

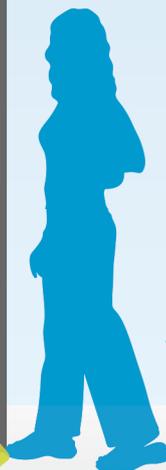


Konzept MOBILITÄTSSTATIONEN FÜR KIEL

kieler
wege



i



INHALTSVERZEICHNIS

1. HANDLUNGSERFORDERNIS	2
2. BEGRIFFSVERSTÄNDNIS „MOBILITÄTSSTATION“	3
3. ZIELE UND FUNKTIONEN VON MOBILITÄTSSTATIONEN	4
4. STANDORTKONZEPT	5
5. AUSSTATTUNG VON MOBILITÄTSSTATIONEN	7
6. VERMARKTUNG UND KOMMUNIKATION	11
7. GESTALTUNG VON MOBILITÄTSSTATIONEN	12
8. BETRIEB	12
9. FINANZIERUNG	12
10. ZUSAMMENSPIEL VON MOBILITÄTSSTATIONEN UND EINZELSTATIONEN	13
11. MOBILITÄTSSTATIONEN ALS TEIL EINES GESAMTANGEBOTS	14
LITERATUR	15

1. HANDLUNGSERFORDERNIS

Aus den strategischen Zielen der Stadt Kiel wurden im Verkehrsentwicklungsplan 2008 (VEP) Unterziele sowie entsprechende Maßnahmen zu deren Realisierung abgeleitet.

Zentraler Ansatzpunkt für das Erreichen vieler der im VEP formulierten Unterziele ist die Reduzierung der Abhängigkeit vom privaten PKW - und damit von dessen Besitz. Dazu bedarf es attraktiver Mobilitätsalternativen. Im Vergleich zum PKW vermag für die meisten Personen kein anderes Verkehrsmittel ein ebenso großes Spektrum an Mobilitätsbedürfnissen umfassend zu erfüllen. Daher liegt der Schlüssel zum Erfolg in der bedarfsgerechten Kombination ver-

schiedener umweltfreundlicher Verkehrsmittel. An die Stelle der überwiegend monomodalen PKW-Mobilität tritt die multimodale Nutzung verschiedener Verkehrsmittel, dem jeweiligen konkreten Mobilitätszwecks entsprechend (s. Abb. 1). Eine Sonderform stellt dabei die „intermodale“ Mobilität dar, bei der auf einem Weg mehrere Verkehrsmittel miteinander kombiniert werden (s. Abb. 1). Um diese neuen Formen der Mobilität zu ermöglichen, sind nicht nur die einzelnen Angebote vorzuhalten, sondern auch deren kombinierte Nutzung so einfach wie möglich zu gestalten.

Dieses Ziel sollen Mobilitätsstationen (MS) unterstützen.

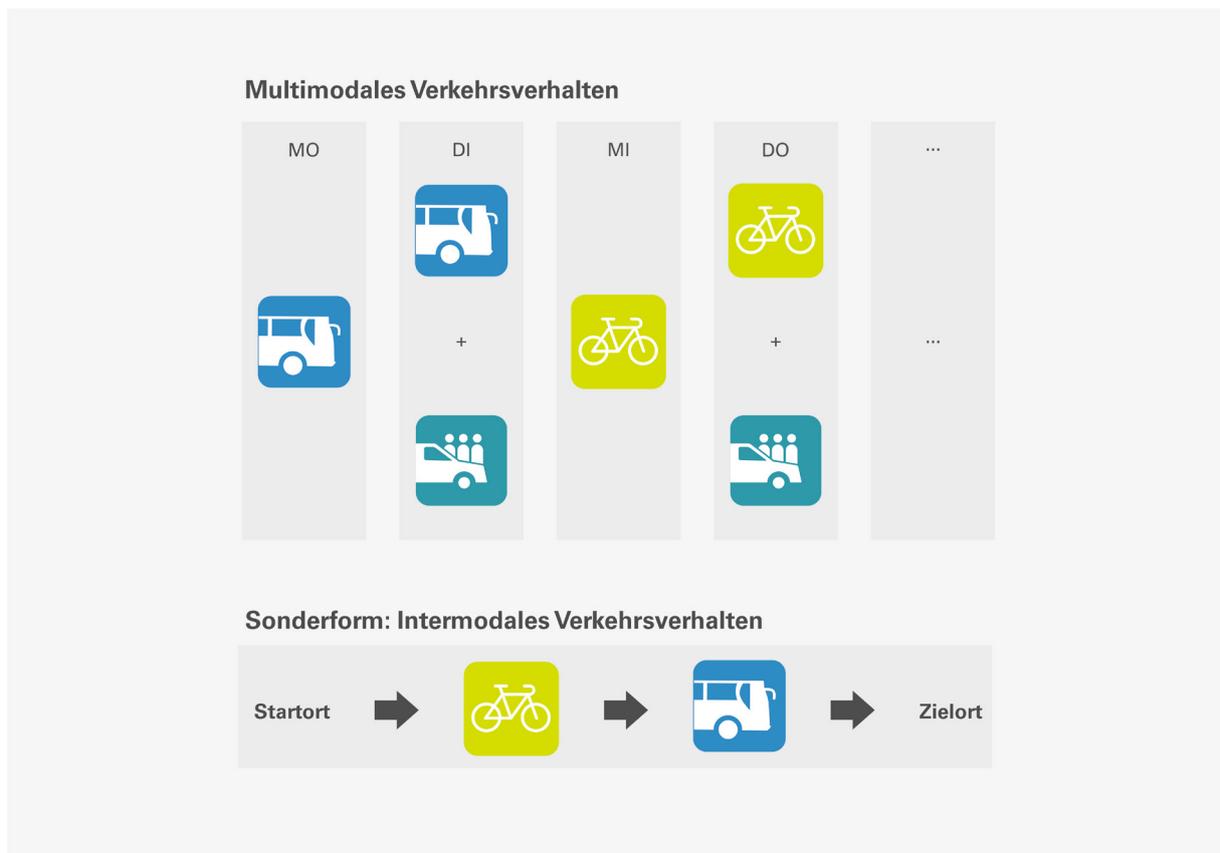


Abb. 1: Multimodales und intermodales Verkehrsverhalten (Eigene Darstellung, orientiert an BBSR, S.8)

2. BEGRIFFSVERSTÄNDNIS „MOBILITÄTSSTATION“

Für das vorliegende Konzept wird unter einer „Mobilitätsstation“ (MS) allgemein die räumliche Bündelung verschiedener nachhaltiger Mobilitätsdienstleistungen mit dem Ziel der Förderung multimodaler und intermodaler Mobilität verstanden.

