

Fallstudie

Grenzüberschreitende Mobilstationen

Mobilitätsplan 2030

Euregio Rhein – Waal



www.deutschland-nederland.eu



Euregio Rhein - Waal
gemeinsam stärker samen sterker

Euregionaler Mobilitätsplan 2030

Fallstudie Grenzüberschreitende Mobilstationen

Autoren

Rens Jonker
Michiel Brouwer
Hilde Oudman

Übersetzungen
Christopher Vogt
Kirstin Borsbach

Status

Definitiv

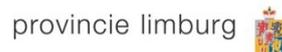
Datum

Oktober 2022

Das Projekt "Euregionaler Mobilitätsplan ERW) wurde im Rahmen des EU-Programms INTERREG Deutschland-Niederland unterstützt durch:



www.deutschland-niederland.eu



Provincie Noord-Brabant

Ministerium für Wirtschaft, Innovation,
Digitalisierung und Energie
des Landes Nordrhein-Westfalen



Inhaltsverzeichnis

Impressum	3
Inhaltsverzeichnis.....	5
1 Hintergrund.....	6
1.1 Euregio Rhein-Waal.....	6
1.3 Arbeitsmethode.....	7
1.4 Auswahl der Akteure	8
1.5 Zielsetzung	9
2 Definition	10
3 Politische Analyse	12
3.1 Euroregionaler Mobilitätsplan.....	12
3.2 Politischer Kontext Gemeinden und Regionen.....	13
3.3 Studien vor Ort	14
4. Analyse des Standortes der Mobilstationen	17
4.1 Verarbeitung von Standortstudien	17
4.2 Identifizierung von fehlenden Mobilstationen.....	18
4.3 Ebene der Einrichtung.....	21
5. Vielversprechende Standorte für Mobilstationen	22
5.1 Überregionale Hub-Standorte.....	22
5.2 Lokale und regionale Mobilstationen in der Grenzregion.....	22
6. Möglichkeiten zur Verbesserung der Benutzerfreundlichkeit	38
7. Schlussfolgerungen und Empfehlungen.....	44
Quellenverzeichnis	46
Anlage 1: Beteiligte Akteure.....	47
Anlage 2: GIS-Karte.....	48

1 Hintergrund

1.1 Euregio Rhein-Waal

Die Euregio Rhein-Waal (ERW) ist ein Verband von 50 niederländischen und deutschen Behörden und Einrichtungen im deutsch-niederländischen Grenzgebiet. Das Hauptziel der Euregio Rhein-Waal ist die Aufwertung und Intensivierung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit in den Bereichen Wirtschaft und Gesellschaft. Die Euregio Rhein-Waal bringt Partner zusammen, um gemeinsame Initiativen zu ermöglichen und auf diese Weise Synergieeffekte zu erzeugen.



Abbildung 1: Das Arbeitsgebiet der Euregio Rhein-Waal

1.2 Fallstudien Euregionaler Mobilitätsplan 2030

Am 10. März 2022 verabschiedete der Euregio-Rat den Euroregionalen Mobilitätsplan 2030. Dieser Mobilitätsplan enthält Analysen zu Politik und Mobilität, stellt Entwicklungen und Trends vor und zeigt vielversprechende Initiativen für grenzüberschreitende Mobilität und Erreichbarkeit auf. Fünf Themen sind vom Euregio-Rat als Fallstudien für eine erste Umsetzung ausgewählt wurden:

- Fallstudie über grenzüberschreitende Radwege;
- Fallstudie über ein grenzüberschreitendes Netz von Mobilstationen;
- Fallstudie über grenzüberschreitende Ladeinfrastruktur und Wasserstofftankstellen;
- Fallstudie über multimodale Umschlagplätze und ein Informations- und Reservierungssystem für Lkw-Parkplätze;
- Fallstudie über grenzüberschreitende Mobilität auf Abruf (Mobility on Demand).

Die Ergebnisse zu den untersuchten Fallstudien wurden im themenbezogenen Berichten zusammengefasst. Es wurde auch auf mögliche Wechselbeziehungen zwischen verschiedenen Themen eingegangen.

Dieser Bericht betrifft die Fallstudie Grenzüberschreitende Mobilstationen.

1.3 Arbeitsmethode

Im Namen der Euregio Rhein-Waal wurden Behörden und Unternehmen eingeladen, an drei themenbezogenen Sitzungen teilzunehmen.

Zweck des ersten Treffens war es, die Beteiligten miteinander bekannt zu machen und die Ziele der jeweiligen Fallstudien festzulegen. Weiterhin wurden auch mögliche fehlende Beteiligte ermittelt, um ein breiteres Spektrum von Interessengruppen einzubeziehen.

In der zweiten Sitzung präsentierte der Auftragnehmer unterschiedliche themenbezogene Analysen zu relevanten Politik- und Umsetzungsdokumenten. In gemeinsamen Diskussionsrunden wurden Synergien und erste Schlussfolgerungen erarbeitet.

Im Vorfeld der dritten und letzten Sitzung wurden für jedes Thema mögliche Folgeschritte und koordinierende Parteien ermittelt und auf der Sitzung vorgestellt. Der Entwurf des Abschlussberichts wurde zudem den beteiligten Parteien zur ersten Durchsicht zur Verfügung gestellt. Außerhalb der gemeinsamen Sitzungen fanden projektbegleitend bilaterale Gespräche zwischen unterschiedlichen Beteiligten statt, bei denen es darum ging, weiterführende Informationen zu erhalten und mögliche Synergien herauszustellen.

1.4 Auswahl der Akteure

Auf den regelmäßigen Sitzungen des Euregio-Rates wurden die Fortschritte der einzelnen Fallstudien regelmäßig vorgestellt. Interessierten Parteien stand es offen, sich für potenziell relevante Fallstudien zu melden. Zudem schlugen die teilnehmenden Parteien weitere mögliche Beteiligte vor, die sich im Laufe des Prozesses der Bearbeitung der verschiedenen Fallstudien angeschlossen haben.

Bei der Zusammensetzung der beteiligten Parteien wurde darauf geachtet, dass die für die einzelnen Themen relevanten Akteure vertreten waren. Dies führte zu einer ausgewogenen Mischung aus niederländischen und deutschen Behörden sowie aus öffentlichen und privaten Parteien. Die eingegangenen Beiträge wurden bei der Berichtserstellung und den begleitenden Empfehlungen berücksichtigt.

1.5 Zielsetzung

Ziel dieser Fallstudie ist es:

- eine einheitliche Definition für Mobilstationen festzulegen;
- Vervollständigung und Kombination von Standortstudien und Erkundungen für Mobilstationen in NL und DE;
- Identifizierung Standorte für ein grenzüberschreitendes Netz von Mobilstationen.

Darüber hinaus konzentriert sich diese Studie auf:

- Administrative Unterstützung bei der Entwicklung von Mobilstationen;
- Niederländische und deutsche Rahmenbedingungen für Mobilstationen;
- Aufgaben und Ziele der regionalen und lokalen Behörden auf beiden Seiten der Grenze.

Schließlich wurde eine Bestandsaufnahme gemacht, welche Parteien benötigt werden, um diese Initiative tatsächlich umzusetzen. Es ist beabsichtigt, dass die beteiligten Parteien nach dieser Vorarbeit das Netzwerk der grenzüberschreitenden Mobilstationen selbst weiter umsetzen.

2 Definition

Eine eindeutige Definition von Mobilstationen schafft ein klares Bild bei den verschiedenen Akteuren und erzeugt für die Beteiligten gleiche Erwartungen.

Im Rahmen der Studie wurde eine große Anzahl von Dokumenten zum Thema "Mobilstationen" untersucht. Dabei wurde deutlich, dass erhebliche Unterschiede in der Terminologie vorliegen. In Deutschland wird gewöhnlich der Begriff "Mobipunkt" oder "Mobilstationen" verwendet. Es werden auch Begriffe wie "Mobilitätsdrehscheibe" oder "MobilitätsMobilstation" genutzt.

In den Niederlanden werden dagegen die Begriffe "MobilitätsMobilstation", "OV-Mobilstation" oder "Hub" verwendet. Der gemeinsame Nenner dieser Begriffe ist die Verknüpfung verschiedener Arten von Mobilität an einem Ort. Dokumente, in denen der Begriff "MobilitätsMobilstation" ausdrücklich definiert wird, beziehen sich in der Regel auf die gleichen Kernpunkte. Auf dieser Grundlage wurde die folgende Definition verfasst:

"Ein MobilitätsMobilstation ist ein physischer öffentlicher Ort, an dem das Umsteigen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln auf effiziente und bequeme Weise erleichtert wird."

Ausgehend von dieser Definition ist es wichtig, dass die verschiedenen Mobilitätsdienste unabhängig von der Anzahl der angebotenen Dienste gebündelt an einem räumlichen Ort, d. h. in räumlicher Nähe zueinander, angeboten werden. Ein einheitliches Design mit hohem Wiedererkennungswert und eine leicht zugängliche Gestaltung sind ebenfalls wichtig, um die Attraktivität von Mobilstationen zu erhöhen. Die Mobilitätsformen und ergänzenden Dienstleistungen, die angeboten werden - von Ladeinfrastruktur bis zu Geschäften - unterscheiden sich je nach Funktion des Mobilstations und der Art der Nutzenden.

Die Analyse der einschlägigen Dokumente zeigt, dass die Rahmenbedingungen für die verschiedenen Arten von Mobilstationen in unterschiedlichen Maßstäben definiert und festgelegt werden. Die verwendeten Maßstäbe und die entsprechenden Typologien variieren stark zwischen verschiedenen Studien und politischen Dokumenten. Das "Handbuch Mobilstationen Nordrhein - Westfalen" unterscheidet beispielsweise sechs verschiedene Arten von Mobilstationen

(Zukunftsnetz Mobilität NRW, 2022). Da diese Studie sich auf den grenzüberschreitenden Verkehr bezieht, sind Mobilstationen auf mehreren dieser Ebenen von Interesse, insbesondere innerstädtische Mobilstationen, Mobilstationen am Stadtrand und regionale Mobilstationen. Mobilstationen die nur auf lokaler Ebene dazu beitragen, z. B. die Mobilität nachhaltiger zu gestalten, werden in dieser Fallstudie nicht berücksichtigt. In der folgenden Beschreibung von Mobilstationen werden die niederländischen und die deutschen Definitionen zusammengeführt.

Innerstädtische Mobilstationen/Städtisch zentrale Mobilstation

Hierunter fallen vor allem größere Mobilstationen des öffentlichen Verkehrs an Orten, an denen der private PKW eine geringere Rolle spielt. Zentrale städtische Mobilstationen haben ein hohes Nutzerpotenzial. Im Rahmen dieser Studie sind diese Mobilstationen insbesondere für den grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehr interessant; hier ist Zugverkehr aber auch internationaler Busverkehr zu nennen. Der Fernbusanbieter Flixbus steuert beispielsweise von Arnheim und Nimwegen aus mehrere Dutzend deutsche Städte an (Flixbus, 2022).

