

# mobilstationen im quartier

Was sind Quartiers-Hubs und wie lassen sie sich betreiben?

Paulina Saurer, Christoph Pusch - Neue Effizienz gemeinnützige GmbH

Gefördert durch:



EUROPÄISCHE UNION  
Investition in unsere Zukunft  
Europäischer Fonds  
für regionale Entwicklung



**EFRE.NRW**

Investitionen in Wachstum  
und Beschäftigung

Ministerium für Umwelt,  
Naturschutz und Verkehr  
des Landes Nordrhein-Westfalen



# MOBILITÄTSWENDE



Quartiersmobilstationen



# STADTENTWICKLUNG

Quartiers-Hubs

# ANGEBOTSTABELLE QUARTIERS-HUB-TYPEN

|                           |   | Kompakter Quartiers-Hub  | Mittlerer Quartiers-Hub  | Großer Quartiers-Hub   |
|---------------------------|---|--|--|--|
|                           |   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• ausschließlich Außenraum</li> <li>• Personal im Backoffice</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Außen- &amp; Innenraum</li> <li>• Personal vor Ort</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Außen- &amp; div. Innenräume</li> <li>• Personal vor Ort</li> </ul> |
| ANGEBOTE<br>CITY LOGISTIK | Paketstation (anbieterunabhängig)   | ●  | ●  | ●  |
|                           | Paketumschlagplatz (anbieterunabhängig)   | ●  | ●*   | ●*   |
| ANGEBOTE<br>VERSORGUNG    | Nahversorgung mit Automatenlösung   | ●  | ●  | ●  |
|                           | Wochenmarkt, Pendlermarkt   | ●  | ●  | ●  |
|                           | Nahversorgung als „Hofladen“  | ●  | ●  | ●  |
| ANGEBOTE<br>MOBILITÄT     | Carsharing  | ●  | ●  | ●  |
|                           | Radabstellmöglichkeiten   | ●  | ●  | ●  |
|                           | ÖPNV Anbindung  | ●  | ●  | ●  |
|                           | kleine Reparaturstation   | ●  | ●  | ●  |
|                           | Fahrradgarage   | ●  | ●  | ●  |
|                           | Verleih von alternativen Mobilitätsangeboten<br>(Fahrradanhänger, Kindersitz, etc.) | ●  | ●  | ●  |
|                           | Beratungsbüro (Mobilität, Energie)  | ●  | ●  | ●  |
|                           | Werkstatt   | ●  | ●  | ●  |
|                           | Mikromobilität (E-Tretroller)   | ●  | ●  | ●  |
|                           | Bikesharing   | ●  | ●  | ●  |
|                           | Verleih von Lastenrädern  | ●  | ●  | ●  |
|                           | E-Ladestation   | ●  | ●  | ●  |
|                           | Mitfahrbank   | ●  | ●  | ●  |

- empfohlen
- optional
- nicht vorgesehen
- \* je nach Standort

# ANGEBOTSTABELLE QUARTIERS-HUB-TYPEN

ANGEBOTE  
QUARTIERSENTWICKLUNG

- empfohlen
- optional
- nicht vorgesehen

\* je nach Standort

neue/effizienz

|   |                                      |                                      |                                      |
|---|--------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|
| Schwarzes Brett                               | <span style="color: green;">●</span> | <span style="color: green;">●</span> | <span style="color: green;">●</span> |
| Freies WLAN                                   | <span style="color: green;">●</span> | <span style="color: green;">●</span> | <span style="color: green;">●</span> |
| Urban Gardening                               | <span style="color: gray;">●</span>  | <span style="color: gray;">●</span>  | <span style="color: green;">●</span> |
| Gastronomie                                   | <span style="color: red;">●</span>   | <span style="color: gray;">●</span>  | <span style="color: green;">●</span> |
| Toilette                                      | <span style="color: red;">●</span>   | <span style="color: gray;">●</span>  | <span style="color: green;">●</span> |
| Co-Working                                    | <span style="color: red;">●</span>   | <span style="color: red;">●</span>   | <span style="color: green;">●</span> |
| Bücherschrank                                 | <span style="color: gray;">●</span>  | <span style="color: gray;">●</span>  | <span style="color: gray;">●</span>  |
| Smart Locker, Schließfach                     | <span style="color: gray;">●</span>  | <span style="color: gray;">●</span>  | <span style="color: gray;">●</span>  |
| Räume zur Vermietung im Quartier, Eventfläche | <span style="color: red;">●</span>   | <span style="color: red;">●</span>   | <span style="color: gray;">●</span>  |
| Selbsthilfereparatur                          | <span style="color: red;">●</span>   | <span style="color: red;">●</span>   | <span style="color: gray;">●</span>  |
| Vertical Farming                              | <span style="color: red;">●</span>   | <span style="color: red;">●</span>   | <span style="color: gray;">●</span>  |



