

## Beschlussvorlage

zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**

### Betreff

**Aufbau eines stadtweiten Netzes von Mobilstationen**

### Beschlussorgan

Rat

Gremium	Datum
Verkehrsausschuss	01.09.2020
Finanzausschuss	07.09.2020
Rat	10.09.2020

### Beschluss:

- (1) Der Rat beauftragt die Verwaltung, ein flächendeckendes Netz an Mobilstationen aufzubauen:
  - Die bereits laufenden Projekte zur Einrichtung von Mobilstationen, die in der Begründung aufgeführt sind, werden weiterverfolgt, umgesetzt und abgeschlossen.
  - Parallel wird ein Raumbuch erstellt, welches die Verwaltung künftig in die Lage versetzt, situativ verschiedene Mobilitätsangebote unter Zuhilfenahme eines weitgehend standardisierten Instrumentariums zu bündeln. Dieses Raumbuch dient darüber hinaus als Handreichung für externe Planungen Dritter, etwa im Rahmen von Siedlungserweiterungen.
  - Darüber hinaus entwickelt die Verwaltung ein Arbeitsprogramm, unter aktiver Einbeziehung der politischen Gremien, zur flächendeckenden Entwicklung von Mobilstationen im Stadtgebiet.
  
- (2) Der Rat beauftragt die Verwaltung, den Betrieb der Mobilstationen durch die Stadtwerke Köln GmbH (SWK) sicherzustellen.

## Haushaltsmäßige Auswirkungen

**Nein**

### Auswirkungen auf den Klimaschutz

Nein

Ja, positiv (Erläuterung siehe Begründung)

Ja, negativ (Erläuterung siehe Begründung)

## Begründung

An einer Mobilstation werden mehrere Mobilitätsangebote an einem Standort räumlich zusammengefasst und dadurch der Umstieg zwischen den Verkehrsmitteln vereinfacht. Als räumliche Verknüpfung stellt eine Mobilstation das physische Pendant zur zunehmenden digitalen Vernetzung unterschiedlicher Mobilitätsangebote dar.

Ziel der Errichtung von Mobilstationen ist es somit, durch die Bündelung von Mobilitätsangeboten, den wohn- und arbeitsortnahen Umstieg zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln zu erleichtern und dadurch, in Kombination mit einer sukzessiven digitalen Integration der Angebote, attraktive Alternativen zur Nutzung eines privaten Kraftfahrzeugs zu schaffen. Durch die zusätzliche Integration verschiedener mobilitätsrelevanter Serviceangebote, wie zum Beispiel anbieterneutrale Paketstationen, können zusätzliche Verkehrsentlastungen im Umfeld einer Mobilstationen realisiert werden.

Für die Entwicklung von Mobilstationen im Stadtgebiet kann die Verwaltung zum Teil auf Vorarbeiten von anderer Stelle und auch auf eigene Erfahrungen zurückgreifen:

- Das Zukunftsnetz Mobilität des Landes NRW hat ein Handbuch Mobilstationen erarbeitet, welches zuletzt im vergangenen Jahr als zweite aktualisierte Ausgabe aufgelegt wurde.
- Darüber hinaus hat das Land NRW einen Gestaltungsleitfaden für Mobilstationen herausgegeben, dessen Berücksichtigung obligatorisch ist, sofern für die Errichtung von Mobilstationen Fördermittel beantragt werden. Die Verwaltung begrüßt die Ausarbeitung einheitlicher Gestaltungsvorgaben durch das Land, da das System Mobilstation einen überörtlichen Charakter hat und eine hohe Wiedererkennbarkeit sowohl den Bekanntheitsgrad als auch den Nutzen des Systems wesentlich erhöht.
- Im Jahr 2018 hat der NVR darüber hinaus ein Mobilstationskonzept für seinen Verbundraum veröffentlicht. In Köln wurden dabei insgesamt 100 Haltestellen des SPNV und ÖPNV betrachtet.
- Im Rahmen des EU-Förderprojekts „grow smarter“ wurden bereits Mobilstationen am Charles-de-Gaulle Platz, in der Stegerwaldsiedlung und am Bf. Mülheim errichtet.
- Im Rahmen eines ExWoSt-Förderprojekts wurden 2019 zwei Mobilstationen im Quartier (Severinsviertel: Josephstraße und Severinswall) eingerichtet.
- Räumliche Bündelung verschiedener Sharing-Angebote und Fahrradabstellmöglichkeiten im Rahmen der Umsetzung des Altstadtkonzepts.

