

Mobilstationen in PM

Sachstand

Landkreis Potsdam-Mittelmark
FD 26 – Schülerbeförderung und Verkehrsmanagement
Mobilitätsmanagerin Sandra Leue

- Projekt läuft seit Herbst 2021
 - Förderung in Höhe von bis zu 500.000 € bewilligt (80% Förderung)
 - Inhalt: Untersuchung, inwieweit aktuelle Problemfelder im Bereich Mobilität gelöst werden können:
 - Die **Nachfrage nach Mobilität wandelt und entwickelt sich** weiter => „nur“ ÖPNV anbieten reicht nicht aus
 - Gleichzeitig wird **mehr Flexibilität** gewünscht <-> aber ÖPNV wird immer teurer
 - Mit weniger Geld soll mehr Mobilität ermöglicht werden
 - Aufgabenträger entwickeln eine Fülle an Angeboten (ÖPNV, On Demand, Sharing, Fahrradabstellanlagen, ...)
 - Konzeptionierung und Entwicklungen laufen dabei oft parallel und es entstehen eine Vielzahl an lokalen Lösungsansätzen, keine Verzahnung
 - Ein **Flickenteppich unterschiedlicher Angebote droht**, insbesondere in den Handlungsfeldern: Design, Software, Buchung, Nutzerkonditionen, Handling, Kommunikation
- => Ziel: Entwicklung von Mobilstationen, mit dem VBB, zur Standard-Mobilitätsmarke



- Unter dem Titel „Nachhaltige Mobilität“ ist das Projekt seit Nov. 2023 eines von 15

Schlüsselvorhaben der Regionalentwicklungsstrategie des Landes Brandenburg

- Darin enthalten sind 4 Teilpakete:
 - Nachhaltiges Regionales Verkehrsmanagement (Stadt Potsdam)
 - Mobilstationen in Potsdam
 - **Mobilstationen in Potsdam-Mittelmark**
 - **Zukunftslinie RE7**

Zukunftslinie RE7

- Ausrollen der Ergebnisse aus dem Projekt Mobilstationen entlang des RE7 **in Zusammenarbeit mit der DB**
- Hintergrund: Nicht alles neu erfinden, sondern Funktionierendes übernehmen => auf vorhandene/s Knowhow + Personalstrukturen zurückgreifen



- Aufnahme in den Landesnahverkehrsplan des Landes Brandenburg

4.7.4 Sichtbarkeit von Haltestellen des ÖPNV

In den letzten Jahren haben sich die Ansprüche an die Fahrzeuge und die Fahrgastinformation im ÖPNV immer weiter erhöht. Dagegen ist bei der Ausstattung von Haltestellen im kommunalen Busverkehr mancherorts Nachholbedarf festzustellen: Viele Haltestellen im Land Brandenburg, gerade im städtischen Bereich, sind zwar bereits in einem ansprechenden Design ausgeführt. Ein großer Teil der Haltestellen in der Fläche besteht jedoch lediglich aus einem Mastschild mit einem Fahrplanaushang. Auch besitzen viele Haltestellen keine Wetterschutz-Häuschen, keine Beleuchtung, keine Sitzgelegenheiten oder Fahrgastinformationssysteme. Zudem sind viele Stationen nicht barrierefrei ausgebaut.

Mit dem Ziel, langfristig und flächendeckend Haltestellen des kommunalen ÖPNV im Land Brandenburg aufzuwerten, wurde das Handbuch Fahrgastinformation der VBB GmbH um einheitliche Fahrgastunterstände mit landesweitem Wiedererkennungseffekt erweitert. Im Rahmen des InnoMob-Projektes „Mobilstationen in Potsdam-Mittelmark“ sollen diese weiter entwickelt werden, um dieses einheitliche Design auch bei Mobilstationen anwenden zu können.

Die Anforderung, Haltestellen als Mobilstationen (Car- und Bikesharing) auszubauen und um weitere Funktionalitäten zu ergänzen, ist verstärkt zu berücksichtigen. Diese neuen Anforderungen müssen in ein gesamthafes Erscheinungsbild der Haltestellen integriert werden. Weitere Funktionen können zum Beispiel Paketstationen, Bücherausleihautomaten oder automatische Lebensmittelverkaufsstationen sein.

