



Planersocietät

Horschler 
Kommunikation



Landkreis Bamberg

Umsetzungskonzept Mobilstationen im Landkreis Bamberg

Impressum

Auftraggeber

Landkreis Bamberg
GB5 Regionalentwicklung
Ludwigstraße 23
96052 Bamberg

Auftragnehmer

Planersocietät – Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation
Dr.-Ing. Frehn, Steinberg Partnerschaft, Stadt- und Verkehrsplaner
Gutenbergstr. 34
44139 Dortmund
Telefon: 0231/58 96 96 - 0
info@planersocietaet.de
www.planersocietaet.de

mobilitat Günther Klumpp
Friedrich-List-Straße 60
59425 Unna
Telefon: 02303 / 22 705
guenther.klumpp@mobilitat.de
www.mobilitat.de

Horschler Beratungs- und Projektentwicklungsgesellschaft mbH
Friedrich-Ebert-Str. 19
59425 Unna
Telefon: 02303 / 25 422 - 0
infounna@horschler.eu
www.horschler.eu

Dortmund, Mai 2020

Bei allen planerischen Projekten gilt es, die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen von Frauen und Männern zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Gutachtens werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt oder beide Geschlechter gleichberechtigt erwähnt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich beide Geschlechter angesprochen.

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis.....	4
Tabellenverzeichnis.....	4
Abkürzungsverzeichnis	5
1 Anlass.....	6
2 Multi- und Intermodalität	7
3 Ausgangslage.....	8
3.1 Struktur und Mobilität im Landkreis Bamberg	8
3.2 Intermodalität im Landkreis Bamberg 2019	15
3.2.1 Interessensbekundungen für Pilotstandorte	15
3.2.2 Landkreis Bamberg: Neustrukturierung Busnetz 2024	32
4 Module für Mobilstationen	34
4.1 Verknüpfung mit Bahn und Bus	34
4.2 Verknüpfung mit dem Fahrrad	35
4.3 Verknüpfung mit Zufußgehen/Mikromobilität	36
4.4 Verknüpfung mit dem Auto	37
4.5 Verknüpfung mit Dienstleistungen	39
4.6 Verknüpfung mit Infrastrukturbedarf	40
5 Ansatz Landkreis Bamberg	42
5.1 Grundausstattung der Mobilstationen	42
5.2 Erweiterte Ausstattung einer Mobilstation	44
5.3 Corporate Design	44
6 Weitere Potenziale	46
6.1 Entwicklung eines Verleihnetzes: Bike- und Carsharing	46
6.2 Nutzung touristischer Potenziale	47
6.3 Kooperation mit Gewerbegebieten	47
7 Fördermöglichkeiten.....	48
8 Umsetzung von Mobilstationen.....	50
8.1 Potenzialermittlung	50
8.1.1 Potenzial in der Mobilität	51
8.1.2 Potenzial in der Infrastruktur	52
8.1.3 Standortbewertung der Pilotprojekte	52
8.2 Umsetzung und Betrieb	56
8.2.1 Koordination aus einer Hand	56
8.2.2 Ein Gesamtauftritt zum Kunden	57
8.2.3 Nutzungshemmnisse abbauen	57

8.2.4	Netzwerke nutzen	57
8.2.5	Finanzierung	57
8.2.6	Bürgerinitiative einbinden	58
8.2.7	Einbindung von Arbeitsbeschaffungs- und Beschäftigungsmaßnahmen	58
8.3	Unterstützung durch den Landkreis Bamberg	58
Literaturverzeichnis.....		59
Anhang		60

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1 Beispiel Multimodalität.....	7
Abb. 2 Beispiel Intermodalität.....	7
Abb. 3 Siedlungsstruktur und Verkehrswege Landkreis und Stadt Bamberg.....	9
Abb. 4 Verteilung der Pendlerverflechtungen im Berufsverkehr.....	10
Abb. 5 Wegebeziehungen der Pendler im Berufsverkehr.....	11
Abb. 6 Verteilung der Pendlerverflechtungen im Ausbildungsverkehr.....	12
Abb. 7 Wegebeziehungen der Pendler im Ausbildungsverkehr.....	14
Abb. 8 Potenzieller Standort Baunach, Bahnhof.....	15
Abb. 9 Potenzieller Standort Breitengüßbach, Bahnhof.....	16
Abb. 10 Potenzieller Standort Gerach, Busbahnhof.....	17
Abb. 11 Potenzieller Standort Gundelsheim, Altes Rathaus.....	18
Abb. 12 Potenzieller Standort Hirschaid, Bahnhof.....	19
Abb. 13 Potenzieller Standort Lauter, Hauptstraße/Parkplatz Schulstraße.....	20
Abb. 14 Potenzieller Standort Lisberg, Burg.....	21
Abb. 15 Potenzieller Standort Litzendorf, Pödelsdorf Ortsmitte.....	22
Abb. 16 Potenzieller Standort Oberhaid, Bahnhof.....	23
Abb. 17 Potenzieller Standort Rattelsdorf, Ebing Bahnhof.....	24
Abb. 18 Potenzieller Standort Reckendorf, Bahnhof.....	25
Abb. 19 Potenzieller Standort Reckendorf, Manndorf Bahnhof.....	26
Abb. 20 Potenzieller Standort Scheßlitz, Bahnhof.....	27
Abb. 21 Potenzieller Standort Scheßlitz, A70/Anschlussstelle Scheßlitz.....	28
Abb. 22 Potenzieller Standort Stegaurach, Aurachtalapotheke.....	29
Abb. 23 Potenzieller Standort Strullendorf, Bahnhof.....	30
Abb. 24 Potenzieller Standort Zapfendorf, Bahnhof.....	31
Abb. 25: Busnetz 2024 und Interessenbekundungen für Mobilstationen.....	33
Abb. 26 Muster möglicher Stelen für eine Mobilstation.....	45
Abb. 27 Bewertungsmatrix für Mobilstationen im Landkreis Bamberg.....	50

Tabellenverzeichnis

Tab. 1 Module für die Verknüpfung mit Bahn und Bus.....	34
Tab. 2 Module für die Verknüpfung Fahrrad.....	35
Tab. 3 Module für die Verknüpfung Fußwege und Mikromobilität.....	37
Tab. 4 Module für die Verknüpfung mit dem Auto.....	38
Tab. 5 Module für die Verknüpfung mit Dienstleistungen.....	39
Tab. 6 Module für die Verknüpfung mit Infrastruktur.....	40
Tab. 7 Stationstypen für Mobilstationen.....	42
Tab. 8 Mobilstationen – einheitliche Grundausstattung nach Einsatzbereich.....	43
Tab. 9 Mobilstationen – erweiterte Ausstattung nach Bedarf.....	44

Abkürzungsverzeichnis

B+R	Bike and Ride
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Parken und Reisen
USB	Universal Serial Bus (serielles System zur Verbindung eines Computers mit externen Geräten)
VGN	Verkehrsverbund Großraum Nürnberg
WLAN	Wireless Local Area Network (drahtloses lokales Netzwerk)

1 Anlass

Der Landkreis Bamberg strebt eine kontinuierliche Verbesserung der Mobilitätsangebote für seine Einwohner und Gäste an. Hierzu wurde im März 2018 das intermodale Mobilitätskonzept beschlossen. Eine Maßnahme aus diesem Konzept ist die Einrichtung von Mobilstationen. Mobilstation bedeutet, verschiedene Angebote und Dienstleistungen rund um die Mobilität und das kommunale Zusammenleben im Landkreis Bamberg an einzelnen Standorten zusammenzuführen und aufeinander abzustimmen. So sollen Bushaltestellen, Bahnhöfe, B+R- und P+R-Anlagen als Mobilstationen zu attraktiven Verknüpfungspunkten werden. Hierzu sollen auch die Bushaltestellen entlang der Linien des neuen regionalen Buskonzepts ab Mitte 2024 gehören, um eine bessere Erschließung der Bushaltestellen in die Umgebung zu ermöglichen.

Das intermodale Mobilitätskonzept skizziert dazu auch Maßnahmen außerhalb der Verknüpfung mit Bahn und Bus, was die Einrichtung von Ladesäulen für Elektromobilität an Pendlerparkplätzen umfasst. Diese Empfehlung greift dieses Umsetzungskonzept auf, da Elektromobilität auch bei potenziellen Mobilstationen an Bahnhöfen und Haltestellen relevant ist. Entsprechend bilden in diesem Konzept auch die Pendlerparkplätze potenzielle Standorte für Mobilstationen, welche abhängig vom Standort auch ohne eine Vernetzung mit dem öffentlichen Personennahverkehr auskommen können; zum Beispiel durch die Verknüpfung von Auto und Fahrrad.

Der Schwerpunkt bei der Umsetzung dieses Konzeptes liegt in der Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbunds: Zufußgehen, Radfahren sowie öffentliche Verkehrsmittel (Bahn/Bus). Diese Angebote sollen nicht nur einzeln optimiert, sondern auch über Mobilstationen miteinander vernetzt werden. Dieses intermodale Angebot ist gleichzeitig ein Wirtschaftsfaktor. Schnelle und attraktive Verbindungen in Ober- und Mittelzentren und auch umgekehrt in die Region sind für die Berufs- und Schulpendler unverzichtbar. Hinzu kommen weitere Synergien wie im Freizeit- und Tourismusverkehr. Die Zuwachsraten in beiden Bereichen sind mit Herausforderungen verbunden. Um die geschaffene Attraktivität in der Erreichbarkeit zu sichern und weiterzuentwickeln sind wachsende Anforderungen an Natur- und Klimaschutz zu erfüllen. Das Umsetzungskonzept für Mobilstationen im Landkreis Bamberg leistet dazu einen wesentlichen Beitrag, indem den Verkehrsteilnehmern der Umstieg vom motorisierten Individualverkehr in den attraktiven Umweltverbund einfacher und komfortabler gemacht wird.

Die Umsetzung dieses intermodalen Mobilitätskonzepts ist eng verknüpft mit einer Optimierung des öffentlichen Personennahverkehrs. Dazu schafft der Landkreis Bamberg mit dem neuen Nahverkehrsplan (Beschlussfassung Dezember 2019) die entsprechenden Rahmenbedingungen. Die Qualitätssteigerungen im Busverkehr können eine Intermodalität außerhalb der Bahnhöfe ermöglichen. Dies wird besonders für die Buslinien in den höherrangigen Hierarchiestufen mit mindestens einem Stundentakt auch in der Nebenverkehrszeit gelten, welche auf Korridoren ohne Schienenverkehrsangebot diese Funktion übernehmen (siehe Abbildung 25).

So entsteht ein landkreisweites Umsetzungskonzept zur Stärkung der intermodalen und damit auch klimafreundlichen Mobilität. Die neuen Mobilstationen sind einheitlich und optisch ansprechend gestaltet. Mit einer einheitlichen Qualität (Angebot, Nutzung und Funktionsweise) stellen die Stationen ein wiedererkennbares Aushängeschild für die klimafreundliche Mobilität im Landkreis Bamberg dar. Dazu werden im Umsetzungskonzept nicht nur beispielhaft Standorte entwickelt, es erfolgt eine Integration

der bestehenden Planungen und Ideen aus den Kommunen des Landkreises Bamberg sowie die Entwicklung eines einheitlichen Marktauftrittes.

2 Multi- und Intermodalität

Die Bereitschaft Verkehrsmittel situationsabhängig auszuwählen wird mit den Begriffen inter- und multimodal beschrieben. Das damit verbundene Mobilitätsverhalten der Menschen – die Inter- und Multimodalität – stellt daher die Voraussetzung dar, damit Menschen unterschiedliche Verkehrsmittel nutzen bzw. während einer Fahrt zwischen verschiedenen Mobilitätsangeboten wechseln können.

Multimodalität – für jeden Anlass die passende Mobilität

Der Begriff multimodal bzw. Multimodalität beschreibt das Mobilitätsverhalten für jede Fahrt. Menschen wählen je nach Anlass ein für sie passendes Mobilitätsangebot. Dies kann zum Beispiel für die Fahrt zum Schwimmbad das Fahrrad, für die Fahrt zur Arbeit der Zug und für die Fahrt zu Freunden das Auto sein. Würden diese Anlässe immer mit demselben Verkehrsmittel zurückgelegt (zum Beispiel Auto), so wäre dies monomodal bzw. Monomodalität. Zudem ist die Wahl des jeweiligen Verkehrsmittels auch abhängig von Faktoren wie beispielsweise der Wetterlage.

Abb. 1 Beispiel Multimodalität



Mit dem Auto zu Verwandten oder zum Einkauf, mit Fahrrad und Bus ins Schwimmbad, mit Auto und Zug zur Arbeit, mit Rad (bei schlechtem Wetter mit dem Bus und Carsharing) zu Freizeitveranstaltungen ...

Quelle: Zukunftsnetz Mobilität Nordrhein-Westfalen (2015)

Intermodal – Mobilität über Mobilstationen vernetzen

Die Intermodalität kann als ein Teil der Multimodalität verstanden werden. Nicht immer ist es möglich bzw. sinnvoll, nur ein Verkehrsmittel zu nutzen, um beispielsweise zum Arbeitsplatz zu gelangen. Hier setzt Intermodalität an: Sie steht für mindestens einen Umstieg zwischen Mobilitätsangeboten innerhalb einer Fahrt. Dies kann zum Beispiel der Weg zur Arbeit mit einem Umstieg vom Auto auf den Zug sein (Park-and-Ride).

Abb. 2 Beispiel Intermodalität



Von zu Hause mit dem Rad zum Bahnhof und weiter mit dem Zug zur Arbeit, mit dem Fahrrad zur Haltestelle und weiter mit dem Bus zur Schule, ...

Quelle: Zukunftsnetz Mobilität Nordrhein-Westfalen (2015)

Bereits heute stellen viele Bahnhöfe einen Verknüpfungspunkt zwischen Bahnverkehr mit Auto (Park-and-Ride) und Fahrrad (Bike-and-Ride) dar. Diese Entwicklung kann durch die Umsetzung beziehungsweise die Entwicklung von Mobilstationen weiter gefördert werden.

Mobilstationen beschreiben Standorte, an denen ein Umstieg erfolgt. Der Begriff Mobilstation ist dabei auch mit einem Corporate Design und einer einheitlichen Grundausstattung verbunden. Diese ermög-

licht eine Vernetzung einzelner Standorte zu einem flächendeckenden Angebot. Mit einer Mobilstation werden die bestehenden Angebote vor Ort (zum Beispiel Park-and-Ride und Bike-and-Ride) unter einer Dachmarke zusammengeführt und können um weitere Angebote (Module) erweitert werden.

3 Ausgangslage

3.1 Struktur und Mobilität im Landkreis Bamberg

Der Landkreis Bamberg liegt im Norden von Bayern im Regierungsbezirk Oberfranken. Die Stadt Bamberg (Oberzentrum) wird vollständig vom Landkreis Bamberg umschlossen. Weitere überregional bedeutsame Zentren sind im Westen die Stadt Würzburg (Regionalzentrum), im Süden die Städte Erlangen/Fürth/Nürnberg/Schwabach (Metropole), im Osten die Stadt Bayreuth (Oberzentrum) und im Norden die Stadt Coburg (Oberzentrum).

Bei einer Fläche von rund 1.200 Quadratkilometer leben hier circa 146.600 Menschen. Die Bevölkerungsdichte liegt damit bei rund 126 Einwohner pro Quadratmeter, variiert aber stark zwischen den einzelnen Kommunen. Der Landkreis setzt sich aus 36 Kommunen und weiteren gemeindefreien Gebieten zusammen. Die Einwohnerzahlen liegen zwischen rund 12.300 Einwohnern in Markt Hirschaid und 660 Einwohnern in der Gemeinde Wattendorf.

Der Landkreis Bamberg wird durch drei Autobahnen und fünf Bundesstraßen erschlossen. Bei den Autobahnen verläuft in Nord-Süd-Richtung die A73 und in West-Ost-Richtung die A70. Beide Autobahnen kreuzen sich nördlich der Stadt Bamberg (Autobahnkreuz Bamberg). Zudem verläuft durch das südliche Gebiet der Stadt Schlüsselfeld die A3. Die Bundesstraßen sind auf einzelnen Abschnitten wie Autobahnen ausgebaut. Hier bestehen ebenfalls Strecken in Nord-Süd-Richtung (B4/B279/B505) und West-Ost-Richtung (B22/B26).

Insgesamt bestehen im Landkreis 16 derzeit bekannte Pendlerparkplätze, von denen liegen zehn Standorte direkt an oder im unmittelbaren Umfeld der beiden Autobahnen A70 und A73 (je fünf Standorte). Drei weitere Pendlerparkplätze liegen an Bundesstraßen.

Im Gegensatz zum übergeordneten Straßennetz aus Autobahnen und Bundesstraße besteht im Nahverkehr auf der Schiene nur eine Erschließung des Landkreises Bamberg in Nord-Süd-Richtung. In Richtung Süden führt nur die Bahnlinie in Richtung Nürnberg. In Richtung Norden bestehen zwei Abzweige: einmal direkt hinter dem Bahnhof Bamberg in Richtung Schweinfurt und Würzburg und einmal am Bahnhof Breitengüßbach in Richtung Ebern.

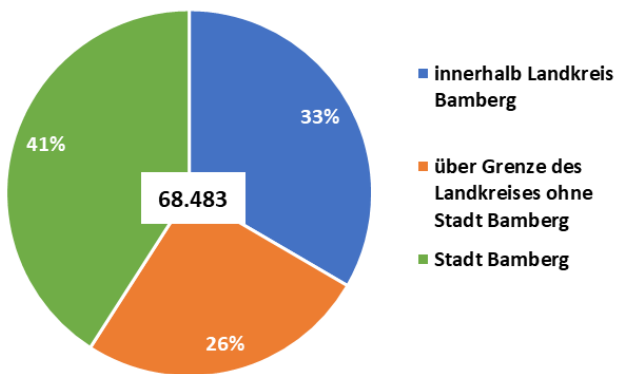
Insgesamt bestehen im Landkreis Bamberg elf Bahnhöfe. In der Gemeinde Reckendorf liegen zwei Bahnhöfe (Reckendorf und Manndorf). Alle weiteren Kommunen mit Anschluss an den Schienenverkehr haben einen Bahnhof. Hier liegen die Bahnhöfe zum Teil sehr dezentral außerhalb dichter bebauter Strukturen (zum Beispiel Ebing) oder nahe der Stadtgrenze zu einer weiteren Kommune (zum Beispiel Bahnhof Buttenheim).

Zusätzlich zum Schienenverkehr wird die Verknüpfung mit den regionalen Buslinien an Bedeutung gewinnen. Derzeit ist das Busnetz noch sehr stark auf die Beförderung von Schülern im Ausbildungsverkehr ausgerichtet. Eine Neustrukturierung des Busnetzes verfolgt unter anderem das Ziel, auch neue Nutzer zum Beispiel im Berufsverkehr zu gewinnen. Hierfür ist das Busnetz 2024 in der Umsetzung (siehe Kapitel 3.2.2).

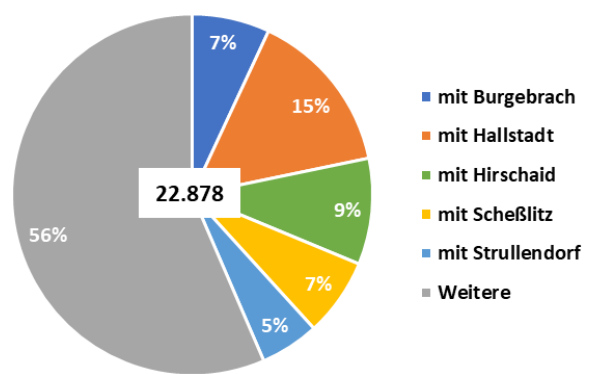
Als Orientierung für die Verkehrsverflechtungen des Landkreises Bamberg können die Verflechtungen im Berufsverkehr der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten und der Auszubildenden der weiterführenden Schulen dienen. Insgesamt hat der Landkreis rund 68.500 Berufspendler. Der größte Anteil entfällt auf Verflechtungen mit der Stadt Bamberg (41%). Demgegenüber sind die weiteren Verflechtungen über die Grenze des Landkreises geringer (26%). Diese sind ungefähr so groß, wie die Verflechtungen innerhalb des Landkreises (33%). Innerhalb des Landkreises hat die Stadt Hallstadt das stärkste Pendleraufkommen.

Abb. 4 Verteilung der Pendlerverflechtungen im Berufsverkehr

Alle Verflechtungen



Verflechtungen innerhalb des Landkreises

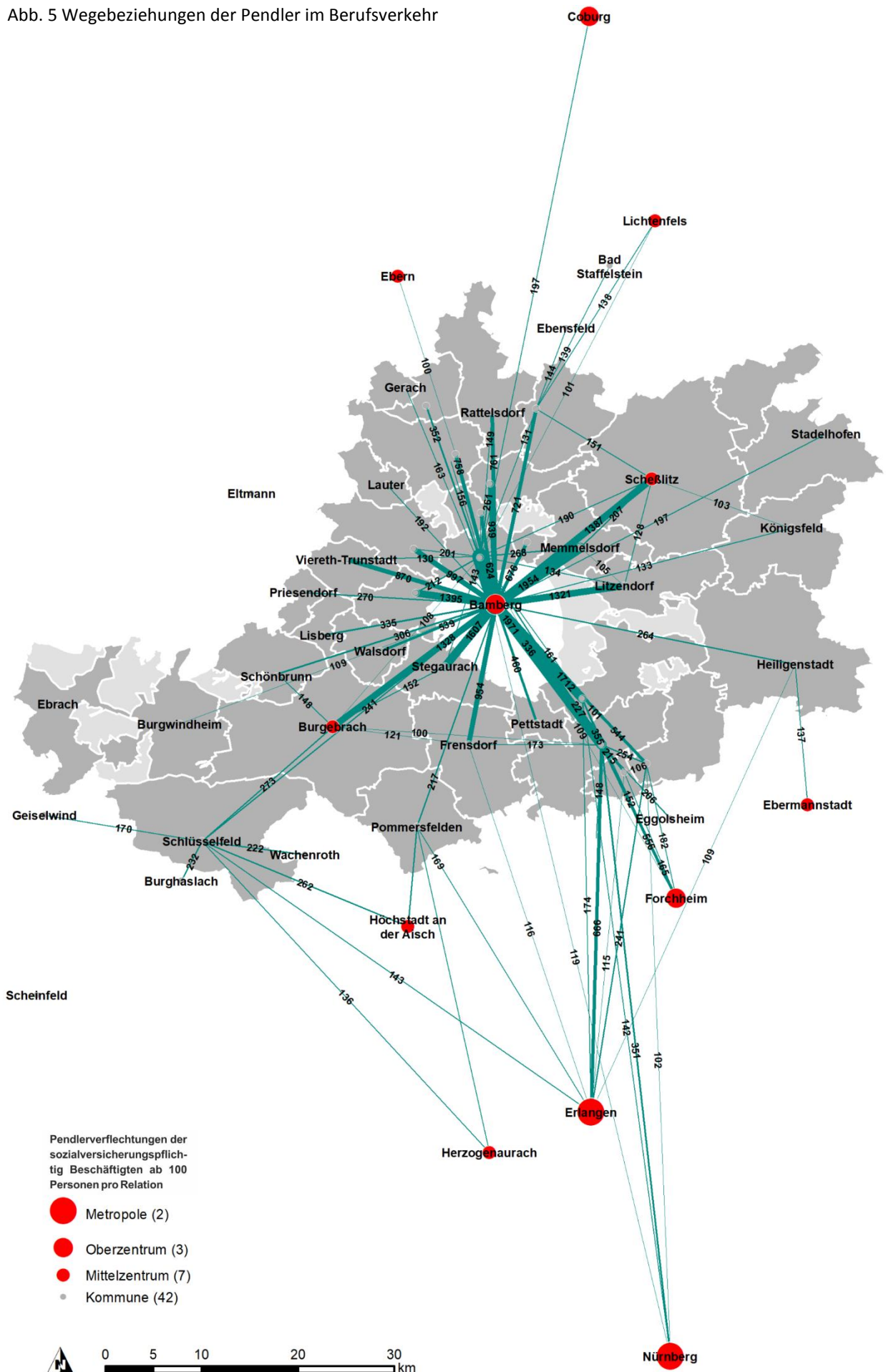


Quelle: Planersocietät (2020), basierend auf Agentur für Arbeit (2018)

Neben der starken Verflechtung mit der Stadt Bamberg, führen die meisten Landkreis grenzüberschreitenden Wege der Berufspendler in Richtung Süden. Rund 20% dieser Wegebeziehungen führen in die Städte Forchheim (Oberzentrum) und die Städte Erlangen und Nürnberg. Diese beiden Städte bilden zusammen mit den Städten Fürth und Schwabach analog dem Landesentwicklungsprogramm Bayern eine Metropole.

