© N+P Innovation Design GmbH

Handlungsleitfaden

MOBILITÄTSPUNKTE

im MVV-Raum

Das Team auf einen Blick

Hintergrundwissen

Dieser Leitfaden entstand im Rahmen der Arbeit des Unter-Arbeitspakets „Mobilitätspunkte“ (UAP 2.3) des integrierten regionalen Mobilitätsverbunds München („MoveRegioM“).
Das Mobilitätspunkte-Konzept wurde in Kooperation mit der LHM, den MVV-Verbundlandkreisen und der SWM/MVG gemeinsam erarbeitet. Der Fokus dieses Leitfadens liegt auf den MVV-Verbundlandkreiskommunen. Die Ausgestaltung der Mobilitätspunkte in der LHM kann davon abweichen.
MoveRegioM will als Pilotprojekt die Mobilität auf den alltäglichen Wegen umweltfreundlicher, leichter zugänglich und sicherer machen. Dabei ist der zentrale Ansatz, klassische und innovative Angebote zur Lösung kommunaler Mobilitätsprobleme miteinander zu verbinden – über Verwaltungsgrenzen hinweg.
Das Projekt ist Teil der Fördermaßnahme „MobilitätsWerkStadt2025“ des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF).

GEFÖRDERT VOM
Bundesministerium für Bildung und Forschung
FONA Forschung für Nachhaltigkeit

Impressum & Kontakt

Herausgeber
Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV)
Thierschstraße 2
80538 München

Projektpartner
Landeshauptstadt München (LHM)
Münchner Verkehrsverbund (MVV)
Stadtwerke München (SWM)
Universität der Bundeswehr München (UniBW)
Landkreis München (LKM)

Projektteam
Alina Schubert (MVV)
Michel Kuttenkeuler (MVV)
Stefanie Richter (LHM)
Teresa Heindl (LHM)
Simon Hinke (LKM)
Johanna Megele (SWM/MVG)
Sonja Rube (für SWM/MVG)

Gestaltung
Madeleine Schwiers (LHM)
Jacqueline Mutze (MVV)

Kontakt
Allgemeine Beratung zu Mobilitätspunkten
Mobilitaetspunkte@mvv-muenchen.de

Informationen zur Förderung des Aufbaus von Mobilitätspunkten
Foerdermanagement@mvv-muenchen.de

Was Sie erwartet

1. Mobilitätspunkte als Bausteine eines ganzheitlichen Mobilitätskonzepts 4
1.1. Warum Mobilitätspunkte? 6
1.2. Vorteile ausgewiesener, einheitlicher Mobilitätspunkte 6

2. Was bringt der Mobilitätspunkt? 7

3. Der Weg zum Mobilitätspunkt 8
3.1. Von der Planung bis zur Inbetriebnahme 10

4. Standortwahl 12
4.1. Arten von Mobilitätspunkten 15

5. Bauliche und visuelle Ausgestaltung des Mobilitätspunkts 16
5.1. Das Stelendesign 17
5.2. Varianten der Informationsstele 18
5.3. Die Piktogramme und Verkehrsmittel im Überblick 20
5.4. Abstellflächen als raumordnendes Gestaltungselement 22

6. Weitere Ausstattungsmerkmale 24

7. Von der Theorie in die Praxis 25

8. Förderung 26

9. Handreichungen und hilfreiche Dokumente 28

1. Mobilitätspunkte als Bausteine eines ganzheitlichen Mobilitätskonzepts

Mit dem eigenen Fahrrad zum B+R Platz, von dort mit dem Regionalzug in die Innenstadt, mit der U-Bahn in die Nähe des Arbeitsplatzes und von dort aus die letzte Meile mit dem Leihfahrrad – zur Mittagspause geht's bei gutem Wetter mit dem E-Motorroller oder bei Regen mit dem Bus.

Immer mehr Menschen kombinieren verschiedene Mobilitätsangebote, um im Alltag von A nach B zu kommen – auch Intermodalität genannt. **Mobilitätspunkte** greifen dieses veränderte Mobilitätsverhalten auf und erleichtern die Nutzung verschiedener Mobilitätsangebote durch eine Bündelung von Verkehrsmitteln. Um dem veränderten Mobilitätsverhalten gerecht zu werden, wurde für den MVV-Verbundraum ein Konzept für den Aufbau und die Ausgestaltung von Mobilitätspunkten entwickelt, das in einzelnen Kommunen bereits umgesetzt wird.

Die Anforderungen an Mobilität befinden sich im Wandel: Neben Zuverlässigkeit und Sicherheit rücken zunehmend Flexibilität und Unabhängigkeit in den Vordergrund – im städtischen sowie im ländlichen Raum. **Geteilte Mobilitätsangebote** – sogenannte Shared-Mobility-Angebote – haben das Potenzial zur Erfüllung der individuellen Mobilitätsbedürfnisse der Bürger:innen. In Kombination mit dem öffentlichen Nahverkehr (ÖV) können geteilte Mobilitätsangebote dazu beitragen, das eigene Auto häufiger stehen zu lassen. Sie fördern zu jeder Zeit und an jedem Ort eine bedarfsgerechte und flexible Mobilität – und können somit die Lebensqualität steigern.

Vor allem die erste und letzte Meile vom ÖV weg beziehungsweise zum ÖV hin kann mithilfe geteilter Mobilitätsangebote überwunden werden. Damit leisten sie einen wesentlichen **Beitrag zur Emissionsminderung, zu mehr Flächeneffizienz und Aufenthaltsqualität** in der Stadt und der Region München.
Im ländlichen Raum bieten geteilte Mobilitätsangebote der Bevölkerung eine erhöhte Flexibilität und tragen zur Umsetzung einer kommunalen Verkehrswende hin zu nachhaltiger Mobilität bei. Deshalb bieten diese Angebote für eine wachsende Region wie den MVV-Raum eine große Chance.

Mobilitätspunkte (auch Mobility Hubs genannt) dienen dazu, diese neuen, geteilten Mobilitätsangebote sinnvoll mit bestehenden Angeboten des öffentlichen Nahverkehrs zu verknüpfen. Sie fungieren somit als physisches Bindeglied verschiedener Mobilitätsformen und sollen den Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel vereinfachen und fördern. Dazu bündeln Mobilitätspunkte verschiedene Mobilitätsangebote, die im Sinne der Intermodalität für bestimmte Wegzwecke genutzt werden können (z.B. das Carsharing-Fahrzeug für einen Ausflug).

Das Herzstück der Mobilitätspunkte im MVV-Verbundraum sind **Informationsstelen**, die die verfügbaren Mobilitätsangebote anzeigen und deren Auffindbarkeit sowohl im Straßenraum als auch digital erleichtern. Unter einem einheitlichen Symbol („MP-Logo") vereint und mit einem modernen Designkonzept versehen, werden so Mobilitätspunkte im ganzen MVV-Verbundraum sichtbar – unabhängig von Anbieterlogos oder digitalen Anwendungen. Neben dem einheitlichen Symbol und einem modernen Designkonzept wurde für Mobilitätspunkte im MVV-Verbundraum auch eine (Mindest-)Ausstattung sowie eine Beschreibung ihrer Funktionalität definiert, die Fahrgästen ein verlässliches Angebot garantieren.

Die Zielvorstellung ist, dass möglichst viele Kommunen nach und nach Mobilitätspunkte umsetzen, um so die vernetzte Mobilität im MVV-Raum weiter zu fördern und den Bürger:innen eine **Alternative zu privaten PKW** zur Verfügung zu stellen. So werden Mobilitätspunkte und geteilte Mobilitätsangebote zu Bausteinen eines ganzheitlichen Mobilitätskonzepts für Städte und Kommunen im MVV-Verbundraum.

Dieser Leitfaden richtet sich an die Kommunen in den MVV-Verbundlandkreisen. In der Erarbeitung der Empfehlungen wurden neben konzeptionellen und theoretischen Erkenntnissen aus dem Förderprojekt MoveRegioM insbesondere auch die praktischen Erfahrungen der Landeshauptstadt München berücksichtigt, welche bereits seit dem Jahr 2023 sukzessive Mobilitätspunkte im Stadtgebiet aufbaut. Damit möchte der Leitfaden die Kommunen der MVV-Verbundlandkreise zur Einführung von einheitlichen ausgewiesenen Mobilitätspunkten ermutigen, Handlungsempfehlungen zur konkreten Umsetzung geben und dadurch den weiteren Aufbau von Mobilitätspunkten im MVV-Verbundraum erleichtern.

Die Mobilitätspunkte bündeln viele Alternativen zum eigenen PKW.
© LHM/MOR, Zayika

1.1. Warum Mobilitätspunkte?

Jeder kennt sie: Das gelb-grüne „H“ als Bushaltestellenschild, das blau aufleuchtende „U“-Symbol an U-Bahn-Aufgängen oder das weiße „S“ vor grünem Hintergrund, welches die S-Bahnen symbolisiert. Auch wenn man nicht genau weiß, wann welcher Bus fährt, welche U-Bahn-Linie an der Station verläuft oder wie regelmäßig die S-Bahnen fahren, ist klar: Hier ist ein zentraler Punkt für dieses Verkehrsmittel und hier findet man das entsprechende Angebot.

Nur: Wie kennzeichnet man jene Stationen, an denen verschiedenste Mobilitätsformen aufeinandertreffen? Und vor allem nicht nur der klassische ÖPNV, sondern auch geteilte Mobilitätsangebote wie Bikesharing-Räder, geteilte E-Tretroller oder E-Motorroller und Carsharing-Fahrzeuge? Auch hier ist es notwendig und zielführend, ein unverkennbares Symbol einzuführen, das verdeutlicht: Hier gibt es Infos zu den Angeboten und hier kann man das entsprechende Angebot ausleihen sowie zurückgeben.

