

Optimierung der Nahmobilität in der LEADER-Region Lippe-Issel-Niederrhein

Projekt Nahmobilität

Abschlussbericht



Europäischer Landwirtschaftsfonds
für die Entwicklung des ländlichen Raums:

Hier investiert Europa in die ländlichen Gebiete.
Dieses Projekt wurde gefördert im Rahmen
des Schwerpunktes „LEADER“ des
„NRW-Programms Ländlicher Raum 2007-2013“



Ministerium für Klimaschutz,
Umwelt, Landwirtschaft, Natur-
und Verbraucherschutz
des Landes Nordrhein-Westfalen



Februar 2020

Bearbeitung:

**Büro für Verkehrs- und Stadtplanung
BVS Rödel & Pachan
Kirchhoffstraße 80
47475 Kamp-Lintfort**

**Telefon: 0 28 42 / 47 03 88 und 0 28 04 / 88 20
Telefax: 0 28 04 / 88 20
E-mail: BVS-Roedel-Pachan@t-online.de**



1. Rahmen für die vorliegende Untersuchung

Der vorliegende Bericht beschreibt die Arbeit an einem Konzept für eine deutlich verbesserte Nahmobilität in der LEADER-Region Lippe-Issel-Niederrhein. Er baut auf ein erstes Gutachten der vorherigen LEADER-Förderperiode auf, welches im Jahre 2016 fertiggestellt wurde.

Im Rahmen der damaligen Erarbeitung wurde als zentrales Ergebnis herausgearbeitet, dass eine Förderung der Nahmobilität in der Untersuchungsregion zum einen möglich ist und zum anderen eine erhebliche und positive Wirkung auf alle Lebensbereiche entfalten kann.

Als Schwerpunkte der Arbeit wurden insbesondere zwei Themenblöcke fokussiert, die den Schwerpunkt der Arbeit am zweiten Teil und somit dieses Berichts darstellen.

Dazu zählt erstens die Arbeit an einem Nahmobilitätssystem des öffentlichen Verkehrs, welches sich vom aktuellen Bestand unterscheidet und diesen mittelfristig vollständig ersetzen soll. Im Vordergrund steht dabei eine flexible und kundenbezogene Veränderung der Mobilität. Dies ermöglicht es, Wege im Untersuchungsraum künftig vermehrt umwelt- und umfeldfreundlich durchzuführen. Zudem ist das neue System dazu geeignet, den Mobilitätsrahmen für alle Personengruppen zu verbessern, nicht nur für diejenigen, die dauerhaft Zugriff auf ein Kraftfahrzeug haben.

Zweitens wurde herausgearbeitet, dass die Förderung der Multimodalität eine zentrale Rolle bei der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse spielt. Somit war es Aufgabe, sehr konkret für circa 40 von der LEADER-Gruppe vorgegebene Standorte, eine Auswahl zu treffen und den Ausbau dieser Verknüpfungspunkte zu Mobilstationen planerisch voranzutreiben.

Ergänzend wird der Rahmen eines Marketingkonzeptes beschrieben, mit dessen Hilfe beide Planungsvorhaben im Falle einer Realisierung gefördert und den Bürgerinnen und Bürgern nahegebracht werden können.

Insgesamt ist vorwegzunehmen, dass sich ein durchschlagender Erfolg für die Mobilität in der LEADER-Region Lippe-Issel-Niederrhein abzeichnet, der nicht nur zu einer konzeptionell sinnvollen Planung führt, sondern auch umsetzbar ist und erhebliche positive Wirkung entfalten kann.

Der Unterschied zwischen den beiden Hauptarbeitsblöcken (ÖPNV und Mobilstationen) liegt darin, dass die Umstellung der Nahmobilität als länger dauernder Prozess zu verstehen ist, der erst in mehreren Jahren Vollständigkeit erlangen kann. Nichtsdestotrotz bildet die Umstellung aber einen umfassenden Verbesserungsansatz und hat zudem möglicherweise Modell- und Vorbildcharakter für weitere Regionen.

Im Gegensatz dazu konnte das Konzept zur Errichtung von Mobilstationen detailliert bearbeitet werden und lässt bereits kurzfristig den Umbau der Stationen in Bezug auf diejenigen Anlagen zu, die im Rahmen einer Investitionsförderung durch den Verkehrsverbund unterstützt werden. Hier sind bereits während der Bearbeitungszeit des Konzeptes erste Maßnahmen beantragt und auch bereits baulich umgesetzt worden.

Die Akteure der fünf beteiligten Kommunen haben sich über die gesamte Projektlaufzeit mit der Bearbeitung und den in Aussicht stehenden Ergebnissen sehr zufrieden gezeigt. Sie sind bereits dabei, die Ergebnisse für sich zu verwerten. Über die Erstellung dieses Abschlussberichtes hinaus, wird der Gutachter das Projekt weiter beratend begleiten, um eine möglichst erfolgreiche Umsetzung sicherzustellen. Ferner wird die Vorstellung der Arbeitsergebnisse in den politischen Gremien fortgesetzt.

2. Einrichtung von Mobilstationen im Untersuchungsgebiet

2.1. Rahmen zum Thema Mobilstationen

Die Einrichtung von Mobilstationen ist planerisch ein relativ neues Thema, jedoch eines, das derzeit von vielen Seiten vehement vorangetrieben wird. Sowohl als Ergebnis aus lokalen Projekten als auch durch die mittlerweile umfängliche Förderung des Themas durch das Land Nordrhein-Westfalen und weitere Fördergeber ist hier eine große Dynamik entstanden.

Trotz der relativ kurzen Zeit der Beschäftigung mit diesem Thema in Deutschland wurden vom AN dieses Projektes bereits umfänglichen Erfahrungen gesammelt. Dazu zählt die Verknüpfung der Verkehre im Rahmen des Mobilitätskonzepts der Stadt Bergisch Gladbach, welches als Modellprojekt des Landes NRW durch das Land gefördert und den Verkehrsverbund Rhein-Sieg planerisch und personell begleitet wurden.

Des Weiteren wurde von der Planung bis hin zur konkreten technischen Ausgestaltung ein Programm im Kreis Düren erarbeitet, bei dem circa 40 Mobilstationen eingerichtet wurden. Des Weiteren wurde für den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr ein Projekt zur möglichst modellhaften Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs im ländlichen Raum des Verbundgebietes erarbeitet, bei dem das Thema Mobilstationen ebenfalls eine Rolle gespielt hat. Die für dieses Projekt ausgewählte Untersuchungsregion deckt sich in weiten Teilen mit der LEADER-Region, so dass hier umfänglich von den Ergebnissen dieser Arbeit profitiert werden konnte. Zudem haben wir den Nahverkehrsplan und das Mobilitätskonzept des Kreises Wesel erarbeitet. Alle Mitgliedkommunen der LEADER-Region Lippe-Issel-Niederrhein liegen im Kreis Wesel. Zwischen den hier aufgeführten Projekten bestehen teilweise direkte Bezüge und Überschneidungen, von denen beide Seiten profitieren.

2.2. Funktion von Mobilstationen

Mobilstationen sind Orte der Verknüpfung mehrerer verschiedener Verkehrsmittel. Diese Haltestellen dienen nicht nur der Verknüpfung von Bus- und Bahnlinien untereinander, sondern verknüpfen den öffentlichen Personennahverkehr auch mit den Verkehrsmitteln Fahrrad, Taxi und Kfz und berücksichtigen auch die Belange des Fußverkehrs. Darunter fallen somit sowohl Abstellanlagen für die eigenen Fahrzeuge der Kunden, als auch die Möglichkeit Fahrzeuge auszuleihen (z.B. Fahrradverleih, Carsharing). Weitere ergänzende Angebote sind möglich. Die Elektromobilität und eine nachhaltige Verkehrsabwicklung spielen zentrale Rollen. Des Weiteren sind auch "nicht-verkehrliche" Nutzungen (z.B. Kiosk, Imbiss, Paketstation) eine mögliche und sinnvolle Ergänzung. Jede Erhöhung der Frequenz am Standort kann dem ÖPNV und den geschaffenen Mobilitätsmöglichkeiten dabei als Werbung dienen. Zudem verbessert eine intensive Nutzung einer Mobilstation auch das subjektive Sicherheitsempfinden beim Aufenthalt.

Die nachfolgende Abbildung erlaubt einen Überblick über mögliche Funktionen und die zugrundeliegende Ausstattung an einer größeren Mobilstation.



Abbildung 1: Prinzip-Darstellung zur Funktionalität einer Mobilstation, Quelle: NVR

Das nachfolgende Foto vermittelt einen Eindruck vom realen Charakter einer Mobilstation und verdeutlicht, dass auch verkehrliche Wirkungen an kleineren Standorten erzielt werden können und zudem die städtebauliche Integration gut möglich ist.



Abbildung 2: Beispielhafte Darstellung einer Mobilstation ohne Schienenanschluss, Quelle: NVR

2.3. Planung der LEADER-Mobilstationen

Für die Erstellung des Konzeptes wurde eine eigene Kategorisierung verwendet. Sie basiert auf Erfahrungen des Gutachters in mehreren vergleichbaren Projekten. Das erste Konzept zum Thema Mobilstationen wurde im Rahmen des Landes-Modellprojekts Bergisch-Gladbach erarbeitet, noch bevor das Handbuch "Mobilstationen" veröffentlicht wurde. Das hier vorliegende Konzept berücksichtigt im Gegensatz zu den Planungen der Verkehrsverbünde auch mittelgroße und kleine Mobilstationen. Dies erfordert die eigene Kategorisierung. Mit der Kategorisierung wird die Größe und Bedeutung der Standorte festgelegt, daher werden sie als Größen-Kategorien bezeichnet.

Die folgende Tabelle fasst die fünf Größen-Kategorien zusammen, mit denen im Konzept gearbeitet wird. Da für die Gesamtarbeit größere Tabellenwerke erstellt wurden, wurden kennzeichnende Farben für jede Größen-Kategorie festgelegt, die für die Tabellenwerke Anwendung finden und jederzeit die Übersichtlichkeit erleichtern. Die fünf Größen-Kategorien lassen sich im Regelfall an bestimmten Merkmalen erkennen, die in der Tabelle stichwortartig aufgeführt sind. Auch wenn einzelne Standorte von dieser Definition geringfügig abweichen, gibt die Größen-Kategorisierung im Wesentlichen die Gesamtbedeutung eines Standortes für eine Mobilstation wieder.

Kategorie 1	Zentrale Verknüpfungsschwerpunkte sehr großer Städte
Kategorie 2	Zentrale Verknüpfungsschwerpunkte in in Städten, z.B. Bahnhöfe und ZOB's
Kategorie 3	Zentrale Haltestellen in kleineren Städten und größeren Ortsteilzentren
Kategorie 4	Verknüpfungsstellen in kleineren Ortsteilen und in peripherer Lage, mehrere Linien
Kategorie 5	Haltestellen in kleineren Ortsteilen und in peripherer Lage mit einer ÖPNV-Linie

Abbildung 3: Definition der Größen-Kategorien für das Konzept

Im Rahmen der ersten Arbeiten am LEADER-Projekt wurde der Bestand an allen Stationen aufgenommen, die von der LEADER-Gruppe als relevant für die Einrichtung einer Mobilstation betrachtet wurden. Hierzu wurde ein Fragebogen verwendet, der auch in diversen Projekten zum Thema Barrierefreiheit im ÖPNV verwendet wurde, sodass gewissermaßen als Nebenprodukt auch umfangreiche Erkenntnisse zur Frage der Nutzungsmöglichkeiten durch mobilitätseingeschränkte Personen gewonnen wurden. Da die Integration der Menschen mit körperlichen oder sonstigen Einschränkungen eine wichtige gesellschaftliche Aufgabe ist und breiten Raum im ÖPNV einnimmt, wird auch dieser Part im Rahmen des LEADER-Konzeptes berücksichtigt. Nachfolgend wiedergegeben sind die zentralen Fragestellungen, die im Rahmen der Bestandsaufnahme erhoben wurden.

Damit stehen für den Bereich Mobilstation folgende Informationen zur Verfügung.

- Vorhandene Infrastruktur in Bezug auf Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln (Abstellmöglichkeiten für PKW und Fahrräder, Möglichkeiten für die Nutzung von Leihfahrzeugen, Taxen und so weiter)
- Die Gesamtpalette der ÖPNV-Bedienung und ihre Verknüpfung miteinander
- Die Infrastruktur für wartende Fahrgäste, die aufgrund des Einstiegs oder des Umstiegs, Wartezeiten an der Station verbringen müssen (Insbesondere Sitzgelegenheiten, Papierkörbe, Beleuchtung und Wartehalle mit Überdachung)

Entsprechend der Bedeutung der Haltestelle in Kombination mit der Qualität des Verkehrsangebotes wird eine in Kategorien gegliederte Ausstattung für die Haltestelle vorgeschlagen, die das Soll darstellt. Somit ist für jede der untersuchten Mobilstationen ein Soll-Angebot definiert, welches eine grundsätzliche Ausstattung mit Abstellanlagen für PKW und Fahrräder, Verknüpfungen mit Leihfahrzeugen und Haltestellen-Infrastruktur wie Wartehäusern und Sitzgelegenheiten vorsieht.

Die zunächst theoretische Struktur wird nun für jeden Einzelfall im Hinblick auf tatsächliche Potenziale untersucht, was insbesondere für die Verknüpfung gilt. Hier ist speziell zu prüfen, für welche neuzugeführten Verkehrsmittel welche Potenziale vorhanden sind. Dabei spielen insbesondere die im Bereich der Haltestellen gelegenen Ziele und Quellen des Verkehrs eine besondere Rolle. Sowohl wichtige Arbeitsplatzstandorte als auch größere Einwohnerkonzentrationen sind für eine Mobilstation irrelevant, wenn sie in unmittelbarer Nähe der Haltestellen liegen, das heißt, wenn die fußläufige Entfernung zur Station gering ist. Ist jedoch eine mittelgroße Entfernung gegeben, sind Abstellanlagen für Fahrräder eine sinnvolle Ergänzung. Bei großen Entfernungen sind auch Abstellanlagen für PKW in Erwägung zu ziehen und die Qualität und Diebstahlsicherheit der Abstellanlagen für die Fahrräder muss größer sein (größere Entfernungen erfordern elektrisch unterstützte oder sonstige hochwertige Fahrräder, deren Verlust entsprechend problematisch ist, wenn Diebstahl oder Vandalismus gegeben sind).

Die entsprechenden Potenziale werden geprüft, wobei der einfache Blick auf Einwohner und Arbeitsplätze nicht ausreicht, sondern diese in Bezug auf die vorhandenen Verkehrsangebote gesetzt werden müssen. Nur wenn dies zueinander passt, ist ein tatsächliches Potenzial gegeben.

Die vorgeschlagene Soll-Infrastruktur wird nun in eine konkrete und individuelle Struktur abgeändert, die für jede Haltestelle individuell erarbeitet wird.

Abschließend steht dann der Abgleich zwischen der Soll-Infrastruktur der Mobilstation und der bereits vorhandenen Infrastruktur an. Die Differenz stellt die zu ergänzenden und damit neu zu bauenden oder gegebenenfalls vollständig zu erneuernden Anlagen dar.

Im Einzelnen gab es Stationen, bei denen kein Bedarf gesehen wird, die Infrastruktur zu ergänzen oder in denen die vorhandene Infrastruktur bereits gut und ausreichend ist. In den übrigen Fällen wird der genaue Ausstattungsstandard definiert und eine grobe Kostenermittlung durchgeführt, sodass den Gemeinden ein konkreter Weg an die Hand gegeben wird, die Maßnahmen umzusetzen. Das vorhandene Konzept dürfte geeignet sein, um auch einen Fördergeber von der Sinnhaftigkeit und der Qualität eines Antrags zu überzeugen und kann zur Grundlage eines Förderantrags gemacht werden. Mit dem VRR steht dem LEADER-Projekt ein Partner zur Seite, der sich im Bereich der Fördermöglichkeiten sehr gut auskennt und Hilfestellung jeder Art geben kann. Darüber hinaus fördert der VRR selbst den Ausbau der Infrastruktur.

2.4. Ausstattungsmerkmale für Mobilstationen

2.4.1. Fahrradabstellanlagen / Bike & Ride (B&R)

2.4.1.1. Fahrradparkhäuser/-käfige

Die Installierung von Fahrradabstellanlagen (B&R) stellt im Untersuchungsraum aufgrund der Topografie, der Energie-Effizienz des Verkehrsmittels Fahrrad, des vergleichsweise geringen Flächenverbrauchs gegenüber P&R-Anlagen und der traditionellen Beliebtheit des Verkehrsmittels Fahrrad in vielen Kommunen einen wichtigen und zentralen Baustein dar, um Mobilstationen erfolgreich zu gestalten. Eine herausragende Rolle kommt daher den Abstellmöglichkeiten für eigene Fahrräder an den Verknüpfungspunkten zu. Verleihmöglichkeiten spielen ebenfalls eine wichtige Rolle.