Davon zu unterscheiden sind die einzelnen Stationen der Verkehrsmittel (z.B. Bushaltestelle), die nachfolgend entsprechend als „Einzelstationen“

bezeichnet werden. Auf gesamtstädtischer Ebene ergibt sich damit in abstrahierter Form ein Netz aus MS und Einzelstationen (s. Abb. 2), die in einem direkten Nutzungszusammenhang stehen. Auf die sich daraus ergebenden Erfordernisse wird in Kapitel 10 (Zusammenspiel von Mobilitätsstationen und Einzelstationen) eingegangen.

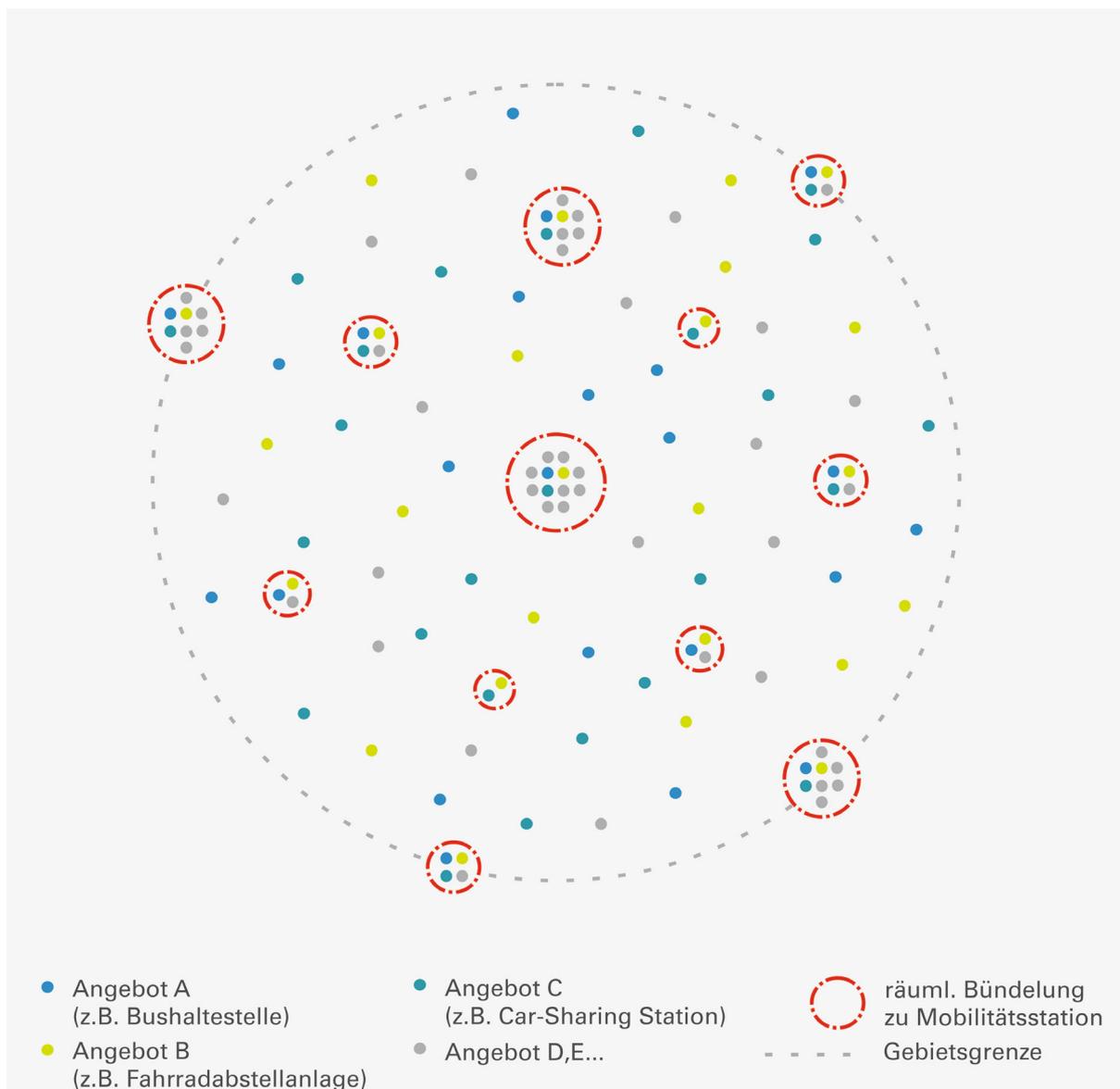


Abb. 2: Räumliches Zusammenwirken von Mobilitätsstationen und einzelner Stationen verschiedener Mobilitätsangebote

3. ZIELE UND FUNKTIONEN VON MOBILITÄTSSTATIONEN

Zur Förderung multimodaler und intermodaler Mobilität tragen MS auf verschiedene Weise bei. Dies neben der generellen Steigerung der Verfügbarkeit der einzelnen Angebote insbesondere durch deren räumliche Bündelung: So werden Anlaufpunkte geschaffen, an denen, vergleichbar mit einem Werkzeugkoffer, je nach Bedarf auf das passende Angebot zugegriffen werden kann (Multimodalität). Durch die räumliche Nähe der einzelnen Angebote zueinander wird deren kombinierte Nutzung in Wegeketten wesentlich vereinfacht (Intermodalität). MS können also als Start- bzw. Endpunkt und oder als Verknüpfungspunkt auf intermodalen Wegeketten dienen (s. Abb. 3 und 4). Durch ihre Lage im öffentlichen Raum kommt MS zudem die Funktion zu, für diese neue Form der Mobilität zu werben.

