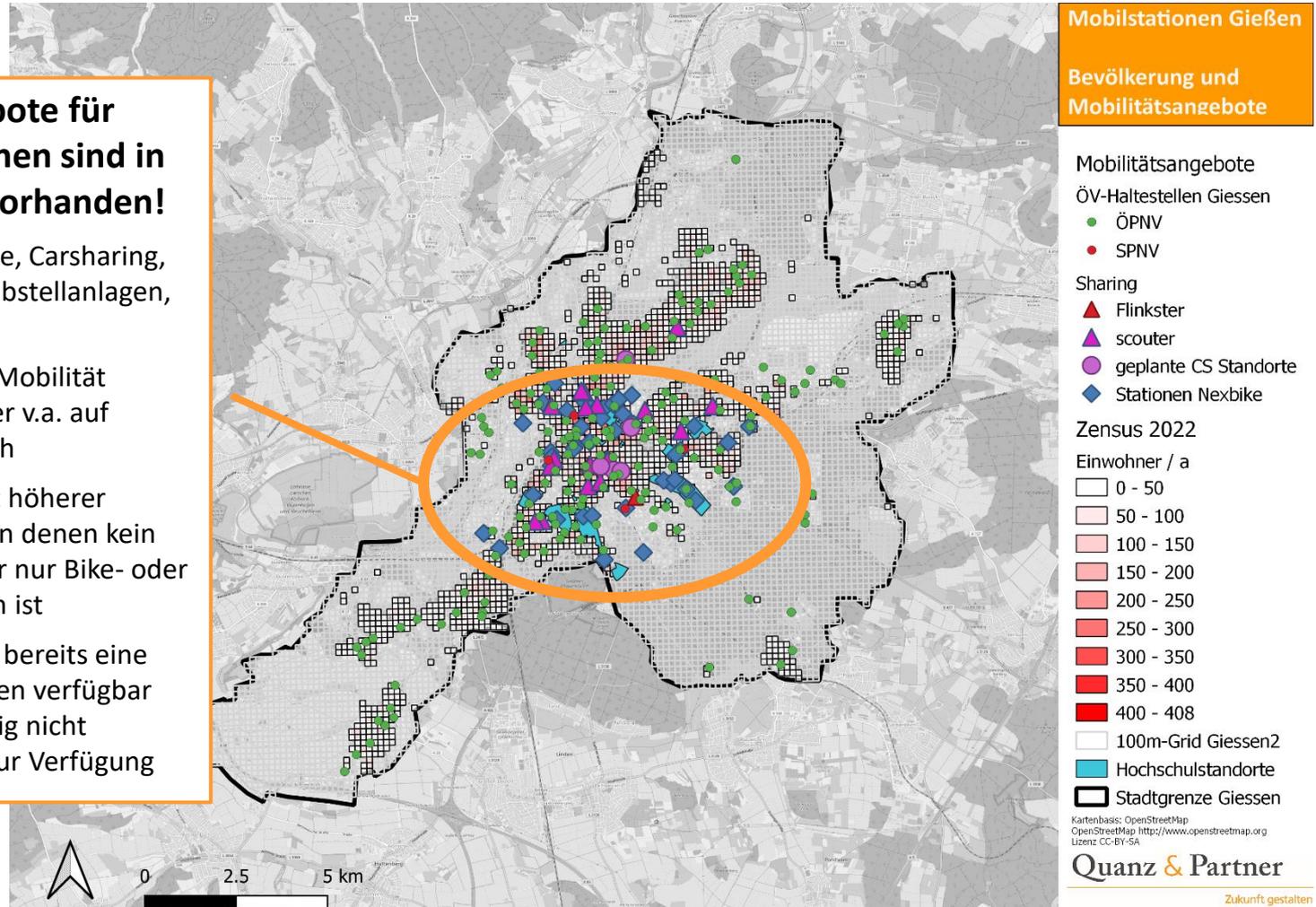
### Relevante Angebote für Mobilitätsstationen sind in Gießen bereits vorhanden!

...u.a. Bahn- / Bushaltes, Carsharing, Bikesharing, Fahrradabstellanlagen, -service-Stationen

...Angebote geteilter Mobilität fokussieren sich bisher v.a. auf den Innenstadtbereich

...es gibt Bereiche mit höherer Bevölkerungsdichte, in denen kein Sharing-Angebot oder nur Bike- oder Carsharing vorhanden ist

...an Orten, an denen bereits eine Vielzahl von Angeboten verfügbar ist, stehen diese häufig nicht räumlich gebündelt zur Verfügung



## Best Practice Analyse

Für die Best Practice Analyse wurden Städte mit bereits umgesetzten Mobilitätsstationen, vergleichbarer Stadtgröße und Hochschulstandorten ausgewählt.



### Mobilitätsstationen LH Kiel / KielRegion

#### Entwicklung:

- Basis: Konzept LH Kiel (50 Stationen), Masterplan Mobilität für KielRegion
- derzeit ca. 20 Standorte, davon 9 in Kiel, weitere in Entwicklung

#### Größe und Ausstattung:

- keine Vorgaben für Ausstattung und Größe -> jede Kommune plant selbst
- Basis: ÖPNV, Info-Stele;
- für weitere Module Modulkatalog, eigene Designs für Fahrradparken, Wegweiser, Aufenthaltsmobiliar etc.



