

MOBILITY HUBS: DEN WANDEL HIN ZU EINER INTEGRIERTEN NACHHALTIGEN MOBILITÄT LENKEN

APRIL | 2023

EINFÜHRUNG

Die Mobilität verändert sich vor unseren Augen, mit einer Diversifizierung der Mobilitätsmöglichkeiten und einer wachsenden Zahl von Fahrzeugen, die elektrisch angetrieben werden. Einerseits werden die Straßen und Fußgängerwege in den Stadtzentren zunehmend durch eine Vielzahl von Fahrzeugen und Stadtmobiliar überfüllt, andererseits mangelt es in Gebieten mit geringer Bevölkerungsdichte an Mobilitätsmöglichkeiten. Die Gesellschaft fordert eine bessere Lebensqualität, mehr Mobilitätsangebote, lebenswertere Wohnräume und einen gerechteren Zugang zu Chancen und Ressourcen. Ein integriertes multimodales Mobilitätssystem, das besser auf die Bedürfnisse der Bürger eingeht, wird oft als eine Möglichkeit gesehen, diese Herausforderungen zu bewältigen. Aber wie können wir es zielführend umsetzen?

Hier kann das Konzept der Mobility Hubs helfen. Von zentralen Bahnhöfen bis zu Mobilitätshubs in den Wohnvierteln bietet ein Netz verschiedener Mobilitätshubs die physische Integration von öffentlichem Verkehr, Sharing-Diensten sowie aktiver Mobilität. Die Hubs sind verankert im städtischen, vorstädtischen und ländlichen Raum. Sie unterstützen einen an dem Nutzer orientierten, integrierten und koordinierten Ansatz zur Förderung eines nachhaltigeren Mobilitätsverhaltens.

Dieses Kurzdossier wird Ihnen helfen, die Vielfalt der Mobilitätshubs und die Vorteile der Organisation kohärenter Netzwerke aus Hubs zu verstehen. Der Fokus auf die neuesten Arten von Mobilitätshubs wird, insbesondere für Behörden und öffentliche Verkehrsbetriebe, konkrete Beispiele und Empfehlungen liefern, wie sie eine treibende Rolle bei der Umstellung auf nachhaltige Mobilität spielen können.



WAS IST EIN MOBILITÄTSHUB?

Ein Mobilitätshub ist ein zentraler Punkt im Verkehrsnetz, der die verschiedenen Verkehrsmittel, insbesondere den öffentlichen Personennahverkehr, die Sharing-Dienste und die aktive Mobilität, nahtlos miteinander verbindet. Er kombiniert unterstützende multimodale Infrastrukturen wie Ladestationen und Placemaking-Strategien¹. Ein Hub maximiert den Zugang zu Mobilitätsangeboten- und anderen Ressourcen, womit gleichzeitig für einen Transfer zwischen den Verkehrsträgern für die erste und letzte Meile gesorgt wird.



Es ist wichtig, zwei verschiedene Aspekte der kombinierten Mobilität und damit auch zwei verschiedene Arten der Nutzung von Mobilitätshubs zu berücksichtigen:

- **Umstieg:** Wenn wir eine Reise "von A nach B" und ein Tür-zu-Tür-Erlebnis betrachten, das den öffentlichen Nahverkehr als Rückgrat und die anderen Verkehrsträger als "erste/letzte Meile(n)" kombiniert, dann fungieren Mobilitätshubs als Umsteigepunkte zwischen den Verkehrsträgern bei einer intermodalen Reise.

REISE



- **Zugang:** Wenn wir den Lebensstil und die Mobilitätsbedürfnisse von Menschen und Haushalten über Wochen, Monate oder Jahre hinweg umfassender betrachten, können wir prüfen, wie verschiedene Dienstleistungen ihre Bedürfnisse erfüllen können. Auf diese Weise werden Mobilitätshubs auch zu Zugangspunkten zu verschiedenen Dienstleistungen, wie z. B. gemeinsam genutzten Autos oder Lastenfahrrädern, als Ressourcen für die Menschen, um vom privaten Auto wegzukommen und nachhaltiger und multimodal zu reisen.

LEBENSSTIL



Es gibt eine Vielzahl von Definitionen und Kriterien, um zu bestimmen, was einen Mobilitätshub ausmacht, aber wir stellen fest, dass er häufig die folgenden Hauptmerkmale erfüllt

- Eigenes Branding und Sichtbarkeit
- Unterschiedliche Verkehrsmittel, unterstützende Infrastruktur und andere Dienstleistungen
- Physische und digitale Integration, die die Umsteigemöglichkeit und die Multimodalität erleichtern
- Placemaking-Strategien, um ansprechende und sichere Orte zu schaffen

BEISPIELE FÜR KOMPONENTEN IN MOBILITÄTSHUBS

➤ Verschiedene Mobilitätsangebote:

- Aktive Mobilität: Abstellplätze für private Fahrräder, Anschluss an Fußgänger- und Radwege.
- Öffentlicher Verkehr: Bushaltestellen.
- Sharing-Dienste: Abstellplätze für Bikesharing-Angebote, Carsharing-Angebote oder E-Scooter.
- On-Demand-Mobilität: Ausgewiesene Haltestellen, Taxistände.

➤ Weitere Komponenten:

- Verkehrsbezogen: Ladeinfrastruktur, Lieferschließfächer und Fahrradreparatur.
- Nicht verkehrsbezogen: Dienstleistungen mit physischer Präsenz, wie z. B. eine Bibliothek, Fitnessgeräte oder ein Spielplatz, Solaranlagen oder anderes Stadtmobiliar.



© CoMoUK

¹ Placemaking-Strategien bezieht sich auf den gemeinschaftlichen Prozess, städtische Räume in lebenswerte und attraktive Orte zu verwandeln. Weitere Informationen: www.pps.org/article/what-is-placemaking

WARUM EIN NETZWERK VON MOBILITÄTSHUBS?

Es ist wichtig, nicht nur einen einzigen Mobilitätshub zu bauen, sondern ein Netz von Hubs, das logisch, kohärent und konsistent aufgebaut ist, den Raum weiträumig abdeckt und ein Maximum an Anforderungen erfüllt.

NETZWERK UND DICHTHE DER MOBILITÄTSHUBS ERHÖHEN DIE BENUTZERZUFRIEDENHEIT

In einer in Bremen durchgeführten Umfrage zu Carsharing-basierten Mobilitätshubs wurde festgestellt, dass einer der wichtigsten Faktoren für die Zufriedenheit der Nutzer die kurze Entfernung zur nächsten Station ist, gleich nach der Verfügbarkeit von Fahrzeugen. Darüber hinaus wurde die Sichtbarkeit der Bahnhöfe im öffentlichen Raum von 24 % der Frauen (gegenüber 16 % der Männer), die an der Umfrage teilnahmen, als sehr wichtig eingestuft.



► Frame & Mobilise für das Projekt Smarthubs, finanziert von Innoviris

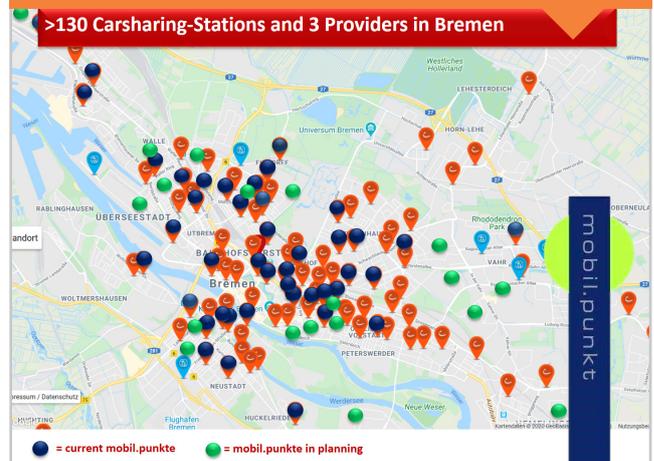
Je mehr Hubs es gibt, desto mehr Mobilitätsoptionen können Besuchern und Anwohnern angeboten werden, und desto größer ist die Abdeckung der Region. Die Dichte der Knotenpunkte ermöglicht es den verschiedenen Diensten, schnell und unkompliziert zugänglich zu sein, wobei die Entfernung, die die Menschen bereit sind, zu Fuß zurückzulegen, um einen E-Scooter oder ein Fahrrad zu nutzen, im Allgemeinen geringer ist (etwa 150 m) als die Entfernung, die sie zurücklegen würden, um einen Zug zu nehmen (bis zu 500 m).