Städtische Mobilstationen/Städtische Peripherie Mobilstation

Diese Mobilstationen befinden sich am Stadtrand, zum Beispiel in Industriegebieten, um den Umstieg vom Auto auf ein alternatives Verkehrsmittel zu erleichtern. In der Regel werden hier Umstiege zu einem öffentlichen Verkehrsmittel, wie Straßenbahnen, Busse oder U-Bahnen angeboten. Vereinzelt werden auch Formen von Shared-Mobility angeboten, wie beispielsweise Leihfahrräder. Das Ziel dieser Art von Mobilstationen, ist den Autoverkehr in Stadtzentren zu reduzieren. Dieses Angebot ist besonders für Pendler und Besucher in den Stadtzentren attraktiv.

Regionale Mobilstationen/Regionale zentrale Mobilstation

Schließlich spielen auch die regionalen Mobilstationen eine wichtige Rolle bei der Aufwertung des grenzüberschreitenden Verkehrs. Je dünner ein Gebiet besiedelt ist, desto geringer fällt die finanzielle Unterstützung für den öffentlichen Verkehr aus. Mit Hilfe einer Mobilstation, wie z.B. einer Busstation mit zusätzlichen Einrichtungen, kann dennoch eine attraktive Alternative oder Ergänzung zum privaten Pkw angeboten werden. Mobilstationen, die in diese Kategorie fallen, befinden sich oft in größerer Entfernung von anderen Mobilstationen. Damit eignet sich das regionale Mobilstationen besonders für Pendler und andere Reisende, die weiter entfernt von den Städten wohnen.

3 Politische Analyse

3.1 Euregionaler Mobilitätsplan

Der Euregionale Mobilitätsplan 2030 stellt fest, dass Mobilstationen eine Schlüsselrolle bei der Mobilitätswende und damit bei der Aufwertung der Zugänglichkeit zu öffentlichen Verkehrsmitteln, Shared-Mobility und anderen nachhaltigen Verkehrsträgern spielen. Ein wichtiger Beschleuniger dieses Prozesses ist die Realisierung von Mobilstationen, die einen schnellen und einfachen Wechsel zwischen Verkehrsträgern ermöglichen. Regionale Standortstudien für ein flächendeckendes Hub-Netz haben bereits auf beiden Seiten der Grenze stattgefunden. Eine Standortstudie für ein grenzüberschreitendes Hub-Netz wurde dagegen noch nicht durchgeführt.

Es besteht ein Zusammenhang zwischen der Einrichtung von Mobilstationen und der Förderung der Shared-Mobility. Mobilstationen tragen zu einem nachhaltigeren Verkehr bei, indem sie die leichte Verfügbarkeit von alternativen Verkehrsmitteln gewährleisten. Sie können damit auch die Erreichbarkeit der ländlichen Gebiete verbessern.

Neben der organisierten geteilten Mobilität können auch einfache, analoge Lösungen wie die deutsche Mitfahrbank, Anhalterplätze oder das Fahren in Fahrgemeinschaften eine Rolle spielen.

Durch die Bündelung sich ergänzender Initiativen kann die Entwicklung von Mobilstationen gefördert werden. Dies ermöglicht Synergien bei der Umsetzung der einzelnen Initiativen. Dies beinhaltet:

- Entwicklung von Mobilstationen;
- Entwicklung von Paketstationen;
- Förderung der geteilten Mobilität

Die vorliegende Fallstudie konzentriert sich auf die Entwicklung von Mobilstationen.

Die Rolle der lokalen Akteure besteht darin, politische Ziele und Umsetzungspläne festzulegen. Es sollte entschieden werden, welche Formen der geteilten Mobilität das größte Potenzial für die lokale Verkehrsnachfrage verspricht. Für die

Umsetzung kann Zusammenarbeit mit kommerziellen Anbietern von Shared Mobility angestrebt werden.

3.2 Politischer Kontext Gemeinden und Regionen

Mobilstationen werden von vielen Gemeinden und Regionen als Möglichkeit gesehen, zu verschiedenen politischen Zielen beizutragen. Im Folgenden ist ein Überblick über die am häufigsten genannten politischen Ziele aufgeführt.

Zunächst werden Mobilstationen zur Bewältigung spezifischer Verkehrsprobleme eingesetzt. So will die Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen ihrer "Strategischen Agenda 2025" entsprechend, das Verkehrsnetz rund um verkehrsreiche Orte in der Region entlasten. Dies soll durch die Zusammenführung von Verkehrsströmen an P+R-Parkplätzen und die Weiterfahrt mit dem öffentlichen Verkehr zum Zielort erfolgen. In den Mobilitätsambitionen Noord-Limburgs wird die "*Entlastung der Hauptinfrastruktur*" als ausdrückliches Ziel genannt.

Die Förderung nachhaltiger Mobilitätsformen ist ein weiteres, häufig genanntes politisches Ziel. Die Bequemlichkeit der Verbindung und die Erleichterung des Umsteigens zwischen Auto, öffentlichen Verkehrsmitteln und Fahrrad können eine gute Alternative zur ausschließlichen Nutzung des Autos darstellen. Verschiedene Transportmittel können je nach ihren Stärken in verschiedenen Abschnitten einer Wegekette eingesetzt werden. Durch das Angebot verschiedener Verkehrsmittel kann den individuellen Bedürfnissen der Reisenden besser entsprochen und gleichzeitig nicht notwendiger Autoverkehr vermieden werden.

Im niederländischen Kontext wird öfter Flächenmangel als Grund für Nutzung von Mobilstationen genannt. Fortschreitende Verdichtung kann durch die Bündelung an Mobilstationen sowie durch die Entwicklung von neuen Mobilstationen unterstützt werden.

Das vom VRR im Jahr 2020 erstellte Dokument "Verbundweites Konzept für die Errichtung von Mobilstationen" deckt den gesamten deutschen Teil der Euregio Rhein-Waal ab. Es wurde in Zusammenarbeit mit den beteiligten Kreisen und Gemeinden erstellt. Demnach visualisieren die verfügbaren Mobilitätsformen an Mobilstationen die im Umkreis verfügbaren Mobilitätsoptionen. Damit werden

Reisende durch einen bequemen Umstieg zwischen Verkehrsmitteln dazu motiviert, alternative Verkehrsmittel zu nutzen. So kann die Existenz von Mobilstationen zur Akzeptanz anderer Arten von Verkehrsoptionen beitragen.

Im Allgemeinen lässt sich schließen, dass die politischen Ziele auf beiden Seiten der Grenze gut aufeinander abgestimmt sind. Unterschiede liegen nur bedingt vor, schließen sich in jedem Fall allerdings nicht gegenseitig aus.

3.3 Studien vor Ort

In den Niederlanden wurde unter anderem in der Achterhoek, der Food Valley Region und der Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen die Realisierung von Netzwerken zu Mobilstationen untersucht. Diese decken einen großen Teil des niederländischen Einzugsgebiets der ERW ab. In den Teilregionen Noord-Oost Brabant und Noord-Limburg wurden dagegen bisher keine Standortstudien für Mobilstationen durchgeführt.

Dazu gehört auch die vom VRR durchgeführte Standortstudie. Dies gilt für den gesamten deutschen Teil der Euregio. Die untersuchten Standortstudien werden im Folgenden vorgestellt.

Mobilstationen in der Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen: Strategische Agenda 2025.

Die Studie aus dem Jahr 2021 wählte anhand verschiedener Methoden Standorte für Mobilstationen aus, die das Potenzial haben, den größten Beitrag zu den regionalpolitischen Zielen leisten zu können. Kurzfristig wurden zwölf Standorte ausgewählt; langfristig kamen vier weitere Standorte hinzu. Weiterhin wurden einerseits eine Reihe von Suchbereichen ermittelt und andererseits weitere Mobilstationen beschrieben, die nicht unter die Standardkategorien fallen, wie z. B. touristische Mobilstationen.

Erreichbarkeitsagenda Foodvalley Region: Programmansatz 2018-2022: Intelligent, nachhaltig und gesund.

Diese Studie stammt aus dem Jahr 2019 und hat eine erste Reihe vorrangiger Mobilstationen (in der Studie als "Mobipoints" bezeichnet) ermittelt. Die ausgewählten Mobilstationen haben eine regionale Bedeutung, bei der eine hohe Umsteigequalität gewünscht wird. In der Studie heißt es, dass für diese vorrangigen Mobilstationen ein Plan entwickelt wird, der "auf der Grundlage eines

klaren Verständnisses der Nachfrage/Bedürfnisse der Reisenden" ausgebaut werden soll.

Ein Netz von Mobipoints für nachhaltige und intelligente Mobilität in der Region Foodvalley.

In der 2021 erstellten Studie werden vielversprechende Mobilstationen ("Mobipoints") in verschiedenen Größenordnungen ermittelt. Dazu gehören:

- Städtische Mobipoints;
- Regionale Mobipoints;
- Mobipoints am Stadtrand;
- Mobipoints in der Nachbarschaft;
- Dorf-Mobipoints;
- Mobilty-On-Demand.

Mobilstationen in der Achterhoek.

Die Studie über Mobilstationen in der Achterhoek wurde im Jahr 2021 erstellt und zeigt vielversprechende Suchgebiete für Standorte in verschiedenen Größenordnungen auf. Dazu gehören:

- Regionale Mobilstationen;
- Ländliche Mobilstationen;
- Mobilstationen in der Nachbarschaft;
- Mobilstationen am Stadtrand.

Das Ergebnis lässt sich am besten als Suche nach Potenzialbereichen beschreiben, da diese Gebiete eine Gesamtgröße von jeweils einem Hektar aufweisen. Konkrete Standorte wurden demnach noch nicht ermittelt.

Verbundweites Konzept für die Errichtung von Mobilstationen.

In Deutschland hat im Jahr 2020 der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) einen verbundweiten Strategieplan für Netze von Mobilstationen in Auftrag gegeben.

Ziel der Studie war ein Netz von Mobilstationen für den VRR nach einem einheitlichen Konzept zu erarbeiten. Die Studie soll als Grundlage für weitere Entwicklung der verschiedenen Standorte dienen. Sie umfasst sowohl aktuelle als auch geplante Mobilstationen. Zudem wurden Vorschläge für die weitere Gestaltung, Ausstattung, Kosten und Nutzen ermittelt und Schritte zur Umsetzung der Pläne beschrieben.

Die Studie umfasste eine Bestandsaufnahme der Mobilstationen für die Kreise Kleve und Wesel sowie die Städte Düsseldorf und Duisburg, womit das gesamte Arbeitsgebiet der Euregio Rhein-Waal auf deutscher Seite abgedeckt wird.

4. Analyse des Standortes der Mobilstationen

4.1 Verarbeitung von Standortstudien

Im folgenden Abschnitt wird beschrieben, wie die untersuchten Standortstudien bearbeitet und ausgewertet wurden.

In den vorliegenden niederländischen Studien wurden die möglichen Standorte von Mobilstationen nicht genau beschrieben. Vielmehr bezog sich die Darstellung auf grobe Untersuchungsbereiche ohne genaue Festlegung der Standorte. Demnach ist eine standortgenaue Analyse der vorgeschlagenen Mobilstationen auf niederländischer Seite nicht möglich.

Nachfrage bei verschiedenen Auftraggeberinnen und Beauftragten dieser Standortstudien hat ergeben, dass genaue Standortdaten nur für die Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen Studie vorliegen. Die Standortdaten wurden allerdings mit dem Vorbehalt versehen, dass bereits neue Studien eingeleitet wurden, aus denen sich weitere Standorte ergeben können. Für die weiteren Studien liegen derzeit keine genauen Standortdaten vor.