Durch die VBB GmbH wurden zu einzelnen Haltestellen-Kategorien Vorgaben erarbeitet, welche Ausstattungsstandards einzuhalten sind. Im Falle einer Investitionsförderung durch Landesmittel ist die Einhaltung dieser Standards Fördervoraussetzung.

4.7.5 Bahnhöfe und Bahnhofsempfangsgebäude

Die *Kompetenzstelle Bahnhof* ist seit dem Jahr 2018 Ansprechpartnerin für juristische Eigentümerinnen und Eigentümer von Bahnhofsempfangsgebäuden.

Verknüpfung des Ensembles Bahnhof

Ziel der *Kompetenzstelle Bahnhof* ist die bewusste Verknüpfung des Ensembles Bahnhof. So sollen aus den Bahnhofsempfangsgebäuden keine von den Verkehrsstationen losgelösten Immobilien werden, sondern der Bezug zum SPNV weiterhin bestehen. Durch die Aufwertung der Bahnhofsempfangsgebäude im Kontext des öffentlichen Nahverkehrs verbessern sich für die Fahrgäste Komfort und Aufenthaltsqualität. Wie wichtig dieses Ziel ist, belegt eine Sonderumfrage aus dem Jahr 2020, die im Rahmen der Fahrgastbefragungen der VBB GmbH durchgeführt wurde.



Die Eingangshalle des Bahnhofs Wittstock (Dosse), OPR, nach der Sanierung (Quelle: VBB GmbH)

4.7

4.7

4.7 Intermodale Anschlussmobilität

Die Vernetzung der Verkehrsmittel und der einfache Umstieg zwischen Bus, Bahn, Fahrrad und Auto sind neben einem attraktiven und sicher gestalteten Fußgängerverkehr essenzielle Bausteine eines attraktiven ÖPNV. Das Land Brandenburg unterstützt die Kommunen und unternimmt erhebliche Anstrengungen, um das Ankommen und die Aufenthaltsqualität am Bahnhof zu verbessern (vgl. Kapitel 3.4). So konnten bereits viele hochwertige Stellplätze sowohl für Autos als auch Fahrräder an unterschiedlichen Stationen geschaffen und einige Revitalisierungsprojekte für Bahnhofsempfangsgebäude angegangen werden. Insbesondere die multimodale Fortbewegung zu stärken, wird zukünftig eine Kombination der vorgenannten Stellplätze für Autos und Fahrräder mit weiteren Serviceangeboten in Form von sogenannten Mobilstationen angestrebt.

Verkehrsmittelmix für die erste und letzte Meile (Weg von/zum Bahnhof)

Aussagen zum Verkehrsmittelmix für den Weg von und zum Bahnhof liefern die Fahrgastbefragungen der VBB GmbH, welche jedes Jahr an ausgewählten Stationen im Vorlauf zum SPNV-Regionalverkehr durchgeführt werden. Im Ergebnis werden die Anteile der unterschiedlichen Zubringer zum Bahnhof deutlich. Bemerkenswert ist, dass die Rollen der einzelnen Zubringerarten je nach Raumstruktur differieren. Eine vereinfachte grafische Darstellung der Befragungsergebnisse findet sich in *Abbildung 24*, für die drei Stationskategorien gebildet wurden (genannte Beispiele müssen nicht Orte sein, an den Befragungen durchgeführt wurden):

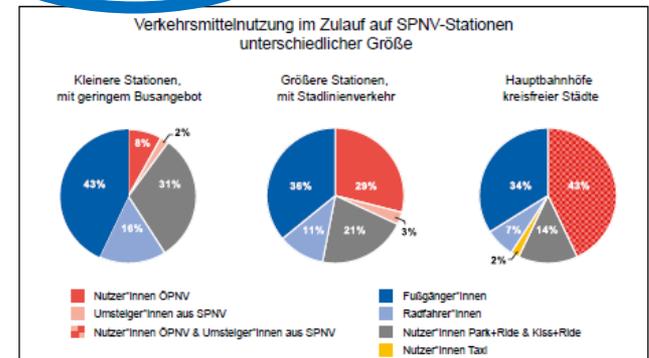


Abbildung 24: Verkehrsmittelnutzung der Fahrgäste im Zulauf auf Stationen verschiedener Größe (Quelle: VBB GmbH)

Im Projekt wurden verschiedene Module untersucht:



1. **Fahrradabstellanlagen einfach**
2. **Überdachung**
3. **Sammelschließanlagen**
4. *Fahrradverleihsystem*
5. E-Fahrradverleihsystem
6. *Park + Ride (P+R)*
7. **Fahrrad-Servicestation**
8. **Informationssysteme**
9. **Lastenfahrräder**
10. **Car-Sharing**
11. **Ladestation** für E-Autos
(und E-Fahrräder)
12. Taxistände
13. Schließfächer
14. **WLAN-Punkte**
15. **Packstationen**
16. Verkaufsautomaten
17. *E-Roller/ -Scooter*
-
18. Pferderastplatz
19. *Mitfahrbank*
20. **Sitzbänke**
21. PKW-
Hänger
22. *Rad-Fix*



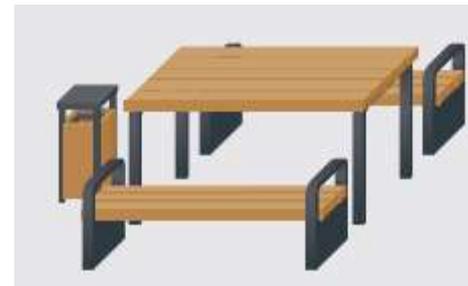
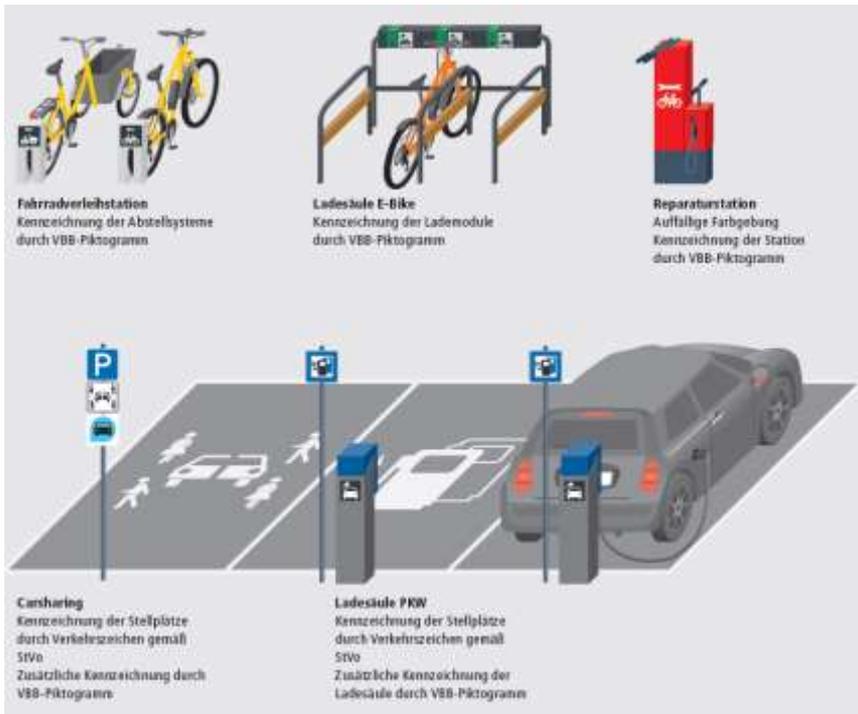
Quelle: <https://www.kienzler.com/aktuelles/erste-sammelschliessanlage-der-bike-ride-offensive-der-deutschen-bahn-eroeffnet>

Auszug aus dem VBB-Leitfaden Fahrgastinformation:

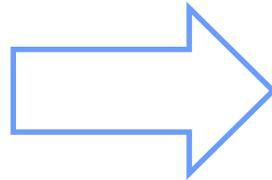


- Landesweit einheitliches VBB-Design
- Modulares System je nach Bedarf
- Passend zu den Fahrgastunterständen

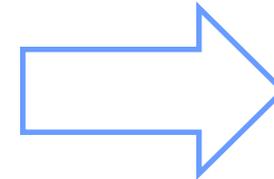




- LHS Potsdam
- Stadt Ludwigsfelde
- LK Oberhavel
- LK Oder-Spree/
Märkisch-Oderland
- LK Prignitz?



1.



2.

Modulkatalog???

