

## Mobilstationen



Quelle: Zukunftsnetz Mobilität NRW (2015): Handbuch Mobilstationen. S.25

<b>Produkt u. Aufgabe</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Räumlich gebündelte Verknüpfung von Verkehrsangeboten zur Förderung der Inter- und Multimodalität (ÖPNV mit Rückgratfunktion)</li> <li>■ Erhöhung der Flächenwirksamkeit/ Erschließungswirkung hochwertiger ÖPNV-Angebote durch Schaffung zentraler Orte für intelligente Zu- und Abbringangebote</li> <li>■ Modular gestaltbares Angebot in Hinblick auf Ausstattungsmerkmale und zu kombinierender Verkehrsmittel – in Abhängigkeit von Aufgabe, Bedeutung im Netz und räumlicher Lage sowie bei Zuordnung zu aufkommensstarken Einrichtungen</li> <li>■ Treffpunkt, Aufenthaltsbereich und Serviceangebote zur Förderung der Nahmobilität und Übernahme von Versorgungsfunktion</li> </ul>
<b>Hintergrund</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Maßnahme zur Unterstützung zum Erreichen der kommunalen Klimaschutzziele</li> <li>■ Verbesserung der Erreichbarkeit der starken ÖPNV-Achsen, Ausweiten der Einzugsbereiche, Abbau von Defiziten der ÖPNV-Erreichbarkeit</li> <li>■ Förderung der Multi- und Intermodalität / Attraktivitätssteigerung ÖPNV</li> </ul>
<b>„Zutaten“</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ modulares System an Mobilstationen, Realisierung mit Ausstattungsmerkmalen in Abhängigkeit von systemischer Bedeutung im Gesamtnetz, Lage, Nutzerpotentialen, Flächenverfügbarkeit und ökonomischen Rahmenbedingungen</li> <li>■ optimale Lagegunst im Ortsgefüge</li> <li>■ Eigentumsverhältnisse Grund und Boden</li> <li>■ Betreiber / kommunaler Kümmerer / ggf. Servicedienstleister</li> </ul>
<b>Akteure:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Kommune</li> <li>■ Technische Betriebe / Betreiber</li> <li>■ Stadtwerke</li> <li>■ CarSharing- und Fahrradverleihsystem-Anbieter</li> <li>■ Einzelhändler / Servicedienstleister</li> <li>■ Land NRW</li> <li>■ Zukunftsnetz Mobilität NRW (Beratung)</li> </ul>	<b>Prinzipskizze:</b>

## Unterstützung von Bürgerbusangeboten



**Produkt u. Aufgabe**

- Bürgerbus als wichtige und sinnvolle (räumliche) Ergänzung des klassischen ÖPNV, in Räumen mit schwacher Nachfrage und mit schwieriger Grundvoraussetzung für regulären Linienverkehr
- Unterstützung der Bürgerbusvereine insbesondere im Hinblick auf den KnowHow-Transfer
  - Öffentlichkeitsarbeit
  - Anträge, Verwaltung, Versicherung, Konzession etc.
  - Unterstützung bei der Akquise von Fahrerinnen und Fahrern
  - Konzeptentwicklung und -weiterentwicklung
  - Werbung und Akquise von Sponsoren
- Unterstützung bei der Gründung neuer Bürgerbusangebote bzw. Bürgerbusvereine
- Regelmäßige Abstimmung mit den Vereinen (Installierung eines Netzwerkes auf Kreisebene)

**Hintergrund**

- Maßnahme zur langfristigen Sicherstellung etablierter Verkehrsangebote, die ihrerseits für eine Verbesserung Mobilität im ländlich geprägten Raum Sorge tragen
- Langfristige Sicherung des Angebots für in ihrer Mobilität eingeschränkter Personenkreise

**„Zutaten“**

- Ansprechpartner / Beauftragter auf Seite der Städte und Gemeinden sowie der Verkehrsunternehmen

**Akteure:**

- Aufgabenträger
- Städte und Gemeinden
- Bürgerbusverein mit ehrenamtlich Engagierten
- Verkehrsunternehmen
- Private und öffentliche Sponsoren
- Ggf. Organisation als Verein

