

Hessisches Nahmobilitätsgesetz – § 10 Nachhaltige Mobilitätsplanung

„Das für Verkehr zuständige Ministerium unterstützt die Entwicklung nachhaltiger und integrierter Mobilitätspläne, sofern die Pläne in einem Beteiligungsverfahren entwickelt und im Gegenstromprinzip mit anderen Planungsträgern entwickelt und mit Nachbargemeinden abgestimmt werden. [...] Zur **Unterstützung** der Landkreise und Gemeinden bei der Erarbeitung und Umsetzung der Mobilitätsplanung wird das **Fachzentrum Nachhaltige Mobilitätsplanung Hessen** betrieben.“

Unsere Aufgaben sind: **Informieren – Beraten – Vernetzen – Ausbilden**



Kernelemente des Fachzentrums

Förderprogramm | Lehrgang | Coaching

- **Erstberatung** im Rahmen des Programms „Förderung nachhaltiger integrierter Mobilitätspläne“
 - Erstellung eines nachhaltigen integrierten Mobilitätsplans
 - Umsetzungsmanagement
- Mobilitätsplanung kompakt: **Lehrgang** für eine strategische und integrierte Planungspraxis
- Vermittlung von **Coaching-Angeboten** mit externen Partnern
- Wir unterstützen in **Beiratssitzungen/ Steuerungsgruppen!**



Unser Team

Informieren – Beraten – Vernetzen – Ausbilden



Dr. Alesya Krit
Co-Leitung



Jan Stübner
Co-Leitung



Alexandra Werner
Wirtschaftsverkehrsplanung



Kerstin Funk
Förderscouting und Kommunikation



Sarah Coordes
Nachhaltige Mobilitätsplanung



Sandra Bardt
Projekt- und Veranstaltungsmanagement



Laura Badusche
Lehrgangsmanagement



Susanne Fischell
Wirtschaftsverkehrsplanung



Alexander Haertel
Nachhaltige Mobilitätsplanung



Mobilitätsstationen planen und umsetzen

Veranstalter: Fachzentrum Nachhaltige
Mobilitätsplanung Hessen

Herzlich Willkommen

- Zielsetzung des Tages:
 - Vom Pilotprojekt zum vernetzten System.
 - Praxisnahe Lösungen für Planung, Betrieb und Finanzierung kennenlernen und aneignen.
- Organisatorisches (Pausen, Unterlagen, WLAN).

Unser Fahrplan für heute

- 09:30 | TOP 1: Begrüßung & Einführung
- 09:40 | TOP 2: Vorstellungsrunde & Einführung (Was & Wozu?)
- 10:00 | TOP 3: Einführung: was ist eine Mobilitätsstation und wozu ist sie gut?
- 10:45 | TOP 4: Förderung von Mobilitätsstationen in Hessen (HMWWVW, Hessen Mobil)
- 11:30 | TOP 5: Planungswerkstatt: Standorte, Bedarfe & Netz
- 12:45 | Mittagspause
- 13:30 | TOP 6: Mobilitätsstationen integrativ planen und gestalten (HfG, Stadt OF)
- 14:00 | TOP 7: Mobilitätsstationen umsetzen I: Organisationsmodelle
- 15:00 | TOP 8: Mobilitätsstationen umsetzen II: der Prozess zur Realisierung
- 15:30 | TOP 9: Abschluss & Ausblick

TOP 2: Vorstellungsrunde & Einführung (9:40-10:00 Uhr)

HSRM

Wer ist heute hier?

Bitte positionieren Sie sich auf der imaginären Linie im Raum:

- Von: "Wir sind noch in der ersten Ideenfindung."
- Bis: "Wir sind bereits in der Umsetzung/Bauphase."

TOP 3: Einführung: was ist eine Mobilitätsstation und wozu ist sie gut? (10:00-10:45 Uhr)

HSRM

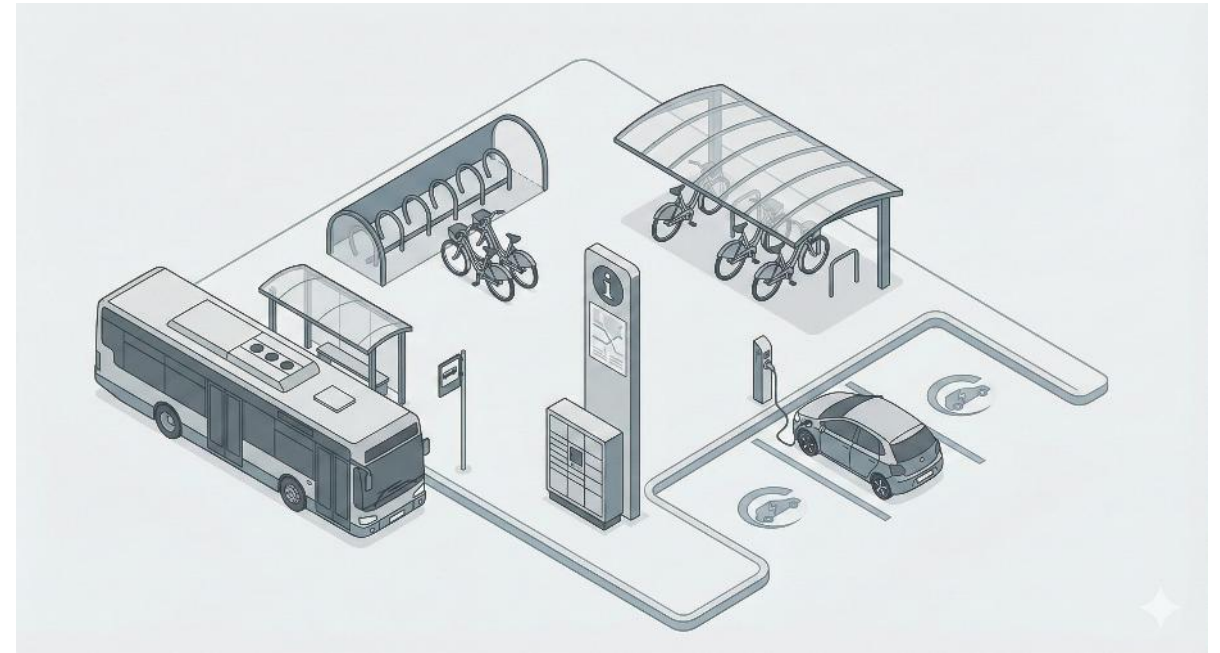
Was ist eine Mobilitätsstation?

Definition: Physischer Ort zur Bündelung verschiedener Verkehrsangebote zur Förderung von Multimodalität.

Das funktionale Prinzip:

- Rückgrat: Leistungsfähiger ÖPNV (Bus/Bahn).
- Ergänzung: Flexible Sharing-Angebote (Car-, Bike-Sharing) für die erste/letzte Meile.
- Service: Ladeinfrastruktur, Paketstationen, sicheres Parken.

Ziel: Nahtlose Intermodalität – der Wechsel muss so einfach sein wie die Nutzung des eigenen PKW.



Warum Mobilitätsstationen? (Potenziale)

- 1. Ökologisch (Klimaschutz):
 - Verlagerung vom MIV zum Umweltverbund -> CO₂-Reduktion.
- 2. Sozial (Daseinsvorsorge):
 - Sicherung der Mobilität im ländlichen Raum trotz Takt-Ausdünnung.
 - Teilhabe für Menschen ohne PKW (Jugendliche, Senioren) sichern .
- 3. Wirtschaftlich:
 - Erhöhung der Standortattraktivität (Wohnen/Gewerbe).
 - Effizientere Flächennutzung (weniger Parkdruck im Quartier).

Die Ausgangslage in Stadt und Land

- Urbaner Raum: Hoher Parkdruck, Flächenkonkurrenz, Lärm- und Abgasbelastung.
- Ländlicher Raum: Abhängigkeit vom privaten PKW, ausgedünnter ÖPNV, lange Wege ("Letzte Meile").
- Lösung: Mobilitätsstationen schließen die Lücke zwischen Haustür und Haltestelle.

Drei Säulen der erfolgreichen Planung

- Erfolgreiche Stationen sind keine "Einheitslösung", sondern kontextsensitiv.
 - 1. Verkehrlich sinnvoll: Wo bündeln sich Verkehre? Wo entstehen Wege?
 - 2. Akzeptanz vor Ort: Einbindung von Stakeholdern und Bürgern (Politik, Anwohner).
 - 3. Realisierbarkeit: Flächenverfügbarkeit, Genehmigungsfähigkeit & tragfähiges Betreibermodell.

Differenzierte Analyse: Stadt vs. Land

Urbaner Raum / Kernstadt:

- Fokus: Verknüpfung mit hochfrequentem ÖPNV (S-Bahn, Regio).
- Ziel: Entlastung des Parkdrucks im Quartier, Alternative zum Zweitwagen.

Suburbaner & Ländlicher Raum:

- Fokus: Anbindung an regionales Busnetz, Sicherung der Grundversorgung.
- Ziel: Schließen der "letzten Meile", Daseinsvorsorge.
- Besonderheit: Funktioniert oft nur im interkommunalen Verbund.



Kriterien für gute Standorte

- Sichtbarkeit: Zentrale Lage, gut einsehbar (Soziale Kontrolle/Sicherheit).
- Erreichbarkeit: Barrierefreier Zugang, direkte Anbindung an Rad- und Fußwege.
- Infrastruktur: Verfügbarkeit von Stromanschluss (für E-Laden/Beleuchtung) und Datenleitung.
- Flächenverfügbarkeit: Eigentum der Kommune oder Pacht möglich?

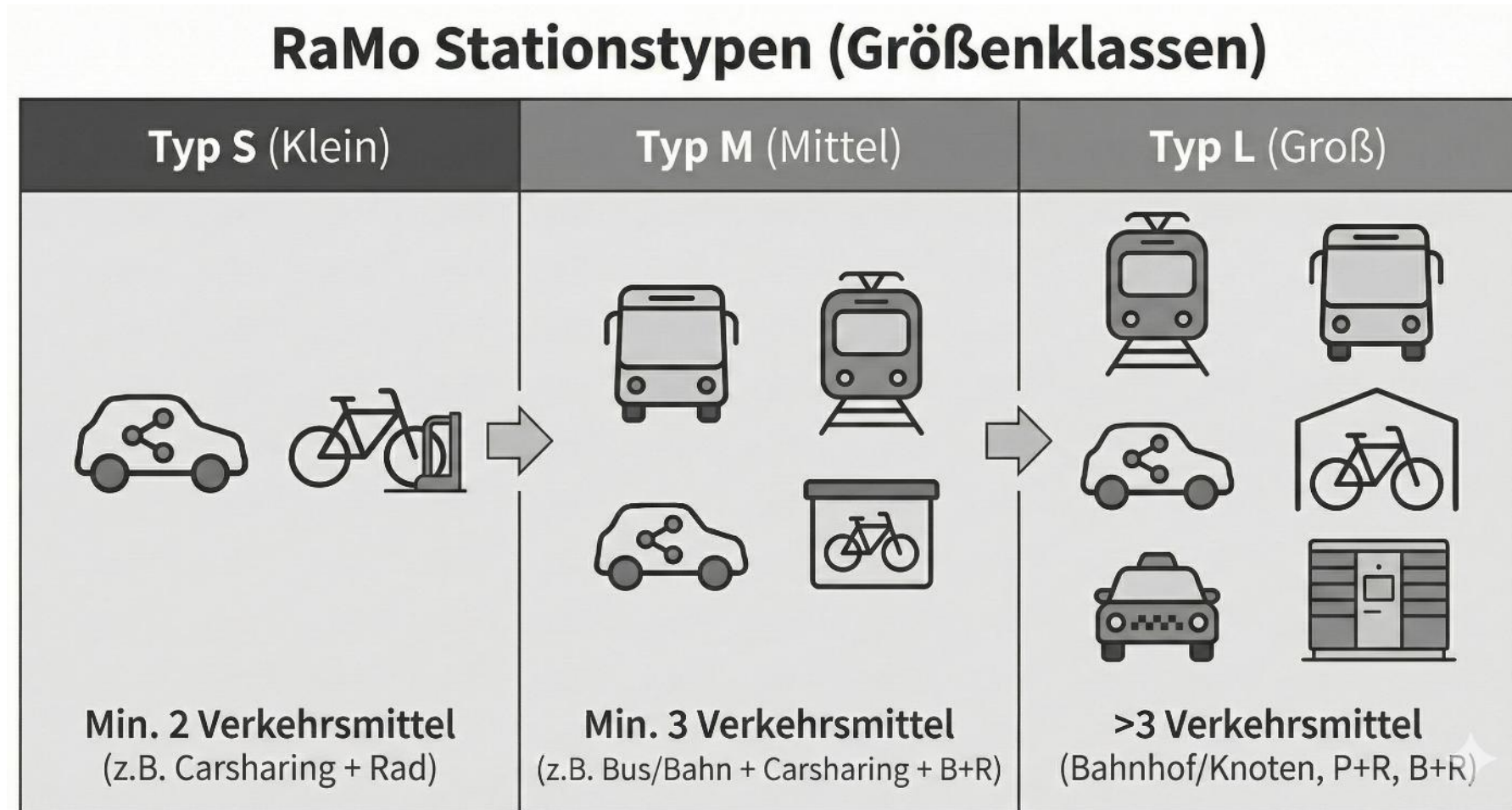
Exkurs: Baurechtliche Rahmenbedingungen (Hessen)

- Grundsatz: Viele Elemente sind oft baugenehmigungsfrei (nach § 63 HBO), aber die Menge macht den Unterschied.
- Genehmigungsfrei (oft):
 - Fahrradabstellanlagen bis 50 m² Grundfläche.
 - Fahrgast-/Fahrradunterstände & Ladestationen.
 - Werbeanlagen/Stelen bis 1 m².
- Aber: Bei einer Bündelung vieler Elemente an einem Ort kann dies als "Verkehrsknotenpunkt" gewertet werden -> Einzelfallprüfung notwendig!.
- Empfehlung: Frühzeitige Abstimmung mit der Bauaufsicht.

Nutzerzentrierte Planung mit Personas

- Vermeidung von Fehlplanungen durch Analyse konkreter Wegeketten (statt nur Strukturdaten).
- Beispiel-Szenarien:
 - Die Pendlerin: Braucht sichere B+R-Anlage (Fahrradbox) am Bahnhof, evtl. mit Ladefunktion.
 - Die Seniorin (Land): Braucht verlässliches Carsharing für Arztbesuche im Mittelzentrum, da eigener PKW abgeschafft wurde.
 - Die Studentin: Braucht flexibles Bike-Sharing für den Weg vom Bahnhof zur Hochschule.

Typisierung und Ausstattungsklassen



Vom Piloten zum Netz

- Systemische Effekte: Erst ein Netz ermöglicht flexible "One-Way-Fahrten" (Bike-Sharing).
- Verlässlichkeit: Ausweichmöglichkeiten erhöhen die Akzeptanz als PKW-Ersatz.
- Regionale Bedeutung: Pendlerströme enden nicht an der Gemeindegrenze -> Interkommunale Abstimmung ist zwingend.