Treffpunkte



Carsharing



Regiomat



Paketstation



Fahrradgaragen



Bikesharing



| Betreiber \ Finanzierung | öffentlich      | privat                     | commons                    |
|--------------------------|-----------------|----------------------------|----------------------------|
| öffentlich               | rein öffentlich | Public-Private-Partnership | Public-Commons-Partnership |
| privat                   | -               | rein privat                | CSR / Philanthropie        |
| commons                  | -               | -                          | reines Commoning           |

## VORTEILE

## NACHTEILE

### KOMMUNE

- direkte Umsetzung und Verzahnung von vorhandenen Mobilitätskonzepten und -maßnahmen (z.B. Parkraummanagement)
- vorhandene Expertise aus den verschiedenen Fachabteilungen
- direkte Entscheidungswege, insbesondere bei Planung und Genehmigungsverfahren
- direkter Zugriff auf kommunale Flächen
- leichtere Akquise von Fördermitteln
- oftmals vorhandene Zusammenarbeit zwischen Kommune und Zivilgesellschaft in Quartieren

- Verwaltung ist oftmals mit vorhandenen Aufgaben und Projekten ausgelastet
- Planung und Betrieb erfordern als Querschnittsaufgaben viel Abstimmung mit den verschiedenen Abteilungen, sodass hierfür eine zentrale Koordination z.B. durch Mobilitätsmanager erforderlich ist
- operativer Betrieb bindet dauerhaft Personalressourcen, insbesondere bei einer hohen Anzahl an Mobilstationen

### KOMMUNALE BETREIBER- GESELLSCHAFT

- Mobilstationen als Kerngeschäft, Bündelung und Vertiefung von Expertise
- Kommune kann mit Ausnahme von Genehmigungsverfahren fast alle Aufgaben an die Betreiber-gesellschaft auslagern
- agilere Entscheidungs- und Umsetzungsprozesse im operativen Geschäft
- einfachere Vergabemöglichkeiten an private Dienstleister
- mögliche Übernahme von weiteren Aufgaben für die Umsetzung der kommunalen Mobilitätswende, z.B. Planung und Betrieb von Quartiersgaragen

- zu Beginn besonders kostenintensiv, da neben baulichen Investitionen ebenso neue Verwaltungsstrukturen mit neuem Personal erforderlich sind
- Grundfinanzierung, umfassender In-House-Auftrag oder Defizitausgleich durch die Kommune notwendig, wenn eigenwirtschaftlicher nicht möglich ist

### AUFGABENTEILUNG VERKEHRSBETRIEB + BÜRGERSCHAFT

- Unterscheidung zwischen Mobilstationen an Verkehrsknotenpunkten und Quartiersmobilstationen ermöglicht Aufgabenteilung
- Verkehrsbetrieb kann auf vorhandene Expertise rund um Mobilitätsdienstleistungen und dem Ausbau von Infrastruktur zurückgreifen
- Verzahnung mit Projekten wie die Modernisierung von ÖPNV-Haltestellen oder der Umsetzung einer eigenen Mobilitätsplattform möglich
- Eigenpersonal des Verkehrsbetriebs für Wartung von ÖPNV-Haltestellen kann auch zur Instandhaltung von Mobilstationen eingesetzt werden
- bestimmte Aufgaben, wie die Koordination mit privaten Mobilitätsdienstleistern kann zentral durch den Verkehrsbetrieb erfolgen
- durch gemeinwohlorientierte Ausrichtung können Vereine und Genossenschaften neben öffentlichen Fördermitteln auch Spenden und Sponsorengelder von Stiftungen und lokalen Unternehmen einwerben

- Verkehrsbetriebe sind oftmals mit vorhandenen Aufgaben und Projekten ausgelastet
- operative Zusammenarbeit zwischen Verkehrsbetrieb und Zivilgesellschaft wenig erprobt
- Ausbau von Quartiersmobilstationen ist vom Engagement im jeweiligen Quartier abhängig, wenig Synergieeffekte
- Professionalisierungsgrad in Vereinen und Genossenschaften unterschiedlich ausgeprägt, zivilgesellschaftliche Akteure sollten daher ihr Know-How stadtwweit teilen

### AUFGABENTEILUNG KOMMUNE + VERKEHRSBETRIEB + BÜRGERSCHAFT

- Gesamtstrategie und Planung für Mobilstationen und Quartiers-Hubs wird im Sinne einer integrierten Stadtentwicklung durch die Kommune entwickelt
- direkte Verzahnung mit kommunalen Mobilitäts- und Stadtentwicklungskonzepten
- Verzahnung mit regulierenden Vorgaben für private Mobilitätsdienstleister und KEP-Dienstleister
- Stadtteilvereine und Quartiersgenossenschaften können durch die Verantwortung für den Betrieb von Quartiersmobilstationen und Quartiers-Hubs gezielt auf die individuellen Bedarfe eingehen und abgestimmt mit der Gesamtstrategie der Kommune Quartiersentwicklung betreiben