Das ist das Ziel ausgewiesener Mobilitätspunkte: Die verschiedenen Mobilitätsangebote zu bündeln, deutlich zu kennzeichnen, und somit eine Marke zu schaffen, die Verlässlichkeit und Zuverlässigkeit zum Ausdruck bringt. Ein einheitliches Symbol, das auch aus größerer Entfernung gut sichtbar ist, garantiert ein Mindestmaß an Mobilitätsangeboten und Informationen. Insbesondere bei der Einführung stationsbasierter Bikesharing Angebote ohne Docking-Stationen ist die unmissverständliche Kennzeichnung der Abstellpunkte in Form von einheitlichen Mobilitätspunkten wichtiger Bestandteil der bedarfsgerechten, nutzerfreundlichen Ausgestaltung (siehe Abbildung rechts oben).

Definition „Mobilitätspunkt“

Der Mobilitätspunkt ist ein physischer Verbindungspunkt verschiedener nachhaltiger Mobilitätsformen, an dem der ÖPNV und geteilte Mobilitätsangebote aufeinandertreffen. Darüber hinaus können Mobilitätspunkte um weitere Verkehrsmittel, eine mobilitätsbezogene Ausstattung oder Ausstattungselemente, die zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität beitragen, erweitert werden.

Prägende visuelle Elemente eines Mobilitätspunkts sind eine gut sichtbare Informationsstele, der die jeweiligen dort verkehrenden Mobilitätsangebote zu entnehmen sind, sowie eine Bodenmarkierung, die Abstellflächen für geteilte Mobilitätsangebote deutlich kennzeichnet.

1.2. Vorteile ausgewiesener, einheitl. Mobilitätspunkte

In einem ganzheitlichen Mobilitätskonzept für Kommunen und Städte spielen ausgewiesene Mobilitätspunkte eine entscheidende Rolle: Sie dienen als Drehkreuze **nachhaltiger** Mobilität und können insbesondere im ländlichen Raum als lokale Treffpunkte der Bürger:innen dienen.

Die erhöhte **Sichtbarkeit** der Verknüpfungspunkte verschiedener Verkehrsmittel kann dazu beitragen, die **Akzeptanz**, die **Bekanntheit** sowie das **Interesse** an geteilten Mobilitätsangeboten zu steigern und somit die Nutzung dieser Angebote zu erhöhen. Die wesentlichen Vorteile ausgewiesener Mobilitätspunkte sind im Folgenden kompakt aufgelistet:

Mobilitätspunkte ...

... bündeln das Mobilitätsangebot
... bauen Nutzungshürden ab
... ordnen die teilweise chaotische Situation im Straßenraum
... bieten Anreize für private Anbieter
... integrieren Shared Mobility sichtbar in das öffentliche Verkehrssystem
... helfen die erste/letzte Meile zu überwinden
... können Treffpunkt, Aufenthaltsort und Drehkreuz im Alltag sein
... lassen sich modular und bedürfnisorientiert ausgestalten
... sind als Marke wiederzuerkennen
... strahlen Verlässlichkeit und Vertrauen aus

Schon von Weitem sind die Mobilitätspunkte gut sichtbar.
© N+P Innovation Design GmbH

Was bringt der Mobilitätspunkt? 2.

Szenario 1

Rosi kommt mit der Regionalbahn/S-Bahn am Bahnhof in ihrem Heimatort an. Da draußen die Sonne scheint, beschließt sie von dort mit einem Sharing-Bike den Großteil der Strecke zu sich nach Hause zurückzulegen, bevor sie den Rest zu Fuß geht. Noch in der Bahn sucht sie in der App nach verfügbaren Fahrrädern...

Ohne MP: Nach der Ankunft am Bahnhof sucht sie nach dem Fahrrad, kann dieses jedoch aufgrund mangelhafter Kennzeichnung nicht auf Anhieb finden. Immer wieder gleicht sie den Standort in der App mit ihrer Umgebung ab – ohne Erfolg. Frustriert gibt sie schließlich auf und lässt sich vom Bahnhof abholen.

Mit MP: Als sie aus der Bahn aussteigt, springt ihr sofort von Weitem das grün-blaue MP-Logo auf der Informationsstele ins Auge. Sie begibt sich dorthin und schaut auf der integrierten Karte nach, wo sich die Abstellflächen mit den Bikesharing-Fahrräder befinden. Fix leiht sie sich eins davon aus und radelt gutgelaunt nach Hause.

Szenario 2

Ralf beschließt spontan nach der Arbeit einen Freund zu besuchen. Da die ÖPNV-Verbindung nicht optimal ist, leiht er sich ein Fahrrad aus, um so die Reisezeit zu verkürzen. Die Station liegt in der Nähe seiner Arbeit und ist ihm deshalb bereits bekannt. Ebenso kennt er den Weg zu seinem Freund, weiß allerdings nicht, wo sich die von dort aus nächste Station befindet, an der er das Fahrrad zurückgeben kann. Er schaut vorher extra in der App nach...

Ohne MP: Doch als er mit seinem Fahrrad dort ankommt, ist er sich nicht sicher auf welcher Straßenseite die Rückgabestation liegt. Nachdem er fünf Minuten vergeblich umhergefahren ist, um die Rückgabestation zu finden, entdeckt er schließlich ein anderes Leihfahrrad und parkt seins daneben. Für Ralf ist das Bikesharing in Zukunft keine Option mehr, wenn er so lange nach den Rückgabestationen suchen, nach den anderen Fahrrädern Ausschau halten oder nochmal während der Fahrt in der App nachsehen muss.

Mit MP: Und als er am Ziel ankommt, erkennt er vom Fahrrad schon in der Ferne die typische MP-Informationsstele. Durch die klar gekennzeichnete Abstellfläche auf dem Boden, auf der ein großes Fahrradsymbol markiert ist, weiß er direkt, wo er sein Fahrrad parken muss. Zack – Fahrrad abgestellt und weiter geht es die letzten Meter zu Fuß zum Freund, um den Feierabend gemeinsam einzuleiten.

© AdobeStock

3. Der Weg zum Mobilitätspunkt

Der Prozess zum Aufbau eines Mobilitätspunkts unterscheidet sich je nach Kommune, weshalb es schwierig ist, einen genau vordefinierten Weg zu beschreiben. Zudem macht es einen Unterschied, ob die Errichtung der Mobilitätspunkte auf eine kommunale Initiative einzelner Gemeinden zurückgeht oder vom Landkreis ausgeht und dementsprechend auch von diesem koordiniert und angeleitet wird.

Der Anspruch dieses Leitfadens ist es, einen **stereotypischen Ablauf** für das erstgenannte Szenario zu beschreiben, an dessen Anfang die Bedarfsfeststellung von Mobilitätspunkten und an dessen Ende das Qualitätsmanagement dieser im laufenden Betrieb steht. Dabei wirken **zahlreiche Akteure** mit: Lokale Verwaltung, politische Entscheidungsgremien, Landkreise, Verkehrsverbund (MVV), Bürger:innen, Anbieter der Mobilitätsangebote (z.B.: Bikesharing), Hersteller der Ausstattungselemente, ...

Die tragende Rolle kommt der zuständigen Verwaltung zu, die den Prozess vom Anfang bis zum Ende konzeptionell sowie in der Umsetzung anleitet und koordiniert. Die politische Ebene gibt die **Rahmenbedingungen** vor, erteilt den Auftrag zum Aufbau von Mobilitätspunkten und stellt etwaige finanzielle Mittel bereit. Der **MVV** ist in einer unterstützenden und beratenden Funktion und assistiert insbesondere bei der Fördermittelakquise, der Beschaffung der Ausstattungselemente sowie der Sicherstellung eines einheitlichen Designs.

Nach Möglichkeit sollten die Bürger:innen ebenso wie die Anbieter der Mobilitätsangebote in die Standortsuche eingebunden werden. Nicht zuletzt bei der Errichtung eines Mobilitätspunkts und der anschließenden Inbetriebnahme sollten die Bürger:innen ausreichend informiert und eingebunden sein.

Das folgende **Prozess-Schema** veranschaulicht, welche Schritte erfahrungsgemäß beim Aufbau eines Mobilitätspunkts zu beachten sind und welche Akteure gegebenenfalls beteiligt werden sollten.

Beispiel eines Mobilitätspunktes in Freising.
© Landratsamt Freising

Dank Teamarbeit aller Verantwortlichen entstehen immer mehr Mobilitätspunkte.
© AdobeStock

3.1. Von der Planung bis zur Inbetriebnahme

Handlungsleitfaden als Ausgangspunkt
- Verständnis des Konzepts Mobilitätspunkt
- Rückfragen und detaillierte Auskunft in Absprache mit MVV

Aktiv Verwaltung | **Beratung/Abstimmung** MVV

Erarbeitung strategisches Konzept
- Feststellung des Bedarfs eines oder mehrerer Mobilitätspunkte
- Formulierung strategischer Zielsetzung: Wie viele Mobilitätspunkte? Bis wann?
- Erste grobe Überschlagung der Kosten und Festlegung Mittelbedarf.

Aktiv Verwaltung | **Beratung/Abstimmung** MVV

Politische Interessensbekundung zur Errichtung von Mobilitätspunkten
- Auftrag und Zugeständnis von Mitteln für weiteres Planungsvorhaben
- (Kreisweit) koordiniertes Vorgehen zur Einrichtung eines Stationsnetzes
- Vermeidung von Insellösungen: Orientierung an MVV-Mobilitätspunkten garantiert sinnvolle Verknüpfung zu den Nachbarlandkreisen und der Stadt München.

