

# mobilstationen **im quartier**

---

Quartiersmobilstationen und Quartiers-  
Hubs in der praktischen Umsetzung

---



Treffpunkte



Carsh



EFTS



aring



Bikesharing



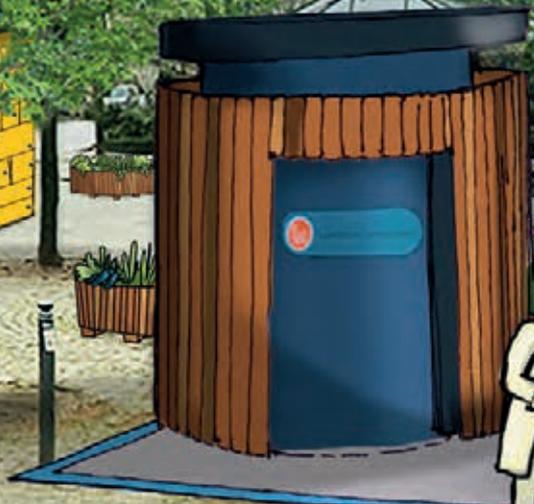
Regiomat



Paketstation



Fahrradgaragen



# IMPRESSUM

## Herausgeber

Neue Effizienz gGmbH,  
Bärenstraße 11-13, 42117 Wuppertal

Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie gGmbH  
Döppersberg 19, 42103 Wuppertal

## Redaktion

Neue Effizienz: Uwe Peter, Christoph Pusch, Paulina Saurer  
Wuppertal Institut: Thorsten Koska, Carolin Schäfer-Sparenberg, Alina Wetzchewald  
Bergische Universität Wuppertal: Michael Kaufmann

## Weitere Autor\*innen

Christin Hömmeke, Johanna Liedtke, Philipp Lutz, Thomas Weyland

## Projektteams

Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie gGmbH  
Thorsten Koska, Prof. Dr.-Ing. Oscar Reutter,  
Carolin Schäfer-Sparenberg, Dr.-Ing. Alina Wetzchewald, Friedrich Fröhlich

Neue Effizienz gGmbH  
Daniel Bogatz, Philipp Lutz, Uwe Peter, Christoph Pusch,  
Paulina Saurer, Patrick Seiwert, Jochen Stiebel

Bergische Universität Wuppertal  
Prof. Dr.-Ing. Ulrike Reutter, Michael Kaufmann,  
Meryem Özdemir, Marko Sonder, Niklas Waldi

Unternehmer/innen für die Nordstadt e.V. (UN)  
Christin Hömmeke, Gaby Schulten, Thomas Weyland

## Fotos und Illustrationen nach Seiten

Claus Christian Gronau (Innencover), Jana Horst (28, 44–53), Michael Kaufmann (8),  
Kyra von Wrede (12), Marvin Link (18, 22, 23, 66), Uwe Peter (8, 36),  
Christoph Pusch (8, 10, 44–53), Christian Reimann (Cover, 8, 17), Paulina Saurer (37, 64, 65),  
Oskar Siebers (8, 17) Wolf Sondermann (8, 68), Dr.-Ing. Alina Wetzchewald (55–61)

## Design/Layout

Ira Olaleye

## Projekt

Mobilstationen im Quartier – Weiterentwicklung quartiersbezogener Mobilstationen  
und Neuentwicklung von Quartiers-Hubs im Modellgebiet der Elberfelder Nordstadt

## Gefördert von



EUROPÄISCHE UNION  
Investition in unsere Zukunft  
Europäischer Fonds  
für regionale Entwicklung



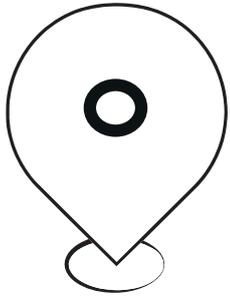
EFRE.NRW

Investitionen in Wachstum  
und Beschäftigung

Ministerium für Verkehr  
des Landes Nordrhein-Westfalen



Kartografische Darstellungen in dieser Publikation dienen nur dem informativen Zweck. Die Neue Effizienz gemeinnützige GmbH übernimmt keinerlei Gewähr für die Aktualität, Korrektheit oder Vollständigkeit des bereitgestellten Kartenmaterials. Jegliche Haftung für Schäden, die direkt oder indirekt aus der Benutzung entstehen, wird ausgeschlossen.



# mobilstationen **im quartier**

Quartiersmobilstationen  
und Quartiers-Hubs in der  
praktischen Umsetzung



## GELEITWORT OLIVER KRISCHER

Fast jeder Weg beginnt oder endet an der Haustüre. Hier entscheidet sich, wie die Menschen unterwegs sind. Ausschlaggebend für die Wahl des Verkehrsmittels ist, dass es einfach und schnell verfügbar ist. Steht das eigene Auto direkt vor der Haustür, dann ist es sehr wahrscheinlich, dass es auch genutzt wird. Ist die Bushaltestelle aber näher und der Bus fährt in einem akzeptablen Takt, dann ist die Nutzung dieser Alternative womöglich attraktiver, da für den eigenen Pkw kein Parkplatz gesucht werden muss. Ebenso verhält es sich mit guten und sicheren, diebstahlgeschützten Abstellmöglichkeiten für das eigene Fahrrad. Auch das Rad wird häufiger genutzt, wenn es nicht über enge Kellertreppen ans Tageslicht getragen werden muss.

Als neue Landesregierung haben wir uns zur Aufgabe gemacht, die Mobilitätswende deutlich schneller und konsequenter voranzutreiben. Wir wollen den öffentlichen Verkehr als Rückgrat der zukünftigen, nachhaltigen und vernetzten Mobilität stärken. Eine wesentliche Rolle werden dabei in Zukunft auch der Rad- und Fußverkehr, Sharing-Angebote sowie die Vernetzung dieser Verkehrsmittel miteinander einnehmen. Mobilität in Nordrhein-Westfalen soll zuverlässig, sicher und nachhaltig sein.

Wir helfen Kommunen, den Motorisierten Individualverkehr so weit wie möglich aus Quartieren in Innenstädten herauszuhalten, indem wir u.a. den Bau von Mobilstationen im Quartier nach der FöRi-MM (Förderrichtlinie zur vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements) fördern. Denn Mobilstationen dienen als sichtbare Verknüpfungspunkte und greifbare Schnittstelle der Mobilitätsangebote – aber auch als

wahrnehmbares Zeichen für den Transformationsprozess. Mobilstationen sind somit ein wichtiger Beitrag zur multimodalen Verkehrsmittelwahl. An Mobilstationen werden vielseitige und attraktive Mobilitätsangebote bereitgestellt, diebstahlsichere Fahrradabstellmöglichkeiten geschaffen und die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum erhöht, um den Umstieg vom eigenen Auto auf den öffentlichen Verkehr, den Rad- und den Fußverkehr attraktiver zu gestalten und Verhaltensänderungen anzuregen. Eine Mobilstation im direkten Umfeld des Wohnortes eröffnet viele Mobilitätsoptionen, die je nach Weg und Wegezweck eine Entscheidung gegen das privat genutzte Auto bedeuten kann, weil die Optionen des Umweltverbundes attraktiver sind.

Ich freue mich, dass wir das Projekt „Mobilstationen im Quartier“ mit EFRE- und Landesmitteln fördern konnten und hoffe, dass dieses Projekt ein wichtiger Bestandteil zu einer nachhaltigen Mobilität in Wuppertal und NRW ist.



**Ihr Oliver Krischer**

**Minister für Umwelt, Naturschutz und Verkehr NRW**



# INHALTSVERZEICHNIS

Geleitwort Oliver Krischer .....	6
<b>Vorwort</b> .....	<b>10</b>
Das Projektgebiet » eine Momentaufnahme .....	10
Die Wende anstoßen » das Projekt MiQ – Mobilstationen im Quartier .....	11
Blick zurück nach vorne » eine Perspektive .....	13
<b>1 Warum Mobilstationen im Quartier?</b> .....	<b>14</b>
Problem und Motivation .....	14
Das Projekt „Mobilstationen im Quartier“ .....	15
Angebote einer Quartiersmobilstation .....	18
Angebote und Dimensionierung von Quartiers-Hubs .....	22
<b>2 Vorgehen zur Errichtung von Quartiersmobilstationen und -Hubs</b> .....	<b>24</b>
Vorbereitung und Analyse .....	24
Beteiligungsformate und Öffentlichkeitsarbeit .....	25
Standortsuche und -auswahl .....	27
<b>3 Finanzierung und Betreibermodelle</b> .....	<b>30</b>
Rein öffentlicher Betrieb .....	32
Public-private Partnership .....	33
Rein privater Betrieb .....	34
Public-Commons-Partnership (PCPs) .....	34
Unternehmer/innen Nordstadt .....	36
Utopiastadt Wuppertal .....	36
Quartiers-Hub Hamburg .....	37
<b>4 Mehrwerte für alle</b> .....	<b>54</b>
Analyse verkehrlicher Potenziale von Quartiersmobilstationen .....	54
Analyse verkehrlicher Potenziale von Quartiers-Hubs .....	59
Gemeinwohl-Wirkungsabschätzung von Quartiers-Hubs .....	62
<b>5 Zum Schluss</b> .....	<b>68</b>
<b>6 Literaturverzeichnis und weiterführende Literatur</b> .....	<b>70</b>
Kapitel 1 .....	70
Kapitel 2 .....	70
Kapitel 3 .....	71
Kapitel 4 .....	73

# VORWORT

## DAS PROJEKTGEBIET » EINE MOMENTAUFNAHME

Die Nordstadt Elberfeld in Wuppertal. Gerne werden die schönen Altbaufassaden in der Werbung für Wuppertal abgebildet. Gekonnte Fotos, sanfter Lichteinfall am frühen Abend – die Marienstraße, aufgenommen vom Schusterplatz aus. Das Projektgebiet mit den Quartieren Ölberg und Mirke gehört zu den größten zusammenhängenden Gründerzeitvierteln in Deutschland. Hier möchte man wohnen. So schön kann Stadt sein. Leider kommt es – wie so oft – auf die Perspektive an. Als das Viertel entstand, um die Jahrhundertwende (wir sprechen von 1900), plante natürlich noch niemand mit Autos, geschweige denn mit einem bis zwei pro Haushalt. Aus einem anderen Blickwinkel offenbart sich dann die „schöne“ neue Welt. Blech schiebt sich vor die alten Fassaden. Ein Auto reiht sich ans nächste. Oftmals kaum Platz auf den Bürgersteigen, um mit Rollator, Rollstuhl oder Kinderwagen durchzukommen. Zum Feierabend, ab 17 Uhr kreisen die zurückkehrenden Autos auch mal gut und gerne zwanzig Minuten, bis sich eine Parklücke auftut. Es riecht nach Abgasen. Den Feinstaub sieht man nicht, genauso wenig die tonnenweisen CO<sub>2</sub>-Emissionen, die unser Klima in den Kollaps treiben. Will man hier noch wohnen?



## DIE WENDE ANSTOSSEN

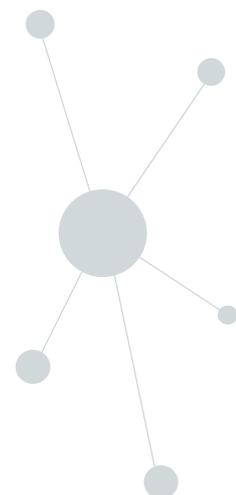
### » DAS PROJEKT MIQ – MOBILSTATIONEN IM QUARTIER

Engagierte Bürger\*innen nahmen das zum Anlass, sich in einer Initiative zusammenzuschließen, dem „Mobilen Ölberg“. Der nichtmotorisierte Verkehr sollte gestärkt werden, Chancen für Radfahrer\*innen und Fußgänger\*innen. Etwas hemdsärmelig, aber mit viel Tatkraft und Durchhaltevermögen schafften es die Aktivist\*innen zusammen mit dem bürgerschaftlichen Verein „Unternehmer/innen für die Nordstadt e.V.“, die erste Quartiersmobilstation in Wuppertal aufzubauen: Fahrradgarage, Carsharing, ÖPNV-Anschluss und Fahrradabstellanlagen, alles konzentriert an einem Ort. Eine zweite kleinere Version entstand kurze Zeit später, ein paar hundert Meter weiter. Das Interesse war und ist groß. Anfragen aus anderen Stadtteilen häuften sich.

Kann so ein Teilerfolg eines Viertels auf den Rest der Stadt oder auf dicht bebaute Bestandsquartiere anderer Städte übertragen werden?

Auf die Suche nach einer Antwort machten sich ab November 2021 in dem Projekt „Mobilstationen im Quartier“ die Neue Effizienz gGmbH, die Bergische Universität Wuppertal und das Wuppertal Institut zusammen mit den Unternehmer/innen für die Nordstadt e.V. Es entstand ein recht einzigartiges Konsortium aus Wissenschaft und Zivilgesellschaft. Eine weitere Mobilstation wurde geplant, gebaut und in Betrieb genommen. Diesmal mit umfassender Beteiligung der Quartiersbewohner\*innen, beobachtet und ausgewertet unter wissenschaftlicher Begleitung. Gerade die Beteiligungsprozesse veränderten in konstruktiver Weise die Planung und den Bau dieser dritten Mobilstation, schafften Akzeptanz für das Vorhaben. Die Erfahrungen sprechen für eine Bottom-Up-Strategie, wir nennen es den Wuppertaler Weg. Trotzdem braucht es für das Ausrollen von Mobilstationen im großen Stil eine zentrale Koordination. Das ist mit ehrenamtlichen Strukturen allein nicht leistbar. Verschiedene Kooperationsformen zwischen engagierter Bürgerschaft, Kommune, kommunalen Unternehmen und weiteren Partner\*innen wurden in der Projektphase evaluiert und als beispielhafte Betreibermodelle weiterentwickelt.

Es braucht eine **zentrale Koordination** und **Kooperationen** zwischen engagierter Bürgerschaft, Kommune, kommunalen Unternehmen



Ein weiteres Konzept, das im Projekt untersucht wurde, waren die sogenannten Quartiers-Hubs. Zu verstehen ist darunter eine Mobilstation mit zusätzlichen Angeboten wie Nahversorgung, Paketabholstation, Reparaturservice oder Co-Working-Space bis hin zum Nachbarschafts-café. Denkbar ist vieles, je nach Möglichkeit und Platzangebot und den Bedürfnissen der Nachbarschaft. Dabei geht es weniger um Verkehrsverlagerung und -verbesserung, sondern um Verkehrsvermeidung. Aspekte der Stadt(-teil)entwicklung rücken stärker in den Fokus.



## BLICK ZURÜCK NACH VORNE » EINE PERSPEKTIVE

Schauen wir als Projektteam zurück auf die letzten 17 Monate, so konnten wir trotz der kurzen Zeit beachtliche Ergebnisse vorweisen. Die neue Mobilstation, die im Rahmen des Projektes entwickelt wurde, ist sehr gut angenommen worden. Die dazugehörige Fahrradgarage hat inzwischen eine Warteliste, die Carsharing-Autos hohe bis sehr hohe Auslastungen. Die Abschlussveranstaltung fand mit 90 Teilnehmer\*innen aus über 20 Städten eine beachtliche Resonanz. All das ist eingeflossen in diese Broschüre. Sie richtet sich an Akteure aus Politik und Verwaltung, Wirtschaft und Zivilgesellschaft. Darin stellen wir dar:

- **Welche Rolle** können Quartiersmobilstationen und Quartiers-Hubs für Verkehrswende und Stadtentwicklung spielen ([Kapitel 1](#)).
- Darauf aufbauend werden **Hinweise zum Vorgehen** bei der Konzeption und Planung gegeben ([Kapitel 2](#)).
- Herausforderungen und mögliche Lösungen für die **Finanzierung und den Betrieb** sind Kern von [Kapitel 3](#).
- Schließlich werden in [Kapitel 4](#) die **verkehrlichen Potenziale** und **Gemeinwohl-Wirkungen** von Quartiersmobilstationen und Quartiers-Hubs dargestellt.

Wir hoffen, Ihnen mit unseren Erfahrungen auf dem Weg zur Ihrer Mobilstation behilflich sein zu können. Sicherlich ein Weg mit so einigen Widerständen und Steinen, die aus dem Weg geräumt werden müssen, administrativ und auch mental.

Aber vielleicht wird doch das gute Leben in der Gemeinschaft die Prämisse für die zukünftige Entwicklung sein. Vielleicht sehen die Straßen dann so aus, wie es alle zwei Jahre für einen Tag auf dem Ölberg vorgemacht wird: Der Stadtteil autofrei. Die Menschen auf der Straße. Stühle und Tische vor den Häusern, tanzen, klönen, miteinander feiern. Am Morgen vor dem großen Fest, wenn alle Autos das Quartier verlassen haben, eine himmlische Ruhe. Und: der oder die Fotograf\*in muss nicht mehr darauf achten, dass die stuckverzierten Fassaden erst ab dem zweiten Stockwerk abgelichtet werden.

# 1 WARUM MOBILSTATIONEN IM QUARTIER?

## PROBLEM UND MOTIVATION

Um besser zu verstehen, was Quartiersmobilstationen und Quartiers-Hubs leisten können, sollen hier die wesentlichen Merkmale erläutert werden.

**Abbildung 1** Die Mobilitätswende erfordert eine stärkere Berücksichtigung der Stadtentwicklungsperspektive



Quartiersmobilstationen und Quartiers-Hubs unterstützen das Ziel, den Umweltverbund aus Radverkehr, Fußverkehr, ÖPNV (öffentlicher Personennahverkehr) und Sharing-Mobilität zu attraktivieren und damit zu einer Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr – vor allem vom Auto – auf den Umweltverbund beizutragen.

**Mobilstationen** wirken auf der Ebene Verkehrsverlagerung und Verkehrsverbesserung, **Quartiers-Hubs** wirken auf der Ebene Verkehrsvermeidung.

Unter einer Mobilstation wird ein Knotenpunkt verstanden, an dem unterschiedliche Verkehrsangebote der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen. Unter anderem können das Carsharing-Autos, Leihfahrräder, Lastenräder, E-Tretroller, der Zugang zum ÖPNV sowie Taxi- oder On-Demand-Haltestellen sein. Außerdem können Fahrradbügel, Reparaturstationen und Fahrradgaragen insbesondere die Fahrradinfrastruktur vor Ort stärken. Während Mobilstationen an Bahnhöfen oder größeren ÖPNV-Haltestellen mit Umsteigemöglichkeit vor allem der Vernetzung

mit dem öffentlichen Verkehr dienen (intermodal), sind Quartiersmobilstationen vorrangig auf die Mobilität von Wohnquartieren heraus ausgerichtet (multimodal).

Quartiers-Hubs zielen auf eine Vermeidung bzw. Verringerung von Verkehren ab. Das Vorbild hierfür sind Konzepte der *15-Minuten-Stadt* oder der *Stadt der kurzen Wege*. Nach diesem Prinzip sollen möglichst viele Alltagsangebote in fußläufiger Nähe zur Wohnung verfügbar sein. Durch Angebote des täglichen Bedarfs können Einkaufswege verkürzt werden; Paketstationen können Lkw-Lieferwege reduzieren, und Co-Working-Spaces verringern die Anzahl von Pendelfahrten zur Arbeit.

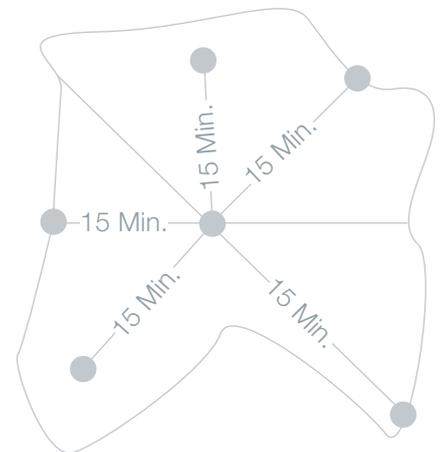
Zusätzlich soll den Bewohner\*innen ein Ort zum Aufenthalt und zum Austausch gegeben werden. Besonders in Großstädten wächst das Problem der Anonymität in Wohnquartieren, was zur Folge hat, dass die gefühlte Einsamkeit und damit einhergehende psychische Erkrankungen in den vergangenen Jahren zugenommen haben. Nachbarschaftlichkeit zu stärken kann dem entgegenwirken.

