



teamred

team red | Almstadtstr. 7 | 10119 Berlin | Fon (030) 138 986 – 35 | Fax – 36 | info@team-red.net | www.team-red.net



BERICHT

HANDLUNGSKONZEPT

MOBILSTATIONEN IM KREIS SOEST



## ÜBERREICHT VON

Dr. Johannes Theißen (Projektleitung)

Dr. Bodo Schwieger (Geschäftsführer)

Berlin, den 27.05.2020

team red Deutschland GmbH – Almstadtstr. 7 – 10119 Berlin

Handelsregister Berlin HRB 121492 B, UStID DE266370371

## INHALTSVERZEICHNIS

<b>EXPERTENGRUPPE</b>	<b>5</b>
<b>PROJEKTTEAM TEAM RED</b>	<b>5</b>
<b>GENDER-ERKLÄRUNG</b>	<b>5</b>
<b>1. IDEE UND ZIEL DES KREISES SOEST</b>	<b>6</b>
<b>2. VERÄNDERUNG DER MOBILITÄTSLANDSCHAFT</b>	<b>6</b>
2.1. MOBILITÄT IM WANDEL	7
2.2. WAS SIND MOBILSTATIONEN?	11
2.3. DIGITALISIERUNG	14
2.3.1. DIGITALISIERUNGSPROJEKTE IM KREIS SOEST	14
2.3.2. WEITERE PROJEKTE	16
2.4. ZIELE UND LEITLINIEN DES KREISES	17
<b>3. AUSGANGSLAGE</b>	<b>19</b>
<b>4. ANFORDERUNGEN / BEWERTUNGSKRITERIEN</b>	<b>26</b>
4.1. ALLGEMEINE KRITERIEN FÜR MOBILSTATIONEN	26
4.1.1. BESTEHENDE VERKNÜPFUNGEN ZU SCHIENENVERKEHREN ODER BUSANSCHLÜSSEN	26
4.1.2. HEUTIGE NACHFRAGE BEI FAHRRADVERLEIHSYSTEMEN UND CAR-SHARING	26
4.1.3. DIMENSIONIERUNG DER MOBILSTATIONEN	26
4.1.4. VERNETZUNG DES VORHANDENEN ANGEBOTS	27
4.1.5. ERWEITERUNG DES ANGEBOTS	27
4.1.6. SYSTEMATISCHE ERSCHLIEßUNG (AUCH ÖPNV-UNTERVERSORGTER GEBIETE)	27
4.1.7. POTENZIELLE NUTZERGRUPPEN	27
4.1.8. STÄDTEBAULICHE AKZEPTANZ	27
4.1.9. NACHBARSCHAFTLICHE AKZEPTANZ	28
4.1.10. ÜBERTRAGBARKEIT AUF UNTERSCHIEDLICHE KOMMUNEN	28
4.1.11. BARRIEREFREIHEIT	29
4.2. KLASSIFIZIERUNG VON MOBILSTATIONEN	29
4.3. KRITERIEN FÜR MOBILSTATIONEN IM KREIS SOEST	31
4.4. GESTALTUNG DER MOBILSTATIONEN	32
<b>5. GRUNDLAGENERMITTLUNG</b>	<b>34</b>
5.1. POTENZIAL EINWOHNER UND ARBEITSPLÄTZE	34
5.2. POTENZIAL PENDLER	34
5.3. NAHVERKEHRSDATEN	38
5.4. ERGEBNIS DER POTENZIALANALYSE	39
<b>6. DETAILANALYSE</b>	<b>41</b>

6.1.	ZUR ERRICHTUNG VORGESCHLAGENE MOBILSTATIONEN (MS) IM KREIS SOEST	41
6.1.1.	STADT SOEST	41
6.1.2.	STADT LIPPSTADT	47
6.1.3.	STADT WERL	51
6.1.4.	STADT GESEKE	54
6.1.5.	STADT ERWITTE	57
6.1.6.	GEMEINDE ANRÖCHTE	59
6.1.7.	GEMEINDE WELVER	60
6.1.8.	STADT WARSTEIN	62
6.1.9.	GEMEINDE WICKEDE (RUHR)	65
6.1.10.	GEMEINDE ENSE	67
6.1.11.	GEMEINDE MÖHNESEE	69
6.1.12.	GEMEINDE LIPPETAL	73
6.1.13.	GEMEINDE BAD SASSENDORF	75
6.1.14.	STADT RÜTHEN	78
6.2.	PRÜFUNG VON WEITEREN STANDORTEN AUßERHALB DER KERNGEMEINDEN UND AN DER SCHNELLBUSSTRECKE	80
6.2.1.	POSITIV BEWERTETE STATIONEN DER TYPEN S UND XS BZW. SATELLITENSTATIONEN	81
6.2.2.	NEGATIV BEWERTETE POTENZIELLE STATIONSSTANDORTE	87
6.3.	SATELLITENSTATIONEN IN STADT- ODER ORTSTEILEN	90
6.4.	ÜBERSICHTSKARTE ÜBER DIE IM KONZEPT VORGESCHLAGENEN MOBILSTATIONEN IM KREIS	91
<b>7.</b>	<b>FAHRRADVERLEIHSYSTEM UND CARSHARING</b>	<b>92</b>
7.1.	AUFBAU EINES KREISWEITEN FAHRRADVERLEIHSYSTEMS (FVS)	92
7.2.	CARSHARING IM GESAMTEN KREISGEBIET	94
<b>8.</b>	<b>PARTIZIPATION / BETEILIGUNG</b>	<b>97</b>
<b>9.</b>	<b>HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN</b>	<b>99</b>
9.1.	FESTLEGUNG DER MOBILSTATIONEN PRO GEMEINDE	99
9.2.	BETREIBERKONZEPTE	99
9.3.	KONZEPT ZUR VERMARKTUNG	103
9.4.	HANDLUNGSKONZEPT	105
9.5.	WIRTSCHAFTLICHKEIT UND KOSTEN	107
9.6.	TARIFINTEGRATION	111
<b>10.</b>	<b>FÖRDERMÖGLICHKEITEN</b>	<b>112</b>
10.1.	NWL-FÖRDERUNG	112
10.2.	LANDESMITTEL NRW	112
10.2.1.	RICHTLINIE VERNETZTE MOBILITÄT	112
10.2.2.	NRW-RICHTLINIEN ZUR FÖRDERUNG DER NAHMOBILITÄT	113
10.2.3.	NRW-PROGRAMMBEREICH „EMISSIONSARME MOBILITÄT“	113
10.3.	BUND	114
10.3.1.	KOMMUNALER KLIMASCHUTZ	114
10.3.2.	BMU: KLIMASCHUTZ DURCH RADVERKEHR	115
10.3.3.	BMVI-FÖRDERRICHTLINIE „DIGITALISIERUNG KOMMUNALER VERKEHRSSYSTEME“	115
10.4.	EU-FÖRDERMITTEL	115

---

10.5.	KOMBINATION VERSCHIEDENER FÖRDERMÖGLICHKEITEN	115
<b>11.</b>	<b>GLOSSAR, ABKÜRZUNGS- UND QUELLENVERZEICHNIS</b>	<b>116</b>
<hr/>		
11.1.	GLOSSAR	116
11.2.	ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS	117
11.3.	QUELLENVERZEICHNIS	117
11.4.	ABBILDUNGSVERZEICHNIS	119
11.5.	TABELLENVERZEICHNIS	121
<b>12.</b>	<b>ANLAGEN (SEPARATES DOKUMENT)</b>	<b>122</b>
<hr/>		
12.1.	STECKBRIEFE DER EINZELNEN MOBILSTATIONEN	122
12.2.	KOMMUNIKATIONSKONZEPT	122
12.3.	PROTOKOLLE DER EXPERTENGESPRÄCHE UND DER INFORMATIONSVERANSTALTUNG FÜR DIE KOMMUNEN	122
12.4.	ÜBERSICHTKARTE DER MOBILSTATIONEN IM KREIS SOEST	122



## **PROJEKTGRUPPE KREIS SOEST**

Jörn Peters, Abteilungsleiter Referat 80 – Energie, Mobilität, Digitalisierung und Innovation

Gunnar Wolters, Sachgebietsleiter Mobilität und Digitalisierung

Juliane Hopp, Sachgebiet Mobilität und Digitalisierung

## **EXPERTENGRUPPE**

Axel Beyer, Stadt Soest, AG Stadtplanung

Hauke Möller, RLG, Leiter Verkehrsmanagement

Sarah Sudhoff, RLG, Verkehrsmanagement

Judith Peters, Zukunftsnetz NRW Koordinierungsstelle Westfalen-Lippe

Björn Bühlmeier, Stadt Lippstadt, FD Stadtplanung und Umweltschutz

Simone Hövel, Stadt Lippstadt, FD Stadtplanung und Umweltschutz

Vera Pawellek, NWL

## **PROJEKTTEAM TEAM RED**

Projektleiter: Dr. Johannes Theißen

Stv. Projektleiter: Dr. Jürgen Brunsing

Dipl.-Geogr. Tobias Kipp (Fördermittelrecherche)

## **GENDER-ERKLÄRUNG**

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird in diesem Bericht auf die gleichzeitige Verwendung männlicher und weiblicher Sprachformen verzichtet. Es wird an dieser Stelle ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die ausschließliche Verwendung der männlichen Form geschlechtsunabhängig verstanden werden soll.

### **Fotohinweis:**

Alle Fotos stammen, wenn nicht anders vermerkt, von Dr. Johannes Theißen und Dr. Jürgen Brunsing.

## 1. IDEE UND ZIEL DES KREISES SOEST

Die Vernetzung unterschiedlicher Verkehrsmittel gewinnt in Deutschland immer mehr an Bedeutung und trägt zur Veränderung des Mobilitätsverhaltens hin zu mehr nachhaltiger Mobilität bei. Ausgehend von Festlegungen im Nahverkehrsplan 2018 (NVP), die den Ausbau von Fahrradabstellanlagen und die Weiterentwicklung von zentralen Verknüpfungspunkten zu Mobilstationen vorsehen, hat der Kreis Soest die Erstellung eines Handlungskonzeptes in Auftrag gegeben, das aufzeigen soll, wie konkrete Schritte zum Aufbau von Mobilstationen im Kreis Soest unternommen werden können.

Damit soll der Entwicklung im Kreis Rechnung getragen werden, dass ein differenziertes Mobilitätsverhalten der Bürgerinnen und Bürger auch im ländlichen Raum immer deutlicher zu Tage tritt, wo Stichworte wie Multimodalität und Intermodalität angekommen sind. Dies bietet der Verkehrspolitik im Kreis und in den Kommunen die Gelegenheit, eine nachhaltigere, integrierte Planung zu etablieren. Der Kreis Soest will hier eine aktive Rolle einnehmen, um den regionalen Ansatz von Mobilitätsstationen umzusetzen und die Vernetzung der Beteiligten sicherzustellen.

Auf der Basis des aktuellen Nahverkehrsplans, in dem der Kreis Soest ausdrücklich seine Bereitschaft erklärt hat, die Vernetzung der Mobilitätsangebote voranzutreiben, soll mit diesem Handlungskonzept über das Planungsprojekt zum Ausbau von Fahrradabstellanlagen hinaus die Weiterentwicklung von zentralen Verknüpfungspunkten zu Mobilstationen vorbereitet werden.

Daher sollen in dem Handlungskonzept einerseits mögliche Standorte für Mobilstationen, die als Verknüpfungspunkte von multimodalen Mobilitätsangeboten fungieren sollen, untersucht und andererseits Handlungsempfehlungen zu Umsetzungsschritten und zu Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten gegeben werden.

## 2. VERÄNDERUNG DER MOBILITÄTSLANDSCHAFT

Seit Jahren verändert sich das Mobilitätsverhalten in der Gesellschaft, insbesondere bei den Jüngeren, die zunehmend multimodaler unterwegs sind. Dies wird in zahlreichen Forschungsarbeiten bestätigt. Die Studie des Münchner Kreises (MK 2017) spricht von einem „radikalen und disruptiven Veränderungsprozess“, der mit „exponentiell wachsenden Vernetzungsanforderungen und der unbedingten Notwendigkeit, in einem zusammenhängenden Mobilitätssystem zu denken“, verbunden sei. Gleichzeitig würden sich die Mobilitätsstrukturen tiefgreifend wandeln und „die beherrschende Rolle der digitalen Transformation von Industrie und Gesellschaft für die Zukunft der Mobilität in fast allen Fragestellungen in den Mittelpunkt“ rücken.

Wie vorstehend benannt, beeinflusst die zunehmende Digitalisierung maßgeblich die Mobilität der Zukunft. Der öffentliche Personenverkehr bildet den zentralen Ausgangspunkt in der inter- und multimodalen Vernetzung von bestehenden und neuen Mobilitätsangeboten und Dienstleistungen. Dabei erweitern technologisch oder gesellschaftlich getriebene Entwicklungen das Spektrum der Mobilitätslösungen und der zugrundeliegenden Verhaltenskonzepte. Aus dieser seit Jahren zu beobachtenden Entwicklung ist u.a. die Idee der Mobilstationen entstanden.

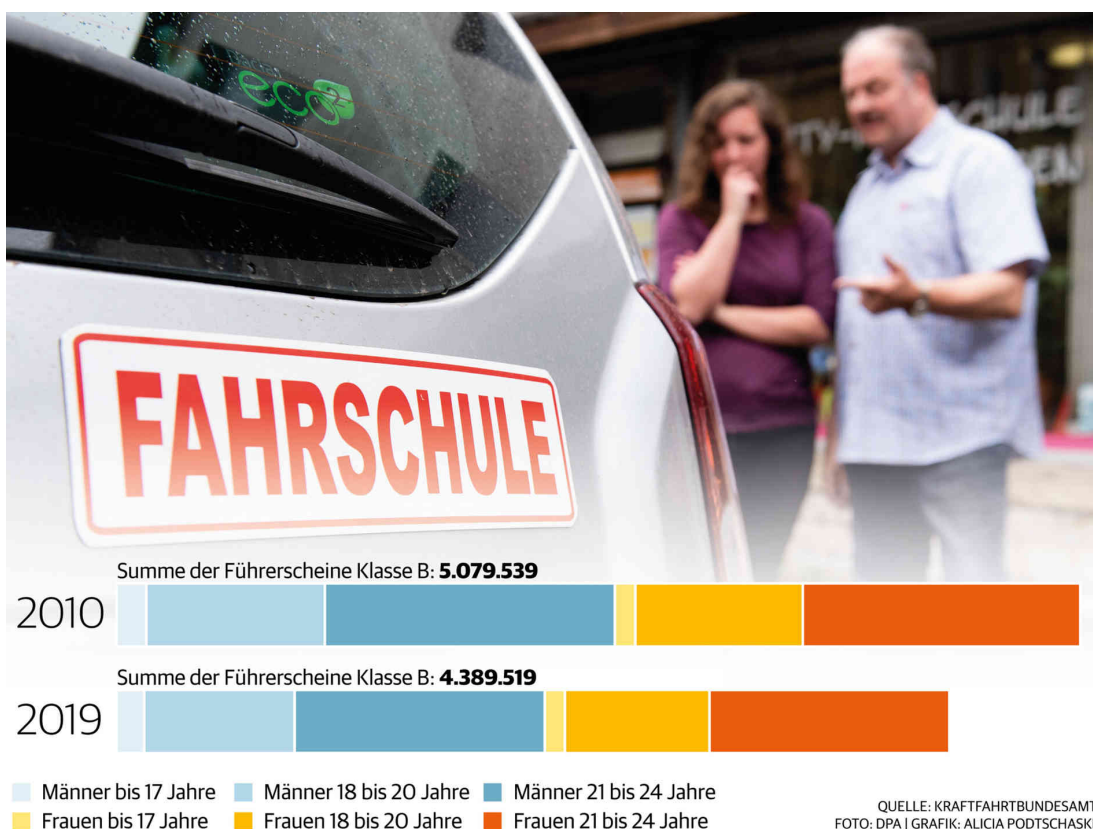
Ein weiteres Element der neueren Entwicklung ist „Mobility as a Service“ (MaaS): Der Mobilität as a Service Markt verbindet Regulierungsbehörden, Infrastrukturanbieter, Transportanbieter, Plattform-Anbieter und IT-Dienstleister und Kunden. Letztere fordern eine große Anzahl von Fahrzeugen, die sie mieten oder nutzen können, z.B. über Apps, die vom Transportmarkt bereitgestellt werden.

Grundidee der zukünftigen Mobilitätsstrategie ist die Optimierung der Schnittstellen zwischen den einzelnen Komponenten (Mobilität, Services, Infrastruktur) als zentrale Voraussetzung für die Attraktivitätssteigerung

der Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Vor diesem Hintergrund sollen sich die Haltestellen des öffentlichen Personenverkehrs als physische Verknüpfungspunkte zu smarten Stationen weiterentwickeln, die zusätzlich eine virtuelle Vernetzung von multimodalen Angeboten, Services und der Infrastruktur vor Ort unterstützen (smartstations, Seite 6).

## 2.1. MOBILITÄT IM WANDEL

„Es gibt vor allem deutliche Anzeichen bzgl. eines gestiegenen Umweltbewusstseins und eines Wertewandels bei jungen Menschen mit Blick auf ihre Einstellung zum Auto und ihre Anforderungen an Mobilitätsdienstleistungen. Auch die Zahl der Haushalte ohne Pkw ist in den letzten Jahren angestiegen. Hinzu kommt die ambitionierte Politik der Bundesregierung, nach der im Sektor Verkehr 40 Mio. t. CO<sub>2</sub>-Emissionen reduziert werden sollen. Neben fahrzeugtechnischen Maßnahmen und Veränderungen beim Treibstoff sind auch die zurzeit zu beobachtenden Veränderungen im Verkehrsverhalten zur Erreichung der Minderungsziele hilfreich und erforderlich“ (TU Dresden, S. 1).



**ABBILDUNG 1: ENTWICKLUNG DES FÜHRERSCHEINERWERBS BEI 17 – 24-JÄHRIGEN IN DEUTSCHLAND (QUELLE: KBA/FOTO: DPA)**

Das Mobilitätsverhalten in Deutschland wandelt sich seit einigen Jahren, wie u.a. die oben angeführte Studie aus den Jahren 2010/11 belegt: Die Zahlen des Führerscheinerwerbs bei 18-jährigen sinken kontinuierlich, der Pkw ist für die jüngere Generation kein Statussymbol mehr, der moderne Stadtmensch ist multimodal statt monomodal. Aber auch in eher ländlich geprägten Regionen ist die Veränderung der Einstellung zur Mobilität spürbar. Dieser Wandel wird inzwischen durch Politik und Planung aufgegriffen und äußert sich zunehmend in Konzepten und Maßnahmen innovativer Stadt- und Verkehrsplanung.

Immer mehr Städte, Gemeinden und Kreise entwickeln zukunftsfähige Mobilitätskonzepte, um Leben und Wohnen in die Innenstädte zurückzuholen und sich als attraktive Standorte zu präsentieren.

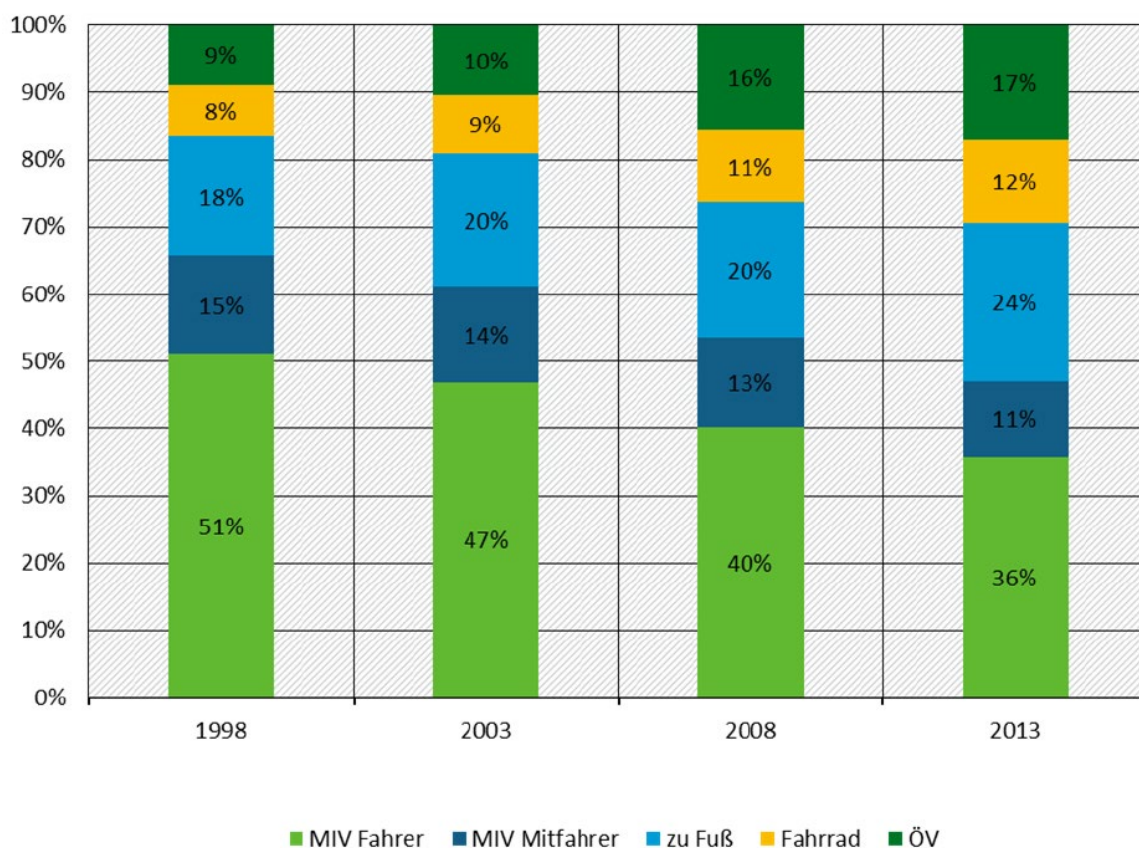
Gerade im ländlichen Raum spielen neue Mobilitätskonzepte eine zunehmend wichtigere Rolle: „Im ländlichen Raum sei das Ziel die Verkehrsteilhabe und weniger die Verkehrsvermeidung. Der ineffiziente Nahverkehr im ländlichen Raum wurde explizit betont und neue Mobilitätskonzepte als Ergänzung desselben gesehen. Hier wurde auch auf konkrete Anwendungsfälle für Bündelungen eingegangen, welche neue Mobilitätsangebote abdecken könnten. Es wurde jedoch auch die Befürchtung geäußert, dass neuen Mobilitätsangebote zu teuer sein könnten.“ Diese Stellungnahme auf dem BMVI-Fachworkshop „Neue Mobilitätskonzepte im Personenverkehr“, 12. September 2018 in Berlin (BMVI 2018), macht deutlich, dass es im ländlichen Raum noch stärkerer Anstrengungen zur Verhaltensveränderung im Verkehr bedarf als im urbanen Raum.

In Groß- und Mittelstädten werden Pkw-Wege zunehmend auf den Umweltverbund verlagert. Diese Entwicklung soll nun dadurch gefördert werden, dass die Mobilitätsangebote besser miteinander verknüpft und an zentralen Orten kombiniert angeboten werden. Gerade Inter- und Multimodalität sind ein wichtiger Trend in der aktuellen Mobilitätsentwicklung. Multimodalität beschreibt ein Verkehrssystem, das den Nutzern die Option anbietet, verschiedene Verkehrsmittel abwechselnd oder innerhalb einer Reisekette zu verwenden, während Intermodalität als Unterform das Verkehrssystem darstellt, in dem die Nutzer grundsätzlich innerhalb der Reisekette verschiedene Verkehrsmittel verwenden und zwischen diesen wechseln.

### **Änderung des Mobilitätsverhaltens**

Schon seit Jahren stellen die Forscher eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens fest. In der Studie des Umweltbundesamtes aus 2019 wird festgestellt: „Zu den Ergebnissen der Studie gehört unter anderem die Erkenntnis, dass die Förderung einer nachhaltigen Mobilität von jungen Erwachsenen, sowohl auf Verkehrsvermeidung als auch auf Verkehrsverlagerung abzielen sollte. Maßnahmen zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität von Senioren und Seniorinnen sollten hingegen vor allem auf Verkehrsverlagerung setzen. Grundsätzlich gilt: Für die Umsetzung einer nachhaltigen Mobilität in einer bestimmten Lebensphase müssen rechtzeitig, das heißt in den davorliegenden Lebensphasen, die Grundlagen gelegt werden“ (UBA 2019, S. 4).

Beim Modal Split der jungen Erwachsenen ergibt sich folgendes Bild aus der UBA-Studie (ebda. S. 77): „Als ersten Einblick in die Entwicklung von Dimensionen des Verkehrsverhaltens jenseits der Pkw-Verfügbarkeit stellt dieser Abschnitt Trends bei der Verkehrsmittelwahl junger Erwachsener dar. Im Zeitraum 1998 bis 2013 zeigt sich ein deutlicher Rückgang des MIV-Anteils (als Fahrer/Fahrerin und Mitfahrer/Mitfahrerin) von zwei Drittel 1998 auf unter die Hälfte aller Wege 2013. Alle anderen Verkehrsmittel konnten davon profitieren und ihre Anteile steigern. Besonders deutlich ist diese Steigerung beim ÖV, der seinen Anteil fast verdoppeln konnte“.

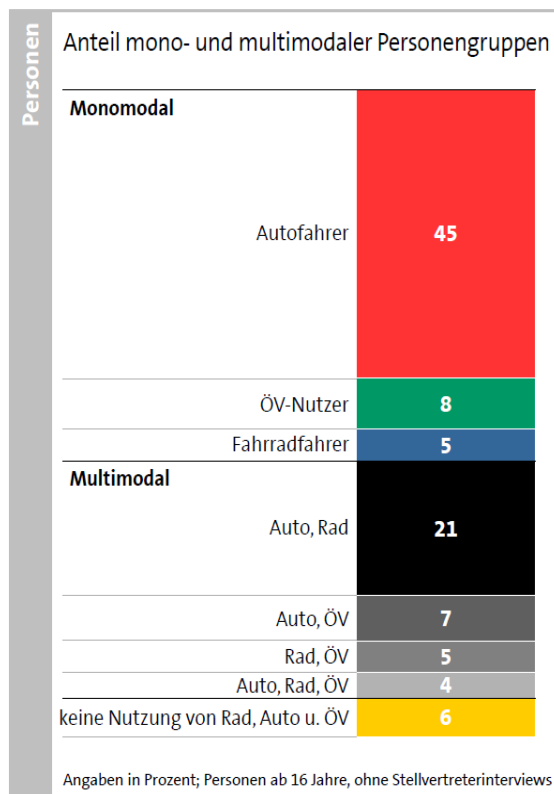


**ABBILDUNG 2: VERÄNDERUNG DES MODAL SPLIT JUNGER ERWACHSENER VON 1998 BIS 2013 (QUELLE: UBA 2019, S. 78)**

Aus den vorstehenden Zahlen leitet das UBA einen deutlichen Anstieg der Multimodalität ab. Der Rückgang der MIV-Fahrleistung junger Erwachsener wird durch zwei Verhaltenskomponenten bewirkt: Der Anteil junger Erwachsener mit Pkw-Verfügbarkeit (das heißt Führerschein und Pkw im Haushalt) ist im Betrachtungszeitraum von 83 auf 68 Prozent gesunken. Gleichzeitig ist der MIV-Fahreranteil an der Verkehrsleistung junger Erwachsener im Betrachtungszeitraum von 65 auf 52 Prozent gesunken.

Die 2017 zum dritten Mal durchgeführte Untersuchung Mobilität in Deutschland (MiD 2017) ergab einen leichten Rückgang im motorisierten Individualverkehr (MIV) und gleichzeitig eine Anteilssteigerung bei den übrigen Verkehrsmitteln. Insbesondere Fahrrad, Bus und Bahn zählen zu den Gewinnern. Das Fahrrad legt nicht nur in seinem Anteil etwas zu, sondern vor allem in der erbrachten Fahrleistung. Es wird nicht nur öfter, sondern auch weiter Rad gefahren (MiD 2017, S. 6).

Die Mietradangebote erreichen vor allem die unter 40-Jährigen, während Carsharing eher eine (Rückfall-) Option für Personen von 24 – 50 Jahre ist. Allerdings nutzt nur eine Minderheit von 6 Prozent aller Carsharing-Mitglieder – unabhängig von der Zahl der Kundenkonten – ein geteiltes Auto zumindest einmal wöchentlich (ebda. S. 16).



**ABBILDUNG 3: MONO- UND MULTIMODALITÄT IN DEUTSCHLAND**  
(QUELLE: MiD 2018, S. 57)

„Der Modal Split variiert deutlich in Abhängigkeit vom Raumtyp. In den ländlichen Regionen werden bis zu 70 Prozent aller Wege mit dem Auto zurückgelegt. In den Metropolen überwiegen die Verkehrsmittel des Umweltverbundes. 20 Prozent aller Wege entfallen dort auf den ÖV (bundesweiter Vergleichswert: 10 Prozent). Der Fußwegeanteil liegt in den Metropolen mit 27 Prozent fünf Prozentpunkte über dem Bundesdurchschnitt“ (MiD 2018, S. 4).

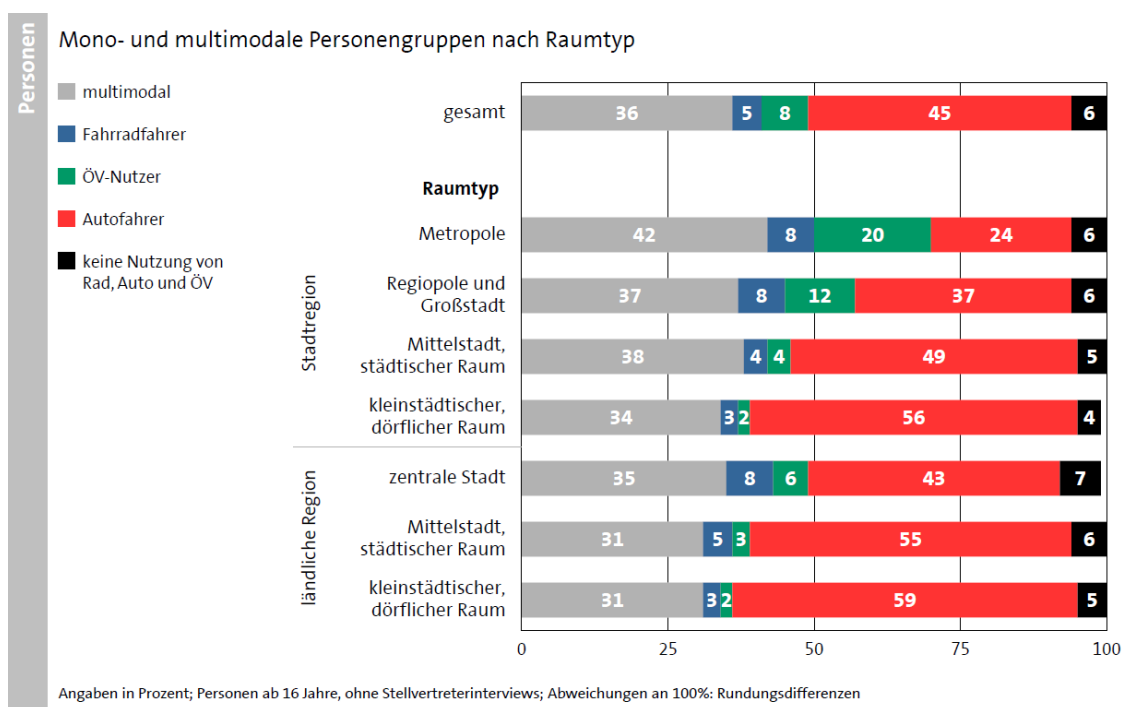
Wichtig für die Gesamtentwicklung sind aber die festgestellten Veränderungen. So beträgt der Anteil multimodaler Personen, die im Wochenverlauf zwei oder alle drei der betrachteten Verkehrsmittel (Auto, Fahrrad, ÖV) nutzen, insgesamt 37 Prozent (MiD 2018, S. 4). Der Anteil multimodaler Personen und ausschließlicher ÖV-Nutzer steigt vor allem in den jungen Altersklassen und im städtischen Raum deutlich an.

In der Untersuchung MiD 2017 sind auch typische Mobilitätsmuster für die jeweiligen Raumtypen ermittelt worden. Der Kreis Soest war nicht unter den regional Beteiligten, wohl aber das Land Nordrhein-Westfalen und der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL). Insgesamt wurden über 300.000 Bürgerinnen und Bürger zu ihrem Mobilitätsverhalten befragt.

Dabei wird deutlich, dass zwar einerseits die Bewohner des ländlichen Raumes in hohem Maße auf den Pkw fixiert sind (monomodal), aber in den zentralen Städten der ländlichen Regionen der Anteil der Multimodalen steigt und inzwischen einen Anteil von 35% erreicht hat. Die Großstädte sind zwar weiterhin die Trendsetter im Mobilitätsverhalten, die dort entstehenden Trends lassen sich aber nach einer gewissen Zeit auch in den Mittel- und Kleinstädten erkennen. Daher sind inzwischen auch in den Mittel- und Kleinstädten über 30% der Bewohner multimodal unterwegs (siehe Abb. 4).

Die bundesdeutschen Zahlen können durchaus auch auf den Kreis Soest übertragen werden und zeigen damit einerseits, dass davon auszugehen ist, dass auch hier bereits ein Teil der Bewohner unterschiedliche Verkehrsmittel nutzt. Andererseits gibt es aber auch erhebliches Steigerungspotenzial, das im Rahmen der Einrichtung von Mobilstationen für nachhaltigeres Verkehrsverhalten gewonnen werden kann.





**ABBILDUNG 4: MOBILITÄTSVERHALTEN UNTERSCHIEDEN NACH RAUMTYPEN (QUELLE: MID 2018, S. 59); ROT MARKIERT: DIE RAUMTYPEN IM KREIS SOEST**

## 2.2. WAS SIND MOBILSTATIONEN?

Mobilstationen sind sichtbare Verknüpfungspunkte und Schnittstellen des Umweltverbundes mit systemischer Vernetzung mehrerer Verkehrsmittel in direkter räumlicher Verbindung. Ziele der Mobilstationen sind vor allem die Steigerung der Nachfrage im Umweltverbund, z.B. im städtischen Umfeld, und die Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum. Mobilstationen bieten als Bestandteil eines kommunalen Mobilitätskonzeptes großen Nutzen für die innovative Verkehrsentwicklung in der einzelnen Kommune oder in einem Kreis, einer Region.



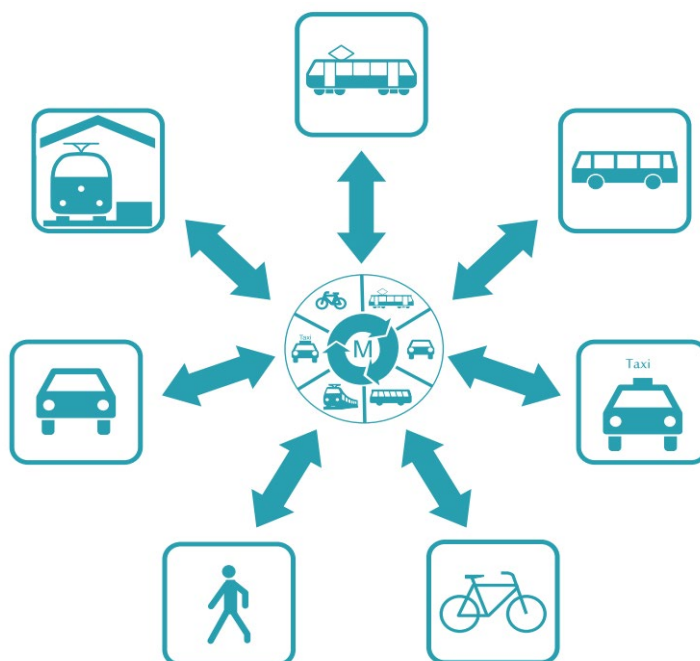
**ABBILDUNG 5: MOBILITÄTSSTATION MÜNCHEN-OSTKREUZ, FOTO: TOBIAS KIPP)**

Der Nutzen von Mobilstationen liegt in dem bequemen und einfachen Wechsel von einem Verkehrsmittel auf ein anderes durch räumliche Konzentration der Angebote. Auch helfen Mobilstationen dabei, die jeweiligen Stärken der einzelnen Verkehrsmittel im Umweltverbund für den Nutzer zu heben und damit die Effizienz aller Verkehrsmittel (VM) im Umweltverbund insgesamt zu erhöhen. Hinzu kommt der Präsentations- und Marketingeffekt für multimodale Mobilitätskonzepte, eine positive Wirkung für den Fuß- und Radverkehr und der Entlastungseffekt im fließenden und ruhenden Verkehr durch Verlagerung auf nachhaltige Verkehrsmittel. Zugleich liefern Mobilstationen einen Beitrag zur Schaffung einer neuen Verkehrskultur, zur Rückgewinnung urbaner Lebensqualität und zu einer attraktiveren Stadt oder Gemeinde. Damit verbunden ist eine Reduktion der Treibhausgas-Emissionen, der Schadstoffbelastung sowie der hohen Motorisierungsrate.

Eine Mobilstation ist nach Auffassung des Gutachters damit ein Ort, an dem über verschiedene Mobilitätsgelegenheiten informiert wird und diese untereinander verknüpfbar sind. Zentrales Ziel bildet dabei die kundenorientierte Vereinfachung des Umstiegs zwischen Verkehrsmitteln in einem wahrnehmbaren Umfeld. Dabei liegt der Fokus auf der Promotion der Verkehrsmittel des Umweltverbunds einschließlich aktueller Angebote aus dem Segment des Teilens (Sharings).

Im „Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen“, 2. Auflage 2017, (i.f. „Handbuch“) des Zukunftsnetzes Mobilität NRW findet sich eine indirekte, sehr allgemein gehaltene Definition (... „multimodale Verknüpfungspunkte, an denen mindestens zwei Verkehrsmittel verknüpft werden“). Damit wäre jede Haltestelle mit einem Fahrradständer schon heute eine Mobilstation. Stattdessen wird im Handbuch das Augenmerk auf eine multimodale Verkehrsentwicklung der Gesellschaft sowie seine Wirkungen gelegt: „Mobilstationen erzeugen als Teil eines kommunalen oder regionalen Mobilitätskonzeptes und -managements einen Nutzen hinsichtlich der Zukunftsfähigkeit, des Images und einer innovativen Verkehrsentwicklung für eine Kommune oder eine Region (a.a.O. S.1). Sie nehmen dabei die Aufgabe eines intermodalen oder multimodalen Verknüpfungspunktes wahr (a.a.O. S. 8).

Versinnbildlichen lässt sich eine derartige Einrichtung mit einem metaphorischen Werkzeugkasten. Ein Mobilitäts“problem“ muss gelöst werden. Im Kasten Mobilstationen liegen verschiedene Mobilitätswerkzeuge mit Gebrauchsanweisungen bereit. Das für das jeweilige Anliegen, den Bedarf oder den Wunsch optimale Werkzeug wird ausgewählt; bei erstmaliger Nutzung steht die entsprechende Anleitung zur Verfügung.



**ABBILDUNG 6: MOBILSTATION ALS MULTIMODALE SCHNITTSTELLE (QUELLE: HANDBUCH S. 46)**



An Mobilitätsstationen sollte das Wechseln zwischen den in der Abbildung 6 beispielhaft dargestellten Verkehrsmitteln so einfach wie möglich sowie barrierefrei gestaltet sein. Das bedeutet, dass neben konventionellen Automaten die für die neuen Sharing-Angebote notwendigen Prozesse digital über Smartphone-Apps oder Kundenkarten laufen. Notwendig hierfür sind entsprechende Hintergrundsysteme sowie die Bereitschaft der Beteiligten zur Vereinfachung der Voraussetzungen. Somit wird der Zugang zu unterschiedlichen Verkehrsmitteln für Kund:innen komfortabel gestaltet und die Nutzung damit attraktiv. Tabelle 1 gewichtet die möglichen Verkehrsmittel hinsichtlich ihres Kundennutzens und fokussiert innovative, zukunftsweisende Kombinationen.

ABFAHRT ANKUNFT	ZU FUSS	SPNV	ÖPNV	BIKE-SHARING	E-LEIH ROLLER	RAD / PEDELEC	CAR- SHARING	PKW / P&R	TAXI
ZU FUSS	-	++	++	++	++	0	++	+	++
SPNV	++	+	++	++	++	++	++	+	++
ÖSPV	++	++	+	+	++	+	++	+	+
BIKE-SHARING	++	++	+	-	0	-	0	+	0
E-LEIHROLLER	0	++	+	0	-	0	+	+	0
RAD / PEDELEC	0	++	+	-	-	-	++	-	-
CAR-SHARING	++	++	+	0	++	++	-	-	+
PKW / P&R	+	++	+	+	++	-	-	-	-
TAXI	-	+	0	-	-	-	+	-	-

**Legende:**

- ++ Kombination mit starkem Nutzen
- + Kombination mit Nutzen
- 0 Kombination, die kaum genutzt wird, aber möglich wäre
- 1 Kombination, die entweder nicht möglich oder nicht sinnvoll ist
- Relativ neue und sinnvolle Kombination

**TABELLE 1: BEWERTUNG DER KOMBINATIONEN VERSCHIEDENER VERKEHRSMITTEL AN MOBILITÄTSSTATIONEN**

Eine ausführliche Darstellung von Kriterien, Anwendungen und Nutzen findet sich u.a. im team red White Paper „Mobilitätsstationen - Schnittstellen des Umweltverbunds“ (Theißen 2019).



**ABBILDUNG 7: VISION EINER MOBILSTATION (QUELLE: HANDBUCH, S. 26)**

Neben dem erwähnten Basisangebot an Verkehrsmitteln sollten Mobilitätsstationen lokal ergänzt werden durch Dienstleistungsangebote wie Kiosk mit Sitzgelegenheiten, Bankautomat, Ladestation für Pedelecs, E-Autos und Handy, Paketstation, selbst bedienbare Fahrradservicestation, WLAN, Gepäckschließfächer, Taxirufsäule sowie Notruf-/Infosäule.

## 2.3. DIGITALISIERUNG



ABBILDUNG 8: BROSCHÜRE „SOEST DIGITAL“ (QUELLE: KREIS SOEST)

„Die Digitalisierung ist für Deutschland eine enorme Herausforderung. Nur wenn Politik, Industrie und Zivilgesellschaft gemeinsam in diese Zukunftsaufgabe investieren, können die avisierten Potenziale auch realisiert werden“ (Erster Zwischenbericht der Arbeitsgruppe 3 – Digitalisierung für den Mobilitätssektor – der Nationalen Plattform Mobilität -NPM-).

Die Anforderungen der Digitalisierung im Mobilitätsbereich konzentrieren sich zum überwiegenden Teil auf funkbasierte Dienste, die im Alltag unterwegs genutzt werden können. Daher kommt dem Themenbereich Funkerschließung hohe Bedeutung zu.

Der Ausbau der digitalen Infrastruktur (z. B. Breitbandausbau, Mobilfunkstandard 5G), Initiativen zur allgemeinen Verfügbarkeit verschiedener Daten (Open Data) sowie die Verbreitung von Smartphones schaffen neue Möglichkeiten, um Informationen, Angebote und Dienstleistungen im Mobilitätsbereich miteinander zu vernetzen und erleichtern ein multimodales Verhalten.

Nach Aussage des Bundesverkehrsministers Andreas Scheuer ist die Digitalisierung ein Schlüssel für eine gute, saubere und effiziente Mobilität. Mit der Digitalisierung können Verkehre effizienter gesteuert werden. Vernetzte Angebote – wie Sharing-Modelle und On-Demand-Dienste – bieten maßgeschneiderte Mobilität für jeden auf Basis präziser Echtzeitdaten. Eine mitdenkende Infrastruktur auf Straße und Schiene hilft dabei, Verkehrsflüsse so zu lenken, dass Staus oder Anschlusschwierigkeiten gar nicht erst entstehen. Intelligent vernetzte Logistiksysteme nutzen Kapazitäten so optimiert aus, dass unnötiger Leerverkehr einfach wegfällt. Die Digitalisierung soll helfen, mehr Mobilität bei weniger Verkehr zu erreichen – und gleichzeitig weniger Emissionen auszustoßen (BMVI DigiKomm, S. 3).

Nach Aussage des Bundesverkehrsministers Andreas Scheuer ist die Digitalisierung ein Schlüssel für eine gute,

Eine wichtige Rolle im Rahmen der Digitalisierung spielen die Bereiche Multimodalität und Radverkehr. Bei der Multimodalität sollen Innovationen zur übergreifenden Nutzung verschiedener Verkehrsmittel umgesetzt werden, Maßnahmen, welche die effiziente Kombination von ÖPNV, Fahrrad und Sharing-Angeboten fördern, sind charakteristisch dafür. Im Radverkehr geht es um die Stärkung der Radnutzung durch digitale Produkte oder Dienstleistungen. Davon umfasst werden Lösungen zur Radverkehrserfassung, Radverkehrslenkung sowie zum Fahrrad-Routing. Aber auch Bike-Sharing- sowie Bike&Ride-Angebote gehören in diesen Bereich.

### 2.3.1. DIGITALISIERUNGSPROJEKTE IM KREIS SOEST

Der Kreis Soest hat mit unterschiedlichen Projekten in den letzten Jahren viele Erfahrungen in den Bereichen Digitalisierung und Mobilität gesammelt. Aus der Idee, die Menschen mit Sinnes- oder Mobilitätseinschränkungen zu unterstützen und ihnen eine möglichst barrierefreie Mobilität zu ermöglichen, sind verschiedene Projekte entstanden. Die Erkenntnisse des Kreises Soest aus diesen Projekten können bei der Weiterentwicklung von zentralen (Verknüpfungs-) Punkten zu digitalen Mobilstationen genutzt werden.

## Guide4Blind, m4guide und Bus verbindet



ABBILDUNG 9: SYMBOLDARSTELLUNG GUIDE-4BLIND (QUELLE: KREIS SOEST)

Richtungsweisende Technologien basieren beispielsweise auf den Projekten „Guide4Blind – Neue Wege im Tourismus auch für blinde und sehbehinderte Menschen“, m4guide“ (mobile multi-modal mobility guide) sowie „Bus verbindet – einfach mobil“. Stützpfiler bei diesen Projekten ist jeweils eine präzise Fußgängernavigation für blinde und sehbehinderte Menschen, Indoor-Navigation in Umsteigebauwerken und öffentlichen Gebäuden sowie das Kommunikationssystem IVANTO für den ÖPNV, welches eine Kommunikation zwischen Nutzer und Fahrzeug zulässt. Eine Erweiterung auf weitere Module wie Mietfahrräder oder Carsharing ist problemlos möglich.

### Mobil-Info App

Mit der in Soest entwickelten App „Mobil Info“ ist seit Juli 2019 der Fahrkartenkauf digital möglich. Zusätzlich bietet die App folgende Services:

- Verbindungsauskunft für Bus, Bahn und Rad
- Fahrtdetails mit Infos zu den Verkehrsmitteln, Umstiegen, Abfahrts- und Ankunftszeiten
- Echtzeitinformationen
- Fahrpreisinformationen und Ticketübersicht
- E-Ticket
- Haltestellenbezogener aktueller Abfahrtsplan
- Buchung von TaxiBussen
- Bedienung der App via Voice-Over und zusätzlicher Sprachausgabe
- Fußgängernavigation zur Haltestelle
- Bus-Radar
- Feedback-Funktion

Eine Erweiterung dieser App mit Sharingangeboten und anderen Angeboten der Mobilstationen ist mit geringem Aufwand zu bewerkstelligen und bietet den Nutzern eine Ausweitung des schon vertrauten Mediums.