Die Standortdaten der Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen wurden in ein GIS-System integriert, um weitere standortbezogene Analysen durchzuführen. Die Mobilstationen aus der Foodvalley-Studie wurden manuell in die GIS-Datei eingefügt. Die Potenzialbereiche aus der Achterhoek-Studie wurden nicht in diese Datei aufgenommen, da noch keine konkreten Standorte genannt wurden. Die Analyse dieser Potenzialbereiche wurde daher manuell durchgeführt, was zu einer weiteren vielversprechenden Mobilstation für den grenzüberschreitenden Verkehr in der Achterhoek führte. Dieser Standort wird in Kapitel 5 näher erläutert. Schließlich wurden für alle Euregio-Teilgebiete auf niederländischer Seite die aktuellen regionalen Busbahnhöfe und Bahnhöfe als Mobilstationen identifiziert und in die GIS-Datei aufgenommen.

Die vom VRR in Auftrag gegebene Studie enthält dagegen für jede (potenzielle) Mobilstation auch deren genaue Lage. Die Standorte auf dem deutschen Gebiet der Euregio wurden anhand dieser Informationen ebenfalls in ein GIS-System integriert, um auch hier standortbezogene Analysen durchzuführen. Darüber hinaus stellte der Kreis Wesel zwei weitere Standorte für Mobilstationen zur Verfügung.

In keiner der untersuchten Studien finden sich Aussagen hinsichtlich des Sachstandes der Realisierung bzw. des Ausbaustatus wieder. Es scheint damit (noch) keine übergreifende Übersicht zu geben. Hierdurch wird die Bereitstellung von Daten zwischen den verschiedenen Akteuren und die potenzielle Zusammenarbeit erschwert. Es wird daher empfohlen, zu einem späteren Zeitpunkt einen Überblick über den Realisierungsgrad von Mobilstationen zu erstellen.

4.2 Identifizierung von fehlenden Mobilstationen

Zur Durchführung einer übergreifenden Standortanalyse wurden mehrere Schritte unternommen. Diese Schritte werden im folgenden Abschnitt dargestellt.

Weitere Kartierung von Standorten

Nach Möglichkeit wurden die Standortdaten aus den Studien importiert oder manuell in eine GIS-Datei eingefügt. Wie bereits beschrieben, wurden die aktuellen regionalen Busbahnhöfe und Bahnhöfe bei Bedarf ergänzt. So entstand ein Überblick über eine große Anzahl von (potenziellen) Mobilstationen.

Diesem Bericht ist eine GIS-Datei beigefügt, in der alle bisher erfassten Standorte verortet sind. Diese Datei kann als Grundlage für weitere Folgeschritte zur Analyse dieser Standorte verwendet werden.

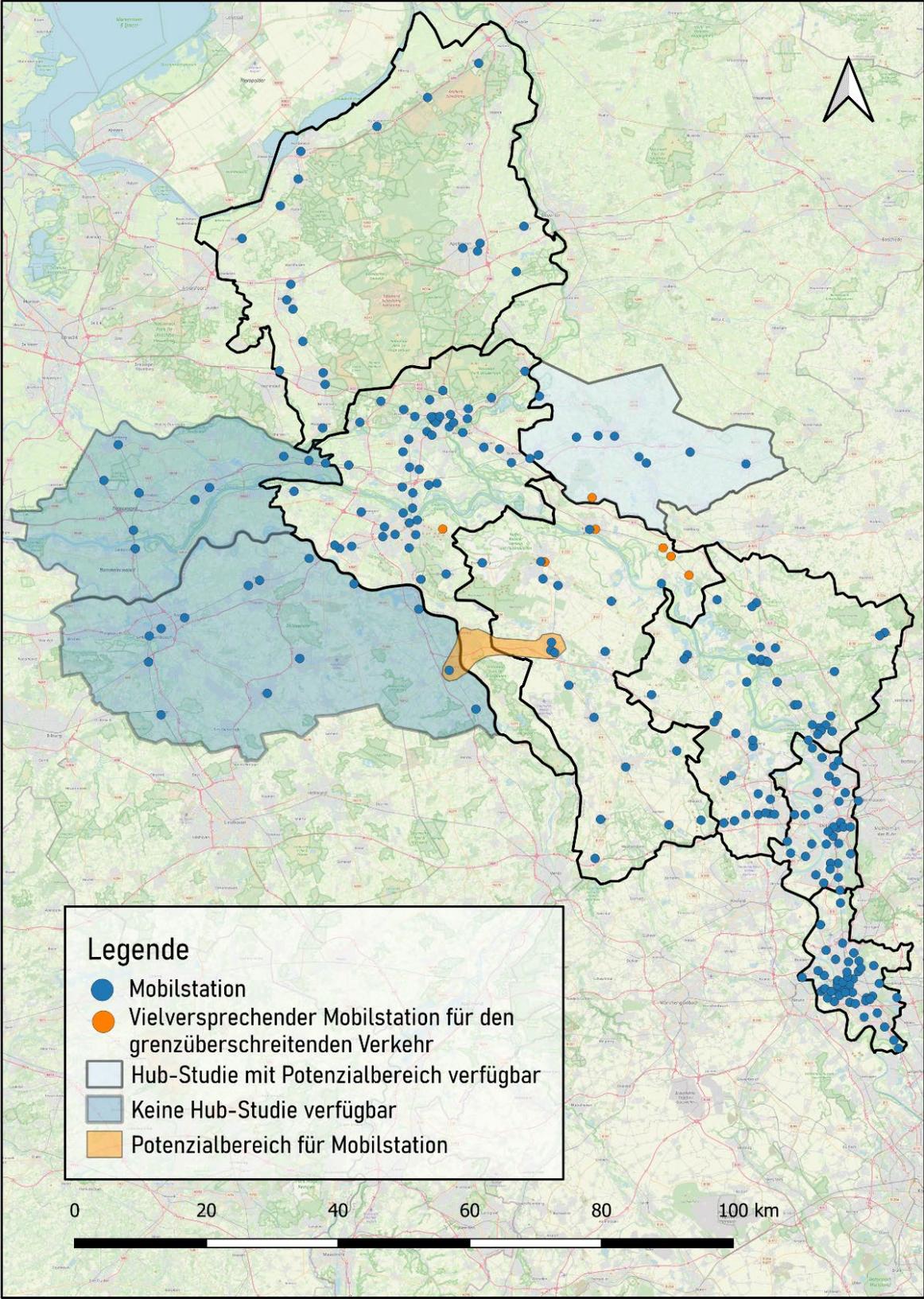


Abbildung 2: (Potenzielle) Mobilstationen innerhalb der Euregio.

Visualisierung der grenzüberschreitenden Verkehrsströme

Durch die Visualisierung der grenzüberschreitenden Verkehrsströme lässt sich sowohl das Potenzial bestehender Mobilstationen als auch das Potenzial neuer Standorte abschätzen.

Um Einblicke in die grenzüberschreitenden Verkehrsströme zu erhalten, gibt es mehrere mögliche Vorgehensweisen. Zunächst wurden die verschiedenen aktuellen öffentlichen Verkehrslinien untersucht. Dazu gehören sowohl Bus- als auch Bahnlinien auf beiden Seiten der Grenze. An bestimmten Standorten wurden diese Informationen zusätzlich durch Mobility-on-Demand-Daten ergänzt, die aus einer weiteren Euregio-Fallstudie stammen.

Ein ähnliches Vorgehen wurde für die (grenzüberschreitenden) Radverkehrsnetze gewählt. Auch die in einer weiteren Euregio-Fallstudie ermittelten grenzüberschreitenden Radwege wurden berücksichtigt. Zusätzlich wurden die für den grenzüberschreitenden Autoverkehr wichtigen Strecken, wie Autobahnen und Provinzstraßen in die Untersuchung miteinbezogen.

Diese verschiedenen Quellen wurden genutzt, um die entstehenden Verkehrsströme zu untersuchen und Potenziale für eine weitere Vernetzung dieser Verkehrsströme durch Umsetzung von Mobilstationen auszuschöpfen.

Dabei wurden zunächst die aktuellen Mobilstationen ermittelt, die aufgrund der Verkehrsströme und der nahe gelegenen Ziele für grenzüberschreitenden Verkehr relevant sind. Darüber hinaus wurden auch Gebiete ermittelt, in denen einer dieser Verkehrsströme fehlt (z. B. öffentliche Verkehrsmittel) und ein Mobilstation dazu beitragen könnte, die Erreichbarkeit des Gebiets aufzuwerten.

In einem nächsten Schritt können diese Verkehrsströme für jede ermittelte Mobilstation zusätzlich detailliert werden, indem beispielsweise Verkehrszählungen durchgeführt werden. Darüber hinaus können Informationen über Fahrgastzahlen von umliegenden Verkehrsunternehmen diese Untersuchungen weiter schärfen. Für die Analysen werden diese Daten benötigt. Dies betrifft sowohl die Anzahl der ein- und aussteigenden Fahrgäste pro Bahnhof oder Haltestelle über den Tag verteilt.

4.3 Ebene der Einrichtung

Ausgehend von der zuvor aufgestellten Definition ist eine Mobilstation in erster Linie ein öffentlicher Ort, an dem ein Umstieg zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern stattfindet. Darüber hinaus sollte dieser Umstieg auf einfache Weise erfolgen. Zusätzliche Nutzungseinrichtungen bestimmen dabei maßgeblich, wie der Umstieg von Reisenden bewertet wird.

In mehreren untersuchten Studien, Leitbildern und Strategiepapieren wird das gewünschte Ausstattungsniveau von Mobilstationen beschrieben. So wird im Bericht "Mobipoints for smart and sustainable mobility in the Foodvalley region" ausführlich erörtert, in welcher Weise verschiedene Mobilitätsformen an Mobilstationen einen Mehrwert schaffen können. Die "Strategische Agenda 2025" der Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen erörtert die Unterschiede zwischen den Standorten der Mobilstationen und ihrem Netzzusammenhang.

Das "Verbundweite Konzept für die Errichtung von Mobilstationen" enthält Empfehlungen für die Grundausstattung von Mobilstationen. Diese Übersicht wird im 'Handbuch Mobilstationen NRW' weiter ausgeführt. Darin werden die Empfehlungen für wünschenswerte Einrichtungen nach Standorttyp dargestellt.

Im Folgenden werden Empfehlungen für die Grundausstattung von Mobilstationen in NRW gegeben. Die Basis besteht aus Informationen zum Mobilitätsangebot, Beleuchtung, Barrierefreiheit, Sitzgelegenheiten und Witterungsschutz. Je nach Standort und Art der Mobilstation können auch dynamische Reiseinformationen, Wi-Fi-Hotspot und Fahrradabstellanlagen zur Grundausstattung gezählt werden.

Neben den verfügbaren Einrichtungen sind auch die verfügbaren Mobilitätsformen von Bedeutung. Für jeden Hub-Standort können die folgenden (Kombinationen von) Mobilitätsformen in Betracht gezogen werden:

- P+R: Park and Ride;
- B+R: Bike and Ride;
- Car-Sharing;
- Bike-Sharing;
- Fahrgemeinschaften;
- Mobility-On-Demand;
- ÖPNV.