Im Kontext von Berufsverkehr und Mobilstationen lassen sich für die Umsetzung des Teilbausteins Mobilstationen im intermodalen Mobilitätskonzept zwei wichtige Schwerpunkte ableiten. Relevant sind Mobilstationen entlang der Achsen, welche die Stadt Bamberg mit den Kommunen des Landkreises Bamberg verbinden. Wichtig sind hier die Bahnhöfe im Landkreis sowie Bushaltestellen entlang der geplanten Achsen des Busnetzes 2024 (siehe Kapitel 3.2.2). Zum anderen sind ein Schwerpunkt die Bahnhöfe im südlichen Teil des Landkreises (Strullendorf, Hirschaid und Buttenheim). Diese ermöglichen umsteigefreie Verbindungen in Richtung Forchheim, Erlangen und Nürnberg.

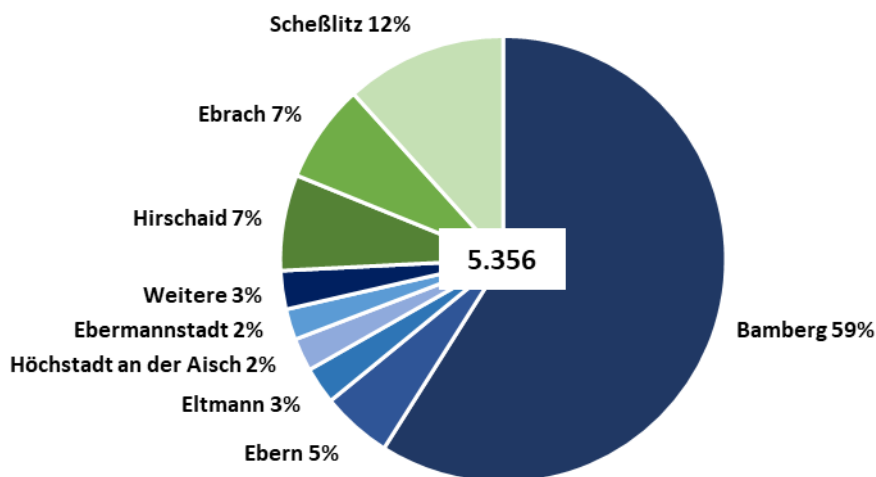
Abb. 5 Wegebeziehungen der Pendler im Berufsverkehr



Quelle: Planersocietät (2019), basierend auf Agentur für Arbeit (2018)

Die Bedeutung des Oberzentrums Bamberg zeigt sich auch bei den Verkehrsverflechtungen im Ausbildungsverkehr der weiterführenden Schulen. Knapp 75% aller Verflechtungen führen über die Grenze des Landkreises Bamberg. Davon führen 59% der Wege in die Stadt Bamberg und vergleichsweise wenige Wege in andere Kommunen außerhalb des Landkreises. Die größten Anteile haben unter diesen weiteren Kommunen Ebern (5%), Eltmann (3%), Höchststadt an der Aisch (2%) und Ebermannstadt (2%). Innerhalb des Landkreises Bamberg führen die Verflechtungen im Ausbildungsverkehr der weiterführenden Schulen in die drei Kommunen Scheßlitz (12%), Ebrach und Hirschaid (je 7%).

Abb. 6 Verteilung der Pendlerverflechtungen im Ausbildungsverkehr



Auswertung umfasst alle Pendlerverflechtungen mit weiterführenden Schulen.

Grün: Pendlerverflechtungen innerhalb des Landkreises Bamberg

Blau: Pendlerverflechtungen über den Landkreis Bamberg hinaus

Quelle: Planersocietät (2020), basierend auf Landkreis Bamberg (2019a)

Die Wegebeziehungen im Ausbildungsverkehr der weiterführenden Schulen decken sich überwiegend mit den Achsen des Berufsverkehrs der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (siehe Abb. 4). Viele Achsen, vor allem mit Anbindung der Stadt Bamberg, sind daher für die Umsetzung des intermodalen Mobilitätskonzepts im Berufs- und Ausbildungsverkehr relevant. Größere Unterschiede zwischen den Pendlerverflechtungen des Berufs- und Ausbildungsverkehrs ergeben sich für die drei Kommunen im Landkreis Bamberg mit Schulstandorten (Scheßlitz, Ebrach und Hirschaid). Die Verflechtungen dieser drei Kommunen mit den weiteren Kommunen des Landkreises Bamberg sind im Ausbildungsverkehr zum Teil deutlich stärker als im Berufsverkehr. Zudem bestehen Unterschiede bei den grenzüberschreitenden Verflechtungen. Während im Berufsverkehr viele Kommunen Verflechtungen in Richtung Süden haben, sind dies im Ausbildungsverkehr nur Verflechtungen mit den Kommunen Ebermannstadt und Höchststadt an der Aisch (je rund 110 Pendler). Deutlich stärker sind im Ausbildungsverkehr dafür die Verflechtungen in Richtung Norden und Nordwesten mit den Kommunen Ebern, Eltmann und Bad Staffelstein.

Im Kontext von Ausbildungsverkehr und Mobilstationen lassen sich in Ergänzung zum Berufsverkehr weitere Schwerpunkte ableiten. Hierzu gehören zum Beispiel die Verflechtungen der nördlichen Kommunen Baunach, Gerach, Lauter, Rattelsdorf und Reckendorf mit dem Mittelzentrum Ebern. Hier sind

Umsteigeverbindungen über die Bahnhöfe der Linie Bamberg – Ebern relevant: Bahnhöfe Baunach, Reckendorf und Manndorf.

Abb. 7 Wegebeziehungen der Pendler im Ausbildungsverkehr



3.2 Intermodalität im Landkreis Bamberg 2019

3.2.1 Interessensbekundungen für Pilotstandorte

Der Aufbau von Mobilstationen als intermodale Verknüpfungspunkte wurde in mehreren Vorarbeiten schon behandelt. So werden im Intermodalen Mobilitätskonzept mehrere potenzielle Standorte aufgeführt. Hierzu erfolgte ein Austausch zwischen dem Landratsamt (Abteilung Mobilität und Verkehrsplanung) und den Akteuren vor Ort. Hieraus ergab sich bei 15 Kommunen ein Interesse Mobilstationen als Pilotstandorte einzurichten.

Baunach, Bahnhof

Ein Bereich für eine mögliche Mobilstation in der Stadt Baunach (4.000 Einwohner) liegt östlich vom Stadtzentrum am Bahnhof Baunach (Bahnstrecke Ebern – Bamberg). Im Kontext des Buskonzepts 2024 ist eine Anbindung durch den Bedienungskorridor 5 (Lauter – Baunach) vorgesehen (siehe Kapitel 3.2.2). Eine Bushaltestelle liegt direkt westlich vom Bahnsteig. Der Bahnhof hat eine sehr gute Erreichbarkeit, welche allerdings durch die bewegte Topografie im Fuß- und Radverkehr eingeschränkt wird. Es fehlt eine Anbindung durch einen innerörtlichen Radweg.

Im Umfeld befinden sich bereits städtebaulich geförderte Parkplätze nördlich und westlich vom Bahnsteig. Damit wären auch weitere Module wie Carsharing möglich. Zudem steht eine bereits befestigte Fläche von rund 10 m² direkt am Bahnsteig zur Verfügung. Diese könnte zum Beispiel als kompakte Anlage für Fahrradparken genutzt werden. Öffentlich zugängliche und überdachte Stellplätze für Fahrräder auf einer befestigten Fläche sind bereits vorhanden.

Der Bahnhofsbereich ist überwiegend barrierefrei ausgebaut. Es bestehen mehrerer Behindertenstellplätze. An der Bushaltestelle fehlt noch ein taktiles Leitsystem.

Abb. 8 Potenzieller Standort Baunach, Bahnhof



Quelle: Landkreis Bamberg (2019b)

Breitengüßbach, Bahnhof

Ein Bereich für eine mögliche Mobilstation in Markt Breitengüßbach (4.500 Einwohner) liegt westlich am Bahnhof Breitengüßbach (Bahnstrecke von Bamberg nach Ebern, Coburg und Lichtenfels). Im Kontext des Buskonzepts 2024 ist auch die Anbindung durch zwei Bedienungskorridore vorgesehen (siehe Kapitel 3.2.2): einmal im Bedienungskorridor 3 (Bamberg – Hallstadt – Kemmern – Breitengüßbach) und einmal im Bedienungskorridor 5 (Rattelsdorf – Breitengüßbach). Im direkten Umfeld des Bahnhofs befindet sich noch keine Bushaltestelle. Der Bahnhof hat eine gute Erreichbarkeit, da trotz südlicher Lage vom Hauptsiedlungsgebiet die meisten Einwohner den Bahnhof zu Fuß (in 10 Minuten) oder mit dem Fahrrad (in 3 Minuten) erreichen können.

Im Umfeld des Bahnhofs befinden sich auf der westlichen Seite vereinzelt Stellplätze auf nicht befestigten Oberflächen. Es erfolgt zurzeit eine Abstimmung mit dem Eigentümer der Infrastruktur (Deutsche Bahn) für die Umnutzung von Bahnhofsflächen im Kontext einer Mobilstation. Zudem bestehen bereits Planungen, das Fahrradparken am östlichen Zugang zu ermöglichen.

Der Bahnsteig ist über eine Unterführung barrierefrei erreichbar. Behindertenstellplätze bestehen bisher nicht, da auch keine offiziellen und befestigten Flächen für das Parken zur Verfügung stehen.

Abb. 9 Potenzieller Standort Breitengüßbach, Bahnhof



Quelle: Landkreis Bamberg (2019b)

Gerach, Busbahnhof

Ein Bereich für eine mögliche Mobilstation in der Gemeinde Gerach (960 Einwohner) liegt nördlich vom Ortszentrum an der Bushaltestelle Busbahnhof. Die Gemeinde Gerach wird nicht durch den Nahverkehr auf der Schiene erschlossen. Im Kontext des Buskonzepts 2024 ist die Anbindung im Bedienungskorridor 5 (Gerach - Reckendorf) vorgesehen (siehe Kapitel 3.2.2).

Die Erreichbarkeit der Haltestelle im Fuß- und Radverkehr wird durch die bewegte Topografie erschwert. Im Umfeld des Busbahnhofs befinden sich keine Stellplätze für Fahrradparken. Autoparken ist auf einer angrenzenden und befestigten Oberfläche möglich. Die Bushaltestelle wurde noch nicht barrierefrei ausgebaut. Der potenzielle Standort müsste bzgl. der zur Verfügung stehenden Flächen mit der aktuell in Planung befindlichen Dorferneuerung abgestimmt werden. Es besteht daher keine konkrete Ausbauperspektive.

Abb. 10 Potenzieller Standort Gerach, Busbahnhof



Quelle: Landkreis Bamberg (2019b)

Gundelsheim, Altes Rathaus

Ein Bereich für eine mögliche Mobilstation in der Gemeinde Gundelsheim (3.500 Einwohner) liegt südlich in der Gemeinde am westlichen Ende der Hauptstraße. Die Gemeinde Gundelsheim wird nicht durch den Nahverkehr auf der Schiene erschlossen. Im Kontext des Buskonzepts 2024 ist die Anbindung im Bedienungskorridor 3 (Gundelsheim – Memmelsdorf-Lichteneiche – Bamberg) vorgesehen (siehe Kapitel 3.2.2). Im direkten Umfeld würden bereits Flächen für die Realisierung einer Mobilstation zur Verfügung stehen.

Im Umfeld der Haltestelle Altes Rathaus befinden sich Stellplätze entlang beider Seiten der Hauptstraße. Weitere Stellplätze sind geplant. Für Fahrradparken können öffentliche und nicht überdachte Stellplätze direkt an der Bushaltestelle genutzt werden. Durch die Lage im Ortszentrum besteht ein attraktives Umfeld aus Einzelhandel und Dienstleistern, das durch Neubauten mit Gastronomie erweitert wird.

Der Standort würde fast alle Einwohner der Gemeinde Gundelsheim bei einem Einzugsbereich von 3 Minuten im Radverkehr und 10 Minuten im Fußverkehr erschließen. Nur das Neubaugebiet Am Weinberg würde außerhalb eines Erschließungsradius von rund 700 m liegen.

Die Bushaltestelle ist bereits barrierefrei ausgebaut. Alle Flächen an der Bushaltestelle sowie im direkten Umfeld haben eine befestigte Oberfläche.

Abb. 11 Potenzieller Standort Gundelsheim, Altes Rathaus



Quelle: Landkreis Bamberg (2019b)

Hirschaid, Bahnhof

Ein Bereich für eine mögliche Mobilstation in Markt Hirschaid (12.300 Einwohner) liegt zu beiden Seiten der Bahnsteige sowie südlich vom Bahnhof Hirschaid. Der Bahnhof Hirschaid ist der am höchsten frequentierte Bahnhof im Landkreis Bamberg (Bahnstrecke vom Bamberg nach Ebermannstadt und Nürnberg). Im Kontext des Buskonzepts 2024 ist die Anbindung durch mehrere Bedienungskorridore vorgesehen: einmal im Bedienungskorridor 4 (Frensdorf – Hirschaid) sowie zweimal im Bedienungskorridor 5 (Hirschaid-Köttmannsdorf – Hirschaid Mitte über Sassanfahrt und Hirschaid-Friesen – Hirschaid Mitte). Eine Bushaltestelle liegt direkt westlich vom Bahnsteig. Der Bahnhof hat eine gute Erreichbarkeit. Trotz östlicher Lage im Hauptsiedlungsgebiet können die meisten Einwohner den Bahnhof zu Fuß (in 10 Minuten) oder mit dem Fahrrad (in 3 Minuten) erreichen.

Im Umfeld des Bahnhofs befinden sich auf der westlichen und östlichen Seite bereits Stellplätze auf einer befestigten Oberfläche. Der Bahnhof liegt direkt am Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Schiene Nummer 8.1. Es handelt sich um den Planfeststellung Abschnitt 21 (Altendorf - Hirschaid - Strullendorf) der Ausbaustrecke Nürnberg – Ebersfeld. Die Umsetzung einer Mobilstationen bzgl. Umfang und Lage der Module einer Mobilstation lässt sich daher zum aktuellen Zeitpunkt nicht abschließend festlegen. Die Größe und das Potenzial von Hirschaid deuten darauf hin, dass Module der Mobilstation beiderseits der künftigen Bahnanlagen vorgesehen werden sollten.

Mit dem Umbau des Bahnhofs erfolgt eine Modernisierung, welche auch einen barrierefreien Ausbau der Bahnsteige und Zugänge umfasst. Der Markt Hirschaid steht dazu im Austausch mit der Deutschen Bahn. Die Belange einer künftigen Mobilstation sind in dem Austausch frühzeitig zu berücksichtigen. Die Bushaltestelle wurde noch nicht barrierefrei ausgebaut.

Abb. 12 Potenzieller Standort Hirschaid, Bahnhof



Quelle: Landkreis Bamberg (2019b)

Lauter, Hauptstraße/Parkplatz Schulstraße

Ein Bereich für eine Mobilstation in der Gemeinde Lauter (1.100 Einwohner) umfasst zwei mögliche Bereiche. Ein Bereich liegt im Ortszentrum nördlich der Bushaltestelle Lauter, Hauptstraße (Kreuzung Hauptstraße/Bergstraße/Schulstraße). Ein alternativer Standort ist der Parkplatz Schulstraße, welcher ebenfalls im Ortszentrum liegt (Höhe Hausnummer 14). Der Standort am Parkplatz würde deutlich größere Flächen für die Umsetzung einer Mobilstation bieten als der Standort an der Hauptstraße. Diese liegt dafür etwas zentraler direkt am übergeordneten Straßennetz (St 2281 in Richtung Ortsteil Deusdorf). Die Gemeinde Lauter wird nicht durch den Nahverkehr auf der Schiene erschlossen. Im Kontext des Buskonzepts 2024 ist eine Anbindung im Bedienungskorridor 5 (Lauter – Reckendorf) vorgesehen, der eine Anbindung an den Schienenverkehr in der Stadt Baunach ermöglicht (Bahnstrecke Ebern – Bamberg)

Es besteht eine gute Erreichbarkeit für beide in Frage kommende Standorte, da der gesamte Siedlungsbereich der Gemeinde Lauter bei einem Einzugsradius von rund 500 m erschlossen wird. Der Standort am Parkplatz bietet bereits eine befestigte Oberfläche. Die für einen Standort im Bereich Hauptstraße/Bergstraße/Schulstraße nächstliegende Haltestelle Lauter, Hauptstraße ist noch nicht barrierefrei ausgebaut.

Abb. 13 Potenzieller Standort Lauter, Hauptstraße/Parkplatz Schulstraße



Quelle: Landkreis Bamberg (2019b)

Lisberg, Burg

Ein Bereich für eine mögliche Mobilstation in der Gemeinde Lisberg (1.700 Einwohner) liegt im Zentrum im direkten Umfeld zu der Bushaltestelle Lisberg, Burg. Die Gemeinde wird nicht durch den Nahverkehr auf der Schiene erschlossen. Im Kontext des Buskonzepts 2024 ist die Anbindung mit zwei Bedienungskorridoren vorgesehen (siehe Kapitel 3.2.2): einmal im Bedienungskorridor 3 (Lisberg – Walsdorf – Stegaurach – Bamberg) und einmal im Bedienungskorridor 5 (Lisberg – Schönbrunn im Steigerwald – Burgebrach).

Der Standort hat vor allem eine Erschließungswirkung für das Siedlungsgebiet Oberdorf, welches in einem Erschließungsradius von rund 400 nahezu alle Einwohner umfasst. Eine Herausforderung für den Fuß- und Radverkehr ist die bewegte Topografie. Das nördlich liegende Siedlungsgebiet im Ortsteil Trabelsdorf stellt dagegen für die regionale Mobilität kein Potenzial dar. Der Ortsteil liegt an einem weiteren Bedienungskorridor des Buskonzepts 2024 (Korridor 5: Priesendorf – Lisberg-Trabelsdorf – Bischberg – Bamberg).

Im direkten Umfeld gibt es bisher keine Möglichkeiten für das Auto- und Fahrradparken. Es könnten allerdings Flächen im Besitz der Gemeinde genutzt werden. Neben der Lage im Ortszentrum liegt mit der Burg Lisberg ein touristisches Ziel im Einzugsbereich.

Für die Barrierefreiheit wurde bereits eine Querungshilfe an der Hauptstraße umgesetzt. Die Bushaltestelle ist noch nicht barrierefrei ausgebaut.

Abb. 14 Potenzieller Standort Lisberg, Burg



Quelle: Landkreis Bamberg (2019b)

Litzendorf, Pödelsdorf Ortsmitte

Ein Bereich für eine mögliche Mobilstation in der Gemeinde Litzendorf (6.100 Einwohner) liegt im westlichen Ortsteil Pödelsdorf direkt an der Bushaltestelle Pödelsdorf Ortsmitte. Die Gemeinde wird nicht durch den Nahverkehr auf der Schiene erschlossen. Im Kontext des Buskonzepts 2024 ist die Anbindung durch den Bedienungskorridor 2 (Litzendorf – Bamberg) vorgesehen (siehe Kapitel 3.2.2).

Die zentrale Lage im Ortsteil Pödelsdorf ermöglicht eine gute Erschließungswirkung im Fuß- und Radverkehr für den gesamten Ortsteil. Auf der nördlichen Seite der Haltestelle befinden sich bereits Parkplätze auf einer befestigten Oberfläche. Dadurch wären weitere Modul wie Carsharing möglich. Die Bushaltestelle ist nicht barrierefrei ausgebaut.

Für das Gelände nördlich der Haltestelle, was auch den angrenzenden Parkplatz umfasst, ist die Umsetzung eines Wohngebiets vorgesehen. Damit ergibt sich zukünftig ein weiteres Potenzial für eine Mobilstation an diesem Standort. Der Bebauungsplan für diesen Bereich sieht allerdings keinen Platz für die Umsetzung einer Mobilstation vor. Eine Realisierung bleibt vorerst unklar, da eine sichere Perspektive fehlt.

Abb. 15 Potenzieller Standort Litzendorf, Pödelsdorf Ortsmitte



Quelle: Landkreis Bamberg (2019b)

Oberhaid, Bahnhof

Ein Bereich für eine mögliche Mobilstation in der Gemeinde Oberhaid (4.600 Einwohner) liegt nördlich des Bahnhofs Oberhaid (Bahnstrecke Bamberg – Schweinfurt – Würzburg). Im Kontext des Buskonzepts 2024 ist die Anbindung im Bedienungskorridor 5 vorgesehen (Oberhaid – Hallstadt – Bamberg). Eine Bushaltestelle am Bahnhof besteht bisher nicht. Die Erschließung durch Bushaltestellen erfolgt durch die zentral durch die Gemeinde verlaufende Bamberger Straße/Schweinfurter Straße.

Der Bahnhof liegt am südlichen Rand der Siedlungsgebiets Oberhaid. Dieser Bereich wird im Einzugsradius für den Fuß- und Radverkehr trotzdem vollständig abgedeckt. Es fehlen allerdings innerörtliche Radwege. Vor dem Bahnhofsgebäude (Nordseite) befinden sich mehrere Stellplätze, teilweise auf nicht befestigten Oberflächen. Ebenso existieren öffentliche und überdachte Stellplätze für Fahrräder auf einer befestigten Oberfläche. Der gesamte Bahnhofsbereich ist nicht barrierefrei

Für die Umsetzung einer Mobilstation kommen sowohl Flächen im Eigentum der Gemeinde als auch Flächen im Eigentum der Deutschen Bahn in Frage. Hierzu könnte auch das Bahnhofsgebäude integriert werden, welches über einen beheizten Warteraum verfügt. Deutsche Bahn Station & Service plant eine Komplettanierung und einen barrierefreien Zugang zu den Bahnsteigen des Gleises 1 (Richtung Schweinfurt) und des Gleises 3 (Richtung Bamberg). Hierzu werden sämtliche Mittelbahnsteige ersatzlos abgebrochen. Am Gleis 1 wird der Bahnsteig abgebrochen und an neuer Lage errichtet; am Gleis 3 wird ein neuer Außenbahnsteig, der ausschließlich über einen Zugang südlich der Bahnlinie erreichbar sein wird, errichtet. Die Gemeinde Oberhaid steht dazu im Austausch mit der Deutschen Bahn. Die Belange einer künftigen Mobilstation sind in dem Austausch frühzeitig zu berücksichtigen

Abb. 16 Potenzieller Standort Oberhaid, Bahnhof



Quelle: Landkreis Bamberg (2019b)

Rattelsdorf, Ebing Bahnhof

Ein Bereich für eine mögliche Mobilstation in Markt Rattelsdorf (4.600 Einwohner) liegt am Bahnhof Ebing (Bahnstrecke von Bamberg nach Coburg und Lichtenfels). Der Bahnhof liegt außerhalb des Ortsteils Ebing, rund ein Kilometer in südlicher Richtung und außerhalb einer dichteren Bebauung. Im Kontext des Buskonzepts 2024 ist die Anbindung im Bedienungskorridor 5 (Rattelsdorf Mitte – Rattelsdorf-Ebing Mitte – Rattelsdorf-Ebing Bahnhof) vorgesehen (siehe Kapitel 3.2.2). Eine Bushaltestelle liegt westlich der Bahnsteige.

Durch die Lage von Bahnhof und Siedlungsgebieten ergibt sich hier kein direktes Potenzial aus dem Umfeld im Fußverkehr. Für das Autoparken befinden sich bereits am nördlichen Ende der Bahnsteige acht Stellplätze auf einer befestigten Oberfläche. Möglichkeiten für Fahrradparken bestehen bisher nicht, was sich in einer großen Anzahl wild abgestellter Fahrräder zeigt. Eine Radinfrastruktur zwischen dem Bahnhof und dem Ortsteil Ebing wird offensichtlich genutzt.

Der Bahnhof und die Bushaltestellen wurden bereits barrierefrei umgebaut. Dies umfasst auch die Verbindung zwischen den Bahnsteigen und der Bushaltestelle, welche eine Eisenbahnunterführung und eine Querungshilfe am Kreisverkehr umfasst.

Die Realisierung einer Mobilstation würde zusätzliche Flächen für die Erweiterung bestehender Module (zum Beispiel Autoparken) und Umsetzung neuer Module (zum Beispiel Fahrradparken) erfordern. Die Gemeinde hat die entsprechende Klärung der Eigentumsverhältnisse der in Frage kommenden Flächen forciert.