Im Bereich der Abstellanlagen existiert eine sehr große Bandbreite in Bezug auf die Größe, die Qualität, die städtebauliche Integration und die Funktion der Anlagen. Daraus resultierend sind auch unterschiedliche Kosten je Stellplatz festzuhalten. Einfachere Fahrradkäfige und doppelstöckige Fahrradboxen in größerer Zahl an einem Standort führen erfahrungsgemäß zu Kosten zwischen 1.500 und 2.250 Euro je Stellplatz (Bruttowerte). Dies entspricht in etwa den Förderhöchstsätzen der potenziellen Fördergeber. Höherwertige Anlagen, insbesondere wenn Gesichtspunkte der Gestaltung des Umfelds und des Städtebaus einbezogen werden sollen, liegen häufig deutlich oberhalb dieser Förderhöchstsätze. Hier ist bei den Förderanträgen zu berücksichtigen, dass neben dem 10%igen Eigenanteil auch die erhöhten Kosten je Stellplatz durch die jeweilige Kommune zu tragen sind. Neben den Investitionskosten sind auch die Betriebs- und Erhaltungskosten dauerhaft durch die Kommunen zu tragen.

Für diese Anlagen gilt im Prinzip das gleiche wie für das P&R-System. Für Mobilstationen im ländlichen Raum kommen solche Anlagen aufgrund ihrer Kosten, ihrer Dimensionen und der zu erwartenden Nachfrage kaum in Frage, sind aber eine sehr sinnvolle Einrichtung an zentralen Verknüpfungspunkten. Hochwertige Beispiele im Bereich größerer Anlagen, die städtebaulich gut integriert sind und nicht über einen simplen, nur an der Funktion orientierten Baukörper verfügen, erzeugen nach unseren Recherchen Kosten von 2.000 – 4.500 Euro brutto je Stellplatz.

Die nachfolgenden Abbildungen zeigen ein Beispiel für eine hochwertige und automatisierte Abstellanlage auf.



Abbildung 4: Hochwertige Fahrradabstellanlage Mobilstation Offenburg, Quelle: NVR



Abbildung 5: Fahrradabstellanlage Offenburg, Aufzüge zur Abstellung der Fahrräder, Quelle: NVR

2.4.1.2. Fahrradboxen

Für kleine und mittlere Standorte eignen sich sogenannte Fahrradboxen. Nachfolgend sind solche Boxen abgebildet und die Ansteuerung per App beispielhaft dargestellt.

Fahrradboxen - Ohne Schlüssel und Mietvertrag/Steuerung per Mobiltelefon-App



Abbildung 6: Fahrradboxen in der Ausführung des VRR

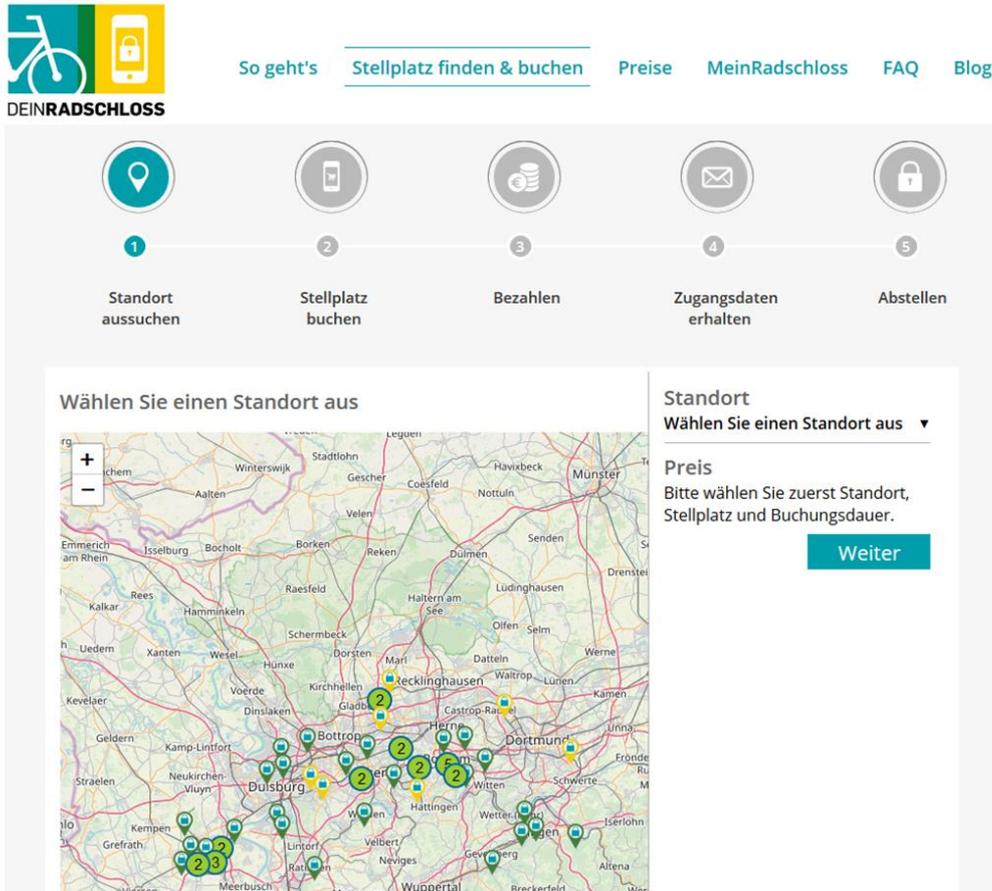


Abbildung 7: Fahrradboxen, Nutzungssystem Übersicht

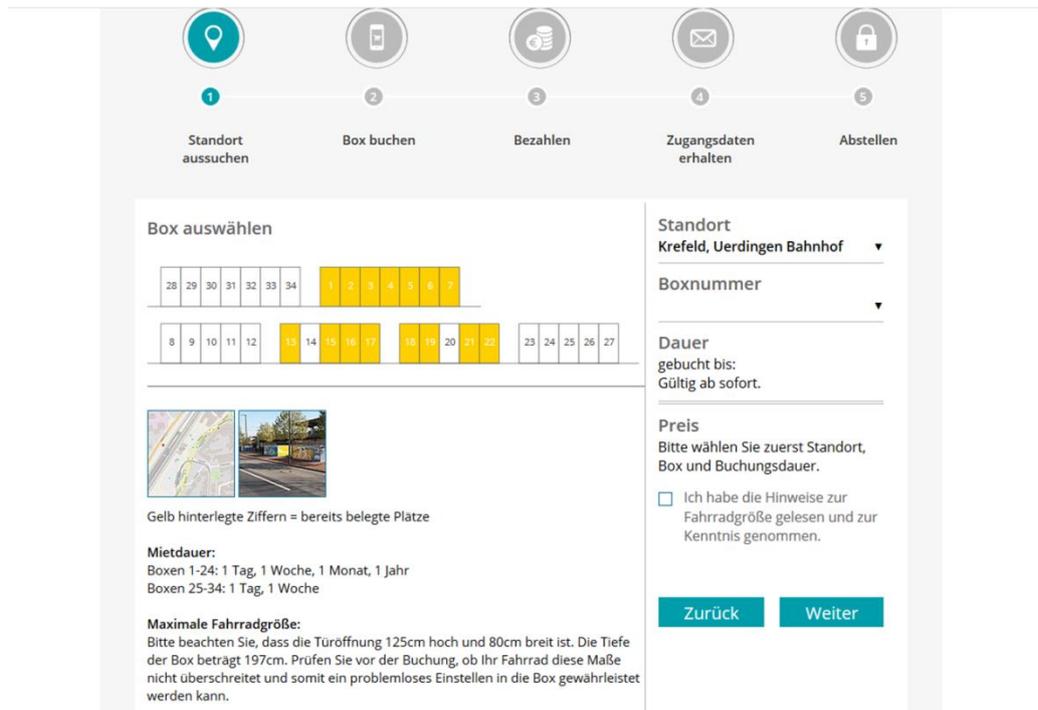


Abbildung 8: Fahrradboxen, Nutzungssystem einzelner Standort

Fahrradboxen bieten ein sehr guten Witterungs- und Diebstahlschutz, sind jedoch erfahrungsgemäß gelegentlich dem Vandalismus ausgesetzt, ebenso wie alle übrigen Anlagen auch. Grundsätzlich gibt es zwei Varianten. Eine Variante ist eine Vermietung an einen Einzelnutzer mit einem Schließsystem und einer Verwaltung von Mietverträgen und Schlüsseln durch die Kommune oder eine hierfür beauftragte Institution. Die zweite Möglichkeit besteht in einer elektronischen Öffnungs- und Schließfunktion und Steuerung beispielsweise über App. Diese ermöglicht eine permanente Nutzung der Box für beliebige Nutzer und erhöht die Auslastungsquote der Anlagen sehr deutlich. Diese Variante erfordert jedoch die Verlegung von elektrischen Leitungen und die Einrichtung entsprechender Steuerungen. Sie macht ferner nur im Verbund mit vielen anderen Anlagen Sinn. Fahrradboxen eignen sich unter bestimmten Voraussetzungen auch für kleinere Stationen im ländlichen Raum. Zu den Voraussetzungen gehört die Attraktivität des Verkehrsangebotes und erhebliche Bevölkerung im Entfernungsbereich zwischen 1 und 10 km Umkreis.

Empfohlen wird eindeutig die zweite Variante sowie die Einbindung in das verbundweite Netz „Dein RadSchloss.de“. Diese Form der Fahrradboxen ist damit auch Grundlage der konkreten Ergebnisse zum Thema Mobilstationen.

Aus den vorgenannten Bemerkungen ergibt sich, dass die möglichst einheitliche Gestaltung von Mobilstationen im Wesentlichen die Kennzeichnung und Orientierung vor Ort sowie die grundsätzliche Beschilderung umfassen sollte. Eine Einheitlichkeit der übrigen Anlagen ist aus verschiedenen Gründen nicht praktikabel, da die Städte und Gemeinden die Qualität der Anlagen einerseits und die Kosten andererseits steuern können müssen. Zudem existieren in einigen Städten des Untersuchungsraums bereits Anlagen, für die ein stadtweit einheitliches Design angestrebt wird.

2.4.1.3. Fahrradbügel

Im Bereich der einfachen Fahrradabstellanlagen wird vorgeschlagen, stabile Fahrradbügel mit Knieholm anzuwenden, die es auch ermöglichen, Damen- und Kinderfahrräder bequem mit nicht zu langen Schlössern abzuschließen. Sie sind stabil und vandalismusresistent zu bauen. Keinesfalls sollten einfache Anlagen (sogenannte "Felgenkiller") zum Einsatz kommen, die keinen praktischen Wert aufweisen und bei den Nutzern äußerst unbeliebt sind. Zu diesem Thema wird empfohlen, sich im Rahmen des Feinkonzepts an den Vorgaben des ADFC zu orientieren. Für Abstellanlagen kommt hierfür z.B. die vom ADFC empfohlene technische Richtlinie "TR 6102" in Betracht.



Abbildung 9: Beispielhafte Darstellung einer Fahrradabstellanlage für kleine Stationen

Des Weiteren wird empfohlen, überall dort, wo dies möglich und nicht bedingt durch städtebauliche Gründe oder Belange des Denkmalschutzes problematisch ist, die Abstellanlagen zu überdachen. Damit finden die Nutzenden bei ihrer Rückkehr einen trockenen Fahrradsattel vor und bleiben auch bei der Auf- oder Abrüstung ihres Fahrrades selbst trocken.

Die Abstände zwischen den Bügeln sollten so gewählt werden, dass zwei Fahrräder bequem zwischen die Abstellbügel passen, damit die theoretische Kapazität (ein Bügel = zwei Fahrradabstellplätze) in der Praxis auch genutzt werden kann. Vielfach wird dieser Umstand nicht beachtet, wodurch sich die Kapazität von aufgestellten Fahrradbügeln nahezu halbiert. Zu berücksichtigen ist auch, dass moderne Fahrräder zum Teil breitere Lenker aufweisen, die teilweise noch mit Außenspiegeln versehen sind.

Die einfachste Form ist die nicht überdachte Bügel-Anlage. Auch hier sollten jedoch geeignete Ständer zum Tragen kommen. Stabile Bügel, die ein einfaches Anlehnen des Fahrrades und sehr gute Abschließmöglichkeiten bieten, sind gegenüber den Fahrradständern, in denen nur die Vorderräder eingestellt werden, zu bevorzugen. Auch kompliziertere Anlagen, in denen man die Fahrräder einhängen oder zwischen gebogene Stangen schieben kann, sind weniger geeignet, da sie im praktischen Alltag entweder keine vollständige Nutzung ermöglichen oder einen erhöhten Platzbedarf mit sich bringen. Auch ihre Kosten sind tendenziell eher höher, als die des einfachen Bügels. Die Anlagen sind aufgrund ihrer geringen Kosten auch für den ländlichen Raum empfehlenswert. Hauptzielgruppe für diese Anlagen sind insbesondere Schüler, die ihre Fahrräder derzeit an Verkehrsschilder, Bäumen etc. abstellen.

2.5. Park & Ride-Anlagen (P&R)

P&R-Plätze stellen im Bestand eine wichtige Verknüpfungsmöglichkeit zwischen entfernt gelegenen Wohnorten und wichtigen Einstiegs- und Verknüpfungspunkten dar. Bei P&R-Anlagen ist zu berücksichtigen, dass zumindest ein Teil der Wegekette mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) zurückgelegt wird und somit nicht vollständig nachhaltig ist. Des Weiteren ist zu berücksichtigen, dass gerade die wichtigen Verknüpfungspunkte häufig zentral gelegen sind und die Neuinstallierung oder die Erweiterung von P&R-Plätzen hier auch Kfz-Verkehre in Bereichen erzeugt, in denen Verkehr eher vermieden werden sollte. Zudem ist der Flächenverbrauch hoch. Die Installation von P&R-Plätzen ist somit an vielen theoretisch sinnvollen Standorten zu hinterfragen, da weder ein leistungsfähiges Funktionieren der Anlagen gewährleistet ist noch die nachhaltige Verkehrsabwicklung gefördert wird. Zu beachten ist, dass das Funktionieren des ÖPNV an diesen Standorten die bedeutendste Rolle einnehmen muss.

Vereinfacht gesagt, sind P&R-Plätze insbesondere außerhalb der Zentren sinnvoll. Hier stehen tendenziell eher Flächen zur Verfügung, es werden weniger hochbelastete Knoten befahren und der MIV steht nicht in Bezug auf die Flächen in direkter Konkurrenz zum Fuß- und Radverkehr auf den Zulaufwegen. Für das hier vorliegende Konzept werden daher in der Regel keine P&R-Anlagen in den Ortszentren und in den Ortsteilzentren ausgewiesen. Das gleiche gilt für dicht besiedelte Wohnbereiche. Punktuell macht die Ergänzung oder Neuinstallierung von P&R-Plätzen aber durchaus Sinn, sodass individuelle Lösungen angestrebt werden. Eine pauschale Verteilung über den Gesamttraum hinweg ist aber wenig sinnvoll.

2.6. Umfeldgestaltung

Die Aufwertung von Haltestellen des ÖPNV zu Mobilstationen bewirkt zum einen eine verstärkte Nutzung der entsprechenden Station als Ein- und Ausstiegshaltestelle. Zum anderen entstehen durch die Verknüpfung Umsteigebeziehungen. Im Gegensatz zu den Aussteigern entstehen sowohl für die Einsteiger als auch für die Umsteiger häufig Wartezeiten. Aus diesem Grunde ist es sinnvoll, bei jeder Mobilstation auf eine hohe Gestaltungsqualität der Station und ihres Umfelds abzielen. Diese sollte zum einen in Bezug auf das Umfeld ein angenehmes Warten ermöglichen, zum anderen durch zusätzliche Funktionen dem Fahrgast die Möglichkeit geben, die Zeit sinnvoll zu nutzen. Beispielsweise können Erledigungen gemacht werden, die entweder im Zusammenhang mit der Reise (z.B. Ticketkauf) oder auch ohne Zusammenhang zu der Reise stehen können (z.B. Einkäufe oder gastronomische Einker).

Es ist demnach sinnvoll und notwendig, das Umfeld städtebaulich positiv zu gestalten, einen angemessenen Anteil an Grünflächen einzubringen und möglichst viele Nutzungen am Mobilstationsstandort zu installieren, die für die Nutzer auch außerhalb der eigentlichen Reise von Bedeutung sein können. Besonders wichtig ist in diesem Zusammenhang auch die Einrichtung der Möglichkeit einer WLAN-Nutzung, damit ein Nutzer die Wartezeit noch angenehmer empfindet und vor allem auch, damit er Informationen im Zusammenhang mit seiner Fahrt abrufen kann. Alle hier genannten Einrichtungen sind grundsätzlich individuell festzulegen, da die Bedingungen an den Standorten sehr unterschiedlich sind.