Aktiv Politik

Standortfestlegung & Definition der Ausstattung
- Definition eines oder mehrerer möglicher Standorte für Mobilitätspunkte (ggf. Bürgerbeteiligung)
- Bestimmung der gewünschten Ausstattung am jeweiligen Standort
- Ggf. Rücksprache mit Shared Mobility Anbietern (sei es Carsharing, das sichergestellt werden sollte oder mit Mikromobilität-Anbietern, die ihr Geschäftsgebiet erweitern sollen und frühzeitig die Standorte in ihre Apps mit aufnehmen müssen)
- Ggf. Flächenwidmung o. Grunderwerb, Konflikt-ausschluss, Abgleich mit anderen (Bau)Vorhaben

Aktiv Verwaltung | **Beratung/Abstimmung** (Mobilitäts-)Anbieter, Bürger

Prüfung der Qualifikation als Mobilitätspunkt
- Eigenständige Überprüfung, ob der jeweilige Standort nach Mindestanforderungen als Mobilitätspunkt geführt werden darf (siehe auch Seite 12 „Standortwahl“)
- Prüfung der Selbsteinschätzung durch MVV

Aktiv Verwaltung, MVV

Beantragung Fördermittel
- Suche nach geeigneten Fördermöglichkeiten
- Rechtzeitiger Antrag auf Förderung

Aktiv Verwaltung | **Beratung/Abstimmung** MVV

Politischer Beschluss zur Umsetzung
- Einholen verbindlicher politischer Zustimmung zum Aufbau der Mobilitätspunkte an den gewählten Standorten zu den berechneten Kosten

Aktiv Politik

Verkehrsrechtliche Anordnung durch zuständige Behörde
- Begründung Standortwahl
- Prüfung Planungen auf Plausibilität und Vollständigkeit
- Nennung der Flächen – Benötigte Verkehrszeichen – Markierungs- und Beschilderungspläne

Aktiv Verwaltung

Stelendesign und Kartenerstellung
- Übermitteln der Standortinformation an den MVV
- Erstellung der Hintergrundkarten und Designanpassung der Stelen durch MVV innerhalb 4 Wochen (nur vektorisierte Dateien zuliefern)

Aktiv MVV | **Beratung/Abstimmung** Verwaltung

Bestellung und Beschaffung
- Stelen, Schilder, Farbe, ggf. Ständer
- Ggf. weitere Ausstattung

Aktiv Verwaltung | **Beratung/Abstimmung** Hersteller, MVV

Informationsbereitstellung für Bürger*innen
- Informationsbrief/Aushänge für Anlieger
- Gegebenenfalls aktive Öffentlichkeitsarbeit

Aktiv Verwaltung | **Beratung/Abstimmung** Bürger

Bauliche Umsetzung
- Ggf. Vergabe der baulichen Leistungen
- Errichtung Stele – Aufstellen der Beschilderung – Markierungsarbeiten

Aktiv Hersteller | **Beratung/Abstimmung** Verwaltung

Feierliche Eröffnung des ersten Mobilitätspunktes mit OB Reiter.
© LHM/MOR, DobnerAngermann

Inbetriebnahme
- Zur Verfügung stellen des Angebots geteilter Mikromobilität (z.B. Fahrräder)
- Einpflegen der Mobilitätspunkte in der App durch MVV
- Eröffnung des Mobilitätspunkts

Aktiv (Mobilitäts-)Anbieter, Verwaltung, MVV | **Beratung/Abstimmung** Bürger

Fortlaufendes Qualitätsmanagement im laufenden Betrieb
- Unterhalt von Mobilitätspunkt und Angeboten: Überwachung – Vandalismusbeseitigung – Instandsetzung/Erneuerung der Ausstattung
- Evaluation: Wie ist das Nutzungsverhalten? Wie hoch ist die Wirksamkeit?
- Ggf. Anpassung des Angebots

Aktiv (Mobilitäts-)Anbieter, Verwaltung

4. Standortwahl

Am Anfang des Planungsprozesses steht ein strategisches Konzept, in dem festgelegt ist, wie viele Mobilitätspunkte innerhalb einer Kommune/eines Landkreises langfristig aufgebaut werden sollen. Hierbei sollte auf dem Regionalen Nahverkehrsplan (RNVP) aufgebaut werden. Es schließen sich Überlegungen an, wo die Mobilitätspunkte jeweils platziert werden können, sodass sie einen möglichst hohen Mehrwert für die Bürger:innen mit sich bringen: Es stellt sich die Frage nach der Standortwahl. Was macht einen guten Standort aus? Welche Kriterien sollte er erfüllen? Genügt jeder Standort den Ansprüchen an einen Mobilitätspunkt?

Um die Erwartungshaltung der Nutzenden zu erfüllen (positives Erwartungsmanagement) und ihnen ein verlässliches Angebot zu garantieren, sind klare Regeln und objektive Qualitätskriterien nötig. Denn eine Bushaltestelle allein macht beispielsweise noch keinen Mobilitätspunkt – sie bleibt eine Bushaltestelle. Grundvoraussetzung für die Bezeichnung eines Standorts als Mobilitätspunkt ist, dass dort **mindestens zwei Mobilitätsangebote aufeinandertreffen.**

Das Punktesystem zur Bewertung von Mobilitätspunkten

Für die Entscheidung, wann ein Standort als Mobilitätspunkt ausgewiesen werden darf, wurde deshalb ein gemeinsames Punktesystem für Mindeststandards von Mobilitätspunkten festgelegt. Dieses ist quantitativ messbar und für alle Stakeholder gleich. Es berücksichtigt die verfügbaren Verkehrsmittelangebote an Mobilitätspunkten sowie deren spezifische Ausstattungsmerkmale.

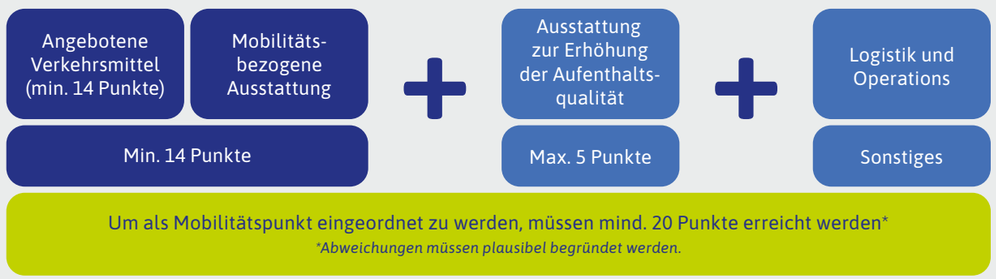
Das System umfasst insgesamt 29 unterschiedliche Ausstattungselemente aus fünf Kategorien (s. Anhang). Hierbei handelt es sich um:

- Das **verfügbare Verkehrsmittelangebot** (unter anderem ÖV-Angebote, Shared-Mobility-Angebote, Taxi-Angebote).
- Die **mobilitätsbezogene Ausstattung** (unter anderem Abstellanlagen, E-Ladestationen und Reparaturstationen).
- Die **Ausstattung zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität** (unter anderem Bänke, WLAN-Module, Toiletten oder Trinkwasserbrunnen).
- Die Verfügbarkeit von **Logistikelementen und Operations** (unter anderem Paket- oder Quartiersboxen, Schließfächer).
- **Sonstige Elemente** (unter anderem eine vorhandene Parkraumbewirtschaftung, eine Notfallsprechstelle oder ein Defibrillator, oder auch Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel).

Mindestanforderungen

Erzielt ein Standort nach dem gemeinsamen Punktesystem mindestens 20 Punkte, so entspricht er den Anforderungen eines Mobilitätspunktes (siehe Abbildung unten). Eine weitere Bedingung ist, dass durch die erste Kategorie „verfügbare Verkehrsmittel“ mindestens 14 Punkte erreicht werden. Über Ausstattungselemente zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität können maximal fünf Punkte gesammelt werden. Im Anhang findet sich eine ausführliche Darstellung der Bewertungsmatrix für Mobilitätspunkte. Das Punktesystem wird im weiteren Prozess fortlaufend evaluiert und bei Bedarf angepasst beziehungsweise ergänzt.

Bewertungssystem Mobilitätspunkte



So könnte die Stadt der Zukunft aussehen.
© N+P Innovation Design GmbH

Nach dem festgelegten Punktesystem entspricht jedoch bereits eine ÖV-Haltestelle in Verbindung mit einem Shared-Mobility-Angebot (jeweils 10 Punkte) den Mindeststandards. Wo eine Bushaltestelle und ein Bikesharing-Angebot zusammentreffen, sind folglich bereits die Voraussetzungen erfüllt, um als Mobilitätspunkt ausgewiesen zu werden. Ebenso ist diese Voraussetzung an einem Ort erfüllt, an dem mindestens zwei stationsbasierte Shared-Mobility Angebote (z.B. Bikesharing und stationsbasiertes Carsharing) vorhanden sind.

Bei der Standortwahl sind jedoch zahlreiche weitere Kriterien zu beachten. Insbesondere bei der Mikroverortung, also Platzierung der einzelnen Ausstattungselemente eines Mobilitätspunkts am gewählten Standort, müssen bauliche und sicherheitsrelevante Kriterien mitbedacht werden. Das nächste Kapitel gibt Aufschluss darüber, welche Aspekte zu bedenken sind. Zudem bietet es eine nützliche Checkliste, mit der sichergestellt werden kann, dass der Standort alle relevanten Kriterien berücksichtigt und niemand durch den Aufbau eines Mobilitätspunktes gefährdet wird.

Wie findet man den passenden Standort?

Damit ein Mobilitätspunkt erfolgreich ist und sowohl von den Bürger:innen als auch von den Anbietern angenommen und genutzt wird, ist die Standortwahl entscheidend. Auch hierfür haben die Kooperationspartner einige Punkte festgehalten, die als eine Art Checkliste bei der Standortsuche herangezogen werden können.

Grundsätzlich sind Mobilitätspunkte an ÖV-Knotenpunkten zur Förderung von intermodalen Wegeketten, an Points of Interest oder in Stadtteilzentren sinnvoll. Ebenso kann ein Mobilitätspunkt zum Schließen von räumlichen oder zeitlichen ÖV-Angebotslücken zum Einsatz kommen. Generell ist zu beachten, dass der Mobilitätspunkt im Sinne der Wirtschaftlichkeit von ausreichend vielen Personen erreicht werden kann.

