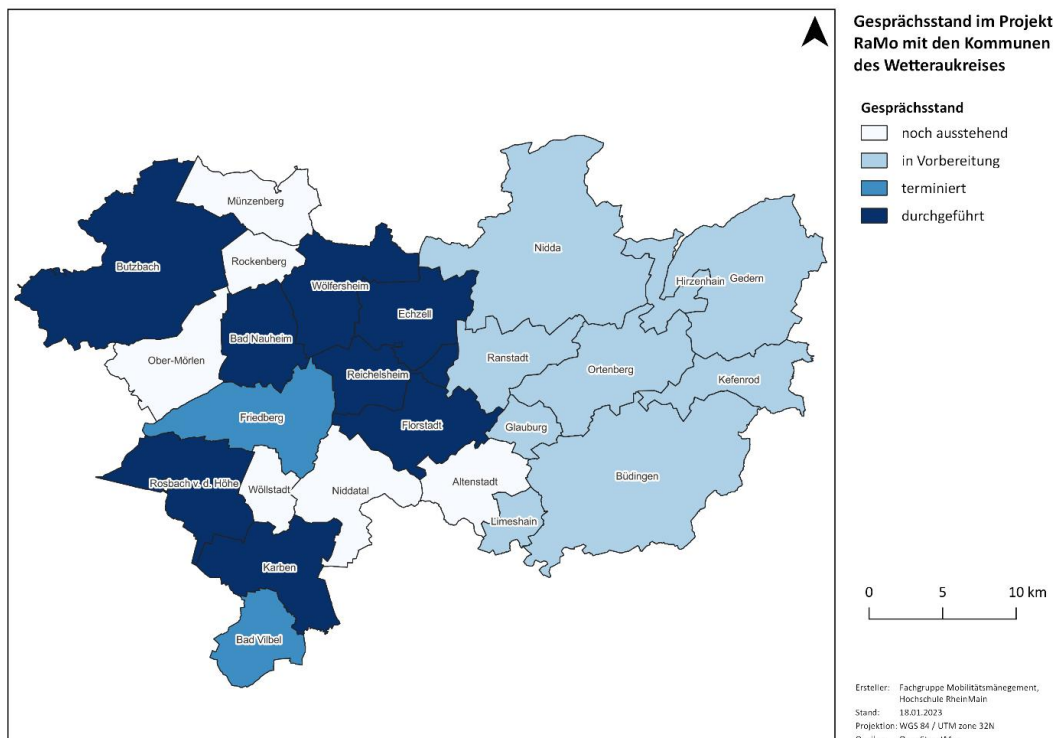




## Wie begegnen Kommunen dem Phänomen Mobilitätsstation?

Erfahrungswerte aus Gesprächen mit 20 interessierten Kommunen  
des Wetteraukreises

Marie Werneke

Johann Grobe

Volker Blees

Arbeitsberichte der Fachgruppe Mobilitätsmanagement

Nr. 34

August 2024

Das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) fördert das Projekt *Raum für neue Mobilität* im Rahmen der Strategie „Forschung für Nachhaltigkeit“ (FONA) [www.fona.de](http://www.fona.de) im Förderschwerpunkt Sozial-ökologische Forschung unter dem Förderkennzeichen 01UV2125B. Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei der Autorin / beim Autor.

#### Impressum

Fachgruppe Mobilitätsmanagement  
Hochschule RheinMain  
Kurt-Schumacher-Ring 18  
D-65197 Wiesbaden  
Telefon: +49 611 9495 1394  
<https://www.hs-rm.de/de/>

Marie Werneke ([Marie.werneke@hs-rm.de](mailto:Marie.werneke@hs-rm.de))  
Johann Grobe ([Johann.grobe@hs-rm.de](mailto:Johann.grobe@hs-rm.de))  
Volker Blees ([volker.blees@hs-rm.de](mailto:volker.blees@hs-rm.de))

August 2024



Dieses Werk ist lizenziert unter einer [Creative Commons Namensnennung 4.0 International Lizenz](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/)