**Prinzipiskizze:**



## ServiceBus / EinkaufsBus



SerciveBus Rossla

<b>Produkt u. Aufgabe</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Anschluss von Ortschaften ohne Angebot an Einzelhandelsstandorten</li> <li>■ Erweitertes ÖPNV-Angebot an einzelnen, ausgewählten Wochentagen (mind. zwei), anstatt eingeschränktem Angebot an allen Tagen</li> <li>■ Einsatz eines Fahrzeuges an verschiedenen Tagen in unterschiedlichen räumlichen Teilbereichen („rollierender Einsatz“)</li> <li>■ Ausrichtung des Angebots auf relevante Einkaufs- und Versorgungsstandorte</li> <li>■ Vertaktetes Angebot, z.B. Stundentakt (in Teilabschnitten Zweistundentakt) an Bedienungstagen</li> <li>■ Fahrzeug mit Begleit- bzw. Servicepersonal</li> </ul>
<b>Hintergrund</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Sicherstellung der ÖPNV-Angebote in Orten ohne Versorgung zu benachbarten Angeboten</li> <li>■ Chance zur Kooperation zwischen ÖPNV und Versorgungseinrichtungen (Zusammenführung von Angebot und Nachfrage bei beiderseitigem Interesse)</li> <li>■ Verbessertes Angebot für in ihrer Mobilität eingeschränkter Personengruppe</li> </ul>
<b>„Zutaten“</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Kleinbus mit einer Rampe für Gehilfen und Rollstuhlfahrer</li> <li>■ Fahrpersonal und Begleitpersonal</li> <li>■ Verzicht auf parallele Strukturen wie bspw. Taxibus oder Bürgerbus</li> <li>■ PBefG-Genehmigungspflichtig</li> <li>■ intensive Vor-Ort-Vermittlung zum Start des Verkehrs</li> </ul>
<b>Akteure:</b>	<b>Prinzipiskizze:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Aufgabenträger</li> <li>■ Städte und Gemeinden</li> <li>■ Verkehrsunternehmen</li> <li>■ Kooperierende Einzelhändler</li> </ul>	

## Bike & Ride Stationen




Haltestelle: Mettingen, Hugelstrae Mobilitätspunkt



Haltestelle: Ennigerloh, Markt

<b>Produkt u. Aufgabe</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Ausbau der Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV</li> <li>■ Erhöhung der Flachenwirksamkeit hochwertiger ÖPNV-Angebote durch Schaffung hochwertiger Fahrradabstellanlagen</li> <li>■ Modular gestaltbare Ausstattung mit Differenzierung zwischen kleineren (überdachter Bügel oder ähnlich) und größeren Anlagen („Fahrradgaragen“ oder ähnlich) in Abhängigkeit des Bike &amp; Ride-Potenzials</li> <li>■ Hoher Wiedererkennungswert durch einheitliche Gestaltung (modularer Baukörper)</li> </ul>
<b>Hintergrund</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Abbau von Erschlieungsdefiziten durch wirksame Erhöhung des Haltestelleneinzugsradius in die Fläche</li> <li>■ Verbesserung der Erreichbarkeit der starken ÖPNV-Achsen</li> <li>■ Förderung der Intermodalität / Attraktivitätssteigerung ÖPNV</li> <li>■ Maßnahme zur Unterstützung der kommunalen Klimaschutzziele</li> </ul>
<b>„Zutaten“</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Realisierung mit Ausstattungsmerkmalen in Abhängigkeit der Nutzerpotentiale und Flächenverfügbarkeit</li> <li>■ optimale Lagegunst im Ortsgefuge</li> <li>■ soziale Kontrolle</li> <li>■ Eigentumsverhältnisse Grund und Boden</li> <li>■ Ggf. kommunaler Kümmerer für Wartung und Pflege</li> </ul>
<b>Akteure:</b>	<b>Prinzipiskizze:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Städte und Gemeinden</li> <li>■ Verkehrsunternehmen</li> </ul>	



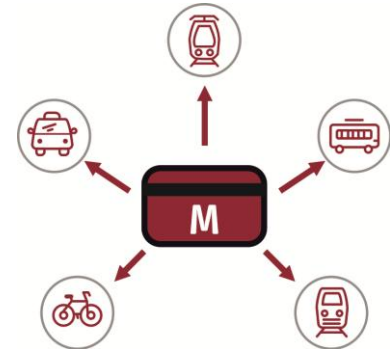
<b>Bike-Sharing light</b>	
<b>Produkt u. Aufgabe</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Verknüpfung von ÖPNV und Fahrrad durch Einrichten von einfachen Fahrradausleihstationen zur Verbesserung der Zielerreichbarkeit, z. B. am Rand von Gewerbegebieten („Werksfahrrädern“)</li> </ul>
<b>Hintergrund</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Abbau von Erreichbarkeitsdefiziten durch gezielte Verbesserung der Erreichbarkeit von Arbeitsplatzstandorten und Gewerbegebieten</li> <li>■ Förderung der ÖPNV-Nutzung im kleinräumigen Bereich</li> </ul>
<b>„Zutaten“</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Realisierung mit einfachen Ausstattungsmerkmalen (u. a. Gebrauchtfahrräder, einheitlich in markanter Farbe lackiert, einfache Schlüsselfunktion, Nutzen vorhandener Abstellmöglichkeit, wenn möglich (Garage o. ä.))</li> <li>■ Eigentumsverhältnisse Grund und Boden</li> <li>■ Ggf. betrieblicher Kümmerer für Wartung und Pflege</li> </ul>
<b>Akteure:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Kommune</li> <li>■ Betriebe</li> </ul>	<b>Prinzipskizze:</b> 