- Aufgabenteilung zwischen Kommune, Verkehrsbetrieb und Stadtteilvereinen bzw. -genossenschaften verursacht hohen Koordinationsaufwand
- Engagement und Professionalisierungsgrad im jeweiligen Quartier, insbesondere in Bezug auf komplexere Quartiers-Hubs erfolgskritisch
- mangelnde Synergieeffekte im operativen Betrieb in den jeweiligen Quartieren
- Gefahr der gegenseitigen Konkurrenz unter den Vereinen und Genossenschaften bei der Akquise von Spenden und Kooperationspartnern

### GEMEINNÜTZIGE STADTENTWICKLUNGS- GESELLSCHAFT

- stadtwweit hoher Professionalisierungsgrad durch Bündelung der Expertise für Planung und Betrieb von Mobilstationen und Quartiers-Hubs
- agilere Entscheidungs- und Umsetzungsprozesse im operativen Geschäft
- durch Gemeinnützigkeit der Gesellschaft können neben Fördermitteln ebenso Spenden eingeworben werden
- zentrale Koordination ermöglicht Synergien durch stadtwweit abgestimmte Kooperationen mit privaten Funktionsdienstleistern, sozialen Unternehmen und weiteren Kooperationspartnern wie großen Arbeitgebern und Wohnungsunternehmen

- zu Beginn besonders kostenintensiv, da neben baulichen Investitionen ebenso neue Verwaltungsstrukturen mit neuem Personal erforderlich sind
- Grundfinanzierung, umfassender In-House-Auftrag oder Defizitausgleich durch die Kommune notwendig, wenn eigenwirtschaftlicher nicht möglich ist

# LEGENDE BLAUPAUSEN

Auf dieser Übersicht werden die in den Blaupausen aufgeführten Akteure weiter aufgeschlüsselt. Die Auflistung stellt eine Orientierungshilfe für einzubindende Kooperationspartner dar, die je nach Blaupause variieren kann.

|                                   |   |  |  |
|-----------------------------------|---|--|--|
| KOMMUNAL-<br>VERWALTUNG           | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verwaltungsspitze</li> <li>• Stadtentwicklung</li> <li>• Umwelt / Klimaschutz</li> <li>• Verkehr / Tiefbau / Planungsamt</li> <li>• Grünflächen (Blaupause 1-4)</li> <li>• Recht (Blaupause 1,4,5)</li> <li>• Smart City (Blaupause 1,4)</li> <li>• Bürgerbeteiligung (Blaupause 1,4)</li> <li>• Presse / Öffentlichkeitsarbeit (Blaupause 1,4)</li> <li>• Wirtschaftsförderung (Blaupause 4)</li> </ul> | PRIVATE MOBILITÄTS-<br>DIENSTLEISTER   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Car-Sharing-Anbieter</li> <li>• Scooter- / Roller-Sharing-Anbieter</li> <li>• Bike- / Cargobike-Sharing-Anbieter</li> </ul>           |
| KOMMUNALER<br>VERKEHRSBETRIEB     | <ul style="list-style-type: none"> <li>• ÖPNV</li> <li>• On-Demand-Angebote des Verkehrsbetriebs</li> </ul>   | SPENDENGELDER<br>UND SPONSOREN         | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Stiftungen</li> <li>• Lokale Unternehmen</li> </ul>   |
| FÖRDERMITTELGEBER                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zweckverbände</li> <li>• Land</li> <li>• Bund</li> <li>• EU</li> </ul>   | PRIVATE KEP-<br>DIENSTLEISTER          | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kurierdienste</li> <li>• Expressdienste</li> <li>• Paketdienste</li> </ul>  |
| PRIVATE FLÄCHEN-<br>DIENSTLEISTER | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Private Immobilienbesitzer</li> <li>• Discounter / Einzelhandel</li> <li>• Arbeitgeber</li> <li>• Wohnungsunternehmen</li> </ul>   | SOZIALE UNTERNEHMEN/<br>ORGANISATIONEN | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Beschäftigungsträger</li> <li>• Integrationsunternehmen</li> <li>• Wohlfahrtsorganisationen</li> <li>• Freiwilligendienste</li> </ul> |
|                                   |   | WEITERE FUNKTIONS-<br>DIENSTLEISTER    | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Regionale Lebensmittel-Lieferdienste</li> <li>• Gastronomie</li> <li>• Beratungsdienstleistungen</li> <li>• Veranstalter</li> </ul>   |



# 1 KOMMUNE

Planung und Betrieb von allen Mobilstationen verantwortet Kommune, Unterstützung durch Zivilgesellschaft bei Standortfindung und Bürgerbeteiligung

Eignung: eher für eine geringe Anzahl an Mobilstationen und kleinere Kommunen, bei denen separate Betreiberstrukturen keine Effizienzgewinne hervorrufen können

**Kommunal-  
verwaltung**

## Ressort- und abteilungsübergreifende Zusammenarbeit innerhalb der Kommunalverwaltung für Planung und Betrieb von Mobilstationen