Titelbild: Hochschule RheinMain

## **Inhaltsverzeichnis**

|     |                                                           |   |
|-----|-----------------------------------------------------------|---|
| 1   | Hintergrund, Anlass und Ziel .....                        | 1 |
| 2   | Vorgehen und Ablauf der Gespräche.....                    | 2 |
| 3   | Erkenntnisse .....                                        | 4 |
| 3.1 | Kontaktaufnahme .....                                     | 4 |
| 3.2 | Teilnehmende .....                                        | 4 |
| 3.3 | Haltungen zu Mobilitätsstationen.....                     | 5 |
| 3.4 | Überkommunale Zusammenarbeit .....                        | 6 |
| 3.5 | Feedback zu Empfehlungsberichten und Makrostandorten..... | 6 |
| 3.6 | Feedback zum Betreibermodell.....                         | 6 |
| 3.7 | Herausforderungen .....                                   | 7 |
| 4   | Ableitung zentraler Erkenntnisse.....                     | 9 |

## **Abbildungsverzeichnis**

|                                                                                     |   |
|-------------------------------------------------------------------------------------|---|
| Abbildung 1: Fachliche Rollen der Gesprächsteilnehmenden (eigene Darstellung) ..... | 5 |
|-------------------------------------------------------------------------------------|---|

## **Tabellenverzeichnis**

|                                                                   |   |
|-------------------------------------------------------------------|---|
| Tabelle 1: Gesprächstermine mit Kommunen des Wetteraukreises..... | 2 |
|-------------------------------------------------------------------|---|

## **1 Hintergrund, Anlass und Ziel**

Um eine Mobilitätswende in Deutschland zu fördern und somit einen Beitrag zu mehr Lebensqualität, einer lebenswerten Umwelt und Klimaschutz zu leisten, bedarf es neuer Mobilitätsangebote. Mobilitätsstationen sind ein Baustein für eine nachhaltige Mobilität und erzielen ihre größte Wirkung in einem zusammenhängenden Netz an Stationen. In Großstädten sind solche Netze bereits erfolgreich umgesetzt, wohingegen Mobilitätsstationen im städtischen Randlagen und ländlichen Räumen bislang nur vereinzelt bis gar nicht vertreten sind. Hier setzt das Forschungsprojekt RaMo – Raum für neue Mobilität an. Ziel von RaMo ist die räumliche Bündelung umweltfreundliche Verkehrsträger und Angebote durch eine regionsweite Umsetzung von Mobilitätsstationen. Der hessische Wetteraukreis, welcher nördlich an die Region FrankfurtRheinMain grenzt und zu dem 25 kreisangehörige Kommunen zählen, fungiert als Pilotkreis.

Um ein überkommunales Netz an Mobilitätsstationen zu etablieren, ist eine Kooperation von lokalen und regionalen Akteuren erforderlich. Ziel von RaMo ist es, durch regelmäßige Austausche entscheidender Akteure wie dem Wetteraukreis, der lokalen Nahverkehrsorganisation und den kreisangehörigen Kommunen für Mobilitätsstationen zu werben und Kooperationen zu initiieren. In diesem Arbeitsbericht wird der Austausch mit den Kommunen des Wetteraukreises dokumentiert und analysiert. In Gesprächen mit Mitarbeitenden der Kommunalverwaltungen wurde ermittelt, welches Interesse die Kommunen an der Umsetzung eines überkommunalen Netzes an Mobilitätsstationen haben und welche Herausforderungen sie bei der Koordination und Kommunikation sehen. Dabei wurde auch die Haltung der Kommunen zu innovativen Mobilitätsmaßnahmen sowie ihr genereller Standpunkt ermittelt.

Mobilitätsstationen sind ein Baustein nachhaltiger Mobilität und werden hier als Beispiel für Veränderungen in der Mobilität herangezogen. Im Vordergrund steht die Fragestellung, wie neue Mobilitätsangebote von Kommunen angenommen werden und wie insbesondere kleinere Kommunen auf eine sich verändernde Mobilität und auf innovative Mobilitätsangebote reagieren.

Die gesammelten Erfahrungen werden in diesem Arbeitsbericht festgehalten und sollen Erkenntnisse zu der Koordination und Kommunikation von regionsweiten Mobilitätsangeboten liefern. Die Erfahrungswerte werden in Phase III des Forschungsprojektes RaMo beim Transfer in andere Landkreise Anwendung finden.

## 2 Vorgehen und Ablauf der Gespräche

Um das Ziel einer überkommunalen Etablierung von Mobilitätsstationen zu erreichen, ist die Zusammenarbeit der Kommunen, des Landkreises und weiterer Akteure entscheidend. Bereits bei Beginn der Phase II des Projekts RaMo wurden die Kommunen Anfang 2022 grundlegend über das Projekt informiert.