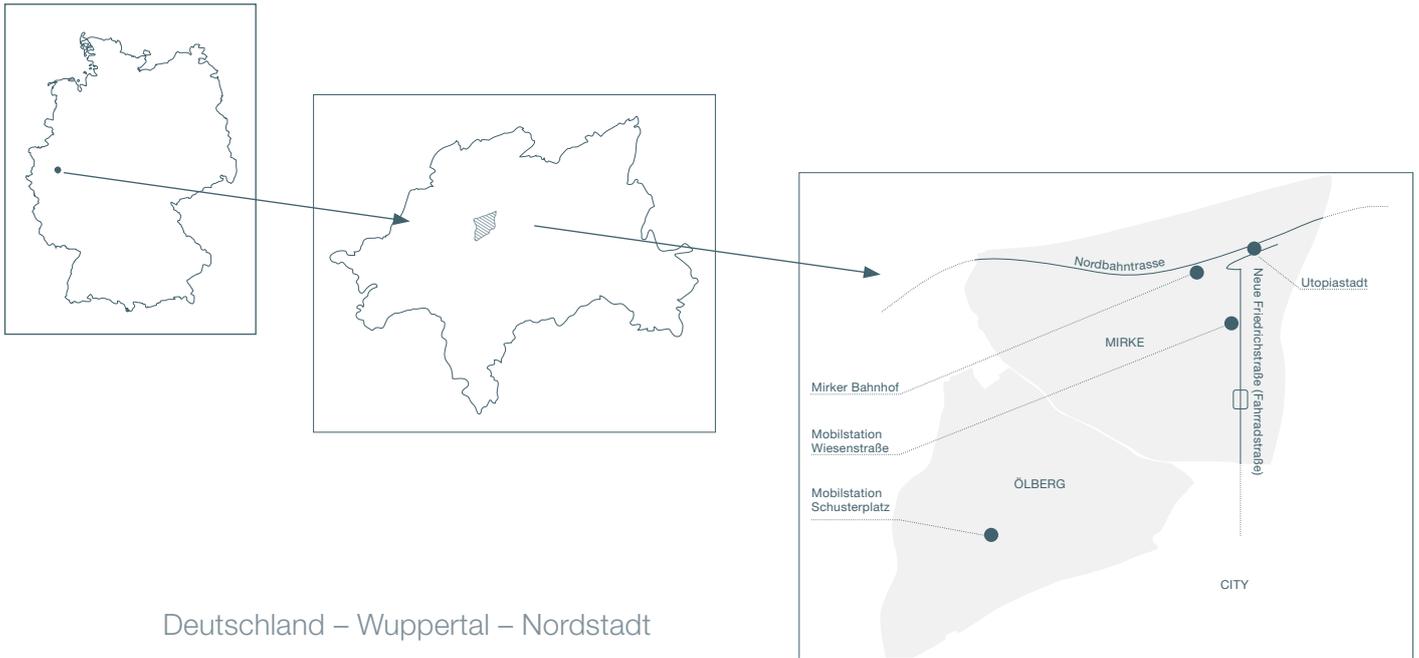
Neben den sozialen Aspekten steht die ökologische Nachhaltigkeit im Vordergrund. Nach dem Motto „Nutzen statt besitzen“ sollen Leih- und Sharingangebote etwa für Haushaltsgeräte oder Werkzeuge den Quartiersbewohner\*innen zur Verfügung stehen, Reparaturstationen den Neukauf vermeiden und regionale und biologische Lebensmittel angeboten werden. Zusätzlich sollen Quartiere jenseits der Home-Office-Lösungen Arbeits- und Beschäftigungsplätze ermöglichen. Co-Working-Spaces und kleinere handwerkliche Betriebe sowie urbane Produktion gilt es auszubauen.

Zusammenfassend erfordert das, dass sich in Zukunft nicht nur die Verkehrsplanung mit den Fragen der Mobilität im Quartier befasst, sondern auch die Stadtplanung und Stadt(teil)entwicklung.

## DAS PROJEKT „MOBILSTATIONEN IM QUARTIER“

Im Zeitraum von November 2021 bis März 2023 haben das Wuppertal Institut, die Bergische Universität Wuppertal mit dem Lehr- und Forschungsgebiet „Öffentliche Verkehrssysteme und Mobilitätsmanagement“, die Neue Effizienz gGmbH und der Verein „Unternehmer/innen für die Nordstadt e.V.“ im Projekt „Mobilstationen im Quartier“ zusammengearbeitet. Das Projekt wurde von der Europäischen Union und dem Ministerium für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und Energie des





Landes Nordrhein-Westfalen über das Programm EFRE 2014–2020 (Europäischer Fonds für regionale Entwicklung) gefördert.

Ziel des Projektes war es, transdisziplinär zu erforschen, wie die Mobilität der Menschen im Stadtteil mit Hilfe von quartiersbezogenen Mobilstationen und Quartiers-Hubs verbessert und gleichzeitig der Straßenraum vom motorisierten Individualverkehr und dem motorisierten Lieferverkehr mit seinen Folgeproblemen für das Quartier und die Bewohnerschaft entlastet werden kann.

Ausgangspunkt dafür war zum einen das 2019 erfolgreich realisierte Pilotprojekt der ersten Wuppertaler Mobilstation im Wohnquartier Ölberg am Schusterplatz in einer Public-Commons-Partnership (PCP) zwischen der Zivilgesellschaft, privaten Akteuren, der Wirtschaft und der städtischen Verwaltung. Zum anderen wurde auf die Vorarbeiten zu dem (letztlich abgelehnten) BMBF-Projektantrag „MoMo-Stadt – Mobiler Modellstadtteil Nordstadt“ aufgebaut, das unter anderem die Umsetzungsmöglichkeit von Mobilstationen in einem Co-Produktionsprozess mit zivilgesellschaftlichen Akteuren untersucht hätte.

Das Projekt „Mobilstationen im Quartier“ diene dem übergeordneten Anliegen, eine von den Anwohner\*innen mitgetragene Mobilitätswende im Modellquartier Elberfelder Nordstadt zu unterstützen, um die Abhängigkeit vom privaten PKW zu reduzieren und die Mobilität der Menschen im Stadtteil zu verbessern. So kann zugleich die lokale Verkehrsbelastung verringert und die Lebensqualität im Quartier gesteigert werden.



Mobilstation am Schusterplatz auf dem Ölberg in Wuppertal. Foto: Christian Reimann, ©Neue Effizienz gGmbH  
Projektwebsite: [nord-stadt.de/mobilstationen](http://nord-stadt.de/mobilstationen)



Mobilstation in der Wiesenstraße in Wuppertal. Foto: Oskar Siebers, ©Neue Effizienz gGmbH

Im Rahmen des Projektes wurde eine neue Mobilstation im Quartier Mirke gebaut, die über Carsharing-Parkplätze, eine abschließbare Fahrradgarage, frei zugängliche Fahrradbügel sowie über eine direkte Anbindung zum ÖPNV verfügt.

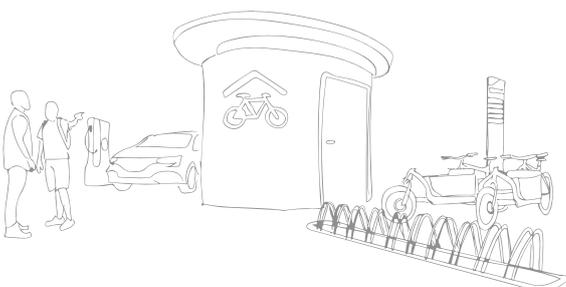
Zusätzlich wurde das Konzept eines Quartiers-Hubs erarbeitet. Ein Quartiers-Hub beinhaltet neben Mobilitätsangeboten weitere Elemente, wie zum Beispiel Automaten für regionale Lebensmittel, eine Paketabholstation oder einen Treffpunkt. So soll u. a. die Nachbarschaftsqualität gesteigert und aufgezeigt werden, wie der Parkraum alternativ genutzt werden kann. Außerdem sollen nach dem Prinzip der Stadt der kurzen Wege Alltagsangebote fußläufig im Quartier erreichbar sein.

Zum Ende des Projekts wurde eine konkrete Handlungsempfehlung für die Elberfelder Nordstadt in Bezug auf Mobilstationen und Quartiers-Hubs abgeleitet. Darüber hinaus sollen die Erkenntnisse aus dem Projekt auch anderen Orten zugutekommen. Die hier beschriebene Quartiers-Hub-Typologie kann somit als Blaupause für weitere Quartiere und Städte dienen.



#### Handlungsempfehlung Mobilstationen für die Elberfelder Nordstadt

- ▶ Online verfügbar unter: [mobilstationen-im-quartier.de/wp-content/uploads/sites/2/2023/09/miq\\_handlungsempfehlungen\\_bericht\\_ml.pdf](https://mobilstationen-im-quartier.de/wp-content/uploads/sites/2/2023/09/miq_handlungsempfehlungen_bericht_ml.pdf) (1,36 MB)



#### ANGEBOTE EINER QUARTIERSMOBILSTATION

Das Zukunftsnetz NRW thematisiert im Handbuch „Mobilstationen Nordrhein-Westfalen“ (3. Auflage) Mobilstationen im städtischen und ländlichen Raum. Es wird zwischen Mobilstationen in den Gebieten städtisch zentral, städtisch peripher, regional zentral, regional peripher, lokal und Quartier unterschieden.

Neben der räumlichen Einordnung wird auch eine Empfehlung für die Ausstattung der jeweiligen Mobilstationen ausgesprochen. Darunter fallen eine ausreichende Beleuchtung, ein barrierefreier Zugang, Sitzmöglichkeiten, der Schutz vor Witterung (Regen, Schnee) und notwendige Informationen zur Nutzung der Mobilstation. Eine Stele im einheitlichen NRW-Look macht die Mobilstation als solche erkennbar. Darüber hinaus sind in dem Handbuch weitere Empfehlungen gegeben, die an den Standort der Mobilstation angepasst sind. Eine Kategorie sind Quartiersmobilstationen, die in Wohnquartieren verortet vor allem auf die Bedürfnisse der Bewohner\*innen zugeschnitten sind.

Im Handbuch Mobilstationen NRW wird detailliert auf die Quartiersmobilstation eingegangen. Deswegen werden wir diese hier nicht nochmals ausführlich beschreiben.

#### WEITERFÜHRENDE INFORMATIONEN ZU MOBILSTATIONEN

Unger-Azadi, Evelin; Overs, Christoph; Jaquet, Dennis;  
 Othengrafen, Meike; Denzer, Alexander; Pachan, Kai;  
 Geschäftsstelle Zukunftsnetz Mobilität NRW (Hrsg.) 2022:  
 Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen, 3. Aufl.,  
 Verfügbar unter: [www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/  
 media/2022/4/19/bf4aadb4f3be968af79e921de6b85bb2/ZNM-  
 Handbuch-Mobilstationen-3.-Auflage.pdf](http://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/media/2022/4/19/bf4aadb4f3be968af79e921de6b85bb2/ZNM-Handbuch-Mobilstationen-3.-Auflage.pdf) (5,1 MB)  
 Zuletzt abgerufen am 06.05.2023.

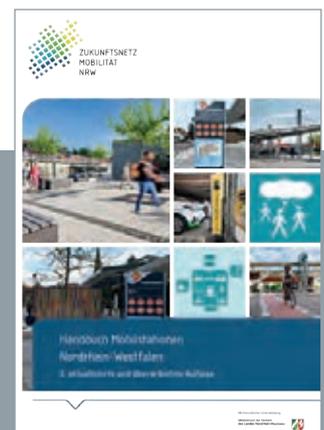


TABELLE 1 ANGEBOTSTABELLE QUARTIERS-HUB-TYPEN

ANGEBOTE CITY LOGISTIK	Paketstation (anbieterunabhängig)	
	Paketumschlagplatz (anbieterunabhängig)	
ANGEBOTE VERSORGUNG	Nahversorgung mit Automatenlösung	
	Wochenmarkt, Pendlermarkt	
	Nahversorgung als „Hofladen“	
ANGEBOTE MOBILITÄT	Carsharing	
	Radabstellmöglichkeiten	
	ÖPNV Anbindung	
	kleine Reparaturstation	
	Fahrradgarage	
	Verleih von alternativen Mobilitätsangeboten (Fahrradanhänger, Kindersitz, etc.)	
	Beratungsbüro (Mobilität, Energie)	
	Werkstatt	
	Mikromobilität (E-Tretroller)	
	Bikesharing	
	Verleih von Lastenrädern	
	E-Ladestation	
	Mitfahrbank	
	ANGEBOTE QUARTIERSENTWICKLUNG	Schwarzes Brett
		Freies WLAN
Urban Gardening		
Gastronomie		
Toilette		
Co-Working		
Bücherschrank		
Smart Locker, Schließfach		
Räume zur Vermietung im Quartier, Eventfläche		
Selbsthilfereparatur		
* je nach Standort	Vertical Farming	

- empfohlen
- optional
- nicht vorgesehen

Kompakter Quartiers-Hub

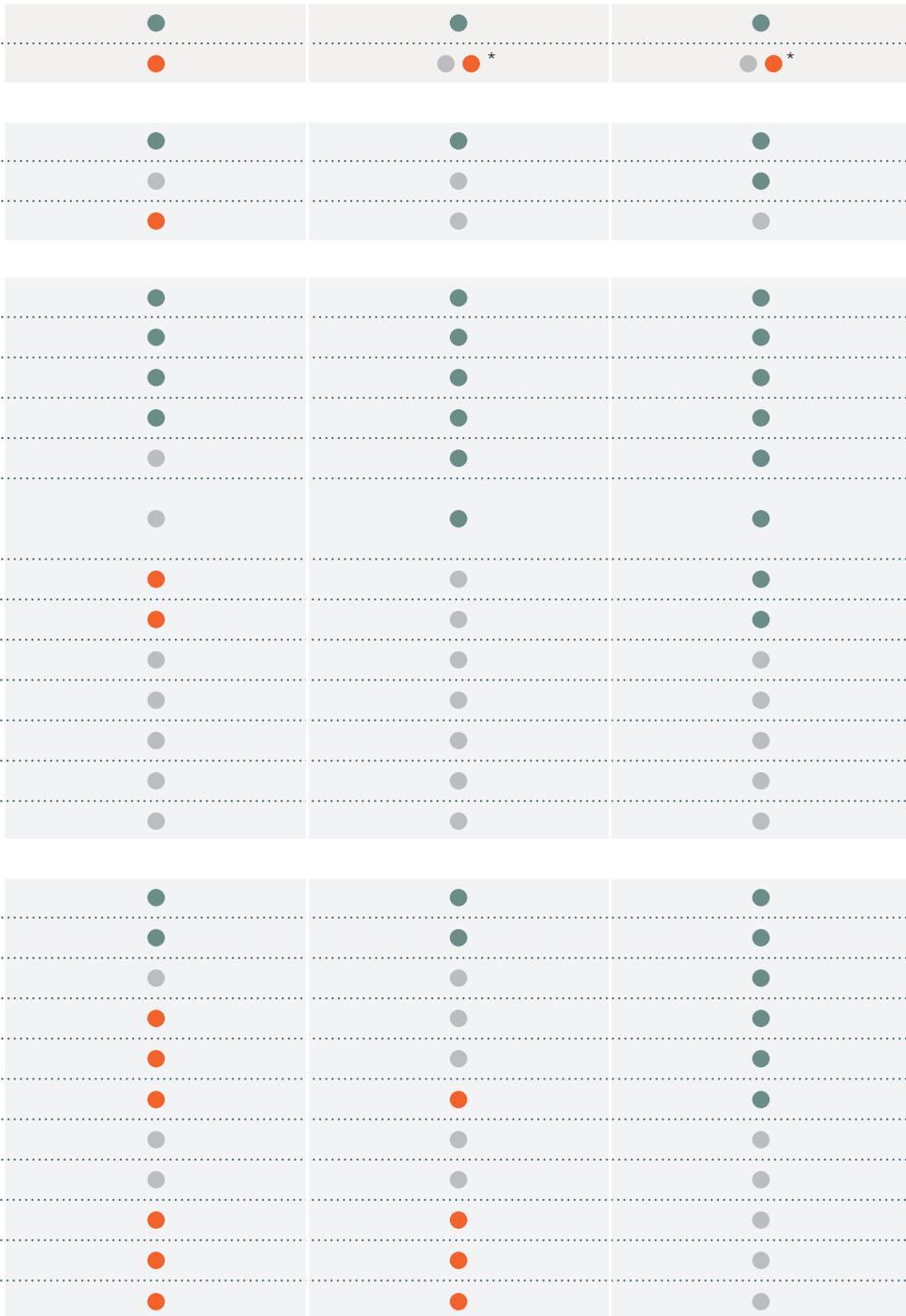
- ausschließlich Außenraum
- Personal im Backoffice

Mittlerer Quartiers-Hub

- Außen- & Innenraum
- Personal vor Ort

Großer Quartiers-Hub

- Außen- & div. Innenräume
- Personal vor Ort

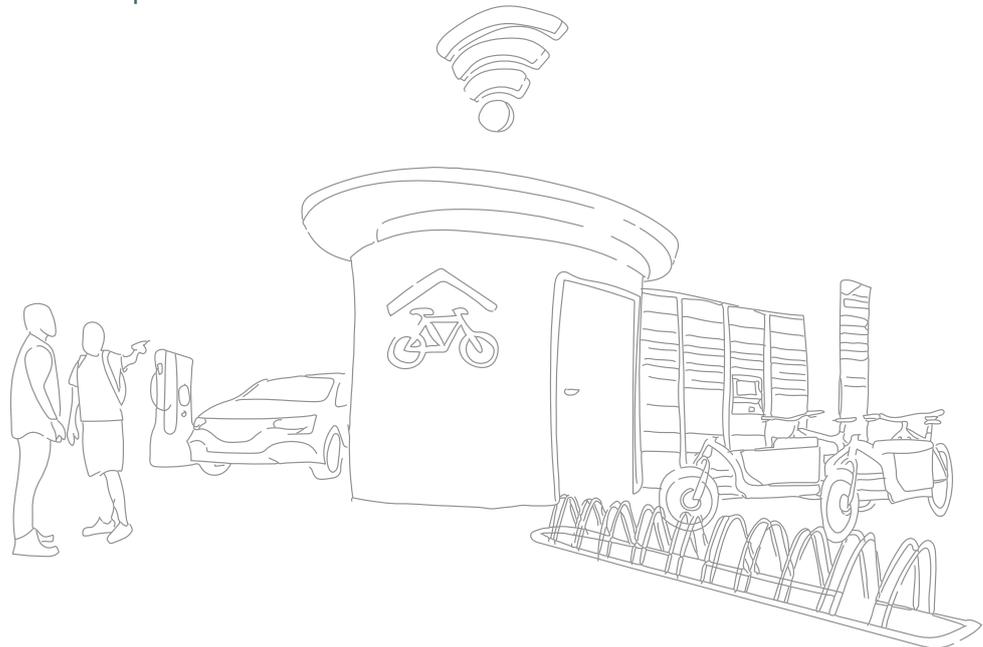


## ANGEBOTE UND DIMENSIONIERUNG VON QUARTIERS-HUBS

Angebote und Dimensionierung von Quartiers-Hubs umfassen die Bereiche City Logistik, Nahversorgung, Mobilität und Quartiersentwicklung. Im Projekt MiQ wurden Praxisbeispiele und Expert\*innen-Gesprächen ausgewertet und bilden die Basis für eine Sammlung möglicher Angebotselemente von Quartiers-Hubs. Diese Angebote wurden thematisch geclustert. Unter den Aspekt Quartiersentwicklung fallen beispielsweise Angebote wie eine Tauschstation, ein Quartiers-Treffpunkt oder ein schwarzes Brett.