### Kernaufgaben

- / Zentrale Koordination mit Akteuren inner- und außerhalb der Kommunalverwaltung durch Mobilitätsmanager
- / Fördermittelmanagement
- / Parkraummanagement
- / Konzeption und Detailplanung der Standorte unter Berücksichtigung des gesamtstädtischen Mobilitätskonzepts
- / Ausschreibung von Bauleistungen
- / Ausschreibung von Wartungsverträgen
- / Vertragliche Regelung mit Flächeneigentümern
- / regulierendes Vertragswerk für Mobilitätsdienstleister
- / Koordination und Vergabeverfahren für Mobilitätsdienstleister (Dienstleistungskonzession oder Öffentlicher Dienstleistungsauftrag)
- / Digitale Integration der privaten Mobilitätsangebote in kommunale Mobilitätsplattform
- / Marketing

### Kostenstruktur

#### INVESTITIONSAUSGABEN

- / extern zu vergebene Leistungen für den Bau von Mobilstationen
- / an extern zu vergebene Leistungen für digitale Mobilitätsplattform

#### BETRIEBSKOSTEN

- / Personalkosten Mobilitätsmanager
- / ggf. Pachtzins
- / Wartungsvertrag für Instandhaltung
- / laufende Service-Kosten für kommunale Mobilitätsplattform
- / Versicherung
- / sonstige laufende Kosten

### Einnahmequellen

- / eingeworbene Fördermittel für den Bau von Mobilstationen
- / Einnahmen aus Nutzungsgebühren, die von den privaten Mobilitätsdienstleistern erhoben werden
- / Einnahmen aus Parkraumbewirtschaftung
- / Einnahmen aus Stellplatzablöse

**Fördermittel-  
geber**

**Bürgerschaft**

## Stadtteilverein / Quartiersgenossenschaft / Bürgerinitiative im jeweiligen Quartier

### Kernaufgaben

- / Zentrale Koordination mit Akteuren inner- und außerhalb der Kommunalverwaltung durch Mobilitätsmanager
- / Unterstützung der Kommune bei der Standortsuche und bei der Berücksichtigung von quartiersspezifischen Rahmenbedingungen
- / Organisation und Durchführung von Bürgerbeteiligungsformaten in der Konzeptions- und Planungsphase
- / Öffentlichkeitsarbeit im Quartier

**Kommunaler  
Verkehrs-  
betrieb**

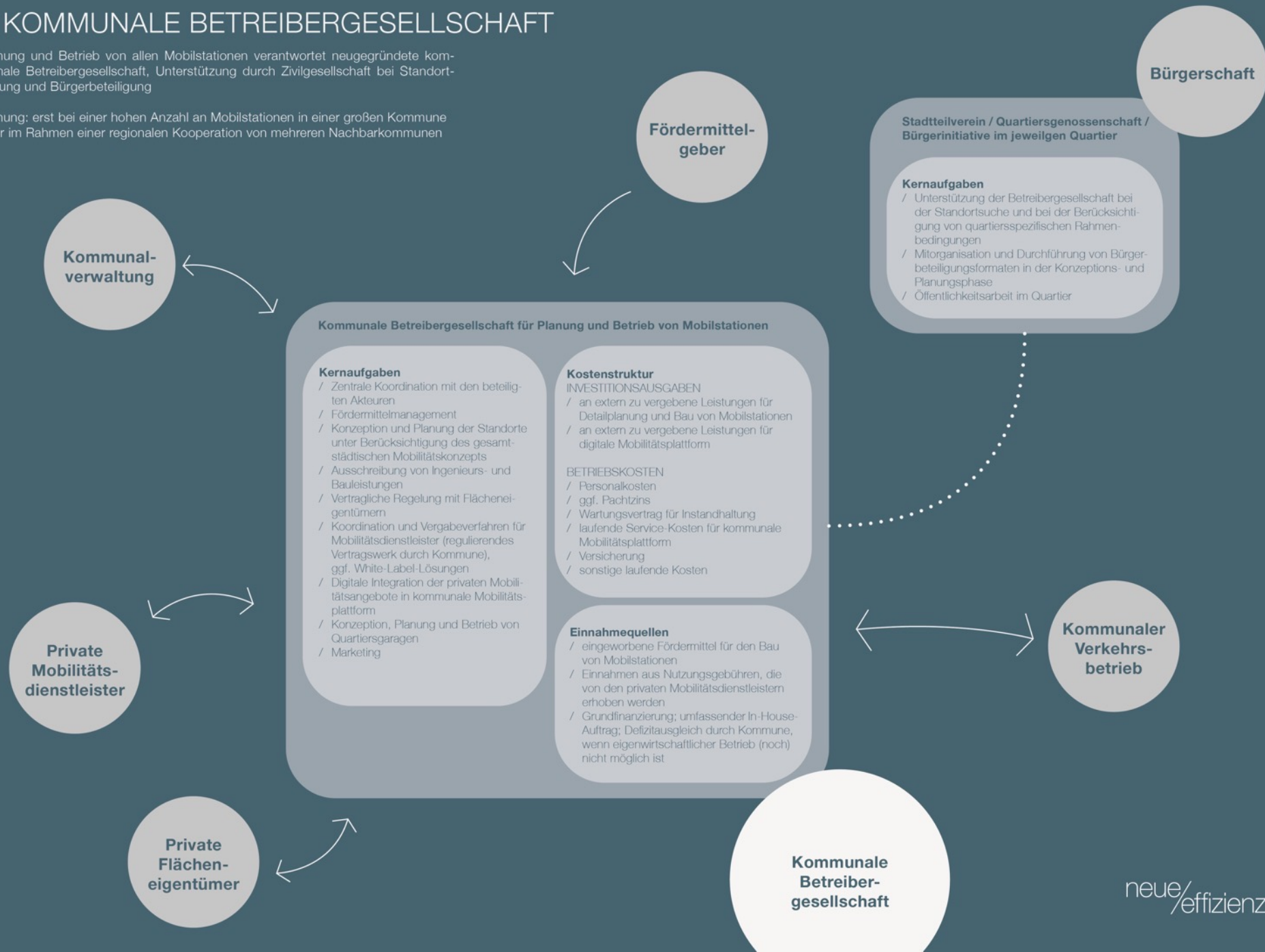
**Private  
Mobilitäts-  
dienstleister**