Wurde ein Standort gefunden, der grundsätzlich als Mobilitätspunkt geeignet ist und die entsprechenden Kriterien aus Kapitel 4 erfüllt, erfolgt eine Mikroverortung. Dabei werden die Teilelemente des Mobilitätspunktes wie Informationsstele oder Abstellflächen am gewählten Standort verortet.

Folgende Kriterien spielen in der Mikroverortung eine wichtige Rolle

Generelle Kriterien

- Sichtbarkeit: Der Standort ist gut sichtbar und beleuchtet (auf beziehungsweise in der Nähe von belebten Plätzen und hochfrequentierten Straßenzügen).
- Auffindbarkeit: Der Standort ist leicht und intuitiv aufzufinden und an einem ohnehin gut frequentierten Ort gewählt.
- Platzbedarf: Es ist ausreichend Fläche für den vorher definierten Angebotsmix in Sichtweite vorhanden.
- Barrierefreiheit: Die Barrierefreiheit ist gewährleistet (u. a. Stufenfreiheit, Wegeleitung)
- Empfang: Es ist ein guter Mobilfunkempfang vorhanden, um die Mobilitätsangebote per App buchen zu können.
- Aufenthaltsqualität: Idealerweise verfügt der Standort über eine hohe Aufenthaltsqualität.

Bauliche Kriterien

- Minimalinvasiv: Mobilitätspunkte werden (im Stadtgebiet) primär auf bisherigen PKW-Stellflächen errichtet.
- Grünflächenschutz: Es erfolgt (im Stadtgebiet) kein Eingriff in Grünflächen (Ausnahme: Errichtung der Info-Stele)
- Ensembleschutz: Positionierungen vor denkmalgeschützten Gebäuden sind zu vermeiden und der Ensembleschutz ist zu beachten.
- Konfliktvermeidung: Bestehende Parkregelungen, Beschilderungen und Ausnahmegenehmigungen beziehungsweise Sondernutzungen sind in den Planungen zu prüfen. Zudem ist zu prüfen, dass keine Konflikte mit vorhandenen Stadtmöblierungen, Bodenmarkierungen, Grundstücks- und Feuerwehrzufahrten, ÖV- und sonstigen Haltestellen sowie geplanten Baumaßnahmen entstehen. Des Weiteren ist bei baulichen Eingriffen auf Leitungen, Kabel und Kanäle Rücksicht zu nehmen (Spartenprüfung).
- Abstandsregelung: Bestehende Abstandsregelungen zu Gebäuden sollten bei der Errichtung des Mobilitätspunkts, insbesondere der Informationsstele, eingehalten werden.

Sicherheitsrelevante Kriterien

- Geschwindigkeit: Geteilte Abstellflächen für Mikromobilität sollten vorzugsweise in Tempo 30 Zonen errichtet werden. Sie sollten nicht auf Parkplätzen in 50er-Zonen geplant werden. Ausnahme: wenn ein abmarkierter Fahrradweg zwischen PKW-Fahrbahn und Parkbucht vorhanden ist.
- Sichtbehinderung: Die Sichtbehinderung von wichtigen Verkehrsachsen durch die baulichen Elemente des Mobilitätspunkts sollte ausgeschlossen werden.
- Rücksichtnahme: Der Mobilitätspunkt sollte von allen Verkehrsteilnehmenden gut einsehbar sein. Konflikte mit diesen sollten ausgeschlossen sein. Bei der Anordnung einer geteilten Abstellfläche für Mikromobilität auf dem Gehweg sollte keine stark frequentierten (Schul-)Wege betroffen sein.
- Stelenpositionierung: Die Infostele sollte nicht auf der Fahrbahn errichtet werden, da es auf dem Gehweg sicherer zum Betrachten ist und ein Eingriff in den Fahrbahnbelag so verhindert wird.

Übrigens

Mithilfe einer detaillierten **Checkliste** lassen sich alle relevanten Kriterien systematisch prüfen und abhaken. Auch die Begründungen der Standortwahl für die verkehrsrechtliche Anordnung können hier separat für die Wahl des Mobilitätspunkts, des Carsharing-Standortes und geteilte Abstellflächen für Mikromobilität eingetragen werden.

Mobilitätspunkte – ein Ort für vielfältige Mobilitätsangebote.
© N+P Innovation Design GmbH

Beim Aufstellen der Stele ist zu beachten, dass sie möglichst freisteht und somit auch aus großen Distanzen gut sichtbar ist. Befindet sich der Standort der Stele an einer Straße, sollte die Stele nach Möglichkeit rechtwinklig zu dieser ausgerichtet sein, sodass sie vom Fahrradweg und der Straße lesbar ist. Um eine Lesbarkeit für Menschen mit unterschiedlicher Größe und Sehkraft und einen optimalen Ansichtswinkel zu gewährleisten, muss vor der Stele ausreichend Platz vorhanden sein. Dies ermöglicht, sich aus größerer Entfernung einen Gesamtüberblick über die Informationen auf der Stele zu verschaffen. Als Orientierung für den zu wahrenden Abstand gelten ca. 5 Meter. Gesetz dem Fall, dass die Stele mithilfe eines Solarpanels beleuchtet werden soll (siehe 6.1.2 Varianten der Informationsstele), sind eine ausreichende Sonneneinstrahlung sowie die Ausrichtung zur Sonne maßgebend.

Arten von Mobilitätspunkten 4.1.

Je nach Standort unterscheiden sich die Mobilitätspunkte dennoch in ihrer Größe, Ausstattung und Funktionalität. Manche Mobilitätspunkte sind als einfache Verknüpfungspunkte zwischen geteilten Mobilitätsangeboten und dem ÖPNV gedacht, andere dienen als umfassende, multimodale „Hubs“, die folglich ein erweitertes (Ausstattungs-) Angebot bieten. An Bahnhöfen ist beispielsweise allein schon aufgrund der Eigentumsverhältnisse ein angepasstes Design notwendig. In Stadtteilzentren oder Wohngebieten verkehrt nicht zwangsläufig eine Buslinie, weshalb eine Abstellstation für Teil-Fahrräder-Bikesharing-Räder erst recht sinnvoll sein mag. Und manchmal kann es Sinn ergeben, einen Mobilitätspunkt zu Testzwecken oder im Zuge von besonderen Events nur temporär zu installieren. Um diesen vielfältigen Ansprüchen gerecht zu werden, wurden die folgenden vier Arten von Mobilitätspunkten definiert, die sich je nach Standort und Umfang unterscheiden.

Der „klassische“ Mobilitätspunkt (Typ I)

- Fest installiert an einem beliebigen Standort, der Ansprüchen an Mobilitätspunkt genügt
- Bevorzugte Variante mit umfassendem Mobilitätsangebot
- Ergänzung um Ausstattungsmerkmale nach Belieben möglich

Der „Radpunkt“ (Typ II)

- Begrenzte Ausstattung und Funktionalität verglichen zu Typ I
- Eingeschränkte/fehlende Anbindung an ÖPNV/SPNV
- Fokus auf Fahrräder: Standort für Leihräder + Abstellflächen für Privatfahrräder (Radstation)
- Leicht abgewandeltes Stelendesign: Kennzeichnung als „Radpunkt“ statt „Mobilitätspunkt“

Der „DB-Kooperations“-Mobilitätspunkt (Typ III)

- Für Standorte an (S-)Bahnhöfen
- Berücksichtigt besondere Eigentumsverhältnisse und Planungsträgerschaft an Bahnhöfen
- Angepasstes Kooperationsdesign der Stele („S-Bahn“-Grünton)
- In Kooperation mit Deutsche Bahn Smart City

Der „Pop-Up“ Mobilitätspunkt (Typ IV)

- Mobile Alternative zu Typ I
- Optischu.funktionaldieselben Eigenschaften wie fest installierte Mobilitätspunkte
- Nutzung vorwiegend für Pilotprojekte/Testläufe, auf Messen oder Veranstaltungen

© Simon Hinke

5. Bauliche und visuelle Ausgestaltung

Prägende visuelle Elemente aller Mobilitätspunkte sind eine gut sichtbare Informationsstele, der die jeweiligen dort nutzbaren Mobilitätsangebote zu entnehmen sind, sowie Abstellflächen für geteilte Mobilitätsangebote, die durch Bodenmarkierungen deutlich gekennzeichnet sind. Alle weiteren baulichen Maßnahmen können je nach Bedarf pro Kommune oder Funktion unterschiedlich gestaltet werden. Um den Städten und Kommunen eine maximale Flexibilität in der Umsetzung zu ermöglichen, liegt den Mobilitätspunkten ein abgestuftes Konzept zugrunde. Das bezieht sich sowohl auf die bauliche Ausgestaltung, die Ausstattung und den Stelentyp.

Die Informationsstele als zentrales Gestaltungselement

Das Herz des Mobilitätspunktes ist die Informationsstele, die die verfügbaren Mobilitätsangebote anzeigt und deren Auffindbarkeit sowohl im Straßenraum als auch digital erleichtert. Unter dem MP-Logo vereint, werden so Mobilitätspunkte im ganzen MVV-Raum sichtbar. Die Verwendung von einheitlichen Logos und Stelen hilft Fahrgästen Mobilitätspunkte überall zu finden und Shared-Mobility-Angebote zu nutzen – unabhängig vom Anbieter.