MS dienen damit nicht nur als Zugangspunkt zu Mobilitätsangeboten, sondern ebenso als Zugangspunkt zu Informationen, wodurch sich zusätzliche Nutzerpotenziale erschließen lassen. Darüber hinaus ergibt sich durch die Errichtung von MS die Chance, den Verkehrsraum im Hinblick sowohl auf die Verkehrssicherheit sowie auf die Attraktivität des Fuß- und Radverkehrs neu zu ordnen und insgesamt den öffentlichen Raum aufzuwerten. Ebenso kann die Bereitstellung attraktiver Flächen im öffentlichen Raum an Mobilitätsdienstleister durch entsprechende Vorgaben als strategisches Instrument genutzt werden, um ein für den Nutzer integriertes Angebot bezüglich Information, Buchung, Tarif und Zugang zu schaffen.



Abb 3: „switchh“-Station am Berliner Tor in Hamburg als intermodaler Verknüpfungspunkt (Quelle: Foto: Hamburger Hochbahn AG; Legende: Eigene Darstellung)



Abb. 4: Mobilitätsstation in Offenburg als Start- bzw. Endpunkt (Quelle: Stadt Offenburg)

4. STANDORTKONZEPT

Ziel ist es, im gesamten Stadtgebiet flächendeckend multimodale und intermodale Mobilität zu fördern. Dazu gilt es MS zukünftig als planerisches Instrument in Stadt- und Verkehrsplanung zu berücksichtigen. Analog zu der Unterscheidung nach Ober-, Mittel- und Unterzentren in der Raumplanung soll auch für das Angebot an MS verfahren werden. So soll zum einen flächendeckend ein Grundangebot für regelmäßige Bedarfe direkt am Ort der Nachfrage vorgehalten werden, zum anderen sollen Angebote, die seltener nachgefragt werden, nur an ausgewählten MS ergänzend bereitgestellt werden. Diese müssen in angemessener Zeit auch aus größeren Distanzen mit dem Rad, öffentlichen Verkehr (ÖV) oder motorisierten Individualverkehr (MIV) zu erreichen sein. Sie können aus Gründen ihrer Erreichbarkeit auch eine Art Reservefunktion übernehmen, für den Fall, dass an umliegenden Stationen das Angebot verknappert ist. Abbildung 5 veranschaulicht in abstrahierter Form das

Zusammenspiel von Stationen unterschiedlicher Zentralität.

Potenzielle Standorte für MS bestehen grundsätzlich überall dort, wo sich die Nachfrage mehrerer Mobilitätsangebote sinnvoll bündeln lässt.

Dabei sollen in der Regel bereits bestehende Angebote um weitere Angebote zu MS ergänzt werden.

Zentraler gelegene MS, denen auch eine überörtliche Versorgungs- und Reservefunktion zukommt, sollen vor allem an bestehenden ÖV-Stationen mit hoher Erreichbarkeit (räumlich und zeitlich) eingerichtet werden. Um Wege zu bündeln ist dabei anzustreben Standorte zu wählen, die weitere zentrale Funktionen aufweisen (z.B. Nahversorgung, Post...). Der „Umsteiger“ am Kieler Hauptbahnhof ist eine solche MS, an der aufgrund der hohen Zentralität ein besonders umfangreiches Angebot bereitgehalten wird. Dezentraler im Quartier gelegen können z. B. bestehende Car-Sharing-Stationen als Anknüpfungspunkt dienen.