2.7. Haltestelleninfrastruktur für Wartende

Im Rahmen des Konzepts für Mobilstationen wird auch die Wartesituation in Bezug auf Unterstände und Sitzgelegenheiten berücksichtigt. Ziel ist es, diese überall dort zu ergänzen, wo sie fehlen. Die Anlagen sind ebenfalls förderfähig und daher ist es anzustreben, die Qualität der Mobilstationen auch hierdurch zu verbessern. Zu berücksichtigen ist, dass alle Mobilstationen, bei denen in Bezug auf Warteflächen, Sitzgelegenheiten und Wartehallen, Veränderungen vorgenommen werden, vollständig barrierefrei ausgebaut werden müssen. Andernfalls ist die Voraussetzung zur Förderung nicht gegeben.

Bezüglich der gesetzlichen Vorgaben für die Barrierefreiheit wird hier auf die ausführliche Behandlung des Themas im Nahverkehrsplan 2017 des Kreises Wesel als zuständigen Aufgabenträger für den ÖPNV Bezug genommen. Der Nahverkehrsplan (NVP) berücksichtigt die grundsätzlichen Anforderungen an die Barrierefreiheit gemäß § 2 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW). Darüber hinaus berücksichtigt er gemäß § 8 Abs. 3 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Bereits in den Nahverkehrsplänen von 1998 und 2012 wurden Anforderungen zugunsten mobilitätseingeschränkter Fahrgäste festgelegt. Neben den Kommunen, die im Wesentlichen für die Warteanlagen des ÖPNV zuständig sind, und den Verkehrsunternehmen gilt es insbesondere seitens des Aufgabenträgers, auf ein barrierefreies Bedienungsangebot hinzuwirken. Dazu zählt neben den Produkten des ÖPNV auch die Informationsgestaltung für die Anforderungen von Menschen mit Behinderung.

Der NVP 2017 enthält bereits eine Bestandsaufnahme, Einstufung und Priorisierung aller Haltestellen der LEADER-Region. Die Kommunen nutzen diese bereits intensiv als Arbeitshilfe beim barrierefreien Ausbau ihrer Haltestellen.

2.8. Carsharing

Die Möglichkeit ein Carsharing Angebot einzurichten, ist für attraktive Verknüpfungspunkte durchaus interessant, zumal in der Region derzeit eine erhebliche Ausweitung des Angebotes erfolgt. Für die Einrichtung einer einzelnen Mobilstation ist dieses System nicht geeignet, denn es gilt hierfür einen Anbieter zu finden, der eine gesamte Region ausrüstet. Dieser Prozess wird sich im Rahmen des LEADER-Projekts kaum steuern und zeitgleich herbeiführen lassen, sodass die Bemühung daran von den Kommunen parallel vorangetrieben werden sollten. Sollte sich die Möglichkeit einer Kopplung mit aktuell zu erarbeitenden Programm ergeben, wäre dies natürlich ein höchst erfreulicher Umstand, der auszunutzen wäre.

2.9. Fahrradverleih

Die Möglichkeit des Umstieges auf ein Leihfahrrad macht eine Mobilstation für die Nutzer hoch attraktiv und ist daher für größere und auch mittlere Verknüpfungspunkte anzustreben. Es gelten

jedoch die gleichen wie beim Carsharing bereits diskutierten Gesichtspunkte. Es ist notwendig hierfür Anbieter zu finden, die das System betreuen.

Dennoch kommt einem Fahrradverleihsystem eine hochgradig entscheidende Bedeutung für die Mobilstationen der Untersuchungsregion zu. Die Möglichkeit Fahrräder mit möglichst hohem Grad an Flexibilität zu leihen, erweitert die Mobilitätsmöglichkeiten der Nutzer enorm. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass im ländlichen Raum die Möglichkeiten attraktive und häufige Verkehrsangebote dauerhaft zu installieren auch zukünftig mit Sicherheit begrenzt ist. An größeren Standorten sind daher Leihfahrräder ein unverzichtbares Mittel, um Mobilität zu gewährleisten. Dies gilt auch vor dem Hintergrund, dass die Mitnahme von Fahrrädern in öffentlichen Verkehrsmitteln im ländlichen Raum problematisch ist. Der Schienenverkehr weist hier deutlich zu geringe Kapazitäten auf. Im Bus ist die Mitnahme an den realen Platz im Fahrzeug geknüpft. Die Bestimmungen jedes Verkehrsunternehmens sind hier individuell. In der Regel entscheidet der Fahrer, ob ein Fahrradfahrer mitgenommen wird oder nicht. Vor dem Hintergrund der Mehrzweckbelegung durch Rollstühle und Gehhilfen ist die Mitnahme von Fahrrädern mit einem großen Risiko behaftet und wird daher nur äußerst selten in Anspruch genommen. Deshalb ist die Möglichkeit des Ausleihens eines Fahrrades von besonderer Wichtigkeit. Die investiven Anlagen für den Aufbau eines Radverleihsystems sind durch die Verkehrsverbünde förderbar. Der Betrieb muss jedoch anderweitig organisiert und finanziert werden.

2.10. Ausrüstung mit Ladestationen

Eine Ausrüstung von P&R-Anlagen mit Ladesäulen ist grundsätzlich sinnvoll, da die Abstellzeit des Fahrzeugs für das Aufladen genutzt werden kann. Nicht an allen denkbaren Standorten ist Strom vorhanden, jedoch ist davon auszugehen, dass Carsharing-Angebote ohnehin nur dort erfolgreich sein können, wo eine gewisse Zentralität und damit auch das Vorhandensein von nutzbaren Stromnetzen in unmittelbarer Nähe der Einrichtung gegeben sind.

2.11. Lademöglichkeiten für elektrisch angetriebene Fahrräder

Elektrisch angetriebene Fahrräder werden in der Regel zu Hause geladen. Eine Lademöglichkeit bei einer offenen Fahrradabstellanlage ist insofern eher kritisch zu sehen. Es besteht die Gefahr des Diebstahls des Ladekabels, der eintretenden Nässe (Gefahr von elektrischen Schlägen) und auch von geringer Nutzung. Insbesondere im Bereich der Fahrradboxen oder der größeren Fahrradabstellanlagen, die über einen Schließmechanismus verfügen, ist die Auflademöglichkeit für Fahrräder jedoch sinnvoll. Hier bestehen weder die Probleme von Kurzschlüssen noch von Diebstahl. Zudem sind in diesem Bereich der Anlagen möglicherweise ohnehin Stromleitungen vorhanden, beispielsweise bei der Variante Fahrradbox mit App als Öffnungs- und Schließsystem oder bei größeren Fahrradabstellanlagen zum Öffnen und Schließen der Türe. Des Weiteren sind auch in diesen Anlagen häufig Schließfächer vorhanden, um Dinge des persönlichen Bedarfs unterzubringen (Fahrradhelm, Regenkleidung oder Schuhe, die im weiteren Verlauf der Fahrt nicht mitgenommen, sondern erst wieder bei der Rückfahrt benötigt werden). Hier sind Ladeeinrichtungen sehr preiswert zu ergänzen.

2.12. Kennzeichnung und Wegeführung

Jede Mobilstation der Kategorien 1 bis 3 wird mit einer Kennzeichnung im Landesdesign (mobil.NRW) versehen. An großen Standorten wird eine Stele vorgesehen, die neben der eigentlichen Kennzeichnung zusätzliche Elemente zur Information und zur Orientierung am Standort bietet. Hier sind auch Dynamische Fahrgastinformations-Systeme (DFI-Anlagen) möglich, sofern diese nicht bereits vorhanden oder geplant sind. Grundsätzlich ist anzustreben, einen landesweiten, am besten sogar einen bundesweiten oder europaweiten Bekanntheitsgrad für Mobilstationen durch eine einheitliche Gestaltung zu erreichen. Hierzu ist das Landesprogramm derzeit sozusagen die größtmögliche Einheit, an die man sich am sinnvollsten anpassen kann und sollte. Darüber hinaus ist eine theoretisch denkbare Landesförderung mit Sicherheit besser erreichbar, wenn auch die Vorgaben des Landes erfüllt werden.

Weitere Infrastruktur Elemente sind denkbar und in Einzelfällen auch sinnvoll. Für den Kreis Wesel wird ein ganz klarer Schwerpunkt in den Bereichen der Fahrradabstellanlagen, Fahrradboxen, überdachten Anlagen und überdachten Bügel gesehen, da aus Gründen der Historie, der Topografie und der Nachfragestruktur, die Verknüpfung zwischen Fahrrad und ÖPNV besonders effektiv erscheint. An größeren Punkten sollte Ladeinfrastruktur ergänzt werden. Die Möglichkeit auf Leihfahrzeuge zu zugreifen, sollte parallel dazu geprüft und vorangetrieben werden.

2.13. Förderbedingungen

2.13.1. Landesförderung für Mobilstationen

Das Land Nordrhein-Westfalen fördert die Einrichtung von Mobilstationen auf zahlreichen Ebenen. Neben eigenen Förderprogrammen wurden auch die Verkehrsverbünde aufgefordert, den Städten und Gemeinden fachlich, inhaltlich, organisatorisch und im Hinblick auf die zahlreichen Förderprogramme Hilfestellung zu leisten.

Insgesamt ist es wünschenswert, für die Mobilstationen eine Marke zu etablieren und hier einen hohen Wiedererkennungswert zu schaffen, ähnlich wie er seit Jahrzehnten im Busverkehr besteht, wo das grüne H auf gelbem Grund (Verkehrszeichen Nr. 224 gemäß Straßenverkehrsordnung (StVO)) einen flächendeckenden Bekanntheitsgrad in der Bevölkerung genießt. Das Land NRW hat daher für die landesweiten Mobilstationen in mehreren Stufen ein nun endgültiges Design entwickelt. Dieses Design muss der der LEADER-Region nicht zwingend Anwendung auf jedes Element der ausgewählten Mobilstations-Standorte finden. Es wird allerdings empfohlen, die grundsätzliche Ausschilderung der Mobilstation im Landesdesign vorzunehmen. Dies bedeutet für größere Stationen den Aufbau einer Stele, die insbesondere auch der Orientierung dient. Für kleinere Stationen erzeugen die Stelen jedoch unverhältnismäßig hohe Kosten, sodass eine sehr einfache und kostengünstige Kennzeichnung für kleinere Mobilstationen zum Einsatz kommen sollte. Eine solche könnte zum Beispiel sowohl in einem Aufkleber, als auch in einem Kunststoff- oder Metallschild bestehen, welches zur Kennzeichnung kleinerer Stationen ausreichend ist.

2.13.2. Finanzierung und Förderung von Verleihangeboten Fahrrad und Kfz

Aufgrund der Komplexität bei der Einführung von Verleihangeboten im Bereich Carsharing und Fahrradverleih erfordert eine Zuordnung auf konkrete Standorte der der LEADER-Region noch weitergehende Überlegungen. Es muss mit regionalen und überregionalen Partnern zusammengearbeitet werden. Fragen zur Finanzierung, Förderung und den Zuständigkeiten für diesen Bereich können nur über längere Zeiträume geklärt werden.

In Ergänzung dazu werden auf Basis der bisherigen Arbeit einzelne größere Standorte zur Ausstattung mit Verleihangeboten vorgeschlagen, die sich jedoch in noch zu erstellende Konzepte mit konkreten Partnern einfügen müssen. So kann es beispielsweise sein, dass in einem Bereich, in dem ein Carsharing-Angebot etabliert wird, auch zusätzliche und kleinere Standorte mit einem entsprechenden Angebot ausgestattet werden. Während Regionen, in denen ein solches Angebot in den nächsten Jahren nicht realistisch umsetzbar ist, auch an größeren Stationen zunächst ohne das entsprechende Angebot auskommen müssen. Im Untersuchungsraum existiert bereits ein Carsharing-Angebot, welches die NIAG und die Firma Ford gemeinsam betreiben.

Carsharing im Kreis Wesel - NIAG / Ford

Bislang Standorte in:

- Dinslaken
- Kamp-Lintfort
- Moers
- Neukirchen-Vluyn
- Rheinberg
- Sonsbeck(!)
- Wesel

Abbildung 10: Carsharing der der LEADER-Region, Bestand

2.14. Auswahl von Standorten

Für das vorliegende Konzept wurden ausdrücklich auch kleinere Standorte geprüft und gegebenenfalls zur Umsetzung vorgeschlagen. Dazu wurden in einer ersten geographischen Betrachtung und im Hinblick auf ihre Verknüpfungsfunktion alle von der Gruppe vorgeschlagenen ÖPNV-Haltestellen des

Untersuchungsraums auf eine grundsätzlich denkbare Aufnahme in das Konzept für Mobilstationen hin überprüft.

Alle Haltestellen wurden daraufhin im Rahmen einer **einfachen Nutzwertanalyse** auf ihre grundsätzliche Eignung als Mobilstation geprüft. Damit wurde gleichzeitig bereits die Voraussetzung für eine gezielte Ausstattung der Stationen geschaffen. Die Stationen wurden entsprechend dem Ergebnis der Nutzwertanalyse in die fünf festgelegten Größen-Kategorien eingeordnet. Diesen wiederum wurde jeweils eine bestimmte Grundausstattung (Soll-Ausstattung) zugeordnet.

Vorgehensweise bei der Nutzwertanalyse

Alle Stationen wurden im Hinblick auf mehrere Kriterien nach einem einfachen Punkteschema von 0 bis 5 Punkten bewertet. Folgende Kriterien kamen dabei zur Anwendung:

1. SPNV-Angebot vorhanden
2. attraktive Bus-Linien mit hoher Taktdichte vorhanden
3. nicht erschlossene Siedlungsbereiche in Entfernungen > 500 m (Rad)
4. nicht erschlossene Siedlungsbereiche >2000 m (Kfz, hochwertiges Rad, E-Rad)
5. Fahrgastnachfrage Bus
6. Defizite im Wartebereich (Überdachung, Sitzgelegenheiten)
7. überregionale Verknüpfungswirkung
8. regionale und örtliche Verknüpfungswirkung

Eine hohe Punktzahl führt zu einer großen Notwendigkeit einer Ausstattung als Mobilstation. Geringe Punktzahlen führen dahin, die Stationen nicht auszuwählen oder sie nur in die Größen-Kategorien 4 oder 5 einzuordnen.

Bei den Kriterien wird deutlich, dass die Attraktivität des bereits vorhandenen ÖPNV-Angebotes eine wichtige Grundlage darstellt. Die entsprechende Standortqualität wird über die Kriterien 1 und 2 beschrieben.

Eine weitere Grundlage ist das Vorhandensein eines Einwohner- oder Zielverkehrspotenzials (Arbeitsplätze, Einkauf usw.) in einem Entfernungsbereich um die Haltestelle, der in der Regel nicht mehr fußläufig zurückgelegt wird und aus diesem Grunde die Nutzung anderer Verkehrsmittel (Fahrräder, motorisierte Zweiräder, PKW) zum Standort wahrscheinlich macht. Dieses Potenzial wird im Rahmen der Kriterien 3 und 4 bewertet.

Aufgrund der guten Datenlage in der LEADER-Region konnte auch die Fahrgastnachfrage an den Bestandshaltestellen in die Überlegungen einbezogen werden und bildet das Kriterium 5.

Als 6. Kriterium wurden Defizite im Wartebereich (Wartehalle, Überdachung, Sitzgelegenheiten) in die Bewertung aufgenommen. Hier bedeutet das Vorhandensein solcher Anlagen am Standort eine geringe Punktzahl, während das Fehlen oder ein schlechter Zustand der Anlagen zu einer hohen Punktzahl führt. Damit ist auch dieser Aspekt im Rahmen der vorgenommenen Systematik sinnvoll eingebunden, bei dem eine hohe Punktzahl auf einen hohen Handlungsbedarf hindeutet.

Des Weiteren wurde die Verknüpfung am Standort (Kriterium 7) untersucht. Hierbei sind sowohl ÖPNV-Verknüpfungen von Bedeutung als auch die überregionale Anziehung des Standortes in Bezug auf die Nutzung der Umgebung (Einrichtungen für Einkaufs- und Erledigungsverkehr, Behörden, Ärzte usw.).

Weiterhin ist auch die regionale und örtliche Anziehungskraft des Standorts über das Kriterium 8 in die Analyse eingeflossen.

Die nachfolgende Tabelle zeigt das Vorgehen am Beispiel der Stationen der Stadt Wesel auf.