Dank Solarpanel sind die Stelen auch nachts gut sichtbar.
© Landratsamt Freising

Bauliche Mindestausstattung von Mobilitätspunkten

- Stele im mp-Design
- Kennzeichnung der Abstellflächen
- Barrierefreiheit

Das Stelendesign

Das Stelendesign besteht aus zwei Bausteinen: Einem statischen, der bei jeder Stele gleich ist und einem modularen Teil, der je nach Anforderung variieren kann. Der statische, unveränderbare Teil besteht aus der grundsätzlichen Form, der Farbgebung, dem MP-Logo und dem Stelenkopf, die allesamt zur Wiedererkennung dienen. Der modulare Teil ist so konzipiert, dass er je nach Standort an die spezifischen Bedürfnisse der Kommune, die unterschiedlichen Namen und Mobilitätsangebote an den Stationen und die unterschiedlichen Bedürfnisse der Nutzenden anpassbar ist. Dies betrifft vor allem die Informationsfelder zu Stationsname, Piktogramme der Angebote, Umgebungsplan und Fördergeber. Zudem haben die Kommunen Wahlmöglichkeiten bzgl. der Darstellung und Verlinkung relevanter Buchungsapps (MVV-App, MVGO, spezifische Anbieterapps). Durch diese beiden Bausteine wird eine hohe Flexibilität geboten, während der hohe Wiedererkennungswert gewährleistet bleibt.

Die Informationsstele in Schlagworten

- Modularität
- Modernes Design
- Optisch ansprechend

Im Laufe der Lebensdauer kann es vorkommen, dass einzelne Steleninformationen an den Stelen austauschbar bzw. erweiterbar sein müssen (z.B. QR Code für App-Vernetzung, Karteninformationen, Piktogrammergänzung bei neuen Angebotsformen o.ä.). Dies sollte bereits bei der Beauftragung der Stele und somit noch vor der Fertigung bedacht werden. Möglichkeiten, um eine maximale Flexibilität zu gewährleisten, sind eine Folienbeklebung oder austauschbare Teilelemente (modularer Aufbau).

Das Stelendesign 5.1.

Fernhinweis Mobilitätspunkt

Standortname der Stele

Bei Bereitstellung und Finanzierung durch Unternehmen, kann der Standortname durch das Unternehmen bestimmt werden (falls die Kommune nicht widerspricht)

Vorhandene Mobilitätsangebote als Piktogramme

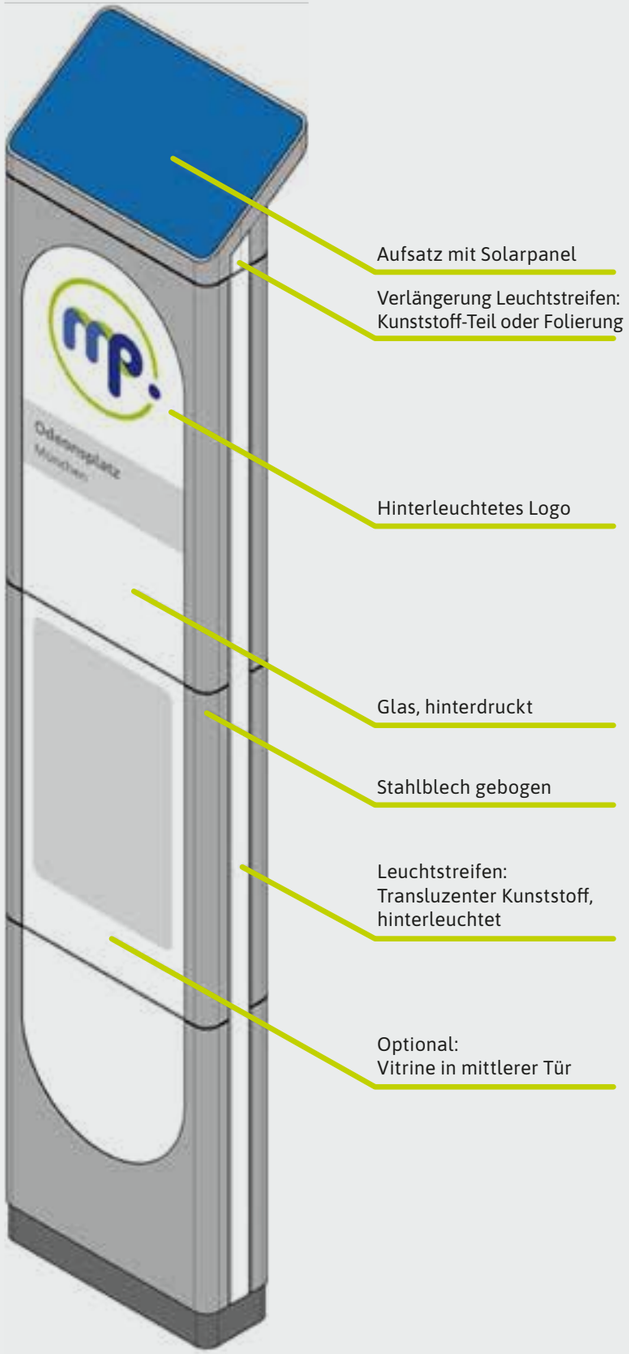
Umgebungskarte
- Ermöglicht Überblick über die angrenzenden Straßen und nächstgelegenen Haltestellen des ÖV
- Darstellung der Mikroverortung der einzelnen Shared-Mobility-Angebote am Mobilitätspunkt

Hinweise zur Buchung, Erklärung Mobilitätspunkte & weiterführende QR-Codes
- Verlinkung der Buchungsapps (MVV-App, MVGO)
- Erklärende Anleitung zur Nutzung der Mobilitätsangebote via QR-Code-Scan
- Verlinkung von Infomationen zu Mobilitätsangeboten vor Ort

Kooperationspartner und Fördermittelgeber

5.2. Varianten der Informationsstele

Standardvariante: Stele mit Solarpanel (Beleuchtung)



Maße
(Orientierung an MABEG FIS 6N)
- Höhe: 3.300 mm über Oberkante Fertigfußboden (OKF)
- Breite: 700 mm
- Tiefe: 117 mm

Technische Ausstattung
- 50 Watt Panel
- 2 Vlies Akkus mit 14 Ah Speicherkapazität
- LED Gen2-Beleuchtung
- Aluminium-Wechselschilder

Vorteile
- Beleuchtung der Informationsstele
- Umweltfreundliche Energieerzeugung
- Robustheit
- Ganzjährig einsetzbare Beleuchtung von ca. 9 h je Nacht
- Bei schlechten Wetterbedingungen unabhängiger Betrieb für 3 Tage dank Akkumulatoren

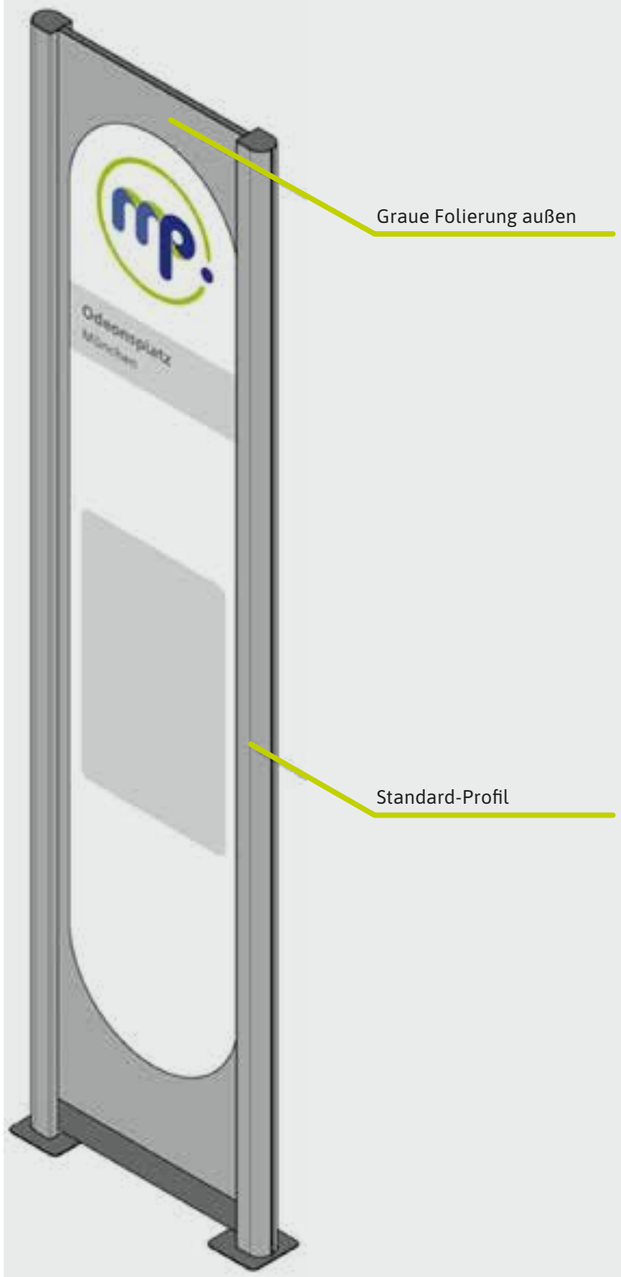
Nachteile
- Eingeschränkte Leuchtkraft bei Minderung des Solarertrages (z.B. durch Verschattung/ Verschmutzung)
- Leuchtkraft auf Fernhinweis Mobilitätspunkt begrenzt

Standortempfehlung
Ausreichende Versorgung mit Sonnenlicht

Preisschätzung
6.000 €

Die umweltfreundliche Standardvariante für „moderne“ Kommunen

Basisvariante: Schild ohne Elektronik



Maße
- Höhe: 2.800 mm über Oberkante Fertigfußboden (OKF)
- Breite: 600 mm
- Tiefe: 70 mm