TOP 4: Förderung von Mobilitätsstationen in Hessen (10:45-11:15 Uhr)

HMWVW, Hessen Mobil

Kurze Pause (11:15 – 11:30)

TOP 5: Planungswerkstatt: Standorte, Bedarfe & Netz (11:30-12:45 Uhr)

HSRM

Gruppenarbeit: Planungswerkstatt

- Zeit: 60 Minuten
- Aufgabe: Erarbeiten Sie für Ihre Modellkommune (Urban/Ländlich) ein Grobkonzept.
 - Identifizieren Sie 5 Potenzialstandorte auf der Karte.
 - Definieren Sie den Stationstyp (2x S, 2x M, 1x L)
 - Beachten sie dabei die beschriebenen Persona.
 - Überlegen Sie: Welche Vernetzungen mit Nachbarkommunen sind sinnvoll?

Gruppenarbeit: Planungswerkstatt

- Ihr Feedback:
 - Was war bei der Planung einfach, was schwierig?
 - Welche weiteren Informationen brauchen Sie/hätten Sie benötigt?
 - Kann die Übung ein Einstieg in Ihre eigenen Planungen sein?

Mittagspause (12:45 – 13:30)

TOP 6: Mobilitätsstationen integrativ planen und gestalten (13:30-14:00 Uhr)

Hochschule für Gestaltung/Stadt Offenbach

TOP 7: Mobilitätsstationen umsetzen I: Organisationsmodelle (14:00-15:00 Uhr)

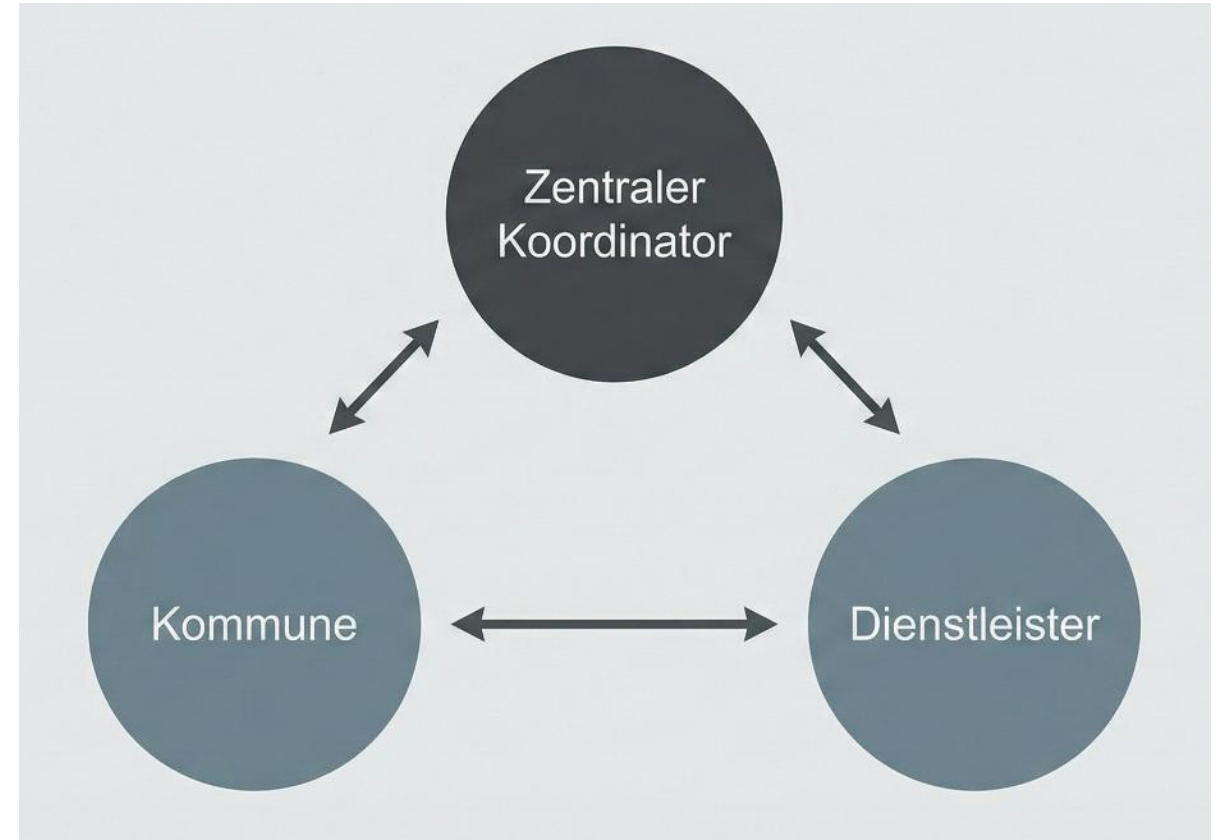
Wetteraukreis und Regionalverband Frankfurt RheinMain

Betreibermodell/Organisationsmodell

- Grundlegende Voraussetzung für die Umsetzung
- Mobilitätsstationen zählen zu den neuen innovativen Mobilitätsformen
 - Allgemeine Strukturen und Regelungen auf Landesebene fehlen
 - Keine festen Zuständigkeiten bei Verbänden und Ministerien
 - Es gibt nicht den einen externen Betreiber, der alles macht
- Herausforderung: "Zuständigkeitsloch" zwischen Kommune, Kreis und ÖPNV-Aufgabenträger.
- Klärung von Rahmenbedingungen für die Planung, den Bau und die Inbetriebnahme von Mobilitätsstationen
 - Zuständigkeiten, beteiligte Akteure
 - Erarbeitung einer Zweckvereinbarung
 - Gestaltung

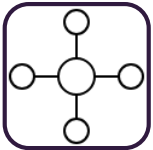
Kooperatives Betreibermodell

- Lösung: Arbeitsteilung statt neuer Gesellschaften.
 - 1. Zentraler Koordinator (Kreis/NVO): Rahmenverträge Sharing, Fördermittel, Marketing.
 - 2. Kommune: Fläche, Bau, Reinigung ("Hausmeister"), laufende Betriebskosten.
 - 3. Anbieter: Betrieb, Wartung, Service.



Voraussetzungen prüfen

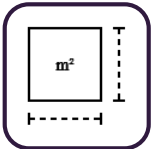
Zu Beginn sollten die Rahmenbedingungen identifiziert und die lokalen Gegebenheiten analysiert werden. Darunter können folgende Punkte fallen:



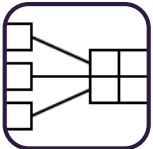
Welche Stakeholder gibt es bei uns?



Welche Finanzierungsmöglichkeiten gibt es? Wollen wir auf ein Förderprogramm zurückgreifen?
→ Falls ja, welche Rahmenbedingungen und Vorgaben hat das Förderprogramm?



Flächensicherung: Wem gehört der Grund? (Kommune, Bahn, Privat?)
-> Sind Gestattungsverträge, naturschutzrechtliche Genehmigungen oder sonstige Abstimmungen nötig?



Wie können Aufgaben sinnvoll gebündelt werden?



Rechtliche Rahmenbedingungen prüfen (Baurecht, Straßenrecht, Carsharing-Gesetz, etc.)

Unterschiedliche Umsetzungsphasen – Unterschiedliche Aufgaben



Aufgaben in der Planungsphase

Umfasst alle Aufgaben, die vor dem Bau festgelegt, erarbeitet und geklärt werden sollten (z.B. Erstellung von Planungsunterlagen, Finanzierung der Station).



Aufgaben in der Bauphase

Umfasst alle Aufgaben die während dem Bau entstehen (z. B. Erschließung der Fläche, Bestellung der Infrastrukturelemente).



Aufgaben zur Inbetriebnahme

Umfasst alle Aufgabe, die zur Inbetriebnahme der Stationen anfallen und den laufenden Betrieb sichern.



Aufgaben in der Planungsphase (abhängig von den Förderbedingungen)

Festlegung der Standorte und Ausstattung

Bereitstellung der notwendigen Antragsunterlagen (z. B. Planungsunterlagen, Zustimmungserklärungen, Stellungnahme Behindertenbeauftragte, etc.)

Baurecht: Baurechtliche Rahmenbedingungen prüfen (vgl. Folie 13)

Ggf. herbeiführen kommunaler Beschlüsse

Ggf. Einholung von Genehmigungen und Abschluss von Gestattungsverträgen

Antragstellung und Fördermittelmanagement (inkl. Aufbereitung der Antragsunterlagen)

Gestaltungskonzept erstellen



Aufgaben in der Bauphase

Ausschreibung und Vergabe eines Rahmenvertrags für die Infrastrukturelemente

Erschließung der Flächen und Bau (Wer ist Bauherr?)

Beauftragung eines Planungsbüros

Bestellung der Infrastrukturelemente

Fördermittelmanagement (Geldanforderungen, etc.)



Aufgaben zur Inbetriebnahme

Klärung der
Instandhaltung:

Reinigung

Reparaturen

Winterdienst

Vergabe Sharing-Anbieter

Abschluss Betriebsverträge → Fortlaufende Betriebskosten

Sharing-Management: Überwachung der Verfügbarkeit (Verhinderung leerer Stationen durch Rebalancing).

Datenmanagement: Stammdatenpflege (Standorte, Verfügbarkeiten) für Auskunftssysteme (z.B. RMV-App) ist Pflichtaufgabe.

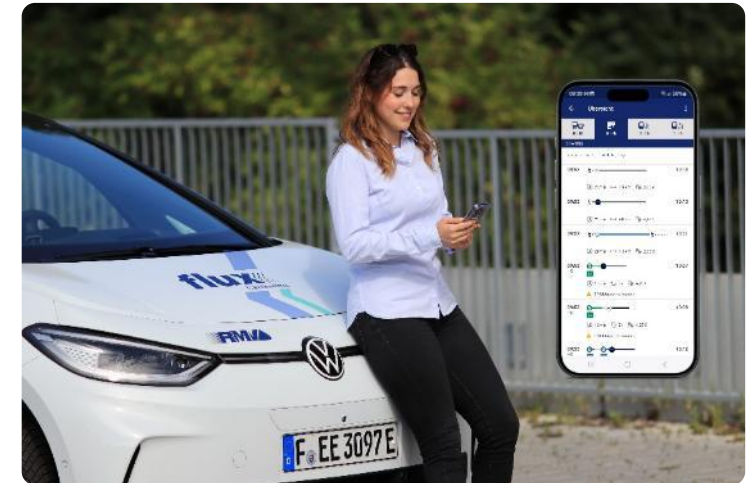
Kommunikation und Marketing der Mobilitätsstationen

Fördermittelmanagement (Projektabschluss, Verwendungsnachweis, etc.)

Exkurs: Erfolgreiche Integration in die RMVplus-App

RMVplus ermöglicht die einfache Buchung der Angebote

- Reallabor RMVplus schafft einen sicheren Raum für Innovationen
- Integration der Mobilitätsangebote in die RMV-Systeme schafft Sichtbarkeit und Verbundenheit
- Buchung von flux über die RMVplus-App und die jeweiligen Anbieter-Apps
- Buchbarkeit über RMVgo ist mit dem Start der integrierten Mobilitätsplattform gegeben
- RMV-Mobilitätsplattform soll einen regionalen Charakter haben und gezielt auch Angebote im suburbanen und ländlichen Raum einbinden



Mobilitätsauskunft des RMV

Schneller und einfacher ans Ziel – mit Bus, Bahn, Taxi und vielen Sharing-Angeboten

- Anzeige von Sharing-Angeboten in der Nähe (Karte)
- Passende Verbindungen finden mit Fahrrad, Scooter-, Car- und Bikesharing und Taxi
- Absprung für die Buchung in die Partner-Apps
- Anzeige Mobilitätsstationen (in Entwicklung)
- 13 Partner integriert

nextbike

Free2move

TAXI DEUTSCHLAND
SERVICEGESELLSCHAFT

dott

DB Call a Bike

flux
Carsharing

TAXI.DE

Lime

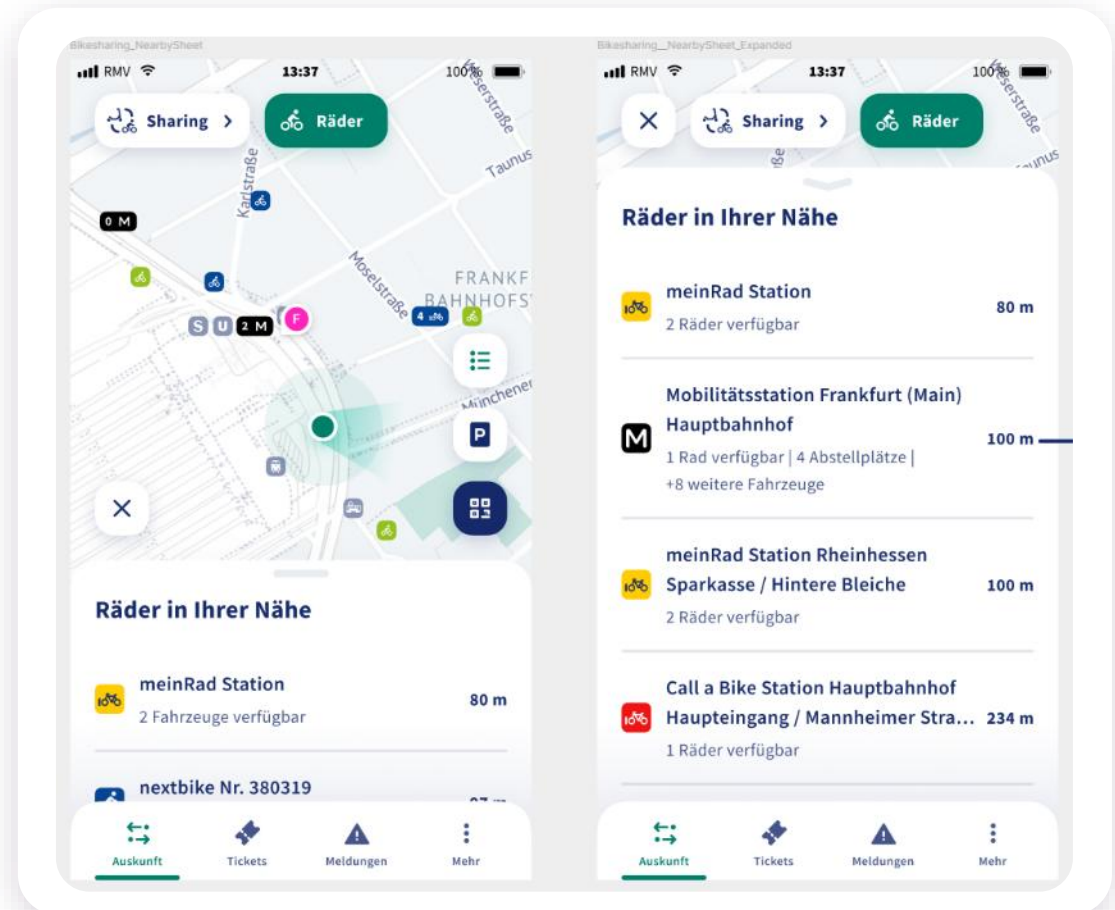
flux
Bikesharing



stadtmobil
carsharing

book-n-drive
Carsharing

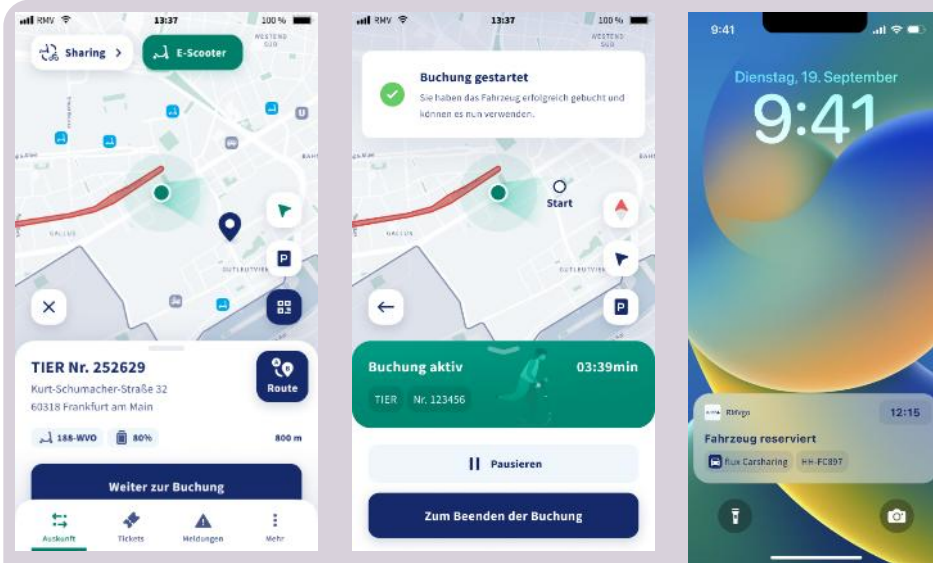
voi.



