Kreis Steinfurt

Mobilstationen-Feinkonzept für den Kreis Steinfurt

KREIS
STEINFURT

Mobilstationen-Feinkonzept für den Kreis Steinfurt

Auftraggeber/in:

Kreis Steinfurt
Amt für Planung, Naturschutz und Mobilität
Tecklenburger Str. 10
48565 Steinfurt

Bearbeitung durch:

BüroStadtverkehr Planungsgesellschaft mbH & Co. KG
Verwaltungssitz: Mittelstraße 55
Bürostandort: Bahnhofsallee 11
40721 Hilden
Tel.: 02103 / 9 11 59-0
www.buero-stadtverkehr.de

Bearbeiter/in:

Dipl.-Ing. Alexander Denzer
Dipl.-Geogr. Céline Gettmann, M. Sc.

Bildquellen:
Eigene Aufnahmen

Stand: Mai 2025

Bei allen planerischen Projekten gilt es, die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Berichtes werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter angesprochen.

INHALTSVERZEICHNIS

1. Einführung 4
1.1 Ausgangslage 4
1.2 Zuständigkeiten und Ziele 5
1.3 Mobilstationen als Baustein des Mobilitätswandels 6
1.4 Methodik 8
1.5 Der Bearbeitungsprozess auf kommunaler Ebene 9
2. Bestandsaufnahme 12
2.1 Kurzportrait Kreis Steinfurt 12
2.2 Ausgangslage in den Kommunen 15
3. Ausstattungsmerkmale der Mobilstationen 27
3.1 Mindestausstattung 27
3.2 Weitere zusätzliche Ausstattungen 38
3.3 Einheitliches Design 48
4. Zusammenfassende Übersicht der Mobilstationen 49
4.1 Zusammenstellung der Mobilstationen 49
4.2 Wiederaufnahme des Schienenpersonennahverkehrs auf der Tecklenburger Nordbahn 59
4.3 Zukünftige Ausbaupotentiale der Mobilstationen 61
5. Rechtliche Rahmenbedingungen 63
5.1 Aufbau einer Mobilstation 63
5.2 Carsharing 64
6. Fördermöglichkeiten und Kostenermittlung 66
6.1 Förderung durch den Zweckverband (NWL) 66
6.2 Förderung der vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements (FöRi-MM) 67
6.3 Förderrichtlinie Nahmobilität (FöRi-Nah) 67
6.4 Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld 68
6.5 Europäischer Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) 68
6.6 FöRi Nachhaltige städtische Mobilität (seit 14. Dezember 2023) 69
6.7 Förderung WLAN an Haltestellen durch den Zweckverband Mobilität Münsterland (ZVM) 70
6.8 Förderfinder 70
7. Betreibermodell 73
8. Umsetzungskonzept 74
9. Im Zeitalter der Digitalisierung - Mobilitäts-Apps 76
10. Fazit und Zusammenfassung 79
Abbildungsverzeichnis 81
Anlagen 83

1. Einführung

Klimaschutz ist eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe. Auch im Verkehrssektor sind Veränderungen hin zu mehr Nachhaltigkeit und der verstärkten Nutzung umweltfreundlicher Energien notwendig. Ein Lösungsansatz besteht darin, an sogenannten Mobilstationen vielfältige Mobilitätsangebote bereitzustellen und miteinander zu verknüpfen. Dadurch wird es Nutzerinnen und Nutzern ermöglicht, ihre Wegeketten flexibler und individueller zu gestalten.

Abb. 1-1: Mobilitäts- und Energiewende (Quelle: VectorMine stock.adobe.com).

1.1 Ausgangslage

Der Bundestag der Bundesrepublik Deutschland hat im Jahr 2019 das Klimaschutzgesetz verabschiedet, in dem das Ziel einer Treibhausgasneutralität bis 2045 verankert ist, ein Zwischenziel bis 2030 sieht die Reduktion klimaschädlicher Gase im Vergleich zu 1990 mit 65% vor. Mit dem Gesetz und dem Klimaschutzplan 2050 der Bundesregierung (Stand November 2016) wurden die Beschlüsse der Pariser Klimakonferenz 2015 in nationales Recht überführt und sind entsprechend verbindlich. Vor diesem Hintergrund rückt seitdem die Thematik nachhaltiger und attraktiver Mobilität im Zusammenhang mit der Energiewende immer weiter in das Zentrum der gesellschaftlichen und verkehrspolitischen Debatten. Die Vorhaltung eines Grundangebotes an Mobilitätsinfrastruktur als Teil der Daseinsvorsorge ist hierbei genauso wichtig, wie die umweltgerechte Transformation zu einer nachhaltigen und umweltfreundlichen Gesellschaft. Von der Bundes- und Landesebene bis hin zu den Kommunen hat bereits vor einigen Jahren ein Prozess in der Verkehrsplanung begonnen, mit dem Ziel, den bisherigen Fokus vom Pkw-Verkehr hin zu umweltfreundlichen Verkehrsmitteln zu verlagern.

Rund 85% der Menschen in Deutschland verlassen mindestens einmal täglich ihr Zuhause und legen dabei durchschnittlich 3,7 Wege zurück – etwa zur Arbeit, zum Einkaufen oder zur Schule[1]. Während

[1] vgl. Mobilität in Deutschland 2017 (MiD).

bei Freizeitwegen die Wahl des Verkehrsmittels häufig situativ erfolgt, stehen bei regelmäßigen Wegen wie dem Arbeitsweg vor allem Kosten und Zeit im Fokus.

Die Mobilitätserhebung für den Kreis Steinfurt[2] aus 2022 zeigt, dass die Bürgerinnen und Bürger rund 57 % ihrer täglichen Wege mit dem Pkw zurücklegen (49% als Pkw-Fahrer und 8% als Pkw-Mitfahrer). Das Auto ist somit das bevorzugte Verkehrsmittel im Kreis Steinfurt. 9% der Wege werden zu Fuß und 27% mit dem Fahrrad zurückgelegt. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs (Bus und Bahn) liegt kreisweit bei 7%. Zwischen den kreisangehörigen Kommunen gibt es teilweise deutliche Unterschiede, die vor allem auf die unterschiedliche Siedlungs- und Bebauungsstruktur sowie auf das variierende Angebot im öffentlichen Verkehr, wie beispielsweise den Anschluss an das Schienennetz, zurückzuführen sind (s. Kapitel 2.1).

Im Vergleich zu den Modal Split-Ergebnissen aus dem Jahr 2011 haben sich im Kreis Steinfurt insgesamt nur leichte Veränderungen ergeben. Die größten Verschiebungen zeigen sich im Radverkehr und im motorisierten Individualverkehr (MIV): Der Radverkehrsanteil ist seit 2011 um drei Prozentpunkte gestiegen, während der MIV-Anteil um drei Prozentpunkte gesunken ist. Auch der Anteil des Fußverkehrs hat leicht abgenommen (von 10% auf 9%). Eine geringe Steigerung ist beim öffentlichen Verkehr zu verzeichnen, dessen Anteil von 6% auf 7% gestiegen ist.

1.2 Zuständigkeiten und Ziele

Im Rahmen eines kooperativen Planungsprozesses (mit Kreis, Kommunen, Verkehrsbetrieben, Fördermittelgeber) soll die Ausgangssituation für die Errichtung von Mobilstationen im Kreis Steinfurt aufbereitet und bestehende Ansätze zu einem Gesamtkonzept für „Mobilstationen“ zusammengeführt werden. Auf Kreisebene entsteht so ein flächendeckendes Netz von Mobilstationen, das als gemeinsame Strategie zur Stärkung einer nachhaltigen und vernetzten Mobilität dient. Das gemeinsame Ziel ist es, nicht nur auf kommunaler Ebene attraktive Alternativen zum Auto zu schaffen, sondern auch kreisweit den Umstieg auf den Umweltverbund zu fördern und zu erleichtern.

Der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) hat im Jahr 2021/2022 erstmals ein „Grobkonzept für die Errichtung von Mobilstationen“[3] für sein Verbandsgebiet erstellt. In enger Zusammenarbeit mit den Verbandskommunen wurden mögliche Standorte ermittelt, vorhandene Bestände erfasst und Ausstattungsmerkmale definiert, die für eine vollständige Mobilstation erforderlich sind. Im Rahmen dieses Konzepts wurden im Kreis Steinfurt 67 Mobilstationen unterschiedlicher Kategorien und Ausstattungen festgelegt.

Der Kreis Steinfurt möchte in Zusammenarbeit mit den Kommunen nun diese potenziellen Standorte in einem Feinkonzept vertiefend betrachten und auf eine konkrete Umsetzbarkeit prüfen. Insgesamt zielt das vorliegende Feinkonzept darauf ab, den Umsetzungsprozess zu forcieren und die Kommunen bei der Realisierung der Mobilstationen im Kreis Steinfurt zu unterstützen. Die Errichtung der Mobilstationen kann auf Grundlage der Feinplanungen von den Kommunen zur Förderung beantragt und umgesetzt werden.

[2] Vgl. Haushaltsbefragung zur Mobilität im Kreis Steinfurt 2022 (büro stadtVerkehr).

[3] Quelle: Zweckverband Nahverkehr Westfalen Lippe (NWL): NWL-weites Konzept zur Errichtung von Mobilstationen. (Stand 12.08.22)

In einem ersten Schritt wurde für einen Teil dieser Stationen ein Einplanungsantrag zum 31.01.2024 (mit Umsetzungszeitraum ab 2025) beim NWL gestellt. Bis spätestens zum 31.01.2025 wird in einer zweiten Bearbeitungsstufe die Rahmenanmeldung weiterer Mobilstationen beim NWL erfolgen. Diese Stationen bilden das Grundgerüst für ein flächendeckendes Netz, das sukzessive mit allen Beteiligten erweitert, ergänzt und ausgebaut werden soll. Ziel ist es, mittelfristig ein flächendeckendes Netz qualitativ hochwertiger Mobilstationen im Kreis Steinfurt zu entwickeln.

Mobilstationen, die im Rahmen der Erarbeitung des Feinkonzeptes nicht beim NWL angemeldet werden, werden dennoch im Rahmen der Erarbeitung berücksichtigt. Sie erhalten die ausgearbeiteten Projektskizzen der potentiellen Mobilstationen und die dazugehörige Kostenschätzung.

1.3 Mobilstationen als Baustein des Mobilitätswandels

Um die nationalen Klimaschutzziele bis 2030 bzw. 2045 einhalten zu können, müssen auch der Verkehr und die Mobilität generell einen Beitrag leisten. Die „Verkehrswende“ ist hierbei der Prozess, in dem Verkehr und Mobilität generell vernetzt werden und hierbei in erster Linie regenerative und nachhaltige Energieträger für diverse Antriebsarten genutzt werden. Auch sollen Wege grundsätzlich optimiert und im Idealfall reduziert werden. Mobilstationen als multimodale Verknüpfungspunkte verbinden diese neue Mobilitätsformen mit der Abwicklung alltäglicher Aufgaben.

Durch den Aufbau eines flächendeckenden Netzes von Mobilstationen im Kreis Steinfurt soll in den kommenden Jahren der Umweltverbund in der Region gestärkt und die Bevölkerung zur Nutzung nachhaltiger Mobilitätsalternativen im Alltag motiviert werden. Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Modal Split soll durch die Errichtung möglichst vieler Mobilstationen weiter reduziert und der Anteil des Fuß- und Radverkehrs sowie des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVs) erhöht werden. Potenzielle Nutzerinnen und Nutzer des ÖPNVs verlangen ein Mindestmaß an Komfort sowohl in den Fahrzeugen als auch der angebotenen Aufenthaltsqualität an den jeweiligen Haltestellen. Aufgrund der Schnittstellenfunktion von Haltestellen ist hinsichtlich des Ziels „Attraktivitätssteigerung des ÖPNV“ eine Mindestausstattung aller Haltestellen wünschenswert. Mobilstationen gelten als sichtbares Element im Stadtbild, das für eine nachhaltige Mobilitäts- und Stadtentwicklungspolitik spricht, und somit die Attraktivität des Standorts erhöht.

„Verkehr hört nicht an der Gemeindegrenze auf“

Der regionale Netzgedanke ist hierbei von entscheidender Bedeutung, einige Mobilitätsangebote funktionieren nur, wenn möglichst viele Kommunen teilnehmen. Bei der kommunalen Planung kann auf Kreisebene ggf. unterstützt werden. Dadurch können Synergieeffekte genutzt werden, wie bspw. gemeinsame Ausschreibungen, Hilfestellung von Expertinnen und Experten (z.B. Zukunftsnetz Mobilität NRW, Verkehrsunternehmen, Planungsbüros etc.), ein effizienterer Umgang mit Personalressourcen, aber auch verkehrliche Vorteile durch ein breiteres regionales Mobilitätsangebot. Wichtig dabei ist es, dass alle Akteure, insbesondere auf kommunaler Ebene, rechtzeitig in den Planungsprozess (auch fachübergreifend) eingebunden werden. Nur so kann damit von Beginn an eine hohe Akzeptanz für die Planungen geschaffen werden.

Die zentrale Aufgabe einer Mobilstation besteht darin, verschiedene Mobilitätsangebote an einem Ort zu verknüpfen, um die Wege für die Nutzerinnen und Nutzer möglichst kurz zu halten. Mobilstationen sollen eine attraktive multimodale Wegekette ermöglichen und den Umstieg auf andere

Verkehrsmittel erleichtern. Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) und der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) bilden dabei das Rückgrat des Mobilitätsangebots, wobei sich je nach Standort individuell angepasste Mobilitätslösungen ergeben.

Im Idealfall verfügen die ÖPNV-Punkte, wie Bahnhaltepunkte und Bushaltestellen, über mehrere zusammenlaufende Strecken des Schienenverkehrs (Nah- und Regionalverkehr sowie Fernverkehr) und verschiedene Buslinien. Auch Haltestellen von Schnellbuslinien sind relevant, da sie insbesondere für Pendlerinnen und Pendler von Interesse sind. Darüber hinaus bieten zunehmend auch Standorte in Stadtquartieren, belebte Plätze oder wichtige Einrichtungen neue Potenziale für die Mobilstationen. Mit Mobilstationen können zudem soziale Orte in ländlichen Kommunen entstehen, der Zugang zu unterschiedlichen Verkehrsträgern erweitert, die Erledigung alltäglicher Besorgungen optimiert sowie die generelle Standortattraktivität erhöht werden.

Neben der Verknüpfung der Verkehrsmittel können Mobilstationen im Kreis Steinfurt, abhängig vom Nutzerpotential und den verfügbaren Flächen, zusätzlich zu den klassischen Angeboten wie Radabstellanlagen und ÖPNV-Anschlüssen auch weitere Serviceangebote integrieren. Dazu zählen beispielsweise Ladesäulen, Paketstationen, Fahrradreparaturservices und Bikesharing-Angebote. Zudem können sie Flächen für Aufenthalte und Einkaufsmöglichkeiten bieten, um die Attraktivität der Mobilstationen weiter zu steigern. Je nach Größe, Nutzungspotential, Standortvorteilen und Flächenverfügbarkeit stehen an einer Mobilstation daher unterschiedliche Ausstattungsmerkmale zur Verfügung, die sich auch noch zusätzlich örtlich bedingt unterscheiden können.

„Jede Mobilstation ist individuell zu betrachten“

Mobilstationen sind nicht nur als Beitrag zu einem umweltfreundlicheren Stadt- und Regionalverkehr zu verstehen. Insbesondere für Personen ohne permanente Pkw-Verfügbarkeit bieten sie eine deutliche Verbesserung der Erreichbarkeit (Stichwort „erste und letzte Meile“). Damit ist neben der Funktion in Bezug auf Umweltschutz und Mobilität auch eine klare soziale Komponente Bestandteil von Mobilstationen.

An Mobilstationen werden nicht nur verschiedene Mobilitätsangebote miteinander verknüpft, sie dienen auch als Informations- und Serviceplattform. Nutzerinnen und Nutzer erhalten Informationen darüber, wie sie ihren Weg fortsetzen und welche Einrichtungen sie in unmittelbarer Nähe finden können. Fahrpläne bspw. über eine dynamische Fahrgastinformation (DFI) können eine aktuelle Auskunft über die nächsten Abfahrten von Bus und/oder Bahn geben.

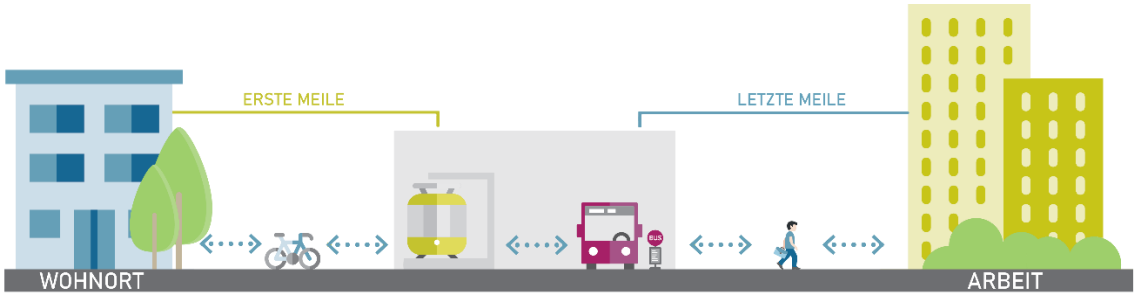

Abb. 1.3-1: Erste und letzte Meile (Quelle: Eigene Darstellung).

Kurz zusammengefasst:

Mobilstationen werden als multimodale Verknüpfungspunkte verstanden, an denen mindestens zwei Verkehrsmittel miteinander verknüpft werden. Dabei ist die Verknüpfung so gestaltet, dass ein örtlicher Wechsel zwischen den Verkehrsmitteln durch die räumliche Konzentration der Angebote und bestenfalls durch entsprechende Gestaltungsmaßnahmen mit einem Wiedererkennungswert für die Nutzerinnen und Nutzer ermöglicht wird. Es gibt nicht „die" Mobilstation. Vielmehr kann sie je nach Lage in der Stadt oder auch im ländlichen Raum viele, sehr unterschiedliche Ausstattungsmerkmale aufweisen, da sich jeweils individuelle Anforderungen ergeben. Sinnvoll ist darüber hinaus eine koordinierte regionale Verknüpfung. Mobilstationen sollen als Qualitätsmerkmal vermarktet werden. Daher ist es wichtig, dass entsprechende Standards eingehalten werden.

Für die Nutzerinnen und Nutzer sollen Mobilstationen einen Mindeststandard an Ausstattungen bieten. Daher ist es wichtig zu unterscheiden, ob es sich lediglich um eine „Haltestellenaufwertung" oder tatsächlich um eine „Mobilstation" handelt. Eine Haltestelle, die um beispielsweise drei Fahrradbügel ergänzt wird, ist durchaus sinnvoll und hilfreich um die Mobilität „erste und letzte Meile" zu unterstützen, stellt aber jedoch möglicherweise (noch) keine vollständige Mobilstation dar. Daher sollte in der Kommunikation erst dann von einer Mobilstation gesprochen werden, wenn die entsprechenden Voraussetzungen vorliegen (vgl. Kapitel 3.1).

1.4 Methodik

Die Planung und Umsetzung einer Mobilstation ist als Querschnittsaufgabe zu verstehen, an der viele Akteure beteiligt werden müssen. Der Kommune kommt hierbei eine Schlüsselrolle zu, wenn es um Planung, Bau und Vernetzung geht. Auf kommunaler Ebene sind nahezu alle Sach- und Aufgabengebiete einer Verwaltung bei der Planung von Mobilstationen und des barrierefreien Ausbaus von Bushaltestellen betroffen. Die Verantwortung und Federführung liegen oftmals in den Bereichen Verkehrsplanung, Mobilitätsmanagement oder Tiefbau, seltener bei der Stadtplanung.

In dem Bearbeitungsprozess ist nicht nur eine vertikale Projektsteuerung notwendig, sondern es sind insbesondere horizontale Abstimmungen der einzelnen Fachbereiche unabdingbar, da ggf. gegenseitige Abhängigkeiten vorhanden sind. Zu beteiligen bzw. zu berücksichtigen sind (soweit vorhanden) in der Regel die Verkehrsplanung, Stadtplanung, Grünflächenämter, Liegenschaften, Tiefbau, Ordnungsbehörden, Bauordnung, Mobilitätsmanagement, ggf. andere Baulastträger, Vergabestellen und die Kämmerei. Mit einbezogen werden sollten aber auch ggf. das Stadtmarketing, Schulämter und in übergeordneter Ebene die Verkehrsunternehmen und Fördermittelgeber.

Die Umsetzung einer Mobilstation erfolgt in mehreren Stufen. Der Weg von der ersten Idee bis zum Bau und Betrieb einer fertigen Mobilstation ist je nach Planungsträger unterschiedlich. Beginnend mit den konzeptionellen Vorplanungen (Grobkonzept auf Verkehrsverbundsebene, in diesem Fall dem NWL) über die Konkretisierung der Planung (Feinkonzept auf Kreisebene oder möglicherweise auf kommunaler Ebene) bis hin zur Ausführungsplanung , der Ausschreibung und schließlich dem Betrieb. Dies sollte in transparenten und abgestimmten Schritten erfolgen (vgl. Abb. 1.4-1).

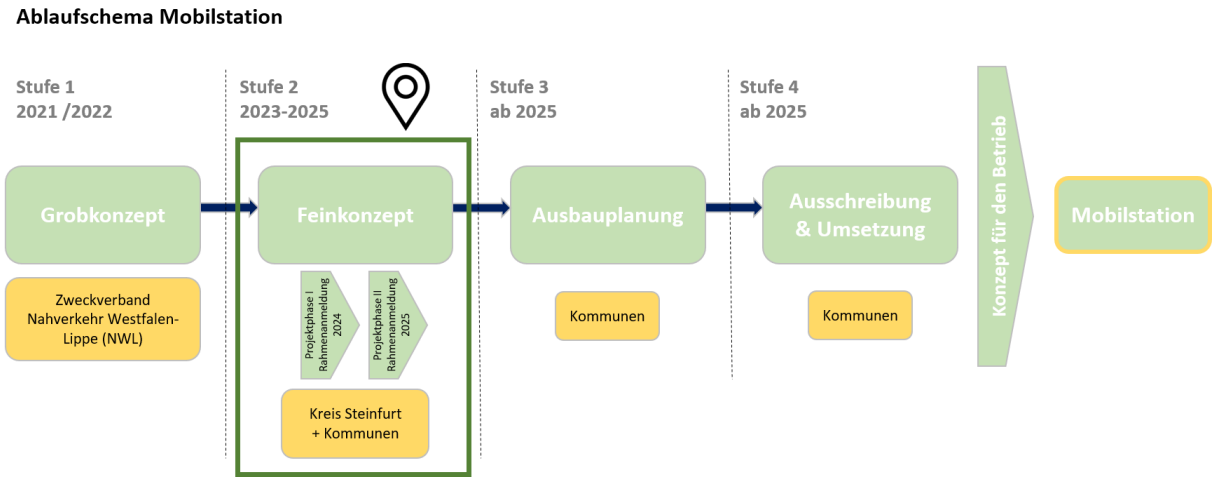

Abb. 1.4-1: Ablaufschema Planungs- und Umsetzungsprozess Mobilstationen (Quelle: Eigene Darstellung).