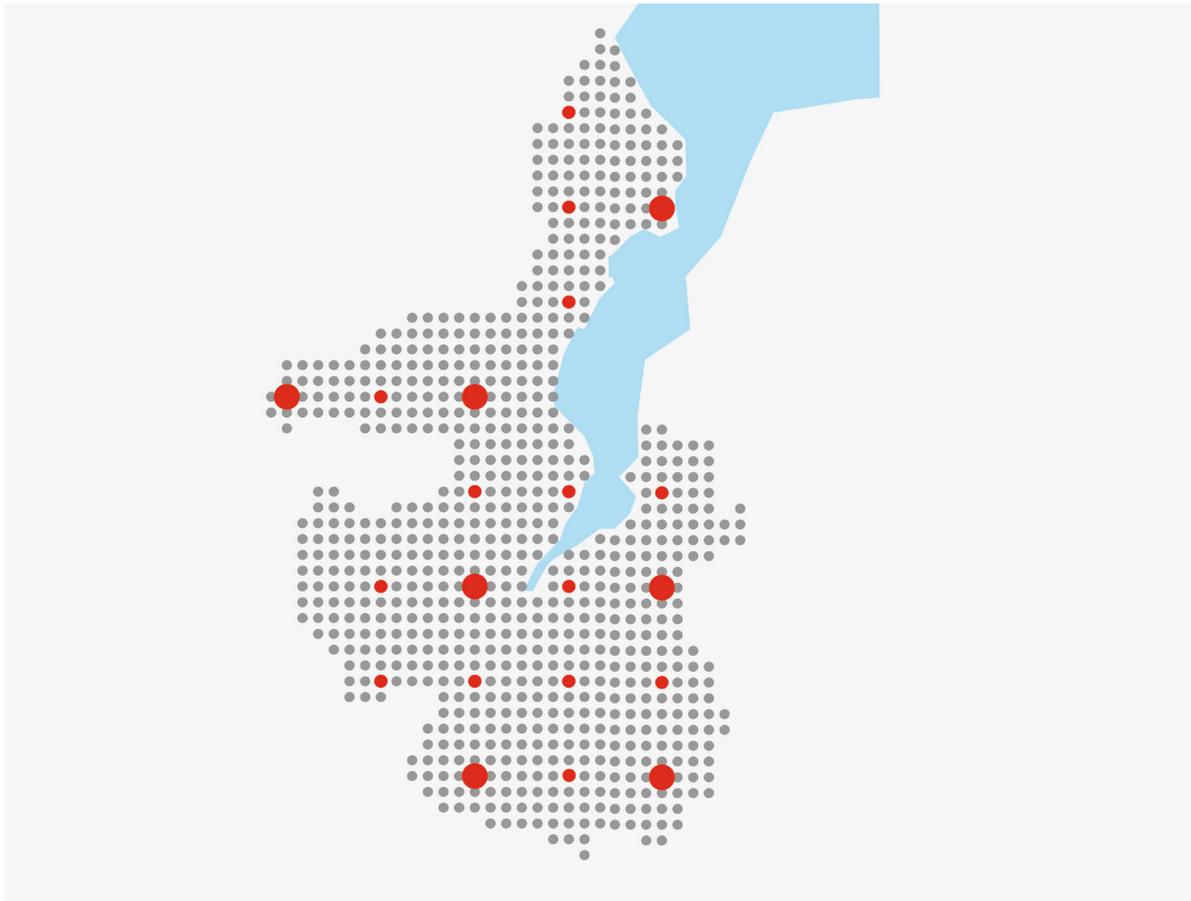


Abb. 5: Flächendeckende Versorgung des Stadtgebiets mit Mobilitätsstationen unterschiedlicher Zentralität in abstrahierter Form (Quelle: Eigene Darstellung)

An Standorten, an denen das örtliche Angebot bereits den Eigenschaften einer MS entspricht, sollen ergänzend Informationen zum Angebot und dessen Lage vor Ort bereitgehalten werden. Zusätzlich soll an entsprechenden Standorten geprüft werden, inwieweit vor Ort evtl. eine stärkere Bündelung und städtebauliche Integration vorgenommen werden kann.

Ein weiterer Schwerpunkt soll zudem auf der Integration von MS in neuen Gebietsentwicklungen liegen. Hier ergeben sich gute Chancen, MS besonders kompakt und integriert zu planen. MS sollen daher künftig als Elemente der Verkehrsinfrastruktur - analog zur Planung der Haltestelleninfrastruktur des ÖV - von Beginn an Teil der Planung sein.

Bei der Einrichtung von „Einzelstationen“ (z.B. einer neuen Car-Sharing-Station), bzw. deren Erneuerung, soll geprüft werden, inwiefern sich diese vor Ort mit

weiteren Einzelstationen sinnvoll zu MS verbinden lassen.

Die konkret zu wählenden Standorte für MS sollen dabei eine gute Sichtbarkeit bieten und kurze Wege zwischen den einzelnen Angeboten ermöglichen. Ebenso ist es anzustreben, Standorte so zu wählen, dass Sie bei Bedarf erweiterbar sind. Alle MS müssen schnell und einfach zu Fuß und mit dem Rad erreichbar sein. Zentraler gelegene MS mit Umsteigefunktion und überörtlichem Angebot müssen zudem gut durch den ÖV erschlossen sein.

Ein flächendeckendes Angebot soll dabei schrittweise entwickelt werden. Erste Stationen sollen dort entstehen, wo bereits heute hohe Nachfragepotenziale für diese Angebote zu erwarten sind und eine entsprechende Flächenverfügbarkeit gegeben ist.

Folgende Standorte wurden als mögliche Potenzialräume für MS identifiziert:

1. Alexandraplatz (Bereich Car-Sharing-Station)
2. An der Schanze / Brauner Berg (Bereich Hst. „Brauner Berg“)
3. Andreas-Hofer-Platz (Bereich Car-Sharing-Station)
4. Bernhard-Minetti-Platz (Bereich nördlich des Parkplatzes)
5. Blücherplatz (Bereich Car-Sharing-Station)
6. Eckernförder Str. / Steenbecker Weg (Bereich Hst. „Schneiderkamp“)
7. Exerzierplatz (Bereich Hst. „Dammstraße“ oder „Exerzierplatz“)
8. Grot Steenbusch / Radewisch (Bereich Hst. „Grot Steenbusch“)
9. Hamburger Chaussee / Diesterweg (Bereich Hst. „Fröbelstr.“)
10. Hamburger Chaussee / Speckenbeker Weg (Bereich Hst. „Schulensee/Eiderbrücke“)
11. Hofholzallee / Russeer Weg (Bereich Hst. „Russeer Weg“)
12. Langer Rehm/Masurenring (Bereich Hst. „Hermannstraße“)
13. Neumeimersdorf (im Rahmen der Gebietsentwicklung)
14. Holtenauer Straße / Elendsredder (Bereich Hst. „Elendsredder“)
15. Holtenau-MFG 5 (im Rahmen der Gebietsentwicklung)
16. Hummelwiese (Bereich zwischen Sophienblatt u. Königsweg)
17. Preetzer Str. / Ostring (Bereich Hst. „Preetzer Str. / Ostring“)
18. Prinz-Heinrich-Str. / Immelmannstr. (Bereich Hst. „Immelmannstraße“)
19. Reaktivierte / zu reaktivierende Bahnhaltepunkte im Stadtgebiet
20. Reventloubbrücke (Bereich Hst. „Reventloubbrücke“)
21. Rungholtplatz (Bereich Hst. „Suchsdorf, Rungholtplatz“ im Rahmen des Neubaus der Hst. „Suchsdorf, Rungholtplatz“)
22. Schönberger Str. / Wischhofstr. (Bereich Hst. „Seefischmarkt“)
23. Tempest (Bereich Hst. „Schilksee, Olympiazentrum“)
24. Universität (Bereich Haltestelle [Hst.] „Universität“)
25. Wellseedamm / Bunsenstraße (Bereich Hst. „Bunsenstr.“)
26. Wilhelmplatz (Bereich Hst. „Wilhelmplatz“)

Unabhängig von den dargestellten Potenzialräumen gilt es, MS grundsätzlich als stadt- und verkehrsplanerisches Instrument zu begreifen und bei sich ergebenden Potenzialen zu integrieren.

5. AUSSTATTUNG VON MOBILITÄTSSTATIONEN

MS sollen Angebote für vor Ort bestehende Mobilitätsbedarfe bereithalten. Nachfolgend werden einige konkrete Angebote vorgestellt, die Bestandteil von MS sein können, wobei weitere Angebote nicht ausgeschlossen sind.