<b>Bürgermobil / „Bürgerbus light“</b>	
<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="flex: 1;"> <p style="color: #c00000; font-weight: bold; margin: 0;"><i>Bürger fahren Bürger</i></p>  </div> <div style="flex: 2;">  <p style="font-size: small; text-align: right; margin-top: 5px;">Quelle: noerten-hardenberg.de</p> </div> </div>	
<b>Produkt u. Aufgabe</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Gemeinwohlorientiertes, ehrenamtliches Fahrangebot in Ergänzung zum ÖPNV für innerörtliche Fahrten, ggf. als Mix mit Car-Sharing-Angebot zu Zeiten, in denen das Bürgermobil nicht fährt</li> <li>■ Vorherige Anmeldung eines Fahrtwunsches ist notwendig</li> <li>■ Möglichkeit einer Tür-zu-Tür-Bedienung</li> <li>■ Fahrservice ohne Liniengenehmigung</li> <li>■ Eine Vereinsstruktur ist nicht zwingend; die Gemeinde kann die Funktion des Rechtsträgers übernehmen, ehrenamtlich Aktive werden zu „Helfern“ im Auftrag der Kommune</li> <li>■ Verkehrt innerhalb fester Bedienungszeiträume, ggf. auch nur an ausgewählten Tage</li> </ul>
<b>Hintergrund</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Disperse Siedlungseinheiten mit geringer und/oder rückläufiger Einwohnerzahl</li> <li>■ Sicherstellung der Teilhabe der in ihrer Mobilität eingeschränkten Personenkreise</li> </ul>
<b>„Zutaten“</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Fahrzeug, inkl. Fix- und Betriebskosten</li> <li>■ Disposition</li> <li>■ Bürgerschaftliches Engagement</li> <li>■ Unterstützung aus Politik und Verwaltung / Sponsoring</li> </ul>
<b>Akteure:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Städte und Gemeinden</li> <li>■ Ehrenamtlich Engagierte</li> <li>■ Private und öffentliche Sponsoren</li> <li>■ Ggf. Organisation als Verein</li> <li>■ Ggf. Verkehrsunternehmen als Unterstützer</li> </ul>	<b>Prinzipskizze:</b> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center; margin-top: 10px;">   </div>

## Themenbezogener Shuttleservice



<b>Produkt u. Aufgabe</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Privat organisierter Shuttleservice zur Verbesserung der Erreichbarkeit ausgewählter Einrichtungen und Angebote (bspw. Nahversorger, medizinische Einrichtungen, kulturelle Einrichtung, Hotel usw.)</li> <li>■ Möglichkeit zur Realisierung spezieller Fahrtenwünsche, für welche im regulären Linienbetrieb keine ausreichende Fahrgastnachfrage vorhanden ist oder durch andere Umstände nicht realisiert werden kann</li> <li>■ Tür-zu-Tür-Bedienung</li> <li>■ Unterstützung durch Stadt/Gemeinde bei Initiierung</li> </ul>
<b>Hintergrund</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Verbesserung der Erreichbarkeit ausgewählter Einrichtungen</li> <li>■ Evtl. Gemeindegrenzenübergreifende Fahrten</li> </ul>
<b>„Zutaten“</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Fahrzeug</li> <li>■ Fahrpersonal</li> <li>■ Dispositionszentrale zur Annahme und Organisation der Fahrtenwünsche, die bei der Einrichtung angesiedelt ist</li> </ul>
<b>Akteure:</b>	<b>Prinzipiskizze:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Privatwirtschaftliche Einrichtungen</li> <li>■ Städte und Gemeinden</li> </ul>	