### **2.3.2. WEITERE PROJEKTE**

Weitere digitale Projekte, die zur Zeit noch in der Bearbeitung beim Kreis Soest sind und zukünftig im Rahmen des Aufbaus von Mobilstationen eine Rolle spielen können sind:

#### **„Smart4You-Dein Butler“**

„Smart4You-Dein Butler“ führt Tourismus-, Freizeit- und Gesundheitsregionen, sowie den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zusammen und ermöglicht eine einfache und insbesondere barrierearme Nutzung von touristischen Angeboten. Dabei geht es um den Ausbau der mobil info-App mit

- Digitaler Vorteilskarte
- Barrierefreier Reiseassistenz
- Multimodaler Anschlussmobilität

#### **Smart4You**

„Smart4You“, als digitaler Begleiter auf einem Smartphone, eröffnet neue innovative Möglichkeiten für Gäste und Einheimische in der Region.

#### **Big Bird**

Im Zuge des Projektes „Big Bird“ soll im Pilotgebiet Kreis Soest mit den sich anschließenden Schienenstrecken unter angestrebter Einbindung des Kreises Unna und des Hochsauerlandkreises ein modulares CheckIn/Be-Out-System entwickelt und im Echtbetrieb erprobt werden.

Big Bird Westfalen berücksichtigt und integriert vorhandene barrierearme Mobilitätsketten im Kreis Soest und erprobt eine barrierefreie Kommunikation zwischen den erforderlichen Applikationen, den Kunden und dem Fahrzeug.

Neben den technischen Rahmenbedingungen soll ein Konzept verfolgt und erprobt werden, das eine soziale Akzeptanz moderner Technologie für Jedermann herstellt. Mit diesem Projekt soll es gelingen, eine Vereinfachung für den Nutzer im oftmals undurchsichtigen Tarifdschungel zu erreichen und damit die Einstiegshürde zu minimieren. Per Smartphone checkt der Fahrgast ein und nach Verlassen des Fahrzeugs wird die Fahrt automatisch beendet, Reiseweg und Preis werden automatisch ermittelt. Ziel ist eine Bestpreis-Abrechnung. Eine spätere Integration in die mobil info-App ist geplant.

#### **MOBIDIG**

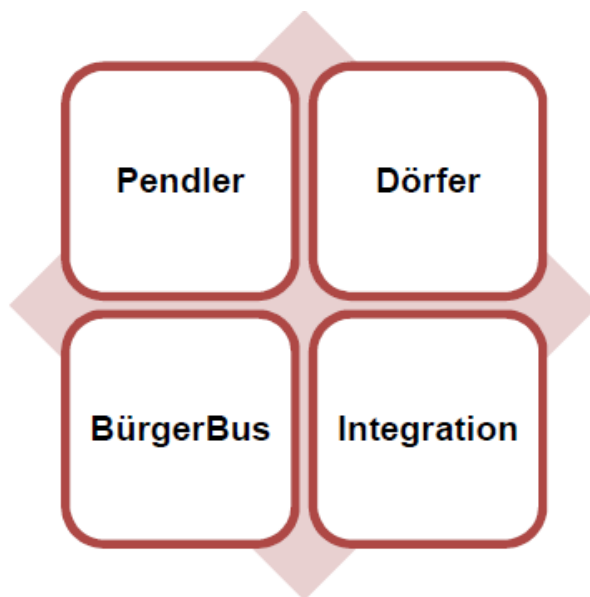
Im Rahmen des Projekts „MOBIDIG“, das Stadt und Kreis Soest gemeinsam verantworten, sollen Mobilstationen als intermodale Verknüpfungspunkte sowohl im städtischen Raum als auch in dörflichen Strukturen im Gebiet der Stadt Soest entwickelt werden. Damit sollen exemplarisch Mobilstationen als System mit Kernstationen (u.a. am zentralen Verknüpfungspunkt Bahnhof) und Satelliten in Dorflagen etabliert werden und die Erfahrungen in das weitere Konzept zu Mobilstationen im Kreis Soest einfließen.

Die an den Stationen vorhandenen Mobilitätsangebote sollen auf einer digitalen Mobilitätsplattform verknüpft werden. Ziel ist dabei ein Single Sign-on-System, mit dem Information, Buchung und Bezahlung dieser verschiedenen umweltfreundlichen Mobilitätsangebote unterschiedlicher Anbieter (z.B. Bus und Bahn, Car-sharing) auf einer digitalen Plattform ermöglicht wird und so Zugangsbarrieren zu den Mobilitätsangeboten

abgebaut werden. Für die Stammkunden des Busverkehrs sowie der Carsharing-Angebote, vor allem aber auch für Neukunden, soll mit diesem Paket Mobilität aus einer Hand verfügbar werden. Eine einmalige Registrierung über die App soll ausreichen, um alle Informationen abzurufen und alle angebotenen Dienstleistungen individuell planen, buchen und bezahlen zu können.

All diesen digitalen Projekten ist gemein, dass sie im Ergebnis in die bereits bestehende Mobilitätsapp „mobil-info“ integriert werden und damit für den Nutzer ein umfassendes, barrierefreies Instrument bieten, um die tägliche Mobilität möglichst einfach und umweltfreundlich zu gestalten. Eine Ausweitung des Angebotes um Mobilstationen ist dabei ein weiterer Baustein.

## MobiHell



**ABBILDUNG 10: DIE VIER TEILKONZEPTE VON MOBHELL (QUELLE: KREIS SOEST)**

Das System soll Lücken im Verkehrsangebot, insbesondere in den Schwerpunkten Pendlerströme von großen Unternehmen, sowie im Individualverkehr von Einwohnern im ländlichen Raum schließen. Grundlage und Basis der Technologie wird dabei die Integration der Entwicklung in digitale Mobilitätsapplikationen wie die App „mobil-info“ sein.

Das Projekt „MobiHell“ (Mobil am Hellweg) soll eine neue digitale Intelligenz entwickeln, die On-Demand-Verkehre, den Regelbetrieb des ÖPNV/SPNV und klimafreundliche Individualverkehre in einer digitalen Betriebsplattform zusammenführt.

Unter Nutzung und Entwicklung von Systemen der Anschluss- und Zubringermobilität soll das System Sharingangebote, Unternehmensflotten, Shuttle-dienste und Mitfahrerstrukturen vereinen und in intelligente digitale und bedarfsorientierte Mobilitätsdienste überführen.

Das System soll Lücken im Verkehrsangebot, insbesondere in den Schwerpunkten Pendlerströme von großen Unternehmen, sowie im Individualverkehr von Einwohnern im ländlichen Raum schließen. Grundlage und Basis der Technologie wird dabei die Integration der Entwicklung in digitale Mobilitätsapplikationen wie die App „mobil-info“ sein.

All diesen digitalen Projekten ist gemein, dass sie im Ergebnis in die bereits bestehende Mobilitätsapp „mobil-info“ integriert werden sollen und damit für den Nutzer ein umfassendes, barrierefreies Instrument bieten, um die tägliche Mobilität möglichst einfach und umweltfreundlich zu gestalten. Eine Ausweitung des Angebotes um Mobilstationen wäre dabei ein weiterer Baustein.

## 2.4.ZIELE UND LEITLINIEN DES KREISES

Die Vernetzung unterschiedlicher Verkehrsmittel gewinnt immer mehr an Bedeutung. Die Stichworte Multi-modalität und Intermodalität sind nicht mehr länger Schlagworte für den urbanen Raum, sondern ein differenziertes Mobilitätsverhalten der Bürgerinnen und Bürger hält auch immer mehr Einzug in den ländlichen Raum. Dadurch bietet sich die Gelegenheit für die kommunale Verkehrspolitik, eine nachhaltigere, integrierte

Planung zu etablieren. Ein zentraler Baustein für eine solche Planung ist die Errichtung von Mobilstationen, die als Verknüpfungspunkt von multimodalen Mobilitätsangeboten fungieren sollen.

Der Kreis Soest hat mit der Fortschreibung des Nahverkehrsplans im Frühjahr 2018 die Bereitschaft ausgedrückt, die Vernetzung der Mobilitätsangebote voranzutreiben. Im NVP wurde ein Planungsprojekt aufgenommen, das den Ausbau von Fahrradabstellanlagen und die Weiterentwicklung von zentralen Verknüpfungspunkten zu Mobilstationen vorsieht. Der Kreis verfolgt dazu folgende Ziele:

- Ausbau von Bahnhöfen/SPNV-Haltepunkten zu Mobilstationen
- Entwicklung einer zusammenhängenden und übergeordneten Gestaltung im Sinne einer Corporate Identity (Marketing-Botschaft zugunsten des Umweltverbundes)
- Einrichtung von Mobilstationen in Dorflagen mit unterschiedlichen Ausstattungsmerkmalen
- Umfassende und übergeordnete Beratung zu allen Mobilitätsangeboten.

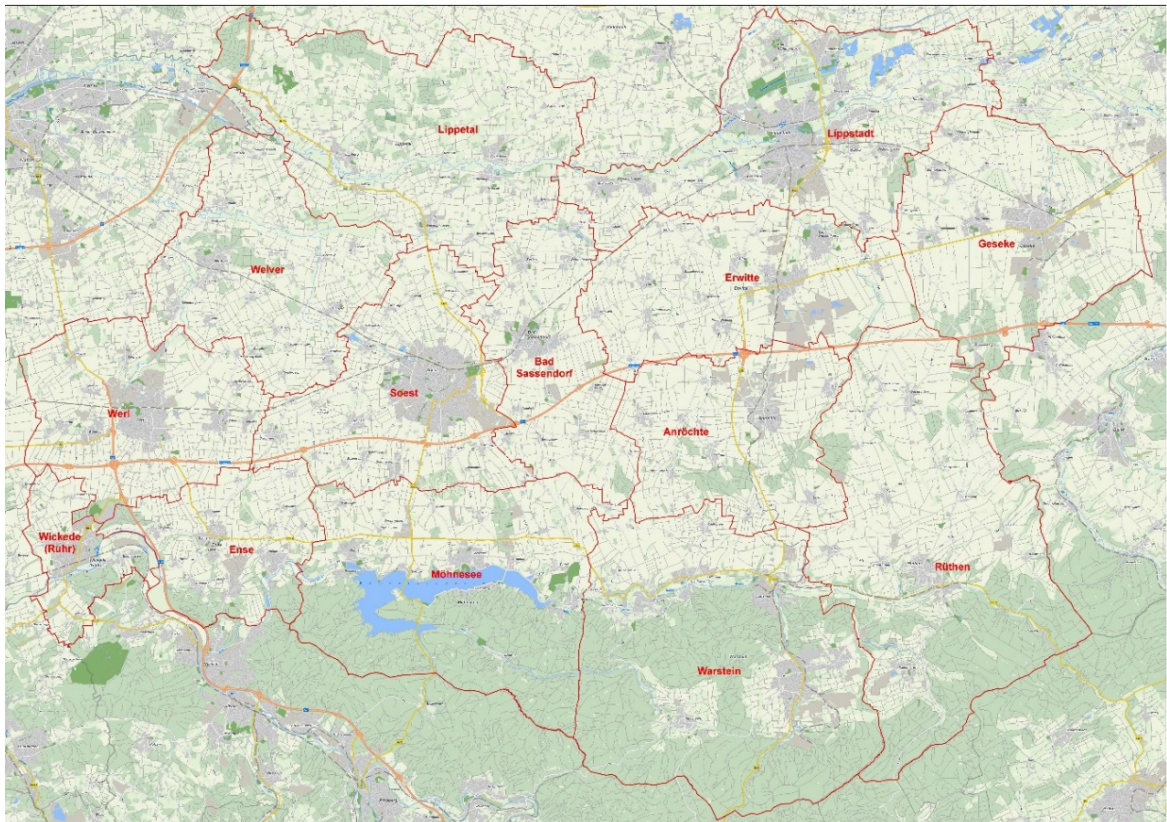
Da bei der Vernetzung von multimodalen Mobilitätsangeboten eine Vielzahl von Akteuren involviert ist, die hinter einem einheitlichen, regionalen Ansatz stehen sollen, hat der Kreis Soest die Erarbeitung eines Handlungskonzeptes in Auftrag gegeben.

Ziel des Kreises ist, dass das Handlungskonzept mit seinen abschließenden Handlungsempfehlungen zu Umsetzungsschritten und Finanzierungs-/Fördermöglichkeiten die verschiedenen Partner ertüchtigen soll, konkrete Schritte zum Aufbau von Mobilstationen im Kreis Soest zu unternehmen.

Dabei will der Kreis Soest eine aktive Rolle einnehmen, um den regionalen Ansatz von Mobilstationen umzusetzen und die Vernetzung der Beteiligten sicherzustellen.



### 3. AUSGANGSLAGE

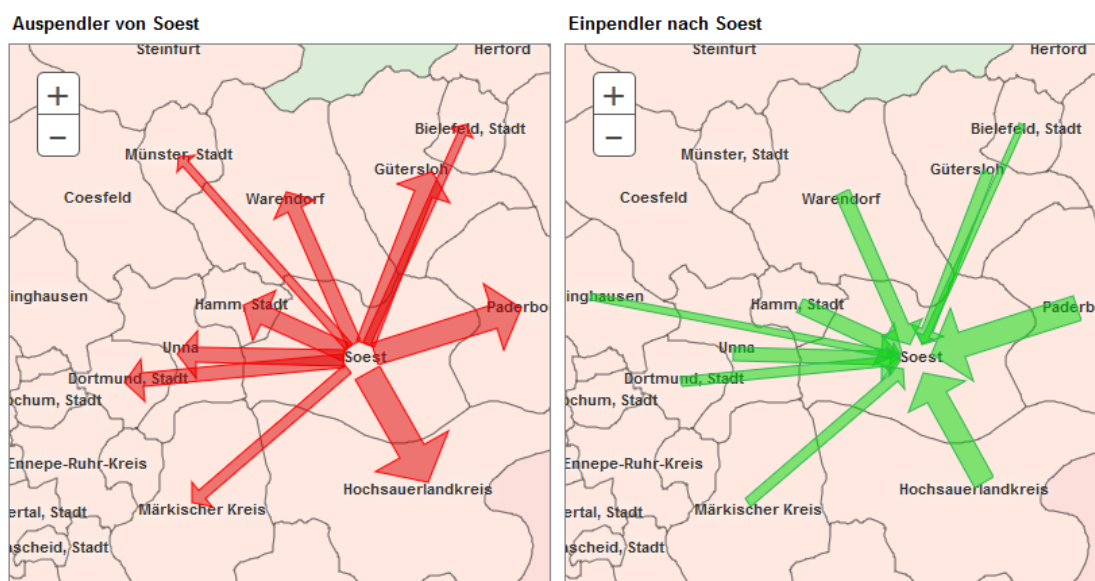


**ABBILDUNG 11: ÜBERSICHTSKARTE DES KREISES SOEST (QUELLE: BASISKARTE MIT GEMEINDEGRENZEN, KREIS SOEST)**

Der Kreis Soest liegt im Übergangsgebiet von der norddeutschen Tiefebene zum hügeligen Mittelgebirgsteil Deutschlands und enthält den südlichen Abschluss des Münsterlandes mit dem Haarstrang. Er grenzt im Westen an den Kreis Unna als eine Art Ausläufer des Ruhrgebiets, im Norden an das Münsterland, im Süden an das Sauerland und im Osten an das Paderborner Land. In den sieben Städten und sieben Gemeinden wohnen über 300.000 Menschen auf 1.329 km<sup>2</sup> Fläche, was eine Einwohnerdichte von 227 Einwohnern pro km<sup>2</sup> bedeutet. Damit ist Soest der flächenmäßig viertgrößte Kreis in NRW. Größte Stadt ist Lippstadt (72.266 Einwohner) gefolgt von Soest (49.135 Einwohner) und Werl (33.021 Einwohner, Stand jeweils 01.05.2019).

Zur Situation des Kreises und zu seinen Perspektiven gibt der Zukunftsatlas 2019 Auskunft. Dort belegt der Kreis Soest, wie schon im Zukunftsatlas 2016, Platz 171 von 401 Landkreisen, Kommunalverbänden und kreisfreien Städten in Deutschland und zählt damit zu den Regionen mit „ausgeglichenem Chancen-Risiko Mix“ für die Zukunft (Zukunftsatlas 2019, S. 19). Eine bessere Platzierung erreicht der Kreis bei den Faktoren Demographie (Platz 115) und Stärkerang (Platz 150). Schlecht schnitt der Kreis bei der Dynamikrangfolge mit Platz 250 ab. Die Gesamteinschätzung wird unter anderem gestützt durch die Mischung aus Industrie und Dienstleistung. Zu den wichtigsten Unternehmen gehören die Firma Hella, die Zementwerke im Raum Geseke/Erwitte, die zahlreichen Autozulieferer, die Warsteiner Brauerei und der Backwarenhersteller Kuchenmeister.

Nach den Daten der Bundesagentur für Arbeit, die nicht immer deckungsgleich zu den Zahlen des Kreises und des Landes sind, wohnen in der „Region Soest“ zum 30.06.2019 121.322 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte. Von ihnen pendeln 37.407 oder 30,8% zur Arbeit in einen anderen Kreis (Auspendler). Gleichzeitig



**ABBILDUNG 12: AUS- UND EINPENDLERSTRÖME (QUELLE: BUNDESAGENTUR FÜR ARBEIT, PENDLERATLAS 2019)**

pendeln 28.636 Beschäftigte, die in einem anderen Kreis wohnen, zur sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung in die „Region Soest“ (Einpendler). Der Saldo von Aus- und Einpendlern beläuft sich auf minus 8.771 (negativer Pendlersaldo, Steigerung gegenüber 2018 um rund 500 zusätzliche Auspendler). Ihren Arbeitsort in der „Region Soest“ haben damit 112.551 (+ rund 1.000) sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, von ihnen sind 25,4% Einpendler (Pendleratlas 2019). Die meisten Auspendler verlassen den Kreis in Richtung Hochsauerlandkreis (6.316 Personen), gefolgt vom Kreis Paderborn (4.978), der Stadt Hamm (3.689) und dem Kreis Gütersloh (3.656). Bei den Einpendlern kommen die meisten aus dem Kreis Paderborn (5.713 Personen), dem Hochsauerlandkreis (4.637), der Stadt Hamm (2.855), dem Kreis Warendorf (2.593) und dem Kreis Unna (2.506) (Pendleratlas 2019).

Verkehrlich ist der Kreis über verschiedene Bahnstrecken, Bundesautobahnen und Bundesstraßen angebunden, wobei die Haupteinschließung in West-Ost-Richtung verläuft. Zahlreiche Bewohner des Ruhrgebietes nutzen die Freizeiteinrichtungen des Kreises zur Naherholung.

Im Kreis waren am 01.01.2019 insgesamt 187.235 Pkw, darunter 322 batterieelektrische Fahrzeuge zugelassen. Der Kreis Soest weist somit eine hohe Pkw-Dichte von rund 596 Pkw/1.000 Einwohner auf.

Der Kreis Soest ist als Aufgabenträger zuständig für den straßengebundenen ÖPNV und in der Fortschreibung des Nahverkehrsplans (NVP 2018) im Frühjahr 2018 die Vernetzung der Mobilitätsangebote als ein wichtiges Thema benannt. Im NVP wurde ein Planungsprojekt aufgenommen, das den Ausbau von Fahrradabstellanlagen und die Weiterentwicklung von zentralen Verknüpfungspunkten zu Mobilstationen vorsieht. Im Nahverkehrsplan heißt es hierzu konkret: „Verschiedene Bahnhöfe/SPNV-Haltestellen erfüllen durch die vorhandene Verknüpfung mit den Buslinien und der gegenwärtigen Infrastruktur (zur Kombination mit den weiteren Verkehrsangeboten) die Grundvoraussetzung für eine Mobilstation. Letztendlich fehlt jedoch eine zusammenhängende und übergeordnete Gestaltung im Sinne einer Corporate Identity (fehlende Marketing-Botschaft zugunsten des Umweltverbundes) sowie eine umfassende und übergeordnete Beratung zu allen Mobilitätsangeboten.“ Dabei wird erwähnt, dass neben Bahnhöfen und ZOB auch Mobilstationen in Dorflagen mit unterschiedlichen Ausstattungsmerkmalen möglich sind – bis hin zu Haltestellen/Haltestellen, die lediglich eine Verknüpfung des ÖPNV mit dem Radverkehr aufweisen.



## Mobilität im Kreis Soest

Am 01.01.2019 waren laut Kraftfahrtbundesamt (KBA) im Kreis Soest insgesamt 187.235 Pkw zugelassen, die sich wie folgt auf die einzelnen Gemeinden verteilen:

LFD. NR.	GEMEINDE	EINWOHNER (MAI 2019)	PKW	PKW/1.000 EINWOHNER
1	ANRÖCHTE	11.041	6.950	630
2	BAD SASSENDORF	12.224	7.358	602
3	ENSE	12.652	8.309	657
4	ERWITTE	16.651	10.522	632
5	GESEKE	22.097	12.679	574
6	LIPPETAL	12.035	7.979	663
7	LIPPSTADT	72.266	39.516	547
8	MÖHNESEE	11.119	7.610	684
9	RÜTHEN	10.895	7.236	664
10	SOEST	49.135	28.520	580
11	WARSTEIN	26.021	17.116	658
12	WELVER	12.856	8.274	644
13	WERL	33.021	18.017	546
14	WICKEDE (RUHR)	12.239	7.149	584
	<b>GESAMT:</b>	<b>314.252</b>	<b>187.235</b>	<b>596</b>

**TABELLE 2: PKW-BESTAND IN DEN EINZELNEN GEMEINDEN (BASIS: KBA-STATISTIK 2019)**

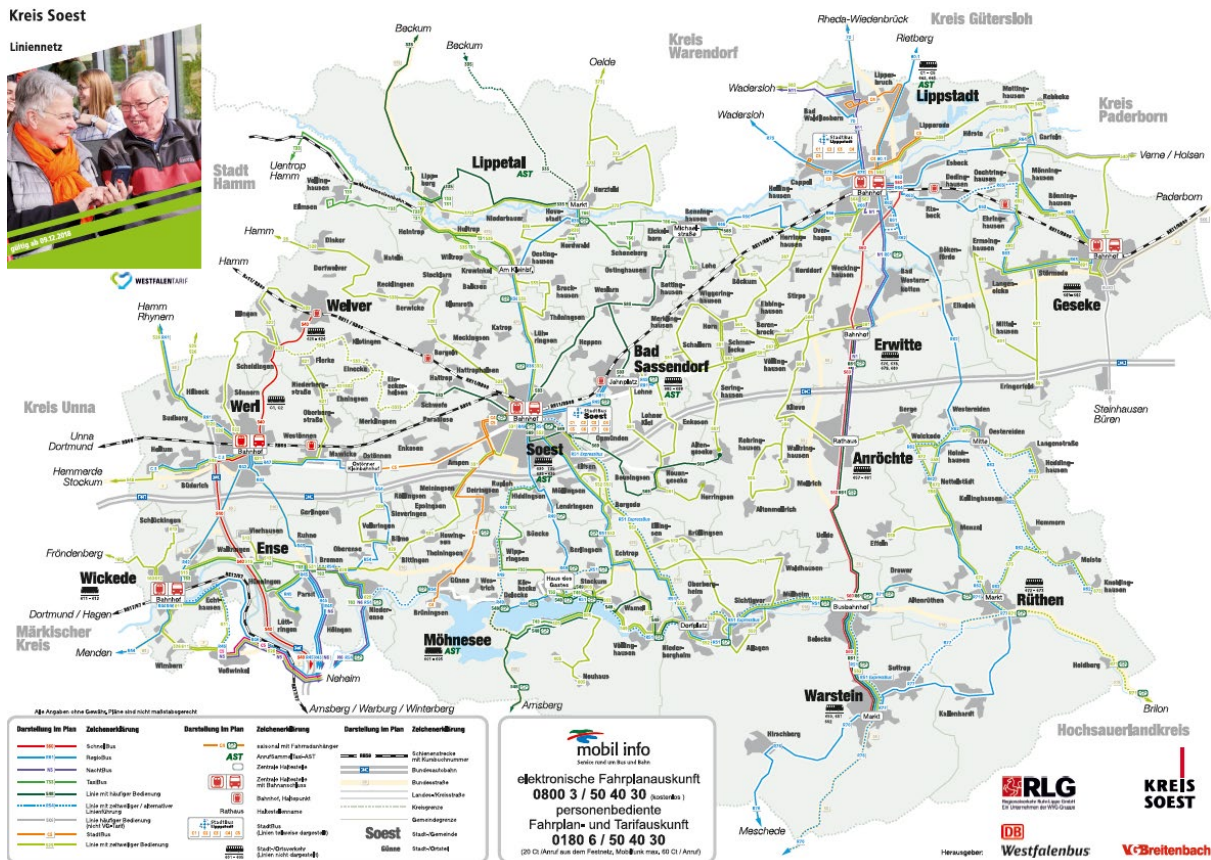
Aus diesen Zahlen wird deutlich, dass in den Städten und Gemeinden mit Bahnanschluss der Motorisierungsgrad niedriger liegt als in den mehr ländlich geprägten Städten und Gemeinden. Die am Südrand des Kreises im anspruchsvolleren Gelände liegende Gemeinde Möhnesees weist mit 684 Pkw/1.000 Einwohner die meisten Fahrzeuge auf, während Werl mit 546 Pkw/1.000 Einwohner am anderen Ende der Skala steht.

Gegenüber dem Landesdurchschnitt in Nordrhein-Westfalen mit 563 Pkw/1.000 Einwohner liegt der Kreis Soest mit 596 Pkw/1.000 Einwohner deutlich höher und übertrifft auch den Bundesdurchschnitt von 567 Pkw/1.000 Einwohner. Dieser hohe Motorisierungsgrad spielt bei der Abschätzung der Potenziale für die Nutzung alternativer Mobilitätsformen eine wichtige Rolle, da es bei der Veränderung des Mobilitätsverhaltens insbesondere darauf ankommt, die hohe Fixierung auf den Pkw als bevorzugtes Verkehrsmittel zu verändern. Das bedeutet auch, dass das Konzept sich von den größeren Städten aus in die ländlicheren Gebiete ausbreiten muss.

## ÖPNV im Kreis Soest

Kreis Soest

Liniennetz



Darstellung im Plan	Zusammenführung	Darstellung im Plan	Zusammenführung
SchnellBus	SchnellBus	RegioBus	RegioBus
RegioBus	RegioBus	StadtBus	StadtBus
TaxiBus	TaxiBus	Linie mit häufiger Bedienung	Linie mit häufiger Bedienung
Linie mit seltener / alternativer Bedienung	Linie mit seltener / alternativer Bedienung	Linie häufiger Bedienung	Linie häufiger Bedienung
StadtBus	StadtBus	Linie mit seltener Bedienung	Linie mit seltener Bedienung
Linie mit seltener Bedienung	Linie mit seltener Bedienung	Linie mit seltener Bedienung	Linie mit seltener Bedienung

**mobil info**  
elektronische Fahrplanauskunft  
0800 3 / 50 40 30  
personenbediente  
Fahrplan- und Tarifauskunft  
0180 6 / 50 40 30  
(20 Ct / Anruf aus dem Festnetz, Mobilfunk mind. 60 Ct / Anruf)

**RLG**  
Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH

**DB**  
Deutsche Bahn

**Westfalenbus**

**KREIS SOEST**

**Vc Breitenbach**

ABBILDUNG 13: ÖPNV-LINIENNETZPLAN DES KREISES SOEST (QUELLE: RLG)

Im straßengebundenen ÖPNV gibt es eine Liniennetzstruktur die aus SchnellBus (S, eine Linie), RegioBus (R, 21 Linien inkl. Schulbuslinien), StadtBus (C, 17 Linien inkl. Schulbuslinien) und Regionalbus / Stadt- und Ortsverkehr (74 Linien, überwiegend Schülerverkehr) besteht. Ergänzt wird dieses Netz durch TaxiBus (T) und Anrufsammeltaxi (AST, insgesamt neun Linien), hinzukommen der BürgerBus (drei Linien) und der NachtBus (N, zwei Linien).

Der ÖPNV im Kreis Soest wird derzeit von sieben Verkehrsunternehmen (VU) durchgeführt, die insgesamt rund 5,55 Mio. Fahrplankilometer im Jahr leisten:

VERKEHRSUNTERNEHMEN (BETRIEBSFÜHRER)	ANZAHL LINIEN	FAHRLEISTUNG IM KREIS SOEST (IN KM)
REGIONALVERKEHR RUHR-LIPPE GMBH (RLG)	70	2.983.471
WESTFALEN BUS GMBH (WB)	28	1.833.254
VERKEHRSGESELLSCHAFT BREITENBACH MBH (VGB)	17	395.510
TRANSDEV OSTWESTFALEN GMBH – TWE-BUS (TWE)	3	200.810

REGIONALVERKEHR MÜNSTERLAND GMBH (RVM)	4	83.923
BUSVERKEHR OSTWESTFALEN GMBH (BO)	5	51.977
MÄRKISCHE VERKEHRSGESELLSCHAFT GMBH (MVG)	1	3.000

**TABELLE 3: ÖPNV-FAHRLEISTUNGEN IM KREIS SOEST 2018 (QUELLE: KREIS SOEST, GESAMTBERICHT ÖPNV-LEISTUNGEN 2018)**

Die nachfragestärksten Busrelationen (teilweise mehrere Linien) im Kreisgebiet sind folgende Strecken (Quelle: NVP 2018-2022, Bezugsjahr vermutlich 2015):

- Lippstadt - Benninghausen - Eickelborn - (Herzfeld) (ca. 1.800 Fahrgäste pro Tag)
- Lippstadt - Erwitte-Anröchte (-Warstein) (ca. 1.600 Fahrgäste pro Tag)
- Stadtverkehr Lippstadt (Bustreff Bahnhof - Lipperbruch - Bad Waldliesborn) (ca. 1.300 Fahrgäste pro Tag)
- Warstein - Belecke - Allagen - Niederbergheim (ca. 1.250 Fahrgäste pro Tag)
- Soest - Allagen - Warstein (ca. 1.200 Fahrgäste pro Tag)

Die oben genannten 5,55 Mio. Fahrplankilometer stellen im Vergleich zu anderen Landkreisen einen eher mittleren Wert dar (auch wenn nicht alle Zahlen aus der VDV-Statistik, die z.B. nur Fahrzeug-Km und keine Fahrplankilometer ausweist, des Jahres 2018 direkt vergleichbar sind):

KREIS	VU	EINWOHNER IM VERKEHRSGEBIET	FAHRZEUG-KM	FAHRGÄSTE
SOEST*)	MEHRERE	557.221	7.176.000	12.763.000
OBERHAVEL	OHV	211.116	4.842.000	6.181.000
DÜREN	DKB	354.108	2.760.000	15.433.000
BARNIM	BBG	210.102	8.017.000	9.984.000
MÄRKISCHER KREIS	MVG	435.143	13.988.000	34.910.000
OBERBERGISCHER KREIS	OVAG	272.968	7.947.000	16.247.000

**TABELLE 4: ÖPNV-ANGEBOTE IN VERGLEICHBAREN LÄNDLICHEN RÄUMEN (QUELLE: VDV-STATISTIK 2018)**

\*) Anmerkung: Das „Verkehrsgebiet Soest“ der VDV-Statistik umfasst den Kreis Soest und Teile des Hochsauerlandkreises

### Mobilitätsverhalten der Bevölkerung

Zum Mobilitätsverhalten der Kreisbewohner gibt die Haushaltsbefragung aus dem Jahre 2011 (herausgegeben vom Kreis Soest, durchgeführt vom Büro Helmert, Aachen) erste Hinweise, obwohl davon auszugehen ist, dass sich – dem allgemeinen Trend folgend – auch im Kreis Soest Veränderungen in der Einstellung zur persönlichen Mobilität vollziehen. 2011 verließen an einem normalen Werktag rund 85% der Bevölkerung das Haus und legten im Schnitt 3,0 Wege zurück. Nur 36% aller Wege wurden im Kreis Soest mit den Verkehrsmitteln des „Umweltverbundes“ (Fuß, Rad, Bus und Bahn) zurückgelegt, ein Wert der deutlich unter dem Landesdurchschnitt liegt. Auf die einzelnen Verkehrsträger entfallen dabei folgende Anteile: 17% Fahrrad, 13% Fußverkehr und nur 7% ÖPNV. Rund 33% aller Wege unter 3 km werden mit dem Pkw zurückgelegt.

Die Verkehrsmittelnutzung im nördlichen und südlichen Kreisgebiet wies deutliche Unterschiede auf. Während der flachere Norden im Umweltverbund über 40% der Fahrten realisiert, sind es im bergigeren Süden nur 25%. Beim ÖPNV verzeichnete der Norden einen um 2% geringeren Anteil, wohingegen hier der Radfahreranteil höher als im Südteil des Kreises lag.

## Tourismus

Eine wichtige Rolle im Kreis Soest spielt auch der Tourismus. Organisatorisch und vermarktungsstrategisch gehört der Kreis zum Bereich des Sauerland-Tourismus. Die aus 2015 verfügbaren Daten (Quelle: Datenatlas Kreis Soest) belegen, dass weit über 1,55 Mio. Übernachtungen im Kreis Soest zu verzeichnen waren und dass die Besucher in der Regel über vier Tage verbleiben. In den letzten Jahren war eine leichte Steigerung der Übernachtungen ersichtlich. Spitzenreiter im Kreis waren 2015 die Gemeinde Bad Sassendorf mit 513.000 Übernachtungen (hier spielen die Kurgäste eine wichtige Rolle bei den Übernachtungszahlen), gefolgt von Lippstadt (über 280.000), Möhnesee (fast 223.000) und Erwitte/Bad Westernkotten (knapp unter 200.000).

Die aktuellen Zahlen des Landes NRW (IT NRW 2019) belegen eine Steigerung auf 1,66 Mio. Übernachtungen im Kreis Soest bei 444.136 Ankünften und einer Verweildauer von 3,7 Tagen. 98,5% der Gäste kamen aus Europa. Geht man davon aus, dass der Kreis auch Ziel zahlreicher Tagesbesucher ist, die in der Statistik nicht erfasst werden, und zudem viele Besucher aus dem grauen Markt (Beherbergungsbetriebe unter 10 Betten) hat, kann das touristische Potenzial auf rund eine Million Besucher im Jahr geschätzt werden.

Touristische Highlights im Kreis sind neben den bekannten Kurorten Bad Sassendorf und Bad Westernkotten vor allem die Orte am Möhnesee, aber auch die Wallfahrtsorte Werl und Herzfeld, die Bau- und Kirchdenkmäler aus Grünsandstein in Soest sowie die historischen Altstädte in Werl, Soest und die zahlreichen Klöster und Herrensitze. Anziehungspunkte stellen auch der Möhnesee, die Bilsteinhöhle, die Naturparks, Museen wie die „Westfälischen Salzwelten“ in Bad Sassendorf und viele andere sehenswerte Denkmäler und Einrichtungen dar.

Die Region ist von einer Vielzahl von Wanderwegen durchzogen, die für jeden Besucher etwas bieten. Radwanderer genießen die vielfältigen Radrouten im Norden (Römer-Lippe-Route, 100 Schlösser Route, LandesgartenSchau-Route und Radweg Auenland) und Süden (Ruhrtalradweg, Möhnetalradweg) des Kreises.

Aus dem Sparkassen-Tourismusbarometer 2019 (deutschlandweit) wird deutlich, dass die nachhaltige Mobilität zunehmend auch im Tourismus Bedeutung erlangt:

„Das Mobilitätsverhalten selbst unterscheidet sich stark nach urbanen und ländlichen Räumen. Während in Berlin bereits mehr als 40 Prozent der Haushalte kein Auto mehr besitzen, ist es in ländlichen Regionen kaum wegzudenken. Auch beim sogenannten Modal Split im Deutschlandtourismus dominiert derzeit der PKW bei der Anreise zum Übernachtungsort, vor allem in ländlichen Regionen. Am Urlaubsort treffen somit die unterschiedlichsten Wünsche und Anforderungen aufeinander. Die Hauptargumente gegen eine Anreise mit Bus oder Bahn bei Ausflügen oder Übernachtungsreisen sind die mangelnde Bequemlichkeit und Flexibilität des ÖPNV. Eine erste Erkenntnis lautet daher: Touristische Angebote müssen vor allem bequem und einfach sein“ (OSV TBO 2019, S. 7).

Für die Region Westfalen-Lippe konstatiert das Tourismusbarometer eine steigende Nachfrage nach wander- und radtouristischen Angeboten, die oftmals mit SPNV und ÖPNV kombiniert werden. Auch im Kreis Soest ist diese Kombination zur Steigerung der Angebotsvielfalt und zur Aufwertung der zahlreichen touristischen Hotspots stärker in den Fokus des Nahverkehrsangebotes zu nehmen.

## Auswirkungen auf die Potenziale für Mobilstationen

Alle vorstehenden Analysen belegen, dass im Kreisgebiet eine hohe Nachfrage nach Mobilität besteht, die bislang überwiegend durch den SPNV und den motorisierten Individualverkehr (MIV) abgedeckt wird. Sowohl im Bereich der Alltagsmobilität wie bei den Pendelwegen und der touristischen Mobilität können deutliche Verlagerungspotenziale identifiziert werden. Im Tourismus spielt, trotz der immer noch überwiegenden Anreise mit dem Pkw, die nachhaltige Fortbewegung vor Ort eine zunehmend wichtige Rolle. Nach einer Studie der Bundesregierung (BMUB 2014, Seite 5) ist für 31% der Bevölkerung die ökologische Verträglichkeit von Urlaubsreisen wichtig, bezeichnen sich 28% der Bevölkerung als Nachhaltigkeits-Interessenten, d. h. sie interessieren sich sowohl für ökologisch wie sozial verträgliche Urlaubsreisen. Aber 55% derjenigen, die gerne nachhaltig verreist wären, sehen in den zusätzlichen Kosten einen Hinderungsgrund und nur 25% der mit dem Pkw anreisenden Urlauber nutzen vor Ort umweltfreundliche Verkehrsmittel. Hier muss die Veränderung durch die Bereitstellung geeigneter Angebote ansetzen.

Gleichermaßen sind auch in den Sektoren Alltagsmobilität und Pendlerverkehr Veränderungspotenziale vorhanden, die einerseits durch einen verbesserten ÖPNV, der zuverlässige Reiseketten anbietet, und andererseits durch neue Angebote der nachhaltigen Mobilität (vor allem Fahrrad, Sharing) gehoben werden können. Auch hier spielt die sichere Reisekette aber auch die Möglichkeit, Fahrräder und Pedelecs an den Mobilstationen sicher abstellen zu können, eine wesentliche Rolle bei der Verhaltensänderung.

## 4. ANFORDERUNGEN / BEWERTUNGSKRITERIEN

Parallel zur Aufnahme der Situation vor Ort sind die Anforderungen der Mobilstationen im Kreisgebiet erarbeitet und die Bewertungskriterien auf der Basis der von team red entwickelten Klassifizierung definiert worden. In der Diskussion mit der Projektgruppe konnten die Anforderungen bestätigt und eine erste Klassifizierung der Mobilstation im Kreis vorgenommen werden. Dabei wurden auch die bisherigen Planungen der Stadt Soest zur Errichtung von Mobilstationen im Stadtgebiet in die Überlegungen einbezogen.

### 4.1. ALLGEMEINE KRITERIEN FÜR MOBILSTATIONEN

Es gibt eine Reihe von Kriterien, die für die Eignung eines Ortes zum Aufbau einer Mobilstation beachtet werden müssen. Diese wurden in verschiedenen Projekten erarbeitet (z.B. Stadt Offenburg, Stadt Leipzig, FHH Hamburg, LHS München) und teilweise auch im Rahmen von Evaluierungen (z.B. in Offenburg) überprüft. Die hier genannten Kriterien können bundesweit für alle geplanten Mobilstationen Anwendung finden. Zu diesen Kriterien gehören folgende Punkte:

#### 4.1.1. BESTEHENDE VERKNÜPFUNGEN ZU SCHIENENVERKEHREN ODER BUSANSCHLÜSSEN

Um optimale Bedingungen an der Verknüpfungsstation zu erreichen, müssen alle Elemente barrierefrei erreichbar sein. Auch sollten die intermodalen Angebote in unmittelbarer Nähe der Bahn- oder Busstation bereitstehen und für alle Nutzer gut sichtbar sein. Der leichte Zugang zu den intermodalen Angeboten ist eine weitere Voraussetzung, um diese Angebote einem breiten Nutzerkreis zugänglich zu machen. Optimal wäre ein einheitliches Zugangsmedium zum ÖPNV, zum Car-Sharing und zum Fahrradverleihsystem und zu den gesicherten Abstellmöglichkeiten.

Ein mögliches Zugangsmedium stellt das Smartphone dar, das u. a. die Freischaltung von Zugängen zu verschiedenen Dienstleistungen übernimmt. Viele Kommunen und Kreise setzen auch auf Mobilitätskarten, die ÖPNV-Abo, Zugangsmedium zu Carsharing-Fahrzeugen und weitere Buchungs- und Bezahlungsfunktionen in einer Chipkarte vereinen. Hier hat der Kreis Soest bereits Vorarbeiten geleistet (siehe oben, Kap. 2.3).

#### 4.1.2. NACHFRAGE BEI BESTEHENDEN FAHRRADVERLEIHSYSTEMEN UND CAR-SHARING

Wenn vor Ort bereits Sharing-Angebote vorhanden sind, ist es sinnvoll, die Mobilstationen dort einzurichten, wo bereits eine hohe Nachfrage nach derartigen Dienstleistungen besteht. Eine optimale Mobilstation setzt die Angebote Car-Sharing und Bike-Sharing (ggfls. auch mit Pedelects) voraus.

#### 4.1.3. DIMENSIONIERUNG DER MOBILSTATIONEN

Je nach Standort kann bei der Dimensionierung z.B. das Bremer Modell angewandt werden, das in „Mobilpunkte“ und „Mobilpünktchen“ unterscheidet. Aber auch andere Modelle (Leipzig, Offenburg) können hier geeignete Vorlagen liefern. Weitere Hinweise zur Dimensionierung geben das Handbuche Mobilstationen des Landes Nordrhein-Westfalen und die team red-Broschüre „White Paper Mobilitätsstationen“.

Große Stationen (Typen XL, L und M) zeichnen sich dadurch aus, dass hier eine große Vielfalt an Angeboten vorgehalten wird, in jedem Falle sind Car- und Bikesharing Kernelemente. An diesen Stationen sollten mindestens drei Carsharing-Fahrzeuge und zehn Fahrräder (oder fünf Räder und fünf Pedelects) vorhanden sein. Eine kleinere Station sollte ein Carsharing-Fahrzeug und mindestens fünf Räder vorhalten. Zu jeder Mobilstation gehören auch gesicherte Radabstellanlagen (z.B. Fahrradstation, Fahrradparkhaus, geschlossene Abstellanlage, Fahrradboxen) mit Auflademöglichkeiten für Pedelects.

Ein weiteres wichtiges Element von Mobilstationen sind Servicestationen für Radfahrer (Luftpumpe, Werkzeuge, Schlauchautomat). Hinzukommen könnten je nach örtlicher Situation Schließfächer, Paketstation, Kiosk, überdachte Sitzmöglichkeiten, Bankautomat, Ladestationen für Elektrofahrzeuge, Toiletten etc.

#### **4.1.4. VERNETZUNG DES VORHANDENEN ANGEBOTS**

Einen wichtigen Punkt stellt die Vernetzung der vorhandenen Angebote dar. Dies bedeutet sowohl die Abstimmung mit den bestehenden ÖV-Verkehren wie auch die Zusammenführung der in der jeweiligen Gemeinde oder Region bestehenden Angebote, um an den Mobilstationen entsprechende Nutzungsschwerpunkte bilden zu können.

Daneben setzt eine intensive Nutzung voraus, dass im jeweiligen Einzugsgebiet nicht nur eine Mobilstation vorhanden ist (stationsbasiertes System mit Rückgabe an der Ausgabestelle), sondern mehrere Mobilstationen, die eine flexible Nutzung („Oneway“ vom Bahnhof zur Stadt, zur Wohnung etc.) ermöglichen.

#### **4.1.5. ERWEITERUNG DES ANGEBOTS**

Um eine optimale Nutzung der Mobilstationen zu erreichen und die Intermodalität der Kunden zu fördern, ist im jeweiligen Einzelfall zu prüfen, ob das ÖPNV-Angebot zu erweitern oder zielgerichtet auf die Haltepunkte mit Mobilstationen auszurichten ist.

#### **4.1.6. SYSTEMATISCHE ERSCHLIEßUNG (AUCH ÖPNV-UNTERVERSORGTER GEBIETE)**

Mit Hilfe der Mobilstationen und der dort vorgehaltenen Verkehrsmittel kann die systematische Erschließung des ländlichen Raumes, insbesondere der bislang vom ÖPNV unterversorgten Gebiete, gewährleistet werden. Der Aufbau von Mobilstationen im ländlichen Raum ist vor allem an Orten sinnvoll, an denen Verkehre gebündelt werden können. Darüber hinaus ist es prüfungswert, Stationen in Wohngebieten einzurichten, in denen ein hoher Quell- bzw. Zielverkehr besteht.

In kleineren Orten, die nicht an den regelmäßigen ÖPNV angebunden sind, sind Mobilstationen vom Typ XS sinnvoll, die als Satellitenstationen an größere Stationen mit ÖV-Verknüpfung angebunden sind.

Wie dies in ländlichen Regionen funktionieren kann, weist der „Masterplan Shared Mobility“ der Region Hannover (Hannover 2014) nach, in dem Handlungsfelder zur Stärkung aller „Shared Mobility“-Angebote entwickelt wurden. Ziel der Region Hannover ist es, bis Ende 2020 in allen 20 Umlandkommunen CarSharing-Angebote als Baustein des Mobilitätsverbunds – in Ergänzung zu ÖPNV, Fahrrad und Taxi – einzurichten.

#### **4.1.7. POTENZIELLE NUTZERGRUPPEN**

Zu den potenziellen Nutzergruppen der umweltfreundlichen Mobilitätsangebote gehören neben Berufspendlern und Touristen auch viele andere Personen, die aus Umweltschutzgründen auf die Nutzung des Pkw für kurze Fahrten verzichten wollen. Dazu gehören Studenten ebenso wie Bürger, die im Freizeit- oder Einkaufsverkehr unterwegs sind.

#### **4.1.8. STÄDTEBAULICHE AKZEPTANZ**

Ein wichtiger Punkt bei der Errichtung von Mobilstationen ist die städtebauliche Akzeptanz der Einrichtungen. Große Stationen mit vielen Einbauten und Einhausungen, wie z. B. die Modellstation in Offenburg oder die E-Bike-Stationen in Baden-Württemberg lassen sich nicht an jeder beliebigen Stelle realisieren. Um die Mobilstationen an den stark nachgefragten Verknüpfungspunkten errichten zu können, sind gegebenenfalls unterschiedliche Bauformen zu wählen, die sich ohne Probleme in die Bebauung einpassen lassen (siehe nachstehende Fotos).





ABBILDUNG 14: MOBILITÄTSSTATION OFFENBURG (LINKS) UND E-BIKE-STATION LUDWIGSBURG (RECHTS)



ABBILDUNG 15: HAMBURG SWITCHH-STATION IM MITTELSTREIFEN (LINKS) UND MOBILITÄTSSTATION OFFENBURG-KULTURFORUM IM WOHNGBIET (RECHTS)

Der Wiedererkennungseffekt sollte dabei bei allen Stationen (siehe Gestaltungsrichtlinien NRW) gewährleistet sein. Mindestens sollte, wie in Bremen, eine Stele mit einheitlichem Design auf eine Mobilitätsstation hinweisen oder, wie in Offenburg, ein Hinweisschild angebracht sein. Wichtig ist auch, Informationen zum vorhandenen Angebot sowie über Buchungs- bzw. Anmeldemöglichkeiten bereitzustellen.