Abb. 17 Potenzieller Standort Rattelsdorf, Ebing Bahnhof



Quelle: Landkreis Bamberg (2019b)

Reckendorf, Bahnhof

Für die Gemeinde Reckendorf (2.000 Einwohner) kommen zwei Standorte für Mobilstationen in Frage: Bahnhof Reckendorf und Bahnhof Manndorf (siehe nachfolgend). Beide Bahnhöfe liegen an der Bahnstrecke Ebing – Bamberg. Im Kontext des Buskonzepts 2024 ist für den Bahnhof Reckendorf die Anbindung im Bedienungskorridor 5 (Gerach – Reckendorf) vorgesehen (siehe Kapitel 3.2.2). Eine Bushaltestelle am Bahnhof (Sackgasse) oder auf der nahegelegenen Bahnstraße existiert bisher nicht.

Der Bahnhof liegt außerhalb des Ortszentrums im Übergang zwischen dem westlichen und östlichen Siedlungsgebiet. Dieser hat daher eine gute Erreichbarkeit für die beiden großen Siedlungsgebiete der Gemeinde Reckendorf. Bei einem Einzugsradius von 700 m werden die beiden großen Siedlungsgebiete West und Ost im Fuß- und Radverkehr abgedeckt. Zudem ist ein weiterer Radweg über den Fluss Bau nach geplant.

Auf der westlichen Seite befinden sich am Bahnhof bereits Stellplätze für Autoparken auf einer befestigten Oberfläche, was auch die Einrichtung weiterer Module wie Carsharing ermöglichen würde. Für Fahrradparken können öffentlich zugängliche und überdachte Stellplätze auf einer geschotterten Stellfläche genutzt werden. Der Bahnhof wurde bereits barrierefrei ausgebaut.

Für die Umsetzung weiterer Module einer Mobilstation sind zusätzliche Flächen erforderlich. Abgesehen von den Bahnanlagen (Gleise und Bahnsteig) liegen alle Flächen im Eigentum der Gemeinde Reckendorf.

Abb. 18 Potenzieller Standort Reckendorf, Bahnhof



Quelle: Landkreis Bamberg (2019b)

Reckendorf, Manndorf Bahnhof

Der Bahnhof Manndorf wurde als weiterer potenzieller Pilotstandort für eine Mobilstation in der Gemeinde Reckendorf diskutiert. Der Bahnhof liegt – wie der Bahnhof Reckendorf – an der Bahnstrecke Ebing – Bamberg. Im Kontext des Buskonzepts 2024 ist keine Anbindung durch einen Bedienungskorridor vorgesehen. Am Bahnhof liegt auch die Bushaltestelle Manndorf Bahnhof

Eine Mobilstation am Bahnhof Manndorf hätte nahezu keine Erschließungswirkung. In Manndorf leben rund 40 Einwohner, im nächstgelegenen Ort Laimbach 30 Einwohner. Daher erfolgt der Halt der Züge auch nur als Bedarfshalt. Wie bei der Nutzung eines Busses muss der Haltewunsch über eine Haltewunschtafel erfolgen. Auf dem Bahnsteig muss der Fahrgast gut sichtbar stehen.

Die nächstgrößeren Siedlungsgebiete verfügen über eigene Bahnhöfe (Reckendorf Hauptort und Rentweinsdorf/Treinfeld im Landkreis Haßberge) oder werden über andere Korridore erschlossen (Gerach Mitte – Reckendorf Bahnhof).

Der Bahnsteig wurde barrierefrei ausgebaut. Die Bushaltestelle sowie die Verbindungswege zwischen Bahnsteig und Bushaltestelle sind bisher nicht barrierefrei. Der Bahnsteig ist nur über nicht befestigte Wege erreichbar.

Abb. 19 Potenzieller Standort Reckendorf, Manndorf Bahnhof



Quelle: Landkreis Bamberg (2019b)

Scheßlitz, Bahnhof

Ein Bereich für eine mögliche Mobilstation in der Stadt Scheßlitz (7.300 Einwohner) liegt südlich vom Ortszentrum an der Bamberger Straße. Die Stadt Scheßlitz wird nicht durch den Nahverkehr auf der Schiene erschlossen. Im Kontext des Buskonzepts 2024 ist eine Anbindung durch mehrere Bedienungskorridore vorgesehen (siehe Kapitel 3.2.2): einmal im Bedienungskorridor 3 (Scheßlitz – Memmelsdorf – Bamberg) und dreimal im Bedienungskorridor 5 (Wattendorf – Scheßlitz, Stadelhofen – Scheßlitz und Königsfeld – Scheßlitz).

Die Realisierung einer Mobilstation kann an der Haltestelle Scheßlitz Bahnhof erfolgen. Dazu müsste optimalerweise eine neue Querung der Staatsstraße 2190 in Abstimmung mit dem Staatliche Straßenbauamt realisiert werden. Die in Frage kommenden Flächen für eine Mobilstation liegen im Eigentum der Stadt. Es bestehen bereits Planungen zur städtebaulichen Aufwertung dieses Bereichs. Dabei sollen die Kapazitäten für Auto- und Fahrradparken erweitert werden. Die Bushaltestelle ist noch nicht barrierefrei ausgebaut, was aber im Zuge der städtebaulichen Aufwertung erfolgen könnte.

Der Standort hätte eine gute Erschließungswirkung bis in das Stadtzentrum. Bei einem Einzugsbereich von rund 700m können die meisten Einwohner im Hauptort abgedeckt werden (3 Minuten mit dem Fahrrad oder 10 Minuten zu Fuß). Die Anfahrt mit dem Fahrrad wird durch das hohe Verkehrsaufkommen auf der Bamberger Straße/Hauptstraße (St 2190) und die fehlende Radinfrastruktur erschwert. Bereits heute hat der Standort aber durch das nahegelegene Schulzentrum eine gesteigerte verkehrliche Bedeutung. Mit Umsetzung des künftigen ÖPNV-Konzeptes ist mit einer weiteren Steigerung der Bedeutung zu rechnen. In Klärung ist noch die Frage, ob der Bereich in das Integrierte städtebauliche Entwicklungskonzepte der Stadt Scheßlitz integriert wird.

Abb. 20 Potenzieller Standort Scheßlitz, Bahnhof



Quelle: Landkreis Bamberg (2019b)

Scheßlitz, A70/Anschlussstelle Scheßlitz

Ein Bereich für eine weitere mögliche Mobilstation in der Stadt Scheßlitz liegt nordöstlich vom Ortszentrum an der Straße Oberend. Der Standort wird bereits heute als Pendlerparkplatz genutzt, da dieser unmittelbar an der Anschlussstelle Scheßlitz der A70 (Schweinfurt – Bamberg – Bayreuth) liegt. Im Kontext des Buskonzepts 2024 soll die Straße Oberend von zwei Bedienungskorridoren vom Typ 5 genutzt werden (siehe Kapitel 3.2.2): Scheßlitz – Wattendorf und Scheßlitz – Stadelhofen. Eine Bushaltestelle auf Höhe des Pendlerparkplatzes besteht derzeit nicht.

Dieser Standort ist unter allen Interessensbekundungen der einzige Standort an einem Pendlerparkplatz. Die Verknüpfung mit dem öffentlichen Personennahverkehr ist aktuell durch eine Haltestelle an der Jura-Klinik in rund 250 Metern Entfernung gegeben. Schwerpunkt am Pendler-Parkplatz wäre der Umstieg zwischen Fahrrad und Auto. Mit der Umsetzung des Buskonzepts 2024 wäre aber auch eine direktere Integration des öffentlichen Personenverkehrs vorstellbar.

Der Standort hätte eine gute Erschließungswirkung bis in das Stadtzentrum sowie in das benachbarte Gewerbegebiet. Bei einem Einzugsbereich von rund 700m können vor allem die Einwohner im nördlichen bis östlichen Teil des Stadtzentrums abgedeckt werden (3 Minuten mit dem Fahrrad oder 10 Minuten zu Fuß). Ebenso erreicht die Erschließungswirkung bis in den Ortsteil Burgellern. Die Anfahrt mit dem Fahrrad erfolgt vor allem über die Staatsstraßen 2019 (Richtung Zentrum) und 2210 (Richtung Burgellern). Das hohe Verkehrsaufkommen auf diese beiden Straßen erschwert allerdings das Potenzial im Radverkehr auch zu nutzen. Zumindest in Richtung des Stadtzentrums besteht abschnittsweise eine Alternative zur Nutzung der Staatsstraße 2190.

Abb. 21 Potenzieller Standort Scheßlitz, A70/Anschlussstelle Scheßlitz



Quelle: Landkreis Bamberg (2019b)

Stegaurach, Aurachtalapotheke

Ein Bereich für eine mögliche Mobilstation in der Gemeinde Stegaurach (7.100 Einwohner) liegt südlich vom Ortszentrum an der Bamberger Straße an der Haltestelle Aurachtalapotheke. Die Gemeinde wird nicht durch den Nahverkehr auf der Schiene erschlossen. Im Kontext des Buskonzepts 2024 ist eine Anbindung durch den Bedienungskorridor 1 (Bamberg – Stegaurach) und Bedienungskorridor 3 (Stegaurach – Walsdorf – Lisberg) vorgesehen. Weitere Bedienungskorridore würden ebenfalls durch die Gemeinde Stegaurach führen, aber nicht entlang der Bamberger Straße (Bamberg – Burgebrach über Stegaurach-Debring und Bamberg – Frensdorf über Stegaurach-Waizendorf).

Die Flächen für die Realisierung einer Mobilstation liegen im Eigentum der Gemeinde. Auf der Fläche für eine Mobilstation sind bereits Stellplätze für Autoparken auf einer befestigten Oberfläche vorhanden. Die Bushaltestelle ist nicht barrierefrei ausgebaut.

Bei einem Einzugsradius von rund einem Kilometer können fast alle Einwohner im Hauptort sowie Einwohner in den westlich liegenden Ortsteilen Hartlanden und Dellern erreicht werden. Das Verkehrsaufkommen auf der Bamberger Straße (Staatsstraße 2276) schränkt allerdings die Anbindung an das Fahrrad aus Westen, Süden und Osten ein. Die Bushaltestelle Aurachtalapotheke sollte möglichst näher an den Standort verlegt werden. Zudem wäre eine sichere Querung der Staatsstraße 2276 zur Bushaltestelle in Fahrtrichtung Bamberg nötig. Diese wäre mit dem Staatlichen Bauamt abzustimmen.

Abb. 22 Potenzieller Standort Stegaurach, Aurachtalapotheke



Quelle: Landkreis Bamberg (2019b)

Strullendorf, Bahnhof

Ein Bereich für eine mögliche Mobilstation in der Gemeinde Strullendorf (8.100 Einwohner) liegt östlich am Bahnhof Strullendorf (Bahnstrecke von Bamberg nach Ebermannstadt und Nürnberg). Im Kontext des Buskonzepts 2024 ist die Anbindung im Bedienungskorridor 5 (Heiligenstadt – Strullendorf – Bamberg) vorgesehen (siehe Kapitel 3.2.2). Eine Anbindung des Bahnhofs im Busverkehr erfolgt derzeit nicht.

Der Bahnhof liegt westlich im Stadtgebiet zwischen dem Hauptort Strullendorf (östlich) und dem Gewerbegebiet (westlich). Bei einem Einzugsradius von rund 700 m können daher ein Großteil der Einwohner und Arbeitsplätze in der Gemeinde Strullendorf erschlossen werden. Zu beiden Seiten der Bahnsteige befinden sich Stellplätze überwiegend auf einer befestigten Oberfläche. Für eine Realisierung als Mobilstation sollten Module vor allem für den Radverkehr möglichst nahe am künftigen Zugang zu den Bahnsteigen platziert werden. Diese Flächen stehen derzeit noch nicht zur Verfügung. Dazu sind seitens der Gemeinde Abstimmungen mit der Deutschen Bahn nötig. Der Bahnhof wurde bereits barrierefrei ausgebaut.

Der Bahnhof liegt direkt am Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Schiene Nummer 8.1. Es handelt sich um den Planfeststellung Abschnitt 21 (Altendorf - Hirschaid - Strullendorf) der Ausbaustrecke Nürnberg – Ebensfeld.“

Abb. 23 Potenzieller Standort Strullendorf, Bahnhof



Quelle: Landkreis Bamberg (2019b)

Zapfendorf, Bahnhof

Ein Bereich für eine mögliche Mobilstation in Markt Zapfendorf (5.000 Einwohner) liegt am Bahnhof Zapfendorf (Bahnstrecke von Bamberg nach Coburg und Lichtenfels). Im Kontext des Buskonzepts 2024 ist keine Anbindung durch einen der Bedienungskorridore vorgesehen. Direkt am Bahnhof existiert keine Haltestelle für den Busverkehr. Die nächstgelegene Haltestelle (Zapfendorf, Kirche/Abzweig Bahnhof) liegt auf der Hauptstraße. Die Entfernung zu den Bahnsteigen beträgt rund 150 m.

Der Bahnhof liegt westlich im Stadtgebiet zwischen dem Hauptort Zapfendorf (östlich) und dem Gewerbegebiet (westlich). Bei einem Einzugsradius von rund 700 m können daher ein Großteil der Einwohner und Arbeitsplätze in der Gemeinde Zapfendorf erschlossen werden.

Zu beiden Seiten der Bahnsteige befinden sich auf einer befestigten Oberfläche Stellplätze für das Auto-parken. Öffentliches und überdachtes Fahrradparken auf einer befestigten Oberfläche ist ebenfalls möglich. Die Qualität dieser Anlage ist allerdings gering, da diese nicht gepflegt wird. Entsprechend hoch ist die Anzahl der wild abgestellten Fahrräder, obwohl rund die Hälfte der überdachten Anlage noch frei ist. Weitere Flächen für die Realisierung zusätzlicher Module erfordern Flächen im Eigentum der Gemeinde oder der Deutschen Bahn. Der Bahnhof wurde barrierefrei ausgebaut.

Abb. 24 Potenzieller Standort Zapfendorf, Bahnhof



Quelle: Landkreis Bamberg (2019b)

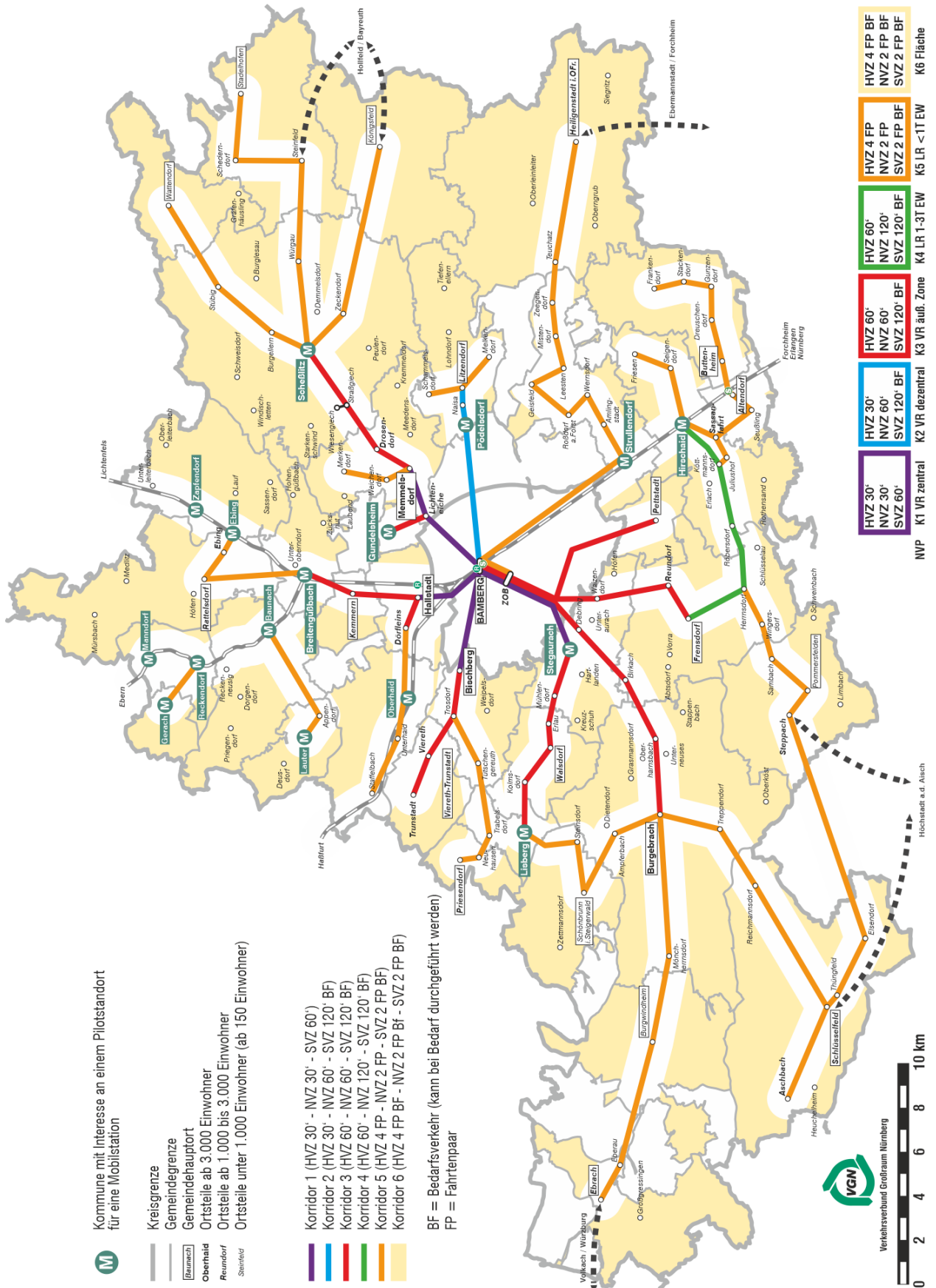
3.2.2 Landkreis Bamberg: Neustrukturierung Busnetz 2024

Mit dem intermodalen Verkehrskonzept ist eine deutliche Qualitätssteigerung im Busverkehr verbunden. Hierzu werden ab Mitte 2024 auf mehreren Korridoren direkte und schnelle Verbindungen vor allem zwischen dem Landkreis und der Stadt Bamberg umgesetzt. Hinzu kommen einzelne tangentielle Verbindungen wie zwischen der Gemeinde Frensdorf und Markt Hirschaid. Die Korridore verlaufen vor allem in West-Ost-Richtung und ergänzen damit den in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Schienenverkehr.

Mit der Einrichtung schneller Busverbindungen kann allerdings keine umfassende Erschließung in der Fläche durch diese Buslinien gewährleistet werden. Daher gewinnt ein Umstieg an den Haltestellen zu diesen Linien an Bedeutung (Intermodalität). Hieraus ergibt sich der Bedarf, den Umstieg durch die Umsetzung von Mobilstationen zu erleichtern und damit zu fördern. Im Kontext des Buskonzepts sind dabei nicht nur die Bushaltestellen in den Ortszentren wichtig. Gerade die Bushaltestellen entlang der Überlandstrecken zwischen zwei Kommunen gewinnen durch die Weiterentwicklung zu Mobilstationen an Bedeutung für die Erschließung in die Fläche.

Die Umsetzung des Buskonzepts 2024 ist daher eng verbunden mit dem Interesse, aus den Kommunen einen Pilotstandort für eine Mobilstation im Zuge dieses Umsetzungskonzepts zu realisieren. Von allen Kommunen des Landkreises Bamberg haben bisher 15 Kommunen ein Interesse an der Realisierung eines Pilotstandorts gezeigt. Mit zwei Standorten in der Gemeinde Reckendorf ergeben sich damit insgesamt 16 mögliche Standorte. Diese Standorte liegen oft an Schnittstellen zwischen dem Nahverkehr auf der Schiene und den Bedienungskorridoren des Buskonzepts 2024. So gab es auf die Anfrage des Landkreises Bamberg im Sommer 2018 hin mit Ausnahme der Bahnhöfe Altendorf und Hallstadt an allen weiteren Bahnhöfen im Landkreis das Interesse einen Pilotstandort einzurichten (neun Standorte). Hinzu kommen weitere sieben Standorte entlang der Bedienungskorridore des Buskonzepts 2024.

Abb. 25: Busnetz 2024 und Interessenbekundungen für Mobilstationen



Quelle: Planersocietät (2020), basierend auf Landkreis Bamberg (2019c)

4 Module für Mobilstationen


Mobilstationen bilden den Rahmen, in dem bereits bestehende Angebote weiterentwickelt und um neue Angebote (Module) erweitert werden können. Dies erfolgt über ein Corporate Design, welches einen Wiedererkennungswert schafft. Mobilstationen sind daher nicht nur einzelne Standorte, sondern können für eine Region – wie den Landkreis Bamberg – ein Netz alternativer Mobilitätsangebote zum eigenen Auto sein.

Mobilstationen vereinen unterschiedliche Mobilitätsangebote (siehe Kapitel 4.1 bis 4.4) und weitere erforderliche Module (siehe Kapitel 4.5 bis 4.6). Der Ansatz für den Landkreis Bamberg sieht daher für alle Standorte eine vorgegebene Grundausstattung und bei Bedarf zusätzliche Module vor (siehe Kapitel 5.1 bis 5.2). Die Größe eines Moduls – zum Beispiel Anzahl der Fahrradstellplätze – ist dabei aber nicht fest vorgegeben. Die Skalierung aller in Frage kommender Module einer Mobilstation ergibt sich immer aus der Situation vor Ort. So kann die Größe eines einzelnen Moduls durch die Platzverhältnisse vor Ort kleiner oder der zu erwartenden Nachfrage größer ausfallen, als bei anderen Standorten.

4.1 Verknüpfung mit Bahn und Bus

Der öffentliche Personennahverkehr ist der wichtigste Baustein bei der Verbesserung der intermodalen Mobilität, um eine Verlagerung regionaler Verkehre vom Auto auf den Umweltverbund zu ermöglichen. Besonders attraktiv sind dabei die (Bus-)Bahnhöfe und Bushaltestellen von Bahn- und (Schnell-) Buslinien, mit denen die Innenstädte der Ober- und Mittelzentren ohne weiteren Umstieg erreichbar sind. Speziell bei Bahnhöfen besteht die Herausforderung, intermodale Standorte nicht pro Standort zu planen, sondern gezielt die einzelnen Zugänge zu berücksichtigen. Da Bahnhöfe größer sind als Bushaltestellen, haben diese meist mehrere Zu-/Ausgänge, welche eine unterschiedliche Bedeutung in der Erschließungswirkung und intermodalen Verknüpfung haben können. In der Regel haben Bahnhöfe eine höhere Attraktivität für größere Mobilstationen, da Bahnlinien schnellere Verbindungen und damit kürzere Reisezeiten ermöglichen, als mit (Schnell-) Buslinien.

Tab. 1 Module für die Verknüpfung mit Bahn und Bus

Modul	Beschreibung	Beispiel
Bahnhof mit/ohne Bushaltestelle Busbahnhof	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Umstieg zum Zug und/oder zu regionalen (Schnell-) Buslinien ▪ Bedeutung eines Standorts abhängig von der regionalen Anbindung in Mittel- und Oberzentren (Takte, Fahrzeiten, weitere Umstiege) ▪ bei größeren Städten zudem Umstieg auf Fernbus möglich 	


Modul	Beschreibung	Beispiel
Bushaltestelle	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Umstieg zu regionalen (Schnell-) Buslinien ▪ Bedeutung eines Standorts abhängig von der regionalen Anbindung in Mittel- und Oberzentren (Takte, Fahrzeiten, weitere Umstiege) ▪ liegen meist außerhalb kernstädtischer Gebiete 	
Fernbusterminal	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bedeutung eines Standorts abhängig von der regionalen Anbindung in Mittel- und Oberzentren (Takte, Fahrzeiten, weitere Umstiege) ▪ liegt meist an größeren Bahnhöfen bzw. Busbahnhöfen 	

Quelle: Planersocietät (2020)

4.2 Verknüpfung mit dem Fahrrad

Das Fahrrad übernimmt in der intermodalen Mobilität die Aufgabe, die Entfernung zwischen einer Mobilstation und dem Start-/Zielpunkt im Umfeld zu überbrücken. Dies gilt vor allem für Entfernungen von bis zu fünf Kilometern. Mit der zunehmenden Verbreitung von Pedelecs nimmt dieser Radius weiter zu und wird unabhängig von der Topographie. Mit der zunehmenden Verbreitung von Pedelecs sowie hochwertigen Fahrrädern ergeben sich erweiterte Ansprüche an Abstellanlagen der Mobilstationen. Diese lassen sich in die zwei Module Fahrradparken (öffentlich zugänglich) und Fahrradgarage (gesichert/überwacht) unterscheiden.