Als Grundlage für konkretisierende Gespräche mit den Kommunen wurden ab Mitte 2022 für alle 25 kreisangehörigen Kommunen so genannte Empfehlungsberichte erstellt, in denen das Thema Mobilitätsstationen aus wissenschaftlicher und verkehrsplanerischer Sicht vorgestellt wurde und auf Basis verkehrsplanerischer Standortanalysen Empfehlungen für Mobilitätsstationen, mögliche Betreibermodelle und Fördermöglichkeiten beinhalten. Die Empfehlungen umfassten die Angabe von so genannten Makrostandorten, also Bereichen von etwa 50 bis 150 m Umgriff, in denen – ohne Berücksichtigung der konkreten Flächenverfügbarkeit – aus verkehrsplanerischer Sicht eine Mobilitätsstation sinnvoll wäre sowie Empfehlungen zur Ausstattung bzw. zur Stationsgröße. Die Empfehlungsberichte wurden den Kommunen zugesendet und daran anknüpfend wurden Gesprächstermine vereinbart, um das Projekt und die kommunenspezifischen Empfehlungen individuell vorzustellen, zu diskutieren sowie Fragen zu beantworten bzw. Anforderungen und Wünsche aufzunehmen.

Mit 20 der 25 Kommunen fanden Gespräche statt, davon 5 in Präsenz und 12 über Videotelefonie. Vier Kommunen des Wetteraukreises arbeiten bereits eng zusammen, weshalb ein gemeinsames Gespräch stattfand. Die Dauer der Gespräche variierte von 45 Minuten bis zu 2 Stunden, die Gespräche in Präsenz dauerten dabei deutlich länger. Mit fünf Kommunen kamen aufgrund fehlenden Interesses und/oder mangelnder personeller Kapazitäten keine Gespräche zustande.

Tabelle 1: Gesprächstermine mit Kommunen des Wetteraukreises

|   | <b>Datum, Ort</b>   | <b>Kommune</b>                                |
|---|---------------------|-----------------------------------------------|
| 1 | 30.09.2022, Präsenz | Bad Nauheim                                   |
| 2 | 01.11.2022, Präsenz | Echzell, Florstadt, Reichelsheim, Wölfersheim |
| 3 | 02.11.2022, Präsenz | Karben                                        |
| 4 | 06.12.2022, Online  | Butzbach                                      |
| 5 | 10.01.2023, Präsenz | Rosbach vor der Höhe                          |
| 6 | 07.02.2023, Präsenz | Bad Vilbel                                    |
| 7 | 30.03.2023, Online  | Limeshain                                     |
| 8 | 30.03.2023, Online  | Nidda                                         |
| 9 | 03.04.2023, Online  | Wöllstadt                                     |

|    | <b>Datum, Ort</b>  | <b>Kommune</b> |
|----|--------------------|----------------|
| 10 | 05.04.2023, Online | Hirzenhain     |
| 11 | 13.04.2023, Online | Glauburg       |
| 12 | 19.04.2023, Online | Friedberg      |
| 13 | 19.04.2023, Online | Gedern         |
| 14 | 24.04.2023, Online | Büdingen       |
| 15 | 24.05.2023, Online | Ober-Mörlen    |
| 16 | 04.05.2023, Online | Kefenrod       |
| 17 | 22.05.2023, Online | Ortenberg      |

Die Gespräche starteten mit einer Präsentation der Empfehlungsberichte, wobei insbesondere die empfohlenen Makrostandorte der Mobilitätsstationen und die potentiellen Betreibermöglichkeiten präsentiert wurden. Der anschließende Austausch mit den Kommunen gestaltete sich möglichst offen und frei, um einerseits die Kommunen an das Thema Mobilitätsstationen heranzuführen und andererseits Raum für Rückfragen zu schaffen.

Ziel der Gespräche war es, auf Basis der Empfehlungspapiere ein grundsätzliches Feedback der Kommunen bezüglich ihres Interesses an einem kreisweiten Netz von Mobilitätsstationen zu erhalten sowie – bei positiver Rückmeldung – örtliche Kenntnisse und Entwicklungsabsichten aufzunehmen, um in nachfolgenden Planungsschritten das Mobilitätsstationskonzept umsetzungsorientiert weiterentwickeln zu können.

### **3 Erkenntnisse**

#### **3.1 Kontaktaufnahme**

Die Kontaktaufnahme und Terminfindung mit den Kommunen gestaltete sich teils schwierig. Zunächst bestand die Herausforderung darin, die richtigen Ansprechpartner:innen für nachhaltige Mobilität in den Kommunen zu finden. In kleineren Kommunen wurde das Sekretariat der Bürgermeisterin bzw. des Bürgermeisters direkt kontaktiert, während in größeren Kommunen die jeweiligen Abteilungsleitungen angesprochen wurden. Bei einigen Kommunen erfolgten mehrere telefonische sowie auch postalische Anfragen.

