Stadt Mülheim an der Ruhr

Der Oberbürgermeister

Mülheim an der Ruhr

Beschlussvorlage

Nr.: V 21/0839-01

öffentlich

Datum: 27.10.2021

Amt 66 - Amt für Verkehrswesen und Tiefbau

Auskunft erteilt: Frau Bernhard (Tel.: -6673)

Beratungsfolge:

Gremium:	***Datum:***	***Status:***	***Zuständigkeit:***
BV 1	16.11.2021	Ö	Anhörung
BV 3	18.11.2021	Ö	Anhörung
BV 2	22.11.2021	Ö	Anhörung
MobilA	02.12.2021	Ö	Entscheidung

Konzept zur Umsetzung von Mobilstationen in Mülheim an der Ruhr

Beschlussvorschlag:

Der Mobilitätsausschuss der Stadt Mülheim an der Ruhr beschließt die Umsetzung von Mobilstationen, gemäß der Darstellung im beigefügten Konzept der Ruhrbahn.

Begründung:

Die Stadt Mülheim an der Ruhr hat die Ruhrbahn beauftragt, Mobilstationen im Stadtgebiet zu planen und zu betreiben. Hierzu sollte eine Herangehensweise entwickelt werden, die mit dem Konzept zur Umsetzung von Mobilstationen vorgelegt wird.

Das ÖPNV-Angebot mit seiner Umweltfreundlichkeit und seinem hohen Marktanteil ist das Rückgrat einer nachhaltigen Mobilität. Sharing-Angebote sowie Park&Ride und Bike&Ride ergänzen es und bieten als Gesamtpaket verschiedene weitere Vorteile für die Nutzer:

- Bedienung der ersten und letzten Meile (z.B. von zu Hause zur Haltestelle)
- Verbesserung der zeitlichen Erreichbarkeit und Erschließung (z.B. in den Abendstunden, das Leihfahrrad als Alternative zum ÖPNV)
- Flexible Verkehrsmittelnutzung (z.B. bei schönem Wetter den E-Scooter oder das Fahrrad nutzen)
- Besondere Wegezwecke (Einkaufen oder Freizeit mit dem CarSharing-Fahrzeug)

Mobilstationen erfüllen zwei zentrale Funktionen. Erstens, die Verbesserung des Umstiegs zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln und Bereitstellung vielfältiger Mobilitätsoptionen an einem Ort. Zweitens, Bereitstellung eines breiten Mobilitätsangebots und die Vernetzung dieser Verkehrsmittel als Alternative zum eigenen Auto, was die Voraussetzung für einen Modal Shift ist.

Auf Basis dieser Grundsätze, der aufgestellten Qualitätskriterien und des Förderrahmens wurden die konzeptionellen Überlegungen aufgenommen. Sechs mögliche Standorte sind in die nähere Betrachtung für den Aufbau eines gesamtstädtischen Netzes einbezogen worden: Mülheim Hbf, Von-Bock-Str., Broicher Mitte, Alte Straße, Sültenfuß und Heißen Kirche. Diese Standorte ergaben sich aus dem Green-City-Plan der Stadt Mülheim an der Ruhr, den von der Ruhrbahn durchgeführten eigenen Analysen auf Grundlage der in Essen gemachten Erfahrungen, dem VRR-Standortgutachten zu Mobilstationen sowie den Vorschlägen aus dem Mobilitätsauschuss (Sitzung vom 11.02.2021).

Die durchgeführte Analyse hat zur Priorisierung der Standorte Broicher Mitte, Alte Straße und Von-Bock-Str. geführt. Dort sollen im Jahr 2022 die ersten Mobilstationen entstehen, entsprechende Vorentwürfe wurden erstellt und zwischen Verwaltung und Ruhrbahn abgestimmt. Vorausschauend wurden darüber hinaus bereits Förderanträge für die Stationen Broicher Mitte und Alte Straße beim VRR gestellt, diese wurden in die Förderliste 2022 aufgenommen. Ein Förderantrag für den Standort Von-Bock-Str. soll im April 2022 beim VRR eingereicht werden. Hier ist eine Umsetzung bzw. ein Umbau zur Mobilstation in zwei Schritten geplant, zunächst durch ein CarSharing-Angebot und anschließend durch einen barrierefreien Ausbau der Haltestelle.

Weitere Details sind der Anlage zu entnehmen.

Finanzielle Auswirkungen:

Den Bau der Mobilstationen Alte Straße, Broicher Mitte und Von-Bock-Straße kalkuliert die Ruhrbahn mit rund 356.000,00 €, bei einer Förderung von 40 bis 50 %. Die finanziellen Mittel sind seitens der Ruhrbahn zu berücksichtigen.

I. V. Beig. Stk. Frank Mendack

Anlagen:

Anlage 1: Konzept zur Umsetzung von Mobilstationen in Mülheim an der Ruhr, vorgelegt von der Ruhrbahn

Anlage 2: Klimawirkungsprüfung Konzept Mobilstationen

Konzept zur Umsetzung von Mobilstationen in Mülheim an der Ruhr

Vorgelegt von der Ruhrbahn

Mobilitätsmanagement

RUHR
BAHN

I. Einführung

Mit dem neuen Klimaschutzgesetz der Bundesregierung werden die Zielvorgaben für weniger CO2-Emissionen angehoben. Das Minderungsziel für 2030 steigt um 10 Prozentpunkte auf mindestens 65 Prozent. Das heißt, Deutschland soll bis zum Ende des Jahrzehnts seinen Treibhausgas-Ausstoß um 65 Prozent gegenüber dem Jahr 1990 verringern. Die höheren Ambitionen wirken sich auch auf die CO_2-Kohlendioxid-Minderungsziele bis zum Jahr 2030 in den einzelnen Sektoren aus: in der Energiewirtschaft, der Industrie, ***im Verkehrssektor***, im Gebäudebereich und in der Landwirtschaft. Bis zum Jahr 2045 soll Deutschland generell klimaneutral sein.