Tab. 2 Module für die Verknüpfung Fahrrad

Modul	Beschreibung	Beispiel
Fahrradparken	<ul style="list-style-type: none"> ▪ kostenloses Parken an Haltestellen und an Zugängen der Bahnhöfe ▪ Mindestausstattung überdacht und mit Rahmenhalterung in einem Abstand, dass diese von beiden Seiten genutzt werden kann ▪ weitere Ausstattung möglich: Beleuchtung, Videoüberwachung 	

Modul	Beschreibung	Beispiel
Fahrradgaragen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Parken an Haltestellen und Zugängen der Bahnhöfe ▪ kontrollierte und überachte Nutzung durch Zugangssystem ▪ ggf. kostenpflichtig, abhängig von Finanzierungs- und Betreibermodell ▪ vereint Mindestausstattung und erweiterte Ausstattung des klassischen Fahrradparken (siehe oben) 	
Radwegintegration	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Radinfrastruktur im Umfeld einer Radstation (bis zu 5 Kilometer) ermöglicht eine sichere An- und Abfahrt 	

Quelle: Planersocietät (2020)

4.3 Verknüpfung mit Zufußgehen/Mikromobilität

Das Zufußgehen stellt die wichtigste Grundlage der gesamten Mobilität dar. Alle weiteren Mobilitätsformen (Bahn/Bus, Fahrrad, Auto) sind davon abhängig, dass vor und nach der Nutzung auch zu Fuß gegangen wird. Selbst die Nutzung von Hilfsmitteln für Menschen mit Beeinträchtigungen setzt Fußwege voraus. Entsprechend wichtig an einer Mobilstation ist die Verknüpfung mit dem Fußverkehr und der Barrierefreiheit über eigene Module. Hierzu lassen sich zwei Module unterscheiden. Dies ist Zufußgehen innerhalb der Mobilstation, wie ein Umstieg zwischen dem Fahrrad und dem Zug. Ebenso ist Zufußgehen ein Modul über die Mobilstation hinaus (Radius rund ein Kilometer). So wie das Fahrrad eine Verknüpfung für die Erreichbarkeit des Umfelds einer Mobilstation ist, kann auch der Fußverkehr zur Erreichbarkeit einer Mobilstation aus dem Umfeld beitragen.

Mikromobilität

Elektro-Roller als Teil der Mikromobilität können einen Beitrag zur nachhaltigen Mobilität leisten. Voraussetzung dafür ist die Zusammenarbeit zwischen kommunalen Akteuren und den Anbietern von Elektro-Roller. Sie sollte das Ziel haben, die Elektro-Roller geordnet in den kommunalen Verkehr zu integrieren und so das Mobilitätsangebot zu erweitern. Die Elektro-Roller sollten als Chance und nicht nur als Problem verstanden werden, heißt es in einer Handreichung für Kommunen, die Agora Verkehrswende gemeinsam mit dem Deutschen Städtetag und dem Deutschen Städte- und Gemeindebund ausgearbeitet hat.

Ziel von Vereinbarungen zwischen Kommunen und Leihrolleranbietern sollte es unter anderem sein, Parkieranlagen für Leihroller einzurichten, Sperrzonen für das Parken von und das Befahren mit Leihrollern auszuweisen und ein zuverlässiges Beschwerdemanagement zu gewährleisten. Die Mobilstationen im Landkreis Bamberg bieten sich hier als Aufnahme- und Abgabepunkt an.

Elektro-Roller sind im Vergleich zu anderen motorisierten Fahrzeugen besonders effizient. Eine durchschnittliche Fahrt mit dem Auto legt mit der Energiemenge von einer Kilowattstunde eine Strecke von rund zwei Kilometern zurück, ein Elektro-Roller kommt mit der gleichen Energiemenge mehr als vierzigmal so weit. Jede auf einen Roller verlagerte Autofahrt führt also zu erheblichen Energieeinsparungen.

Sparsam sind die Elektro-Roller auch bei der Emission von klimaschädlichem Kohlendioxid (CO₂); beim gegenwärtigen deutschen Strommix emittieren sie knapp 5 Gramm pro Kilometer. Ob und wie klimaverträglich die Fahrzeuge unterm Strich sind, hängt aber entscheidend davon ab, welche Anteile von welchem Verkehrsträger auf die Elektro-Roller verlagert werden. Ersetzen sie die Autonutzung, bewirken sie positive Effekte, substituieren sie hingegen vorrangig Fuß- und Radwege steht ihr verkehrlicher und ökologischer Nutzen infrage. Wegen ihrer großen Effizienzvorteile im Vergleich zu Auto kann bereits die Verlagerung vergleichsweise weniger Autofahrten auf die Elektro-Roller per Saldo zu CO₂-Einsparungen führen.

Tab. 3 Module für die Verknüpfung Fußwege und Mikromobilität

Modul	Beschreibung	Beispiel
Barrierefreiheit	<ul style="list-style-type: none"> ▪ befestigte und barrierefrei ausgebaute Oberfläche ▪ Wegweisung zwischen den einzelnen Modulen der Mobilstation ▪ Integration der Wegweisung in bestehende Systeme (zum Beispiel auf dem Bahnsteig) 	
Fußwegintegration	<ul style="list-style-type: none"> ▪ befestigte und barrierefrei ausgebaute Zuwege ▪ Wegweisung aus dem Umfeld der fußläufigen Erreichbarkeit (Radius ca. 1.000 Meter) 	
Rollerparken	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bereitstellung geeigneter Halterungen für ein gesichertes Abstellen von Rollern ▪ Erweiterung um Lademöglichkeiten im Einzelfall zu prüfen 	

Quelle: Planersocietät (2020)

4.4 Verknüpfung mit dem Auto

Die Verbesserung der Intermodalität verfolgt das Ziel, die Mobilität einer Region klimafreundlicher zu gestalten. Dazu gehören die Verknüpfungen mit dem Auto, welche sich in mehrere Module unterscheiden lassen. Alle Module verfolgen das Ziel, auf das eigene Auto zu verzichten (zum Beispiel über Carsharing) oder die Fahrten mit dem eigenen Auto möglichst gering zu halten (zum Beispiel über P+R). Speziell

beim Modul Autoparken (P+R) sind Abwägungen sinnvoll. Autoparken bedeutet Flächenverbrauch. Die Stellplätze haben eine geringe Umschlagquote, was diese zum Beispiel von einem Supermarkt-Parkplatz unterscheidet. In innergemeindlichen Lagen kann zudem eine Konkurrenz mit anderen Nutzungen entstehen, wenn P+R-Standorte ohne Nutzungseinschränkung und kostenlos in einem Umfeld mit Parkraumbewirtschaftung entstehen.

Tab. 4 Module für die Verknüpfung mit dem Auto

Modul	Beschreibung	Beispiel
Autoparken	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Unterscheidung nach innergemeindlichen Standorten (mit Nutzungseinschränkung) und ländlichen Standorten sinnvoll (ohne Nutzungseinschränkung) ▪ an Bahnhöfen, Busbahnhöfen und Anschlussstellen des Autobahn- und Bundesstraßennetzes (Pendlerparkplatz) 	
Bringen/Abholen (Kiss+Ride)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zone möglichst nahe am Zugang zu den Bahnsteigen ▪ zeitliche Einschränkung auf Kurzzeitparken (Richtwert maximal 30 Minuten) 	
Taxizone	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zone möglichst nahe am Zugang zu den Bahnsteigen 	
Carsharing	<ul style="list-style-type: none"> ▪ gesonderte gekennzeichnete Stellplätze in attraktiver Lage 	
Barrierefreiheit	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ausweisung von Stellplätzen für Menschen mit Behinderungen 	

Quelle: Planersocietät (2020)

4.5 Verknüpfung mit Dienstleistungen

Das Ziel der Verknüpfung einer Mobilstation mit Dienstleistungen ist eng verbunden mit einer Steigerung der Aufenthaltsqualität. Unabhängig von einer Videoüberwachung können mit Personal besetzte Angebote auch zu einer Verbesserung der subjektiven Sicherheit beitragen. Hierzu können mehrere Module unterschieden werden, welche nicht alle zwingend Personal erfordern. Lassen sich an einer Mobilstation im Rahmen der Module Einzelhandel, Gastronomie und/oder Information mit Personal besetzte Dienstleistungen umsetzen, können weitere Synergien möglich sein. Dies gilt vor allem für die Information zur Nutzung von Mobilstationen sowie der Kontrolle bzgl. des Zustandes und Sicherung des technisch einwandfreien Betriebes. Weitere Synergien können zudem bei der Verknüpfung einer Mobilstation mit der Infrastruktur (siehe Kapitel 4.6) realisiert werden. Dies ist zum Beispiel der Fall, wenn sich eine öffentliche Toilette zusammen mit dem Modul Gastronomie umsetzen lässt.

Tab. 5 Module für die Verknüpfung mit Dienstleistungen

Modul	Beschreibung	Beispiel
Self-Services	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Poststation / Packstation ▪ Automaten ▪ Entsorgungscontainer ▪ Werkzeug und Technik für Kleinreparaturen am Fahrrad 	
Einzelhandel	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Reisebedarf 	
Gastronomie	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bäcker ▪ Imbiss 	
Beratung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Servicepunkt von Verkehrsunternehmen ▪ Bürgerbüro ▪ Touristeninformation 	





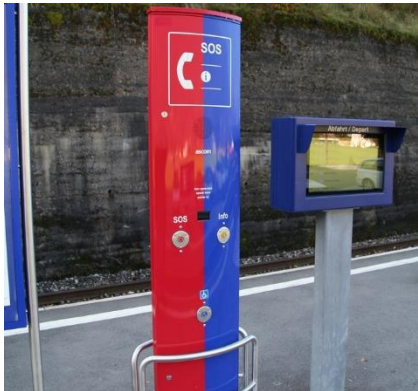
Quelle: Planersocietät (2020)

4.6 Verknüpfung mit Infrastrukturbedarf

Mobilstationen lassen sich nur mit einer passenden Infrastruktur etablieren. Eine attraktive Infrastruktur ist daher vergleichbar mit der Verknüpfung Zufußgehen (siehe Kapitel 4.3). Beide bilden das verbindende Element einer Mobilstation, ohne die sich nicht die weiteren Verknüpfungen realisieren lassen (siehe Kapitel 4.1 bis 4.6). Ziel dieser weiteren Infrastruktur ist es, Umsteige und Aufenthalt an einer Mobilstation möglich einfach und vor allem subjektiv sicher zu gestalten. Hierzu muss auch gewährleistet werden, dass sich Mobilstationen durch einen einheitlichen Markenauftritt auszeichnen, um einen hohen Wiedererkennungswert zu schaffen. Dies hat gleichzeitig die Funktion, durch den Außenauftritt für das Angebot Mobilstation zu werben.

Tab. 6 Module für die Verknüpfung mit Infrastruktur

Modul	Beschreibung	Beispiel
Markenauftritt	<ul style="list-style-type: none"> ▪ einheitliche Gestaltung über ein Corporate Design 	
Echtzeitinformation	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Angaben zu den Abfahrten der Bahn- und Buslinien ▪ freie Kapazitäten beim Auto- und Fahrradparken ▪ Standorte für Echtzeitanzeigen sind auch außerhalb von Mobilstationen relevant wie an Anschlussstellen von Autobahnen und in Stadt(-teil)-zentren 	
Toiletten	<ul style="list-style-type: none"> ▪ automatisches Toilettensystem ▪ barrierefreie Nutzung möglich 	
Aufenthalt	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Standorte zur Überbrückung von Wartezeiten ▪ besonderer Fokus auf Aufenthaltsqualität im Kontext von Sauberkeit, Licht und Sicherheitsempfinden ▪ umfasst immer mehrere Teilmodule: Wetterschutz, Sitzmöglichkeit, Papierkorb, Beleuchtung, Internet- 	

Modul	Beschreibung	Beispiel
	<p>zugang über WLAN und USB-Anschluss</p>	
Schließfächer	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ergänzung für das Modul Aufenthalt ▪ vor allem als sichere Ablage für kleine Gegenstände wie Fahrradhelm 	
Elektromobilität	<ul style="list-style-type: none"> ▪ gesonderte gekennzeichnete Stellplätze in attraktiver Lage ▪ für Autos, Fahrräder und Roller 	
Energiegewinnung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Förderung von Elektromobilität sollte klimafreundlich erfolgen ▪ Bereitstellung von Strom für Elektromobilität und zur Steigerung der Aufenthaltsqualität ▪ Ausstattung von Dächern mit Solaranlagen 	
Orientierung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Angaben zum Standort und zum näheren Umfeld (Radius analog Fußweg rund ein Kilometer) ▪ Aushangvitriten/Flyer zu örtlichen Einrichtungen und Veranstaltungen 	
Sicherheit	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Notrufsäule ▪ bei Bedarf ergänzende Videoüberwachung 	

Quelle: Planersocietät (2020)

5 Ansatz Landkreis Bamberg

5.1 Grundausrüstung der Mobilstationen

Für die Umsetzung des Maßnahmenbausteins Mobilstationen aus dem Intermodalen Mobilitätskonzept stehen drei Stationstypen als Empfehlung zur Auswahl. Sie unterscheiden sich nach der Bedeutung und Funktion des Standorts und damit in Größe und Umfang der Angebote sowie der weiteren Ausstattung. Die ersten beiden Stationstypen ergeben sich aus dem intermodalen Mobilitätskonzept des Landkreises Bamberg.

Der dritte Typ wurde in diesem Konzept auch bereits im intermodalen Mobilitätskonzept skizziert mit der Empfehlung, Pendlerparkplätze um Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge zu erweitern. Für dieses Umsetzungskonzept wurde dieser Ansatz weiterentwickelt hin zum Stationstyp 3. Dies basiert auf der bewussten Entscheidung auch Intermodalität ohne eine Verknüpfung mit Bahn und Bus im Landkreis Bamberg zu ermöglichen, wenn sich ein potenzieller Standort abzeichnet. Dies trifft auf die Pendlerparkplätze im Landkreis Bamberg zu. Diese Standorte wurden daher in diesem Umsetzungskonzept zu vollständigen Mobilstationen des Typs 3 weiterentwickelt, auch wenn hierdurch noch eine weitere Abstimmung zur Förderlage erfolgen muss.

Tab. 7 Stationstypen für Mobilstationen

Stationstyp	Einsatzbereich	Charakteristika
1	(Bus-) Bahnhöfe	Mobilstationen an Bahnhöfen umfassen immer den gesamten Bahnhofsbereich, wozu auch die jeweiligen Bushaltestellen gehören. Allerdings haben nicht alle Kommunen im Landkreis Bamberg einen Bahnhof. Hier können Bushaltestellen, an denen sich mehrere Buslinien begegnen (Busbahnhof) eine sinnvolle Alternative sein.
2	Bushaltestellen	Mobilstationen an Bushaltestellen liegen nicht zwingend in den zentralen Lagen. Besonders Bushaltestellen entlang von Überlandstrecken zwischen zwei Kommunen haben eine wesentliche Bedeutung für eine intermodale Erschließung in die Fläche. Die Möglichkeit diese Bushaltestellen zu Mobilstationen zu entwickeln ist dabei stark abhängig von der Qualität des Busangebots bzgl. Bedienungszeiten und -häufigkeiten sowie Reisezeiten.
3	Pendlerparkplätze	Mobilstationen an Pendlerparkplätzen haben gegenüber den beiden anderen Stationstypen einen stärkeren Fokus auf den motorisierten Individualverkehr. Eine Verknüpfung mit dem öffentlichen Personennahverkehr ist zwar sinnvoll, aber aufgrund der Lage der Pendlerparkplätze schwerer zu realisieren. Obwohl die entsprechende Aufwertung der P+M-Standorte bisher in Bayern nicht in der Förderung berücksichtigt ist, sollten diese Standorte gerade im Landkreis Bamberg mit seinen hoch frequentierten Autobahnen für die vernetzte Mobilität aufgewertet werden.

Quelle: Planersocietät (2020)

Jede der drei Stationstypen hat eine festgelegte Grundausrüstung (siehe Tab. 8). Damit ergibt sich ein hoher Wiedererkennungswert, da (potenzielle) Nutzer anhand des Stationstyps immer die gleichen Module erwarten können. Die Vorgabe von drei Stationstypen und deren Grundausrüstung soll entsprechend der individuellen Situationen vor Ort erweiterbar sein. Die Grundausrüstung kann daher mit weiteren Modulen individuell ergänzt werden (siehe Tab. 9).

Eine Umsetzung mit weniger Modulen, als in der Grundausrüstung vorgegeben, sollte nicht erfolgen. Die Sicherstellung einer gleichbleibenden Basisqualität durch die eine fest vorgegebene Grundausrüstung ist ein wesentliches Qualitätsmerkmal für einen Standort. Die einheitliche Ausstattung, Gestaltung und Wegweisung fördern die intuitive Nutzung und repräsentieren die neue Qualität des Gesamtnetzes.

Die Grundausrüstung wird für die drei Stationstypen definiert: (Bus-) Bahnhof, Bushaltestelle und Pendlerparkplatz (siehe Tab. 7). Die Ausstattung erfolgt über mehrere Module für Mobilität (Bahn/Bus, Auto, Fahrrad, Zufußgehen) sowie Infrastruktur. Module für ergänzende Dienstleistungen können über die erweiterte Ausstattung ergänzt werden (siehe Tab. 9).

Die drei Stationstypen werden durch das Corporate Design für Mobilstationen im Landkreis Bamberg als Netz verbunden. Die Wegweisung zu einer Mobilstation aus deren Umfeld berücksichtigt aber, um welchen Stationstypen es sich handelt (siehe Kapitel 5.3).

Tab. 8 Mobilstationen – einheitliche Grundausrüstung nach Einsatzbereich

Stationstyp	ÖV		Auto			Rad			zu Fuß		Infrastruktur						
	Bahn	Bus	Autoparken	Behinderterstellplatz	Bringen/Abholen	Fahrradparken	Radstation	Radwegintegration	Barrierefreiheit	Fußwegintegration	Markenauftritt	Orientierung	Echtzeitinformation	Aufenthalt	Sicherheit	Elektromobilität	Schließfächer
1	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
2		■				■		■	■	■	■	■		■		■	
3			■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		■		■	■

Stationstyp 1: (Bus-) Bahnhof

Stationstyp 2: Bushaltestelle

Stationstyp 3: Pendlerparkplatz

Quelle: Planersocietät (2020)

Die Grundausrüstung umfasst bei allen drei Stationstypen immer das Modul Aufenthalt. Dieses Modul setzt sich immer auch den gleichen Teilmodulen zusammen: Wetterschutz, Sitzmöglichkeit, Beleuchtung, Papierkorb, Internetzugang (WLAN) und USB-Anschluss als Lademöglichkeit. So wird sichergestellt, dass jede Mobilstation über die Stele und Corporate Design hinaus einen Wiedererkennungs- und Einladungscharakter hat, da es sich beim Modul Aufenthalt immer um ein baulich größeres Modul handelt. Es übernimmt wie die Stele gleichzeitig die Funktion als Blickfang.

5.2 Erweiterte Ausstattung einer Mobilstation

Die Grundausstattung der drei Stationstypen kann individuell durch weitere Module ergänzt werden. Hierbei ist wichtig, dass die erweiterte Ausstattung die Grundausstattung ergänzt und nicht in irgendeiner Form ersetzt. Art und Umfang der erweiterten Ausstattung ist dazu besonders im Bereich Dienstleistungen auch mit den relevanten Akteuren vor Ort abzustimmen. Die erweiterte Ausstattung wird immer im Corporate Design für die Mobilstationen im Landkreis Bamberg ergänzt. Dazu ist es möglich, die erweiterte Ausstattung in die Wegweisung im Umfeld einer Mobilstationen aufzunehmen (siehe Kapitel 5.3).

Tab. 9 Mobilstationen – erweiterte Ausstattung nach Bedarf

Stationstyp	ÖV			Auto		Rad	Infrastruktur				Dienstleistung			
	Bahn	Bus	Fernbusterminal	Carsharing	Taxizone	Radstation	Echtzeitinformation	Toiletten	Schließfächer	Energiegewinnung	Self-Services	Einzelhandel	Gastronomie	Beratung
1			■	■	■			■		■	■	■	■	■
2			■	■		■	■	■	■	■	■			
3	■	■	■	■						■	■			

Stationstyp 1: (Bus-) Bahnhof

Stationstyp 2: Bushaltestelle

Stationstyp 3: Pendlerparkplatz

Quelle: Planersocietät (2020)

5.3 Corporate Design

Mobilstationen müssen kreisweit einen einheitlichen Qualitätsstandard aufweisen. Sie müssen zudem für die Nutzer durch eine einheitliche Gestaltung, eine einheitliche Kundeninformation und ein Leitsystem erkennbar sein. Gestaltung und Leitsystem zeichnen die einzelne Mobilstation als Teil eines Netzes aus, in dem sich Kunden komfortabel orientieren können. Gestaltung, Information und Leitsystem müssen deshalb in einem einheitlichen und innovativen Corporate Design festgelegt werden.

Die Aufgaben einer Mobilstation gehen über die bloße Verknüpfung verschiedener Verkehrsangebote hinaus. So gehört es zum Aufgabenspektrum ein ganzheitliches Angebot von Mobilitätsdienstleistungen einheitlich zu organisieren, zu kommunizieren und letztendlich als attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr zu bewerben.

Details zu Logo und Grundgestaltung der Mobilstations-Steile als ein Hauptelement enthält das Handbuch Gestaltungsrichtlinien Mobil im Landkreis Bamberg (siehe Anhang).

Abb. 26 Muster möglicher Stelen für eine Mobilstation



Quelle: Planersocietät (2020)

6 Weitere Potenziale

6.1 Entwicklung eines Verleihnetzes: Bike- und Carsharing

Carsharing

Im Intermodalen Mobilitätskonzept wurde bereits das Potenzial von Carsharing-Angeboten angesprochen. Bisher existiert an 16 Standorten im Landkreis ein Elektro-Carsharing-Angebot der Regionalwerke Bamberg. Die modernen BMW i3 sind an den Gemeindeämtern/Verwaltungen stationiert, welche die Fahrzeuge auch als Dienstwagen nutzen. Der Zugang für Privatkunden erfolgt durch Registrierung in den Gemeindeverwaltungen, die Reservierung und Buchung können Kunden über die Plattform der österreichischen Genossenschaft als Betreiberin vornehmen.

Nur 106 registrierte Nutzer (Stand Juni 2019) zählt bisher das Gesamtsystem, das an einzelnen Standorten erhebliche Nutzungszahlen aufweist. Der aktuelle stationsgebundene Ansatz sollte geprüft werden. Ziel sollte sein, das Carsharing-Angebot so zu optimieren, dass die Fahrzeuge auch als Zu- und Abbringer von zentralen (Bus-)Bahnhöfen eingesetzt werden können. Ebenso sollte eine Ausweitung des Angebotes mit Partnern aus dem Gaststätten-/Hotelgewerbe im touristischen Bereich geprüft werden.

Für eine entsprechende Erweiterung bedarf es allerdings einer einheitlichen webbasierten Plattform, die alle Routinginformationen mit Echtzeit-Verbindungsinformationen, Buchung, Reservierung und Bezahlung verknüpft. Optimal sollte diese Plattform auch als App zur Verfügung stehen. Denkbar ist hier eine entsprechende Weiterentwicklung (Update) der VGN-App. Beispiele für eine entsprechende Lösung in einem Landkreis bietet etwa die fahrtwind App des Kreises Unna, die bubim-App im Münsterland, oder die Mutti-App in einem Ballungsraum.

Bikesharing

Die Leihrad-Systeme im Landkreis konzentrieren sich aktuell auf den touristischen Bereich. Mit Ausnahme von zwei Anbietern in Hallstadt und Litzendorf bieten große Verleiher wie BambergundRad.de ihren Service in Bamberg – mit Hol- und Bringdiensten in den Landkreis. Die Potenziale im Alltagsverkehr wie im touristischen Bereich werden damit nicht ausgeschöpft. Gerade moderne Pedelecs können attraktive Zu- und Abbringer zum Bahn- und Busverkehr sein. Sie können im Alltagsverkehr unnötige Autofahrten zu Einkäufen, Besuchen oder Diensterminen substituieren. Vorgeschlagen wird hier, mit der VGN und vorhandenen Akteuren bzw. Betreiber entsprechender Systeme ein entsprechendes Angebot für die wesentlichen Mobilstationsstandorte zu entwickeln. Interessierte Partner könnten hier auch die Hotel- und Gaststätten-Betreiber sein, die sich schon als Lademöglichkeiten für Elektro-Fahrräder präsentieren. Ebenso kommen die bereits im Elektro-Carsharing aktiven Gemeindeämter in Frage.

Zentrales Zugangssystem

Die Sharing-Angebote wie auch die abgeschlossenen Radstationen benötigen aus Nutzersicht einen einfachen und komfortablen Zugang. Optimal ist hier das Prinzip des „Single-Sign-On“ (einmal registrieren und alle Angebote nutzen) anzustreben. Die Nutzer melden sich in einem zentralen Zugangssystem an und können dann flexibel nach ihren Mobilitätsbedürfnissen alle Angebote der Mobilstationen einzeln oder kombiniert in Anspruch nehmen. Das entsprechende System integriert als Hintergrundsystem sowohl Beauskunftung der Mobilitätsalternativen, Reservierung, Buchung und idealerweise auch die Ab-

rechnung. Beispiele für entsprechende Lösungen bieten die Mobility-Services der Münchener Verkehrsgesellschaft, der Mainzer Verkehrsgesellschaft mbH oder der Stadtwerke Osnabrück und Münster.