1.5 Der Bearbeitungsprozess auf kommunaler Ebene

Am 07.06.2023 fand die Auftaktveranstaltung zum Mobilstationen-Feinkonzept mit dem Kreis, den Kommunen und den Verkehrsunternehmen statt. Von Juni bis August 2023 konnten die Kommunen im Rahmen einer Online-Beteiligung (s. Anlage 4) vorab Informationen und Anregungen zu ihren potenziellen Mobilstationen einreichen. Darauf aufbauend wurden mit jeder Kommune Termine für eine Bestandsaufnahme vor Ort vereinbart.

Die Ausarbeitung des Feinkonzepts wurde bewusst auf die Jahre 2023 und 2024 aufgeteilt, da im Kreis Steinfurt insgesamt 24 kreisangehörige Kommunen in den Prozess eingebunden werden mussten. Die Bestandsaufnahme der 67 potentiellen Mobilstationen erfolgte in drei Erhebungsphasen, basierend auf der vorherigen Online-Abfrage zu den möglichen Umsetzungszeiträumen. Diese waren wie folgt:

- **September 2023:**
  Emsdetten, Hopsten, Hörstel, Horstmar, Ladbergen, Lengerich, Lienen, Rheine, Tecklenburg
- **März 2024:**
  Altenberge, Greven, Ibbenbüren, Laer, Mettingen, Neuenkirchen, Ochtrup, Recke, Saerbeck
- **Oktober 2024:**
  Lotte, Metelen, Nordwalde, Steinfurt, Westerkappeln, Wettringen

Hierbei wurde für jede Mobilstation mit den kommunalen Ansprechpartnern vor Ort eine Bestandsaufnahme durchgeführt. An den Vor-Ort Terminen nahmen auch Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des büro stadtVerkehrs sowie des Kreises Steinfurt (Amt für Planung, Naturschutz und Mobilität sowie Smart Region Büro) teil.

Mittels Erhebungsbogen wurde der Bestand detailliert erfasst und eine Fotodokumentation erstellt. Bei diesen Terminen fanden auch erste Abstimmungen bezüglich möglicher Ausstattungsmerkmale und der Priorisierung einzelner Mobilstationen statt. Die Erhebungsbögen zu den Standorten sind der Anlage 1 zu entnehmen.

Anhand dieser Auswertungen und in Abstimmung mit den Kommunen wurden einige der im Grobkonzept des NWL vorgesehenen Mobilstationen nicht näher betrachtet bzw. weiterverfolgt. Die vornehmlichen Gründe für das Wegfallen potenzieller Standorte waren:

- Mangelnder Platzbedarf
- Aktuell laufende parallele Planungen
- Neue Planungen in den kommenden Jahren

Neben den wegfallenden Stationen wurden als Ersatz allerdings auch neue Standorte mit in die Planungen aufgenommen (s. untenstehende Tabelle in Kapitel 2).

In einem weiteren Schritt wurde die Ausstattung der jeweiligen Mobilstation mit den Kommunen festgelegt. Die Auswahl des Mobiliars erfolgte zunächst auf Basis der vom NWL (Fördermittelgeber) vorgegebenen Mindestausstattung[4] und der Mindestausstattungen, die im Handbuch Mobilstationen NRW (2022)[5] beschrieben sind. Des Weiteren wurden zusätzliche Bedarfe der Kommunen abgeschätzt und mögliche Ausstattungselemente gemeinsam erörtert.

Aufgrund der sehr individuellen Situationen an den jeweiligen Mobilstationen vor Ort muss meistens eine entsprechende Abwägung hinsichtlich der Anzahl der Ausstattungen, der Art und der Lage getroffen werden. Für jeden Standort wurden anschließend entsprechende Pläne im Maßstab 1:250 bzw. 1:500 auf Grundlage von Luftbildern und Liegenschaftskarten erstellt und in Steckbriefen zusammengefasst. Diese Pläne enthalten die Lage und Maße der einzelnen Ausstattungen sowie besonderen Herausforderungen (z. B. zusätzlicher Einbau von Pflaster, Wegfall von Bäumen, etc.).

Für jede Planung wurde zeitgleich eine Kostenschätzung entwickelt, aus der die Gesamtkosten der Maßnahme, förderfähigen Kosten und Eigenanteile der Kommune hervorgehen. Die Entwurfspläne und die dazugehörige Kostenschätzung für jede Mobilstation wurden von der jeweiligen Kommune freigegeben. Die Förderanträge wurden entsprechend vorbereitet und können von den Kommunen bis zum 31.12.2024 jederzeit beim Fördermittelgeber NWL eingereicht werden. Die Ergebnisse des Feinkonzepts, die Steckbriefe und die Maßnahmenvorschläge sind in diesem Gesamtbericht zusammengefasst.

Im Oktober 2024 fand als separate Veranstaltung zum Thema Wiederaufnahme des Schienenpersonennahverkehrs auf der Tecklenburger Nordbahn ein Workshop mit den Kommunen Recke, Mettingen, Westerkappeln und Lotte statt. In diesem Zusammenhang wurden die Kommunen noch einmal über die Thematik der Mobilstationen informiert und best practice Beispiele veranschaulicht (s. hierzu Kapitel 4.2).

[4] Förderrichtlinie für den Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe. Weiterleitung von Zuwendungen nach § 12 ÖPNVG NRW im Kooperationsraum C.

[5] Quelle: Zukunftsnetz Mobilität NRW 2022: Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen. 3. aktualisierte und überarbeitete Auflage. Köln.

Hinweise:

Die Förderanträge wurden nur für die Kommunen angefertigt, die auch im Jahr 2025 eine Umsetzung planen. Förderanträge oder Einplanungsanträge für Förderungen für Stationen, die nach 2025 gebaut werden sollen, nimmt der Fördermittelgeber zum Zeitpunkt der Erstellung des Feinkonzeptes nicht an. Des Weiteren ist auch die Vorbereitung solcher Anträge über das Jahr 2025 hinaus nicht sinnvoll, da sich Preise und auch Förderrahmenbedingungen ändern.

Aufgrund der teilweisen Überzeichnung der Fördertöpfe des NWL fördert der NWL nur die Stationen, die im Grobkonzept des NWL als Mobilstation ausgewiesen worden sind. Stationen, die nicht im NWL-Konzept berücksichtigt worden sind, können dennoch zur Mobilstation ausgebaut werden, obliegen allerdings anderen Förderkonditionen des NWL.

2. Bestandsaufnahme

2.1 Kurzportrait Kreis Steinfurt

Der Kreis Steinfurt liegt im Regierungsbezirk Münster und erstreckt sich über eine Fläche von ca. 1.800 km². Ende 2022 lebten hier ca. 450.000 Einwohner[6]. Die 24 Kommunen des Kreises gliedern sich in 14 Gemeinden und zehn kreisangehörige Städte auf. Der Kreis ist sowohl urban (Siedlungs- und Verkehrsflächen umfassen 12,3% des Kreisgebietes) als auch ländlich geprägt, wobei 64% der Fläche landwirtschaftlich genutzt werden.

Rheine ist mit ca. 76.000 Einwohnern die bevölkerungsreichste Stadt im Kreis, gefolgt von Ibbenbüren mit ca. 51.000 Einwohnern und Greven mit ca. 38.000 Einwohnern sowie Emsdetten mit ca. 36.000 Einwohnern. Die vier größten Städte sind zugleich auch Mittelzentren des Kreises. Metelen ist mit ca. 6.500 Einwohnern die kleinste Kommune.

Im Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP) wird der Kreis Steinfurt als Gebiet mit überwiegend ländlicher Raumstruktur eingestuft. Die Besiedlung des Kreises ist gekennzeichnet durch eine landwirtschaftlich geprägte Streusiedlung (z.B. Bauernschaften in Ochtrup), mehrere Siedlungskerne mit relativ geringer Siedlungsdichte (z.B. Schale, Halverde) sowie einer Konzentration von Wohn-, Dienstleistungs- und Versorgungseinrichtungen in den Mittelzentren (z.B. Emsdetten, Rheine). In den Städten Lengerich, Rheine, Emsdetten und Ibbenbüren dominieren gewerbliche Ansiedlungen, wobei mittelständische Wirtschaftsstrukturen eine zentrale Rolle spielen. Die Mittelzentren Steinfurt, Emsdetten, Greven, Ibbenbüren, Lengerich, Ochtrup und Rheine übernehmen wichtige Versorgungsfunktionen für das Kreisgebiet und verfügen über große Gewerbe- und Industrieflächen.

Die Städte Hörstel, Tecklenburg und Lengerich sowie die Gemeinden Hopsten, Recke, Westerkappeln, Mettingen, Lotte, Lienen und Ladbergen im östlichen Kreisgebiet sind stärker ländlich geprägt. Hier finden sich neben den Ortskernen zahlreiche Streu- und Splittersiedlungen. Der bedeutendste Arbeitsplatzstandort in diesem Bereich ist die Stadt Ibbenbüren, die durch einen intensiven Binnenverkehr geprägt ist. Weitere wichtige Arbeitsplatzstandorte sind Lotte und Mettingen, die zudem durch starke Pendlerbeziehungen mit dem Oberzentrum Osnabrück verbunden sind.

Die Pendlerverflechtungen des Kreises Steinfurt orientieren sich überwiegend an den benachbarten Oberzentren Münster und Osnabrück und weisen darüber hinaus enge Verflechtungen mit Gronau (Kreis Borken) und dem Landkreis Emsland auf.

Verkehrsinfrastruktur

Das überregionale Straßennetz im Kreis Steinfurt wird durch die Bundesautobahnen A1, A30 und A31 sowie etwa 550 km an Bundes- und Landesstraßen gebildet. Die Bundesstraßen im Kreis Steinfurt umfassen eine Reihe wichtiger Verkehrsachsen, die die Region vernetzen. Dazu gehören die B54, B70, B219, B475 und die B481.

[6] https://www.kreis-steinfurt.de/kv_steinfurt/Ressourcen/Statistik/Bev%C3%B6lkerungsdaten.pdf

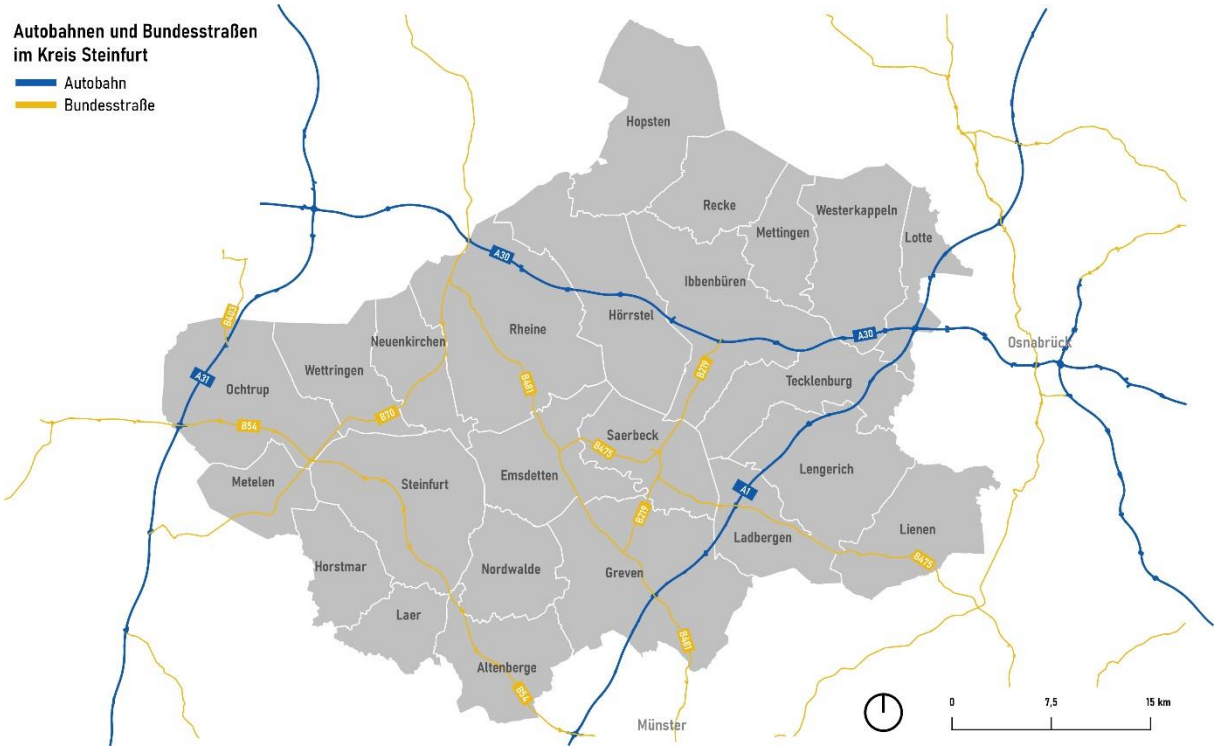

Abb. 2.1-1: Übersichtskarte Autobahnen und Bundesstraßen im Kreis Steinfurt (Quelle: Eigene Darstellung).

Das Schienennetz des SPNV im Kreisgebiet umfasst 131 km Bahnstrecke mit insgesamt 19 Bahnhöfen und Haltepunkten. Der Schienenverkehr gliedert sich in Regional- und Fernverkehr, wobei Fernverkehrsanschlüsse in die Städte Münster, Osnabrück, Bielefeld und Hamm bestehen.

Das Bahnnetz im Kreis Steinfurt umfasst die folgenden Strecken:

- Rhein-Haard-Express (RE2):
  Diese Strecke führt von Düsseldorf nach Osnabrück. Hält im Kreis Steinfurt in Kattenvenne und Lengerich (Westf.).
- Rhein-Münsterland-Express (RE7):
  Verläuft von Rheine über Emsdetten, Greven und Münster bis Köln. Diese Strecke ist eine wichtige Nord-Süd-Achse.
- Emsland-Express (RE15):
  Diese Strecke führt von Münster nach Emden und passiert dabei den nördlichen Teil des Kreises, einschließlich Rheine.
- Ems-Leine-Express (RE60):
  Verbindet Rheine mit Braunschweig über Osnabrück und Hannover, eine bedeutende Achse durch das Kreisgebiet.
- RB58:
  Verläuft von Osnabrück nach Bremen mit Halt in Halen (Lotte).
- Wiehengebirgs-Bahn (RB 61):
  Führt von Rheine über Ibbenbüren und Osnabrück nach Bielefeld. Sie dient als überregionale Verbindung in Richtung Niedersachsen und Ostwestfalen.

- Euregio-Bahn (RB64):
  Sie verkehrt zwischen Münster und Enschede (Niederlande), mit wichtigen Stopps wie Gronau, wodurch sie eine zentrale Rolle für grenzüberschreitenden Verkehr spielt.
- Ems-Bahn (RB65):
  Diese Regionalbahn verbindet Münster und Rheine. Sie ergänzt den RE 7 auf der gleichen Strecke, jedoch mit zusätzlichen Halten.
- Teuto-Bahn (RB66):
  Sie verbindet Münster mit Osnabrück und erschließt den südöstlichen Bereich des Kreises.

Die Schienenstrecken im Kreis Steinfurt spielen eine zentrale Rolle im Regionalverkehr und sind gut mit dem ÖPNV vernetzt, um den Pendlerverkehr effizient abzuwickeln.

Im Kreis Steinfurt verkehren verschiedene Buslinien, darunter folgende Schnellbusse:

- S10: Recke - Mettingen - Westerkappeln - Osnabrück
- S50: Ibbenbüren - Saerbeck - Ladbergen - Gelmer - Münster
- S70/S71: Vreden - Ahaus - Heek - Schöppingen - Horstmar - Laer - Altenberge – Münster

Das Angebot wird durch Regiobusse, Stadtbusse, Taxibusse, Nachtbusse und Bürgerbusse ergänzt.

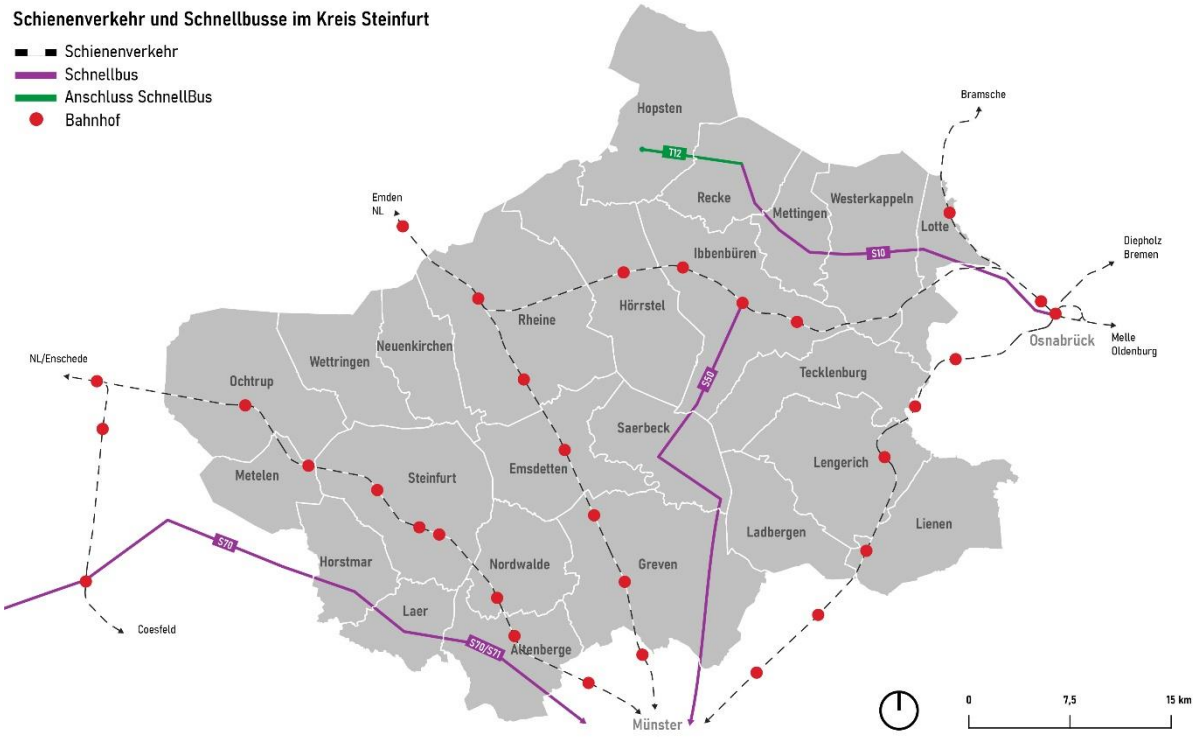

Abb. 2.1-2: Übersichtskarte Schienenverkehr und Schnellbusse im Kreis Steinfurt (Quelle: Eigene Darstellung).

2.2 Ausgangslage in den Kommunen

Im Zuge der Erstellung des verbandweiten Grobkonzeptes des NWL aus dem Jahr 2022[7] sowie der anschließenden Vorbeitung des Feinkonzeptes durch eigene Überlegungen der Kommunen und des Kreises wurden für den Kreis Steinfurt 67 Standorte identifiziert, die aufgrund ihres Potenzials und der Aktualität priorisiert betrachtet werden sollen.

Die 67 Standortvorschläge für Mobilstationen verteilen sich wie folgt auf die 24 Kommunen (s. auch Abb. 2.2-1):

- Gemeinde Altenberge: 2 Mobilstationen
- Stadt Emsdetten: 1 Mobilstation
- Stadt Greven: 4 Mobilstationen
- Stadt Hörstel: 3 Mobilstationen
- Gemeinde Hopsten: 2 Mobilstationen
- Stadt Horstmar: 2 Mobilstationen
- Stadt Ibbenbüren: 4 Mobilstationen
- Gemeinde Ladbergen: 1 Mobilstation
- Gemeinde Laer: 3 Mobilstationen
- Stadt Lengerich: 2 Mobilstationen
- Gemeinde Lienen: 2 Mobilstationen
- Gemeinde Lotte: 5 Mobilstationen
- Gemeinde Metelen: 2 Mobilstationen
- Gemeinde Mettingen: 2 Mobilstationen
- Gemeinde Neuenkirchen: 2 Mobilstationen
- Gemeinde Nordwalde: 2 Mobilstationen
- Stadt Ochtrup: 7 Mobilstationen
- Gemeinde Recke: 3 Mobilstationen
- Stadt Rheine: 5 Mobilstationen
- Gemeinde Saerbeck: 2 Mobilstationen
- Stadt Steinfurt: 4 Mobilstationen
- Stadt Tecklenburg: 3 Mobilstationen
- Gemeinde Westerkappeln: 3 Mobilstationen
- Gemeinde Wettringen: 1 Mobilstation

[7] Quelle: Zweckverband Nahverkehr Westfalen Lippe (NWL): NWL-weites Konzept zur Errichtung von Mobilstationen. Stand 12.08.22.

Alle Standorte weisen

- eine Verknüpfungsfunktion SPNV - ÖPNV auf
- oder führen mehrere Buslinien an dem Standort an Haltestellen zusammen,
- bzw. es handelt sich um einen wichtigen lokalen Standort.

Für diese Standorte wurden im Grobkonzept des NWL aus dem Jahr 2022

- der Bestand quantitiv aufgenommen,
- Raumkategorien[8] gebildet,
- das Potenzial ermittelt und
- entsprechend aufgrund der zugewiesenen Raumkategorien und Potenziale, mögliche Ausstattungen festgelegt und
- anschließend eine Priorisierung vorgenommen.