5.1 Informationsmedien

Informationen an MS kommt eine wichtige Rolle zu. Entsprechende Informationselemente, z.B. in Form von Stehlen, sollen die Station weithin sichtbar machen und

Informationen zu Angebotsformen, Umfang und Lage vor Ort bereithalten.

5.2 Angebote des öffentlichen Linien- und Bedarfsverkehrs

Bushaltestelle

Der öffentliche Personennahverkehr wird in Kiel überwiegend durch Busverkehre realisiert und bildet damit ein wichtiges Element im Umweltverbund. Insbesondere Bushaltestellen, die bereits als Umsteigepunkt dienen und eine hohe

räumliche und zeitliche Erschließung bieten, eignen sich zum Ausbau zu MS mit überörtlicher Versorgungs- und Reservefunktion. Aber auch dezentral gelegene Stationen, z. B. in Wohnquartieren oder Gewerbegebieten, eignen sich als Standorte für MS an Ausgangs- und Endpunkten von Wegen.

Bahnhaltepunkt

Auf Kieler Stadtgebiet gibt es aktuell fünf Bahnhaltepunkte im Regionalverkehr (zwei weitere sind geplant) sowie den Hauptbahnhof mit zusätzlich überregionalen Verkehren. Die Bahnhaltepunkte ermöglichen sowohl eine schnelle Anbindung der umgebenden Stadtgebiete ins Umland als auch ins Stadtzentrum Kiels und sind meist in intermodale Wegeketten eingebettet. Ihnen kommt daher eine wichtige Umsteigefunktion zu. Auf Kieler Stadtgebiet weisen Bahnhaltepunkte in der Regel bereits Verknüpfungen zum Radverkehr (Radabstellanlagen), ÖPNV (Bushaltestelle) sowie MIV (Kurzzeithalteplätze) auf und haben dadurch bereits den Charakter von MS auf. Entsprechende Informationen (s. 5.1) sollten daher ergänzt werden. Je nach Lage der Haltepunkte kann das Angebot zudem sinnvoll um weitere Elemente erweitert werden.

Schiffsanleger SFK

Ein Teil des Kieler ÖPNV wird auch zu Wasser realisiert. Anlegestellen können an geeigneten Standorten um entsprechende Elemente zu MS erweitert werden. Ihnen kommt insbesondere eine Umsteigefunktion auf intermodalen Wegeketten zu.

Taxistand

Vor allem als Verkehrsmittel für die erste bzw. letzte „Meile“ ist das Taxi als Zubringer wichtiger Bestandteil des Umweltverbunds. Wenngleich Taxen auch per Telefon oder Internet angefragt werden können, so kann ein Taxi-Angebot an einer MS Wartezeiten verkürzen.

Fernbushaltestelle

Fernbusangebote sind mit überregionalen Bahnverkehren vergleichbar. Ebenso wie Bahnhaltepunkten kommt Fernbushaltestellen damit eine Verknüpfungsfunktion auf intermodalen Wegeketten zu.

Entsprechend können auch Fernbushaltestellen zu MS erweitert werden.

5.3 Verleihangebote

Car-Sharing-Station

Car-Sharing (CS) ist grundsätzlich als ergänzendes Verkehrsmittel für seltene Mobilitätsbedarfe gedacht und ermöglicht die bedarfsgerechte Nutzung eines PKW ohne die Notwendigkeit dessen Besitzes. CS trägt daher erwiesenermaßen zur Reduzierung des PKW-Besatzes bei. So ersetzt laut Studien ein CS-Fahrzeug etwa 5-7 Privatautos (LHK 2010, S. 84). MS bieten daher eine gute Möglichkeit zum weiteren Ausbau des CS-Angebots. An zentral gelegenen, gut erreichbaren MS bietet es sich an, ein umfangreicheres und differenzierteres Angebot vorzuhalten. CS in Kombination mit Elektromobilität kann zudem als Türöffner für die Nutzung von E-Mobilität dienen.

Bike-Sharing-Station

In Bike-Sharing-Systemen können Fahrräder an einer Vielzahl von Stationen entliehen und abgegeben werden. Dabei müssen die Räder nicht an derselben Station abgegeben werden, an der sie ausgeliehen wurden und ermöglichen somit „Ein-Weg-Fahrten“. Sie eignen sich den ÖPNV zu ergänzen und dem Problem der „letzten Meile“ entgegenzuwirken (Geschäftsstelle Zukunftsnetz Mobilität NRW 2015, S. 17). Mit dem „Campus-Rad“ gibt es in Kiel seit März 2015 ein Bike-Sharing-Angebot der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel (CAU) mit fünf Stationen (vier an der Uni, eine am Hbf) (www.campusrad.uni-kiel.de/de). MS bieten sich als geeignete Standorte bei einer Ausweitung des Angebots an.

Lastenradverleih

Insbesondere für innerstädtische Transporte sind Lastenräder geeignet, da ein Großteil der Transporte hier auch ohne PKW realisiert werden kann. Sie bieten sich dabei als Teil des Angebots an MS insbesondere in Quartieren an. Dabei kann die Integration von Elektroantrieben den Transport erleichtern (Geschäftsstelle Zukunftsnetz Mobilität NRW 2015, S. 18).

In Kiel gibt es mit dem Projekt „Kieler Tretwerk“ (www.kielertretwerk.org/) sowie dem Angebot des Einrichtungshauses IKEA

(www.ikea.com/de/de/store/kiel/services) bereits erste Angebote zum Ausleihen von Lastenrädern.

5.4 Angebote für den motorisierten Individualverkehr

Kurzzeitparkplatz für organisierte und spontane Mitfahrgelegenheiten

Fahrgemeinschaften können durch eine höhere Fahrzeugauslastung helfen, das Verkehrsaufkommen zu reduzieren. MS können sich dabei als gut identifizierbare Treffpunkte für den Zustieg etablieren. Zu diesem Zweck können an MS Kurzzeitparkplätze mit entsprechender Beschilderung vorgehalten werden.