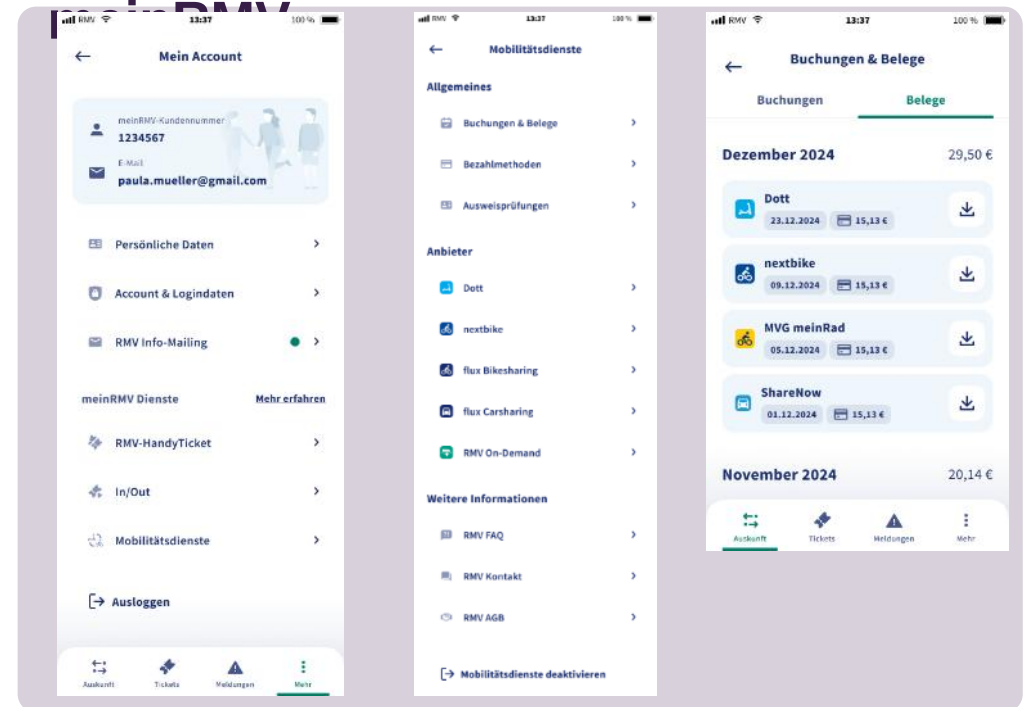
RMV Mobilitätsplattform in RMVgo

Start der integrierten Mobilitätsplattform in Planung

Integrierte Buchung



Integrierte Bezahlung in

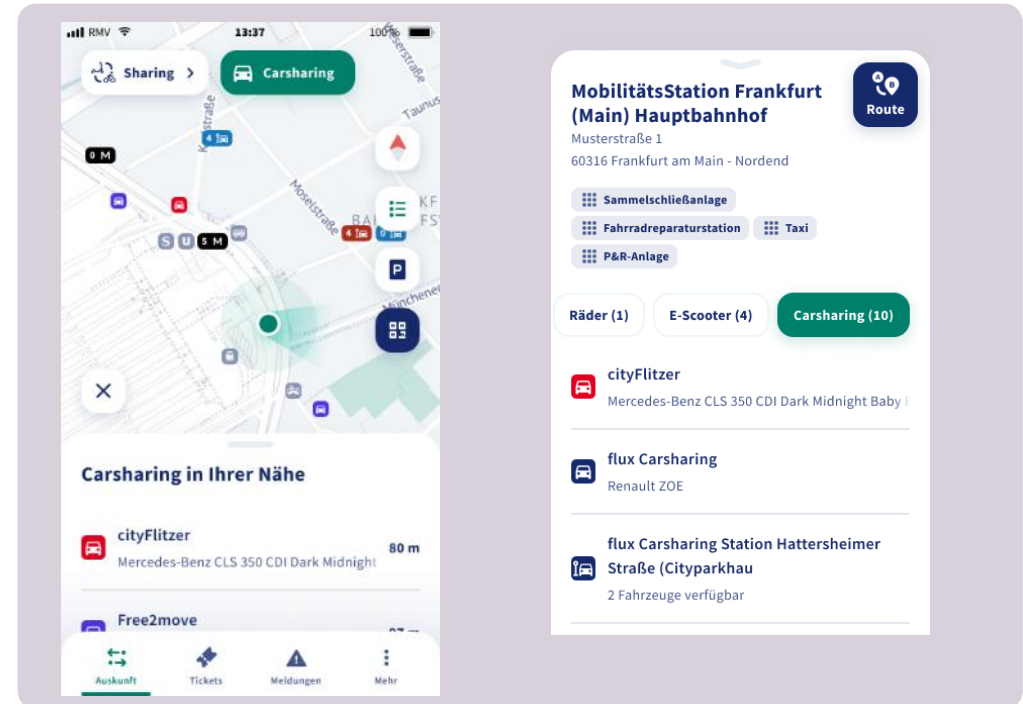


Mobilitätsstationen als zentrale Einstiegspunkte

alle Angebote im direkten Umfeld übersichtlich in einer App vereint

- Mobilitätsstationen werden sichtbar und erlebbar in der App
- Intelligente Bündelung aller Angebote im direkten Umfeld
- Eine zentrale Übersichtsseite pro Station – alle Optionen auf einen Blick
- Einfacher Umstieg zwischen Verkehrsmitteln
- Stärkung der Rolle der Mobilitätsstation als zentraler Knotenpunkt

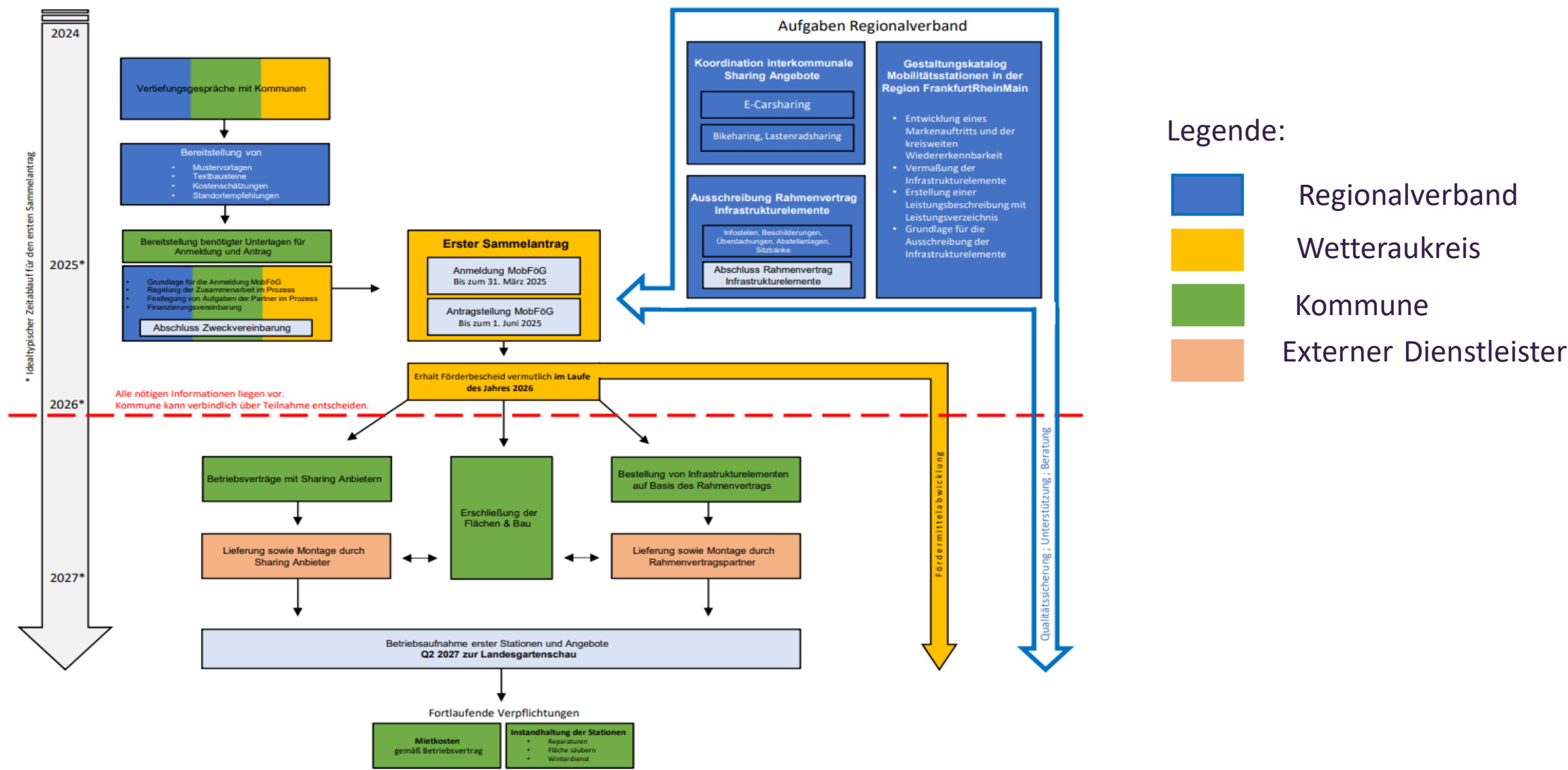
Integration der Mobilitätsstationen



Das Vertragswerk: Verbindlichkeit schaffen

- Damit die Zusammenarbeit funktioniert, braucht es schriftliche Vereinbarungen.
- Zweckvereinbarung: Regelt die Zusammenarbeit zwischen Koordinator (Landkreis, LNO, Verbände, etc.) und Kommune.
- Vertraglich geregelte Punkte:
 - Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
 - Ausstiegsmöglichkeit
 - Zuständigkeiten
 - Finanzierungsmodell
 - Eigentum
 - Qualitätsstandards
 - Haftung

Das Organisationsmodell im Wetteraukreis



Die Aufgaben zusammengefasst

Aufgaben von RV und WK:

- Unterstützung bei der Standortsuche und Wahl der Ausstattungen
- Rahmenvertragspartner für die baulichen Elemente der Stationen
- Koordination der Sharing-Angebote
- Beantragung der Fördermittel und Fördermittelabwicklung

Aufgaben der Kommunen:

- Bereitstellung und Herstellung der Fläche
- Beauftragung des Bauhofs für die Tiefbauarbeiten (Stromzulegung, Pflasterarbeiten, Montage der Infrastrukturelemente)
- Mietkosten für Sharing-Angebote
- Erwerb und Instandhaltung der Infrastrukturelemente (Reinigung, Winterdienst etc.)

Vorteile des Organisationsmodells



Bündelung von Ressourcen

Ausschreibung der Infrastrukturelemente und
Sharing Angebote
Antragstellung und Fördermittelmanagement



Einfache Beschaffung



Schaffung von einheitlichen Standards in der Region



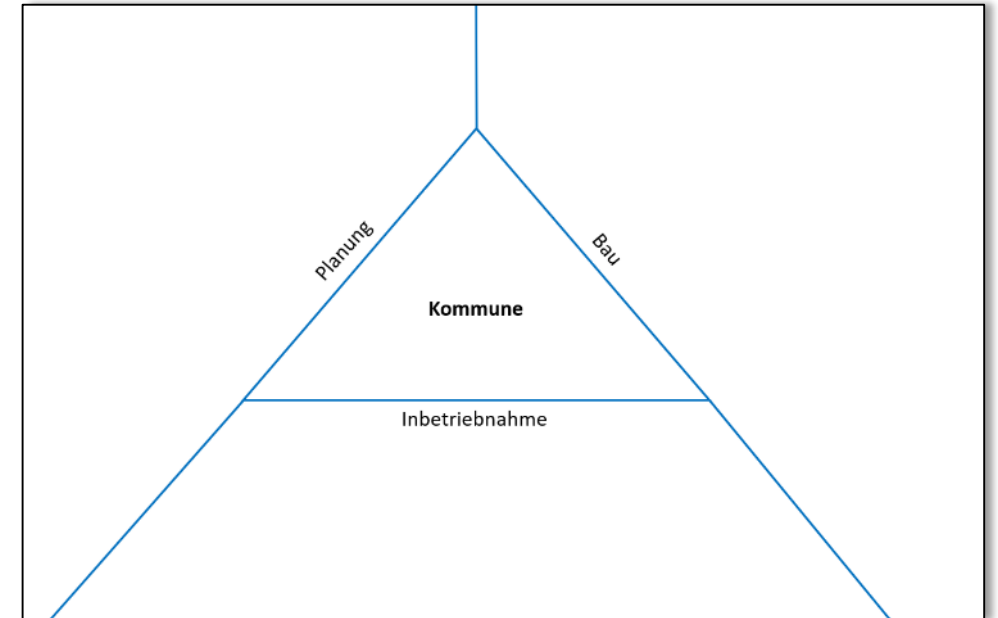
Vorteil: Einheitliche Standards und günstigere Preise durch Mengenrabatt.