Neben dem bereits vorhandenen personalisierten Dienst des e-Carsharing im Landkreis Bamberg der Regionalwerke, wird mit den Radstationen als fester Bestandteil der Mobilstationen ein erster weiterer Baustein solcher Dienstleistungen etabliert. Dieses neue Angebot muss kreisweit einheitlich nutzbar realisiert werden. Ein zentraler Zugang für alle Stationen ist herzustellen. Wenn möglich, sollte eine enge Vernetzung mit dem vorhandenen e-Carsharing erfolgen.

Die Systeme sollten so ausgeschrieben werden, dass sie mittelfristig anpassungsfähig sind und zum Beispiel einer Entwicklung des Verkehrsverbundes Großraum Nürnberg hin zum zentralen Mobilitätsdienstleister in der Metropolregion Großraum Nürnberg Rechnung tragen könnten.

6.2 Nutzung touristischer Potenziale

Der Landkreis Bamberg punktet mit vielen touristischen Attraktionen. Das Hotel- und Gaststättengewerbe ist ein wichtiger Wirtschaftsfaktor in der Region. Der Auf- und Ausbau von Mobilstationen, welche den Besuchern ohne Auto die Chance bieten, die Region flexibel mit Rad, Bus, Bahn oder Carsharing zu „erfahren“. Entsprechende Angebote, die mit Übernachtungspaketen oder Eintrittskarten verknüpft sind, bieten erfolgreich andere Regionen an. Sie zielen damit auf ein jüngeres Publikum, die auf private Autos verzichten. Ebenso auch auf Senioren, die aus unterschiedlichen Gründen nicht mehr mit einem eigenen Auto reisen wollen. Entsprechende Angebote im touristischen Bereich bieten auch die Chance, für Bike- und Carsharing-Angebote eine entsprechende Grundlast zu schaffen (siehe Kapitel 8.3.)

6.3 Kooperation mit Gewerbegebieten

Der Landkreis weist mehrere Gewerbegebiete mit größeren Unternehmen (über 250 Arbeitsplätze) auf. Besonders bedeutend sind hier das Musikhaus Thoma in Burgebrach (1.200 Beschäftigte), die Brose Fahrzeugteile in Hallstadt (1.200 Beschäftigte) und Schaeffler Technologies in Hirschaid (1.300 Beschäftigte). Für alle Unternehmen ist die Mobilität der Beschäftigten ein Zukunftsthema: Bei der Gewinnung von Nachwuchskräften (Auszubildende) ist eine ÖPNV-Anbindung inzwischen ein gewichtiges Thema. Daneben wächst die Zahl jüngerer Fachkräfte, die als Berufspendler auf ein Auto verzichten wollen. Der Abbau von kostenintensiven Autoparkplätzen für Mitarbeiter/innen und der Aufbau von ÖPNV- und Rad-Infrastruktur am Standort zahlen sich für Beschäftigte wie für die Unternehmen aus. Das zeigen u.a. die Modellprojekte im Rahmen der Bundesprogramme Mobil.Pro.Fit oder auch „Mobil gewinnt“.

Firmen, die betriebliche Mobilität auch mit Jobtickets oder dem subventionierten Kauf von Fahrrädern (Jobrad etc.) unterstützen, berichten hier über ihre Erfolge bei der Mitarbeiter-Bindung, der Nachwuchsgewinnung, der Gesundheitsförderung und Senkung von Krankheits- und Ausfalltagen.

Beim Aufbau von Mobilstationen sind deshalb die Gewerbetreibenden wichtige Partner, die mit der Schaffung von Infrastrukturen (Radparkanlagen, Haltestellen) an ihrem Standort und Maßnahmen zur ÖPNV-Nutzung (Jobtickets etc.) die Nutzung verstärken können. Innovative Corporate Carsharing-Angebote, bei denen Autos wie Kleinbusse einerseits als Dienstfahrzeuge genutzt werden, in den anderen Zeiten allerdings zur privaten Nutzung oder als Werkzubringer eingesetzt sind, können den ÖPNV flexibel unterstützen. Mobilstationen sind auch für solche Angebote Sammel- und Haltepunkte.

7 Fördermöglichkeiten

Zur Finanzierung von Mobilstationen stehen unterschiedliche Fördermöglichkeiten zur Verfügung. Ob und welche jedoch zur Anwendung kommen können, hängt von einer Vielzahl unterschiedlicher Determinanten ab und ist im Einzelfall zu prüfen. Dabei können sich die Kosten zum Aufbau der Stationen, je nach Größe und Ausstattungsmerkmalen, nach städtebaulicher Integration, Bedeutung für die Dorf-, Stadt- und Regionalentwicklung etc. zwischen 10.000 Euro in einfachster Ausführung und bis zu siebenstelligen Beträgen bei komplexer Ausführung mit Servicegebäuden belaufen. Maßgeblich werden die Kosten davon beeinflusst, inwieweit Gebäude und aufwendige Infrastruktur errichtet werden und zu welchen Preisen die Flächen akquiriert werden können.

Bayrisches Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (BayGVFG) in Verbindung mit dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG)

- Fördersatz für Investitionen bis zu 80% (maximal 90%), in der Regel 75%
- Kostenhöchstpauschalen für die Anerkennung förderfähiger Kosten, bei Radparkanlagen zum Beispiel maximal 1.250 Euro für abgeschlossene Stationen
- Antragsfrist: Keine, möglichst frühzeitig zur Aufnahme in das Programm
- Wichtig: Barrierefreiheit ist Grundlage aller Förderungen
- Kombination mit anderen Förderprogrammen des Landes nicht vorgesehen, bei Sonderprogrammen des Bundes nach Auskunft der Regierung Oberfranken möglich und abgestimmt.
- Details wie bei den folgenden Programmen über die Regierung Oberfranken, Bestimmungen in den Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen des Freistaates Bayern für den öffentlichen Personennahverkehr (RZÖPNV)
- Nicht geeignet für die Förderung am Stationstyp 3 (Pendlerparkplatz), wenn keine Verknüpfung mit Bahn und/oder Bus erfolgt; welche Förderprogramme stattdessen in Frage kommen, ist noch nicht geklärt (Stand: 02/2020)
- Gemäß Förderrichtlinie werden eigentlich sowohl „Anlagen zur Fahrgastinformation, [...], Zu- und Abfahrten einschließlich Beschilderung“ (siehe RZÖPNV 6.2.1) gefördert. Bei den Pilotprojekten schloss das Ministerium die Förderung der Wegweisung und des Markenauftrittes allerdings aus.
- Förderfähig aus Haushaltsmitteln für „innovative Projekte“ sind Schließfachanlagen, Elektro-Ladestationen für Fahrräder und die Stromversorgung durch Solarmodule.

Bayerisches Gesetz über den Finanzausgleich zwischen Staat, Gemeinden und Gemeindeverbänden (Bayerisches Finanzausgleichsgesetz – BayFAG), Artikel 13

- Art 13 c: Härtefonds
- Fördersatz 30% bis 80%
- Kombination mit anderen Programmen möglich
- Art 13 f: Kommunales Sonderbaulastprogramm Staatsstraßen, Radschnellwege

Dorferneuerungsrichtlinien zum Vollzug des Bayerischen Dorfentwicklungsprogramms (DorfR)

- Fördersatz 50% (bis zu 90%)

- Kombination mit anderen Förderwegen möglich

Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen (Kommunalrichtlinie) im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit

- Fördersatz: bis zu 50%,
- Antragsfristen: 1. Januar bis 31. März und 1. Juli bis 30. September
- Kombiniert mit der Bike+Ride-Offensive der Deutschen Bahn bei Maßnahmen an Bahngeländen

Nicht-investive Maßnahmen im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplanes

- Fördersatz für Modellprojekte: bis 80%, maximal 200.000 Euro zweistufiges Antragsverfahren
- Antragsfrist: Für Vorhabensskizze 1. August

Richtlinien zur Förderung städtebaulicher Erneuerungsmaßnahmen (StBauFR)

- Für im Landesprogramm aufgenommene Erneuerungsgebiete
- Fördersatz: bis 60%

Förderung im Rahmen der bayrischen Zukunftsoffensive Elektromobilität und der Förderrichtlinie Elektromobilität des Landkreises Bamberg

- Förderung für Ladeinfrastruktur, Fördersatz 40%, bei P+R-/Carsharing-Plätzen bis 50%
- für S-Pedelecs, Lastenpedelecs und Motorroller, 25% der Nettokosten, maximal 300 Euro.

Viele dieser Förderprogramme sind kombinierbar. Eine Zusammenfassung mehrerer Projekte in einem Antrag ist nach den RZÖPNV-Richtlinien auch möglich.

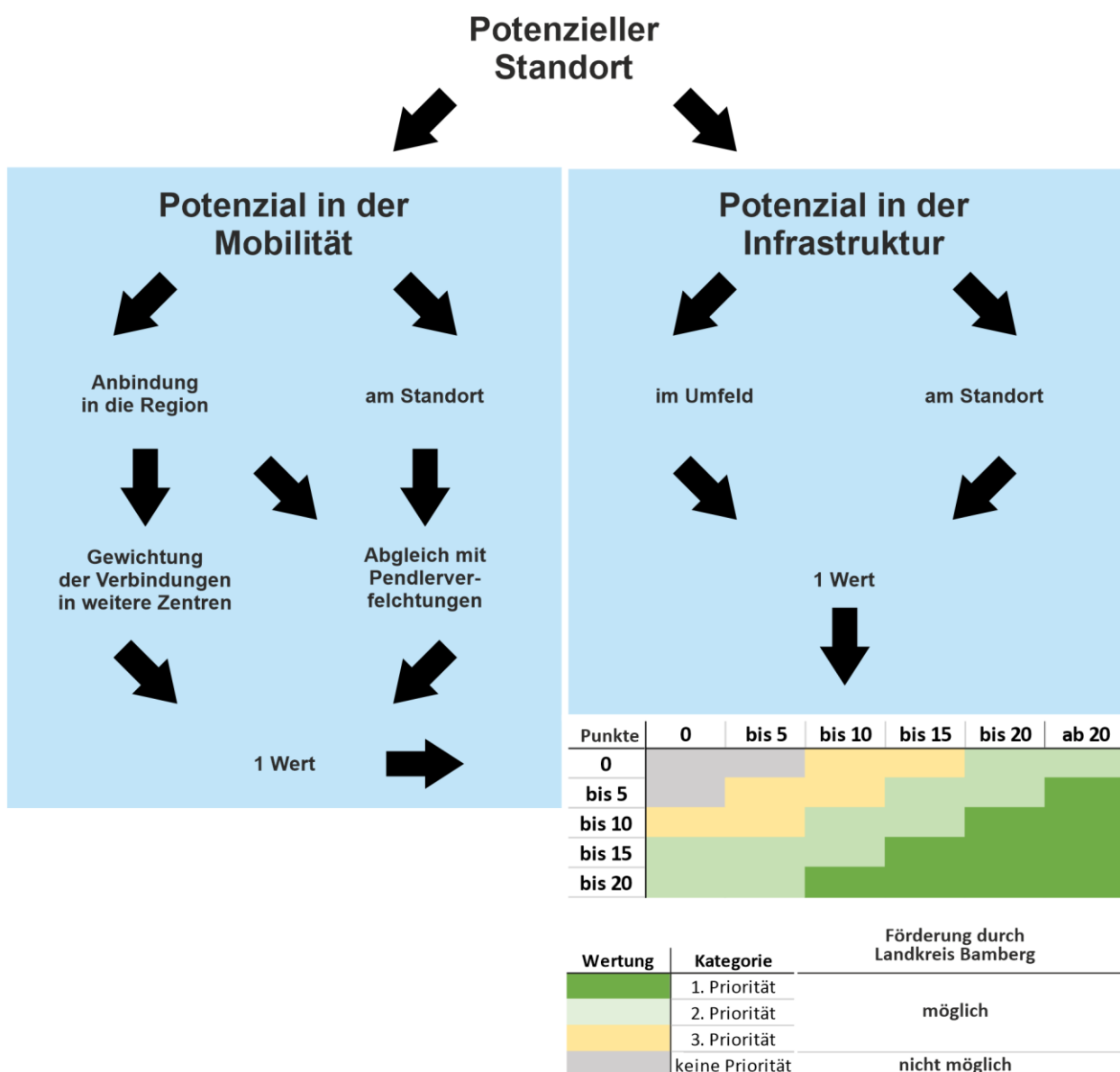
Der Landkreis Bamberg und die Kommunen Baunach, Ebing/Rattelsdorf, Gundelsheim, Scheßlitz und Zapfendorf haben im November 2019 für fünf Modellstandorte entsprechende Förderanträge nach der RZÖPNV gestellt. Für vier Standorte (mit Ausnahme des Pendlerparkplatzes in Scheßlitz) liegen seit Februar 2020 auch Förderbescheide vor. Diese berücksichtigen allerdings mehrere der geplanten Module (Wartezonen, Wegweisung) nicht und sehen für zentrale Bausteine wie die Radstationen nur Fördersätze vor, die nach bisheriger Markterkundung nicht einmal die Hälfte voraussichtlicher Kosten decken.

8 Umsetzung von Mobilstationen

8.1 Potenzialermittlung

Für die Qualifizierung eines Standorts zu einer Mobilstation ist vorab eine Potenzialermittlung durchzuführen. Für die Potenzialermittlung werden zwei Merkmale ausgewertet: Potenzial in der Mobilität (siehe Kapitel 8.1.1) und Potenzial in der Infrastruktur (siehe Kapitel 8.1.2). Dies erfolgt über ein quantitatives Verfahren, das um qualitative Aspekte ergänzt wurde. Im Ergebnis entsteht jeweils ein Wert für das Potenzial in der Mobilität und das Potenzial in der Infrastruktur. Mit beiden Einzelwerten lässt sich über eine Matrix das gesamte Potenzial des Standorts und eine Priorität für die Umsetzung ableiten.

Abb. 27 Bewertungsmatrix für Mobilstationen im Landkreis Bamberg



Quelle: Planersocietät (2020)

Die Potenzialermittlung wurde für alle Standorte aus der Interessenbekundung für einen Pilotstandort (siehe Kapitel 3.2.1) durchgeführt. Basierend auf diesem Verfahren erfolgte eine Auswahl von Standor-

ten als Pilotprojekt für anzustrebende Mobilstationen in einer ersten Umsetzungswelle (siehe Kapitel 8.1.3).

8.1.1 Potenzial in der Mobilität

Das Potenzial in der Mobilität berücksichtigt, welche Verbindungen vom potenziellen Standort in die Region bestehen. Für Standorte mit einem Bahn- und/oder Busangebot (Stationstyp 1 oder 2) wird diese Anbindung über zwei Kriterien ermittelt. Diese haben das Ziel, dass nur Verbindungen ab einer bestimmten Qualität in die Potenzialermittlung eingehen.

Auswahlkriterien für Bahn- und Busverbindungen:

- Verbindungen führen in Zentren entsprechend der Definition des Landesentwicklungsplans Bayern
Mittelzentrum, Oberzentrum, Regionalzentrum, Metropole
- Verbindungen haben ein regelmäßiges Angebot mindestens für den Berufsverkehr
Montag bis Freitag, 05:00 bis 23:00 Uhr, Fahrzeit maximal 60 Minuten, kein Umstieg, im Schnitt mindestens eine Fahrt pro Stunde

Für den Typ 3 (Pendlerparkplätze) wird die Erreichbarkeit mit dem Auto als Bewertungsgrundlage genutzt. Dazu wird eine vereinfachte Variante der Auswahlkriterien für die Bahn- und Busverbindungen verwendet.

- Verbindungen führen in Zentren entsprechend der Definition des Landesentwicklungsplans Bayern
Mittelzentrum, Oberzentrum, Regionalzentrum, Metropole
- Erreichbarkeit innerhalb eines definierten Zeitfensters
Fahrzeit maximal 60 Minuten

Für das Umsetzungskonzept für den Landkreis Bamberg wurden die Zentren zusätzlich gewichtet. Dies basiert auf der Annahme, dass Mobilstationen in der Attraktivität steigen, je mehr höherwertige Zentren unter den gesetzten Verbindungsstandards erreichbar sind. Entsprechend sind Verbindungen in Metropolen höher gewichtet als Verbindungen in Mittelzentren.

Zusätzlich zur Anbindung einer potenziellen Mobilstation in die Region erfolgt eine Abschätzung des Potenzials im Umfeld. Grundlage sind hier die Einwohner innerhalb eines definierten Radius um den potenziellen Standort. Da keine Daten zur Verteilung von Arbeitsplätzen vorlagen, wurden diese nur qualitativ in der weiteren Ausarbeitung mitberücksichtigt.

Für alle im Einzugsbereich lebenden Personen wird eine Abschätzung vorgenommen, ob diese tatsächlich als NutzerInnen für die neue Mobilstation in Frage kommen. Hierzu werden zwei Annahmen getroffen.

Annahmen zu Anzahl potenzieller Einwohner, die die Mobilstation nutzen können:

- Anteil der Personen hat keine Alternative zu einer anderen Mobilstation
- Wege im Berufsverkehr lassen sich mit den Auswahlkriterien für die Bahn- und Busverbindungen umsetzen.

Die Potenzialermittlung setzt sich damit aus zwei Teilbausteinen zusammen: Anbindung in die Region und Potenzial vor Ort. Aus diesen beiden Bausteinen werden je ein Kennwert ermittelt. Diese werden zu

einem Wert zusammengeführt. Dieser Wert ist das Ergebnis der Abschätzung der Potenziale in der Mobilität. Zusammen mit dem zweiten Wert für die Potenziale in der Infrastruktur (siehe Kapitel 8.1.2) lässt sich abschließend das gesamte Potenzial einer in Frage kommenden Mobilstation sowie eine Umsetzungspriorität ableiten (siehe Abb. 27).

8.1.2 Potenzial in der Infrastruktur

Der zweite Teil der Potenzialermittlung berücksichtigt die Infrastruktur. Auch hier erfolgt die Potenzialermittlung über zwei Teilbausteine. Dies ist die Bewertung der Situation direkt am potenziellen Standort und die Situation im direkten Umfeld.

Für die Situation vor Ort werden fünf Kriterien (Parkdruck Auto, Parkdruck Fahrrad, Flächenverfügbarkeit, Stromanschluss Internetzugang) mit *vorhanden* oder *nicht vorhanden* eingestuft. Im Sinne einer klimafreundlichen und komfortablen Mobilität werden einzelne Kriterien höher gewichtet. Hierzu gehören eine höhere Bewertung für Parkdruck beim Radverkehr und der Verfügbarkeit von WLAN. Der Parkdruck beim Fahrrad wird daher höher gewichtet als der Parkdruck beim Auto. Für den Radverkehr sollen immer ausreichend hochwertige Stellplätze zur Verfügung stehen.

Für die Situation im direkten Umfeld werden ebenfalls fünf Kriterien – überwiegend qualitativ – bewertet; wieder mit einer höheren Gewichtung bei Komfort und Klimaschutz. Berücksichtigt wurden eine hohe Aufenthaltsqualität des Umfeldes, Entwicklungspotenziale in der Fläche, die zu einer weiteren Steigerung der Attraktivität der in Frage kommenden Mobilstation führen können und die Anbindung aus dem Verkehrsnetz der Umgebung. Dies erfolgt einzeln für die Mobilitätsformen Auto, Fahrrad und Zufußgehen. Beim Zufußgehen wird gleichzeitig der Aspekt Barrierefreiheit mitberücksichtigt. Die Qualität im Fuß- und Radverkehr wird dabei höher gewichtet als beim Autoverkehr.

In beiden Teilbausteinen wird je ein Wert ermittelt, welcher zu einem Wert zusammengeführt wird. Zusammen mit dem Wert aus der Potenzialermittlung in der Mobilität (siehe Kapitel 8.1.1) lässt sich das gesamte Potenzial einer in Frage kommenden Mobilstation sowie eine Umsetzungspriorität abgleiten (siehe Abb. 27).

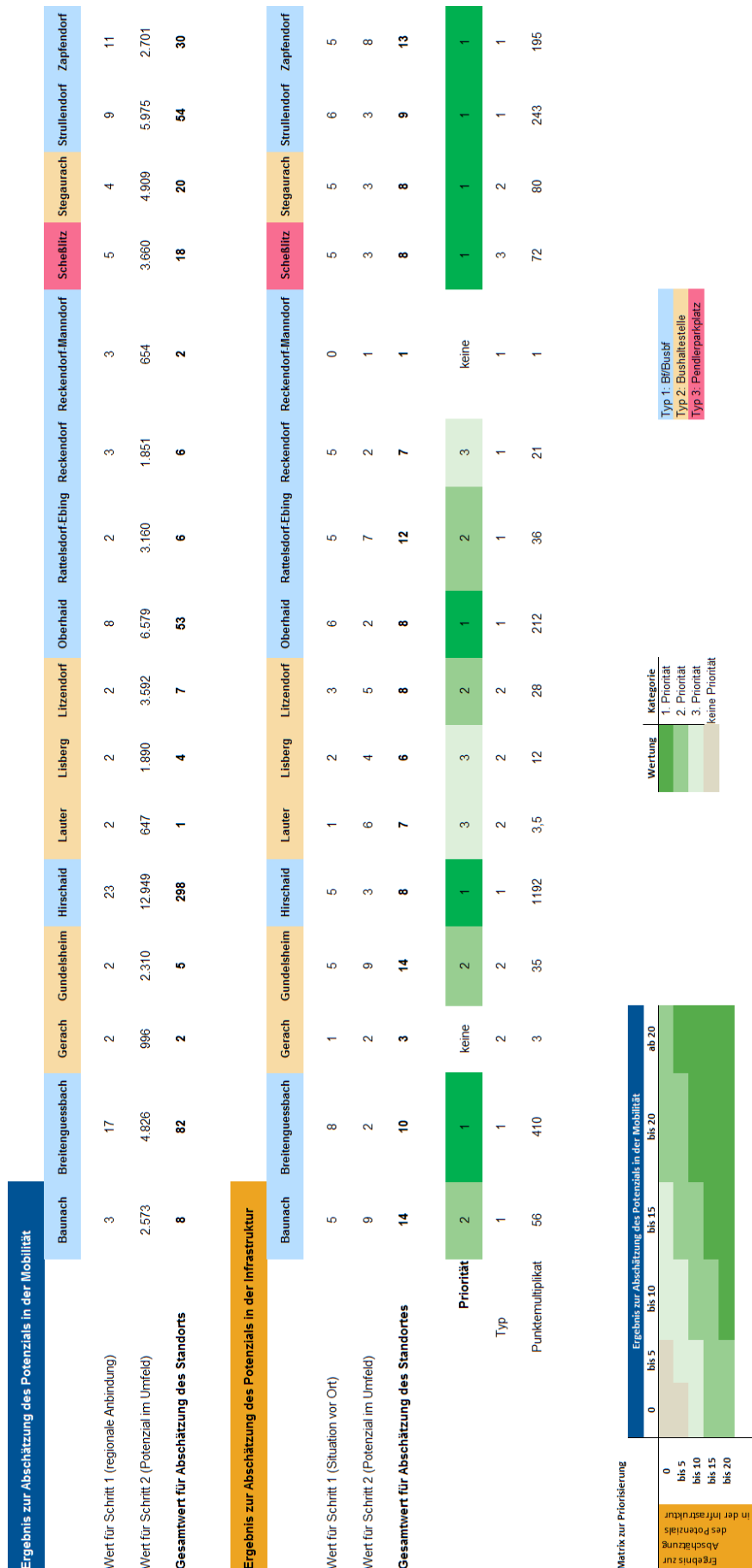
8.1.3 Standortbewertung der Pilotprojekte

Das Verfahren zur Potenzialermittlung (siehe Kapitel 8.1.1 und Kapitel 8.1.2) wurde für alle Standorte durchgeführt, für die seitens der Kommunen eine Interessenbekundung als Pilotstandort abgegeben wurde. Aus den Standorten mit den höchsten Potenzialen wurden fünf Pilotprojekte ermittelt. Kriterien bei der Auswahl der Pilotprojekte waren:

- Berücksichtigung aller Stationstypen (Bahnhöfe, Bushaltestellen und Pendlerparkplätze)
- Schnelle Flächenverfügbarkeit
- Kommunales Interesse an einer schnellen Umsetzung.

Nachfolgende Abbildung zeigt die Ergebnisse der zugrundeliegenden Potenzialermittlung der von den Kommunen vorgeschlagenen Pilotprojekt-Standorte.