In der Tabelle auf Seite 20/21 werden die Angebote des Quartiers-Hubs in den Clustern dargestellt. Je nach Größe des Hubs wird eine Empfehlung für bestimmte Angebote ausgesprochen.

### Kompakter Quartiers-Hub



Die kleinste Variante eines Quartiers-Hubs kann als Erweiterung der Quartiersmobilstation verstanden werden. Sie ist auf freien oder umgewidmeten Außenflächen im Quartier verortet. Dementsprechend müssen die Angebote wetterbeständig und sicher gegen Vandalismus sein. Außerdem sollte die kompakte Variante ohne Personal vor Ort auskommen.

### Mittlerer Quartiers-Hub



Die mittelgroße Variante des Quartiers-Hubs umfasst einen Außenbereich sowie Innenraum. Hierbei kann es sich beispielsweise um ein kleineres Ladenlokal handeln. Durch die Integration des geschützten Innenraums muss eine verantwortliche Person zu den Öffnungszeiten vor Ort sein. Diese kann neben allgemeinen administrativen Aufgaben auch für Beratungsangebote im Bereich Mobilität und Energie bereitstehen.

### Großer Quartiers-Hub



Mit großflächigen Außen- und Innenflächen stellt die große Variante die umfassendste Version eines Quartiers-Hubs dar. Der Fokus der Angebote im Innenraum liegt auf der Quartiersentwicklung und Nachbarschaftsförderung. Hierzu zählen zum Beispiel Räume zur freien Nutzung, Arbeitsflächen, eine Werkstatt oder auch ein Gastronomiebereich. Aufgrund der Angebote und der Größe des Hubs sind Ansprechpersonen vor Ort notwendig. Denkbar ist eine Zusammenarbeit mit Beschäftigungsorganisationen für den zweiten Arbeitsmarkt, die beispielsweise den Betrieb von Gastronomie oder Werkstatt übernehmen.

## 2 VORGEHEN ZUR ERRICHTUNG VON QUARTIERSMOBILSTATIONEN UND -HUBS

### VORBEREITUNG UND ANALYSE

Das Einbinden von Vorgängerprojekten und Aktivitäten lokaler Akteure ist hilfreich für das weitere Vorgehen.

Ein wichtiger Schritt in der Vorbereitung stellt die Sichtung der jeweils gültigen rechtlichen Vorgaben, Regelwerke und der Empfehlungen des Landes dar. Dazu gehören vor allem der aktuelle Bebauungsplan, Richtlinien zur Widmung des Straßenraums oder die Eigentümerstruktur der Fläche. Ziel ist ein umfassendes Bild der rechtlichen Voraussetzungen sowie der Anforderungen des Landes und der Kommune.

Insofern bereits Erfahrungen aus Vorgängerprojekten oder sonstigen Bemühungen anderweitiger lokaler Akteure vorliegen, sollten diese ebenfalls gesichtet und berücksichtigt werden.

Darüber hinaus empfiehlt es sich, für das Vorhaben relevante Akteure zu sammeln. Welche Akteure für das Vorhaben relevant sind, ergibt sich vor allem aus einer umfangreichen Planung der genauen Projektinhalte. Dazu sollten bereits zu Beginn mögliche Ausstattungsmerkmale der Mobilstation oder des Hubs im Groben erstellt werden. Wenn beispielsweise Carsharing Teil einer Mobilstation werden soll, müssten lokale Dienstleister bereits zu Beginn bezüglich ihrer Anforderungen an eine Verleihstation konsultiert werden.

Ein weiterer wichtiger Schritt zur Errichtung einer Mobilstation oder eines Hubs ist eine tiefgehende Raumanalyse des Quartiers. Dazu werden folgende Faktoren ermittelt:

- die räumlichen und topografischen Gegebenheiten des Stadtteils,
- die Funktion des Quartiers im gesamtstädtischen Kontext und
- die sozialen und demografischen Strukturen der Bewohner\*innen.

Durch letzteres können die Nutzer\*innengruppen abgeleitet werden, die für die weitere Planung notwendig ist. Zusätzlich können durch eine Stakeholderanalyse alle relevanten Akteure im Quartier ermittelt und nach Einfluss und Interesse eingeteilt werden. Dazu können beispielsweise ansässige Unternehmen, lokale Politiker\*innen oder Quartiersinitiativen zählen.

## BETEILIGUNGSFORMATE UND ÖFFENTLICHKEITSARBEIT

Öffentlichkeitsarbeit und Beteiligungsformate sind unumgänglich, um möglichst viele Menschen über das Projekt zu informieren. Öffentlichkeitsarbeit schließt soziale Medien wie Facebook, Instagram oder die lokale Presse ein, ebenfalls eine leicht verständliche Projektwebsite und Präsenz vor Ort, u.a. mit Infoständen. Neben allgemeinen Informationen zum Projekt sollten Veranstaltungen oder aktuelle Geschehnisse angekündigt werden.

Durch Beteiligungsformate lassen sich die verschiedenen Akteure einbinden und zur Teilnahme aktivieren. Insbesondere für die Akzeptanz von baulichen Maßnahmen ist es wichtig, frühzeitig mit der Nachbarschaft ins Gespräch zu kommen und Bedarfe, Wünsche und Ängste abzufragen. Durch Beteiligungsformate wird nicht automatisch ein Konsens erreicht, aber sie bieten die Möglichkeit der Akzeptanzförderung. Nachfolgend sind verschiedene Beteiligungsformate aufgeführt. Sie sind als Beispiele zu verstehen und sollten der Zielgruppe und dem Projektgebiet entsprechend individuell angepasst werden.

Bei allen vorgeschlagenen Kommunikations- und Partizipationsmaßnahmen ist zu beachten, inwieweit sich diese finanzieren lassen. Bei größeren Projektvorhaben sollte dies als eigenständiger Kostenpunkt berücksichtigt werden.

### Beteiligungsformate

Bei einer **Quartierskonferenz** handelt es sich um ein Beteiligungsformat, in dem das Vorhaben und dessen Fortschritte bzw. weiteres Vorgehen vorgestellt und kritisch diskutiert wird. Teilnehmende sind Bewohner\*innen des Quartiers, Vertreter\*innen von lokalen Initiativen, Vereinen, Unternehmen und weitere Stakeholder im Quartier. Durch das Kennenlernen von Projektverantwortlichen, der Diskussion von Wünschen, Anregungen, Herausforderungen sowie der Teilhabe an der weiteren Planung kann eine solche Veranstaltung zur Akzeptanz der Quartiersbewohner\*innen beitragen und die Planungsqualität verbessern.

**Nachbarschaftswerkstätten** richten sich speziell an die Bewohner\*innen, Betriebe, Geschäfte und Einrichtungen in unmittelbarer Nähe zum Projektstandort. In einem kleineren Kreis können ausgewählte Themen besprochen werden, zum Beispiel erwartete Lärmbelastigungen oder die Mitgestaltung der Station etwa durch „Urban Gardening“.

**Quartiers-Spaziergänge und Ortsbegehungen** sind hilfreich, um relevanten Akteuren und anderen Interessierten die Probleme im Quartier vor Augen zu führen. Außerdem können so Distanzen zwischen den Projektplaner\*innen und Bewohner\*innen leichter abgebaut, Fragen geklärt und beantwortet werden.

Neben den verschiedenen Beteiligungsformaten zählt Öffentlichkeitsarbeit zu den Maßnahmen, durch die Bewohner\*innen und Interessierte mitgenommen und eingebunden werden können.

### Öffentlichkeitsarbeit

Eine **Website** lässt sich gut als Plattform zur Bereitstellung von Dokumenten, Ankündigungen und auch guten Beispielen aus anderen Städten nutzen. Ein Blog bietet die Möglichkeit, Projektfortschritte kleinteilig zu vermitteln. Um möglichst viele Menschen zu erreichen, sollten die Inhalte in einfacher Sprache und evtl. mehrsprachig verfasst sein. Nicht zu unterschätzen ist dafür auch eine ansprechende und gut strukturierte grafische Darstellung.

Um über Projekte niederschwellig zu informieren und Aktuelles zu dokumentieren, ist die Nutzung von **sozialen Medien** hilfreich. Über Plattformen wie Facebook, Instagram oder Twitter können auch jüngere Zielgruppen erreicht werden. Auch hierbei ist es wichtig, einen barrierefreien Zugang durch mehrsprachige Inhalte zu gewährleisten. Durch Bild-, Video- und Audiomaterial werden Vorhaben greifbar und die zuständigen Personen zugänglich.

Gute **Presseberichterstattung** verankert das Thema/Vorhaben frühzeitig in der lokalen Öffentlichkeit. Sinnvollerweise werden hierzu bereits zu Beginn der Projektphase Pressevertreter\*innen kontaktiert und in regelmäßigen Abständen aktiv über das Vorhaben informiert.

Um die Zielgruppen über Pläne und Tätigkeiten unmittelbar zu informieren, ist das eigenständige Auftreten z. B. mit **Infoständen** in der Öffentlichkeit unabdingbar. Die Distanz zwischen Planer\*innen und Bewohner\*innen wird dabei abgebaut – in beide Richtungen. Außerdem verstärkt das Auftreten in der Öffentlichkeit die Sichtbarkeit und es werden Menschen erreicht, die über die Medien noch keinen Zugang zum Vorhaben gefunden haben.

Neben Informationskanälen für lokale Akteure und Interessierte sind themenspezifische **Netzwerke** und Messen hilfreich. Durch den Austausch und die Erfahrungen anderer können Prozesse und Strategien optimiert werden.

## STANDORTSUCHE UND -AUSWAHL

### Identifikation von Standorten und Standortkriterien

Zur Identifikation des optimalen Standorts für eine Quartiersmobilstation oder einen Quartiers-Hub können zwei unterschiedliche Herangehensweisen gewählt werden:

**Abbildung 2** Herangehensweisen zur Standortauswahl

#### 1. Fläche ► Angebot

die gewählte Fläche  
bestimmt das Angebot  
eines Hubs



#### 2. Angebot ► Fläche

das gewünschte Angebot  
eines Hubs bestimmt die  
Fläche



Identifizierte Flächen lassen sich leichter bewerten, wenn vorher ein Kriterienkatalog erarbeitet worden ist. Kriterien sind beispielsweise: Lage im Quartier, Nähe zum ÖPNV, Erreichbarkeit für Fuß-, Rad- und Autoverkehr (da auch Carsharing Teil der Mobilstation ist), Flächengröße oder mögliche Hindernisse zur Realisierung.

Mit einer **Ortsbegehung** können potenzielle Flächen vor Ort betrachtet und auf ihre objektive Eignung für eine Quartiersmobilstation und/oder einen Quartiers-Hub geprüft werden. Sollte das Gebiet noch nicht allen Projektbeteiligten bekannt sein, ermöglicht eine Ortsbegehung zusätzlich einen umfassenden Einblick in die Strukturen vor Ort. Auch können dabei relevante lokale Akteure ausgemacht werden. Es bietet sich an, die Ortsbegehung fotografisch zu dokumentieren und die Aufnahmen im Anschluss zu georeferenzieren.

### Erstellen von Standort-Steckbriefen

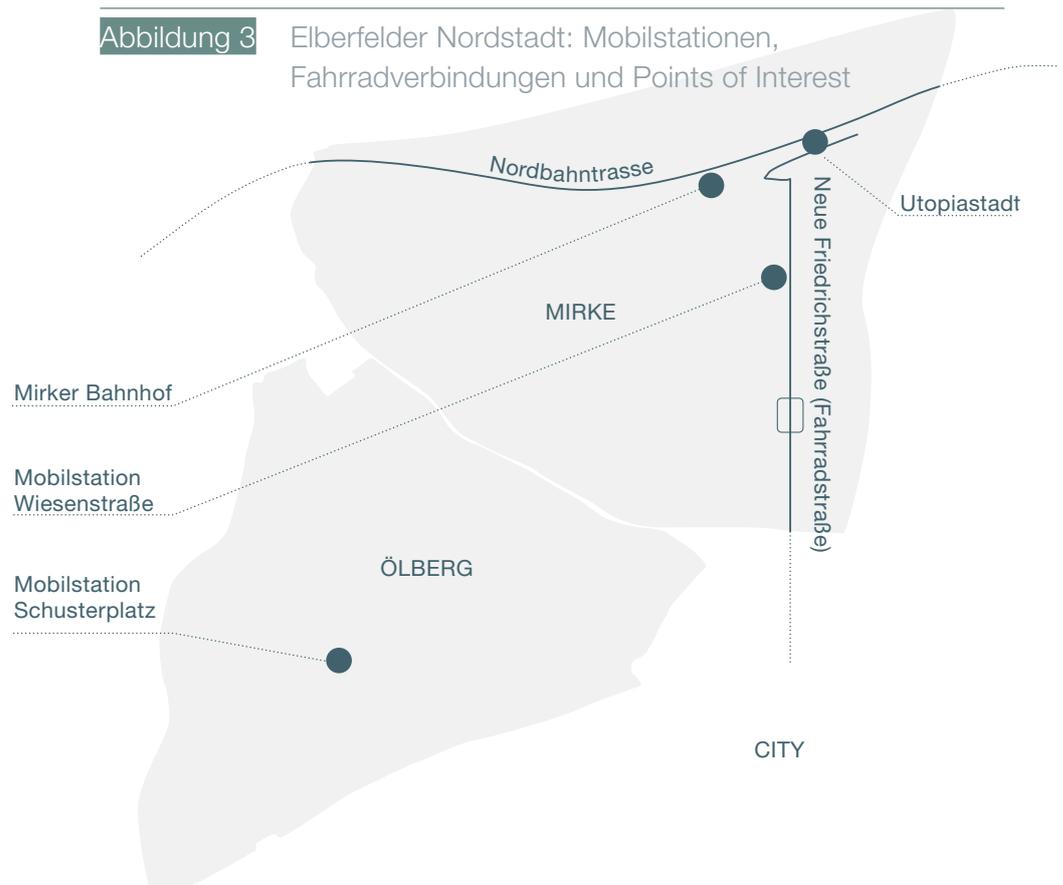
Für die identifizierten Flächen ist das Anfertigen von Standort-Steckbriefen sinnvoll. Die gesammelten Informationen können so für jeden Standort festgehalten werden. Die Steckbriefe können bei der Auswahl eines Standortes helfen und ggf. auch zur Bewertung an externe Personen oder Institutionen versendet werden.

Hilfreiche Informationen zu den Standorten sind u.a.:

- Lage im Quartier
- Größe der (nutzbaren) Fläche
- Nähe zum ÖPNV
- Erreichbarkeit für Fuß-, Rad- und Autoverkehr
- Einzugsgebiet, relevante Akteure und potenzielle Nutzer\*innengruppe
- mögliche Angebote an diesem Standort (und Möglichkeit zur Erweiterung)
- mögliche Hindernisse zur Realisierung

Im MiQ-Projekt wurden zusätzlich die Standorte mit einem Geoinformationssystem (GIS) kartografisch dargestellt. Neben den Standorten fließen Daten einer digitalen Raumanalyse ein, wie beispielsweise die Eignung umliegender Straßen für den Radverkehr.

**Abbildung 3** Elberfelder Nordstadt: Mobilstationen, Fahrradverbindungen und Points of Interest



### **Standortauswahl**

Anhand der bis hierhin vorliegenden internen und externen Bewertungen sowie unter Berücksichtigung weiterer relevanter Faktoren sollte eine (Vor-)Auswahl getroffen werden.

### **Flächenprüfung des Standortes**

Nach der finalen Auswahl eines Standortes sind die Nutzungsanforderungen des Bebauungsplans, Brandschutzverordnungen und bauliche Eigenschaften zu beachten und zu prüfen. Hierfür sollten die verantwortlichen Ämter der Kommune miteinbezogen werden. Zusätzlich ist eine Prüfung der (Energie-)Versorgungsleitungen im Boden vorzunehmen.

### **Angebotsauswahl und Kontaktaufnahme mit potenziellen Funktionsbetreibern**

Neben der Auswahl eines passenden Standortes müssen auch die Angebote und Funktionen ausgewählt werden. Wie bereits in Abbildung 2 gezeigt wird, sind Standort- und Angebotsauswahl voneinander abhängig. So müssen entweder notwendige Angebote für das Quartier definiert oder die Angebote auf die verfügbare Fläche angepasst werden.

In Kapitel 1 sind mögliche Angebote für Quartiersmobilstationen und die verschiedenen Kategorien der Quartiers-Hubs aufgeführt. Im weiteren Schritt sollten deren Betreiber identifiziert werden. Hier können sowohl regionale als auch überregionale Akteure angesprochen werden, wie im folgenden Kapitel 3 weiter ausgeführt wird.

### 3 FINANZIERUNG UND BETREIBERMODELLE

Für Bau und Einrichtung von Quartiersmobilstationen und Quartiers-Hubs sind zunächst Investitionen erforderlich, die sich auf verschiedene Wege finanzieren lassen. Hierfür kommen insbesondere Förderprogramme der EU, des Bundes und der Länder sowie der Nahverkehr-Zweckverbände infrage, welche eine bessere Ausstattung des Umweltverbundes, die Realisierung von Maßnahmen zur Unterstützung der Verkehrswende und des Klimaschutzes beinhalten. Zu beachten ist, wer als Antragsteller\*in zuwendungsberechtigt ist. In der Regel sind Kommunen und kommunale Unternehmen als Zuwendungsempfänger für investive Maßnahmen vorgesehen. Bei Forschungs- und Pilotprojektförderungen können auch wissenschaftliche Einrichtungen und zivilgesellschaftliche Organisationen Fördermittel erhalten.

In Nordrhein-Westfalen bieten sich vor allem die in 2022 aktualisierten Förderrichtlinien „Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement“ (Fö-Ri-MM) sowie die Förderrichtlinien „Nahmobilität“ (FöRi-Nah) als Förderinstrument an. Förderfähig sind hier neben Mobilstationen, Quartiersgaragen und Sharing-Systemen auch Maßnahmen zur Förderung nachhaltiger Stadtlogistik. Für weitere Förderzugänge in Nordrhein-Westfalen kann der „Förderfinder Mobilität NRW“ des Zukunftsnetz Mobilität NRW genutzt werden, der in Abhängigkeit der Einordnung des Zuwendungsempfängers die passenden Fördermöglichkeiten für das Vorhaben zusammenstellt.



Passenden Fördermöglichkeiten für das Vorhaben finden  
 ▶ [Förderfinder NRW](#)

Sinnvoll ist, dass entsprechende Projektmittel nicht nur den investiven Bereich abdecken, sondern auch eine Anschubfinanzierung des Betriebs von Mobilstationen bzw. Quartiers-Hubs ermöglichen. Je nach Betreibermodell kann eine Kofinanzierung durch Förderstiftungen oder Sponsorengelder von Unternehmen möglich sein. In diesem Zusammenhang stellen lokale Arbeitgeber\*innen eine herausgehobene Rolle dar, da sie neben einer möglichen finanziellen Unterstützung auch Flächen für Mobilstationen bereitstellen können und ein Eigeninteresse an attraktiven Mobilitätsangeboten hinsichtlich des eigenen betrieblichen

Mobilitätsmanagements verfolgen. Häufig blicken Unternehmen hierbei nur auf die Anbindung und den ausreichenden Parkraum für die privaten PKW der Mitarbeitenden. Aus betriebswirtschaftlicher Sicht kann die Verbesserung der Erreichbarkeit mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes jedoch vorteilhafter sein, als neue Flächen für mehr Parkraum zu erschließen.

Die folgende Matrix (Abbildung 4) zeigt eine Darstellung von grundsätzlich denkbaren Finanzierungs- und Betreiberstrukturen. Hierbei handelt es sich um ein vereinfachtes Schema, um zunächst grundsätzliche Eigenschaften aufzuzeigen. In der Praxis sind diese Kategorien nicht immer trennscharf, sondern fließend, wie die beispielhaften Blaupausen für mögliche Akteurskonstellationen und Betreibermodelle am Ende des Kapitels veranschaulichen. Im Folgenden werden die vier Grundmodelle „öffentlicher Betrieb“, „Public-Private-Partnership (PPP)“, „rein privater Betrieb“ sowie „Public-Commons-Partnership (PCP)“ vorgestellt.