Technische Ausstattung
- Folierung

Vorteile
- Kostengünstig
- Robustheit

Nachteile
- Keine Beleuchtung

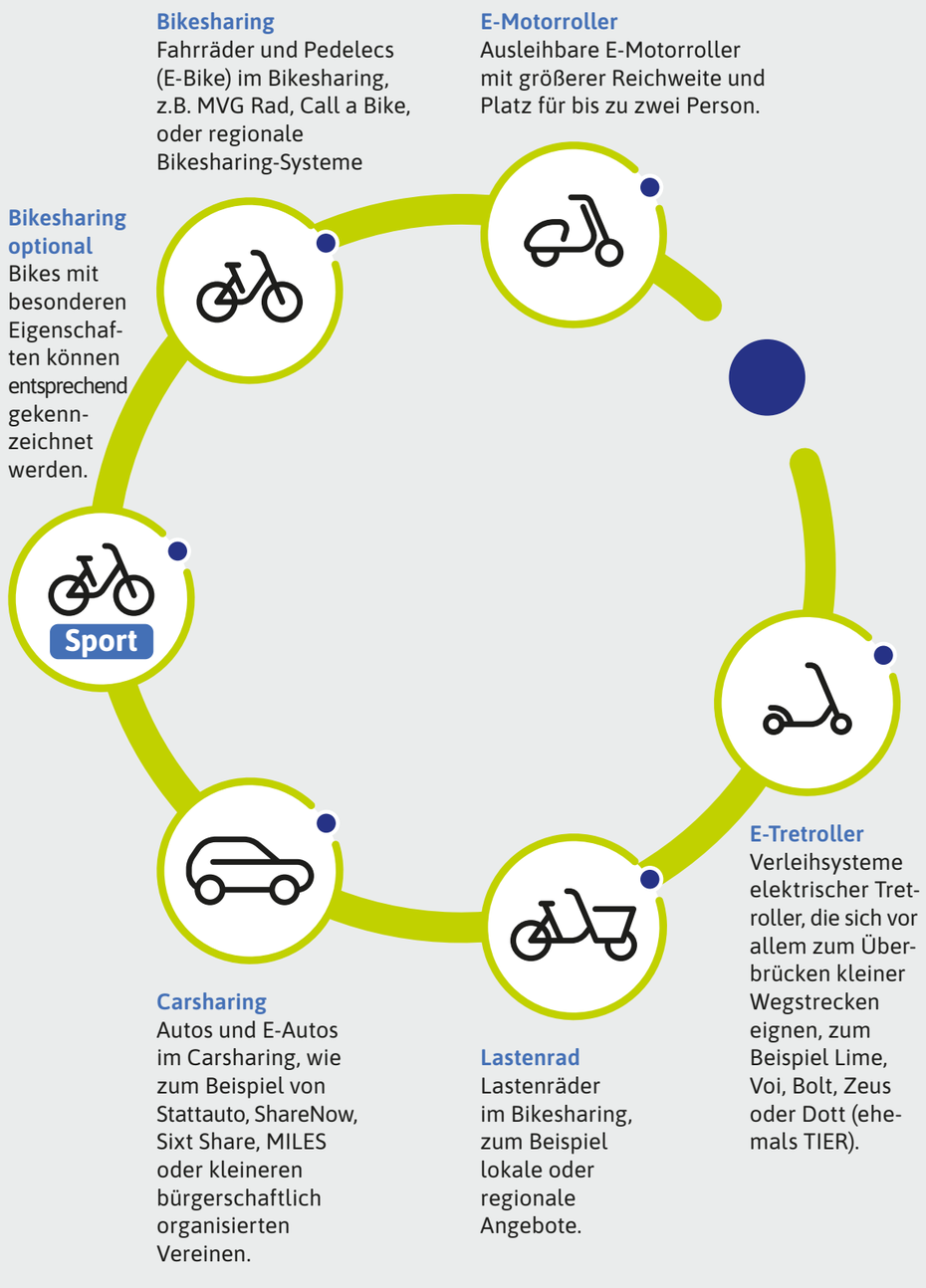
Standortempfehlung
Gut ausgeleuchtete Flächen oder kleinere Mobilitätspunkte

Preisschätzung
Ca. 3.000 €

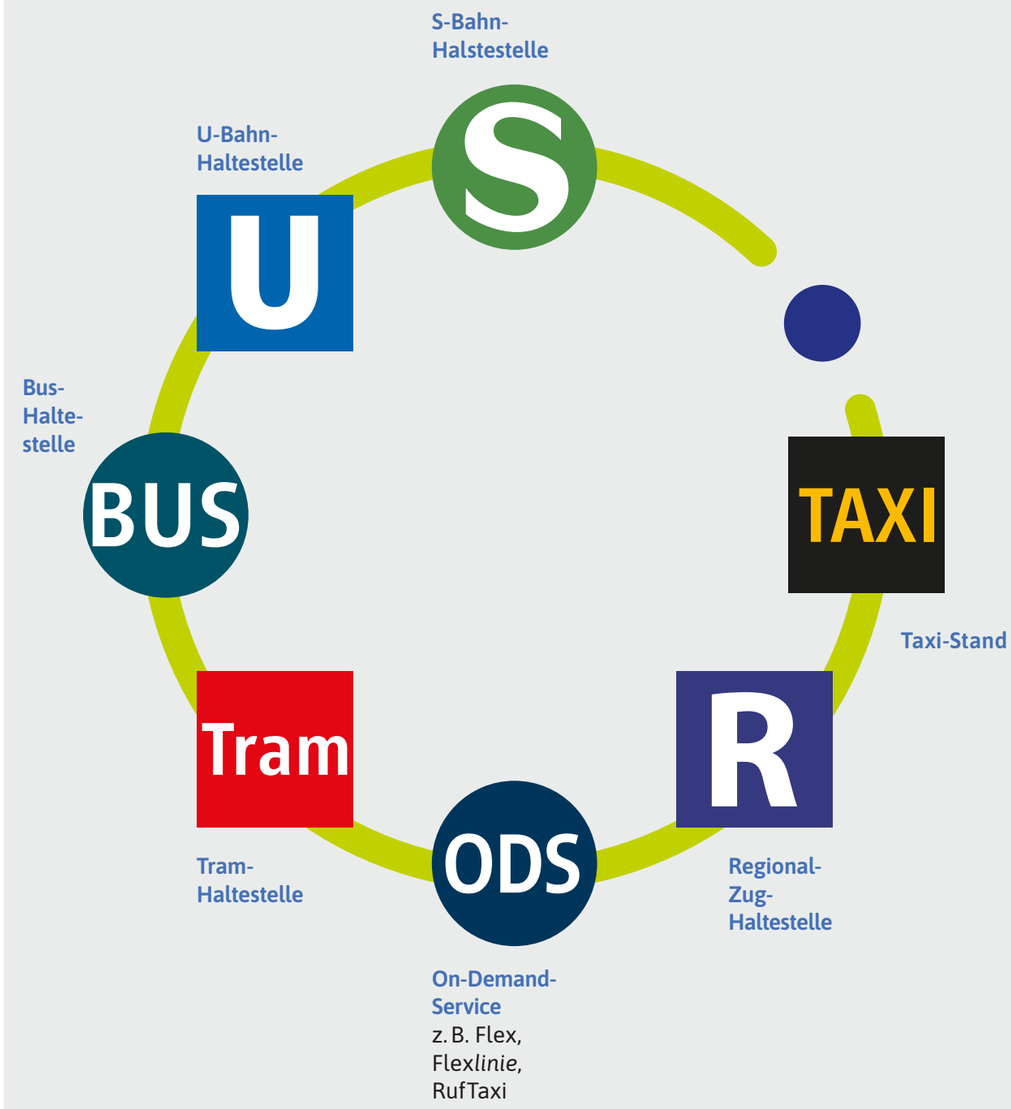
Simple, kostengünstige Variante für Bestellungen in großer Stückzahl

5.3. Die Piktogramme und Verkehrsmittel im Überblick

Die Piktogramme im Überblick



Die Verkehrsmittel im Überblick



5.4. Abstellflächen als raumordnendes Gestaltungselement

Neben der Informationsstele sind die Abstellflächen das zweite Herzstück des Mobilitätspunkts. Zusätzlich zur digitalen Hinterlegung der Abstellfläche in der jeweiligen Bedienapp („Geofencing“) kennzeichnen im Idealfall Bodenmarkierungen visuell die Abstellflächen für Fahrräder, Lastenräder oder weitere geteilte Mobilitätsangebote sowie Parkplätze für Autos vom Carsharing. Bei der Rückgabe der Verkehrsmittel ist aufgrund der Demarkierungen klar ersichtlich, wo welches Shared-Mobility-Fahrzeug abgestellt werden sollte. Durch das Ausweisen expliziter Abstellflächen werden die verschiedenen geteilten Mikromobilitätsangebote gebündelt. Das unverkennbare Design der Abstellflächen sorgt für eine geordnete Abstellsituation im öffentlichen Raum, bietet Orientierung bei der Rückgabe der Verkehrsmittel und erhöht die Verkehrssicherheit für sämtliche Verkehrsteilnehmer.

Die Beschilderung und Bodenmarkierung unterscheiden sich, je nachdem für welche Verkehrsmittel die Abstellfläche vorgesehen sind. Eine Übersicht bietet die folgende Tabelle.

Neben den geteilten Abstellflächen (GAF) und den Carsharingparkplätzen (CS) können im Umfeld des Mobilitätspunkts auch weitere Abstellflächen markiert werden, etwa Parkplätze für mobilitätseingeschränkte Personen oder Stellplätze für private Fahrräder. Ebenso können Parkplätze für Lastenräder auf einer separaten Abstellfläche gekennzeichnet werden.

Exkurs III: Geofencing

Durch die integrierte GPS-Funktion der Fahrräder können diese nur an vorab bestimmten Orten, die in der App als Station markiert sind, abgegeben werden. Mittels Geofencing kann dann erkannt werden, ob das Fahrrad im erlaubten Bereich abgestellt wird und die Fahrzeugrückgabe in definierten Gebieten unterbunden werden.

Der genaue Standort der jeweiligen Stellflächen für die verschiedenen Fahrzeuge ist detailliert auf der Informationsstele eingezeichnet. Die Abstellflächen müssen nicht zwangsläufig unmittelbar nebeneinander liegen, sollten sich jedoch unweit der Informationsstele des Mobilitätspunktes befinden und von dieser aus gut sichtbar sein. Bei vorhandener Sichtbeziehung zwischen Informationsstele und Abstellfläche dienen 50 bis 80 Meter als eine Orientierungsgröße, bei der eine gute Funktionalität gewährleistet ist. Ist keine Sichtbeziehung gegeben, sollten Wegweiser zuverlässig von der Informationsstele zur Abstellfläche leiten.