Abb. 28: Ergebnis der Potenzialermittlung für die vorgeschlagenen Pilotstandorte



Quelle: Planersocietät (2020)

Die auf Basis vorstehender Potenzialermittlung sowie der weiteren Kriterien wie der absehbar kurzfristigen Verfügbarkeit geeigneter Flächen ausgewählten Pilotstandorte werden übertragbare Ergebnisse für alle weiteren Mobilstations-Standorte (auch über die vorgeschlagenen Pilotstandorte hinaus) liefern.

- **Bahnhöfe:**

Ebing/Rattelsdorf: Bahnhof abseits des Siedlungsschwerpunkts, bisher ohne Radpark-Infrastruktur und ÖPNV-Anbindung mit kleiner P+R-Fläche

Baunach: Bahnhof mit kleiner Radpark-Infrastruktur direkt am Siedlungsschwerpunkt, mit ausgebauter Businfrastruktur

Zapfendorf: Bahnhof am Siedlungsschwerpunkt mit nicht ausreichender Radpark-Infrastruktur und abgesetzter Businfrastruktur im Zentrum

- **Bushaltestellen:**

Gundelsheim: Bushaltestelle im Zentrum mit ausgebauter Infrastruktur für Radler und Bus-Fahrgäste sowie Privatinvestitionen direkt im Bereich des Haltepunktes

- **Pendlerparken:**

Scheßlitz: Stark genutzter Pendlerparkplatz an der Anschlussstelle zur A70, mit einem abgesetzten Fuß- und Radweg angebunden an das Zentrum und die 250 Meter entfernte Bushaltestelle, ohne Infrastruktur für Radler und wartende Pendler

Die Ausarbeitung von Detailplänen sowie die Planung der sinnvollen Module für die Pilotstandorte samt Kostenermittlung ergab bereits wichtige Kriterien, die bei der Auswahl weiterer Mobilstations-Standorte berücksichtigt werden sollten.

Flächenverfügbarkeit

Die Verfügbarkeit von Flächen für die Module von Mobilstationen ist nicht nur an Bahnhöfen mit einem langen Vorlauf mit den beteiligten Institutionen der Deutschen Bahn zu klären. Auch an Bushaltestellen wie an Pendlerparkplätzen sind kommunale und private Planungen zu berücksichtigen. So öffnet zum Beispiel in Gundelsheim der Neubau eines Investors die Chance, die Module Gastronomie, Toiletten aber auch eine Radstation unterzubringen. Dabei sind die Interessen der beteiligten Dritten zu berücksichtigen.

Die Flächenverfügbarkeit bezieht sich nicht nur auf die Mobilstation selbst. Zentrale Zuwege hängen von den Planungen der Kommune und insbesondere der Straßenbaulastträger ab. Teilweise müssen Standorte auch hinsichtlich übergeordneter Planungen (zum Beispiel in Ebing/Rattelsdorf) die Überschwemmungsgebiete des Main und die Naturschutzansprüche der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie berücksichtigt werden.

Zur Flächenverfügbarkeit sind auch zu prüfen zum Beispiel bei P+R-Flächen die Zweckbindung durch vorangegangene Förderungen. So stellt sich zum Beispiel in Scheßlitz die Umnutzung von P+R-Plätzen in Radparkplätze als genehmigungspflichtiges Thema. Ebenso ist hier die Umwidmung von „normalen“ Parkplätzen in Parkplätzen für Elektro-Autos bzw. deren Reservierung für geplante Ladevorgänge ein Thema.

Versorgungsinfrastruktur

Alle modernen Mobilstationen benötigen eine leistungsfähige Strom- und Kommunikationsanbindung. Gerade die Ladestellen für Elektro-Autos erfordern hier eine höhere Leistung, als etwa durch Straßenbeleuchtungsnetze oder die Ortsnetzstruktur gewährleistet ist. An den Standorten Ebing und Scheßlitz wurde deutlich, dass die entsprechenden Ladeeinrichtungen nur mit hohen Investitionen des Netzbetreibers (> 20.000 Euro) umgesetzt werden könnten.

Moderne Radparkeinrichtungen wie auch Dynamische Fahrgastinformationssysteme und WLAN-Versorgungen benötigen entweder ein vorhandenes Breitband-Kabelnetz oder eine leistungsfähige Handynet-Anbindung. Beides steht im Landkreis Bamberg noch nicht flächendeckend zur Verfügung.

Investitionsgrenzen

Die bisherige Förderlandschaft des Freistaates Bayern ist nicht auf eine auskömmliche Finanzierung von vernetzter Mobilität ausgerichtet. So wird zum Beispiel eine abgeschlossene Fahrradgarage mit Videoüberwachung und elektronischem Zugangssystem für 40 Radparker, die mit rund 60.000 Euro (laut aktuellen Marktpreisen inkl. Tiefbau) zu kalkulieren ist, nur mit maximal 37.500 Euro gefördert. Für die Mindestausstattung einer Mobilstation ergeben sich fast immer > 100.000 Euro an Eigenanteilen für die jeweilige Kommune bzw. den Landkreis. Für den Bau einer Mobilstation muss deshalb damit gerechnet werden, dass mit Kosten zwischen 100.000 und > 200.000 Euro zu rechnen ist und bei unveränderten Förderrichtlinien des Landes realistisch zwischen 60% und 75% der Kosten als Eigenanteil durch die Kommunen und den Landkreis zu finanzieren sind.

8.2 Umsetzung und Betrieb

Zur einheitlichen Umsetzung der Mobilstationen im Landkreis Bamberg wurden neben dem Gestaltungsleitfaden (siehe Anhang) auch Muster-Leistungsbeschreibungen für alle Module der Pilotprojekte entwickelt. Zum einen erleichtern diese allen Kommunen im Landkreis Bamberg die Umsetzungen und zum anderen gewährleisten sie die zentrale Forderung nach der Einheitlichkeit der Qualitäten.

Jede Mobilstation (auch über die Pilotprojekte hinaus) wird als Einzelprojekt von den jeweiligen Kommunen ausgeschrieben und baulich realisiert. Sie wird damit Eigentümer der baulichen Anlagen. Der Landkreis Bamberg wird sie bei Realisierung und Betrieb inhaltlich und fachlich eng unterstützen (siehe Kapitel 8.3).

Bei den Betreibermodellen von Mobilstationen sind eine Vielzahl unterschiedlicher Aufgaben und Angebots-Module mit klaren Zuständigkeiten zu organisieren. Die Strukturen in bereits bestehenden Systemen von Mobilstationen unterscheiden sich. Teils werden in Deutschland Mobilstationen von kommunalen Aufgabenträgern mit und ohne Partner organisiert, teils sind sie Angebote von kommunalen Verkehrsunternehmen bzw. Verkehrsverbänden. Teilweise sind sie noch mit Qualifizierungs- und Beschäftigungsmaßnahmen für benachteiligte Menschen (Langzeitarbeitslose, Menschen mit Behinderungen) kombiniert, teilweise Anhängsel oder Schaufenster des interessierten Zweirad- bzw. Auto-Fachhandels. Die konkrete Umsetzung ist abschließend vom Landkreis zusammen mit den relevanten Akteuren abzustimmen.

8.2.1 Koordination aus einer Hand

Für den Landkreis Bamberg wird empfohlen: Der Kreis sollte in enger Abstimmung mit den Kommunen und in deren Auftrag die Federführung bei Konzeption und Planung sowie Gesamtkoordination künftiger Mobilstationen übernehmen. Die Kommunen wird der Landkreis bei den Aufgaben der Organisation (Verpachtung/Vermietung/Vergabe von Flächen und Räumlichkeiten) sowie Wartung und Instandhaltung koordinierend unterstützen.

Der Kreis als Aufgabenträger hat auch als einziger die Möglichkeit, die bisherigen und künftigen ÖPNV-Angebote in die Mobilstation zu integrieren und die Betreiber der bisherigen Haltestellen zusammen zu binden. Für die Bereitstellung der weiteren Mobilitäts-Module wie Carsharing, Bike-Sharing, Elektro-Roller, Taxi-Angebote etc. können private Mobilitätsdienstleister gewonnen werden, die sich entsprechend spezialisiert haben. Die Alternative ist, dass sich der Verkehrsverbund Großraum Nürnberg mit seinen Partnern hier engagiert.

In Deutschland gibt es schon mehrere Beispiele, bei denen sich Kommunen und kommunale Unternehmen in multimodalen Angeboten engagieren. Beispiele sind das Hamburger „switchh“-Projekt, das ÖPNV, Carsharing und StadtRad verbindet, die Stadtwerke Osnabrück und Münster mit ähnlich vernetzten Angeboten, die Stadt Mainz mit MGVmeinRad und der „mainzer-mobilitaet“, das Projekt „STmobil“ im Kreis Steinfurt, das „Landei-Mobil“ in Minden-Herford, die Mobilitätsstationen der Münchener Verkehrsgesellschaft oder „Velocity“ in Aachen.

Alle diese Projekte binden in unterschiedlicher Tiefe Partner ein. Wichtig für ihren Erfolg waren allerdings die nachfolgenden sechs Bausteine (siehe Kapitel 8.2.2 bis Kapitel 8.2.7).

8.2.2 Ein Gesamtauftritt zum Kunden

Dem Kunden gegenüber wird immer das Gesamtangebot präsentiert, das gilt für Information, Marketing, Außenauftritt sowie für die Qualitätssicherung. Die koordinierende Stelle, im Landkreis vorzugsweise der Kreis, sollte verhindern, dass Betreiber einzelner Module/Dienstleistungen nur ihre Services im Blick haben.

8.2.3 Nutzungshemmnisse abbauen

Die Nutzung leistungsmäßiger und überzeugender Angebote im Nahverkehr wird häufig durch Komplexität und zersplitterte Zuständigkeiten gehemmt. Potenzielle Kunden werden durch komplexe Anmeldeverfahren, unübersichtliche Tarife, fehlende Beratungsangebote, mangelhafte Information und komplizierte Nutzungsvorgänge und aufwendige Abrechnungsmodelle abgeschreckt. Hier gilt ebenso: Gemeinsam mit den unter einer Steuerung gebündelten Betreibern muss eine möglichst einfache und intuitiv zugängliche Nutzung aller Angebote/Module entwickelt werden. Einmal registrieren und alles fahren, der „Single-Sign-On“ sollte auch im Landkreis Bamberg das Ziel sein. Die Zentralisierung des Zugangs über Kundencenter/Rathäuser, eine Webplattform und eine App sind erfolgreiche Modelle. Gerade App-Lösungen bieten zudem die Möglichkeit, auch Gelegenheitskunden für das Gesamtsystem zu begeistern.

8.2.4 Netzwerke nutzen

Beim Aufbau und Betrieb der Mobilstationen sollten die vorhandenen und bewährten Strukturen genutzt werden. Dies gilt sowohl für die Wartung und den Ausbau der Haltestellen und Bahnhöfe zuständigen Akteure, für die im VGN-Auftrag eingesetzten Unternehmen wie für die Carsharing-Akteure, die dabei eingebunden Gemeindeämter als auch für die im touristischen Bereich bereits aktiven Bike-Sharing-Unternehmen (Bambergundrad, Nextbike) und deren Gastronomie-Partner.

Die Erfahrungen mit dem Elektro-Carsharing der Regionalwerke Bamberg sind ein Beispiel, wie Mobilitätswünsche von Betrieben/Verwaltungen mit einem innovativen Angebot an private Nutzer verbunden werden. Im Landkreis Bamberg mit seinen touristischen Attraktionen sind insbesondere die Betriebe des Hotel- und Gaststättengewerbes in vielfacher Hinsicht interessante Partner. Sie haben im Gegensatz zu Verwaltungen in der Regel einen Sieben-Tage-Betrieb mit langen Öffnungszeiten, sie sind im Ort verwurzelt, sie können Sharing-Angebote für die Aufwertung des eigenen Angebotes nutzen.

8.2.5 Finanzierung

Insbesondere in der Startphase der Angebote wird empfohlen, die Dienstleistungen wie zum Beispiel die abschließbaren Stellplätze in den Radstationen sowie die Akku-Ladung von e-Bikes kostenfrei zur Verfügung zu stellen. Zum einen wird damit die Hürde zur (erstmaligen) Nutzung so gering wie möglich gehalten und zum anderen wird damit die Komplexität beim Projektstart signifikant reduziert (Stichwort: Kundendaten, Abrechnung, Mahn- und Inkassowesen, ...). Von einer nutzerbasierten Finanzierung des Betriebs sollte zunächst also Abstand genommen werden.

Auch bei einer späteren nutzerbasierten (Mit-)Finanzierung des Angebotes sind einzelne Akteure/Kommunen und Dienstleister aus betriebswirtschaftlichen Gründen nicht in der Lage, ein attraktives Angebot zu schaffen und in Betrieb zu halten. Hier gilt es vorab sinnvolle Kooperationen zu prüfen: So können die Mobilstationen Bestandteile eines betrieblichen Mobilitätsmanagements sein (wie beim Corporate Elektro-Carsharing), in gewerbliche Angebote (Handel/Gastronomie) integriert werden, um eine Grundauslastung zu sichern. Bewährt haben sich Lösungen, in den die Aufgabenträger (Landkreis) und die jeweiligen Standort-Kommunen zudem die Grundfinanzierung absichern, um dann aus dem An-

gebot Einnahmen durch die Nutzer zu generieren. Beispielhaft sei hier das System der Mobil- und Radstationen im Landkreis Unna genannt.

8.2.6 Bürgerinitiative einbinden

Dorfgemeinschaften, Vereine und Initiativen sind wichtige Partner beim Aufbau, Betrieb und der nachhaltigen Finanzierung von Mobilstationen: Sie kommen für rabattierte Sammelbuchungen, ermäßigte Nutzungspakete, als Paten für Stationen und vor allem als Multiplikatoren in Frage. Hier gibt es keine generelle Lösung. Je nach bürgerschaftlichem Engagement sollte das einzelne kommunale Modell entwickelt werden.

8.2.7 Einbindung von Arbeitsbeschaffungs- und Beschäftigungsmaßnahmen

Mobilstationen können sinnvolle Beschäftigungs- und Qualifizierungschancen für benachteiligte Menschen schaffen. Den Aufbau und Betrieb von Mobilstationen allerdings allein auf die unwägsamen Fördermittel der Arbeitsverwaltung abzustützen, ist nicht sinnvoll. So stehen zum Beispiel in Nordrhein-Westfalen viele Radstationen, die aus diesem Modell entstanden sind, existenziell in der Krise. Für den Landkreis Bamberg sollte mit bewährten Trägern von Integrationsunternehmen geprüft werden, wo und wie gerade Werkstätten für Menschen mit Behinderungen in den Bau von Infrastruktur (Wartehallen, Radparkanlagen) und in die regelmäßige Wartung und Instandhaltung eingebunden werden können.

8.3 Unterstützung durch den Landkreis Bamberg

Der Landkreis Bamberg hat sich entschlossen, den Aufbau und den Betrieb der Mobilstationen aktiv zu unterstützen. Dies gilt nicht nur für die Beteiligung an den nötigen Investitionen. Schon in der Grundkonzeption sowie Planung und Detaillierung der Pilotstandorte brachte sich der Landkreis mit erheblichen personellen Kapazitäten ein. Diese sollte vor allem dann im Sinne einer Stabsstelle weiter ausgebaut und organisatorisch verfestigt werden, wenn Aufgaben der Kommunen noch stärker an zentraler Stelle gebündelt werden sollen. Beispiele sind hier entsprechende Stabstellen, die München, der Rhein-Neckar-Kreis, Mönchengladbach, Rostock oder der Kreis Unna eingerichtet haben.

Für die Pilotstandorte liegen detaillierte Kostenschätzungen vor (siehe Anhang). Nach der erwarteten Bewilligung der Fördermittel werden diese hinsichtlich tatsächlicher Umsetzungskosten geprüft und aktualisiert. Die Evaluation der Umsetzung an den fünf Pilotstandorten bietet die Möglichkeit, aktualisierte Kostenplanungen wie auch Umsetzungsmöglichkeiten für die weiteren Standorte im Landkreis belastbar zu entwickeln. Dafür stehen jetzt auch die entsprechenden Instrumente und Vorlagen zur Verfügung.

Literaturverzeichnis

Bundesagentur für Arbeit (2018): Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte - Einpendler nach Gemeinden. Landkreis Bamberg. Stichtag 30.06.2018. Nürnberg

Landkreis Bamberg (2019a): Schul- und Wohnstandorte (Kommune) der Schülerinnen und Schüler des Landkreises Bamberg im Mai 2019. Bamberg

Landkreis Bamberg (2019b): Luftbilder der potenziellen Standorte für Mobilstationen im Landkreis Bamberg. Bamberg

Landkreis Bamberg (2019c): Angebotsanalyse nach der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung für den Landkreis Bamberg. Bedienung nach Korridoren auf Grundlage bestehendes Liniennetz. Bamberg

Statistisches Bundesamt (2011): Zensusdatenbank. Berlin

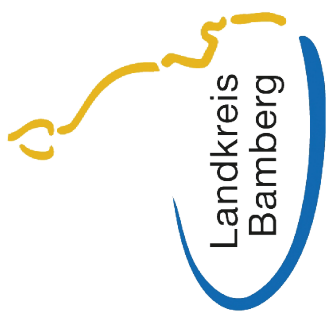
https://www.zensus2011.de/DE/Home/home_node.html [07.01.2020]

Zukunftsnetz Mobilität Nordrhein-Westfalen (2015): Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen. Köln.

Anhang

Handbuch Gestaltungsleitfaden Mobil im Landkreis Bamberg

Pilotprojekte – Skizzen der Standorte – Stand: Mai 2020



Mobilstationen im Landkreis Bamberg

Gestaltungsleitfaden

Stand Mai 2020

Neue Möglichkeiten und neue Ansprüche erfordern eine neue Marke



Der Landkreis Bamberg bietet Einwohner/innen wie Gästen künftig flexible Mobilität. Die Angebote von Bus, Bahn, Bike, Car- und Bikesharing orientieren sich an den Bedürfnissen der Nutzer.

Mobilstationen sind ein wichtiger Baustein, der die Vernetzung von Mobilitätsangeboten unterstützt und die Nutzung deutlich vereinfacht. Verschiedene Module werden an einem Ort gebündelt. Umso wichtiger ist es, dass Mobilstationen gut sichtbar und schnell für den Nutzer erkennbar sind. In Zukunft sollen sie deswegen überall im Landkreis in einem einheitlichen Design erscheinen. Das gibt den Nutzern Orientierung. Alle, die Mobilstationen nutzen, erkennen sie überall am selben Erscheinungsbild.

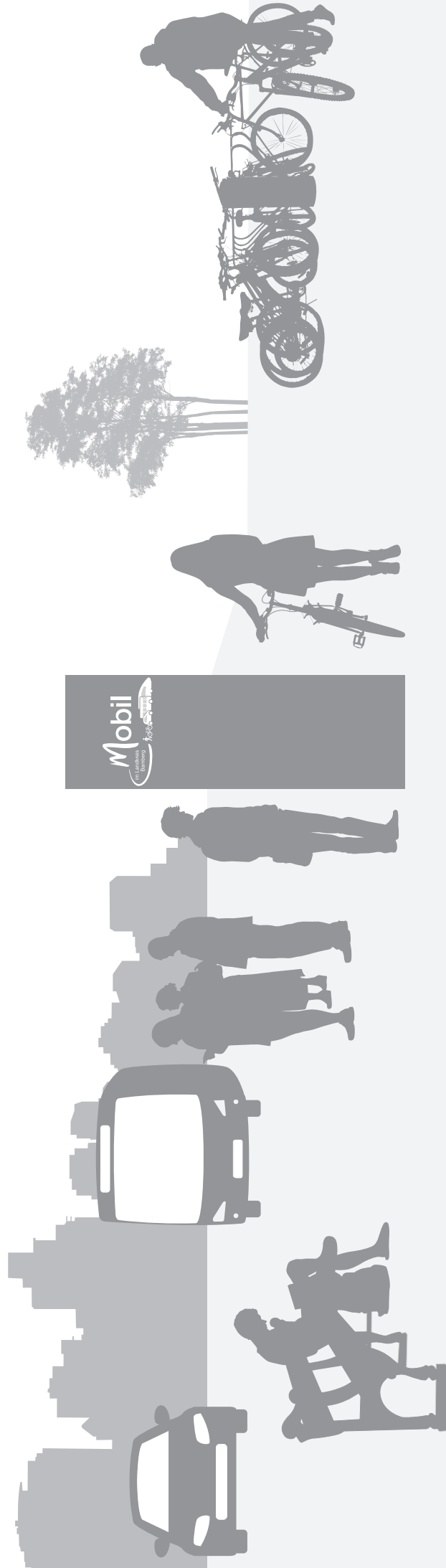
Der Landkreis hat deshalb ein Corporate Design für die Mobilstationen und ein neues Logo entwickelt, das klar und in der Anwendung intuitiv ist: „Mobil im Landkreis Bamberg“ - unter diesem Namen und mit diesem Qualitätsversprechen treten die Mobilstationen zukünftig im öffentlichen Straßenbild auf.

Dabei ist „Mobil im Landkreis Bamberg“ mehr als nur ein Name für eine Mobilstation. In der weiteren Entwicklung entsteht daraus ein neues allgemeingültiges Leitsystem, das alle öffentlich zugänglichen Mobilitätsangebote bündelt. Dieses Leitsystem ist aus Sicht der Nutzer gedacht und gemacht.

In diesem Leitfaden finden Sie die Anwendungen für die Gestaltung von Mobilstationen, die exemplarisch auch auf weitere Maßnahmen übertragen werden. Verbindlich wird

die Gestaltungsvorgabe, wenn die Mobilstationen in dem vom Landkreis geförderten Netz arbeiten. Diese Verbindlichkeit beschränkt sich dabei auf Stele und Säule sowie die Hinweisschilder und die Wegweisung (Erklärung siehe 2.0, S. 14 f.). Der Landkreis unterstützt und berät die Kommunen auch gerne vor Ort.

Wir wünschen Ihnen jetzt viel Spaß bei der Lektüre und viel Erfolg bei der Umsetzung.



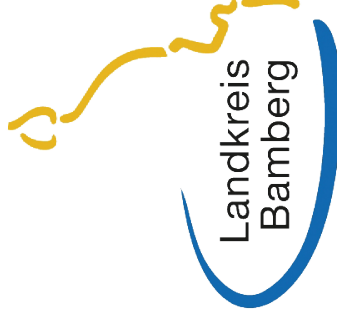
Inhaltsverzeichnis

1.0 Visuelle Elemente	
Das Logo	06
Einsatz des Logos	07
Unerwünschte Darstellung des Logos	08
Schriften	09
Logo Platzierung	10
Farben	11
Piktogramme	12
2.0 Die Systemkomponenten	
Einzelmodule der Mobilstation im Überblick	15
Basismodul Stele	21
Das modulare Baukasten-System	22
Beleuchtungskonzept	27
<i>Allgemeines</i>	
Ansprechpartner	28

1.0 Visuelle Elemente

Das Logo

Die Bild-Wortmarke bzw. das Logo ist angelehnt an das Logo des Landratskreises Bamberg damit auf den ersten Blick die Zugehörigkeit erkennbar wird. Das Logo ist ein unverzichtbarer Bestandteil des gesamten Erscheinungsbildes.



Einsatz des Logos

Das Logo steht immer auf Weiß. Um das Logo ist eine »Tabufläche« einzuhalten von mindestens 120 % in der Breite und 130 % in der Höhe (siehe nebenstehende Illustration mit Hilfslinienkasten). Diese Minimalabstände sind erweiterbar.

In Ausnahmen, wenn kein weißer Hintergrund möglich ist (z.B. auf farbigem Papier oder auf Fahrzeugen oder wenn bei Gemeinschaftsprojekten ein anderes Erscheinungsbild keinen weißen Freiraum für das Landkreis-Logo lässt), darf als Ausnahmefall das Logo in der s/w oder der einfarbigen Negativfassung (also Weiß auf farbigem Hintergrund) verwendet werden.

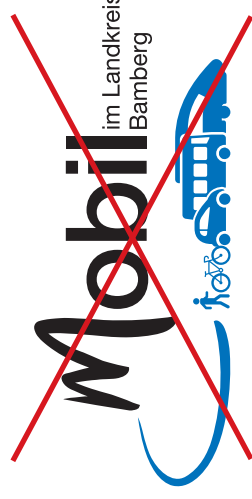
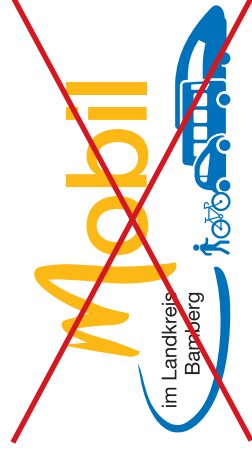
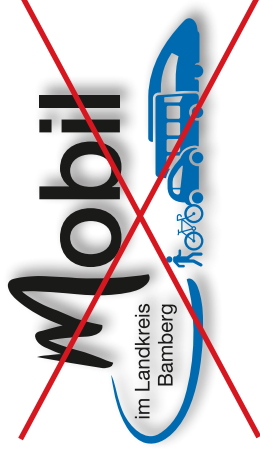
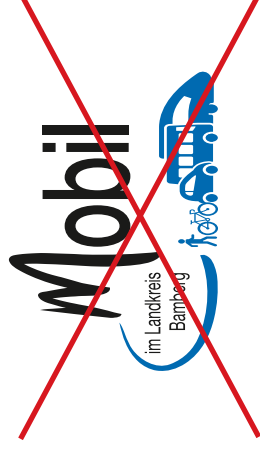
Weitere Ausnahme: Wenn das Logo auf Glasscheiben von Bussen oder Modulen der Mobilstationen eingesetzt wird, kann es - wenn die Funktion oder Gesamtgestaltung dies erfordert - auch in transparenter Ausführung verwendet werden.