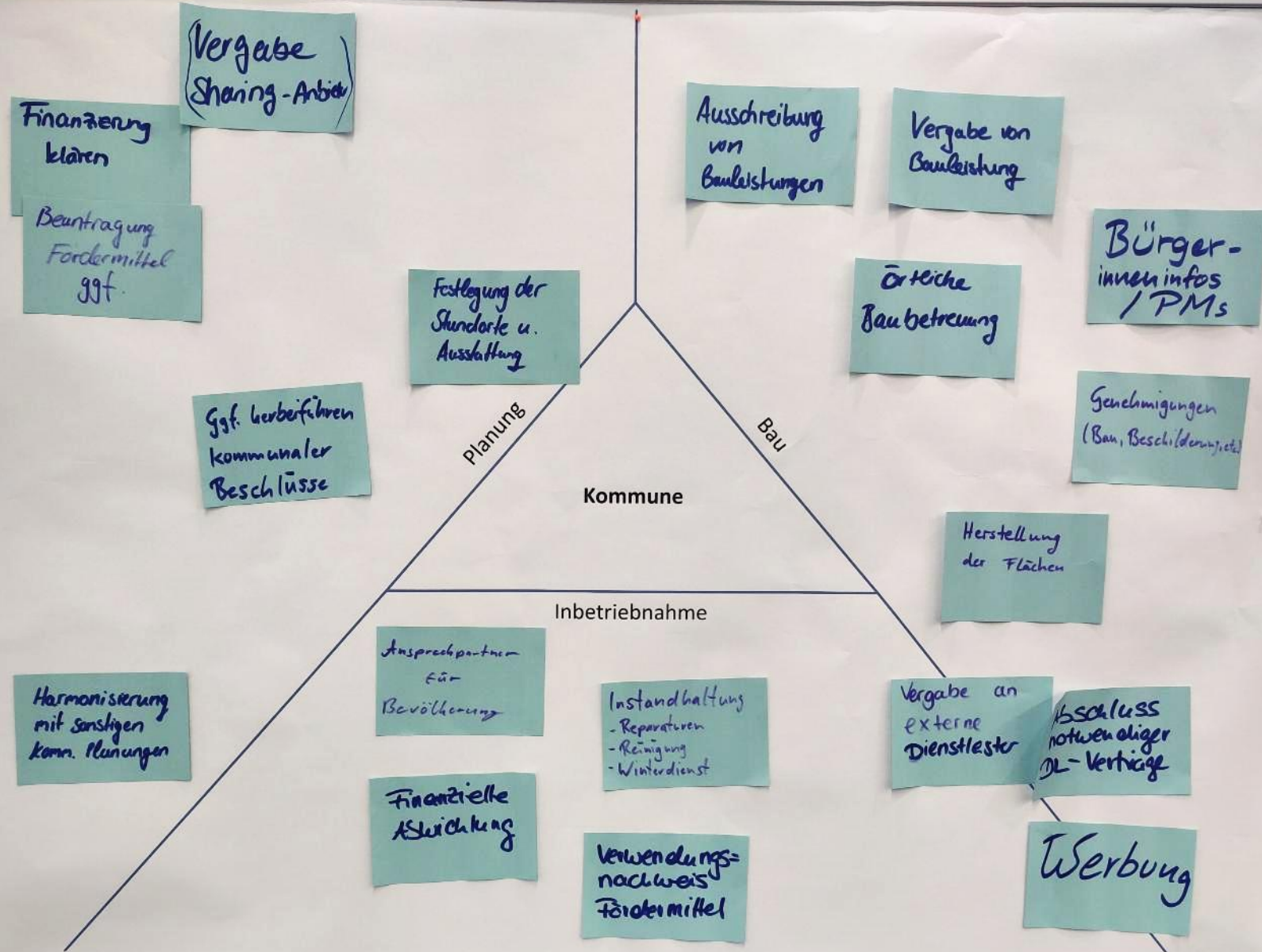
Jetzt sind Sie an der Reihe

- Aufgabe: Wir simulieren die Praxis:

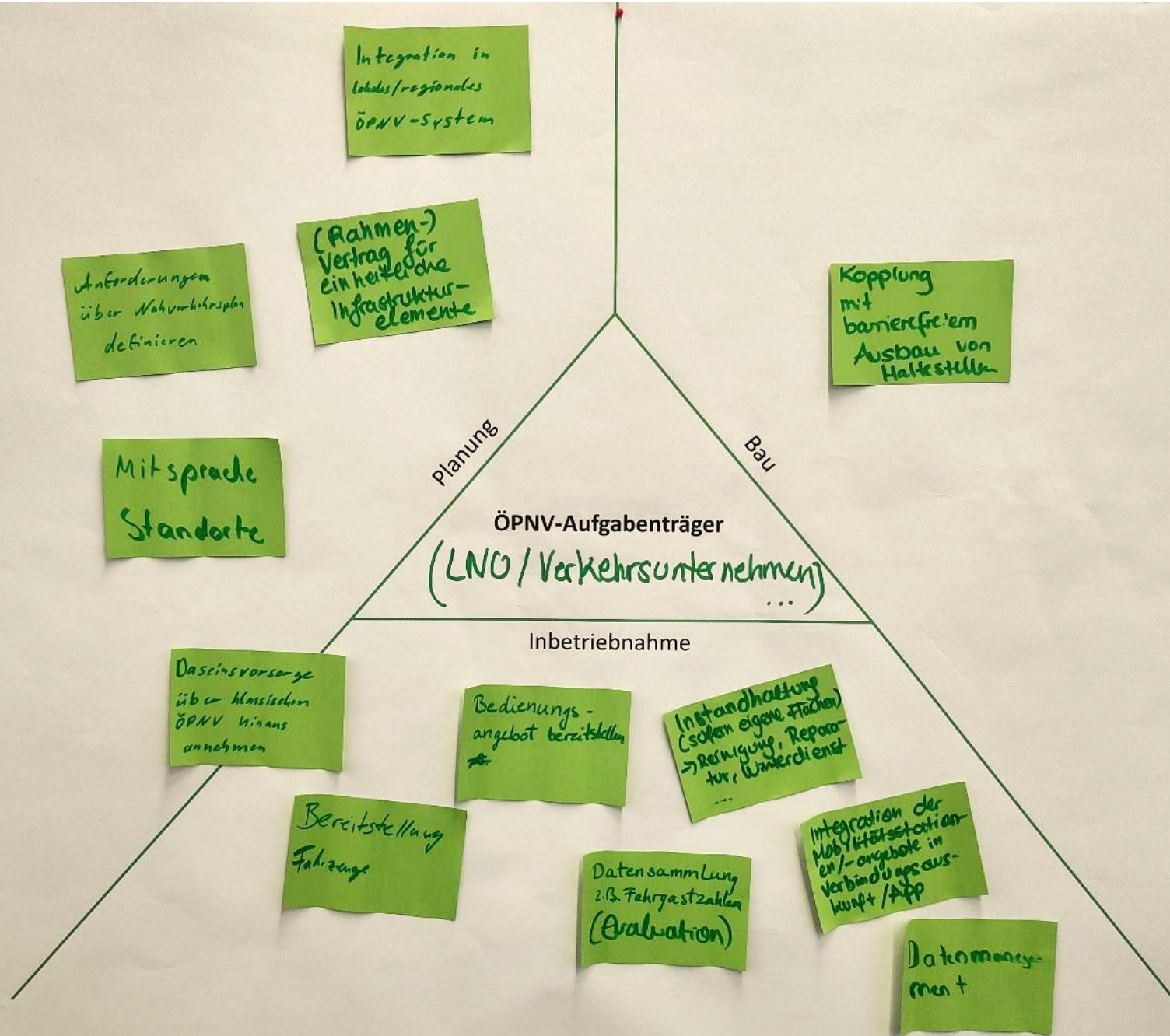
Sammeln Sie Aufgaben und ordnen Sie diese den Akteuren und Umsetzungsphasen zu.

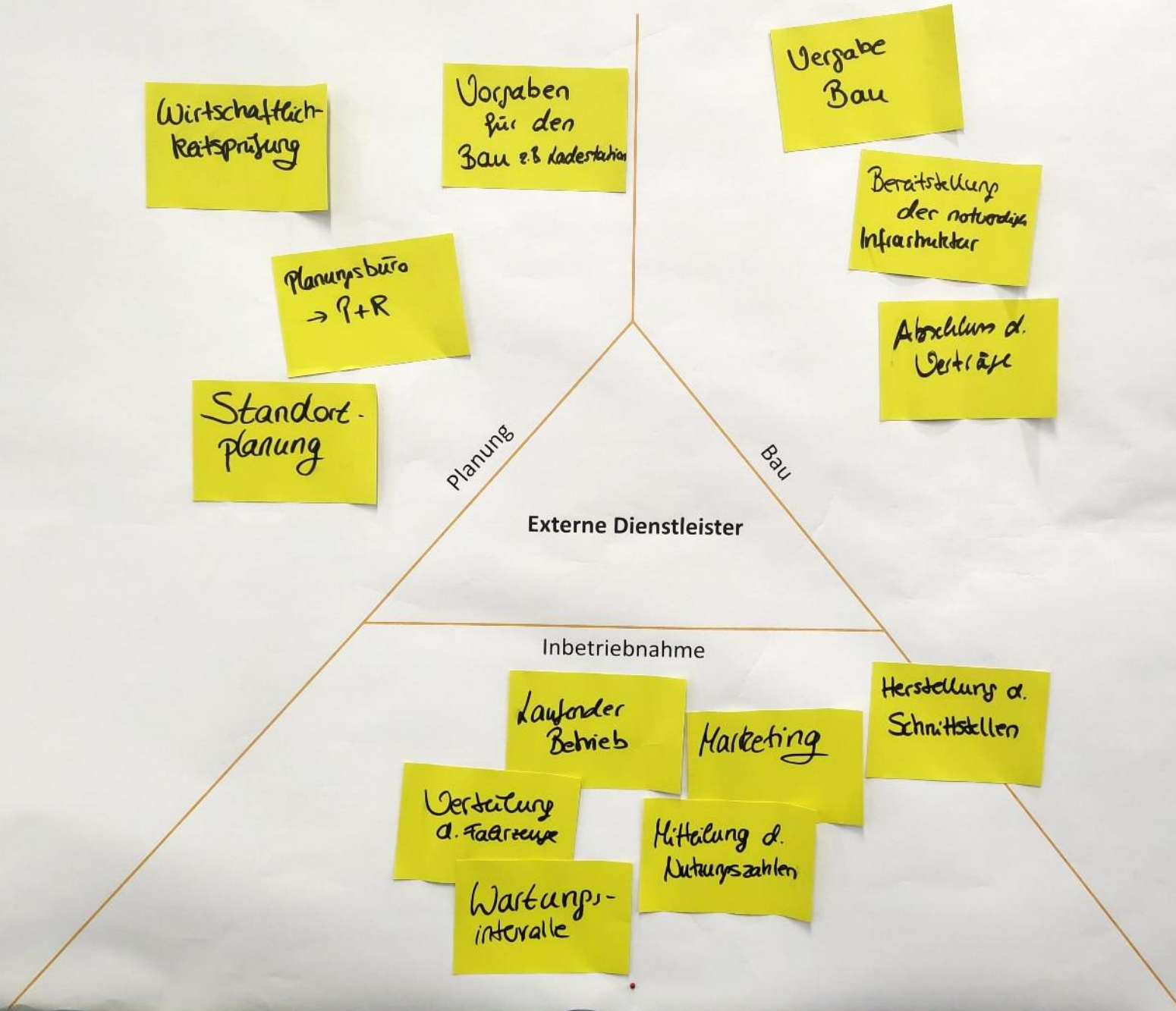
- 4 Akteurs-Pinnwände:
 - Kommune
 - kommunale Verbände/Landkreise
 - ÖPNV-Aufgabenträger
 - externe Dienstleister
- Es gibt 3 Runden á 8 min











Unterschiedliche Umsetzungsphasen – Unterschiedliche Aufgaben



Aufgaben in der Planungsphase

Umfasst alle Aufgaben, die vor dem Bau festgelegt, erarbeitet und geklärt werden sollten (z.B. Erstellung von Planungsunterlagen, Finanzierung der Station).



Aufgaben in der Bauphase

Umfasst alle Aufgaben die während dem Bau entstehen (z. B. Erschließung der Fläche, Bestellung der Infrastrukturelemente).



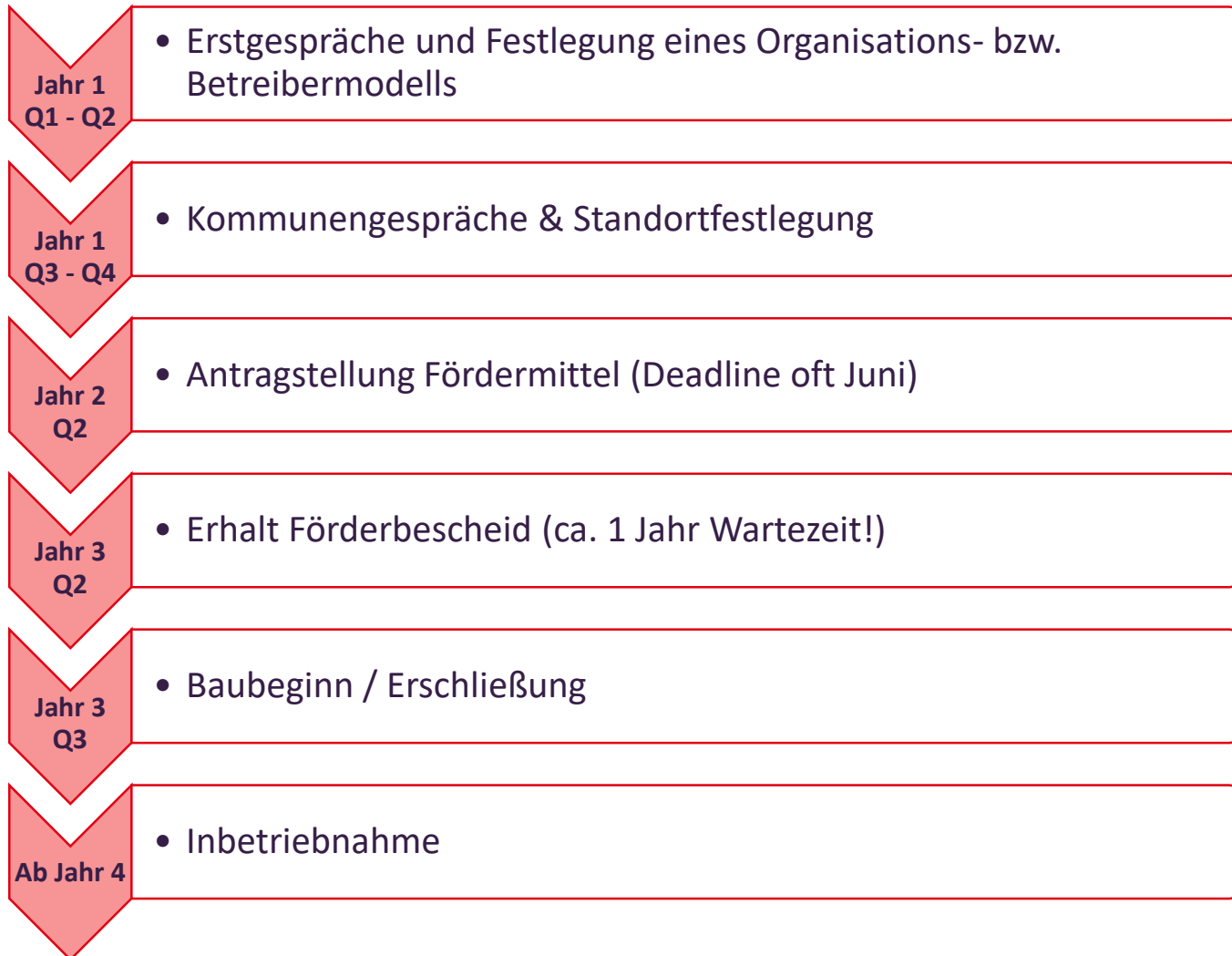
Aufgaben zur Inbetriebnahme

Umfasst alle Aufgabe, die zur Inbetriebnahme der Stationen anfallen und den laufenden Betrieb sichern.