**Private  
Flächen-  
eigentümer**

## 2 KOMMUNALE BETREIBERGESELLSCHAFT

Planung und Betrieb von allen Mobilstationen verantwortet neugegründete kommunale Betreiber-gesellschaft, Unterstützung durch Zivilgesellschaft bei Standort-findung und Bürgerbeteiligung

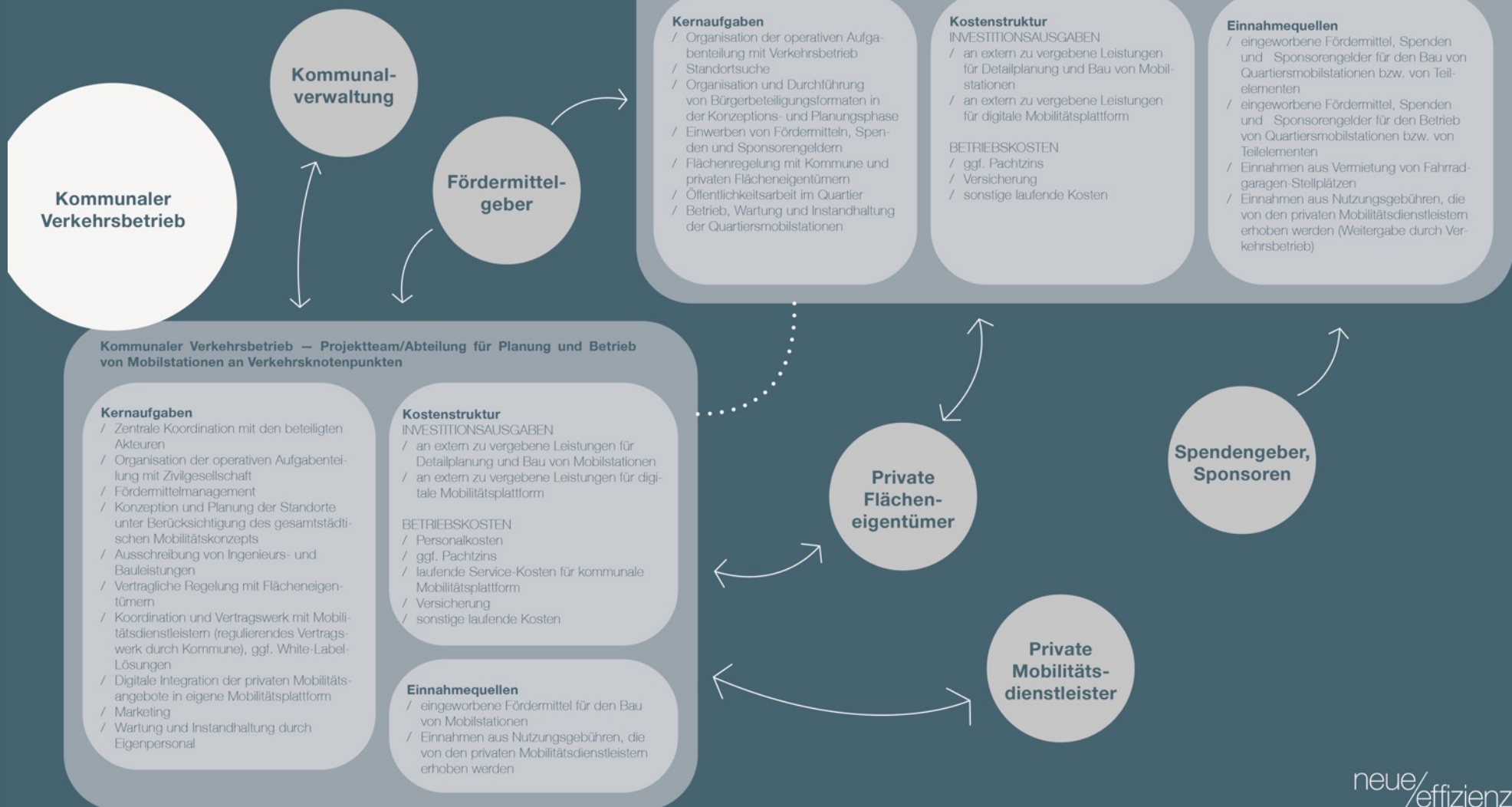
Eignung: erst bei einer hohen Anzahl an Mobilstationen in einer großen Kommune oder im Rahmen einer regionalen Kooperation von mehreren Nachbarkommunen