#### 4.1.9. NACHBARSCHAFTLICHE AKZEPTANZ

Ebenso wie die städtebauliche Akzeptanz spielt auch die nachbarschaftliche Akzeptanz insbesondere im städtischen Raum eine wichtige Rolle. Gutes Design und eine optisch positive Erscheinung erleichtern die Akzeptanz durch die Nachbarschaft und führen zudem zu einer wertschätzenden Annahme der Einrichtung.

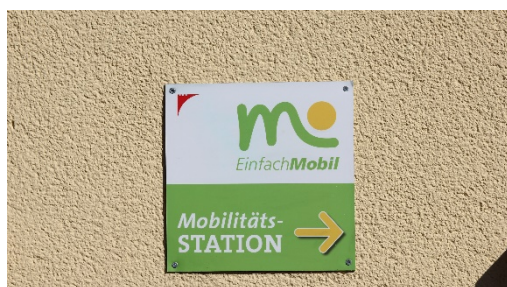


ABBILDUNG 16: HINWEISSCHILD IN OFFENBURG

#### 4.1.10. ÜBERTRAGBARKEIT AUF UNTERSCHIEDLICHE KOMMUNEN

Bei der Konzeption der Mobilstationen sollte die bauliche (falls eine Einheitlichkeit in der Ausführung, siehe Offenburg und München, gewünscht ist) wie die inhaltliche (gleiche Elemente und Angebote) Übertragbarkeit sowohl auf andere Stationen in der jeweiligen Stadt/Gemeinde wie auch auf andere Gemeinden im Landkreis gewährleistet sein. Aufgrund der Förderbestimmungen des Landes sollte dies im



Kreis Soest kein Problem sein. In jedem Fall muss eine Stele als verbindendes Element aller Mobilstationen gleich welchen Typs aufgestellt werden.

#### **4.1.11. BARRIEREFREIHEIT**

Nach §4 Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) müssen Gebäude und öffentliche Plätze, Arbeitsstätten und Wohnungen, Verkehrsmittel und Gebrauchsgegenstände, Dienstleistungen und Freizeitangebote so gestaltet werden, dass sie für alle ohne fremde Hilfe zugänglich sind. Das bedeutet, dass auch Mobilstationen barrierefrei genutzt werden können, sowohl was die Zugänglichkeit zu den Angeboten wie auch die Information über die Angebote betrifft (Leserlichkeit, Abruf akustischer Informationen etc.). Der Aktionsplan Inklusion des Kreises dokumentiert die Umsetzungsbemühungen insbesondere in den Bereichen Zugänglichkeit und Persönliche Mobilität (Inklusion, S. 16 ff., 22 f.) und stellt positive Beispiele vor. Er definiert auch das Ziel, dass der Öffentliche Nahverkehr bis 2022 barrierefrei sein soll, dies gilt dann auch für die Angebote der Mobilstationen.

## **4.2. KLASIFIZIERUNG VON MOBILSTATIONEN**

Auf Basis der vorgenannten Kriterien wurde im Rahmen eines Projektes des Landkreises Göttingen eine Klassifizierung entwickelt, die es Kommunen und Kreisen ermöglichen soll, in ihrem Gebiet dem Verkehrsaufkommen und den Mobilitätsbedürfnissen angemessene Mobilstationen zu errichten. Im Rahmen des Green City Masterplans für die Stadt Leipzig wurde diese Systematik weiter verfeinert und mit Kostenschätzungen unterlegt. Eingeflossen in diese Überlegungen sind die Erfahrungen aus Bremen, Offenburg und weiteren Städten und Kreisen.

Nachstehend ist die von team red entwickelte Klassifizierung der Mobilstationen dargestellt, wobei im Kreis Soest nur die Größenklassen L bis XS zur Anwendung kommen. Die hier vorgenommene Klassifizierung entspricht weitgehend auch der Einteilung im NRW-Handbuch Mobilstationen.

### **Größenklasse 1 oder XL** Sehr große (städtische) Mobilstationen an zentralen Orten

(z. B. Bahnhöfen, Innenstadt):

- Einzugsbereich im 10 Km-Radius: über 20.000 Einwohner
- Bestand: mindestens 10 Carsharing-Fahrzeuge (ggfls. auch free-floating)
- mindestens 20 Leihfahrräder
- mindestens 10 Pedelecs
- Gesicherte Abstellanlagen für mindestens 20 Fahrräder und 20 Pedelecs mit Lademöglichkeit
- DFI-Anzeiger
- Große Stele mit umfassenden Informationsangeboten

**Kostenschätzung für die Investition: 60.000 - 120.000 Euro**

**Größenklasse 2 oder L** (Große Mobilstationen), in der Regel Verknüpfung von mehr als drei Verkehrsmitteln:

- Einzugsbereich im 5 Km-Radius: 5.000 Einwohner

- Bestand: 5–10 Carsharing-Fahrzeuge
- 10 Leihfahrräder
- 5 Pedelecs
- Gesicherte Abstellanlage für mindestens 20 Fahrräder und 10 Pedelecs, alternativ Radstation/Fahrradgarage
- Ggfls. Taxistand
- P&R-Plätze
- Aufenthaltsraum bzw. witterungsgeschützte Sitzbänke
- DFI-Anzeiger
- W-LAN-Punkt
- Servicestation
- Ladestationen für E-Pkw und Pedelecs
- Große Stele mit umfassenden Informationsangeboten
- Ggfls. WC-Anlage und Läden/Kiosk (s. Handbuch NRW)
- Ggfls. Packstation/Schließfächer/Bankautomat

**Kostenschätzung (Investition): 40.000 – 60.000 Euro**

**Größenklasse 3 oder M** (Mittlere Mobilstationen), möglichst Verknüpfung von mindestens drei Verkehrsmitteln:

- Einzugsbereich im 5 Km-Radius: 2.500 Einwohner
- Bestand: 3–5 Carsharing-Fahrzeuge
- 5 Leihfahrräder
- 2–3 Pedelecs
- Gesicherte Abstellanlage für mindestens 5 Fahrräder und 2 Pedelecs
- Wetterschutz und Sitzgelegenheiten
- Stele mit Hinweisen auf die vorhandenen Angebote
- DFI-Anzeiger
- Notrufsäule
- W-LAN-Punkt

**Kostenschätzung (Investition): 25.000 – 40.000 Euro**

**Größenklasse 4 oder S** (Kleine Mobilstationen), Verknüpfung von mindestens zwei Verkehrsmitteln:

- Einzugsbereich im 5 Km-Radius: unter 2.500 Einwohnern
- Bestand: 1–2 Carsharing-Fahrzeuge

- 3 Leihfahrräder
- Fahrradboxen für 5 Fahrräder inkl. Pedelecs (ohne Lademöglichkeit)
- Stele mit Angebotshinweisen
- Ggfls. Notrufsäule

**Kostenschätzung (Investition): 4.000 – 10.000 Euro**

**Größenklasse 5 oder XS** (Kleinste Mobilstationen, z.B. an Bundes- und Landesstraßen, aber auch in kleineren Siedlungsgebieten):

- Einzugsbereich 2.5 Km-Radius: Einwohnerzahl unerheblich
- Zur Versorgung von Ortschaften ohne ÖPNV-Anbindung
- Bestand: Stele mit Fahne (zur besseren Erkennbarkeit)
- Fahrradboxen für bis zu 10 Fahrrädern inkl. Pedelecs

**Kostenschätzung (Investition): 4.000 – 8.000 Euro**

Da die Größenklasse 5 oder XS oftmals außerhalb der dichteren Bebauung an Bundes-, Landes- oder Kreisstraßen liegen, sind hier in erster Linie in ausreichender Zahl gesicherte Fahrradabstellmöglichkeiten zu bieten, damit die Bewohner der nahegelegenen Ortschaften mit dem Rad zum Verknüpfungspunkt mit dem Busnetz fahren können. Für den Kreis Soest ist hier auch denkbar, dass in bestimmten Gemeinden „kommunale Fahrräder“ für die Fahrten zwischen Wohnort und Mobilstation bereitgestellt werden können.

Die vorstehend dargestellten Angaben bilden den konzeptionellen Rahmen für weitergehende Überlegungen. Für die Stationen im Kreisgebiet Soest kann selbstverständlich je nach Lage und Potenzialabschätzung von den beschriebenen Inhalten der einzelnen Stationen abgewichen werden.

#### 4.3. KRITERIEN FÜR MOBILSTATIONEN IM KREIS SOEST

Für den Kreis Soest wird die Errichtung eines flächendeckenden Netzes von Mobilstationen der Typen L bis XS vorgeschlagen. Neben den genannten Stationstypen werden zudem Satellitenstationen in abseits gelegenen Orten bzw. in Stadt- oder Ortsteilen vorgeschlagen, die den Typen S oder XS zugeordnet werden, aber auch dem jeweiligen Umfeld entsprechende spezifische Ausstattungen aufweisen können. Stele und Info-Monitor/-Tafel können integriert werden. Wetterfeste Sitzplätze sind Sitzplätze, die nach allen Seiten vor Regen geschützt sind, während überdachte Sitzplätze unter Haltestellendächern befindlich sind, aber nur etwas Schutz bieten.

Dabei sind folgende Mindestausstattungen vorzusehen (Nennung in Klammern = Einrichtung, wenn aufgrund der örtlichen Situation sinnvoll bzw. bei ÖPNV vorhanden):

BESTANDTEIL	TYP L	TYP M	TYP S	TYP XS
HALTESTELLE	SPNV/ÖPNV	ÖPNV	ÖPNV	(ÖPNV)
DFI	X	X	(X)	

TAXI	X	(X)		
CARSHARING	X	X		
BIKESHARING	X	X	X	(X)
E-LASTENRÄDER	(X)	(X)		
FAHRRADSTÄNDER	X	X	X	X
FAHRRADSTÄNDER ÜBERDACHT	X	X	X	X
RADSTATION/FAHR- RADBOXEN	X	X	X	X
AUFENTHALT	RAUM	WETTERFESTE SITZPLÄTZE	SITZPLÄTZE ÜBERDACHT	WARTEHALLE
P&R	X	X	(X)	
LADESTATION	PKW/PEDELECS	PKW/PEDELECS	(PEDELECS)	
SERVICESTATION	RAD	RAD	RAD	(RAD)
PAKETSTATION	X	X		
SCHLIEßFÄCHER	X	(X)		
KIOSK	X	(X)		
GELDAUTOMAT	X			
W-LAN	X	X		
WC	X	(X)		
INFORMATION	MONITOR	MONITOR	TAFEL	
STELE	GROß	MITTEL <sup>1)</sup>	KLEIN <sup>2)</sup>	KLEIN <sup>2)</sup>

TABELLE 5: AUSSTATTUNGSMERKMALE DER MOBILSTATIONEN IM KREIS SOEST

Anmerkungen: <sup>1)</sup> siehe Abb. 18; <sup>2)</sup> siehe Abb. 20

#### 4.4. GESTALTUNG DER MOBILSTATIONEN

Die Gestaltung der Mobilstationen im Kreis Soest orientiert sich an den Gestaltungsrichtlinien des Landes Nordrhein-Westfalen ([www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/sites/default/files/downloads/2015-10-14\\_handbuch\\_mobilstationen\\_nrw\\_download\\_neu.pdf](http://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/sites/default/files/downloads/2015-10-14_handbuch_mobilstationen_nrw_download_neu.pdf)). Der Gestaltungsleitfaden NRW wurde in Kooperation mit dem Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen durch das Beratungs- und Experten-Netzwerk erarbeitet, um eine landesweite Einheitlichkeit und damit auch für Ortsfremde einen Wiedererkennungswert zu gewährleisten.

Die Anwendung der Gestaltungsrichtlinien ist Voraussetzung für die Förderung im Rahmen des Landesprogramms. Sie kann für alle Stationen und Elemente im Kreis Soest Anwendung finden.

Bei der Gestaltung der Mobilstation sind folgende Elemente unbedingt zu verwenden:

- Markenlogo (landesweit einheitliches Erkennungszeichen)

- Stele mit Logo, Standorthinweisen, Piktogrammen der vorhandenen Verkehrsträger, Umgebungsplan, Logos der Akteure (Kreis, Kommune, VU, Dienstleister)
- Ggf. Wegweiser zu den Mobilstationen
- Gegebenenfalls auch Parkkennzeichnungen für Car- und Bikeshaaring-Stellplätze



ABBILDUNG 17: GESTALTUNGSLEITFADEN MOBILSTATIONEN IN NRW – TITELSEITE

ABBILDUNG 18: (RECHTS): STELE MIT HINWEISEN AUF VERKEHRSTRÄGER UND UMGEBUNGSPLAN



ABBILDUNG 19: MARKENLOGO DER NRW-MOBILSTATIONEN

ABBILDUNG 20: (RECHTS): EINFACHE STELE MIT FAHNE(N) FÜR STATIONEN VOM TYP XS



## 5. GRUNDLAGENERMITTLUNG

In diesem Kapitel erfolgt eine umfassende Grundlagenermittlung, die sowohl die Nachfragepotenziale für die Mobilstationen anhand von Pendlerströmen, Modal-Split-Erhebungen, Zielgruppenanalysen und weiteren Daten umfasst, als auch eine Abschätzung der möglichen Veränderungen durch die neuen Trends im Mobilitätssektor (z.B. „Nutzen statt Besitzen“, Rückgang der Führerscheinquote, nachhaltigeres Mobilitätsverhalten, Gamification).

Der gesamte Kreis Soest mit seinen über 300.000 Einwohnern bietet ausreichendes Potenzial für die Umsetzung eines Konzeptes Mobilstationen. Die hohe Pkw-Dichte mit 622 Pkw/1.000 Einwohnern liegt deutlich über dem Landesdurchschnitt (564 Pkw/1.000 E.) und lässt vermuten, dass sehr viele Zweitwagen im Einsatz sind, vor allem für die Beförderung im Freizeit- und Versorgungsverkehr.

Aus der Haushaltsbefragung des Kreises im Jahre 2011 ergeben sich folgende Modal Split-Werte:

36 % aller Wege werden im Kreis Soest mit den Verkehrsmitteln des „Umweltverbundes“ (Fuß, Rad, Bus und Bahn) zurückgelegt. Die verbleibenden 64 % entfallen auf den Kfz-Verkehr (Fahrer / Mitfahrer). Dies ist zwar in einem Kreis wie Soest eine durchaus typische Aufteilung, sie liegt aber 5 % über dem Landesdurchschnitt. Während der Radverkehrsanteil (17 %) deutlich über dem Landesdurchschnitt liegt, weisen Fußverkehr und ÖPNV niedrigere Werte aus.

Aus diesen Zahlen und den unterschiedlichen Werten im Nord- bzw. Südteil des Kreises lässt sich ableiten, dass durchaus Chancen für die Stärkung des Umweltverbundes durch die Errichtung von Mobilstationen bestehen.

### Potenzialermittlung

Für die weitere Betrachtung der Potenziale wurden u.a. die Gemeindegrößen und die Einwohnerzahlen der einzelnen Teillorte hinzugezogen. Dabei blieben Ortsteile unter 250 Einwohnern unberücksichtigt. Es wurden vorrangig die größeren Ortsteile betrachtet, weil nur hier ausreichendes Nutzerpotenzial zu erwarten ist.

### 5.1.POTENZIAL EINWOHNER UND ARBEITSPLÄTZE

Der Kreis Soest weist aktuell über 314.000 Einwohner (Stand 01.01.2019) auf, davon sind rund 121.300 Personen sozialversicherungspflichtig beschäftigt. Im Kreisgebiet sind rund 105.000 sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze registriert. Hinzu kommen Beamte und Selbständige, über die keine Zahlen vorliegen. Insgesamt besteht ein negativer Pendlersaldo von über 8.700 Beschäftigten. Die Arbeitsplatzschwerpunkte im Kreis sind Lippstadt mit ca. 34.000 und Soest mit ca. 21.000 Beschäftigten. Es folgen Warstein und Werl mit Beschäftigtenzahlen um je ca. 9.000 (Quelle: NVP Kreis Soest 2018 – 2022, S. 27). Einwohner und Beschäftigte stellen neben den Schülern das Grundpotenzial für die Nutzung nachhaltiger Verkehrsmittel dar.

### 5.2.POTENZIAL PENDLER

Bei der Bewertung potenzieller Nutzer nachhaltiger Verkehrsmittel und damit auch der Angebote der Mobilstationen sind als wichtigste Zielgruppe die Berufspendler (siehe auch oben, Punkt 2) zu betrachten. Diese Pendler sind deshalb als Zielgruppe bedeutsam, weil viele der Ein- bzw. Auspendlerorte mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreicht werden können. Zu unterscheiden ist zudem zwischen den Ein- und Auspendlern, die die Kreisgrenze überschreiten, und den Binnenpendlern, die zwischen den verschiedenen Gemeinden im Kreis Soest unterwegs sind. In der nachfolgenden Tabelle sind die wichtigsten Pendelorte aufgeführt:

#### a) Ein- und Auspendler

ZIELORT AUSPENDLER	ANZAHL	HERKUNFT EINPENDLER	ANZAHL
HOCHSAUERLANDKREIS	6.316	PADERBORN	5.713
PADERBORN	4.978	HOCHSAUERLANDKREIS	4.637
HAMM, STADT	3.689	HAMM, STADT	2.855
GÜTERSLOH	3.656	WARENDORF	2.593
UNNA	2.883	UNNA	2.506
WARENDORF	2.741	GÜTERSLOH	1.727
DORTMUND, STADT	2.405	MÄRKISCHER KREIS	1.258
MÄRKISCHER KREIS	1.419	DORTMUND, STADT	1.075
BIELEFELD, STADT	680	RECKLINGHAUSEN	389
MÜNSTER, STADT	654	BIELEFELD, STADT	288

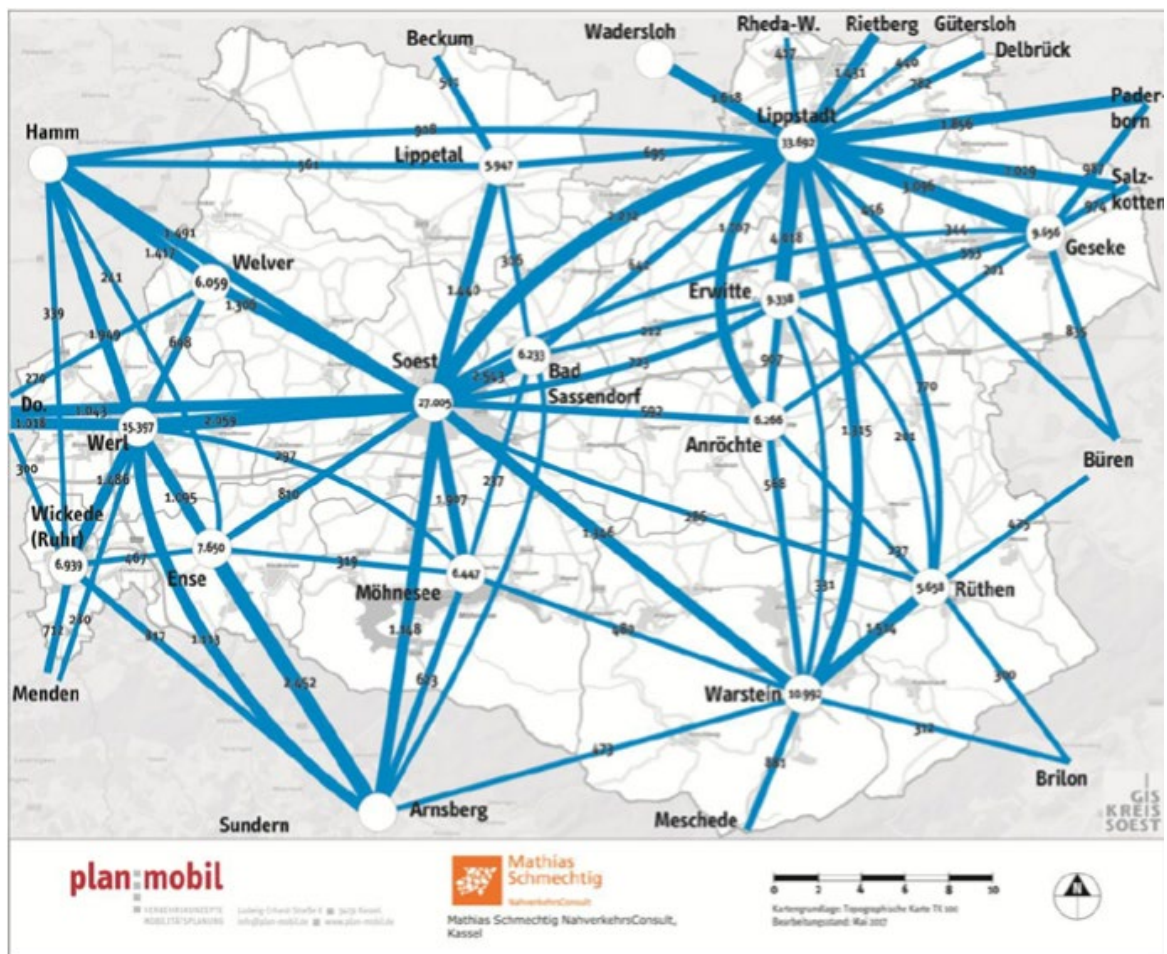
**TABELLE 6: ZIEL- UND HERKUNFTSORTE DER AUS- UND EINPENDLER IM KREIS SOEST (QUELLE: BA-PENDLERATLAS 2019)**

Ein Teil dieser Pendler kann durch die Angebote der Mobilstationen zur Nutzung nachhaltiger Verkehrsmittel animiert werden. Dazu sind u.a. entsprechende Aktionen in den Behörden und Unternehmen (Betriebliches Mobilitätsmanagement, BMM) erforderlich. Bereits jetzt können Unternehmen aus dem Kreis Soest auf die Dienstleistungen des Netzwerkes Mobilitätsmanagement zugreifen, das der Kreis 2019 konstituiert hat ([www.kreis-soest.de/verkehr\\_wirtschaft/verkehr/infrastruktur/bet/Betriebliches\\_Mobilitaetsmanagement.php](http://www.kreis-soest.de/verkehr_wirtschaft/verkehr/infrastruktur/bet/Betriebliches_Mobilitaetsmanagement.php)): „Bei immer mehr Unternehmen steht eine möglichst effektive, umweltfreundliche und kostengünstige betriebliche Mobilität auf der Agenda. Der Kreis Soest möchte deshalb mit dem Netzwerk "Betriebliches Mobilitätsmanagement im Kreis Soest" interessierten Unternehmen die Gelegenheit bieten, die Mobilität in ihrer Firma und für Ihre Mitarbeiter zu optimieren und nachhaltiger zu gestalten.“ Über dieses Netzwerk können auch Pendler Informationen vor Ort (Routeninformationen, Pendlerberatung etc.) erhalten und auf die Möglichkeiten nachhaltiger Mobilitätsketten (z.B. zu Fuß, Rad, Wechsel an der Mobilstation auf den Bus, Zug und wieder Fahrrad) hingewiesen werden.

## b) Binnenpendler

Neben den Aus- und Einpendlern weist der Kreis Soest eine hohe Anzahl von Binnenpendlern auf, die zwischen den einzelnen Gemeinden hin und her pendeln (nachfolgend sind Binnenpendlerströme mit 80 und mehr Personen aufgeführt, bei den einzelnen Gemeinden sind in der Statistik jeweils nur die 15 größten Pendlergemeinden aufgeführt (Quelle: IT NRW, Pendlerzahlen 2017). Diese Zahlen sind höher als die Zahlen des Pendleratlas der Bundesagentur für Arbeit, da hier nicht nur die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten erfasst werden. Die hier aufgeführten Zahlen belegen das hohe Potenzial an Binnenpendlern für die Nutzung nachhaltiger Verkehrsmittel und die Angebote der Mobilstationen.





ABILDUNG 21: PENDLERVERFLECHTUNGEN IM KREIS SOEST (QUELLE: NVP Abb. 4, S. 28)

So können z.B. von den Pendlern aus Anröchte mehr als 2.000 (theoretisch) den SchnellBus S60 in die Nachbarstädte nutzen, während für die Pendler in Richtung Soest kein vergleichbares Angebot vorhanden ist. Für die Pendler Richtung Erwitte/Lippstadt bzw. Warstein müssen daher entsprechende Angebote im Bereich der Haltestelle Rathaus vorgehalten werden, ebenso wie die Angebote zum Umstieg am Bahnhof Erwitte und am Bahnhof Lippstadt (vor allem Leihräder). Ähnliche Potenziale ergeben sich auch in den anderen Gemeinden, die über gute Verbindungen zu den jeweiligen Hauptarbeitsorten verfügen.

- Anröchte (3.883 Auspendler): Lippstadt 1.156, Erwitte 532, Soest 507, Warstein 382, Rühren 114, Geseke 105, Bad Sassendorf 86. Von den 3.883 Auspendlern verbleiben über 2.882 im Kreis = 74,2%.
- Bad Sassendorf (4.085 Auspendler): nach Soest 1.720, Lippstadt 408, Möneseesee 119, Werl 112, Warstein 103, Lippetal 100, Erwitte 89. Hier verbleiben mehr als 2.651 Pendler im Kreis = 64,9%.
- Ense (4.829 Auspendler): Werl 624, Soest 597, Wickede 275, Möneseesee 177. Aus Ense pendeln 34,6% (1.673) innerhalb des Kreises.
- Erwitte (6.005 Auspendler): Lippstadt 2.863, Soest 526, Anröchte 402, Warstein 196, Geseke 188, Bad Sassendorf 135. 4.310 Pendler verbleiben im Kreis = 71,8%.
- Geseke (7.041 Auspendler): Lippstadt 2.471, Erwitte 383, Soest 295, Anröchte 139, Rühren 122, Warstein 93. Damit bleiben von den Geseker Pendlern 49,8% (3.503) im Kreis Soest.



- Lippetal (4.760 Auspendler): Soest 1.215, Lippstadt 580, Bad Sassendorf 210, Werl 103, weitere 120 fahren nach Welper und Erwitte. 46,8% der Pendler (2.228) fahren in Orte im Kreis Soest.
- Lippstadt (14.067 Auspendler): Erwitte 1.374, Soest 1.306, Geseke 707, Anröchte 601, Warstein 391. Somit verlassen mehr als 4.379 (31,1%) Pendler Lippstadt in Richtung anderer Gemeinden im Kreis.
- Möhnese (4.232 Auspendler): Soest 1.409, Warstein 219, Werl 200, Lippstadt 179, Ense 164, Bad Sassendorf 131. 2.302 Pendler (54,4%) sind also hier Binnenpendler.
- Rүthen (4.067 Auspendler): Warstein 983, Lippstadt 776, Soest 272, Erwitte 163, Anröchte 156, Geseke 99. 2.449 (60,2%) Pendler aus Rүthen verbleiben im Kreisgebiet.
- Soest (12.073 Auspendler): Lippstadt 1.142, Bad Sassendorf 969, Werl 860, Möhnese 618, Warstein 499, Ense 355, Lippetal 337, Erwitte 222, Welper 208. Von den Gesamtpendlern suchen 5.210 (43,2%) Arbeitsstätten im Kreisgebiet auf.
- Warstein (6.536 Auspendler): Soest 1.003, Lippstadt 890, Rүthen 481, Möhnese 248, Anröchte 227, Erwitte 167, Bad Sassendorf 90. 47,5% (3.106) betrřgt in Warstein die Rate der Binnenpendler.
- Welper (5.265 Auspendler): Soest 1.194, Werl 526, Lippetal 147, Lippstadt 126, Bad Sassendorf 94, Ense 85. Von der Gesamtzahl der Auspendler verbleiben 2.172 (41,3%) im Kreis.
- Werl (9.532 Auspendler): Soest 1.543, Wickede 1.027, Ense 563, Welper 165, Lippstadt 156, Möhnese 118. Damit ergibt sich ein Binnenpendleranteil von 3.572 (37,5%).
- Wickede (Ruhr) (3.807 Auspendler): Werl 572, Soest 290, Ense 202. Das bedeutet einen Anteil von 28,0% (1.064) der Gesamtpendler.

Insgesamt kann festgestellt werden, dass von den in der NRW-Statistik erfassten 90.182 Auspendlern mindestens 41.501 (46,02%) innerhalb des Kreises pendeln. Diese hohe Anzahl stellt ein erhebliches Potenzial für die Nutzung multimodaler Angebote dar. Hier ist eine gezielte Ansprache durch Informationen des Kreises und der Gemeinden erforderlich, um diese Pendler zum Umsteigen zu bewegen.



The screenshot shows the 'mobi.MAX' website interface for 'Pendlerberatung Alnatura'. The main heading is 'Pendlerberatung Alnatura'. Below it, there is a form titled 'Ihr Startpunkt' with the following fields:

- Strasse / Hausnummer: Neumannstraße 64
- Postleitzahl: 60453
- Ort: Frankfurt am Main
- Die Koordinaten für diesen Ort: Lat: 50.1527412 - Lng: 8.6630398
- Zieladresse: Eschollbrucker Straße 43 in Darmstadt
- Wann möchten Sie Ihr Ziel erreichen?: 08.00

Below the form, there are two input fields for vehicle performance:

- Wie hoch ist die Jahresfahrleistung Ihres PKW?: 24073
- Wie hoch ist die Jahresfahrleistung Ihres Fahrrads?: 18110

A green 'GO' button is located at the bottom right of the form. Below the form, there is a section titled 'Ihre Möglichkeiten' with a small text block: 'Mittels mathematischer Verfahren wurden für Sie die folgenden Möglichkeiten gefunden, Ihren Weg zur Arbeitsstelle zurückzulegen, mit verschiedenen Verkehrsmitteln, einem oder mehreren kombiniert.'

ABBILDUNG 22: PENDLERBERATUNG ALNATURA DARMSTADT (QUELLE: TEAM RED)

Dies kann geschehen durch allgemeine Mobilitätsinformationen an alle Bürger, gezielte Ansprache der Pendler oder individuelle Ansprache mit Hilfe einer gezielten Pendlerberatung. Beispiele sind die Pendlerberatung der Firma Alnatura (Darmstadt) oder die Mobilitätsberatung der Stadt München in Zusammenarbeit mit zahlreichen Unternehmen in der Stadt.

Auch bei den Pendlern aus dem Kreis in die größeren Nachbarstädte bieten sich hohe Potenziale für den Umstieg auf den ÖPNV unter Nutzung von nachhaltigen Verkehrsmitteln auf dem Weg zum/vom Bahnhof. Aufgeführt sind hier nur Orte im Kreis mit Bahnanschluss.

- Dortmund: Bad Sassendorf (119), Geseke (74), Soest (719), Welver (231), Werl (762), Wickede (222)
- Hamm: Bad Sassendorf (163), Geseke (52), Soest (892), Welver (1.209), Werl (1.042), Wickede (161)
- Paderborn: Bad Sassendorf (77), Geseke (864), Soest (324)
- Münster: Bad Sassendorf (52), Soest (220), Welver (83)
- Unna: Bad Sassendorf (38), Soest (237), Welver (102), Werl (538), Wickede (136)
- Hagen: Werl (110), Wickede (63)
- Arnsberg: Wickede (579)

### 5.3.NAHVERKEHRSDATEN

#### SPNV:

Ein weiteres Element bei der Ermittlung der Potenziale ist die Auslastung der Haltestellen im Kreisgebiet. Für den SPNV liegen folgende Zahlen vor (**Ein- und Aussteiger**, Werte aus 2016, Datenbasis NWL):

ORT	EIN-/AUSSTEIGER	ORT	EIN-/AUSSTEIGER
Soest	7.992	Wickede (Ruhr)	684
Lippstadt	4.779	Westönnen	465
Werl	2.316	Ehringhausen	345
Geseke	1.841	Borgeln	313
Wolver	1.378	Dedinghausen	301
Bad Sassendorf	1.013		

TABELLE 7: EIN-/AUSSTEIGER IM SPNV IM KREIS SOEST (QUELLE: NWL 2016)

Bezogen auf die Gesamtzahlen der Auspendler aus den Städten und Gemeinden ergeben sich auch hier deutliche Potenziale für den Umstieg auf nachhaltige Verkehrsmittel (SPNV in Kombination mit ÖV und Fahrrad).

#### ÖPNV:

Im Busverkehr weisen die nachfolgenden Haltestellen die höchsten **Einsteigerzahlen** auf, ohne typische Schulhaltestellen, benannt sind jeweils die wichtigsten Haltestellen in den Gemeinden (Quelle: Kreis Soest, Datenbasis 2013, **nur Linien der RLG, da von den anderen Busunternehmen keine Daten vorliegen**). Wichtige Verknüpfungspunkte im Kreisgebiet sind fett gekennzeichnet:

ORT	EINSTEIGER	ORT	EINSTEIGER
Lippstadt, Bahnhof	2.618	Werl, Bahnhof	250
Soest, Hansaplatz	1.329	Anröchte, Rathaus	176
Soest, Bahnhof	1.007	Rüthen, Schlangenpfad	145
Warstein-Belecke, Busbahnhof	653	Erwitte, Bahnhof	118
Lippstadt, Landsberger Straße	418	Möhnesee-Günne, Antoniusstraße	60
Warstein, Markt	401	Lippetal-Oestinghausen, Am Kleinbahnhof	64
Soest-Ostönnen, Kleinbahnhof	398		

**TABELLE 8: EINSTEIGERZAHLEN IM ÖPNV AN WICHTIGEN HALTESTELLEN**

Aus diesen Zahlen ist erkennbar, dass insbesondere die Haltestellen an den Bahnhöfen wichtige Verknüpfungsfunktionen übernehmen und sich daher vorrangig für Mobilstationen anbieten (Soest, Lippstadt, Werl). Leider liegen von den Bahnstationen und Haltestellen, die von Westfalenbus und VG Breitenbach angefahren werden, keine vergleichbaren Daten vor.

Auch die Haltestellen Warstein Markt und Warstein-Belecke, Soest-Ostönnen Kleinbahnhof, Anröchte Rathaus und Erwitte Bahnhof gehören zu den stark frequentierten Haltestellen.

Diese Zahlen fließen in die Bewertung der einzelnen Stadtorte hinsichtlich ihrer Eignung zur Errichtung einer Mobilstation ein.

#### **Potenzialerschließung bei Nichtnutzern von SPNV und ÖPNV**

Die vorstehend angeführten Ein- und Aussteiger stellen das Grundpotenzial für die Nutzung der Mobilstationen dar. Ziel der flächendeckenden Errichtung von Mobilstationen muss aber sein, neue Nutzer für die nachhaltigen Mobilitätsangebote zu gewinnen. Zielgruppen sind hier neben den Berufspendlern, die überwiegend noch den Pkw benutzen, auch die Einwohner in ihrer Alltagsmobilität. Dies betrifft z.B. die immer noch sehr ausgeprägte Nutzung des Zweitwagens für Hol- und Bringdienste, Einkaufsfahrten und den ständig zunehmenden Freizeitverkehr.

Durch die gezielte Bewerbung der neuen Mobilitätsangebote an den Mobilstationen kann ein guter Teil dieser Fahrten auf nachhaltige Verkehrsmittel verlagert werden und damit zu einer deutlichen Veränderung des Modal Split beitragen.

### **5.4. ERGEBNIS DER POTENZIALANALYSE**

Die Einwohner stellen das Grundpotenzial für die Nutzung nachhaltiger Verkehrsmittel dar. Wie aus Tabelle 4 zu ersehen ist, gibt es in vergleichbaren Kreisen in Nordrhein-Westfalen eine deutlich höhere Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel. Insbesondere bei der geplanten Kombination verschiedener Mobilitätsangebote

kann davon ausgegangen werden, dass durch die bessere Erschließung der „letzten Meile“ und die enge Verknüpfung der Verkehrsmittel an den Mobilstationen nennenswerte Verlagerungen vom IV zum ÖV erreicht werden können.

Die Pendler, und hier insbesondere die Binnenpendler im Kreis Soest, stellen die wichtigste Zielgruppe dar. Hier sind zum einen die Verknüpfungen von den Wohnorten an die Bahnstationen zu verbessern, z.B. durch Schaffung lückenloser nachhaltiger Mobilitätsketten (z.B. Rad – Bus – SPNV), zum anderen sind aber auch auf den Hauptpendlerrouten neue Direktverbindungen im ÖPNV zu schaffen, um das Umsteigen auf den Umweltverbund attraktiv zu machen.

Im Binnenverkehr bieten sich z.B. die Routen Anröchte – Soest (507 Pendler, für die Gegenrichtung liegen keine Zahlen vor), Erwitte – Soest (526 bzw. 222), Ense – Soest (597 bzw. 355), Rüthen – Soest (499 bzw. 1.003), Wickede – Soest (290 bzw. 162 Pendler) für die Einrichtung von Expressbuslinien zu den Hauptpendelzeiten an, analog den Expressbussen auf der Linie R51 Warstein – Soest.

## 6. DETAILANALYSE

In verschiedenen Besprechungen mit den Vertretern des Kreises sowie den Mitgliedern der oben genannten Expertengruppe wurde die Ausgangssituation analysiert und eine erste Bewertung der möglichen Standorte vorgenommen. Diese Bewertung konnte anschließend durch Bestandsaufnahmen vor Ort abgeglichen und teilweise neu bewertet werden. Auch hat das Projektteam von team red weitere genannte Standorte auf ihre Tauglichkeit hin untersucht.

Im zweiten Schritt erfolgte daher eine spezifizierte Potenzialanalyse, an welchen Standorten im Kreisgebiet Mobilstationen errichtet werden sollen. Dabei werden Eignung, Flächenverfügbarkeit, Lage zum SPNV/ÖPNV, Einzugsbereich etc. überprüft. Die Flächenverfügbarkeit bezieht sich hier allein auf die Feststellung, ob Flächen vorhanden sind, Eigentumsverhältnisse und grundsätzliche Eignung müssen im Rahmen der Detailplanung von den Gemeinden geprüft werden.

### 6.1. ZUR ERRICHTUNG VORGESCHLAGENE MOBILSTATIONEN (MS) IM KREIS SOEST

Ergebnisse der Standortuntersuchungen:

#### 6.1.1. STADT SOEST

##### MS 1.1 Bahnhof Soest



[www.nwl-info.de](http://www.nwl-info.de)

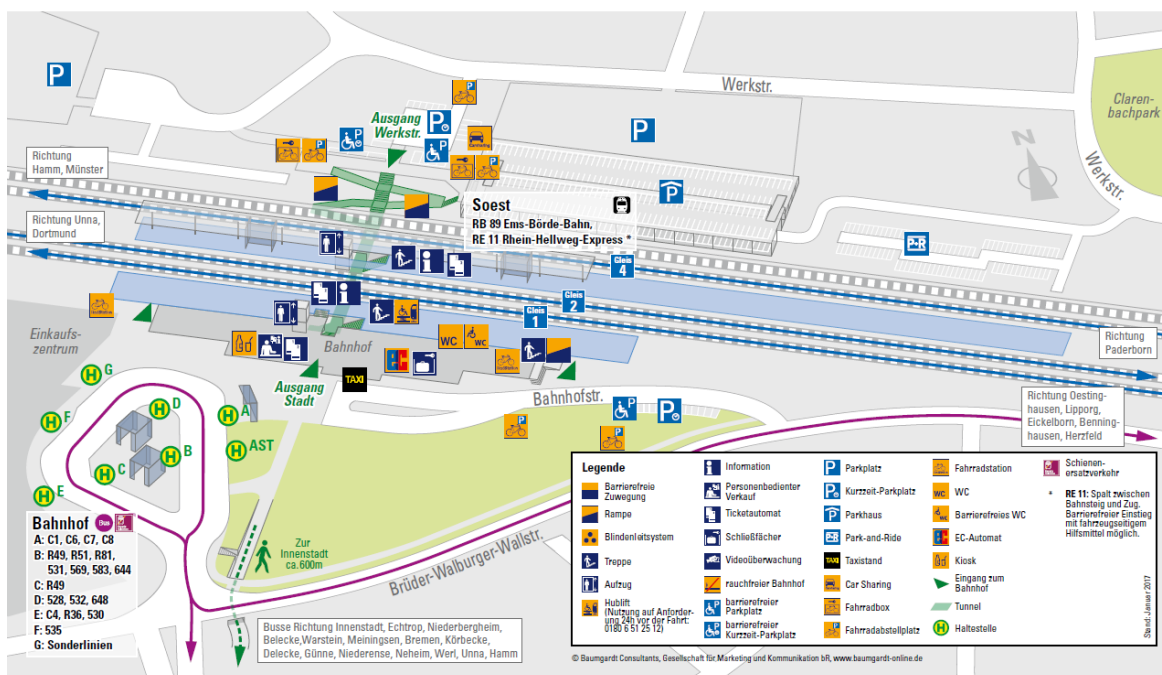


ABBILDUNG 23: STATIONSUMGEBUNGSPLAN BAHNHOF SOEST (QUELLE: NWL)

Der Bahnhof Soest liegt in der Innenstadt nahe dem Stadtzentrum. Der Bahnhof ist die wichtigste Mobilitätsdrehscheibe des Kreises. Hier treffen die unterschiedlichsten Verkehrsmittel zusammen, zum einen die Bahn mit den ICEs Köln – Dortmund – Kassel – München und zurück und der IC-Linie 51 (Köln – Kassel – Gera), die RE-Linie 11 sowie die RB-Linien 59 und 89.



Auch befindet sich vor dem Bahnhof der Omnibusbahnhof, von dem die Linien des Stadtverkehrs, des Regionalverkehrs sowie nur dem Schülerverkehr dienende Linien abfahren. Eine weitere wichtige Bushaltestelle in der Innenstadt ist der Bustreff Hansaplatz, als Rendezvoushaltepunkt des Stadtbusses.

Den Bahnhof Soest nutzen werktäglich fast 8.000 Ein- und Aussteiger, in die Buslinien steigen hier über 1.000 Personen ein, am Hansaplatz weitere 1.330.



**ABBILDUNG 24: FAHRRADBOXEN (QUELLE: WWW.SOEST.DE)**

Am Bahnhof steht eine Radstation mit gesicherter Abstellmöglichkeit (450 Plätze) zur Verfügung. Hier können auch zehn Leihräder ausgeliehen werden. Weiter sind rund 300 Fahrradabstellplätze vorhanden, 2020 sollen noch 200 zusätzlich eingerichtet werden. Auf der Nordseite des Bahnhofs stehen 20 abschließbare Fahrradboxen bereit. Dennoch sind im Umfeld des Bahnhofs zahlreiche Räder wild abgestellt, was wohl auch mit den zusätzlichen Abstellmöglichkeiten aufgefangen werden kann.

In der Radstation sowie im Parkhaus Leckgadum können Pedelecs/E-Bikes geladen werden.

Weiter stehen im Umfeld des Bahnhofes fünf Carsharing-Fahrzeuge bereit (4 von StadtTeilAuto Münster, je ein Fahrzeug am Bürgerzentrum Alter Schlachthof und auf der Nordseite des Bahnhofes, zwei im Parkhaus Brüdertor; ein Fahrzeug von Ford-Carsharing auf der Nordseite). Die Fahrzeuge von StadtTeilAuto werden in Kooperation mit der RLG angeboten, Ford-Carsharing arbeitet mit Scouter zusammen. An der Stadthalle Soest steht zudem ein Ford-Transporter zur Miete bereit. Beide Ford-Fahrzeuge können auch über Flinkster gebucht werden.



**ABBILDUNG 25: BAHNHOF SOEST, CARSHARING-ANGEBOT AUF DER NORDSEITE**



Vor dem Bahnhofsgebäude befindet sich zudem ein Taxistandplatz. Auf der Nordseite des Bahnhofs steht neben dem Parkhaus eine größere Park-&-Ride-Fläche zur Verfügung. Zudem sind DFI-Anzeigen auf dem Bahnhofsvorplatz vorhanden.



**ABBILDUNG 26: BAHNHOFVORPLATZ SOEST MIT TAXEN**

Der Bahnhof Soest bietet sich zur Errichtung einer Mobilstation des Typs L an, da viele Elemente bereits vorhanden sind und nur ergänzt werden müssen, z.B. um ein Fahrradverleihsystem, E-Lastenräder (bereits von der Stadt Soest geplant), Schließfächer und Paketstation, ein einheitliches Zugangsmedium zu allen Leistungen, E-Ladesäulen für Pkw und Pedelecs, eine Servicestation für Radfahrer sowie um eine gut erkennbare Gestaltung der Station (Stele, Infoelemente, siehe Abb. 27). Hier wird auf die Planungen der Stadt Soest zur Errichtung von Mobilstationen verwiesen.



**ABBILDUNG 27: INFOSTELE AUF DEM BAHNHOFVORPLATZ**

Gemäß den Planungen der Stadt Soest (VEP, S. 81 ff., MOBIDIG Vorhabenbeschreibung) ist vorgesehen, auch in den Stadtteilen Ampen, Deiringsen und Ostönnen sowie an der Fachhochschule Südwestfalen (Entfernung vom Bahnhof ca. 2,5 km) Mobilstationen zu errichten. Hier sind die Vorplanungen der Stadt bereits begonnen worden.

Aus Sicht der Gutachter bietet es sich aber auch an, in den dichtbesiedelten Stadtbezirken Nord (z.B. im Bereich des Berufsbildungszentrums Schleswiger Ring), Ost (z.B. im Bereich Rigaring), Südost (z.B. im Gewerbegebiet Coesterweg), Südwest (Gewerbegebiet Senator-Schwartz-Weg) und Süd (z.B. im Bereich der Haltestelle Waldstraße) Satellitenstationen vorzusehen.

### MS1.2 Mobilstation Ampen

In Ampen bietet sich die Haltestelle Schwefer Straße in der Werler Landstraße an. Diese liegt zentral im Stadtteil und wird von der Stadtbuslinie C5 (Stadtbus im Stundentakt) sowie den Schülerverkehrslinien 630 und 647 angefahren. An Werktagen ab 19.00 Uhr, an Samstagen ab 14.00 Uhr und an Sonn- und Feiertagen ab 9.00 Uhr verkehren Anrufsammeltaxen (AST) zu allen Zielen im Stadtgebiet.

In der Umgebung der Haltestelle ist ausreichend Platz für die Aufstellung von Leihfahrrädern und Fahrradboxen, gegebenenfalls auch an der Haltestelle in Richtung Ostönnen.

Neben einer DFI-Anzeige sollte die Mobilstation vom Typ S zehn Leihfahrräder, zwei E-Lastenräder, überdachte Fahrradabstellplätze, eine Servicestation für Fahrräder sowie eine Infosteile umfassen.



**ABBILDUNG 28: HALTESTELLE SCHWEFER STRAÙE IN RICHTUNG SOEST-STADTMITTE MIT AUSREICHEND PLATZ IM UMFELD**

### MS1.3 Mobilstation Deiringsen

Im Stadtteil Deiringsen sollte die Mobilstation an der Haltestelle Mühlenweg errichtet werden. Diese Haltestelle wird von der Stadtbuslinie C4 (Soest – Möhnesee-Günne), der Schülerverkehrslinie 634 sowie dem AST-Verkehr (abends und am Wochenende, siehe Ampen) angefahren.

Platz für die Elemente der Mobilstation könnte auf der Fläche an der Haltestelle Richtung Innenstadt gewonnen werden (hier sind derzeit zwei Parkplätze plus Freiflächen vorhanden). Auch hier bietet sich eine Mobilstation Typ S an, die mit folgenden Elementen ausgestattet sein sollte: DFI-Anzeige, fünf bis zehn Leihräder, überdachte Fahrradabstellplätze, Servicestation für Fahrräder und Infosteile.