Diese Vorgaben unterstreichen die Notwendigkeit einer Verkehrswende: der Verkehr muss klimaneutral werden. Der zweite große Treiber für eine Verkehrswende ist die Digitalisierung und die Möglichkeiten, die sich dadurch im Verkehrsbereich ergeben. Mobilitätsplattformen, vereinen Planung, Buchung, Nutzung und Abrechnung unterschiedlicher Verkehrsangebote unter einem Dach. Mobilität wird als ein Service begriffen, der auch ohne eigenes Auto eine komfortable und flexible Mobilität ermöglicht. So verschwimmt die Grenze zwischen individuellem und öffentlichem Verkehr durch Sharing-Angebote zunehmend. In den letzten zehn Jahren entstanden neben dem ÖPNV und dem Taxi Car-, Bike-, E-Moped- und E-Scooter-Sharing-Angebote.

ÖPNV und ergänzende Angebote in Mülheim an der Ruhr

Auch wenn Mülheim an der Ruhr und das Ruhrgebiet insgesamt nicht an der Spitze dieser Entwicklung stehen, zeigt sich dieser Trend hier ebenfalls:

- Der ÖPNV-Anteil von 18% ist im Vergleich mit anderen Städten dieser Größenordnung[1] überdurchschnittlich.

- Seit 2010 gibt es ein BikeSharing-Angebot: Das regionale Fahrradverleihsystem metropolradruhr bietet mit ca. 30 Stationen und rd. 120 Rädern insbesondere in innenstädtischen Lagen und entlang der Ruhr oder in Stadtteilzentren Leihfahrräder an Stationen an. Die Fahrten sind von A nach B möglich und auch über die Stadt hinaus, im gesamten metropolradruhr-System.

- Seit März 2021 gibt es E-Scooter[2] im Sharing-Modell in Mülheim an der Ruhr. Verschiedene Anbieter bieten diesen Service in zentralen Lagen an. Ausleihe und Rückgabe sind innerhalb definierter Zonen möglich. Insgesamt sind rund 400 E-Scooter verfügbar.

- Auch ein CarSharing-Angebot gibt es in Mülheim an der Ruhr. stadtmobil ist mit einem kleinen Angebot vertreten: Es gibt 2 Stationen, eine mit 2 Fahrzeugen am Hbf

[1] MiD-Abschlussveranstaltung, 15. November 2018, BMVI Berlin – Stadt- und Regionalergebnisse: Stadtregion/Großstadt 12% ÖPNV-Anteil; verfügbar unter: http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017_Stadt_Regionalergebnisse.pdf

[2] Gemeint sind elektrische „Tretroller“.

und eine Station an der Weißenburger Straße mit 1 Auto. Ausleihe und Rückgabe erfolgen jeweils an derselben Station. Ein flexibles Angebot gibt es derzeit nicht.

Das ÖPNV-Angebot mit seiner Umweltfreundlichkeit und seinem hohen Marktanteil ist das Rückgrat einer nachhaltigen Mobilität. Die Ruhrbahn schafft hier zudem mit ihrer Wasserstoffstrategie die Grundlage für ein klimaneutrales ÖPNV-Angebot. Sharing-Angebote sowie Park&Ride und Bike&Ride ergänzen es und bieten als Gesamtpaket verschiedene weitere Vorteile für die Nutzer:

- Bedienung der ersten und letzten Meile (z.B. von zu Hause zur Haltestelle)
- Verbesserung der zeitlichen Erreichbarkeit und Erschließung (z.B. in den Abendstunden Leihfahrrad als Alternative zum ÖPNV)
- Flexible Verkehrsmittelnutzung (z.B. bei schönem Wetter den E-Scooter oder das Fahrrad nutzen)
- Besondere Wegezwecke (Einkaufen oder in das Theater mit dem CarSharing-Fahrzeug)

Mobilstationen

Mobilstationen erfüllen zwei zentrale Funktionen: Verbesserung des Umstiegs zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln und Bereitstellung vielfältiger Mobilitätsoptionen an einem Ort. Ein breites Mobilitätsangebot und die Vernetzung dieser Verkehrsmittel als Alternative zum eigenen Auto ist die Voraussetzung für einen Modal Shift.

Wissenschaftliche Untersuchungen haben gezeigt, dass der Besitz eines Autos maßgeblich für dessen Nutzung ist. Eine tiefgreifende Änderung des Mobilitätsverhaltens weg vom eigenen Auto ist auf weniger privaten PKW-Besitz angewiesen. So ist das CarSharing ein zentrales Angebot an einer Mobilstation.[3] Auch weitere Sharing-Angebote und die Verknüpfung von ÖPNV und Radfahren sind wesentliche Angebote einer Mobilstation. E-Ladesäulen, die zukünftig für eine klimaneutrale Mobilität stehen, runden das Angebot ab.

Weitere Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes müssen diese allerdings ergänzen. Eine digitale Plattform, die Information, Marketing und Vertrieb für die verschiedenen Verkehrsmittel zusammenführt, erleichtert den Zugang zu den Angeboten und ist der „digitale Zündschlüssel“ für eine neue, umweltfreundliche und nachhaltige Mobilität.