Hintergrund

- **Anforderungen an Mobilität steigen**; Angebote, die über den ÖPNV hinaus gehen werden gefordert
- Gleichzeitig HH-Konsolidierung: Es **steht weniger Geld zur Verfügung** bzw. muss Geld sogar eingespart werden
- Überlegung: Kann der kreisliche Fuhrpark dazu beitragen, beide eben genannte Punkte zu bedienen?
- Und ggf. sogar kommunale Fuhrparks dazu befähigen?
- Vorbild: BarShare im Landkreis Barnim



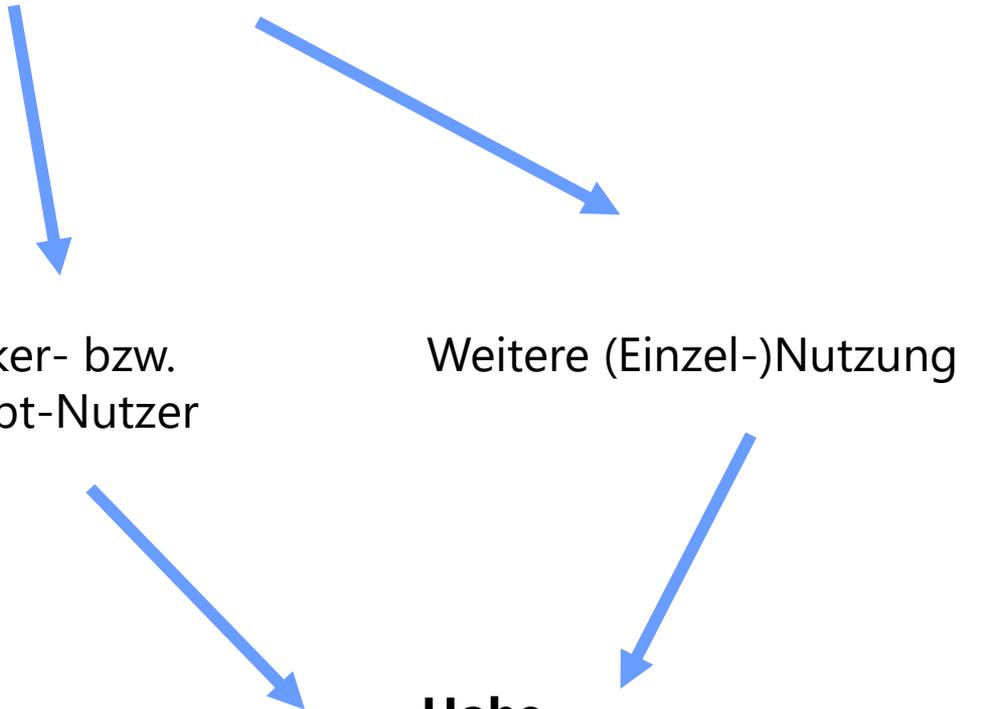
**öffentliches
Carsharing**

Rentabilität/
Wirtschaftlichkeit?

Anker- bzw.
Haupt-Nutzer

Weitere (Einzel-)Nutzung

**Hohe
Standort-sensibilität**





- All-in-one-Plattform für den Fahrzeugverleih und für das Flottenmanagement
- Dadurch lässt sich das gesamte **Fuhrparkmanagement digitalisieren**
 - Fahrzeugkalender (inkl. Verfügbarkeit, Wartungstermine, etc.)
 - Zugriffsverwaltung
 - Schadenmeldungs-Tool und Schadensmanagement
 - Digitales Fahrtenbuch (inkl. Auswertungsmöglichkeiten)
 - Regelmäßige Führerscheinvalidierung
- Diese Software wurde auch über die Mobilstationen (leider nur theoretisch) erprobt, darüber ist auch Bike-Sharing möglich, Fortführung ist vorgesehen
- Auch BarShare arbeitet mit Moqo



- Teilprojekt des **Schlüsselvorhabens „Nachhaltige Mobilität“** der RES
- Mobilstationen in PM sollen dort zuerst flächendeckend umgesetzt werden
- „Letter of Intent“ mit DB ist in Vorbereitung
- Tenor: Möglichst viel Knowhow und (Wo)Manpower der DB abgreifen
- Ziel: Stadt und Land durch **Mobilität** (SPNV) und **Innovationen** verbinden
- Zukunftslinie ist jedoch nicht nur Mobilität sondern auch Regionalentwicklung
- Viele **kreative Köpfe und Projekte** entlang der Linie

COCONAT.