## Aktuelle Maßnahmen

### *Kenntlichmachung bestehender Haltestellen als Mobilstationen*

Die Verwaltung arbeitet derzeit an der Kenntlichmachung weiterer Mobilstationen in der Stadt. In einem ersten Schritt werden voraussichtlich in der zweiten Jahreshälfte 2020 an insgesamt 15 Bahnhöfen bzw. Stadtbahnhaltestellen entsprechende Mobilstationsstelen aufgestellt werden, welche die Haltestellenbereiche als Mobilstationen ausweisen. Es handelt sich dabei ausschließlich um Halte-

stellen, denen das NVR-Gutachten bescheinigt hat, schon heute die Mindestanforderungen an Mobilstationen gemäß den Kriterien des NVR zu erfüllen. Eine Auflistung der Stationen ist der Vorlage als Anlage beigefügt.

An dieser Stelle ist es wichtig zu betonen, dass die Aufstellung erster Mobilstationsstellen nicht bedeutet, dass an diesen Standorten in Zukunft keine Verbesserungen des Angebots mehr vorgenommen werden. Vielmehr ist die Kenntlichmachung einer Mobilstation als solche nur ein Element unter vielen, die eine Mobilstation auszeichnen. Mit der Ausweisung erster Stationen, die schon heute die Mindestanforderungen erfüllen, sollen in erster Linie Erfahrungen mit der Darstellung gesammelt werden. Das Land NRW hat zwar einen Gestaltungsleitfaden herausgegeben, doch beantwortet dieser nicht alle Fragen, die sich mit der konkreten Gestaltung ergeben. Die Stelen haben somit in gewisser Weise Modellcharakter und die mit ihnen gemachten Erfahrungen können dann in die Ausweisungspraxis zukünftiger Mobilstationen einfließen.

#### *S.U.N.-Projekt zur Einrichtung von Mobilstationen*

Weiterhin beteiligt sich die Verwaltung im Rahmen der regionalen Zusammenarbeit im Stadt-Umland-Netzwerk (S.U.N.), das in Federführung vom Rhein-Erft-Kreis betreut wird, an einem regionalen Projekt zur Einrichtung von Mobilstationen an ÖV-Haltestellen. Nach der Erstellung eines Grobkonzepts durch einen externen Gutachter, der vom Rhein-Erft-Kreis beauftragt wurde, laufen aktuell, ebenfalls durch ein externes Büro, weitergehende Untersuchungen und Feinplanungen als Grundlage für die Einwerbung von Fördermitteln für einzelne Stationen an. Die in Köln betrachteten Stationen liegen außerhalb des Militärrings, schließen somit räumlich an das Gebiet des Rhein-Erft-Kreises an und sind für dessen Bewohnende bei Fahrten nach Köln relevant.

#### *SmartCity – Memorandum of Understanding mit DB AG und NVR*

Die Stadt Köln, die Deutsche Bahn AG und die Nahverkehr Rheinland GmbH haben im September 2019 ein „Memorandum of Understanding“ (MoU) unterzeichnet (vgl. Mitteilung 3422/2019). Mit jeweils 1,2 Mio. Euro (Stadt Köln und DB AG) sollen gemeinsame innovative Projektvorhaben angestoßen werden. Die Vereinbarung gilt für einen Zeitraum bis 2022.