In vielen Städten gibt es inzwischen Mobilstationen und digitale Angebote zur Vernetzung der Verkehrsmittel z. B. in Berlin, Hamburg, Leipzig oder Osnabrück. Im Ruhrgebiet sind beispielweise Bochum und Herne in diesem Themenfeld ebenfalls aktiv.

[3] Ein CarSharing-Fahrzeug ersetzt bis zu 20 private Pkw [Bundesverband CarSharing e.V. 2016: Mehr Platz zum Leben]. Somit kann CarSharing vorrangig in innerstädtischen Straßenräumen zur Entspannung der Parkraumsituation beitragen [Pesch 1996: Car-Sharing als Element einer Lean Mobility im Pkw-Verkehr - Entlastungspotentiale, gesamtwirtschaftliche Bewertung und Durchsetzungsstrategien, in: Buchreihe des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln, Koss 2002: Car-Sharing als Beitrag zur Lösung der verkehrs- und umweltpolitischen Krise?].

Erfahrungen der Ruhrbahn

Die Ruhrbahn hat in der Planung, Umsetzung und im Betrieb von Mobilstationen bereits in Essen positive Erfahrungen gesammelt. Das Vorgehen ist im Nahverkehrsplan der Stadt Essen verankert. Seit 2017 wurden dort insgesamt 5 Mobilstationen umgesetzt; grundsätzliches Ziel ist es, dort zwei Mobilstationen pro Jahr in Betrieb zu nehmen.

Die Ruhrbahn-App ZÄPP führt die notwendigen Informationen zu den Mobilitätsangeboten digital zusammen und erleichtert so die Nutzung und wird vertrieblich durch Kundenvorteile für Ruhrbahnkunden begleitet. So erhalten z.B. Abokunden und registrierte ZÄPP-Nutzer je Fahrt 30 Freiminuten mit dem metropolradruhr. Bei dem CarSharing-Anbieter stadtmobil erhalten Abokunden Vergünstigungen bei Anmelde- und Monatsgebühr.

II. Umsetzung in Mülheim an der Ruhr

1 Standorte

Die Stadt Mülheim an der Ruhr hat die Ruhrbahn beauftragt, Mobilstationen im Stadtgebiet zu planen und zu betreiben. 6 mögliche Standorte sind in der näheren Betrachtung für den Aufbau eines gesamtstädtischen Netzes. Diese Standorte ergeben sich aus einer Auswahl aus

- dem Green-City-Plan der Stadt Mülheim an der Ruhr,
- den von der Ruhrbahn durchgeführten eigenen Analysen auf Grundlage der in Essen gemachten Erfahrungen,
- dem VRR-Standortgutachten zu Mobilstationen sowie
- den Vorschlägen aus dem Mobilitätsauschuss (Sitzung vom 11.02.2021).

Es handelt sich um die Standorte:

- Mülheim Hbf
- Von-Bock-Str.
- Broicher Mitte
- Alte Straße
- Sültenfuß
- Heißen Kirche

Eine Bewertung hinsichtlich der Umsetzbarkeit der einzelnen Standorte wird in Kapitel 4 vorgenommen.

2 Betreibermodell

Die Ruhrbahn hat ein Betreibermodell entwickelt und in Essen umgesetzt, das einerseits eine innovative Entwicklung ermöglichen soll und andererseits der finanziellen Lage der Gesellschafter-Kommunen Rechnung trägt.

Folgende Grundsätze werden dabei verfolgt:

- Bau einer Station nur mit ergänzenden Fördergeldern. Der VRR fördert Mobilstationen im Rahmen der Weiterleitungsrichtlinie nach §12 ÖPNV-Gesetz. Diese Förderung soll zur Errichtung der Mobilstationen genutzt werden.
- Wo möglich, Synergieeffekte durch Zusammenführung von Baumaßnahmen. An der Von-Bock-Str. und am Hbf finden in absehbarer Zukunft Umbaumaßnahmen statt. Der Ausbau der Mobilstationen soll daran gekoppelt werden.
- Keine teuren technischen Einrichtungen z.B. Bildschirme mit Touchscreen o.ä. an der Mobilstation; das reduziert sowohl die Anschaffungs- als auch Betriebskosten. Die Ruhrbahn setzt auf das Smartphone als Informations- und Vertriebsmedium. Da viele Angebote an der Mobilstation ebenfalls digital zur Verfügung stehen, passt dieser Ansatz zu den Verkehrsmitteln. In der Ruhrbahn-App ZÄPP werden alle Anwendungen bereitgestellt. Die Ruhrbahn-App ZÄPP wird derzeit – ebenfalls im Rahmen eines Förderprojektes - weiter zu einer Mobilitätsplattform ausgebaut.