### Mobilpunkte Universitätsstadt Rostock

#### Entwicklung:

- Basis: Förderprojekt mit 3 Pilot-Stationen, Ausbaukonzept (70 Stationen)
- Ende 2024: 10 Mobilpunkte

#### Größe und Ausstattung:

- Größenklassen S,M,L,XL; abh. von Bedarf, Flächen
- Basis: Info-Stele, Carsharing, Fahrradbügel
- weitere Module: Sharing, E-Ladesäulen, Fahrradservicestation, teils Nähe ÖPNV



### Mobilstationen Würzburg

#### Entwicklung:

- Basis: Innenstadtkonzept Mobilstationen
- derzeit 32 Stationen, weitere in Entwicklung

#### Größe und Ausstattung:

- Größe abh. von Bedarf und Flächen
- Hauptelement: Carsharing,
- weitere Module: Nähe ÖPNV, Fahrradbügel, z.T. Lastenrad-Sharing, z.T. E-Ladestationen; Info-Stele nur zu Beginn



## Überblick Mobilitätsstationen und Bezug zu Gießen

## Funktionen von Mobilitätsstationen



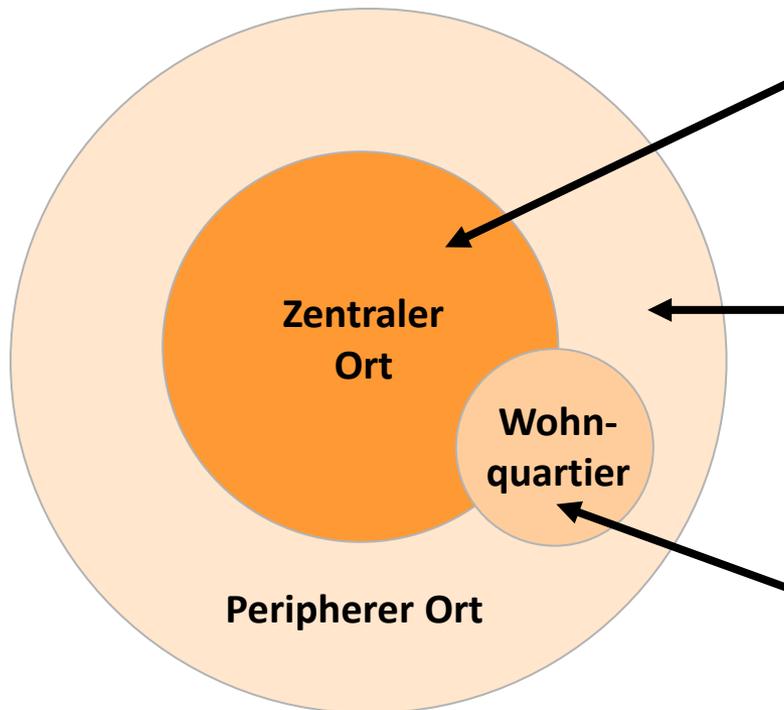
## Dimensionierung von Mobilitätsstationen

Bei der Dimensionierung von Mobilitätsstationen sollten die folgenden Leitlinien bei der Planung beachtet werden:

- So groß wie nötig, so klein wie möglich!
- So wenig Bauliches wie möglich!
- Vorhandene Infrastruktur nutzen!
- Die Ausstattung orientiert sich am Bedarf, nicht an Richtlinien!

## Kategorisierung von Mobilitätsstationen für Gießen

### Drei Raumkategorien:



- **städtisch zentral gelegen**, hohes Nachfrage-potenzial, Verknüpfung zu ÖV, Integration in umliegende Bebauung
- städtischer Verknüpfungspunkt, hoher Vernetzungsgrad zu anderen Mobilitätsstationen
- Erreichbarkeit per Rad, zu Fuß, mit Sharing-Angeboten



- **städtisch peripher gelegen** (Industrie- / Gewerbe-gebiet, Stadtrand, Übergang Wohngebiete)
- Häufig Verknüpfung zu SPNV/ÖPNV
- Mittlerer Vernetzungsgrad zu anderen Mobilitätsstationen
- Module richten sich v.a. an Bedürfnisse von Pendelnden



- **in Wohnquartieren gelegen**
- nicht unbedingt Anschluss an ÖPNV
- Kein Vernetzungsgrad zu anderen Mobilitätsstationen
- Module richten sich v.a. an Bedürfnisse der lokalen Bevölkerung

## Modulgruppen und Ausstattung von Mobilitätsstationen für Gießen

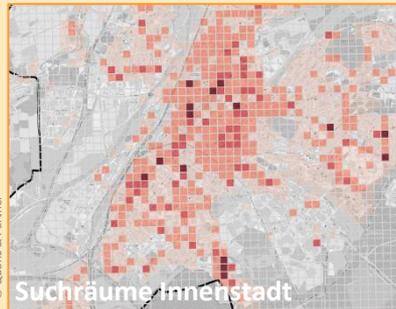
Modulgruppen	Raumkategorien		
	zentraler Ort	peripherer Ort	Wohnquartier
<b>Ausstattung</b>			
<b>Information / Wiedererkennbarkeit</b>			
Info-Steile / Schild / Markierungen	xxx	xxx	xxx
<b>Mobilitätsangebote</b>			
<b>S/ÖPNV</b>			
Haltestelle (u.a. Witterungsschutz, Sitzgelegenheit, Angebotsinformation, DFI, Barrierefreiheit)	xxx	xx	(x)
Rufbus / Bürgerbus		x	(x)
<b>Fahrrad</b>			
ungesicherte Abstellanlage	xxx	xxx	xx
gesicherte Abstellanlage	xx	x	x
Servicereparaturstation / Luftpumpe	xx	x	x
<b>Sharing</b>			
Bikesharing	xx	x	xx
Carsharing	xx	x	xx
Lastenrad-Sharing		x	x
weitere Angebote der Mikromobilität	xx	x	x
<b>KFZ</b>			
P+R		x	
E-Ladestation	xx	x	x
Taxi-Stand	xx	x	
<b>Weitere Services und Dienstleistungen</b>	bei Bedarf individuell klären		

**Legende:** xxx Standard, xx dringend empfohlen, x empfohlen

# Teilkonzepte

## Standortkonzept

## Vorgehen zum Standortkonzept



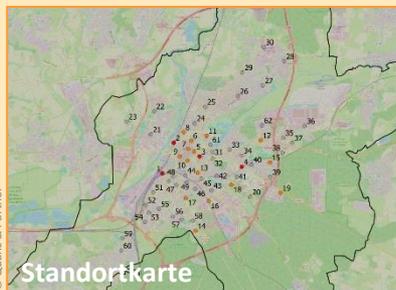
### Suchraumanalyse

- Analyse und Aufbereitung relevanter Mobilitätsdaten (Grundlage Bestandsanalyse)
- Durchführung einer „Suchraumanalyse“ für potenzielle Standorte von Mobilitätsstationen