<b>Mobilitätskarte</b>	
 <p style="text-align: center; font-size: small;">Quelle: tu-darmstadt.de</p>	 <p style="text-align: center; font-size: small;">Quelle: rmv.de</p>
<b>Produkt u. Aufgabe</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Tarifliche Integration unterschiedlicher Mobilitätsdienstleistungen in einem Medium</li> <li>■ Vereinfachung intermodaler Mobilitätsketten durch verbesserte Zugänglichkeit</li> <li>■ Option: Mobilitätskarte mit monatlichen Fixkosten, inbegriffen kostenlose Nutzung aller Busse und Bahnen sowie mit zeitlicher Befristung eines Leihfahrrades und eines CarSharing-Angebots</li> </ul>
<b>Hintergrund</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Förderung des Umweltverbunds, Vernetzung der Verkehrsträger, Verbesserung des Zugangs zu verschiedenen Verkehrsmitteln</li> <li>■ Stärkung des ÖPNV-Angebots als Alternative zum Pkw</li> </ul>
<b>„Zutaten“</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Partnerschaftsstruktur der Betreiber/Angebote</li> <li>■ Ggf. Flächenverfügbarkeit zur Schaffung räumlicher Verknüpfungsangebote (Mobilstation)</li> </ul>
<b>Akteure:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Verkehrsverbund</li> <li>■ Verkehrsunternehmen</li> <li>■ Aufgabenträger</li> <li>■ Städte und Gemeinden</li> <li>■ Betreiber der Mobilitätsangebote</li> </ul>	<b>Prinzipskizze:</b> 



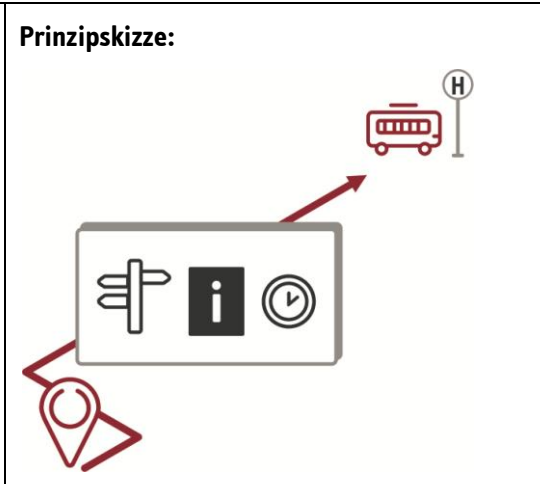
## Haltestellenferne Fahrgastinformation



<b>Produkt u. Aufgabe</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Monitore, Wegweiser etc.</li> <li>■ Echtzeitinformation in zentraler Lage zu Abfahrten des ÖPNV an der nächstgelegenen Haltestelle bzw. an einer zentralen Haltestellen wie ZOB</li> <li>■ Hinweis auf Dauer des Fußwegs und per Fahrrad zur Haltestelle</li> </ul>
<b>Hintergrund</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Fehlende Informationen bspw. in den Geschäftslagen oder in öffentlichen Einrichtungen zu Abfahrtszeiten des ÖPNV die räumlich hiervon getrennt sind</li> <li>■ Lage von ÖPNV-Haltestellen nicht immer zentral im Ortskern</li> </ul>
<b>„Zutaten“</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Display bzw. Monitor mit Echtzeitdaten (inkl. Wartung etc.)</li> <li>■ Wegweisung mit Angaben zur Dauer des Weges sowie zur Entfernung</li> <li>■ Örtlichkeiten für die Installation der Fahrgastinformation</li> </ul>

**Akteure:**

- Städte und Gemeinden
- Öffentliche Einrichtungen
- Private Akteure
- Verkehrsunternehmen



## Mitfahrerbank



Quelle: Helmenkirch/TU München



Quelle: nw.de

<p><b>Produkt u. Aufgabe</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ öffentlich organisierte (und damit legitimierte) „Stelle“ zum Mitfahren in privaten Pkws</li> <li>■ Sitzbänke, die als zentraler Sammelpunkt für Mitfahrer fungieren</li> <li>■ Zur Absicherung der Mobilität auch für den Rückweg sind zwei Bänke innerhalb eines Gebietes erforderlich, eine Ergänzung des Mobilitätsangebots entsteht erst durch mehrere aufgestellte Bänke</li> </ul>
<p><b>Hintergrund</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Ergänzung des Mobilitätsangebots in ländlichen Ortsteilen ohne Versorgungseinrichtungen und mit ausgeprägtem Zusammenhalt in der Dorfgemeinschaft</li> </ul>
<p><b>„Zutaten“</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Sitzbank</li> <li>■ Aufstellfläche</li> <li>■ Bereitschaft in der Dorfgemeinschaft</li> </ul>
<p><b>Akteure:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Städte und Gemeinden</li> <li>■ Private Akteure</li> </ul>	<p><b>Prinzipskizze:</b></p>