5. Vielversprechende Standorte für Mobilstationen

5.1 Überregionale Hub-Standorte

Es lassen sich mehrere Mobilstationen identifizieren, die international und überregional tätig sind. Diese werten den grenzüberschreitenden Verkehr über größere Entfernungen mehr auf, als die Mobilstationen auf lokaler und regionaler Ebene. Weitere Maßnahmen zur Aufwertung dieser Mobilstationen gehen über den Rahmen der vorliegenden Fallstudie hinaus. Es handelt sich um:

- Bahnhof Arnheim;
- Bahnhof Duisburg;
- Bahnhof Düsseldorf;
- Flughafen Weeze;
- Flughafen Düsseldorf.

5.2 Lokale und regionale Mobilstationen in der Grenzregion

Die identifizierten vielversprechenden Standorte sind auf der Übersichtskarte in Abbildung 2 eingezeichnet. Jeder identifizierte Hub-Standort wird im Folgenden näher beschrieben und auf einer Detailkarte dargestellt.

Busstation 's-Heerenberg

Analyse der aktuellen Situation

1. Standort

Die Busstation 's-Heerenberg befindet sich im Zentrum von 's-Heerenberg, in der Grenzregion zwischen Emmerich und Doetinchem. Er hat einen Erschließungscharakter vor Ort und erfüllt in der Region die Funktion eines Umsteigepunktes zwischen verschiedenen (öffentlichen) Verkehrsträgern.

Eine Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln zwischen Emmerich und Doetinchem ist mit dem Zug möglich. Diese Strecke führt mit Umsteigen über Zevenaar und dauert etwa 43 Minuten. Die Strecke kann auch mit dem Bus zurückgelegt werden; mit Umstieg an der Busstation in 's-Heerenberg werden etwa 54 Minuten benötigt. Die Fahrt von den kleineren dazwischen liegenden Orten aus, ist mittels Buses die einzig verfügbare Möglichkeit, um nach Doetinchem oder Emmerich zu gelangen. Von 's-Heerenberg aus verkehren zwei Bürgerbusse - die Linie 196 zwischen 's-Heerenberg und Nieuw-Dijk und die Linie 197 zwischen 's-Heerenberg und Terborg.

Die Busstation liegt im Einzugsbereich von Mobility-On-Demand Anbieter HalteTaxiRRReis. Damit wird die Fahrt zwischen regulären Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs in der Region ermöglicht. Zusätzlich wird der Bahnhof Emmerich erreichbar. Die Busstation ist demnach ein wichtiges Bindeglied im grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehrsnetz.

In der Fallstudie über grenzüberschreitende Radwege wurde die Strecke Emmerich-Doetinchem untersucht. Dabei wurde festgestellt, dass es zwischen Doetinchem und 's-Heerenberg einen durchgehenden Radweg gibt, der im Allgemeinen von guter Qualität ist. Der Radweg führt an der Busstation vorbei und schafft damit Verknüpfungsmöglichkeiten.

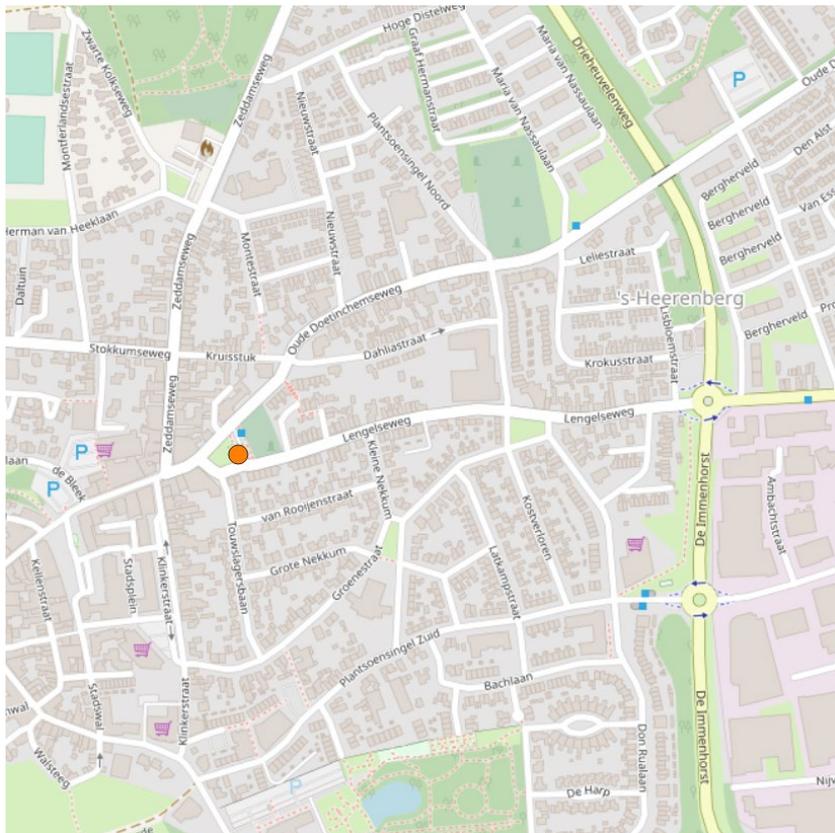


Abbildung 3 Standort Mobilstation 's-Heerenberg

2. Zielgruppen

Für diesen Standort gibt es mehrere potenzielle Zielgruppen. Zum einen sind dies Touristen mit Zielen, wie Doetinchem, Emmerich, 's-Heerenberg und die umliegenden Ortschaften.

Auch für Pendler und Studenten, die auf der Achse zwischen Doetinchem und Emmerich unterwegs sind, ist dieser Standort attraktiv. Die Weiterreise ist von beiden Orten aus über das Schienennetz möglich. Der Standort ist zudem wichtig für die weitere Erschließung der umliegenden Ortschaften, aus denen Pendler und Studenten mit dem Fahrrad oder öffentlichen Verkehrsmitteln zu diesem Busstation anreisen.

3. Einrichtungen

Der Busstation besteht aus zwei Haltestellen, eine in jede Fahrtrichtung; Straßenbeleuchtung ist in dem Bereich vorhanden. Der Busstation verfügt außerdem über witterungsgeschützte Wartehallen. Zudem stehen überdachte Fahrradständer in Form von „Vorderradhaltern“ zur Verfügung. Schließlich sind auch Daten über die Fahrpläne der öffentlichen Verkehrsmittel verfügbar.

Empfehlungen

Derzeit erfüllt die Busstation bereits mehrere Grundvoraussetzungen, um als Mobilstation zu gelten. Mit einigen Ergänzungen kann der grenzüberschreitende Verkehr weiter gefördert werden und es können zusätzliche Reiseoptionen geboten werden. In Anbetracht des Charakters der Mobilstation als regionale Mobilstation ist es nicht naheliegend, Einrichtungen anzubieten, die auf private PKW ausgerichtet sind. Die Entwicklungsmöglichkeiten liegen vor allem in der Verbesserung der Radverkehrsanlagen.

Zunächst wird empfohlen, die vorhandenen Fahrradabstellanlagen mit Fahrradständern mit Anbindungsmöglichkeiten zu ergänzen. Zukünftig kann die Einrichtung von Fahrradschließfächern geprüft werden. Bei der stark zunehmenden Nutzung von Elektrofahrrädern ist es wichtig, dass diese sicher an einer Mobilstation abgestellt werden können. Damit vergrößert sich das potenzielle Einzugsgebiet der Mobilstation.

Darüber hinaus gibt es am Standort bereits eine Reihe von Verkehrsträgern, wie Busverkehr und Mobility-on-Demand. Die Mobilstation kann durch das Angebot von Leihfahrrädern an diesem Standort aufgewertet werden. So können die Reisenden die letzten Kilometer ihrer Reise mit dem Fahrrad zurücklegen.

Hub Beek

Analyse der aktuellen Situation

1. Standort

Diese potenzielle Mobilstation befindet sich an der Kreuzung der N325 und der N840 bei Beek-Ubbergen, östlich von Nijmegen. Dort gibt es bereits eine Haltestelle der Buslinie SB58 zwischen Nijmegen und Emmerich. Der Standort befindet sich zudem im Einzugsbereich von HalteTaxiRRReis.

Außerdem führt eine der in der Fallstudie über grenzüberschreitende Radverkehrsverbindungen ermittelten Routen in kurzer Entfernung an dieser Mobilstation vorbei. Dies betrifft die Fahrradverbindung Nijmegen - Kranenburg - Kleve - Emmerich. Hier treffen unterschiedliche Mobilitätsformen aufeinander.

Die Stadt Nijmegen prüft die Möglichkeiten, an diesem Standort eine Mobilstation zu errichten. Die Motivation besteht darin, den Autoverkehr frühzeitig vom Stadtzentrum Nijmegen wegzuführen. Dieser Verkehr kann an einer Mobilstation parken und die Fahrt kann mit dem Bus ins Stadtzentrum fortgesetzt werden. Die Gemeinde sieht darin auch einen interessanten Ort für Besucher des Ooijpolders, um dort zu parken und dann mit dem Fahrrad weiterzufahren.

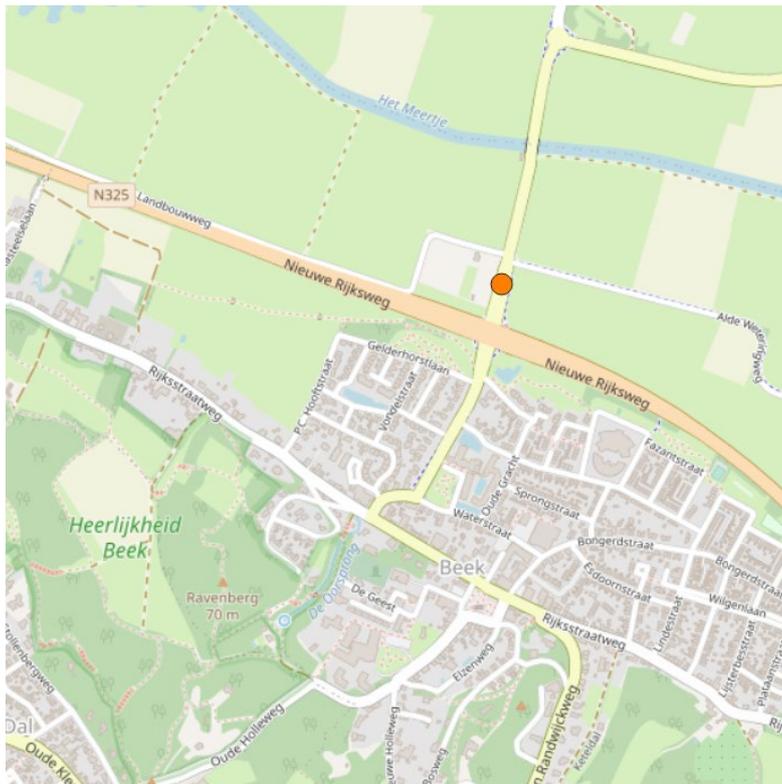


Abbildung 4 Standort Mobilstation Beek

2. Zielgruppen

Die möglichen Zielgruppen für diese Mobilstationen bestehen zum einen aus GrenzPendler, die in Deutschland wohnen und in Nimwegen arbeiten. Statt in Nijmegen zu parken, können sie am Hub parken und mit dem Bus schnell und einfach ins Stadtzentrum gelangen.