→ Ansicht einfarbige Negativ-Version wenn kein weißer Hintergrund möglich ist, z.B. auf Fahrzeugen. Diese Version ist nur für Ausnahmefälle gedacht.

Unerwünschte Darstellung des Logos

Das Logo darf nicht gedreht, verzerrt, mit Schatteneffekten oder anderen gestalterischen Veränderungen »geschmückt« werden. Die farbige Veränderung des Logos, sei es ein- oder mehrfarbig, ist nicht erlaubt.



Logo Platzierung

- 01 Das Logo steht immer oben rechts in der Kopffläche und nimmt in der Breite ca. 2/3 der Fläche ein, abzüglich der „Tafelbreite“.
- 02 Bei extremen Hoch- oder Querformaten wird das Logo oben mittig in der Kopffläche platziert.



Schriften

Die Hausschrift »Neue Helvetica«

Modernität und Klarheit soll die Verwendung der Neuen Helvetica transportieren. Sie ist mit ihrem guten Zeichenausbau und der Vielfalt an Schriftschnitten vielseitig genug, um als alleinige Schrift für Auszeichnungen, Fließtexte, Formulare und grafische Lösungen dem Gestalter die idealen Möglichkeiten zu geben. Es sind in allen Bereichen des grafischen Gewerbes keine alternativen Schriften als Ersatz für die Neue Helvetica zugelassen.

Die Neue Helvetica ist die Hausschrift des Landkreises Bamberg.

Standortbezeichnung, Name Mobilstationen
Helvetica Neue LT Pro 75 Bold

ABCDEFGHIJKLMNO
PQRSTUVWXYZÄÖÜ
abcdefghijklmno
pqrstuvwxyzäöüß
0123456789!?\$%&/()=+*,:;:_-`~><^°“”

Straßen und Meterangaben
Helvetica Neue LT Pro 55 Roman

ABCDEFGHIJKLMNO
PQRSTUVWXYZÄÖÜ
abcdefghijklmno
pqrstuvwxyzäöüß
0123456789!?\$%&/()=+*,:;:_-`~><^°“”

Farben

Farben helfen bei der Orientierung und gliedern Inhalte. Wichtig für die **inklusive Gestaltung** ist der Kontrast der Schriften im Verhältnis zum Hintergrund.

Die blauen Icons und die schwarze Schrift werden für einen hohen Kontrast immer auf weißem Hintergrund dargestellt.

Das Gelb wird nur als visuelles Gestaltungselement, zur Wiedererkennung der Zugehörigkeit zum Landkreis Bamberg, dezent eingesetzt.



100 | 50 | 0 | 0
0 | 83 | 149
RAL: 5017
Pantone 300 C



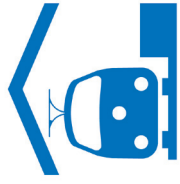
0 | 30 | 100 | 0
237 | 164 | 33
RAL: 1023
Pantone 7408 C



Park+Ride-Plätze



Bike+Ride-Plätze



Bahnhof



Haltestelle



Information

Piktogramme

Die Piktogramme sind Grundlage des Leitsystems der Mobilstationen im Landkreis Bamberg. Sie helfen Informationen sprachunabhängig und schnell zu vermitteln.



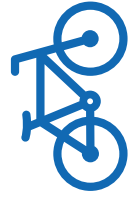
Zug



Bus rechts



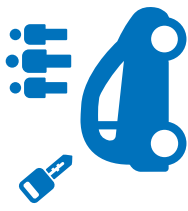
Bus links



Fahrrad



Auto



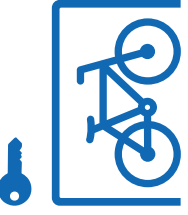
Carsharing



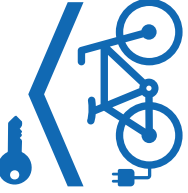
Fahrradparken offen



Fahrradparken überdacht



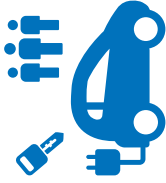
Radstation



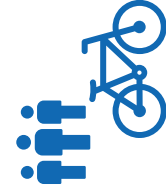
E-Bike-Ladestation



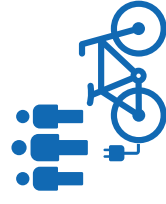
E-Auto-Ladestelle



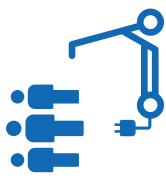
E-Carsharing



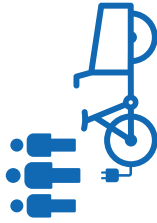
Bike-Sharing



E-Bike-Sharing



E-Scooter-Verleih



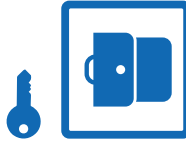
Lastenrad-Verleih



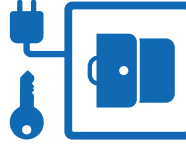
Wartezone



WLAN / Wifi



Schließfächer



Schließfächer mit E-Bike-Ladestation

TAXI

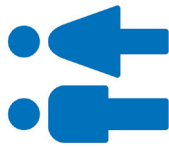
Taxi



Gastronomie



Behinderten-P.



WC

WC



WLAN / Wifi



Rad-Servicestation

Mobil
im Landkreis Bamberg

Stadt und Stadtteil
Standort Straße/Platz

Bahnhof
Musterstraße
20 m

Bushaltestelle
Musterstraße
100 m

Rad-Parkstation
Name-Musterstraße
50 m

E-Carsharing
Musterplatz
100 m

Park + Ride Plätze
Name-Musterstraße
100 m

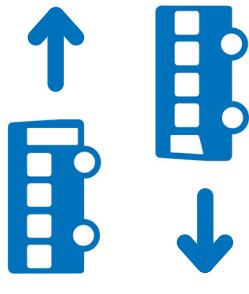
Umgebungsplan

Landkreis Bamberg

Kommune

Piktogramme

Die Piktogramme sind Grundlage des Leitsystems der Mobilstationen im Landkreis Bamberg.



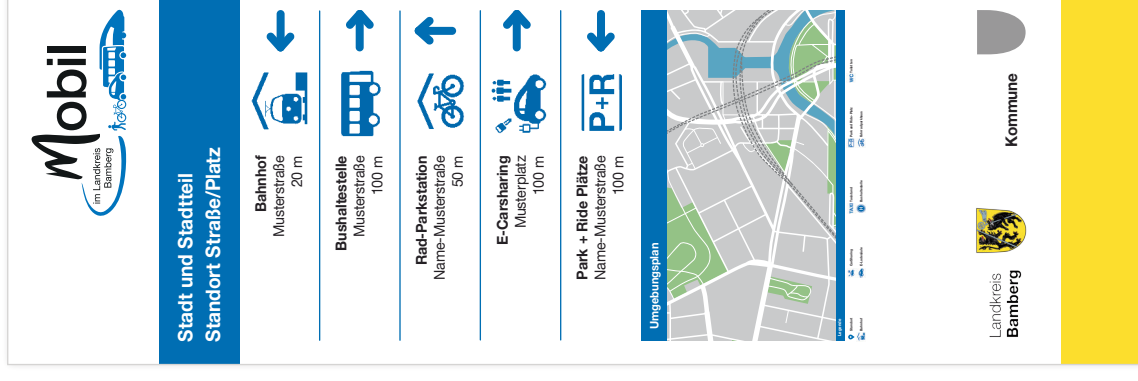
Auf den zentralen Willkommens-Stelen der Mobilstationen sind die Piktogramme mit den wegweisenden Pfeilen kombiniert. Der Pfeil zeigt die Richtung zu dem im Bild erkennbaren Angebot. Die Piktos sind auch entsprechend der Fahrtrichtung auszurichten.

2.0 Die Systemkomponenten

Einzelmodule der Mobilstation im Überblick

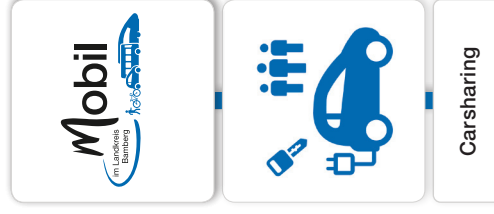
Das Basismodul Stele

Wo immer möglich, sollen Mobilstationen im Landkreis Bamberg durch eine Informationssäule gekennzeichnet werden. Diese Stele trägt immer das Logo Mobil im Landkreis Bamberg im Kopf. Die Features der Stele sind abhängig vom Standort und Einsatzzweck. Sie sind auf Sichthöhe angebracht. Im unteren Bereich der Stele sind die Akteure per Wappen darzustellen. Die Stele hat als Verbindung zum Corporate Design der im Landkreis eingesetzten Busse an der Basis das Wappengelb. Der Standort sollte gut sichtbar und eindeutig zuzuordnen sein. Die Stele dient der Orientierung („Hier befindet sich eine Mobilstation“) sowie zur Information über den Standort: Umgebung, Lageplan, vernetzte Verkehrsträger, etc.



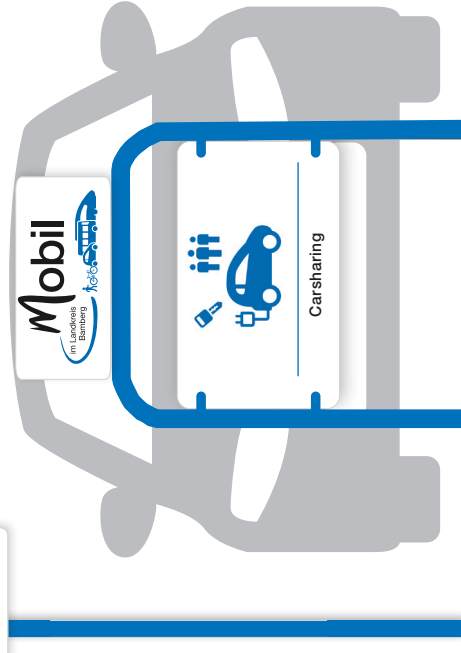
Basismodul Stele

Zum Standard der Mobilstation gehören immer Logo, Standort, Piktogramme der Verkehrsträger sowie die Logos der Akteure.



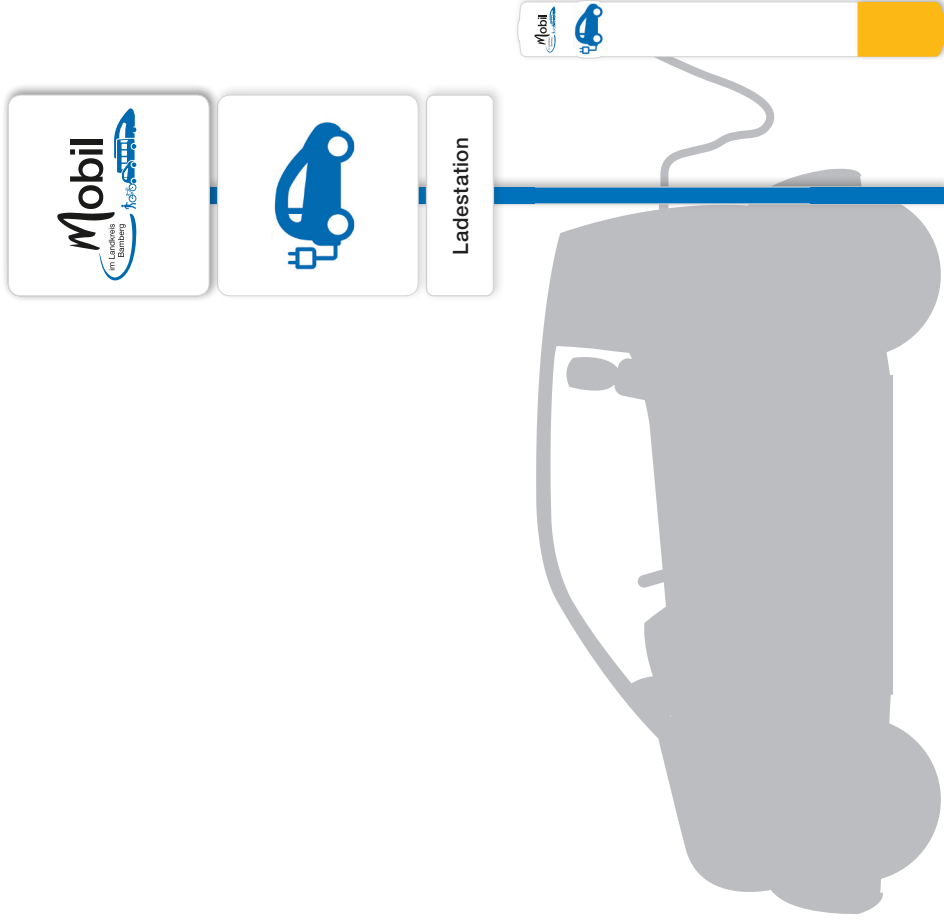
Modul Wegweiser

Sind im Umfeld der Mobilstationen Wegweiser der Leitsysteme neu zu konzipieren, soll optimalerweise das Corporate Design der Mobilstationen Verwendung finden. Die Wegweiser enthalten den Richtungspfeil in der dargestellten Dreiecksform, danach das Piktogramm des jeweiligen Mobilitätsangebotes und dessen Namen sowie die Entfernungsangabe. Der Träger des Wegweisers (Pfosten) ist entsprechend der Farbgestaltung der Stele farbig lackiert.



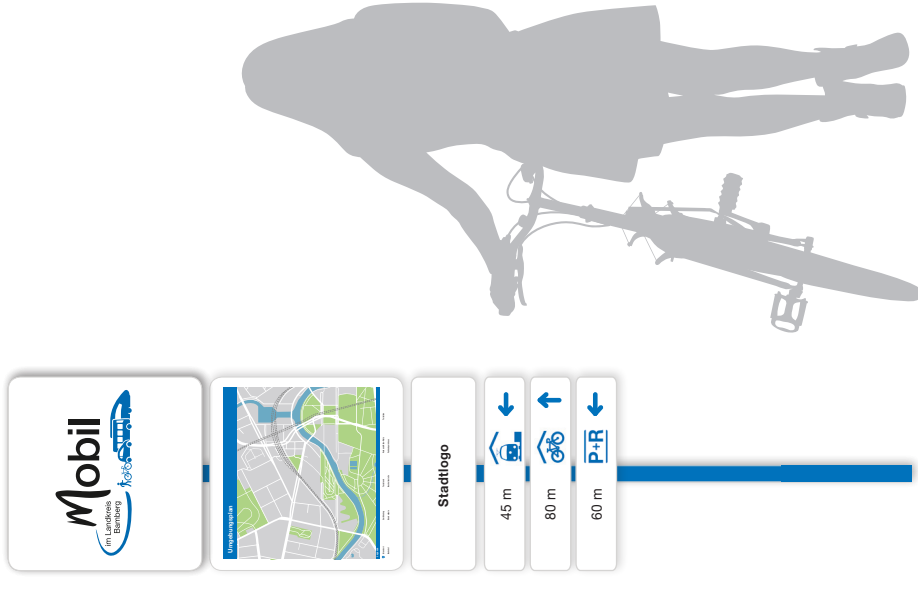
Modul Carsharing-Platz

Carsharing ist die organisierte, gemeinschaftliche Nutzung von Kraftfahrzeugen. Analog zu den Mietparkplätzen können diese mit Hinweisschildern sowie Kennzeichnung der Parkflächen zu gestaltet werden. Sie unterscheiden sich allerdings in der Verwendung des Icons.



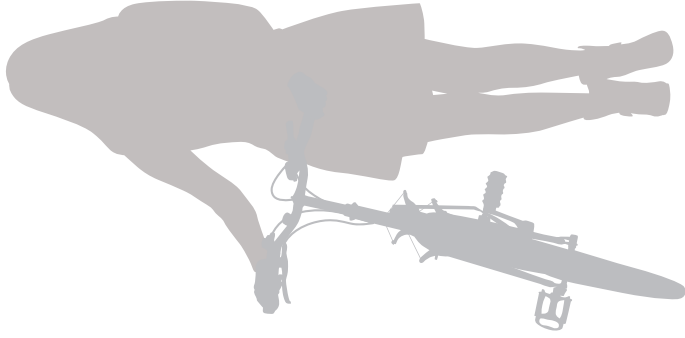
Modul Ladestation

Neben dem Icon auf einem Hinweisschild kann auch die Gestaltung der Ladestation im Design der Mobilstation vorgenommen werden.



Modul Hinweisschild

Wenn aus baulichen oder technischen Gründen die Implementierung einer Stele nicht möglich ist, können Hinweisschilder im Corporate Design der Mobilstationen im Landkreis Bamberg die Grundfunktionen (Orientierung und Information) übernehmen.



Modul Radstation

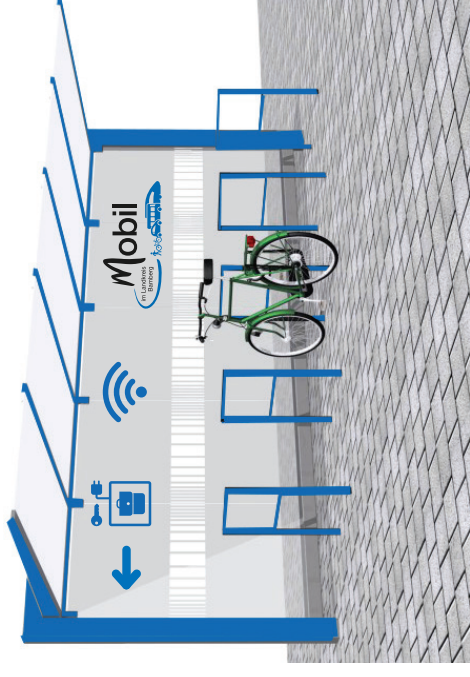
Die Bauteile und Außenelemente der abgeschlossenen Radparkstation werden im RAL-Ton (siehe Vorgaben Farben) pulverbeschichtet. Auf den Außenwänden werden (je nach Hersteller) die Wandmodule mit dem Logo Mobil im Landkreis Bamberg und dem sichtbaren Modul der Radstation beschriftet. Enthält die Radstation weitere Module wie E-Bike-Ladeschranke oder Rad-Servicestationen, werden diese äußerlich auf einer eigenen Fläche unter dem Haupt-Piktogramm kenntlich gemacht. Logo und Modul-Piktogramm stehen dann immer am Kopf der Flächen im oberen Viertel der Modulhöhe.

Bei abgeschlossenen Anlagen ist die Angabe von Kontaktdaten für eventuelle Störungen/Notfälle (Web-Adresse und Telefon) obligatorisch. Enthält die Anlage eine Videoüberwachung, muss dies ausgewiesen werden.



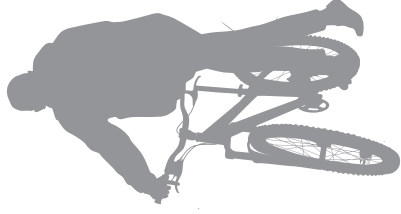
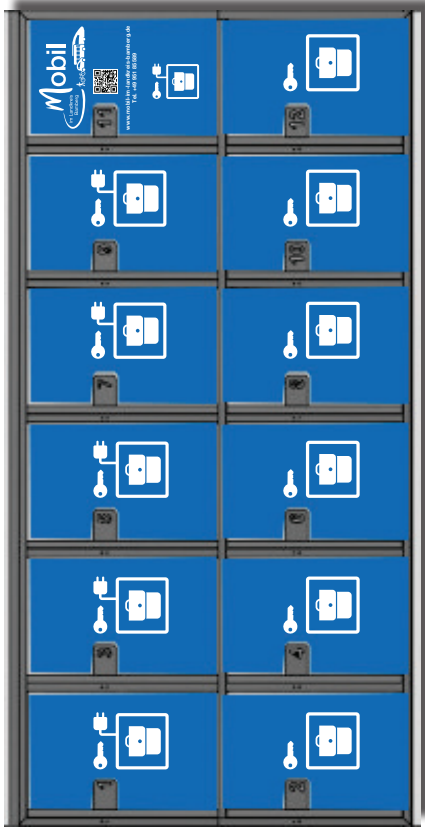
Modul Radparkanlage

Die Bauteile der offenen Radparkanlage werden im RAL-Ton (siehe Vorgaben Farben) pulverbeschichtet. Auf den Außen- bzw. Rückwänden werden das Logo und die jeweiligen Modul-Piktogramme für die Angebote am Standort foliert. Bei Glasflächen stehen Logo und Piktogramm blau auf transparentem Hintergrund. Das Logo steht immer rechts oben. Es sollte je nach Modulbauart mindestens ein Feld einnehmen. Die Piktogramme stehen mittig auf der gleichen Linie wie das Logo. Sie haben die gleiche Höhe.



Modul Aufenthalt

Die wettergeschützten Aufenthaltsmodule werden wie das Modul Radparkanlage genutzt, um die Qualitätsmarke und das Angebot am Standort deutlich zu präsentieren. Die Bauteile und Außenelemente werden im RAL-Ton (siehe Vorgaben Farben) pulverbeschichtet. Rücken- und Seitenwände werden, wenn der Standort dies zulässt, mit Sicherheitsglas ausgebildet. Fahrplan-Aushänge und Infotafeln werden immer rechts neben den Sitzflächen installiert.



Modul Schließfächer // E-Bike-Ladestation

Zusätzliche Module wie die Schließfächer mit oder ohne E-Bike-Ladestation werden ebenfalls im RAL-Ton (Vorgaben Farben) lackiert/pulverbeschichtet. Bei abgeschlossenen Anlagen wie diesen ist die Angabe von Kontaktdaten für eventuelle Störungen/Notfälle (Web-Adresse und Telefon) obligatorisch.



Modul Rad-Servicestation

Bei Modulen wie der Rad-Servicestation, deren Angebot sich nicht sofort erschließt, ist neben dem Piktogramm auch noch die Funktion anzuführen. Auch diese Module sind entsprechend den Farbvorgaben des Gestaltungsleitfadens zu lackieren/pulverbeschichten. Sie tragen am Kopf das Logo, darunter Modul-Piktogramm und Funktion.

Basismodul Stele

Die Stelen sind das Kernelement der Mobilstation und sollen, wo immer möglich, vorrangig eingesetzt werden. Sie definieren prinzipiell den Mindeststandard einer Mobilstation und stehen für die Qualitätsmarke Mobil im Landkreis Bamberg. Die Stelen sind hochwertige Informationstafeln aus Aluminium, Dibond oder bruchstärkerem Glas, die sich in ihrer zurückhaltenden, aber aufmerksamkeitsstarken Gestaltung in das Stadtbild einfügen.

Bei der Gestaltung der Stelen wie der anderen Informationselemente wurde auf klare und deutliche Informationsfunktion und einheitliches Design geachtet. Icons, Farben und grafische Bildumsetzungen vermitteln Inhalte auf einen Blick: die vorhandenen Angebote sind für den Nutzer gut wahrnehmbar. Im Resultat entsteht ein Gesamtbild mit differenzierten Ausprägungen und großer Wiedererkennbarkeit.



Standardlösung

Individuelllösung 01

Individuelllösung 02

z. B. touristische
Informationen

Individuelllösung
z. B. mit Fahrgastinformation der
Verkehrsunternehmen

Das modulare

Baukasten-System

Im Folgenden sind nur einige Beispiele, ausgehend von der Grundform, gelistet. Aufgrund der vielfältigen Einsatzmöglichkeiten und unterschiedlichen Standorte geben diese Beispiele einen Orientierungsrahmen für die Gestaltung zukünftiger Mobilstationen. Die Features der Stele sind jeweils vor Ort individuell den Gegebenheiten und Möglichkeiten anzupassen.

Vorderseiten

Je nach Standort und Einsatzzweck können Vorder- und Rückseiten der Stele identisch oder unterschiedlich konzipiert werden. Bei frei stehenden Stele bieten sich andere Verwendungen an als bei Stele, deren Rückseite möglicherweise nur schwer einsehbar ist.