### Standortauswahl

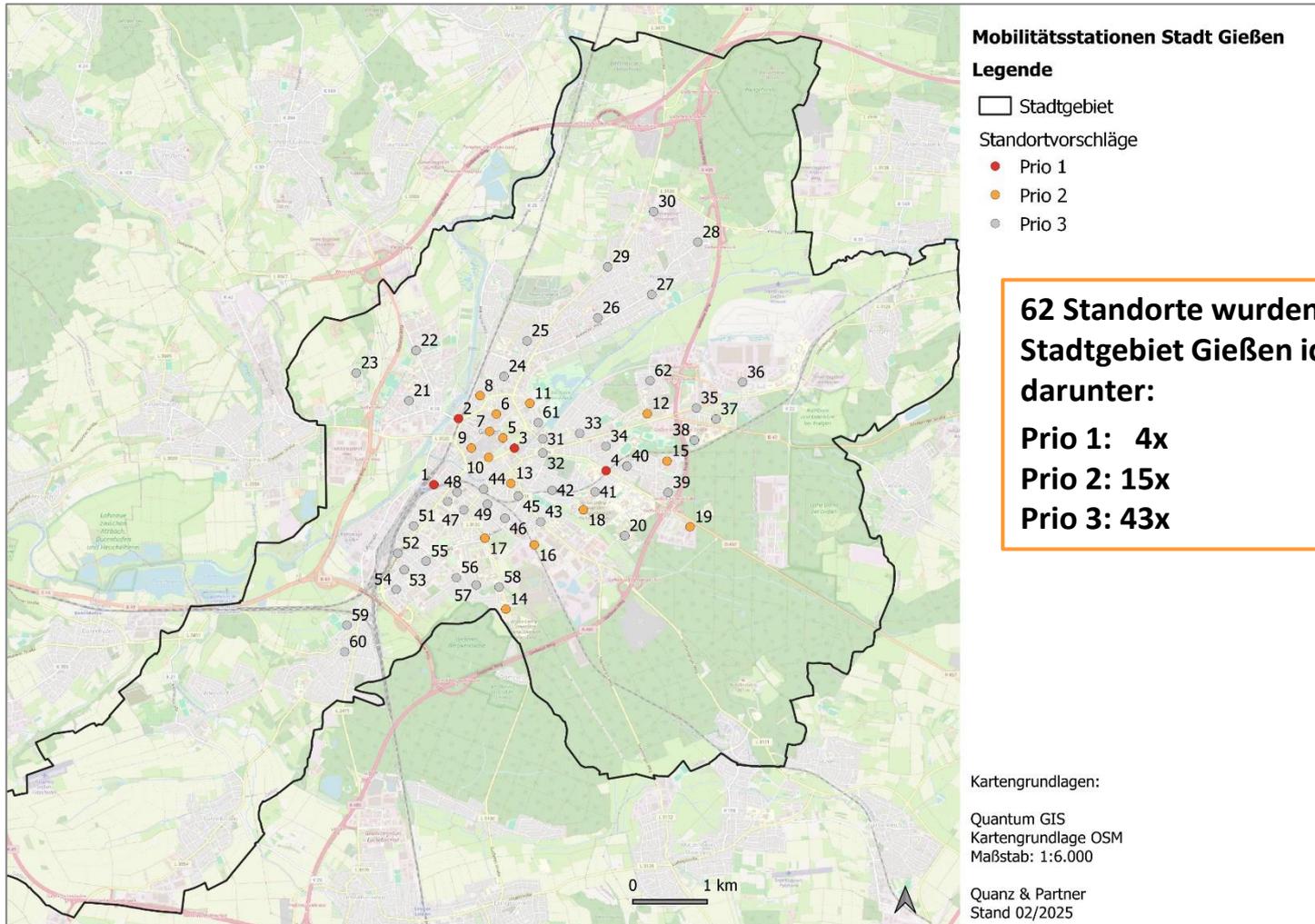
- Entwicklung von Standortvorschlägen, inkl. Kategorisierung und Priorisierung mit 3 Prioritäten in Bezug zur Umsetzung
- Prüfung der Standortvorschläge durch die Stadt Gießen
- Gemeinsame Begehung wichtiger Standorte (Priorität 1,2)
- Anpassung / Ergänzung der Standortvorschläge
- Aufbereitung der Ergebnisse



### Aufbereitung der Ergebnisse

- Erstellung einer Standortliste und Übersichtskarte aller Standorte
- Erstellung von Stationssteckbriefen für Standorte mit Priorität 1,2

## Ergebnisse: Standorte für Mobilitätsstationen in Gießen



## Ergebnisse: Beispiel-Steckbrief

### Stationssteckbrief 1 – Bahnhof Gießen

#### Standort-Informationen

Nr.	1
Name	Bahnhof Gießen
Adresse	Bahnhofstraße 99, 35390 Gießen
Zielgruppe	Pendelnde, Besuchende
Kategorie	zentraler Ort
Priorität	1

#### Anmerkungen Standort-Charakter

Zentraler Umstiegsstandort für die Stadt Gießen, viele Mobilitätsangebote vorhanden, Angebote räumlich dispers liegend

#### Empfehlungen weiterer Ausstattung

Stationskennzeichnung einrichten (aufgrund der Standortgröße sind 2-3 Stelen / Hinweisschilder denkbar), Wegweisung dringend empfohlen

#### Vorhandene Mobilitätsangebote

Öffentlicher Verkehr	
Bahnhalt	x (Fern- / Regionalbahnhalt)
Bushalt	x
Sonstiger Halt	x (Fernbushalt)
Fahrrad	
ungesicherte Abstellanlage	x
gesicherte Abstellanlage	x
Servicereparaturstation	x
Sharing	
Bikesharing	x
Carsharing	x
Lastenrad-Sharing	x (Lastenrad des ÖFVS)
KFZ	
P+R	x
E-Ladestation	x
Taxi-Stand	x
Radnetz (Routen, Fahrradstr.)	
	x
Sonstige Angebote	
	x (RMV-Mobilitätszentrale)

#### Standortübersicht



#### Beispielansicht des Standortes

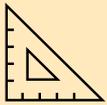


Für die Standorte mit Priorität 1 und 2 wurde jeweils ein Steckbrief mit relevanten Informationen zusammengestellt, hier Bsp. Bahnhof Gießen.