Eine weitere Gruppe sind Touristen die zum Einkaufen nach Nijmegen fahren. Andererseits ist die Mobilstation auch für Besucher für den Ooijpolder interessant. Diese können ihr Auto an der Mobilstation parken und den Ooijpolder dann mit dem Fahrrad erkunden.

3. Einrichtungen

Zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts befindet sich die Website noch in der Aufbauphase; es sind noch keine Einrichtungen vorhanden.

Empfehlungen

Zunächst sollten die Einrichtungen der Mobilstationen auf das unter 4.3 beschriebene Basisniveau gebracht werden.

Außerdem ist das Angebot von Leihfahrrädern an diesem Standort wegen seines potenziellen touristischen Charakters vielversprechend. Sowohl die Stadt Nijmegen als auch der Ooijpolder sind mit dem Fahrrad einfach zu erreichen.

Schließlich ist eine gute Anbindung dieser Mobilstation an den grenzüberschreitenden Radweg wichtig. Dadurch wird das Einzugsgebiet der Mobilstation vergrößert und die Nutzung des Radwegs erhöht.

Boxmeer - Gennepe – Goch

Analyse der aktuellen Situation

1. Standort

Derzeit gibt es in der Region Boxmeer - Gennepe - Goch keine (potenzielle) Mobilstation, die auf den grenzüberschreitenden Verkehr ausgerichtet ist. Die Entfernung von Boxmeer und Gennepe nach Goch beträgt etwa 20 Kilometer, was einer 20-minütigen Autofahrt entspricht. Eine Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln zwischen diesen Städten dauert jedoch mindestens zwei Stunden. Es gibt keine direkte Verbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln, so dass mit öffentliche Nahverkehr zunächst nach Nijmegen gefahren werden muss, um dann über Kranenburg und Kleve nach Goch zu gelangen.

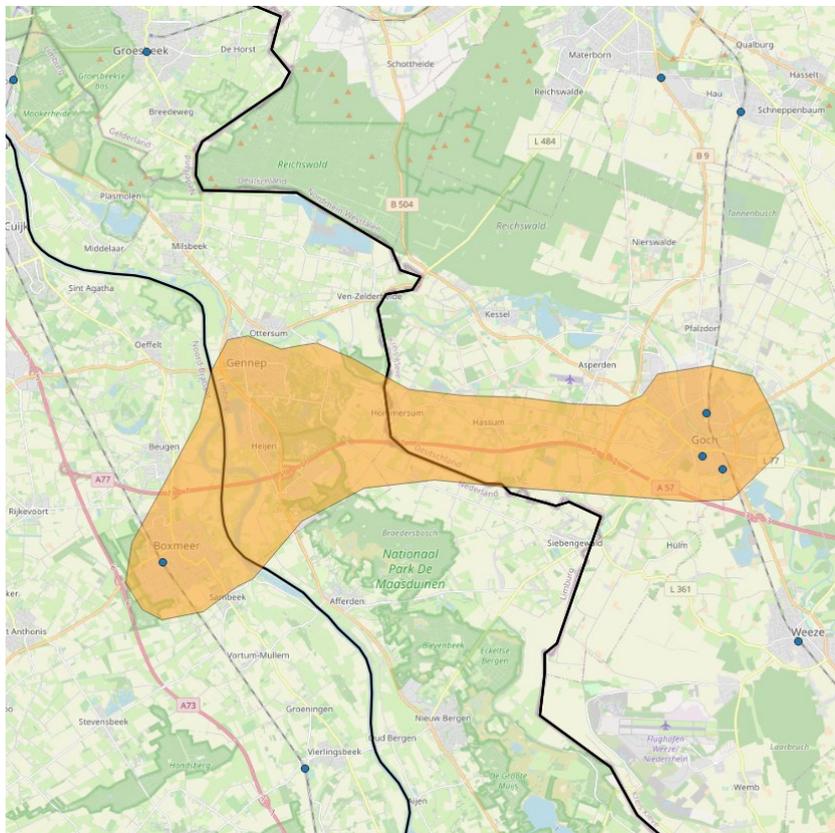


Abbildung 5 Potenzialbereich Mobilstation Boxmeer - Gennepe - Goch

2. Zielgruppen

Die Zielgruppen für eine Mobilstation in diesem Gebiet sind in erster Linie Pendler, die derzeit für PKW gebunden sind. Gäbe es eine realistische Alternative zum PKW, ist es wahrscheinlich, dass diese genutzt wird.

Darüber hinaus kann eine schnellere öffentliche Verkehrsanbindung auch für Touristen interessant sein, z. B. für niederländische Besucher von Goch oder deutsche Besucher von Gennep oder Boxmeer.

3. Einrichtungen

Zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts gibt es noch keinen konkreten Standort für die Mobilstationen; demnach liegen auch keine Informationen zu weiteren Einrichtungen vor.

Empfehlungen

Zur besseren Anbindung des Grenzgebiets, insbesondere durch öffentliche Verkehrsmittel, gibt es mehrere Möglichkeiten. Die erste besteht darin, den Bahnhof Boxmeer und den Bahnhof Goch mit einer direkten, grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehrsverbindung zu verbinden. Eine weitere Möglichkeit ist die Realisierung einer Mobilstation zur Unterstützung dieser grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehrsverbindung.

Dies könnte am Beispiel von 's-Heerenberg erfolgen, indem eine Busstation geschaffen wird, die das Umsteigen zwischen deutschen und niederländischen Buslinien ermöglicht. Dies kann dann mit anderen Einrichtungen kombiniert werden.

Geeignete Standorte auf dieser Verbindung zur Einrichtung einer Mobilstation sollten in Absprache zwischen Kommunen und Verkehrsunternehmen ausgewählt werden.

In einer weiteren Fallstudie über grenzüberschreitende Radwege wurde die Strecke Gennep - Goch als vielversprechend für den Ausbau des aktuellen Radweges identifiziert. Bei der Auswahl einer Mobilstation kann der zu realisierende Radweg angeschlossen werden, um Synergien zwischen den beiden Entwicklungen zu erzielen. Die Route kann das Einzugsgebiet der Mobilstation vergrößern und die Mobilstation kann die Fahrradnutzung auf der Route weiter steigern.

Bezüglich der Ausstattung sollte zunächst das Basisniveau, wie unter 4.3 beschrieben, erfüllt sein. Je nach Standort und endgültigem Typ können dann weitere Einrichtungen hinzugefügt werden.

Bahnhof Emmerich

Analyse der aktuellen Situation

1. Standort

Dieser Hub-Standort befindet sich im Zentrum von Emmerich in der Nähe Busbahnhofs und des Bahnhofs. An diesem Bahnhof halten die grenzüberschreitende Zugverbindung RE19 (Arnheim - Düsseldorf; 1 Zug pro Stunde und Richtung) und die innerdeutsche Zugverbindung RE5 (Emmerich - Koblenz; 3 Züge pro Stunde und Richtung). Dank dieser Züge hat der Bahnhof direkte Verbindungen u.a. nach Arnheim (21 Minuten), Zevenaar (12 Minuten), Wesel (34 Minuten), Oberhausen (1 Stunde und 1 Minute), Duisburg (1 Stunde und 8 Minuten) und Düsseldorf (1 Stunde und 36 Minuten).

Am Busbahnhof halten die grenzüberschreitenden Buslinien SB59 (Richtung Nijmegen) und 91 (Richtung 's-Heerenberg) sowie die inländischen Buslinien 88, 90, 93 und 94. Abhängig vom genauen Zielort beträgt die Fahrzeit nach Nijmegen mit dem Bus etwa 1 Stunde und 15 Minuten,. Die Fahrzeit nach 's-Heerenberg beträgt etwa 20 Minuten.

Darüber hinaus gibt es in der Umgebung dieser potenziellen Mobilstation eine Reihe von vielversprechenden Radverkehrswegen. Die Fallstudie zu grenzüberschreitenden Fahrradrouten befasst sich mit den Routen Emmerich–Doetinchem, Emmerich-Zevenaar und Emmerich–Kleve–Kranenburg-Nijmegen. Diese Fallstudie zeigt, dass die Routen derzeit zwar noch nicht den Anforderungen einer direkte Radverbindung entsprechen, jedoch politische Unterstützung sowie Nutzerpotenzial vorhanden sind. Der Mobilstation befindet sich in zentraler Lage innerhalb dieses euregionalen Radverkehrsnetzes. Dies führt zu weiteren Verknüpfungsmöglichkeiten.

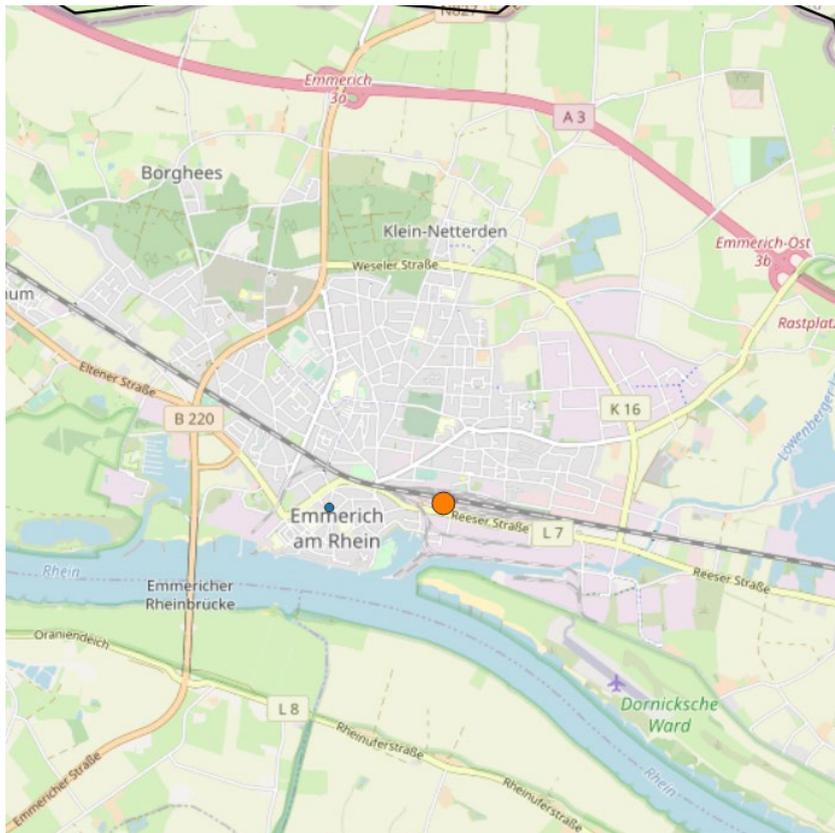


Abbildung 6 Standort Mobilstation Bahnhof Emmerich

2. Zielgruppen

Die oben beschriebenen Verbindungen sind für den grenzüberschreitenden Verkehr interessant. Es kann sich dabei um Pendler, Studenten und Touristen handeln. Eine Mobilstation kann an diesem Standort besonders für Reisende wertvoll sein, die in und um Emmerich wohnen (einschließlich z.B. des niederländischen Kerns von 's-Heerenberg), die mit dem Zug nach Arnheim reisen wollen. Den ersten Teil der Reise wird dann mit PKW oder Fahrrad zurückgelegt.