Abbildung 4 Matrix von kombinierten Betreiber- und Finanzierungsmodellen (eigene Darstellung)

Betreiber / Finanzierung	öffentlich	privat	commons
öffentlich	rein öffentlich	Public-private-Partnership	Public-Commons-Partnership
privat	–	rein privat	CSR/Philanthropie
commons	–	–	Reines Commoning

## REIN ÖFFENTLICHER BETRIEB

Viele Kommunen leiden unter einer angespannten Haushaltslage, Schulden und dem damit einhergehenden Spargebot. Daher ist es für viele Städte schwer, aus eigenen Haushaltsmitteln in der Stadt(teil)entwicklung „große Sprünge“ durch Investitionen in die Infrastruktur zu machen. Da Mobilität jedoch ein Grundbedürfnis ist, sind öffentliche Akteure im Sinne der Daseinsvorsorge dazu angehalten, nachhaltige Mobilitätsangebote allen Bürger\*innen zur Verfügung zu stellen. Neben dem ÖPNV sind Mobilstationen somit ein wichtiger Baustein, um ein angemessenes Mobilitätsangebot abseits vom privaten Auto bereitzustellen. Aus kommunaler Sicht können solche Investitionen z.B. durch eine City-Maut oder eine Parkraumbewirtschaftung (siehe Exkurs S. 38) teilweise gegenfinanziert werden.

Ein kommunaler Betrieb hat den Vorteil, dass die erbrachten Leistungen im Sinne der Daseinsvorsorge gesteuert und direkt mit kommunalen Mobilitätskonzepten und -maßnahmen verzahnt werden können. Allerdings darf das Angebot nicht von den Bedürfnissen der lokalen Gemeinschaft abgetrennt sein. Reine Steuerung von oben nach unten läuft Gefahr, Bedürfnisse nicht zu erfüllen.

Kommunen haben im lokalen Kontext eine große Kompetenz. Sie haben das Know-how, um Veränderungen des Stadtraumes und der Mobilität mit den Bürger\*innen zu diskutieren und Akzeptanz sicherzustellen. Zusätzlich können Quartiersinitiativen und Stadtteilvereine die Kommune unterstützen, z.B. hinsichtlich Standortsuche, Beteiligungsformaten und Öffentlichkeitsarbeit. Die Blaupause Kommune auf Seite 44/45 skizziert eine solche unterstützende Kooperation.

Neben dem direkten Betrieb durch die Kommune selbst ist auch ein Betrieb durch ein kommunales Unternehmen, wie ein kommunaler Verkehrsbetrieb oder eine neuzugründende kommunale Betreibergesellschaft möglich. Hierdurch kann entsprechendes Know-How gebündelt und vertieft werden. Mit Ausnahme von strategischen Fragen und hoheitlichen Aufgaben kann die Kommune fast alle Tätigkeiten für Planung und Betrieb z.B. in Form einer In-House-Vergabe auslagern. Neben Mobilstationen können auch weitere Aufgaben für die Umsetzung der Mobilitätswende, wie beispielsweise der Betrieb von Quartiersgaragen, von einer kommunalen Betreibergesellschaft verantwortet werden. Der

Verbleib der Eigentümerschaft kommunaler Unternehmen in den Händen der Kommune ähnelt dabei rechtlich gesehen einer Public-Private-Partnership, jedoch übt die Kommune hier über Aufsichtsorgane noch immer Kontrolle aus. Die Blaupause Kommunale Betreibergesellschaft auf Seite 46/47 zeigt, welche Kerntätigkeiten eine solche Betreibergesellschaft ausüben kann.

## PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP

Public-private Partnerships (PPP) sollen dazu beitragen, die Haushalte von Kommunen zu entlasten, Bürokratie abzubauen und kosteneffizient Dienstleistungen für Bürger\*innen zu ermöglichen. Um im öffentlichen Interesse zu handeln, behält sich die zu vergebende Stelle gewisse Steuerungsrechte vor und evaluiert die erbrachten Leistungen des privaten Dienstleisters. Jedoch hat sich diese Hoffnung auf Kosteneffizienz bei gleichbleibender Leistung der Daseinsvorsorge in der Praxis oftmals nicht bewahrheitet. Auch ein Abbau von Bürokratie ist oft eine Illusion, da das Monitoring auf Seiten der Verwaltung fast so viele Ressourcen in Anspruch nimmt wie die Dienstleistung gleich selbst zu erbringen. Dennoch gibt es Bereiche, die durch spezialisierte und überregional tätige private Dienstleister kosteneffizienter und professioneller umgesetzt werden als bei einer rein kommunalen Lösung.

In Bezug auf den Betrieb von Mobilstationen und Quartiers-Hubs sind PPP-Modelle daher insbesondere hinsichtlich der Vergabe von Dienstleistungen in Teilfunktionen, wie beispielsweise Car-Sharing, relevant. Im Gegensatz zu einer weniger empfehlenswerten Auslagerung des Gesamtbetriebs von Mobilstationen und Quartiers-Hubs an ein privates Unternehmen behält die Kommune hier aktive Steuerungsmöglichkeiten hinsichtlich des Gesamtbetriebs. Die Vergabe von Teilfunktionen an Dienstleister kann dabei beispielsweise durch Dienstleistungskonzessionen, Verpachtung von Teilflächen oder öffentliche Dienstleistungsaufträge erfolgen. Die grundsätzliche Herausforderung bei der Zusammenarbeit mit privaten Funktionsdienstleistern besteht darin, stadtweit gleichwertige Angebote im Sinne der Daseinsvorsorge bereitzustellen. So kann sich beispielsweise ein eigenwirtschaftlich tätiger Bike-Sharing-Anbieter ohne weitere finanzielle Anreize oder vertragliche Regelungen mit der Kommune ausschließlich auf den nachfragestarken Innenstadtbereich konzentrieren, während in äußeren Bezirken kein Angebot ausgebaut wird.

## REIN PRIVATER BETRIEB

Bei einem rein privaten Betrieb von Mobilstationen handelt das private Unternehmen ausschließlich auf eigenes wirtschaftliches Risiko. In diesem Fall erhält der private Betreiber keine finanziellen Zuwendungen von der Kommune. In der Regel handelt es sich hierbei um Mobilstationen, die nur die Mobilitätsdienstleistungen des Betreibers selbst umfassen und für weitere Anbieter nicht offen stehen. Auch hier besteht die Problematik, dass eigenwirtschaftlich tragfähige Mobilstationen-Netze von privaten Betreibern oftmals nicht einem stadtweit gleichwertigen Angebot im Sinne der Daseinsvorsorge entsprechen. Eingeschränktere Koordinations- und Steuerungsmöglichkeiten seitens der Kommune können zu einem unübersichtlichen und somit für Nutzer\*innen unattraktiven Angebot verschiedener Mobilitätsdienstleister mit jeweils eigenen Mobilstationen-Netzen und eigenen digitalen Plattformen führen, die sich insbesondere auf den Innenstadtbereich fokussieren. Die Planungssicherheit der Kommune wird dadurch erschwert, dass Anbieter nach einer Testphase Mobilstationen wieder schließen, wenn diese nicht wirtschaftlich betrieben werden können.

## PUBLIC-COMMONS-PARTNERSHIP (PCPS)

Ein weiteres Grundmodell ist die „Public-Commons-Partnership“ (Milburn und Russell, 2018) oder „Public-Civic-Partnership“ (Lynen und Braun, 2021). Beide Begriffe setzen auf die Verbindung von Daseinsvorsorge als Verantwortung „von oben“ und die konkrete Umsetzung und Ausgestaltung als selbstverwaltetes, bürgerschaftliches Management „von unten“. Sie werden daher unter der Abkürzung PCP hier synonym verwendet. Es gibt keine direkte Übersetzung der Commons ins Deutsche, doch der Begriff Gemeinwohlwirtschaft trifft es wohl am besten.

Die basisdemokratische Verwaltung von Stadtraum und Mobilität stellt sicher, dass der lokale Kontext der Umsetzung beachtet wird. Somit können auch Verdrängungseffekte und soziale Ungerechtigkeiten abgemildert werden. Eine erfolgreiche Zusammenarbeit der städtischen Stellen mit den Commoners, den Akteuren der Zivilgesellschaft, kann zudem Vertrauen der Menschen vor Ort zu politischen Prozessen fördern. Die Commons funktionieren insbesondere für überschaubare Gruppen- und Raumgrößen. Daher sind solche Modelle gut geeignet für Quartiersmobilstationen und Quartiers-Hubs, bei denen die speziellen Bedürfnisse jedes einzelnen Quartiers in die praktische Ausgestaltung vor Ort einfließen.

Bei einer klassischen Public-Commons-Partnerschaft tritt die Kommune als Schirmherr, Geldgeber und letztverantwortliche Instanz auf, während Betrieb, Ausgestaltung und Steuerung vor Ort den Commoners zustehen. Die Kommune stellt beispielsweise Immobilien, Grundstücke und die Grundausstattung zur Verfügung, während die Commoners Quartiers-Hubs und Quartiersmobilstationen eigenständig verwalten. Etwaige Gewinne aus den selbstverwalteten Tätigkeiten können außerdem als Anschubfinanzierung für weitere Projekte im Quartier reinvestiert werden. So kann ein ertragreicher Quartiers-Hubs beispielsweise die Ausweitung von weiteren Quartiersmobilstationen finanzieren. Die Anschubfinanzierung durch die öffentliche Hand könnte sich hierdurch mehrfach auszahlen und mehr Daseinsvorsorge von „Allen für Alle“ schaffen. Als Rechtsform eignet sich neben der Vereinsform, wie es bei Stadtteilvereinen die Regel ist, ebenso die Gründung von Quartiersgenossenschaften. Die Blaupause Aufgabenteilung Kommune, Verkehrsbetrieb, Bürgerschaft auf Seite 50/51 zeigt, wie eine solche Public-Commons-Partnerschaft in der Praxis in Zusammenarbeit mit verschiedenen Akteuren aussehen kann.

Herausforderungen ergeben sich, wenn das bürgerschaftliche Engagement in der Stadt ungleich verteilt ist. In diesem Fall kann ein stadtweit gleichwertiges Angebot von Quartiersmobilstationen und Quartiers-Hubs nicht sichergestellt werden. Ebenso verhindert die parallele Verwaltung in den jeweiligen Quartieren Synergieeffekte und kann zu einer gegenseitigen Konkurrenz bei der Akquise von Spenden und Kooperationspartnern führen. Eine mögliche Lösung skizziert die Blaupause Gemeinnützige Stadtentwicklungsgesellschaft auf Seite 52/53. Hier koordiniert eine gemeinnützige Stadtentwicklungsgesellschaft Planung und Betrieb aller Mobilstationen und Quartiers-Hubs zentral und ermöglicht somit einen hohen Professionalisierungsgrad und stadtweit abgestimmte Kooperationen mit privaten Funktionsdienstleistern, sozialen Unternehmen und weiteren Kooperationspartnern wie Arbeitgebern und Wohnungsunternehmen. Trotz der zentralen Koordination ist die Bürgerschaft bei der Ausgestaltung der Angebote vor Ort weiterhin stark eingebunden.

## Beispiele

### UNTERNEHMER/INNEN NORDSTADT

Der Verein Unternehmer/innen für die Nordstadt e.V. hat in den vergangenen Jahren bereits viele Projekte im Bereich Mobilitätswende und Stadtteilentwicklung angestoßen. Nicht zuletzt sind durch die engagierten Mitglieder drei Mobilstationen in der Elberfelder Nordstadt und der näheren Umgebung entstanden, die Vorbild für das Projekt „Mobilstationen im Quartier“ waren. Finanziert werden die Mobilstationen und weitere Projekte des Vereins durch die Vermietung von 22 Parkplätzen. Die Parkfläche pachtet der Verein bei der Stadt Wuppertal. Die Überschüsse durch die Parkplatzvermietung fließen zu 100 Prozent in Projekte der Mobilitätswende und Quartiersentwicklung. [nord-stadt.de/mobilstationen](http://nord-stadt.de/mobilstationen)



### UTOPIASTADT WUPPERTAL

Ein weiteres Beispiel für eine Public-Common-Partnership ist Utopiastadt in Wuppertal. Diese Initiative wurde in Wuppertal zu einem festen Akteur der Quartiersentwicklung, da hier ein brachliegendes Gelände der Deutschen Bahn inkl. denkmalgeschütztem Bahnhofsgebäude revitalisiert wurde. Die Utopist\*innen verstehen ihr Projekt als „andauernden Gesellschaftskongress mit Ambitionen und Wirkung“ (UtopiaStadt, 2023) und stehen damit der commoning-Idee als sozialem Prozess sehr nahe. Das Projekt betreibt – neben kulturellem Angebot und der Sanierung des Bahnhofsgebäudes – einen kostenlosen Fahrradverleih und ein Repair-Café, unter anderem für Fahrräder. Das Gelände ist günstig an der Nordbahntrasse gelegen, einer ehemaligen Bahnstrecke, die zum Freizeit- und Pendlerweg für alle nichtmotorisierten Fahrzeuge sowie Fußgänger umgebaut wurde (ebenfalls durch zivilgesellschaftliche Initiative). Utopiastadt ist als eingetragener Verein konzipiert, in Verbindung mit einer gemeinnützigen GmbH. Das Bahnhofsgebäude, das das Herzstück von Utopiastadt stellt, wurde der gGmbH 2016 von der Stadtparkasse Wuppertal geschenkt, sodass von einer Art Anschubfinanzierung gesprochen werden kann. Durch die engagierten Bürger\*innen konnte dieser vernachlässigte Ort zu einem Zentrum kulturellen Lebens und zu einem Mobilitätsort der anderen Art werden.

[www.utopiastadt.eu](http://www.utopiastadt.eu)



## QUARTIERS-HUB HAMBURG

In Hamburg-Altona wurde im Februar 2023 der erste Quartiers-Hub eröffnet.

Das Projekt an der Holstenstraße integriert Mobilitätsangebote, ein Logistikzentrum und ist Anlaufstelle im Rahmen sozialer Projekte. Im Rahmen des EU-Projektes MOVE21 haben das Bezirksamt Altona, die Senatskanzlei, die Behörde für Wirtschaft und Innovation, die Deutsche Bahn und die HafenCity Universität kooperiert, um ein solch interdisziplinäres Vorhaben im Rahmen der sozialen Stadtentwicklung und der Verkehrswende zu realisieren.

Dieser erste von mehreren bis 2025 zu entwickelnden Quartiers-Hubs „ist ein multifunktionaler Ort, an dem verschiedene Angebote aus den Bereichen Mobilität und Logistik sowie, wo möglich, Soziales und Kulturelles zusammengebracht werden.“ Zum einen umfasst der Hub in der Holstenstraße einen „Sozialkiosk“, wo Menschen kostenlos Essen und Kleidung bekommen. Der „Beratungskiosk“ ergänzt dieses Angebot um Information zu Geld, Wohnen und ähnliche Fragestellungen.



In einem Mikrodepot werden von den Kooperationspartnern GLS und Hermes Pakete angeliefert und mit Lastenfahrrädern ins Quartier zu den Wohnungen geliefert. Motorisierter Lieferverkehr, Lärm und weitere Emissionen werden so weiter reduziert.

Mehr Informationen zum Projekt und zur Eröffnung des Quartiers-Hubs erhalten Sie hier:

[www.hamburg.de/altona/quartiers-hub](http://www.hamburg.de/altona/quartiers-hub)  
[move21-altona.beteiligung.hamburg/#/projectinfo](http://move21-altona.beteiligung.hamburg/#/projectinfo)

### **Exkurs** Refinanzierungsmodelle am Beispiel Parkraumbewirtschaftung

Eine Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung stellt für Kommunen eine Möglichkeit zur Generierung von Einnahmen dar, welche etwa für die Finanzierung von Mobilstationen oder anderer Mobilitäts-wende-Maßnahmen verwendet werden können. Gleichzeitig zeigen Erfahrungen aus anderen Städten, dass eine Parkraumbewirtschaftung weitere Vorteile mit sich bringen kann. Insbesondere in Großstädten übersteigt die Nachfrage nach Parkraum oftmals die vorhandenen Flächen. In der Folge kommt es zu stark vom ruhenden Kfz-Verkehr überlasteten Straßen. Daraus resultiert wiederum eine Einschränkung anderer Verkehrsteilnehmender, wenn etwa aufgrund mangelnder Fläche auf den Gehwegen geparkt wird. Insbesondere Menschen mit erhöhtem Breitenbedarf – etwa Rollstuhlnutzende oder Menschen mit Rollatoren oder Kinderwagen – leiden unter

diesen Einschränkungen. Auch der ÖPNV, die Feuerwehr oder die Müllabfuhr haben mit den verstopften Straßen zu kämpfen.

Durch die Erhebung einer Gebühr für die Nutzung öffentlichen Raums als Parkfläche wird ein Ausgleich zwischen Nachfrage und Angebot geschaffen. Dadurch kann die Nutzung alternativer Verkehrsmittel gefördert werden. Möglich sind etwa der Ausbau von Fuß- und Radinfrastruktur. Die Parkraumbewirtschaftung leistet einen essenziellen Beitrag zur Flächengerechtigkeit und gibt dem öffentlichen Raum einen Wert zurück. Sofern der Umstieg auf andere Verkehrsmittel gelingt, können Luftschadstoffemissionen gesenkt und somit die Luftqualität verbessert werden sowie CO<sub>2</sub>-Emissionen reduziert und somit ein Beitrag zur Bekämpfung des Klimawandels geleistet werden.

### **Exkurs** Immobilieneigentümer als Betreiber

Auch Immobilieneigentümer\*innen im Quartier kommen als potenzielle Betreiber bzw. Finanzierungsquelle für Mobilstationen und Quartiers-Hubs in Frage. Das Instrument der Housing Improvement Districts, abgekürzt HIDs, stellt hierfür gegebenenfalls eine Möglichkeit dar.

Das in NRW als Immobilien- und Standortgemeinschaften in Wohnquartieren bekannte Instrument ermöglicht in Wohngebieten eine bindende Kooperation von Grundeigentümer\*innen in einem definierten Gebiet über einen bestimmten Zeitraum, um Handlungen zur Aufwertung des

Wohnquartiers umzusetzen. Dies geschieht auf Basis eines mit der Kommune abgestimmten Maßnahmenkonzeptes. Der Maßnahmenkatalog kann hierbei mobilitätsbezogene Maßnahmen umfassen und schließt Mobilstationen somit nicht aus. Seine Ausrichtung folgt entsprechend den quartiersbezogenen Bedarfen, Erfordernissen, dem finanziellen Rahmen sowie Wünschen der Akteur\*innen. Wichtig ist, sich bewusst zu machen, dass es sich bei den Maßnahmen eines HIDs ausschließlich um ergänzende Maßnahmen zu den Daseinsvorsorgeaufgaben der Kommune handelt. Die Kommune hat, neben der Zu-

ständigkeit für das Einrichtungsverfahren, bei einem HID ausschließlich eine Kontroll- und Beratungsfunktion. Finanziert wird der HID über eine verpflichtende Abgabenzahlung aller betroffener Grundeigentümer\*innen, die von der Kommune eingefordert und an den HID weitergegeben wird. Hiermit wird dem sogenannten „Trittbrettfahrer-Effekt“ vorgebeugt und sichergestellt, dass alle von dem HID Profitierenden sich an dessen Finanzierung beteiligen. Ein HID kommt jedoch nur bei einer ausreichenden Zustimmung seitens der Grundeigentümer\*innen zustande, die je nach Landesgesetz vorgegeben ist.

Im Falle der Zustimmung wird ein HID von der Kommune als Satzung erlassen. Die bundesgesetzliche Regelung für HIDs besteht durch den § 171f Baugesetzbuch. Darauf aufbauend sind HIDs landes-

gesetzlich in NRW über das ISG Gesetz NRW geregelt, welches die Möglichkeit Immobilien- und Standortgemeinschaften in Wohnquartieren zu realisieren umfasst (§ 1 Abs. 1 ISGG NRW). Im ISGG NRW sind bei Interesse zudem genauere Informationen zum Ablauf, den Voraussetzungen und Bedingungen, der Finanzierung und Ausnahmeregelungen von HIDs für NRW zu finden.