# 3 AUFGABENTEILUNG VERKEHRSBETRIEB, BÜRGERSCHAFT

Planung und Betrieb von Mobilstationen an Verkehrsknotenpunkten verantwortet Verkehrsbetrieb, Planung und Betrieb von Quartiersmobilstationen verantworten Stadtteilvereine und Quartiersgenossenschaften

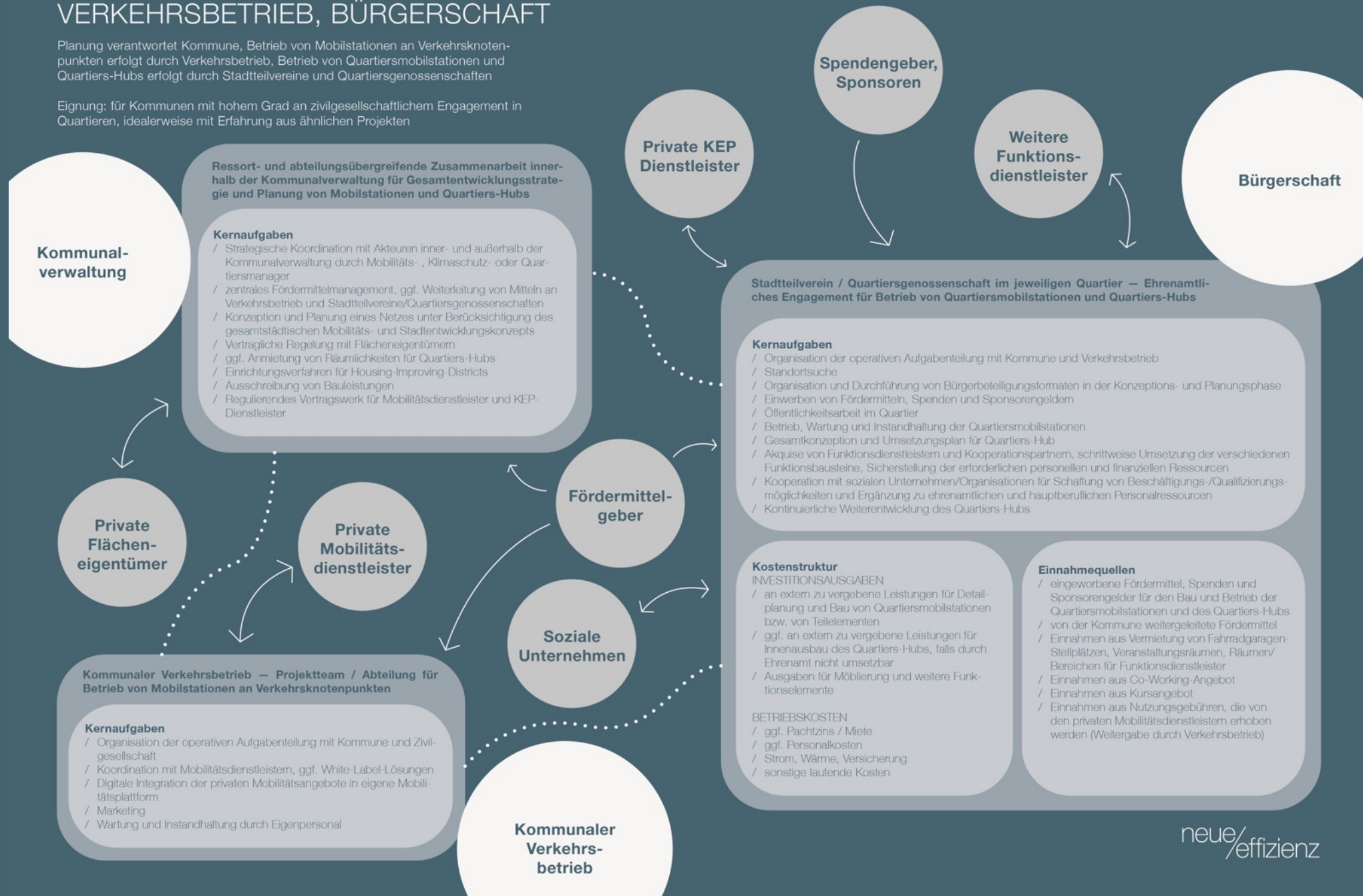
Eignung: für Kommunen mit hohem Grad an zivilgesellschaftlichem Engagement in Quartieren



# 4 AUFGABENTEILUNG KOMMUNE, VERKEHRSBETRIEB, BÜRGERSCHAFT

Planung verantwortet Kommune, Betrieb von Mobilstationen an Verkehrsknotenpunkten erfolgt durch Verkehrsbetrieb, Betrieb von Quartiersmobilstationen und Quartiers-Hubs erfolgt durch Stadtteilvereine und Quartiersgenossenschaften