Wenn man über ein Netz von Mobilitätshubs nachdenkt, muss man ihnen eine einheitliche visuelle Identität und in zunehmendem Maße eine digitale Konnektivität zwischen verschiedenen Hub-Betreibern (öffentlich, privat, Gemeinden, lokal und regional) geben. Dies kann höhere Designstandards und internationale Datennormen bedeuten und erfordert Fachpersonal, um die komplexe Bereitstellung und Verwaltung eines Netzes von Mobilitätshubs zu koordinieren, zu betreuen und effizienter zu gestalten. Eine gemeinsame Herausforderung für Netzwerke von Hubs besteht darin, Wege zu finden, um mehr Bottom-up-Initiativen und private Unternehmungen in eine erkennbare Identität mit einzigartigem Branding über ein Gebiet zu synchronisieren. In Flandern, Belgien beispielsweise werden das gemeinsame Markenzeichen und die Kriterien durch ein von der Regierung subventioniertes Programm (100 Millionen Euro für 1.000 Hoppinpunkten) erreicht.

Nachstehend finden Sie drei Beispiele für Netzwerke von Mobilitätshubs in drei verschiedenen Größenordnungen.

STADT BREMEN, DEUTSCHLAND

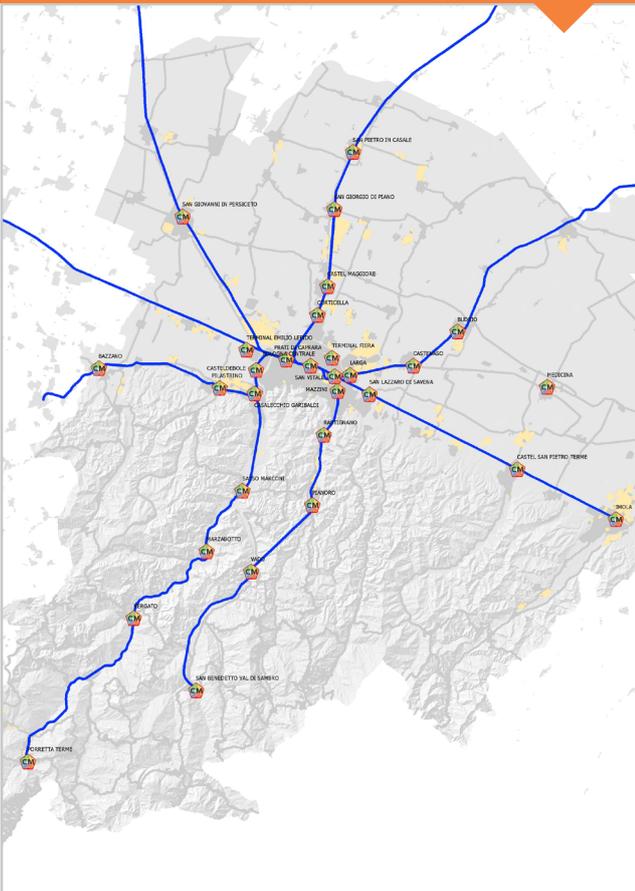
In der Stadt Bremen wurden zehn große Mobilitätshubs mit 4-12 Carsharing-Fahrzeugen, auch "mobil.punkte" genannt, an zentralen Standorten in der Nähe von ÖPNV-Haltestellen errichtet. Kleinere mobil.punktchen (derzeit 38 Stück, 8-10 weitere pro Jahr geplant) wurden an dezentralen Standorten mit meist zwei bis drei Carsharing-Fahrzeugen sowie Fahrradabstellplätzen errichtet. Auf der Karte sind die bestehenden Mobilitätshubs in Blau und die Carsharing-Stationen in Orange und Hellblau dargestellt. Die grünen Punkte markieren in Planung befindlichen Hubs, die Lücken im Netz schließen und die maximale Entfernung zwischen Carsharing-Stationen auf 300 m reduzieren sollen.



METROPOLREGION BOLOGNA, ITALIEN

Der „Sustainable Urban Mobility Plan“ (SUMP) von Bologna sieht 30 Mobilitätshubs im gesamten Stadtgebiet vor (neun in der Hauptstadt Bologna), vor allem an den Bahnhöfen des städtischen Schienennetzes.

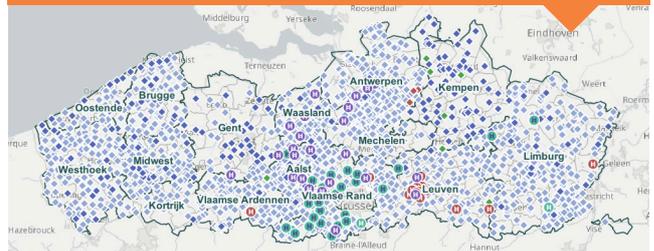
Die Standardentwurfsspezifikationen wurden gemeinsam von der Stadt Bologna und dem Eigentümer des nationalen Eisenbahnnetzes RFI als Leitlinien erstellt.



„Mobilitätshubs ermöglichen die Abstimmung von Flächennutzungsplanung, Gestaltung des öffentlichen Raums und Verkehrsplanung.“

REGION FLANDERN, BELGIEN

In Flandern (Belgien) führt Mobipunt vzw, eine Partnerschaft zwischen M'pact, Autodelen.net und Infopunt Publieke Ruimte, seit 2019 verschiedene Pilotprojekte durch. Die flämische Regierung beschloss, die Mobilitätshubs in Hoppinpunten umzubenennen und dieses Branding für die 1.000 kommenden Mobilitätshubs, die Mobilitäts-as-a-Service-App, ein Callcenter und die Preispolitik für neue Verkehrsdienste auf Abruf zu verwenden.



WARUM EINE VIELZAHL VON HUBS

Die Multimodalität kann durch eine Reihe von Hubs koordiniert werden. Es gibt verschiedene Arten von Mobilitätshubs in unterschiedlichen Formen, Größen und Mengen. Sie können auch unterschiedliche primäre Funktionen haben, sei es, dass sie sich darauf konzentrieren, die Schnittstellen zwischen zwei Abschnitten derselben Reise zu optimieren, oder dass sie den Zugang zu Mobilitätsoptionen oder -ressourcen priorisieren.

Menschen, die mit multimodalen Hauptbahnhöfen, anderen Hubs des öffentlichen Verkehrs oder Park&Ride-Anlagen vertraut sind, nehmen die **neuen Arten von Mobilitätshubs** in der Regel kleiner wahr als gewohnt. Sie konzentrieren sich auf die gemeinsame Mobilität und sind auch in Wohngebieten (insbesondere in Neubaugebieten) oder auf Universitätsgeländen zu finden, wo sie meist einen nahen Zugang zu Ressourcen und Dienstleistungen für die Mobilität und darüber hinaus bieten können.