Eine mögliche Form der Ausschilderung ist die einer „Trampstelle“, welche insbesondere für spontane, aber auch für geplante Mitfahrgelegenheiten als Treffpunkt dienen kann. Eine erste dieser Art gibt es in Kiel seit Juni 2015 an der Kreuzung Schützenwall / Westring / BAB 215.

Park&Ride-Stellplatz

Park&Ride-Stellplätze ermöglichen insbesondere die Bündelung auswärtiger MIV-Verkehre und stellen die Schnittstelle zum städtischen Nahverkehr dar. Sie können durch Angebotsergänzungen zu MS erweitert werden. Dabei kommt ihnen insbesondere eine Umsteigefunktion auf intermodalen Wegeketten zu.

5.5 Angebote für die Nahmobilität

Fahrradabstellanlagen

Das Vorhalten von Fahrradbügeln an MS sollte als Minimalanforderung an die Sicherung von Fahrrädern beim Wechsel auf ein anderes Verkehrsmittel gesehen werden. Witterungsgeschützte Radabstellanlagen bieten einen zusätzlichen Anreiz, auch hochwertigere Fahrräder abzustellen. Witterungs- und diebstahlgeschützte Radabstellanlagen bieten den höchsten Schutz für das Rad und können

damit die Bereitschaft zur Nutzung hochwertiger Fahrräder auf kombinierten Wegen erhöhen.

Fahrradluftpumpe

Fahrradluftpumpen können die Nutzung des Fahrrads fördern, indem sie dessen Verlässlichkeit und den Komfort der Nutzung steigern helfen. MS bieten als zentrale Anlaufstellen eine gute Möglichkeit, dieses Angebot flächen-deckend bereitzuhalten. Die kostenlose Nutzung kann zudem als „Lockangebot“ genutzt werden, um die Bekanntheit von MS zu steigern.

Neuordnung des Straßenraums

Bei Neuordnungen des Straßenraums im Rahmen der Einrichtung von MS soll auch die Situation für Fußgänger und Radfahrer bezüglich Sicherheit und Barrierefreiheit entsprechend aktueller Standards angepasst werden.

5.6 Aufenthalt

Witterungsschutz und Sitzgelegenheit

Um mögliche Wartezeiten beim Wechsel des Verkehrsmittels angenehm zu gestalten, sollten Witterungsschutz und Sitzgelegenheiten vorgehalten werden (Geschäftsstelle Zukunftsnetz Mobilität NRW 2015, S. 21). Sofern Bushaltestellen oder Bahnhaltepunkte Teil einer MS sind, ist dieses Erfordernis meist bereits erfüllt (sofern dies nicht gegeben, aber das Erfordernis ersichtlich ist, können Sitzgelegenheiten potenziell auch mit anderen Stationselementen kombiniert werden - z. B. Fahrradbox und Sitzgelegenheit als ein bauliches Element).

Die Überdachung kann auch zur lokalen Energiegewinnung für die MS mittels Solarmodulen genutzt werden. Sitzgelegenheiten und Witterungsschutz an MS stellen dabei auch unabhängig von deren Nutzung Angebote für den Fuß- und Radverkehr dar, um dort z. B. einen Schauer abwarten oder eine Erholungspause einlegen zu können (Geschäftsstelle Zukunftsnetz Mobilität NRW 2015, S. 21).

5.7 Elektromobilität

E-Ladesäule für PKW

Elektrische Antriebe als Ersatz für Verbrennungsmotoren bieten insbesondere für den städtischen Verkehr Potenziale, die Abgas- und Lärmemissionen zu senken. Analog zu Tankstellen für Verbrennungsmotoren bedarf es auch für die Ladung von Akkumulatoren für Elektroautos entsprechender Infrastruktur. Ebenso wie die Landeshauptstadt Kiel (LHK) nicht als Betreiberin von Tankstellen fungiert, ist auch der Betrieb von E-Ladeinfrastruktur durch die LHK nicht vorgesehen. Sofern sich entsprechende Anbieter für den Betrieb der Ladeinfrastruktur finden, bieten sich MS als geeignete Standorte für Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum an, insbesondere an Standorten mit längeren Fahrzeugstandzeiten wie z. B. an P+R-Parkplätzen. Insbesondere Car-Sharing stellt eine gute Option zur Integration von E-Mobilität dar. So können die Emissionen im CS-Angebot noch weiter gesenkt werden. Zudem kann CS von dem positiven Image der E-Mobilität profitieren und den Zugang zu aktuell noch vergleichsweise teuren E-Mobilen erleichtern. Gleiches gilt für das Angebot von Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge.

E-Ladesäule Fahrrad

Elektrofahrräder bieten Potenziale, Teile der MIV-Verkehre zu ersetzen, wodurch entsprechend positive Effekte für den städtischen Verkehr entstehen. An MS, an

denen Fahrräder für längere Zeit abgestellt werden, bietet sich eine gute Gelegenheit, Angebote zum Laden der Akkus von Elektrofahrrädern vorzuhalten. Auch für solche Angebote gilt es, entsprechende Betreiber der Ladeinfrastruktur zu finden.

5.8 Serviceangebote

Fahrkartenautomat

Insbesondere an MS mit größerem ÖPNV Angebot kann die Integration eines Fahrkartenautomats hilfreich sein, um den Fahrkartenverkauf in den Bussen zu reduzieren und somit den Betriebsablauf zu beschleunigen.

Öffentliches kostenloses WLAN

Ein öffentlich zugängliches kostenloses WLAN Angebot an MS kann als Service für mögliche Wartezeiten und als Zugang zu weiteren Angebotsinformationen dienen.

Öffentlicher Zugang zu kostenlosem WLAN kann ebenso als „Lockangebot“ die Bekanntheit von MS steigern.

Servicezentrale

An größeren MS bietet sich ggf. die Integration einer Servicezentrale an, in der Nutzer Informationen zum Angebot und Tickets erhalten sowie sich für Angebote registrieren können. Ein Beispiel ist die Servicezentrale im „Umsteiger“ am Kieler Hauptbahnhof. Entsprechende Dienstleistungen können ggf. auch durch Dritte wie z. B. Betreiber eines örtlichen Kiosks angeboten werden.