Die Vertragspartner haben im September 2019 eine Absichtserklärung aufgrund der Interessenslage, gemeinsame Initiativen zur Optimierung der urbanen Mobilität und Logistik, des Mobilitätsmanagements sowie der besseren Vernetzung von Bahnhöfen, Mobilität und Infrastruktur umzusetzen, geschlossen. Die Etablierung von Mobilstationen an allen Bahnhofsstandorten in Köln (ausgenommen sind der Hauptbahnhof sowie der Bahnhof Deutz) ist dabei ein wesentlicher Teil der Kooperation. Neben der Kenntlichmachung erster Bahnhofsstandorte (s. o.) sollen in diesem Jahr entsprechende Planungsleistungen extern ausgeschrieben und vergeben werden.

#### *Mobilstationen als Element von Mobilitätskonzepten der Stadtentwicklung*

Inzwischen konkretisieren sich erste größere Projekte städtebaulicher Entwicklungen, die in ihren Mobilitätskonzepten die Etablierung von Mobilstationen als festen Bestandteil aufweisen, zum Beispiel Mülheim-Süd, Rondorf-Nordwest, Deutzer Hafen, Parkstadt-Süd oder zukünftig auch Kreuzfeld. Damit einhergehend, stellen sich zunehmend Fragen nach der konkreten Angebotsausgestaltung vor Ort und des künftigen Betriebs.

An dieser Stelle ist es wichtig darauf hinzuweisen, dass die Mobilstationen, die im Rahmen von Bauvorhaben durch Dritte errichtet und etwa zur Stellplatzreduktion angerechnet werden, nicht im öffentlichen Straßenland, sondern auf privaten Flächen – aber öffentlich zugänglich – einzurichten sind. Auch die Finanzierung und der Betrieb liegen in diesem Fall in der Verantwortung der Investoren bzw. Eigentümer. Gleichwohl ist es wichtig, dass sich diese privat zu betreibenden Stationen in den Ausstattungs- und Gestaltungskanon der städtischen Mobilstationen einfügen.

## **Notwendige Schritte zur planvollen Umsetzung eines flächendeckenden Mobilstationsangebots**

Im Rahmen der eben skizzierten praktischen Umsetzungsschritte ergeben sich zwangsläufig eine ganze Reihe derzeit noch nicht abschließend gekläarter Fragestellungen. Diese lassen sich verschiedenen Bereichen zuordnen, die jeweils untereinander in Beziehung stehen: Konzeption, Planung und Betrieb.

### *1. Konzeption*

Die Konzeption im Sinne einer Rahmensetzung für ein perspektivisch flächendeckendes und stadtweites Mobilstationsnetz ist vor allem eine Aufgabe der Verkehrsentwicklungsplanung. Die Frage, welche Ausstattungsmerkmale Mobilstationen in welcher Ausprägung je nach ihrer räumlichen Verortung aufweisen sollen, korreliert in hohem Maße mit übergeordneten Zielen der Mobilitätsentwicklung und sollte daher nicht primär aus betriebswirtschaftlichen Erwägungen beantwortet werden.

Es gilt hier eine Brücke zu schlagen zwischen den bereits auf anderen Ebenen erarbeiteten, theoretischen Konzepten und den lokalen Gegebenheiten. Weil die Perspektive des NVR bzw. des Zukunftsnetzes NRW notwendigerweise einen regionalen Fokus hat, geht damit auch eine gewisse Generalisierung einher. Für eine flächendeckende Implementierung in Köln bedarf es allerdings einer feinkörnigeren Betrachtung, welche die konkreten Gegebenheiten vor Ort stärker berücksichtigt.

Auch bedarf es für die künftige Umsetzung von Mobilstationen einiger Konkretisierungen, die in dem Konzept des NVR bislang fehlen. Dies betrifft vor allem eine auf die Gegebenheiten Kölns zugeschnittene Spezifikation von Standards der verschiedenen Mobilitäts- und Serviceangebote. Anhand dieser sollen in einem weiteren Schritt die jeweiligen Flächenbedarfe abgeleitet und in Prinzipskizzen überführt werden, mit Hilfe derer wiederum eine zuverlässige Prüfung vor Ort und eine rasche Umsetzung ermöglicht werden.