Wir haben festgestellt, dass das Konzept der Mobilitätshubs auch genutzt wird, um Einrichtungen wie Umsteigemöglichkeiten für öffentliche Verkehrsmittel, Park & Ride, Auto- und Fahrradabstellplätze neu zu denken. Dadurch können sie ein breiteres multimodales Erlebnis bieten und zu einem attraktiveren Raum für Menschen werden. In Europa erwägt die Europäische Kommission, mehr als 400 städtische Gebiete (sogenannte "urban nodes") zu verpflichten, "**multimodal passengers hubs**" zu entwickeln, um die Verbindungen auf der ersten und letzten Meile zu erhöhen und die Anbindung an den Fernverkehr zu verbessern.

Verschiedene Arten von **Mobilitätshubs** je nach Umfang und Menge



WAS IST DER MEHRWERT VON MOBILITÄTSHUBS?

Das Aufkommen von Sharing-, Mikro- und On-Demand-Mobilität, MaaS-Anwendungen sowie die Zunahme von Elektrofahrzeugen und Lieferdiensten haben die Entwicklung von "Mobilitätshubs" an der Spitze der Verkehrspolitik vorangetrieben. Diese präsentieren eine interessante Lösung für:

- Die Sensibilisierung für neue Verkehrsdienste und multimodale, kohlenstoffarme Fortbewegungsmöglichkeiten
- Verbesserung der Konnektivität des traditionellen öffentlichen Verkehrs und neuer Verkehrsdienste
- Verbesserung des öffentlichen Verkehrs und der aktiven Mobilität durch mehr Sicherheit und Komfort
- Verbesserung der Gemeinschaftseinrichtungen und der Lebensqualität
- Letztendlich Förderung einer nachhaltigen und kohlenstoffarmen Mobilität durch:
 - Attraktivere und leichter zugängliche Alternativen zum eigenen Auto
 - Dienstleistungen für Bürger, die möglicherweise die Notwendigkeit von Reisen verringern könnten

Auf diese Weise kann ein Mobilitätshub sowohl eine Verbindungseinrichtung als auch ein Ort sein, an dem Sie Ihre Reise beginnen, fortsetzen oder beenden können, oder sie sogar ganz durch die am Mobilitätshub angebotenen Dienstleistungen ersetzen.



Im Allgemeinen besteht der Hauptwert von Mobilitätshubs darin, einen hochwertigen Zugang zu einer Vielzahl von Verkehrseinrichtungen zu bieten. Dies erhöht den Wert jedes einzelnen an den Hub angeschlossenen Verkehrsträgers. Ihr starkes Marketing, ihr Branding und ihre Standortwahl tragen insbesondere dazu bei, dass der öffentliche Verkehr, die Sharing-Dienste On-Demand-Mobilitätsangebote attraktiver und zugänglicher werden. Je mehr Funktionen gebündelt werden, desto größer ist der Wert: mehr Menschen bedeuten mehr Geschäft und mehr Effizienz im Betrieb, auch für Infrastrukturanbieter².

MOBILITÄTSHUBS SIND EIN GEWINN FÜR DEN ÖFFENTLICHEN VERKEHR

Öffentliche Verkehrsbetriebe werden ein unmittelbares Interesse an größeren Mobilitätshubs haben, wo höhere Fahrgastzahlen und ein effizienterer Betrieb zu erwarten sind.

Der Einsatz von Hubs im Netz kann auch die Effizienz der kommerziellen Geschwindigkeit von Fahrzeugen des öffentlichen Verkehrs erhöhen. Wenn das Netz umgestaltet wird und an Effizienz gewinnt, können die frei werdenden Ressourcen für neue Dienste und/oder zur Erhöhung der Frequenz bestehender Dienste verwendet werden.

Die Betreiber öffentlicher Verkehrsmittel werden auch ein indirektes Interesse an anderen Arten von Mobilitätshubs haben, da der öffentliche Personennahverkehr nicht an allen Hubs vertreten sein muss, um von ihnen zu profitieren. Kleinere Hubs ohne öffentlichen Personennahverkehr können dazu beitragen, größere Hubs anzubinden (indem sie das Einzugsgebiet des öffentlichen Verkehrs vergrößern), und sie können Alternativen zum privaten PKW bieten, die wiederum mehr Menschen zur Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln bringen kann.

Die erwartete Zunahme der Nutzung nachhaltiger Verkehrsdienste als Alternative zum Privatauto bringt Vorteile in den folgenden Bereichen mit sich:



Umweltfreundlichkeit, vor allem im Zusammenhang mit der Verlagerung vom Privatauto auf nachhaltigere Verkehrsmittel, was sich in mehrfacher Hinsicht positiv auf die Verringerung der Kohlendioxidemissionen, der Umweltverschmutzung und der Lärmbelastung sowie auf die Rückgewinnung von öffentlichem Raum auswirkt. Auch der Ressourcenverbrauch für die Herstellung, Wartung und Entsorgung von Privatfahrzeugen wird sich verringern.



Stärkere Eingliederung und Zugänglichkeit, indem die Bedürfnisse der Nutzer berücksichtigt und auf sie eingegangen wird:

- Grundbedarf: hauptsächlich infrastrukturelle und informationsbezogene Maßnahmen, um das gesamte System zugänglich zu machen, insbesondere für Personen, die in ihren körperlichen, geistigen oder kognitiven Fähigkeiten eingeschränkt sind.

- Zusatzbedarf: vor allem organisatorische und dienstleistungsbezogene Maßnahmen, die besonders die Nutzergruppen unterstützen können, die Probleme mit modernen Informationssystemen, Kartenkauf und Orientierung haben; z.B. Informationen über die lokale Umgebung und touristische Sehenswürdigkeiten.



Zusätzliche sozioökonomische Vorteile, wie die lokale Entwicklung und die Unterstützung des lokalen Einzelhandels.

² Eine klare Übersicht über die Vorteile finden Sie hier: www.como.org.uk/mobility-hubs/overview-and-benefits

LANGFRISTIGER NUTZEN VON CARSHARING-BASIERTEN MOBILITÄTSHUBS IN BREMEN

Laut dem Bericht *"Analyse der Auswirkungen des Car-Sharing in Bremen"*, der 2018 im Rahmen des SHARE-Nord-Projekts veröffentlicht wurde, ersetzt jedes Carsharing-Fahrzeug in Bremen 16 private Fahrzeuge oder verhindert deren Anschaffung. Die untersuchten Carsharing-Angebote führen also dazu, dass rund 5.000 Fahrzeuge weniger Platz auf Bremens Straßen und Parkplätzen beanspruchen. Bis Januar 2023 werden durch das Carsharing mehr als 7.500 Autos von Bremens Straßen verschwinden, wodurch fast 40 km Straßenraum frei werden.

In der Studie wurde bestätigt, dass die Mitglieder eines Privathaushaltes, der kein Auto mehr besitzt, für drei Viertel der zuvor mit dem Auto zurückgelegten Wege umweltfreundliche Verkehrsmittel nutzen. Erstmals wurde festgestellt, dass der mit dem Carsharing verbundene Lebensstil einen wichtigen Beitrag zur Stärkung des lokalen Einzelhandels leistet, da die Carsharing-Nutzer im Vergleich zur Gesamtbevölkerung signifikant häufiger in ihrer Nachbarschaft und signifikant seltener in Einkaufszentren einkaufen.

Seit 2003 sind die strategische Planung und der Bau von Mobilitätshubs (oder mobil.punkten) und insbesondere dezentraler kleinerer mobil.pünktchen, in denen gemeinsam genutzte Autos sowie Fahrrad und Fußgängereinrichtungen untergebracht sind, von zentraler Bedeutung für die erfolgreiche Politik der Stadtgemeinde Bremen. Auf diese Weise bringen sie Carsharing näher an die Menschen heran und erweitern diese schrittweise in geeigneten Umgebungen. Dieser Ansatz wird durch die Definition von Carsharing als "zulässige Sondernutzung" des öffentlichen Straßenraums im Gesetz zur Bevorrechtigung des Carsharing sowie im Bremer Carsharing-Gesetz unterstützt.