Eignung: für Kommunen mit hohem Grad an zivilgesellschaftlichem Engagement in Quartieren, idealerweise mit Erfahrung aus ähnlichen Projekten



**Kommunal-  
verwaltung**

**Ressort- und abteilungsübergreifende Zusammenarbeit innerhalb der Kommunalverwaltung für Gesamtentwicklungsstrategie und Planung von Mobilstationen und Quartiers-Hubs**

**Kernaufgaben**

- / Strategische Koordination mit Akteuren inner- und außerhalb der Kommunalverwaltung durch Mobilitäts-, Klimaschutz- oder Quartiersmanager
- / zentrales Fördermittelmanagement, ggf. Weiterleitung von Mitteln an Verkehrsbetrieb und Stadtteilvereine/Quartiersgenossenschaften
- / Konzeption und Planung eines Netzes unter Berücksichtigung des gesamtstädtischen Mobilitäts- und Stadtentwicklungskonzepts
- / Vertragliche Regelung mit Flächeneigentümern
- / ggf. Anmietung von Räumlichkeiten für Quartiers-Hubs
- / Einrichtungsverfahren für Housing-Improving-Districts
- / Ausschreibung von Bauleistungen
- / Regulierendes Vertragswerk für Mobilitätsdienstleister und KEP-Dienstleister

**Private  
Flächen-  
eigentümer**

**Private  
Mobilitäts-  
dienstleister**

**Fördermittel-  
geber**

**Soziale  
Unternehmen**

**Private KEP  
Dienstleister**

**Spendengeber,  
Sponsoren**

**Weitere  
Funktions-  
dienstleister**

**Bürgerschaft**

**Kommunaler Verkehrsbetrieb – Projektteam / Abteilung für Betrieb von Mobilstationen an Verkehrsknotenpunkten**

**Kernaufgaben**

- / Organisation der operativen Aufgabenteilung mit Kommune und Zivilgesellschaft
- / Koordination mit Mobilitätsdienstleistern, ggf. White-Label-Lösungen
- / Digitale Integration der privaten Mobilitätsangebote in eigene Mobilitätsplattform
- / Marketing
- / Wartung und Instandhaltung durch Eigenpersonal

**Kommunaler  
Verkehrs-  
betrieb**

**Stadtteilverein / Quartiersgenossenschaft im jeweiligen Quartier – Ehrenamtliches Engagement für Betrieb von Quartiersmobilstationen und Quartiers-Hubs**

**Kernaufgaben**

- / Organisation der operativen Aufgabenteilung mit Kommune und Verkehrsbetrieb
- / Standortsuche
- / Organisation und Durchführung von Bürgerbeteiligungsformaten in der Konzeptions- und Planungsphase
- / Einwerben von Fördermitteln, Spenden und Sponsorengeldern
- / Öffentlichkeitsarbeit im Quartier
- / Betrieb, Wartung und Instandhaltung der Quartiersmobilstationen
- / Gesamtkonzeption und Umsetzungsplan für Quartiers-Hub
- / Akquise von Funktionsdienstleistern und Kooperationspartnern, schrittweise Umsetzung der verschiedenen Funktionsbausteine, Sicherstellung der erforderlichen personellen und finanziellen Ressourcen
- / Kooperation mit sozialen Unternehmen/Organisationen für Schaffung von Beschäftigungs-/Qualifizierungsmöglichkeiten und Ergänzung zu ehrenamtlichen und hauptberuflichen Personalressourcen
- / Kontinuierliche Weiterentwicklung des Quartiers-Hubs

**Kostenstruktur**

**INVESTITIONSAUSGABEN**

- / an extern zu vergebene Leistungen für Detailplanung und Bau von Quartiersmobilstationen bzw. von Teilelementen
- / ggf. an extern zu vergebene Leistungen für Innenausbau des Quartiers-Hubs, falls durch Ehrenamt nicht umsetzbar
- / Ausgaben für Möblierung und weitere Funktionselemente

**BETRIEBSKOSTEN**

- / ggf. Pachtzins / Miete
- / ggf. Personalkosten
- / Strom, Wärme, Versicherung
- / sonstige laufende Kosten