TOP 8: Mobilitätsstationen umsetzen II: der Prozess zur Realisierung (15:00-15:30 Uhr)

Wetteraukreis und Regionalverband Frankfurt RheinMain

Realistischer Zeitplan (Erfahrungswerte)

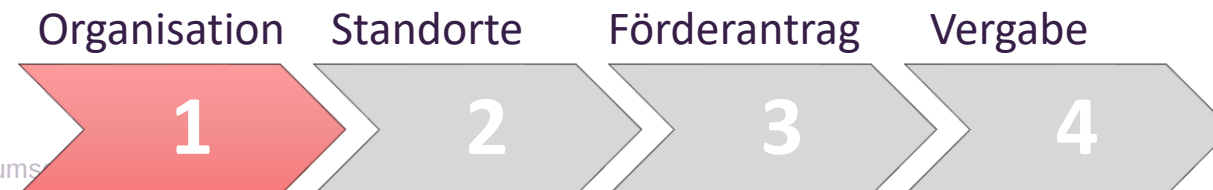


Unterschätzen Sie nicht die Vorlaufzeiten!

Fazit: Von der Idee bis zum Bau vergehen oft mehrere Jahre.

Grundvoraussetzungen zur Realisierung klären

- Aufgaben und Ressourcen bündeln → Organisationsmodell festlegen
- Von der Förderung her denken:
 - Welche Fördermöglichkeiten gibt es?
 - Was ist förderfähig?
 - Wer ist antragsberechtigt?
 - Welche Fristen gilt es einzuhalten?



Fördermittel für die Errichtung (Investition)

- Grundsatz: Der Bau und die Ausstattung sind gut förderfähig!
- **Bund:**
 - Kommunalrichtlinie: Ca. 50% für Stationen inkl. digitaler Komponenten.
 - Stadt und Land: Fokus auf hochwertige Radinfrastruktur (B+R).
- **Land Hessen:**
 - Mobilitätsfördergesetz: 70% bei ÖPNV-Schnittstellen.
 - Nahmobilitätsrichtlinie: Ca. 70% für Fuß-/Radverkehr.



Tipp: Sammelantrag über den Landkreis/Verbände oder kommunale Zusammenschlüsse stellen!

- Statt 20 Einzelanträge wird ein gebündelter Antrag für alle Kommunen gestellt.
- Reduziert den bürokratischen Aufwand für jede einzelne Kommune massiv.
- Erreicht leichter die Bagatellgrenzen für Förderungen.

Kriterien bei der Standortsuche



- Kriterien
- In unmittelbarer Nähe zum ÖPNV
- Fläche im kommunalen Eigentum
- Flächen für Carsharing oder Fahrradabstellanlage
- Informationsstele als Herzstück der Station
- Herausforderungen
- Verfügbare Flächen mit ÖPNV-Bezug finden
- Ggf. Gestattungsverträge mit der DB
- parallel laufende Planungen z.B. S6 Ausbau
- Beteiligung politischer Gremien
- Planung der Stromzulegung

Standorte und Ausstattung festlegen

- Von der Makroebene zur Mikroebene
- Kommunengespräche vor Ort oder online
- Unsere Kommunen hatten oft konkrete Standortwünsche
- Unterstützung in Ausschüssen, Gremien und Stadtverordnetenversammlungen für kommunale Beschlüsse
- Ergebnis: Standortsteckbriefe mit allen Basisinformationen

Standort Nidda

Standort ID: 23

NAME STANDORT: NIDDA BAHNHOF



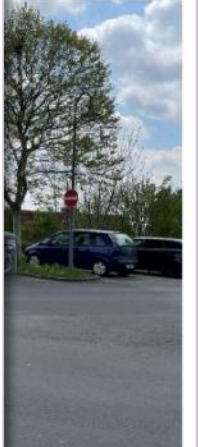
STANDORTFAKTOREN

- X unmittelbare Nähe zum Bahnhofsteckpunkt „Nidda“
- X unmittelbare Nähe zur Bushaltestelle „Nidda Bahnhof“
- X überdachtes Fahrradparken vorhanden
- X abschließbare Fahrradboxen vorhanden
- X P+R Flächen und Bahnhofsvorplatz sind kommunale Flächen

BESCHREIBUNG

Am Standort Nidda Bahnhof sind bereits zahlreiche Mobilitätsangebote wie überdachtes Fahrradabstellanlagen, neuwertige abschließbare Fahrradboxen und eine E-Ladesäule vorhanden. Als Knotenpunkt mit Umsteigemöglichkeiten zu Bus und Bahn sowie den vorhandenen P+R-Parkplätzen sind bereits wichtige Grundlagen für den Ausbau zu einer Mobilitätsstation vorhanden. Der Bahnhofsvorplatz und der P+R Parkplatz befinden sich im kommunalen Eigentum.

Geplant sind die Einrichtung von Stellplätzen für ein E-Carsharing-System mit Ladesäule sowie Flächen für ein elektrisches Fahrradvermietesystem inkl. Lademöglichkeiten. Zur besseren Orientierung und Nutzerfreundlichkeit sollen Informationsstelen der Mobilitätsangebote installiert werden. Bestehende Fahrradboxen sollen teilweise an das Design der Mobilitätsstation angepasst werden. Zudem sollen ein WC-Haus und eine Fahrradreparaturstation eingerichtet werden. Mit diesen Maßnahmen wird der Bahnhof Nidda zu einem zukunftsorientierten Mobilitätsknotenpunkt, der nachhaltige Verkehrsformen fördert und die Attraktivität der Region für Pendler und Reisende steigert.



rüstet werden.

Checkliste für die Fördermittelbeantragung (Beispiel MobFöG)

- ☒ Lagepläne mit Bestand (Maßstab 1:250)
- ☐ Detailpläne (z.B. barrierefreie Planung, Beleuchtungspläne, Fotos Status-Quo)
- ☒ Kostenberechnungen
- ☐ Zustimmungserklärung der Kommune
- ☐ Stellungnahme der Behindertenbeauftragten / Behindertenbeiräte
- ☐ Verträge (z. B. Zweckvereinbarung, ggf. Grunderwerb, ggf. Gestattungsverträge)
- ☐ Aussage zum Baurecht / Baugenehmigung
- ☐ Ggf. kommunale Beschlüsse



Kosteneinblick: Was kostet der Bau wirklich?

- Beispielrechnung für eine mittlere Station (Tiefbau & Fläche):
 - Grünfläche entfernen & Erdarbeiten: ca. 1.600 €.
 - Pflasterarbeiten (90 m²): ca. 26.000 €.
 - Barrierefreies Leitsystem (Bodenindikatoren): ca. 7.000 €.
- Gesamtkosten Tiefbau (ohne Module): ca. 50.000 - 60.000 € pro Standort.
- Gesamtprojekt Wetterau: 3,5 Mio. € für 40 Stationen (inkl. aller Module und Technik).
- Hinweis: Preise sind brutto und standortabhängig.

Beispielkostenberechnungen

Standort A:

Bahnknotenpunkt mit zwei Linien, P+R Parkplatz und Fahrradabstellanlage vorhanden, Bushaltestellen

Kosten für die Vorbereitung der Flächen:

→ 87.132 € brutto

Ausstattung der Mobilitätsstation:

- 2x Informationsstele
- Fahrradservicestation
- Fahrradschlauchautomat
- Ladesäule für Pedelecs mit zwei Steckdosen
- Öffentliches WC
- Folierung und digitale Umrüstung bestehender Fahrradboxen

→ 114.709 € brutto

E-Carsharing:

→ 23.564 € brutto

Bikesharing:

→ 17.232 € brutto

242.637 €

Standort B:

Ländlich geprägt, an einer Bushaltestelle

Kosten für die Vorbereitung der Flächen:

→ 14.221 € brutto

Ausstattung der Mobilitätsstation:

- Informationsstele
- überdachte Fahrradabstellanlage
- Fahrradservicestation
- Fahrradschlauchautomat
- Ladeschrank für Pedelec-Akkus

→ 39.224 € brutto

E-Carsharing:

→ 21.421 € brutto

74.866 €

Die Herausforderung: Laufende Kosten

- Problem: Laufende Kosten sind in der Regel nicht förderfähig.
- Kostenblöcke:
 - Betriebszuschüsse Sharing (Leasing/Defizitausgleich).
 - Strom, Daten, Reinigung, Grünpflege, Versicherung .
- **Risiko: Fördermittel haben Zweckbindungsfristen – der Betrieb muss über Jahre garantiert sein.**

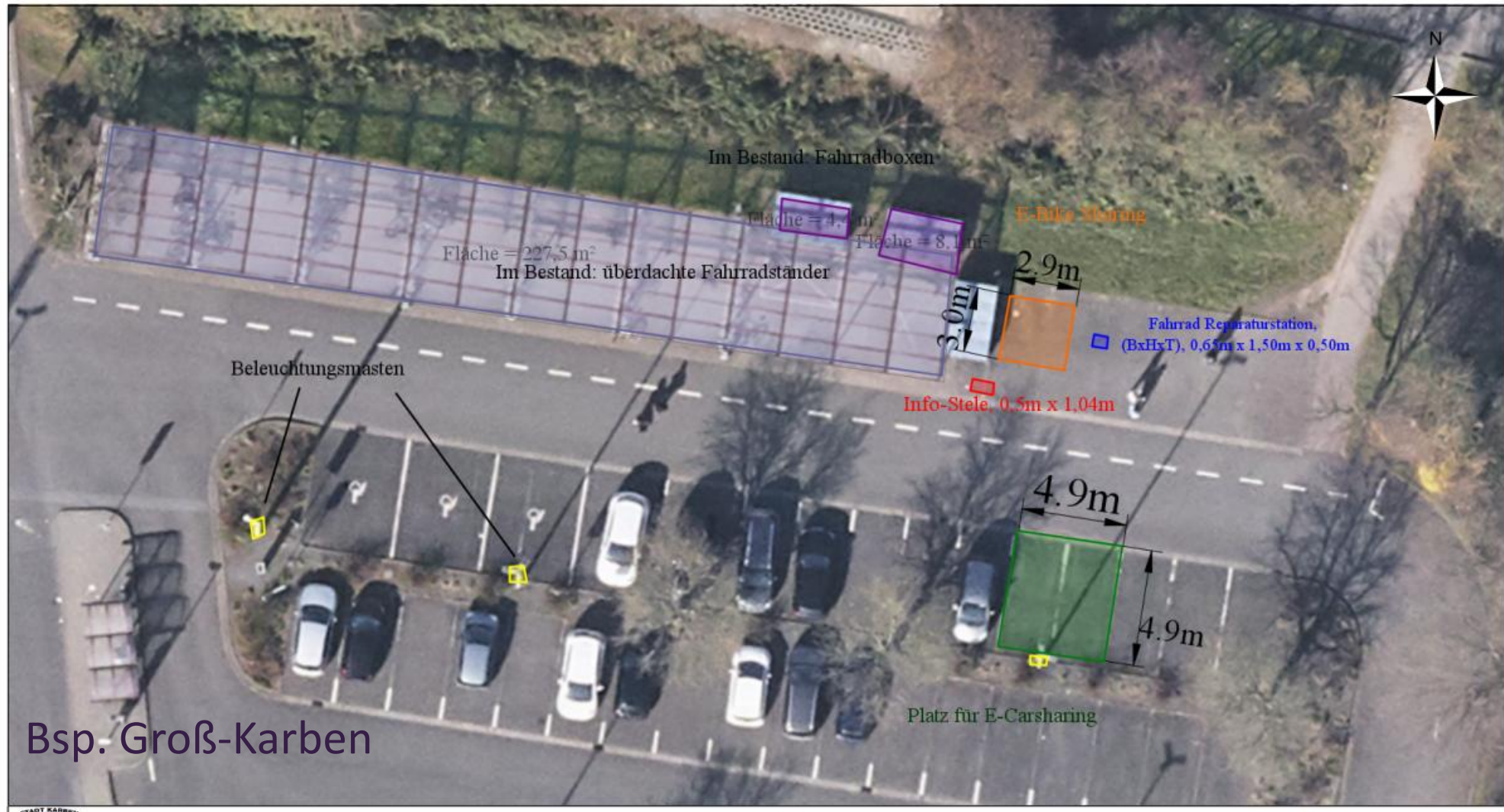
Modelle zur Deckung der Betriebskosten

- Kommunale Haushalte entlasten durch kreative Modelle:
 1. Ankermiete: Verwaltung oder lokale Firmen mieten feste Kontingente (sichert Grundumsatz).
 2. Betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM): Nutzung der Sharing-Flotte als Dienstwagensersatz tagsüber ("Hauptnutzer-Mitnutzer-Prinzip").
 3. Sponsoring: Lokale Partner (Banken, Stadtwerke) finanzieren Betrieb gegen Werbeflächen auf Stelen/Rädern.
 4. Querfinanzierung: Einnahmen aus Kiosk, Paketstation oder Werbeflächen nutzen.

- Maßstab 1:250
- Beschriftung der Maße
- Beleuchtungsquellen
- Markierung bestehender Mobilitätsangebote