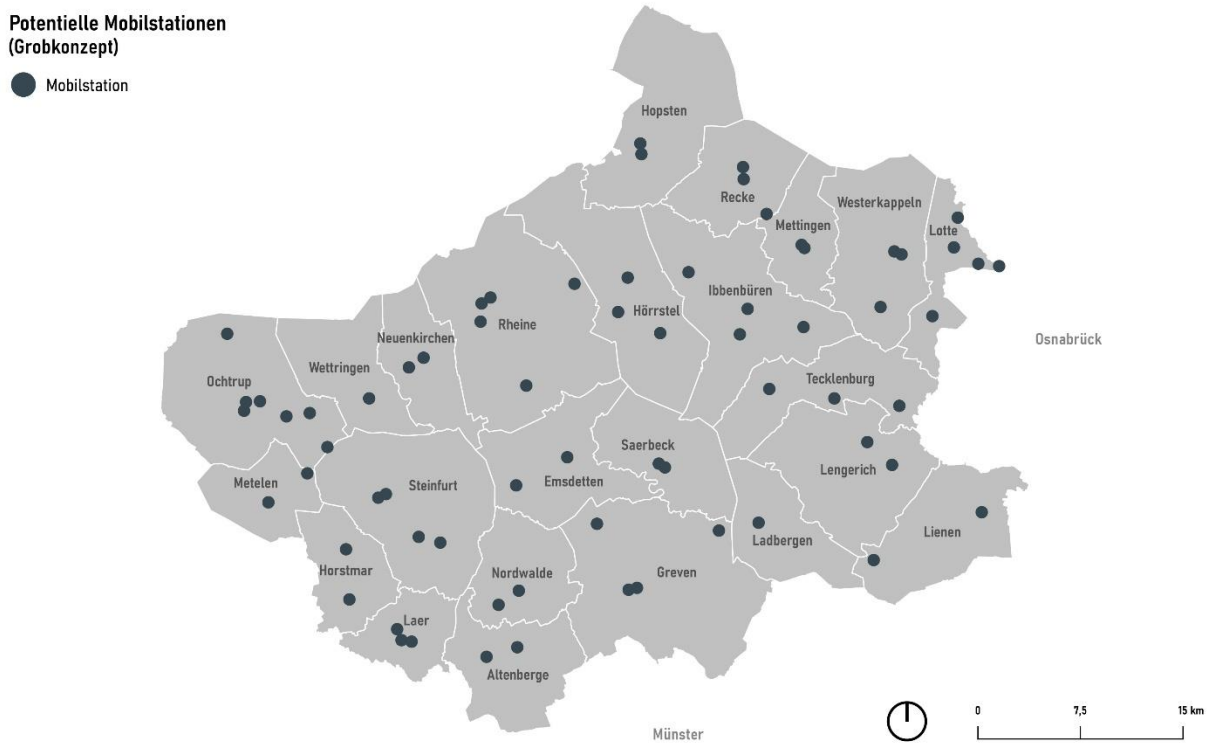

Abb. 2.2-1: Geplante Mobilstationen im Kreis Steinfurt laut Grobkonzept des NWL (Quelle: Eigene Darstellung).

Von den 67 Haltestellen erfolgte nach Rücksprache mit den Kommunen für vier Haltestellen eine Rahmenanmeldung beim NWL im Januar 2024 sowie zwölf Haltestellen (Stand Dezember 2024) für die Rahmenanmeldung im Januar 2025 (s. Abb. 3).[9] Für die übrigen 52 Mobilstationen gilt:

- Die Kommunen haben noch keine weitere Planungen für die Barrierefreiheit (Bushaltestellen) vorliegen.

[8] Siehe Anlage 5 „Exkurs Raumkategorien“.

[9] Eine Abfrage des Kreises bei den Kommunen erfolgte hierzu im Dezember 2023 sowie Oktober 2024.

- Die Stationen wurden schon umgebaut und es muss nur noch eine Stele zur vollständigen Mobilstation ergänzt werden (wird im Einzelnen nicht vom NWL gefördert, Bagatellgrenze FöRi-MM; s. S. 13f.).
- Die Standorte befinden sich in Bereichen, die derzeit seitens der Kommunen überplant werden und bereits Förderanträge eingereicht wurden, auch über andere Förderwege als über den NWL. Es dürfen keine Doppelanträge erfolgen.
- Die möglichen Standorte befinden sich in Bereichen, die in den kommenden Jahren komplett neu überplant werden und bei denen die Planungen zum Teil noch nicht begonnen haben bzw. in den kommenden zwei bis drei Jahren keine Umsetzung erfolgt. Im Feinkonzept kann daher nur eine namentliche Nennung der Station erfolgen, eine konkrete Planung aber nicht. Diese Standorte werden als „perspektivisch“ im Feinkonzept aufgeführt.

Neben wegfallenden Stationen wurden auch neue mit aufgenommen, die insbesondere auch von den Kommunen vorgeschlagen wurden:

- Die Stationen haben innerhalb der Kommune und interkommunal eine Verknüpfungsfunktion und schließen Netzlücken von Mobilstationen.
- Die Stationen haben eine bedeutende lokale Funktion innerhalb des städtebaulichen Gefüges der Kommune (z. B. Ortskern).

Für die Standorte, die nicht in die Förderanmeldung mit Umsetzung 2024 bzw. in der 2. Stufe mit Umsetzung 2025 infrage kommen, wurden parallel **dennoch** entsprechende Planungen erstellt. Im weiteren Verfahren müssen die Kommunen dann eigenständig die Anmeldung vornehmen und die Förderanträge stellen.

Nach der Bestandsaufnahme und -analyse durch büro stadtVerkehr im September 2023 für die 1. Anmeldungsrunde bzw. im März 2024 für die 2. Anmeldungsrunde sowie im Oktober 2024 für die übrigen Stationen wurden in enger Abstimmung mit den Kommunen und den Auftraggebern einige zusätzliche potentielle Standorte für Mobilstationen mit aufgenommen. Hier nochmal der Hinweis, dass potentielle Mobilstationen, die nicht im Grobkonzept des NWL verankert sind, nicht mit in die Rahmenanmeldung des Kreises aufgenommen werden können. Nichtsdestotrotz werden diese Mobilstationen mit in das Feinkonzept aufgenommen.

In der nachstehenden Tabelle sind die ursprünglich vorgesehenen Standorte aus dem Grobkonzept des NWL von 2022 aufgeführt. Die weggefallenen Stationen, die nicht im Feinkonzept bearbeitet werden, sind ~~**durchgestrichen**~~, die hinzugekommenen ***kursiv unterstrichen*** dargestellt. In der vorletzten Spalte sind die Haltestellen für die Anmeldung zur Gewährung einer Zuwendung nach § 12 ÖPNVG NRW aufgeführt, die teilweise auch barrierefrei ausgebaut werden.

Kommune	Haltestellen (Grobkonzept NWL)	Haltestellen (Anmeldung 2024+2025)	Aktuelle Haltestellen für Feinkonzept (Stand Nov. 2024)
Altenberge	• Altenberge (Westf.) Bahnhof • Park & Ride-Platz	• Altenberge (Westf.) Bahnhof (2025)	• Altenberge (Westf.) Bahnhof • ~~**Park & Ride-Platz**~~
Emsdetten	• Emsdetten Bahnhof		• Emsdetten Bahnhof • ***Sinnigen Möhring*** • ***Hembergen Mitte*** • ***Ahlintel***
Greven	• Flughafen • Greven Bahnhof • Rathaus / ZOB • Reckenfeld Bahnhof	• Greven Bahnhof (2025)	• ~~**Flughafen**~~ • Reckenfeld Bahnhof (perspektivisch) • Greven Bahnhof • Rathaus / ZOB (perspektvisch)
Hopsten	• Bonnikestr. • Schulzentrum		• ~~**Bonnikestr.**~~ • Schulzentrum (ab 2027)
Hörstel	• Bevergen Apotheke • Hörstel Bahnhof • Mitte Riesenbeck	• Hörstel Bahnhof (2024) • Bevergen Apotheke (2025)	• Bevergen Apotheke • Hörstel Bahnhof • ~~**Mitte Riesenbeck**~~ • ***Alte Gießerei***
Horstmar	• Kirche • Leer, Dorfplatz	• Leer, Dorfplatz (2024)	• Leer, Dorfplatz • ~~**Kirche**~~
Ibbenbüren	• Brügge Disco • Ibbenbüren Bahnhof • Ibbenbüren-Esch, Bahnhof • Laggenbeck Bahnhof		• ~~**Brügge Disco**~~ • ***Hafen (perspektivisch)*** • ~~**Ibbenbüren Bahnhof**~~ • ~~**Ibbenbüren-Esch, Bahnhof**~~ • ~~**Laggenbeck Bahnhof**~~
Ladbergen	• Kreisverkehr		• Kreisverkehr (perspektivisch)
Laer	• Friedhof • Hohe Str. • Holthauser Str.	• Hohe Str. (2025) • Holthauser Str. (2025)	• ~~**Friedhof**~~ • Hohe Str. • Holthauser Str.
Lengerich	• Feuerwehrhaus • Lengerich (Westf.) Bahnhof		• Feuerwehrhaus (ab 2027) • Lengerich (Westf.) Bahnhof
Lienen	• Kattenvenne Bahnhof • Rathaus		• Kattenvenne Bahnhof (ab 2027) • Rathaus (perspektivisch)
Lotte	• Büren Eversburg • Büren Kromschröder • Grundschule • Halen, Bahnhof • Lotte Wersen	• Grundschule (2025) • Halen, Bahnhof (2025) • Büren Eversburg (2025)	• Büren Eversburg • Büren Kromschröder (ab 2027) • Grundschule • Halen, Bahnhof

Kommune	Haltestellen (Grobkonzept NWL)	Haltestellen (Anmeldung 2024+2025)	Aktuelle Haltestellen für Feinkonzept (Stand Nov. 2024)
			• Lotte Wersen (ab 2027)
Metelen	• Bahnhof Metelen Land • Busbahnhof		• Bahnhof Metelen Land (ab 2027) • Busbahnhof (ab 2027)
Mettingen	• Mettingen (Westf.) Bahnhof • Rathaus/Schultenhof	Rathaus/Schultenhof (2025)	• ~~**Mettingen (Westf.) Bahnhof**~~ • ***Reaktivierungshaltepunkt (Bahnhofstr. 18-20)*** (perspektivisch) • Rathaus/Schultenhof
Neuenkirchen	• Molkerei/ Offlumer See • Realschule	• Molkerei/ Offlumer See (2025)	• Molkerei/ Offlumer See • Realschule (perspektivisch)
Nordwalde	• Gesamtschule • Nordwalde Bahnhof		• ~~**Gesamtschule**~~ • ~~**Nordwalde Bahnhof**~~
Ochtrup	• Bökerhook, Engels • Elshoff • Hellstiege • Langenkamp • Ochtrup Bahnhof • Ort • ZOB		• ~~**Bökerhook, Engels**~~ • ~~**Elshoff**~~ • ~~**Hellstiege**~~ • ***Schulzentrum (perspektivisch)*** • ~~**Langenkamp**~~ • Ochtrup Bahnhof (perspektivisch) • ~~**Ort**~~ • ZOB (perspektivisch)
Recke	• Espel Bahnhof • Recke Bahnhof • Schulzentrum	• Schulzentrum (2025)	• Espel Bahnhof (perspektivisch) • Recke Bahnhof (perspektivisch) • Schulzentrum
Rheine	• Am Backhaus • Catenhorn, Bühnertstr. • Hues-Ecke • Bustreff (ZOB) • Rheine Mesum Bahnhof	• Bustreff (ZOB) (2024) • Hues-Ecke (2024)	• ~~**Am Backhaus**~~ • Catenhorn, Bühnertstr. (perspektivisch) • Hues-Ecke • Bustreff (ZOB) • Rheine Mesum Bahnhof (ab 2027)
Saerbeck	• Friedhof • Mitte Saerbeck	• Friedhof (2025)	• Friedhof • ~~**Mitte Saerbeck**~~ • ***Lindenstraße (ab 2027)***

Kommune	Haltestellen (Grobkonzept NWL)	Haltestellen (Anmeldung 2024+2025)	Aktuelle Haltestellen für Feinkonzept (Stand Nov. 2024)
Steinfurt	• Borghorst (Westf.) Bahnhof • Burgsteinfurt Bahnhof • Burgsteinfurt, Mühlenstr. • Grottenkamp Bahnhof		• Borghorst (Westf.) Bahnhof • Burgsteinfurt Bahnhof • Burgsteinfurt, Mühlenstr. • ~~**Grottenkamp Bahnhof**~~
Tecklenburg	• Brochterbeck, Kirche • Feuerwehrhaus • Stadt		• ~~**Brochterbeck, Kirche**~~ • ~~**Feuerwehrhaus**~~ • ~~**Stadt**~~
Westerkappeln	• Kreisel Ibbenbürener Straße • Schulzentrum • Westerkappeln Bahnhof		• Kreisel Ibbenbürener Straße (ab 2027) • Schulzentrum (ab 2027) • Westerkappeln Bahnhof (ab 2027)
Wettringen	• ZOB		• ZOB (perspektivisch)
Summe Haltestellen	**67 Haltestellen**	**4** Anmeldungen in 2024 **12** Anmeldungen in 2025	**51, davon:** aus Grobkonzept 43 als Ersatz dazu 8 - insgesamt 11 perspektivisch - insgesamt 11 ab 2027

Abb. 2.2-2: Ursprünglich geplante Standorte für Mobilstationen gemäß Grobkonzept des NWL und aktuelle Mobilstationsstandorte für die Anmeldung zur Gewährung einer Zuwendung.

Hinweis:

Für Förderprojekte nach § 12 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) werden dem NWL vom Land pauschalierte Zuwendungen gewährt. Der NWL erhält zurzeit jährlich 25,05 Millionen Euro. Dies entspricht einem Anteil von 16,7 Prozent der Gesamtpauschale in Höhe von 150 Millionen Euro, die in NRW ausgekehrt werden. Mindestens 50 Prozent der Mittel sind für Investitionsmaßnahmen zu verwenden, die nicht dem SPNV dienen. Die zu fördernden Vorhaben werden durch die Zweckverbandsversammlung des NWL beschlossen

Für die Anmeldung zur Gewährung einer Zuwendung nach § 12 ÖPNVG NRW (ÖPNV-Infrastruktur) werden folgende Unterlagen benötigt:

- Kurze Beschreibung des Vorhabens
- Vereinfachte Kostenschätzung
- Übersichtsplan der jeweiligen Haltestellen

- Anlage 3 – Anmeldung zur Gewährung einer Zuwendung (https://www.nwl-info.de/der-nwl/aufgaben-und-schwerpunkte/infrastrukturfoerderung.html

Der Kreis Steinfurt hat im Rahmen der Erstellung des Feinkonzeptes die Rahmenanmeldung für die Jahre 2024 sowie 2025 als Service für die Kommunen übernommen. Für spätere Umsetzungen von Mobilstationen müssen die Kommunen die Anmeldung selbst übernehmen.

Begründungen zur Auswahl für die Rahmenanmeldung:

Von den ursprünglich 67 Haltestellen, die im Grobkonzept des NWL als potentielle Mobilstationen identifiziert wurden, konnten im Januar 2024 aus den oben genannten Gründen nur vier Haltestellen für Maßnahmen nach § 12 ÖPNVG NRW angemeldet werden (Rahmenanmeldung 2024). Diese Haltestellen können dann mit Förderung im Jahr 2025/2026 baulich umgesetzt werden. Darüber hinaus haben die Kommunen zwölf weitere Haltestellen für die Rahmenanmeldung 2025 eingereicht, mit geplanter baulicher Umsetzung spätestens im Jahr 2026.

Im Folgenden werden die Gründe für die Aufnahme bzw. Nichtaufnahme von Haltestellen in die beiden Rahmenanmeldungen 2024 und 2025 zusammengefasst.

Altenberge

Neben der Haltestelle „Altenberge (Westf.) Bahnhof“ ist auch die Haltestelle „Park&Ride Platz“als Mobilstation im Grobkonzept des NWL ausgewählt worden. Letztere wird aufgrund ihrer schlechten Erreichbarkeit und nicht nennenswerten Verknüpfungsfunktion auf Wunsch der Kommune nicht weiter betrachtet.

Emsdetten

Die Haltestelle Bahnhof wird voraussichtlich über eine andere Förderung laufen, daher wird sie hier nicht mit angemeldet. Die aus Sicht der Stadt Emsdetten zusätzlich sinnvollen Haltestellen Sinnigen Möhring, Hembergen Mitte und Ahlintel, die nicht Bestandteil des Grobkonzeptes sind, werden ins Feinkonzept mit aufgenommen, allerdings nicht für die Rahmenanmeldung berücksichtigt.

Greven

Für die Stadt Greven stehen vier Haltestellen im Grobkonzept: Flughafen, Greven Bahnhof, Rathaus / ZOB und Reckenfeld Bahnhof.

Die Haltestelle Flughafen wird hier nicht mehr weiter verfolgt, da die meisten Passagiere, die einen Flughafen nutzen, Reisende sind, die in der Regel mit viel Gepäck reisen. Die vorhandenen B+R Anlagen, die nicht ausgelastet sind, werden daher eher von den Angestellen genutzt und sind vollkommen ausreichend.

Für den Bahnhof Greven existiert bereits eine Planung und eine Förderung durch den NWL für ein Fahrradparkhaus. Zwecks Förderung weiterer Elemente einer Mobilstation wird der Bahnhof in die Rahmenanmeldung 2025 aufgenommen.

Der ZOB wird evtl. auf die Rathausstraße verlegt und im Zuge dessen komplett umgebaut. Zurzeit findet der hochbauliche und freiraumplanerische Wettbewerb für Rathaus und Umfeld statt. Im Zuge dessen soll auch die künftige Mobilstation entstehen. Da dieser Standort sich in einem Bereich befindet, der in den kommenden Jahren komplett neu überplant wird und der Zeithorizont hierfür noch nicht abschließend geklärt ist, wird diese Haltestelle „nur“ perspektivisch im Feinkonzept mit aufgenommen. Gleiches gilt für den Bahnhof Reckenfeld. Hier bestehen Planungen seitens der Deutschen Bahn (DB).

Hopsten

Die Haltestelle Bonnikestraße wird aufgrund der eingeschränkten lokalen Gegebenheiten nicht weiter als potentielle Mobilstation betrachtet. Hierfür sind die Platzverhältnisse einfach nicht gegeben.

Die Haltestelle Schulzentrum wird nicht in die Rahmenanmeldung 2025 mit aufgelistet werden, da der gesamte Komplex zunächst barrierefrei umgebaut werden muss.

Hörstel

Im Grobkonzept des NWL sind neben der Haltestelle Bevergen Apotheke auch der Bahnhof Hörstel und die Haltestelle Riesenbeck Mitte als potenzielle Mobilstationen aufgeführt. Der Bahnhof ist beim NWL für 2024 eingeplant. Die Haltestelle Riesenbeck Mitte wird aufgrund der Umbaumaßnahmen am Rathaus nicht weiter verfolgt. Als Ersatz wird die Haltestelle Alte Gießerei für das Feinkonzept aufgenommen. Die Haltestelle Bevergen Apotheke wird in die Rahmenanmeldung 2025 aufgenommen.

Horstmar

Die Haltestelle Leer Dorfplatz ist in der Rahmenanmeldung 2024 eingeplant. Die Haltestelle Kirche soll drei Fahrradbügel als Haltestellenaufwertung bekommen, was in Eigenregie durch die Kommune erfolgen wird.

Ibbenbüren

Im Grobkonzept werden neben der Haltestelle Brügge/Disco auch die Bahnhöfe Esch, Laggenbeck und Ibbenbüren als potenzielle Mobilstationen genannt.

Da am Bahnhof Ibbenbüren-Esch zwischenzeitlich bereits eine Mobilstation realisiert wurde, wird dieser Standort hier nicht weiter betrachtet. Die Bahnhöfe Laggenbeck und Ibbenbüren wurden ebenfalls bereits zu offiziellen Mobilstationen ausgebaut.

Die Haltestelle Brügge / Disco wird durch die Haltestelle Hafen ersetzt, da dieser Standort aufgrund der beengten Platzverhältnisse und des geringen Fahrgastaufkommens nicht als Mobilstation geeignet ist. Da diese Haltestelle nicht Bestandteil des Grobkonzeptes ist, wird diese nicht mit in die Rahmenanmeldung aufgenommen.

Ladbergen

Es bestehen bereits Planungen und eine Förderzusage des NWL für den barrierefreien Ausbau der Haltestelle Kreisverkehr. Im Zuge dessen werden überdachte Fahrradabstellanlagen und Fahrradboxen mit errichtet. Da die Modernisierung der Haltestelle noch nicht erfolgt ist, wird dieser Standort zunächst perspektivisch im Feinkonzept berücksichtigt.

Laer

Die Haltestellen Hohe Str. und Holthauser Str. werden beide in die Rahmenanmeldung 2025 mit aufgenommen. Die Haltestelle Friedhof eignet sich nicht als Mobilstation aufgrund der engen Platzverhältnisse und entfällt daher aus dem Feinkonzept.

Lengerich

Der Bahnhof Lengerich wird nicht in die Anmeldung aufgenommen. Aufgrund der bereits vorliegenden Ausstattung an diesem Standort wird noch eine Mobilstationsstele ergänzt. Die Stele allein ist über den NWL jedoch nicht förderfähig, weshalb der Standort nicht mit in den vorliegenden Antrag aufgenommen wird.

Die Haltestelle Feuerwehrhaus wird nicht in die Anmeldung mit aufgenommen. Es gibt Planungen für die Haltestelle in Fahrtrichtung Lienen seitens der Stadt. Der barrierefreie Ausbau bzw. der Umsetzungszeitraum für die gegenüberliegende Haltestelle ist nicht für die nächsten zwei Jahre angesetzt. Die Haltestelle wird aber im Feinkonzept berücksichtigt.

Lienen

Neben dem Bahnhof Kattenvenne ist die Haltestelle Rathaus im Grobkonzept des NWL berücksichtigt. Letztere hat als Mobilstation hohes Potential; allerdings gibt es Parallelplanungen für das alte Feuerwehrhaus, weshalb die Haltestelle hier nur perspektivisch ins Feinkonzept kommt.

Der Bahnhof Kattenvenne wird frühestens ab 2027 umgesetzt, da bislang kein genehmigtes Haushaltssicherungskonzept vorliegt.

Lotte

Im Grobkonzept des NWL sind für die Gemeinde Lotte fünf mögliche Mobilstationen vorgesehen. Darunter befinden sind drei Reaktivierungshaltestellen der Tecklenburger Nordbahn: Büren Eversburg, Büren Kromschröder, und Lotte Wersen. Da der erforderliche Infrastrukturausbau noch nicht erfolgt ist, werden Büren Kromschröder und Lotte Wersen perspektivisch im Feinkonzept weiter betrachtet.

Des Weiteren sind die Haltestellen Grundschule und Halen Bahnhof als potentielle Mobilstationen genannt, die beide gemeinsam mit dem Haltepunkt Büren Eversburg in die Rahmenanmeldung 2025 mit aufgenommen werden.