Zusammenfassend können HIDs im Kontext des Betriebes und der Umsetzung von Mobilstationen somit der Bürgerschaft gegebenenfalls die Chance ermöglichen, aktiv in Umsetzung und Betrieb von Mobilstationen eingebunden zu werden. Folglich ist eine Anwendung von HIDs an dieser Stelle ein vielversprechender, in diesem Zusammenhang aber auch neuer Ansatz, der zukünftig weiterer Forschung bedarf.

Auf den folgenden Seiten skizzieren fünf verschiedene Blaupausen denkbare Betreibermodelle und Kooperationsformen zwischen Kommunalverwaltung, kommunalen Unternehmen, Zivilgesellschaft und weiteren Kooperationspartnern wie privaten Dienstleistern und sozialen Organisationen. Es handelt sich hierbei um beispielhafte Modelle, welche die Vielfalt an möglichen Betreiberformen aufzeigen sollen und nicht abschließend sind. Die dargestellten Blaupausen wurden auf Grundlage von Interviews, Gesprächen und Workshops mit Vertreter\*innen aus den verschiedenen Bereichen entwickelt.

Die Blaupausen 1 (Kommune), 2 (Kommunale Betreibergesellschaft) sowie 3 (Aufgabenteilung Verkehrsbetrieb/Bürgerschaft) beziehen sich ausschließlich auf Mobilstationen bzw. Quartiersmobilstationen.

Die Blaupausen 4 (Aufgabenteilung Kommune/Verkehrsbetrieb/Bürgerschaft) und 5 (Gemeinnützige Stadtentwicklungsgesellschaft) beziehen sich zusätzlich auf Quartiers-Hubs.

# VERGLEICHSTABELLE BLAUPAUSEN

## VORTEILE

KOMMUNE	<ul style="list-style-type: none"> <li>• direkte Umsetzung und Verzahnung von vorhandenen Mobilitätskonzepten und -maßnahmen (z.B. Parkraummanagement)</li> <li>• vorhandene Expertise aus den verschiedenen Fachabteilungen</li> <li>• direkte Entscheidungswege, insbesondere bei Planung und Genehmigungsverfahren</li> <li>• direkter Zugriff auf kommunale Flächen</li> <li>• leichtere Akquise von Fördermitteln</li> <li>• oftmals vorhandene Zusammenarbeit zwischen Kommune und Zivilgesellschaft in Quartieren</li> </ul>
KOMMUNALE BETREIBER- GESELLSCHAFT	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mobilstationen als Kerngeschäft, Bündelung und Vertiefung von Expertise</li> <li>• Kommune kann mit Ausnahme von Genehmigungsverfahren fast alle Aufgaben an die Betreibergesellschaft auslagern</li> <li>• agilere Entscheidungs- und Umsetzungsprozesse im operativen Geschäft</li> <li>• einfachere Vergabemöglichkeiten an private Dienstleister</li> <li>• mögliche Übernahme von weiteren Aufgaben für die Umsetzung der kommunalen Mobilitätswende, z.B. Planung und Betrieb von Quartiersgaragen</li> </ul>
AUFGABENTEILUNG VERKEHRSBETRIEB + BÜRGERSCHAFT	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Unterscheidung zwischen Mobilstationen an Verkehrsknotenpunkten und Quartiersmobilstationen ermöglicht Aufgabenteilung</li> <li>• Verkehrsbetrieb kann auf vorhandene Expertise rund um Mobilitätsdienstleistungen und dem Ausbau von Infrastruktur zurückgreifen</li> <li>• Verzahnung mit Projekten wie die Modernisierung von ÖPNV-Haltestellen oder der Umsetzung einer eigenen Mobilitätsplattform möglich</li> <li>• Eigenpersonal des Verkehrsbetriebs für Wartung von ÖPNV-Haltestellen kann auch zur Instandhaltung von Mobilstationen eingesetzt werden</li> <li>• bestimmte Aufgaben, wie die Koordination mit privaten Mobilitätsdienstleistern kann zentral durch den Verkehrsbetrieb erfolgen</li> <li>• durch gemeinwohlorientierte Ausrichtung können Vereine und Genossenschaften neben öffentlichen Fördermitteln auch Spenden und Sponsorengelder von Stiftungen und lokalen Unternehmen einwerben</li> </ul>
AUFGABENTEILUNG KOMMUNE + VERKEHRSBETRIEB + BÜRGERSCHAFT	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtstrategie und Planung für Mobilstationen und Quartiers-Hubs wird im Sinne einer integrierten Stadtentwicklung durch die Kommune entwickelt</li> <li>• direkte Verzahnung mit kommunalen Mobilitäts- und Stadtentwicklungskonzepten</li> <li>• Verzahnung mit regulierenden Vorgaben für private Mobilitätsdienstleister und KEP-Dienstleister</li> <li>• 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</li> </ul>
GEMEINNÜTZIGE STADTENTWICKLUNGS- GESELLSCHAFT	<ul style="list-style-type: none"> <li>• stadtweit hoher Professionalisierungsgrad durch Bündelung der Expertise für Planung und Betrieb von Mobilstationen und Quartiers-Hubs</li> <li>• agilere Entscheidungs- und Umsetzungsprozesse im operativen Geschäft</li> <li>• durch Gemeinnützigkeit der Gesellschaft können neben Fördermitteln ebenso Spenden eingeworben werden</li> <li>• zentrale Koordination ermöglicht Synergien durch stadtweit abgestimmte Kooperationen mit privaten Funktionsdienstleistern, sozialen Unternehmen und weiteren Kooperationspartnern wie großen Arbeitgebern und Wohnungsunternehmen</li> </ul>

## NACHTEILE

- 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

- 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 es eigenwirtschaftlich nicht möglich ist

- 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 stadtweit teilen

- 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

- 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 es eigenwirtschaftlich 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- VERWALTUNG

- Verwaltungsspitze
- Stadtentwicklung
- Umwelt / Klimaschutz
- Verkehr / Tiefbau / Planungsamt
- Grünflächen (*Blaupause 1-4*)
- Recht (*Blaupause 1,4,5*)
- Smart City (*Blaupause 1,4*)
- Bürgerbeteiligung (*Blaupause 1,4*)
- Presse / Öffentlichkeitsarbeit (*Blaupause 1,4*)
- Wirtschaftsförderung (*Blaupause 4*)

### KOMMUNALER VERKEHRSBETRIEB

- ÖPNV
- On-Demand-Angebote des Verkehrsbetriebs

### FÖRDERMITTELGEBER

- Zweckverbände
- Land
- Bund
- EU

### PRIVATE FLÄCHEN- DIENSTLEISTER

- Private Immobilienbesitzer
- Discounter / Einzelhandel
- Arbeitgeber
- Wohnungsunternehmen

PRIVATE MOBILITÄTS- 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>
SPENDENGELDER UND SPONSOREN	<ul style="list-style-type: none"><li>• Stiftungen</li><li>• Lokale Unternehmen</li></ul>
PRIVATE KEP- DIENSTLEISTER	<ul style="list-style-type: none"><li>• Kurierdienste</li><li>• Expressdienste</li><li>• Paketdienste</li></ul>
SOZIALE UNTERNEHMEN/ ORGANISATIONEN	<ul style="list-style-type: none"><li>• Beschäftigungsträger</li><li>• Integrationsunternehmen</li><li>• Wohlfahrtsorganisationen</li><li>• Freiwilligendienste</li></ul>
WEITERE FUNKTIONS- DIENSTLEISTER	<ul style="list-style-type: none"><li>• Regionale Lebensmittel-Lieferdienste</li><li>• Gastronomie</li><li>• Beratungsdienstleistungen</li><li>• Veranstalter</li></ul>

Blaupause 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

## Kommunalverwaltung

### 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

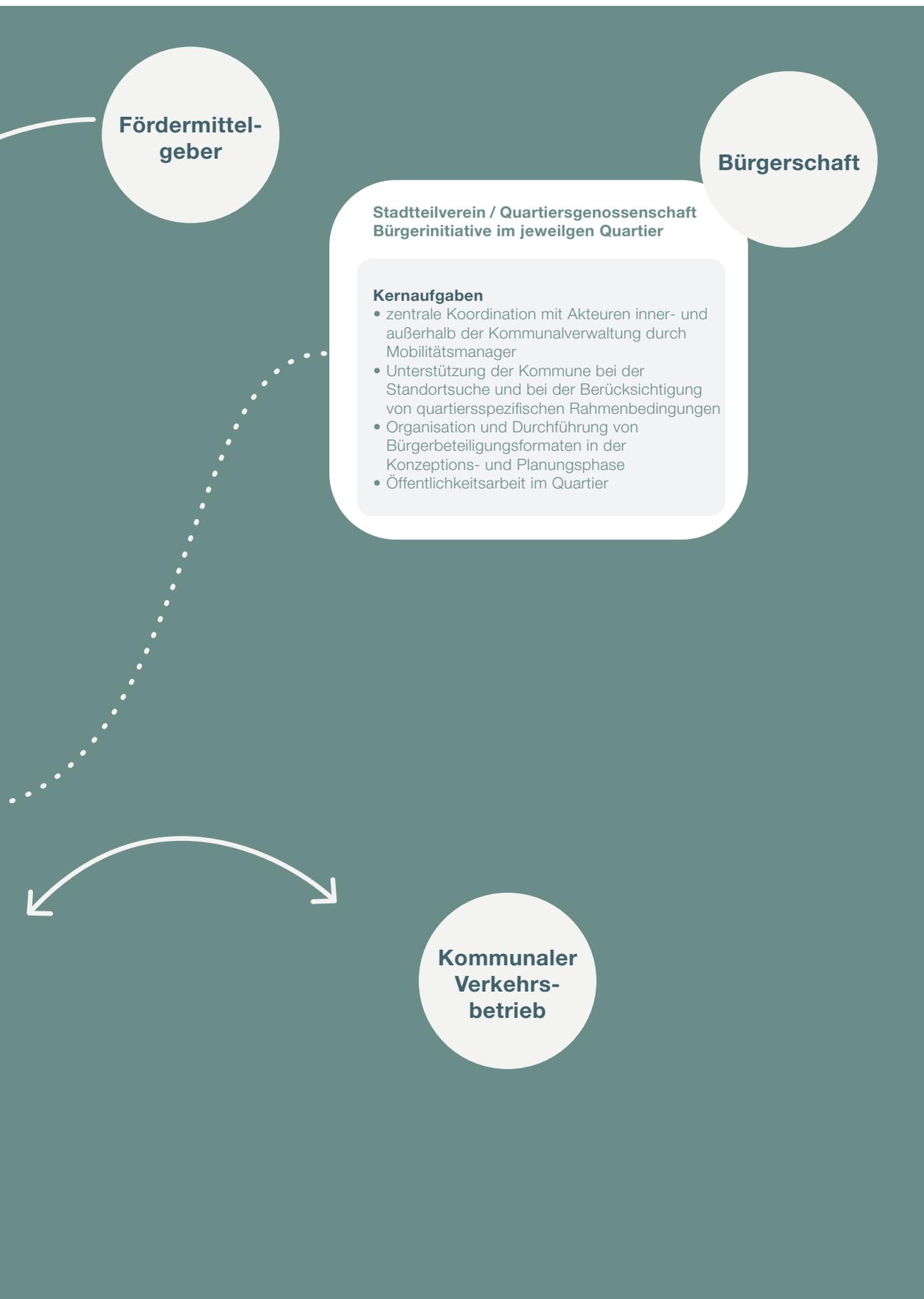
- Personalkosten Mobilitätsmanager
- ggf. Pachtzins
- Wartungsvertrag für Instandhaltung
- laufende Service-Kosten für kommunale Mobilitätsplattform
- Versicherung
- sonstige laufende Kosten

#### Einnahmequellen

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

## Private Mobilitätsdienstleister

## Private Flächeneigentümer



Blaupause 2

# KOMMUNALE BETREIBERGESELLSCHAFT

Planung und Betrieb von allen Mobilstationen verantwortet eine neugegründete kommunale Betreibergesellschaft, Unterstützung durch Zivilgesellschaft bei Standortfindung und Bürgerbeteiligung

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

**Kommunal-  
verwaltung**

## Kommunale Betreibergesellschaft für Planung und Betrieb von Mobilstationen

### Kernaufgaben

- zentrale Koordination mit den beteiligten Akteuren
- Fördermittelmanagement
- Konzeption und Planung der Standorte unter Berücksichtigung des gesamtstädtischen Mobilitätskonzepts
- Ausschreibung von Ingenieurs- und Bauleistungen
- vertragliche Regelung mit Flächeneigentümern
- Koordination und Vergabeverfahren für Mobilitätsdienstleister (regulierendes Vertragswerk durch Kommune), ggf. White-Label-Lösungen
- digitale Integration der privaten Mobilitätsangebote in kommunale Mobilitätsplattform
- Konzeption, Planung und Betrieb von Quartiersgaragen
- Marketing

### Kostenstruktur

#### INVESTITIONSAUSGABEN

- an extern zu vergebene Leistungen für Detailplanung und Bau von Mobilstationen
- an extern zu vergebene Leistungen für digitale Mobilitätsplattform

#### BETRIEBSKOSTEN

- Personalkosten
- 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
- Grundfinanzierung; umfassender In-House-Auftrag; Defizitausgleich durch Kommune, wenn eigenwirtschaftlicher Betrieb (noch) nicht möglich ist

**Private  
Mobilitäts-  
dienstleister**

**Private  
Flächen-  
eigentümer**

**Fördermittel-  
geber**

**Bürgerschaft**

**Stadtteilverein / Quartiersgenossenschaft  
Bürgerinitiative im jeweiligen Quartier**

**Kernaufgaben**

- Unterstützung der Betreibergesellschaft bei der Standortsuche und bei der Berücksichtigung von quartiersspezifischen Rahmenbedingungen
- Mitorganisation und Durchführung von Bürgerbeteiligungsformaten in der Konzeptions- und Planungsphase
- Öffentlichkeitsarbeit im Quartier

**Kommunale  
Betreiber-  
gesellschaft**

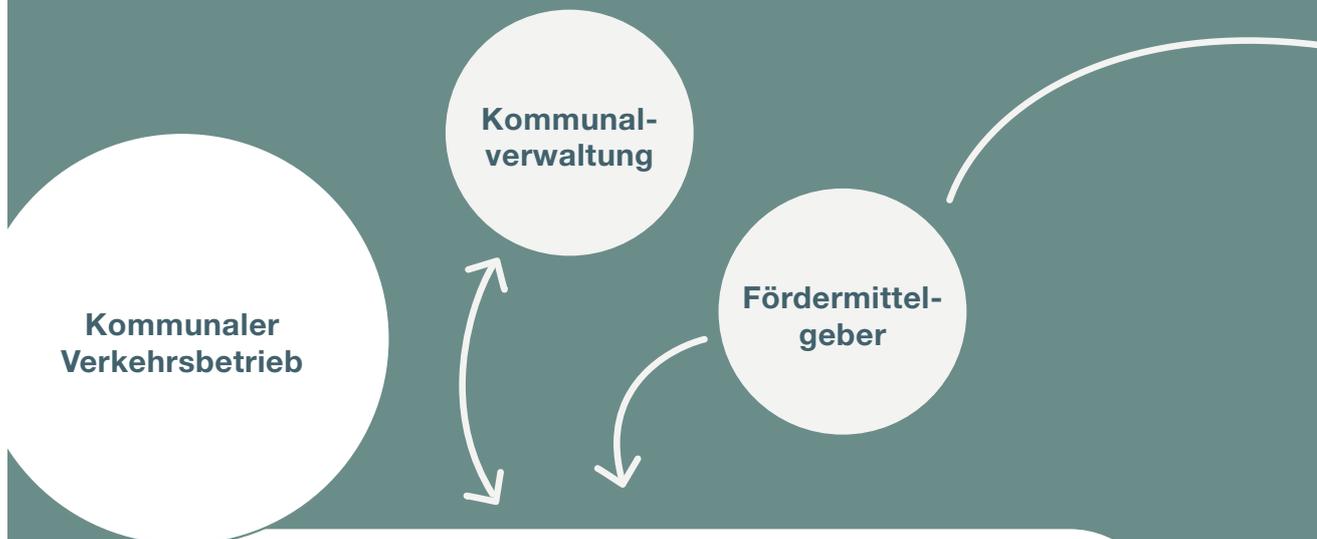
**Kommunaler  
Verkehrs-  
betrieb**

Blaupause 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



## Kommunaler Verkehrsbetrieb – Projektteam / Abteilung für Planung und Betrieb von Mobilstationen an Verkehrsknotenpunkten

### Kernaufgaben

- zentrale Koordination mit den beteiligten Akteuren
- Organisation der operativen Aufgabenteilung mit Zivilgesellschaft
- Fördermittelmanagement
- Konzeption und Planung der Standorte unter Berücksichtigung des gesamtstädtischen Mobilitätskonzepts
- Ausschreibung von Ingenieurs- und Bauleistungen
- vertragliche Regelung mit Flächeneigentümern
- Koordination und Vertragswerk mit Mobilitätsdienstleistern (regulierendes Vertragswerk durch Kommune), ggf. White-Label-Lösungen
- digitale Integration der privaten Mobilitätsangebote in eigene Mobilitätsplattform
- Marketing
- Wartung und Instandhaltung durch Eigenpersonal

### Kostenstruktur

#### INVESTITIONSAUSGABEN

- an extern zu vergebene Leistungen für Detailplanung und Bau von Mobilstationen
- an extern zu vergebene Leistungen für digitale Mobilitätsplattform

#### BETRIEBSKOSTEN

- Personalkosten
- ggf. Pachtzins
- 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

## Bürgerschaft

### Stadtteilverein / Quartiersgenossenschaft im jeweiligen Quartier – Ehrenamtliches Engagement für Planung und Betrieb von Quartiersmobilstationen

#### Kernaufgaben

- Organisation der operativen Aufgabenteilung mit Verkehrsbetrieb
- Standortsuche
- Organisation und Durchführung von Bürgerbeteiligungsformaten in der Konzeptions- und Planungsphase
- Einwerben von Fördermitteln, Spenden und Sponsorengeldern
- Flächenregelung mit Kommune und privaten Flächeneigentümern
- Öffentlichkeitsarbeit im Quartier
- Betrieb, Wartung und Instandhaltung der Quartiersmobilstationen

#### Kostenstruktur

##### INVESTITIONSAUSGABEN

- an extern zu vergebene Leistungen für Detailplanung und Bau von Mobilstationen
- an extern zu vergebene Leistungen für digitale Mobilitätsplattform

##### BETRIEBSKOSTEN

- ggf. Pachtzins
- Versicherung
- sonstige laufende Kosten

#### Einnahmequellen

- eingeworbene Fördermittel, Spenden und Sponsorengelder für den Bau von Quartiersmobilstationen bzw. von Teilelementen
- eingeworbene Fördermittel, Spenden und Sponsorengelder für den Betrieb von Quartiersmobilstationen bzw. von Teilelementen
- Einnahmen aus Vermietung von Fahrradgaragen-Stellplätzen
- Einnahmen aus Nutzungsgebühren, die von den privaten Mobilitätsdienstleistern erhoben werden (Weitergabe durch Verkehrsbetrieb)