Lagepläne mit Bestand



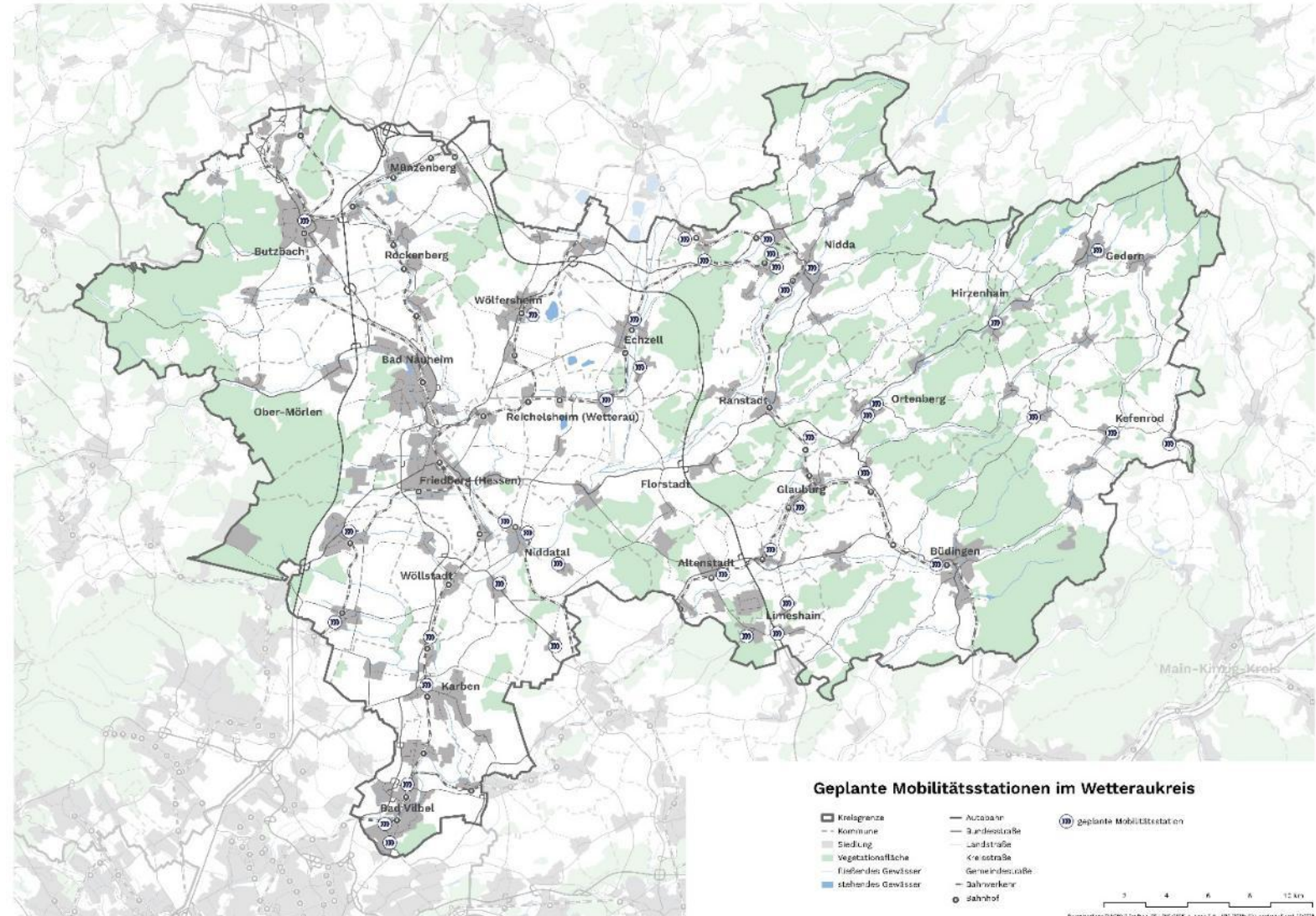
Beantragte Standorte 2025

40 Stationen in 17 Kommunen

■ 24 Carsharing Standorte

■ 11 Bikesharing Standorte

- Gesamtkosten (Infrastruktur):
- ca. 3,5 mio € brutto



Vergabe der Ausstattung der Mobilitätsstationen

Herstellung und Lieferung der Infrastrukturelemente

E-Carsharing-Anbieter an den gewünschten
Standorten

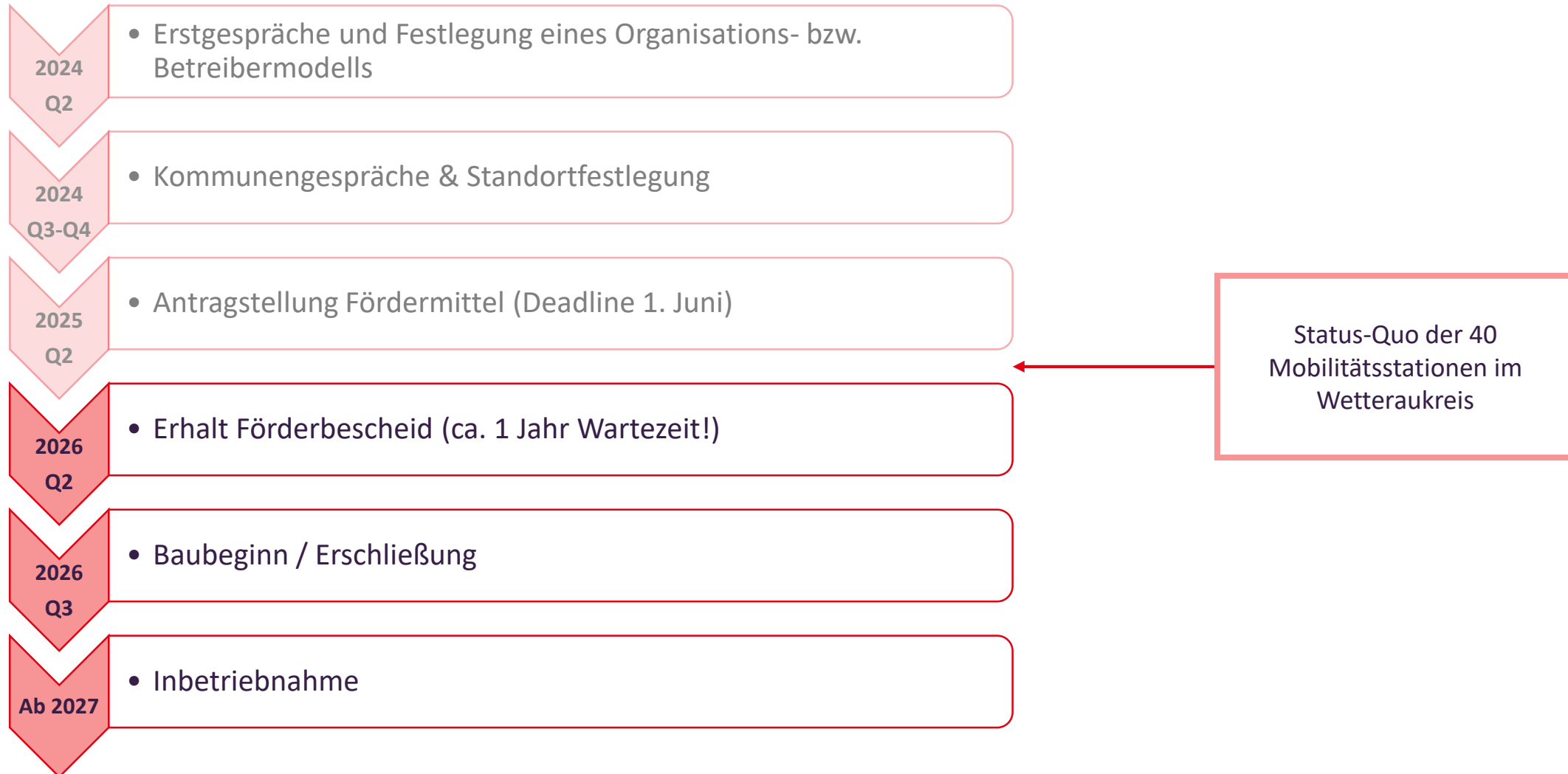
Bike- und Lastenradsharing an den gewünschten
Standorten

Alle baulichen Elemente aus einer Hand

- Europaweite Ausschreibung
- Rahmenvertrag für die Herstellung und Lieferung der Infrastrukturelemente (Infostelen, Fahrradabstellanlagen, etc.)
- Kommunen können Produkte von dem Rahmenvertragspartner beziehen
- Gültig in der gesamten Region FrankfurtRheinMain für 5 Jahre

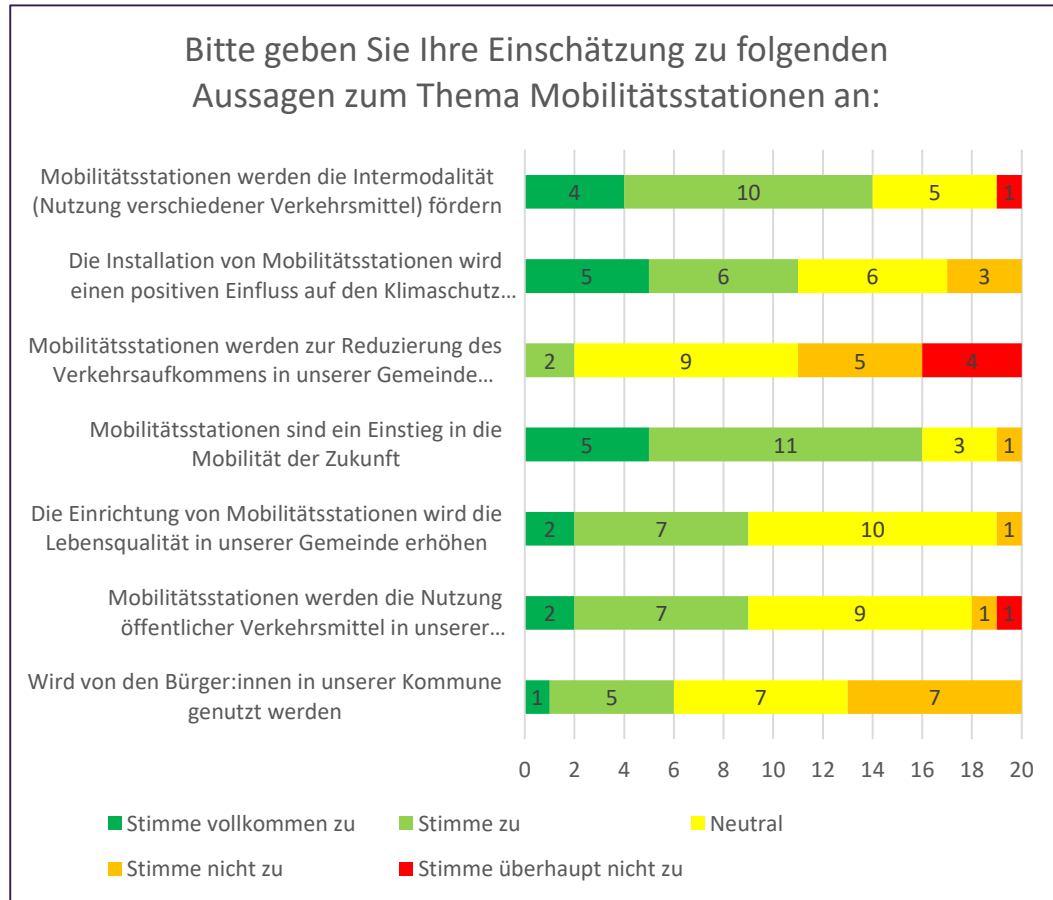


Realistischer Zeitplan (Erfahrungswerte)

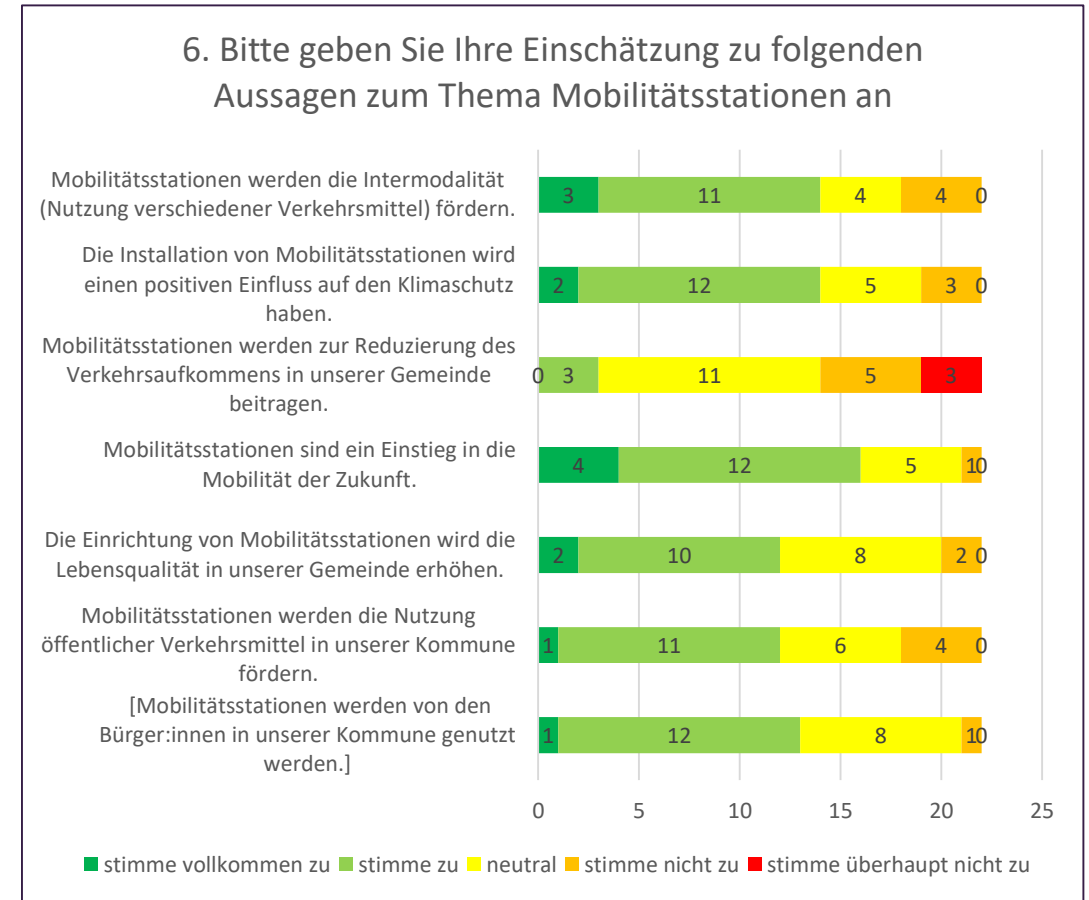


Prozessevaluation – Rückmeldungen aus der Praxis

• Erste Befragung Dezember 2024

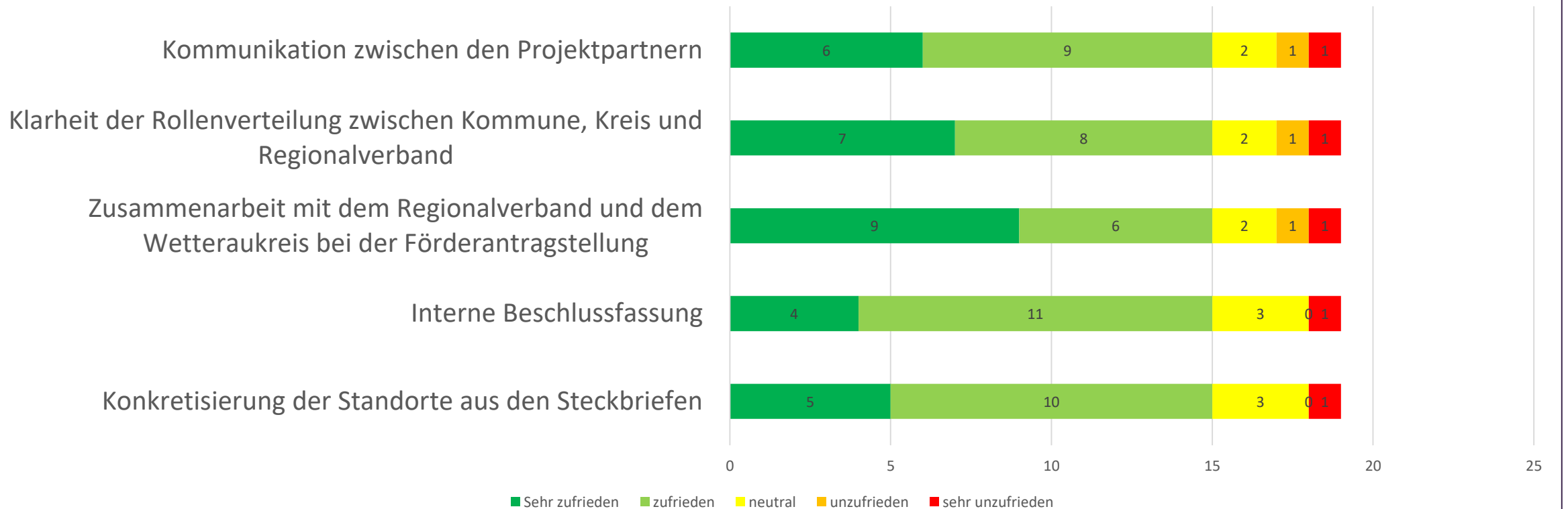


• Zweite Befragung Dezember 2025/Januar 2026



Zufriedenheit mit dem Projektablauf

3.1 Wie zufrieden sind Sie mit folgenden Phasen bzw. Aspekten des Projektablaufs seit Ende 2024?



Zufriedenheit mit dem Projektablauf

Wo sehen Sie die größten Hürden bei der Umsetzung der Mobilitätsstationen?