Bewertungsmatrix zur Standortauswahl, Stadt Wesel

Ortsteil	Haltestelle	Schnellbus-Angebot	SPNV-Angebot	Attraktive Bus-Linien mit hoher Taktelichte	Nicht erschlossene Siedlungsbereiche in Entfernungen > 500 m (Rad)	Nicht erschlossene Siedlungsbereiche > 2000 m (Kfz, hochwertiges Rad, E-Rad)	Defizite im Wartebereich (Überdachung, Sitzgelegenheiten)	überregionale Verknüpfungswirkung	lokale Verknüpfungswirkung	Summe P-Punkte	Kategorie
Wesel	Wesel										
Büderich	Marktstraße	1	0	4	2	2	0	1	2	12	3
Lauerhaas	Am Schwan	0	0	4	3	1	1	0	0	9	4
Lauerhaas	Kastanienstraße	0	0	4	1	0	3	0	0	8	0
Lackhausen	Hüser	0	0	2	3	2	3	0	1	11	5
Hauptort	Großer Markt	2	0	5	3	0	1	2	4	17	2
Hauptort	Mathenakreuz	0	0	4	4	0	3	1	4	16	2
Flüren	Markt	0	0	4	4	1	3	0	2	14	3
Bislich	Bislich Ortsmitte	0	0	3	3	1	2	0	1	10	4
Lackhausen	Konrad-Duden-Straße	0	0	2	4	3	1	0	0	10	4
Blumenkamp	Feuerdornstraße	0	0	2	2	2	3	0	1	10	5
Hauptort	ev. Krankenhaus	1	0	4	2	1	3	2	2	15	4
Ginderich	Ginderich Post	2	0	2	4	4	2	1	1	16	3
Obrighoven	Brüner Landstraße	0	0	4	2	2	3	0	0	11	5
Blumenkamp	Bahnhof	0	2	0	3	2		1	0	8	5

Abbildung 11: Standort-Bewertungsmatrix am Beispiel Stadt Wesel

Im Rahmen einer auf dieser Auswahl basierenden Feinarbeit wurden die Standorte inhaltlich weiterentwickelt. Dabei wurden die später für die detaillierte Umsetzung sehr wichtigen Fragen von Grundbesitz, Baurecht und Platzverhältnissen vor Ort noch nicht beurteilt. Die Detailarbeit erfolgt in den Kommunen. Die Ergebnisse des Mobilitätskonzeptes Kreis Wesel sind auf Wunsch der Städte und Gemeinden zu diesem Punkt sehr detailliert. Sie können als Grundlage für Einplanungsanträge und Finanzierungsanträge verwendet werden. Einzelne Kommunen haben davon schon während der Erstellung des Konzeptes Gebrauch gemacht.

Dem Konzept zur Erstellung von Mobilstationen liegt eine Aufarbeitung des Bestandes zu Grunde. Es ist festzuhalten, dass Anlagen zur Verknüpfung der Verkehrsmittel des ÖPNV mit anderen Verkehrsmitteln an allen größeren und vielen kleineren Standorten auch im Bestand bereits vorhanden sind. Es fehlt hingegen eine ausdrückliche Kennzeichnung als Mobilstation und eine systematische Herrichtung der Anlagen entsprechend dem Bedarf. Dies wird durch die Umsetzung des Mobilstationskonzeptes und die damit verbundene Abstimmung mit den Kommunen erreicht.

2.15. Ausstattung der Standorte

Nach der grundsätzlichen Einteilung in Größen-Kategorien von 1 bis 5 entsprechend der Bedeutung der Standorte wurde für diese 5 Kategorien eine Soll-Ausstattung festgelegt, die sich auf die investiven Gewerke bezieht.

Grundausrüstung Mobilstationen	Kategorie 2		Kategorie 3		Kategorie 4		Kategorie 5	
	Standard	optional	Standard	optional	Standard	optional	Standard	optional
planbar und i.d.R. förderfähig								
P+R-Anlage	100	0	0	4	0	0	0	0
Fahrradboxen	72	0	16	0	0	8	0	8
Witterungsgeschützte Fahrradabstellanlagen	0	72	0	32	16	0	16	0
Sonstige Fahrradabstellanlagen	0	0	0	0	0	16	0	16
Notruf-/Informationssäule	1	0	0	1	0	0	0	0
Witterungsschutz	8	0	2	0	2	0	0	2
Sitzgelegenheiten	32	0	8	0	6	0	0	6
Steele im Landesdesign	1	0	1	0	1	0	1	0
Grunderwerb	0	1	0	1	0	1	0	1
nur bedingt planbar, Sonderförderung								
Taxi-Standort	1	0	0	1	0	0	0	0
Standort für Radverleihsysteme	1	0	0	1	0	1	0	1
Kiosk	0	1	0	1	0	0	0	0
Ladestation für E-Bikes	1	0	1	0	0	1	0	0
Ladestation für E-Autos	1	0	1	0	0	1	0	0
Standort für Carsharing	1	0	0	1	0	0	0	0
Ausstattung mit W-Lan	1	0	0	1	0	0	0	0

Abbildung 12: Theoretische Ausstattungsmatrix nach Kategorien (Soll-Ausstattung)

Anschließend wurde eine Bestandsaufnahme durchgeführt, um alle bereits vorhandenen Anlagen zu erfassen. **Grundlage des Konzeptes sind nun diejenigen Anlagen, die im Raster für die fünf Größen-Kategorien jeweils vorgesehen sind, abzüglich des bereits vorhandenen Bestandes.** So wird dafür Sorge getragen, dass alle wichtigen Verknüpfungsstellen künftig über ein ihrer Bedeutung angemessenes Verknüpfungsangebot verfügen.

Es ist möglich, ältere unansehnlich gewordene oder technisch veraltete Anlagen durch neue zu ersetzen. Im Rahmen der weiteren Arbeit am Konzept wurde das starre Ausgangsraster für die fünf Größen-Kategorien weiterentwickelt und je einzeltem Standort individualisiert.

2.16. Ergebnisdarstellung für alle Kommunen

Nachfolgend wird das Ergebnis für alle Standorte in den fünf Mitgliedskommunen der LEADER-Region dargestellt. Das Gesamtwerk mit allen Tabellen zur Bestandsaufnahme, Soll-Ausstattung und abschließender Empfehlung ist den Städten und Gemeinden bereits vorab zugegangen. Auf dieser Grundlage wurden zum Teil bereits erste Einplanungs- und Finanzierungsanträge beim Fördergeber gestellt. Theoretisch ist es möglich, im Jahr 2020 alle Mobilstationen zur Förderung zu beantragen und im Jahr 2021 baulich zu realisieren.

Nahmobilität LEADER-Region Lippe-Issel-Niederrhein - 2020 - Abschlussbericht Stufe 2

Ausstattung nach Kategorie, Grundlage		P+R-Anlage	Radabstellplätze				Witterungsschutz	Sitzgelegenheiten	kennz. Landesdesign	Barrierefreiheit	Information	
Gemeinde/Stadt	Kategorien-Beschreibung	Anzahl Stellplätze	Fahrradparkhäuser Hochbau	Fahrradparkhäuser Ein- oder zweigeschossig	Fahrradboxen	Steuerungseinheit Großanlagen und Boxen	Fahrradbügel, überdacht	je Steig	4 je Steig		0 = vollständig 1 = weitgehend 4 = nicht	Notruf-/Info-Säule
Haminkeln												
Dingden	Neustraße	0	0	0	0	0	0	2	6	1	4	0
Dingden	Dingden-Schule	0	0	0	0	0	2	1	3	1	4	0
Dingden	Dingden Bahnhof	0	0	0	8	1	32	2	6	1	10	0
Hauptort	Haminkeln Markt	0	0	0	8	1	32	1	1	1	4	0
Hauptort	Weststraße	0	0	0	0	0	8	2	3	1	4	0
Mehrhoog	Mehrhoog Bhf	0	0	0	8	1	0	1	3	1	0	0

Abbildung 13: Empfohlene Ausstattung der Mobilstationen der Stadt Haminkeln

Ausstattung nach Kategorie, Grundlage		P+R-Anlage	Radabstellplätze				Witterungsschutz	Sitzgelegenheiten	kennz. Landesdesign	Barrierefreiheit	Information	
Gemeinde/Stadt	Kategorien-Beschreibung	Anzahl Stellplätze	Fahrradparkhäuser Hochbau	Fahrradparkhäuser Ein- oder zweigeschossig	Fahrradboxen	Steuerungseinheit Großanlagen und Boxen	Fahrradbügel, überdacht	je Steig	4 je Steig		0 = vollständig 1 = weitgehend 4 = nicht	Notruf-/Info-Säule
Hünxe												
Hauptort	Hünxe Markt	0	0	0	0	0	16	1	3	1	0	0
Drevenmack	Drevenmack Post	0	0	0	0	0	16	0	1	1	0	0
Krudenburg	Krudenburg (Brücke)	0	0	0	0	0	16	0	3	1	0	0
Hauptort	Hünxe Bus BF	0	48	0	0	1	64	0	0	0	0	1
Bruckhausen	Lindenkamp	0	0	0	0	0	8	0	0	1	0	0
Bruckhausen	Bassfeld	0	0	0	0	0	8	0	4	1	0	0
Bruckhausen	Markt	0	0	0	0	0	8	1	6	1	0	0
Buchholtweimen	Walldheideweg	0	0	0	0	0	8	2	6	1	0	0
Drevenack	Schürmann	0	0	0	0	0	8	0	3	1	0	0

Abbildung 14: Empfohlene Ausstattung der Mobilstationen der Gemeinde Hünxe

Ausstattung nach Kategorie, Grundlage		P+R-Anlage	Radabstellplätze				Witterungsschutz	Sitzgelegenheiten	kennz. Landesdesign	Barrierefreiheit	Information	
Gemeinde/Stadt	Kategorien-Beschreibung	Anzahl Stellplätze	Fahrradparkhäuser Hochbau	Fahrradparkhäuser Ein- oder zweigeschossig	Fahrradboxen	Steuerungseinheit Großanlagen und Boxen	Fahrradbügel, überdacht	je Steig	4 je Steig		0 = vollständig 1 = weitgehend 4 = nicht	Notruf-/Info-Säule
Schermbek												
Hauptort	Gewerbegebiet Schern	0	0	0	0	0	16	1	3	1	0	0
Hauptort	Schermbek Rathaus	0	48	0	0	1	64	0	3	0	0	1
Hauptort	Hegeknamp	0	0	0	0	0	16	0	0	1	0	0
Gahlen	Gahlen Post	0	0	0	0	0	8	1	6	1	0	0
Gahlen	Paßstraße	0	0	0	0	0	8	1	3	1	0	0

Abbildung 15: Empfohlene Ausstattung der Mobilstationen der Gemeinde Schermbek

Ausstattung nach Kategorie, Grundlage		P+R-Anlage	Radabstellplätze				Witterungsschutz	Sitzgelegenheiten	kennz. Landesdesign	Barrierefreiheit	Information	
Gemeinde/Stadt	Kategorien-Beschreibung	Anzahl Stellplätze	Fahrradparkhäuser Hochbau	Fahrradparkhäuser Ein- oder zweigeschossig	Fahrradboxen	Steuerungseinheit Großanlagen und Boxen	Fahrradbügel, überdacht	je Steig	4 je Steig		0 = vollständig 1 = weitgehend 4 = nicht	Notruf-/Info-Säule
Voerde												
Hauptort	Rathausplatz	0	0	0	8	1	32	1	3	1	0	0
Hauptort	Bahnhof	0	48	0	0	1	64	0	0	0	0	1
Hauptort	Pestalozzschule	0	0	0	0	0	8	1	3	1	1	0
Friedrichsfeld	Post	0	0	0	8	1	32	1	0	1	0	0
Friedrichsfeld	Friedrichsfeld Bf	0	48	0	0	1	14	1	3	0	0	1
Möllen	Schlesierstraße	0	0	0	8	1	32	2	6	1	0	0
Möllen	Gätterswickerkamm	0	0	0	0	0	8	1	3	1	1	0
Spellen	Kirche	0	0	0	8	1	32	0	0	1	0	0

Abbildung 16: Empfohlene Ausstattung der Mobilstationen der Stadt Voerde

Ausstattung nach Kategorie, Grundlage		P+R-Anlage	Radabstellplätze				Witterungsschutz	Sitzgelegenheiten	kennz. Landesdesign	Barrierefreiheit	Information	
Gemeinde/Stadt	Kategorien-Beschreibung	Anzahl Stellplätze	Fahrradparkhäuser Hochbau	Fahrradparkhäuser Ein- oder zweigeschossig	Fahrradboxen	Steuerungseinheit Großanlagen und Boxen	Fahrradbügel, überdacht	je Steig	4 je Steig		0 = vollständig 1 = weitgehend 4 = nicht	Notruf-/Info-Säule
Wesel												
Büderich	Marktstraße	0	0	0	8	1	32	1	3	1	0	0
Lauerhaas	Am Schwan	0	0	0	0	0	16	0	0	1	0	0
Lackhausen	Hüser	0	0	0	0	0	8	2	6	1	0	0
Hauptort	Großer Markt	20	48	0	0	1	64	1	0	0	0	1
Hauptort	Mathenakreuz	20	48	0	0	1	64	2	0	0	0	1
Fluren	Markt	0	0	0	8	1	32	1	4	1	0	0
Bislich	Bislich Ortsmitte	0	0	0	0	0	12	1	0	1	0	0
Lackhausen	Konrad-Duden-Straße	0	0	0	0	0	16	1	3	1	0	0
Blumenkamp	Feuerdornstraße	0	0	0	0	0	8	1	0	1	0	0
Hauptort	ev. Krankenhaus	0	0	0	0	0	16	1	3	1	0	0
Ginderich	Ginderich Post	0	0	0	8	1	32	0	1	1	0	0
Obrighoven	Brüner Landstraße	0	0	0	0	0	8	2	6	1	0	0

Abbildung 17: Empfohlene Ausstattung der Mobilstationen der Stadt Wesel

Für die Umsetzung aller Mobilstationen in der LEADER-Gruppe kamen die in der folgenden Tabelle dargestellten Kostensätze zur Anwendung:

	Investition	
Fahrradbügel	200 €	je Fahrradabstellplatz
Überdachte Fahrradabstellanlage	1.200 €	je Fahrradabstellplatz
Fahrradboxen, abschließbar	2.000 €	je Einzelbox
Fahrradparkhaus Hochbau	4.500 €	je Fahrradabstellplatz
Fahrradparkhaus Ein- oder zweigesch.	3.600 €	je Fahrradabstellplatz
Fahrradboxen, Steuerung	6.600 €	je Standort
Witterungsschutz	13.200 €	je Wartehalle
Sitzgelegenheiten	600 €	je Sitzplatz
Kennzeichnung im Landesdesign	1.200 €	je Einheit
Steele im Landesdesign	36.000 €	je Einheit
P&R-Platz	3.600 €	je Stellplatz

Abbildung 18: Kostenansätze für die Ausstattung der Mobilstationen

Es ergibt sich der nachfolgend in der Tabelle dargestellte Kostenrahmen für die Umsetzung aller empfohlenen Stationen.

Haminkeln		Hünxe	
Alle Standorte		Alle Standorte	
Gesamt	20% Eigenanteil	Gesamt	20% Eigenanteil
451.800 €	90.360 €	491.400 €	98.280 €
Schermbek		Voerde	
Alle Standorte		Alle Standorte	
Gesamt	20% Eigenanteil	Gesamt	20% Eigenanteil
446.400 €	89.280 €	996.400 €	199.280 €
Wesel		Gesamte LEADER-Region	
Alle Standorte		Alle Standorte	
Gesamt	20% Eigenanteil	Gesamt	20% Eigenanteil
1.297.800 €	259.560 €	3.683.800 €	736.760 €

Abbildung 19: Geschätzte Kosten für die Ausstattung der Mobilstationen

Grundsätzlich werden 90% der Investitionssumme im Falle erfolgreicher Anträge durch den Verkehrsverbund Rhein Ruhr gefördert, sodass ein Eigenanteil von 10% verbleibt. Zu beachten sind jedoch Förderhöchstsätze je Gewerk, sodass sicherheitshalber von einem 20%igen Anteil der Städte und Gemeinden ausgegangen werden sollte. Dieser Anteil steigt dann, wenn städtebaulich besonders attraktive Lösungen, die höhere Baukosten je Stellplatz erzeugen, Anwendung finden. Zum Beispiel Fahrradparkhäuser an großen Standorten oder P&R-Plätze im Bereich hochpreisiger Grundstücke.

Insgesamt ist das hier vorgestellte, sehr detaillierte Konzept zum Thema Mobilstationen dazu geeignet, die Mobilität in den Städten und Gemeinden in allen Bereichen erheblich zu verbessern, den Zugriff auf die Mittel des ÖPNV zu steigern und deren Wirtschaftlichkeit zu verbessern. Vor allem für den ländlichen Raum ergibt sich eine erhebliche Verbesserung der Nahmobilität.