Im Ergebnis liegt ein sogenanntes „Raumbuch“ vor. Eine Planungshilfe, mit welcher für jeden Standort im Stadtgebiet anhand zu definierender Kriterien (z. B. Einwohnerdichte, Anzahl der Haltestellennutzer, Einzelhandelsbesatz, Auslastung bestehender Angebote, Modal Split) abgeschätzt werden kann, welche konkreten Maßnahmen für die Einrichtung einer Mobilstation vor Ort getroffen werden sollten und in welcher Form diese umgesetzt werden können. Da das Raumbuch stadtweit gültige Rahmenbedingungen setzt, soll dieses vom Verkehrsausschuss beschlossen werden.

Das Vorliegen einer solchen Handreichung hat auch für die Stadtplanung einen großen Mehrwert. Bei größeren Neubauvorhaben ist die Erstellung eines Mobilitätskonzepts üblich. Die Errichtung von Mobilstationen ist dabei immer häufiger integraler Baustein einer nachhaltigen Mobilitätsstrategie. Ein Raumbuch bietet dabei sowohl zu Beginn der Planungen als auch bei der späteren Kommunikation mit Investoren einen verlässlichen Rahmen hinsichtlich der zu berücksichtigen Angebote, den damit verbundenen Flächenbedarfen und deren Umsetzungsmöglichkeit.

Den zweiten Schritt für eine flächendeckende Einrichtung von Mobilstationen im Stadtgebiet bildet dann ein Arbeitsprogramm. In diesem soll – unter Berücksichtigung der finanziellen und personellen Ressourcen auf der einen Seite und den bereits vorhandenen sektoralen Ausbauprogrammen (z. B. Fahrradparken, Carsharing, Ladesäulen etc.) auf der anderen Seite – ein verbindliches Ausbauprogramm für die nächsten Jahre entwickelt werden.

Ziel dieses Arbeitsprogramms muss neben der Benennung und zeitlichen Einordnung der auszubauenden Mobilstationen auch die Identifikation von Abhängigkeiten, die Zuweisung von Zuständigkeiten sowie die Definition klarer Arbeitsabläufe hinsichtlich der Umsetzung der benötigten Infrastrukturen und der Integration der vorgesehenen Mobilitätsanbieter sein. Dies erfordert die koordinierte Einbeziehung einer Vielzahl von Akteuren aus Verwaltung, Stadtwerkekonzern und von Extern.

Im Vorfeld der Beschlussfassung des Arbeitsprogramms werden alle Bezirksvertretungen einbezogen.

## 2. Planung

Die konkrete Planung von Mobilstationen kann sowohl durch die Verwaltung oder die SWK als auch durch externe Planungsbüros erfolgen. Letztere können sowohl von der Verwaltung als auch der SWK beauftragt sein.

Integraler Bestandteil der Planungen muss jedoch eine Berücksichtigung der verschiedenen Fördermöglichkeiten sein, die es inzwischen für die Errichtung von Mobilstationen gibt. Die Förderkulisse ist dabei eher unübersichtlich, da es für die verschiedenen Angebote, die eine Mobilstation umfasst, oftmals unterschiedliche Fördertöpfe gibt. Das Zukunftsnetz NRW hat aus diesem Grund kürzlich unter <https://www.foerderfinder.nrw.de/> eine digitale Förderdatenbank erstellt.

Die Verwaltung wird eine geeignete Schnittstelle schaffen, welche die externen Planungen, die Einwerbung von Fördermitteln sowie die bauliche Umsetzung koordiniert und darauf achtet, dass sowohl die Berücksichtigung der konzeptionellen Vorgaben als auch der sektoralen Belange (z. B. Radverkehr, Carsharing, Ladeinfrastruktur) in den jeweiligen Stationsplanungen gewährleistet ist.

## 3. Betrieb

Da es sich bei Mobilstationen um eine Bündelung von Mobilitätsangeboten handelt, die in der Regel von verschiedenen öffentlichen und zum Teil auch privaten Anbietern bereitgestellt werden, kommt der Koordination der Angebote und dem einheitlichen Betrieb der Mobilstationen zur Erzielung von Synergieeffekten eine besondere Bedeutung zu.