Denkbar sind auch rein virtuelle Stationen ohne Bodenmarkierung, sodass die Abstellfläche lediglich in den Zugangsapps zu sehen ist. Jedoch ist zu bedenken, dass eine visuelle Markierung erhebliche Vorteile sowohl für die Nutzenden der Sharing-Angebote als auch für die Städte und Kommunen hat:

Beschilderung und Bodenmarkierung

Abstellfläche für
- Bikesharing-Fahrräder
- Geteilte E-Tretroller

Abstellfläche für
- Bikesharing-Fahrräder
- Geteilte E-Tretroller
- Zusätzlich: Pedelec-Sharing (E-Bikes)

Abstellfläche für
- Bikesharing-Fahrräder
- Geteilte E-Tretroller
- Pedelec-Sharing (E-Bikes)
- Zusätzlich: Geteilte Lastenräder

Abstellfläche für
- Carsharing-Autos

Beispiel für Beschilderung und Bodenmarkierung.
© LHM/MOR

Orientierung

Den Nutzenden bietet die Markierung eine klare Orientierung, wo welches Fahrzeug zurückzugegeben ist. Dadurch wird die lange Suche nach dem passenden Abstellort vermieden.

Erscheinungsbild

Den Städten und Kommunen garantieren die Bodenmarkierungen ein ordentliches Erscheinungsbild der Mobilitätsstation sowie eine geordnete Situation im Straßenraum.

Sicherheit

Ebenso tragen die Markierungen zur Sicherheit für sämtliche Teilnehmende des Straßenverkehrs bei, indem die Fahrzeuge nicht an beliebigen Orten abgestellt werden können (z.B. auf Bürgersteigen, Radwegen, Straßen), wo sie eventuell andere Teilnehmende gefährden könnten.

Zu beachten

Nach § 39 Abs. 5 StVO Satz 2 sind (Boden-)Markierungen grundsätzlich weiß, sofern sie als Verkehrszeichen ausgewiesen sein sollen. Sprich: Sind sie in einer anderen Farbe, sind sie nicht verpflichtend für die Verkehrsteilnehmenden. Um das grün-weiße Farbdesign des Mobilitätspunktes dennoch zu wahren, empfiehlt es sich innerhalb der weißen Demarkierung ein grünes Erkennungszeichen (z.B. Dreieck) aufzubringen oder innerhalb der weißen Linie eine zusätzliche grüne Linie aufzukleben (Empfehlung Grünton: RAL 6018).

Platzbedarf Mobilitätspunkte

Flächenkalkulation der geteilten Abstellfläche (GAF): Der unterschiedliche Flächenbedarf der jeweiligen Fahrzeuge sollte bei der Errichtung der Abstellflächen berücksichtigt werden. Die folgende Tabelle bietet basierend auf Erfahrungswerten eine Orientierung, wie viel Platz für welchen Fahrzeugtyp einzuplanen ist.

Fahrzeugtypen	Flächenbedarf pro Fahrzeug
E-Tretroller	**0,75 m²**
Fahrräder	**1,8 m²**
E-Motorroller	**2 m²**
Lastenrad	**2,7 m²**

Aus dem Produkt des Flächenbedarfs des Fahrzeugtyps sowie der Anzahl der sich im Umlauf befindenden Fahrzeuge kann die Größe der Abstellflächen an den Mobilitätspunkten ermittelt werden. Es sollte bedacht werden, dass die Anzahl der Fahrzeuge an einem Mobilitätspunkt nicht gleichbleibt, sondern variiert. Dementsprechend kann es sinnvoll sein, den Platzbedarf eher großzügig zu berechnen.

6. Weitere Ausstattungsmerkmale

Über die Mindeststandards und -ausstattung hinaus sind viele weitere Angebote und Ausstattungsmerkmale denkbar, um den Mobilitätspunkt aufzuwerten. So kann der Mobilitätspunkt je nach Bedarf und eigenen Vorstellungen der Kommunen und Städte um weitere Verkehrsmittel (z.B. Taxi, Bedarfsverkehr), eine mobilitätsbezogene Ausstattung (z.B. Radabstellanlagen, Reparaturstationen) sowie weitere Ausstattungsmerkmale ergänzt werden, die zu einer Erhöhung der Aufenthaltsqualität beitragen (z.B. Bänke, Unterstände, WLAN-Module).

Wichtig: Die Ausstattung sollte dem jeweiligen Standort angemessen sein. An stark frequentierten Mobilitätspunkten bietet sich eine umfassendere Ausstattung an, sodass der Mobilitätspunkt in der Bevölkerung als zentraler Anlaufpunkt wahrgenommen wird. Für weniger stark frequentierte Mobilitätspunkte ist eine Mindestausstattung gegebenenfalls ausreichend. Wo mit längeren Wartezeiten zu rechnen ist, können Power-Bank-Sharing-Stationen oder Bücherschränke einer aufkommenden Langeweile vorbeugen. In Wohnvierteln können Paketstationen den Mobilitätspunkt sinnvoll ergänzen. Die Mobilitätspunkte können somit in ihrer Ausstattung an die jeweiligen lokalen Bedürfnisse angepasst werden.

Stelendesign und Kartenerstellung

Die Erstellung der Hintergrundkarten sowie die Designanpassung der Stelen erfolgt durch den MVV. Nachdem die Kommune oder Stadt einen geeigneten Standort für einen Mobilitätspunkt gefunden hat und dessen baurechtliche Umsetzung geprüft hat, übermittelt sie dessen Standortinformation an den MVV. Eine einfache schematische Darstellung mit Markierung und Beschriftung der jeweiligen Abstellflächen und Angebote ist ausreichend (z.B. Bauplan, Screenshot Google Maps, Satellitenbild). Es sind keine exakten Koordinaten notwendig, jedoch sollten die Standorte der jeweiligen Fortbewegungsmittel klar erkennbar sein, zum Beispiel durch Sichtbarmachung der Straßennamen und farbliche Markierung der Abstellflächen. Anschließend erstellt der MVV die Hintergrundkarten mit entsprechenden Piktogrammen, die auch auf die Stele gedruckt werden. Basierend auf der Karte sowie den Informationen über die Angebote am Mobilitätspunkt übernimmt der MVV dann in Rücksprache mit den Städten und Kommunen die Designanpassung der jeweiligen Stelen. Basierend auf der von Städten und Kommunen gesendeten schematischen Darstellung werden die Daten ebenfalls ins digitale Hintergrundsystem eingepflegt, sodass sie auch in den jeweiligen Apps und auf der Webseite angezeigt werden.

Mobilitätspunkte als…

Drehkreuze nachhaltiger Mobilität

Verkehrsmittel
- ÖV-Haltestelle
- Stationsbasiertes Sharingangebot
- Freefloating Carsharing Abstellfläche
- Freefloating Modi auf einer Abstellfläche
- Taxi
- Gekennzeichnete Haltestellen des Bedarfsverkehrs (On-Demand)

Mobilitätsbezogene Ausstattung
- Lastenradabstellanlagen
- Radabstellanlagen
- Fahrradboxen
- Ladestation für E-Bikes
- Reparaturstationen
- Ladeschränke für E-Bike Akkus
- P+R Anlage
- E-Ladesäule

Kontaktpunkte für Bürger:innen

Ausstattung zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität
- Trinkwasserbrunnen
- (Zusätzliche) Bänke
- Unterstände
- WLAN-Module
- Toiletten
- Power-Bank-Sharing-Station
- (Gepäck-)Schließfächer
- Notfallsprechstelle, Defibrillator, Erste-Hilfe-Box
- Foodsharing
- Bücherschränke
- Kiosk

Logistik und Operations
- Ladeboxen für E-Tretroller-Anbieter
- Anbieterspezifische Paketbox
- Anbieterübergreifende Paketbox/Quartiersbox

7. Von der Theorie in die Praxis

Die Karte unterstützt die schnelle Orientierung.
© Kartengrundlage: OpenStreetMap-Mitwirkende

Bestellung und Beschaffung der Ausstattungselemente

Sobald der Standort ausgewählt und final geprüft ist und die Ausstattungsmerkmale des jeweiligen Mobilitätspunkts festgelegt sind, müssen die benötigten Ausstattungselemente bestellt werden. Um die Kommunen hierbei zu entlasten und ein einheitliches Design sicherzustellen, ist für die Informationsstelen als Herz des Mobilitätspunkts die Schließung eines Rahmenvertrages in Planung. Das bedeutet, dass die Informationsstele als standardisiertes Ausstattungselement sämtlicher Mobilitätspunkte gebündelt vom MVV ausgeschrieben wird. Dabei ist geplant, alle drei Stelenvarianten (Standard-, Basis-, Premiumvariante) aufzunehmen. Die Kommunen können dann unmittelbar aus den im Rahmenvertrag festgelegten Varianten wählen und sparen sich somit eine zeit- und arbeitsintensive eigenständige Ausschreibung bzw. Bestellung der Stele. Der Aufbau von Mobilitätspunkten wird somit für Kommunen spürbar vereinfacht und deutlich beschleunigt.

Für weitere optionale Ausstattungsmerkmale (z.B. Fahrradständer, Sitzgelegenheiten, Reparaturstationen, …) sind zunächst keine Rahmenverträge in Planung. Die Kommunen sind folglich frei in der Wahl der Anbieter. Im Sinne eines regional ganzheitlichen Ansatzes, können jedoch über den MVV „Best-Practice-Beispiele“ von anderen Standorten erfragt werden, sodass die Kommunen von gegenseitigen Erfahrungen profitieren können. Um die Eigenständigkeit der Kommunen nicht zu beeinträchtigen, ist natürlich auch eine eigenständige Ausschreibung beziehungsweise Bestellung der Stele möglich. Jedoch sollte bedacht werden, dass das einheitliche MVV-weite Design von Mobilitätspunkten bestehen bleibt.