**ABBILDUNG 29: FREIFLÄCHE AN DER HALTESTELLE DEIRINGSEN, MÜHLENWEG, FAHRTRICHTUNG INNENSTADT**

#### MS1.4 Mobilstation Ostönnen



**ABBILDUNG 30: HALTESTELLE OSTÖNNEN KLEINBAHNHOF MIT AUSREICHEND PLATZ IM UMFELD DER HALTESTELLE**

Freiflächen hinter der Haltestelle auf der Gegenseite) ist ausreichend Platz für die Errichtung der Mobilstation vorhanden. Wegen der Bedeutung dieser Haltestelle als Umsteigepunkt zwischen verschiedenen Linien schlagen wir hier den Bau einer Station vom Typ M vor. Die Mobilstation sollte folgende Elemente umfassen: zehn Leihfahrräder, zwei E-Lastenräder, eine Ladestation für E-Autos (2x 22 kW) auf dem benachbarten Parkplatz, überdachte Fahrradabstellplätze, Servicestation für Fahrräder, Infosteile.

Wichtigste Haltestelle in Ostönnen ist die Haltestelle Ostöninger Kleinbahnhof im Sievinger Kirchweg. Hier hat die Stadtbuslinie C5 ihre Endstation. Diese verbindet Ostönnen im Stundentakt mit der Innenstadt. Abends und am Wochenende wird die Linie C5 weitgehend durch den AST-Verkehr ersetzt. Neben der Stadtbuslinie starten hier auch die Regionalbuslinien R47 (Richtung Werl, Stundentakt) und R54 (Richtung Neheim, Stundentakt) sowie die Schülerverkehrslinien 630 und 647.

Im Umfeld der Haltestelle (Parkplatz westlich der Haltestelle, siehe Abb. 30,

### MS1.5 Mobilstation Fachhochschule Südwestfalen



**ABBILDUNG 31: ZUFAHRT ZUR FH VOM LÜBECKER RING (LINKS) UND FREIGELÄNDE IM BEREICH DES HAUPTGEBÄUDES (RECHTS)**

Die  
Fach-

hochschule Südwestfalen am Lübecker Ring wurde im Wintersemester 2019/20 von 3.345 Studierenden besucht. Auch ist auf dem Gelände das Fraunhofer Anwendungszentrum für Anorganische Leuchtstoffe beheimatet. Am Standort Soest sind folgende Fachbereiche der FH beheimatet: Elektrische Energietechnik, Maschinenbau-Automatisierungstechnik und Agrarwirtschaft sowie das Wissenschaftliche Zentrum für Frühpädagogik.

Die Haltestelle Fachhochschule wird von der Stadtbuslinie C2 im Halbstundentakt sowie von der Regionalbuslinie R49 (Körbecke – Soest – Bad Sassendorf – Lohne) im Stundentakt mit einigen Zusatzfahrten angefahren.

Als Standort der Mobilstation vom Typ M wird der Eingangsbereich zum Campus vorgeschlagen, auch wenn dieser nicht direkt an der Bushaltestelle liegt. Hier ist ausreichend Fläche zu Unterbringung der Elemente der Mobilstation vorhanden. Die Mobilstation FH sollte folgende Bestandteile umfassen: DFI-Anzeige in Echtzeit für die Haltestelle im Hiddingser Weg, zwei Carsharing-Fahrzeuge, 20 Leihräder, zwei E-Lastenräder, Ladestation für E-Pkw (2x22 kW), überdachte Fahrradabstellplätze, zehn gesicherte Fahrradabstellplätze (Boxen oder kleine Radstation), Servicestation für Radfahrer, Infoleiste mit Monitor zur Bewerbung der Angebote der Mobilstation und zur Information über nachhaltige Mobilitätsangebote in Soest.



## 6.1.2. STADT LIPPSTADT

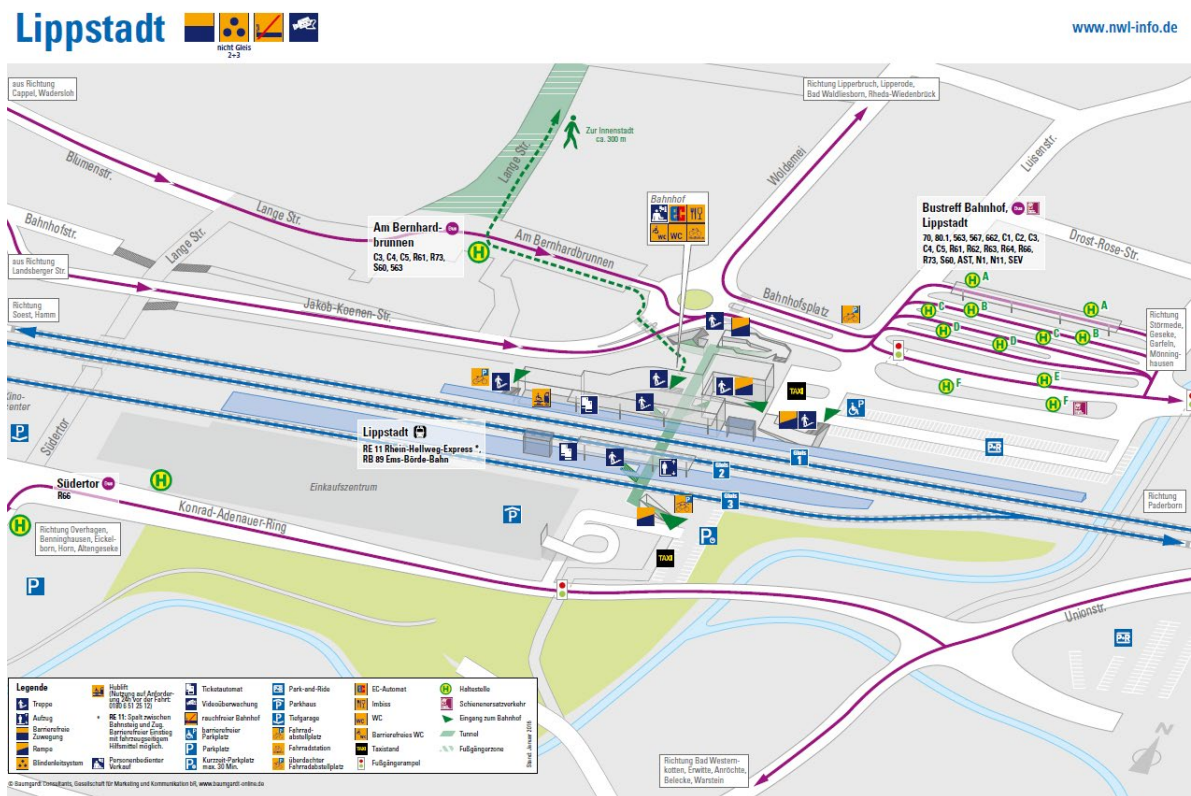


ABBILDUNG 32: HALTESTELNUMGEBUNGSPLAN BAHNHOF LIPPSTADT (QUELLE: NWL)

### MS2.1 Bahnhof Lippstadt

Lippstadt als größte Stadt im Kreis Soest wird durch die RegionalExpress Linie RE11 und die RegionalBahn RB89 angebunden. Der Bahnhof liegt in zentraler Lage und verfügt über einen Park & Ride-Platz, eine Radstation sowie Fahrradabstellmöglichkeiten. Auch befindet sich unmittelbar am Bahnhof eine Verleihstation von Nextbike. Gegenüber dem Bahnhof liegt der Omnibusbahnhof, von dem aus sowohl der Stadtverkehr Lippstadt wie auch der Regionalverkehr abfährt.

Der Bahnhof Lippstadt wird täglich von fast 4.800 Ein- und Aussteigern genutzt. In die Busse steigen dort über 2.600 Personen ein.

Lippstadt verfügt im Stadtteil Dedinghausen über einen weiteren Bahnhaltepunkt. Auch hier halten die Züge der RB 89 im Halbstundentakt. Die Zahl der Ein- und Aussteiger hier beträgt knapp über 300.



ABBILDUNG 33: FAHRRADVERLEIH AM BHF. LIPPSTADT (LINKS) UND BLICK VOM BAHNHOF ZUM BUSBAHNHOF (RECHTS)

Das Fahrradverleihsystem in Lippstadt wird durch Nextbike in Zusammenarbeit mit dem AstA der Hochschule Hamm-Lippstadt betrieben und verfügt über drei Verleihstationen am Bahnhof, am Markt und an der Hochschule. Das System verfügt derzeit über 30 Räder.

Am Bahnhof Lippstadt stehen derzeit keine Carsharing-Fahrzeuge zur Verfügung.

Für Lippstadt wird der Ausbau der Mobilitätsangebote am Bahnhof zu einer umfassenden Mobilstation vom Typ L vorgeschlagen, die neben den bereits vorhandenen Elementen Fahrradverleih und DFI-Anzeige vor allem Carsharing, E-Lastenradverleih, Schließfächer/Paketstation, Ladestationen für E-Pkw und Pedelecs, eine Servicestation für Radfahrer sowie eine Stele/Infosäule zu den Angeboten der Mobilstation umfasst. Die Lage der einzelnen Stationselemente hängt u.a. von der Umsetzung der geplanten Verlegung des Busbahnhofs ab. So könnten P&R und Carsharing in dem geplanten Parkhaus untergebracht werden. Die bisher bestehenden Angebote sollen in das Konzept der Mobilstation integriert werden.

Unter Bezug auf die Handlungsempfehlungen im VEP Lippstadt (beschlossen am 23.09.2019) gehen wir davon aus, dass die Stadt Lippstadt die Einrichtung von Mobilstationen in der Kernstadt an folgenden bereits benannten Standorten vornehmen wird:

- Landsberger Straße, INI-Schulungszentrum,
- Haltestelle Nussbaumallee/ Curiestraße,
- Erwitter Straße im Abschnitt zwischen Overhagener Straße und Südertor,
- Haltestelle Tivoli,
- Ev. Krankenhaus/ Barbarossastraße, Haltestelle Tiergarten/Hella, Hochschule/Hella.

Weitere mögliche Standorte gibt es in den Stadt- und Ortsteilen. Hier kommen zunächst die fahrgaststärkeren Haltestellen in Bad Waldliesborn, Lipperode, Cappel, Lipperbruch, Esbeck, Eickelborn, Dedinghausen, Benninghausen, Hörste, Rixbeck, Bökenförde und Overhagen in Betracht. In Rahmen einer Detailuntersuchung ist zu entscheiden, welche Stationen eingerichtet werden und welche Typen (M, S oder XS) zum Einsatz kommen sollen. Einige der genannten Standorte wurden im Rahmen dieses Projektes bereits betrachtet (siehe unten).

### MS2.2 Dedinghausen



**ABBILDUNG 34: ZUGANG ZUM BAHNSTEIG RICHTUNG SOEST (LINKS) UND FREIFLÄCHEN AUF DER GEGENÜBERLIEGENDEN SEITE (RECHTS)**



Der Haltepunkt Dedinghausen liegt am Rande des Stadtteils (ca. 1,1 Km vom Ortsmittelpunkt entfernt). Hier sollte eine Mobilstation vom Typ S errichtet werden mit folgenden Möglichkeiten: fünf Leihräder, gesicherte und überdachte Radabstellmöglichkeiten sowie eine einfache Infosteile. Zur Ergänzung sollten an den Haltestellen in der Ortsmitte (Kirche und/oder Kindergarten) ebenfalls Leihräder zur Verfügung stehen. Hier fährt die Linie R63 (Lippstadt – Dedinghausen – Geseke) im Stundentakt.

### MS2.3 Bad Waldliesborn

Der Stadtteil Bad Waldliesborn ist nicht nur mit über 5.200 Einwohnern der größte Stadtteil außerhalb der Kernstadt, sondern verfügt über ein Mineralheilbad mit einer der besten Solequellen Deutschlands (Walibo-Therme) und zwei Rehakliniken.



**ABBILDUNG 35: STADTBUS AN DER ENDHALTESTELLE „AM BRAUKHOF“ MIT GEGENÜBERLIEGENDEM PARKPLATZ**

Zentrale Haltestelle ist die Endstation „Am Braukhof“ der Stadtbuslinie C4, die Bad Waldliesborn im Halbstundentakt über Lipperbruch mit dem Stadtzentrum verbindet. Hier wird die Errichtung einer Mobilstation vom Typ S vorgeschlagen, die neben der Stele und der DFI-Anzeige über zehn Leihräder, überdachte Fahrradabstellplätze und eine Servicestation für Radfahrer verfügen sollte. Ausreichend Fläche für die Mobilstation ist auf dem gegenüberliegenden Parkplatz vorhanden.

### MS2.4 Lipperode

Auch im Stadtteil Lipperode (über 4.200 Einwohner) sollte eine Mobilstation vom Typ S eingerichtet werden. Hier bietet sich die zentral gelegene Haltestelle St. Michael-Kirche an. Diese wird bedient von den Stadtbuslinien C4 und C5, der Linie 563 (zwei Fahrten täglich je Richtung) sowie dem AST-Verkehr Lippstadt (je drei Fahrten im Abendverkehr mo – fr, fünf Fahrten sonntags).

An dieser Haltestelle, die an der stark befahrenen Lippestraße liegt, kann der Freiraum rechts und links der Haltestelle Richtung Endhaltestelle Landwehrstraße genutzt werden, da an der Haltestelle auf der Gegenseite kein Platz vorhanden ist. Zusätzlicher Platz wäre gegebenenfalls auch auf dem Parkplatz der Sparkasse Lippstadt zu finden.



**ABBILDUNG 36: HALTESTELLE MIT SPARKASSE LIPPSTADT (LINKS) UND HALTESTELLE MIT AUFSTELLFLÄCHEN RECHTS UND LINKS**

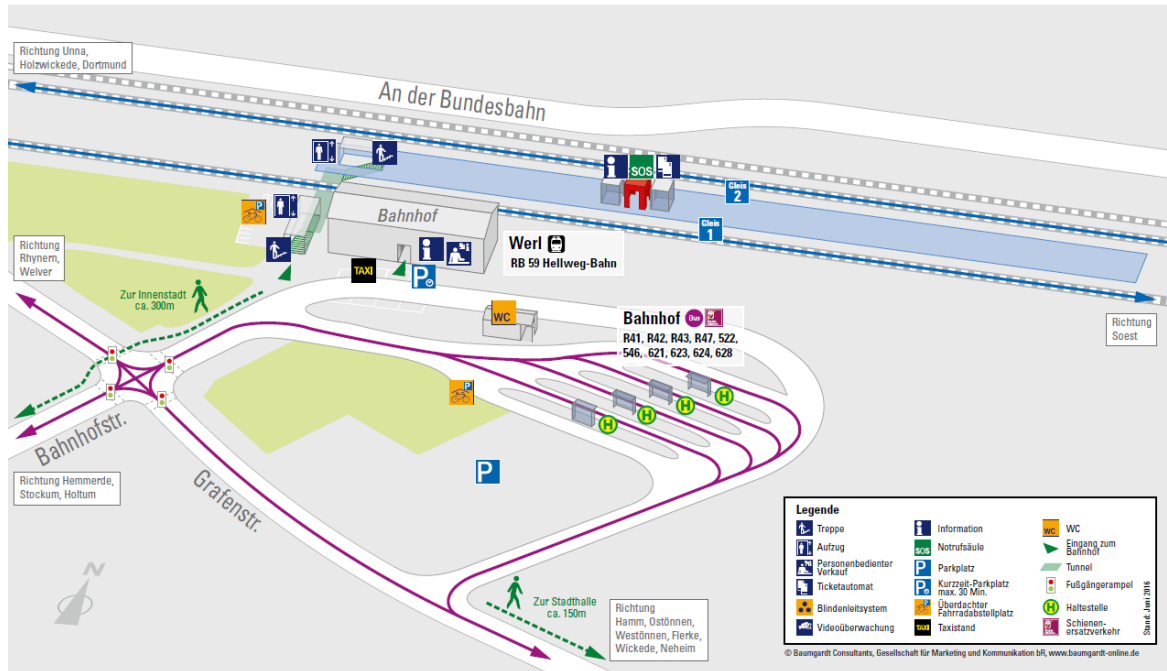
In Lipperode sollte die Mobilstation folgende Angebote umfassen: neben der Stele mit Informationen zur nachhaltigen Mobilität in Lippstadt sollten hier DFI-Anzeigen mit Echtzeitinformationen, fünf Leihräder sowie überdachte und fünf gesicherte Fahrradabstellplätze zur Verfügung stehen.



### 6.1.3. STADT WERL



[www.nwl-info.de](http://www.nwl-info.de)



**ABBILDUNG 37: HALTESTELLENUMGEBUNGSPAN BAHNHOF WERL (QUELLE: NWL)**

#### MS3.1 Bahnhof Werl

Am Bahnhof Werl, der von der Bahnlinie RB59 (Eurobahn, Dortmund – Unna – Soest) werktags im Halbstundentakt angefahren wird, befinden sich neben dem Omnibusbahnhof eine größere Anzahl von Parkplätzen, Taxistandplätze sowie in ausreichender Zahl Abstellplätze für Fahrräder.



**ABBILDUNG 38: BAHNHOF WERL MIT BUSBAHNHOF UND TAXISTANDPLATZ DIREKT VOR DEM BAHNHOF**

Die Busse des Stadtverkehrs Werl (Linien C1 – C3) binden zwischen 8 und 18 Uhr im Stundentakt (mit einzelnen Taktlücken) die Stadtteile an den Bahnhof an.

Der Bahnhof Werl steht mit 2.316 SPNV-Ein- und Aussteigern im Kreis auf Platz drei (Zahlen aus 2016). Für die Linienbusse der RLG werden hier 250 Einsteiger genannt, Zahlen für den Stadtverkehr Werl (Betreiber VG Breitenbach) und die RegioBus-Linien R 42 und R43 (ebenfalls VG Breitenbach) liegen leider nicht vor.

Für Werl wird die Errichtung einer Mobilstation vom Typ M vorgeschlagen. Die bisher vorhandenen Elemente Busbahnhof, DFI-Anzeige, Fahrradabstellanlage und Taxihaltepunkt werden ergänzt um Carsharing, Bikesharing mit zehn Rädern, Kiosk, Schließfächer und Paketstation, ausgewiesene P&R-Plätze sowie gesicherte Radabstellplätze, eine Pedelec-Ladestation mit Servicestation für Radfahrer sowie eine Stele/Infotafel zu den Angeboten der Mobilstation. Zu prüfen ist weiterhin, ob am Bahnhof Werl ein Fahrradparkhaus gebaut werden soll (Anregung aus dem ISEK-Bürgerforum).



den soll (Anregung aus dem ISEK-Bürgerforum).

Weitere Stationen werden in den Stadtteilen Büderich, Westönnen (Bahnhof), Hilbeck und Holtum vorgeschlagen. Hier sollten in jedem Fall Leihräder vorhanden sein und gesicherte Radabstellmöglichkeiten geschaffen werden.

**ABBILDUNG 39: FAHRRADABSTELLANLAGE AM BAHNHOF WERL**

### MS3.2 Westönnen

Hier wird die Errichtung einer Mobilstation Typ S am Bahnhaltepunkt Westönnen vorgeschlagen. Der Bahnhaltepunkt liegt außerhalb des Stadtteils Westönnen (rund 2.500 Einwohner). Er verfügt neben dem Bahnsteig in Richtung Soest über einen Parkplatz, der laut Beschilderung nur von Besuchern des Sportplatzes genutzt werden kann, sowie über überdachte Radabstellplätze. Mit der Einrichtung der Mobilstation sollten noch folgende Elemente ergänzt werden: Stele, DFI-Anzeige, P&R-Platz, fünf Leihräder, Servicestation für Radfahrer sowie eine Ladestation für Elektro-Pkw (2x22 kW).

Im Stadtteilzentrum (z.B. an der Haltestelle Schule der Linie R47, Werl – Westönnen – Ostönnen, Stundentakt) sollte ebenfalls eine Leihradstation für fünf Räder eingerichtet werden.

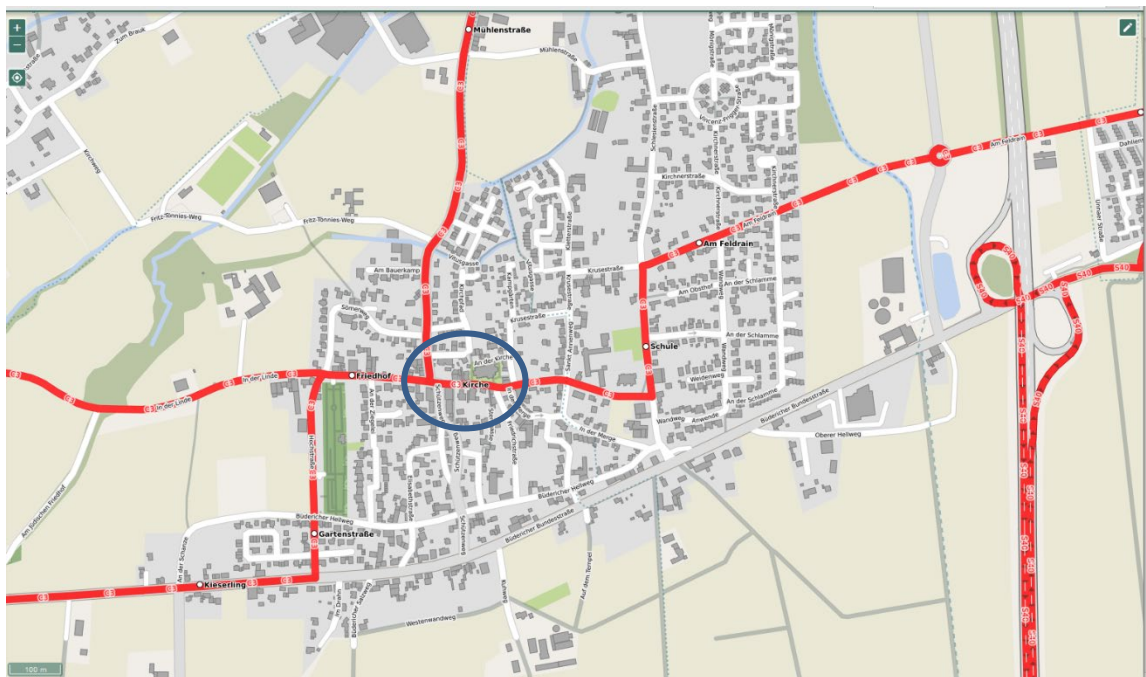




**ABBILDUNG 40: WESTÖNNEN, BAHNSTEIG IN RICHTUNG SOEST, RECHTS DANEBEN BEFINDEN SICH DER PARKPLATZ UND EINE FAHRRADABSTELLANLAGE**

**ABBILDUNG 41: WESTÖNNEN, PARKPLATZBESCHILDERUNG UND PARKZEITBEGRENZUNG, KEINE P&R-ANLAGE**

### MS3.3 Büderich



**ABBILDUNG 42: HALTESTELLEN IN WERL-BÜDERICH (QUELLE: OPENSTREETMAP)**

Für den Stadtteil Büberich ist eine Station Typ S mit Stele, Fahrradverleih und Fahrradabstellung sinnvoll, die z.B. bei der Haltestelle Kirche eingerichtet werden könnte, die von der Stadtbuslinie C3 bedient wird.

#### MS3.4 Budberg

Der nur im Schulverkehr angebundene Stadtteil Budberg könnte mit einer Satellitenstation (Stele, Leihräder), die im Bereich des Gerätehauses installiert werden könnte, an die Haltestelle Budberg (B63) angebunden werden.

#### MS3.5 Haltestelle Budberg (B63)

Diese Haltestelle wird stündlich durch die Linie R41 (Hamm – Werl) angefahren. Hier würde sich eine XS-Station mit Stele, Leihrädern und Fahrradabstellmöglichkeiten inkl. fünf Fahrradboxen anbieten. Diese Station könnte auch zur Bedienung der Gewerbegebiete West-Nord und Runtestraße dienen.

#### MS3.6 Holtum

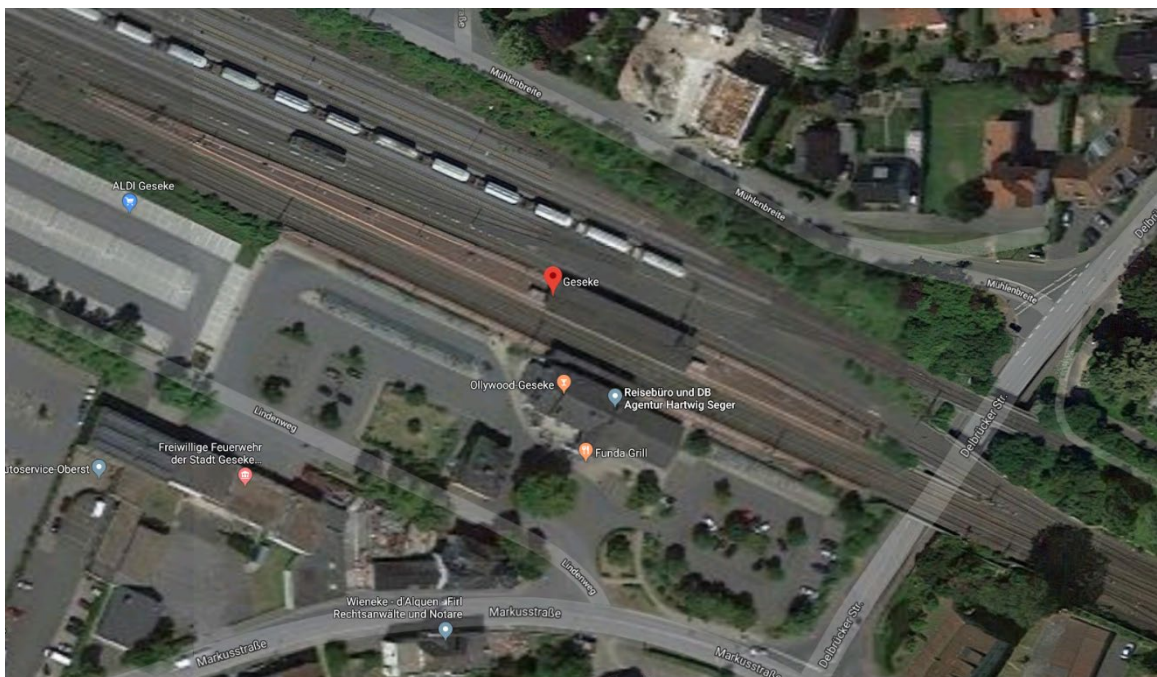
Auch diese beiden Stadtteile sollten über Satellitenstationen an das Netz der Mobilstationen angebunden werden. Holtum ist stündlich mit der Stadtbuslinie C3 angebunden, allerdings liegen die Haltestellen Agathastrasse und Mitte nicht zentral zur Bebauung. Hier könnte eine Satellitenstation mit Stele und Leihrädern die Anbindung verbessern.

#### MS3.7 Hilbeck

Der Stadtteil Hilbeck wird stündlich von der Linie R41 bedient. Hier bietet sich die Errichtung einer Satellitenstation im Bereich der Haltestelle „Im Oberdorf“ (Parkplatz) an. In Hilbeck sollten ebenfalls Leihräder zur Verfügung stehen und Fahrradabstellmöglichkeiten inkl. fünf Fahrradboxen eingerichtet werden.

### 6.1.4. STADT GESEKE

#### MS4.1 Bahnhof Geseke



**ABBILDUNG 43: LUFTBILD BAHNHOF GESEKE, QUELLE: GOOGLE EARTH, LINKS VOM BAHNHOFSGEBÄUDE IST DER BUSBAHNHOF, RECHTS EINE AUSGEDEHNTE RADABSTELLANLAGE**



Der Bahnhof Geseke liegt an der Bahnstrecke Hamm – Soest – Paderborn und wird von der Linie RB89 im Halbstundentakt bedient. Den Bahnhof fahren verschiedene Buslinien in Regional- und Stadtverkehr Geseke an sowie der Stadtbus Büren (Stundentakt). Die Zahl der Ein- und Aussteiger in die Züge liegt bei rund 1.850, Einsteigerzahlen für die Busse liegen nicht vor.

Am Bahnhof stehen eine Vielzahl von Radabstellplätzen und Parkplätzen zur Verfügung. Die Radstation im Bahnhof bietet Abstellplätze für 118 Räder (Information der Stadt Geseke).



**ABBILDUNG 44: RADABSTELLPLÄTZE AM BAHNHOF GESEKE**



**ABBILDUNG 45: RADSTATION GESEKE**

Zu Geseke gehört der Haltepunkt Ehringhausen (345 Ein- und Aussteiger), der ebenfalls von der Linie RB89 bedient wird. Hier kann in die Buslinie R63 umgestiegen werden.

Für den Bahnhof Geseke wird die Errichtung einer Mobilstation vom Typ L vorgeschlagen, die zusätzlich zu den bereits vorhandenen Elementen Radstation, Fahrradabstellanlage und DFI-Anzeige mit weiteren Elementen einer Mobilstation ausgestattet werden sollte: Carsharing (drei Fahrzeuge), Fahrradverleihsystem (mind. zehn Räder), Paketstation, Lademöglichkeiten für Elektro-Pkw und Pedelecs, eine Servicestation für Radfahrer sowie mit Stele/Infotafeln zu den Angeboten.

Neben dem Bahnhof Geseke werden die Stadtteile Störmede und Ehringhausen (Bahnhof) für die Errichtung von Stationen vorgeschlagen. Hier sollten jeweils fünf Leihräder sowie gesicherte Abstellanlagen für jeweils zehn Fahrräder/Pedelecs zur Verfügung stehen.

## MS4.2 Ehringhausen



**ABBILDUNG 46: BUSHALTESTELLE BAHNHOF EHRINGHAUSEN**

Der Stadtteil Ehringhausen (rund 1.600 Einwohner) verfügt über einen Bahnhofpunkt an der Strecke Hamm – Soest – Paderborn. Hier bietet sich die Errichtung einer Mobilstation vom Typ S an.

Der Bahnhofpunkt wird durch die Buslinie R63 angefahren, allerdings sind die Bahnsteige von der Haltestelle aus nicht zu sehen. Platz für eine Mobilstation wäre z.B. im Umfeld der Bushaltestelle, aber auch unmittelbar am Bahnsteig Richtung Paderborn. Von dort aus müsste allerdings ein Weg zurück zum Fußgängertunnel Richtung Bahnsteig 2 (Fahrtrichtung Soest) genommen werden.

Für Ehringhausen schlagen wir folgende Bestandteile der Mobilstation vor: Stele, DFI-Anzeiger (Kombination Bus-Bahn), fünf Leihräder, fünf gesicherte Radabstellplätze sowie überdachte Fahrradabstellplätze (bislang sind die Räder an das Geländer der Unterführung angeschlossen).

## MS4.3 Störmede



**ABBILDUNG 47: HALTESTELLE KEMPER IN FAHRRICHTUNG GESEKE**

Für den Stadtteil Störmede (rund 2.500 Einwohner) wird ebenfalls eine Mobilstation vom Typ S vorgeschlagen. Diese sollte an der Haltestelle Kemper in der Ortsmitte eingerichtet werden. Hier fahren die Regionalbuslinie R63 und die Buslinie 691 (vier Fahrten außerhalb des Schülerverkehrs).

In Störmede sollte die Mobilstation neben der Stele eine DFI-Anzeige, fünf Leihräder und überdachte Fahrradabstellmöglichkeiten aufweisen. Platz für die Einrichtung ist auf dem Gelände in der Nähe der Haltestelle ausreichend vorhanden.



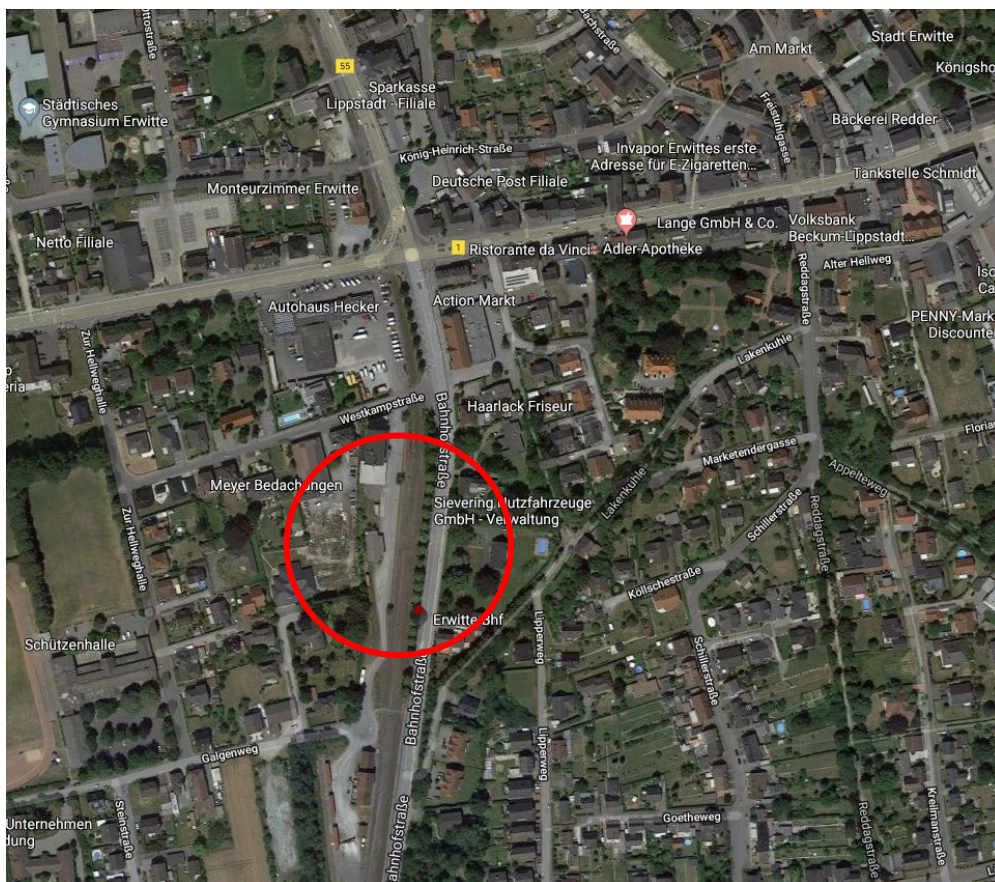
## MS4.4 Langeneicke

Im Stadtteil Langeneicke sollte an der Haltestelle „Kirche“ eine Satellitenstation mit fünf Leihrädern eingerichtet werden.

## 6.1.5. STADT ERWITTE

### MS5.1 Erwitte Bahnhof

Die Stadt Erwitte verfügt über keinen Bahnschluss, wohl aber über den Bahnhof an der WLE-Güterzugstrecke nach Warstein. Hier befindet sich auch die wichtigste Haltestelle in der Stadt, an der die Linien S60 und



**ABBILDUNG 48: LAGEBILD DES BAHNHOF ERWITTE (QUELLE: GOOGLE EARTH)**

R61 halten (Fahrgäste werktags 2013: 118). Zweite wichtige Haltestelle ist „Markt“. Hier hält die Linie R61. Fünfmal am Tag verkehrt auch die Linie 581 von Bad Sassendorf nach Erwitte mit Halt am Bahnhof.

Am Bahnhof Erwitte, der zentralen Haltestelle in der Stadt, gibt es bislang weder Leihräder noch Fahrradboxen. Diese finden sich an den Haltestellen Gewerbegebiet Nord und Völlinghauser Weg. Vorgeschlagen wird die Errichtung einer Mobilstation vom Typ M am Bahnhof Erwitte. In Sichtweite der Haltestellen an der B55 sollten die Einrichtungen der Mobilstation auf dem Freigelände am Bahnhof Erwitte eingerichtet werden. Vorzusehen sind hier Carsharing (drei Fahrzeuge), Bikesharing (10 Räder), überdachte Fahrradabstellmöglichkeiten für 20 Räder sowie zehn gesicherte Fahrradboxen, Lademöglichkeiten für Elektro-Pkw und Pedelecs sowie eine Servicestation für Radfahrer. Weiterer Bestandteil der Mobilstation sollte eine Paketstation sein.

In den Erwitter Stadtteilen Bad Westernkotten, Stirpe (siehe Abb. 49), Völlinghausen (Dorfplatz) und Horn-Millinghausen schlagen die Gutachter den Bau von Stationen mit Leihrädern und Fahrradabstellmöglichkeiten vor. Wobei in Bad Westernkotten (Typ S) und Stirpe (Typ XS) aufgrund des Einwohnerpotenzials größere Stationen vorgesehen sind, während in den anderen Ortsteilen Satellitenstationen ausreichen.



**ABBILDUNG 49: FREIGELÄNDE AM BAHNHOF ERWITTE, ZUGANG (LINKS) UND HALTESTELLE RINGSTRASSE IN ERWITTE-STIRPE (RECHTS)**

## MS5.2 Bad Westernkotten



**ABBILDUNG 50: HALTESTELLE ZENTRUM**

**ABBILDUNG 51: PLATZ FÜR DIE MOBILSTATION (RECHTS)**

Zentrale Haltestelle im Stadtteil Bad Westernkotten (über 4.600 Einwohner), der 3 Km vom Stadtzentrum entfernt liegt, ist die Haltestelle Zentrum. Angefahren wird die Haltestelle von der Linie R61 (Lippstadt – Erwitte – Anröchte, Stundentakt). Hier stehen bereits Fahrradabstellplätze zur Verfügung. Aufgrund der Bedeutung des Stadtteils wird die Errichtung einer Mobilstation vom Typ S vorgeschlagen, die folgende Elemente enthalten sollte: Stele, DFI-Anzeige in Echtzeit, fünf Leihräder, weitere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, fünf gesicherte Abstellplätze für Räder, Ladestation für Pedelecs sowie eine Servicestation für Radfahrer.

Platz für die verschiedenen Elemente der Mobilstation ist u.a. im unmittelbaren Bereich um die Haltestelle sowie auf der gegenüberliegenden Seite in der Nordstraße.

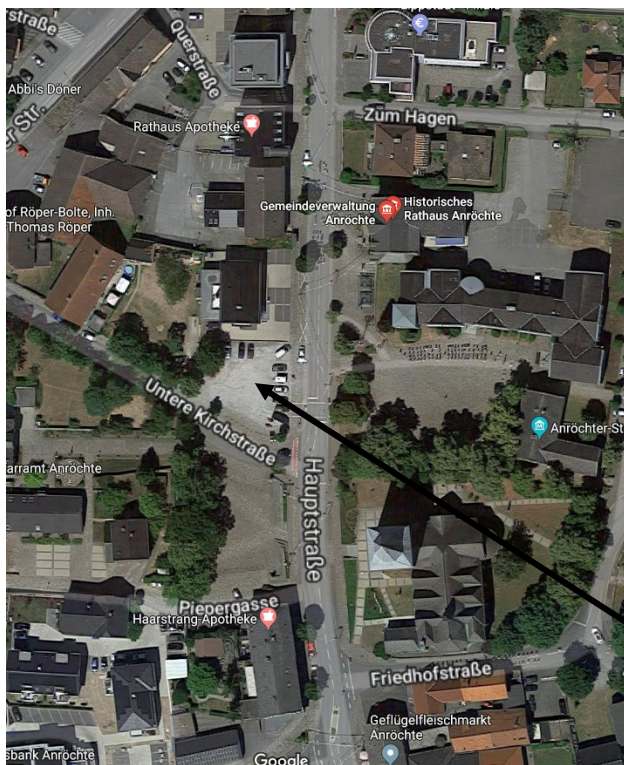


## MS5.3 Stirpe

Hier ist eine Station Typ S mit Leihrädern und Fahrradabstellung vorgesehen (siehe Abb. 49).

### 6.1.6. GEMEINDE ANRÖCHTE

#### MS6.1 Rathaus Anröchte



Die zentrale Haltestelle in der Gemeinde Anröchte ist die Haltestelle Rathaus. Hier halten die Linien S60, R61 und 558. Weitere Linien verkehren teilweise nur im Schulverkehr, teilweise auch als Taxibus zur Anbindung der umliegenden Ortschaften.

An der Haltestelle, die mit DFI-Anzeigern ausgestattet ist, stehen abschließbare Fahrradboxen zur Verfügung. Weitere Fahrradboxen gibt es an der Haltestelle Brückenstraße.

Parkplatz gegenüber dem Rathaus

**ABBILDUNG 52: LAGEBILD DER HALTESTELLE ANRÖCHTE RATHAUS (QUELLE: GOOGLE EARTH)**

Für Anröchte wird die Einrichtung einer Mobilstation vom Typ M vorgeschlagen. Geeignet wäre dafür der Parkplatz gegenüber der Haltestelle Rathaus. Hier könnten sowohl die vorgeschlagen Carsharing-Fahrzeuge wie auch die Leihräder aufgestellt werden. Auch wäre Platz für Fahrradabstellanlagen sowie eine Servicestation für Radfahrer. Zu prüfen ist, ob die Fahrradboxen, die bislang nördlich des Rathauses platziert sind, hierher verlegt werden können. Zur Mobilstation in Anröchte gehören auch Lademöglichkeiten für Elektro-Pkw und Pedelecs. Separat zu prüfen wäre, ob in der Nähe der Haltestelle auch P&R-Plätze für die Bewohner der weiter entfernten Ortsteile geschaffen werden können.

Für Anröchte schlagen die Berater zudem die Errichtung von Stationen des Typs XS in den Ortsteilen Mellrich und Effeln sowie Satellitenstationen in Altengeseke und Berge vor. Hier sollten jeweils Leihfahräder und Fahrradabstellmöglichkeiten zur Verfügung stehen.



ABBILDUNG 53: HALTESTELLE ANRÖCHTE-EFFELN MARKTSTRAÙE (LINKS) UND MITFAHRERBANK IN ANRÖCHTE-BERGE (RECHTS)

### 6.1.7. GEMEINDE WELVER

#### MS7.1 Bahnhof Welver

Welver 

[www.nwl-info.de](http://www.nwl-info.de)



ABBILDUNG 54: STATIONSUMGEBUNGSPLAN BAHNHOF WELVER (QUELLE: NWL)

Die Gemeinde Welver liegt an der Bahnstrecke Hamm – Soest – Paderborn und wird im 30-Minuten-Takt von der RB89 angefahren. Der Bahnhof befindet sich in der Ortsmitte nahe beim Rathaus mit der zentralen Bushaltestelle Rathaus Welver. Hier halten verschiedene Linien des Regionalverkehrs sowie der Bürgerbus Welver, der auf drei verschiedenen Routen (Nordtour, Südtour und Zentrumstour) von Montag bis Samstag die Ortsteile verbindet. Welver verzeichnet fast 1.400 Ein- und Aussteiger.

Neben dem Bahnhof Welver liegt in der Gemeinde auch der Haltepunkt Borgeln (313 Ein- und Aussteiger), der ebenfalls von der RB 89 bedient wird.



Der Bahnhof Welver verfügt auf der Südseite über einen großen Park & Ride-Platz sowie über zahlreiche Fahrradabstellmöglichkeiten. Allerdings ist die Zugangssituation zum Bahnsteig nicht optimal und für Ortsfremde kaum ersichtbar. Im Bahnhofsumfeld sind zahlreiche Fahrräder wild abgestellt oder stehen gegenüber dem Zugang zum Bahnsteig beim Sozialwerk St. Georg.



**ABBILDUNG 55: ZUGANGSSITUATION ZUM BAHNSTEIG (LINKS) UND ABGESTELLTE RÄDER BEIM SOZIALWERK (RECHTS)**

Die Gemeinde Welver verfügt auch über ein öffentliches Carsharing-Angebot (Ford Carsharing). Das Fahrzeug parkt allerdings wenig sichtbar in der Bahnhofstraße.

Geplant ist der umfassende Umbau des Bahnhofes mit direkten Zugängen zu den Bahnsteigen im Rahmen der Modernisierungsoffensive 3 (MOF3) des Landes Nordrhein-Westfalen.

Für Welver wird die Errichtung einer Mobilstation vom Typ M vorgeschlagen. Diese sollte neben einem erweiterten Carsharing vor allem Leihfahrräder umfassen. Neben der Servicestation für Radfahrer sind auch DFI-Anzeigen mit Echtzeitinformationen, Stele/Infotafel zu den Angeboten der Mobilstation, Ladeeinrichtungen für Elektro-Pkw und Pedelecs sowie Schließfächer und eine Paketstation sinnvoll.

Ob die Mobilstation auf dem Rathausplatz oder im Bereich der jetzigen P&R-/B&R-Anlage eingerichtet wird, hängt u.a. von den Planungen zur Umgestaltung der Bahnstation ab. Die Mobilstation sollte in jedem Fall über ausreichend Platz für die Angebote und eine gute Sichtbarkeit verfügen.

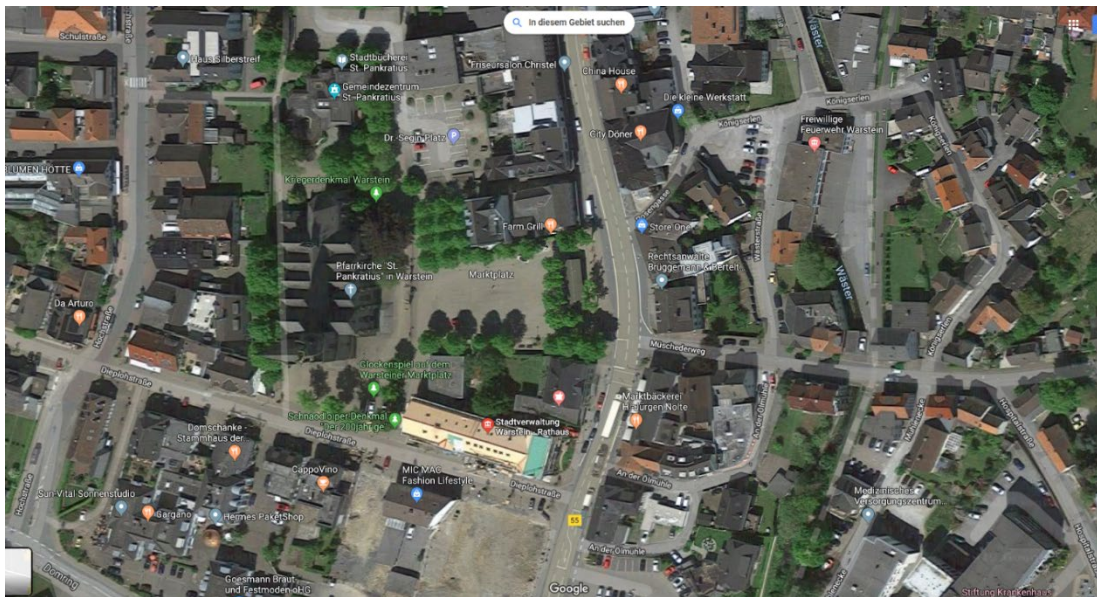
Weitere Stationen sollten am Bahnhof Borgeln (MS7.2, Typ XS, Leihräder, gesicherte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder), sowie in den Ortsteilen Scheidingen, Vellinghausen-Eilmsen und Schwefe (jeweils Satellitenstationen) errichtet werden. In den drei letztgenannten Ortsteilen sind gesicherte Fahrradabstellanlagen und gegebenenfalls auch Leihräder bereitzustellen.