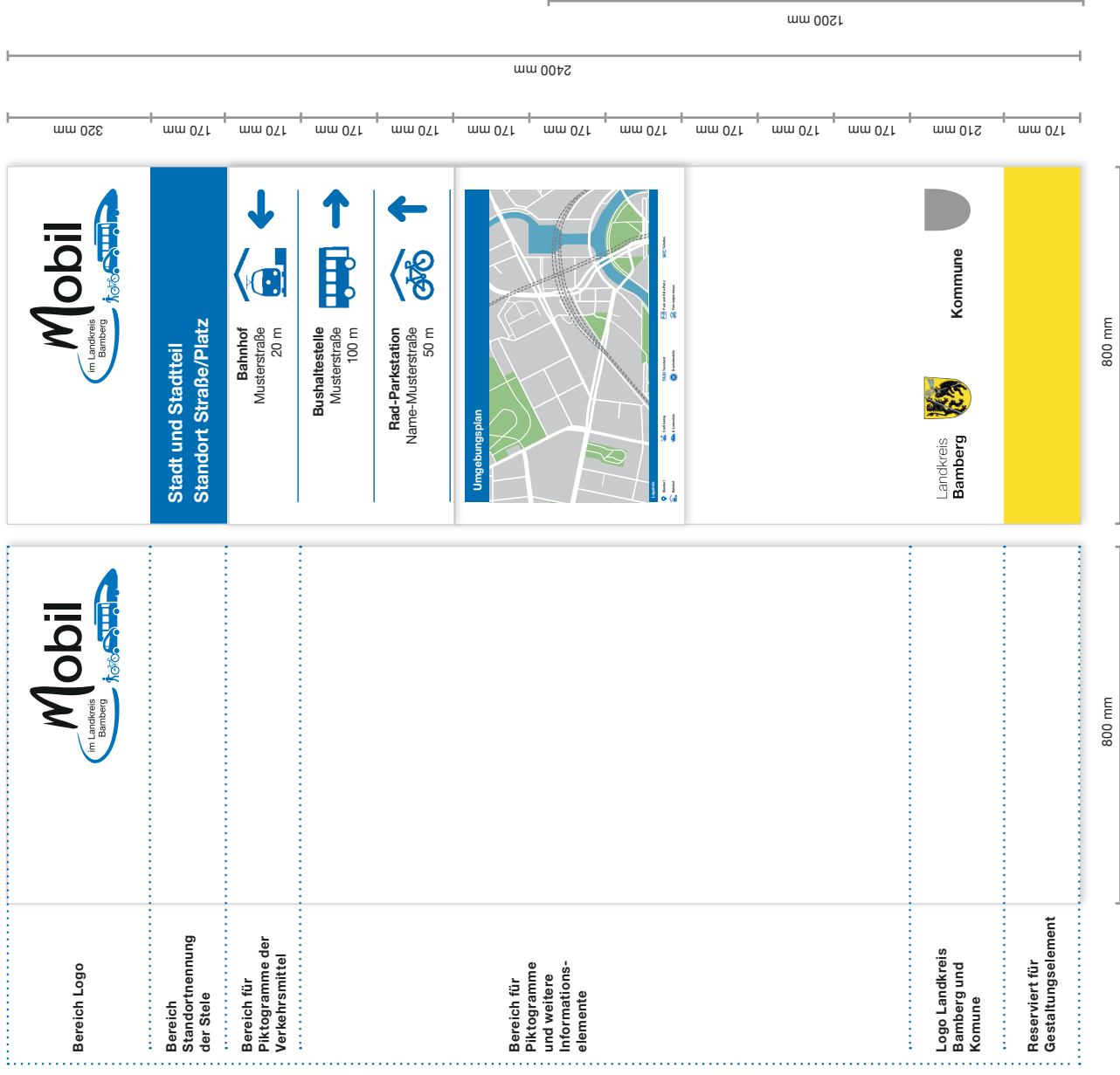
The image shows a mobile station interface with the 'Mobil' logo at the top. Below the logo, it displays 'Stadt und Stadtteil' and 'Standort Straße/Platz'. The main content area is divided into three sections: 'Bahnhof' (20 m) with a train icon, 'Bushaltestelle' (100 m) with a bus icon, and 'Rad-Parkstation' (50 m) with a bicycle icon. Below these is a map titled 'Umgebungsplan'. At the bottom, it shows 'Landkreis Bamberg' and 'Kommune'.

The image shows a mobile station interface with the 'Mobil' logo at the top. Below the logo, it displays 'Stadt und Stadtteil' and 'Standort Straße/Platz'. The main content area features a large map titled 'Umgebungsplan' with a 'P+R' icon. At the bottom, it shows 'Landkreis Bamberg' and 'Kommune'.

The image shows a mobile station interface with the 'Mobil' logo at the top. Below the logo, it displays 'Stadt und Stadtteil' and 'Standort Straße/Platz'. The main content area is divided into four sections: 'Bahnhof' (20 m) with a train icon, 'Bushaltestelle' (100 m) with a bus icon, 'Rad-Parkstation' (50 m) with a bicycle icon, and 'E-Carsharing' (100 m) with a car icon. Below these is a 'Park + Ride Plätze' section (100 m) with a 'P+R' icon. At the bottom, it shows 'Landkreis Bamberg' and 'Kommune'.

Basismodul Stele / Baukastensystem Vermaßung

Die Stele ist in Informationseinheiten aufgeteilt, diese sind idealtypisch bemaßt. Die Bemaßung sollte der Regelfall sein. Ausnahmeregelungen sind bei örtlichen Notwendigkeiten möglich. Falls ein Umgebungsplan auf der Stele vorgesehen ist, sollte dieser optimalerweise auf der barrierefreien Höhe von 1,20 Meter angebracht werden. Ist dies wegen der Vielzahl der Module nicht möglich, soll der Plan auf beiden Seiten der Stele über bzw. unter den Modulwegweisern angebracht werden.

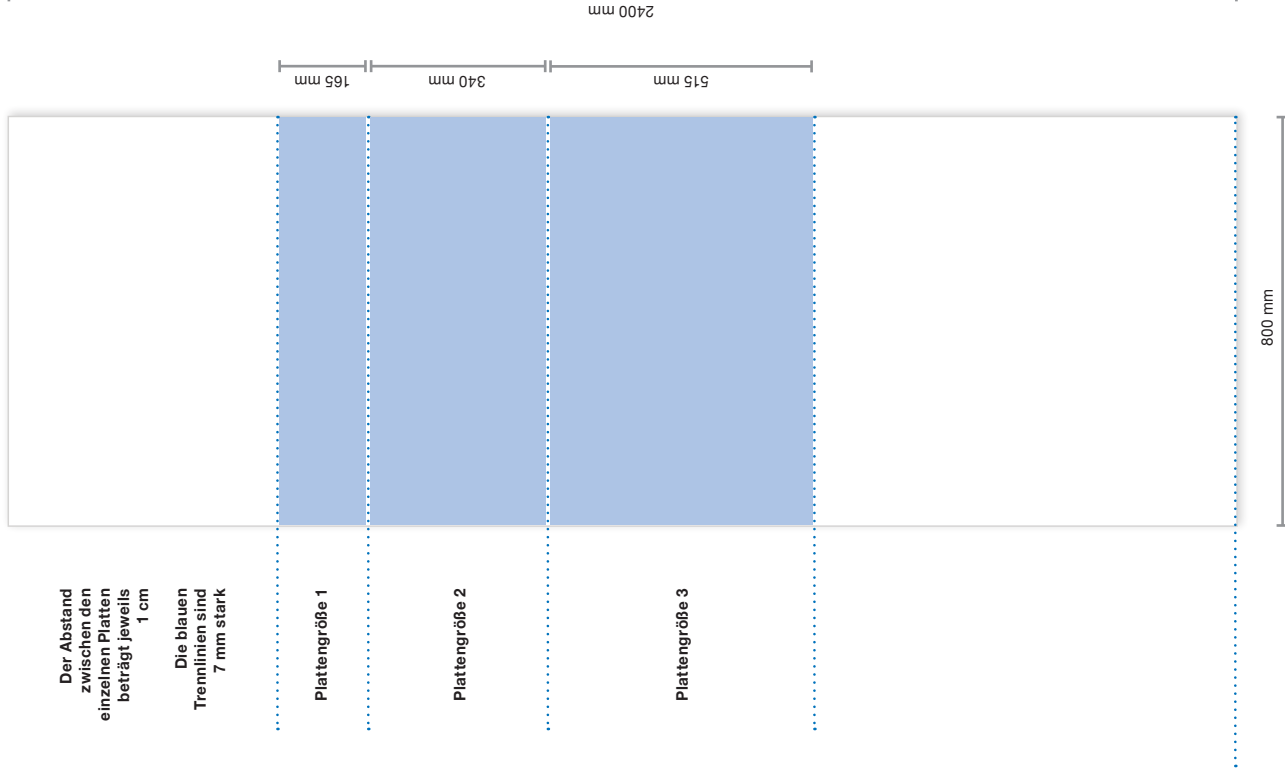


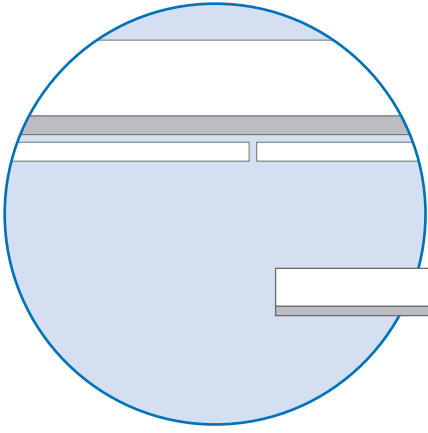
Basismodul Stele / Baukastensystem

Die Stele ist in Informationseinheiten aufgeteilt, diese sind idealtypisch bemaßt. Die Bemaßung sollte der Regelfall sein. Ausnahmeregelungen sind bei örtlichen Notwendigkeiten möglich. Falls ein Umgebungsplan auf der Stele vorgesehen ist, sollte dieser optimalerweise auf der barrierefreien Höhe von 1,20 Meter angebracht werden. Ist dies wegen der Vielzahl der Module nicht möglich, soll der Plan auf beiden Seiten der Stele über bzw. unter den Modulen angebracht werden. Wird ein Monitor für eine Fahrgastinformation in die Säule integriert, so ist dieser immer unter dem Logofeld/Standortnennung anzurufen.



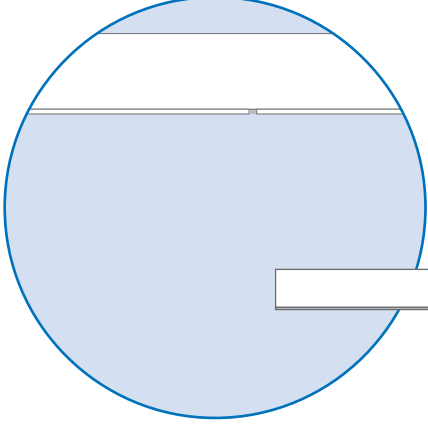
Ansicht Vorderseite mit Plattenmaße
Bei Nutzung von Profilsystemen, auf denen die Platten arretiert werden, gibt es die Möglichkeit des kostengünstigen Austauschs einzelner Komponenten (z.B. bei Erweiterung eines Moduls). Dieses sollte bei Planung und Produktion berücksichtigt werden.





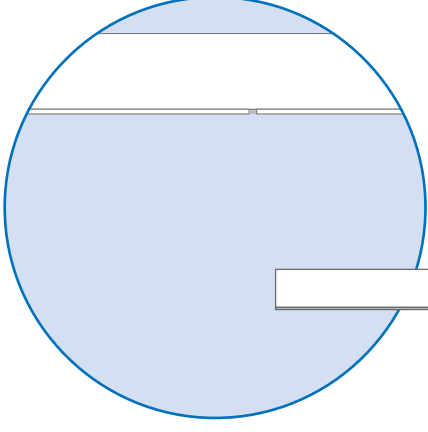
01 Wechselsystem

aus Glas mit Möglichkeit
des Austauschs einzelner
Komponenten



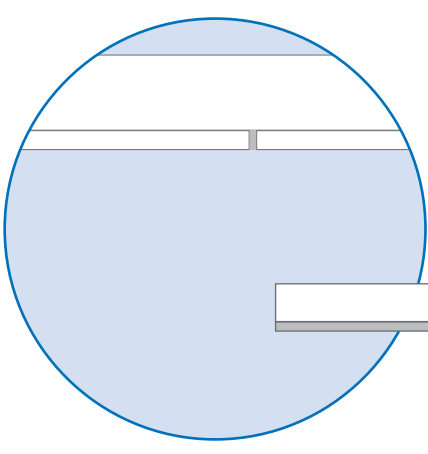
02 Direktdruck

auf Aluminium oder
Dibond mit Möglichkeit
des Austauschs einzelner
Komponenten



03 Schiebeseystem

Aluminium oder
Dibond mit Möglichkeit
des Austauschs einzelner
Komponenten



Beleuchtungskonzept

01 Wo dies durch die Infrastruktur (Stromanschluss) möglich ist, sollten die Stelen durch energiesparende LED-Leuchten auch nachts beleuchtet sein. Dafür können die Strahler am Kopf der Stele angebracht werden.

02 Alternativ ist die Beleuchtung im Kopffeld des Logos hinter weißem Acrylglas zu installieren. Ebenso kann die Front komplett aus Sicherheitsglas gefertigt und die Beschriftung auf einer transluzenten Folie ausgeführt werden, um die gesamte Front zu hinterleuchten.



Ansprechpartner für Mobilstationen
im Landkreis Bamberg

Landratsamt Bamberg

Markus Hammrich

Mobilität und Verkehr

Geschäftsbereich 5 - Regionalentwicklung

Ludwigstraße 23

96052 Bamberg

Tel +49 951 85589

Fax +49 951 858589

markus.hammrich@lra-ba.bayern.de

www.landkreis-bamberg.de

Landratsamt Bamberg

Frank Förtsch

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

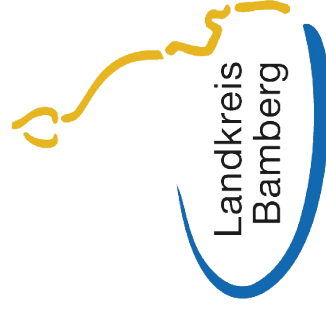
Ludwigstraße 23

96052 Bamberg

Tel +49 0951 85-106

Fax +49 951 858211

pressestelle@lra-ba.bayern.de





Mobilstationen im Landkreis Bamberg

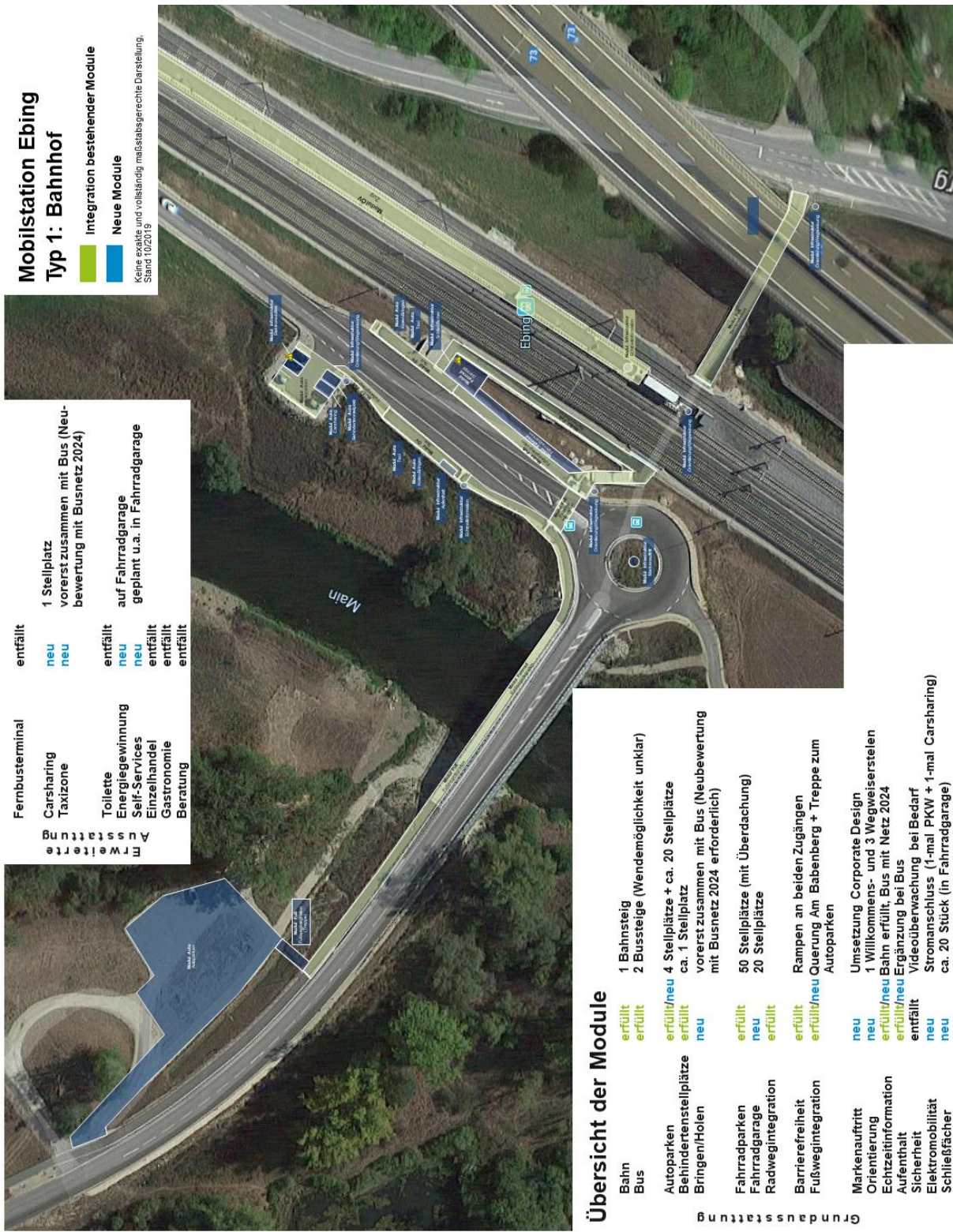
Pilotprojekte - Standortskizzen

Stand: Mai 2020

Inhalt

Mobilstation Baunach	3
Mobilstation Ebing	4
Mobilstation Gundelsheim	5
Mobilstation Scheßlitz	6
Mobilstation Zapfendorf	7

Mobilstation Ebing



Mobilstation Ebing
Typ 1: Bahnhof

Integration bestehender Module
 Neue Module

Keine exakte, und vollständig maßstabsgerechte Darstellung.
 Stand 10/2019

Fernbusterminal
 Carsharing
 Taxizone

Arbeitsplätze
 Toilette
 Energiegewinnung
 Self-Services
 Einzelhandel
 Gastronomie
 Beratung

1 Stellplatz
 vorerst zusammen mit Bus (Neubewertung mit Busnetz 2024)

auf Fahrradgarage
 geplant u.a. in Fahrradgarage

entfällt
 neu
 neu
 entfällt
 neu
 neu
 entfällt
 entfällt
 entfällt

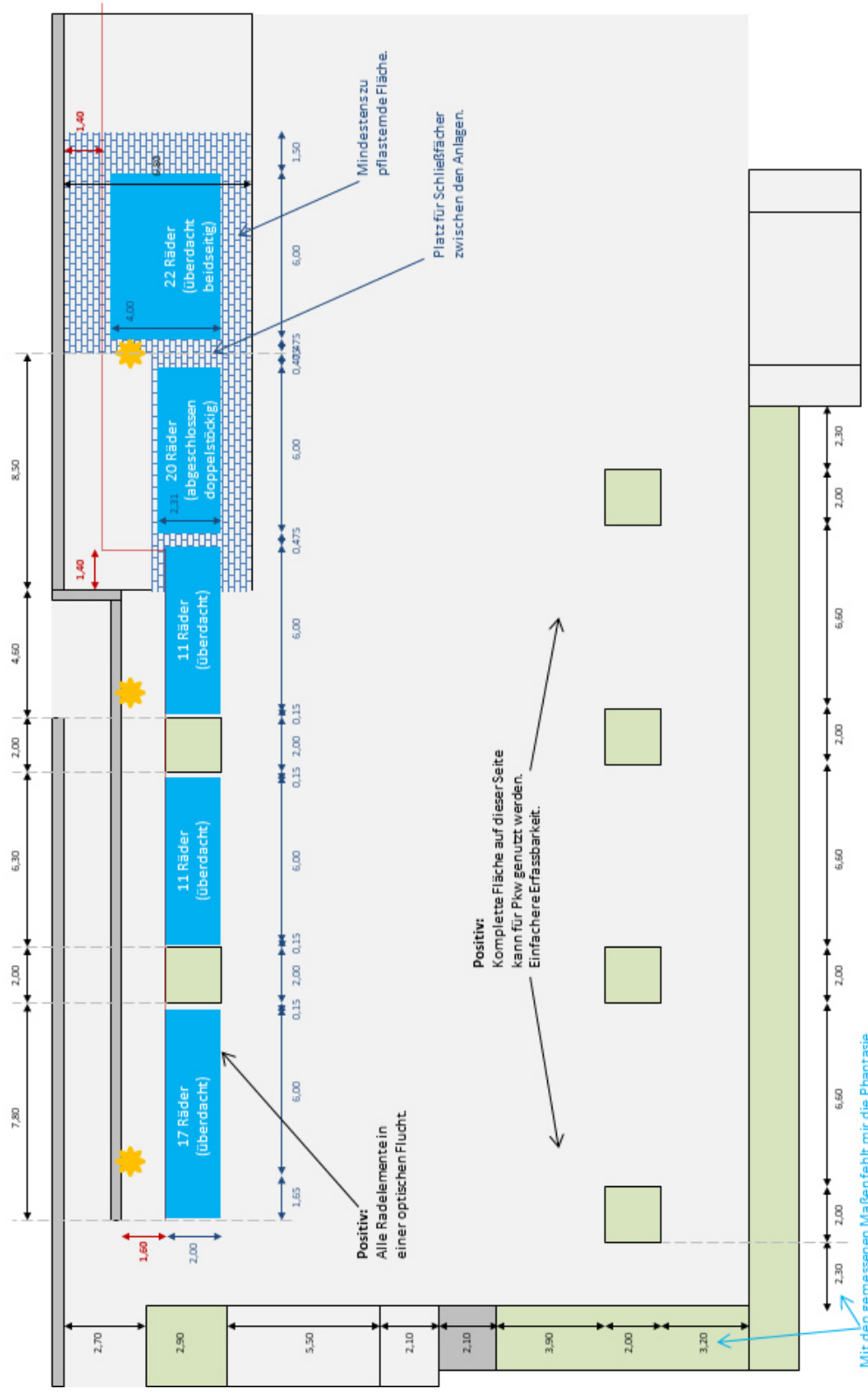
Übersicht der Module

- Bahn erfüllt
- Bus erfüllt
- Autoparken erfüllt/neu
- Behindertenstellplätze erfüllt
- Bringen/Holen neu
- Fahrradparken erfüllt
- Fahrradgarage neu
- Radwegintegration erfüllt
- Barrierefreiheit erfüllt
- Fußwegintegration erfüllt/neu
- Markenauftritt neu
- Orientierung neu
- Echtzeitinformation erfüllt/neu
- Aufenthalt erfüllt/neu
- Sicherheit entfällt
- Elektronmobilität neu
- Schließfächer neu
- 1 Bahnsteig erfüllt
- 2 Bussteige (Wendemöglichkeit unklar) erfüllt
- 4 Stellplätze + ca. 20 Stellplätze ca. 1 Stellplatz erfüllt/neu
- vorerst zusammen mit Bus (Neubewertung mit Busnetz 2024 erforderlich) neu
- 50 Stellplätze (mit Überdachung) erfüllt
- 20 Stellplätze neu
- Rampen an beiden Zugängen erfüllt
- Querung Am Babenberg + Treppe zum Autoparken erfüllt/neu
- Umsetzung Corporate Design neu
- 1 Willkommens- und 3 Wegweiserstelen erfüllt/neu
- Bahn erfüllt, Bus mit Netz 2024 erfüllt/neu
- Ergänzung bei Bus entfällt
- Videouberwachung bei Bedarf neu
- Stromanschluss (1-mal PKW + 1-mal Carsharing) neu
- ca. 20 Stück (in Fahrradgarage) neu

Grundausstattung

Mobilstation Zapfendorf

Zapfendorf Bahnhof: Forderungen DB zu Abstand zur Lärmschutzwand und Umgang damit...
B) Optimierte Umsetzung mit 60 überdachten und 20 abgeschlossenen Plätzen gemäß Förderbescheid



Mit den gemessenen Maßen fehlt mir die Phantasie, hier eine geschlossene Radgarage hin zu bekommen. Deshalb Idee der Versetzung an die Lärmschutzwand auf die aktuellen Parkplätze.