Der Bericht kommt zu dem Schluss, dass die Einrichtung der Mobilitätshubs, neue und bestehende Regelungen, Kommunikationsmaßnahmen (auch zur Anwerbung von Menschen in Übergangsphasen wie Umzug, Übergang in den Ruhestand, Familiengründung, anstehender Fahrzeugwechsel) sowie die durch die Anbieter gebotenen Möglichkeiten

langfristig positive Auswirkungen auf den Verkehr, die Umwelt und den lokalen Einzelhandel haben. Diese Wirkung wird vor allem durch eine Verringerung des Verkehrsaufkommens, der parkenden Autos und eine Verlagerung auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel erzielt.



► *Mobilitätshubs in einer Wohngegend neben einer Straßenbahnhaltestelle in Bremen.*

DIE UNIVERSITÄT HAMBURG BESTÄTIGT DEN ERHEBLICHEN NUTZEN VON BÜRGERNAHEN MOBILITÄTSANGEBOTEN

Laut einer von der Technischen Universität Hamburg 2019-2020 durchgeführten Evaluation der hvv-Umsteigebahnhöfe in Wohngebieten verwenden Vielnutzer der hvv-Umsteigebahnhöfe häufiger aktive Verkehrsmittel (zu Fuß, mit dem Fahrrad) und den ÖPNV. Die Umsteigebahnhöfe in den Wohnvierteln haben den größten Einfluss auf die Wahl der Mobilitätsoptionen der Menschen, die in einem Umkreis von 200 m leben. Vor allem die Verfügbarkeit von Carsharing-Angeboten in der Nähe ermöglicht es den Menschen, ohne eigenes Auto zu leben. Die hvv-Vermittlungsstellen ziehen eine vielfältigere Nutzergruppe an als Carsharing-Angebote, vor allem Frauen und Familien mit Kindern scheinen die größere Zuverlässigkeit bei der Suche nach einem gemeinsamen Auto oder Parkplatz zu schätzen.

DIE VORTEILE DER INTEGRATION VON MOBILITÄTSHUBS IN IHREM KONTEXT

Für Behörden und öffentliche Verkehrsbetriebe, die bereit sind, die Entwicklung von Netzen aus Mobilitätshubs zu leiten, ist es von entscheidender Bedeutung, dass sie deren Rentabilität sorgfältig prüfen, sie sollten jedoch nicht erwarten, dass Mobilitätshubs vom ersten Tag an wirtschaftlich rentabel sind. Stattdessen sollten sie ihren sozioökonomischen Nutzen berücksichtigen und ihre Nachhaltigkeit erhöhen, indem sie sie in ihr Umfeld, ihr Ökosystem, ihre Politik und ihre Tätigkeiten integrieren.

Die Komplexität von Mobilitätshubs muss berücksichtigt werden, wenn versucht wird, die Vorteile der Einführung von Hubs innerhalb eines Ökosystems zu quantifizieren, da es sich als schwierig erweisen kann, die Auswirkungen des Hubs zu isolieren. Eine kontinuierliche Evaluierung und ein flexibles, anpassungsfähiges Konzept werden empfohlen, um schwache Komponenten anzupassen, die Hubs florieren zu lassen und ihnen die Möglichkeit zu geben, auf rasche Veränderungen auf dem Markt, in der Gesellschaft und in den politischen Orientierungen zu reagieren.

GEOGRAFISCHER UND VERKEHRSKONTEXT

Geografisch gesehen befinden sich die Mobilitätshubs in verschiedenen Teilen der Stadt, in den Vororten und in ländlichen Gebieten, was die Verteilung der Ressourcen und eine reibungslose Anbindung ermöglicht.

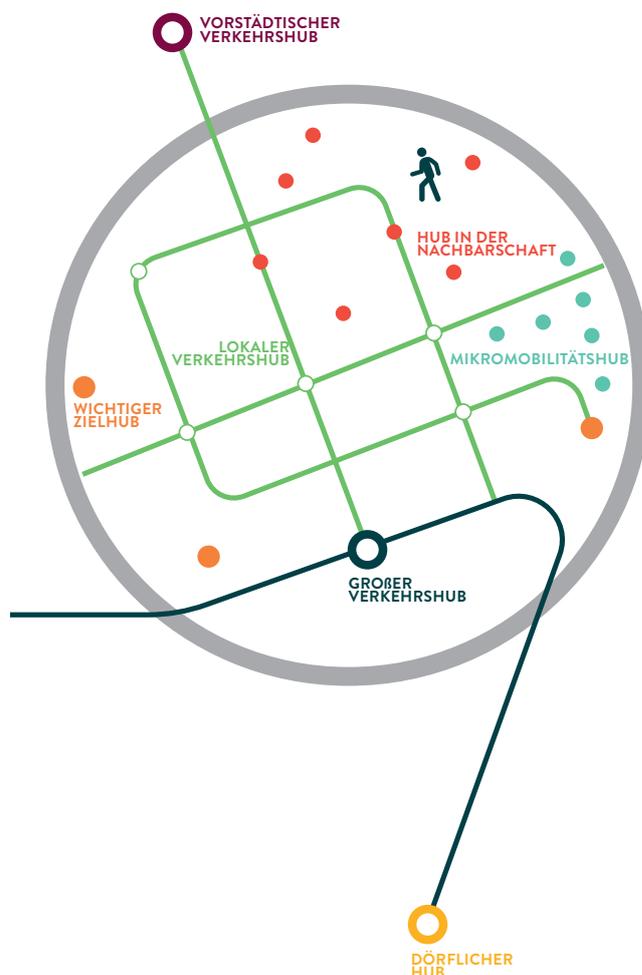
Es gibt verschiedene Arten von Mobilitätshubs für verschiedene Bereiche:

ZIELE DER URBANEN MOBILITÄTSHUBS

- Mehr multimodale Fahrten, Fußgänger, Radfahrer und öffentliche Verkehrsmittel
- Verringerung der privaten Nutzung von Autos
- Verbesserung des öffentlichen Raums

ZIELE DER VORSTÄDTISCHEN MOBILITÄTSHUBS

- Verringerung des Bedarfs an einem Zweitwagen
- Konnektivität für erste/letzte Meile
- Verbesserung des öffentlichen Raums



► Verschiedene Mobilitätshubs in einem Gebiet

ZIELE DER LÄNDLICHEN MOBILITÄTSHUBS

- Anschluss an den öffentlichen Nahverkehr
- Verbesserung der Zugänglichkeit und Attraktivität
- Verbesserung/Schaffung von Konnektivität auf der ersten/letzten Meile
- Bereitstellung von Dienstleistungen für die Menschen

ZIELE DER NATIONALEN UND INTERNATIONALEN MOBILITÄTSHUBS

- Nahtloser Transfer für Langstrecken-Mobilitätsangebote von Tür zu Tür

Je nach Standort und Funktion sollte der Mobilitätshub auf unterschiedliche Anforderungen, Mobilitätsangebote und Betriebsmodelle ausgerichtet sein. Wie in der Grafik auf der vorigen Seite dargestellt, gibt es vier Hauptgebiete mit jeweils eigenen Mobilitätszielen: städtische, vorstädtische und ländliche sowie nationale und internationale Mobilitätshubs