Die Terminfindung für Vor-Ort-Termine gestaltete sich bei den ersten angesprochenen Kommunen sehr zeitaufwändig, da die Bürgermeister:innen nur begrenzte Zeitressourcen für den Austausch zur Verfügung hatten und die fachliche Zuständigkeit in der Fachverwaltung unklar war. Nachdem sich diese ursprüngliche Form der Kontaktaufnahme und Terminfindung als nicht erfolgreich erwiesen hatte, wurden den folgenden Kommunen Online-Terminvorschläge unterbreitet. Die Kommunen konnten aus diesen Vorschlägen wählen und Termine reservieren. Diese neue Vorgehensweise erleichterte die Verwaltung und es konnten insgesamt weitere 11 Gespräche mit den Kommunen online durchgeführt werden.

#### **3.2 Teilnehmende**

Insgesamt nahmen an den 17 Gesprächen 32 Personen teil. Die Anzahl der Teilnehmenden je Gespräch und Kommune reichte von einer bis zu vier Personen. Eine Analyse der Rollen der an den Kommunengesprächen beteiligten Personen zeigt, dass bei der Hälfte der Termine die Bürgermeister:innen teilgenommen haben, was für eine hohe Aufmerksamkeit für das Projekt spricht. Ferner nahmen häufig Mitarbeitende des Bauamts bzw. des Tiefbauamts und des Amts für Stadtentwicklung und Stadtplanung teil. Vereinzelt waren Vertreter:innen der Fachverwaltung für Tourismus und Vertreter:innen der Stadtwerke vertreten (Abbildung 1).



Abbildung 1: Fachliche Rollen der Gesprächsteilnehmenden (eigene Darstellung)

### 3.3 Haltungen zu Mobilitätsstationen

Das Thema Mobilitätsstationen ist bei allen Kommunen, mit denen Gespräche geführt wurden, auf Interesse gestoßen. Die häufige Teilnahme der Bürgermeister:innen an den Gesprächen zeigt, dass das Forschungsprojekt in den Kommunen hohe Aufmerksamkeit erlangt hat. Während der Gespräche zeigte sich, dass bei einigen Kommunen Interesse daran besteht, Mobilitätsstationen in bestehende Mobilitätsplanungen zu integrieren. Andere Kommunen waren etwas vorsichtiger und betonten, dass sie zunächst den öffentlichen Personennahverkehr verbessern wollen, den sie als entscheidendes Rückgrat für Mobilitätsstationen sehe. Insbesondere einige kleinere Kommunen sind mit Mobilitätsstationen nicht vertraut und sehen keine Nachfrage für neue Mobilitätsangebote wie Car- und Bike-Sharing. Im Allgemeinen haben die Kommunen verstanden, wie wichtig es ist, Mobilitätsstationen über kommunale Grenzen hinweg zu vernetzen, und stehen dem Thema nicht grundsätzlich ablehnend gegenüber.

Festzuhalten ist, dass die Kommunen unterschiedliche Ausgangssituationen und Einstellungen zu dem Thema Mobilitätsstationen zeigen. Größere Kommunen, die konkrete Projekte zu

Mobilitätsmaßnahmen in Ihrer Kommune planen, haben ein größeres Interesse, wohingegen kleinere Kommunen ohne hochwertiges ÖPNV-Angebot eher zurückhaltender reagieren. Diese können sich Mobilitätsstationen aber dennoch im Verbund vorstellen.

### **3.4 Überkommunale Zusammenarbeit**

Aus den Gesprächen ging hervor, dass sich die meisten Kommunen einen engeren Austausch mit den Nachbarkommunen wünschen. Insbesondere für Mobilitätsstationen, aber auch für andere Mobilitätsthemen, sind überkommunale Kooperationen von Relevanz. Eine Kommune berichtete, dass ein Austausch zu den angrenzenden Nachbarkommunen nicht bestehe, dieser jedoch wünschenswert sei. Eine weitere Kommune sieht den Landkreis als wichtigen Vermittler und Akteur, um eine überkommunale Zusammenarbeit zu fördern.