(erstellt von Quanz & Partner, 02/2025)

# Gestaltungskonzept

## Größe und Ausstattung der Stationen



### Anforderungen

- bedarfsgerechte Angebote / Ausstattung
- vorhandene und nutzbare Flächen



### Hinweise und Empfehlungen

- keine Größenstandardisierung (z.B. Unterteilung in kleine/große Stationen oder S/M/L/X)
- Stationen und ihre Angebotsmodule nach lokalem Bedarf, Flächenverfügbarkeit und weiteren Anforderungen flexibel ausstatten
- Mindestausstattung der Stationen:
  - Stationskennzeichnung (z.B. Info-Stele / Hinweisschild)
  - mindestens 2 Angebotsmodule



Bsp.: Stele Mobilstation NRW  
(Quelle: <https://wir.gorheinland.com/vernetzte-mobilitaet/mobilstationen/landesdesign-mobilnrw/>)



Bsp.: Jelbi-Station  
(Quelle: <https://www.jelbi.de/jelbi-stationen/>)

## Gestaltungselemente



### Anforderungen

- wiedererkennbar, einprägsam, sichtbar, übersichtlich, leicht verständlich, übergreifend nutzbar etc.
- gute Aufenthaltsqualität
- kostengünstige Gestaltung und Lösungen



### Hinweise und Empfehlungen

- Stationen einheitliches Aussehen (Corporate Design) geben
- keine Entwicklung eigener Ausstattungselemente; einfache, kostengünstige Elemente nutzen (wenn möglich ohne Fundamentierung)
- vorhandene Infrastruktur nutzen (häufig an Prio 1/2-Standorten)
- Wegweisung an Orten installieren, an denen Angebote nicht direkt zusammenliegen bzw. nicht in Sichtweite liegen
- Baumaßnahmen im öffentl. (Straßen)raum mitnutzen
- räumlich übergreifende Elemente / Möglichkeiten nutzen (z.B. RMV Style-Guide Mobilitätsstationen, Zugangsapps, gemeinsame Beschaffung)



Bsp.: Stele KielRegion  
(Quelle: <https://www.kielregion.de/mobilitaetsregion/>)



Bsp.: Stele / Schild vom RMV  
(Quelle: RMV)

## Betreiberkonzept

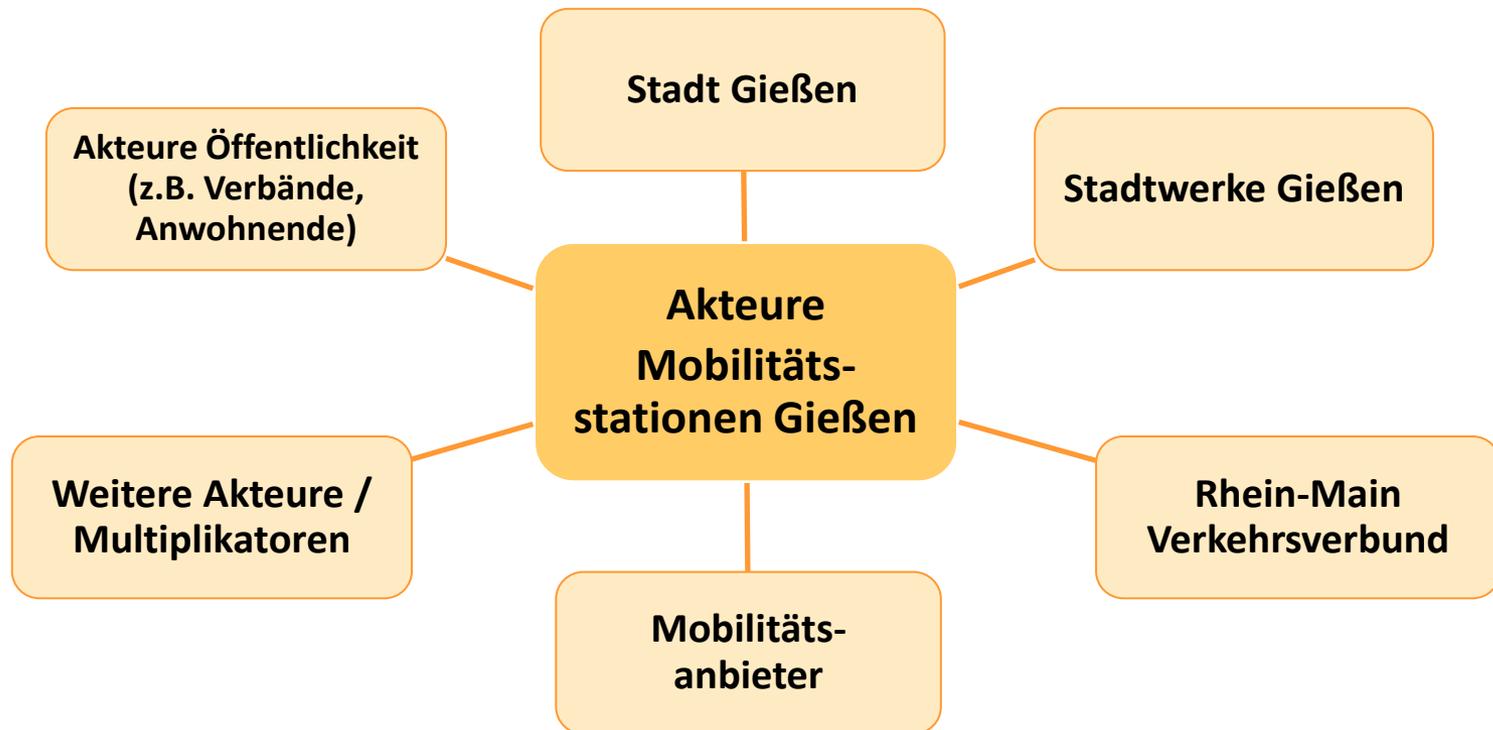
## Aufgaben im Rahmen der Entwicklung von Mobilitätsstationen

Für die Erarbeitung eines Betreiberkonzeptes ist es zunächst erforderlich zu ermitteln, welche Aufgaben in den Prozessphasen der Planung, Realisierung und des Betriebs von Mobilitätsstationen anfallen:

Planung	Realisierung	Betrieb
<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Kommunaler Handlungsrahmen</li><li>▪ Konzeption</li><li>▪ Politische Beschlüsse</li><li>▪ Sicherung erforderlicher Mittel (Haushaltsmittel / Fördermittel)</li><li>▪ Detailplanung Umsetzungsprozess</li><li>▪ Detailplanung jeweilige Standorte</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Technische Planung / ggf. baurechtliche Genehmigungen</li><li>▪ Bauliche Realisierung Flächen und Infrastruktur</li><li>▪ Beschaffung und Montage Ausstattungselemente</li><li>▪ Vergabe, Konzessionierung Mobilitätsangebote</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Kommunikation und Vermarktung, Eröffnung</li><li>▪ Sicherstellung einwandfreier Funktion der Infrastruktur / Unterhaltung Ausstattungselemente und Flächen</li><li>▪ Weiterentwicklung Mobilitätsstations-Netz</li><li>▪ Evaluierung Maßnahmen / ggf. Anpassung</li></ul>

## Akteure mit Bezug zu Mobilitätsstationen in Gießen

Zudem ist es erforderlich zu ermitteln, welche Akteure für die Wahrnehmung der Aufgaben relevant sind und zur Verfügung stehen und welche für die erfolgreiche Realisierung einzubinden bzw. zu beteiligen sind:



## Mögliche Aufgabenverteilung der wichtigsten Akteure in Gießen



### Stadt Gießen

- Gesamtsteuerung für Planung, Realisierung und Betrieb der Mobilitätsstationen
- des Weiteren: Bewirtschaftung und Pflege entsprechender Flächen und Infrastruktur, sofern im Zuständigkeitsbereich, Koordination und Umsetzung von Kommunikations- und Vermarktungsaktivitäten in Kooperation mit Multiplikatoren



### Rhein-Main Verkehrsverbund (RMV)

- Aufgaben, die kommunenübergreifend realisiert werden können, z.B. funktionale und optische Gestaltung von Modulen und Kennzeichnungen, Bereitstellung von Zugangs-Apps für Mobilitätsdienstleistungen



### Stadtwerke Gießen (SWG)

- zur Sicherstellung der Verknüpfung mit dem ÖPNV sollte die SWG als ÖPNV-Betreiber in den Prozess der Planung, Realisierung und Vermarktung eingebunden werden
- bei Bedarf Sicherstellung der Ausstattung der Standorte mit Ladeinfrastruktur



### Leistungsanbieter für Sharing-Angebote (derzeit scouter, nextbike)

- Sicherstellung des Betriebs der Leistungen, entsprechend der vertraglichen Regelungen,
- ggf. Bereitstellung und Pflege von Infrastrukturelementen

# Vermarktungs- und Kommunikationskonzept

## Ziele der Kommunikation und Vermarktung

-  **Bekanntmachung und Steigerung des Wiedererkennungswertes der Mobilitätsstationen und ihrer Angebote**
-  **Nutzung der Mobilitätsstationen und ihrer Angebote**

## Grundsätzliches



### **Kommunikation umfasst mehr als die reine Weitergabe von Informationen**

→ Ziele der Mobilitätsstationen und die damit zusammenhängenden Mehrwerte, Kundennutzen, Nutzerfreundlichkeit u. Ä. auch und besonders kommunizieren!



### **Es braucht den Rückhalt aus Verwaltung, Politik und Öffentlichkeit sowie der Nutzenden**

→ Thema durch Kommunikation offen und verständlich näher bringen!



### **Kommunikation sollte als stetiger Prozess verstanden werden**

→ Um langfristig eine hohe Wirksamkeit, Akzeptanz und Nutzung zu ermöglichen, von Beginn an die Planungen kommunizieren, wesentliche Beteiligte einbinden und Kommunikation nach der Umsetzung fortführen!



### **Kommunikation und Vermarktung sollten effizient und in Zusammenarbeit mit Multiplikatoren erfolgen**

→ Wenn möglich, bereits bestehende Strukturen / Elemente verwenden und Kooperationen mit Multiplikatoren und deren Kommunikationskanälen nutzen!