**ABBILDUNG 56: EHEM. BAHNHOFSGEBÄUDE BORGELN (LINKS) UND KIRCHE ST. PETER UND PAUL IN SCHEIDINGEN (RECHTS) (BEIDE FOTOS: GEMEINDE WELVER)**

## 6.1.8. STADT WARSTEIN

### MS8.1 Warstein Marktplatz/Parkplatz Rosenstraße



**ABBILDUNG 57: LAGEBILD MARKTPLATZ WARSTEIN (QUELLE: GOOGLE EARTH)**

Die zentrale Haltestelle Markt in Warstein wird von den Buslinien S60, R51, R61, R76, R77, 552, 650 und 653 angefahren. Die Schnellbuslinie S60 verkehrt stündlich über Anröchte und Erwitte nach Lippestadt. Die Linie R76 fährt stündlich von Warstein nach Meschede im Hochsauerlandkreis. Die Linie 650 bildet den Stadtverkehr Warstein und verkehrt von 8.41 bis 18.41 Uhr im Stundentakt (mo-fr, sa bis 12.41 Uhr). An der Haltestelle Ev. Kirche stehen Fahrradboxen.

Für das Zentrum von Warstein wird in Abstimmung mit der Stadt die Errichtung einer Mobilstation vom Typ L vorgeschlagen. Diese Station sollte neben fünf Carsharing-Fahrzeugen vor allem Leihräder und Pedelecs enthalten. Aufgrund der topografischen Lage der Stadt Warstein und den Ausflugsmöglichkeiten in das Hochsauerland sollte eine ausreichende Zahl an Pedelecs angeboten werden. Weiter werden für erforderlich gehalten Lademöglichkeiten für Elektro-Pkw und Pedelecs, gesicherte Radabstellmöglichkeiten, eine Servicestation für Radfahrer sowie eine Stele/Infotafel mit den Angeboten der Mobilstation.



**ABBILDUNG 58: MARKT IN WARSTEIN, IN DESSEN UMGEBUNG WESENTLICHE TEILE DER MOBILSTATION REALISIERT WERDEN SOLLEN**

Die Mobilstation sollte in der Nähe der zentralen Haltestelle Marktplatz errichtet werden. Wegen der Platzverhältnisse am Markt und der geplanten Umgestaltung schlägt die Stadt Warstein den Parkplatz in der benachbarten Rosenstraße vor.

Dieses Gebiet ist Teil des Regionale-Projektes „Wäster Wohnen Warstein“, mit dem ein modernes, nachhaltiges und authentisches Wohnquartier am alten Feuerwehr-Standort nahe dem Stadtzentrum entstehen soll. Hier wäre dann auch ausreichend Platz für die verschiedenen Angebote der Mobilstation.



Aufgrund der Größe des Stadtteils Belecke wird dort eine eigene größere Mobilstation vorgeschlagen (siehe unten). Weitere Stationen sind für die Stadtteile Suttrop und Allagen (jeweils Typ S) sowie für Sichtigvor, Hirschberg, Niederbergheim und Mülheim (jeweils Satellitenstationen) vorgesehen. Hier sollten jeweils Leihräder/Pedelecs bereitgestellt und ausreichende (gesicherte) Fahrradabstellmöglichkeiten geschaffen werden.

### MS8.2 Warstein-Allagen

Im Ortsteil Allagen (über 2.400 Einwohner) bietet sich die Haltestelle Dorfstraße für die Errichtung einer Mobilstation vom Typ S an. Hier wird neben der Stele die Bereitstellung von fünf Leihrädern sowie die Errichtung einer Fahrradabstellanlage, gegebenenfalls auch mit drei Fahrradboxen, vorgeschlagen.



ABBILDUNG 59: ALLAGEN, HALTESTELLE DORFSTRASSE

### MS8.3 Warstein-Suttrop



ABBILDUNG 60: SUTTROP, HALTESTELLE PLATZKAMP

In Suttrop (über 3.100 Einwohner) bietet die Haltestelle Plaßkamp ausreichend Platz für eine Mobilstation vom Typ S. Hier hält die Linie R77 (Warstein – Suttrop – Rүthen, Stundentakt). Rings um die Haltestelle ist ausreichend Platz für die Einrichtungen der Mobilstation: Stele, DFI-Anzeige, fünf Leihräder, überdachte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, gegebenenfalls auch drei Fahrradboxen.

#### MS8.4 Warstein-Belecke



ABBILDUNG 61: LAGEBILD VON WARSTEIN-BELECKE MIT DEM OMNIBUSBAHNHOF, QUELLE: GOOGLE EARTH



ABBILDUNG 62: BUSBAHNHOF BELECKE MIT EINEM MITTELBAHNSTEG IN DER BAHNHOFSTRASSE

Der Warsteiner Stadtteil Belecke weist mit über 5.400 Einwohnern ein Fünftel der gesamten Stadtbevölkerung auf. Zudem sind im Stadtteil zahlreiche Unternehmen mit einer hohen Zahl an Arbeitsplätzen ansässig (z.B. Siepmann-Werke, Infineon, Persta).

Verkehrlicher Mittelpunkt von Belecke ist die Bahnhofstraße, in der sich ein moderner Busbahnhof befindet, der von den Linien S60, R51, R61, R71, 552 und 651 angefahren wird. Die Linien S60 und R61 verbinden Belecke mit dem Zentrum von Warstein bzw. mit Lippestadt. Die Linie R51 fährt in die Kreisstadt Soest, die Linie R71 fährt nach im Stundentakt nach Rүthen. An der Haltestelle sind Fahrradboxen vorhanden, ebenso an der Belecker Haltestelle Haarweg.

Für Belecke wird im Bereich des Busbahnhofs die Errichtung einer Mobilstation vom Typ M vorgeschlagen. Die Station sollte neben drei Carsharing-Fahrzeugen zehn Leihräder, davon drei Pedelecs, zur Verfügung stellen. Platz zur Abstellung wäre auf den Parkstreifen



östlich des Busbahnhofs oder auf den nördlich liegenden Freiflächen gegeben. Weitere Elemente der Station sollten Fahrradabstellplätze, fünf gesicherte Fahrradabstellplätze, je eine Ladestation für Elektro-Pkw und für Pedelecs sowie eine Servicestation für Fahrräder (mit Luftpumpe, Werkzeug, Schlauchautomat) sein. Eine Stele mit Informationen rundet die Station an.

Im weiteren Verfahren sollte auch geprüft werden, ob zusätzliche Leihfahrräder im Gewerbegebiet Max-Planck-Straße (z.B. bei Infineon) aufgestellt werden können.

## 6.1.9. GEMEINDE WICKEDE (RUHR)

### MS9.1 Bahnhof Wickede (Ruhr)

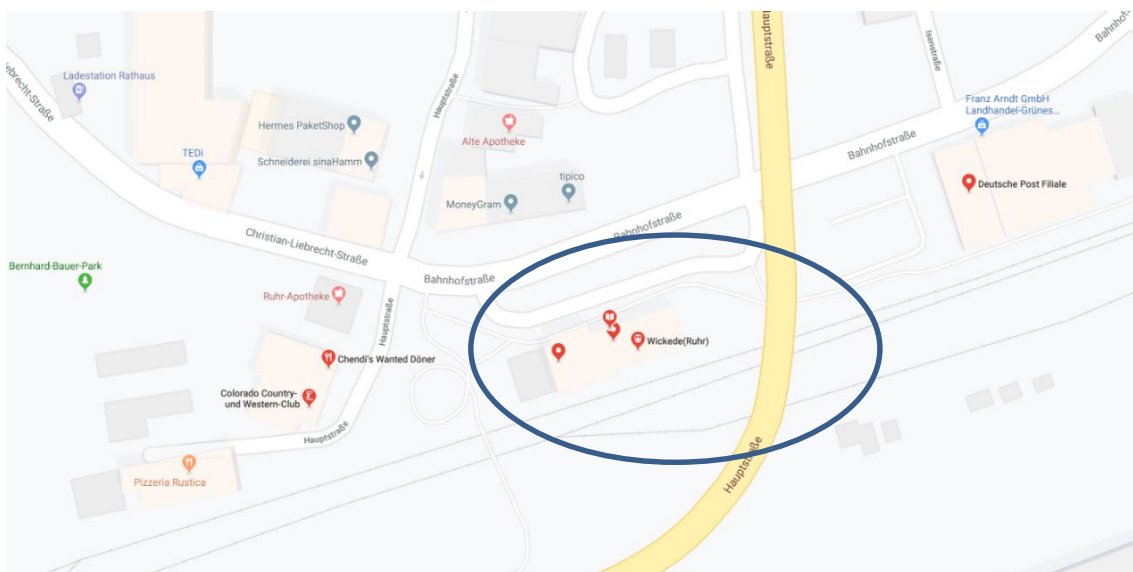


ABBILDUNG 63: LAGEPLAN BAHNHOF WICKEDE (RUHR) (QUELLE: GOOGLE MAPS)

Die Gemeinde Wickede (Ruhr) gehört mit einer Fläche von nur 25,2 km<sup>2</sup> zu den kleinsten Gemeinden in Nordrhein-Westfalen. Dort leben 12.239 Einwohner (Stand: 31.01.2019). In Wickede bietet sich der Bahnhofsvorplatz für die Errichtung einer Mobilstation an. Der Bahnhof wird von den zwei Regionalbahnlinien des „Sauerland-Express“, RE 57 Dortmund-Winterberg und RE 17 Hagen-Bestwig-Warburg, im Stundentakt angefahren. Auf dem Bahnhofsvorplatz befindet sich der Omnibusbahnhof, der von verschiedenen Linien, u.a. in Richtung Mendен, Neheim und Fröndenberг, bedient wird. 684 Ein- und Aussteiger im Bahnverkehr wurden hier 2016 gezählt.

Im Ort gibt es zusätzlich den Marktbus Wickede, der vom Seniorenforum Wickede (Ruhr) betrieben wird und der seit November 2016 die alltägliche Mobilität vor allem der älteren Bevölkerung bei Fahrten zum Wickeder Wochenmarkt, zu den medizinischen Angeboten oder zu den Einkaufsmöglichkeiten im Ortsteil Wickede, sicherstellt. Der Marktbus fährt jeden Donnerstag.

In Wickede (Ruhr) wird eine Mobilstation Typ „M“ vorgeschlagen, die folgende Elemente erhalten soll: drei Carsharing-Fahrzeuge, zehn Leihräder und fünf Pedelecs, eine Paketstation und Schließfächer, je eine Ladestation für Elektrofahrzeuge und für Pedelecs sowie eine Stele/Infotafel mit Hinweisen auf die Serviceangebote der Mobilstation.

Für die Fahrradabstellanlage an der Westseite des Bahnhofsgebäudes wird die Errichtung von fünf abschließbaren Fahrradboxen vorgeschlagen. Auch sollte die Radabstellanlage durch weitere Services wie Luftpumpe, Werkzeug und Schlauchautomat aufgewertet werden.

Die Leihradstation am Bahnhof soll einerseits den Bewohnern Wickedes dienen (u.a. durch Errichtung von Satellitenstationen in Wiehagen, Wimbern und Echthausen), andererseits könnte sie aber auch von Touristen genutzt werden, die u.a. auf dem Ruhrtalradweg unterwegs sind. Für Radwanderer würde auch die Servicestation eine wichtige Hilfe darstellen.

Für die genannten Stadtteile werden gesicherte Fahrradabstellanlagen und Leihräder vorgeschlagen. Wiehagen wurde in der Detailprüfung negativ bewertet (siehe Kapitel 6.4.2).



**ABBILDUNG 64: PARKPLATZ ÖSTLICH DER ÜBERFÜHRUNG DER B63 (LINKS) SOWIE PARKFLÄCHEN DIREKT AM BAHNHOFSGEBÄUDE (RECHTS) (Z.B. GEEIGNET FÜR DIE FAHRRADVERLEIHSTATION)**

**ABBILDUNG 65: FAHRRADABSTELLANLAGE, SOLLTE GEGEBENENFALLS ERWEITERT UND MIT ABSCHLIEßBAREN FAHRRADBOXEN VERSEHEN WERDEN. HIER KÖNNTE AUCH DIE SERVICESTATION AUFGEBAUT WERDEN.**



## 6.1.10. GEMEINDE ENSE

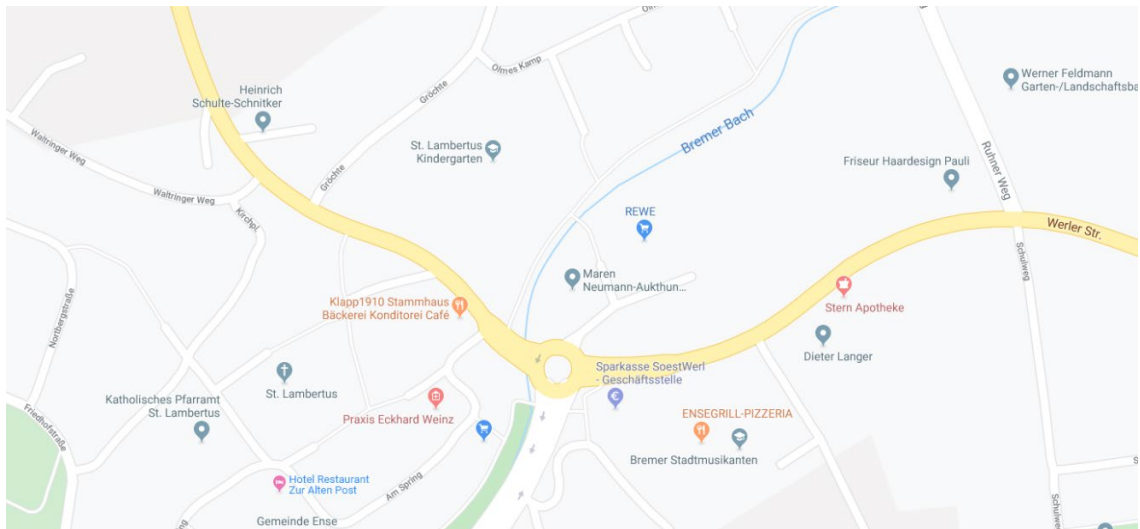


ABBILDUNG 66: LAGEPLAN ENSE-BREMEN (QUELLE: GOOGLE MAPS)

### MS10.1 Ense-Bremen, Haltestelle Mitte

Bremen ist der größte Ortsteil der Gemeinde Ense mit über 3.400 Einwohnern, dicht gefolgt von Niederense mit 3.320 Einwohnern. Aufgrund des in Bremen liegenden Verwaltungsmittelpunktes soll hier auch die Mobilstation entstehen.

Die Haltestelle Bremen, Mitte wird von den Linien R43, R45, 513, 531, 629, T62 und T63 angefahren, die u.a. nach Arnsberg-Neheim verkehren. Die Taxibuslinien T62 und T63 verbinden Niederense und Bremen bzw. Bremen und Wickede.



**ABBILDUNG 67: HALTESTELLE BREMEN, MITTE – HIER IST RECHTS DER HALTESTELLE AUSREICHEND PLATZ FÜR DIE MOBILSTATION**

Neben der zentralen Haltestelle Mitte ist in Ense fast nichts für die nachhaltige Mobilität vorhanden. Am Rathaus, in der Nähe der Haltestelle, befindet sich eine e-Bike-Ladestation. Die einzige öffentliche E-Ladestation für Pkw befindet sich in Oberense (EVK).

Für die Haltestelle Bremen, Mitte wird eine Mobilstation vom Typ S vorgeschlagen. Hier sollten fünf Leihfahräder zur Verfügung stehen. Des Weiteren sollte die Station mit einer Ladesäule für Elektro-Pkw ausgestattet werden und eine Stele mit Hinweis auf die verfügbaren Angebote erhalten.

Zur Anbindung der größeren Ortsteile von Ense sollten Satellitenstationen in Niederense, Höingen, Parsit und Lüttringen eingerichtet werden (Typ XS) mit gesicherten Fahrradabstellmöglichkeiten und Leihrädern.

## MS10.2 Höingen



**ABBILDUNG 68: HALTESTELLE HÖINGEN ORT, FAHRTRICHTUNG WERL**

Im Stadtteil Höingen (1.850 Einwohner) liegt der Industriepark Höingen, in dem zahlreiche Unternehmen der verarbeitenden Industrie ansässig sind. Höingen wird durch die Linie R43 (Werl – Ense- Neheim, Stundentakt) und R 45 (Lüttringen – Ense – Neheim, Stundentakt mit Lücken) sowie die Schülerverkehrslinie 513 bedient. An der Haltestelle Höingen Ort sollte eine Mobilstation XS mit Stele, fünf Leihrädern und überdachten Fahrradabstellmöglichkeiten errichtet werden.



### MS10.3 Niederense

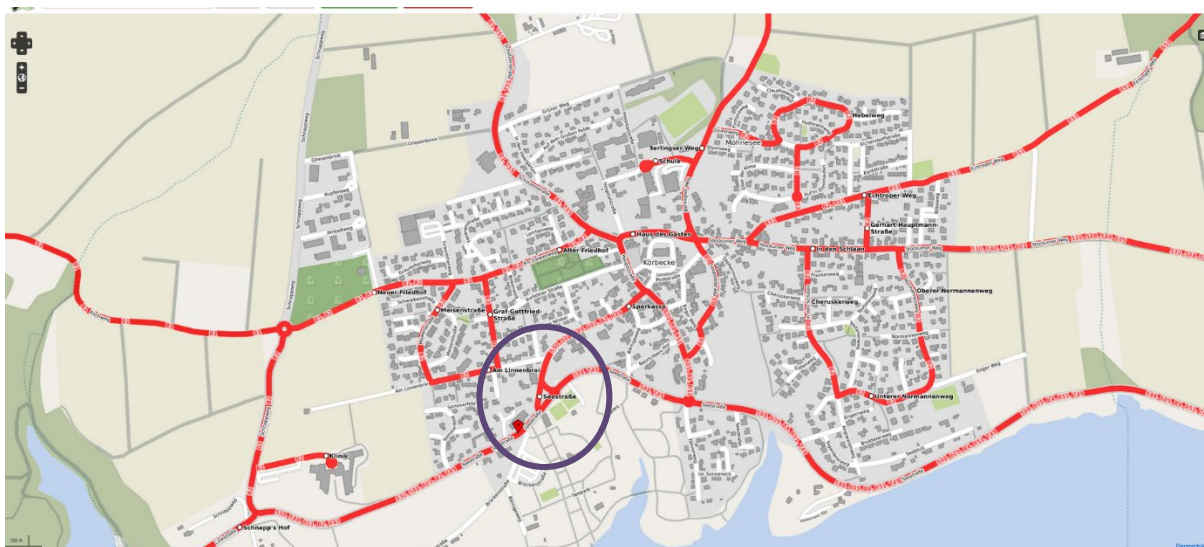


Der Ortsteil Niederense (3.220 Einwohner) verfügt über eine gut ausgebaute Haltestelle in der Ensestraße. Hier an der Haltestelle oder auf der angrenzenden Fläche bei der Bäckerei Jürgens könnte der Platz für Stele, DFI-Anzeiger, fünf Leihräder und Fahrradabstellmöglichkeiten vorhanden sein (Mobilstation Typ XS).

**ABBILDUNG 69: HALTESTELLE ENSESTRASSE IN NIEDERENSE, LINKS DER PARKPLATZ DER BÄCKEREI JÜRGENS**

### 6.1.11. GEMEINDE MÖHNESEE

#### MS11.1 Möhnesee-Körbecke, Haltestelle Seestraße



**ABBILDUNG 70: LAGEPLAN MÖHNESEE-KÖRBECKE MIT DER HALTESTELLE „SEESTRAßE“ (QUELLE: OPENSTREETMAP)**

Der Ortsteil Körbecke der Gemeinde Möhnesee wird von den Buslinien R49, R51, 548, 549, 605, T49, T55 und dem Bürgerbus Möhnesee angefahren. Die Linie R49 „Bördebus“ verkehrt zwischen Bad Sassendorf – Körbecke und Delecke. Bedient werden in Körbecke u.a. die Haltestellen „Haus des Gastes“ und „Seestraße“. Die Linie R49 fährt stündlich zwischen Soest und Körbecke. Die Linie R51 fährt Körbecke nur am Samstagnachmittag und an Sonn- und Feiertagen an. Die Linie 548 verbindet Körbecke mit sechs Fahrten über Möhnesee mit Arnsberg. Die Kleinbuslinie 549 verbindet Körbecke mit Völlinghausen und Niederbergheim im Stundentakt. Die Linie 605 dient einerseits dem Schülerverkehr, sie verbindet aber auch als TaxiBus Bremen mit dem Südufer des Möhnesees und Neuhaus (vier Fahrtenpaare werktags). Weitere drei bzw. vier Fahrten zum Südufer und bis Delecke bietet die Linie T49, während die Linie T55 Körbecke über Wippringsen an Soest anbindet (mo – fr sieben Fahrtenpaare). Die meisten der genannten Verbindungen fahren die Haltestelle Seestraße an.



**ABBILDUNG 71: HALTESTELLE MÖHNESEE-KÖRBECKE „HAUS DES GASTES“**

Der Bürgerbus Möhnesee verbindet auf drei Routen die verschiedenen Ortsteile der Gemeinde. Er fährt die zentrale Haltestelle Haus des Gastes an. Neben zwei Vormittagsfahrten von montags bis samstags gibt es an Dienstagnachmittagen zwei zusätzliche Fahrten.

Welche Haltestelle in Körbecke sich am besten für eine Mobilstation eignet, wurde in den Expertenrunden kontrovers diskutiert. Für die Haltestelle „Haus des Gastes“ spricht einerseits der verfügbare Platz und andererseits die Tatsache, dass fast alle Linien diese Haltestelle anfahren. Die Haltestelle „Seestraße“ gehört zu den hervorragend ausgebauten Haltestellen und bietet bereits sechs Fahrradboxen und eine überdachte Fahrradabstellanlage an.



Aufgrund der schon vorhandenen guten Ausstattung schlagen die Gutachter den Ausbau der Haltestelle „Seestraße“ zur Mobilstation vor.



**ABBILDUNG 72: HALTESTELLE SEESTRAÙE MIT FAHRRADABSTELLANLAGE UND PLATZ FÜR ELEMENTE DER MOBILSTATION**

Für Mönnesee-Körbecke wird die Einrichtung einer Mobilstation vom Typ S vorgeschlagen, die neben fünf Leihfahrrädern auch eine Servicestation für Radfahrer umfassen soll. Eine Stele mit Infotafel und DFI-Anzeige sowie Lademöglichkeiten für Pedelecs sollten die Station komplettieren.

Auf Grund der Größe der Ortsteile wird vorgeschlagen, in Günne, Delecke, Völlinghausen, Wamel und Stockum Stationen einzurichten, in denen neben der Fahrradabstellung auch im Einzelfall (Günne und Delecke) Leihfahrräder angeboten werden sollten.



### **MS11.2 Mönnesee-Delecke**

Für den Ortsteil Delecke wird vorgeschlagen, an der Haltestelle Delecke, die von den Linien R49 (Bad Sassendorf – Soest – Körbecke – Delecke, Stundentakt), 548 (Körbecke – Delecke – Arnsberg, Zweistundentakt), 601 (Taxibus, vier Fahrten) und AST angefahren wird, eine Mobilstation Typ XS zu errichten, mit Stele, fünf Leihrädern, Pedelec-Lademöglichkeit und Fahrradabstellmöglichkeiten.

**ABBILDUNG 73: HALTESTELLE DELECKE MIT AUSREICHEND PLATZ FÜR DIE ELEMENTE DER MOBILSTATION TYP XS**

### MS11.3 Möhnesee-Günne



**ABBILDUNG 74: GÜNNE, HALTESTELLE MÖHNSTRASSE (LIZ)**

In Günne ist gleichfalls eine Mobilstation Typ XS vorgesehen. Im Bereich der Haltestelle Möhnstraße ist ausreichend Platz für eine Mobilstation mit Stele, DFI-Anzeiger, fünf Leihrädern und ausreichenden überdachten Fahrradabstellmöglichkeiten.

In den Ortsteilen Völlinghausen, Wamel und Stockum werden Satellitenstationen vorgeschlagen, an denen Leihräder entliehen werden können. Je nach örtlicher Situation und Bedarf könnten dort auch Abstellmöglichkeiten für Fahrräder ergänzt werden.



## 6.1.12. GEMEINDE LIPPETAL

### MS12.1 Lippetal-Herzfeld Markt

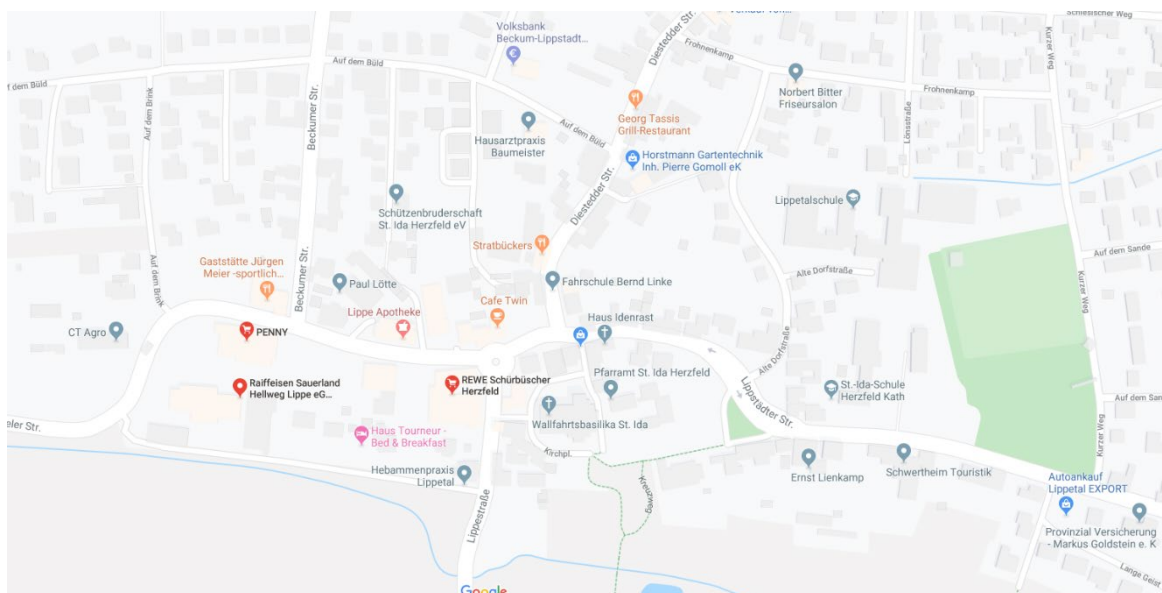


ABBILDUNG 75: LAGEPLAN HERZFELD, MARKT (QUELLE: GOOGLE MAPS)

Die Haltestelle Herzfeld, Markt ist die wichtigste Haltestelle der Gemeinde Lippetal. Diese Haltestelle wird von den Linien R36, 335, 373 und T66 angefahren. Die Linie R36 verbindet im Stundentakt Herzfeld mit der Kreisstadt Soest über Oestinghausen. Mit sieben Fahrtenpaaren schließt die Linie 335 Herzfeld und Lippborg mit einem Kleinbus an die Stadt Beckum im Kreis Warendorf an. Die TaxiBus-Linie T66 verkehrt von 8.20 bis 18.20 Uhr von Herzfeld über Schoneberg nach Eickelborn mit Anschluss an die Linie R66 nach Lippstadt.



ABBILDUNG 76: KLEINBUS AUF DER LINIE 335 HERZFELD – BECKUM IN HERZFELD, MARKT

Unmittelbar neben der Haltestelle Herzfeld, Markt befindet sich ein großer Parkplatz mit Radabstellmöglichkeiten. Hier wäre ausreichend Platz für die Elemente der Mobilstation.

In Herzfeld wird eine Mobilstation vom Typ S vorgeschlagen, die fünf Leihfahräder und eine Servicestation für Radfahrer umfassen sollte. Weiter wird vorgeschlagen, Fahrradboxen zur gesicherten Abstellung von Rädern aufzustellen und eine DFI-Echtzeitanzeige, die gegebenenfalls mit der Stele kombiniert werden kann, aufzustellen.

Eine weitere Mobilstation wird in Oestinghausen am Kleinbahnhof vorgeschlagen.

Satellitenstationen bieten sich in Lippborg und Hovestadt an. Hier sollten ausreichende Fahrradabstellmöglichkeiten vorhanden sein und gegebenenfalls auch einige Leihräder angeboten werden.

### MS12.2 Oestinghausen



Im Ortsteil Oestinghausen (über 1.900 Einwohner) wird die Errichtung einer Mobilstation Typ S vorgeschlagen, die an der Haltestelle Am Kleinbahnhof, bedient von den Linien R36 (Soest – Oestinghausen – Herzfeld, Stundentakt), 535 (Schülerverkehr), T31 (Taxibus Lippborg – Oestinghausen im Stundentakt, die Anmeldung bis 60 Minuten vor der jeweiligen Abfahrt steht einer spontanen Nutzung der Linie entgegen, so dass Leihräder eine gute Alternative darstellen) und AST, errichtet werden soll. Die Haltestelle bietet bereits jetzt Fahrradbügel und Wetterschutz an. Die Mobilstation soll auch zur Anbindung des Ortsteils Brockhausen dienen, in dem ebenfalls eine Leihstation für Fahrräder eingerichtet werden soll.

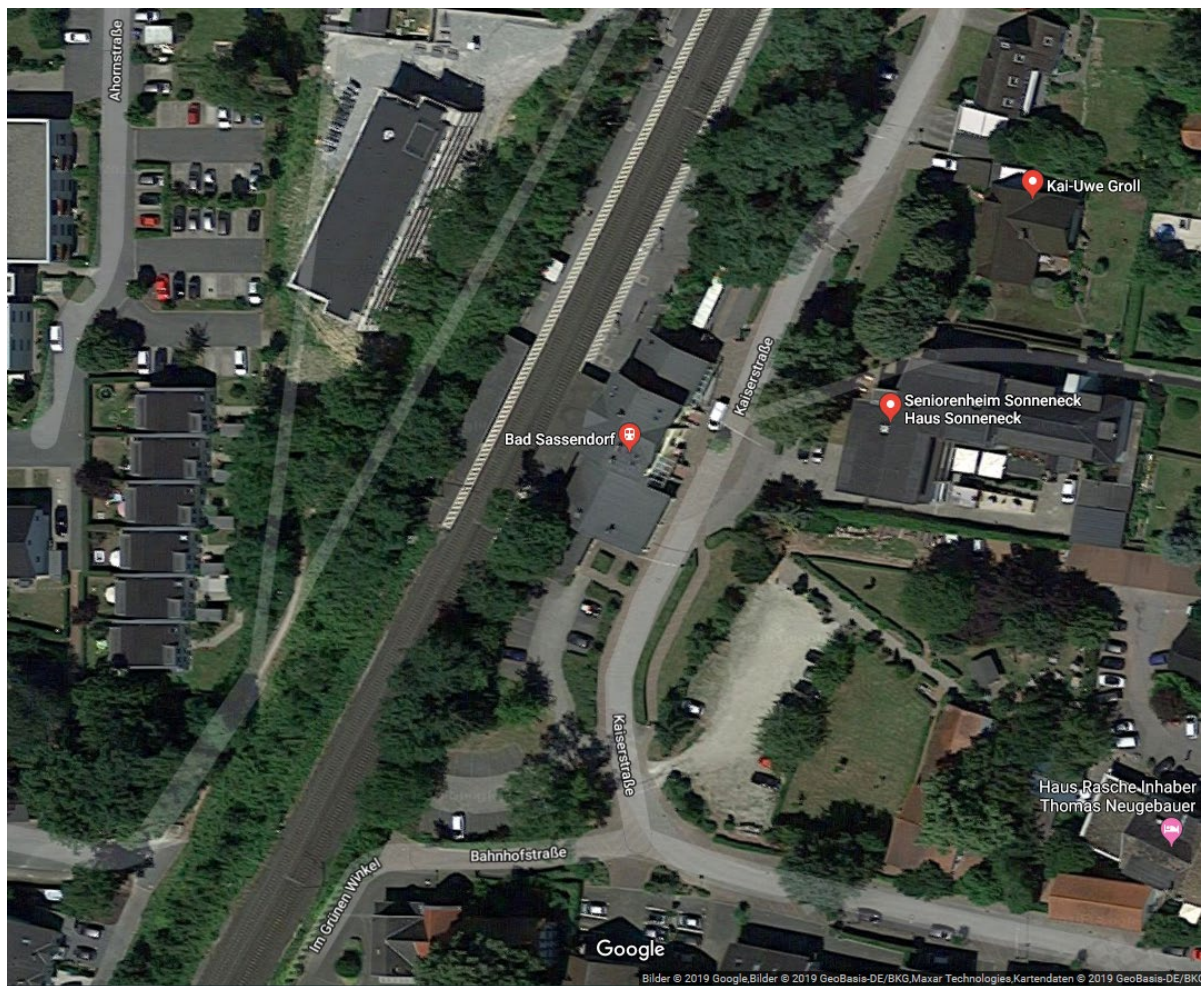
In Oestinghausen ist auf der angrenzenden Parkplatzfläche genügend Raum für die Elemente der Mobilstation: Stele, DFI-Anzeiger, fünf Leihräder, überdachte Fahrradabstellplätze sowie fünf Fahrradboxen und eine Servicestation für Radfahrer. Auch ist zu prüfen, ob auf dem angrenzenden Grundstück P&R-Plätze für Umsteiger auf den Regionalbus eingerichtet werden können.

**ABBILDUNG 77: HALTESTELLE AM KLEINBAHNHOF RICHTUNG SOEST**



## 6.1.13. GEMEINDE BAD SASSENDORF

### MS13.1 Bad Sassendorf, Bahnhof



**ABBILDUNG 78: LAGEBILD DES BAHNHOFES BAD SASSENDORF (QUELLE: GOOGLE EARTH)**

Die Gemeinde Bad Sassendorf liegt an der Bahnstrecke Hamm – Soest – Paderborn und wird durch die RB89 bedient. Hier steigen täglich über 1.000 Personen in die Züge ein oder aus. Zentrale Bushaltestelle ist der Jahnplatz, der von den Linien R49, R81, 581 und 583 bedient wird. Am Bahnhof verkehrt nur der Bürgerbus Bad Sassendorf, der vom Jahnplatz aus verschiedenen Stadtteilen von Montag bis Freitag mit zwei Fahrten am Vormittag, und mo/mi/fr zwei zusätzlichen Fahrten am Nachmittag, anfährt.

Die Linie R49 (Bad Sassendorf – Soest – Möhnesee-Körbecke) bietet von 8.38 bis 21.38 im Stundentakt (mit einer Lücke) die Verbindung in die Kreisstadt Soest, in der Gegenrichtung fährt die Linie stündlich von 9.00 – 21.00 Uhr ab Soest Bahnhof. Auch die Linie R81 bedient die Strecke Bad Sassendorf – Soest. Dabei sind die beiden Regionalbuslinien eng miteinander verknüpft und bieten werktags einen Halbstundentakt zwischen den beiden Städten.

# Bad Sassendorf

www.nwl-info.de

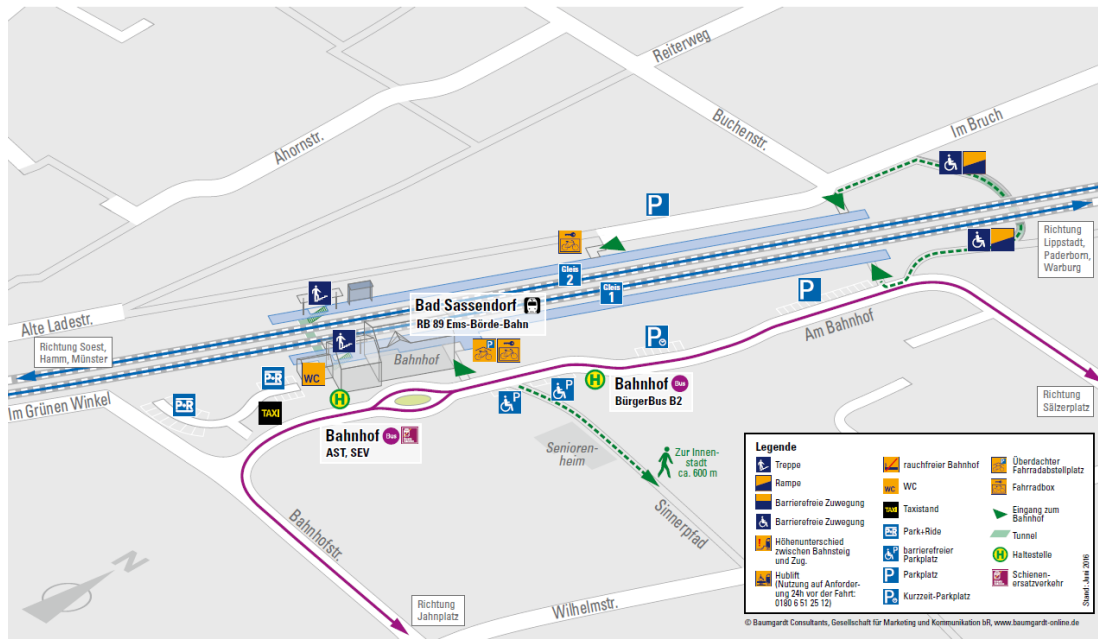


ABBILDUNG 79: STATIONSUMGEBUNGSPLAN BAHNHOF BAD SASSENDORF (QUELLE: NWL)

Der Bahnhof ist bereits relativ umfassend ausgestattet. Hier besteht eine Fahrradabstellanlage mit gesicherten Abstellmöglichkeiten, ausreichend Parkplätze inkl. P&R, ein Taxihalteplatz sowie die Haltestelle des Bürgerbusses. Auch befindet sich nah beim Bahnhof eine E-Ladesäule der Gemeindewerke. Die nächstgelegene Haltestelle ist die Haltestelle „Wilhelmstraße“ in der Bahnhofstraße.



ABBILDUNG 80: GESICHERTE UND NORMALE ZWEIRADABSTELLUNG AM BAHNHOF BAD SASSENDORF UND (RECHTS): LADESÄULE DER GEMEINDEWERKE AM BAHNHOF BAD SASSENDORF

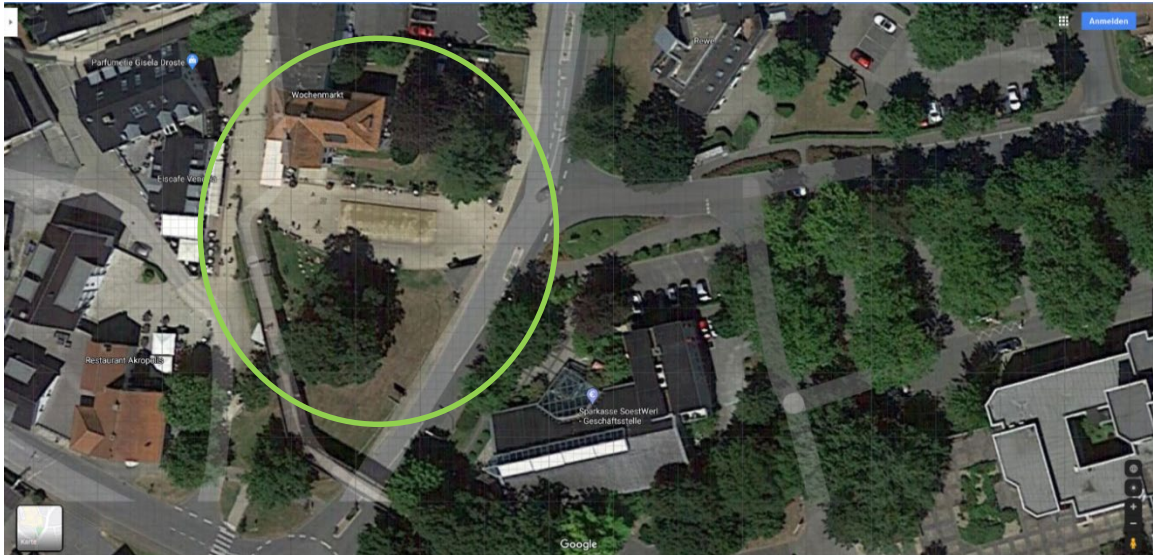
Der Jahnplatz (ca. 600m vom Bahnhof entfernt) ist die zentrale Busstation in Bad Sassendorf und bietet sich ebenso wie der Bahnhof für die Errichtung einer Mobilstation an. Leider liegen für die Bushaltestellen in Bad Sassendorf keine Einsteigerzahlen vor, wohl aber für den Bahnhof. Hier wurden 2016 1.013 Ein- und Aussteiger gezählt.

Für Bad Sassendorf wird die Errichtung von je einer Mobilstation Typ M am Bahnhof wie am Jahnplatz vorgeschlagen. Am Bahnhof sollten noch folgende Elemente realisiert werden:



Leihfahrräder, DFI-Anzeige, Carsharing (in Kombination mit dem Jahnplatz), Stele/Infotafel mit Hinweisen auf die Angebote der Mobilstation, Ladestation für Pedelecs, Servicestation für Radfahrer

### MS13.2 Jahnplatz



**ABBILDUNG 81: LAGEBILD BAD SASSENDORF, JAHNPLATZ (QUELLE: GOOGLE EARTH)**

Der Jahnplatz ist die zentrale Bushaltestelle in Bad Sassendorf. Für den Platz wurde ein Konzept zur Neugestaltung beschlossen, von dem erste Teile bereits umgesetzt sind, so die moderne Haltestellenkonstruktion in Fahrtrichtung Soest, die auch mit DFI-Anzeiger ausgestattet ist. Angefahren wird die Haltestelle von den Linien R49 (Bad Sassendorf – Soest – Delecke, Stundentakt mit Taktlücke), R81 (Bad Sassendorf – Soest, Stundentakt), 583 (Bad Sassendorf – Lippstadt, Benninghausen, unregelmäßiger Takt), 688 (nur Schülerverkehr) und AST.

Am Jahnplatz sind verschiedene Abstellmöglichkeiten für Fahrräder vorhanden. Am gegenüberliegenden Rathaus gibt es eine Ladestation für E-Pkw mit je einem Typ2- und Schuko-Stecker. Für Pedelecs bestehen bislang nur Lademöglichkeiten an der Soletherme und am Park-Café Sprenger.

Für die zentrale Haltestelle Jahnplatz wird eine Mobilstation vom Typ M vorgeschlagen, die folgende Elemente umfassen sollte:

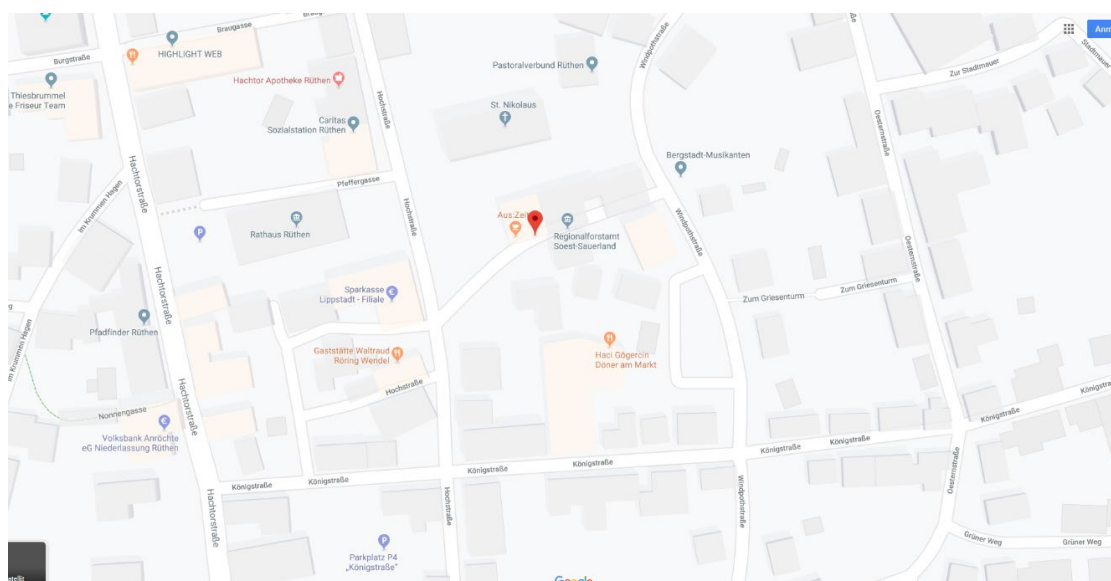
Carsharing (drei Fahrzeuge, in Kombination mit dem Bahnhof), Bikesharing (zehn Räder), Schließfächer, Paketstation, überdachte Fahrradabstellplätze, fünf Fahrradboxen, ggfls. ein Taxi-Halteplatz, Stele/Infomonitor zu den Angeboten der Mobilstation.



**ABBILDUNG 82: HALTESTELLE IN FAHRRICHTUNG SOEST MIT DFI-ANZEIGER**

In den Ortsteilen Lohne, Weslarn, Bettinghausen und Neuengeseke werden weitere Stationen vorgeschlagen, die mit Fahrradabstellanlagen und ggfls. Leihrädern auszustatten sind.

#### 6.1.14. STADT RÜTHEN



**ABBILDUNG 83: LAGEPLAN DER HALTESTELLE RÜTHEN MARKT (QUELLE: GOOGLE MAPS)**



### MS14.1 Rüthen, Markt

Die Stadt Rüthen im Südosten des Kreises ist bereits Teil des Sauerlandes und grenzt unmittelbar an den Hochsauerlandkreis und den Kreis Paderborn. Erschlossen wird die Stadt im ÖPNV durch die Buslinien R62, R71, R77, 672 und 673 sowie die Linie T71, die alle die Haltestelle Rüthen Markt anfahren. Die Linie R62 fährt von Lippstadt nach Rüthen, die Linie R71 nach Belecke, jeweils im Stundentakt. Die Linie R77 fährt stündlich von Rüthen über Kallenhardt nach Warstein. Die TaxiBus-Linie T71 verbindet Heidberg Ost mit der Haltestelle Rüthen Markt im Stadtverkehr.



**ABBILDUNG 84: HALTESTELLE RÜTHEN MARKT**

Die Haltestelle Rüthen Markt verfügt über überdachte Sitzbänke, DFI-Anzeige und einige Parkplätze im direkten Umfeld. Weitere Einrichtungen sind bislang nicht vorhanden.

Für das Zentrum der Stadt Rüthen wird eine Mobilstation vom Typ S vorgeschlagen, an der folgende Elemente vorhanden sein sollten: Fünf Leihräder, drei Pedelecs (aufgrund der vorhandenen Topografie sinnvoll), Ladestationen für Elektro-Pkw und Pedelecs, Fahrradabstellanlagen einschließlich Fahrradboxen, eine Servicestation für Radfahrer sowie eine Stele/Infotafel mit den Angeboten der Station. Ob auch Bedarf für Park-&-Ride-Plätze besteht, kann von den Gutachtern nicht beantwortet werden. Das gleiche gilt für Packstation und Gepäckschließfächer.

In den Stadtteilen Drewer, Kallenhardt und Oestereiden werden weitere Stationen vorgeschlagen, die neben Radabstellmöglichkeiten auch Leihfahrräder vorhalten sollen. Für Drewer und Oestereiden sind Satellitenstationen ausreichend, die z.B. mit Gemeinderädern oder Leihrädern des FVS ausgestattet werden sollten.



## MS14.2 Rüthen-Kallenhardt Ort



**ABBILDUNG 85: HALTESTELLE KALLENHARDT ORT**

Hier ist an der Haltestelle Kallenhardt Ort (Osterveldeplatz) eine Mobilstation Typ XS vorgesehen, die mit Stele, DFI-Anzeiger, fünf Leihrädern und Fahrradabstellmöglichkeiten ausgestattet sein soll. Platz ist sowohl rechts neben der Wartehalle wie auf der gegenüberliegenden Freifläche vorhanden.