3. Erarbeitung eines Konzepts zur Nahmobilität

3.1. Einbeziehung der Bürgerbusse

Stets war im Rahmen des Nahmobilitätskonzeptes die Einbindung der Bürgerbusvereine in der Untersuchungsregion vorgesehen. Die Planung eines Gemeindegrenzen überschreitenden Bürgerbusverkehrs, in dem alle Vereine zusammenarbeiten und gemeinsam den Gesamtbedarf abdecken, war bereits im ersten Konzeptteil eine zentrale Überlegung. Hierbei spielte insbesondere das Olfener Modell als Vorbild eine Rolle, welches erstmals in bedeutendem Umfang eine Bedarfssteuerung einer Bürgerbuslinie enthielt und erhebliches, überregionales Interesse hervorrief. Aus diesem Grunde wurde im Rahmen dieser Arbeit an diesem Projekt auch ein Termin mit allen Kommunen, sowie allen Bürgerbusvereinen, dem Kreis Wesel und weiteren Beteiligten durchgeführt, bei dem der Vereinsvorsitzende das Olfener Modell vorstellte. Anschließend gab es eine rege Diskussion zu diesem Thema. Das Modell fand sowohl Befürworter als auch Gegner. Einig war sich die Runde darin, dass ein nachfrageorientierter und App-basierter Ansatz im Konzept eine Rolle spielen sollte, das Projekt Olfen allerdings nicht eins zu eins zu übertragen sei, da es einer technischen Modernisierung unterzogen werden muss.

Entscheidend für die Frage der Einbindung der Bürgerbusvereine in das Projekt ist der Aspekt der Freiwilligkeit, mit dem die Vereine ihre verkehrlichen Leistungen erbringen. Es ist weder möglich noch sinnvoll, die Vereine zur Mitarbeit am Nahmobilitätskonzept zu zwingen, sehr wohl aber könnte es für die Vereine und das Projekt sehr förderlich sein, sie auf freiwilliger Basis einzubeziehen.

Aus diesem Grunde wurden und werden aktuell Gespräche mit den Vereinen geführt. Hierbei ergibt sich eine sehr unterschiedliche Sachlage. Einzelne Bürgerbusvereine haben die Absicht geäußert, sich gegebenenfalls am Nahmobilitätskonzept zu beteiligen und ihre Fahrpläne und ihr Vertriebssystem entsprechend umzugestalten, wenn die Fahrerinnen und Fahrer dies auch mehrheitlich gutheißen.

Andere Vereine haben eine Änderung ihres derzeitigen Verkehrsangebotes kategorisch ausgeschlossen. Eine flächendeckende Mitarbeit der Vereine ist somit derzeit nicht gewährleistet.

Aus diesem Grunde wird das Nahmobilitätskonzept in der Weise geplant, dass es im Grundsatz auch ohne die Einbeziehung der Bürgerbusvereine realisierbar ist. Interessierte Bürgerbusvereine können Teile der Verkehrsleistungen übernehmen, sofern sie dies wollen. Hierbei ist auch die interne Abstimmung zwischen den Städten und Gemeinden einerseits und ihren Vereinen andererseits von Bedeutung. Einige der beteiligten Kommunen wirken auf eine Mitarbeit ihrer Vereine am Nahmobilitätskonzept hin. Da die Städte und Gemeinden für die Vereine den jährlichen Defizit-Ausgleich leisten und diesen auch aufgrund notwendiger politischer Beschlüsse festgelegt haben, gibt es hier Einflussmöglichkeiten.

Auf der anderen Seite ist stets zu beachten, dass die Bürgerbusvereine über ehrenamtliches Engagement funktionieren, was sowohl die durchaus aufopferungsvolle Vorstandsarbeit angeht wie auch die Leistungen der Fahrerinnen und Fahrer. Alle erbrachten Leistungen sind freiwillig und unentgeltlich, sodass der Wille der Vereine zur Mitarbeit am Konzept ein besonders hohes Gut darstellt. Vor diesem Hintergrund erscheint die nachfolgend vorgestellte Konzeption, die die Einbindung der Bürgerbusvereine ermöglicht, aber nicht ausdrücklich vorsieht, an dieser Stelle die richtige Wahl zu sein. Neben der vollständigen Einbeziehung der Vereine existiert als Variante die Möglichkeit, nicht die Fahrerinnen und Fahrer und die Vorstände der Vereine, aber die Fahrzeuge zu nutzen.

Sollten sämtliche dieser Schwierigkeiten gelöst sein, so ist die Einbindung der Fahrzeuge in das Konzept sinnvoll und erhöht die Wirtschaftlichkeit erheblich. Gut vorstellbar ist, dass sich auch die Vereine insgesamt nach und nach für das Konzept öffnen und ihre Bereitschaft bekunden, hier tätig zu werden.

3.2. Planungskonzept zur bedarfsgerechten und flexiblen Ergänzung des öffentlichen Personennahverkehrsangebotes in der Nebenverkehrszeit

Ein Planungskonzept zur Nahmobilität im ländlichen Raum basiert vor allem auf einem guten und einfach nutzbaren Angebot im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Allein dieser schafft die Voraussetzung dafür, dass auch Personen mit körperlichen oder geistigen Einschränkungen eine vollwertige Mobilität zur Verfügung steht. Diese Mobilität ist durch eine Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln zu ergänzen. Im ländlichen Raum stellt sich jedoch aufgrund der problematischen Wirtschaftlichkeit des ÖPNV seit langem problematisch dar. Ein geringes Verkehrsangebot führt zu wenigen Kunden, wenige Kunden ergeben wenige Einnahmen, daraus folgt häufig wieder die Reduzierung der Verkehrsangebote. In Verbindung mit der hohen Qualität des privaten Kfz-Verkehrs und seiner hohen Verfügbarkeit besteht diese Entwicklung seit den 30er Jahren und ist kein neues Phänomen. Die – man muss es an dieser Stelle so deutlich sagen – gedankenlose Vernichtung von Infrastruktur über Jahrzehnte rächt sich derzeit in der Weise, dass schnelle und ausreichend dimensionierte Lösungen nicht realisierbar sind. Umso mehr kommt Planungskonzepten zum schrittweisen Aufbau von nachhaltiger Mobilität eine wichtige Bedeutung zu.

Aus diesem Grunde ist das Verkehrsangebot im ländlichen Bereich des Untersuchungsraums wenig attraktiv, zumindest wenn man es an der hohen Qualität im Vergleich zur Nutzung des privaten Kfz misst. Reisegeschwindigkeiten von Haustür zur Haustür, die beim vier- bis fünffachen im Vergleich zu Fahrzeit mit dem Kfz liegen, sind keine Seltenheit. Einzelne Verbindungen sind nahezu oder faktisch gar nicht geben. In dieser Ausgangssituation lässt sich, ohne viel Geld in die Hand zu nehmen, das ÖPNV-Angebot nicht so substanziell verbessern, dass eine echte Konkurrenz zum privaten Kfz entstehen kann.

Die Möglichkeiten hier tätig zu werden, sind zudem dadurch begrenzt, dass der Kreis Wesel der zuständige Aufgabenträger für den öffentlichen Personennahverkehr ist und mit seinem aktuellen Nahverkehrsplan den Rahmen für den ÖPNV in den nächsten Jahren bereits gesetzt hat. Der Aufgabenträger lässt jedoch im Bereich der Ortsverkehre und der Nachbarortsverkehre Initiativen der Kommunen zu, sofern diese auch die Finanzierung von Zusatzangeboten übernehmen oder dafür Sorge tragen, dass die Verkehrsangebote eigenwirtschaftlich sind. In diesem Rahmen ist eine Überarbeitung der nachfrageorientierten Verkehre im ländlichen Raum durchaus möglich und wird von uns entsprechend der aktuellsten Kenntnisse aus der Region in das Projekt eingebracht.

Einen interessanten Ansatz dazu hat der VRR in seinem aktuellen Gutachten 2017/2018 entwickelt, welcher von einem Ersatz der aktuellen TaxiBus und Anrufsammeltaxisysteme ausgeht und ein modernes System anstößt, welches die Möglichkeiten der neuen Informationsmedien nutzt, flexibel ist und trotz hoher Wirtschaftlichkeit einen deutlichen Qualitätssprung darstellen könnte.

Dieses System ist bislang nur in seinen Anforderungen und Hindernissen skizziert und sollte aus unserer Sicht den Kern der Erarbeitung am Arbeitspunkt 2 darstellen. Das System kann die Bürgerbusse der Region einbeziehen. An dieser Stelle legen wir besonderen Wert darauf, dass die Vereine diesbezüglich ihre volle Eigenständigkeit und ihre volle Entscheidungsfähigkeit erhalten und gegebenenfalls auch den Bürgerbus weiterhin genauso betreiben, wie sie dies heute tun. Veränderungen können und dürfen hier nur freiwillig erfolgen.

Dennoch gibt es interessante Ansätze, die im Rahmen des Punktes 2 verfolgt werden können. Dies sind neben der schon genannten Flexibilisierung insbesondere die Fragen des Einsatzes zusätzlicher Fahrzeuge, z.B.

- Bürgerbusse in der Zeit in der diese Fahrzeuge nicht betrieben werden
- Fahrzeuge, die derzeit für Krankentransporte oder Einkaufsfahrten genutzt werden
- Fahrzeuge aus dem städtischen Fuhrpark außerhalb der Dienstzeiten

Des Weiteren arbeiten wir seit Jahren eng und bewährt mit den Verkehrsunternehmen in der Region zusammen und können auch hier Schnittstellen und einen kurzen Draht in das Projekt einbringen, so dass die von uns erarbeitete Vorstellung zur Veränderung der Nahmobilität auch von den Verkehrsunternehmen von vorneherein mitgetragen werden kann.

Auf diese Weise werden aufwendige und teure Planungen, die am Ende an einem betrieblichen oder wirtschaftlichen Detail scheitern, von vorneherein vermieden. Wir legen größten Wert darauf, dass die von uns durchgeführten Planungen auch tatsächlich umsetzungsreif sind und nicht anschließend größtenteils oder vollständig gestutzt werden müssen, da wichtige Akteure nicht intensiv genug mit einbezogen wurden.

Insgesamt gehen wir davon aus, dass es uns gelingen wird, in Zusammenarbeit mit allen Beteiligten einen detaillierten und realistischen Ansatz zur Veränderung der ÖPNV-Strukturen in den ländlicheren Bereichen, sowie im gesamten Projektraum in der Nebenverkehrszeit (abends und am Wochenende) zu finden, der die Mobilität für alle Nutzergruppen in der Region erheblich verbessert. Dies gilt insbesondere für Kinder, mobilitätseingeschränkte Personen und ältere Menschen.

Als weitere Rahmenbedingungen sind folgende Punkte zu benennen. Das bisher übliche Verkehrsangebot besteht in der LEADER-Region meist aus diversen Bedarfsangeboten (AST, ALT...) oder Standardlinienverkehr mit geringer Frequenz oder ggf. auch dem vollständigen Fehlen von Verkehrsangeboten in der fraglichen Zeit. Diese Verkehre sollen durch das neue Nahmobilitätsangebot ersetzt werden. Dies gilt für den Zeitbereich von ca. 20:00 Uhr am Abend an den Tagen Montag bis Freitag sowie für den Verkehr ab ca. 16:00 Uhr an Samstagen und sonntags ganztätig. Im Grundsatz funktioniert das System in der Weise, dass die zentralen Haltestellen, also die um die Busbahnhöfe in den kleineren und Bahnhöfe in den größeren Kommunen, als Startpunkt für die Linien festgelegt werden. Von hier aus starten dem individuellen Bedarf je Kommune gerecht werdend ein bis vier Fahrzeuge, die zunächst die ÖPNV-Verknüpfungsstelle verlassen und dann wichtige zentrale Punkte in der Innenstadt aufsuchen, um weitere Fahrgäste aufzunehmen. Von hier aus werden dann die Ortsteile und die Streusiedlungsbereiche individuell bedient. Dabei kommt das On-demand-Verfahren zum Einsatz, welches durch die Ausweisung von neuen Haltestellen zusätzliche Qualität gewinnt, aber keine Haustürbeförderung ermöglicht. Auf dem Rückweg wird nach dem gleichen Prinzip verfahren. Das heißt, es werden individuell Fahrgäste aufgenommen, die zunächst in der Innenstadt abgesetzt werden, bzw. dann zur Verknüpfungsstelle mit dem regionalen ÖPNV gebracht werden.

Grundsätzlich sind dabei die Fahrzeiten so zu gestalten, dass einerseits die jeweils wichtigsten Anschlüsse aufgenommen werden und andererseits auch Verspätungen berücksichtigt werden, durch die Flexibilität des Systems ist es möglich, hier auch verspätete Abfahrten in Kauf zu nehmen, wenn die Verspätung sich im Rahmen hält und eine größere Zahl von Fahrgästen betroffen ist. Aufgrund der Bedarfsanmeldungen durch das On-demand-System ist hier eine Einschätzung möglich. In den genannten Verkehrszeiten spielt die Reisegeschwindigkeit keine so große Rolle wie im Berufs-, Ausbildungs- und sonstigen Tagesverkehr. Bedingt durch die Flexibilität sind insbesondere die Reisezeiten in den ländlichen Raum erheblich kürzer als im Bestand.

Es wird angestrebt, das System einheitlich auf den ganzen Kreis Wesel auszudehnen, sodass für die Nahverkehrskunden eine völlig neue und kommunale grenzüberschreitende Mobilität gewährleistet wird. Die Fahrzeuge des Systems am Abend- und Wochenendverkehr werden an den Tagen Montag bis Freitag in der Normalverkehrszeit in peripheren Bereichen eingesetzt, um hier neue Verkehrsangebote zu schaffen oder sehr geringfügig bediente Bereiche häufiger zu bedienen. Damit ist ein wirtschaftlicher Fahrzeugeinsatz gegeben und in Bezug auf die Nahmobilität ein erheblicher Qualitätssprung erreicht.

Vor dem Hintergrund der hier geschilderten Rahmenbedingungen wurde das nachfolgend beschriebene System zur Verbesserung der Nahmobilität in der LEADER-Region entworfen. Es basiert im Grundsatz darauf, in den Zeiten geringerer Nachfrage, also insbesondere abends und am Wochenende, ein völlig neustrukturiertes Verkehrsangebot in den Städten und Gemeinden bereit zu stellen, welches abseits der nachfragestarken Linien durch eine Mischung aus On-demand-Verkehr und klassischem Linienverkehr optimale Verbindungen zwischen den Bahnhöfen und den Innenstädten einerseits und den Wohnbereichen andererseits bietet. In der normalen Verkehrszeit kann das Angebot demgegenüber dazu dienen, in Räumen schwacher Nachfrage das Verkehrsangebot zu verbessern. Dies bedeutet bislang sehr schlecht oder gar nicht per ÖPNV erschlossene Bereiche in der Zeit zwischen 5:00 und 20:00 Uhr sowie ggf. samstags von ca. 8:00 bis 16:00 Uhr neue Angebote zu schaffen. Der Begriff des On-demand-Verkehrs bedarf einer Erläuterung.

Das System geht vom Einsatz kleinerer Gefäßgrößen aus, womit prinzipiell die Nutzung der Bürgerbusfahrzeuge und ggf. die Integration der Vereine in das System gewährleistet wird. Insgesamt wird aufgrund des erheblichen Bedarfs und vor dem Hintergrund möglicher Einsparungen im klassischen Linienverkehr von einem flächendeckenden System in der LEADER-Region ausgegangen, welches den Einsatz einer größeren Zahl von Fahrzeugen erfordert.

Grundsätzlich sind achtsitzige Fahrzeuge für die Verkehrsleistungen besonders geeignet, wegen der Möglichkeit diese mit geringerer Zugangshemmnis für die Fahrer zu betreiben. Für Verdichtungsräume sind sogenannte Midibusse, die Sitzplatzzahlen von 9 bis 25 aufweisen, notwendig. Die Besonderheit des hier entwickelten Entwurfs liegt darin, einerseits eine Abkehr des klassischen Bedarfsverkehrs der Konzepte aus den 80er Jahren vorzunehmen. Das bedeutet die Einstellung von Taxibus-Angeboten, Anruf Sammeltaxen, Linien-Taxen usw. Andererseits werden diese Systeme nicht durch ein reines On-demand-System ersetzt, welches zwar eine sehr hohe Flexibilität vorweist, jedoch eine außerordentlich ungünstige Wirtschaftlichkeit entfaltet. Das hier entworfene System ist grundsätzlich eine deutlich wirtschaftlichere Variante, die den vorhandenen ÖPNV stützt, indem konsequent auf

Anschlüsse aus diesem gefahren wird. Durch die Haltestellen-Bindungen sowohl bei der Quelle als auch bei dem Ziel des Verkehrs wird ferner die konkurrierende Wirkung auf das Taxigewerbe auf ein Minimum reduziert. Damit werden einerseits Beschwerden oder ggf. Klagen von vornherein entgegengewirkt. Andererseits können die Taxi-Unternehmen eher als Partner für das System eingebunden werden. Es ist davon auszugehen, dass dieser Schritt sinnvoll und notwendig ist.