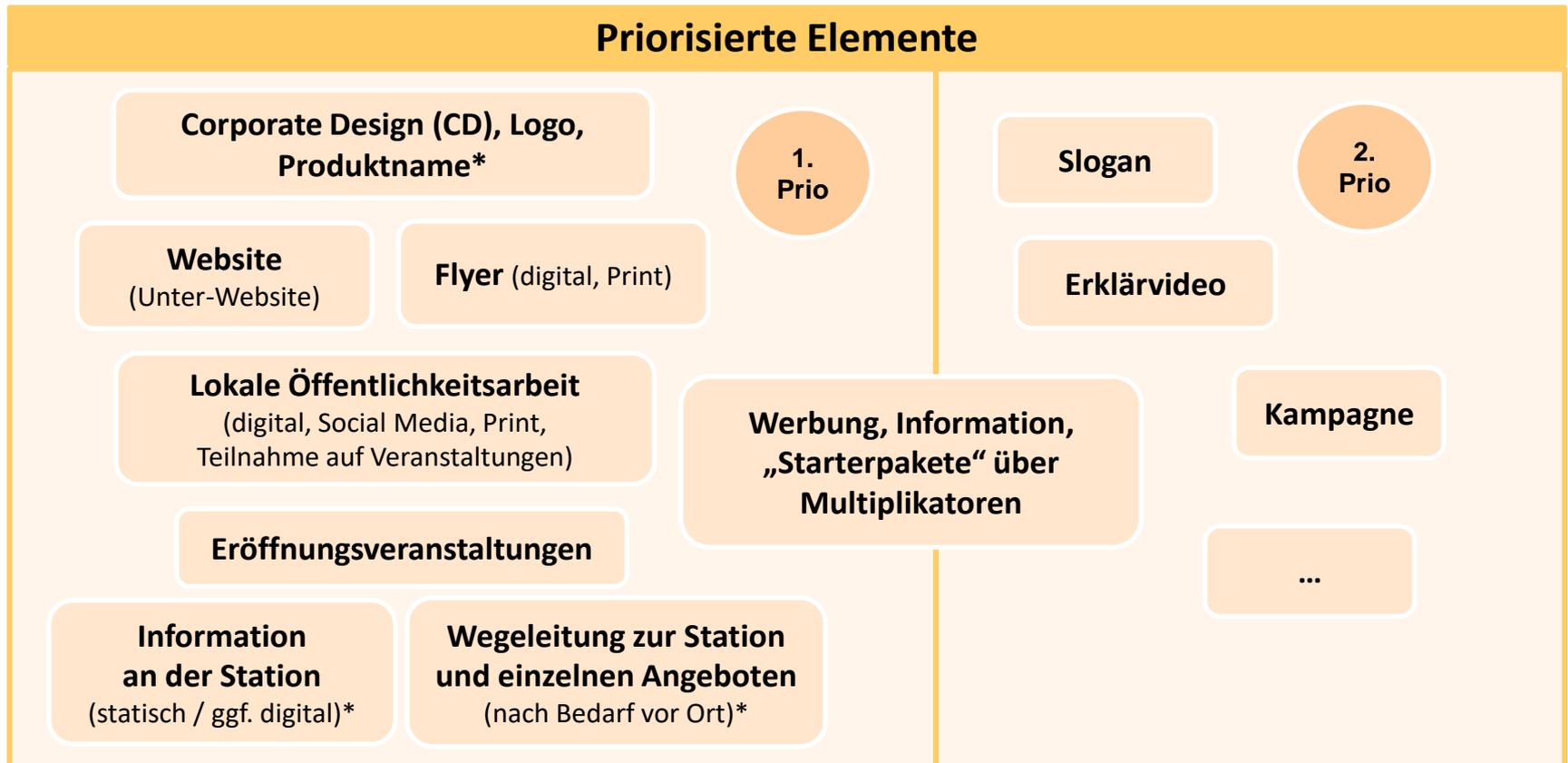


### **Eine zielgruppengerechte Kommunikation erreicht viele potenziell Nutzende**

→ Zu den potenziell Nutzenden gehören Einwohner\*innen und Pendler\*innen (Familien, Studierende, Arbeitnehmende etc.) sowie Gäste und Tourist\*innen. Um möglichst viele Menschen zu erreichen, bedarf es einer breiten und zielgruppengerechten Kommunikation!

## Elemente der Kommunikation und Vermarktung

Es gibt diverse Vermarktungselemente, daher sollten die identifizierten Aktivitäten priorisiert werden. Dies ist abhängig von vorhandenen Elementen, finanziellen und personellen Ressourcen!



(\*siehe auch Gestaltungskonzept)

## Beispiel aus der Best Practice Analyse

### Vermarktungsbeispiele der Mobilitätsstationen in der Landeshauptstadt Kiel

#### Eröffnung auf Mobilitätsfest, Bericht in lokalen Medien und Social Media



Der Aufbau zum Mobilitätsfest ist voll in Gange. Wir freuen uns auf euch am Sonntag ab 11.00 Uhr auf der Wilhelmplatz.



#### Kieler Nachrichten

#### Mobilitätsfest lockt Tausende an in Kiel



Quelle: <https://www.kn-online.de/lokales/kiel/mobilitaetsfest-in-kiel-lockt-tausende-besucher-ans-ufer-der-foerde-SRRMAQFBRA2B6T7TXAWSITS5HY.html>

#### Info-Flyer

#### mobil.punkte im Kieler Stadtgebiet

In den nächsten Jahren entstehen im Kieler Stadtgebiet zahlreiche mobil.punkte. Eine Übersicht finden Sie unter: [www.kiel.de/mobilpunkte](http://www.kiel.de/mobilpunkte)

Herausgeberin:  
Landeshauptstadt Kiel

Adresse: Presseferat, Postfach 1030, 24999 Kiel, Redaktion Tiefbauamt, Presseferat, Layout: www.neuekoordinaten.de, Anja Mittelmeier, Fotos: Christoph Edelhoff, Drucks: Schmidt & Klasing Kiel, Auflage: 5.000, Stand: März 2022, Hinweis: Vervielfältigung, Speicherung und Nachdruck – auch auszugsweise – ist ohne schriftliche Genehmigung der Herausgeberin und der Redaktion nicht gestattet.

Kiel. Sailing City.



[kiel.de/mobilpunkte](http://kiel.de/mobilpunkte)

#### Neue Angebote schaffen neue Möglichkeiten

Mit dem Bau von mobil.punkten möchte die Stadt Kiel für Sie attraktive Mobilitätsangebote an einem Ort bündeln.

Beim Umstieg vom eigenen Pkw auf alternative Fortbewegungsmittel geht es nicht nur um das Thema Nachhaltigkeit. Der Wechsel kann Ihnen viele Vorteile bieten:

- Kosten- und Zeitersparnisse
- Radfahren und mehr Bewegung halten fit
- keine aufwendige Parkplatzsuche
- keine Staus mit Rad und E-Scooter
- Zeit für sich im Öffentlichen Nahverkehr

Machen Sie mit und probieren Sie es einfach aus. Wir wünschen Ihnen viel Spaß und gute Fahrt!



#### Tipps

Mit Jobticket oder Deutschlandticket nutzen Sie das vielfältige Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln besonders preiswert!  
[www.nah.sly.de/jobticket](http://www.nah.sly.de/jobticket)  
[www.nah.sly.de/deutschlandticket](http://www.nah.sly.de/deutschlandticket)

#### Wie funktioniert ein mobil.punkt? Ganz einfach.

**Fähre**  
Mit der Förderefährlinie F1 gelangen Sie auf schönste Art vom Hauptbahnhof nach Laboe und Strande. Die Schwentinefähre F2 verbindet das West- und Ostkiel auf kürzestem Weg.  
[www.sfk-kiel.de](http://www.sfk-kiel.de)

**Bus**  
Bei fast allen mobil.punkten gehört eine Bushaltestelle zur Grundausstattung.  
[www.nah.sh](http://www.nah.sh)

**Bahn**  
Die Bahn bietet gute Verbindungen ins Umland.  
[www.nah.sh](http://www.nah.sh)

**Carsharing**  
Buchen Sie komfortabel Ihr Wunschfahrzeug und genießen Sie die Vorteile des Carsharings, ganz ohne Parkplatzsuche. Zahlreiche Fahrzeuge warten auf Sie: vom Kleinwagen bis zum Kleinbus, teilweise auch mit elektrischem Antrieb.  
[www.kiel.de/carsharing](http://www.kiel.de/carsharing)