### **3.5 Feedback zu Empfehlungsberichten und Makrostandorten**

Die Kommunen haben die in RaMo II entwickelten Empfehlungsberichte positiv aufgenommen. Die meisten Gesprächsteilnehmenden hatten sich diese vor den Gesprächen angesehen und bereits konkrete Anmerkungen und Rückfragen formuliert. Dies hebt das Interesse an dem Thema und die Bereitschaft, sich damit auseinanderzusetzen hervor.

Das erhaltene Feedback zu den Empfehlungsberichten erwies sich als wertvoll, da die Fachverwaltungen der Kommunen über fundierte lokale Kenntnisse verfügen und diese auch bereitwillig und konstruktiv einbringen. Zudem fühlten sich die Gesprächspartner:innen durch die individuellen, auf jede Kommune zugeschnittenen Analysen abgeholt. Das Feedback zu den empfohlenen Makrostandorten war durchaus positiv. An der einen und anderen Stelle bestanden Änderungswünsche, insbesondere zu den verkehrlichen Analysen und zu den Makrostandorten für Mobilitätsstationen.

### **3.6 Feedback zum Betreibermodell**

Nahezu alle Kommunen betonten, dass die Umsetzung von Mobilitätsstationen nur möglich ist, wenn der Wetteraukreis als koordinierender Akteur eingebunden ist. Die meisten Kommunen sind allein nicht in der Lage, das Thema Mobilitätsstationen anzugehen. Aus Sicht der Kommunen müssen zunächst die Rahmenbedingungen geschaffen werden. Die Verantwortlichkeit sehen sie

dabei mehrheitlich auf der Ebene des Kreises. Lediglich zwei Kommunen betonten, dass sie keine Hoffnung in den Landkreis haben und deshalb ihren eigenen Weg gehen und Mobilitätsstationen bzw. neue Mobilitätsangebote eigenständig etablieren würden. Eine weitere Kommune hob hervor, dass der Wetteraukreis als zentraler Akteur nicht ausreiche, sondern auch den Rhein-Main-Verkehrsverbund als wichtigen Akteur ansehe, welcher auch den Betrieb der Mobilitätsstationen abdecken könne. Der Vorschlag, dass dies die lokale Nahverkehrsorganisation (LNO) übernehmen könnte, wird von der Kommune kritisch gesehen, da die LNO einerseits noch zwei weitere Landkreise umfasse, was Aktivitäten für nur einen Kreis erschwere, und andererseits nicht angemessen mit personeller und fachlicher Expertise aufgestellt sei.

### **3.7 Herausforderungen**

In der summarischen Betrachtung aller Gespräche liegt die größte Herausforderung für die Kommunen nicht bei verkehrsplanerischen Aspekten, sondern bei ressourcenbezogenen Fragestellungen einschließlich eines geeigneten Betreibermodells. Die Finanzierung wird kritisch gesehen, die personellen Kapazitäten jedoch als größte Hemmschwelle hervorgehoben. So stellt eine Kommune fest, dass einmalige Investitionen eher nicht das Problem seien, sondern der langfristige Betrieb, welcher nicht gefördert wird. Die aktuellen Förderprogramme unterstützen Mobilitätsmaßnahmen für einen bestimmten Zeitraum, dies bringe aber für den langfristigen Betrieb von Mobilitätsstationen wenig. Einzelne Kommunen betonten, dass das Thema Mobilität nicht prioritär ist und auch nicht ausreichend in der Haushaltsplanung berücksichtigt werde.

Eine weitere Kommune führt aus, dass die Einrichtung von Mobilitätsstationen nicht an der Finanzierung scheitern werde, und sieht als Aufgabe für sich die Planung und den Bau an. Die Betriebskosten stellten das größte Risiko dar. Andere Kommunen wiederum sehen die Kosten und Finanzierung von Mobilitätsstationen als große Herausforderung an.

Weiterer Klärungsbedarf wird bei der Aufgabenverteilung angemerkt: noch sei nicht klar definiert, welche Aufgaben auf die Kommunen bei der Etablierung von Mobilitätsstationen zukommen werden.

Die Flächenverfügbarkeit für Mobilitätsstationen, insbesondere in Wohngebieten, wird von nur einer Kommune kritisch eingeschätzt, während dieser Aspekt in den anderen Kommunen nicht als Hindernis angesehen wird.

Dem Thema Bike-Sharing stehen einige Kommunen skeptisch gegenüber. Die Gesprächspartner:innen betonten, dass viele Einwohnende private Fahrräder oder Pedelecs besäßen, die Radwegeinfrastruktur nicht gut ausgebaut sei und es häufig an Fahrradabstellanlagen fehle. Somit ist für jene Kommunen ein Bike-Sharing Netz schwer vorstellbar.