In ländlichen Gebieten können Mobilitätshubs ein Schlüsselement neu gestalteter hierarchischer Verkehrsnetze sein, wie in der Wissensdatenbank zu "The rural mobility challenge for public transport: How combined mobility can help" am Beispiel der Mobilitätshubs der niederländischen Provinzen Drenthe-Groeningen. Mobilitätshubs im ländlichen Raum können folgende Hauptfunktionen haben:

- ▶ Reduzierung der Länge der "letzten Meilen".
- ▶ Sicheres und einfaches Umsteigen zwischen dem klassischen öffentlichen Nahverkehr und anderen gemeinsam genutzten und bedarfsgesteuerten Verkehrsträgern, z. B. auf lokaler Ebene. DRT, Taxi, Fahrgemeinschaften, Fahrräder, um die letzten Meilen zurückzulegen und die Erreichbarkeit zu verbessern.
- ▶ Waren, Dienstleistungen und soziale Kontakte näher an die Bewohner heranbringen und so die Notwendigkeit von Reisen verringern.
- ▶ Aufwertung des öffentlichen Raums durch zahlreiche potenzielle Aktivitäten wie Gesundheitsfürsorge, Bildung oder andere öffentliche Dienstleistungen und Tourismus.
- ▶ Einführung nützlicher Technologien, wie z. B. elektrische Ladestationen.



▶ Frame & Mobilise für das Projekt [Smarthubs](#), finanziert von Innoviris

Der Erfolg eines Mobilitätshubs hängt nicht nur vom richtigen Standort, der richtigen Größe oder der richtigen Art des Hubs ab. **Da die multimodalen Hubs in Konkurrenz zur Nutzung des Privatwagens stehen, ist ihre Nachhaltigkeit an den lokalen Kontext und das Ökosystem gebunden.** Multimodale Hubs allein können die Dominanz der Autonutzung nicht umkehren, aber sie können den Übergang zu multimodaler, kohlenstoffarmer Mobilität begleiten und beschleunigen. Dazu gehört auch, dass der Zugang von Privatfahrzeugen zu multimodalen Systemen ermöglicht wird, z. B. durch Park & Ride-Mobilitätshubs am Stadtrand.

Experten sind sich darüber im Klaren, dass ein Mobilitätshub die Mobilitätsdienste verbessern kann, doch wenn es in der Umgebung beispielsweise genügend Parkplätze für Privatfahrzeuge gibt, wird dies nicht von selbst geschehen. Ähnlich verhält es sich, wenn die Dienstleistungen und Komponenten des Hubs nicht attraktiv und von angemessenem Standard sind. Qualität, Sicherheit und Schutz des öffentlichen Raums, der baulichen Umgebung und der Einrichtungen in der Umgebung des Mobilitätshubs können sich ebenfalls auf die Akzeptanz dessen auswirken.

SOZIOÖKONOMISCHER UND KULTURELLER KONTEXT

Mobilitätshubs sind eine einzigartige Gelegenheit, eine Gemeinschaft und ein Lernumfeld für die Nutzung nachhaltiger Mobilität zu schaffen: Sharing-Dienste, aktive, und öffentliche Verkehrsmittel. Hubs sind auch ein Instrument, um die Verteilung von Mobilitäts- und anderen Ressourcen voranzutreiben und die Nutzung von Verkehrsdiensten durch schutzbedürftige Bürger (wie ältere Menschen, Menschen mit Behinderungen und digital ausgegrenzte Bürger) zu ermöglichen. So fördern Mobilitätshubs einen gerechteren Zugang zu Möglichkeiten und eine integrative, nachhaltige Mobilität, wie im Fall von Twin Cities, USA, beschrieben und vom Shared-Use Mobility Center (SUMC) entwickelt.

Um die Vorteile von Mobilitätshubs zu maximieren, ist es daher von entscheidender Bedeutung, in das Engagement und die Beteiligung der Betroffenen zu investieren. So sind beispielsweise Mitgestaltungsprozesse wichtig, um gemeinsam mit den Bürgern nutzerorientierte und barrierefreie Mobilitätshubs zu entwerfen, während taktischer Urbanismus nützlich sein kann, um kurzfristige, kostengünstige und skalierbare Maßnahmen zur Förderung langfristiger Veränderungen einzusetzen. Darüber hinaus sollten Partnerschaften mit verschiedenen Interessenvertretern wie Immobilienentwicklern, lokalen Unternehmen oder Energieversorgern in Betracht gezogen werden, um die Nachhaltigkeit der Mobilitätshubs zu erhöhen.

Die Einbeziehung der Gesellschaft ist ebenfalls von entscheidender Bedeutung, um sicherzustellen, dass die Mobilitätshubs kontextabhängig sind und die angebotenen Komponenten den Bedürfnissen der Einwohner und Reisenden entsprechen. Hier sollten auch Nichtnutzer in den Prozess einbezogen werden, damit sie Einblicke in die Dienstleistungen des Hubs erhalten und zur Gestaltung attraktiverer und benutzerfreundlicherer Einrichtungen beitragen können, um eine breitere Akzeptanz der Dienstleistungen zu fördern. Darüber hinaus kann das Gefühl des kollektiven Eigentums zunehmen, und der entstehende Mobilitätshub könnte zu einem attraktiven Ort werden, der durch Kostendeckung und Einnahmequellen langfristig rentabel wird.

DIGITALER KONTEXT

Mobilitätshubs werden zunehmend als physische Darstellung von MaaS betrachtet, manchmal in parallelen und koordinierten Implementierungen. Auf diese Weise bieten Mobilitätshubs eine weitere Möglichkeit zur Innovation und Unterstützung der Multimodalität mit zusätzlichen Synergien, die durch digitale Dienste und MaaS-Apps geschaffen werden könnten (z. B. durch Belohnung der Nutzung eines gemeinsam genutzten Fahrrads mit einem Rabatt im Café des Hubs).

Eine starke Verknüpfung zwischen der physischen (Mobilitätshubs) und der digitalen Infrastruktur (MaaS/digitale Plattform) ist daher wünschenswert, um eine starke Nutzung der Hubs zu gewährleisten. Der Standort von Hubs sollte in bestehende digitale Apps integriert werden, ebenso wie die Verfügbarkeit von Fahrzeugen und Dienstleistungen an Hubs. Mobilitätshubs müssen gewartet und überwacht werden, und die Überwachung aller Arten von Nutzungsdaten könnte für die Anpassung der Hubs von Nutzen sein.

STARKE FÜHRUNG UND KOORDINATION DURCH BEHÖRDEN UND BETREIBER DES ÖFFENTLICHEN NAHVERKEHRS

Der Aufbau eines Netzes von Mobilitätshubs erfordert:

- Starke Führung
- Eine klare Aufteilung der Zuständigkeiten
- Die Fähigkeit, einen dynamischen Kontext zu koordinieren, der durch bereits vorhandene Elemente und die Koordinierung bestehender Interessengruppen herausfordernd sein kann (z. B. um ein einheitliches Branding oder eine kohärente Wegführung durchzusetzen),
- Die Fähigkeit, etwas zu entwickeln, das flexibel genug ist, um angepasst werden zu können, und das letztlich langfristig ist.

Es ist wichtig zu bedenken, dass ein erfolgreiches Governance-Modell in einem Multi-Stakeholder-Umfeld eine spezielle Wegweiserfunktion schafft, die über allen einzelnen Verkehrsbetreibern/-akteuren steht (und von ihnen getrennt ist). Das Informationssystem priorisiert den Verkehrsträger und nicht den Betreiber/die Marke auf der Wegfindungsebene. Dies ist heute wichtiger denn je, wenn man bedenkt, wie schnell sich die einzelnen Betreiber (und ihre Marken!) verändern können. Daher wird von Behörden und öffentlichen Verkehrsbetrieben in der Regel erwartet, dass sie die Entwicklung von Netzen der Mobilitätshubs anführen.