6. VERMARKTUNG UND KOMMUNIKATION

Großen Teilen der Bevölkerung sind viele neuere Angebote wie z. B. Car-Sharing noch wenig bekannt, und auch das Konzept einer multi- und intermodalen Nutzung solcher Angebote ist vielen neu. Daher kommt der Produktkommunikation und Vermarktung an MS eine wichtige Rolle zu. Wie bereits in Kapitel 5.1 (Informationsmedien) beschrieben, sollen daher an MS entsprechende Informationen zum Angebot bereitgehalten werden. Die Zusammengehörigkeit und Kombinierbarkeit der einzelnen Angebote soll über die Dachmarke „Kieler Wege“ kommuniziert werden. Diese soll nicht nur

für die MS dienen, sondern auch für alle weiteren Elemente eines multi- und intermodalen Mobilitätsangebotes (Information, Buchung, Tarif und Zugang). Die Marke „Einfach Mobil“ aus Offenburg zeigt beispielhaft, wie die Kommunikation angebotsübergreifend realisiert werden kann (s. Abb. 6-9).

Für die Dachmarke „Kieler Wege“ soll geprüft werden, ob durch einen Markenzusatz das Thema Multimodalität sinnvoll stärker herausgestellt werden kann. Denkbar wäre z. B. „Kieler Wege – Mobil“



Abb. 6: Car-Sharing-Fahrzeug und Bike-Sharing-Räder im Design der Marke „Einfach Mobil“ (Quelle: Stadt Offenburg)



Abb. 7: Mobilitätsstation im Design der Marke „Einfach Mobil“ (Quelle: Stadt Offenburg)



Abb. 8: Internetseite im Design der Marke „Einfach Mobil“ (Quelle: www.mobil-in-offenburg.de)



Abb. 9: Mobilitätskarte im Design der Marke „Einfach Mobil“ (Quelle: Stadt Offenburg)

7. GESTALTUNG VON MOBILITÄTSSTATIONEN

Wie in Kapitel 6 (Vermarktung und Kommunikation) beschrieben, kommt den MS auch die kommunikative Aufgabe zu, für die angebotenen Dienstleistungen und die neue Form der Mobilität zu werben. Dies betrifft neben den konkreten Fahrgast- und Angebotsinformationen auch die bauliche Ausgestaltung der

Stationen selbst. So soll über Materialien sowie Formensprache die Zusammengehörigkeit und Wertigkeit der Angebote kommuniziert werden. Ein angemessener Kompromiss aus Auffälligkeit und Eingliederung in die Umgebung soll die städtebauliche Integration gewährleisten.

8. BETRIEB

Für jedes Mobilitätsangebot fallen bestimmte Betreiberleistungen an. Diese setzen sich im Wesentlichen aus dem Betrieb von Infrastruktur (Verkehrsflächen, Bauten und Fahrzeuge) sowie Dienstleistungen zusammen. Für MS fallen darüber hinaus zusätzliche Betreiberleistungen an, die sich insbesondere aus der notwendigen Koordination eines Gesamtangebots ergeben. Dazu bedarf es einer organisatorischen Einheit, welche über die

Flächen verfügt und für deren Herrichtung, Instandhaltung und Vermietung bzw. Vergabe an Mobilitätsdienstleister zuständig ist. Dieser Einheit kommt auch die Aufgabe zu, die Nutzungsbedingungen mit dem Ziel eines attraktiven, einfach zu nutzenden Gesamtangebots festzulegen. Denkbar ist auch ein Modell mit „Stations-Paten“, die sich um den laufenden Betrieb kümmern. Der Betrieb wird im Rahmen der Umsetzung sichergestellt.

9. FINANZIERUNG

Bezüglich der Finanzierung von MS ist zwischen der Finanzierung des Baus und des Betriebs zu unterscheiden.

Beim Bau entstehen Kosten für die Herrichtung von Verkehrs- und Nebenflächen sowie entsprechender Stationsinfrastruktur. Die Kosten sind dabei insbesondere abhängig von Angebotsumfang, Angebotsformen sowie dem Maß der Umgestaltung des Straßenraums. Hinzu kommt, dass Stationen auch schrittweise ausgebaut werden können und damit Kosten in Etappen anfallen. Eine belastbare Kostenschätzung ist daher erst bei

konkreten Vorhaben möglich. Das Stationsnetz soll im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel sowie möglicher Fördermittel schrittweise entwickelt werden.

Im Betrieb fallen Kosten insbesondere für Reinigung, Instandhaltung und Aktualisierung von Informationen an. Diese sollen über Gebühren der nutzenden Unternehmen finanziert werden. Eine weitere potenzielle Finanzierungsmöglichkeit ist die Integration von Werbeflächen analog zur Bushaltestelleninfrastruktur.

10. ZUSAMMENSPIEL VON MOBILITÄTSSTATIONEN UND EINZELSTATIONEN

In Kapitel 2 (Begriffsverständnis „Mobilitätsstation“) wurde die Unterscheidung zwischen „Mobilitätsstation“ und „Einzelstation“ dargestellt und auf den direkten Nutzungszusammenhang dieser Stationsformen hingewiesen. Nachfolgend sollen die sich daraus ergebenden Anforderungen dargestellt werden.

- Zentrales Element der Kommunikation eines Gesamtangebots ist die Dachmarke „Kieler Wege“. Diese soll daher zukünftig an allen zum Gesamtangebot gehörenden Stationen dargestellt werden – also

sowohl an MS als auch an Einzelstationen. Unterstützt werden soll diese Botschaft durch eine einheitliche Formensprache und Materialwahl der baulichen Elemente. Eine beispielhafte Darstellung gibt Abbildung 10.

- Bei der Planung von „Einzelstationen“ (z.B. Car-Sharing-Stationen) bzw. deren Erneuerung soll geprüft werden, inwiefern sich diese vor Ort mit weiteren Einzelstationen sinnvoll zu MS bündeln lassen.