Private  
Flächen-  
eigentümer

Spendengeber,  
Sponsoren

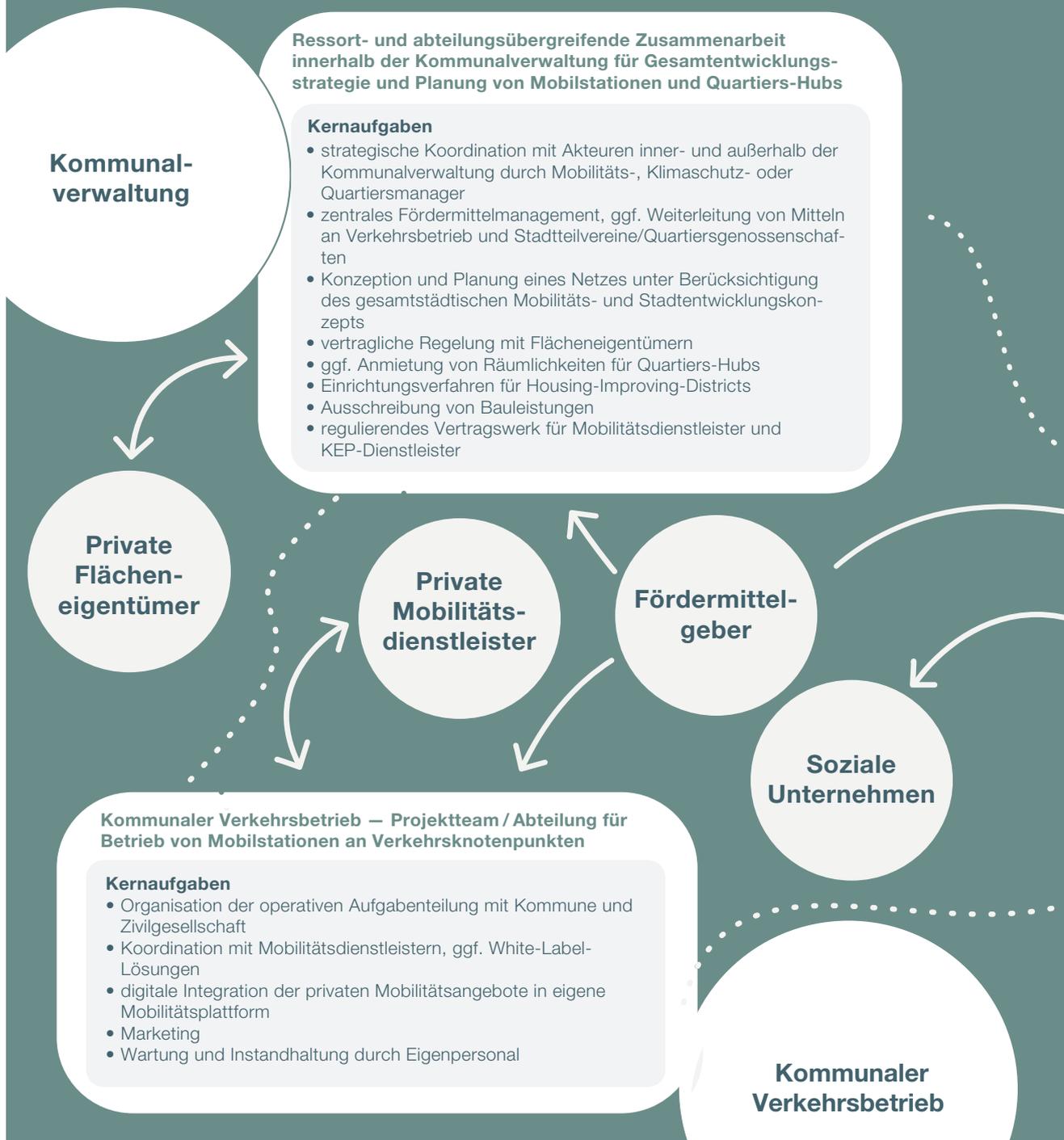
Private  
Mobilitäts-  
dienstleister

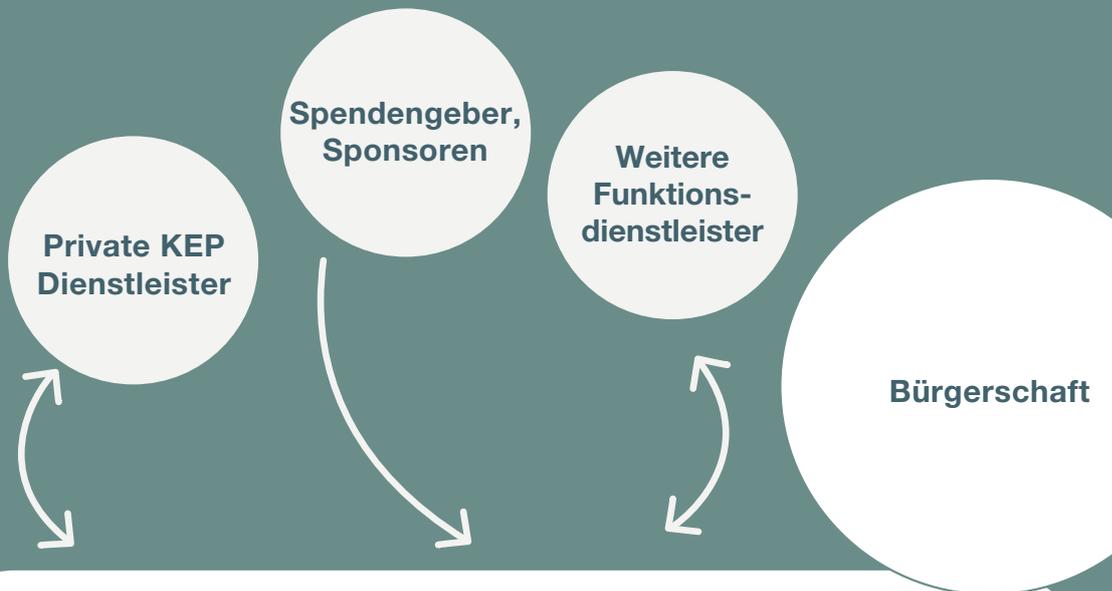
Blaupause 4

# 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





#### 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)

Blaupause 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

**Fördermittel-  
geber**

**Stadt-  
entwicklungs-  
gesellschaft**

**Gemeinnützige Stadtentwicklungsgesellschaft  
(kommunale Eigentümerstruktur) für Planung und  
Betrieb von Mobilstationen und Quartiers-Hub**

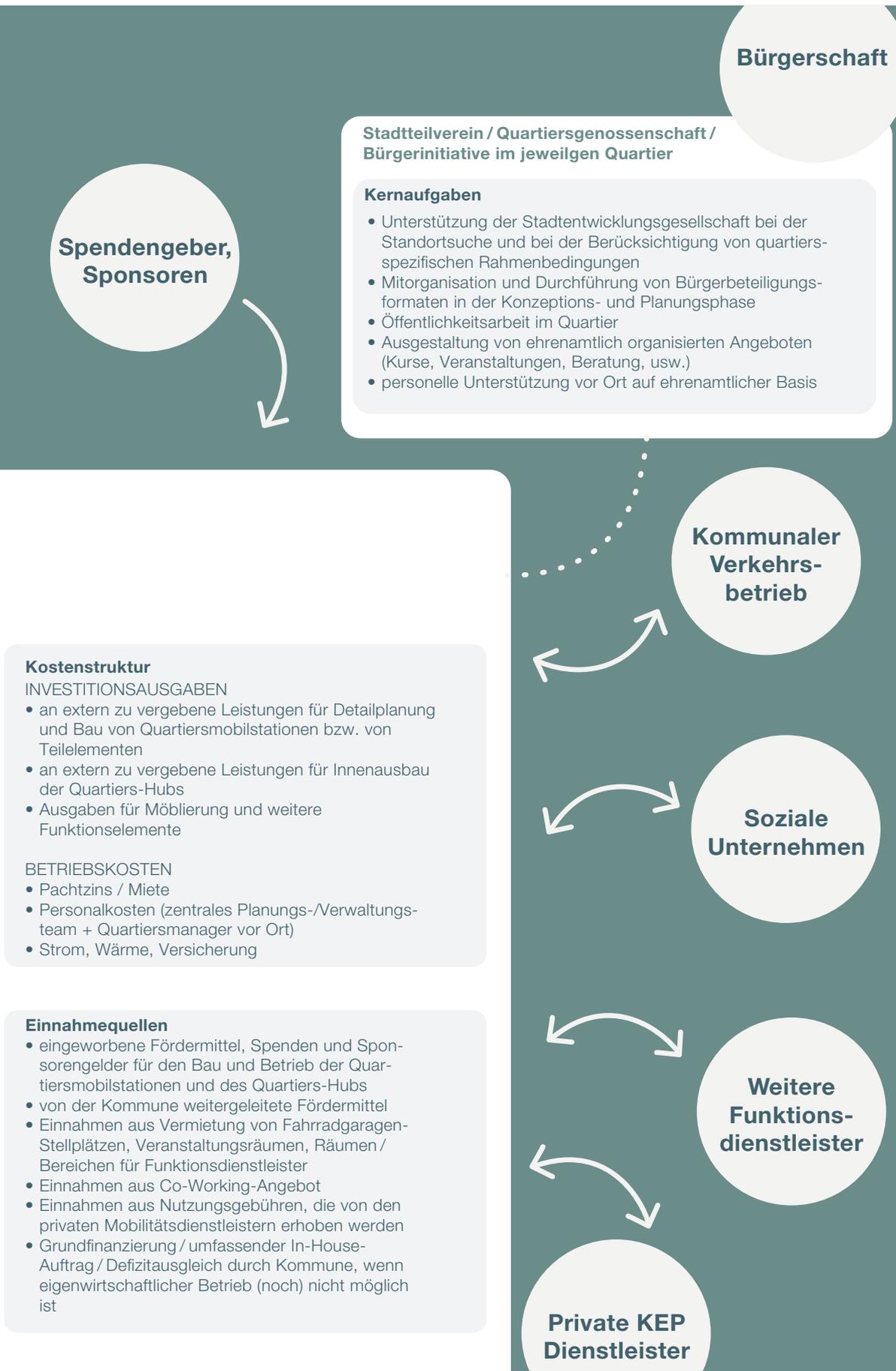
**Kommunal-  
verwaltung**

**Private  
Mobilitäts-  
dienstleister**

**Private  
Flächen-  
eigentümer**

## **Kernaufgaben**

- zentrale Koordination mit den beteiligten Akteuren
- Fördermittelmanagement
- Konzeption und Planung einer Gesamtentwicklungsstrategie und eines Netzes unter Berücksichtigung des gesamtstädtischen Mobilitäts und Stadtentwicklungskonzepts
- Konzeption und Detailplanung der Standorte
- vertragliche Regelung mit Flächeneigentümern
- Anmietung von Räumlichkeiten für Quartiers-Hubs
- Ausschreibung von Ingenieurs- und Bauleistungen
- Koordination und Vergabeverfahren für Mobilitätsdienstleister (regulierendes Vertragswerk durch Kommune), ggf. White-Label-Lösungen
- Koordination mit KEP-Dienstleistern (regulierendes Vertragswerk durch Kommune)
- Akquise von Funktionsdienstleistern und Kooperationspartnern, schrittweise Umsetzung der verschiedenen Funktionsbausteine, schrittweiser Ausbau von Quartiers-Hubs in der Stadt
- Kooperation mit sozialen Unternehmen / Organisationen für Schaffung von Beschäftigungs- / Qualifizierungsmöglichkeiten und Ergänzung zu ehrenamtlichen und hauptberuflichen Personalressourcen in den Quartiers-Hubs (z.B. durch Wartungsverträge)
- kontinuierliche Weiterentwicklung der Quartiers-Hubs
- digitale Integration der verschiedenen Angebote in kommunale Serviceplattform
- Konzeption, Planung und Betrieb von Quartiersgaragen
- Marketing



## 4 MEHRWERTE FÜR ALLE

### ANALYSE VERKEHRLICHER POTENZIALE VON QUARTIERSMOBILSTATIONEN

Wie bereits im Kapitel 1 beschrieben, wirken Mobilstationen auf der Ebene der multimodalen Verkehrsentwicklung. Durch umweltfreundliche Verkehrsmittel vor der Haustür soll der Nutzen des privaten PKW reduziert werden.

Anwohner\*innen der Elberfelder Nordstadt legen bereits heute zwei Drittel aller Wege mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln zurück.

Das Wuppertal Institut hat im Projekt untersucht, wie groß das Potenzial der Anwohner\*innen ist, die angebotenen Mobilitätsalternativen zum privaten PKW zu nutzen.

In einem ersten Schritt wurde betrachtet, wie die Anwohner\*innen der Elberfelder Nordstadt ihre Wege derzeit zurücklegen. In Wuppertal wurde im Jahr 2020 im Auftrag der Stadt Wuppertal eine umfangreiche Mobilitätserhebung durchgeführt, die auch eine Sonderauswertung zur Mobilität in der Elberfelder Nordstadt umfasst (Stadt Wuppertal 2020). Mit Blick auf den Modal Split, der aussagt, welcher Anteil an Wegen mit welchem Verkehrsmittel zurückgelegt wird, wird deutlich, dass in der Elberfelder Nordstadt bereits 69 Prozent der Wege mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden. Damit ist der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) nur etwa halb so hoch (32 Prozent) wie im gesamtstädtischen Vergleich (58 Prozent).



Umfangreiche Mobilitätserhebung  
Stadt Wuppertal [Hrsg.] (2021): Mobilitätsbefragung 2020  
Stadt Wuppertal. Endbericht.

► [www.wuppertal.de/rathaus-buergerservice/verkehr/mobilsein/mobilitaetsbefragung.php](http://www.wuppertal.de/rathaus-buergerservice/verkehr/mobilsein/mobilitaetsbefragung.php)

**Abbildung 5** Modal Split in Wuppertal und dem Quartier Nordstadt (in %)



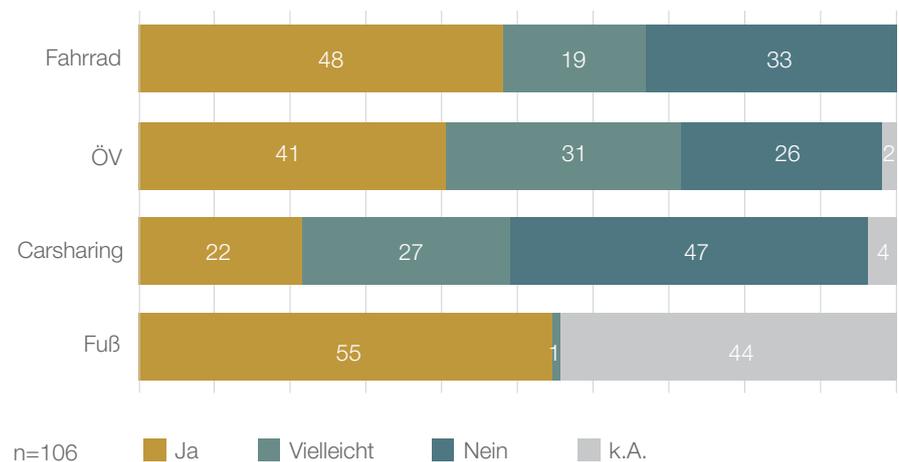
Datenquelle: Mobilitätserhebung der Stadt Wuppertal

Die Mobilitätserhebung der Stadt Wuppertal zeigt zudem, dass die Bewohner\*innen der Elberfelder Nordstadt im Schnitt etwa 23 km pro Tag zurücklegen. 28 Prozent aller Wege werden dabei mit dem motorisierten Individualverkehr zurückgelegt. Diese Wege und Personenkilometer sind besonders interessant, da sie theoretisch auf andere, umweltfreundlichere Verkehrsmittel verlagert werden könnten.

Im Rahmen einer Quartiersbefragung wurden die Anwohner\*innen im unmittelbaren Umfeld (bis zu 5 Gehminuten) der Mobilstation in der Wiesenstraße in der Elberfelder Nordstadt gefragt, ob sie sich vorstellen könnten, Wege, die sie heute mit dem Auto zurücklegen, in Zukunft auch mit anderen Verkehrsmitteln zurückzulegen. Im Ergebnis zeigt sich bereits heute eine große Bereitschaft, Autowege in Zukunft mit umweltfreundlichen Alternativen zurückzulegen (s. Abb. 5). Beispielsweise können sich 48 Prozent der Befragten vorstellen, das Fahrrad für Wege zu nutzen, die sie heute mit dem Auto zurücklegen.

Bereits heute zeigt sich eine vergleichsweise hohe Verlagerungsbereitschaft vom Auto auf umweltfreundliche Verkehrsmittel

**Abbildung 6** Bereitschaft für eine Verlagerung auf unterschiedliche Verkehrsmittel (in %)

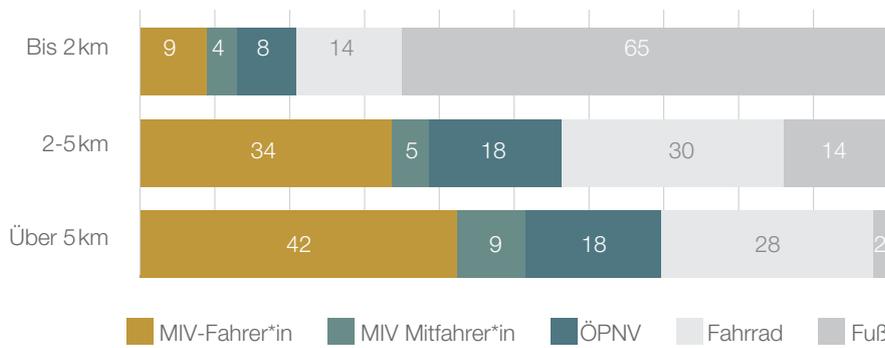


Datenquelle: Quartiersbefragung des Wuppertal Instituts

Geht man nun von einem flächendeckenden Netz von Mobilstationen aus, d.h. jede Anwohnerin und jeder Anwohner könnte in fußläufiger Distanz innerhalb von 250–300 Metern die nächste Mobilstation erreichen, so ließe sich die Bereitschaft für eine Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsmittel weiter erhöhen. Beispielsweise wurden fehlende Fahrradabstellanlagen, fehlende Sharing Angebote für Fahrräder und E-Lastenräder, zu weit entfernte ÖPNV Haltestellen oder auch die Sorge vor der nicht Verfügbarkeit von Carsharing Fahrzeugen häufig als Verlagerungshemmnis in der Quartiersbefragung genannt. Durch ein flächendeckendes Netz von Mobilstationen ließen sich solche Nutzungshemmnisse hingegen beseitigen und es wären noch mehr Anwohner\*innen bereit, Alternativen zum eigenen Auto zu nutzen.

Schlüsselt man den Modal Split der Elberfelder Nordstadt nach Entfernungsklassen auf, zeigt sich das Verlagerungspotenzial insbesondere bei Wegen zwischen 2 und 5 Kilometern sowie bei langen Wegen über 5 Kilometern, bei denen der MIV Anteil (Fahrer\*innen und Mitfahrer\*innen zusammen) bei 39 Prozent bzw. 51 Prozent liegt (s. Abb. 67).

**Abbildung 7** Modal Split der Elberfelder Nordstadt nach Entfernungsklasse (in %)



Datenquelle: Mobilitätserhebung der Stadt Wuppertal

Während Wege unter 2 Kilometer bereits heute überwiegend zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, bieten Wege zwischen 2 und 5 Kilometer sich für eine Verlagerung insbesondere auf das Fahrrad und den ÖPNV an. Wege über 5 Kilometer würden eher auf den ÖPNV und Carsharing verlagert.

Unter der Annahme eines flächendeckenden Netzes an Mobilstationen und unter Berücksichtigung der Verlagerungspotenziale, könnten rund 20 Prozent der Personenkilometer, die heute mit dem Auto zurückgelegt werden, in Zukunft mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zurückgelegt werden. Eine ausführliche Darlegung der Potenzialabschätzung erfolgt im Endbericht des Projektes.

Rund ein Fünftel aller MIV Personenkilometer könnte durch ein flächendeckendes Netz an Mobilstationen verlagert werden

Auf Basis der durchgeführten Befragungen wurden insgesamt vier zentrale Stellschrauben identifiziert, durch die die angegebenen Potenziale weiter ausgeschöpft werden könnten.