Darüber hinaus ist an dieser Stelle auch die Unterscheidung zwischen öffentlichen Mobilstationen und öffentlich zugänglichen, aber im Eigentum und Verantwortung von privaten Dritten betriebenen Mobilstationen wichtig.

### 3.1 Mobilstationen im öffentlichen Raum

Es wird angestrebt, die SWK vertraglich mit der Koordination und dem Betrieb der Mobilstationen im öffentlichen Raum zu beauftragen. Der Stadtwerkekonzern vereint unter seinem Dach mit der KVB AG als ÖPNV- und Fahrradverleihsystembetreiberin, der RheinEnergie AG als Stromversorgerin und Betreiberin von E-Ladesäulen und Elektrorollersharing (Rhingo), der NetCologne GmbH als öffentliche WLAN-Anbieterin und nicht zuletzt der AWB GmbH als Reinigungs- und Instandhaltungsdienstleisterin bereits eine Vielzahl von Mobilitätsangeboten und relevanten Services.

Außerdem wird ein flächenhafter Aufbau von Mobilstationen zur Bündelung verschiedener Mobilitätsangebote und deren ganzheitlicher Betrieb vom Markt nicht angeboten, da für die vorhandenen Mobilitätsanbieter aus unternehmerischer Sicht ihr jeweiliges Einzelangebot im Vordergrund steht und mit diesem zudem Gewinne erzielt werden sollen. Der Betrieb eines flächenhaften Netzes von Mobilstationen setzt jedoch voraus, dass wirtschaftlich weniger interessante Standorte ebenso betrieben werden, wie vermeintlich lukrative Standorte.

Die Betreiberrolle ermöglicht es dem Stadtwerkekonzern darüber hinaus, die Vernetzung von Mobilstationen mit dem klassischen ÖPNV-Angebot aus Bus und Stadtbahn zu verzahnen. So können sowohl Mobilstationen in Wohn- und Gewerbestandorten als auch im direkten Umfeld von Haltestellen entstehen. Mit diesem flächenhaft durchgehenden Angebot können Zugangshemmnisse zu den § 42 (PBefG) Linienverkehren abgebaut und attraktive Angebote für die „Letzte Meile“ geschaffen werden. Mobilstationen können nach und nach zu einem integralen Bestandteil des kommunalen ÖPNV-Systems werden.

Die zur Verfügung stehenden Fördermittel zur Errichtung von Mobilstationen können in der Regel nur von der Verwaltung eingeworben werden. Schon aus diesem Grund ergibt sich die zwingende Notwendigkeit, dass die Einrichtung von Mobilstationen ausschließlich unter Berücksichtigung der von der Verwaltung aufgestellten konzeptionellen und planerischen Anforderungen erfolgt.

Die Verwaltung befindet sich derzeit in Gesprächen mit der SWK, wie der Betrieb der Mobilstationen vertraglich ausgestaltet werden kann. Mit Blick auf die Betreiberrolle des Stadtwerkekonzerns sind aus Sicht der Verwaltung dabei die folgenden Punkte von besonderer Bedeutung:

Der Stadtwerkekonzern muss – im Sinne eines optimierten Mobilitätsangebots für die Nutzerinnen und Nutzer – alle Angebote, die sich aus den Anforderungen der Verwaltung ergeben und die sich nicht im Leistungsspektrum des Stadtwerkekonzerns befinden, über die aktive und rechtzeitige Einbeziehung geeigneter privater Anbieter abdecken. Dies gilt auch und insbesondere für eine digitale Integration der Angebote, zum Beispiel in der KVB-App.