Metelen

Sowohl für den Busbahnhof als auch für den Bahnhof Metelen Land besteht ein erhöhter Planungsaufwand, weshalb sie nicht für die Rahmenanmeldung 2025 vorgesehen sind.

Mettingen

Neben der Haltestelle Schultenhof, die 2025 angemeldet werden soll, gibt es noch den Reaktivierungshaltepunkt der Tecklenburger Nordbahn. Dieser dient als Ersatz für den Bahnhof Mettingen (Westf.). Da allerdings der Infrastrukturausbau noch nicht erfolgt ist, wird dieser Standort perspektivisch im Feinkonzept berücksichtigt.

Neuenkirchen

Die beiden Haltestellen Molkerei / Offlumer See und Realschule wurden als Mobilstationsstandorte identifiziert. Die Haltestelle Realschule wird nicht in die Anmeldungen 2024 bzw. 2025 mit aufgenommen, da hier bereits Parallelplanungen für die Bushaltestelle bestehen und hierzu noch weitere gemeindeinterne Abstimmungen erfolgen müssen.

Die Haltestelle Molkerei / Offlumer See wird in die Rahmenanmeldung 2025 mit aufgenommen.

Nordwalde

Im Grobkonzept des NWL werden die Haltestelle Bustreff (ehemals Gesamtschule) und der Bahnhof Nordwalde als potenzielle Mobilstationen ausgewiesen.

Da diese bereits mit sehr viel bzw. dem bestmöglichen Mobiliar einer Mobilstation ausgestattet sind, werden beide Standorte hier nicht weiter betrachtet.

Ochtrup

In Ochtrup werden im Grobkonzept des NWL die folgenden Haltestellen genannt: Bökerhook Engels, Elshoff, Hellstiege, Langenkamp, Ochtrup Bahnhof, Ort und der ZOB. Nach der Online-Abfrage wurden die Haltestellen Ort, Langenkamp, Hellstiege und Bökerhook Engels von der Kommune gestrichen. Hellstiege wird durch die Haltestelle Schulzentrum ersetzt, da sich diese Station besser als Mobilitätsknoten eignet. Da diese Haltestelle nicht Bestandteil des NWL-Konzeptes aus 2022 ist, kann diese nicht im Zuge der Rahmenanmeldung seitens des Kreises Steinfurt berücksichtigt werden.

Die Standorte Bökerhook Engels, Langenkamp und Ort haben aus Sicht der Stadt Ochtrup ein sehr geringes Potential aufgrund der zu geringen Fahrgastzahlen.

Der ZOB befindet sich in einem Bereich, der in den kommenden Jahren komplett neu überplant wird und bei dem die Planungen noch nicht begonnen haben bzw. in den kommenden zwei bis drei Jahren keine Umsetzung erfolgen wird. Im Feinkonzept kann daher nur eine namentliche Nennung der Station erfolgen, eine konkrete Planung aber nicht.

An der Haltestelle Elshoff ist bereits der bestmöglichste Ausbau realisiert, daher wird dieser Standort im Feinkonzept nicht mehr weiter verfolgt.

Für den Bahnhof Ochtrup läuft bereits ein Förderantrag beim NWL für neue Radabstellanlagen (ca. 100 Stellplätze) inklusive Fahrradboxen (24 Stück) (ca. 76 Stellplätze an Anhlehnbügel). Im Zuge dessen soll auch die Bushaltestelle barrierefrei ausgebaut werden. Des Weiteren soll der Bahnhofs-Vorplatz erneuert werden (Beginn der Planungen vsl. ab 2025). Im Zuge dessen sollen dann noch weitere B+R Anlagen umgesetzt werden, weshalb der Bahnhof im Feinkonzept perspektivisch weiterhin mit aufgeführt wird.

Recke

Genannt sind im NWL-Konzept die Haltestelle Schulzentrum sowie die beiden Bahnhöfe Recke und Espel. Die zwei zuletzt genannten Standorte werden nicht in die Anmeldung mit aufgenommen. Der zukünftige Haltepunkt Recke Bahnhof soll im Zuge der Reaktivierung der Strecke für den Schienenpersonennahverkehr wieder angebunden werden. Da der Infrastrukturausbau noch nicht erfolgt ist, wird dieser Standort perspektivisch im Feinkonzept weiter betrachtet.

Die Haltestelle Espel Bahnhof wird ebenfalls nicht mit angemeldet, da diese noch nicht barrierefrei ausgebaut ist. In den kommenden zwei Jahren kann nicht davon ausgegegeangen werden, dass die Haltestelle komplett barrierefrei umgestaltet werden kann. Der Standort entfällt daher für die nun anstehende Anmeldung, wird allerdings als perspektivische Mobilstation mit in das Feinkonzept aufgenommen.

Rheine

Folgende Haltestellen werden im Feinkonzept betrachtet: Die Haltestellen Hues-Ecke und Rheine Bahnhof und Bustreff wurden in der Anmeldung 2024 berücksichtigt. Der Bahnhof Rheine-Mesum wird in 2026 barrierefrei umgestaltet. Es handelt sich hierbei um eine größere Baumaßnahme, weshalb diese erst zu einem späteren Zeitpunkt umgesetzt werden kann.

Das Quartier Damloup-Karree wird erst noch realisiert, weshalb die Haltestelle Catenhorn/Bühnertstr. noch nicht existiert. Daher wird diese perspektivisch mit ins Feinkonzept aufgenommen.

Die Haltestelle Am Backhaus wird im Feinkonzept nicht weiter betrachtet, da hier keine städtischen Flächen für den Ausbau einer Mobilstation zur Verfügung stehen.

Saerbeck

Die Haltestelle Saerbeck Friedhof wird in die Anmeldung 2025 mit aufgenommen. Die Haltestelle Saerbeck Mitte wird ersetzt durch die Haltstelle Lindenstraße, da die erstgenannte zu dicht an der Haltestelle Friedhof liegt. Da die Haltestelle Lindenstraße jedoch nicht Bestandteil des NWL-weiten Konzeptes ist, kann diese nicht im Zuge der Rahmenanmeldung seitens des Kreises Steinfurt berücksichtigt werden. In den kommenden zwei Jahren kann nicht davon ausgegegeangen werden, dass die Haltestelle komplett barrierefrei umgestaltet werden kann. Der Standort wird nichtsdestotrotz in das Feinkonzept perspektivisch mit aufgeführt.

Steinfurt

Die Haltestellen Bahnhof Burgsteinfurt, Bahnhof Borghorst und Mühlenstraße werden über das EFRE-Programm „Nachhaltige Städtische Mobilität für alle“ gefördert und zu Mobilstationen aufgewertet. Die Stationen werden ins Feinkonzept als „perspektivische Standorte“ mit aufgenommen.

Der Standort Grottenkamp Bahnhof wird nicht weiter betrachtet, da dieser Standort laut Auskunft der Stadt Steinfurt nicht zu einer Mobilstation ausgebaut werden muss. Es handelt sich um eine sehr lokale Haltestelle in einem Wohngebiet, die als Mobilstation wenig Potential bietet.

Tecklenburg

Im NWL-Konzept sind die Haltestellen Brochterbeck Kirche, Feuerwehrhaus und Tecklenburg Stadt aufgelistet. Die drei Haltestellen sind bereits komplett saniert und barrierefrei umgebaut worden. Als weitere Ausstattungselemente kommen bis auf Weiteres Mobilstationsstelen in Betracht. Da diese nicht vom NWL gefördert werden, werden die Haltestellen im Feinkonzept nicht weiter betrachtet.

Westerkappeln

Die drei potetiellen Mobilstationen, die im Grobkonzept des NWL genannt sind, sind die Haltestelle Kreisel Ibbenbürener Straße, Schulzentrum und der Bahnhof Westerkappeln. Letztere ist Bestandteil der Reaktivierung der Tecklenburger Nordbahn. In den kommenden zwei Jahren wird nicht davon ausgegegeangen, dass die Haltestelle komplett barrierefrei umgestaltet werden können, weshalb diese nicht Bestandteil der Rahmenanmeldung sind.

Wettringen

Der ZOB weist schon viele Elemente einer Mobilstation auf, weshalb dieser perspektivisch im Feinkonzept weiter mit betrachtet wird.

Zusammenfassend

Im Grobkonzept wurden 67 potentielle Standorte für Mobilstationen identifiziert. Davon wurden 24 aus den genannten Gründen gestrichen. Hinzu kommen acht neue Haltestellen, die jedoch nicht Bestandteil der Rahmenanmeldung sein können. Somit sind im Feinkonzept 51 Haltestellen als potentielle Mobilstationen ausgewiesen. Davon sind vier in der Rahmenanmeldung 2024, zwölf in der Rahmenanmeldung 2025 und zwölf für eine spätere Rahmenanmeldung und Umsetzung ab 2027 vorgesehen. Elf Standorte werden im Feinkonzept weiterhin als „perspektivisch“ betrachtet. Darüber hinaus sind fünf Haltestellen bereits in parallelen Förderanträgen enthalten, werden aber dennoch im Feinkonzept berücksichtigt.

3. Ausstattungsmerkmale der Mobilstationen

Aufgrund der Vielfalt der möglichen Verkehrsangebote und Ausstattungsmerkmale können sowohl aus ökonomischen Gründen als auch aus Gründen von Flächenverfügbarkeit, Baurecht und konkurrierenden Nutzungen nicht an jeder Mobilstation alle notwendigen und gewünschten Angebote zur Verfügung gestellt werden, die die Sollausstattung laut Grobkonzept und Vorgaben von den Fördermittelgebern vorsehen. Aus diesem Grund muss an jedem Standort einer Mobilstation abgewogen werden, welche Verkehrsangebote und Ausstattungsmerkmale in die konkrete Station sinnvoll integriert werden können und sollen. Dies gilt auch für etwaige zukünftige Erweiterungsmöglichkeiten. Diese Abwägung wurde in dem aktuell vorliegenden Stand der Planungen, vor Ort mit den jeweiligen Entscheidungsträgern durchgeführt.

Um jedem Standort die bestmöglichen Ausstattungselemente zu garantieren und um den Kommunen eine Orientierung zu bieten, wurden die potentiellen Standorte kategorisiert (vgl. Kapitel 3.3). Neben der empfohlenen Mindestausstattung der definierten Kategorie (vgl. Kapitel 4.1) können weitere zusätzliche Ausstattungselemente zugewiesen werden (vgl. Kapitel 4.2), die an den jeweiligen Stationen sinnvolle Ergänzungen darstellen.

3.1 Mindestausstattung

Für die Errichtung von Mobilstationen werden Empfehlungen für die Mindestausstattung im Handbuch für Mobilstationen (3. Aktualisierte Auflage) des Zukunftsnetzes Mobilität NRW benannt, von denen in begründeten Ausnahmefällen abgewichen werden kann. Die Fördermittel, die im Zusammenhang mit Mobilstationen beantragt werden können, basieren auf den entsprechenden Richtlinien, in denen auch auf das Handbuch Mobilstationen Bezug genommen wird. Die Mindestausstattungen erhalten deshalb eine entsprechende Verbindlichkeit. Abweichungen von den Mindestausstattungen sind deshalb entsprechend in den Fördermaßnahmen im Detail zu prüfen.

Für ein landesweites Netz an gestalterisch wiedererkennbaren Mobilstationen ist es wichtig, dass Nutzerinnen und Nutzer die Mobilstation als *„Markenzeichen“* identifizieren. Mobilstationen sollen daher qualitativ hochwertige Verknüpfungspunkte darstellen, die sich schon durch das Design und von den Ausstattungen selber von anderen Haltestellen *unterscheiden.* Aus diesem Grund werden einige Basiselemente als Grundausstattung jeder Mobilstation empfohlen. Diese Elemente sollen in einer hohen Qualität wie auch Quantität vorhanden sein, um den hochwertigen Charakter zu verdeutlichen.

Für den Kreis Steinfurt werden folgende Elemente als Mindestausstattung empfohlen, damit eine Haltestelle als offizielle Mobilstation betitelt und anerkannt werden kann:

- Stele/Säule mit der Kennzeichnung „Mobilstation NRW“
- Informationen zum Angebot
- Ausreichende Beleuchtung
- Barrierefreiheit
- Sitzgelegenheiten und Witterungsschutz
- B+R-Anlage

- DFI, wenn möglich und sinnvoll umsetzbar

Bei Bedarf:

- WLAN-Hotspot
- Fahrkartenverkauf

Die o. g. Elemente sind die Grundausstattung. Je nach Kategorie oder Bedarf kann die Mobilstation entsprechend mit anderen Elementen im „Baukastensystem“ erweitert werden.

Die Kommunen sind dazu aufgerufen, die Ausstattungen regelmäßig zu evaluieren und auf mögliche Erweiterungen oder Ergänzungen zu prüfen. Somit kann sich eine Mobilstation mit der Zeit entwickeln. Keine Mobilstation ist von Beginn an „fertiggestellt“.

Exkurs: Quartiersmobilstationen

Quartiersmobilstationen liegen in Wohnquartieren und sind in die Wohnbebauung integriert. Sie verfügen jedoch über keinen direkten Vernetzungsgrad zu anderen Mobilstationen und haben keinen direkten Anschluss an den ÖPNV. Ihre Ausstattungsmerkmale richten sich vor allem an die Bedürfnisse der Bevölkerung im Quartier.

Eine Mindestausstattung an Quartiersmobilstationen ist aufgrund der individuellen Ansprüche im Wohngebiet nicht sinnvoll. Dennoch wird empfohlen, diese im Sinne des landesweiten Designs NRWs zu kennzeichnen. Folgende Aspekte können für eine Quartiersmobilstation sinnvoll sein:

- Ebenerdige, komfortable sowie diebstahl- und witterungsgeschützte Abstellanlagen für Fahrräder
- Verleihsysteme für (E-)Lastenräder und Fahrradanhänger
- Carsharing-Angebot (je nach Entfernung)
- In den Städten und Gemeinden des Kreises Steinfurt spielen Quartiersmobilstationen eine eher untergeordnete Rolle. Bei Ausweisung von Neubaugebieten wird jedoch emfpohlen Flächen für Mobilitätsformen des Umweltverbunds gleich mit vorzusehen, insbesondere im Zusammenhang mit Bushaltestellen.

Im Folgenden werden die Mindestausstattungen beschrieben:

Wetterschutz bzw. Fahrgastunterstand

Ein Wetterschutz bzw. Fahrgastunterstand steigert die Aufenthaltsqualität an Mobilstationen und gehört zu den Standardanforderungen von ÖPNV-Haltepunkten. Wartezeiten auf Fahrten des ÖPNVs werden angenehmer gestaltet, aber auch, bei einer Integration des Radverkehrs, die Möglichkeit geboten, einen Regenschauer abzuwarten, bevor die Reise mit dem Fahrrad fortgesetzt wird. Daher sollte bei der Positionierung des Fahrgastunterstandes auf die Wetterseite geachtet werden, um die Fahrgäste trotz Überdachung nicht Wind und Niederschlag auszusetzen.

Im Idealfall ist das Dach begrünt und die Nutzung von Photovoltaik ermöglicht die Stromversorgung der Beleuchtung oder anderer Stromverbraucher an der Mobilstation. Die Maße des Witterungsschutzes als Fahrgastunterstand sollten so großzügig bemessen sein, dass auch mehrere Fahrgäste, in Abhängigkeit der Bedeutung der Haltestelle, mit angenehmen Abstand zueinander warten können. Er kann z. B. folgende Größen aufweisen: L: 4,25 m, B: 1,80 m, H: 2,20 m. Die Größen sind je nach Bedarf individuell zu bestimmen.

Hinsichtlich der Glasgestaltung sollte unbedingt darauf geachtet werden, ein Vogelschutzglas zu verwenden oder eine Vogelschutzfolie anzubringen. Das Muster kann aus Streifen, Punkten oder Quadraten bestehen, es kann aber auch individuell z. B. in Verbindung mit dem Stadtlogo gestaltet werden.[10]

Sitzgelegenheiten

Sitzgelegenheiten können insbesondere älteren oder mobilitätseingeschränkten Personen das Warten auf Busse und Bahnen oder das Umsteigen zwischen verschiedenen Verkehrsangeboten erleichtern. Eine ausreichende Anzahl an Sitzgelegenheiten trägt entscheidend zur Aufenthaltsqualität bei und gehört somit zur Mindestausstattung einer Mobilstation. Die Sitzhöhe sollte mindestens 46 - 48 cm (altersgerecht) betragen.

Abb. 3.1-1: Beispielhafter neuer Fahrgastunterstand (Quelle: Eigene Aufnahme).

[10] Vgl. Pilotprojekt Oberderdingen
Quelle: https://kraichgau.news/region/c-politik-wirtschaft/vogelschutz-an-buswartehaeuschen-in-oberderdingen_a99941

Beleuchtung zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit und sozialen Sicherheit im öffentlichen Raum

Um die Orientierung und Verkehrssicherheit sowie die soziale Kontrolle auch in den dunklen Jahres- und Tageszeiten an Standorten von Mobilstationen zu gewährleisten, ist eine ausreichende Beleuchtung sicherzustellen. Bei der Errichtung eines Witterungsschutzes bzw. Fahrgastunterstandes besteht die Möglichkeit, die Stromversorgung für die Beleuchtung auch durch den Einsatz von Photovoltaik innerhalb der Wartehalle zu betreiben.

Echtzeitinformationen auf DFI-Anzeigern

Echtzeitinformationen machen Bus und Bahn für die Fahrgäste verlässlicher. Sie zeigen den Fahrgästen die voraussichtliche Abfahrtszeit unter Berücksichtigung der aktuellen Verspätungen und Betriebslage an. Echtzeitinformationen können grundsätzlich schon deutlich vor der geplanten Abfahrt, vor dem Losgehen, abgerufen werden. Sie stehen an jedem Ort auch über Smartphone-Apps, z.B. BuBiM-App, zur Verfügung.

An der Haltestelle ist der schnelle Blick auf ein (DFI) besonders bequem. Durch den Mehrwert an Verlässlichkeit der Informationen haben sich dynamische Fahrgastinformationen in den letzten Jahren zu einem bedeutenden Ausstattungsmerkmal für Haltestellen entwickelt. Damit auch in Mobilstationen integrierte ÖPNV-Haltestellen nach modernsten Standards ausgeführt sind, sollten, wenn möglich und sinnvoll, entsprechende Anzeigen für alle ÖPNV-Linien vorhanden sein. Falls es mehrere Haltepositionen gibt, die nicht unmittelbar hinter- oder nebeneinander liegen, ist zudem ergänzend eine Übersichtstafel empfehlenswert, auf der die nächsten Abfahrten einschließlich Angabe des Bussteigs angegeben werden.

Die Westfälische Verkehrsgesellschaft (WVG) hat bisher im Auftrag des Kreises Steinfurt alle DFI im Kreis Steinfurt gemeinsam mit der RVM geplant und errichtet. Um die Einheitlichkeit des Systems zu wahren und das vorhandene Know-how zu nutzen, sollten weitere Standorte mit der RVM abgestimmt werden.

Grundsätzlich müssen die Kommunen DFI-Anlagen in Eigenregie beziehen und installieren, da seitens der RVM derzeit keine weiteren Anlagen geplant sind. Die RVM wird die Anlage betreiben und warten. Als Betriebskosten pro DFI-Anlage können ca. 1.000 Euro pro Jahr angesetzt werden, die durch die jeweilige Kommune zu tragen sind.

An größeren Stationen (oder je nach Bedarf) sollte zudem ein Umgebungsplan mit der Lage der einzelnen Angebote der Mobilstation vorhanden sein. Ein zusätzlicher Stadtplan hilft vor allem ortsfremden Nutzerinnen und Nutzern bei der Orientierung. Idealerweise können solche Pläne in die Mobilstationsstele integriert werden.

Abb. 3.1-2: Beispielhafte DFI Anlagen in Rheine Bustreff (ZOB) und in Saerbeck (Haltestelle Friedhof) (Quelle: Eigene Aufnahme).

Bike-and-Ride-Anlage als verschließbare Sammelabstellanlage und/ oder Fahrradboxen und/ oder überdachte (soweit baulich realisierbare) Stellplätze

Grundsätzlich sind überdachte Fahrradabstellplätze gegenüber nicht überdachten Anlagen zu bevorzugen, um eine hohe Attraktivität unabhängig von der Witterung zu gewährleisten. Die Fahrradbügel sollten in einem Abstand von ca. 1,25 m angebracht werden, damit pro Bügel bequem zwei Fahrräder untergebracht werden können. Die Fahrradbügel sollten so ausgewählt werden, dass die Fahrräder mit dem Rahmen gesichert werden können. Fahrradbügel für Lastenräder können die Ausstattung sinnvoll ergänzen. Der Platzbedarf ist jedoch deutlich größer und entsprechende Flächen vor der Abstellanlage sind sicherzustellen.

Neben den klassischen Fahrradbügeln gibt es auch die Möglichkeit für höherwertige Fahrräder abschließbare Sammelabstellanlage zu errichten oder bei starker nachweisbarer Nachfrage an Radabstellanlagen (automatisierte) große Fahrradparkhäuser zu bauen.

„Alle Systeme müssen für Onlinebuchungen verfügbar sein.“

Darüber hinaus sind an kleineren Standorten Fahrradboxen insbesondere für Nutzerinnen und Nutzer interessant, die besonders hochwertige Fahrräder (z. B. E-Bikes) sicher und witterungsgeschützt abstellen möchten. Es gibt auch Fahrradboxen die speziell für Lastenräder konfiguriert sind. Die Fahrradboxen müssen laut Förderrichtlinien generell digital betrieben werden können. Dies bedeutet, dass Strom und eine Verbindung mit dem Internet zur Verfügung stehen muss. Nach dem neuesten Stand der Technik kann ein Betrieb mit Akku ggf. in Verbindung mit PV-Anlagen erfolgen, um teure Anschlussleitungen zu vermeiden. Fahrradabstellanlagen mit elektronischem Buchungs- und Schließsystem müssen öffentlich zugänglich sein und über eine Online-Anbindung sowie eine offene

Schnittstelle zur Anbindung an das Hintergrund- bzw. Online-Buchungssystem[11] der Zweckverbände NWL und go.Rheinland verfügen (Um Fahrradfahrten im Verbund mit dem ÖPNV attraktiver zu machen, haben die Zweckverbände go.Rheinland und Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) das Buchungs- und Zugangssystem radbox.nrw für Stellplätze in verschließbaren Fahrradabstellanlagen eingeführt. (s. hierzu Infobox auf Seite 34). Zu einem Fahrradboxenstandort gehört eine Steuerungseinheit, über die je nach Hersteller ca. 30- 50 Fahrradboxen angeschlossen werden können. Aufgrund des Preises der Steuerungseinheit empfiehlt es sich, mindestens 4-8 Fahrradboxen zu betreiben. Pro Box kann ein Flächenbedarf von 1,00 m Breite und 2,00 m Länge angesetzt werden (ca. 2,00 m Platz vor der Box berücksichtigen). Die Fläche muss befestigt sein und entwässert werden. Es besteht die Möglichkeit, die Boxen doppelstöckig anzuordnen, jedoch wird empfohlen dies nur im Falle von Platzmangel auszuführen. Erfahrungsgemäß sind die oberen Boxen unbeliebter.