1. Das Radverkehrspotenzial könnte durch zwei zentrale Maßnahmen deutlich vergrößert werden: Zum einen durch die Bereitstellung eines attraktiven Verleihsystems von Pedelecs und E-Lastenrädern und zum anderen durch den Ausbau einer sicheren Fahrradinfrastruktur im Stadtgebiet.
2. Das ÖV-Potenzial könnte durch drei zentrale Maßnahmen weiter ausgeschöpft werden: Das Angebot im Quartier müsste weiter ausgebaut werden, sodass fußläufig eine regelmäßige Anbindung, auch zu Randzeiten, gewährleistet ist. Es braucht ein preislich attraktives Ticket, wie das Deutschlandticket, und langfristig eine höhere Zuverlässigkeit des Systems, um beispielsweise einer Arbeitspendlerin eine größere Sicherheit zu geben, dass sie pünktlich zu Arbeitsbeginn ihren Arbeitsplatz erreicht.
3. Das Carsharing-Potenzial könnte dadurch vergrößert werden, dass Menschen im Quartier von Marketing-Maßnahmen wie etwa Test-Angeboten profitieren und so das Angebot kennenlernen und dadurch die Zugangshürde reduzieren werden, die sie als Nicht-Nutzer\*in haben. Ein weiterer zentraler Punkt ist, mehr Flexibilität bei der Rückgabe der Fahrzeuge zu ermöglichen.
4. Maßnahmen zum Abbau von Privilegien privater Pkw erhöhen die Ausschöpfung. Bereits heute kann ein recht großes Verlagerungspotenzial identifiziert werden, welches jedoch derzeit nicht ausgeschöpft wird. Unter anderem auch deshalb, weil das Auto in vielen Situationen als komfortable und attraktive Alternative bereitsteht. Erst wenn es vollwertige und attraktive Alternativen gibt und auch das Auto unattraktiv wird, z.B. durch wenige und teure Parkplätze oder autofreie Zonen, wird sich das vorhandene Potenzial auch ausschöpfen lassen.

## ANALYSE VERKEHRLICHER POTENZIALE VON QUARTIERS-HUBS

Quartiers-Hubs können über verschiedene Elemente verfügen, die ebenfalls zur Reduzierung von Verkehr sowie zur umweltfreundlicheren Abwicklung des Verkehrs beitragen – sowohl im Personen- wie auch im Güterverkehr. Hierzu zählen etwa Mikrodepots, Paketstationen, sogenannte „Regiomaten“ mit regionalen Produkten des täglichen Bedarfs oder Co-Working-Räume.

An dieser Stelle werden drei Angebote vertiefend betrachtet, die das Potenzial haben, Wege zu reduzieren oder sie einzusparen.

### 1 Paketstationen

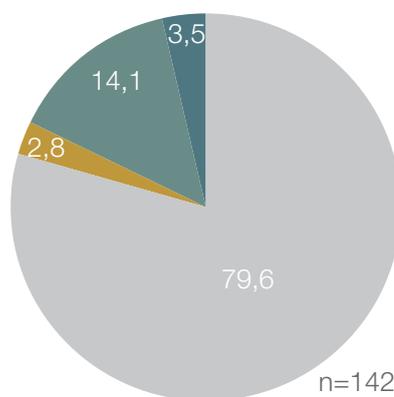
Paketstationen bieten die Möglichkeit, Lieferungen nicht an der Haustür zu empfangen, sondern mit einem Öffnungscodex flexibel an einer automatisch bedienbaren Station abzuholen.

Derzeit können sich rund 80 Prozent der Befragten aus der Quartiersbefragung im Umfeld der Mobilstation vorstellen, eine Paketstation zu nutzen und weitere 14 Prozent geben an, dies vielleicht zu tun.

**Abbildung 8** Bereitschaft zur Nutzung von Paketstationen in der Wuppertal-Elberfelder Nordstadt (in %)

Könnten Sie sich vorstellen, Ihre Pakete an eine Paketstation in Ihrer Nachbarschaft geliefert zu bekommen?

- Ja
- Nein
- Vielleicht
- Weiß ich nicht



Quelle: Quartiersbefragung 2023

Im Durchschnitt erhält jede Privatperson 29 Pakete im Jahr. Für die Auslieferung im Quartier werden Lieferwagen eingesetzt, die die Pakete bis an die Haustüre liefern. Da es unterschiedliche Anbieter gibt, werden die Pakete zu unterschiedlichen Zeiten von unterschiedlichen Firmen im Quartier verteilt. Pro Lieferwagen können ca. 160 Pakete pro Tour verteilt werden. Würden die Pakete nicht mehr bis an die Haustür, sondern an fußläufig erreichbare Paketstationen geliefert und dort von den Empfänger\*innen zu Fuß abgeholt, könnte der Lieferverkehr im Quartier reduziert werden.

Würde beispielsweise eine Paketstation mit 120 Fächern an der bestehenden Mobilstation in der Elberfelder Nordstadt installiert werden und betrachtet man das Umfeld der Mobilstation, das in 5 Gehminuten erreichbar ist, so werden in diesem Bereich pro Tag ca. 420 Pakete verteilt. Bei einer Nutzungsbereitschaft von 80 Prozent, müsste die Kapazität für über 330 Pakete pro Tag in Paketstationen bereitstehen. Bei einer angenommenen Verweildauer von 1,5 Tagen je Paket in einer Paketstation können die Paketstationen nicht täglich in vollem Umfang neu befüllt werden. Das bedeutet, dass für das Umfeld der Mobilstation von 5 Gehminuten mindestens 5 Paketstationen notwendig wären. Gleichzeitig würden rund 80 Pakete weiterhin per Haustürzustellung geliefert.

Ausschlaggebend für ein relevantes Potenzial zur Reduzierung von Fahrleistungen der Lieferfahrzeuge und damit zur Treibhausgas-Einsparung ist allerdings, dass entweder so viele Pakete an Paketstationen geliefert werden können, dass ganze Liefertouren im Quartier entfallen oder, dass sogar eine 100 Prozent Belieferung an Paketstationen erfolgt. Der Hintergrund ist, dass bei einer gemischten Zustellung an Paketstationen und Haustüren die Lieferrouten in der Regel weiter eingehalten werden müssen, um alle Pakete auszuliefern. Dadurch könnten lediglich einige Stopps entfallen, die bei einer CO<sub>2</sub>-Bilanzierung der Paketzustellung jedoch kaum nachweisbar sind.

## 2 Regiomaten und Wochenmärkte

Einkaufswege für den täglichen Bedarf machen in Wuppertal etwa 15 Prozent aller Wege aus. Jeder zweite dieser Wege mit einer Durchschnittslänge von 2,5 km wird mit dem Auto zurückgelegt. Regiomaten und Wochenmärkte bieten im Quartier ein kleines Sortiment an Lebensmitteln des täglichen Bedarfs. Dies stellt zwar keinen Ersatz für einen umfangreichen Wocheneinkauf dar, allerdings könnten Einkaufswege vermieden werden, bei denen nur einzelne oder wenige Lebens-

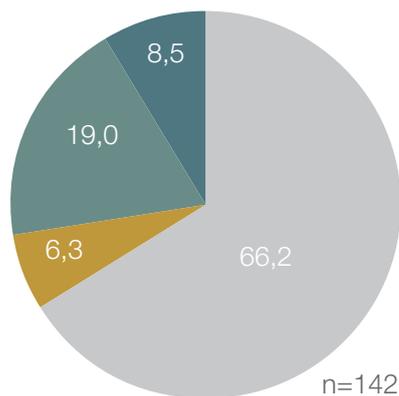
mittel gekauft werden. Ist beispielsweise kurzfristig die Milch ausgegangen und keine Reserve im Kühlschrank, so könnte der Regiomat Abhilfe schaffen.

Aus der durchgeführten Quartiersbefragung geht hervor, dass sich zwei Drittel der Befragten vorstellen können, einen Regiomaten zu nutzen. Bei einem Wochenmarkt ist das Interesse noch höher und beträgt fast 80 Prozent. Die Entfernung zu einem solchen Nahversorgungsangebot sollte dabei nicht mehr als ein Kilometer sein.

**Abbildung 9** Bereitschaft zur Nutzung eines Regiomaten und zum Einkauf auf einem Quartiers-Wochenmarkt im Quartier Mirke (in %)

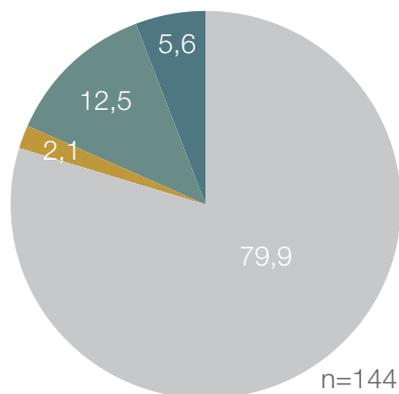
Könnten Sie sich vorstellen, einen Regiomaten zu nutzen?

- Ja
- Nein
- Vielleicht
- Weiß ich nicht



Könnten Sie sich vorstellen, einen kleinen Wochenmarkt im Quartier Mirke zu besuchen und dort Lebensmittel einzukaufen?

- Ja
- Nein
- Vielleicht
- Weiß ich nicht



Quelle: Quartiersbefragung 2023

Geht man davon aus, dass ein Regiomat jeden 20. Einkaufsweg ersetzen kann, so könnten 3 Prozent der CO<sub>2</sub>-Emissionen aller Einkaufswege mit dem Auto eingespart werden. Bei einem Wochenmarkt und der Annahme, dass dieser jeden 10. Einkaufsweg ersetzen könnte, würden sogar 7 Prozent der Emissionen eingespart werden.

### 3 Co-Working Spaces

In Wuppertal sind ein Viertel aller Wege Arbeitswege. Zwei Drittel dieser Arbeitswege werden mit dem MIV zurückgelegt. Bei einer Durchschnittslänge von etwa 14 Kilometern (Mobilitätserhebung der Stadt Wuppertal) bieten diese Arbeitswege grundsätzlich ein großes Verlagerungspotenzial.

Durch Co-Working Spaces werden Arbeitsplätze vor Ort angeboten, sodass Anwohner\*innen keine langen Pendelwege zurücklegen müssen, sondern die Möglichkeit haben, vor Ort zu arbeiten und im Idealfall zu Fuß oder mit dem Fahrrad den Arbeitsplatz erreichen.

Stellt man sich einen Co-Working Space mit einem Angebot von 20 Arbeitsplätzen vor, so könnten bis zu 2 MIV-Wege pro Tag und Person – insgesamt 40 Wege pro Tag – eingespart werden. Ausgehend von der zuvor genannten Durchschnittslänge von etwa 14 Kilometern eines Arbeitsweges würde für 20 Arbeitsplätze ein Einsparpotenzial von etwa 560 Personenkilometer pro Tag bestehen.

Die drei betrachteten Quartier-Hub-Angebote machen deutlich, dass einzelne Angebote kleine Bausteine einer Verlagerung darstellen. Für sichtbare und größere verkehrliche Effekte wäre jedoch ein Hochskalieren der Angebote notwendig, sodass mehr Paketstationen, Co-Working Spaces und Nahversorgungsangebote im Quartier bestehen.

## GEMEINWOHL-WIRKUNGSABSCHÄTZUNG VON QUARTIERS-HUBS

Neben den verkehrlichen Effekten treten insbesondere bei Quartiers-Hubs weitere Mehrwerte für Bürger\*innen, Quartier und Kommune auf, die über das Thema Mobilität hinausgehen. Um diesen Gemeinwohl-Nutzen zu erfassen und ins Verhältnis zu den Investitionen bzw. dem betrieblichen Aufwand zu setzen, werden an dieser Stelle die verschiedenen Quartiers-Hub-Typen (kompakt, mittel, groß) beispielhaft mithilfe der zwölf Dimensionen des Guten Lebens verglichen.

## Die zwölf Dimensionen des Guten Lebens

Die zwölf Dimensionen des Guten Lebens setzen sich mit der Frage auseinander, welche Aspekte über materielle Faktoren hinaus den Wohlstand einer Stadtgesellschaft bestimmen. Klassischerweise werden Indikatoren wie Bruttoinlandsprodukt, Durchschnittseinkommen oder Arbeitslosenquote herangezogen, um das Wohlergehen einer Gesellschaft zu bewerten. Jedoch spiegeln diese herkömmlichen Indikatoren ausschließlich quantitativ ermittelbare Werte wider. Die allgemeine Zufriedenheit der Gesellschaft ist darüber nur schwer zu ermitteln. Daher hat die OECD den „Better Life Index“ entwickelt, der weiche Faktoren wie Gesundheit, Zusammenleben, Engagement oder Sicherheit berücksichtigt.

Auf dieser Grundlage hat das Wuppertaler Forschungsprojekt „Wohlstands-Transformation Wuppertal“ die Zwölf Dimensionen des Guten Lebens entwickelt, die auch als Wuppertaler Wohlstandsindikatoren bekannt sind.

Im Forschungsprojekt wurden die Indikatoren auf die Ebene einer Stadt angepasst. Mithilfe der Wohlstandsindikatoren kann somit die Vielfalt der Lebensqualität im urbanen Raum abgebildet werden.

- [www.oecdbetterlifeindex.org](http://www.oecdbetterlifeindex.org)
- [w-indikatoren.de](http://w-indikatoren.de)
- [www.neue-urbane-produktion.de/assets/Wirkungsabschätzungsanalyse\\_transzent.pdf](http://www.neue-urbane-produktion.de/assets/Wirkungsabschätzungsanalyse_transzent.pdf)

Für die Ermittlung der erwarteten Gemeinwohl-Effekte der verschiedenen Quartiers-Hub-Typen wurde das Punktesystem der Zwölf Dimensionen des Guten Lebens zur Indexberechnung genutzt. Nachfolgend ist das Prinzip aufgeführt.

BLI-Dimension	Begründung	Größenordnung	Langlebigkeit	Stärke	Aggreg. Pfad	Richtung	Realisierung	pos. et	pos. ew	neg. et	neg. ew	saldo et	saldo ew
Freizeit und Kultur	Durch das Modell der Public-Commons-Partnership können sich Bürger*innen in ihrer Freizeit bei dem Betrieb des Quartiers-Hubs engagieren.	3	4	1	7	+	ew						
	Durch die nutzbare Freifläche wird ein multifunktionaler Ort für temporäre Freizeit- und Kulturveranstaltungen geschaffen.	3	4	2	14	+	ew						
	Durch die (anmietbaren) Räumlichkeiten wird ein multifunktionaler Ort für dauerhafte/regelmäßige Freizeit- und Kulturveranstaltungen geschaffen.	3	4	2	14	+	ew						
	Gesteigertes Freizeitangebot durch Urban Gardening, insbesondere für Mieter*innen ohne Garten.	2	4	1	6	+	ew						
	Gesteigertes Freizeitangebot durch Gastronomie.	3	4	2	14	+	ew						
	Gesteigertes Freizeitangebot durch die Werkstatt.	3	4	2	14	+	ew						
	Gesteigertes Freizeitangebot durch Verleihstation.	3	4	2	14	+	ew						
Aggregation des Wirkungspfades für die Dimension „Freizeit und Kultur“								0	48	0	0	0	48
Größenordnung: Einzelperson = 1, Gruppe = 2, Quartier = 3, Stadtstruktur = 4 Langlebigkeit: kurzfristig = 1, mittelfristig = 3, langfristig = 4 (Wirkungs)stärke: schwach = 1, stark = 2, neutral = 0 Richtung: positiv = +, negativ = - Realisierung: bereits eingetroffen = et, erwartet = ew													

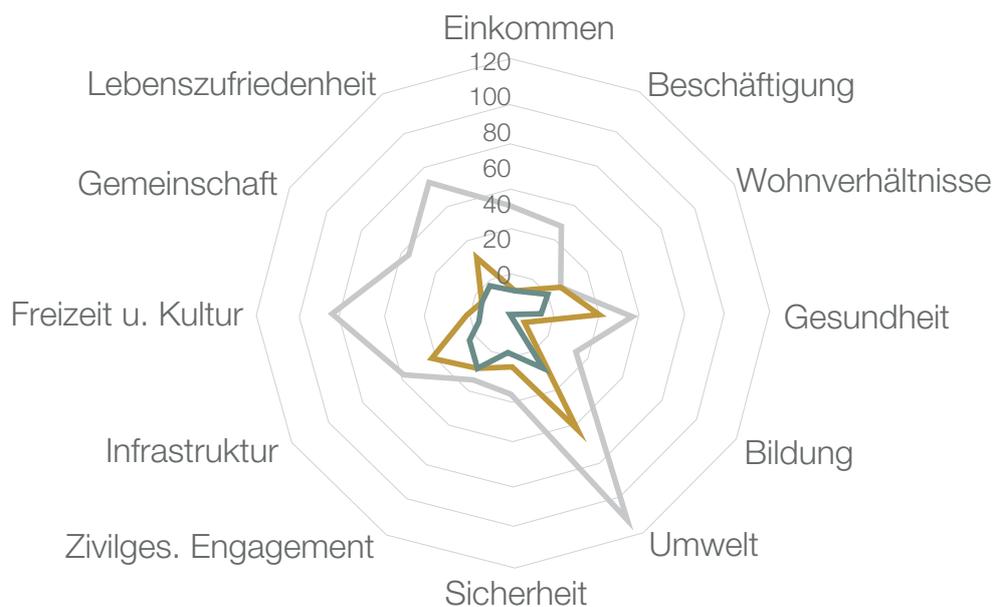
Erklärung: Dimension: Freizeit und Kultur, Begründung = verschiedene Unterkategorien, die es zu bewerten galt.; alle weiteren Spalten-titel sind in der Legende angegeben. Am Ende werden alle erwarteten positiven und negativen Effekte, sowie eingetroffenen positiven und negativen Effekten zusammengerechnet. Im Projekt können wir lediglich von Erwartungen sprechen, daher sind bei den anderen Gruppen Nullen eingetragen.

Gemeinsam mit den Projektpartnern wurde eine umfangreiche Tabelle mit zu bewertenden Unterkategorien der zwölf Dimensionen für die drei Quartiers-Hub-Typen erarbeitet. Anschließend wurden für die Dimensionen die erwarteten Effekte mit Hilfe des Punktesystems ergänzt.