Im Rahmen der Betreiberrolle des Stadtwerkekonzerns,

- unterstützt dieser die Verwaltung bei der Erstellung eines Umsetzungskonzepts zur flächendeckenden Einrichtung von Mobilstationen,
- plant er – in Abstimmung mit der Verwaltung und perspektivisch unter Berücksichtigung des Arbeitsprogramms – Mobilstationen,
- erstellt er die für die Einwerbung von Fördermitteln erforderlichen Antragsunterlagen, welche durch die Verwaltung beim Fördergeber einzureichen sind,
- koordiniert er die eigenen Mobilitätsangebote und jene von Partnern (z. B. CarSharing, E-Roller, E-Lastenräder),
- übernimmt er – in enger Abstimmung mit der Verwaltung – die Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit,
- überwacht er Betrieb und Nutzung der Mobilstationen und erstattet dem Aufgabenträger hierüber regelmäßig Bericht,
- evaluiert er – in enger Abstimmung mit der Verwaltung – die Nutzung und Akzeptanz des Gesamtangebots und steuert gegebenenfalls nach,
- übernimmt er perspektivisch die Abrechnung mit den externen Mobilitätsanbietern,
- übernimmt er die digitale Umsetzung der Angebote.

Die Grundstücke und damit die Verkehrssicherungspflicht sollen nicht übernommen werden.

Es ist vorgesehen, dass insbesondere die KVB auch eigene Mobilitätsdienstleistungen integriert:

- Anbindung mit Bus und/oder Bahn und/oder Bedarfsverkehren.
- Bereitstellung von Leih-Fahrrädern (KVB-Rad).
- Einbindung der Mobilstationen mit den jeweiligen Angeboten in der KVB Mobilitäts-App unter geeigneter Berücksichtigung des landesweiten Corporate Designs gemäß Gestaltungsleitfaden.
- Hinsichtlich aller digitalen Angebote stellt sie aber – z. B. durch eine geeignete Schnittstellenverwendung – sicher, dass eine Integration der digitalen Informationen und Angebote perspektivisch auch in anderen, z. B. überörtlichen, Mobilitätsapps technisch möglich ist. Eine Bereitstellung gem. der delegierten Verordnung 2015/962 der EU Kommission von Echtzeit-Verkehrsinformationsdaten soll damit erreicht werden.

### *3.2 Mobilstationen öffentlich zugänglich auf Privatflächen*

Auch bei der Neuerschließung von größeren Wohn- oder Gewerbegebieten durch Dritte gehören Mobilstationen zunehmend zur Grundausstattung der Mobilitätsinfrastruktur. Diese Stationen sollen nicht nur den Bewohnenden, sondern allen potenziellen Nutzenden offenstehen. Diese auf privaten Flächen verorteten, aber öffentlich zugänglichen Mobilstationen werden somit ebenfalls integrale Bestandteile des stadtweiten Netzes an Mobilstationen.

Dabei steht es den Eigentümern prinzipiell offen, alle vorzusehenden Leistungen frei am Markt zu verhandeln und einzukaufen. Erste Erfahrungen zeigen aber, dass es seitens der privaten Investoren ein großes Interesse an einem „All-in-One“-Angebot gibt. Da, wie schon beschrieben, ein solches Angebot derzeit am Markt nicht erhältlich ist, könnte der Stadtwerkekonzern mit seinen Tochterunternehmen durch die Entwicklung eines umfassenden Angebots ebenfalls attraktive Abhilfe schaffen. Mit

den jeweiligen Investoren könnte eine Vergütung vereinbart werden, welche die auf diese Mobilstationen entfallenden Vollkosten deckt.

### **Auswirkungen auf den Klimaschutz**

Die Verwaltung verfolgt das Ziel, die sektorspezifischen Beiträge zum Klimaschutz zu erfüllen. Die hier dargestellte Maßnahme stärkt den Umweltverbund, indem die dem Umweltverbund zuzurechnenden Verkehrsmittel räumlich miteinander verknüpft bzw. noch sichtbarer gemacht werden und dadurch als Alternative zum privaten Pkw noch attraktiver werden. Somit trägt dies zu einer möglichen Reduktion des Treibhausgasausstoßes bei. Insgesamt kann die hier dargestellte Maßnahme als positiver Beitrag zum Klimaschutz bewertet werden.

### **Anlage**

Geplante Stelenstandorte