3.3. Darstellung der geplanten Linien für alle Kommunen

Die grundsätzliche Funktion des Systems wird nachfolgend erläutert und anhand von Kartendarstellungen für alle Städte und Gemeinden der LEADER-Region im Entwurf geplant.

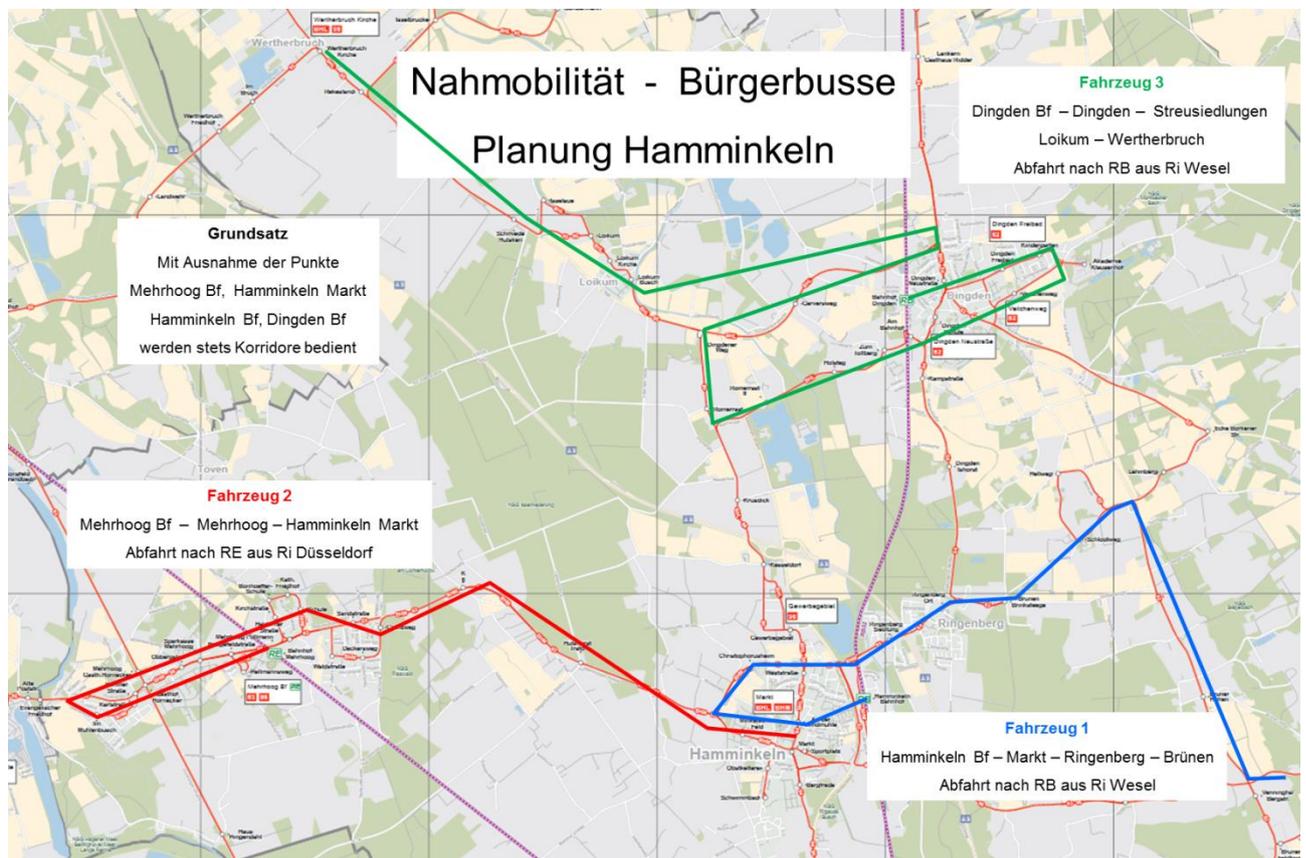


Abbildung 20: Linienkonzept Nahmobilität Stadt Hamminkeln

Am Beispiel Hamminkeln wird am Beispiel einer Linie (blau dargestellte Linie 1) aufgezeigt, wie die Korridorbedienung zu verstehen ist. Da eine genaue Abgrenzung der Korridore jedoch erst im Rahmen einer detaillierten Umsetzungsplanung möglich ist, wird für alle Städte und Gemeinden der Bedienungsbereich vereinfacht durch eine Linie dargestellt, die man sich durch einen Korridor ersetzt vorstellen muss. **Alle Linien zusammen sollen im Idealfall das gesamte bewohnte Gebiet der Städte und Gemeinden abdecken.**

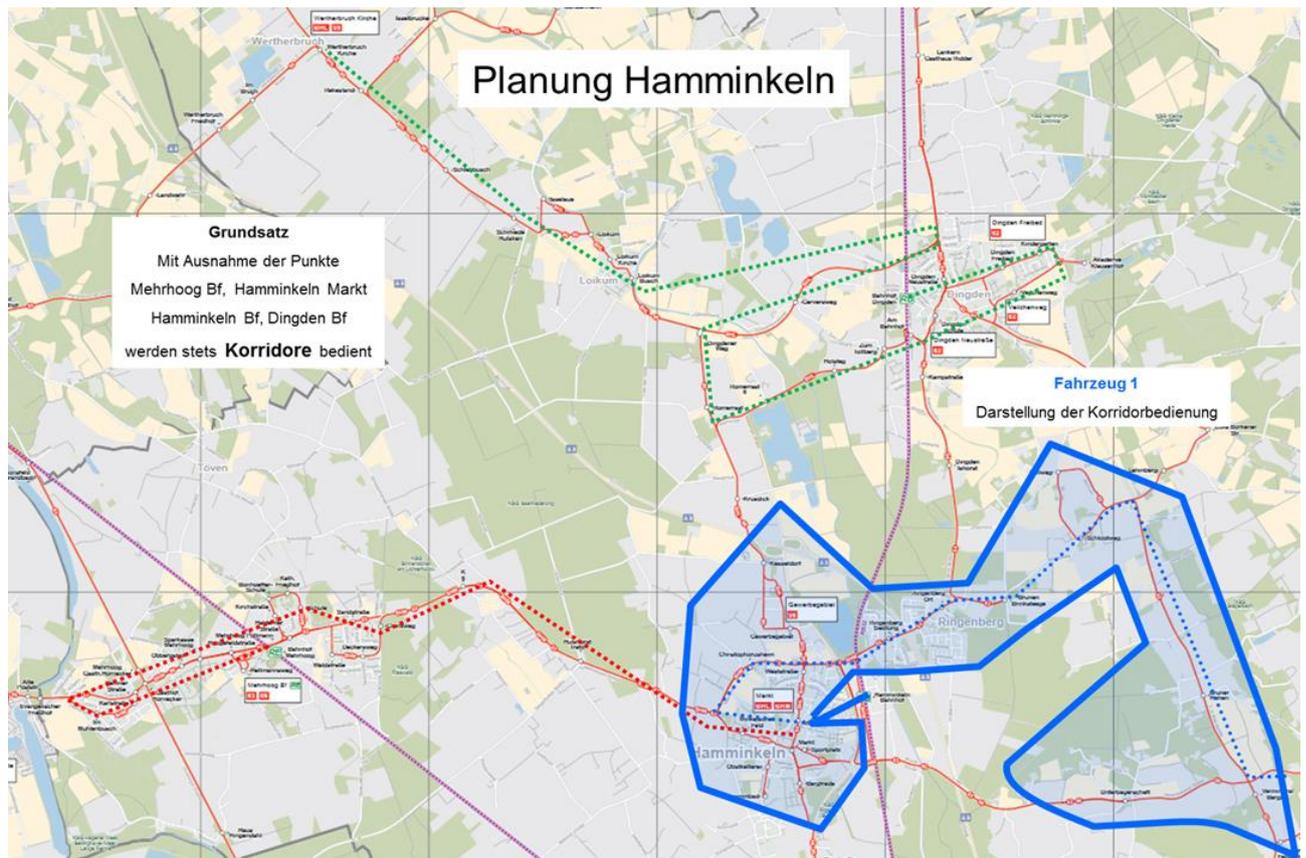


Abbildung 21: Linienkonzept Nahmobilität Stadt Hamminkeln, Korridordarstellung

Für die Gemeinde Hünxe ist es sinnvoll, eine Anbindung vom Bahnhof Dinslaken her anzustreben, um eine Anbindung an den Schienenverkehr und damit hochwertige SPNV-Qualität zu bieten. Die Hünxe erschließende Linie ist somit neben Hünxe Busbahnhof und dem Ortskern am Bahnhof Dinslaken aufgehängt und bedient auch die Dinslakener Innenstadt. Damit wird den Verkehrsangeboten optimal Rechnung getragen.

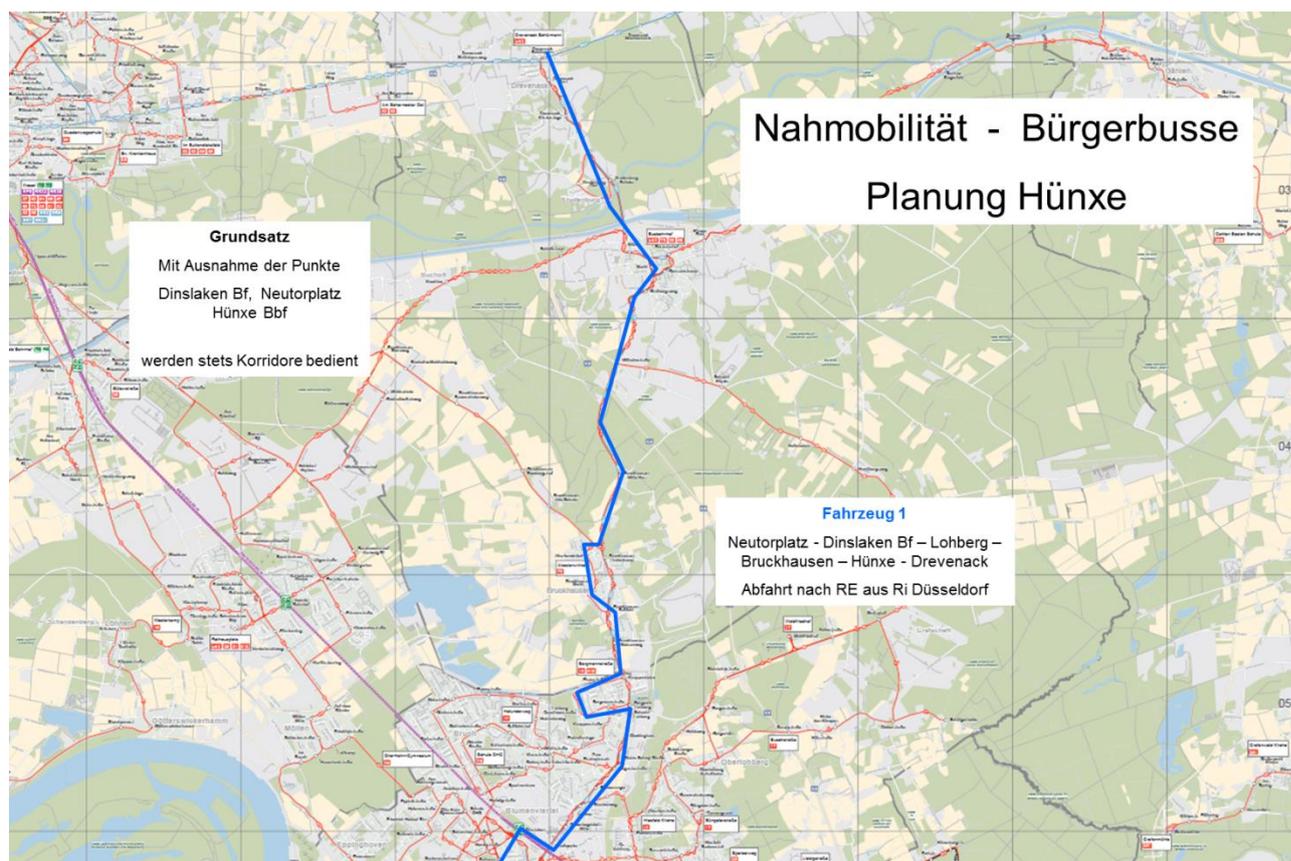


Abbildung 22: Linienkonzept Nahmobilität Gemeinde Hünxe

Auch für die Gemeinde Schermbeck gilt, dass grenzüberschreitende Verkehrsangebote in der Nebenverkehrszeit sinnvoll sind. Sie weist zwar kein großes Fahrgastpotenzial auf, muss aber dennoch etwas aufwändiger erschlossen werden, da sich Schermbeck in einem Dreieck von Kommunen befindet, zu welchen vergleichbar große Bindungen bestehen. Die alleinige Anbindung an eine der drei Städte reicht nicht aus, um die Verkehrsbedürfnisse zu befriedigen. Schermbeck kann einerseits mit der Linie Dinslaken-Hünxe verknüpft werden, um auch für Schermbeck mit einem Umstieg eine Verbindung zum Dinslakener Bahnhof zu realisieren.

Die stärksten Beziehungen weist die Gemeinde Schermbeck jedoch zur Stadt Dorsten auf, die zweitstärkste an die Stadt Wesel. Auch die Stadt Dinslaken weist ein gewisses Maß an Beziehung auf, welches dadurch gestärkt wird, dass über Dinslaken die schnellste ÖPNV-Verbindung in Richtung zentrales Ruhrgebiet und Rheinschiene besteht. Dies bedeutet, dass alle drei Standorte in etwa gleichwertig zu betrachten sind und führt dazu, dass Schermbeck neben einer Linie, die an die Nachbarverbindungen Dinslaken Hünxe anknüpft auch mit einer Linie Dorsten Schermbeck Wesel angebunden wird. Somit bestehen Beziehungen zu allen drei relevanten Zielen und ausreichende Möglichkeiten das Gemeindegebiet von Schermbeck auch mit seinen Streusiedlungsbereichen und kleinen Ortsteilen ausreichend einzubinden.

Die entsprechende Darstellung ist auf der nachfolgenden Karte abzulesen.

Um den Aufwand etwas geringer zu halten, ist es eine Option, das Fahrzeug etwas seltener verkehren zu lassen, um die Kosten für die Gemeinde Schermbeck für die Leistungen in der Nebenverkehrszeit überschaubar zu halten.

Deutlich wird, dass in der Gemeinde Schermbeck ebenso wie in allen anderen Kommunen eine flächendeckende Bedienung mit dem Bedarfssystem vorgesehen ist. Das heißt auch kleinere Ortsteile, Siedlungsflecken und Einzelgehöfte sind grundsätzlich in das System einbezogen, um eine hohe Qualität zu sichern.

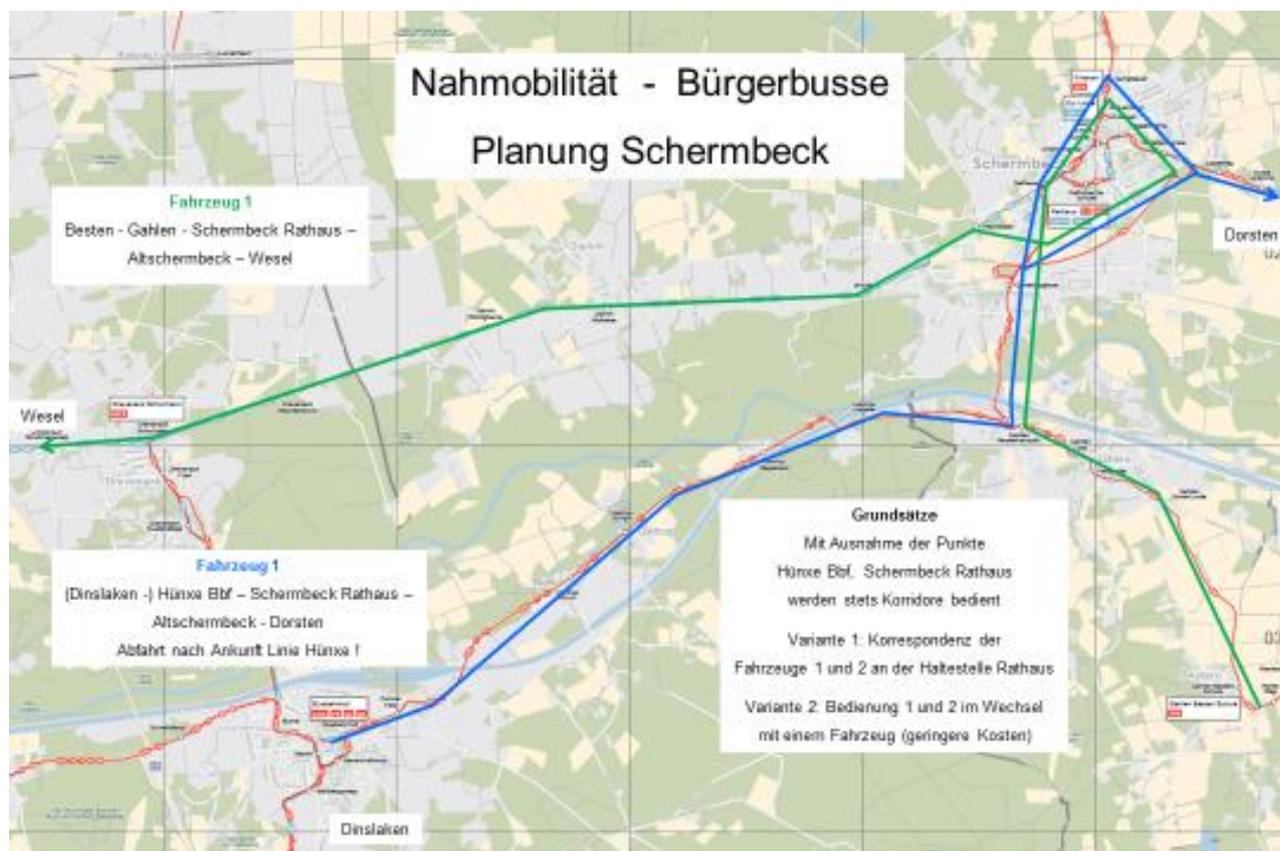


Abbildung 23: Linienkonzept Nahmobilität Gemeinde Schermbeck

Im Folgenden ist das angedachte Verkehrsangebot der Stadt Voerde dargestellt.