Finanzierung/Förderung:

- „Planung Finanzierung im nächsten Haushaltsjahr und geringe Zeit.“
- „Finanzielle Engpässe der Kommunen - Streichung von freiwilligen Leistungen“
- „Kombinierung mit dem Förderprogramm Lebendige Zentren. Scharfe Abgrenzung der Maßnahmen“

Flächen:

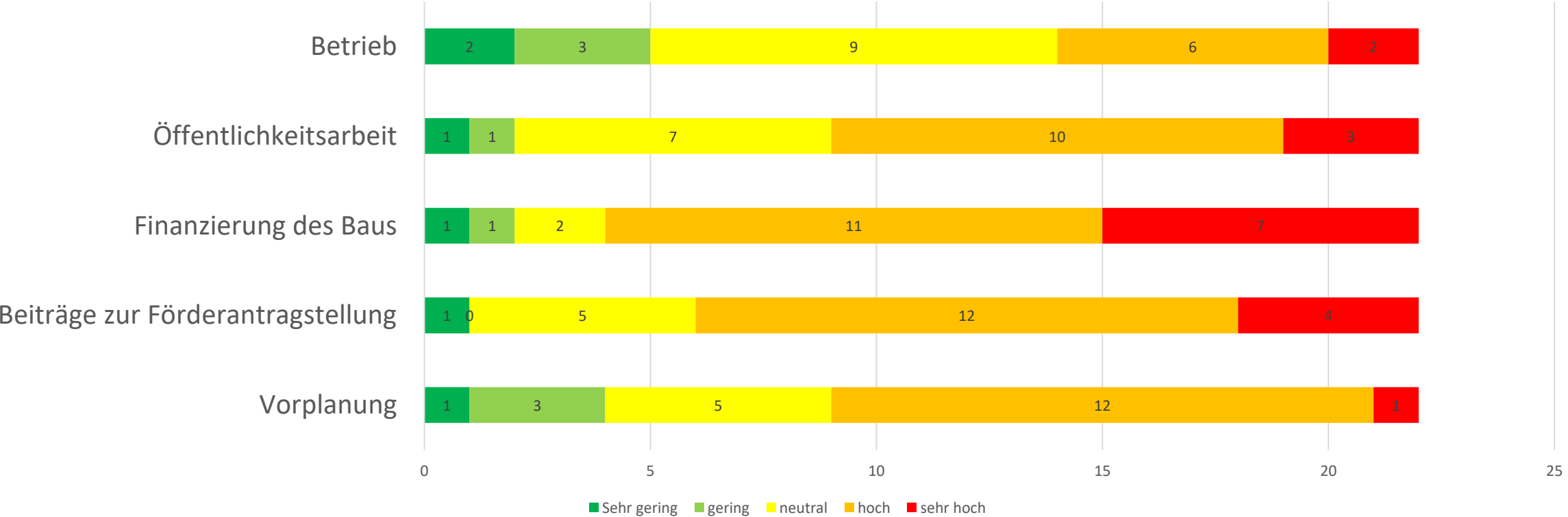
„Mangelnde Verfügbarkeit kommunaler Flächen zur Aufstellung z.B. von Fahrradständern“

Abstimmung:

„Kommunikation, Abstimmung, Priorisierung, Ressourceneinsatz“

Unterstützungsbedarf

4. Wie schätzen Sie bei den folgenden Punkten den Unterstützungsbedarf durch Kreis, Regionalverband oder andere Akteure für Ihre Kommune ein?



Zentrale Spannungsfelder aus den Rückmeldungen



Förderlogik

Bestandssanierung

Standardisierung

lokale Flexibilität

Innovation

Haushaltsrealität

Was nehmen wir aus der Prozessevaluation mit?

Frühzeitige
Haushaltsklarheit ist
entscheidend

Flächensicherung ist der
Engpass Nr. 1 auch im
ländlich geprägten Raum

Interkommunale
Koordination reduziert
Komplexität

Förderlogik muss mit
Realität
zusammengedacht
werden

TOP 9: Fazit & Ausblick (15:30-15:45 Uhr)

Fachzentrum + RaMo-Team

Erfolgsfaktoren auf einen Blick

- Herausforderung "Henne-Ei": Kommunen müssen sich oft vor dem Förderbescheid verbindlich entscheiden, obwohl die Kosten noch nicht final sind.
- Netz vs. Attraktivität: Ein flächendeckendes Netz braucht auch Stationen an "schwächeren" Standorten – das ist ein Spannungsfeld in der Planung.
- Technische Details: Unterschätzen Sie nicht den Stromanschluss! Die Klärung mit dem Energieversorger dauert oft lange.
- Politik mitnehmen: Ohne kommunale Beschlüsse geht nichts – diese Prozesse kosten Zeit (teilweise Monate).

Ihr Montag-Morgen-Plan

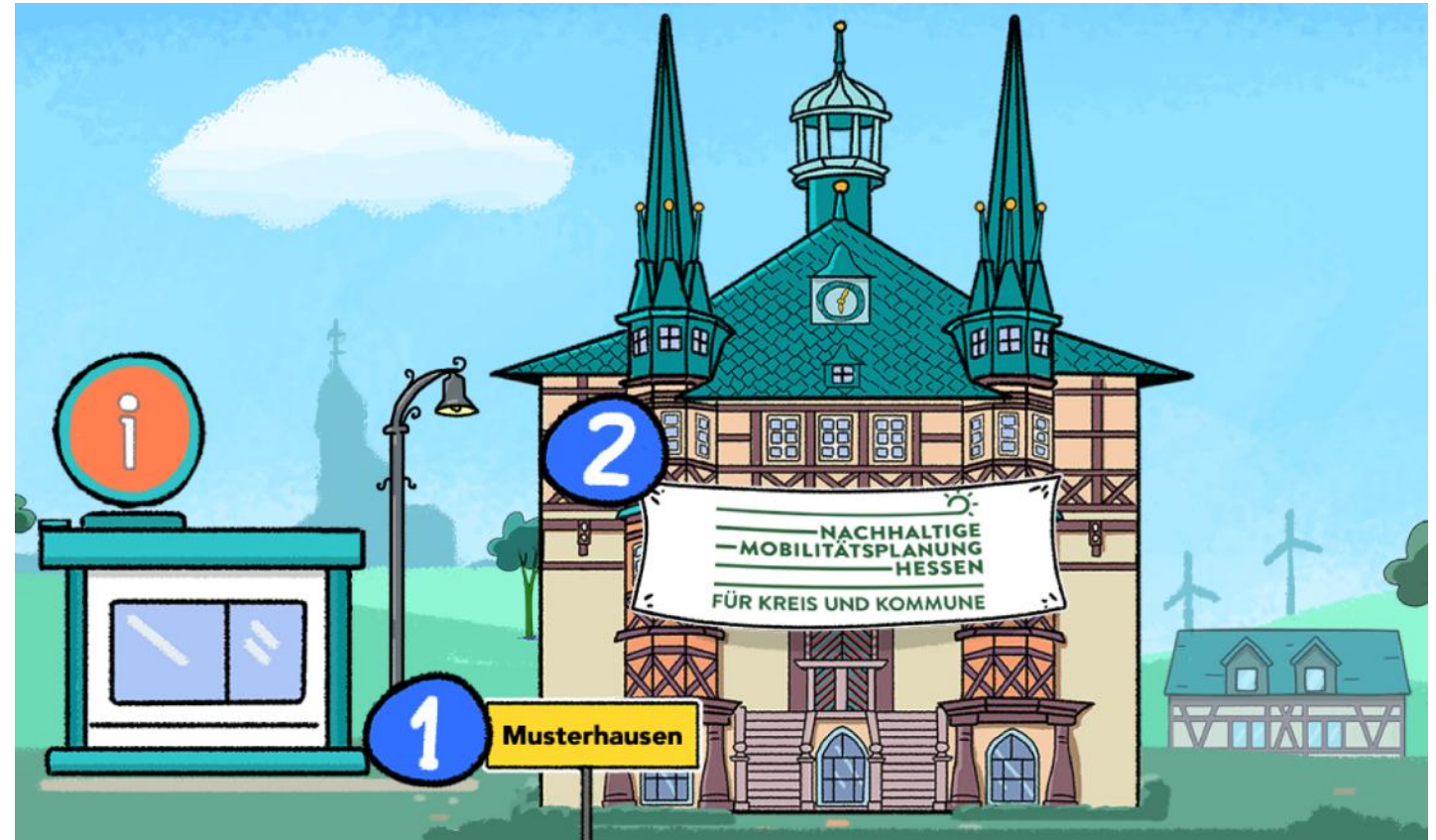
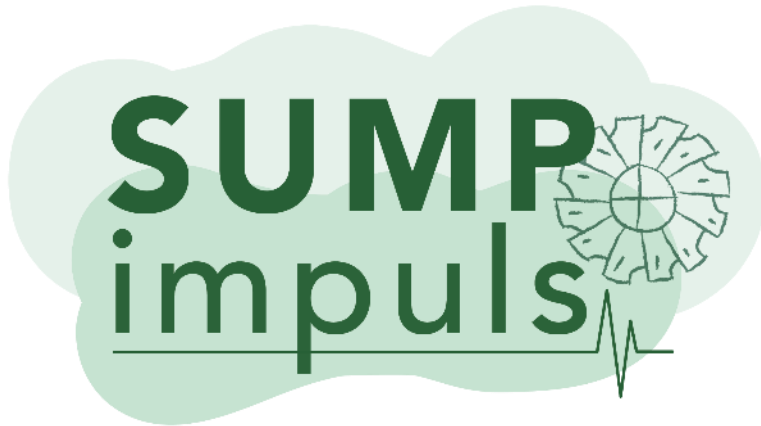
- Reflexion:
- Was ist die eine konkrete Maßnahme, die Sie nächste Woche angehen?
 - Gespräch mit dem Bürgermeister?
 - Kontakt zum Verkehrsverbund?
 - Prüfung einer Fläche?
- Offene Fragerunde.



Neues aus dem Fachzentrum

Informieren – Beraten – Vernetzen – Ausbilden

- Bald verfügbar: SUMPLight
 - Neues Online-Tool für die integrierte Mobilitätsplanung
 - Interviews mit Kommunen
 - Neue Erklärvideos
 - Weniger komplex
- Online-Veranstaltungen „SUMPimpuls“



Methodenkoffer

- Partizipative Planung

- Methodenkoffer zur Partizipation von Stakeholdern und der Öffentlichkeit für nachhaltige integrierte Mobilitätsplanung
- Passgenaue Suchfunktionen je nach Planungsphase und Ressourcen
- Steckbriefartige Erläuterung der Methode auch zum Download --->

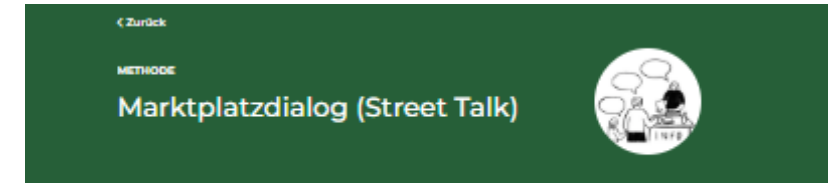


Leitfaden Marktplatzdialog (Street Talk)



Bei diesem Beteiligungsformat findet ein Austausch mit unterschiedlichen Personengruppen statt, die in einer bestimmten Umgebung leben oder einen spezifischen Raumtyp nutzen, etwa öffentliche Plätze, Fußgängerzonen oder mobilitätsbezogene Knotenpunkte. Dabei werden Informationen über das Nutzungsverhalten, die Mobilitätsbedarfe sowie die Wahrnehmung von Räumen und bestehenden Mobilitätsangeboten gesammelt. Gleichzeitig dient das Format dazu, Passantinnen und Passanten zu informieren, Räume für Dialoge zu schaffen und auf weitere Beteiligungsprozesse oder Veranstaltungen aufmerksam zu machen. Ein bewährtes Mittel, um in direkten Kontakt zu treten, ist beispielsweise ein Stand an einem gut frequentierten Standort, der als niedrigschwellige Anlaufstelle für Gespräche und Rückmeldungen genutzt werden kann.

Datei herunterladen 



Der Marktplatzdialog (auch Street Talk genannt) ist ein Format, das es ermöglicht, mit Nutzergruppen in Kontakt zu kommen, die in einer bestimmten Umgebung leben oder einen bestimmten Raumtyp nutzen, z. B. öffentliche Plätze, Fußgängerzonen, mobilitätsbezogene Knotenpunkte. Ziel ist es, Kenntnisse über das Nutzungsverhalten, Mobilitätsbedarfe sowie die Wahrnehmung von Räumen und Mobilitätsangeboten zu sammeln. Gleichzeitig werden Passantinnen und Passanten informiert, Räume für Dialog geschaffen und die Gewerbung weiterer Beteiligungsprozesse und Veranstaltungen ermöglicht.

Die Kontaktaufnahme mit den Passantinnen und Passanten erfolgt beispielsweise über die Nutzung eines Stands an einem öffentlichen, gut frequentierten Ort, an dem Informationsmaterialien wie Flyer, Poster oder Kartenmaterial zur Verfügung stehen. Durch den Einsatz von Fragebögen können Erkenntnisse aus den Gesprächen direkt dokumentiert werden.

Phase im SUMP Prozess



© Huppert Consult-Forschung & Beratung GmbH

Ziel



Konsultieren



Informieren

Budget

€ € €

Kosten für Stand, Material sowie ggf. externe Personalkosten zur Standbetreuung

Zahl der Teilnehmenden

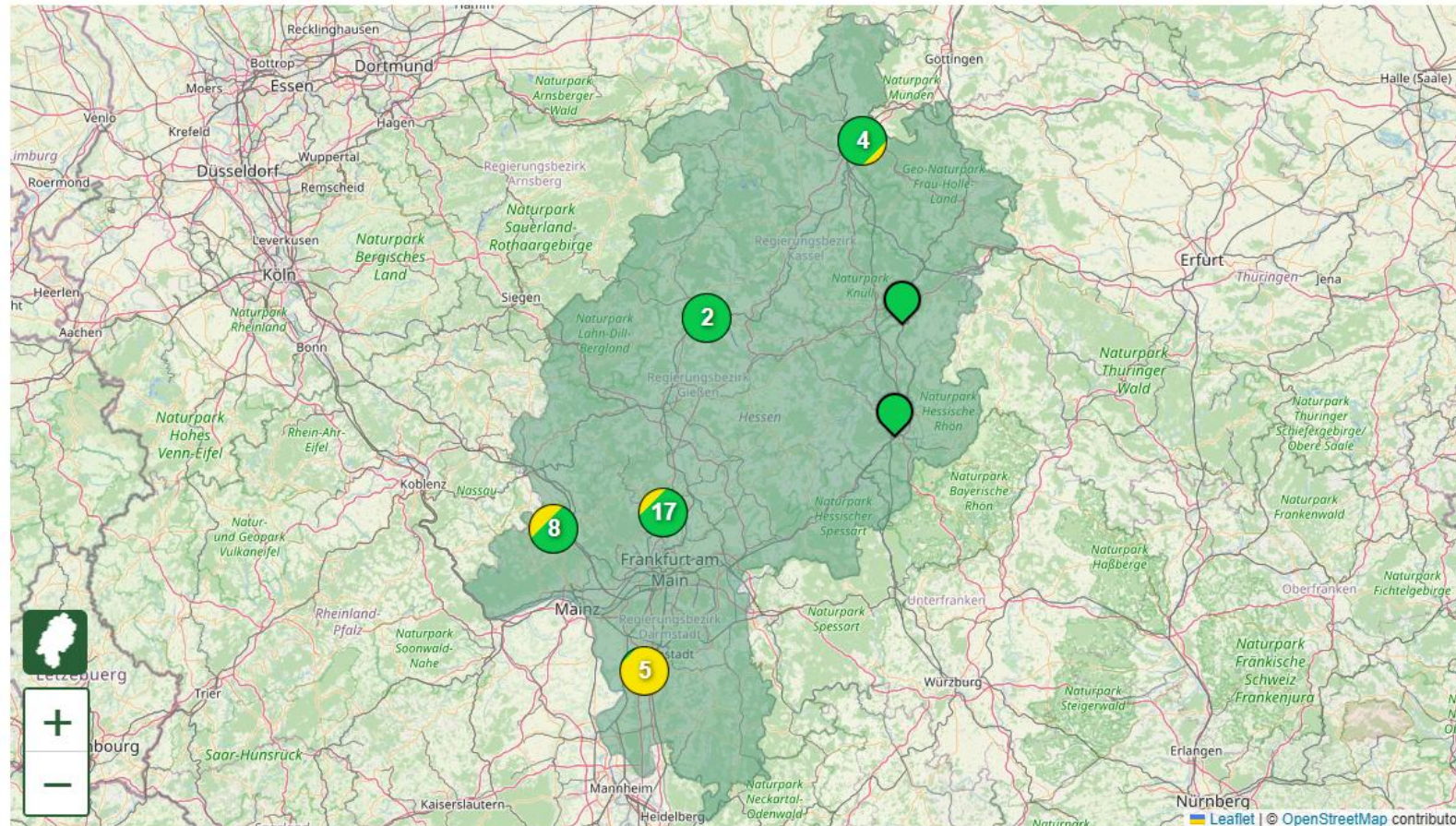
Grundsätzlich unbegrenzt. Wie viele Gespräche parallel geführt werden können, hängt aber vom Umfang des eingesetzten Personals ab.