**E-Ladesäule**  
An einigen mobil.punkten können Sie Ihr E-Auto laden.  
[www.stromfahrer.sh](http://www.stromfahrer.sh)

**Bikesharing-System „SprossenFlotte“**  
Das regionale Bikesharing-Angebot (auch Lastenräder und Pedelecs) können Sie nutzen, wenn Sie sich über die Website angemeldet haben. Die Rückgabe erfolgt an einer der zahlreichen Stationen.  
[www.sprossenflotte.de](http://www.sprossenflotte.de)

**bike.port**  
Die abschließbaren Fahrradstellanlagen bieten Platz für Fahrräder und Lastenräder und schützen vor Wetter, Vandalismus und Diebstahl. Informationen unter: [radparken.kielregion.de](http://radparken.kielregion.de). An Bahnhofspunkten: [nah.sh/bike-and-park.de](http://nah.sh/bike-and-park.de)

**Luftpumpe oder Fahrradreparaturstation**  
Verkürzen Sie sich die Wartezeit und gönnen Sie Ihrem Rad etwas Luft oder eine kleine Reparatur.

**E-Scooter und E-Roller-Sharing**  
E-Scooter und E-Roller können im gesamten Stadtgebiet an geeigneten Stellen abgestellt werden. Es dürfen dabei aber keine Fuß- oder Radwege versperrt werden!  
[www.kiel.de/e-scooter](http://www.kiel.de/e-scooter)

#### Was ist ein mobil.punkt?

mobil.punkte sind das „Schweizer Taschenmesser“ der Mobilitätswende.

Hier werden verschiedene Verkehrsmittel an einem Ort kombiniert und für alle Bedürfnisse das passende „Werkzeug“ angeboten.

Sie können zwischen Fahrrad, Fähre, Bus, Bahn, Carsharing oder E-Scooter wählen, wobei das Angebot der mobil.punkte je nach Standort variiert. Zusätzlich stehen Ihnen Serviceangebote wie Luftpumpen und Fahrradreparaturstationen zur Verfügung.

mobil.punkte verkürzen die Umstiegszeiten von einem Verkehrsmittel zum nächsten erheblich und machen Sie vor Ort flexibel. Das umfangreiche Angebot können Sie bequem über die Apps nutzen und planen – egal wo Sie gerade sind.

Kiel lebt die neue Mobilitätskultur.

Der Ausbau des Mobilitätsangebotes bietet neue Chancen der Stadtgestaltung. So erfolgt häufig die Neuausrichtung ganzer Plätze, die dadurch an Attraktivität und Lebensqualität gewinnen.

Und die einheitliche Gestaltung der mobil.punkte in der gesamten KielRegion sorgt für einen hohen Wiedererkennungswert.

Die mobil.punkte wurden zusammen mit der KielRegion entwickelt und das Design von André Stocker im November 2021 mit dem German Design Award »Winners ausgezeichnet.



Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

## Konzept Regelungsgrundsätze

-keine Rechtsberatung-

## Überblick Regelungsgrundsätze zu Sharing-Dienstleistungen

- Durch die Nutzung von Angeboten der „**shared mobility**“ kann eine **Entlastung des Straßenraums** von fahrenden und parkenden Autos erfolgen.
  - Der mögliche **Entlastungseffekt als öffentliches Interesse** bildet eine Grundlage, um Sharing-Angebote durch die **Bereitstellung von ausgewiesenen Flächen im öffentlichen Straßenraum** zu fördern, ggf. auch durch finanzielle Unterstützung.
  - Die **Steuerungsmöglichkeiten der öffentlichen Verwaltung** beziehen sich auf die **Zurverfügungstellung von öffentlichen Flächen für Stationen** und können auch **Anforderungen an den Betrieb** stellen (z.B. im Rahmen einer Sondernutzungserlaubnis).
  - Verfahrensmäßig sind bei allen Förderungen einschließlich der Vergabe von Sondernutzungserlaubnissen oder Konzessionen die **Prinzipien einer transparenten und diskriminierungsfreien Vergabe** zu beachten.
- *Eine ausführliche Darstellung der Regelungsgrundsätze zu den verschiedenen Sharing-Angeboten mit Bezug zu Gießen ist dem Bericht zu entnehmen.*

# Finanzkonzept

## Übersicht verschiedener Kosten im Gesamtprozess

### Planungskosten



- Konzepterarbeitung
- Sicherung der Finanzierung
- Erarbeitung Förderanträge
- Standortplanung
- Planung Angebote
- Planerische Begleitung des Baus
- Sicherung Kooperationen
- Öffentlichkeitsarbeit und Beteiligung

### Investitionskosten



- Kosten für Grunderwerb und Erschließung
- Kosten für Tiefbauleistungen
- Kosten für Infrastruktur der Mobilitätsstationen
- Kosten für Stellplätze und ggf. Ladeinfrastruktur
- Kosten für Ausstattungselemente (Stelen/Beschilderung(!), Wegweisung(!), Bügel und weitere Elemente)

### Betriebskosten



- Kosten für die Unterhaltung, Reinigung, Reparatur von Flächen, Infrastruktur, Elementen
- Kosten für Hintergrundsysteme (z.B. Apps)
- Betriebskostenzuschüsse für Sharing-Fahrzeuge (z.B. Bikesharing durch Stadt und Hochschulen)
- Kosten für Vermarktung
- Personalkosten für Koordination / Management (0,5-1 Stelle)

→ Die Höhe der erforderlichen Kosten ist von Zahl, Größe, Ausstattung und Umfang der Mobilitätsstationen abhängig!  
Die bereits vorhandenen Angebote / Infrastrukturen reduzieren den Mittelbedarf!

## Planungsprämissen für Gießen

Für die Abschätzung der erforderlichen Mittel für die Umsetzung der Mobilitätsstationen in Gießen sollten folgende Planungsprämissen berücksichtigt werden:

→ **Viele Angebote in Gießen bereits vorhanden**

- Folge: Keine zusätzlichen Kosten erforderlich!