- Nutzung des bereits entwickelten Designs und der vorhandenen Bauteile (z.B. Fahrradüberdachung) zur Standardisierung und Kostenreduktion.
- Minimierung der Kosten für Sharing-Angebote durch die:
    - Auswahl von Standorten, die heute schon eine Station von metropolradruhr vorweisen oder Standorte, die ohne größeren Aufwand aufgrund der räumlichen Nähe zu bereits vorhandenen Standorten aufgebaut werden können (Dies gilt ebenfalls für TIER-E-Scooter).
    - Auswahl von Stationen, die unterschiedlich gut für das CarSharing geeignet sind, so wird ein Mix erreicht, den ein CarSharing-Anbieter betriebswirtschaftlich bereitstellen kann. Betriebskosten für das CarSharing fallen so nicht an.
    - Nutzung der bereits bestehenden Kooperationen der Ruhrbahn mit metropolradruhr/nextbike GmbH, stadtmobil Rhein-Ruhr GmbH und TIER Mobility GmbH.
- Die Ruhrbahn kooperiert seit 2012 mit metropolradruhr. Sie stellt Abokund*innen und registrierten ZÄPP-Nutzer*innen je Fahrt 30 Freiminuten mit dem metropolradruhr kostenlos zur Verfügung. Die Ausleihe und Rückgabe der metropolräder ist in die ZÄPP eingebunden.
- Die Ruhrbahn kooperiert mit stadtmobil seit dem Jahr 2013. Bei stadtmobil erhalten Abokund*innen Vergünstigungen bei Anmelde- und Monatsgebühr. Der Fahrzeugzugang ist über die ZÄPP möglich.
- Die Ruhrbahn kooperiert mit dem Anbieter TIER. Dieser ist in die Ruhrbahn-App ZÄPP integriert. Es gibt verschiedene, zeitlich begrenzte Marketing-Aktionen.

Die Ruhrbahn ist zuständig für Aufbauten, eine Genehmigung für die Maßnahme muss die Stadtverwaltung erteilen. Die Vergabe der CarSharing-Stellplätze soll nach den Möglichkeiten des Straßen- und Wegegesetzes NRW § 18a ebenfalls bei der Ruhrbahn liegen. Allgemeine Straßenmöblierung (z.B. Bänke und Abfalleimer) liegen im Verantwortungsbereich der Stadt. Details dazu werden mit den zuständigen Ämtern und Gesellschaften vereinbart.

Eine mögliche Sondernutzungserlaubnis sollte in Anlehnung an das Straßen- und Wegegesetz eine Laufzeit von 8 Jahren ab Inbetriebnahme haben. Hierbei ist jedoch zu berücksichtigen, dass speziell die vom VRR geförderten Aufbauten (Fahrradabstellanlagen und Stele) laut Vergaberichtlinien 20 Jahre zu betreiben sind.

3 Angebote an den Mobilstationen und besondere bauliche Elemente

Die Ruhrbahn hat einen eignen Ausstattungskatalog für Mobilstationen entwickelt, der sich aus dem - auf den vorherigen Seiten dargestellten - Ziel, einen Beitrag zur Verkehrswende zu leisten, ableitet. Zudem gibt der Fördermittelgeber VRR Kriterien vor, an die eine Vergabe von Fördermitteln geknüpft wird. Die hier vorgestellten Anforderungen werden in den Einzelplanungen für die Mobilstationen berücksichtigt (s. Kapitel 4).

3.1 Anforderungen aus der Sicht der Ruhrbahn

Die Ruhrbahn definiert eine Mobilstation als einen Ort, an dem verschiedene Verkehrsangebote kombiniert werden. Als grundsätzlich vorhandene Verkehrsangebote sind auf Grund ihrer Bedeutung, im Hinblick auf eine Umsteuerung der Verkehrsmittelwahl, definiert:

- ÖPNV-Haltestelle

- CarSharing
- BikeSharing
- Fahrradabstellmöglichkeiten für B&R

Wünschenswert sind zudem:

- Taxi-Halteplatz
- E-Ladesäule
- E-Scooter-Sharing-Abstellmöglichkeit
- Anbindung an das Radverkehrsnetz

Auch Park & Ride für den Pkw kann insbesondere in Randlagen und an SPNV-Halten angeboten werden.

Ausstattungskategorien		Minimalausstattung	Mögliche Ausstattung
	Bike & Ride	10 Bügel	Überdachte Bügel · Boxen · Gemeinschaftsbox für mehrere Räder bzw. Spezialräder geeignet · Fahrradstation · Ladeinfrastruktur
	Leihfahrrad	7 Leihfahrräder (Metropolradruhr)	Elektrofahrräder · Lastenfahrräder Scooter · E-Roller · Motorroller
	Car-Sharing	2 CarSharing-Fahrzeuge (stationär)	E-CarSharing · Ladeinfrastruktur Flexibles Car-Sharing
P+R	Park & Ride	In urbanen Lagen nicht unbedingt notwendig	Park & Ride in unterschiedlichen Größenordnungen
TAXI	Taxi	Taxistand	
	Information	· Stele (Erkennbarkeit als Mobilstation) · Zugriff EFA über Fahrkartenautomaten · DFI ÖPNV · Interne Wegweisung (zu den ergänzenden Verkehrsmitteln und zwischen den Verkehrsmitteln des ÖPNV/SPNV) · Alle standardmäßigen Haltestelleninformationen wie z.B. Haltestellenname, Gleis, Richtungs-, Linien-, und Verbundkennzeichnung, Tarifinformation, Aushangfahrplan, Linienplan	Umgebungsplan · Stadtplan · Uhr · Wegweisung von und zur Mobilstation · DFI im Übergang Straßenbahn / Bus zum Schienenpersonennahverkehr (SPNV)
	Sicherheit	Gute Einsehbarkeit der Mobilstation	Notbeleuchtung · Feuerlöscher Videokamera · Notrufsäule
	Service und Komfort	Wetterschutzeinrichtung · Sitzgelegenheit · Abfalleimer/Aschenbecher · Beleuchtung · Fahrkartenautomat	Kundentoilette · Schließfächer · Cafe/Kiosk · Öffentliches Telefon · Kostenloses WLan · Servicekräfte vor Ort
	Barrierefreiheit (perspektivisch)	Stufenloser Zugang zum Steig · Spalt- und stufenarmer/freier Ein- und Ausstieg · Taktiles Leitsystem · Kontrastreiche Bodenindikatoren an der Bahnsteigkante · Stufenlose Anbindung an das Wagennetz	Hauptinformationen im Zwei-Sinne-Prinzip · Informationen für Rollstuhlfahrer lesbar · Bluetooth Leitsystem