**Abbildung 10** Erwartete positive Wirkungen der drei Quartiers-Hub-Dimensionen

Erwartete positive Wirkung

— Kompakt    — Mittel    — Groß

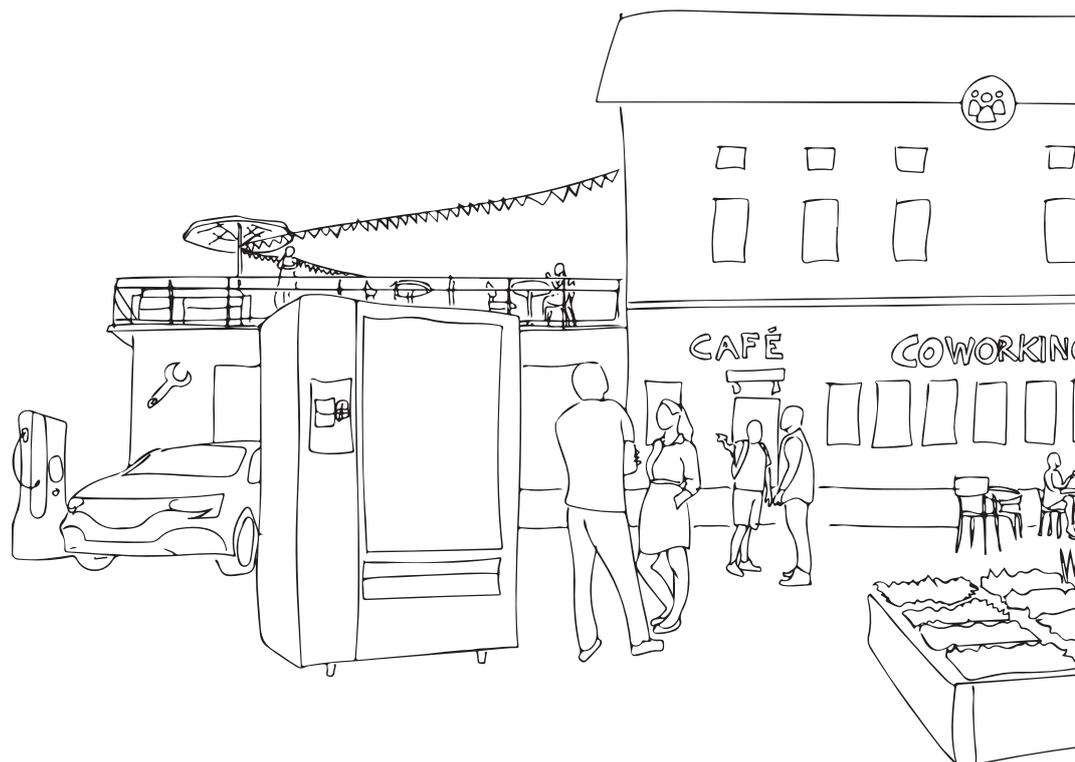


Im Diagramm sind die erwarteten Wirkungen der drei Quartiers-Hub-Typen (kompakt, mittel, groß) zu sehen. Hierfür wurde beispielhaft der Standort im Wuppertaler Quartier Mirke an der Wiesenstraße genutzt. Dabei wurden folgende Angebote den Typen zugeordnet:

- **kompakter Quartiers-Hub:** Erweiterung der Quartiersmobilstation an der Wiesenstraße um digitale Infrastruktur, Schließfächer und ein Schwarzes Brett, sowie weitere Mobilitätsangebote.
- **mittlerer Quartiers-Hub:** Erweiterung des kompakten Quartiers-Hub um eine anbieterunabhängige Packstation, Bike- und E-Rollersharing, einen Regiomaten und Raum für einen kleinen Wochenmarkt sowie einen Bücherschrank, Smart Locker (Tauschstation), Urban Gardening und einen Innenraum für Quartierstreffen.
- **großer Quartiers-Hub:** Erweiterung des mittleren Quartiers-Hubs um mehrere Innenräume, die u.a. auch zur Vermietung zur Verfügung stehen, eine Werkstatt, Gastronomie, Co-Working-Plätze und einen Verleih von Dingen zur Nutzung vor Ort (Bibliothek der Dinge).

Mit zunehmender Größe des Quartiers-Hubs und der damit einhergehenden Angebotsvielfalt wächst die erwartete Wirkung. Insbesondere in den Bereichen Lebenszufriedenheit, Gemeinschaft und Freizeit und Kultur wirkt ein großer Quartiers-Hub positiv. Dies ist durch soziale Angebote wie Räume für Austausch und Zusammenleben zu erklären. Insbesondere dieser Aspekt eines Quartiers-Hubs kann die gefühlte Zufriedenheit, die mentale Gesundheit und das Zusammenleben verbessern. Zusätzlich ist durch das zunehmende Angebot im Bereich Mobilität auch eine Entlastung der umweltschädlichen Auswirkungen zu erwarten. Der Anreiz, die Nutzung des privaten PKW zu reduzieren, wächst, ebenso wie das Teilen von Gegenständen, die über eine Tauschbörse einfach geteilt werden können.

Im Projekt konnten lediglich die erwarteten Effekte abgeschätzt werden. Hierbei ist außerdem anzumerken, dass die erwartete Wirkung nicht von einer repräsentativen Menge abgeschätzt wurde. Wenn an diesem Standort ein Quartiers-Hub umgesetzt wird, können die erwarteten Effekte mit den real eingetroffenen Effekten verglichen werden.





## 5 ZUM SCHLUSS

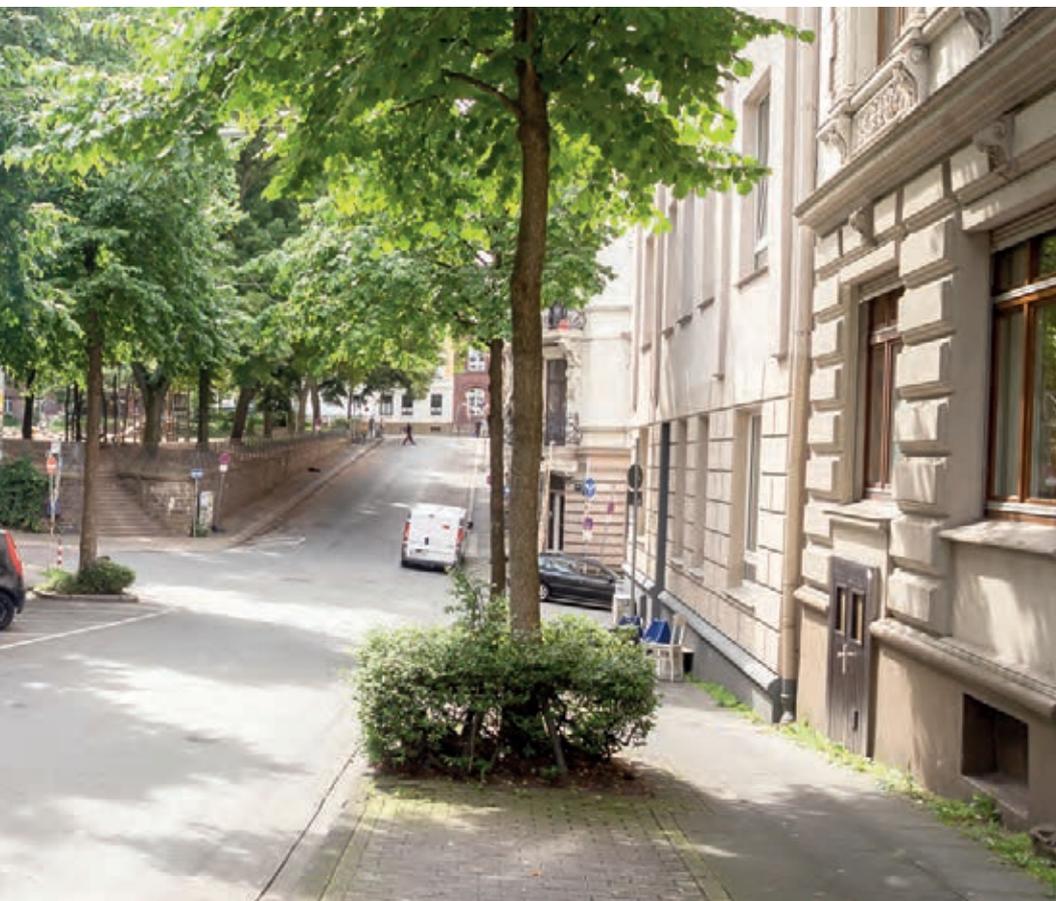
Das war eine Menge komprimierter Lesestoff, den Sie sich zum Thema Mobilstationen und Quartiers-Hubs aneignen konnten. Vieles hätten wir ausführlicher darstellen und mit mehr Beispielen versehen wollen, der Rahmen dieser Broschüre hat uns Grenzen gesetzt. Zudem ändert sich die Förderlandschaft ständig. So ist es in NRW inzwischen erheblich leichter geworden, Zuschüsse für den Bau von Fahrradgaragen zu erhalten. Deshalb werden wir über die Projektlaufzeit hinaus unsere Projektwebsite [www.mobilstationen-im-quartier.de](http://www.mobilstationen-im-quartier.de) aufgeschaltet lassen und aktualisieren. Gerne nehmen wir Ihre Anregungen und Erfahrungen mit auf und leiten Ihre Fragen an die jeweiligen Autor\*innen weiter.

Es ist uns in dem Projekt deutlich geworden, wie sehr mit der Zunahme von Funktionen (Quartiersmobilstation erweitert zu Quartiers-Hub) und der Anzahl der beteiligten Akteure die Komplexität bei Planung, Bau sowie Betrieb von Quartiersmobilstationen und Quartiers-Hubs steigt. Eine enge Abstimmung zwischen kommunalen, privaten und zivilgesellschaftlichen Beteiligten ist für eine erfolgreiche Umsetzung erforderlich und die frühe Einbindung der Quartiersbewohner\*innen notwendig.



So kann das vorhandene Engagement in den Quartieren genutzt werden, um bedarfsgerechte Angebote zu entwickeln und gegebenenfalls sogar den Betrieb sicherzustellen.

Unsere Untersuchungen haben auch gezeigt, dass mit einem zukünftigen Netz an Mobilstationen im Projektgebiet der Elberfelder Nordstadt rund 20 Prozent der Personenkilometer, die heute mit dem Auto zurückgelegt werden, mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zurückgelegt werden könnten. Ein erster Schritt. Bei einer Erweiterung der Mobilstation zu einem Quartiers-Hub könnten weitere Wege zur Arbeit, zum Einkaufen oder als Lieferverkehr im Quartier reduziert werden. Um jedoch eine breitere Wirkung in der gesamten Stadt zu entfalten, ist es unabdingbar, die Angebote zu einem flächendeckenden Netz auszubauen. Das braucht besonders den politischen Willen und auch Mut in den Gremien der Kommune und ein Verständnis dafür, dass die Maßnahmen einer Verkehrs- bzw. Mobilitätswende lediglich ein Teil einer ganzheitlichen und nachhaltigen Stadt- bzw. Quartiersentwicklungspolitik sind. Es geht nicht nur um CO<sub>2</sub> oder Feinstaub, es geht um die Rückgewinnung der Straße als Lebensraum.



# 6 LITERATURVERZEICHNIS UND WEITERFÜHRENDE LITERATUR

## KAPITEL 1

Adli, M., Schöndorf, J. (2020): Macht uns die Stadt krank? Wirkung von Stadtstress auf Emotionen, Verhalten und psychische Gesundheit. Bundesgesundheitsbl 63, 979–986. [doi.org/10.1007/s00103-020-03185-w](https://doi.org/10.1007/s00103-020-03185-w).

Beckmann, K., Gies, J., Thiemann-Linden, J., Preuß, T. (2011): Leitkonzept – Stadt und Region der kurzen Wege. Gutachten im Kontext der Biodiversitätsstrategie, Bundesumweltamt [www.umweltbundesamt.de/publikationen/leitkonzept-stadt-region-kurzen-wege](http://www.umweltbundesamt.de/publikationen/leitkonzept-stadt-region-kurzen-wege)

## KAPITEL 2

### 2.1

Bauriedl, S. (2008): Räume lesen lernen: Methoden zur Raumanalyse in der Diskursforschung. Historical Social Research, 33(1), 278-312. [doi.org/10.12759/hsr.33.2008.1.278-312](https://doi.org/10.12759/hsr.33.2008.1.278-312).

Stakeholderanalyse in drei Schritten – Interessengruppen identifizieren und bewerten, verfügbar unter: [medium.com/@soniamos/stakeholderanalyse-in-3-schritten-interessengruppen-identifizieren-und-bewerten-2-3-b156e4090639](https://medium.com/@soniamos/stakeholderanalyse-in-3-schritten-interessengruppen-identifizieren-und-bewerten-2-3-b156e4090639).

Ist deine Stadt eine 15-Minuten-Stadt? [15-minuten-stadt.de](http://15-minuten-stadt.de)

### 2.2

Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (Hrsg.) (2020): PR-Handbuch für das Bundesprogramm „Demokratie leben“, 2. Aufl., verfügbar unter: [www.demokratie-leben.de/fileadmin/Demokratie-Leben/Downloads\\_Dokumente/Publikationen/PR-Handbuch\\_fuer\\_das\\_Bundesprogramm\\_Demokratie\\_leben.pdf](http://www.demokratie-leben.de/fileadmin/Demokratie-Leben/Downloads_Dokumente/Publikationen/PR-Handbuch_fuer_das_Bundesprogramm_Demokratie_leben.pdf), zuletzt aufgerufen am: 07.03.2023.

Fritsche, M., Nanz, P. (2012): Handbuch Bürgerbeteiligung: Verfahren und Akteure, Chancen und Grenzen, Berlin, verfügbar unter: [www.bpb.de/shop/buecher/schriftenreihe/76038/handbuch-buergerbeteiligung/#page-www.bpb.de/76038](http://www.bpb.de/shop/buecher/schriftenreihe/76038/handbuch-buergerbeteiligung/#page-www.bpb.de/76038), zuletzt abgerufen am 07.03.2023.

Jung Stadtkonzepte (2023): Lernprogramm Mobilstationen Regio Köln. Lernmaterialien zur Unterstützung von Mobilitätsmanagement in der Entwicklung von Mobilstationen [most-regio-koeln.de/downloads-2-2](http://most-regio-koeln.de/downloads-2-2).

Orthmann, T, Allianz Vielfältige Demokratie (Hrsg.) (2017): Wegweiser breite Bürgerbeteiligung – Argumente, Methoden, Praxisbeispiele, verfügbar unter: [allianz-vielfaeltige-demokratie.de/wp-content/uploads/2019/05/Wegweiser\\_breite\\_Beteiligung.pdf](https://allianz-vielfaeltige-demokratie.de/wp-content/uploads/2019/05/Wegweiser_breite_Beteiligung.pdf), zuletzt abgerufen am 07.03.2023.

Uebernicket, F., Brenner, W., Pukall, B., Naef, T., Schindlholzer, B. (2015): Design Thinking – Das Handbuch, Frankfurt am Main, Frankfurter Allgemeine Buch.

## KAPITEL 3

### 3.1

Hardin, G. (1968): The tragedy of the commons: the population problem has no technical solution; it requires a fundamental extension in morality. *science* 162, 1243–1248.

Lynen, L., Braun, K. (2021): Public Civic Partnership – Modelle partnerschaftlicher Kooperation am Haus der Statistik – Stadtneudenken Magazin. URL [magazin.stadtneudenken.net/magazin/public-civic-partnership-modelle-partnerschaftlicher-kooperation-am-haus-der-statistik](https://magazin.stadtneudenken.net/magazin/public-civic-partnership-modelle-partnerschaftlicher-kooperation-am-haus-der-statistik) (accessed 11.28.22).

Milburn, K., Russell, B.T. (2018): What can an institution do? Towards Public-Common partnerships and a new common-sense. *Renewal: A journal of social democracy* 45–55.

Nikolaeva, A., Adey, P., Cresswell, T., Lee, J.Y., Nóvoa, A., Temenos, C. (2019): Commoning mobility: Towards a new politics of mobility transitions. *Trans Inst Br Geogr* 44, 346–360. [doi.org/10.1111/tran.12287](https://doi.org/10.1111/tran.12287).

Tscherteu, G. (2021): Gemeinschaffen Grundbegriffe und Positionen – Was wir bei realitylab unter Commons und Gemeinschaffen verstehen. realitylab GmbH.

### Exkurs Parkraumbewirtschaftung

Agora Verkehrswende (2019): Parkraummanagement lohnt sich! Leitfaden für Kommunikation und Verwaltungspraxis. [www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/parkraummanagement-lohnt-sich](http://www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/parkraummanagement-lohnt-sich).

Agora Verkehrswende (2018). Öffentlicher Raum ist mehr wert: Ein Rechtsgutachten zu den Handlungsspielräumen in Kommunen (2. Auflage.). Berlin. Verfügbar unter: [www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2018/OEffentlicher\\_Raum\\_ist\\_mehr\\_wert/Agora\\_Verkehrswende\\_Rechtsgutachten\\_oeffentlicher\\_Raum.pdf](http://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2018/OEffentlicher_Raum_ist_mehr_wert/Agora_Verkehrswende_Rechtsgutachten_oeffentlicher_Raum.pdf).

ESWE Verkehr (2021). Parkraummanagementkonzept für die Landeshauptstadt Wiesbaden: Gesamtbericht mit Stand vom 16.09.2021. Anlage 2: Steckbriefe zum aktuellen Anwendungsstand von einzelnen Instrumenten des Parkraummanagements. Verfügbar unter: [www.eswe-verkehr.de/fileadmin/themen/Parkraummanagement/WIpark\\_Parkraummanagementkonzept\\_Gesamtbericht\\_Anlage\\_2\\_Instrumente.pdf](http://www.eswe-verkehr.de/fileadmin/themen/Parkraummanagement/WIpark_Parkraummanagementkonzept_Gesamtbericht_Anlage_2_Instrumente.pdf).

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (2018). Quartiersgaragen in Berlin: Studie zum Umgang mit ruhendem Verkehr in den neuen Stadtquartieren. Berlin.

### Exkurs Immobilieneigentümer als Betreiber

Gesetz über Immobilien- und Standortgemeinschaften vom 10. Juni 2008 (GV. NRW. S. 474), zuletzt durch das Gesetz vom 17. Juni 2014 (GV. NRW. S. 347) geändert.

Baugesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 4. Januar 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 6) geändert.

Gorgol, A. (2014): Housing Improvement Districts (HIDs): Ein neues Instrument für die Quartiersentwicklung?, in: Olaf Schnur (Hrsg.): Quartiersforschung. Zwischen Theorie und Praxis, Reihe: Quartiersforschung, 2. Auflage. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften. S. 315-336.

## KAPITEL 4

### 4.1

Stadt Wuppertal (2020). Mobilitätsbefragung 2020. Online verfügbar unter: [www.wuppertal.de/rathaus-buergerservice/verkehr/mobil\\_sein/mobilitaetsbefragung.php](http://www.wuppertal.de/rathaus-buergerservice/verkehr/mobil_sein/mobilitaetsbefragung.php).

BIEK – Bundesverband Paket und Expresslogistik(2021): Kompendium 2021. Zahlen – Daten – Fakten der KEP-Branche. Regionale Verteilung des KEP-Sendungsvolumens. Durchgeführt von KE-CONSULT Kurte & Esser GbR. Online verfügbar unter: [www.biek.de/files/biek/downloads/faktenpapiere/kompendium%202021/BIEK\\_Kompendium\\_2021\\_Regionale\\_Verteilung\\_Sendungsvolumen.pdf](http://www.biek.de/files/biek/downloads/faktenpapiere/kompendium%202021/BIEK_Kompendium_2021_Regionale_Verteilung_Sendungsvolumen.pdf)

BIEK – Bundesverband Paket und Expresslogistik (2017): „Innovationen auf der letzten Meile“ Bewertung der Chancen für die nachhaltige Stadtlogistik von morgen Nachhaltigkeitsstudie 2017 im Auftrag des Bundesverbandes Paket und Expresslogistik e. V. (BIEK).

Sesam (2020): Nachhaltigkeit von Zustellkonzepten für B2C-Sendungen. Sesam GmbH. Online verfügbar unter: [bdkep.de/files/bdkep-dateien/blog/2020/20200902%20-%20Blog%20-%20sesam%20-%20Nachhaltigkeit\\_von\\_Zustellkonzepten.pdf](http://bdkep.de/files/bdkep-dateien/blog/2020/20200902%20-%20Blog%20-%20sesam%20-%20Nachhaltigkeit_von_Zustellkonzepten.pdf)



Treffpunkte



Carsh



EFTS



aring



Bikesharing



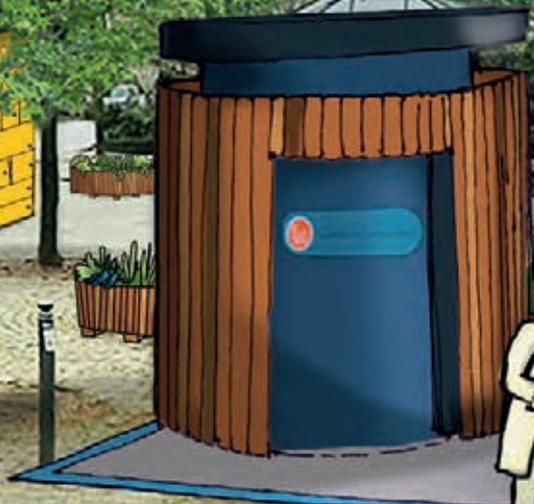
Regiomat



Paketstation



Fahrradgaragen



mobilstation

Wuppertal Nordstadt  
Schusterplatz

- 1. Fahrradgarage
- 2. Regiomat
- 3. Fahrradstation
- 4. Fahrradstation
- 5. Fahrradstation
- 6. Fahrradstation

Projektpartner



BERGISCHE  
UNIVERSITÄT  
WUPPERTAL

neue/effizienz



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



mobilstationen  
**im quartier**