Das digitale System (im Hintergrund) ermöglicht die Reservierung und Nutzung von Fahrradstellplätzen über eine zentrale Plattform. Die zentrale Plattform muss wiederum über verschiedene Websites und Apps leicht zugänglich sein und verschiedene Authentifizierungs- und Zahlungsmöglichkeiten bieten.

Alle Rechte und Pflichten, die mit der Nutzung des zentralen Buchungs- und Zugangssystems des NWL verbunden sind, werden in einem Kooperationsvertrag zwischen dem NWL und den einzelnen Kommunen geregelt. Der Vertrag wird für alle potenziellen Standorte in einer Kommune, unabhängig von der ggf. in Anspruch genommenen Förderung, gelten.[12]

Für die einzelnen Lizenznehmer fallen standortbezogene Kosten an. Es ist ein Lizenznehmervertrag zwischen teilnehmendem Lizenznehmer und dem Anbieter des Buchungs- und Zugangssystems abzuschließen. Neben den Abrechnungsmodalitäten und weiteren Kosten werden darin u. a. folgende Aspekte geregelt:

- Leistungsumfang und Zuständigkeiten
- Hinweise zur Aufschaltung von Fahrradabstellanlagen auf das System
- Supportleistungen in Bezug zum Betreiber der Fahrradabstellanlagen
- Zahlungsabwicklung und Verrechnung von Buchungen der Kunden (auch anderer Mandanten im System) sowie Support- und Betriebsleistungen
- Ansprechpartner
- Gestaltung der Mietdauern und Tarife für jeden einzelnen Standort und Stellplatz

Alle Informationen zu anfallenden Kosten können beim NWL angefragt werden.

[11] https://www.nwl-info.de/fileadmin/NWL/Projekte/radbox.nrw/2022-06-08_B_R-System_Informationen_fuer_Kommunen_3-Seiter_NWL.pdf

[12] Quelle: Zweckverband go.Rheinland 2023: radbox.nrw - B+R-Buchungs- und Zugangssystem. Informationen für Kommunen und Verkehrsunternehmen im Zweckverbandsgebiet von go.Rheinland. Köln.

Abb. 3.1-3: Beispiel für überdachte Radabstellanlagen (Quelle: Eigene Aufnahme).

Abb. 3.1-4: Beispielhafte Darstellung von einstöckigen Fahrradboxen (Quelle: Eigene Aufnahme).

Abb. 3.1-5: Beispielhafte Darstellung von doppelstöckigen Fahrradboxen (Quelle: Eigene Aufnahme).

Informationen zum Buchungs und Zugangssystem radbox.nrw:

Fahrradboxen sind in der „Online"-Version zu verwenden. Nutzerinnen und Nutzer der Boxen können über eine App, mit der Abokarte des Verkehrsunternehmens oder einem Buchungscode entsprechend die Box mieten. Als Mietdauer wird empfohlen, mindestens 50% der Boxen für die tägliche Nutzung freizugeben, die restlichen Boxen können in Mietverhältnissen wöchentlich oder monatlich vergeben werden. Die Kommune kann entsprechend selbst die Vermietung bestimmen.

Ein einheitliches go.Rheinland- und NWL-weites Hintergrundsystem für Buchungsvorgänge etc. steht seit Mai 2022 zur Verfügung, dies ist radbox.nrw. Die Kommunen müssen diese Leistungen nicht mehr gesondert ausschreiben.

Anmerkung:

Zugangsgesicherte Fahrradsammelabstellanlagen und Fahrradboxen werden gefördert, wenn sie das vom NWL zur Verfügung gestellte digitale Buchungssystem einsetzen. Dieses System ermöglicht den Nutzerinnen und Nutzern des ÖPNVs die Buchung und Zahlungsabwicklung für entsprechende Fahrradabstellplätze. Es verfügt über eine offene Schnittstelle zum Anschluss von Fahrradboxen und Sammelabstellanlagen von Drittanbietern. Ein Nutzungsentgelt zur Deckung der Betriebskosten im Rahmen der Tarifempfehlung ist zulässig. Die technischen und vertraglichen Bedingungen für den Anschluss der Fahrradboxen und Sammelabstellanlagen an das vom NWL zur Verfügung gestellte System sowie die offene Schnittstelle zum Anschluss der lokalen Fahrradboxen und Sammelabstellanlagen können über den NWL bezogen werden.

Einheitliches Erscheinungsbild und Wegweisung durch Anwendung des Gestaltungsleitfadens des Landes NRW für Mobilstationen

Eine sichtbare und einheitliche Gestaltung der Mobilstationen gewährleistet den Wiedererkennungswert der Mobilstationen. Bei der Gestaltung von Mobilstationsstelen, Hinweisschildern und Wegweisern sind das Corporate Design und der Gestaltungsleitfaden Mobilstationen in NRW des Landes Nordrhein-Westfalen zu verwenden. Insbesondere an Stationen, an denen keine direkten Sichtachsen zwischen den verschiedenen Angeboten der Mobilstation bestehen, ermöglichen Wegweiser eine einfache und intuitive Orientierung. Im Gestaltungsleitfaden Mobilstationen in NRW können u. a. die zu verwendenden Schriftarten, Farben, Piktogramme und die einzelnen Module (z. B. Stele, Wegweiser, Fahrradboxen etc.) sowie mögliche Abmessungen entnommen werden. Folgende Elemente sind einheitlich umzusetzen:

- **Basismodul Stele mit ihren variablen Inhalten**
  Mobilstationen in NRW sollen nach Möglichkeit durch eine Informationssäule gekennzeichnet werden. Diese Stele trägt immer das Logo Mobilstation NRW. Die Ausstattung der Stelen richtet sich nach Standort und Nutzung. Sie werden in Sichthöhe aufgestellt. Im unteren Bereich der Stele sind die Akteure und Initiatoren per Logo darzustellen. Der Standort sollte gut sichtbar und eindeutig zuzuordnen sein. Die Stele dient der Orientierung sowie der Information über den Standort.
- **Logo „mobil.nrw“**
  Das Logo der Mobilstationen besteht aus dem Signet der Mobilitätsmarke für NRW und dem Zusatz „mobilstation“. Diese beiden Elemente stehen in einem festen Verhältnis zueinander und dürfen proportional zueinander nicht verändert werden.
- **Modul Wegweiser**
- **Beschilderung** der Standorte mit Angeboten, Fahrpläne für ÖPNV-Linien, Nutzung und Tarifbedingungen
- **Mobilfunkempfang** oder **WLAN** zur Nutzung digitaler Angebote zu Dienstleistungen an der Mobilstation

Sofern keine ausreichende Mobilfunkanbindung an dem Standort einer Mobilstation für die Nutzung digitaler Angebote gewährleistet ist, stellt ein WLAN-Hotspot eine Schnittstelle zwischen Wegeketten und Informationswegen durch schnelle Datenverbindung dar. Zum anderen wird die digitale Vernetzung, auch hinsichtlich der Routenplanung und des Ticketing, immer wichtiger. Neben den Applikationen für Smartphones dient hierzu auch das Angebot schneller Datenverbindungen. Überdies können Aufladeмöglichkeiten für Smartphones bereitgestellt werden. Ein WLAN-Hotspot kann beispielsweise in eine digitale Informationsstele integriert werden.

An jeder Mobilstation sollten der örtlichen Gegebenheiten entsprechend Kennzeichnungen (z. B. Stele, Schild, Aufkleber) errichtet werden. Darunter zählt auch eine Informationsstele und andere Module der Mobilstation (s. Abb. 3.1-7). Sie dient als zentrale Informations- und Orientierungshilfe und kann verschiedene Inhalte aufweisen. Zudem steigert sie den Wiedererkennungswert. Eine möglichst einfache, strukturierte und für alle zugängliche Information ist die Grundvoraussetzung für die Attraktivität einer Mobilstation und letztlich auch zur Nutzung der verschiedenen Angebote. Die Stele

sollte an einer leicht einsehbaren und zentralen Stelle platziert werden. Die Ausstattungsmerkmale der zentralen Informationsstele mit ggf. (digitalen)[13] Komponenten können je nach Standortbeschaffenheit, Einsatzzweck, geplanter Größe und Angebotsumfang der Mobilstation variieren und selbstverständlich entsprechend individuell gestaltet werden. Integriert werden können Uhr, Wegweisung, WLAN, bis hin zu Kamerafunktion, Gegensprechanlage und Vandalismuswarnanlage.

Anhand des Leitfadens müssen die Kommunen für eine Ausschreibung die Merkmale und Inhalte der Stele festlegen. Die jeweiligen Grundlagendateien und Farbvorgaben können beim Zukunftsnetz Mobilität NRW eingeholt werden. Auch gibt es technische Zeichnungen und beispielhafte Konfigurationen.[14]

Hinweis:

Bei integrierten Ausstattungen wie WLAN, Uhr, DFI usw. müssen Stromanschluss und Internet vorhanden sein. Für eine DFI sind Abstimmungen mit der RVM notwendig; die Einrichtung eines WLANs kann eigenständig mit verschiedenen Providern durchgeführt werden.

Auch die Gestaltung von einer Radluftstation, Carsharing-Stellplätzen und einer Ladestationen können mit dem Design der Mobilstation vereinheitlicht werden (s. Abb. 4.1-3).

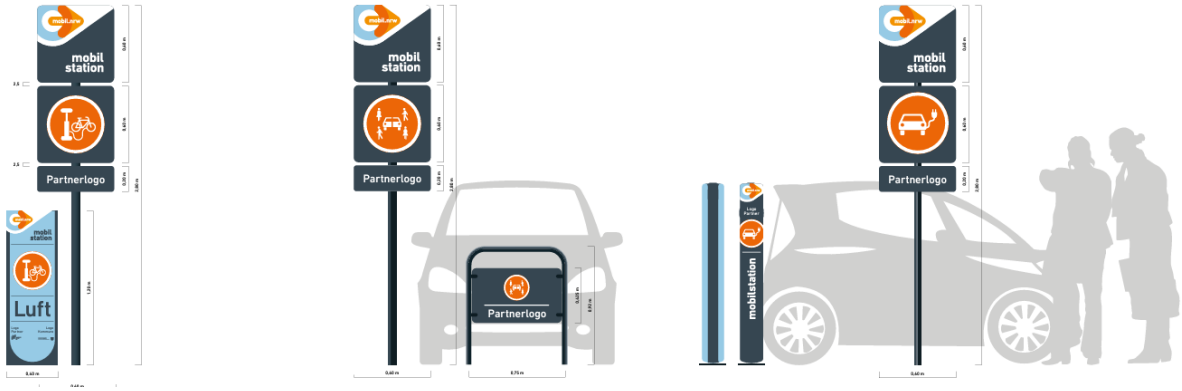

Abb. 3.1-6: Beispielhafte Module der Mobilstation[15].

[13] In die Stelen lässt sich auch eine dynamische Fahrgastinformationssystem integrieren.

[14] https://wir.gorheinland.com/angebot/vernetzte-mobilitaet/rahmenvertraege/mobilstationsstelen-und-hinweisbeschilderung/

[15] Quelle: Mobilität vernetzt. Mobilstationen in NRW. Gestaltungsleitfaden 4.0. Stand März 2024. Köln.

Abb. 3.1-7: Grundformen der Vorderseite von Infostelen[16].

Abb. 3.1-8: Mögliche Farbvarianten von Infostelen[17].

[16] Quelle: Mobilität vernetzt. Mobilstationen in NRW. Gestaltungsleitfaden 4.0. Stand März 2024. Köln.

[17] Quelle: Mobilität vernetzt. Mobilstationen in NRW. Gestaltungsleitfaden 4.0. Stand März 2024. Köln.

3.2 Weitere zusätzliche Ausstattungen

Mobilstationen können über ihre Mindestausstattung hinaus mit zusätzlichen Funktionen erweitert werden, um die Mobilität noch komfortabler und umweltfreundlicher zu gestalten. Mögliche zusätzliche Ausstattungsmerkmale sind:

- **Ladeinfrastruktur für den Kfz-Verkehr**
  In Zusammenarbeit mit Partnern aus der Energiebranche kann eine Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge bereitgestellt werden. Diese ermöglicht es Nutzerinnen und Nutzern, ihre E-Autos während der Nutzung anderer Verkehrsmittel aufzuladen und fördert den Übergang zur Elektromobilität.

- **Paketstationen**
  Diese können von Paketdienstleistern betrieben werden und bieten den Bürgerinnen und Bürgern die Möglichkeit, Pakete flexibel abzuholen oder zu versenden. Solche Stationen reduzieren den Lieferverkehr und bieten eine bequeme Lösung für Online-Einkäufe.

- **Carsharing und Bikesharing**
  Durch Kooperationen mit Car- und Bikesharing-Unternehmen können an den Mobilstationen geteilte Fahrzeuge zur Verfügung gestellt werden. Diese Dienste ermöglichen es den Nutzerinnen und Nutzern, schnell und einfach auf Autos oder Fahrräder umzusteigen, ohne auf ein eigenes Fahrzeug angewiesen zu sein.

  Bikesharing-Systeme können auch in ländlichen Räumen, bevorzugt durch die Kreise, etabliert werden. Wichtig ist hierbei ein dichtes Netz an Stationen (fest installierte oder virtuelle Stationen) und die Teilnahme möglichst vieler Kommunen. In einigen Regionen Deutschlands wird dies bereits erfolgreich praktiziert (z.B. Rheinisch-Bergischer Kreis, Kreis Euskirchen).

- **P+R-Anlagen (Park-and-Ride)**
  P+R-Anlagen bieten den Nutzerinnen und Nutzern die Möglichkeit, ihr Auto in schnell erreichbaren und verkehrsgünstig gelegenen Gebieten, möglichst außerhalb von Ballungszentren, zu parken und von dort auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen. Dies reduziert den innerstädtischen Verkehr und fördert die Nutzung von Bus und Bahn.

Zusätzlich zu den bereits genannten Ausstattungen von Mobilstationen im Kreis Steinfurt gibt es weitere Optionen, die in den kommenden Jahren ergänzt werden können, um die Benutzerfreundlichkeit und den Komfort weiter zu steigern. Diese beinhalten:

- **Taxi-Station**
  Eine Taxi-Station bietet den Nutzerinnen und Nutzern eine zusätzliche Möglichkeit, schnell und unkompliziert auf Taxis als Verkehrsmittel zuzugreifen. Dies ist besonders in Bereichen sinnvoll, in denen andere öffentliche Verkehrsmittel begrenzt sind oder für besondere Anforderungen, wie z. B. Fahrten zu Uhrzeiten außerhalb des regulären Nahverkehrs.

- **Kioske**
  Kioske bieten an Mobilstationen nicht nur eine Serviceerweiterung, sondern auch die

Möglichkeit für Reisende, Snacks, Getränke und Zeitungen zu erwerben. Sie schaffen zusätzliche Aufenthaltsqualität und machen Wartezeiten angenehmer.

- **WC- Anlagen**
  Bestandteil einer Mobilstation sollte auch eine öffentliche Toilettenanlage sein, die barrierefrei ist und Hygienestandards erfüllt. WC-Anlagen sollten zumindest an Bahnhöfen und an größeren Verknüpfungspunkten realisiert werden. Frühzeitig sollte geklärt werden, wer für die Wartung und Reinigung sowie die Betriebskosten für Strom und Wasser als auch die Nutzungsgebühren zuständig ist.

Ladeinfrastruktur für den Kfz-Verkehr

Grundsätzlich entsteht eine öffentliche Ladeinfrastruktur in Verbindung mit öffentlichen Parkplätzen (für Pkw aber auch in Sondernutzung für private Carsharing Unternehmen). Pro Ladesäule können in der Regel zwei PKW gleichzeitig geladen werden (je nach Anbieter und Art des Ladens).

Grundsätzlich gibt es zwei Arten von Elektroladestationen:

1. AC-Ladestationen arbeiten mit Wechselstrom und können gut dort eingesetzt werden, wo Fahrzeuge länger abgestellt werden (bis zu 4 Stunden). Sie sind meistens an das bestehende Stromnetz anschließbar. Diese Station arbeitet mit einer Ladeleistung von 11 bis 22 kW.
2. DC-Schnellladestationen werden mit Gleichstrom betrieben, haben eine deutlich höhere Ladeleistung und können deshalb Pkw schnell aufladen (durchschnittliche Ladezeit bis 80 % Kapazität ca. 30 Minuten). Grundsätzlich sind solche Stationen an verkehrlich gut erreichbaren (Knoten-) Punkten sinnvoll einsetzbar Schnellladestationen sind jedoch (noch) um ein Vielfaches teurer als die AC-Ladestationen und haben höhere Anforderungen an die Infrastruktur (z.B. Trafostationen).

Mit der Errichtung von Ladeinfrastruktur stellt sich vor allem die Frage nach dem Betreiber solcher Anlagen. In der Praxis treten vor allem Energieversorger (z. B. Stadtwerke) als Betreiber öffentlich zugänglicher Ladestationen auf.[18] Im Vorfeld der Errichtung der Ladesäulen-Infrastruktur ist eine Vielzahl unterschiedlicher Rechtsgebiete zu beachten. Auch die Thematik des Lärms (bei Schnellladestationen) ist ggf. zu berücksichtigen. Es wird empfohlen, dass die Kommunen bei potenziellen Standorten auf etablierte Stromanbieter (möglichst Ökostrom) in der Region zurückgreifen, und diese bei den baurechtlichen Beantragungs- und Genehmigungsverfahren unterstützen.

Die Ausstattung der Ladeeinheit, Nutzungs- und Bezahlvarianten (flexible Nutzung ermöglichen) sind in der Ladesäulenverordnung des Bundes vorgegeben, die elektrotechnischen und sonstigen Sicherheitsbestimmungen sind einzuhalten. Eine Förderung durch den NWL oder die FöRI-MM besteht aktuell nicht.

[18] Im Kreis Steinfurt ansässige Anbieter sind u.a.: Westenergie, Last Mile solutions, Shell Recharge, EnBW, Stadtwerke Steinfurt, Stadtwerke Emsdetten, Stadtwerke Greven, Stadtwerke Lengerich.

Abb. 3.2-1: E-Ladestation in Saerbeck (Quelle: Eigene Aufnahme).

Standorte für Kfz- Ladesäulen können auf der Internetseite des Ministeriums für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen eingesehen werden.

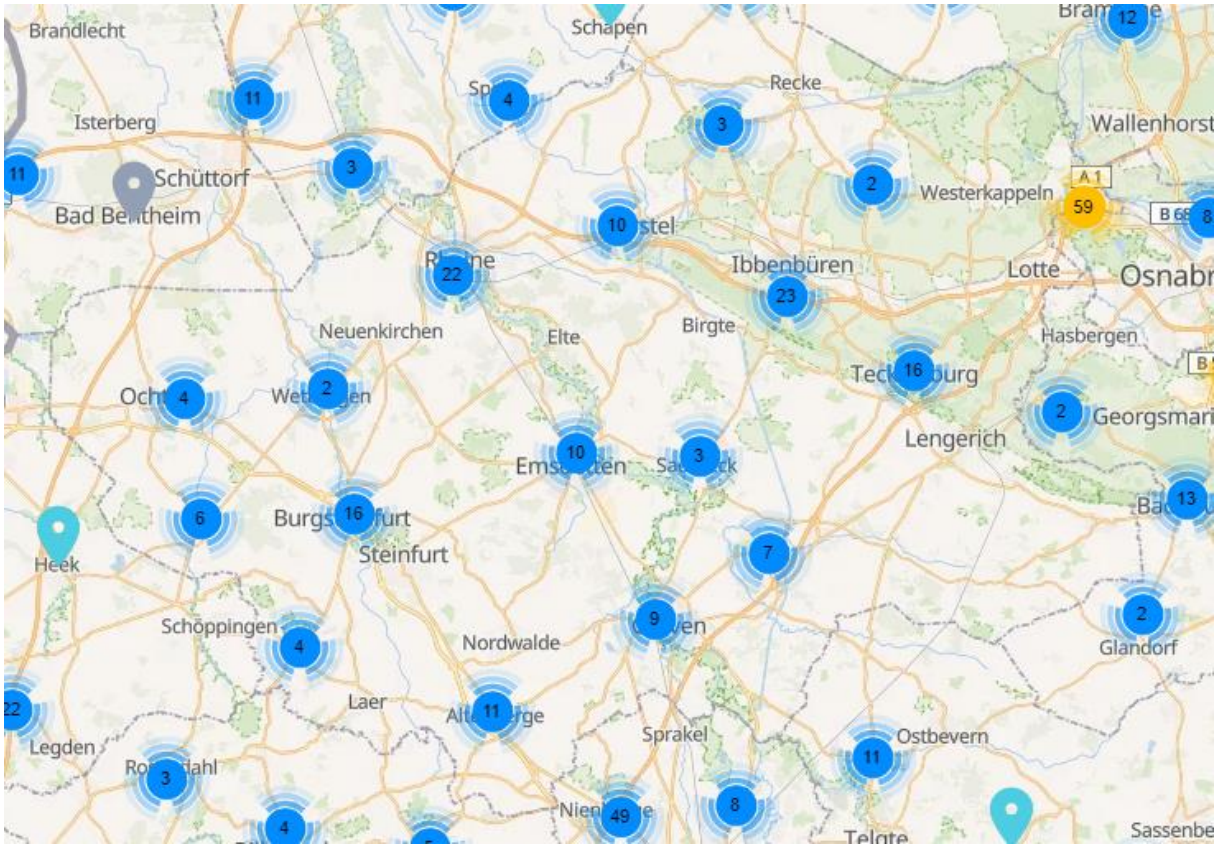

Abb. 3.2-2: E-Auto-Ladesäulenstandorte im Kreis Steinfurt (Quelle: Elektro Mobilität NRW. Ministerium für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen)
(Quelle: https://www.elektromobilitaet.nrw/unser-service/ladesaeulen-karte/).