Abbildung 1: Anforderungen der Ruhrbahn an die Ausstattung von Mobilstationen

3.2 Anforderungen aus Sicht des Fördermittelgebers VRR

Die Errichtung der Mobilstationen soll über die Weiterleitungsrichtlinie des VRR gefördert werden. Auch aus den Förderbestimmungen leiten sich bestimmte Mindestanforderungen ab, die weitestgehend identisch mit den Anforderungen der Ruhrbahn sind:

Mindestbedingungen Verkehrsangebot ÖPNV (in Form von verkehrenden konzessionierten Linien während der Hauptverkehrszeit):

a) SPNV-Linie und Buslinie oder

b) SPNV-Linie und Straßen-/ Stadtbahn oder

c) Straßen-/ Stadtbahnlinie und Buslinie oder

d) Straßen-/ Stadtbahnlinie und Straßen-/ Stadtbahnlinie oder

e) drei Buslinien

Mindestbedingungen Ausstattung

a) Aushangfahrplan, Tarifbedingungen, topografische Karte, Umgebungsplan, Mülleimer, Uhr, Sitzgelegenheit und Wetterschutz und

b) Barrierefreie Zugänge zu allen vorhandenen Verkehrsangeboten im Sinne der Weiterleitungsrichtlinie VRR AöR (Soweit einzelne Verkehrsangebote zum Zeitpunkt der Antragstellung nicht barrierefrei genutzt werden können, muss der barrierefreie Ausbau im Nahverkehrsplan vorgesehen sein.) und

c) Beleuchtung der gesamten Mobilstation und

d) Dynamische Fahrgastinformation aller ÖPNV-Verkehrsangebote (barrierefrei mit optischer und akustischer Ausgabe) und

e) Beschilderung von und Wegweisung zu allen Verkehrsangeboten und mithilfe eines durchgängigen Corporate Designs einschließlich Kenntlichmachung als Mobilstation und Verwendung einer Stele und

f) alle Anlagen der Mobilstation bilden eine städtebauliche Einheit und

g) eine überdachte B+R-Anlage.

Mindestbedingungen weitere Verkehrsform

Eine Mobilstation weist eine weitere Verkehrsform des Individualverkehrs auf. Diese Anforderung kann insbesondere durch eine DeinRadschloss-Anlage, P+R-Anlage, Roller-/ Bike-/ CarSharing oder Taxistände erfüllt werden.

3.3 Besondere bauliche Elemente

Die Stele

Die Stele erfüllt zwei Funktionen: Durch ihre Größe (Höhe von 4,50 m) ist sie von weitem sichtbar und dient damit der Erkennbarkeit der Mobilstation. Erkennungszeichen der Mobilstation ist das große „M“. Das von der Ruhrbahn entwickelte Logo erfüllt zwei wesentliche Anforderungen: Es fügt sich in die Systematik des Leitsystems der Ruhrbahn und des ÖPNV/SPNV ein. Die neue, sechseckige Form ist eine Synthese aus den bisherigen Formen (rund und quadratisch) und steht damit für die Zusammenführung der Verkehrsmittel an einem Ort. Die grüne Farbe unterstreicht das Neue und Nachhaltige der Idee Mobilstation.

Außerdem hat sie eine Wegweiser-Funktion (Hinweis auf alle vorhandenen Mobilitätsangebote in Augenhöhe) und enthält einen Haltestellenplan, ergänzt um die Verkehrsmittel, die an der Mobilstation für die Kund*innen zur Verfügung stehen.

Abbildung 2: Stele am Landgericht Essen

Überdachte Fahrradabstellanlage

Die überdachte Fahrradabstellanlage bietet Platz für private Räder und metropolräder. Durch die Überdachung wird ein Wetterschutz geboten und durch die Beleuchtung – je nach Lage – soziale Kontrolle generiert.

Abbildung 3: Überdachte Fahrradabstellanlage Mobilstation Parkfriedhof in Essen

4 Priorisierung der Umsetzung

4.1 Mülheim an der Ruhr Hbf

Am Hbf gibt es heute schon ein vielfältiges Verkehrsangebot, das in seiner Gesamtheit betrachtet dem einer Mobilstation durchaus entsprechen würde, allerdings fehlt derzeit die räumliche Zusammenführung an einem Standort und eine Wegweisung.

Bedingt durch die aktuelle Situation schlägt die Ruhrbahn für diesen Standort vor, die Mobilstation, wenn möglich, in die Planungen an der Ostseite des Bahnhofs zu integrieren. Eine Mobilstation am Hbf sollte ein Vorzeigeprojekt werden und entsprechenden Stellenwert und Raum erhalten. In Abstimmung mit der Verwaltung sollte ein in die städtebauliche Planung integriertes Konzept erarbeitet werden.

Die zeitliche Umsetzung ist an die anderen Planungen/Projekte gebunden. Eine Einschätzung zur zeitlichen Umsetzung kann derzeit nicht gegeben werden.

4.2 Von-Bock-Str.

Die Haltestelle wird von der U18 (Essen Berliner Platz – Mülheim Hbf) und der Buslinie 753 bedient. An der Haltestelle Von-Bock-Str. gibt es bereits eine metropolradruhr-Station.

An diesem Standort wird vermutlich 2022 ein barrierefreier Ausbau stattfinden und ein Aufzug nachgerüstet werden.