ALTE HÖLLE
Seminarhaus



u.v.m.



- Carsharing und andere Module **müssen betrieben werden**, d.h. Verwaltung der Buchung, des Zahlungsflusses, Führerscheinvalidierung und vor allem Marketing
- Kann, aber sollte nicht, aus der Verwaltung heraus passieren
- D.h. sollte dies in einer GmbH angesiedelt werden, thematisch am besten:
regibus Potsdam Mittelmark GmbH
- Rechtsgutachten gibt dafür grünes Licht (soweit räumlicher Bezug zur Haltestelle gegeben ist), perspektivisch sollte eigene Tochterfirma gegründet oder der Gesellschaftervertrag angepasst werden
- **Ziel: mgl. kostendeckende (!) Arbeit**
- Sitz in Werder am Bahnhof
- Module zunächst: Carsharing, Sammelschließanlagen, Ladesäulen PKW, später P&R und Bike- sowie Lastenradsharing und weitere

- Bisheriges Projekt wurde durch das Land Brandenburg über RiLi InnoMob ko-finanziert
- Für die Umsetzung wurden ebenfalls Landesmittel beantragt
- **Förderfähig sind:**
 - Marketingmaßnahmen
 - praktische, zeitlich befristete Umsetzung des Projektes (Investitionen, Betriebskosten, Personalkosten)
 - Etc.
- Ebenso möglich: Förderung der Investitionen an Bahnhöfen über Kommunalrichtlinie (Bund)
- In Abstimmung mit dem Fördermittelgeber sollen zunächst **10+2 Standorte** zur Umsetzung beantragt werden, Schwerpunkt: Orte am RE7

Mögliche Standorte



	Bahnhof	Anmerkungen	Sharing-Angebot
0	Werder (Havel), Bahnhof	- Errichtung durch MIL/VBB, Betreuung notwendig - Errichtung <u>wahrsch.</u> erst ab 2025	- SSA, Scooter
0	Bad Belzig, Bahnhof	- Errichtung durch MIL/VBB, Betreuung notwendig - Errichtung <u>wahrsch.</u> erst ab 2025	- SSA, BS
1	Beelitz-Heilstätten, Bahnhof	- Gespräche mit Stadt und Investor führen	- SSA, CS
2	Seddin (PM), Bahnhof	- Fertigstellung noch in 2024, inkl. Sammelschließanlage - Stele ergänzen und Betreuung übernehmen	- SSA
3	Michendorf, Bahnhof/Bahnstr.		- SSA
4	Bad Belzig, Landratsamt		- SSA, CS
5	Klein Glien		- BS
6	Potsdam, Rehbrücke Bhf/Süd		- SSA
7	Brück, Bahnhof		- SSA
8	Werder, Am Gutshof		- SSA, CS
9	Kleinmachnow, Rathausmarkt	- Pilot-Standort - Absprache mit Gemeinde notwendig - Gemeinde wollte eigenes Projekt durchführen, noch aktuell?	- SSA, CS, ScS
10	Brück, Ernst-Thälmann-Str.		- CS
11	Teltow, <u>Rammrath-Brücke</u>		- SSA, CS, ScS
12	Borkheide, Bahnhof		- SSA
13	S Teltow Stadt	- Zweckbindung auf Vorplatz noch bis 2025, frühestens dann Start <u>mgl.</u>	- SSA, ScS
14	Wilhelmshorst Bahnhof		- SSA, CS
15	Bad Belzig, Markt		- CS

⇒ Dunkelgrün: Umsetzung bereits bestätigt (Fördermittel über „Modulares Fahrradparken“)

⇒ Hellgrün: Favorisierte Standorte (Schwerpunkt RE7)

⇒ Beige: Nachrücker

- PM spricht sich für **Betrachtung aus Sicht der Pendelnden** aus, d.h. überregional
- Mob.Strategie, LNVP, Mobilitätsgesetz => LK fordert Umsetzung und Anwendung, d.h. **Wandel des VBB zum Mobilitätsdienstleister**
- Für Betreuung der Mobilstationen notwendig: **Mobilitätsplattform**
- Optimal: **landesweite Lösung**, beginnend mit einer „Allianz der Willigen“; Zusammenarbeit mit VBB geht in diese Richtung
- PM: will **Anfangen und Zeigen was gemeint ist**, auch wenn es noch nicht perfekt sein wird



Fragen?