Wichtig: Damit die Mobilitätspunkte mit der tatsächlichen baulichen Fertigstellung in der jeweiligen Bedienapp angezeigt werden (also weder zu früh noch zu spät), sollten Kommunen und Städte den MVV über die anvisierte Fertigstellung der jeweiligen Mobilitätspunkte informieren (bspw. in Form einer geteilten und laufend gepflegten Online-Tabelle). Nachträgliche Anpassungen und Änderungen im Hintergrundsystem oder auf der Karte sind in Rücksprache mit dem MVV selbstverständlich möglich.

Fortlaufendes Qualitätsmanagement

Nach der Inbetriebnahme eines Mobilitätspunkts muss dieser laufend gepflegt und instandgehalten werden. Dazu zählen beispielsweise eine regelmäßige Überwachung und Prüfung der Funktionstüchtigkeit einzelner Mobilitätsangebote und Ausstattungsmerkmale sowie gegebenenfalls die Beseitigung von Vandalismusschäden. Ebenso müssen bei Veränderungen des Angebots die Informationen auf der Stele überarbeitet werden, zum Beispiel durch Ergänzung von Piktogramm-Stickern oder neuen Folienbeklebungen. In größeren Zeitabständen kann auch eine Instandsetzung beziehungsweise Erneuerung der Ausstattungselemente erforderlich sein.

Darüber hinaus ist eine kontinuierliche Evaluation der Nutzung des Mobilitätspunkts empfehlenswert. Wie ist das Nutzungsverhalten? Wie hoch ist die Wirksamkeit? Wie gut werden welche Angebote vor Ort angenommen? Gegebenenfalls kann mit der Zeit eine Anpassung des Angebots nötig werden.

8. Förderung

Der Ausbau vernetzter Mobilität und der Aufbau von Mobilitätsstationen werden finanziell durch diverse Förderprogramme unterstützt, insbesondere im ländlichen Raum. Fördermittelgeber sind etwa Bundesministerien, der Freistaat Bayern, oder die Europäische Union. Je nach Stadt/Kommune können unterschiedliche Förderrichtlinien Anwendung finden. Das Förderumfeld ist sehr dynamisch, weshalb eine Förderung immer individuell zu prüfen ist. Ein nützliches Tool dafür bietet beispielsweise die **„Förderfibel“**, der digitale Wegweiser des Bundesamts für Logistik und Mobilität.

Das Förderprogramm des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz zur Förderung klimafreundlicher Mobilität unterstützt gezielt den Aufbau und die Erweiterung von Mobilitätspunkten und wird nachfolgend steckbriefartig vorgestellt.

Ein Beispiel für die erfolgreiche Umsetzung eines Mobilitätspunktes dank Förderung.
© LHM/MOR, Zayika

Kommunalrichtlinie – Maßnahmen zur Förderung Klimafreundlicher Mobilität

- **Fördergegenstand:** Errichtung und Erweiterung von verkehrsmittelübergreifenden Mobilitätsstationen
- **Beispiele:** Vorbereitungen der Baustelle, etwa die Beräumung der Flächen; Errichtung anbieterneutrale Stellplätze für die Verkehrsmittelträger der Sharing-Mobility; WLAN-Hotspot
- **Förderquote:** 50 Prozent der zuwendungsfähigen Gesamtausgaben
- **Fördermittelgeber:** Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz
- **Projektträger:** Zukunft – Umwelt – Gesellschaft (ZUG)
- **Programmlaufzeit:** 01. Jan. 2022 bis 31. Dez. 2027
- **Weitere Informationen:** Errichtung von Mobilitätsstationen | Nationale Klimaschutzinitiative des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz

Auch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr bietet Fördermöglichkeiten, so zum Beispiel die jährlich wiederkehrende Förderrichtlinie „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“. Dabei werden Vorhaben im Bereich der Digitalisierung von Verkehrssystemen in ländlichen und städtischen Räumen unterstützt, die kurzfristig zum Gesundheits-(NO2-Reduktion) und/oder Klimaschutz (CO2-Reduktion) beitragen. Darunter fallen auch die Errichtung und der Ausbau von Mobilitätsstationen als Infrastrukturvorhaben. Der Zeitraum zum Einreichen der Projektskizze beschränkt sich allerdings meist auf Anfang Mai bis Mitte Juni, weshalb die Antragsfristen unbedingt im Blick behalten werden sollten.

Neben dem Bund fördert auch der Freistaat Bayern seit dem 01.01.2024 durch die *Richtlinien für die Gewährung von Zuwendungen des Freistaates Bayern für den öffentlichen Personennahverkehr (RZÖPNV)* die Verbesserung der ÖPNV-Verhältnisse. Zuwendungsfähig sind unter anderem Baukosten und Baunebenkosten für ÖPNV-Infrastruktur, beispielsweise für öffentliche Umsteigeanlagen an Stationen des ÖPNV.

Folglich können über die RZÖPNV auch bestimmte Ausgaben beim Auf- oder Ausbau von Mobilitätspunkten gefördert werden, etwa Anlagen zur Fahrgastinformation, Einrichtungen, die dem Witterungsschutz und der Sicherheit wartender Fahrgäste sowie der Aufenthaltsqualität dienen, Beleuchtungsanlagen oder eine Bepflanzung (vgl. 6.2.1.1 RZÖPNV).

Richtlinien für die Gewährung von Zuwendungen des Freistaates Bayern für den öffentlichen Personennahverkehr (RZÖPNV)

- **Fördergegenstand:** Maßnahmen der Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs – umfasst Baukosten und Baunebenkosten für ÖPNV-Infrastruktur, beispielsweise für öffentliche Umsteigeanlagen an Stationen des ÖPNV
- **Beispiel:** Anlagen zur Fahrgastinformation; Einrichtungen, die dem Witterungsschutz und der Sicherheit wartender Fahrgäste sowie der Aufenthaltsqualität dienen; Beleuchtungsanlagen oder eine Bepflanzung
- **Förderquote:** Projektförderung im Wege der Anteilfinanzierung mit Höchstbetrag
- **Fördermittelgeber:** Bayerischen Staatsministerien für Wohnen, Bau und Verkehr sowie der Finanzen und für Heimat
- **Projektträger:** Regierungsbezirke Bayern
- **Programmlaufzeit:** 01. Jan. 2024 bis 31. Dez. 2027
- **Weitere Informationen:** Bürgerservice - RZÖPNV: 97-B Richtlinien für die Gewährung von Zuwendungen des Freistaates Bayern für den öffentlichen Personennahverkehr

Das Stellen eines Förderantrags bringt immer einen gewissen bürokratischen und dokumentarischen Aufwand mit sich, lohnt sich jedoch insbesondere dann, wenn hohe (Bau-)Kosten zu erwarten sind. Zum Beispiel beim Aufbau von mehreren Mobilitätsstationen oder bei einer erweiterten Ausstattung der Mobilitätspunkte. Die Förderungen unterscheiden sich zudem auch im Förderumfang: Manche Förderprogramme bezuschussen lediglich das Material und die Baukosten, die bei der Umsetzung der Maßnahme anfallen; andere finanzieren auch das dafür aufgewendete Personal. Inwiefern der Aufwand der Beantragung von Fördergeldern mit der sich daraus ergebenen Förderung im Verhältnis stehen, muss jede Stadt und Kommune für sich selbst beurteilen.

Der MVV bietet Beratungsangebote für Städte und Kommunen, die sich unsicher sind, welche Förderung für sie in Frage kommt. Darüber hinaus unterstützt der MVV auch bei detaillierten Fragen zur Antragstellung und bietet Anleitungen zur Förderung. Sämtliche Fragen rund um die Förderung können an Foerdermanagement@mvv-muenchen.de gerichtet werden.

9. Handreichungen und hilfreiche Dokumente

Um den Kommunen den Aufbau der Mobilitätspunkte in der Praxis zu erleichtern, sind im Folgenden einige hilfreiche Dokumente aufgeführt. Diese wurden von Kommunen und Städten erstellt, die bereits erfolgreich Mobilitätspunkte in ihrem Verwaltungsgebiet umgesetzt haben.

Vorlage Bewertungsmatrix Mobilitätspunkte

Das Punktesystem zur Bewertung von Mobilitätspunkten kann einem Kopfzerbrechen bereiten: Wann gilt ein Standort als Mobilitätspunkt? Welche Ausstattung ist notwendig, welche ein „Extra"?

In der Excel-Bewertungsmatrix für Mobilitätspunkte können die einzelnen Ausstattungen an den vorgesehenen Standorten eingetragen werden – und die Eignung als Mobilitätspunkt wird unmittelbar angezeigt.
Zum Dokument

Checkliste Standorte

Was gibt es bei der Mikroverortung von Mobilitätspunkten zu beachten? Was gilt es bei der Standortwahl zu berücksichtigen? In dieser Excel-Checkliste können sämtliche relevanten Aspekte, von Konfliktausschluss, über Vermeidung von Sichtbehinderung bis hin zur Anordnung der Informationsstele abgehakt werden. Darüber hinaus bietet die Checkliste auch Platz zur Begründung der Standortwahl für die verkehrsrechtliche Anordnung.
Zum Dokument

Übersicht der aktuellen Fördermittel für Mobilität im ländlichen Raum

Die (bayerische) Förderlandschaft zu durchschauen, ist nicht immer einfach. Deshalb hat das Ingenieurbüro Energie.concept.bayern (Ecb) in einer ausführlichen Übersicht mögliche Fördermittel für Mobilität im ländlichen Raum (Stand 10/23) zusammengetragen und steckbriefartig vorgestellt.
Zum Dokument

Sie haben weitere Fragen?
Wir sind immer für Sie da.
Mobilitaetspunkte@mvv-muenchen.de
Foerdermanagement@mvv-muenchen.de

© AdobeStock