Diese Mobilstation ist der Prototyp einer Mobilstation an einem urbanen Standort. Urbane Standorte sind für ein CarSharing-Angebot besonders auf Grund der räumlichen Dichte und eines gewissen Parkplatzdrucks geeignet[4].

Die Ruhrbahn schlägt an dieser Stelle ein zweistufiges Vorgehen vor:

Stufe 1: Realisierung eines CarSharing-Angebotes ohne bauliche Maßnahmen.

Umsetzung in erster Priorität 2021/2022.

Abbildung 4: Standort CarSharing-Stellplätze Stufe 1

Stufe 2: Realisierung der Mobilstation mit Bike&Ride, metropolradruhr und CarSharing im Rahmen der Baumaßnahme Aufzugnachrüstung.

- Überdachte Fahrradabstellanlage mit ca. 14 Stellplätzen
- Stele Mobilstation
- 2 CarSharing-Stellplätze (mit der entsprechenden Anzahl Autos)
- Wegweisung innerhalb der Mobilstation
- Leihfahrräder von metropolradruhr

Im Rahmen der Maßnahme soll auch der Straßenraum baulich gefasst und städtebaulich aufgewertet werden. Eine barrierefreie Erreichbarkeit der Haltestelle wird gewährleistet.

[4] Die Einschätzung zum CarSharing erfolgte aus den gemachten Erfahrungen in Essen, einer Einschätzung vor Ort und der Bewertung durch einen CarSharing-Anbieter.

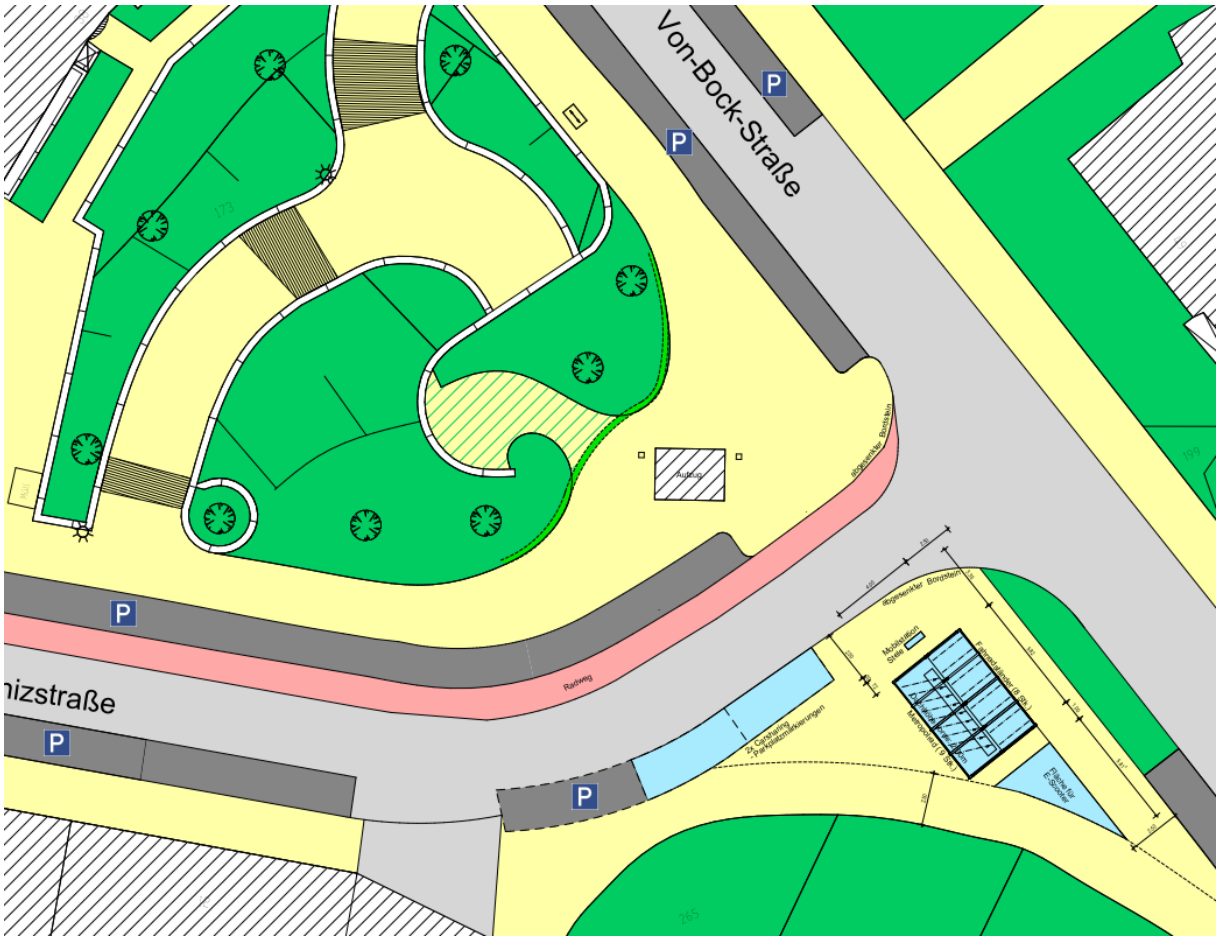

Abbildung 5: Vorentwurf Mobilstation Von-Bock-Str.

Umsetzung zeitlich abhängig von der Baumaßnahme.