In der anderen Richtung ist dies ein potenziell interessanter Umsteigepunkt für Reisende mit Ziel Wesel, Oberhausen, Duisburg oder Düsseldorf, die gleich hinter der Grenze in den Niederlanden wohnen, z. B. in 's-Heerenberg.

Für Reisende mit Ziel Nijmegen ist die Mobilstation weniger attraktiv. Die Busverbindung zum Hauptbahnhof und zur Universität in Nijmegen hat zu viele Haltepunkte, um für den multimodalen Grenzverkehr attraktiv zu sein.

3. Einrichtungen

Einrichtungen vor Ort sind bereits vorhanden. Dazu gehören ein P&R-Parkplatz (80 Parkplätze) und ein überdachter B&R-Parkplatz (128 Parkplätze). Außerdem stehen überdachte Bushaltestellen zur Verfügung, sowie Informationen über Fahrpläne und Routen der öffentlichen Verkehrsmittel.

Empfehlungen

Derzeit erfüllen die Busstation und der Bahnhof bereits mehrere Grundvoraussetzungen, um als Mobilstation zu gelten. Mit einigen Ergänzungen kann der grenzüberschreitende Verkehr gefördert und weitere Reiseoptionen angeboten werden.

Entwicklungsmöglichkeiten liegen insbesondere in Verbesserung und Ausbau von Fahrradanlagen, wie Fahrradständern mit Anbindungsmöglichkeiten, Fahrradschließfächern, Lademöglichkeiten für Elektrofahrräder und Leihfahrrädern. Auch die infrastrukturelle Anbindung an die regionalen Radwege in Richtung Kleve und Nijmegen sollte beachtet werden.

Die Verbesserung der Radverkehrsanlagen kann dazu beitragen, um die zentrale Lage dieser Mobilstation optimal auszunutzen.

Bahnhöfe Millingen, Empel & Haldern

Analyse der aktuellen Situation

1. Standort

Diese drei potenziellen Mobilstationen befinden sich im Zentrum von Millingen, Empel und Haldern. Die Standorte werden hier zusammen behandelt, da sie eine ähnliche Struktur aufweisen; zudem diese sich in der Nähe eines Bahnhofs befinden, an dem die grenzüberschreitende Zugverbindung RE19 (Arnheim - Düsseldorf; 1 Zug pro Stunde und Richtung) hält. Aufgrund dieser Zugverbindungen haben die Kerne eine direkte Zugverbindung nach Arnheim, Zevenaar, Wesel, Oberhausen, Duisburg und Düsseldorf. Inländische Buslinien halten ebenfalls an diesen potenziellen Mobilstationen.

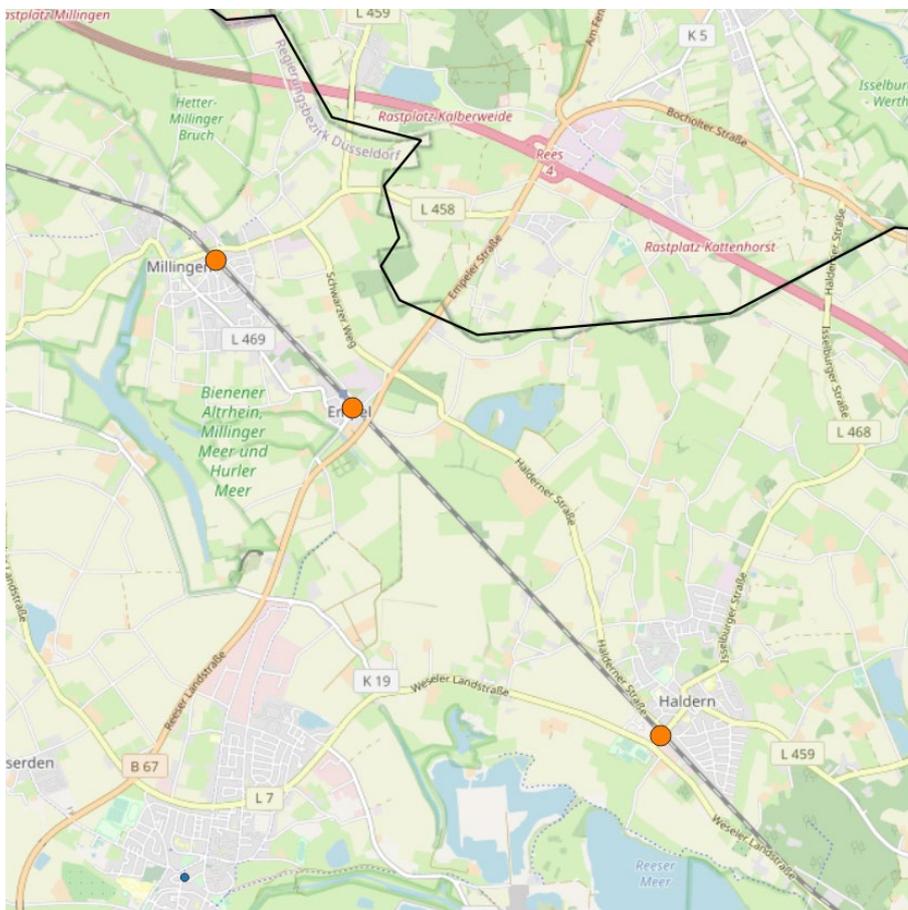


Abbildung 7 Standorten Mobilstationen Bahnhöfe Millingen, Empel & Haldern

2. Zielgruppen

Die beschriebenen Verbindungen sind potenziell für grenzüberschreitenden Verkehr interessant. Eine Mobilstation an diesem Standort kann vor allem für Reisende aus Millingen, Empel oder Haldern interessant sein, die mit dem Zug nach Arnheim fahren wollen. Den ersten Teil ihrer Reise wird dann mit dem PKW oder Fahrrad zurückgelegt. Dabei kann es sich um Pendler, Studenten oder Touristen handeln.

3. Einrichtungen

Die Bahnhöfe Millingen, Empel und Haldern verfügen über begrenzte B&R-Kapazitäten (Abstellplätze für 30, 24 und 40 Fahrräder). Der Bahnhof Empel ist der einzige mit P&R-Anlagen (78 Parkplätze). Außerdem stehen an den Haltestellen überdachte Wartehäuschen und Informationen über die Fahrpläne und Routen der öffentlichen Verkehrsmittel zur Verfügung.

Empfehlungen

Entwicklungsmöglichkeiten liegen insbesondere in Verbesserung und Ausbau von Fahrradanlagen, wie Fahrradständern mit Anbindungsmöglichkeiten, Fahrradschließfächern, Lademöglichkeiten für Elektrofahrräder und Leihfahrrädern.

Für die Bahnhöfe Empel und Haldern wird empfohlen, P&R-Anlagen einzurichten. Alle drei Mobilstationen befinden sich in einer ländlichen Gegend, wo die Anreise mit PKW relevant ist.

Bahnhof Kleve

Analyse der aktuellen Situation

1. Standort

Diese potenzielle Mobilstation befindet sich im Zentrum von Kleve in der Nähe des Busbahnhof und des Bahnhofs, an dem die Inlandszuglinie RE10 (Kleve - Krefeld; 1 Zug pro Stunde und Richtung) hält. Auch die grenzüberschreitende Buslinie SB58 hält hier (2 Busse pro Stunde und Richtung), ebenso wie 13 weitere inländische Buslinien. Mit der Buslinie SB58 können Reisenden Nijmegen in etwa 45 Minuten erreichen.

Die Lage bietet gute Radwegeverbindungen an die Europa Radbahn, die Kleve über Kranenburg mit Nijmegen verbindet. Diese Route ist Teil der Route Nijmegen - Emmerich, die im Rahmen der Fallstudie zu grenzüberschreitenden Radverkehrsverbindungen untersucht wird. Diese Mobilstation hat eine zentrale Lage innerhalb des euroregionalen Radverkehrsnetzes, wodurch sich weitere Verknüpfungsmöglichkeiten ergeben.

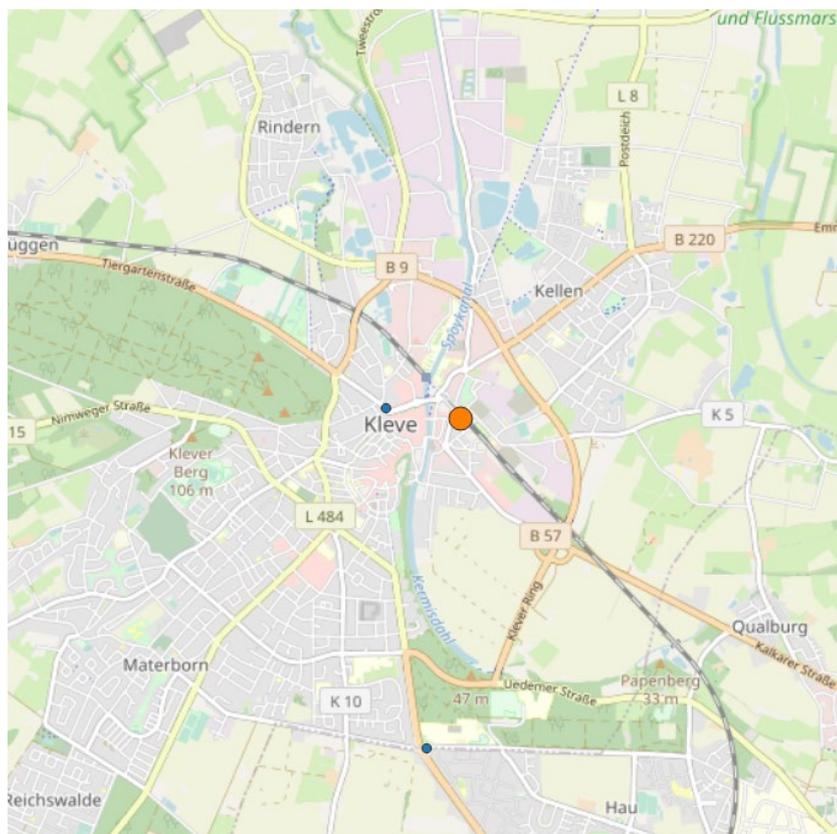


Abbildung 8 Standort Mobilstation Bahnhof Kleve

2. Zielgruppen

Dieser Standort vor allem für deutsche Pendler, Studenten und Touristen mit Ziel Nijmegen interessant. PKW oder Fahrrad werden dabei als Vortransportmittel benutzt. Eine wichtige Motivation, mit dem ÖPNV nach Nijmegen zu reisen, könnten die hohen Parkgebühren sowie die Verkehrslage in der Innenstadt von Nijmegen sein.

3. Einrichtungen

Die bereits aktuellen B&R-Anlagen sind von hoher Qualität – es stehen 110 Stellplätze zur Verfügung, darunter 30 überdachte und 30 Fahrradschließfächer. Es gibt zudem Lademöglichkeiten für Elektrofahrräder.

Die P&R-Anlage vor Ort verfügt über etwa 230 Parkplätze.

An den Bushaltestellen stehen überdachte Wartehäuschen und Informationen über die Fahrpläne und Routen der öffentlichen Verkehrsmittel zur Verfügung.