Serviceangebote (Packstation, Gepäckschließfächer)

Generell gibt es zwei wesentliche unterschiedliche Ansätze für eine Paketstation / Packstation:

1. Serviceboxen ohne direkte Zuordnung eines speziellen Paketdienstleisters. Alle Paketdienstleister können diese Servicebox nutzen. Für die Erstellung ist jedoch finanziell die Kommune zuständig, für die jährliche Software-Lizenzgebühren inkl. Software-Wartungsgebühren etc. anfallen. Zudem fallen für die Anlage selbst auch noch Kosten an. Die Kosten für eine solche Paketstation sind für die Kommune grundsätzlich sehr hoch, wenn kein Partner (z. B. für den Betrieb) gefunden werden kann. Solche Paketstationen sind eher selten zu finden.
2. Zum anderen gibt es Paketstationen, die nur von einem Paketdienstleister genutzt werden. Diese werden vom Dienstleister selbst errichtet, hierfür fallen keine zusätzlichen Kosten für die Kommunen an. Es muss lediglich eine gut zu erreichende befestigte Fläche zur Verfügung gestellt werden. Die Nachteile von anbietergebundenen Stationen sind jedoch, dass sich die Kommune auf einen Anbieter festlegt bzw. Flächen für mehrere Paketstationen verschiedener Firmen anbieten muss. Grundsätzlich sind solche Stationen für Dienstleister, wie DHL, Amazon, GLS etc. durchaus interessant, kommen aber eher für größere Mobilstationen (z.B. an Bahnhöfen) infrage.
3. Seit Dezember 2022 gibt es eine weitere Möglichkeit. Box – die Abholstation von der DB. Diese ist Bestandteil von Smart City.

Für die Errichtung ist ein Stromanschluss / Internetanschluss notwendig, auch Solarbetrieb ist möglich. Derzeit (Stand Juni 2023) ist kein Förderprogramm für die Einrichtung von Paketstationen vorhanden.

Abb. 3.2-3: Bespielhafte Packstation DHL und Smart City DB Box – Abholstation in Rheine (Quelle: Eigene Aufnahme).

Exkurs: Smart City von DB

Die Smart City von DB (Deutsche Bahn) ist ein Konzept, das darauf abzielt Bahnhöfe und deren Umgebung zu modernen, nachhaltigen und digital vernetzten Orten zu transformieren. Es kombiniert Mobilität, Digitalisierung, Nachhaltigkeit und innovative Services, um das urbane Leben zu verbessern.

Hier sind die Kernpunkte in Kürze:

- Bahnhof als Hub: Bahnhöfe werden zu multimodalen Mobilitätszentren ausgebaut, die verschiedene Verkehrsmittel wie Bahn, Bus, Carsharing, E-Scooter und Fahrräder vernetzen.
- Nachhaltigkeit: Fokus auf klimafreundliche Lösungen wie Elektromobilität, CO_2-neutrale Infrastruktur und nachhaltige Energieversorgung.
- Digitalisierung: Nutzung moderner Technologien wie WLAN, Smart Parking und Apps, die den Aufenthalt und die Mobilität erleichtern.
- Lebensqualität steigern: Ziel ist es, Bahnhöfe zu lebendigen Orten der Begegnung und des Austauschs zu machen, die über ihre Funktion als Verkehrsknotenpunkt hinausgehen.

Die DB möchte mit dem Smart-City-Konzept nicht nur den Verkehr, sondern auch das Leben in den Städten verbessern und gleichzeitig zur Digitalisierung und Nachhaltigkeit beitragen.

Als zusätzlicher Service an Mobilstationen können Gepäckschließfächer installiert werden, in denen Gepäck aufbewahrt werden kann, dass für den kurzen Zwischenstopp oder den weiteren Verlauf der Reise nicht mehr benötigt wird. Die Gepäckschließfächer können auch durch Lademöglichkeiten für die Akkus von E-Bikes und Pedelecs ergänzt werden. Die Standorte von Gepäckschließfächern sind zum Beispiel im Stadtzentrum oder an touristischen Zielen zu empfehlen. Wichtig sind eine regelmäßige Kontrolle und Reinigung der Schließfächer.

Abb. 3.2-4: Beispielhafte Gepäckschließfächer an einer Bushaltestelle (Quelle: Eigene Aufnahme).

Bikesharing

Bikesharing kann im Kreis Steinfurt das Mobilitätsangebot, insbesondere an ÖPNV-Haltestellen, ideal ergänzen, indem es die erste und letzte Meile abdeckt. Im fahrradfreundlichen Münsterland, das bereits eine hohe Fahrradnutzung pro Kopf verzeichnet, bieten Pedelecs und ein Lastenradmietsystem nach einer vorab durchgeführten Marktanalyse ein vielversprechendes Ausbaupotenzial. Wie beim Carsharing lässt sich Elektromobilität auch in Fahrradverleihsysteme integrieren. Durch den Einsatz von Pedelecs und Ladeinfrastrukturen für Akkus kann das Angebot erweitert werden, was besonders in Regionen mit hoher Nachfrage oder anspruchsvoller Topographie von Vorteil für die Nutzerinnen und Nutzer ist. Dies würde eine nachhaltige und flexible Mobilität im öffentlichen Raum fördern.

Während Bikesharing in städtischen und verdichteten Räumen durch Pedelecs und Lastenräder bereits seit Jahren etabliert ist, zeigen Beispiele, wie die TINK-Initiative (Transportrad Initiative Nachhaltiger Kommunen), dass Fahrradverleihsysteme auch in ländlicheren Gebieten erfolgreich funktionieren können. Wichtig ist jedoch, dass ein solches System kreisweit angeboten und möglichst alle Kommunen miteinander verbindet. Erst die Nutzung über kommunale Grenzen hinweg macht das System attraktiv und ermöglicht eine effiziente Nutzung.

Im Kreis Steinfurt gibt es mehrere Ansätze für Bike-Sharing. Insbesondere das Projekt „Triangel“ spielt eine wichtige Rolle bei der Förderung des Radverkehrs.[19] Im Rahmen dieses Projekts, das in verschiedenen Kommunen des Kreises umgesetzt wurde, gibt es beispielsweise ein Bikesharing-Angebot am Bahnhof in Ochtrup. Dieses Projekt verknüpft den ÖPNV mit dem Radverkehr, um die Mobilität klimafreundlicher zu gestalten.

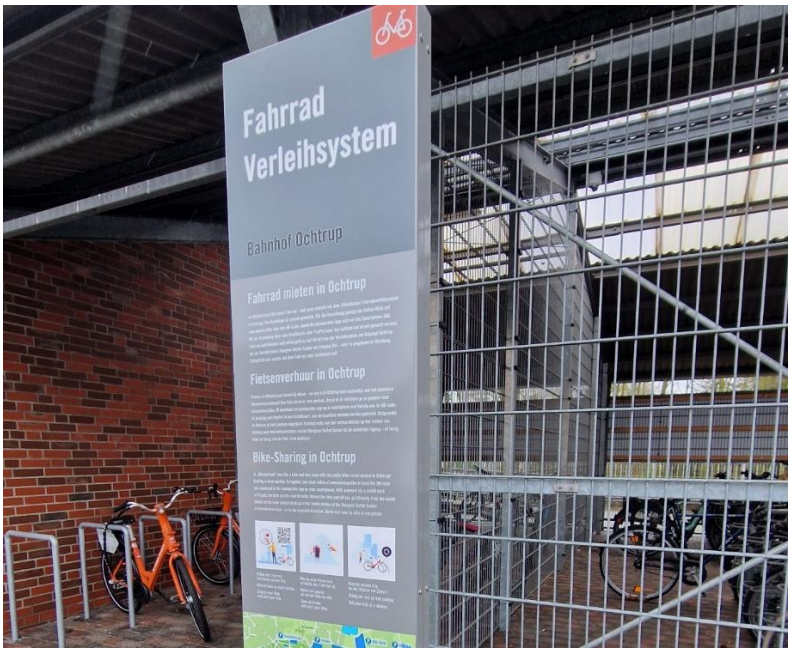

Abb. 3.2-5: Fahrradverleihsystem am Bahnhof Ochtrup (Quelle: Eigene Aufnahme).

[19] https://www.kreis-steinfurt.de/kv_steinfurt/Kreisverwaltung/%C3%84mter/Amt%20f%C3%BCr%20Planung,%20Naturschutz%20und%20Mobilit%C3%A4t/Mobilit%C3%A4t/Triangel/ (abgerufen am 19.9.2024)

Zudem setzt sich der Kreis Steinfurt aktiv dafür ein, Sharing-Dienste, wie Carsharing und Bikesharing weiter auszubauen. Bei einem Treffen im April 2024 wurden entsprechende Projekte und zukünftige Erweiterungen besprochen, die auch auf den Bedarf der Städte und Gemeinden im Kreis Steinfurt zugeschnitten sind.

Diese Initiativen tragen dazu bei, eine umweltfreundlichere Mobilitätskultur zu etablieren und den Radverkehr stärker in den Alltag der Menschen zu integrieren.

Carsharing

In der städtischen Mobilität setzt sich in den letzten Jahren zunehmend der Paradigmenwechsel „Nutzen statt Besitzen“ durch. Derzeit wird Carsharing oftmals noch mit Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren betrieben. Die vollumfängliche Ausstattung einer Fahrzeugflotte mit Elektroantrieb ist selbst in Großstädten derzeit noch nicht umfassend rentabel durchzuführen. Dennoch ist es ein mittelfristiges Ziel, Carsharing komplett auf Elektroantrieb umzustellen. Carsharing[20] kann insgesamt die Erreichbarkeit und die Reisezeit in Räumen verbessern, in denen der ÖPNV allein keine attraktive Alternative darstellt, und die durch hohe Distanzen im Fuß- und Radverkehr kaum erreichbar sind. Aber auch in verdichteten Räumen ist Carsharing eine Alternative, um auf das eigene Auto verzichten zu können. Für Kommunen, die Carsharing anbieten wollen, gilt es in einem ersten Schritt, eine Marktsondierung unter folgenden Aspekten durchzuführen:

- Gibt es Potenzial in der Kommune?
- Gibt es bereits Angebote in Nachbarstädten?
- Welche Anbieter stehen überhaupt zur Verfügung?
- Gibt es ggf. in der eigenen Kommune Initiativen?

Carsharing-Stellplätze können nach dem „Gesetz zur Bevorrechtigung des Carsharing“ (Carsharing-Gesetz; CsgG), das am 1. September 2017 in Kraft getreten ist, im öffentlichen Raum untergebracht werden. Mit diesem Gesetz wurde erstmals die Einrichtung von Carsharing-Stellplätzen im öffentlichen Raum bundesweit geregelt. Bevor das Gesetz in Kraft getreten ist, gab es keine adäquaten rechtlichen Voraussetzungen zur Einrichtung von Stellplätzen für Carsharing-Fahrzeuge auf öffentlichen Flächen.

Hinweis:

Als Carsharing-Standorte eignen sich z.B. SPNV-Stationen in Verbindung mit ÖPNV-Stationen, die leicht zu erreichen sind. Die Praxis hat gezeigt, dass mindestens zwei Carsharing-Stellplätze vorhanden sein sollten. Vor der Ausweisung oder dem Bau von solchen Plätzen sollte eine Marktsondierung durchgeführt werden.

[20] Die Einrichtung von Carsharing-Stellplätzen als Bestandteil einer Mobilstation birgt einige rechtliche Herausforderungen. Zu beachten sind das Carsharinggesetz (CsgG), das Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (StrWG NRW), die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) sowie das Elektromobilitätsgesetz (EmoG).

Im Kreis Steinfurt gibt es verschiedene Carsharing-Projekte, die darauf abzielen, die Mobilität in der Region zu verbessern und umweltfreundliche Alternativen zum eigenen Auto anzubieten. Zu nennen sind beispielsweise die Angebote von Sharenow oder Stadtteilauto.

Im Zuge von Erweiterungen von Standorten für Mobilstationen sollte über eine entsprechende Verknüpfung von bestehenden Carsharing-Systemen mit Mobilstationen nachgedacht werden.

Fahrradreparaturstation

Eine Fahrradreparaturstation ist eine geeignete Ergänzung zu bereits geförderten Radabstellanlagen (z. B. Fahrradboxen, Sammelanlagen). Durch das Aufstellen einer solchen Anlage haben z. B. Pendler bei Bedarf die Möglichkeit, eigene kleinere Reparaturen durchzuführen. Insbesondere an Stationen, an denen Fahrräder womöglich 8-10 Stunden abgestellt werden (um mit dem Bus zur Arbeit zu fahren) und keine Möglichkeit besteht Ausrüstung (z. B. eigene Fahrradpumpe) sicher zu verwahren, bieten diese Stationen eine Steigerung der Attraktivität. In den Kostenschätzungen zu den Mobilstationen sind diese Säulen als 100% Eigenleistung der Kommunen hinterlegt. Eine Förderung durch den NWL besteht nicht, die FöRi-MM fördert eine Fahrradreparaturstation im Zusammenhang mit dem Bau einer gesamten Mobilstation zu 80%.

Aktuell (02/2025) besteht die Möglichkeit durch den Allgemeinen Deutschen Automobil-Club e.V. (ADAC) kostenfreie Fahrradreparaturstationen zu erhalten (inkl. Wartung). Entsprechende Informationen können unter https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/zweirad/fahrrad-ebike-pedelec/kauf-ausruestung/radservice-stationen/ eingesehen werden.

Abb. 3.2-6: Beispielhafte Reparaturstation am Bahnhof Greven (Quelle: Eigene Aufnahme).

Grundsätzliches zu Ausstattungen

Mobilstationen können in unterschiedlicher Form und Größe entstehen. Die richtigen Standorte für ein Grundnetz sind hierbei ebenso wichtig wie die Angebote und die Nachfrage vor Ort. Von einfachen Standorten mit Mindestausstattung bis hin zu Standorten mit einer Vielzahl an Mobilitätsangeboten steht eine große Bandbreite an Möglichkeiten zur Verfügung.

Unterschieden wird dabei zwischen hoher und mittlerer Notwendigkeit. Im Einzelfall sind die Ausstattungen individuell für jeden Standort zu prüfen. In Abbildung 3.2-7 sind die empfohlenen Ausstattungen über die Mindestausstattung hinausgehenden Elemente mit ihrer Notwendigkeit dargestellt. An Mobilstationen mit besonders hoher Nachfrage sollten möglichst mindestens zwei Elemente der hohen bzw. mittleren Notwendigkeit zusätzlich eingeplant werden.

Mobilstationen sollten bestmöglich in die räumliche und städtebauliche Einheit integriert werden. Die Elemente einer Mobilstation sollten daher nicht zu weit voneinander entfernt und in Sichtweite liegen. Aufgrund der häufig geringen Flächenverfügbarkeit sind Ausstattungen einer Mobilstationen in der Praxis häufig in größerer räumlicher Entfernung verteilt. Auch wird gerne auf verfügbare Flächen abseits der Haltestelle hingewiesen. Es ist jedoch darauf zu achten, dass Ausstattungen in Sichtbeziehung zur Haltestelle sind und eine Entfernung von 50 m bis 80 m nicht überschreiten (je nach Größe der Mobilstation).

Kurz zusammengefasst:

Empfehlungen der Mindestausstattung

- Stele/Säule/Beschilderung mit der Kennzeichnung „Mobilstation NRW“ im Landesdesign „mobil.nrw“
- Informationen zum Angebot (Aushangfahrplan, Tarifbedingungen, Nutzungsbedingungen, Umgebungspläne)
- Beleuchtung (für die Verkehrssicherheit und soziale Kontrolle)
- Barrierefreiheit
- Sitzgelegenheit mit Witterungsschutz
- Dynamische Fahrgastinformation
- B+R-Anlage

Bei Bedarf sollten folgende Ausstattungen ergänzt werden:

- WLAN-Angebot
- Fahrkartenverkauf

Abb. 3.2-7: Über die empfohlene Mindestausstattung hinausgehende Elemente[21].

[21] Quelle: Zukunftsnetz Mobilität NRW 2022: Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen. 3. aktualisierte und überarbeitete Auflage. Köln.

3.3 Einheitliches Design

Die Gestaltung und die Anordnung der verschiedenen Elemente nehmen maßgeblichen Einfluss auf die Aufenthaltsqualität und die Nutzerfreundlichkeit einer Mobilstation und stellen optisch das Grundprinzip heraus, verschiedene Mobilitätsangebote an einem Ort zu vernetzen. Um dies zu unterstützen, sollen der konkreten Planung einer Mobilstation folgende Aspekte zugrunde gelegt werden:

- eine gute und schnelle Sichtbarkeit,
- die landesweite Wiedererkennbarkeit,
- Modernität,
- eine intuitive Orientierung.

Das Ziel aller Planungen sollte daher sein, ein möglichst einheitliches Design von Mobilstationen sicherzustellen. Zu diesem Zweck wurde vom Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen in Zusammenarbeit mit dem Zukunftsnetz Mobilität NRW ein landesweiter Gestaltungsleitfaden mit einem entsprechenden Corporate Design entwickelt. In diesem werden neben den Basiselementen einer Mobilstation (z. B. Markenlogo, Schrift, Farben, Piktogramme) auch die einzelnen Module (z. B. Stele, Wegweiser, Ladestation, Hinweisschild) in einem einheitlichen Design vorgestellt und Angaben zu Bemaßungen getätigt.[22] In Abbildung 3.3-1 ist die Grundform des NRW-weiten Logos dargestellt, die standardmäßig für eine Mobilstation in NRW benutzt werden soll und dementsprechend in einem solchen Design gefördert wird.

Auf kommunaler Ebene sind häufig bereits stadt- und gemeindeweite Ausstattungselemente, wie z. B. Fahrgastunterstände oder Fahrradabstellanlagen, in Form und Farbgebung vereinheitlicht. Dies kann auch entsprechend weitergeführt werden, jedoch muss zumindest bei der Wegweisung, dem Logo, der Beschriftung sowie der Benennung einer Mobilstation eine landesweite Konformität gewährleistet sein. Diese Elemente werden in der Regel in der Informationsstele untergebracht, dass das zentrale Element der Wiedererkennung darstellt.

Abb. 3.3-1: Grundform des Logos, das standardmäßig für die Mobilstationen in NRW benutzt werden soll.[23]

[22] Unter dem folgenden Link kann der Gestaltungsleitfaden abgerufen werden: www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/vernetzte-mobilitaet

[23] Quelle: Mobilität vernetzt. Mobilstationen in NRW. Gestaltungsleitfaden 4.0. Stand März 2024. Köln.

4. Zusammenfassende Übersicht der Mobilstationen

4.1 Zusammenstellung der Mobilstationen

Im Kreis Steinfurt wurden nach den Ortsbegehungen und Abstimmungen insgesamt 51 von ursprünglich 67 Standorten festgelegt, die aufgrund ihres Potenzials für den Bau einer Mobilstation geeignet sind und weiterverfolgt werden sollen – auch wenn es bei einigen Standorten vorerst nur perspektivisch der Fall ist (s. Kapitel 2). Für jede geplante Mobilstation wurden folgende Unterlagen angefertigt:

- Steckbrief zur Erfassung des Bestands (s. Anlage 1)
- Steckbrief / Planung und Verortung der geplanten Elemente (s. Anlage 2)
- Kostenschätzung (s. Anlage 3, aber nicht für die perspektivischen Standorte).

Für jede Station wurde eine Kostenschätzung erstellt, aus der die Gesamtkosten, die förderfähigen Kosten und Eigenanteile hervorgehen. Diese stellen eine Kostenschätzung nach den aktuellen Marktpreisen (Stand 2023/2024) dar.

Von den ursprünglich 67 und dann 51 abgestimmten Haltestellen wurden vier Haltestellen in die Rahmenanmeldung 2024 und zwölf Haltestellen in die Rahmenanmeldung 2025 zur Förderung durch den NWL aufgenommen. An den Haltestellen, wo bislang keine Barrierefreiheit vorhanden ist bzw. noch keine Planungen vorliegen, wird der barrierefreie Ausbau in dem Einplanungsantrag mit einkalkuliert. Dies beinhaltet auch Haltestellen, die schon mit Buskapsteinen ausgerüstet sind, wo aber bspw. noch ein Blindenleitsystem fehlt.

Der von den jeweiligen Kommunen gewünschte Soll-Zustand der Haltestellen des Feinkonzeptes ist in der folgenden Tabelle zusammengefasst. Die **grün** hinterlegten Haltestellen wurden bereits beim NWL angemeldet und sollen im Laufe des Jahres 2025 umgesetzt werden. Die **orange** hinterlegten Haltestellen sollen in die Anmeldung 2025 aufgenommen werden und dann 2026 umgesetzt werden. Für diese Haltestellen muss teilweise Grunderwerb getätigt werden.