4.3 Broicher Mitte

Die Haltestelle Broicher Mitte liegt im Stadtteilzentrum Broich. Dort verkehren die Straßenbahnlinie 102 von Uhlenhorst nach Oberdümpten im 15-Minuten-Takt, die Buslinie 122 von Mülheim Hbf nach Oberhausen Mitte und die 124 von Speldorf nach Oberhausen jeweils im 20-Minuten-Takt. Zudem verkehrt dort der NE 2, der von der Stadtmitte über Broich, Speldorf, Styrum, Sandstraße wieder in der Stadtmitte ankommt. Eine metropolradruhr-Station sowie eine E-Ladestation der medl sind dort ebenfalls vorhanden. Für das CarSharing bietet der Standort ein mittleres Potential.

Die Mobilstation Broicher Mitte soll folgende Elemente aufweisen:

- Überdachte Fahrradabstellanlage mit ca. 14 Stellplätzen
- Stele Mobilstation
- 2 CarSharing-Stellplätze (mit der entsprechenden Anzahl Autos)

- Ergänzung der DFI an den Bushaltestellen oder als zentrale DFI mit integrierter Zeitanzeige
- Wegweisung innerhalb der Mobilstation
- Leihfahrräder von metropolradruhr

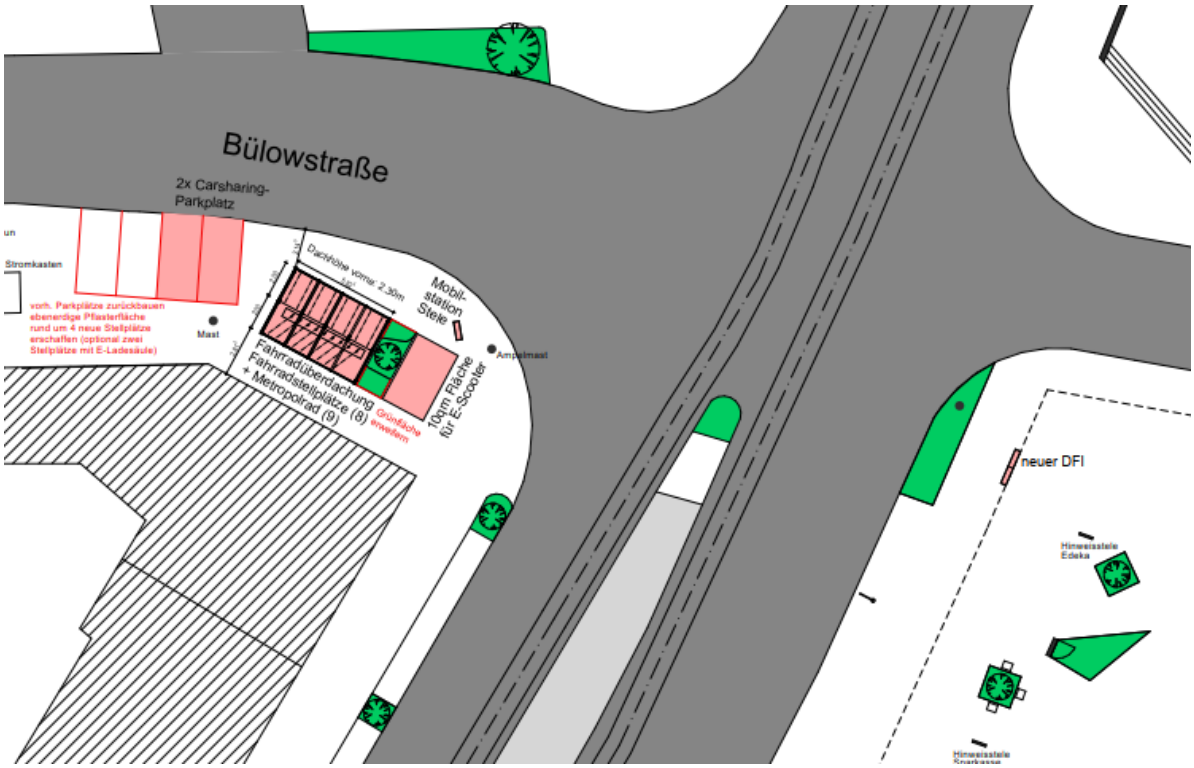

Abbildung 6: Vorentwurf Mobilstation Broicher Mitte

Umsetzung in erster Priorität 2021/2022. Ein Förderantrag wurde beim VRR eingereicht und bereits bewilligt.

4.4 Alte Straße

Die Haltestelle Alte Straße liegt im Stadtteilzentrum Saarn. Die Linie 133 verbindet Saarn (Saarner Kuppe) mit der Stadtmitte und Dümpten im 15-Minuten-Takt und ist eine der am besten genutzten Linienangebote im Busbereich in Mülheim an der Ruhr. Die Linie 134 verbindet Saarn mit Speldorf und dem Hafen im Stundentakt. Die Linie 752, die ebenfalls im Stundentakt verkehrt, fährt von Mülheim Hbf über Saarn und Ratingen nach Düsseldorf. Der NE 10 verbindet Mülheim-Saarn mit der Stadtmitte. Auch hier sind bereits eine metropolrad-

ruhr-Station sowie eine E-Ladesäule der medl vorhanden. Für das CarSharing bietet der Standort ein eher geringes Potential[5].

Die Mobilstation Alte Straße soll folgende Elemente aufweisen:

- Überdachte Fahrradabstellanlage mit ca. 18 Stellplätzen
- Stele Mobilstation
- 2 CarSharing-Stellplätze (mit der entsprechenden Anzahl Autos)
- Ergänzung der DFI an den Bushaltestellen mit integrierter Uhrzeitanzeige
- Wegweisung innerhalb der Mobilstation
- Leihfahrräder von metropolradruhr

Abbildung 7: Vorentwurf Mobilstation Alte Straße

Umsetzung in erster Priorität 2021/2022. Ein Förderantrag wurde beim VRR eingereicht und bereits bewilligt.