## 6.2. PRÜFUNG VON WEITEREN STANDORTEN AUßERHALB DER KERNGEMEINDEN UND AN DER SCHNELLBUSSTRECKE

Mit Hilfe der Mobilstationen und der dort vorgehaltenen Verkehrsmittel kann die systematische Erschließung eines ländlichen Kreises, insbesondere der bislang vom ÖPNV unterversorgten Gebiete, gewährleistet werden. Der Aufbau von Mobilstationen ist vor allem an Orten sinnvoll, an denen Verkehre gebündelt werden können, wie z. B. in einer zentralen Lage einer Stadt oder an einer zentralen Haltestelle eines Stadt- oder Ortsteils. Darüber hinaus ist es sinnvoll, Stationen in Wohngebieten einzurichten, in denen ein hoher Quell- bzw. Zielverkehr besteht (Theißen 2019, S. 25).

Im Zuge der Vor-Ort-Erhebung wurden weitere Standorte für kleine und kleinste Mobilstützpunkte untersucht und bewertet. Dabei wurden die oben beschriebenen Kriterien (u.a. Einwohnerzahl, Anbindung, Erreichbarkeit von benachbarten Mobilstationen) der Bewertung zugrunde gelegt. Im Rahmen dieses Projektes konnten nicht alle Ortsteile überprüft werden. Daher stehen die nachfolgenden Standorte beispielhaft für die vergleichbaren Orte in den Gemeinden des Kreises.

Folgende Standorte wurden überprüft:

- Wickede-Wimbern

- Wickede-Echthausen
- Wickede-Wiehagen
- Anröchte-Mellrich
- Anröchte-Altenmellrich
- Anröchte-Effeln
- Anröchte-Berge
- Anröchte-Klieve
- Anröchte-Uelde
- Erwitte-Stirpe
- Erwitte-Völlinghausen
- Lippetal-Brockhausen
- Lippetal-Oestinghausen
- Schnellbushaltestelle Abzweig Mellrich
- Schnellbushaltestelle Abzweig Uffeln/Uelde

Weitere nicht im Detail überprüfte (Satelliten-)Stationen werden in den Stationssteckbriefen aufgeführt. Die Detailprüfungen sollten dann durch die Gemeinden im Rahmen der weiteren Planung erfolgen.

### 6.2.1. POSITIV BEWERTETE STATIONEN DER TYPEN S UND XS BZW. SATELLITENSTATIONEN

#### a) Wickede-Wimbern

Der Wickeder Stadtteil Wimbern mit rund 1.170 Einwohnern liegt südlich der Ruhr an der Grenze zum Märkischen Kreis und zum Hochsauerlandkreis. Im Ort gibt es die Ruhrtalklinik, ein Seniorenzentrum und das Heilig-Geist-Kloster. In dem Ende 2011 geschlossenen Marienhospital hat das Land Nordrhein-Westfalen die Zentrale Unterbringungseinrichtung für Flüchtlinge eingerichtet.

Aufgrund der Nähe der eigentlichen Ortslage zum Knotenpunkt der B63/B7 an der Alten Poststation, hier befinden sich auch die oben genannten Einrichtungen, würde sich für die Mobilstation der Parkplatz an der Zentralen Unterbringungseinrichtung, Haltestelle „Krankenhaus“ anbieten, zumal die Haltestellen im Verlauf der B63 in direkter Nähe liegen.

Wegen der etwas uneinsichtigen Lage der Haltestelle „Krankenhaus“ bzw. des Buswendeplatzes ist hier in jedem Fall eine gesicherte Fahrradabstellung (Fahrradboxen) erforderlich.



**ABBILDUNG 86: HALTESTELLE „KRANKENHAUS“ IN WIMBERN**

Die Gutachter empfehlen die Einrichtung einer Satellitenstation mit fünf abschließbaren Fahrradboxen, die (probeweise) Aufstellung von fünf Leihrädern sowie einer Stele mit Fahne zur Kennzeichnung der Mobilstation.

#### **b) Wickede-Echthausen**

In Echthausen (1.511 Einwohner) wurde die Errichtung einer Mobilstation geprüft. Der bis 1969 zu Neheim-Hüsten (heute Stadt Arnsberg) gehörende größte Ortsteil Wickedes hat auch heute noch vielfältige Beziehungen in den Hochsauerlandkreis.

Eine zentrale Haltestelle ist die Haltestelle „Schule“. Von der Lage und vom vorhandenen Radweg her geeignet sind auch die Haltestellen Mittelstraße und Weststraße an der Ruhrstraße (L 732). An der Haltestelle Mittelstraße sind die Platzverhältnisse zu beschränkt, um hier Fahrradboxen aufstellen und Leihräder anbieten zu können (siehe Abb. 87). Etwas besser sieht es an der Haltestelle Weststraße aus (Abb. 88).

Hier sollte eine Detailprüfung im weiteren Verfahren erfolgen, um in diesem Ortsteil eine Satellitenstation einrichten zu können, die mit Stele, Fahrradabstellmöglichkeiten und Leihrädern ausgestattet ist. Wegen des auf der Straße verlaufenden Ruhrtalradweges könnte auch eine Servicestation für Räder sinnvoll sein.





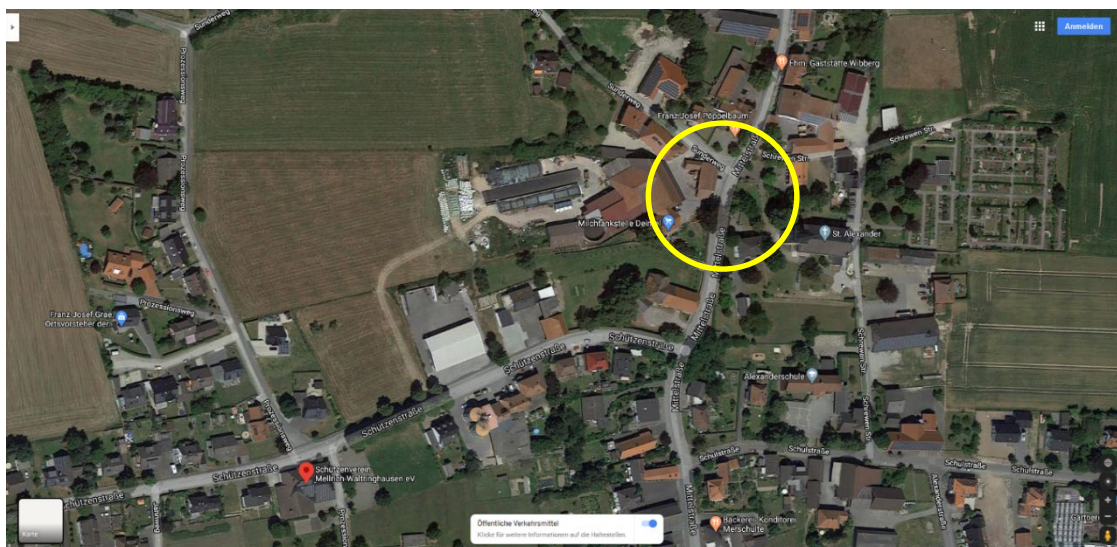
**ABBILDUNG 88: HALTESTELLEN AN DER MITTELSTRAÙE (LINKS IN RICHTUNG WICKEDE-ZENTRUM)**



**ABBILDUNG 87: HALTESTELLE WESTSTRAÙE IN ECHTHAUSEN (RECHTS RICHTUNG WICKEDE ZENTRUM)**

**c) Anröchte-Mellrich**

Mellrich (722 Einwohner) bietet sich für eine Mobilstation vom Typ XS an. ÖPNV-Anschluss nach Anröchte besteht mit der Linie 661 (fünf Fahrten)



**ABBILDUNG 89: LAGEBILD VON MELLRICH MIT DEM VORGESCHLAGENEN STANDORT (QUELLE: GOOGLE EARTH)**

Über die Kreisstraße K23 mit separaten Rad-/Gehwegen besteht eine direkte Anbindung an den Zentralort, die auch für Radfahrer sehr gut geeignet ist - im Gegensatz zur Anbindung an die Haltestelle „Abzweig Mellrich“ der Schnellbuslinie S60. Daher wird für Mellrich die Stationierung von Leihrädern vorgeschlagen. Gleichzeitig ist es wichtig, dass diese Leihräder in Anröchte am Rathaus abgestellt werden können. Für Radfahrer, die mit dem eigenen Rad nach Anröchte fahren wollen, müssen entsprechende (gesicherte) Abstellmöglichkeiten geschaffen werden.

Standort der Mobilstation könnte an der Haltestelle St. Alexander-Kirche im Ortszentrum sein.

#### d) Anröchte-Effeln (Marktstraße)



**ABBILDUNG 90: HALTESTELLE EFFELN, MARKTSTRAßE**

Der Ortsteil Effeln hat derzeit 728 Einwohner. Die Linie 661 bietet von dieser Haltestelle aus fünf Fahrten über Uelde, Mellrich und Klieve nach Anröchte. An der Haltestelle Marktstraße sollte eine kleine Mobilstation vom Typ XS errichtet werden, an der Fahrräder (gesichert) abgestellt und Leihfahrräder entliehen werden können. Wegen der örtlichen Probleme an der Haltestelle Abzweig Effeln/Uelde (B55/Schnellbuslinie S60) ist es sinnvoller, die Bewohner von Effeln direkt an die Haltestelle Rathaus in Anröchte anzubinden.



e) **Anröchte-Berge (Am Brink)**

Der Ortsteil Berge mit 681 Einwohnern liegt östlich des Hauptortes und ist über die Berger Straße mit Anröchte verbunden. Berge wird zum einen durch die TaxiBus-Linie 658 (fünf bzw. sechs Fahrten) und die nur im Schülerverkehr verkehrende Linie 558 bedient.

Die Mitfahrerbank am Ortsausgang belegt die Anbindungsprobleme dieses Ortsteils sehr deutlich.



**ABBILDUNG 91: MITFAHRERBANK IN BERGE**



**ABBILDUNG 92: HALTESTELLE „AM BRINK“ IN ANRÖCHTE-BERGE**

Die großzügig dimensionierte Haltestelle „Am Brink“ bietet sich, gegebenenfalls unter Einbeziehung eines Teils der gegenüberliegenden Grünfläche, für die Einrichtung einer Satellitenstation an. Neben Leihfahrrädern sollten hier Fahrradabstellmöglichkeiten angeboten werden.



f) Erwitte-Stirpe



**ABBILDUNG 93: GROSZÜGIG AUSGEBAUTE BUSHALTESTELLE „RINGSTRASSE“ IN STIRPE MIT FAHRRADBÜGELN (LINKS NEBEN DEN WARTEHALLEN)**

Der Stadtteil Stirpe mit über 1.000 Einwohnern liegt nordwestlich vom Stadtzentrum. Er wird nur durch die Schülerverkehrslinien 564 (Lippstadt – Stirpe – Anröchte), 678 (Erwitte – Stirpe – Völlinghausen) und 679 (Erwitte – Stirpe – Schmerlecke – Norddorf) bedient.

In Stirpe wird eine Mobilstation vom Typ XS vorgeschlagen, an der Leihfahrräder zur Fahrt nach Erwitte Bahnhof bereitstehen sollen. Platz ist gegenüber der Haltestelle ausreichend vorhanden. Die K47 ist für Radfahrer gut geeignet.

g) Erwitte-Völlinghausen



**ABBILDUNG 94: DORFPLATZ VÖLLINGHAUSEN MIT DER HALTESTELLE IM HINTERGRUND UND AUSREICHEND PLATZ FÜR EINE SATELLITENSTATION**

Der Stadtteil Völlinghausen, südwestlich der Kernstadt gelegen, weist 753 Einwohner auf. Völlinghausen wird durch die Buslinien 564 und 678 (beide verkehren nur im Schulverkehr) angebunden. Der Dorfplatz (siehe Bild) bietet sich für die Errichtung einer Satellitenstation mit Stele, Fahrradabstellmöglichkeiten und Leihrädern an. Über den Völlinghauser Weg ist der Bahnhof Erwitte gut von hier aus gut erreichbar.

## 6.2.2. NEGATIV BEWERTETE POTENZIELLE STATIONSSTÄNDE

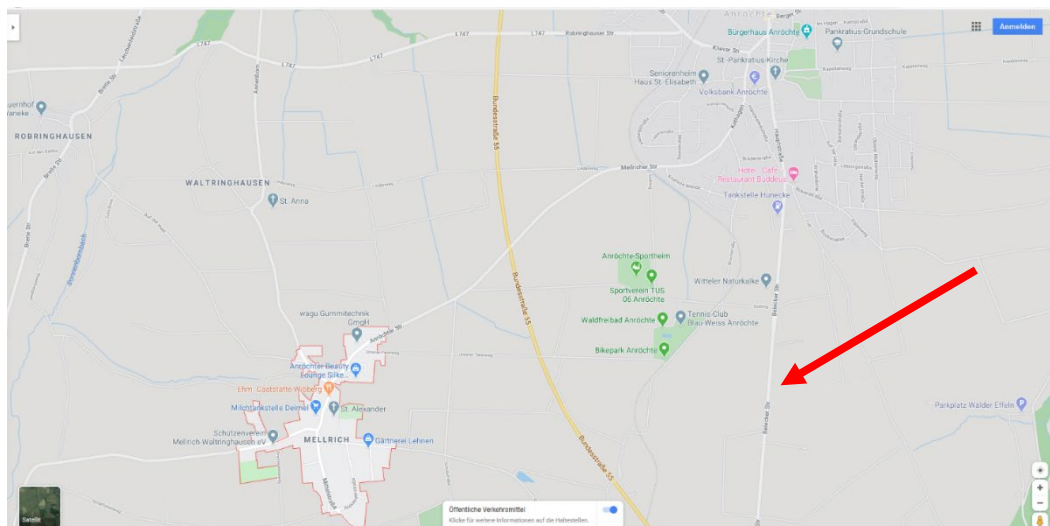
### a) Wickede-Wiehagen

Für den Ortsteil Wiehagen wird keine Mobilstation vorgesehen, weil dieser Ortsteil mit dem Zentralort zusammengewachsen ist. Die Bewohner können daher die Mobilstation am Bahnhof Wickede mitnutzen. Gegebenenfalls könnte in Wiehagen, z.B. in der Nähe des Friedhofes, eine Fahrradverleihstation errichtet werden.

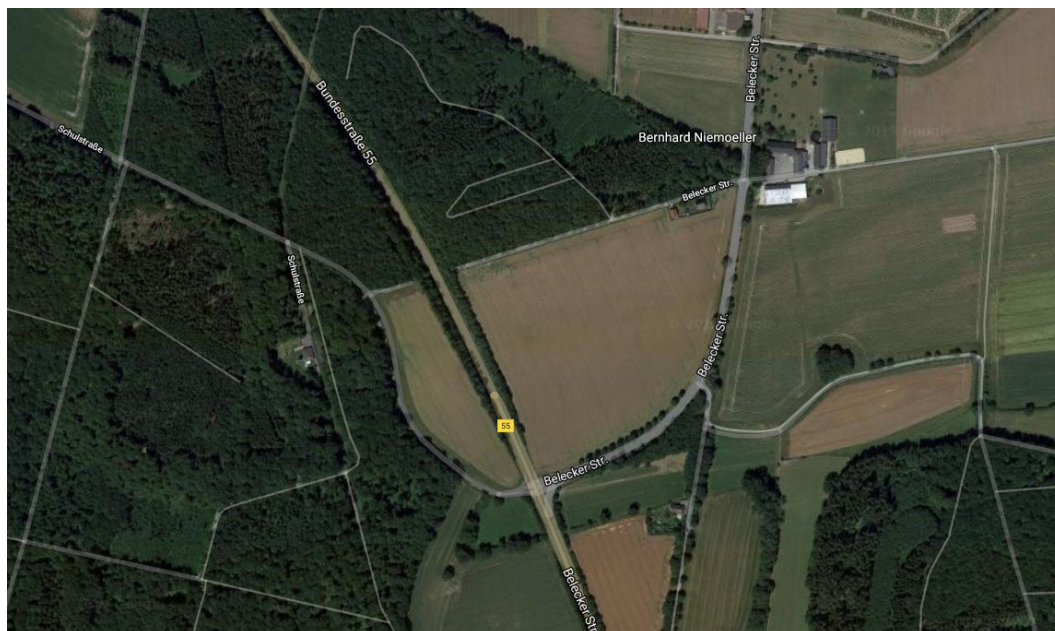
### b) Abzweig Mellrich

In den Gesprächen mit dem Projektteam wurde die Haltestelle „Abzweig Mellrich“ zur Prüfung für die Errichtung einer Mobilstation Typ „XS“ vorgeschlagen.

Die Prüfung des Haltestellenstandortes ergab, dass einerseits der Südring, der die direkte Verbindung nach Mellrich darstellen würde, durch den Bau der B55n unterbrochen wurde und die Haltestelle gegenwärtig nur unter Querung der B55 im Zuge der Schulstraße erreicht werden kann. Auf der stark befahrenen Belecker Straße ist kein gesicherter Radweg vorhanden, auch der Fußweg ist nur teilweise benutzbar. Von daher kann die Haltestelle von den Mellricher Bürgern, insbesondere von Schülern und älteren Menschen, nur eingeschränkt genutzt werden. Auch ist im Umfeld der Haltestelle, die zudem nur auf Knopfdruck angefahren wird, kaum Platz für die Aufstellung gesicherter Fahrradboxen vorhanden.



**ABBILDUNG 95: LAGEPLAN DER HALTESTELLE „ABZWEIG MELLRICH“ AN DER BELECKER STRASSE/SÜDRING (QUELLE: GOOGLE MAPS)**



**ABBILDUNG 96: SATELLITENBILD DER HALTESTELLE „ABZWEIG MELLRICH“ (QUELLE: GOOGLE EARTH)**





**ABBILDUNG 97: DRUCKKNOPF ZUR HALTANFORDERUNG BEI DUNKELHEIT (LINKS) UND HALTESTELLENUMGEBUNG (RECHTS)**

**c) Abzweig Effeln/Uelde**



**ABBILDUNG 98: LAGE DER HALTESTELLE „ABZWEIG EFFELN/UELDE“ IN RICHTUNG ERWITTE/LIPPSTADT**

Die Haltestelle „Abzweig Effeln/Uelde“ liegt an der Kreuzung der B55 mit der K8 und ist, wie das Bild zeigt, direkt über dem tieferliegenden Feld angelegt und mit Stützen gesichert. Platz für die Aufstellung von Fahrradboxen wäre weder hier noch an der Haltestelle in der Gegenrichtung vorhanden.

**d) Anröchte-Altenmellrich**

Der Ortsteil Altenmellrich (344 Einwohner) weist nicht genügend Potenzial für die Einrichtung einer Mobilstation auf. Hier wird empfohlen, die Mobilstation in Mellrich mitzubedenken bzw. die Nutzung des Rades bis zur Umsteigestation Anröchte Rathaus vorzusehen.

#### e) Anröchte-Klieve

Der Anröchter Ortsteil Klieve (392 Einwohner) ist über die Landesstraße L808 mit unterschiedlichen Führungsformen (Radfahrstreifen, kombinierter Fuß-/Radweg, Nebenstraßen, Führung auf der Fahrbahn der L808) sehr gut an den Kernort angebunden. Hier ist daher nur die Bereitstellung ausreichender Fahrradabstellkapazitäten an der Haltestelle Anröchte Rathaus erforderlich.

#### h) Lippetal-Brockhausen

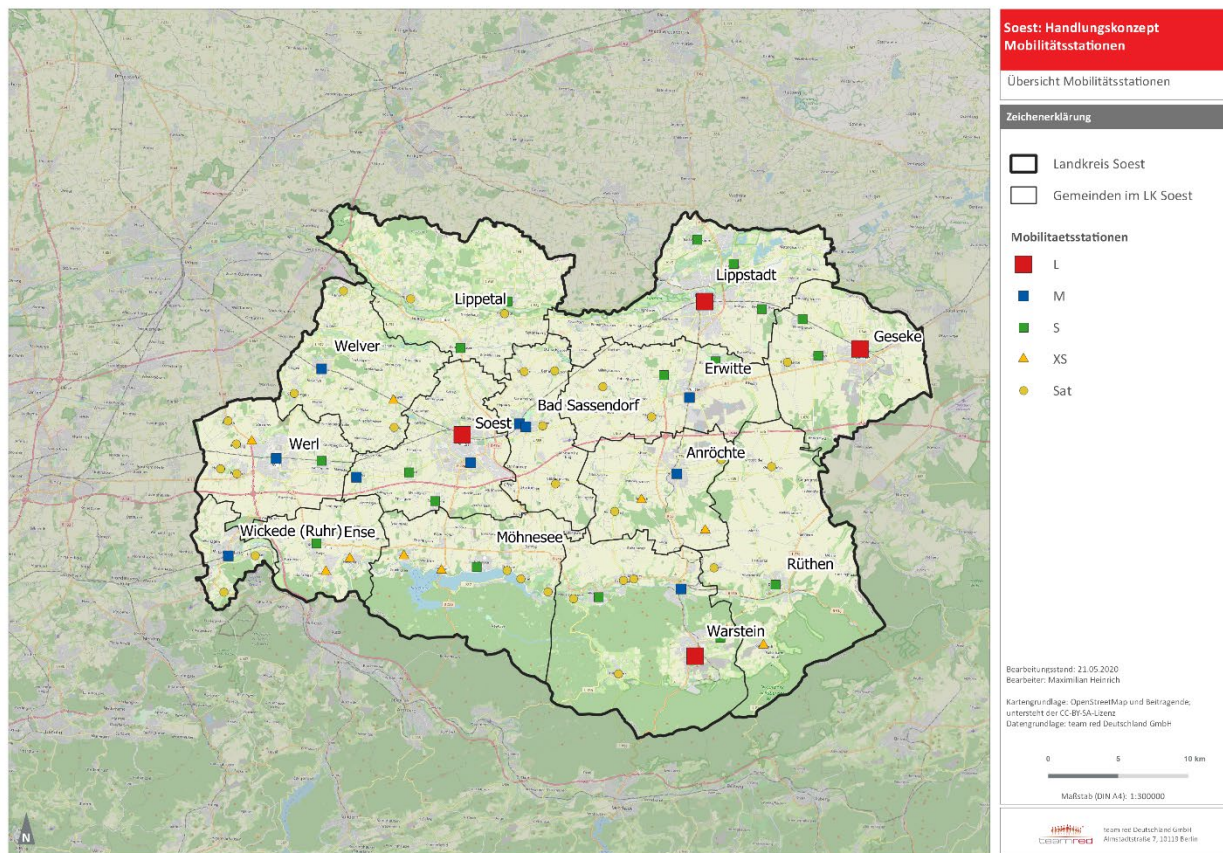
Der Lippetaler Ortsteil Brockhausen liegt östlich von Oestinghausen und weist 366 Einwohner auf. Wegen der Nähe zu Oestinghausen empfehlen wir, hier keine Mobilstation einzurichten. Dafür sollten in Oestinghausen in ausreichender Menge (gesicherte) Fahrradabstellplätze zur Verfügung stehen.

### 6.3.SATELLITENSTATIONEN IN STADT- ODER ORTSTEILEN

Für viele der vorgenannten Gemeinden – in Soest wird die bereits erfolgte Planung, mit deren Umsetzung in diesem Jahr begonnen wird, aufgenommen - wird von den Gutachtern die Einrichtung von Satellitenstationen vorgeschlagen, die nicht in die oben genannte Kategorisierung passen. Hier handelt es sich in der Regel um Standorte von Leihrädern, die an eine benachbarte Station angeschlossen sind (Beispiel Brockhausen und Oestinghausen). Die Satellitenstationen dienen zum einen der Ergänzung der Mobilstationen in den Zentren der Kommunen (Bahnhof, zentraler Platz) und sollen sicherstellen, dass die Menschen in diesen Ortsteilen ebenfalls die Mobilitätsangebote der Mobilstationen nutzen können (z.B. Abstellung von Leihfahrrädern, die an den Bahnhöfen ausgeliehen wurden). Sie sollen aber auch die abseits der ÖPNV-Hauptlinien liegenden Orte an den ÖPNV bzw. SPNV anbinden, indem die „erste Meile“ mit dem Leihrad/Pedelec zurückgelegt werden kann. Gleichzeitig dienen diese Stationen auch dazu, das System der Mobilstationen und die Vorteile der vielfältigen Mobilitätsangebote in allen Teilen des Kreises bekannt zu machen und die Bürger zum Umstieg auf nachhaltige Verkehrsmittel anzuregen. Mit Hilfe der Satellitenstationen können so durchgehende Mobilitätsketten vom Wohnort bis zum Arbeitsort/Ziel im Einkaufs- und Freizeitverkehr dargestellt werden.

Für die Satellitenstationen ist es wichtig, dass hier Informationen zu den Angeboten der Mobilstationen und der Erreichbarkeit der nächsten Verknüpfungsstation gegeben werden und eine entsprechende Kundenkommunikation angeboten wird.

## 6.4. ÜBERSICHTSKARTE ÜBER DIE IM KONZEPT VORGESCHLAGENEN MOBILSTATIONEN IM KREIS



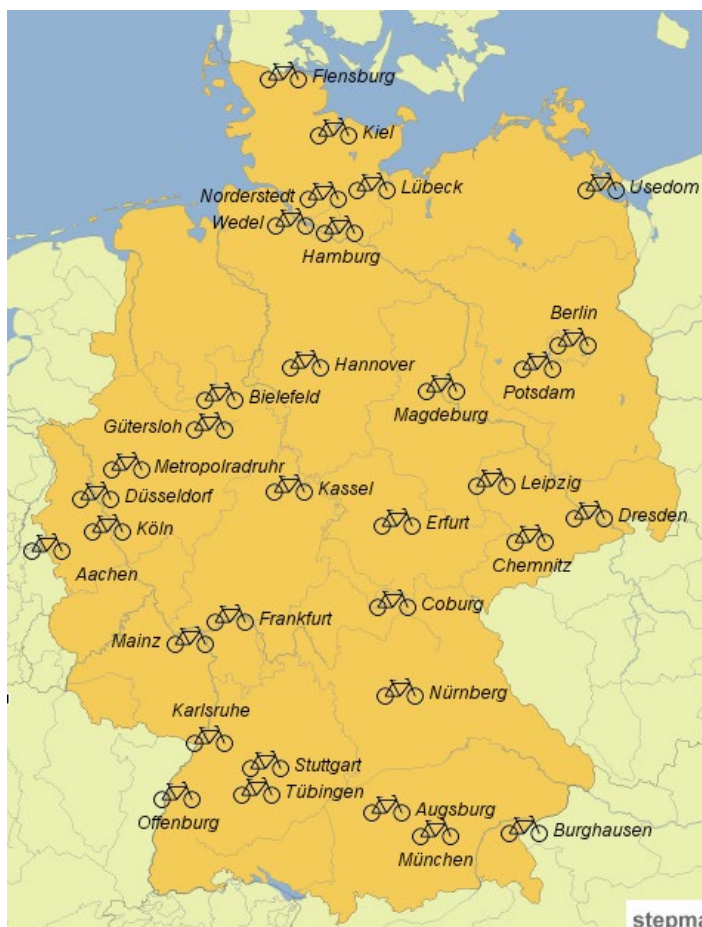
**ABBILDUNG 99: ÜBERSICHTSKARTE MOBILSTATIONEN IM KREISGEBIET (QUELLE: TEAM RED)**

Die vorstehende Karte wird als separater Anhang im DIN-A3-Format zur Verfügung gestellt.



## 7. FAHRRADVERLEIHSYSTEM UND CARSHARING

### 7.1. AUFBAU EINES KREISWEITEN FAHRRADVERLEIHSYSTEMS (FVS)



**ABBILDUNG 100: ÜBERSICHT ÜBER VORHANDENE FAHRRADVERLEIHSYSTEME IN DEUTSCHLAND, STAND 2017 (QUELLE: WWW.STEPMAP.DE)**

Ein wichtiger Bestandteil des Konzeptes ist der Aufbau eines kreisweiten Fahrradverleihsystems. Sowohl im Berufs- und Alltagsverkehr wie auch im touristischen Bereich stellen Leihräder und Leih-Pedelecs heute eine wichtige Komponente bei der Veränderung des Mobilitätsverhaltens dar. Um ein solches Verleihsystem erfolgreich implementieren zu können, müssen überall im Kreisgebiet automatisierte Verleihstationen, die über die App bedient werden, vorhanden sein.

Ziel sollte der Aufbau eines Verleihsystems sein, das im gesamten Kreisgebiet funktioniert und einen einheitlichen Zugang für alle Nutzer bietet. Dazu ist die Einbindung des Fahrradverleihsystems in die im Rahmen des Projektes MOBIDIG von Kreis und Stadt Soest angestrebte „Single Sign-On-Lösung“, die kreisweit angeboten werden soll (vgl. Kap. 2.3), notwendig. Darin werden Informationen, Buchung und Bezahlung der verschiedenen umweltfreundlichen Mobilitätsangebote unterschiedlicher Anbieter (z.B. Bus und Bahn, Carsharing) auf einer digitalen Plattform ermöglicht und so Zugangsbarrieren zu den Mobilitätsangeboten abgebaut.

Auch muss die Integration in das elektronische Ticketing-System der Verkehrsunternehmen wie geplant erfolgen.

Moderne Fahrradverleihsysteme (i.f. FVS) ermöglichen die automatisierte Ausleihe, ohne dass hierfür Personal erforderlich ist. Die Ausleihe erfolgt spontan per Anruf bei einem Callcenter, über ein Smartphone oder über ein Bedienterminal (z.B. bei großen Verleihstationen). Für kleinere Ortsteile kann auch auf feste Stationen verzichtet werden, hier sind nur mit einem Schild gekennzeichnete sogenannte „virtuelle Stationen“ denkbar, an denen die Leihräder abgestellt werden können (siehe Abb. 102). Bei der Entscheidung über den Aufbau eines FVS muss in jedem Fall festgelegt werden, ob ein rein stationsbasiertes System oder ein „Free-floating-System“ zur Anwendung kommen soll.

Um die kreisweite Lösung zu erreichen, sollte der Kreis mit den Kommunen eine entsprechende Vereinbarung über die gemeinsame Beschaffung, den Betrieb und die Finanzierung unter Beachtung kartellrechtlicher Vorschriften schließen (nach dem Vorbild des RegioRad Stuttgart). Hierzu muss dann eine Ausschreibung erfolgen, um einen Betreiber für das Gesamtgebiet zu ermitteln. Ein Beispiel dafür ein kreisweites System könnte das in diesem Jahr in Betrieb gehende FVS im Rheinisch-Bergischen Kreis sein (<https://www.rvk.de/pressemitteilungen/detail/dasbergischee-bikekommt-absommer2020/>).

In jedem Fall ist sicherzustellen, dass das in Lippstadt bereits erfolgreich etablierte FVS des Anbieters next-bike, das derzeit mit 30 Leihrädern und drei Stationen (Bahnhof, Markt und Campus) im Markt ist, in das neue kreisweite System integriert wird, zumal die Stadt Lippstadt die Ausweitung des FVS bereits in Planung hat.

## Gestaltungsmöglichkeiten von Fahrradverleihsystemen

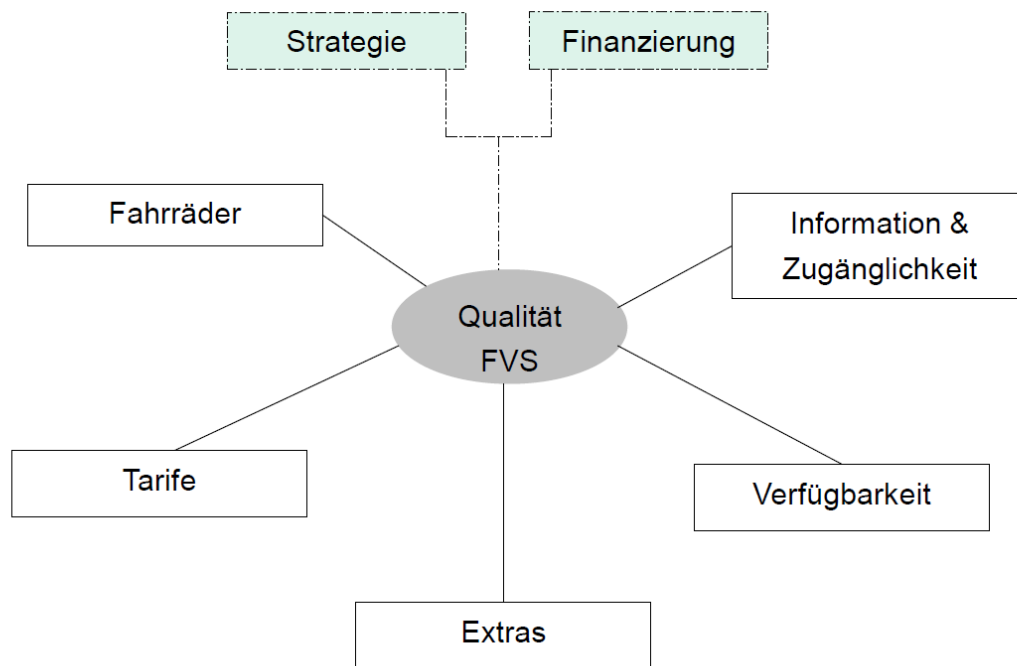


ABBILDUNG 101: ELEMENTE ZUR GESTALTUNG EINES FVS (QUELLE: TEAM RED)

In der vorstehenden Grafik wird deutlich, welche Möglichkeiten der Kreis Soest bei der Planung und Gestaltung des FVS hat und welche Elemente zum erfolgreichen Betrieb eines FVS erforderlich sind.

- Der Kreis muss zusammen mit den Gemeinden **STRATEGIE** und **FINANZIERUNG** festlegen. Zur Strategie gehört die Entscheidung über das System (stationsbasiert oder Free-Floating, Normalräder, Pedelecs, Lastenräder), die Zusammenarbeit mit Partnern/Sponsoren (Hochschulen, Unternehmen, Verkehrsbetriebe) und die Vermarktung. Auch Themen wie Verbesserung des Images, Entlastung der Straßen und Umweltschutz sind hier zu betrachten.

Im Bereich der Finanzierung sind die Anteile der Beteiligten und der Anteil der Abonnenten (siehe auch Tarife) festzulegen, Sponsoren (z.B. für die Werbung auf den Rädern, Finanzierung von Stationen bei den Partnern/Sponsoren) einzuwerben und Fördermittelanträge zu stellen.

- Erfolgsfaktoren eines FVS sind die **TECHNISCHEN KOMPONENTEN**. Hier sind die Art der zur Verfügung zu stellenden Räder (Normalräder, Pedelecs, Lastenräder, Tandems, Damen, Herren und Kinderräder etc.) und die Verfügbarkeit des Systems (zeitlich, Relokation an wichtigen Orten, Hotline, Zugänglichkeit etc.) zu definieren. Zu den technischen Spezifikationen gehören Rahmenhöhe, Gangschaltung, Allgemeiner Zustand der Räder, Verstellbarkeit des Sattels, Ausstattung (Korb, GPS,

Schloss, etc.), Zubehör (Schloss, Helm, Kindersitz/-anhänger, Pumpe, Accessoires, etc.), Versicherungsmöglichkeiten (Diebstahl/ Schaden), Wartung der Räder sowie Verantwortlichkeit für Wartung und Reparaturen.

- Zu **INFORMATION** und **ZUGÄNGLICHKEIT** gehören Aspekte wie Informationsmöglichkeiten (Internet/ Hotline/ App/ Broschüre/ Kundenbüro/ etc.), Registriervorgänge, Zahlungsmöglichkeiten, Bürokratie (Ausweisvorlage, Formulare, etc.), Mindestalter, Beratung/ Ansprechpartner, (Pannen-) Service, Sprachauswahl im System (wichtig im touristischen Bereich), Kartenmaterial, Routenvorschläge, Tipps für Sehenswürdigkeiten/ Kultur/ Lokalitäten, Erfahrungsberichte/ Foren/ Plattformen zum Austauschen.
- Die **TARIFE** sollte der Auftraggeber (Kreis und Kommunen) festlegen, insbesondere ob es z.B. Freiminuten für ÖPNV-Kunden (Jahreskarte, Semesterticket etc.) gibt. Auch gehört hierzu die Festlegung von Kautionen/Strafzahlungen bei Diebstahl oder Überschreitung der max. Ausleihzeit.
- **VERFÜGBARKEIT** umfasst Stationsdichte, Auffindbarkeit der Stationen, Geschäftsgebiet/ Stadtzentrum/ Wohngegend, Anzahl der Räder an Stationen, Betriebszeiten, Auslastung der Stationen, Alternativen bei Überlastung (Gratisminuten/ Information über nächste freie Station), Sperrzeiten nach Rückgabe.
- Unter **EXTRAS** können weitere Systembestandteile definiert werden, wie z.B. Ausleihe von Helmen an bestimmten Stationen.



**ABBILDUNG 102: BEISPIEL EINER VIRTUELLEN STATION**

## 7.2. CARSHARING IM GESAMTEN KREISGEBIET

Manche Menschen, die ein eigenes Auto besitzen, brauchen es nur gelegentlich, weil sie viele Ziele besser per Fahrrad, Bus und Bahn oder zu Fuß erreichen. Andere sind regelmäßig allein unterwegs, zum Beispiel zur Arbeit. Hier können CarSharing oder die Bildung von Fahrgemeinschaften (RideSharing) eine interessante Alternative zum eigenen Pkw bieten. Carsharing liegt auch Trend der Mobilitätsentwicklung, wie einerseits Untersuchungen wie Mobilität in Deutschland (MiD 2018) und andererseits vielfältige Studien und die Zahlen des Bundesverbandes Carsharing (bcs) belegen.



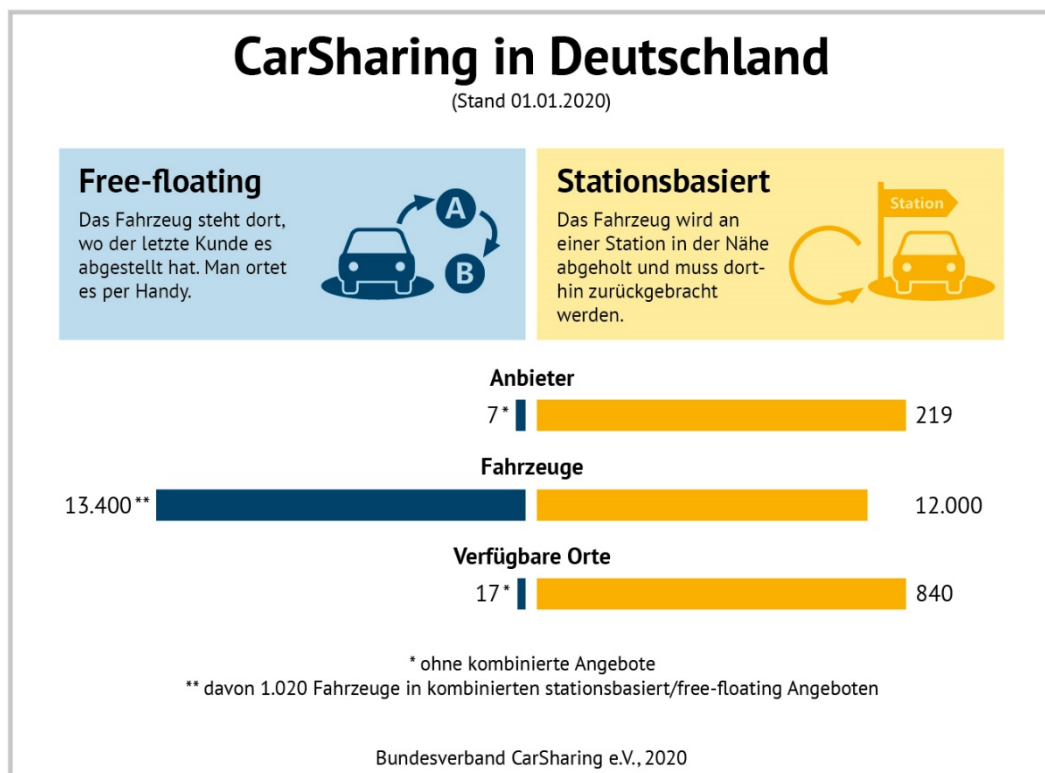


ABBILDUNG 103: ÜBERSICHT ÜBER DIE CARSHARINGSYSTEME (QUELLE: BCS 2020)

Carsharing war in der Vergangenheit vorwiegend ein städtisches Thema. Hier ist heute auch die überwiegende Anzahl der Free-Floating-Systeme (z.B. SHARE NOW, Sixt share, we share) vertreten. In kleineren Städten und in den Kreisen dominieren die stationsbasierten Systeme (z.B. Stadtmobil, cambio, book-n-drive). Alle Systeme finanzieren sich in der Regel aus den Mitglieds- und Nutzungsgebühren. Öffentliche Zuschüsse werden in der Regel nicht ge-

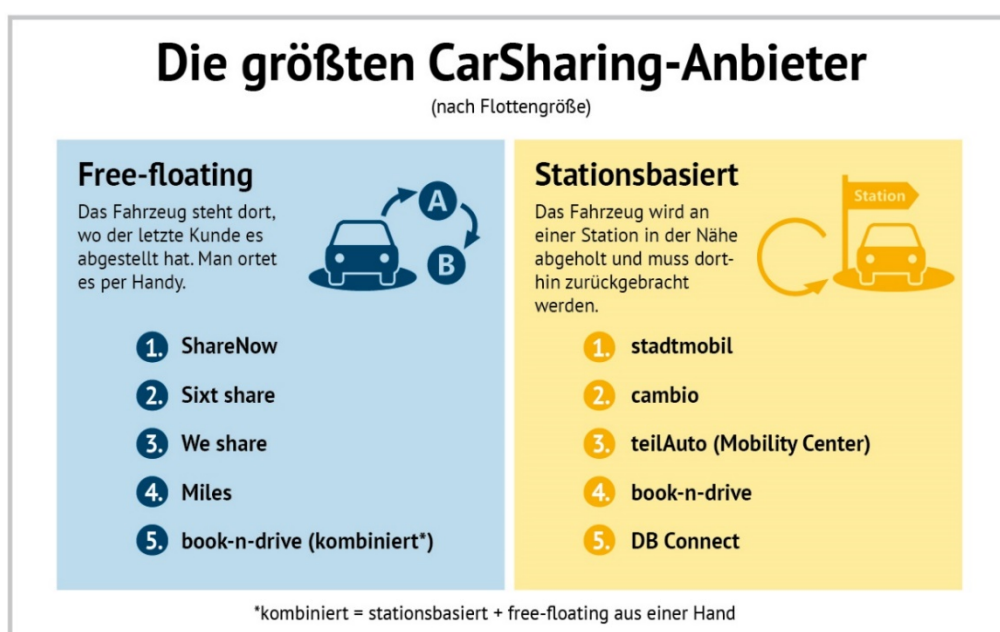


ABBILDUNG 104: DIE GRÖßTEN CARSHARING-ANBIETER IN DEUTSCHLAND (QUELLE: BCS 2020)

währt. Einige Anbieter sind aber an große Unternehmen (Daimler/BMW, Volkswagen) oder an städtische Gesellschaften angebunden (z.B. Book-n-drive an die ABG Holding in Frankfurt am Main, Wohnungsbauholding). Im Landkreis Barnim (Land Brandenburg) ist die kreiseigene Holding Träger des Carsharing-Systems BARshare.

In 445 Orten mit weniger als 20.000 Einwohnern gibt es mittlerweile stationsbasierte CarSharing-Angebote. In 46,8 Prozent aller Orte mit einer Einwohnerzahl zwischen 20.000 und 50.000 stehen ebenfalls CarSharing-Fahrzeuge zur Verfügung. Diese Zahlen zeigen, dass CarSharing auch im ländlichen Raum und in kleinen Städten möglich ist. Anders als in den großen Städten ist CarSharing im ländlichen Raum jedoch in der Regel kein aus sich heraus tragfähiges Geschäftsmodell. Die Angebote werden oft von ehrenamtlichen Vereinen getragen oder von Kommunen mitfinanziert (bcs).

Der Aufbau eines kreisweiten Carsharing-Systems erfordert deutlich mehr als das vorgenannte kreisweite FVS. Das Carsharing sollte sinnvollerweise durch einen im Markt tätigen Anbieter erfolgen, z.B. durch den bereits in Soest vertretenen Anbieter StadtTeilAuto Münster.

Ein gutes Beispiel, wie ein Carsharing-System im ländlichen Raum konzipiert und realisiert werden kann ist die Region Hannover. Hier wurde 2014 der Masterplan Shared Mobility (Hannover 2014) entwickelt und von der Regionsversammlung beschlossen. Dieser sieht die Einrichtung von Carsharing in den 21 Kommunen der Region (LH Hannover und weitere 20 Kommunen) vor.

Auch der Landkreis Ebersberg (Bayern), einer der kleinsten Landkreise Deutschlands, hat ein eigenes kreisweites Carsharing-Konzept beschlossen: „2012 hat der Landkreis Ebersberg einstimmig sein Gesamtmobilitätskonzept 2030 „Mehr Mobilität mit weniger Verkehr“ beschlossen. Ein Bestandteil davon ist ein kreisweites CarSharing-Entwicklungskonzept. Dessen Zielsetzung ist es, bis 2030 im gesamten Landkreis ein wirtschaftlich tragfähiges, flächendeckendes CarSharing-Angebot aufzubauen. In jedem Ort und Gemeindeteil mit mehr als 1.000 Einwohnern soll CarSharing zur Verfügung gestellt werden. Jeder Landkreisbewohner soll in einer Entfernung von maximal 1.000 Metern um die eigene Wohnung auf mindestens zwei CarSharing-Fahrzeuge zugreifen können. 10 Prozent der Bevölkerung, so das Konzept, sollen bis 2030 die CarSharing-Angebote nutzen.“ (bcs Leitfaden S. 19).

### Marktsituation in Deutschland und im Kreis Soest

Aus Marktdaten und Vergleichszahlen des Bundesverbands CarSharing (bcs) ergibt sich folgendes Bild:

KOMMUNE	EINWOHNER	CS-STATIONEN	CS-FAHRZEUGE	FAHRZEUGE AUF 1.000 EINWOHNER
SOEST	49.135	2	5	0,102
WEIMAR	65.507	46	60	0,916
LIPPSTADT	72.266	0	0	0
RENNINGEN	18.700	15	24	1,283
ANSBACH	41.847	10	12	0,287
VATERSTETTEN	22.229	?	22	0,990

TABELLE 9: VERGLEICHZAHLEN ZU CARSHARING IN DEUTSCHEN MITTELSTÄDTEN (QUELLE: BCS, INTERNETRECHERCHE)

Die Zahlen belegen, dass andere deutsche Städte bei gleicher Größe ein bereits deutlich umfangreicheres CarSharing-Angebot haben. Hilfestellung beim Aufbau eines Carsharing-Angebotes im Kreis Soest gibt z.B. der

bcs "Leitfaden zur Gründung neuer CarSharing-Angebote" ([www.carsharing.de/sites/default/files/uploads/arbeitschwerpunkte/leitfaden\\_neue\\_cs-angebote\\_versandversion.pdf](http://www.carsharing.de/sites/default/files/uploads/arbeitschwerpunkte/leitfaden_neue_cs-angebote_versandversion.pdf)).

## 8. PARTIZIPATION / BETEILIGUNG

An dieser Stelle erfolgt nur eine kurze Zusammenfassung der verschiedenen Termine. Die vollständigen Protokolle sind dem Anhang zu entnehmen.