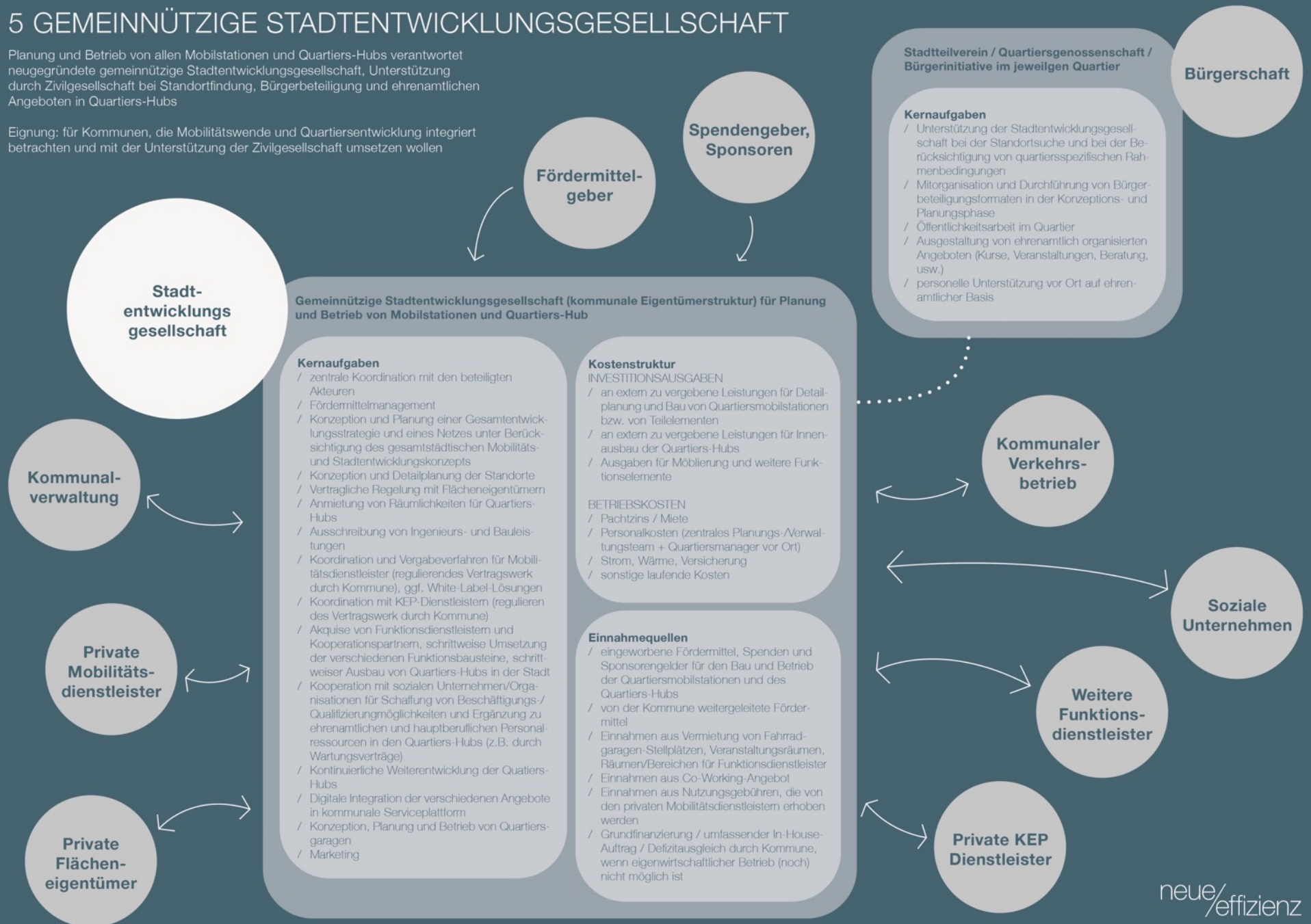
**Einnahmequellen**

- / eingeworbene Fördermittel, Spenden und Sponsorengelder für den Bau und Betrieb der Quartiersmobilstationen und des Quartiers-Hubs
- / von der Kommune weitergeleitete Fördermittel
- / Einnahmen aus Vermietung von Fahrradgaragen-Stellplätzen, Veranstaltungsräumen, Räumen/ Bereichen für Funktionsdienstleister
- / Einnahmen aus Co-Working-Angebot
- / Einnahmen aus Kursangebot
- / Einnahmen aus Nutzungsgebühren, die von den privaten Mobilitätsdienstleistern erhoben werden (Weitergabe durch Verkehrsbetrieb)

# 5 GEMEINNÜTZIGE STADTENTWICKLUNGSGESELLSCHAFT

Planung und Betrieb von allen Mobilstationen und Quartiers-Hubs verantwortet neugegründete gemeinnützige Stadtentwicklungsgesellschaft, Unterstützung durch Zivilgesellschaft bei Standortfindung, Bürgerbeteiligung und ehrenamtlichen Angeboten in Quartiers-Hubs

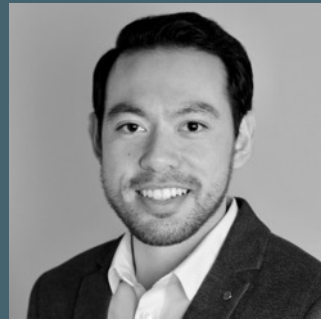
Eignung: für Kommunen, die Mobilitätswende und Quartiersentwicklung integriert betrachten und mit der Unterstützung der Zivilgesellschaft umsetzen wollen



Vielen Dank für Ihre  
Aufmerksamkeit!



Paulina Saurer  
[saurer@neue-effizienz.de](mailto:saurer@neue-effizienz.de)



Christoph Pusch  
[pusch@neue-effizienz.de](mailto:pusch@neue-effizienz.de)

neue/  
effizienz