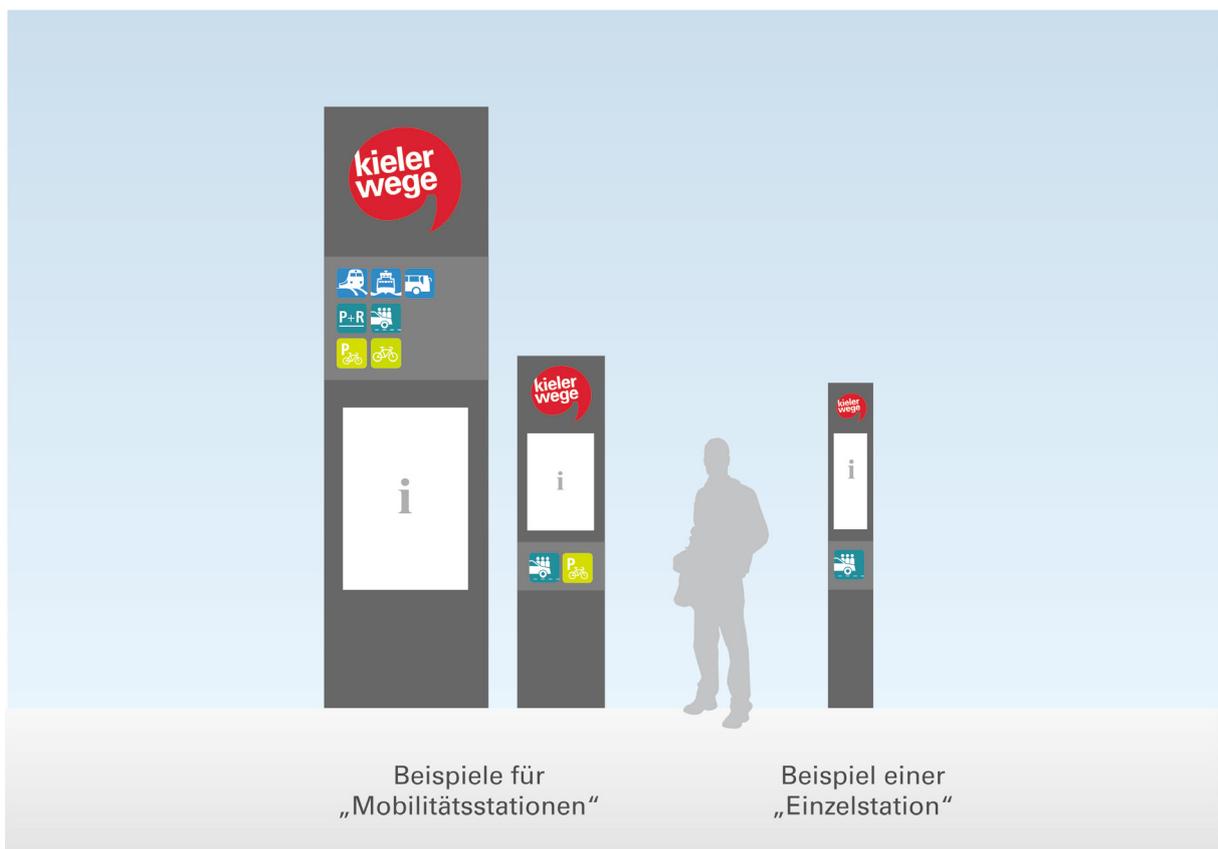


Abb. 10: Erste gestalterische Ansätze für die mögliche Ausgestaltungen von Informationselementen an „Mobilitätsstationen“ sowie „Einzelstationen“ (Quelle: Eigene Darstellung)

11. MOBILITÄTSSTATIONEN ALS TEIL EINES GESAMTANGEBOTS

Wie eingangs beschrieben, stellen MS einen Baustein multi- und intermodaler Mobilität dar. Analog zu dieser „Hardware“ bedarf es auch entsprechender „Software“, um ein ganzheitliches Angebot bereitzuhalten. Dazu gehören insbesondere Informations- und Buchungsmöglichkeiten (z. B. Internetseite oder Smartphone-App), Zugangs- und Identifizierungsmöglichkeiten (z. B. Chipkarte¹ oder Smartphone-App) sowie Tarifangebote. Die Entwicklung entsprechender Angebote bedarf der Kooperation einer Vielzahl von Anbietern und ist in regionale Entwicklungen einzubinden.

Diese Aufgabe kann folglich nicht alleine durch die LHK geleistet werden. Der Aufbau erster MS soll daher auch dazu dienen, Entwicklungen in diese Richtung anzustoßen. Hier kann die LHK durch die Flächenhoheit auf städtischer Ebene im Sinne eines Integrators die Entwicklung steuern. Insbesondere bezüglich des Themenfelds Informationen, Tarife und Buchung ist eine enge Zusammenarbeit mit NAH.SH notwendig.

¹ Teilweise als „Mobil-Card“ bezeichnet, da entsprechende Karten als Identifikations- und Zugangsmedium zu verschiedenen Mobilitätsdienstleistungen dienen.

LITERATUR

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (Hrsg.) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) (2014):

Neue Mobilitätsformen, Mobilitätsstationen und Stadtgestalt. Bonn. Download: <http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/ExWoSt/45/exwest45.html?nn=422618> (Stand: 15.02.2016)

Geschäftsstelle Zukunftsnetz Mobilität NRW (Hrsg.) (2015): Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen. Köln. Download: <http://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/infothek/publikationen> (Stand: 12.01.2016)

Landeshauptstadt Kiel (LHK) (Hrsg.) (2010): Verkehrsentwicklungsplan 2008. Kiel

Impressum

Herausgeberin

Landeshauptstadt Kiel

Fleethörn 9

24103 Kiel

Tiefbauamt, Abteilung Verkehr

E-Mail: tiefbauamt@kiel.de

www.kiel.de

Redaktion

Niklas Hubert

The logo for 'kieler wege' is displayed in white lowercase letters inside a red speech bubble shape.A white rectangular sign with a black lowercase letter 'i' in the center, representing an information point.