### 1. Auftaktveranstaltung für den Expertenkreis am 11.09.2019

Inhalte und Festlegungen:

- Der Kreis Soest sieht als Untergrenze für die ÖPNV-Bedienung eines Ortsteils eine Einwohnerzahl bzw. ein Einzugsgebiet von 250 Einwohnern. Multimodalität: Angebote stärker ins Blickfeld der (potenziellen) Nutzer rücken. Barrierefreiheit im Sharingbereich.
- team red Präsentation: Vernetzung der Mobilitätsangebote, Mobilität im ländlichen Raum, ÖPNV-Erschließung, Definition und Differenzierung von Mobilitätsstationen, siedlungsstrukturelle Voraussetzungen
- Diskussion mit der Expertengruppe u.a. Hinweis auf Planungen der Stadt Soest (VEP 2016, Mobilstationen), der Stadt Lippstadt (VEP, Klimaschutzteilkonzept Mobilität), die RLG verweist auf die Fahrradboxen entlang der Schnellbuslinie 60. Keine Möglichkeit zur Anbindung Brockhausens an die R36.
- Festlegung der Prüfung folgender Standorte für mittlere bis große Mobilstationen: Soest, Lippstadt, Werl, Geseke; für kleinere Mobilstationen: Erwitte, Anröchte, Welper, Warstein, Belecke, Wickede, Ense, Körbecke, Herzfeld, Bad Sassendorf und Rüthen. Weitere Standorte können im Verlauf des Projektes geprüft werden.

### 2. Zweiter Expertenworkshop am 30.10.2019

Inhalte und Festlegungen:

- Kreisweites Fahrradverleihsystem (FVS): Diskussionen über Abstellmöglichkeiten nur an Stationen oder Free Floating und virtuelle Stationen; Kompatibilität mit nur einer App; keine ausschließlich touristischen Räder; Ergänzung durch kommunale Räder an kleineren Stationen/in kleineren Orten möglich. Kreisweite Ausschreibung des FVS.
- Gestaltung der Mobilstationen nach aktuellem Gestaltungsleitfaden NRW. „Wartebank“ als Ausstattungsmerkmal von Mobilstationen streichen. Kostenabschätzung der Stationstypen überprüfen. Voraussetzung für Mobilstationen ist die Barrierefreiheit.
- team red: Vorstellung der Standortüberlegungen und Diskussion der Standorte
  - Soest: inkl. der drei aufgeführten sowie FH und Gewerbegebiet Soest-Südost an WLE-Trasse, Größeneinteilung M für Bahnhof; keine E-Scooter; bei CarSharing Fahrzeugen und Lastenrädern flexible Lösung anstreben.
  - Lippstadt: mehr Fahrradabstellplätze nötig; Bad Waldliesborn Teststation für Pendlerverkehre und Kurgäste.
  - Lippetal-Brockhausen: überdachte Abstellanlage für Fahrräder, keine Mobilstation.



- Erwitte: Mobilstation am Bahnhof; Fahrradboxen im Gewerbegebiet. Teststation in Bad Westerkotten.
- Welver: ISEK in Erstellung; Bahn plant Umbau des Haltepunktes.
- Warstein: Die Stadt plant die Umgestaltung des Marktplatzes
- Belecke: Fahrradboxen; möglicher weiterer Standort Infineon.
- Wickede: wird noch erhoben
- Ense: Standort Gewerbegebiet Höingen berücksichtigen.
- Körbecke: Verlegung Haltestelle vom Rathaus in die Küerbiker Straße; Haltestelle Seestraße besser geeignet.
- Herzfeld: in Lippborg ebenfalls Station planen.

### 3. Beteiligung der Kommunen im Rahmen einer Infoveranstaltung am 09.12.2019

- Präsentation team red: Definition und Differenzierung von Mobilitätsstationen, Ergebnisse der Standortaufnahmen für Mobilstationen und Satellitenstandorte, Prüfung von „Mobilstättönchen“, Fördermöglichkeiten

Diskussion:

- Forderung nach mindestens 2-3 CarSharing Fahrzeugen pro Standort und mehrere Standorte für die Rückgabe von Fahrzeugen; Integration von Dienstfahrten, um Nachfrage nach CarSharing zu erhöhen.
- Leihfahrräder und Finanzierung, Kreis Soest kann sich eine Mitfinanzierung vorstellen (Anschubfinanzierung, nicht laufender Betrieb), Fallbeispiel Soest: Kombination von Eigenmitteln der Stadt und des Kreises.
- bei Fördermöglichkeiten sollte Infrastrukturförderung des NWL an erster Stelle stehen.
- Bad Sassendorf kann sich bei Mobilstationen eine Grundvariante sowie Ausbauvarianten vorstellen.
- Finanzierung des Umweltverbunds wäre auch über Einnahmen aus Stellplatzsatzung möglich.

World-Café zu den Themen Infrastruktur und Mobilität vor Ort. Hier wurden folgende Themen behandelt:

- Barrierefreiheit, Mobil-Info per App, DFI-Echtzeitanzeigen an allen Mobilstationen, Ausstattungsqualität der Haltestellen (Beleuchtung, Sitzmöglichkeiten, Aufenthaltsqualität etc.), Verknüpfung mit dem Radwegenetz, Überdachte Radabstellplätze, Unternutzung der Radstationen (Kostenstruktur, Vergleich zu kostenloser Abstellung und kostenlosem Pkw-Parken)
- Ganz wichtig ist Information und Kommunikation der Nutzer, um Angebote bekannt zu machen und deren Nutzung zu bewerben.
- Mobilität vor Ort: ÖPNV-Grundangebot verbessern, Mobilität 24/7, Mitfahr-App, P&R in Job-Ticket integrieren und kostenpflichtig machen, Dorfauto besser bekanntmachen, Aufwertung der Bürgerbusse, Radwegebau, P&R, B&R-Stellplätze als Standard für SPNV-Haltestellen

## 9. HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

Hier werden konkrete Vorschläge für die Umsetzung des Konzeptes in die Praxis vorgeschlagen. Dazu stehen ein Maßnahmenkatalog mit Steckbriefen und ein Handlungsfahrplan für die betrachteten Standorte zur Verfügung. Dieser Maßnahmenkatalog enthält Aussagen zu Umsetzungsschritten, zu möglichen Betreibermodellen, zur Finanzierung und zur möglichen Förderung.

Gleichzeitig wird betrachtet, wie die multimodalen Angebote in die Fahrgastinformation und den Tarif eingebunden werden können (Ziel: ein Tarif für alle Angebote oder Nutzung aller Angebote mit einer Karte, Vorbild „Hannover mobil“, polygo-Karte Stuttgart).

### 9.1. FESTLEGUNG DER MOBILSTATIONEN PRO GEMEINDE

In den Handlungsempfehlungen (Steckbriefe im Anhang 1) hat das Projektteam den Umfang der Mobilitätsangebote pro Mobilstation definiert. Darauf aufbauend werden die jeweilige Größe der Mobilstationen und die Ausstattung festgelegt. Dabei wurde auf die vermuteten Potenziale zurückgegriffen und eine Abschätzung der benötigten Angebote sowie der Anzahl der bereitzustellenden Fahrzeuge vorgenommen. Für die weitere Planung sind Hinweise zur benötigten Fläche wie zu weiteren Einrichtungsvoraussetzungen (z.B. Strombedarf) aus der Klassifizierung der Mobilstationen (Abschnitt 3.1) gegeben.

Danach sind folgende Flächenbedarfe für Mobilstationen zugrunde zu legen:

- a) Große Mobilstation Typ XL: über 180 qm
- b) Große Mobilstation Typ L: rund 100 qm
- c) Mittlere Mobilstation Typ M: ca. 60 qm
- d) Kleine Mobilstation Typ S: max. 40 qm
- e) Kleinststation Typ XS: max. 10 qm

Diese Angaben sind Richtwerte aufgrund der Erfahrungen anderer Städte. Hier sind bereits vorhandene Flächen, die in die Mobilstation einbezogen werden können, entsprechend anzurechnen.

Auch wird bei den jeweiligen Mobilstationen aufgeführt, welche Satellitenstationen in den einzelnen Gemeinden um die zentrale Mobilstation gruppiert werden sollen. Hierzu sind an einzelnen Satellitenstationen detailliertere Untersuchungen vorgenommen und in den Maßnahmensteckbriefen ausgewiesen worden.

Der Größenbedarf ergibt sich aus der gewählten Größenklasse und dem dort angebotenen Fahrzeugbestand. Entsprechend der Größe der jeweiligen Gemeinde und dem vermuteten Bedarf an alternativen Mobilitätsmöglichkeiten haben sich für die städtischen Standorte Mobilstation der Klassen L und M ergeben, während in den kleineren Gemeinden in der Regel die Klassen S und XS zum Tragen kommen.

Der tatsächliche Flächenbedarf für die Mobilstationen ergibt sich zum einen aus der Anzahl der bereitzustellenden Fahrzeuge (Carsharing, Leihräder) sowie der vorzuhaltenden Abstellmöglichkeiten. Je nach dem zur Verfügung stehenden Platz schlagen wir vor, gegebenenfalls die einzelnen Elemente auch getrennt anzubieten.

### 9.2. BETREIBERKONZEPTE

Für die Einrichtung des kreisweiten Angebotes an Mobilstationen ergeben sich folgende Zuständigkeiten der verschiedenen Beteiligten:

KREIS SOEST	KOMMUNEN	VERKEHRSUNTERNEHMEN (VU)	BETREIBER DER SYSTEM-KOMPONENTEN
Beschlüsse einheitliches System	Standortauswahl	Integration Tarif	Betrieb FVS
Festlegung Corporate Design	Planung (Kostenansatz)	Mobilitätskarten	Relokation und Wartung FVS
Abschluss Kooperationsvertrag	Finanzierung (Haushalt)		Betrieb Carsharing
Ausschreibung (FVS, Marketing, Gestaltung)	Ausschreibungen (Bauleistungen, Komponenten)		
Gesamtsteuerung	Vergabe Bauarbeiten		
Fördermittelberatung	Einrichtung (Aufbau) der Stationen		
Digitale Vernetzung	Unterhalt, Winterdienst		
Integration Tourismus	Beschaffung Gemeinderäder		

**TABELLE 10: ZUSTÄNDIGKEITEN BEI EINRICHTUNG UND BETRIEB VON MOBILSTATIONEN**

Hinsichtlich der Betreibermodelle von Mobilstationen sind eine Vielzahl unterschiedlicher Aufgaben und Elemente in einheitliche Zuständigkeiten zu überführen. Die Strukturen der bereits bestehenden Systeme von Mobilstationen sind sehr unterschiedlich. Hinzu kommt, dass die Fördermittelgeber als Betreiber für Mobilstationen die Kommunen, kommunale Betriebe oder Verkehrsbetriebe als die zuverlässigsten Partner ansehen.

Das Land NRW empfiehlt in seinem Handbuch, dass der Kreis oder die jeweilige Kommune, gegebenenfalls mit Unterstützung durch Verkehrsunternehmen und/oder Kreis- und Stadtwerke, „die Federführung in der Planung trägt und auch Schirmherr des Betriebs der Mobilstationen ist“. Hier steht die Koordination Organisation (z.B. Verpachtung/Vermietung/Vergabe von Flächen und Räumlichkeiten) sowie die Instandhaltung der Flächen im Vordergrund.

Da sich die Mobilstationen an die bestehenden SPNV/ÖPNV-Angebote anschließen, müssen die Betreiber des Linienverkehrs und die Betreiber der Haltestellenanlagen aktiv einbezogen werden.

Die weiteren Mobilitätsangebote, wie z.B. die Bereitstellung von Verkehrs- und Serviceangeboten, können von privaten Mobilitätsdienstleistern wahrgenommen werden, die sich auf das entsprechende Geschäftsfeld spezialisiert haben. Diese nehmen dann neben der reinen Bereitstellung ihrer Angebote auch Aufgaben wie Instandhaltung und Wartung sowie Redistribution (vor allem bei Leihrädern) wahr.

Zur einheitlichen Gestaltung und Vermarktung der Mobilstationen im Kreis Soest sollten der Kreis und die Kommunen im Rahmen einer Vereinbarung die Umsetzung als Gemeinschaftsprojekt betreiben. Nur so können die Mobilstationen ganzheitlich als Gesamtprodukt beworben werden. Für das Marketing und die Information sollte ein Partner (VU, kreiseigenes Unternehmen ö.ä.) beauftragt werden.



Wichtig ist, dass im Rahmen des Betreiberkonzeptes sichergestellt werden muss, dass es einen einheitlichen Zugang zu allen Mobilitätsangeboten der Mobilstationen gibt. Ebenso müssen die bestehenden Informationsangebote zur Mobilität im Kreis Soest sowie das Mobilitätsmarketing um die Angebote der Mobilstationen erweitert werden.

Die bisher in Deutschland bekannten Mobilstationen stehen in unterschiedlicher Trägerschaft:

STADT/KREIS	SYSTEMNAME	BETREIBER	ANZAHL STATIONEN
Bremen	mobil.punkt	BREPARK GmbH	35
Hamburg	Switchh	Hochbahn AG	67
Leipzig	Leipzig mobil	Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB)	29
München	M	Stadtwerke München/Münchner Verkehrsgesellschaft (SWM/MVG) in Zusammenarbeit mit LH München	13 + 2
Offenburg	Einfach mobil	Stadt Offenburg/Technische Betriebe OG	8
Meschede	Mobilstation	DB Regio	1

**TABELLE 11: BEISPIELE FÜR MOBILSTATIONEN IN DEUTSCHLAND (EIGENE ZUSAMMENSTELLUNG)**

Weitere Beispiele mit ausführlichen Beschreibungen finden sich sowohl im Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen wie in der DIfU-Broschüre Mobilitätsstationen in der kommunalen Praxis, Berlin, Mai 2019.

### Betreiberkonzepte für Fahrradverleihsysteme

Die bislang in Deutschland vorhandenen Fahrradverleihsysteme (FVS) sind in der Regel im Betrieb der beiden großen Unternehmen, DB Connect („Call-a-bike“) und Nextbike. Daneben gibt es einige regionale Anbieter. Die vorwiegend asiatischen Anbieter von einfachen Free-Floating-Systemen (GoBike, Mobike, Ofo etc.) sind inzwischen weitgehend wieder vom Markt verschwunden. Inzwischen kommen auch Unternehmen aus Dänemark (Donkey Republic) und den USA (LimeBike) in den deutschen Markt.

Bei der Mehrheit der derzeit in Betrieb befindlichen Systeme zahlt die öffentliche Hand Betriebszuschüsse an die jeweiligen Betreiber. Die FVS sind entweder städtisch aufgestellt (Berlin, Hamburg) oder regional aufgebaut (Stuttgart, Rhein-Neckar, München). Den größten Umfang weist derzeit das RegioRad Stuttgart auf, das von Mühlacker bis Schwäbisch Gmünd rund 90 Km in der West-Ost-Ausdehnung umfasst. 40 Kommunen sind inzwischen Mitglied bei RegioRad Stuttgart. Übersicht:

STADT/KREIS	SYSTEMNAME	BETREIBER	UMFANG	REGION	ZUSCHUSS
Berlin	Nextbike/Deezer	Nextbike	5.000 Räder	Innerhalb des S-Bahn-Rings	Senat
Hamburg	StadtRAD Hamburg	DB Connect	Über 2.500 Räder und 20	Stadtgebiet Hamburg	Freie und Hansestadt Hamburg

			Lastenpedelecs		
Köln	KVB Rad	Nextbike	1.460 Räder	Stadtgebiet und einige Umlandsgemeinden	KVB/Stadt Köln
Bonn	SWB mobil	Nextbike	900 Räder	Stadtgebiet und wenige Stationen im Umland	SWB/Stadt Bonn
Ruhrgebiet	MetropolRad Ruhr	Nextbike	2.000 Räder	10 Städte von Duisburg bis Hamm	
Stuttgart	RegioRad	DB Connect	1.250 Räder, davon 450 Pedelecs, 10 Lastenräder	Region Stuttgart	LHS und beteiligte Kommunen
Mainz	MVG MeinRad	Mainzer Verkehrsgesellschaft	1.200 Räder	Mainz, Wiesbaden, einige weitere Gemeinden	MVG und Stadt Mainz, weitere Partner
München	MVG Rad	MVG	4.300 Räder und Pedelecs	Stadt und Landkreis München	MVG, Stadt und Landkreis
Rhein-Neckar	VRN Nextbike	Nextbike	1.200 Räder und Pedelecs	Mannheim, Region Rhein-Neckar	VRN
Stadt Lippstadt		Nextbike	30 Räder, 3 Stationen	Stadtgebiet Lippstadt	Stadt, Hochschule

**TABELLE 12: ÜBERSICHT ÜBER EXEMPLARISCHE FAHRRADVERLEIHSYSTEME IN DEUTSCHLAND (QUELLE: TEAM RED)**

### Weiteres Vorgehen

Zum weiteren Vorgehen empfehlen die Gutachter neben der Fassung der entsprechenden Beschlüsse durch die Gremien des Kreises und der Kommunen folgende Maßnahmen:

- Planung und Vorbereitung des FVS sowie Abschluss einer Kooperationsvereinbarung zwischen Kreis und Gemeinden
- Ausschreibung des FVS
- Planung und Vorbereitung des Carsharingsystems auf Kreisebene einschl. möglicher Vereinbarungen über Corporate-Carsharing (Kreis, Gemeinden, externe Partner)
- Verhandlung mit geeigneten Carsharingbetreibern
- Abschluss eines Vertrages mit dem bestgeeigneten Betreiber

### 9.3. KONZEPT ZUR VERMARKTUNG

Ziele der Mobilstationen sind vor allem die Steigerung der Nachfrage im Umweltverbund, z.B. im städtischen Umfeld, und die Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum. Mobilitätsangebote sollen besser miteinander verknüpft und an zentralen Orten kombiniert angeboten werden. Eine Optimierung der Schnittstellen zwischen den einzelnen Komponenten (Mobilität, Services, Infrastruktur) muss einhergehen mit der Vermarktung der Mobilstationen.

#### **Zeitlicher Rahmen:**

Die Kommunikation sollte spätestens mit Abschluss der Genehmigungsphase der spezifischen Mobilstationen beginnen (Ankündigung), um potentielle Nutzer schon früh im Projekt mitzunehmen. Sie sollte die ersten Phasen (vor Ort Begehung, Spatenstich usw.) begleiten und ab ca. 4 Wochen vor Eröffnung intensiviert werden. Im weiteren Verlauf des Projektes sollte in Abständen über die Erfahrungen/Ergebnisse des Projekts berichtet werden. Bei der Errichtung weiterer Mobilstationen sollte die Kommunikation ebenfalls frühzeitig stattfinden und darstellen, dass die einzelnen Mobilstationen Bestandteil eines weit angelegten, zusammenhängenden Projekts sind.

#### **Räumliche Verbreitung:**

Allgemeine Kommunikation (Tagespresse usw.) im Kreis Soest. Ansteuern von Fachmedien etc. für Brancheninformationen bundesweit.

Das Projektgebiet umfasst einzelne Teilräume im Kreis Soest:

Soest (Bahnhofsvorplatz, Ampen, Deiringsen, Ostönnen)

Lippstadt (Bahnhofsvorplatz, Bad Waldliesborn, Dedinghausen, Lipperode)

Werl (Bahnhofsvorplatz, Westönnen)

Geseke (Am Bahnhof, Ehringhausen, Störmede)

Erwitte (Bahnhof, Bad Westernkotten)

Anröchte (Am Rathaus)

Wolver (Bahnhof, Borgeln)

Warstein (Markt, Beleke)

Wickede (Bahnhofsvorplatz, Wimbern, Echthausen)

Ense (Bremen)

Möhnesee-Körbecke

Lippetal (Herzfeld Markt, Oestinghausen)

Bad Sassendorf (Bahnhofsvorplatz, Jahnplatz)

Rüthen (Markt)

#### **Budget:**

Auszugehen ist von einem Budget im 5-stelligen Bereich.

#### **Kommunikationsziele:**

Die Kommunikation zum Projekt soll

a) auf die neuen Angebote aufmerksam machen



- b) Nutzungsbarrieren senken
- c) Reisende dazu bewegen, ihr eigenes Mobilitätsverhalten zu überdenken
- d) der Bevölkerung Vertrauen in die neuen Verkehrsangebote geben
- e) das Image von einem starren ÖPNV aufbrechen

Die Partner möchten verdeutlichen, dass:

- sie Bewohnern in ländlichen Regionen umweltfreundliche Mobilitätsangebote bereitstellen
- sie den Trend der Nutzung von Zweit- und sogar Drittautos in ländlichen Bereichen brechen möchten, und die Verkehrswende in ländlichen Regionen anstreben
- sie eine flexible, bezahlbare und ressourcenschonende Verkehrsmittelwahl ermöglichen möchten
- sie Mobilität für breite Bevölkerungsschichten erhalten möchten; „Der Kreis holt Mobilstationen in die Region“
- sie trotz problematischer Finanzierung ein attraktives ÖPNV-Angebot bieten möchten
- sie in punkto Mobilität innovativer Vorreiter sind und Lösungen bieten, die das verhältnismäßig starre ÖPNV-System mit modernen, maßgeschneiderten Lösungen ergänzen.

#### Zielgruppen:

- Berufspendler
- Touristen
- Personen, die aus Umweltschutzgründen auf die Nutzung des Pkw für kurze Fahrten verzichten möchten
- Kooperationspartner (Städte, Tourismusbüros, Verkehrsunternehmen)
- allg. Medien im Projektraum, Fachmedien, interne Strukturen, Politik, Meinungsbildner

#### Herleitung der Marketingstrategie

Obwohl das eigene Auto gerade bei der Altersgruppe der 18-24-jährigen als Statussymbol kontinuierlich abnimmt (vgl. Kap. 1.1) und der Anteil derer, die den Führerschein erwirbt immer weiter zurückgeht (2010: 85,8%; 2017: 79,2%), ist die Entwicklung in ländlichen Regionen gegenläufig. Während in Städten, in denen Bus, Bahn, Taxi oder Leih-Fahrräder sowie neue Angebote wie Uber und günstige Mietwagen ständig verfügbar sind, das Alter der Führerscheinneulinge stetig ansteigt, machen in ländlichen Regionen bis zu zwei Drittel der Jugendlichen bereits den Führerschein mit 17 Jahren. Diese Entwicklung zeigt auf, dass der Führerschein dann gemacht wird, wenn die Mobilität es erfordert und kein Alternativangebot zum eigenen PKW existiert. Im Kreis Soest werden insgesamt nur 36% aller Wege durch Verkehrsmittel des Umweltverbandes abgedeckt, was die Errichtung von Mobilstationen für einen attraktiveren ÖPNV dringend erforderlich macht.

Für eine erfolgreiche Vermarktung des Projektes ist nicht nur Reichweite, sondern Vertrauen in die neuen Angebote unabdingbar. Potenzielle Nutzer sollen auf die neuen Angebote aufmerksam gemacht werden, Nutzungsbarrieren gesenkt werden und Nutzer dazu bewegt werden, ihr eigenes Mobilitätsverhalten zu überdenken. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW hat in der Broschüre „Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen“ erste Empfehlungen im Bereich Vermarktung von Mobilstationen ausgesprochen, die in der wesentlichen Ausrichtung in diesem Konzept geteilt werden.

### **Aufbau einer Marke:**

Eine besondere Bedeutung hat die Entwicklung einer Marke und eines Corporate Designs, um ein verstärktes Bewusstsein für das neue Mobilitätsangebot und gleichzeitig einen hohen Wiedererkennungswert der Stationen zu schaffen.

Die Gestaltungsvorgaben des Zukunftsnetz Mobilität NRW sollten übernommen werden. Mobilstationen sollten überall sofort zu erkennen sein und der Vorgang zur Nutzung standardisiert sein. Dafür ist die Marke „Mobilstation NRW“, das Corporate Design, Standards der Wegweisung und das Logo zu übernehmen. Freiheiten in der Gestaltung sollten standardisiert für alle Stationen angewendet werden. Es ist zu prüfen, ob eine Namensgebung der einzelnen Stationen oder des Konzepts der Kreises Soest alternativ erfolgen kann. Eine Zugehörigkeit zum Konzept Mobilstationen NRW muss klar ersichtlich bleiben. Des Weiteren sollten Mobilstationen nicht als einzelnes Produkt, sondern als Bestandteil des Nahverkehrs verstanden und vermarktet werden. Mobilstationen können einen Beitrag dazu leisten, negative Assoziationen - der ÖPNV hat teilweise einen schlechten Ruf und wird als starres System angesehen - mit Hilfe des multimodalen Konzeptes zu verbessern und aufzubrechen. Dafür muss das neue System allerdings erlebbar sein und dem Kunden die Option geboten werden die neuen Angebote unkompliziert zu erproben. Die Vermarktung sollte durch den Kreis - als Aufgabenträger des ÖPNVs im Kreis Soest - zentral vorgenommen werden, um das Produkt ÖPNV aus einer Hand anbieten zu können. Eine einheitliche Vermarktung ist wesentlich für die Etablierung einer Marke. Verkehrsunternehmen der Region und Städte, aber auch Tourismusbüros und das Regionalmarketing, sollten als Kooperationspartner dienen. Diese können ihren Bekanntheitsgrad nutzen, damit die Bevölkerung, Touristen und vielleicht Firmen/Mitarbeiter Vertrauen in die neuen Verkehrsangebote gewinnen. Obwohl die Gestaltung und Vereinheitlichung der Mobilstationen als eine Marke für NRW erfolgt, sollte die Vermarktung eine lokale Ausrichtung verfolgen. Eine Kombination aus digitalen Medien und vor-Ort-Marketing verspricht die größte Reichweite bei den Zielgruppen. Die angebotenen Verkehrsmittel des Umweltverbundes sollten zentral über die mobil info-APP und eine Homepage buchbar sein.

Instrumente und Kommunikationsmittel zur Vermarktung von Mobilstationen sind im Anhang aufgeführt (Anlage 12.2).

## **9.4. HANDLUNGSKONZEPT**

Um eine einheitliche Vorgehensweise zu sichern, schlagen die Gutachter vor, das Konzept im Rahmen eines Gemeinschaftsprojektes zwischen Kreis und Kommunen umzusetzen. Dabei sollte der Kreis Soest die Projektführung übernehmen und die einheitlichen Kriterien festlegen. Auch bietet es sich an, Fördermittel gemeinsam einzuwerben. Für die Detailplanung der vorgeschlagenen Standorte sind die Gemeinden verantwortlich, die auch die Grundstücksfragen abklären müssen.

Das Handlungskonzept ist eine Empfehlung des Kreises Soest, wie zukünftig nachhaltige Mobilität, durch Verknüpfung unterschiedlicher Angebote an einem Standort und der damit einhergehenden Vereinfachung des Übergangs zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln im Kreis, gefördert werden kann.

Wie dicht das Netz an Mobilstationen im Kreis Soest gestrickt wird, hängt letztendlich von der jeweiligen Entscheidung in den Kommunen ab. Je mehr Stationen vorgehalten werden desto wirkungsvoller kann das inter- und multimodale Verkehrsverhalten begünstigt werden.

Voraussichtlich liegen Anfang 2021 entsprechende Beschlüsse in den Kommunen vor, ob und ggfs. wo Mobilstationen errichtet werden sollen. Der Kreis Soest als Koordinator und Ansprechpartner wird anschließend

einen gemeinsamen Termin anbieten. Durch eine effiziente Vernetzung sollen Abstimmungsprozesse erleichtert werden. Insbesondere im Bereich der Planung und Finanzierung von Mobilstationen liegt die Verantwortung bei den Kommunen. Aber auch andere Akteure sind bei der Etablierung relevant. So sind die Verkehrsunternehmen als der Mobilitätsdienstleister vor Ort einzubinden und außerdem Mobilitätsdienstleister für Carsharing und Fahrradverleihsysteme.

Einen Überblick über erforderliche Umsetzungsschritte liefert folgende Tabelle:

UMSETZUNGSSCHRITT	WER	WANN
IDENTIFIZIERUNG VON AKTEUREN	KREIS SOEST	ERLEDIGT
INITIIERUNG	KREIS SOEST	ERLEDIGT
GGF. RÜCKSPRACHE MIT ÜBERGEORDNETER EBENE, EVTL. INTEGRATION		
EINBINDUNG VON AKTEUREN, AUFBAU VON PROJEKTPARTNERSCHAFTEN UND KONZEPTENTWICKLUNG		
ENTWICKLUNG EINER MARKE (BRANDING)		
KLÄRUNG DER FINANZIERUNG (INFRASTRUKTUR)	KOMMUNEN	NACH POLITISCHER BESCHLUSSFASSUNG ENDE 2020
KOSTENSCHÄTZUNG PLANUNGS-, BAU- UND BETRIEBSKOSTEN		
BEWERBUNG UM FÖRDERGELDER		S. FRISTEN FÖRDERGEBER; BIS 31.01.2021 BSPW. INFRASTRUKTURFÖRDERUNG NWL
HAUSHALTSPLANUNG UND ERMITTLUNG DER EIGENANTEILE		
DIGITALE VERNETZUNG DER MOBILSTATIONEN	KREIS SOEST	
BESCHLUSS ÜBER EINFÜHRUNG KREISWEITES FVS UND CARSHARING-SYSTEM	KREIS SOEST/GE- MEINDEN	
FESTLEGUNG DER BETREIBERSTRUKTUR	KREIS SOEST / KOM- MUNEN / VU	VORSCHLAG IM HANDLUNGSKONZEPT; KON- KRETISIERUNG NACH POLITISCHER BESCHLUSS- FASSUNG ENDE 2020
MANAGEMENTAUFGABEN		
WINTERDIENST UND REINIGUNG DER FLÄCHEN		
INSTANDHALTUNG		
IDENTIFIZIERUNG POTENZIELLER STANDORTE	KREIS SOEST / KOM- MUNEN	ERLEDIGT
RELEVANTE KNOTENPUNKTE IM ÖV		
FLÄCHENVERFÜGBARKEIT		NOCH ZU KONKRETISIEREN
BEVÖLKERUNGSDICHTE UND STRUKTUR IM UMFELD		
STÄDTEBAULICHE SITUATION		NOCH ZU KONKRETISIEREN
ERFAHRUNGEN AUS DEM BESTAND (Z.B. NUTZERZAHLEN)		
BESEITIGUNG VON NUTZUNGSKONFLIKTEN	KOMMUNEN	AB 2021
AUSWAHL DER AUSSTATTUNGSMERKMALE ANHAND VON LAGE UND POTENZIALEN	KREIS SOEST / KOM- MUNEN	TEILW. ERLEDIGT AB 2021
DETAILLIERTE STATIONSPLANUNG, GESTALTUNG UND DESIGN	KREIS SOEST / KOM- MUNEN	AB 2021
GGF. SCHAFFUNG DER BAUPLANUNGSRECHTLICHEN GENEHMIGUNGEN	KOMMUNEN	AB 2021
AUFBAU DER MOBILSTATIONEN	KOMMUNEN	AB 2021/22
DURCHFÜHRUNG DES BAUS DER STATIONEN		
GGF. UMGESTALTUNG UND EINBINDUNG IN UMFELD UND VERKEHRSNETZE		
BETRIEB DES SYSTEMS	KREIS SOEST / KOM- MUNEN / VU	AB 2021/22
ANSCHUBSTRATEGIEN		



ÖFFENTLICHKEITSARBEIT		
DIGITALE BUCHBARKEIT		

**TABELLE 13: UMSETZUNGSSCHRITTE (IN ANLEHNUNG AN: ZUKUNFTSNETZ MOBILITÄT NRW, HANDBUCH MOBILSTATIONEN NRW, 28.04.2017, S. 47)**

Der detaillierte Umsetzungsplan wird mit den interessierten Kommunen Anfang 2021 abgestimmt. Auch mögliche Kooperationen oder Projektpartnerschaften sind dann genauer zu betrachten.

## 9.5. WIRTSCHAFTLICHKEIT UND KOSTEN

Die Wirtschaftlichkeit einer Mobilstation hängt einerseits von den bereitgestellten Angeboten und andererseits von der Gesamtkonstruktion ab. In jedem Fall ist davon auszugehen, dass der Kreis Soest bzw. die beteiligten Gemeinden einen Teil der Kosten werden übernehmen müssen. Dies betrifft einerseits einen Teil der Investitionskosten (hier können aber Fördermittel eingeworben werden), andererseits sind die Betriebskosten von dem jeweiligen Träger anteilig zu tragen. Im Betreiberkonzept ist daher festzulegen, wie die Kostenteilung im Einzelnen geregelt wird. Nach Vorstellung der Kreisverwaltung ist vorgesehen, dass die Herstellung der Infrastruktur durch die Kommunen zu erfolgen hat (beantragbare Fördermittel siehe unter 10), während der Kreis den Anteil der Digitalisierung und des zentralen Marketings übernimmt. Im Betreiberkonzept, zu dem in dieser Machbarkeitsstudie erste Hinweise gegeben wurden, ist festzulegen, welche Partner sich mit welchem Anteil am Projekt beteiligen.

**Kostentabelle** (auf Basis der Angaben anderer Städte und der Kalkulation des Nahverkehr Rheinland (nvr):

BESTANDTEIL	GROß	MITTEL	KLEIN	WEITERE VARIANTEN	EINHEITSPREIS
STELE	22.500 €	15.000 €	5.000 €	1.500 (MAST, FAHNE)	
NOTRUFSAULE					8.500 €
WEGWEISER					7.500 €
GESICHERTE FAHR- RADABSTELLAN- LAGE	24.500 €	12.250 €	2.450 €	17.150 – 7.350 €	
FAHRRADBOXEN, EINHEIT MIT 5 BO- XEN					4.900 €
AUSHANGKASTEN					2.000 €
DFI	30.000 €	22.500 €	15.000 €		
UHR					1.000 €
SITZGELEGENHEI- TEN	4.500 €	3.000 €	750 €	3.750, 1.500 €	
WETTERSCHUTZ	37.500 €	25.000 €	12.500 €		
BELEUCHTUNG					1.000 €

FAHRRADREPARATURSTATION	3.200 €	1.200 €	1.000 €		
SCHLAUCHAUTOMAT					1.500 €
PEDELEC-LADESTATION (LADESCHRANK MIT 2X4 FÄCHERN)					1.700 €
AC LADESÄULE 2x22 kW					3.850 - 10.000 €
DC LADESÄULE 50 kW UND MEHR					10.000 – 50.000 €

TABELLE 14: ÜBERSICHT ÜBER DIE KOSTEN EINZELNER ELEMENTE VON MOBILSTATIONEN

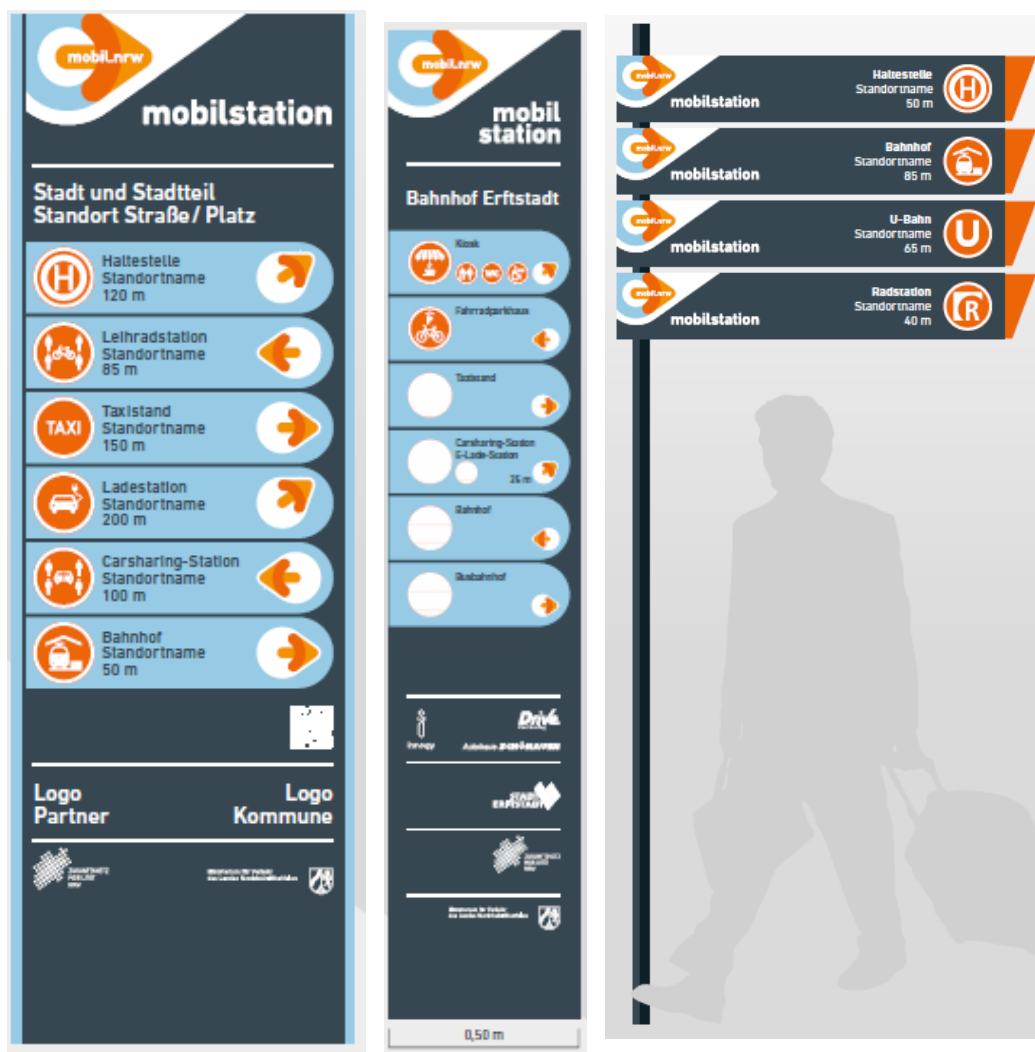


ABBILDUNG 105: STELEN IN DEN FORMATEN GROSS, MITTEL UND KLEIN (QUELLE: GESTALTUNGSLEITFADEN NRW)

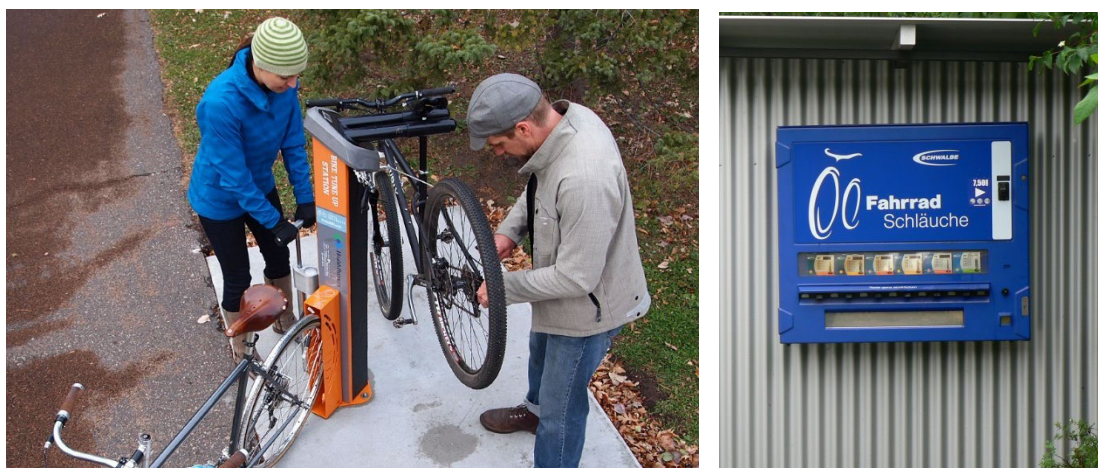


ABBILDUNG 106: LINKS: FAHRRADREPARATURSTATION (QUELLE: RASTI-STADTMOBILIAR), RECHTS: SCHLAUCHAUTOMAT VON SCHWALBE

Für Fahrradgaragen/-boxen gibt es eine sehr weite Preisspanne, wie die nachfolgende Tabelle belegt:

HERSTEL- LER	MODELL	MAßE (L x B x H)	PREIS (BRUTTO)	ABLAGE FÜR HELM ETC.	TÜRCODE / QR-CODE	BEZUG / INTERNET, PREIS
Ziegler	Cumber- land	208 x 85 x 138		n.v.	nicht als Zu- behör	<a href="http://www.ziegler-me-&lt;br/&gt;tall.de">www.ziegler-me- tall.de</a>
	Lexington			n.v.	nicht als Zu- behör	
	Sligo			n.v.	nicht als Zu- behör	
WSM	BikeBox 3	200 x 82 x 140	1.000 €	n.v.	nicht als Zu- behör	<a href="http://www.wsm.de">www.wsm.de</a>
	BikeBox 1	205 x 85 x 115	1.000 €	n.v.	nicht als Zu- behör	
	BikeBox 2	208 x 85 x 138	3.200 € (Bausatz)	n.v.	<i>nein, Zylind- erschloss</i>	
Biohort GmbH	MiniGa- rage (Gar- tengerä- tehaus)	203 x 122 x 145	1.000 €	n.v.	nicht als Zu- behör	<a href="http://www.biohort.com/de">www.biohort.com/de</a>
Metall- Möbel24	Fahrradbox	200 x 80 x 134	585 €	n.v.	nicht als Zu- behör	<a href="http://www.metallmoe-&lt;br/&gt;bel24.de">www.metallmoe- bel24.de</a>
Stein HGS	Treasure (Bogen- oder Giebel- dach)	205 x 85 x 115	(kein Bo- den)	n.v.		<a href="http://www.stein-hgs.de">www.stein-hgs.de</a>
	Classy (auch als Ls für Räder mit Über- länge)	205 x 82 x 140	(kein Bo- den)	Türhaken, keine Ablage	<i>Einhebelgriff- Zylinder- schloss</i>	
Stöhr	Fahrradga- rage	205 x 80 x 125		n.v.; eigene La- destination	Mobipark (Handy) in Entwicklung. Stand?	<a href="http://www.stoehr-mobi-&lt;br/&gt;lity.de">www.stoehr-mobi- lity.de</a>

Orion	Aretus	200 x 95 x 140		Türhaken; eigene Ladestation	im Video Öffnung mit Keycard	www.orion-bausysteme.de
Beton Müller	RadBox	unklar				www.beton-mueller.de
Kienzler Stadtmobiliar GmbH	elektronische Schließsysteme				elektronische Zugangssysteme	

TABELLE 15: ANGEBOTE FÜR FAHRRADGARAGEN/-BOXEN (QUELLE: TEAM RED)


Hersteller	Veniox	The New Motion	Mennekes
Modell	VE-Public 2x1	Ice Cube	Smart 5N
			
<b>Ausstattung</b>			
Bedienung	12" Touchdisplay	LED Lampen	Display
Ladepunkte	2x Typ 2, 22 kW	2x Typ 2, 22 kW	2x Typ 2, 22 kW, Schuko
Gleichzeitige Ladung	ja	ja	ja
Card-Reader	ja	ja	ja
Kommunikationsmodul	ja	ja	ja
Hausanschlusskasten integrierbar	ja	nein	ja
FI Typ	A, B zzgl. 450,-	Typ B	Typ B
Maße	900 x 1440 x 194 mm	1462 x 273 x 273 mm	1600 x 400 x 300 mm
Gewicht	50 kg	61,5 kg	100 kg
<b>Preise</b>			
Grundpreis	4.205	4.747	7.000
Transport	170	keine Angaben	keine Angaben
Fundament	450	160	wird nicht angeboten
Installation	650	nach Aufwand	wird nicht angeboten
Gesamt	5.475	4.907	7.000
<b>Besonderheiten</b>			
	Display kann zusätzlich genutzt werden (Fahrplan, Wetter ...)	Interessantes Geschäftsmodell: autom. Abrechnung für alle TNM-Kunden	Der Qualitätsführer unter den Säulen



ABBILDUNG 107: BEISPIELE FÜR AC-LADESÄULEN (QUELLE: TEAM RED)

ABBILDUNG 108: (RECHTS) AC/DC-LADESÄULE HAMBURG

#### Beispiele für Kosten einer Mobilstation:

- Für die Errichtung einer Station mit einfacher Stele ohne Terminal und ohne E-Ladestation werden etwa 6.000 € für den Grundbedarf pro Station veranschlagt (Stadt Leipzig). Für eine Station XS mit Mast mit Fahne und Fahrradboxen sind rund 6.500 € zu veranschlagen.
- Für die Errichtung einer umfangreicheren Station, welche eine Stele mit Informations- und Buchungsterminal sowie E-Ladepoller beinhaltet, betragen die Herstellungskosten etwa 25.000 € (Leipzig). Im Kreis Soest wurden eine Station M etwa 38.000 € (ohne DFI) kosten. Hier wären vorhanden: Stele, B&R-Anlage, Fahrradboxen, Sitzgelegenheiten, Reparaturstation und Pedelec-Ladeschrank.



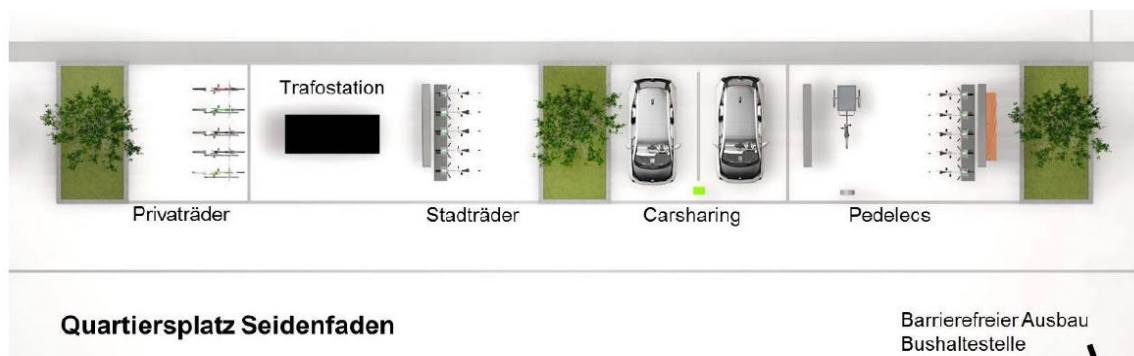


ABBILDUNG 109: PRINZIPISSKIZZE DER MOBILITÄTSSTATION SEIDENFADEN IN OFFENBURG (QUELLE: STADT OFFENBURG, VORLAGE 097/17)

- In Offenburg betragen die Herstellungskosten der ersten Stationen zwischen ca. 35.000 Euro und 113.000 Euro brutto (ohne Fahrzeuge): „Für die Infrastrukturelemente der Stationen liegen die Investitionskosten pro Station zwischen 35.000 Euro und 45.000 Euro, soweit hierbei auf bereits befestigte Flächen zurückgegriffen werden kann. Dort, wo die betroffene Fläche noch einer neuen Befestigung bedarf, liegen die Kosten für die Station bei etwa 55.000 Euro. Bei Standorten, bei denen ein Gebäudemodul für die Pedelecs und später eventuell ein Lastenfahrrad, wie beim Standort „Messe“, zum Einsatz kommen, liegen die Kosten bei etwa 70.000 Euro“ (Gemeinderatsvorlage 141/14). Die drei weiteren Stationen (Realisierung 2018/2019) wurden mit rund 150.000 € Gesamtkosten veranschlagt (ohne Einhausung der Pedelecs).
- Bremen nennt Herstellungskosten von 5.000 (Mobil.pünktchen) bis 40.000 Euro (Mobil.punkt).

Zu den Betriebskosten einer Mobilstation gibt es bislang nur wenige Aussagen. Die Stadt Offenburg hat für die ersten vier Stationen Jahreskosten zwischen 1.180 und 2.500 € pro Station genannt, denen Einnahmen in Höhe von rund 3.000 € pro Station gegenüberstehen (Gemeinderatsvorlage 097/17). Hinzu kommen bei Fremdfächern die jeweiligen Mietkosten.

## 9.6. TARIFINTEGRATION

Ein wichtiges Thema, um den Erfolg der Mobilstationen zu sichern ist neben der Angebotsvielfalt und der Sichtbarkeit die Tarifintegration in den ÖPNV. Die Nutzung der Angebote sollte für ÖPNV-Kunden vergünstigt sein (z.B. gewähren manche Verkehrsunternehmen oder Verbünde bei der Fahrradausleihe für Jahreskarteninhaber 30 Freiminuten täglich oder pro Ausleihvorgang; auch werden günstigere Tarife bei Carsharing angeboten). Fast alle vorstehend genannten Beispiele sind eng mit dem ÖPNV verbunden (München, Köln, Leipzig, Bremen und Hamburg) oder bieten über eine Mobilitätskarte (Offenburg „einfach mobil“) vergünstigte Tarife an.