Material

Stand, Informationsmaterial, Fragebögen, Stifte

Hessenkarte

- Hessische Mobilitätsnetzwerke und Mobilitätspläne



Bundesweite Austauschplattform

Nationales Kompetenznetzwerk für nachhaltige Mobilität

Information:

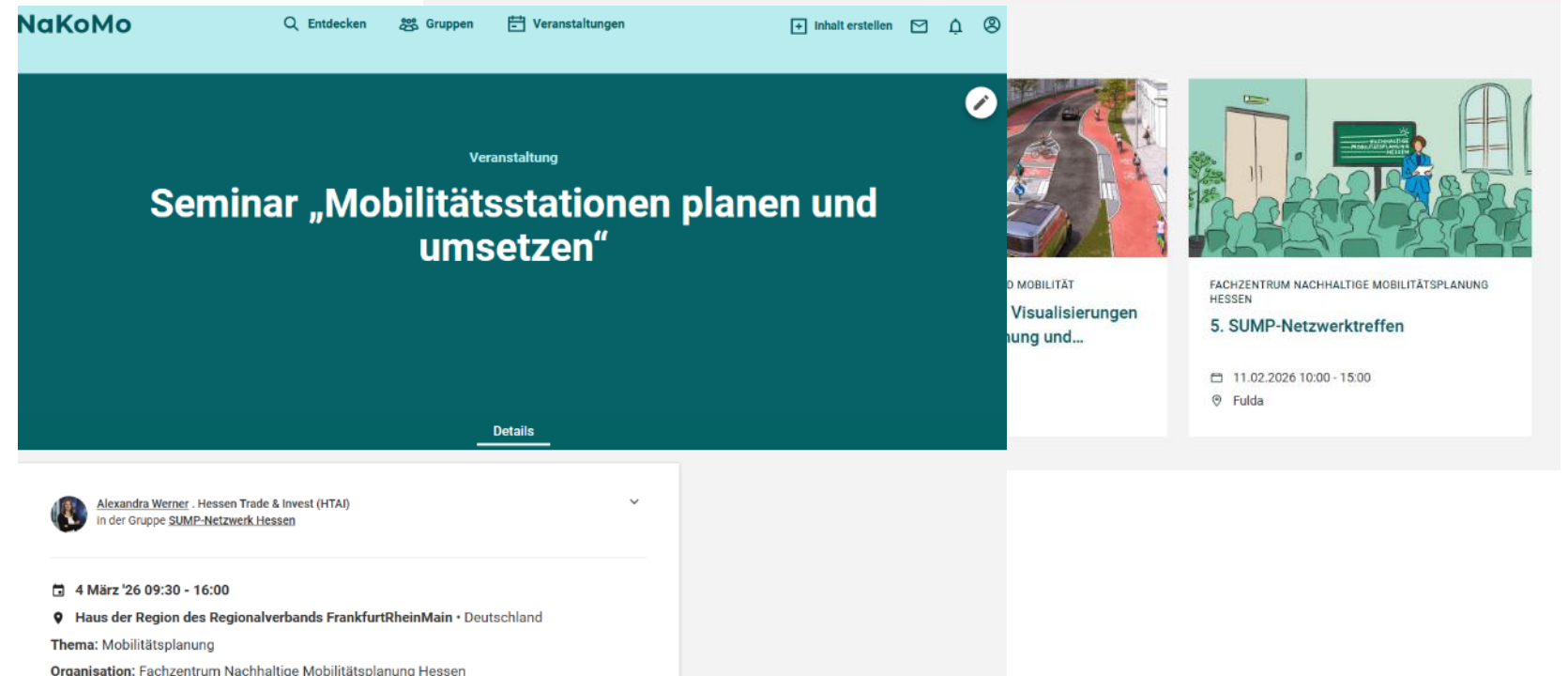
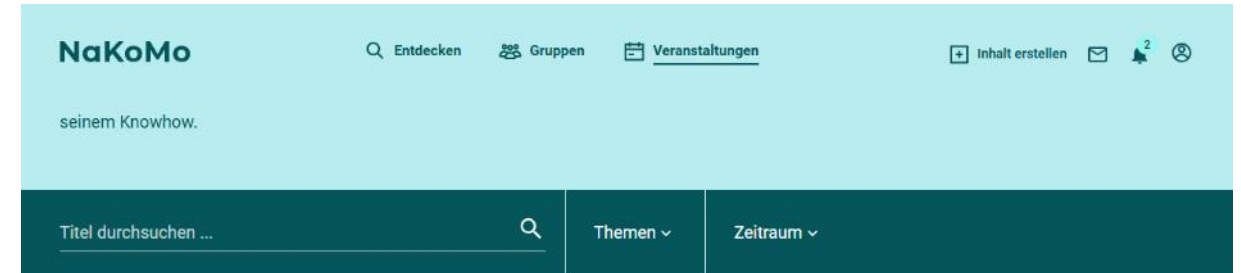
- Veröffentlichungen, wie Leitfäden, Handlungsempfehlungen etc.

Austausch:

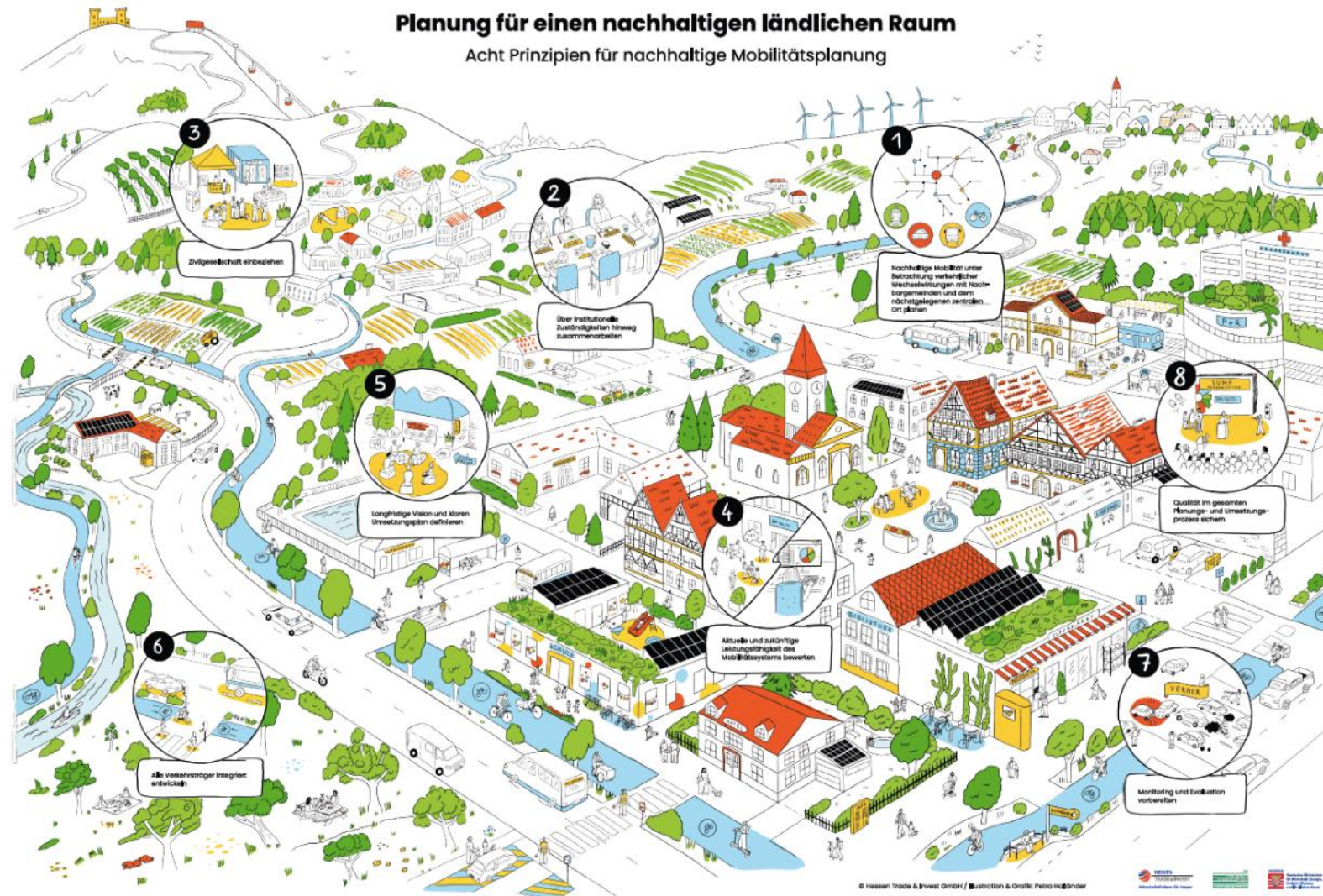
- Zu verschiedenen Themengebieten in Gruppen und bei Veranstaltungen

Begegnung:

- Vernetzen durch einfache Kontaktaufnahme



<https://www.nakomo.de/>



Poster: Für wen planen wir?



Illustrationen

Ihre verkehrspolitischen Visionen einfach und flexibel präsentiert

- Für die Öffentlichkeitsarbeit hessischer Kommunen
- Modulare Illustrationen
- Hintergrund und Mobilitätssituation auswählen
- <https://mobilitaetsplanung-hessen.de/informieren/illustrationen>

OnDemand Rufbusse



Personen



Fotopool

Kostenfreie Verwendung für Ihre Medien

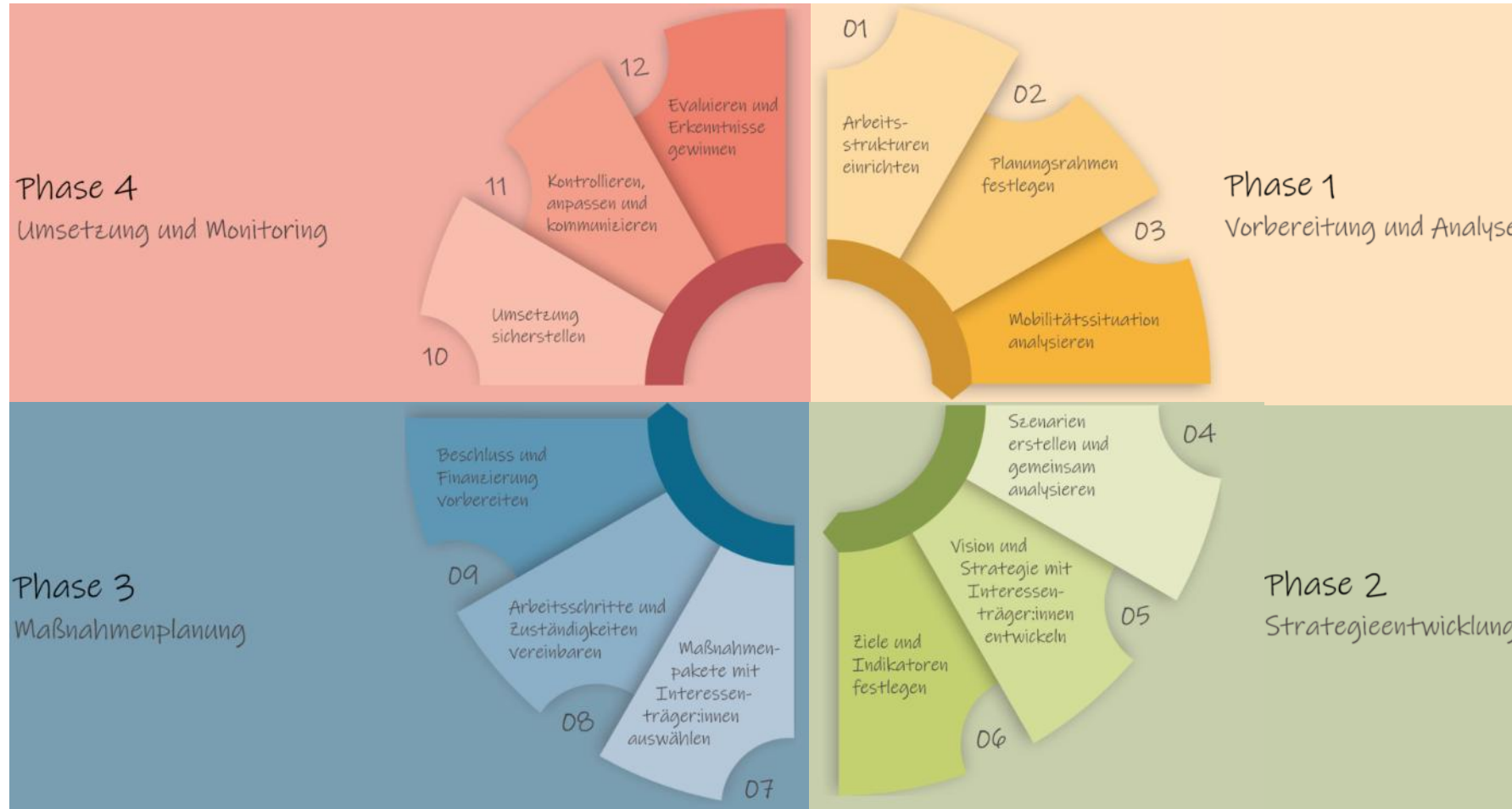


© Elena Reck | Fachzentrum Nachhaltige Mobilitätsplanung Hessen.

Neues aus dem Fachzentrum

Informieren – Beraten – Vernetzen – Ausbilden

- Vorlagen für Ausschreibungen & Beschlüsse



Bleiben Sie mit uns in Kontakt

Melden Sie sich gerne auch für unseren Newsletter an:

<https://mobilitaetsplanung-hessen.de/newsletter/>



... und folgen Sie uns auf LinkedIn



Gerne würden wir Ihre Meinung zu unserer Veranstaltung und dessen Ablauf erfahren. Haben Sie Anregungen oder Verbesserungsvorschläge?



Vielen Dank für Ihre Teilnahme!

Gute Heimreise!