Empfehlungen

Entwicklungsmöglichkeiten an dieser Mobilstation liegen in der Verbesserung der Radverkehrsanlagen. Aufgrund seiner Lage auf direkte Fahrradverbindungen spielt diese Mobilstation potenziell eine wichtige Rolle für den regionalen, multimodalen Grenzverkehr.

Es wird empfohlen die aktuellen Fahrradabstellkapazitäten zu erweitern und ihre Qualität weiter zu verbessern, z. B. Ständern mit Anbindungsmöglichkeiten, Abdeckung eines größeren Teils der Fahrradabstellfläche und das Angebot von Leihfahrrädern.

Auch die infrastrukturelle Anbindung an die regionalen Radrouten in Richtung Nimwegen und Emmerich soll berücksichtigt werden. Die Verbesserung der Radverkehrsanlagen wird dazu beitragen, die Möglichkeiten, die das umliegende Radverkehrsnetz bietet, zu nutzen und die zentrale Lage dieser Mobilstation optimal zu nutzen.

6. Möglichkeiten zur Verbesserung der Benutzerfreundlichkeit

In dieser Studie wurden Mobilstationen auf politischer und räumlicher Ebene betrachtet. Es wurde deutlich, dass die Nutzererfahrung einen maßgeblichem Aspekt der Mobilstationen darstellt. Dieser Aspekt wurde von verschiedenen Interessenvertretern zum Euregionalen Mobilitätsplan erwähnt. Hier spielen persönliche Erfahrungen sowie Untersuchungsergebnisse eine Rolle. Aus diesem Grund werden Faktoren beschrieben, die ein verbessertes Nutzererlebnis und damit ein erhöhtes Potenzial von Mobilstationen versprechen.

Faktor 1: Visualisierung der Nutzerperspektive

Sowohl die politische Analyse als auch die Sekundärforschung ergaben, dass es bisher nur wenige bis gar keine systematischen Untersuchungen über die Nutzerperspektive von Mobilstationen gibt. Viele Studien befassen sich mit diesem Aspekt, indem sie Merkmale ermitteln, die zu einer verbesserten Nutzererfahrung beitragen können. Gleichzeitig liegen keine Studien vor, in denen die Reisenden selbst zu ihren Erfahrungen befragt wurden.

Eine Umfrage zur Nutzerperspektive hat demnach Priorität. Zunächst einmal ist es wichtig, nicht nur die Reisenden zu befragen, die bereits über einen Mobilitätskontenpunkt reisen, sondern auch die Zielgruppen, die dies noch nicht vorhaben. Mit der auf die letztgenannten Gruppen ausgerichteten Forschung können derzeit unbekannte Faktoren ermittelt werden, die dem Erfolg der Mobilstation noch entgegen stehen. Durch den Fokus auf bestehende Nutzungsgruppen von Mobilstationen werden die Bedürfnisse von anderen Gruppen ausgeschlossen. Standorte und Gestaltung richten sich an bestehende Reisende, statt neue Reisende zur Nutzung der Mobilstation zu motivieren.

Darüber hinaus kann eine Untersuchung der Nutzerperspektive den nachstehend beschriebenen Faktoren weiteres Gewicht verleihen: Welche Faktoren sind für eine Mobilstation wesentlich und welche werden als optional angesehen? Und wie unterscheidet sich dies zwischen verschiedenen Nutzergruppen? Zusammenfassend können weitere Untersuchungen eine bessere Grundlage bieten, damit die Entwicklung beschleunigt werden kann.

Faktor 2: Verbesserung der physischen Zugänglichkeit

Von erheblicher Bedeutung ist die barrierefreie Erreichbarkeit aller Mobilstationen.

Faktor 3: Verfügbarkeit von Informationen über bestehende und sich entwickelnde Mobilstationen

Dieser Faktor betrifft die Verfügbarkeit von verschiedenen Daten. Diese Fallstudie hat gezeigt, dass aktuelle Informationen über bestehende Mobilstationen und den Stand der Entwicklung im Allgemeinen noch nicht verfügbar sind. Damit werden nicht nur Hindernisse für die Zusammenarbeit, sondern auch für Reisende geschaffen.

Da es keine zentralen Informationen über Mobilstationen gibt, müssen Reisende für grenzüberschreitende Reisen unterschiedliche Quellen konsultiert. Darüber hinaus unterscheiden sich bei der Abfrage dieser Websites auch die Informationsstruktur und die verfügbaren Informationen voneinander. Dies erschwert die Planung von Wegstrecken.

Um die Daten leichter zugänglich und aktueller zu gestalten, ist eine Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Akteuren wünschenswert. Um die Daten zu bündeln und anzubieten, kann diese Aufgabe von einer höheren Verwaltungsebene übernommen werden. Auf deutscher Seite hat der VRR bereits eine umfassende Studie zu Mobilstationen in NRW vorgelegt. Ein nächster Schritt ist die Online-Präsentation von speziell auf Reisende ausgerichteten Daten, z. B. über verfügbaren Einrichtungen, die angebotenen Mobilitätsformen und Fahrpläne.

Auf niederländischer Seite sind die Daten auf verschiedene Akteure verteilt. Sowohl auf regionaler als auch auf kommunaler Ebene entwerfen die Akteure politische Ziele für Mobilstationen und führen Standortstudien durch. Auch hier ist ein Überregionaler Akteur, wie die Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen, Provincie Gelderland oder Provincie Overijssel, notwendig, um Informationen zu bündeln und Reisenden anzubieten. Dies könnte wiederum durch eine Online-Präsentation von Daten speziell für Reisende erfolgen.

Im Idealfall erfolgt eine Zusammenarbeit zwischen VRR und dem überregionalen niederländischem Akteur. Auf diese Weise kann auf eine einzige grenzüberschreitende Online-Plattform mit Informationen über Mobilstationen

erarbeitet werden, oder die Gestaltung der Website und die verfügbaren Informationen können so weit wie möglich harmonisiert werden, damit ein einheitliches Bild entsteht.

Neben den regionalen Parteien ist auch ein Beitrag der Gemeinden erforderlich. In der Regel sind diese eng in die Planung und Realisierung von Mobilstationen eingebunden. Sie können die regionalen Parteien mit aktuellen Daten versorgen und die Aktualität gewährleisten.

Um die Bemühungen zu koordinieren, kann in einem Folgeschritt ein Format erarbeitet werden, dem die Informationen für jeden Mobilstation entsprechen sollten, mit einer Priorisierung nach Basis- und Zusatzinformationen. Dieses kann dann von den zuständigen Gemeinden ausgefüllt und von den regionalen Parteien abgerufen werden.

Faktor 4: Erhöhung des Bekanntheitsgrades von Mobilstationen

Obwohl in politischen Kreisen weitgehend Einigkeit darüber herrscht, was ein Mobilitätszentrum ausmacht, spiegelt sich dies nicht immer in der Umsetzung von Mobilstation wider. Für Busse, Straßenbahnen und U-Bahnen gibt es beispielsweise Icons und Symbole, die über nationale Grenzen hinweg Wiedererkennbarkeit ausstrahlen; für Mobilstationen fehlt ein solches Symbol derzeit noch. Dies ist zum Teil darauf zurückzuführen, dass der Begriff "Mobilstation" ein Sammelbegriff ist. Eine Bahn- oder Busstation oder eine Mitfahrzentrale kann in Strategien als Mobilstation bezeichnet werden, muss aber nicht durch Schilder gekennzeichnet werden.

In Deutschland wurde der VRR beauftragt, eine Bildsprache zu entwickeln, die mehr Klarheit für Reisende schaffen soll. Hier hat man sich dafür entschieden, "Mobilstation" als Oberbegriff zu verwenden und unter diesem Begriff die angebotenen Mobilitätsformen und Dienstleistungen wie Bahnhof, Lademöglichkeiten für Elektroautos, Shared-Mobility näher zu erläutern. Damit wird zum einen eine Vereinheitlichung für Reisende geschaffen und zusätzlich erlangt der Begriff und das Konzept der "Mobilstation" weitere Bekanntheit. Andererseits weisen die Beteiligten darauf hin, dass die Mobilstation verschiedene Anforderungen erfüllen muss, um diese Bildsprache und diesen Begriff verwenden zu dürfen. So werden beispielsweise Standorte, die nur wenige Anforderungen nicht erfüllen, (noch) nicht als "Mobilstation" bezeichnet. Wenn

diese Kriterien den Reisenden nicht sofort klar sind, kann das Fehlen des Begriffs zusätzlich für Verwirrung sorgen.

In den Niederlanden gibt es eine solche visuelle Identität, die sich auf den (über-)regionalen Verkehr konzentrieren, für Mobilstationen derzeit noch nicht. Das von Interreg finanzierte eHUBS-Projekt bietet eine erkennbare Identität für Mobilstationen auf Nachbarschaftsebene. Hier werden verschiedene Formen der Shared-Mobility gebündelt angeboten. Die Zuweisung eines physischen Ortes erhöht auch den Wiedererkennungswert und den Bekanntheitsgrad. Für Mobilstationen, die auf (über-)regionale Fahrten ausgerichtet sind, werden jedoch in der Regel je nach Typ unterschiedliche Bezeichnungen verwendet, wie "Park + Ride", "Park + Bike", "Carpool-Parkplatz", "Bahn- oder Busstation", usw.

Auch hier kann die Entwicklung einer einheitlichen, übergreifenden Begrifflichkeit dafür sorgen, dass das zugrunde liegende Konzept der Mobilstation an Bekanntheit gewinnt. Führt der Begriff dazu, dass Reisende aufgrund dessen Mobilstation in verschiedenen Gemeinden wiedererkennen, kann das deren Nutzerquote deutlich steigern. Reisende, die den ÖPNV bisher nur selten nutzen, aber Mitfahrzentralen nutzen, werden dann mit diesen Möglichkeiten besser vertraut. Logische Partner für die Entwicklung einer solchen Identität sind beispielsweise das Ministerium für Infrastruktur und Wasserwirtschaft und , ein Institut für Verkehrswesen. Hier stehen bereits Arbeiten zum Thema Mobilstationen an um Wissen zu bündeln.

Für weitere Bekanntheit von Mobilstationen kann zudem die Zusammenarbeit mit weiteren Stellen erfolgsversprechend sein, wie die Europäische Generaldirektion für Mobilität und Verkehr (DG Move) oder der Internationale Verband für öffentliches Verkehrswesen (UITP).

Faktor 5: Digitale und physische Verfügbarkeit von Reiseinformationen

Immer mehr Reisende planen ihre Reisen digital und nutzen Apps. Grenzüberschreitende Fahrten werden oft von mehreren Verkehrsunternehmen durchgeführt. Vor allem, wenn mehrere Nahverkehrsunternehmen genutzt werden, haben diese möglicherweise ihre eigenen Apps und/oder sind nicht in übergreifenden Fahrplanauskunfts-Apps enthalten. Dies erschwert grenzüberschreitende Reisen.

Idealerweise sollten die Verkehrsunternehmen darauf hinarbeiten, ihre Reiseinformationen über übergreifende Auskunft-Apps zugänglich zu machen, wie es im internationalen Bahnverkehr bereits der Fall ist. Dies kann bei der Erteilung neuer Konzessionen mit in die Anforderungen aufgenommen werden.