Wichtig für den Kreis Soest ist die Integration der Angebote an den Mobilstationen in den ÖPNV-Tarif, um durchgehende Mobilitätsketten von A nach B zu schaffen, gegebenenfalls durch ein einheitliches Zugangs- und Abrechnungssystem in Verbindung mit dem ÖPNV-Ticketsystem.

## 10. FÖRDERMÖGLICHKEITEN

In diesem Kapitel werden die verschiedenen Fördermöglichkeiten zur Finanzierung der Mobilstationen kurz dargestellt. Folgende Förderprogramme auf Bundes- und Landesebene können nach derzeitigem Stand für die Realisierung des Konzeptes in Anspruch genommen werden:

### 10.1. NWL-FÖRDERUNG

Gemäß dem Gesetz über den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNVG NRW) fördert der NWL mit vom Land NRW zur Verfügung gestellten Mitteln Maßnahmen im Bereich der ÖPNV-Infrastrukturförderung. In Betracht kommen hier die Förderbereiche

- Bau von Park & Ride- sowie Bike & Ride-Anlagen (Neubau und Ausbau von Park-and-ride-Anlagen für Personenkraftwagen und Krafträder sowie Bike-and-ride-Anlagen für den Übergang zum ÖPNV. Die Anlagen sind im Regelfall den Nutzern kostenfrei zur Verfügung zu stellen.)
- Umbau von Bahnhöfen und Haltepunkten

Die maximale Förderquote beträgt je nach Projektinhalt bis zu 90%.

### 10.2. LANDESMITTEL NRW

#### 10.2.1. RICHTLINIE VERNETZTE MOBILITÄT

Die Richtlinie des Landes NRW zur Förderung der vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements vom 1. Juni 2019 fördert u.a. Mobilstationen als physische Verknüpfungspunkte verschiedener Verkehrsmittel und -angebote. Die Förderrichtlinie sieht unter anderem Zuwendungen vor für Mobilstationen in Quartieren ohne Verknüpfung mit dem ÖPNV, die Erweiterung von Mobilstationen um zukunftsweisende Mobilitätsangebote wie zum Beispiel gesicherte Radabstellanlagen, Microhubs oder Carsharing-Stellplätze sowie die Aufwertung von Stationen und die Erhöhung der Aufenthaltsqualität.

Nach Ziffer 2.3 (Mobilstationen und andere Infrastrukturen) werden Investitionen in Infrastrukturen, die verschiedene Verkehrsmittel oder Verkehrsangebote im Personenverkehr verknüpfen, wie zum Beispiel Mobilstationen, oder mit diesen im direkten Zusammenhang stehen sowie Basisinfrastrukturen, wie beispielsweise die Herstellung von Flächen, die für logistische Lösungen in innerstädtischen Bereichen oder Quartieren zum Beispiel für Güter- und Warenstationen genutzt werden, gefördert.

Zuwendungsempfänger sind Kreise, Städte und Gemeinden sowie Gemeindeverbände und sonstige Zusammenschlüsse und Körperschaften des öffentlichen Rechts. Der Fördersatz beträgt maximal 80 Prozent.

Zuwendungen werden nur für Vorhaben gewährt, bei denen die Zuwendungen die Bagatellgrenze überschreiten. Die Bagatellgrenze wird mit 12 500 Euro Zuwendung festgesetzt. Auch muss die Finanzierung des Eigenanteils gesichert sein. Bei investiven Maßnahmen/ Infrastrukturmaßnahmen muss uneingeschränktes Baurecht vorliegen und der erforderliche Grunderwerb gesichert sein.

Nach Ziffer 5.5.1.4 (Zuwendungsfähige Ausgaben für Mobilstationen nach Nummer 2.3) sind förderfähig

- a) die Erstellung von Mobilstationen ohne Verknüpfung mit dem ÖPNV/ SPNV am selben Standort,

- b) Infrastruktur zur Erstellung und Erweiterungen von Mobilstationen mit und ohne Verknüpfung zum ÖPNV beziehungsweise von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs (ÖV) um ergänzende Mobilitätsangebote, die nicht dem ÖPNV zuzurechnen sind wie beispielsweise für Sharing-Angebote,
- c) Ausstattungen, die den Standort einer Mobilstation aufwerten und die Aufenthaltsqualität erhöhen wie Wetterschütze, Sitzgelegenheiten und Gepäckschließfächer,
- d) ergänzende Infrastrukturen wie Stellplätze, die nicht dem Abstellen individuell genutzter Kfz dienen (beispielsweise für Carsharing oder für nicht dem ÖPNV zurechenbares Ridepooling),
- e) Gestaltungselemente, die die Erkennbarkeit von Mobilstationen oder Abholstationen erhöhen und das landeseinheitliche Signet für Mobilstationen verwenden, Grundlage ist der Gestaltungsleitfaden des Zukunftsnetzes Mobilität NRW in seiner jeweils aktuellen Fassung (<https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/handlungsfeld/vernetzte-mobilitaet>) und
- f) die Herstellung und der Erwerb von Flächen für die Aufstellung von Güter-/Warenstationen wie beispielsweise Abhol- und Verteilstationen, Zwischenlager, Mikro Hubs.

**Der Höchstbetrag der anerkennungsfähigen zuwendungsfähigen Ausgaben beläuft sich bei einer Mobilstation auf 200.000 Euro.**

Link: [www.recht.nrw.de/lmi/owa/br\\_vbl\\_de-tail\\_text?anw\\_nr=7&vd\\_id=17777&ver=8&val=17777&sg=0&menu=1&vd\\_back=N](http://www.recht.nrw.de/lmi/owa/br_vbl_de-tail_text?anw_nr=7&vd_id=17777&ver=8&val=17777&sg=0&menu=1&vd_back=N)

## 10.2.2. NRW-RICHTLINIEN ZUR FÖRDERUNG DER NAHMOBILITÄT

Die Richtlinien des Landes zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen fördern u.a. Fußverkehr, Mobilität im ländlichen Raum, Öffentlichkeitsarbeit & Kampagnen, Radverkehr. Die maximale Förderquote beträgt 70%.

Link: [www.vm.nrw.de/verkehr/nahmobilitaet/index.php](http://www.vm.nrw.de/verkehr/nahmobilitaet/index.php)

## 10.2.3. NRW-PROGRAMMBEREICH „EMISSIONSARME MOBILITÄT“

Hier werden Elektrofahrzeuge (z.B. für Carsharing), E-Lastenräder und Ladeinfrastruktur u.a. an Mobilstationen, gefördert. Hier gilt eine Bagatellgrenze von 350 Euro, die maximale Zuwendungssumme ist auf 500 000 Euro pro Antragsberechtigten beschränkt.

### a) Ladeinfrastruktur

Für Kommunen und Kreise aus Nordrhein-Westfalen oder kommunale Betriebe beträgt die Fördersumme 80 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben bis zu einer maximalen Förderhöhe von 1 600 Euro für Wallboxen beziehungsweise 4 800 Euro für Ladesäulen pro Ladepunkt. Bei öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur beträgt die Förderung 50 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben bis maximal 5 000 Euro pro Ladepunkt.

### b) Elektrofahrzeuge (beispielsweise für die Redistribution von Leihrädern oder kommunalen Fahrrädern)

Gefördert wird der Erwerb, das Leasing oder die Langzeitmiete von reinen Batterieelektro- und Brennstoffzellen-Neufahrzeugen der Klassen L6E, L7E, M1, N1 und N2 mit einer zulässigen Gesamtmasse von weniger als 7,5 Tonnen nach der Definition des Elektromobilitätsgesetzes vom 5. Juni 2015 (BGBl. I S. 898).

Für reine Batterieelektrofahrzeuge beträgt die Förderquote 40 Prozent der Ausgaben der Anschaffung bis zu einer maximalen Förderhöhe von 30 000 Euro. Für Brennstoffzellenfahrzeuge beträgt die Förderquote 60 Prozent der Ausgaben der Anschaffung bis zu einer maximalen Förderhöhe von 60 000 Euro.

c) E-Lastenräder

Gefördert wird der Erwerb von elektrisch betriebenen, fabrikneuen Lastenfahrrädern. Die elektrischen Lastenfahrräder müssen eine Nutzlast von mindestens 70 Kilogramm ohne Fahrer aufweisen und eine der folgenden Anforderungen erfüllen:

- ein verlängerter Radstand oder
- Transportmöglichkeiten, die unlösbar mit dem Fahrrad verbunden sind und mehr Volumen oder Gewicht aufnehmen können als ein herkömmliches Fahrrad.

Die Förderquote beträgt 60 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben bis zu einer maximalen Förderhöhe von 4 200 Euro. Bei Kommunen sind bis zu fünf Lastenfahrräder und bei sonstigen juristischen Personen nur ein Lastenfahrrad förderfähig.

Link: [www.nrwbank.de/de/foerderlotse-produkte/progresnrw-Programmbereich-Emissionsarme-Mobilitaet/15925/produktdetail.html](http://www.nrwbank.de/de/foerderlotse-produkte/progresnrw-Programmbereich-Emissionsarme-Mobilitaet/15925/produktdetail.html)

**Eine wichtige Hilfestellung zu den Fördermöglichkeiten im Land Nordrhein-Westfalen gibt der Förderfinder NRW (<https://www.foerderfinder.nrw.de/>).**

## 10.3. BUND

### 10.3.1. KOMMUNALER KLIMASCHUTZ

Seit dem 1. Januar 2019 bietet die neue Fassung der Kommunalrichtlinie Kommunen und Akteuren aus dem kommunalen Umfeld zahlreiche neue Fördermöglichkeiten zur Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen. Dazu zählen unter anderem kommunales Energie- und Umweltmanagement, Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs, intelligente Verkehrssteuerung, Mobilitätsstationen.

Gefördert wird hier ausdrücklich die Errichtung verkehrsmittelübergreifender Mobilitätsstationen.

Die maximale Förderung liegt bei 40 bzw. 60% (für finanzschwache Kommunen) der zuwendungsfähigen Kosten.

Weiter werden aus diesem Programm auch Verbesserungen der Radverkehrsinfrastruktur für den Alltagsradverkehr durch die Errichtung von frei zugänglichen Radabstellanlagen (zum Beispiel Fahrradbügel) an öffentlichen Einrichtungen beziehungsweise an Verknüpfungspunkten zum öffentlichen Nahverkehr sowie auf grundstückszugehörigen Flächen gefördert. Auch die Errichtung und Einrichtung von diebstahl- und witterungsgeschützten Fahrradparkhäusern sowie Abstellplätzen in Kfz-Parkbauten mit mindestens 70 Fahrradstellplätzen wird hier gefördert. Die Fahrradabstellplätze müssen den Anforderungen bezüglich einer hohen Nachfrage für längeres Fahrradparken gemäß den FGSV-Hinweisen zum Fahrradparken dienen. Zuwendungsfähig sind sowohl die Errichtung von Neuanlagen als auch die Umrüstung bestehender, für Fahrradparken nutzbarer Infrastruktur.

Link: <https://www.ptj.de/projektfoerderung/nationale-klimaschutzinitiative/kommunalrichtlinie/nachhaltige-mobilitaet>



### **10.3.2.BMU: KLIMASCHUTZ DURCH RADVERKEHR**

Förderaufruf für modellhafte regionale investive Projekte zum Klimaschutz durch Stärkung des Radverkehrs im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative: Förderung von Mobilstationen und Radverkehrsprojekten (Förderquote bis zu 75%)

Link: [www.klimaschutz.de/radverkehr](http://www.klimaschutz.de/radverkehr)

### **10.3.3.BMVI-FÖDERRICHTLINIE „DIGITALISIERUNG KOMMUNALER VERKEHRSSYSTEME“**

Förderung von Projekten in den Bereichen Informationstechnologie & Digitalisierung, ÖPNV - Öffentlicher Personennahverkehr, Wirtschaftsverkehr & Citylogistik (vorerst befristet bis 31.12.2020)

Link: [www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/digitalisierung-kommunaler-verkehrssysteme.html](http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/digitalisierung-kommunaler-verkehrssysteme.html)

## **10.4.EU-FÖRDERMITTEL**

Hier kommt gegebenenfalls die Förderung im Rahmen des EFRE-, Leader-, ELER-, INTERREG- oder Life-Programms in Betracht. Allerdings laufen die aktuellen Programme Ende 2020 aus. Die neue Förderperiode beginnt am 01.01.2021. Wann erste Förderaufrufe gestartet werden, ist derzeit noch nicht absehbar.

## **10.5.KOMBINATION VERSCHIEDENER FÖRDERMÖGLICHKEITEN**

Inzwischen ist es in vielen Förderprogrammen gestattet, verschiedene Fördertöpfe für die Finanzierung heranzuziehen. Damit kann der Eigenbeitrag der Kommunen reduziert und die Umsetzung schneller realisiert werden. Die Projektträger und Beratungsstellen, z.B. Projektträger Jülich (PtJ), TÜV Rheinland, Zukunftsnetz NRW, NWL, geben dazu gerne Auskunft.

## 11. GLOSSAR, ABKÜRZUNGS- UND QUELLENVERZEICHNIS

### 11.1. GLOSSAR

Bike-Sharing	Bike-Sharing stellt für den allgemeinen Gebrauch bestimmte Fahrräder als öffentliche Individualverkehrsmittel bereit. Diese können nach einer einmaligen Anmeldung von Interessierten eigenständig und meist rund um die Uhr entliehen und zurückgegeben werden. Dabei wird zwischen stationsbasierten und free-floating-Systemen unterschieden. Auch gibt es Räder, die an den Ausleihort zurückgebracht oder die an beliebigen Stellen bzw. Stationen abgestellt werden können.
Car-Sharing	Car-Sharing ist die organisierte, gemeinschaftliche Nutzung von Kraftfahrzeugen. Diese Dienstleistung steht im Rahmen der Halterhaftung allen offen, sofern die Voraussetzungen für die Teilnahme erbracht sind. Die Nutzung erfolgt über eine rahmenvertragliche Regelung. Car-Sharing-Fahrzeuge werden dezentral, nah an Wohn- und Arbeitsorten sowie ÖPNV-nah zur Verfügung gestellt. Die Fahrzeuge können jederzeit gebucht und von den Kundinnen und Kunden eigenständig abgeholt und zurückgegeben werden. Fahrzeugbuchung, -abholung und -rückgabe ist rund um die Uhr möglich. Die Fahrzeugnutzung wird nach einem Zeit- und/oder Kilometertarif inklusive fahrleistungsabhängiger Betriebskosten berechnet. Durch die Kurzzeitmiete unterscheidet sich Car-Sharing von Mietwagen.
Intermodalität	Unter dem Begriff Intermodalität ist die Nutzung und damit Kombination verschiedener Verkehrsmittel im Verlauf eines Weges zu verstehen. Charakteristisch für intermodales Verkehrsverhalten ist demnach die Verkettung von Verkehrsmitteln auf einem Weg. Die Nutzung mehrerer Verkehrsmittel auf einem Weg erfolgt in der Regel durch die Kombination von Rad oder Personenkraftwagen (Pkw) und Öffentlichem Verkehr (ÖV) inkl. Park&Ride, Bike&Ride.
MIV	Steht für „motorisierten Individualverkehr“, darunter werden das Auto, motorisierte Zweiräder und weitere motorisierte Fahrzeuge verstanden.
Modal Split	Modal Split wird in der Verkehrsstatistik die prozentuale Verteilung des Personen- und Güterverkehrs auf verschiedene Verkehrsmittel (Modi) genannt. Der Modal Split ist Folge des Mobilitätsverhaltens der Menschen und der wirtschaftlichen Entscheidungen von Unternehmen.
Monomodalität	Als monomodal werden diejenigen beschrieben, die innerhalb einer Woche üblicherweise mit nur einem Verkehrsmittel unterwegs sind, das heißt seltener als einmal in der Woche ein zweites Verkehrsmittel nutzen.
Multimodalität	Multimodalität wird durch den Anteil an Verkehrsteilnehmern, die in einem vorgegebenen Zeitraum verschiedene Verkehrsmittel nutzen, beschrieben.
Smartstations	„SmartStations“ stellen eine Weiterentwicklung konventioneller Haltestellen und Mobilitätsstationen dar. Dabei kann es sich um große, komplexe Station in Metropolen oder etwa um kleine Stationen im ländlichen Raum handeln. Eine Station wird dann zu einer „smart-Station“, wenn sie um Elemente der Informations- und Kommunikationstechnologie erweitert wird und dadurch Mehrwerte für Nutzer, Mobilitätsanbieter aber auch weitere Akteure wie Serviceanbieter oder Hersteller von Infrastrukturelementen erzielt werden.
Umweltverbund	Unter dem Begriff Umweltverbund werden alle umweltfreundlichen Verkehrsmittel verstanden. Hierzu zählen der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV - Bahn+Bus), Fahrrad und zu Fuß gehen. Carsharing eignet sich als ÖPNV-ergänzendes Verkehrsmittel und gilt als

wichtiger Baustein des Umweltverbundes (4. Säule des Umwelt-/Mobilitätsverbundes). In neueren Publikationen (ab etwa 2010) wird zunehmend vom Mobilitätsverbund gesprochen. (FIS)

## 11.2. ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

AC	Wechselstrom (bei Ladesäulen)
BMU	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (ab 2018)
BMUB	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (bis 2018)
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (bis 2014)
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (ab 2014)
B&R	Bike & Ride
DC	Gleichstrom (bei Ladesäulen)
FVS	Fahrradverleihsystem
LVB	Leipziger Verkehrsbetriebe
MiD	Mobilität in Deutschland
MVG	Münchner Verkehrsgesellschaft
nvr	Nahverkehr Rheinland
NWL	Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
P&R	Park & Ride
RLG	Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH
SPNV	Schienen-Personennahverkehr
SWM	Stadtwerke München
VM	Verkehrsmittel
ZRL	Zweckverband SPNV Ruhr-Lippe

## 11.3. QUELLENVERZEICHNIS

ADAC	ADAC (Hrsg.): Positionspapier „Mobilitätssicherung im ländlichen Raum“, München 2016
bcs Leitfaden	Bundesverband Carsharing e.V. (Hrsg.): Leitfaden zur Gründung neuer CarSharingAngebote, Berlin, August 2018
BBSR	Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR, Hrsg.): Neue Mobilitätsformen, Mobilitätsstationen und Stadtgestalt, Bonn 2015
BMUB 2014	BMUB (Hrsg.), Abschlussbericht zu dem Forschungsvorhaben: Nachfrage für Nachhaltigen Tourismus im Rahmen der Reiseanalyse, Berlin 2014

BMVI 2018	BMVI (Hrsg.): Fachworkshop im Rahmen der Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie der Bundesregierung (MKS) „Neue Mobilitätskonzepte im Personenverkehr“ am 12. September 2018, Berlin Oktober 2018
BMVI DigiKomm	BMVI (Hrsg.): Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme - Intelligente Lösungen für die Mobilität der Zukunft, Berlin, Oktober 2019
DifU	Thomas Stein, Uta Bauer (Hrsg.): Mobilitätsstationen in der kommunalen Praxis, Difu Berlin, Juni 2019
FIS	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.): Forschungsinformationssystem – Mobilität und Verkehr ( <a href="http://www.forschungsinformationssystem.de">www.forschungsinformationssystem.de</a> )
Handbuch	Zukunftsnetz NRW (Hrsg.): Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen, Köln 2015 (Neuaufgabe 2017)
Hannover 2014	Region Hannover (Hrsg.): Masterplan Shared Mobility – Car- und Ride-Sharing in der Region Hannover, Hannover Oktober 2014 ( <a href="http://www.hannover.de/Media/01-DATA-Neu/Downloads/Landeshauptstadt-Hannover/Mobilität/Masterplan-Shared-Mobility2">www.hannover.de/Media/01-DATA-Neu/Downloads/Landeshauptstadt-Hannover/Mobilität/Masterplan-Shared-Mobility2</a> )
IGES	IGES Institut GmbH (Hrsg.) Konzeptionelle Studie über ein nutzerorientiertes Angebot von individuellen Mobilitätslösungen im Auftrag der LEG Thüringen, Berlin 2015
Inklusion	Kreis Soest (Hrsg.): Aktionsplan Inklusion im Kreis Soest, Soest o.J.
KBA-Statistik	Kraftfahrtbundesamt, Zulassungszahlen in Deutschland, Stand 01.01.2019, Flensburg 2019
Kompaktwissen	Zukunftsnetz Mobilität NRW, Koordinierungsstelle Westfalen (Hrsg.): Der Startpunkt für vernetzte Mobilität - Kompaktwissen Mobilstation. Förderwege – Förderprogramme, Münster o.J.
Leitfaden 2019	Geschäftsstelle Zukunftsnetz Mobilität NRW (Hrsg.): Gestaltungsleitfaden Mobilstationen in NRW 2.0, Köln Juni 2019
MiD 2017	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.): Mobilität in Deutschland – Kurzreport Verkehrsaufkommen – Struktur – Trends, Bonn, Juni 2018
MiD 2018	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.): Mobilität in Deutschland – Ergebnisbericht, Bonn, Dezember 2018
MK 2017	Münchner Kreis (Hrsg.): Mobilität. Erfüllung. System. - Zur Zukunft der Mobilität 2025+, München 2017
NVP 2018	Kreis Soest (Hrsg.): Nahverkehrsplan 2018 - 2022, Soest 2018 (Link: <a href="https://www.kreis-soest.de/verkehr_wirtschaft/verkehr/infrastruktur/nahverkehrsplan/nahverkehrsplan.php">https://www.kreis-soest.de/verkehr_wirtschaft/verkehr/infrastruktur/nahverkehrsplan/nahverkehrsplan.php</a> )
Pendleratlas 2019	Bundesagentur für Arbeit, Pendleratlas 2019 (Stand: Juni 2019, <a href="https://statistik.arbeitsagentur.de/Navigation/Statistik/Statistische-Analysen/Interaktive-Visualisierung/Pendleratlas/Pendleratlas-Nav.html">https://statistik.arbeitsagentur.de/Navigation/Statistik/Statistische-Analysen/Interaktive-Visualisierung/Pendleratlas/Pendleratlas-Nav.html</a> )
smartstations	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.): smartStations - Die Haltestelle als Einstieg in die multimodale Mobilität, Berlin 2018
Theißen 2019	Johannes Theißen, Luise Fremder: Mobilitätsstationen – Schnittstellen des Umweltverbundes, Berlin 2019



TU Dresden	TU Dresden (Hrsg.): Zukunft von Mobilität und Verkehr - Auswertung wissenschaftlicher Grunddaten, Erwartungen und abgeleiteter Perspektiven des Verkehrswesens in Deutschland, Studie im Auftrag des BMVBS, Dresden 2011
UBA 2019	Umweltbundesamt (Hrsg.): Veränderungen im Mobilitätsverhalten zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität, Texte 101/2019, Dessau-Roßlau, Juni 2019
Zukunftsatlas 2019 Prognos AG (Hrsg.): Zukunftsatlas 2019 - Das Ranking für Deutschlands Regionen, Berlin 2019	
Zukunftsnetz	Zukunftsnetz Mobilität NRW (Hrsg.): Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen, Köln 2015 (2. überarbeitete Auflage April 2017)

#### 11.4. ABBILDUNGSVERZEICHNIS

<b>ABBILDUNG 1: ENTWICKLUNG DES FÜHRERSCHWEINERWERBS BEI 17 – 24-JÄHRIGEN IN DEUTSCHLAND (QUELLE: KBA/FOTO: DPA) .....</b>	<b>7</b>
<b>ABBILDUNG 2: VERÄNDERUNG DES MODAL SPLIT JUNGER ERWACHSENER VON 1998 BIS 2013 (QUELLE: UBA 2019, S. 78) .....</b>	<b>9</b>
<b>ABBILDUNG 3: MONO- UND MULTIMODALITÄT IN DEUTSCHLAND (QUELLE: MID 2018, S. 57) .....</b>	<b>10</b>
<b>ABBILDUNG 4: MOBILITÄTSVERHALTEN UNTERSCHIEDEN NACH RAUMTYPEN (QUELLE: MID 2018, S. 59); ROT MARKIERT: DIE RAUMTYPEN IM KREIS SOEST.....</b>	<b>11</b>
<b>ABBILDUNG 5: MOBILITÄTSSTATION MÜNCHEN-OSTKREUZ, FOTO: TOBIAS KIPP) .....</b>	<b>11</b>
<b>ABBILDUNG 6: MOBILSTATION ALS MULTIMODALE SCHNITTSTELLE (QUELLE: HANDBUCH S. 46) .....</b>	<b>12</b>
<b>ABBILDUNG 7: VISION EINER MOBILSTATION (QUELLE: HANDBUCH, S. 26) .....</b>	<b>13</b>
<b>ABBILDUNG 8: BROSCHÜRE „SOEST DIGITAL“ (QUELLE: KREIS SOEST) .....</b>	<b>14</b>
<b>ABBILDUNG 9: SYMBOLDARSTELLUNG GUIDE-4BLIND (QUELLE: KREIS SOEST).....</b>	<b>15</b>
<b>ABBILDUNG 10: DIE VIER TEILKONZEPTE VON MOBHELL (QUELLE: KREIS SOEST).....</b>	<b>17</b>
<b>ABBILDUNG 11: ÜBERSICHTSKARTE DES KREISES SOEST (QUELLE: BASISKARTE MIT GEMEINDEGRENZEN, KREIS SOEST).....</b>	<b>19</b>
<b>ABBILDUNG 12: AUS- UND EINPENDLERSTRÖME (QUELLE: BUNDESAGENTUR FÜR ARBEIT, PENDLERATLAS 2019).....</b>	<b>20</b>
<b>ABBILDUNG 13: ÖPNV-LINIENNETZPLAN DES KREISES SOEST (QUELLE: RLG) .....</b>	<b>22</b>
<b>ABBILDUNG 14: MOBILITÄTSSTATION OFFENBURG (LINKS) UND E-BIKE-STATION LUDWIGSBURG (RECHTS) .....</b>	<b>28</b>
<b>ABBILDUNG 15: HAMBURG SWITCHH-STATION IM MITTELSTREIFEN (LINKS) UND MOBILITÄTSSTATION OFFENBURG-KULTURFORUM IM WOHNGEBIET (RECHTS).....</b>	<b>28</b>
<b>ABBILDUNG 16: HINWEISSCHILD IN OFFENBURG .....</b>	<b>28</b>
<b>ABBILDUNG 17: GESTALTUNGSLEITFADEN MOBILSTATIONEN IN NRW – TITELSEITE.....</b>	<b>33</b>
<b>ABBILDUNG 18: (RECHTS): STELE MIT HINWEISEN AUF VERKEHRSTRÄGER UND UMGEBUNGSPLAN .....</b>	<b>33</b>
<b>ABBILDUNG 19: MARKENLOGO DER NRW-MOBILSTATIONEN .....</b>	<b>33</b>
<b>ABBILDUNG 20: (RECHTS): EINFACHE STELE MIT FAHNE(N) FÜR STATIONEN VOM TYP XS .....</b>	<b>33</b>
<b>ABBILDUNG 21: PENDLERVERFLECHTUNGEN IM KREIS SOEST (QUELLE: NVP Abb. 4, S. 28).....</b>	<b>36</b>
<b>ABBILDUNG 22: PENDLERBERATUNG ALNATURA DARMSTADT (QUELLE: TEAM RED) .....</b>	<b>37</b>
<b>ABBILDUNG 23: STATIONSUMGEBUNGSPLAN BAHNHOF SOEST (QUELLE: NWL).....</b>	<b>41</b>
<b>ABBILDUNG 24: FAHRRADBOXEN (QUELLE: WWW.SOEST.DE) .....</b>	<b>42</b>
<b>ABBILDUNG 25: BAHNHOF SOEST, CARSHARING-ANGEBOT AUF DER NORDSEITE .....</b>	<b>42</b>
<b>ABBILDUNG 26: BAHNHOFVORPLATZ SOEST MIT TAXEN.....</b>	<b>43</b>
<b>ABBILDUNG 27: INFOSTELE AUF DEM BAHNHOFVORPLATZ .....</b>	<b>43</b>
<b>ABBILDUNG 28: HALTESTELLE SCHWEFER STRAÙE IN RICHTUNG SOEST-STADTMITTE MIT AUSREICHEND PLATZ IM UMFELD.....</b>	<b>44</b>
<b>ABBILDUNG 29: FREIFLÄCHE AN DER HALTESTELLE DEIRINGSEN, MÜHLENWEG, FAHRTRICHTUNG INNENSTADT .....</b>	<b>45</b>
<b>ABBILDUNG 30: HALTESTELLE OSTÖNNEN KLEINBAHNHOF MIT AUSREICHEND PLATZ IM UMFELD DER HALTESTELLE .....</b>	<b>45</b>
<b>ABBILDUNG 31: ZUFAHRT ZUR FH VOM LÜBECKER RING (LINKS) UND FREIGELÄNDE IM BEREICH DES HAUPTGEBÄUDES (RECHTS) .....</b>	<b>46</b>
<b>ABBILDUNG 32: HALTESTELLENUMGEBUNGSPLAN BAHNHOF LIPPSTADT (QUELLE: NWL) .....</b>	<b>47</b>
<b>ABBILDUNG 33: FAHRRADVERLEIH AM BHF. LIPPSTADT (LINKS) UND BLICK VOM BAHNHOF ZUM BUSBAHNHOF (RECHTS) .....</b>	<b>47</b>
<b>ABBILDUNG 34: ZUGANG ZUM BAHNSTEIG RICHTUNG SOEST (LINKS) UND FREIFLÄCHEN AUF DER GEGENÜBERLIEGENDEN SEITE (RECHTS) .....</b>	<b>48</b>
<b>ABBILDUNG 35: STADTBUS AN DER ENDHALTESTELLE „AM BRAUKHOF“ MIT GEGENÜBERLIEGENDEM PARKPLATZ .....</b>	<b>49</b>
<b>ABBILDUNG 36: HALTESTELLE MIT SPARKASSE LIPPSTADT (LINKS) UND HALTESTELLE MIT AUFSTELLFLÄCHEN RECHTS UND LINKS.....</b>	<b>50</b>

<b>ABBILDUNG 37: HALTESTELNUMGEBUNGSPLAN BAHNHOF WERL (QUELLE: NWL) .....</b>	<b>51</b>
<b>ABBILDUNG 38: BAHNHOF WERL MIT BUSBAHNHOF UND TAXISTANDPLATZ DIREKT VOR DEM BAHNHOF .....</b>	<b>51</b>
<b>ABBILDUNG 39: FAHRRADABSTELLANLAGE AM BAHNHOF WERL.....</b>	<b>52</b>
<b>ABBILDUNG 40: WESTÖNNEN, BAHNSTEIG IN RICHTUNG SOEST, RECHTS DANEBEN BEFINDEN SICH DER PARKPLATZ UND EINE FAHRRADABSTELLANLAGE .....</b>	<b>53</b>
<b>ABBILDUNG 41: WESTÖNNEN, PARKPLATZBESCHILDERUNG UND PARKZEITBEGRENZUNG, KEINE P&amp;R-ANLAGE .....</b>	<b>53</b>
<b>ABBILDUNG 42: HALTESTELLEN IN WERL-BÜDERICH (QUELLE: OPENSTREETMAP) .....</b>	<b>53</b>
<b>ABBILDUNG 43: LUFTBILD BAHNHOF GESEKE, QUELLE: GOOGLE EARTH, LINKS VOM BAHNHOFSGEBÄUDE IST DER BUSBAHNHOF, RECHTS EINE AUSGEDEHNTRE RADABSTELLANLAGE .....</b>	<b>54</b>
<b>ABBILDUNG 44: RADABSTELLPLÄTZE AM BAHNHOF GESEKE.....</b>	<b>55</b>
<b>ABBILDUNG 45: RADSTATION GESEKE .....</b>	<b>55</b>
<b>ABBILDUNG 46: BUSHALTESTELLE BAHNHOF EHRINGHAUSEN .....</b>	<b>56</b>
<b>ABBILDUNG 47: HALTESTELLE KEMPER IN FAHRTRICHTUNG GESEKE .....</b>	<b>56</b>
<b>ABBILDUNG 48: LAGEBILD DES BAHNHOF ERWITTE (QUELLE: GOOGLE EARTH).....</b>	<b>57</b>
<b>ABBILDUNG 49: FREIGELÄNDE AM BAHNHOF ERWITTE, ZUGANG (LINKS) UND HALTESTELLE RINGSTRASSE IN ERWITTE-STIRPE (RECHTS) .....</b>	<b>58</b>
<b>ABBILDUNG 50: HALTESTELLE ZENTRUM .....</b>	<b>58</b>
<b>ABBILDUNG 51: PLATZ FÜR DIE MOBILSTATION (RECHTS) .....</b>	<b>58</b>
<b>ABBILDUNG 52: LAGEBILD DER HALTESTELLE ANRÖCHTE RATHAUS (QUELLE: GOOGLE EARTH).....</b>	<b>59</b>
<b>ABBILDUNG 53: HALTESTELLE ANRÖCHTE-EFFELN MARKTSTRASSE (LINKS) UND MITFAHRERBANK IN ANRÖCHTE-BERGE (RECHTS) .....</b>	<b>60</b>
<b>ABBILDUNG 54: STATIONSUMGEBUNGSPLAN BAHNHOF WELVER (QUELLE: NWL) .....</b>	<b>60</b>
<b>ABBILDUNG 55: ZUGANGSSITUATION ZUM BAHNSTEIG (LINKS) UND ABGESTELLTE RÄDER BEIM SOZIALWERK (RECHTS).....</b>	<b>61</b>
<b>ABBILDUNG 56: EHEM. BAHNHOFSGEBÄUDE BORGELN (LINKS) UND KIRCHE ST. PETER UND PAUL IN SCHEIDINGEN (RECHTS) (BEIDE FOTOS: GEMEINDE WELVER) .....</b>	<b>61</b>
<b>ABBILDUNG 57: LAGEBILD MARKTPLATZ WARSTEIN (QUELLE: GOOGLE EARTH) .....</b>	<b>62</b>
<b>ABBILDUNG 58: MARKT IN WARSTEIN, IN DESSEN UMGEBUNG WESENTLICHE TEILE DER MOBILSTATION REALISIERT WERDEN SOLLTEN .....</b>	<b>62</b>
<b>ABBILDUNG 59: ALLAGEN, HALTESTELLE DORFSTRASSE .....</b>	<b>63</b>
<b>ABBILDUNG 60: SUTTROP, HALTESTELLE PLABKAMP.....</b>	<b>63</b>
<b>ABBILDUNG 61: LAGEBILD VON WARSTEIN-BELECKE MIT DEM OMNIBUSBAHNHOF, QUELLE: GOOGLE EARTH .....</b>	<b>64</b>
<b>ABBILDUNG 62: BUSBAHNHOF BELECKE MIT EINEM MITTELBAHNSTEIG IN DER BAHNHOFSTRASSE .....</b>	<b>64</b>
<b>ABBILDUNG 63: LAGEPLAN BAHNHOF WICKEDE (RUHR) (QUELLE: GOOGLE MAPS).....</b>	<b>65</b>
<b>ABBILDUNG 64: PARKPLATZ ÖSTLICH DER ÜBERFÜHRUNG DER B63 (LINKS) SOWIE PARKFLÄCHEN DIREKT AM BAHNHOFSGEBÄUDE (RECHTS) (Z.B. GEEIGNET FÜR DIE FAHRRADVERLEIHSTATION) .....</b>	<b>66</b>
<b>ABBILDUNG 65: FAHRRADABSTELLANLAGE, SOLLTE GEGEBENENFALLS ERWEITERT UND MIT ABSCHLIEßBAREN FAHRRADBOXEN VERSEHEN WERDEN. HIER KÖNNTE AUCH DIE SERVICESTATION AUFGEBAUT WERDEN. ....</b>	<b>66</b>
<b>ABBILDUNG 66: LAGEPLAN ENSE-BREMEN (QUELLE: GOOGLE MAPS) .....</b>	<b>67</b>
<b>ABBILDUNG 67: HALTESTELLE BREMEN, MITTE – HIER IST RECHTS DER HALTESTELLE AUSREICHEND PLATZ FÜR DIE MOBILSTATION ....</b>	<b>68</b>
<b>ABBILDUNG 68: HALTESTELLE HÖINGEN ORT, FAHRTRICHTUNG WERL.....</b>	<b>68</b>
<b>ABBILDUNG 69: HALTESTELLE ENSESTRASSE IN NIEDERENSE, LINKS DER PARKPLATZ DER BÄCKEREI JÜRGENS.....</b>	<b>69</b>
<b>ABBILDUNG 70: LAGEPLAN MÖHNESEE-KÖRBECKE MIT DER HALTESTELLE „SEESTRASSE“ (QUELLE: OPENSTREETMAP) .....</b>	<b>69</b>
<b>ABBILDUNG 71: HALTESTELLE MÖHNESEE-KÖRBECKE „HAUS DES GASTES“ .....</b>	<b>70</b>
<b>ABBILDUNG 72: HALTESTELLE SEESTRASSE MIT FAHRRADABSTELLANLAGE UND PLATZ FÜR ELEMENTE DER MOBILSTATION.....</b>	<b>71</b>
<b>ABBILDUNG 73: HALTESTELLE DELECKE MIT AUSREICHEND PLATZ FÜR DIE ELEMENTE DER MOBILSTATION TYP XS.....</b>	<b>71</b>
<b>ABBILDUNG 74: GÜNNE, HALTESTELLE MÖHNSTRASSE (LIZ) .....</b>	<b>72</b>
<b>ABBILDUNG 75: LAGEPLAN HERZFELD, MARKT (QUELLE: GOOGLE MAPS).....</b>	<b>73</b>
<b>ABBILDUNG 76: KLEINBUS AUF DER LINIE 335 HERZFELD – BECKUM IN HERZFELD, MARKT .....</b>	<b>73</b>
<b>ABBILDUNG 77: HALTESTELLE AM KLEINBAHNHOF RICHTUNG SOEST.....</b>	<b>74</b>
<b>ABBILDUNG 78: LAGEBILD DES BAHNHOF BAD SASSENDORF (QUELLE: GOOGLE EARTH).....</b>	<b>75</b>
<b>ABBILDUNG 79: STATIONSUMGEBUNGSPLAN BAHNHOF BAD SASSENDORF (QUELLE: NWL).....</b>	<b>76</b>
<b>ABBILDUNG 80: GESICHERTE UND NORMALE ZWEIRADABSTELLUNG AM BAHNHOF BAD SASSENDORF UND (RECHTS): LADESÄULE DER GEMEINDEWERKE AM BAHNHOF BAD SASSENDORF .....</b>	<b>76</b>
<b>ABBILDUNG 81: LAGEBILD BAD SASSENDORF, JAHNPLATZ (QUELLE: GOOGLE EARTH) .....</b>	<b>77</b>
<b>ABBILDUNG 82: HALTESTELLE IN FAHRTRICHTUNG SOEST MIT DFI-ANZEIGER .....</b>	<b>78</b>
<b>ABBILDUNG 83: LAGEPLAN DER HALTESTELLE RÜTHEN MARKT (QUELLE: GOOGLE MAPS) .....</b>	<b>78</b>
<b>ABBILDUNG 84: HALTESTELLE RÜTHEN MARKT .....</b>	<b>79</b>

<b>ABBILDUNG 85: HALTESTELLE KALLENHARDT ORT</b> .....	<b>80</b>
<b>ABBILDUNG 86: HALTESTELLE „KRANKENHAUS“ IN WIMBERN</b> .....	<b>82</b>
<b>ABBILDUNG 88: HALTESTELLE WESTSTRAÙE IN ECHTHAUSEN (RECHTS RICHTUNG WICKEDE ZENTRUM)</b> .....	<b>83</b>
<b>ABBILDUNG 87: HALTESTELLEN AN DER MITTELSTRAÙE (LINKS IN RICHTUNG WICKEDE-ZENTRUM)</b> .....	<b>83</b>
<b>ABBILDUNG 89: LAGEBILD VON MELLRICH MIT DEM VORGESCHLAGENEN STANDORT (QUELLE: GOOGLE EARTH)</b> .....	<b>83</b>
<b>ABBILDUNG 90: HALTESTELLE EFFELN, MARKTSTRAÙE</b> .....	<b>84</b>
<b>ABBILDUNG 91: MITFAHRERBANK IN BERGE</b> .....	<b>85</b>
<b>ABBILDUNG 92: HALTESTELLE „AM BRINK“ IN ANRÖCHTE-BERGE</b> .....	<b>85</b>
<b>ABBILDUNG 93: GROßZÜGIG AUSGEBAUTE BUSHALTESTELLE „RINGSTRAÙE“ IN STIRPE MIT FAHRRADBÜGELN (LINKS NEBEN DEN WARTEHALLEN)</b> .....	<b>86</b>
<b>ABBILDUNG 94: DORFPLATZ VÖLLINGHAUSEN MIT DER HALTESTELLE IM HINTERGRUND UND AUSREICHEND PLATZ FÜR EINE SATELLITENSTATION</b> .....	<b>87</b>
<b>ABBILDUNG 95: LAGEPLAN DER HALTESTELLE „ABZWEIG MELLRICH“ AN DER BELECKER STRAÙE/SÜDRING (QUELLE: GOOGLE MAPS)</b>	<b>88</b>
<b>ABBILDUNG 96: SATELLITENBILD DER HALTESTELLE „ABZWEIG MELLRICH“ (QUELLE: GOOGLE EARTH)</b> .....	<b>88</b>
<b>ABBILDUNG 97: DRUCKKNOPF ZUR HALTANFORDERUNG BEI DUNKELHEIT (LINKS) UND HALTESTELLENUMGEBUNG (RECHTS)</b> .....	<b>89</b>
<b>ABBILDUNG 98: LAGE DER HALTESTELLE „ABZWEIG EFFELN/UELDE“ IN RICHTUNG ERWITTE/LIPPSTADT</b> .....	<b>89</b>
<b>ABBILDUNG 99: ÜBERSICHTKARTE MOBILSTATIONEN IM KREISGEBIET (QUELLE: TEAM RED)</b> .....	<b>91</b>
<b>ABBILDUNG 100: ÜBERSICHT ÜBER VORHANDENE FAHRRADVERLEIHSYSTEME IN DEUTSCHLAND, STAND 2017 (QUELLE: WWW.STEPMAP.DE)</b> .....	<b>92</b>
<b>ABBILDUNG 101: ELEMENTE ZUR GESTALTUNG EINES FVS (QUELLE: TEAM RED)</b> .....	<b>93</b>
<b>ABBILDUNG 102: BEISPIEL EINER VIRTUELLEN STATION</b> .....	<b>94</b>
<b>ABBILDUNG 103: ÜBERSICHT ÜBER DIE CARSHARINGSYSTEME (QUELLE: BCS 2020)</b> .....	<b>95</b>
<b>ABBILDUNG 104: DIE GRÖßTEN CARSHARING-ANBIETER IN DEUTSCHLAND (QUELLE: BCS 2020)</b> .....	<b>95</b>
<b>ABBILDUNG 105: STELEN IN DEN FORMATEN GROß, MITTEL UND KLEIN (QUELLE: GESTALTUNGSLEITFADEN NRW)</b> .....	<b>108</b>
<b>ABBILDUNG 106: LINKS: FAHRRADREPARATURSTATION (QUELLE: RASTI-STADTMOBILIAR), RECHTS: SCHLAUCHAUTOMAT VON SCHWALBE</b> .....	<b>109</b>
<b>ABBILDUNG 107: BEISPIELE FÜR AC-LADESÄULEN (QUELLE: TEAM RED)</b> .....	<b>110</b>
<b>ABBILDUNG 108: (RECHTS) AC/DC-LADESÄULE HAMBURG</b> .....	<b>110</b>
<b>ABBILDUNG 109: PRINZIPISSKIZZE DER MOBILITÄTSSTATION SEIDENFADEN IN OFFENBURG (QUELLE: STADT OFFENBURG, VORLAGE 097/17)</b> .....	<b>111</b>

## 11.5. TABELLENVERZEICHNIS

<b>TABELLE 1: BEWERTUNG DER KOMBINATIONEN VERSCHIEDENER VERKEHRSMITTEL AN MOBILITÄTSSTATIONEN</b> .....	<b>13</b>
<b>TABELLE 2: PKW-BESTAND IN DEN EINZELNEN GEMEINDEN (BASIS: KBA-STATISTIK 2019)</b> .....	<b>21</b>
<b>TABELLE 3: ÖPNV-FAHRLEISTUNGEN IM KREIS SOEST 2018 (QUELLE: KREIS SOEST, GESAMTBERICHT ÖPNV-LEISTUNGEN 2018)</b> ...	<b>23</b>
<b>TABELLE 4: ÖPNV-ANGEBOTE IN VERGLEICHBAREN LÄNDLICHEN RÄUMEN (QUELLE: VDV-STATISTIK 2018)</b> .....	<b>23</b>
<b>TABELLE 5: AUSSTATTUNGSMERKMALE DER MOBILSTATIONEN IM KREIS SOEST</b> .....	<b>32</b>
<b>TABELLE 6: ZIEL- UND HERKUNFTSORTE DER AUS- UND EINPENDLER IM KREIS SOEST (QUELLE: BA-PENDLERATLAS 2019)</b> .....	<b>35</b>
<b>TABELLE 7: EIN-/AUSSTEIGER IM SPNV IM KREIS SOEST (QUELLE: NWL 2016)</b> .....	<b>38</b>
<b>TABELLE 8: EINSTEIGERZAHLEN IM ÖPNV AN WICHTIGEN HALTESTELLEN</b> .....	<b>39</b>
<b>TABELLE 9: VERGLEICHSZAHLEN ZU CARSHARING IN DEUTSCHEN MITTELSTÄDTEN (QUELLE: BCS, INTERNETRECHERCHE)</b> .....	<b>96</b>
<b>TABELLE 10: ZUSTÄNDIGKEITEN BEI EINRICHTUNG UND BETRIEB VON MOBILSTATIONEN</b> .....	<b>100</b>
<b>TABELLE 11: BEISPIELE FÜR MOBILSTATIONEN IN DEUTSCHLAND (EIGENE ZUSAMMENSTELLUNG)</b> .....	<b>101</b>
<b>TABELLE 12: ÜBERSICHT ÜBER EXEMPLARISCHE FAHRRADVERLEIHSYSTEME IN DEUTSCHLAND (QUELLE: TEAM RED)</b> .....	<b>102</b>
<b>TABELLE 13: UMSETZUNGSSCHRITTE (IN ANLEHNUNG AN: ZUKUNFTSNETZ MOBILITÄT NRW, HANDBUCH MOBILSTATIONEN NRW, 28.04.2017, S. 47)</b> .....	<b>107</b>
<b>TABELLE 14: ÜBERSICHT ÜBER DIE KOSTEN EINZELNER ELEMENTE VON MOBILSTATIONEN</b> .....	<b>108</b>
<b>TABELLE 15: ANGEBOTE FÜR FAHRRADGARAGEN/-BOXEN (QUELLE: TEAM RED)</b> .....	<b>110</b>

## 12. ANLAGEN (SEPARATES DOKUMENT)

12.1. STECKBRIEFE DER EINZELNEN MOBILSTATIONEN

12.2. KOMMUNIKATIONSKONZEPT

12.3. PROTOKOLLE DER EXPERTENGEPRÄCHE UND DER INFORMATIONSVORANSTALTUNG FÜR DIE KOMMUNEN

12.4. ÜBERSICHTKARTE DER MOBILSTATIONEN IM KREIS SOEST