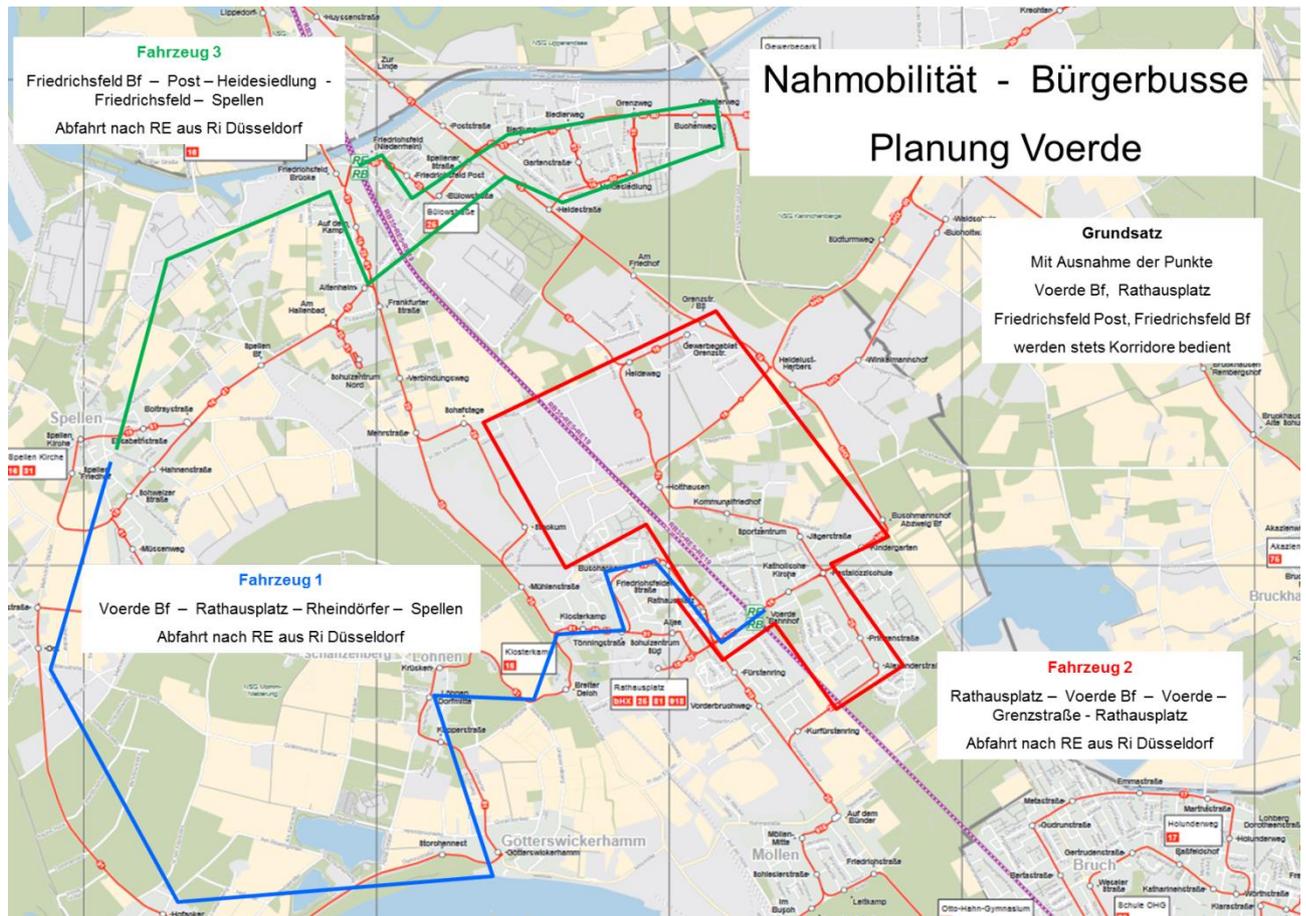


Abbildung 24: Linienkonzept Nahmobilität Stadt Voerde

Nachfolgend die Darstellungen für das geplante Nahmobilitätsangebot der Stadt Wesel.

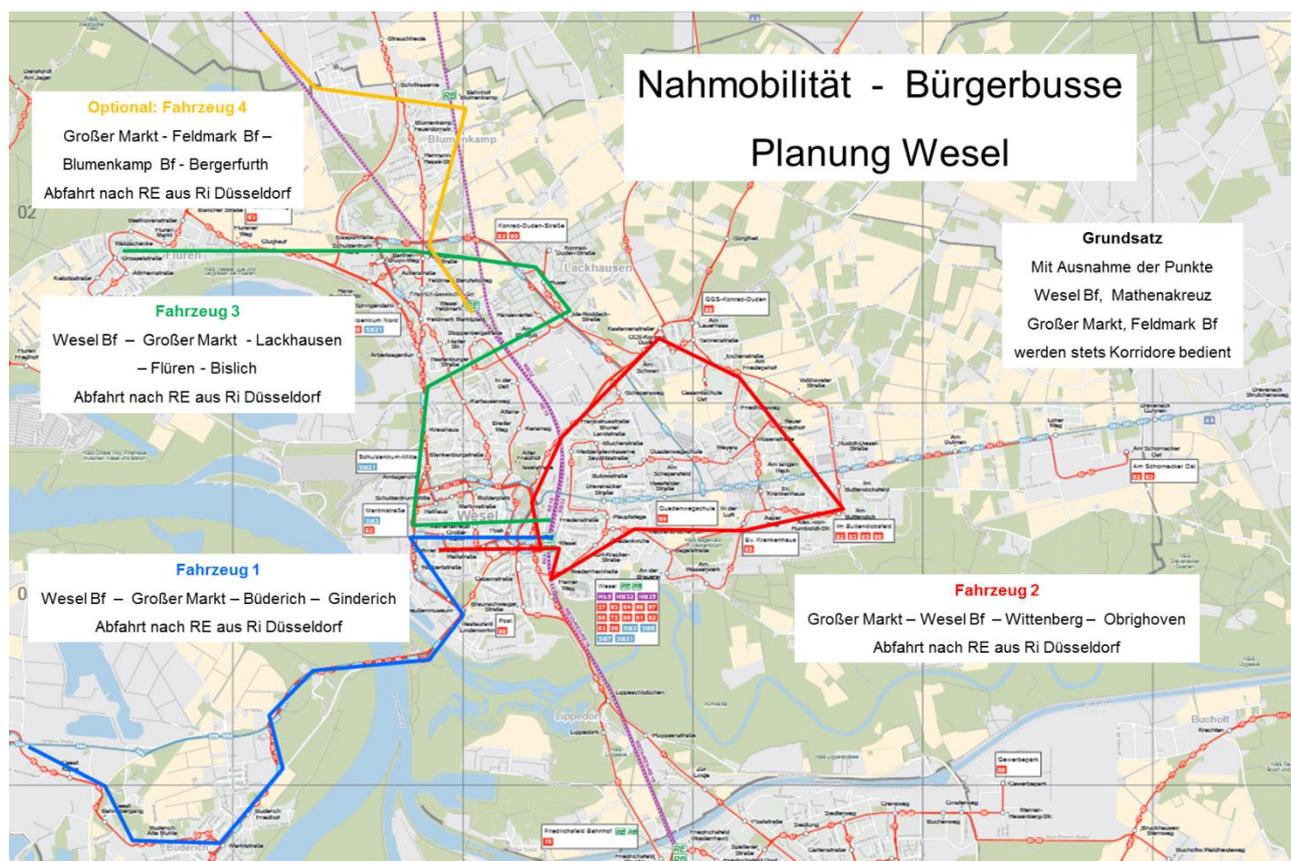


Abbildung 25: Linienkonzept Nahmobilität Stadt Wesel

Auch das Konzept zur Nahmobilität weist bereits einen hohen Detaillierungsgrad auf. Im Gegensatz zur Planung der Mobilstationen ist der weitere Weg in verschiedener Hinsicht offen und es sind organisatorisch noch viele Rahmenbedingungen zu schaffen.

3.4. Zuständigkeiten und Umsetzung

Für den Öffentlichen Nahverkehr in der LEADER-Region ist der Kreis Wesel zuständiger Aufgabenträger. Das heißt in seinen Händen liegt sowohl die Aufgaben- als auch die Finanzverantwortung. Der Kreis regelt den Rahmen des Verkehrs durch den Nahverkehrsplan, der in 4. Auflage im Jahr 2017 verabschiedet wurde. Er enthält einige für das weitere Vorgehen wichtige Grundlagen.

Die vorhandenen Leistungen im Kreis Wesel sind einschließlich der bestehenden Bürgerbuslinien in drei sogenannte Teilnetze unterteilt, die im Wettbewerb zu vergeben sind. Die Wettbewerber, die sich im Rahmen eines Konzessionswettbewerbs oder einer Ausschreibung um die Leistungen bemühen, sind verpflichtet die Bürgerbuslinien in puncto Konzession und Unterstützung aufrecht zu erhalten.

Neue Verkehrsleistungen müssen in einer geeigneten Weise in dieses System eingebunden werden. In der Regel geschieht dies im Sinne einer Ergänzung durch rein kommunale Verkehrsangebote. In diesem Fall müssten die Städte und Gemeinden für diese Verkehrsleistungen, oder ihren gesamten Ortsverkehr, die Aufgabenträgerschaft beantragen und die Leistungen eigenständig vergeben,

organisieren und finanzieren. Dies gilt auch für sogenannte Nachbarortsverkehre, wodurch die Möglichkeit besteht, auch die hier vorgeschlagenen grenzüberschreitenden Verkehre Dinslaken-Hünxe und Hünxe-Schermbeck zu realisieren. Parallel arbeitet der Kreis Wesel im Rahmen seines Mobilitätskonzepts dazu gerade an einer Lösung für die Nahmobilität in der Nebenverkehrszeit, die durch eine enge Abstimmung mit der Planung für die LEADER-Region identisch ist, aber alle 13 Städte und Gemeinden des Kreises Wesel betrifft. Die Fragen der Konzessionierung und Finanzierung sind ausschließlich in enger Abstimmung mit dem Kreis Wesel lösbar.

Als weitere Beteiligte sind hier die vorhandenen Verkehrsunternehmen und die Bezirksregierung zu nennen und Einvernehmen zu den hier vorgestellten Lösungen herzustellen. Des Weiteren ist davon auszugehen, dass eine Regelung zur Finanzierung gefunden werden muss. Hier ist es mit hoher Wahrscheinlichkeit notwendig, dass die Kommunen sich finanziell engagieren. Des Weiteren ist die Finanzierungsfrage kompliziert, da eine einseitige Beauftragung eines beliebigen Unternehmens (z.B. des bisherigen Konzessionsinhabers in der Region) rechtlich in Bezug auf EU-Beihilfe problematisch ist. Für die Frage der Vergabe und Finanzierung der Leistungen sind daher wichtige Aspekte zu klären.

Des Weiteren ist zu berücksichtigen, dass die Ausweitung des Verkehrsangebots in der Nebenverkehrszeit auch durch die Einsparung vorhandener Systeme gegenfinanziert werden soll. Hierbei sind wiederum die vorhandenen Verkehrsunternehmen beteiligt, sodass einerseits die Verrechnungswege kompliziert sind, andererseits aber auch eine gewisse Bindung an die bereits vorhandenen Unternehmen vorliegt.

Dennoch wird als Fazit empfohlen, den eingeschlagenen Weg weiter zu gehen und gemeinsam mit dem Kreis Wesel, der derzeit ein vergleichbares Konzept für alle 13 Kommunen bedenkt, eine Umsetzung anzustreben. Diese Umsetzung kann vor dem Hintergrund der hier geschilderten Probleme sowie der notwendigen Investitionen, der dauerhaften Betriebskosten und der Lieferzeiten für barrierefreie geeignete Fahrzeuge, möglichst mit emissionsarmer Antriebstechnik, nur im Rahmen eines mittelfristigen Zeithorizonts realisiert werden. Eine Umsetzung in den nächsten drei bis fünf Jahren ist anzustreben und im Falle der Lösung der wesentlichen Probleme auch realistisch. Eine kurzfristigere Lösung ist im Sinne von Pilotprojekten denkbar, für die in der LEADER-Region zum Teil bereits sehr gute Voraussetzungen bestehen. Denkbar wäre z.B. die Umstellung einer Stadt und kleineren Gemeinde, um das System in Bezug auf die Nachfrage durch Fahrgäste und die Wirtschaftlichkeit zu testen.

3.5. Zuständigkeiten und Umsetzung

Zu den Kosten, die das neue System erzeugt, lassen sich zum jetzigen Zeitpunkt noch keine belastbaren Annahmen machen. Die für das Konzept notwendigen Fahrzeuge müssen vollständig neu beschafft werden, ebenso die IT-Hintergrundsysteme, die die Bedarfssteuerung in der Zentrale und in den einzelnen Fahrzeugen vornehmen. Hier entstehen erhebliche Investitionskosten. Des Weiteren entstehen Kosten für den laufenden Betrieb, die jährlich getragen werden müssen. Insbesondere sind hier die Lohnkosten für die Fahrerinnen und Fahrer zu nennen, die im Bereich ÖPNV ca. 60-70% der gesamten Kostenunterdeckung ausmachen.

Für den Fall, dass die Leistungen ganz oder teilweise über Bürgerbusse abgewickelt werden, gilt, dass in der Gemeinde Hünxe einer und in der Stadt Hamminkeln drei Bürgerbusvereine zur Verfügung stehen, die theoretisch in das Konzept einbezogen werden könnten. Die Gemeinde Schermbeck und

die Städte Voerde und Wesel verfügen aktuell über keinen Bürgerbus, jedoch bestehen Überlegungen zur Einführung.

Daher seien nachfolgend die Kosten für eine Bürgerbuslösung genannt, die sich aufgrund der Erfahrungen innerhalb und außerhalb des Kreises Wesel recht gut beziffern lassen.

Voraussetzung für die Neueinführung eines Bürgerbusses ist ein tragfähiger Bürgerbusverein und ein ausreichend großer Pool an Fahrerinnen und Fahrern. Es ist davon auszugehen, dass mindestens drei Personen bereit sind die zeitaufwändige Arbeit rund um den Verein als Vorstand zu erledigen. Dazu sind 20- 25 Fahrerinnen und Fahrer als absolutes Minimum, besser 35 bis 40 Personen als zufriedenstellende Personaldecke zu bezeichnen. Diese leisten ehrenamtliches Engagement, wodurch sich die Kosten für den Bürgerbus im Vergleich zum konventionellen ÖPNV deutlich verringern, da eben keine Lohnkosten anfallen.

Es entstehen jedoch neben den Investitionskosten für die Neubeschaffung des Fahrzeugs dauerhafte Kosten für medizinische Tests, Ausbildung der Fahrer, Werkstattaufenthalte, Ersatzteilebeschaffung usw. Des Weiteren entstehen Verwaltungskosten in der Vereinsarbeit. Der bedeutendste Posten ist der Verbrauch von Kraftstoff für das Fahrzeug, außerdem muss das Fahrzeug versichert sein und vieles mehr.

Diese Kosten werden im Wesentlichen durch eine Pauschale des Landes Nordrhein-Westfalen gedeckt, die für jeden Bürgerbusverein zur Verfügung gestellt wird. Die Investitionskosten für das Fahrzeug werden ebenfalls vom Land mit 90% Förderquote bezuschusst. In vielen Fällen übernimmt der Kreis Wesel aus Mitteln der Fahrzeugförderung die Kosten für die verbleibenden 10%, sodass häufig für den Verein keine Investitionskosten für das Fahrzeug entstehen.