Darüber hinaus ist es wichtig, dass die Fahrpläne an den Mobilstationen auch analog aushängen. Auf diese Weise ist der Reisende auch dann über die erforderlichen Reiseinformationen informiert, wenn der Akku leer ist, oder kein Smartphone zur Verfügung steht.

Faktor 6: Erhöhung der Verfügbarkeit von Fahrkarten und Reiseprodukten

Neben der Verfügbarkeit von Daten ist auch die Verfügbarkeit von Fahrkarten, Reiseprodukten und der Zugang zu Shared-Mobility eine Herausforderung für den grenzüberschreitenden Verkehr. In einigen Fällen können Fahrkarten im Voraus online gekauft werden (z. B. bei internationalen Zugreisen), aber bei anderen öffentlichen Verkehrsmitteln und Mobilitätsangeboten ist dies nicht immer möglich.

Auch die Verfügbarkeit analoger Tickets kann weiter verbessert werden. Am Bahnhof Arnhem Centraal gibt es einen VRR-Fahrkartenautomaten, an dem verschiedene deutsche Zugfahrkarten gekauft werden können, die nicht über NS International erhältlich sind. Bei grenzüberschreitenden Reisen besteht immer auch die Möglichkeit, dass die Zeit, analoge Tickets während des Umstiegs zu kaufen, nicht ausreicht. Eine breitere Online- und Offline-Verfügbarkeit von Fahrkarten und Reiseprodukten kann dazu beitragen, dass grenzüberschreitende Reisen attraktiver werden.

Eine weitere Möglichkeit besteht darin, die Gültigkeit der niederländischen oder deutschen Reiseprodukte zu erhöhen. Eine neue Errungenschaft von VRR, Arriva, Provincie Gelderland und der Stadt Emmerich ist die Ausweitung der Gültigkeit der niederländischen OV-Chipkarte auf der Strecke Arnhem- Elten - Emmerich - Praest. Unter anderem wurde an drei deutschen Bahnhöfen die physische Infrastruktur installiert; außerdem wurden Vereinbarungen u.a. zur Tarifaabrechnung und Fahrscheinkontrolle getroffen.

Faktor 7: Sondierung grenzüberschreitender Teilmobilitätsangebote

Shared-Mobility wird zunehmend an verschiedenen Mobilstationen angeboten. Dies entspricht dem Bedürfnis der Reisenden nach mehr flexiblen Mobilitätsformen, so dass je nach Zielort ein geeignetes Verkehrsmittel gewählt werden kann. Derzeit sind keine Initiativen bekannt, bei denen das vorhandene Angebot von Shared-Mobility tatsächlich für grenzüberschreitende Fahrten genutzt werden kann. Das Transportmittel kann oft die Grenze überqueren, kann dort aber nicht abgestellt werden.

Es wird daher empfohlen, weitere Untersuchungen zur grenzüberschreitenden Shared-Mobility durchzuführen. Dabei kann untersucht werden, welche Arten von Shared-Mobility zu den Arten von Mobilstationen und deren Nutzergruppen passen. Ein weiterer wichtiger Punkt ist, dass zugehörige Apps auch auf beiden Seiten der Grenze funktionieren sollten.

Faktor 8: Erleichterung der Zahlungsmittel

Auf beiden Seiten der Grenze können die Verfügbarkeit und die Präferenzen hinsichtlich der Zahlungsmittel unterschiedlich sein. In den Niederlanden zum Beispiel wird hauptsächlich digital bezahlt, und es gibt immer mehr Orte, an denen keine Barzahlung mehr möglich ist. An den NS-Fahrkartenautomaten kann nur mit Debitkarte gezahlt werden. In Deutschland ist Bargeld weit verbreitet und die Möglichkeit, mit Bargeld zu bezahlen, wird weitaus mehr geschätzt.

Im Allgemeinen ist eine möglichst breite Palette von Zahlungsmitteln wünschenswert. Auf diese Weise kann man den Wünschen möglichst viele Reisenden entsprechen.

7. Schlussfolgerungen und Empfehlungen

Schlussfolgerungen

In dieser Fallstudie wurden verschiedene Aspekte von Mobilstationen auf beiden Seiten der deutsch-niederländischen Grenze untersucht. Im Allgemeinen wird der Begriff "Mobilstationen" auf die gleiche Weise interpretiert, wenngleich kleinere Definitionsunterschiede erkennbar sind. So werden je nach Größenordnung und Hauptfunktion einer Mobilstation auch andere Begriffe verwendet. Dabei wird in NRW der Begriff Mobilstation als Oberbegriff verwendet, unter dem mehrere weitere Begriffe existieren können. In der Studie wurde in Absprache mit den Beteiligten die folgende Definition verwendet:

Eine Mobilstation bzw. ein Mobilstation ist im Grunde ein öffentlicher Ort, an dem das Umsteigen zwischen verschiedenen Verkehrsträgern auf effiziente und bequeme Weise erleichtert wird.

Die administrative Unterstützung für Mobilstationen ist vielerorts sehr hoch. In vielen Leitbildern und Strategiepapieren wird das Ziel der Entwicklung von (mehr) Mobilstationen aktiv unterstützt. Die genannten Ziele konzentrieren sich insbesondere auf die Förderung einer nachhaltigen Mobilität, die Verbesserung oder Aufrechterhaltung der Zugänglichkeit und die effektivere und effizientere Nutzung von Verkehrsmitteln. Je nach Kontext und standortspezifischen Herausforderungen können diese Ziele mit Mobilstationen verknüpft werden. Durch möglichst enge Planung an den politischen Zielen entlang und das Aufzeigen von konkreten als auch abstrakten Vorteilen, kann die bestehende administrative Unterstützung für neue Mobilstationen genutzt werden.

Die Verfügbarkeit von Informationen über Standorte, Fortschritte und Realisierung von Mobilstationen ist auf vielen Ebenen derzeit noch defizitär. Auf niederländischer Seite gibt es zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts noch keinen Gesamtüberblick der Standorte von Mobilstationen. Nicht alle Standortstudien, die von verschiedenen Regionen durchgeführt wurden, enthalten Informationen über die genauen Standorte von Mobilstationen. Fortschritte und Umsetzungsstand sind ebenfalls nicht klar, wodurch die offizielle Zusammenarbeit erschwert wird. Auf deutscher Seite wurde eine vom VRR in Auftrag gegebene Studie durchgeführt, in der die Standorte detailliert ausgewiesen wurden. Für beide Länder könnten die Informationen z. B. über eine

Website zugänglicher gemacht werden, die sowohl von den bearbeitenden Akteuren als auch von Reisenden genutzt werden könnte.

Auf der Grundlage einer eigenen Kombination aus den verfügbaren Informationen und geografischen Analysen wurden ermittelt:

- Beek;
- Busstation 's-Heerenberg;
- Boxmeer - Gennep – Goch;
- Bahnhof Emmerich;
- Bahnhöfe Millingen, Empel & Haldern;
- Bahnhof Kleve.

Darüber hinaus wurden in dieser Studie Hindernisse für die Nutzung von Mobilstationen ermittelt. Dabei handelt es sich insbesondere um die (Wieder-) Erkennbarkeit von Mobilstationen, die Verfügbarkeit von Informationen über Mobilstationen, die Verfügbarkeit von (digitalen) Reiseinformationen, Fahrscheinen und Reiseprodukten sowie Barrieren bei der Zahlung. Schließlich kann auch das Angebot von Shared-Mobility an Mobilstationen weiter ergänzt und optimiert werden. Dies kann beispielsweise auf der Grundlage des Hub-Typs, der erwarteten Zielgruppe detailliert werden.

Empfehlungen

- 1. Vervollständigung einer Übersicht über Standorte, Fortschritte und Realisierung von Mobilstationen und laufende Aktualisierung dieser Übersicht*
- 2. Durchführung von Nutzerumfragen über die Erfahrungen von Reisenden*
- 3. Förderung der Entwicklung einer grenzübergreifenden Identität*
- 4. Untersuchung der Machbarkeit von grenzüberschreitender Shared-Mobility*
- 5. Förderung der Online- und Offline-Verfügbarkeit von Reiseinformationen*
- 6. Erhöhung der Verfügbarkeit und Gültigkeit von Tickets und Reiseprodukten*

Quellenverzeichnis

- 8RHK & Movares. (2021). *Hubs in de Achterhoek*. Utrecht: Movares.
- 8RHK. (2019). *Achterhoek Visie 2030: Ruimte voor innovatie, groeien in kwaliteit*. 8RHK.
- Advier B.V. (2021). *Een netwerk van Mobipunten voor duurzame en slimme mobiliteit in de regio Foodvalley*. Delft: Advier.
- Advier B.V. (2021). *Mobipunten voor slimme en duurzame mobiliteit in regio Foodvalley*. Delft: Advier.
- Advier B.V. (2021). *Routekaart Mobipunten*. Delft: Advier.
- Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. (2018). *Mobilität in Deutschland - MiD*. Bonn: Infas.
- Büro StadtVerkehr. (2018). *Nahverkehrsplan für den Kreis Kleve*. Hilden: Büro StadtVerkehr.
- Euregio Rijn - Waal. (2022). *Mobiliteitsplan 2030*. Kleve, Duitsland.
- Flixbus. (2022). *Bus Reisplanner*. Opgehaald van Flixbus: <https://www.flixbus.nl/bus-reisplanner>
- Geschäftsstelle Zukunftsnetz Mobilität NRW. (2022). *Handbuch Mobilstationen Nordrhein - Westfalen*. Krefeld: freischwimmer Werbeagentur GmbH.
- Groene Metropoolregio Arnhem Nijmegen, Provincie Gelderland, UUM, & Loendersloot Groep. (2021). *Mobiliteitshubs in de Groene Metropoolregio Arnhem Nijmegen*. Groene Metropoolregio Arnhem Nijmegen.
- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. (2022). *Actie-agenda OV-knooppunten*. Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.
- Provincie Gelderland. (2020). *Visie voor een bereikbaar Gelderland*. Arnhem: Provincie Gelderland.
- Regio Foodvalley. (2019). *Programma-aanpak 2018 - 2022: Slim, duurzaam en gezond*. Regio Foodvalley.
- Trendsportal. (2022). *De mobiliteitsambitie van Noord-Limburg*. Trendsportal.
- VRR. (2020). *Verbundweites Konzept für die Errichtung von Mobilstationen*. Düsseldorf: Spiekermann GmbH Consulting Engineers.
- Zukunftsnetz Mobilität NRW. (2022). *Handbuch Mobilstationen Nordrhein - Westfalen*. Köln.

Anlage 1: Beteiligte Akteure

Land	Art der Organisation	Name
Niederlande		
	Gemeinde	Doetinchem
	Gemeinde	Land van Cuijk
	Region	Groene Metropoolregio Arnhem – Nijmegen
	Region	Achterhoek
	Provinz	Gelderland
	Provinz	Noord-Brabant
Deutschland		
	Stadt	Emmerich
	Stadt	Goch
	Kreis	Wesel
	Unternehmen	Autobahn GmbH
	Unternehmen	VRR Rhein - Ruhr

Anlage 2: GIS-Karte

[GIS-Dateien separat beigefügt]



Provincie Noord-Brabant

Ministerium für Wirtschaft, Innovation,
Digitalisierung und Energie
des Landes Nordrhein-Westfalen