[5] Die Einschätzung zum CarSharing erfolgte aus den gemachten Erfahrungen in Essen, einer Einschätzung vor Ort und der Bewertung durch einen CarSharing-Anbieter.

4.5 Heißen Kirche

Die Haltestelle Heißen Kirche liegt in Mülheim-Heißen. Die U18 (Essen Berliner Platz – Mülheim Hbf), die Buslinien 129 (Rhein-Ruhr-Zentrum – Friesenstraße) und 138 (bedienen die Haltestelle. Auch die Nachtexpresse 3 (Stadtmitte – Heißen Kirche) und 9 (DU-Hbf – Rhein-Ruhr-Zentrum) sowie der Taxibus 3 (Blumendeller Straße – Heißen Kirche) verkehren dort. Eine metropolradruhr-Station ist dort ebenfalls vorhanden. Die Eignung für CarSharing wird derzeit als sehr gering eingeschätzt[6].

Eine zeitliche Einschätzung zur Umsetzung kann derzeit nicht gegeben werden. Dies ist von der Entwicklung des CarSharings in Mülheim a. d. Ruhr oder eines Finanzierungsmodells abhängig.

4.6 Sültenfuß

Die Haltestelle Sültenfuß liegt im Stadtteil Styrum. Die Straßenbahnlinie 112 (Mülheim Hbf – Oberhausen Neumarkt) und die Buslinie 125 (Rhein-Ruhr-Zentrum – Friesenstraße), der NE 12 (Mülheim Stadtmitte/Kaiserplatz – Oberhausen Olga-Park) und der TaxiBus 9 (Schützenstraße – Steinmetzstraße) bedienen die Haltestelle. Weitere Mobilitätsangebote sind vor Ort nicht vorhanden. Die Eignung für CarSharing wird derzeit als sehr gering eingeschätzt[7].

Eine zeitliche Einschätzung zur Umsetzung kann derzeit nicht gegeben werden. Dies ist von der Entwicklung des CarSharings in Mülheim a. d. Ruhr oder eines Finanzierungsmodells abhängig. Auch das metropolradruhr-Angebot müsste entsprechend ausgebaut werden.

[6] Die Einschätzung zum CarSharing erfolgte aus den gemachten Erfahrungen in Essen, einer Einschätzung vor Ort und der Bewertung durch einen CarSharing-Anbieter.

[7] Die Einschätzung zum CarSharing erfolgte aus den gemachten Erfahrungen in Essen, einer Einschätzung vor Ort und der Bewertung durch einen CarSharing-Anbieter.

5 Durchführung der Baumaßnahme und Baukosten

Die beiden Mobilstationen Broicher Mitte und Alte Straße sollen schwerpunktmäßig im Jahr 2022 gebaut werden. Für die Umsetzung der CarSharing-Stellplätze an der Von-Bock-Str. werden keine Kosten kalkuliert.

Für den Bau der Mobilstationen wurden die in der Tabelle dargestellten Kosten kalkuliert. Die Förderquote wird bei 40 - 50 % liegen.

Mobilstation	Baukosten
Alte Straße	150.000 €
Broicher Mitte	110.000 €
Von-Bock-Str.	96.000 €

Ruhrbahn Mobilitätsmanagement

Stand: 10-2021

Mülheim an der Ruhr
Der Oberbürgermeister

Bei Entscheidungen des Rates der Stadt werden ab sofort Lösungen bevorzugt, die die Konzentration der Treibhausgase verringern und sich positiv auf das Klima auswirken.

Prüfung der Klimawirkung

Vorhaben: Konzept zur Umsetzung von Mobilstationen in Mülheim an der Ruhr

Stufe 1-Vorprüfung

Ergebnis Stufe 1	***Vor - Einschätzung der Klimarelevanz***	
+ positiv	***0 keine***	***- negativ***
X	☐	☐
Erläuterung: Vorschlag dient der Förderung der Verkehrsarten des Umweltverbundes und der Reduktion der individuellen Kraftfahrzeugfahrten. Akzeptanz und Grad der Nutzung kann nicht prognostiziert werden, daher ist eine quantitative Prüfung der Auswirkungen nicht möglich.		

Stufe 2: Quantitative Prüfung der Auswirkungen der Klimarelevanz

Prüfschema positive/ negative Auswirkungen

	gering **-> bis ca. 10 t/a**	**mittel** **-> bis ca. 400 t/a**	**hoch** **-> mehr als ca. 400 t/a**
kurz -> max. 1 Jahr	keine Relevanz	geringfügige Erhöhung/ Reduktion	erhebliche Erhöhung/ Reduktion
mittel -> max. 5 Jahre	keine Relevanz	relevante Erhöhung/ Reduktion	erhebliche Erhöhung / Reduktion
lang -> mehr als 5 Jahre	geringfügige Erhöhung/ Reduktion	erhebliche Erhöhung/ Reduktion	erhebliche Erhöhung / Reduktion

Ergebnis Stufe 2

			Treibhausgas (THG)-Ausstoß in $CO_{2\text{-}eq}$		
Erhebliche Reduktion	***Relevante Reduktion***	***Geringe Reduktion***	***Geringe Erhöhung***	***Relevante Erhöhung***	***Erhebliche Erhöhung***
☐	☐	☐	☐	☐	☐
Erläuterung :					