Das Konzept der Mobilitätshubs bietet einen integrierten Planungsansatz zur Verknüpfung von Verkehr und Flächennutzung, Infrastrukturmanagement sowie Dienstleistungserbringung und lenkt das Ökosystem auf eine nachhaltigere Mobilität.

Mobilitätshubs bieten auch die Möglichkeit, die Identität eines Ortes neu zu erfinden. Sie haben das Potenzial, attraktive, zweckmäßige und zugängliche Orte zu schaffen, die bisher getrennte und unabhängige Verkehrsträger einbeziehen und zusammenführen können.



Es ist notwendig, Ähnlichkeiten zwischen denselben Arten von Mobilitätshubs sicherzustellen. So gibt es in Hubs in Wohngebieten häufig gemeinsam genutzte Autos und Fahrradabstellplätze, aber auch eine Vielfalt von Komponenten und Betriebsmodellen, um auf lokale Bedürfnisse und Besonderheiten einzugehen. Um die Merkmale der einzelnen Hubs und die erforderlichen (oder gewünschten) Einrichtungen zu ermitteln, ist es wichtig, den Standort, den Typ des Hubs, den Kontext, die vorhandenen Dienstleistungen, die Bedürfnisse der in dem Gebiet lebenden Menschen oder der Zielgruppen (z. B. Touristen) zu berücksichtigen.

Jede Komponente kann ihre eigenen Governance- und Geschäftsmodellaspekte haben. Manchmal gibt es bereits bestehende Vereinbarungen, an denen verschiedene Parteien und eine ganze Lieferkette beteiligt sind, z. B. bei Stadtmobiliar oder einem Wartehäuschen. Es zeigt sich jedoch, dass je integrierter die Planung und Verwaltung der Komponenten ist, desto effizienter die Verwaltung und desto kohärenter das Erlebnis für den Nutzer.

STRATEGISCHE FÜHRUNG DER ÖFFENTLICHEN VERKEHRSBETRIEBE IN WIEN, UM EINEN LEISTUNGSFÄHIGEN, KOMPLEMENTÄREN SERVICE ANZUBIETEN

Das Wiener Verkehrsunternehmen Wiener Linien hat 2018 im Rahmen eines Forschungsprojekts mit der Planung von Mobilitätshubs unter dem Markennamen "WienMobil Station" (ihrer multimodalen Marke) begonnen. Ziel ist es, ein Netz von Mobilitätshubs mit mehr als 100 Hubs zu schaffen (die von der Stadt 2021 genehmigt wurden), um ein leistungsfähiges, ergänzendes Angebot zu den etablierten öffentlichen Verkehrsdiensten zu bieten. Bis Anfang 2023 wurden 50 Hubs gebaut, die meisten davon im öffentlichen Raum, und jeder einzelne kann je nach Standort und Bedarf der Bevölkerung und der Kunden in dem

jeweiligen Gebiet leicht unterschiedliche Dienste anbieten. Die Bikesharing- und Carsharing-Angebote der Wiener Linien sind ebenso in den Knotenpunkten zu finden wie Mobilitätsangebote von Partnern (z. B. gemeinsame E-Scooter, Taxis, E-Ladestationen für Autos).

Die Implementierungsphase umfasst:

- ▶ Konzeption und alltägliche Anpassung eines stadtweiten Netzes von Mobilitätshubs
- ▶ Anhörung und offizielle Genehmigung durch mehrere öffentliche Stellen
- ▶ Zusammenarbeit und Koordinierung aller Partner von Mobilitätsdienstleistungen, einschließlich öffentlicher Ausschreibungen
- ▶ Aufbau einer einfachen Infrastruktur mit einem externen Bauunternehmen
- ▶ Einstellung von eigenem Personal
- ▶ Finanzierung durch die Stadt Wien

Das Netz der Mobilitätshubs umfasst große Netz-Hubs, lokale Hubs, Wohngegend-Hubs, Mikromobilitätshubs, Vorstadt-Hubs und Hubs für weitere gesellschaftlich relevante Ziele. Das Netz ist mit der multimodalen App der Wiener Linien, auch WienMobil genannt, verknüpft.

Mobilitätshubs und Sharing-Dienste sind Teil des Smart-City-Konzepts der Stadt Wien, des lokalen SUMP (Fachkonzept Mobilität) und Teil der strategischen Entwicklung der Wiener Linien, von einem ÖPNV-Anbieter zu einem "Mobilitätsanbieter". Die Integration von ausgeschriebenen Bike- und Carsharing-Angeboten in das Portfolio und das Branding der Wiener Linien symbolisiert diesen Wandel hin zu ganzheitlichen Mobilitätsangeboten für alle Menschen in Wien.



EINE STARKE MARKE, DIE MIT DER HAMBURGER BEHÖRDE VERBUNDEN IST, ABER VOM BETREIBER IM AUFTRAG DER STADT GEFÜHRT WIRD

Das Hamburger Verkehrsunternehmen Hamburger Hochbahn AG hat 2013 damit begonnen, Mobilitätshubs zu errichten, um den öffentlichen Nahverkehr mit anderen Shared-Mobility-Angeboten zu verknüpfen, zunächst in der Nähe von großen Mobilitätshubs des öffentlichen Verkehrsnetzes. Seit 2017 werden sie auch in dicht besiedelten Wohngebieten aufgestellt (Planungs-, Entwicklungs- und Betriebsauftrag der Stadt Hamburg). Unter der Marke "hvv switch" (früher bekannt als "switchh") wurden 96 hvv switch-Stationen mit eigenen Parkplätzen für die hvv switch-Partner entwickelt, wie z. B. die Anbieter von gemeinsamen Mobilitätsdiensten wie Car-Sharing, Ride-Pooling und Bike-Sharing.

Die Hochbahn ist für die Planung, Umsetzung und den Betrieb der Mobilitätshubs verantwortlich. Für die Umsetzung und die vertraglichen Partnerschaften mit Anbietern gemeinsamer Mobilität sowie mit anderen Akteuren wie Stromanbietern und öffentlichen Einrichtungen stehen drei bis vier engagierte Mitarbeiter zur Verfügung.

Die Marke hvv switch ist eine Untermarke der Hauptmarke des Hamburger Verkehrsverbundes (HVV), dem Dachverband für den gesamten öffentlichen Nahverkehr im Großraum Hamburg. Derzeit gibt es hvv switch-Anlagen nur in der Stadt Hamburg, aber eine Ausweitung auf die Metropolregion ist möglich. Die Marke umfasst den Namen, das Logo, die Typografie, Icons, Animationen und Filme für eine Website, Instagram und YouTube. Die Marken- und Produktkommunikation folgt der Strategie eines 360°-Kampagnenmodells.

Seit Juni 2021 ermöglicht die hvv switch-App das Buchen, Nutzen und Bezahlen von Shared-Mobility-Angeboten und informiert über die Verfügbarkeit von Parkplätzen/gemeinsamen Autos an hvv switch-Stationen.



© BKK

PLANUNG UND EINRICHTUNG EINES HOCH VERDICHETEN NETZ AUS MOBILITÄTSHUBS MIT DEM BKK-VERKEHRSZENTRUM IN BUDAPEST

Das BKK Centre for Budapest Transport begann 2014 mit dem öffentlichen Bike-Sharing-System MOL Bubi mit der Arbeit an Mikromobilitätshubs. Insbesondere dank des von der EU finanzierten Projekts "Cities-4-People", das 2020 ausläuft, und einer umfassenden partizipativen Planung hat die BKK neue Wege der Platzgestaltung und der Neuaufteilung des öffentlichen Raums entwickelt, die auch verkehrsberuhigende Maßnahmen und eine bessere Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr umfassen.