Eine weitere Herausforderung stellen die unterschiedlich empfundenen regionalen Zugehörigkeiten dar, die auch gut 50 Jahre nach Bildung des Wetteraukreises im Zuge der kommunalen Gebietsreform zum Teil noch von historischen Strukturen geprägt sind. Nur ein Teil der 25 Kommunen gehört dem Regionalverband FrankfurtRheinMain an. Etliche Kommunen vor allem im Ostteil des Kreises organisieren sich im Verein Oberhessen und richten gemeinsam die Landesgartenschau 2027 aus.

Generell besteht ein Ost-West Gefälle, was sich auch in der räumlichen Dichte, Bevölkerungsdichte und somit auch Anbindung an den ÖPNV widerspiegelt. So liegt die Kommune Echzell beispielsweise im Zentrum des Landkreises und fühlt sich weder zu den suburbanen westlichen Kommunen noch zu den eher ländlich strukturierten östlichen Kommunen zugehörig. Ein weiteres Beispiel stellt die Kommune Butzbach dar, welche nördlich im Wetteraukreis liegt, an den Landkreis Gießen grenzt und enge Verflechtungen zur Stadt Gießen aufweist. Diese Faktoren spielen eine im Hintergrund eine relevante Rolle für die überkommunale Zusammenarbeit.

## **4 Ableitung zentraler Erkenntnisse**

Die Gespräche mit den Kommunen haben gezeigt, dass der in RaMo beschrittene Weg, für die einzelnen Kommunen individuelle Empfehlungen zu formulieren, sich als zielführend erwiesen hat, um die Kommunen für das noch junge und unbekannte Thema Mobilitätsstationen abzuholen. Bewährt hat sich auch die Detailtiefe der Empfehlungspapiere auf der Ebene von Makrostandorten: sie ist einerseits konkret genug, um bei den Kommunen ein beurteilungsfähiges Bild eines möglichen Mobilitätsstationen-Netzes entstehen zu lassen, und andererseits noch offen und flexibel genug, um die eigenen Vorstellungen einzubringen und sich auf diese Weise auch die Planung zu eigen zu machen.

Die heterogenen Voraussetzungen der Kommunen im Wetteraukreis und die unterschiedlichen Verankerungen des Themas Mobilität sind zentrale, wenngleich erwartbare Erkenntnisse, welche das Etablieren eines überkommunalen Netzes an Mobilitätsstationen erschweren.

Für eine überkommunale Zusammenarbeit bedarf es einer guten Kommunikation und Kooperation zwischen den Akteuren. Eine Erkenntnis aus den Gesprächen ist, dass ein Gefühl der Zugehörigkeit für die Kommunen hilfreich ist. Aufgrund der Vielzahl an verschiedenen, z.T. divergenten formellen und informellen Zusammenschlüssen, die bereits im Landkreis bestehen, geht dieses Zugehörigkeitsgefühl teils verloren. Zugleich wünschen sich die Kommunen explizit eine bessere Zusammenarbeit mit dem Wetteraukreis und den Nachbarkommunen. Die Etablierung eines überkommunalen Netzes an Mobilitätsstationen ist nur im Verbund denkbar. Viele Kommunen sind allein nicht in der Lage und bereit, das Thema eigenständig anzugehen und erkennen die Notwendigkeit einer überkommunalen Zusammenarbeit. In diesem Zusammenhang wird die Landesgartenschau 2027 als Chance für eine intensivere interkommunale Zusammenarbeit und für verbesserte Anbindung von Oberhessen an den westlichen Teil des Wetteraukreises gesehen.

Summa summarum ist es mit Hilfe der Kommunengespräche gelungen, die Mehrzahl der Kommunen im Wetteraukreis für die Einrichtung eines Netzes von Mobilitätsstationen zu interessieren und ihnen einen gangbaren Weg zu diesem Ziel vorzuzeichnen. Zugleich konnte mit den Gesprächen eine grundlegende Vertrauensbasis geschaffen werden. Im nächsten Schritt ist es – noch vor einer weiteren Konkretisierung der Planungen hinsichtlich exakter Lage und Ausstattung der Mobilitätsstationen – erforderlich, eine klare Aufgabenverteilung zu finden und den Kommunen auf

diese Weise Unsicherheiten hinsichtlich ihrer eigenen Rolle und der damit einhergehenden Pflichten und Lasten zu nehmen.