Zur Deckung der übrigen Kosten im Verein dienen zum einen die Fahrgeldeinnahmen. Der Tarif wird vom Bürgerbusverein festgelegt. Hohe Tarife erbringen hohe Einnahmen, bei allerdings geringerer Fahrgastzahl. Besonders günstige Tarife sind dagegen problematisch, weil der Kostendeckungsgrad nicht ausreichend sein kann. In der Regel finden die Bürgerbusvereine gute Lösungen in der Mitte zwischen diesen beiden Polen.

Des Weiteren können die Kosten des Bürgerbusses durch Spenden und Werbung im Fahrzeug und in den Printmedien des Vereins abgedeckt werden. In der Summe entsteht bei den meisten Vereinen ein Defizit im Bereich zwischen 5.000 und 15.000 Euro pro Jahr. In Ausnahmefällen sind die Bürgerbusvereine auch in der Lage, eine schwarze Null vorzuweisen. Der Regelfall ist aber eine im Vergleich zu konventionellem ÖPNV geringe Kostenunterdeckung für die Verkehrsleistung. **Die Städte und Gemeinden müssen sich verpflichten, diese Kostenunterdeckung jährlich zu tragen.** Der dafür notwendige politische Beschluss ist Voraussetzung für die Förderung des Fahrzeugs und die Gewährung der Pauschale für die Vereine und daher eine bindende Voraussetzung.

Im Vergleich zur angebotenen Verkehrsleistung ist, wenn man von einem Durchschnitt von rund 10.000 Euro Kostenunterdeckung pro Jahr ausgeht, das Verkehren eines Bürgerbusses als außerordentlich kostengünstige Alternative für die Städte und Gemeinden zu sehen, zudem wird ehrenamtliches Engagement gefördert und der Zusammenhalt in der Bevölkerung gestärkt. Dieser Weg kann daher empfohlen, jedoch nicht planerisch verordnet werden, da nur das eigeninitiative, ehrenamtliche Engagement eine tragfähige Säule für einen Bürgerbusverein bildet.

4. Grundzüge eines Marketingkonzeptes zur Förderung der Nutzung der Maßnahmen Mobilstationen und Nahmobilität

Der Erfolg der Umsetzung des Konzeptes zur Nahmobilität und auch der Einrichtung von Mobilstationen ist sehr eng an eine Begleitung durch ein Marketingkonzept geknüpft.

Das Konzept sollte in seinen Grundzügen wie folgt aufgebaut sein und einer weitreichenden Analyse vorhandener Strukturen aller städtischen und regionalen Akteure, die an der Nahmobilität beteiligt oder von ihr abhängig sind, zugrunde liegen. Im Weiteren gehen wir auf einzelne Aspekte und beispielhaft zu überlegende Maßnahmen ein.

1. Wie ist der Status quo?

- Marktanalyse und Analyse der verschiedenen Segmente / Akteure
- Quantitative und qualitative Zielgruppenanalyse
- Funktions- und Wirkungsweise des Marktes
- Wettbewerbsanalyse (Angebot, Qualität, Preise, Image, Service etc.)
- Interne Ressourcen-Analyse (Key-Account-Analyse und Kundenwert, Profitabilität, Produktivität, Kernkompetenz, Innovationsfähigkeit etc.)
- SWOT-Analyse (Strengths/Weakness, Opportunities/Threats des Marktes)

Die erste Analyse des Status Quo befasst sich mit den vorhandenen Informationssystemen und Prozesse des gesamten Nahmobilitätskonzeptes, wer diese nutzt, die Definition der Abhängigkeiten zwischen den Systemen und Prozessen sowie erwartete Einflüsse und Kosten, wenn die Informationssysteme und Prozesse ggf. in bestimmten Zeiträumen nicht verfügbar sind. An die Informationen kommt man nur im Austausch mit allen Abteilungen der involvierten Akteure und Unternehmen. Wichtig ist es, vorher einen Fragenkatalog zu den eruierten Analysepunkten zu erstellen, um zielführende Ergebnisse bei allen Beteiligten einzuholen.

2. Zielsetzung: Wohin wollen wir?

- Welche Mission haben wir mit den Mobilstationen und Verbesserung der Nahmobilität?
- Quantitative Ziele? (Konkret: Umsatz, Ressourcenauslastung usw.)
- Qualitative Ziele? (Optimierung des Images, Angebotsqualität, Kundenzufriedenheit etc.)
- Primäre und sekundäre Ziele? (Welche Ziele sind wichtiger?)
- Neue Zielgruppen? Welche Kunden will man erreichen?

Im zweiten Schritt der Marketinganalyse steht die Zielsetzung im Vordergrund. Diese betrifft konkrete Ziele und lässt eine Priorisierung einzelner Teilziele zu, um Maßnahmen im späteren Verlauf entsprechend besser zu planen.

3. Strategiefindung

- Wie positionieren wir uns? Was können wir besser als andere?
- Positionierung wählen
- Entwicklung einer Markenstrategie: Bekommt das neue Angebot eine eigene Marke? Wie wird die Marke in die Dachmarke integriert?
- Unternehmensstrategie wählen und Entwicklung einer Strategie-Matrix

Zur Strategiefindung eignen sich eine Reihe von bewährten Unternehmensstrategie-Modellen, wie z.B. das Strategiemodell nach Henry Mintzberg. Sein Modell beruht auf der Erkenntnis, dass sich Strategien nicht allein aus der Führung heraus planen lassen. Strategien entwickeln sich vielmehr aus den Mustern der gesamten Praxis und aller Akteure.

4. Konzept → Marketing-Mix

- Wie soll das Angebot zukünftig wahrgenommen werden?
- Entwicklung eines crossmedialen Marketingkonzepts
- Welche Werte will man vertreten?
- In welchen Medien möchte man in welcher Form vertreten sein?
- → Online, PR, Social Media, Google, TV, Printmedien, Messe, Video, Veranstaltungen, Blogs / Foren, Influencer etc.
- Welche Inhalte / Services sollen abgebildet werden?
- Angebotsbeschreibung (Welche Dienstleistungen, Angebote, Services...) und Anspruch (das „Warum“ per Marken-Claim erklären, wieso sollte man das Angebot nutzen)
- Corporate Identity / Design
- Effizienzbewertung einzelner Medien
- Abstimmung der Maßnahmen (Was hat Priorität, Targeting, Budget etc.)
- Mediaplanung mit Budget, Zeitplan, Optimierung, Evaluierung

Im letzten Schritt werden alle Maßnahmen konkret. Ein schlüssiger Markenclaim für die neuen Angebote sollte kreiert werden. Dieser sollte die Werte und das „Reason-why“ des verbesserten Nahmobilitätskonzeptes und der Mobilstationen beinhalten und die konkrete Beschreibung des Angebots zum Ziel haben. In den vorherigen Schritten sollte deutlich werden, welche Strukturen bereits vorhanden sind und welche Medien und Kanäle bespielt werden können. Das Marketingkonzept muss nicht zwingend nach den oben genannten Überlegungen erstellt werden. Ratsam ist das Hinzuziehen einer Marketingagentur oder einer Arbeitsgruppe aus Marketing-Angestellten aller Akteure (Städte und Gemeinden, Verkehrsbetriebe, Tourismusbranche etc.).

Ein konkretes Konzept mit Entwurf von konkreten Maßnahmen wie Informations- und Werbematerial kann an dieser Stelle noch nicht geleistet werden, da die genaue Umsetzung der Konzeption im Detail noch nicht feststeht. Entscheidend ist es aber, im Zusammenhang mit beiden Themenbereichen, gezielt auf das Vorhandensein neuer Mobilitätsangebote hinzuweisen.

Eine Marketingstrategie muss vor allem den Bereich der Fahrgastinformation berücksichtigen, in welcher wir bisher bereits Defizite erkennen und dessen Wichtigkeit vor allem dann besonders hoch ist, wenn Verkehrsangebote verändert werden. Dies gilt verstärkt, wenn Verkehrsangebote in ihrer

Qualität nicht als ideal einzuschätzen sind. Je seltener eine Verbindung pro Tag gegeben ist, desto schmerzhafter ist es für den Fahrgast, die Verbindung nicht wahrnehmen zu können, weil fehlende oder mangelnde Informationen dies verhindert. Erfahrungsgemäß prägen meist negative Erfahrungen in der öffentlichen Wahrnehmung die Diskussion in Bezug auf den ÖPNV. Dem gilt es mittels positiver Imagearbeit entgegenzuwirken.

Marketing, PR- und Öffentlichkeitsarbeit und die damit verbundene Positivwerbung sind daher von großer Wichtigkeit. Hierbei gilt es naturgemäß insbesondere neue Angebote zu bewerben, um sie bekannt zu machen, aber auch die Bestandsangebote der Bevölkerung positiv zu vermitteln, die bereits eine hohe Qualität aufweisen. Es muss für das gesamte Angebot ein Alleinstellungsmerkmal herausgearbeitet werden, welches die Fahrgäste von den Vorteilen gegenüber konkurrierenden Mobilitätsangeboten überzeugt.

Im Falle der Mobilstationen ist es dabei von Bedeutung, die Bevölkerung gezielt im Umfeld der Stationen mit Informationen zu versorgen. Dabei ist individuell auf die vor Ort vorhandenen Anlagen einzugehen und ihre Nutzung unter Herausstellung der Vorteile für die persönliche Mobilität zu erläutern. Dabei ist der individuelle Einzugsbereich zu beachten. Dies bedeutet, dass z.B. um kleine Mobilpunkte herum, bei denen nur Fahrradbügel installiert sind, in einem Umfeld von bis zu 2 km informiert wird. Dies unter Beachtung von Nachbarhaltepunkten, die fußläufig erreichbar sind und daher keiner Information bedürfen. Anlagen, die über hochwertige Fahrradabstellanlagen wie Fahrradkäfige oder Fahrradboxen verfügen, sollten dagegen in einem Umkreis von 5 km beworben werden. Auch hier gilt, dass Überschneidungsbereiche mit anderen Mobilstationen oder ÖPNV-Haltestellen mit gutem Verkehrsangebot ausgeklammert werden können. Die Qualität der Buchungsmöglichkeiten für die hochwertigen Abstellanlagen über eine App oder auch direkt an der Station sollte besonders hervorgehoben werden. Auch die Kompatibilität der Anlagen mit denen im gesamten VRR-Gebiet.

Im Bereich der Nahmobilität ist es von besonderer Bedeutung für den Verkehr an Wochenenden und am Abend auf den Freizeitverkehr abzielen und ggf. abgestimmte Informationen gemeinsam mit der Tourismuswirtschaft zu erstellen. So ist die Werbung für die neuen Verkehrsangebote direkt an den Zweck gekoppelt. Beispielsweise wird im Zusammenhang mit einer interessanten Burg- oder Schlossanlage unmittelbar mit den möglichen ÖPNV-Verbindungen geworben, sodass Urlauber, die häufiger mal bereit sind, das Auto stehen zu lassen oder gar ohne Auto angereist sind, hier direkt und gezielt die notwendigen Informationen vorfinden. ÖPNV-Tickets könnten direkt in Kombination mit touristischen Eintritten angeboten werden. Ebenso könnten Gutscheine / Coupons von touristischen Angeboten an den Ticketverkauf gekoppelt ausgegeben werden. Gezielte Vorschläge des Besuchs von touristischen Zielen können kombiniert mit den Angeboten der Nahmobilität vertrieben werden und sichern so einen höheren Ausnutzungsgrad beider Angebote

Insbesondere muss das Marketingkonzept zum Ziel haben, beim Nutzer erstens ein positives Image zu wecken und zweitens hervorrufen, dass dieser das gesamte Angebot kennt und gerne nutzen will. Ein sekundäres Ziel könnte das gezielte Empfehlungsmarketing sein, also das Gewinnen von Neukunden durch positive Bewertungen und Referenzen zufriedener Fahrgäste.

Dazu ist es nötig, eine zielgruppenspezifische und bedürfnisorientierte Strategie zu erarbeiten. Hierbei gilt es herauszufinden, welche Zielgruppen es gibt, wie sich die Fahrgäste bevorzugt über das Angebot informieren und welche Plattformen / Medien sie nutzen. Eine Marketingstrategie, die die Möglichkeiten Offline- sowie Online verknüpft, eignet sich hier besonders.

Da bei kurzfristigen wichtigen Ereignissen die schnelle Verfügbarkeit der zu kommunizierenden Inhalte von großer Bedeutung ist, ist die Online-Kommunikation ein wesentlicher Bestandteil des Marketingkonzepts. Mit der Kommunikation in Online-Plattformen wie z.B. Newsrooms, Foren und

insbesondere sozialen Medien (Twitter, Facebook, Whatsapp etc.) kann ein direkter Kommunikationsaustausch mit den Fahrgästen stattfinden. Somit können Verbesserungen, Änderungen, Verspätungen oder Ausfälle ohne große Umwege über klassische Printmedien kommuniziert werden. Klassische Pressearbeit sollte dennoch ein weiterer Bestandteil sein, insbesondere für Personengruppen, die nicht online unterwegs sind.

Das Konzept sollte insgesamt geeignet sein, die Nutzungsquote zu erhöhen und insgesamt eine gute Reputation für das Produkt ÖPNV im ländlichen Raum zu fördern. Wichtig ist demnach also die insgesamt transparente, schnelle und zielgruppenspezifische Kommunikation aller Bereiche des Marketings betreffend.

Zu beachten ist auch die Finanzierung der notwendigen Kommunikationsmaßnahmen (Personal- und Produktionskosten für Werbematerial etc.). Da diese Aufgaben von den Marketingabteilungen der Verkehrsgesellschaften bzw. der Verkehrsverbände zusätzlich übernommen werden müssten, wäre auch das Hinzuziehen eines externen Dienstleisters für eine begrenzte Zeit denkbar, um das neue Verkehrsangebot zu etablieren. Je nach Umfang und Auftragslage sind hier zusätzliche Kosten zu berücksichtigen. Diese sind abhängig davon, inwieweit diese Aufgaben intern bei den Verkehrsunternehmen bzw. -verbänden übernommen werden können. Auch die Beteiligung weiterer Akteure, auch der beteiligten Städte und Gemeinden, an der Durchführung und Finanzierung der Maßnahmen ist vor dem Hintergrund der Wichtigkeit zu prüfen

5. Fazit und Empfehlungen

Aufgrund der langen Beschäftigung mit der Thematik kann der Gutachter die Umsetzung der Maßnahmen im Bereich Mobilstationen und Nahmobilität bzw. ÖPNV-Bedienung in der Nebenverkehrszeit ausdrücklich empfehlen.

Die Effekte insbesondere für den ländlichen Raum sind erheblich und haben durch die aktuelle Diskussion um ökologische Faktoren in den letzten Monaten eine außerordentliche Dynamik erreicht. Aus diesem Grund ist die öffentliche Wahrnehmung für dieses Thema derzeit bedeutend größer als bislang üblich. Des Weiteren hat sich eine Vielzahl von Fördermöglichkeiten aufgetan. Es ist zu erwarten, dass dies auch weiterhin der Fall sein wird. Dies gilt sowohl für das Thema Mobilstationen als auch für den Bereich der Nahmobilität, wo neben Investitionsförderung erstmalig in NRW unter bestimmten Bedingungen und für bestimmte Konzepte auch zeitlich begrenzt Betriebskostenzuschüsse gewährt werden. Die weitere Entwicklung ist abzuwarten. Grundsätzlich ist aber davon auszugehen, dass die Förderkulissen auf der positiven Seite verbleiben.

Geeignete Marketingansätze wie im Kapitel 4 beschrieben, sollten Kräfte bündeln, für ausreichende Informationen sorgen und gute Verkehrsangebote auch gut verkaufen bzw. kommunizieren. An diesem Punkt krankt das ÖPNV-System seit langem, da es von den meisten Menschen als deutlich zu kompliziert empfunden wird und mangelnde Information im Falle von Unregelmäßigkeiten oder Ausfällen für deutlich mehr Verärgerung sorgt als die eigentlichen Probleme selbst. Des Weiteren werden positive Veränderungen der Öffentlichkeit selten optimal genug vermittelt, sodass die in der Regel recht wenigen Verlierer einer Systemumstellung in der Öffentlichkeit, der Presse und der politischen Wahrnehmung häufig ein sehr großes Gewicht erhalten, während sich die neuen und sehr zufriedenen Fahrgäste in den öffentlichen Verkehrsmitteln bewegen, ohne dies permanent kundzutun. Auch und gerade aus diesem Grund kommt dem Marketing sowie der Öffentlichkeits- und Pressearbeit bei der Umsetzungsbegleitung eine höchst entscheidende Rolle zu.