Im Jahr 2021 wurden drei Arten von Mobilitätshubs in die Aktiv- und Mikromobilitätsstrategie der BKK integriert:

- "Mikromobilitätshubs" in einem Radius von 100-150 m im gesamten Stadtzentrum, für private und öffentliche Fahrzeuge.
- Hubs in Wohngebieten, die als "Mobilitätspunkte" bekannt sind, zu denen auch gemeinsam genutzte Autos gehören und die im Stadtzentrum und in den dichteren Außenbezirken in einem Abstand von 250-300 m zueinander liegen.
- Lokale Hubs, so genannte "Mobilitätsstationen", die sich in der Nähe von Bahnhöfen des öffentlichen Nahverkehrs befinden und über erweiterte Kapazitäten für Dienstleistungen wie eine Fahrradreparaturwerkstatt, Elektroladestationen und Paketabholungen verfügen.

Bis 2022 hat die BKK - in Zusammenarbeit mit den Kreiskommunen - mehr als 600 Mikromobilitätshubs eingerichtet. Bis zum Jahr 2024 sind 1000 geplant,

die hauptsächlich aus Parkplätzen bestehen und in den öffentlichen Verkehr integriert sind. Zu diesem Zweck verfügen die Mikromobilitätshubs ("Mobi-points") über ein einheitliches Design, eine Markenidentität und ein Logo, eine Integration für die öffentliche Fahrplanauskunft (BudapestGO), bieten ein hohes Maß an Verfügbarkeit/Dichte (Verfügbarkeit ist die Garantie für zuverlässige/planbare Fahrten für die Kunden) und einen einfachen Zugang/Ausgang. Die BKK agiert als Koordinator im Mobilitätsmanagement im Auftrag der Stadt Budapest und in enger Zusammenarbeit mit den Beteiligten. Weitere Mobilitätspunkte und Mobilitätsstationen sind als Pilotprojekte bis 2024 in Vorbereitung.

INSPIRIERENDE ANSÄTZE AUS DEN BEREICHEN PARKEN UND WOHNEN

Mobilitätshubs bieten auch die Möglichkeit, weitere Verbündete für die Förderung der nachhaltigen Mobilität zu gewinnen, seien es Park-, Wohnungs- oder Energieorganisationen. Ihre Bemühungen müssen in umfassende Mobilitätspläne eingebunden werden.

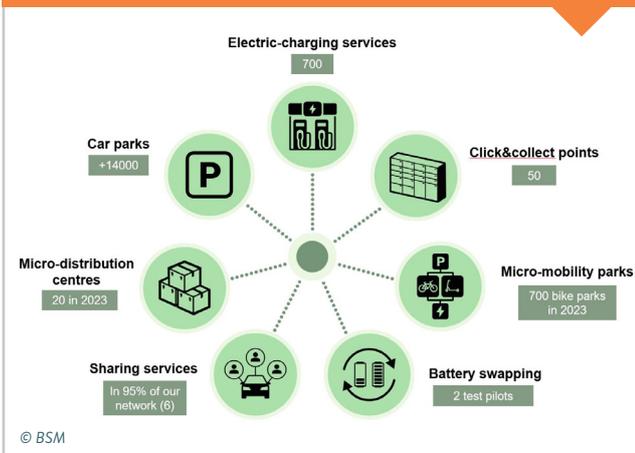
DIE BAHNBRECHENDE UMGESTALTUNG DES PARKENS IN BARCELONA

Das Beispiel von BSM, der Stadtverwaltung von Barcelona, zeigt, wie Parkraumbetreiber ihre Anlagen in Mobilitätshubs umwandeln können, um den Wandel der Städte und der Mobilität zu begleiten. Durch die Fokussierung auf die Bereitstellung von Elektrolademöglichkeiten, logistische Hubs für die Zustellung auf der letzten Meile und Multimodalität trägt BSM dazu bei, öffentlichen Raum freizugeben, CO₂, Lärm und Luftverschmutzung zu reduzieren, den Übergang zur Elektromobilität voranzutreiben und gleichzeitig die Nutzererfahrungen der Bürger zu verbessern.

Mit 42 Parkhäusern baut die BSM das Netz der Hubs in Multiservice-Plattformen um. Zu den angebotenen Diensten gehören: ein ausgedehntes Netz öffentlicher Ladepunkte (700, Tendenz steigend), 50 "Click&Collect"-Punkte, Mikromobilitätsparks (700 im Jahr 2023), zwei Pilotprojekte zum Batterietausch, Sharing-Dienste (in 95 % des Netzes),

Mikropaketverteilungszentren (20 im Jahr 2023) und Parkplätze (mehr als 14.000).

Zu den wichtigsten Erfolgsfaktoren gehören die Leistungsfähigkeit der Mobilitätshubs und die städtische Dichte, die es BSM ermöglichen, nützliche Dienste anzubieten, sowie die Kommunikationsstrategie, die darauf abzielt, die Nähe zu den Nutzern, die in einem Umkreis von 300-600 m um die Hubs wohnen, sowie zu den örtlichen Geschäften hervorzuheben. Eine zentrale Herausforderung besteht darin, den Parkplatz so anzupassen, dass er für die Menschen angenehm, nützlich und sicher ist.



INNOVATIVES MOBILITÄTSMANAGEMENT BEI IMMOBILIENENTWICKLUNGEN IN BREMEN

Das Beispiel Bremen zeigt, wie das Konzept des Mobilitätsmanagements und der Mobilitätshubs auf den Wohnungsbau angewandt werden kann, mit ähnlichen Auswirkungen wie bei den auf Carsharing basierenden Mobilitätshubs. Die Haushalte nutzen deutlich seltener das Auto und dementsprechend deutlich häufiger das Fahrrad und/ oder öffentliche Verkehrsmittel.

Um dies zu erreichen, hat die Stadtgemeinde Bremen das Mobilitäts-Bau-Ortsgesetz dahingehend geändert, dass Bauträger Kosten und Flächenverbrauch reduzieren können, indem sie weniger Parkplätze anbieten und gleichzeitig nachhaltige Mobilitätsmanagementkonzepte erstellen müssen. Diese Konzepte können Maßnahmen wie die Bereitstellung von Carsharing-Mitgliedschaften,

Fahrkarten für den öffentlichen Nahverkehr, die Integration von Carsharing-Stationen auf dem Gelände selbst, aber auch gemeinsam genutzte Lastenfahrräder, Mikromobilität und vieles mehr umfassen. Dieser Rahmen für das Mobilitätsmanagement in Neubauten war von 2013-2022 freiwillig. Ab Oktober 2022 werden innovative Mobilitätsmanagementmaßnahmen für alle neuen Wohn- und Gewerbegebiete verpflichtend sein.

Eine Studie zu den auf freiwilliger Basis umgesetzten Mobilitätskonzepten hat bereits positive Auswirkungen auf das nachhaltige Verkehrsverhalten gezeigt – die Begünstigten (bzw. "Nutzer") der Mobilitätsmanagementmaßnahmen benutzten mehr öffentliche Verkehrsmittel und Fahrräder und deutlich weniger das Auto als ihre direkten Nachbarn (bzw. "Kontrollgruppe"). Diese Wirkung könnte durch eine umfassendere Kommunikation mit den potenziellen Bewohnern vor, während und nach dem Einzug noch verstärkt werden, da dies ein entscheidender Moment für die Änderung des Mobilitätsverhaltens ist. Ab Oktober 2022 sind die Entwickler außerdem verpflichtet, ein Kommunikationskonzept zu ihrem Mobilitätskonzept zu erstellen.