Nr.	Kommune	Standort	Raum-kate-gorie	Ist-Ausstattung	Zusätzliche Soll-Ausstattung
1	Altenberge	Altenberge (Westf.) Bahnhof	Regional peripher	• Überdachte Fahrradbügel • Witterungsschutz mit Sitzgelegenheiten • P+R Parkplatz • Fahrradkäfig • Abfallbehälter	• Austausch Bestandsfahrradbügel • 1 Mobilstationsplakette • 1 Bügel für 2 Lastenfahrräder • Taktile Leitstreifen für Bushaltestelle • 4 Fahrradboxen
2	Emsdetten	Bahnhof	Regional zentral	• Witterungsschutz mit Sitzgelegenheiten	• 5 Fahrradboxen • Taktile Leitstreifen für Bushaltestelle

Nr.	Kommune	Standort	Raum-kate-gorie	Ist-Ausstattung	Zusätzliche Soll-Ausstattung
				• Überdachte Fahrradbügel • Fahrradreparatur-station • Gepäckschließfächer mit Ladefunktion • Wegweiser • P+R Parkplatz • DFI • Abfallbehälter	• 1 Mobilstationsstele
3	Emsdetten	Sinnigen Möhring	Lokal	• Witterungsschutz mit Sitzgelegenheiten (einseitig) • Unüberdachte Fahrradbügel	• Überdachte Fahrradbügel • Mobilstationsplakette • Barrierefreier Ausbau
4	Emsdetten	Hembergen Mitte	Lokal	• Witterungsschutz mit Sitzgelegenheiten (einseitig) • Unüberdachte Fahrradbügel • P+R Parkplatz	• Witterungsschutz mit Sitzgelegenheiten (beidseitig) • Überdachte Fahrradbügel • Mobilstationsplakette • Barrierefreier Ausbau
5	Emsdetten	Ahlintel	Lokal	• Witterungsschutz mit Sitzgelegenheiten	• Überdachte Fahrradbügel • Mobilstationsplakette • Barrierefreier Ausbau
6	Greven	Reckenfeld Bahnhof	Regional peripher	• Überdachte Fahrradbügel • Witterungsschutz mit Sitzgelegenheiten • P+R Parkplatz • DFI (SPNV) • Fahrradreparatur-station	PERSPEKTIVISCH • Fahrradboxen • Überdachte Fahrradbügel • Fahrradparkhaus • 1 Mobilstationsstele • Barrierefreier Ausbau
7	Greven	Greven Bahnhof	Regional zentral	• Überdachte Fahrradbügel • Analoge Fahrradboxen • Witterungsschutz mit Sitzgelegenheiten • P+R Parkplatz • Fahrradreparatur-station	• Fahrradboxen • Ausstausch der Fahrradbügel • Fahrradparkhaus • 1 Mobilstationsstele

Nr.	Kommune	Standort	Raum-kate-gorie	Ist-Ausstattung	Zusätzliche Soll-Ausstattung
8	Greven	Rathaus / ZOB	Lokal	• Überdachte Fahrradbügel • Witterungsschutz mit Sitzgelegenheiten • P+R Parkplatz	PERSPEKTIVISCH • Überdachte Fahrradbügel • 1 Mobilstationsstele • Abschließbare B+R Anlage
9	Hopsten	Schul-zentrum	Lokal	• Fahrgastunterstand mit Sitzmöglichkeiten • Unüberdachte Fahrradbügel	• Überdachte Fahrradbügel • Fahrradboxen • 1 Mobilstationsstele • DFI • Barrierefreier Ausbau
10	Hörstel	Bahnhof	Regional zentral	• Fahrgastunterstand mit Sitzgelegenheiten • Analoge Fahrradboxen • Fahrradkäfig • Überdachte Fahrradbügel	• 42 Fahrradboxen • 10 doppelstöckige Fahrradboxen • Abschließbare Fahrradsammelgarage • Überdachte Fahrradbügel • Fahrradreparaturstation • 2 Fahrgastunterstände mit Fahrradbügeln • Barrierefreier Ausbau • 1 Mobilstationsplakette
11	Hörstel	Alte Gießerei	Lokal	• Fahrgastunterstand mit Sitzmöglichkeiten (einseitig) • Abfalleimer	• 1 neuer Fahrgastunterstand mit Dachbegrünung und PV Anlage sowie integrierten Fahrradbügeln • 1 Mobilstationsplakette
12	Hörstel	Bevergen Apotheke	Lokal	• Unüberdachte Fahrradbügel • Barrierefrei ausgebaut • Witterungsschutz mit Sitzgelegenheiten • Abfallbehälter	• 2 neue Fahrgastunterstände mit Dachbegrünung und PV Anlage sowie integrierten Fahrradbügeln • WLAN
13	Horstmar	Leer Dorfplatz	Lokal	• Fahrgastunterstand mit Sitzmöglichkeiten • Unüberdachte Fahrradbügel • WLAN • P+R Platz • Abfallbehälter	• 6 überdachte Fahrradbügel (12 Stellplätze) • Abschließbare Fahrradsammelgarage (8 Stellplätze + 1 Stellplatz

Nr.	Kommune	Standort	Raum-kate-gorie	Ist-Ausstattung	Zusätzliche Soll-Ausstattung
					für behindertengerechtes Fahrrad) • Gepäckschließfächer mit Ladefunktion • 1 Reparaturstation • 1 Mobilstationsplakette
14	Ibbenbüren	Hafen	Lokal	• Fahrgastunterstand mit Sitzgelegenheit • Abfallbehälter	PERSPEKTIVISCH • Überdachte Fahrradbügel • Abschließbare Fahrradabstellplätze • Fahrradreparatursäule • Stellplätze für Carsharing
15	Ladbergen	Kreisverkehr	Regional zentral	• Fahrgastunterstand mit Sitzbank • Unüberdachte Fahrradbügel • Abfallbehälter • E-Ladesäule • Carsharing-Stellplatz	PERSPEKTIVISCH • 1 Mobilstationsstele • Fläche für E-Bikesharing
16	Laer	Hohe Str.	Regional zentral	• Fahrgastunterstand mit Sitzbank (einseitig) • Überdachte Fahrradbügel • Unüberdachte Fahrradbügel • Abfallbehälter • DFI • E-Bike Ladestation	• Barrierefreier Ausbau • Fahrgastunterstand mit Sitzgelegenheiten (2x) • Erneuerung und Erweiterung der überdachten Fahrradbügel • Mobilstationsplakette
17	Laer	Holthauser Str.	Regional peripher	• Fahrgastunterstand mit Sitzbank (einseitig) • Überdachte Fahrradbügel • Abfallbehälter • P+R Platz mit E-Ladessäule	• 8 Fahrradboxen • Abschließbare Fahrradsammelgarage • Mobilstationsplakette • Carsharing Stellplätze
18	Lengerich	Feuerwehr-haus	Lokal	• Fahrgastunterstand mit Sitzbank • Abfallbehälter	• 1 Fahrgastunterstand mit Sitzbank • 1 Mobilstationsstele • Überdachte Fahrradbügel • Barrierefreier Ausbau

Nr.	Kommune	Standort	Raum-kate-gorie	Ist-Ausstattung	Zusätzliche Soll-Ausstattung
19	Lengerich	Lengerich Bahnhof	Regional peripher	• Fahrradsammelgarage • Überdachte Fahrradbügel • Fahrgastunterstand mit Sitzgelegenheiten • Toilettenanlage • Barrierefreier Ausbau • P+R Parkplatz	• 1 Mobilstationsstele
20	Lienen	Kattenvenne Bahnhof	Regional peripher	• Fahrgastunterstand mit Sitzgelegenheiten • P+R Platz • DFI (teilweise) • Abfallbehälter • Fahrradkäfig	• Taktiles Leitsystem an der Bushaltestelle • 1 Mobilstationsstele • Versetzen des vorhandenen Fahrradkäfigs • Überdachte Fahrradbügel • Fahrradreparaturstation • WLAN
21	Lienen	Rathaus	Lokal	• Fahrgastunterstand mit Sitzgelegenheiten • Unüberdachte Fahrradbügel • P+R Platz	PERSPEKTIVISCH • Überdachte Fahrradbügel • Mobilstationsstele • Barrierefreier Ausbau • Fahrgastunterstand mit Sitzgelegenheiten • DFI • 2 Carsharing Stellplätze
22	Lotte	Büren Eversburg	Regional zentral	Reaktivierungshalte-stelle der Tecklenburger Nordbahn	• Überdachte Fahrradbügel • Abschließbare B+R Anlage • Mobilstationsstele • Barrierefreier Ausbau der dazugehörigen Bushaltestelle • Fahrradreparaturstation
23	Lotte	Büren Kromschrö-der	Regional peripher	Reaktivierungshalte-stelle der Tecklenburger Nordbahn	PERSPEKTIVISCH • Überdachte Fahrradbügel • Abschließbare B+R Anlage • Mobilstationsstele • Barrierefreier Ausbau der Bushaltestelle • Fahrradreparaturstation

Nr.	Kommune	Standort	Raum-kate-gorie	Ist-Ausstattung	Zusätzliche Soll-Ausstattung
24	Lotte	Grundschule	Lokal	• Fahrgastunterstand mit Sitzmöglichkeiten • Unüberdachte Fahrradbügel • DFI Anlage • Abfallbehälter	• Barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen • Überdachte Fahrradbügel • Fahrradboxen • Reparaturstation
25	Lotte	Halen Bahnhof	Regional zentral	• Informationsvitrine • Fahrgastunterstand mit Sitzmöglichkeiten • P+R Platz • E-Ladesäule für Pkws	• Barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen
26	Lotte	Lotte Wersen	Regional peripher	Reaktivierungshalte-stelle der Tecklenburger Nordbahn	PERSPEKTIVISCH • überdachte Fahrradbügel • Abschließbare B+R Anlage • Mobilstationsstele • Barrierefreier Ausbau der dazugehörigen Bushaltestellen • Fahrradreparaturstation • WC
27	Metelen	Bahnhof Metelen Land	Regional peripher	• Überdachte Fahrradbügel • Informationsvitrine • Fahrradboxen (manuell) • Fahrgastunterstand mit Sitzmöglichkeiten • P+R Platz • Mitfahrerbank • DFI • Abfallbehälter	Gesamtkonzept für Bahnhofsareal ist zu planen (fehlende Wendeschleife für Normalbusse!) • Erweiterung überdachte Fahrradbügel • Erweiterung P+R Platz • Barrierefreier Ausbau der Bushaltestelle • Mobilstationsstele • Erneuerung Fahrgastunterstand mit Sitzmöglichkeiten
28	Metelen	Busbahnhof	Lokal	• Unüberdachte Fahrradbügel • Fahrgastunterstand mit Sitzmöglichkeiten • Abfallbehälter • P+R Platz	• Überdachte Fahrradbügel • Erweiterung P+R Platz • Mobilstationsstele mit WLAN • Barrierefreier Ausbau • Fahrradreparaturstation • Trinkwasserspender

Nr.	Kommune	Standort	Raum-kate-gorie	Ist-Ausstattung	Zusätzliche Soll-Ausstattung
29	Mettingen	Rathaus/ Schultenhof	Regional zentral	• Fahrradkäfig • Überdachte Fahrradbügel • Fahrgastunterstand mit Sitzgelegenheiten • Mobilstationsplakette • Wegweiser (mobil NRW) • Abfallbehälter • DFI	• Barrierefreier Ausbau • Bestands-Fahrradbügel unter vorhandenen Überdachungen austauschen • Überdachte Fahrradbügel • Reparaturstation • Unüberdachte Fahrradbügel
30	Mettingen	Reaktivier-ungshalte-punkt	Regional zentral	HP noch nicht vorhanden, da Reaktivierungshaltestelle der Tecklenburger Nordbahn	PERSPEKTIVISCH • Überdachte Fahrradbügel • Abschließbare Fahrradabstellmöglich-keiten • 1 Mobilstationsstele
31	Neuenkirchen	Molkerei/ Offlumer See	Lokal	• Unüberdachte Fahrradbügel • Fahrgastunterstand mit Sitzgelegenheiten	• Fahrgastunterstand mit Sitzgelegenheiten • Überdachte Fahrradbügel • Abschließbare Fahrradsammelgarage
32	Neuenkirchen	Realschule	Lokal	• Fahrgastunterstand mit Sitzgelegenheit • Abfallbehälter	PERSPEKTIVISCH • Überdachte Fahrradbügel • Abschließbare B+R Anlage • E-Ladesäule • Mobilstationsstele
33	Ochtrup	Schul-zentrum	Lokal	• Haltestellenmast	PERSPEKTIVISCH
34	Ochtrup	ZOB	Lokal	• Fahrgastunterstand mit Sitzgelegenheiten (einseitig)	PERSPEKTIVISCH
35	Ochtrup	Ochtrup Bahnhof	Regional zentral	• Fahrradkäfig • Fahrgastunterstand mit Sitzgelegenheiten • Radstation • P+R Platz • Unüberdachte Fahrradbügel • Wegweiser	PERSPEKTIVISCH Bei Umbau des Bahnhofvorplatzes soll es eine Erweiterung der B+R Anlagen geben

Nr.	Kommune	Standort	Raum-kate-gorie	Ist-Ausstattung	Zusätzliche Soll-Ausstattung
				• Abfallbehälter	
36	Recke	Schul-zentrum	Regional zentral	• Überdachte Fahrradbügel • Analoge Fahrradboxen • Fahragstunterstand • Abfallbehälter	• Barrierefreier Ausbau • Überdachte Fahrradbügel • Abschließbare Fahrradsammelgarage
37	Recke	Espel Bahnhof	Regional zentral	• Fahrgastunterstand mit Sitzgelegenheiten • Unüberdachte Fahrradbügel • Abfallbehälter	PERSPEKTIVISCH • Überdachte Fahrradabstellmöglich-keiten mit doppelseitigen Anlehnbügeln • barrierefreier Ausbau
38	Recke	Recke Bahnhof	Regional peripher	HP nicht vorhanden, da Reaktivierungshalte-punkt der Tecklen-burger Nordbahn	PERSPEKTIVISCH • Überdachte Fahrradbügel • Abschließbare Fahrradabstellmöglich-keiten • Mobilstationsstele
39	Rheine	Bustreff (ZOB)	Lokal	• DFI • Toilettenanlage • Fahrgastunterstand mit Sitzgelegenheiten • Abfallbhälter • Unüberdachte Fahrradbügel	• 2 Mobilstationsstelen (davon eine mit digitalem Infobildschirm) • Wegweiser zum Bahnhof /Bustreff
40	Rheine	Hues-Ecke	Lokal	• Fahrgastunterstand mit Sitzgelegenheiten • Unüberdachte Fahrradbügel • Abfallbhälter	• Austausch der taktilen Leitelemente • DFI • Mobilstationsstele • Bestandsfahrradbügel ersetzen durch doppelseitige Anlehnbügel • Bestandssitzbänke und Abfallbehälter an Fahrgastunterstände ersetzen
41	Rheine	Mesum Bahnhof	Regional zentral	• Fahrgastunterstand mit Sitzgelegenheiten	• Überdachte Fahrradbügel • Fahrradreparaturstation • DFI

Nr.	Kommune	Standort	Raum-kate-gorie	Ist-Ausstattung	Zusätzliche Soll-Ausstattung
				• Unüberdachte Fahrradbügel • P+R Platz • Abfallbehälter	• Carsharing Stellplätze • Wegweiser • Beleuchtung
42	Rheine	Catenhorn, Bühnertstr.	Lokal	HP noch nicht vorhanden	PERSPEKTIVISCH • B+R Anlagen • Sharing Angebote • Packstation • Mobilstationsstele mit WLAN und DFI
43	Saerbeck	Friedhof	Regional zentral	• Überdachte Fahrradbügel • Fahrgastunterstand mit Sitzgelegenheiten • Fahrradkäfig • DFI • Abfallbehälter • P+R Platz	• Überdachte Fahrradbügel • Fahrradboxen • Fahrradsammelgarage • Mobilstationsstele • Taktile Leitelemente Bushaltestelle
44	Saerbeck	Linden-straße	Regional zentral	• Fahrgastunterstand mit Sitzgelegenheiten • P+R Platz • Abfallbehälter	• Überdachte Fahrradbügel • Barrierefreier Ausbau • Mobilstationsstele
45	Steinfurt	Borghorst (Westf.) Bahnhof	Regional zentral	• Überdachte Fahrradbügel • Unüberdachte Fahrradbügel • P+R Platz • E-Ladesäule Pkws	PERSPEKTIVISCH (Förderzusage existiert bereits) • 10 Fahrradboxen • Barrierefreier Ausbau Bushaltestelle
46	Steinfurt	Burgstein-furt Bahnhof	Regional zentral	• Unüberdachte Fahrradbügel • Fahrgastunterstand mit Sitzgelegenheiten • Abfallbehälter • DFI Anlage • Packstation • P+R Platz	PERSPEKTIVISCH (Planungswettbewerb für gesamtes Bahnhofsareal läuft) • Überdachte Fahrradbügel • Fahrradboxen • Mobilstationsstele • Barrierefreier Ausbau der Bushaltestelle • E-Ladesäulen Pkws • Carsharing

Nr.	Kommune	Standort	Raum-kate-gorie	Ist-Ausstattung	Zusätzliche Soll-Ausstattung
47	Steinfurt	Burgstein-furt, Mühlenstr.	Lokal	• Fahrgastunterstand mit Sitzmöglichkeiten • Unüberdachte Fahrradbügel • P+R Platz	PERSPEKTIVISCH (Förderzusage existiert bereits) • Mobilstationsstele • Fahrradboxen • E-Ladesäule Pkws
48	Westerkappeln	Kreisel Ibben-bürener Straße	Lokal	• Überdachte Fahrradbügel • Unüberdachte Fahrradbügel • Fahrgastunterstand mit Sitzmöglichkeiten • Abfallbehälter	• Überdachte Fahrradbügel • Barrierefreiheit
49	Westerkappeln	Schul-zentrum	Lokal	• Fahrgastunterstand • P+R Platz • Abfallbehälter • E-Ladesäulen Pkws	• Überdachte Fahrradbügel • Erneuerung Fahrgastunterstand mit Sitzmöglichkeiten • Barrierefreier Ausbau
50	Westerkappeln	Bahnhof	Regional zentral	Reaktivierungshalte-stelle der Tecklenburger Nordbahn	PERSPEKTIVISCH • Abschließbare B+R Anlage • Überdachte Fahrradbügel • Fahrradreparaturstation • WC • Mobilstationsstele • Barrierefreier Ausbau der „dazugehörigen“ Bushaltestellen
51	Wettringen	ZOB	Lokal	• Überdachte Fahrradbügel • Fahrgastunterstand mit Sitzmöglichkeiten • Fahrradreparatur-station • Abfallbehälter • DFI Anlage • WC • Trinkwasserspender	PERSPEKTIVISCH • Mobilstationsstele • E-Ladesäule für Pkws • Carsharing • Abschließbare B+R Anlage • Bügel für Lastenfahrräder

Abb. 4.1-1: Geplante Standorte für Mobilstationen im Kreis Steinfurt gemäß Feinkonzept mit Ist- und Soll-Ausstattung.

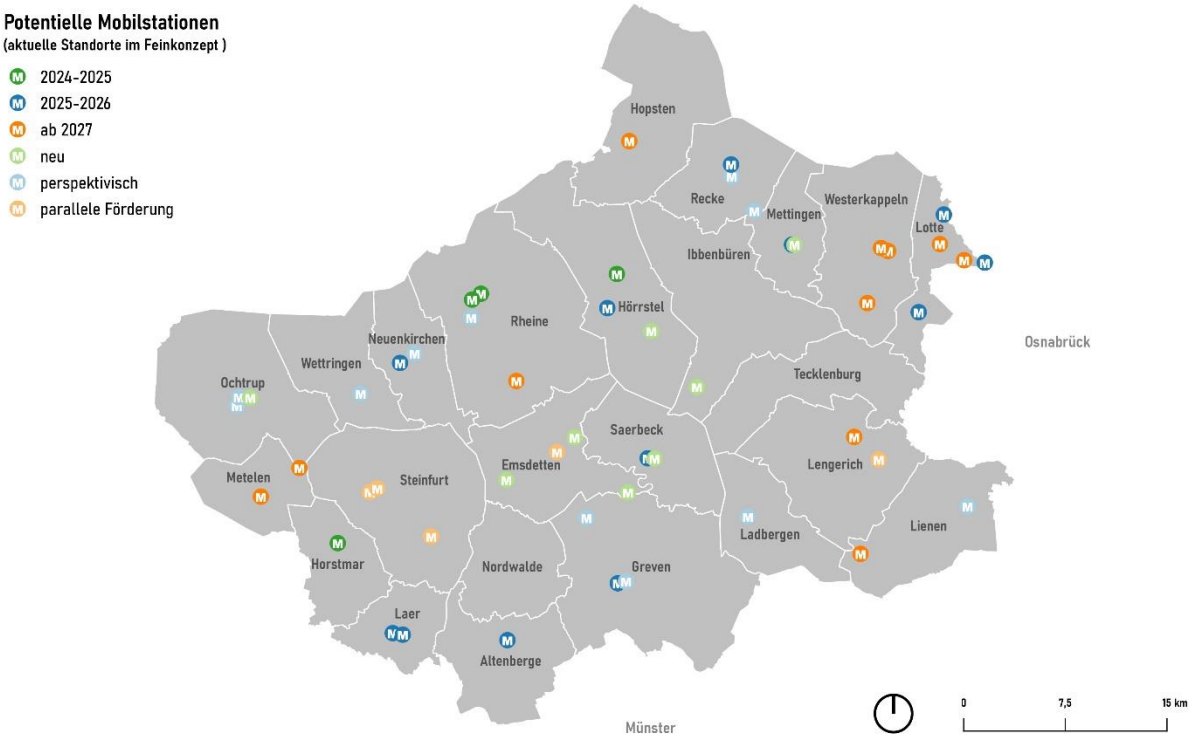

Abb. 4.1-2: Übersichtskarte geplante Mobilstationen im Kreis Steinfurt gemäß Feinkonzept (Quelle: Eigene Darstellung).

4.2 Wiederaufnahme des Schienenpersonennahverkehrs auf der Tecklenburger Nordbahn

Das Projekt zur Wiederaufnahme des Schienenpersonennahverkehrs der Tecklenburger Nordbahn verfolgt das Ziel, die Bahnverbindung zwischen den Gemeinden Recke, Mettingen, Westerkappeln, Lotte und der Stadt Osnabrück wieder nutzbar zu machen. Diese Maßnahme soll den öffentlichen Nahverkehr fördern, die Mobilität in der Region steigern und den Schienenverkehr attraktiver gestalten. Mit der Wiedereröffnung der Strecke wird Pendlerinnen und Pendlern eine umweltfreundliche Alternative zum Auto geboten, während gleichzeitig die Anbindung, der entlang der Strecke liegenden Gemeinden, verbessert wird. So leistet die Reaktivierung der Tecklenburger Nordbahn einen wichtigen Beitrag zu nachhaltiger Mobilität und zur Stärkung des Nahverkehrs in der Region. Es wird mit ca. 4.800 Fahrgästen pro Werktag auf der Tecklenburger Nordbahn gerechnet.

Die zu reaktivierende Strecke hat eine Länge von 23,6 km und umfasst im Kreis Steinfurt die folgenden sieben geplanten Haltepunkte:

1. Recke
2. Schlickelde/ Espel
3. Mettingen
4. Westerkappeln
5. Lotte Wersen
6. Lotte Büren/ Kromschröder

7. Lotte Büren/ Eversburg

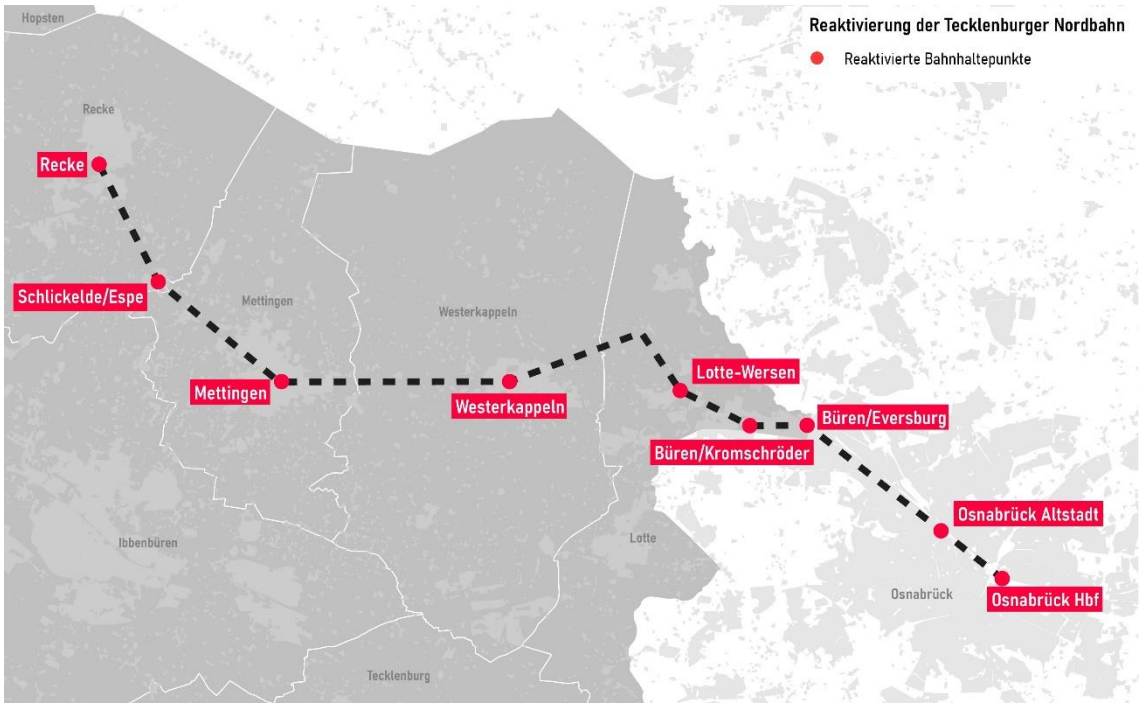

Abb. 4.2-1: Wiederaufnahme SPNV auf der Tecklenburger Nordbahn (Quelle: Eigene Darstellung).