→ **Angebote z.T. räumlich voneinander entfernt**

- Folge: Fokussierung auf Signalisierung und Wegweisung

→ **Keine Festlegung von Standardgrößen**

- Folge: Planung entsprechend Bedarfen und lokalen Rahmenbedingungen

→ **Realisierung entsprechend Prioritäten**

- Folge: Umsetzung = Prozess. Im Fokus zunächst Priorität 1 / 2, v.a. in Verbindung mit geplanten Bauvorhaben (Achtung: Prioritäten können sich ändern)

→ **Umfang der geplanten Vorhaben nicht immer klar**

- Folge: Gesamtaufwände derzeit nicht abschätzbar, z.B. Ausstattung, Gestaltung, Infrastruktur usw.

→ **Eine verlässliche Abschätzung der für die Umsetzung erforderlichen Mittel ist derzeit nicht möglich. Dies erfordert eine detaillierte Planung an den Standorten.**



## Fördermöglichkeiten auf Bundesebene und im Land Hessen

**Auf Bundesebene und Ebene des Landes Hessen bestehen einige Fördermöglichkeiten, die inhaltlich und strukturell geeignet erscheinen, zur Finanzierung der Umsetzung von Mobilitätsstationen beizutragen.**

### **Kommunalrichtlinie im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (NKI)**

(Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK))

→ Förderung der Errichtung und Erweiterung von Mobilitätsstationen und auch teilw. zugehöriger Angebote

### **Richtlinie Nahmobilität**

(Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum (HMWVW))

→ Förderung investiver Maßnahmen, u.a. Fahrradabstellanlagen z.B. an Mobilitätsstationen und nicht investiver Maßnahmen, darunter Planungsprojekte und Öffentlichkeitsarbeit

### **Richtlinie zur Förderung von Maßnahmen nach dem Mobilitätsfördergesetz**

(Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum (HMWVW))

→ Förderung investiver Maßnahmen von Infrastrukturmaßnahmen im ÖPNV, darunter der Bau und Ausbau von Mobilitätsstationen und zugehörige Angebote

# Umsetzung

## Umsetzungsprozess

Planung	Realisierung	Betrieb
<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Kommunaler Handlungsrahmen</li><li>▪ Konzeption</li><li>▪ Politische Beschlüsse</li><li>▪ Sicherung erforderlicher Mittel (Haushaltsmittel / Fördermittel)</li><li>▪ Detailplanung Umsetzungsprozess</li><li>▪ Detailplanung jeweilige Standorte</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Technische Planung / ggf. baurechtliche Genehmigungen</li><li>▪ Bauliche Realisierung Flächen und Infrastruktur</li><li>▪ Beschaffung und Montage Ausstattungselemente</li><li>▪ Vergabe, Konzessionierung Mobilitätsangebote</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Kommunikation und Vermarktung, Eröffnung</li><li>▪ Sicherstellung einwandfreier Funktion der Infrastruktur / Unterhaltung Ausstattungselemente und Flächen</li><li>▪ Weiterentwicklung Mobilitätsstations-Netz</li><li>▪ Evaluierung Maßnahmen / ggf. Anpassung</li></ul>

### Kontinuierliche Beteiligung und Aktivierung

- Ämterübergreifende Einbindung und Zusammenarbeit
- Beteiligung Träger öffentlicher Belange
- Aktivierung und Beteiligung lokaler Akteure / Bewohnende
- Aktivierung Multiplikatoren und potenziell Nutzende

### Kontinuierliche Steuerung der Entwicklung der Mobilitätsstationen bzw. des Netzes

## Umsetzungshinweise für Gießen – Mobilitätsstationen

- Entwicklung von Mobilitätsstationen als **langfristigen Prozess** verstehen
- Mobilitätsstationen **integriert und vernetzt** denken
- **Akteure frühzeitig und breit einbinden, aktivieren und beteiligen**  
(Ämter, TÖB, Mobilitätsanbieter, Verbände, Initiativen, Hochschulen, div. Multiplikatoren, Anwohnende etc.)
- Mobilitätsstationen **in Maßnahmen der Verkehrs- und Stadtentwicklung integrieren**, bauliche Maßnahmen mitnutzen
- Für **Stationen** sollte gelten:
  - bestehende Mobilitätsangebote einbinden
  - klein anfangen, bei Bedarf Angebote / Services erweitern
  - an „Premium“-Standorten anfangen  
(hoch frequentiert, sichtbar, nutzbare Flächen)
  - so viel Infrastruktur wie nötig, aber so wenig wie möglich

## Umsetzungshinweise für Gießen – Querschnittsthemen

### Mobilitätsmarke für Gießen

- Mehr Aufmerksamkeit durch **eine Mobilitätsmarke für die unterschiedlichen Mobilitätsangebote** in Gießen
  - Mobilitätsstationen als Teil einer Mobilitätsmarke!



Beispiele: Dresden, Berlin

### Mobilitätskonzepte für ausgewählte Gebiete / Institutionen in der Stadt

- Eigene **Mobilitätskonzepte für große Standorte der Stadtentwicklung**, z.B. Hochschulstandorte (Philosophikum I/II) oder neue Wohnquartiere
  - Mobilitätsstationen bereits innerhalb der Konzepte mitplanen!



### Gesamtstädtisches Bikesharing-Angebot

- Ein **gesamtstädtisches ÖFVS-Angebot unter dem Lead der Stadt Gießen** sichert ein durchgängiges Angebot für alle Verleihräder sowie ein einheitliches Erscheinungsbild und einheitlicher Steuerung
  - Bikesharing als wichtiges Angebot von Mobilitätsstationen!



Bikesharing in Gießen © Quanz & Partner

**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit  
und viel Erfolg bei der Umsetzung ☺**

## Konzept zur Errichtung von Mobilitätsstationen im Stadtgebiet Gießen

– Ergebnispräsentation –



© Quanz & Partner

Quanz & Partner | Heynstraße 29 | 13187 Berlin | [www.quanz-partner.de](http://www.quanz-partner.de)  
Projektleitung: Axel Quanz | [a.quanz@quanz-partner.de](mailto:a.quanz@quanz-partner.de) | 030 / 49957993