TRANSPORT-MITTEL/ MODAL SPLIT	BE-NUT-ZER	KON-TROLL-GRUPPE	BREMEN GESAMT
Motorisierter Individualverkehr als Fahrer/Beifahrer	29 %	40 %	36 %
Öffentlicher Nahverkehr	17 %	10 %	15 %
Fahrrad/E-Bike/Lastenrad	30 %	23 %	25 %
Zu Fuß	24 %	27 %	25 %

Daten aus dem Bericht "[Wirksamkeit des Mobilitätsmanagements im Rahmen der Bremer Parkraumbewirtschaftung](#)" aus dem Jahr 2021

EMPFEHLUNGEN

Die folgenden Empfehlungen beziehen sich auf Netzwerke von Mobilitätshubs, wobei der Schwerpunkt auf den neuen Arten von Hubs liegt.

- ▶ Wenn Sie einen nachhaltigen multimodalen Lebensstil fördern wollen, brauchen Sie Mobilitätshubs als Infrastruktur, um eine Abkehr von der Nutzung des privaten PKWs und eine Konzentration auf die lokale Entwicklung zu unterstützen. Sie trägt dazu bei, Orte für Menschen zu schaffen, Dienstleistungen und Güter näher an die Nutzer heranzubringen, die Zugänglichkeit zu verbessern und eine Mobilität zu fördern, die sowohl dem Planeten als auch den Menschen zugutekommt. Konkret fördern Mobilitätshubs multimodale Mobilitätsdienste, die den öffentlichen Verkehr ergänzen, die multimodale Neuaufteilung des öffentlichen Raums und die Einrichtung von Aktivitäten, die das Zu-Fuß-Gehen, das Radfahren, den öffentlichen Verkehr und gemeinsame Mobilitätsdienste fördern. Mobilitätszentren können als Katalysator für die lokale Entwicklung und künftige kommerzielle Aktivitäten dienen und haben das Potenzial, die Notwendigkeit von Reisen zu minimieren, indem sie Dienstleistungen näher an die Menschen bringen.

von Mobilitätshubs insbesondere in Metropolregionen stark. Um die Integration verschiedener Mobilitätshubs, einschließlich solcher, die privat geführt werden, zu erleichtern, sollten Sie das Potenzial von MaaS in Betracht ziehen, um die Sichtbarkeit der Hubs und die Verfügbarkeit von Diensten an den Hubs zu ermöglichen.

- ▶ Damit Mobilitätshubs florieren können, sind das Engagement der Beteiligten sowie eine klare Führung in den Bereichen Branding, Design und Kommunikation von entscheidender Bedeutung. Mobilitätshubs basieren auf einem gründlichen Verständnis der Bedürfnisse der Nutzer und Bewohner sowie der Anbieter. Außerdem muss man anerkennen, dass sich ein Hub ständig weiterentwickelt und dass jeder Standort anders ist. Die Einführung eines starken und einprägsamen Markenzeichens für Mobilitätshubs fördert die Bekanntheit, Akzeptanz und Wiedererkennung. Um das Beste aus den Mobilitätshubs herauszuholen, müssen Sie aktiv ein multimodales Ökosystem aus verschiedenen Mobilitätsdienstleistern und unterstützenden Stakeholdern anregen und fördern. Dazu gehören kleine Unternehmen wie Fahrradwerkstätten, Startups oder Vereine.



- ▶ Mit jedem neuen Mobilitätshub steigt der Wert für den Nutzer exponentiell an, weshalb die Mobilitätshubs in einem skalierbaren Netz implementiert werden müssen. Um die multimodale Infrastruktur systematisch zu fördern, ist es wichtig, Mobilitätshubs in strategische Planungsdokumente sowie in sektorale Pläne (SUMPs, Stadtentwicklungspläne, Wohnungsbaupläne mit Parkanforderungen) zu integrieren. Ein über administrative Grenzen hinausgehender langfristiger Planungsansatz unterstützt den Erfolg der Nutzung

„Wenn man einen nachhaltigen multimodalen Lebensstil fördern will, braucht man Mobilitätshubs als Infrastruktur, um eine Verlagerung weg vom Auto zu unterstützen.“



- Damit sich Mobilitätshubs entwickeln können, müssen Sie einen Rechtsrahmen, klare Zuständigkeiten und ein multilaterales Engagement für ein stabiles Angebot schaffen und gleichzeitig die Koordinierungsprozesse innerhalb Ihrer Organisation sowie mit Behörden und Partnern straffen. Mobilitätshubs müssen stabil genug sein, um die Volatilität des Marktes für geteilte Mobilität auszugleichen, und flexibel genug, um sich an neue Bedürfnisse in Bezug auf Umfang, Art der Mobilität und zusätzliche Dienstleistungen anzupassen. Für die funktionale Umwidmung von öffentlichem Raum/ bestehenden Flächen für Verkehrsfunktionen sowie für die Nutzung von Mobilitätshubs durch private Dienstleister und – in einigen Fällen – öffentliche Dienstleister ist ein Regelungsrahmen erforderlich.
- Es ist wichtig, an der Lebensfähigkeit von Mobilitätshubs zu arbeiten, da sie nicht vom ersten Tag an als lebensfähig angesehen werden können. Die Stärkung ihrer Umsetzung und ihres Betrieb können durch die Berücksichtigung des Kontextes, die Einbeziehung der Zivilgesellschaft, den Wert, der den Dienstleistern geboten wird, und die Möglichkeiten des Cross-Selling zwischen verschiedenen Diensten umgesetzt werden. Eine wichtige Überlegung besteht darin, die Mittel des öffentlichen Sektors auf die richtigen Komponenten zu konzentrieren und nicht auf kommerziell rentable Operationen, um ein möglichst breites Spektrum an Vorteilen zu erzielen.

"Damit sich Mobilitätshubs entwickeln können, müssen Sie einen Rechtsrahmen, klare Zuständigkeiten und multilaterale Verpflichtungen für ein stabiles Angebot schaffen."



► Frame & Mobilise für das Projekt [Smarthubs](#), finanziert von Innoviris

FAZIT

Mit Mobilitätshubs verfügen Behörden und öffentliche Verkehrsbetriebe über ein neues Instrument zur Bereitstellung eines multimodalen Mobilitätsangebots. Der Ansatz der städtischen Akupunktur oder der hyperlokalen Interventionen im öffentlichen Raum kann dazu führen, dass die Gestaltung des öffentlichen Raums nicht mehr auf das Auto, sondern auf den Menschen ausgerichtet ist. Indem sie sich darauf konzentrieren, aktive, gemeinsam genutzte und öffentliche Verkehrsmittel zur einfachsten Wahl für die Menschen zu machen, können Mobilitätshubs einen größeren Nutzen bringen und verschiedene Interessengruppen beim Übergang zu einer nachhaltigen Mobilität zusammenbringen.



Bei dem vorliegenden Dokument handelt es sich um ein offizielles Kurzdossier der UITP, der International Association of Public Transport. Die UITP vertritt die Interessen der wichtigsten Akteure in diesem Sektor. Unter den Mitgliedern befinden sich Verkehrsbehörden, sowohl private als auch öffentliche Betreiber im ÖPNV, und Industrieunternehmen. Die UITP befasst sich mit den wirtschaftlichen, technischen, organisatorischen und verwaltungstechnischen Aspekten des Personenverkehrs sowie mit der Entwicklung einer weltweiten Mobilitäts- und Verkehrspolitik.

Dieses Kurzdossier wurde im Rahmen der Aktivitäten des Ausschusses für die kombinierte Mobilität erstellt. Besondere Anerkennung an Angelo Meuleman und Lidia Signor, MPACT, UITP. Für weitere Informationen wenden Sie sich bitte an Lidia.signor@uitp.org



APRIL | 2023