Die geplante Wiederaufnahme des Schienenpersonenverkehrs auf der Tecklenburger Nordbahn (TN) nimmt zunehmend Gestalt an. In einem gemeinsamen Workshop am 09.10.2024 lag der Fokus auf der Gestaltung der sieben neuen Bahnstationen. Dazu kamen die Bürgermeisterinnen und Bürgermeister der vier angrenzenden Gemeinden Recke, Mettingen, Westerkappeln und Lotte zusammen mit Vertreterinnen und Vertretern des Kreises Steinfurt, der Planungsgesellschaft büro stadtVerkehr, des Zweckverbands Mobilität Münsterland (ZVM), der Regionalverkehr Münsterland (RVM) und des Nahverkehrs Westfalen-Lippe (NWL), einschließlich Zukunftsnetz Mobilität NRW.

Hier wurde ersichtlich, dass nicht nur die Reaktivierung der Tecklenburger Nordbahn von Bedeutung ist, sondern auch die Gestaltung der sieben neuen Haltepunkte als potentielle Mobilstationen, um ein attraktives öffentliches Mobilitätsangebot zu schaffen.

Für Mobilstationen ist grundsätzlich eine große Vielfalt an möglichen Verkehrsangeboten und Ausstattungsmerkmalen denkbar. Von Basiseinrichtungen wie P+R-Parkplätzen und Fahrradstellplätzen über DFI-Anzeigen und WLAN bis hin zu Snackautomaten und Paketstationen reicht die Palette der Möglichkeiten. Ein Kernelement: das klare und einheitliche Design des neuen NRW-Landesstandards für Mobilstationen unter der Dachmarke „mobil.nrw“. Auch die Einführung neuer Mobilitätsangebote wie Fahrradverleihsysteme oder die mögliche Neugestaltung des öffentlichen Raums wurden diskutiert. Konsens war, dass jede Station individuell nach ihrer lokalen Bedeutung und den Rahmenbedingungen vor Ort betrachtet werden muss.

Für den gesamten Abschnitt zwischen Recke und Lotte Büren ist mit einer Bauzeit von einem Jahr nach Genehmigung und Zuteilung der Fördermittel zu rechnen.

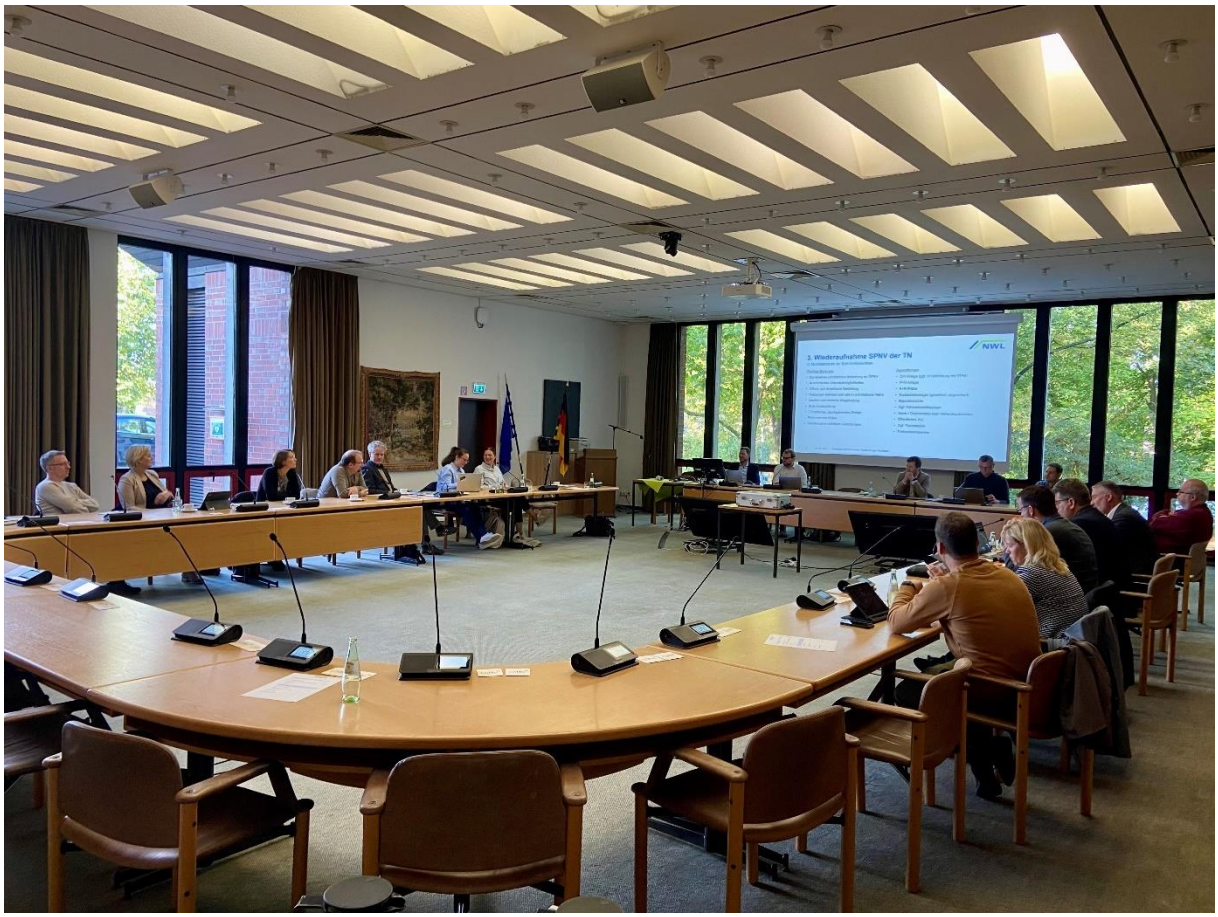

Abb. 4.2-2: Workshop zur Wiederaufnahme des SPNV auf der Tecklenburger Nordbahn (Quelle: Kreis Steinfurt).

4.3 Zukünftige Ausbaupotentiale der Mobilstationen

Jede Haltestelle verfügt über eine Grund- bzw. Mindestausstattung, die im Sinne eines Baukastensystems erweitert werden kann. Für den Kreis Steinfurt wesentliche darüberhinausgehende Ausstattungsmerkmale, die in den nächsten Jahren an den Mobilstationen ergänzt werden könnten, sind z.B. (Empfehlung):

- Erweiterung von Fahrradboxen bei großer Auslastung des Bestandes
- Erweiterungen von Fahrradabstellanlagen, z.B. auch für Lastenfahrräder
- Errichtung von Carsharing-Stellplätzen im Bereich von zentralen Lagen nach vorheriger Marktsondierung
- Errichtung von weiteren E-Ladestationen
- Errichtung von weiteren Paketstationen / DB Box – Die Abholstation
- Errichtung von weiteren Informationsstelen
- Errichtung von E-Bike Ladestationen
- Weitere Fahrradreparaturstationen

- Implementierung eines Fahrradmietsystems durch Pedelecs oder Lastenräder
- Erweiterung öffentlicher sanitärer Anlagen.

Aber auch Ergänzungen, wie:

- Überdachung von vorhandenen Fahrradbügeln
- Ergänzung oder Ersatz von alten, nicht mehr funktionstüchtigen Fahrradbügeln. Generell sollten alte bzw. nicht mehr zeitgemäße Fahrradabstellanlagen (wenn keine Zweckbindung vorliegt) ersetzt werden, wie z.B. bei Felgenklemmern.

5. Rechtliche Rahmenbedingungen

Planung, Bau und Betrieb unterliegen unterschiedlichen Anforderungen des öffentlichen und privaten Rechts. Insgesamt ergibt sich die Herausforderung, dass eine Mobilstation keine Einheit im rechtlichen Sinne darstellt, sondern aus einer Vielzahl von Einzelelementen besteht. Damit sind im Rahmen der kommunalen Planungshoheit die bauplanungsrechtlichen Voraussetzungen für die Einzelelemente durch die Kommune herzustellen. Die rechtlichen Rahmenbedingungen können ausführlich im Handbuch Mobilstation nachgelesen werden, weshalb dieses Thema hier nur kurz angerissen wird.[24]

5.1 Aufbau einer Mobilstation

Die Errichtung von Mobilstationen bedarf sowohl einer planungs- als auch straßenverkehrsrechtlich korrekten Festsetzung. Im Sinne des Bauplanungsrechts existiert kein einheitliches Genehmigungsensemble für „Mobilstationen“, sodass die bauplanungsrechtlichen Voraussetzungen für sämtliche Einzelelemente der Mobilstation separat zu schaffen sind. Für einen Teil der Elemente einer Mobilstation, die auf Flächen errichtet werden, auf denen die kommunale Bauleitplanung zum Tragen kommt, ist eine Baugenehmigung zu beantragen. Es gibt jedoch einzelne Elemente, die keine Genehmigungspflicht benötigen. Dazu zählen:

- Gebäude bis zu 75 m³ Brutto-Rauminhalt ohne Aufenthaltsräume, (…) Toiletten, (…) im Außenbereich nur, wenn sie (…) weder Verkaufs- noch Ausstellungszwecken dienen (§ 62 Abs. 1 Nr. 1a BauO NRW)
- Fahrgastunterstände des öffentlichen Personenverkehrs oder der Schülerbeförderung (§ 62 Abs. 1 Nr. 1e BauO NRW)
- Nicht überdachte Stellplätze für Personenkraftwagen und Motorräder bis zu insgesamt 100 m² (§ 62 Abs. 1 Nr. 14e BauO NRW)
- Überdachte oder nicht überdachte Fahrradabstellplätze bis zu insgesamt 100 m² (§ 62 Abs. 1 Nr. 15a BauO NRW), dazu zählen auch Fahrradboxen.

Die Landesbauordnung NRW findet Anwendung für bauliche Anlagen und Bauprodukte. Auf Anlagen „des öffentlichen Verkehrs einschließlich Zubehör, Nebenanlagen und Nebenbetriebe, mit Ausnahme von Gebäuden“ (§ 1 (2) BauO NRW) werden die Vorschriften der Landesbauordnung nicht angewandt. Werden Elemente einer Mobilstation auf gewidmeten Verkehrsflächen errichtet, unterliegen diese Flächen dem Straßen- und Wegegesetz (StrWG) des Bundes, der Straßenverkehrsordnung (StVO) sowie dem Straßen- und Wegegesetz des Landes (StrWG NRW). Dies trifft beispielsweise auf öffentliche Stellplätze, Carsharing-Stellplätze, Radabstellanlagen oder Haltestellen des ÖPNV zu. Für Elemente im öffentlichen Straßenraum ist eine Sondernutzungserlaubnis gemäß § 18 StrWG NRW erforderlich. Diese wird durch die Kommune ggf. mit Zustimmung des jeweiligen Straßenbaulastträgers erteilt (§ 18 Abs. 1 StrWG NRW). Die Erlaubnis wird grundsätzlich auf Zeit oder

[24] Vgl. Zukunftsnetz Mobilität NRW „ Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen, 3. aktualisierte und überarbeitete Auflage.

auf Widerruf erteilt und kann mit Bedingungen sowie mit Auflagen verbunden werden (§ 18 Abs. 2 StrWG NRW).

Wenn die geplanten Elemente der Mobilstation weder genehmigungsfrei nach § 62 Abs. 1 BauO NRW sind, noch die Errichtung der Elemente auf einer gewidmeten Verkehrsfläche vorgesehen ist, kann ein vereinfachtes Baugenehmigungsverfahren nach § 64 Abs. 1 BauO NRW beantragt werden. Hier prüft die Bauaufsichtsbehörde in erster Linie die Zulässigkeit des Vorhabens im Sinne der §§ 29 bis 38 des BauGB. Somit ist für die Realisierung der betreffenden Elemente der Mobilstation erforderlich, dass im Vorfeld die notwendigen bauplanungsrechtlichen Voraussetzungen nach §§ 29 bis 38 BauGB in Verbindung mit §§ 1 bis 14 BauNVO geschaffen werden. Dies trifft beispielsweise auf Gebäude einer Mobilstation zu, die einen Kiosk oder einen Beratungs-/ Informationspunkt beinhalten. Befinden sich Elemente von Mobilstationen auf Flächen, die nicht im Eigentum der jeweiligen Kommune oder der Antragsteller sind, so ist sicherzustellen, dass diese mindestens über den Zeitraum der Zweckbindung vertraglich gesichert sind. Ansonsten besteht nicht nur die Gefahr, dass Fördermittel zurückgezahlt werden müssen, sondern auch, dass eine Mobilstation wesentliche Ausstattungsmerkmale verliert, und somit an Qualität.

Bebauungsplan als gesamtheitliche Lösung: *Bei größeren Mobilstationen, insbesondere dann, wenn genehmigungspflichtige Anlagen errichtet werden sollen, bietet sich die Erstellung eines Bebauungsplanes an. Mit diesem können die notwendigen planungsrechtlichen Grundlagen zur Errichtung der Einzelkomponenten der Mobilstation in einem rechtsverbindlichen Bauleitplan geschaffen werden.*

Hinweis

Da Mobilstationen aus einer Vielzahl einzelner Elemente bestehen, die jeweils einzelne bauliche Anlagen darstellen, ist jeder einzelne Standort von der jeweiligen Kommune planungsrechtlich zu prüfen. Insbesondere bei Betroffenheit von anderen Baulastträgern (z. B. Landesbetrieb Straßen.NRW) sind individuelle Nutzungsverträge abzuschließen.

5.2 Carsharing

Das Carsharing-Gesetz ermöglicht die Ausweisung von allgemeinen Carsharing-Stellplätzen (§ 3 CsgG, vor allem relevant für free-floating Carsharing) sowie von unternehmensspezifisch zugeordneten Stellplätzen (§ 5 CsgG) (vor allem relevant für stationsbasiertes Carsharing) im öffentlichen Straßenraum. Außerdem ermöglicht es die Ermäßigung bzw. den Erlass von Parkgebühren (§ 3 CsgG). Es ist zu beachten, dass das Carsharing-Gesetz ein Gesetz auf Bundesebene ist. Da der Bund lediglich die straßenrechtliche Regelungskompetenz für Bundesstraßen in Ortsdurchfahrten hat, war es notwendig, das entsprechende Gesetz zusätzlich auf Ebene der Länder anzupassen, wie z.B. im Straßen- und Wegegesetz Nordrhein-Westfalen geschehen.

In NRW wurden im Jahr 2019 die Zuständigkeiten und die Vorgaben für die Umsetzung der Sondernutzung von stationsbasiertem Carsharing in das Straßen- und Wegegesetz NRW (StrWG NRW) eingefügt und sind in Kraft getreten (§ 18a StrWG NRW). Damit wurde für die nordrhein-westfälischen Kommunen ein einheitlicher Rahmen zur Ausweisung von stationsbasierten Carsharing-Stellplätzen geschaffen. Dieser Paragraph gibt den Kommunen die Möglichkeit, Carsharing-Anbietern reservierte Flächen im öffentlichen Straßenraum bereitzustellen und erlaubt die Berücksichtigung umweltbezogener Kriterien bei der Auswahl der Anbieter. So wird ein einheitlicher Rahmen für die Ausweisung von stationsbasierten Carsharing-Stellplätzen geschaffen.

6. Fördermöglichkeiten und Kostenermittlung

Für Bestandteile von Mobilstationen stehen grundsätzlich verschiedene Fördermöglichkeiten zur Verfügung. Ob und inwiefern diese jedoch zur Anwendung kommen können, hängt insbesondere von der Erfüllung der jeweiligen Fördervoraussetzungen und von der Programmplanung beim Zuwendungsgeber ab. Die Förderfähigkeit muss im Einzelfall für die Gesamt- bzw. Teilmaßnahmen geprüft werden.

6.1 Förderung durch den Zweckverband (NWL)

In der Richtlinie des Zweckverbandes NWL für die Weiterleitung von Zuwendungen gemäß § 12 ÖPNVG NRW zur Förderung von Investitionen im öffentlichen Personennahverkehr im Gebiet des Zweckverbandes NWL werden Mobilstationen nicht ausdrücklich in die Förderung mit aufgenommen. Sie werden als Gegenstand der Förderung unter Punkt 2.1.1.4 „Neubau und Ausbau von Park-and-Ride-Anlagen für Personenkraftwagen und Krafträder sowie Bike and Ride Anlagen“ zusammengefasst. Die Zweckbindungsfrist beläuft sich auf 20 Jahre.

Die Investitionsförderungen umfassen verschiedene Elemente einer Mobilstation. Angefangen von Infrastrukturelementen über Informations- und Serviceelemente, Elemente des Fahrradverkehrs und Autoverkehrs bis hin zu On-Demand-Verkehren. Einige Elemente einer Mobilstation werden jedoch nicht gefördert, z. B. Elektromobilität.

Für die Investitionsmaßnahmen (wie z.B. Fahrradboxen und öffentliche Fahrradverleihsysteme) ist eine Förderobergrenze in Bezug auf die zuwendungsfähigen Ausgaben festgelegt worden. Damit ist beabsichtigt, die Förderung generell auf eine Standardausführung zu begrenzen. Die Kosten werden zu 90% vom Zweckverband NWL übernommen (90% von den zuwendungsfähigen Kosten), ein Eigenanteil von mind. 10% muss die Kommune dennoch immer leisten, auch dann, wenn die Förderhöchstgrenzen unterschritten werden. Kosten für Ausstattungen, die über die Förderhöchstgrenze hinausgehen, sind komplett von der jeweiligen Kommune zu tragen. Tiefbaukosten sind in der Förderung mit 90% inbegriffen. Durch die Ausschreibung können die Qualität und der Kostenrahmen der Ausstattung in einem gewissen Rahmen gesteuert werden. Da jedoch die Ausstattung grundsätzlich dem freien Markt unterliegt, sollten Kommunen mit einem Gesamtkostenanteil > 10% kalkulieren.

Der NWL fordert die Zuwendungsempfänger im Januar jeden Jahres zur Anmeldung neuer Vorhaben mit Frist bis zum 31. Januar auf.[25] Der Kreis Steinfurt hat eine erste Rahmenanmeldung 2024 eingereicht und wird auch im Januar 2025 eine erneute Rahmenanmeldung stellen. Die eigentlichen Förderanträge der Einzelmaßnahmen, mit Planunterlagen, Förderantrag etc. können dann von den Kommunen bis zum selbigen Jahresende eingereicht werden.

Das Antragsverfahren ist zweistufig. Die Geltungsdauer ist fortlaufend.

[25] Die Richtlinie ist online abrufbar unter:
https:// www.nwl-info.de/fileadmin/NWL/Infrastrukturfoerderung/foerderrichtlinie.pdf

Anmerkung:

Seit März 2023 wurde die Umsetzung von Mobilstationen durch geänderte bzw. höhere Förderobergrenzen noch einmal attraktiver gemacht.

Des Weiteren kann für die Einrichtung von Mobilstationen eine Planungskostenpauschale in Höhe von 4% der zuwendungsfähigen Baukosten geltend gemacht werden.

6.2 Förderung der vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements (FöRi-MM)

Die Förderrichtlinie Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement (FöRi-MM) fördert Investitionen in Infrastruktur zur stärkeren Vernetzung der Verkehrsmittel. Darunter fallen entsprechend auch Mobilstationen. Ganz konkret werden hier auch Mobilstationen gefördert, die keinen direkten ÖPNV- oder SPNV-Anschluss haben (und somit nicht vom NWL gefördert werden), sog. Quartiersmobilstationen.

Die Förderung beinhaltet z.B. gesicherte Radabstellanlagen, Microhubs, Carsharing-Stellplätze. Gefördert werden bis zu 80% der förderfähigen Kosten. Die Anträge sind mit Maßnahmenbeginn für das Folgejahr bis spätestens zum 30.06. des aktuellen Jahres bei der jeweiligen zuständigen Bezirksregierung zu stellen. Für den Kreis Steinfurt ist dies die Bezirksregierung Münster.

Zuwendungsgeber ist das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen. Das Antragsverfahren ist einstufig. Die Geltungsdauer ist bis zum 30.06.2027.

Praxistipp: *Wird an einer Haltestelle (nachträglich) oder an einer bestehenden Mobilstation „nur“ eine Informationsstele errichtet, so kann diese nicht durch den NWL gefördert werden, sondern wird durch die FöRi-MM übernommen. Allerdings muss man hier die Bagatellgrenze beachten, die sich auf 12.500 Euro beläuft. Des Weiteren ist die Förderung auf 300.000 Euro gedeckelt.*

6.3 Förderrichtlinie Nahmobilität (FöRi-Nah)

In der Richtlinie zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreises des Landes Nordrhein-Westfalen (FöRi-Nah) sind Bau- und Ausbauvorhaben, grundhafte Erneuerung sowie weitere Vorhaben der Nahmobilität förderfähig, die geeignet sind,

- sicheren Rad- und Fußverkehr zu gewährleisten,
- und motorisierten Individualverkehr auf den Rad- und Fußverkehr zu verlagern.

Das Land gewährt nach diesen Richtlinien und nach Maßgabe der Verwaltungsvorschriften -VV -sowie der Verwaltungsvorschriften für Zuwendungen an Gemeinden (GV) -VVG -zu § 44 LHO Zuwendungen

für Investitionen und Planungen, Service, Kommunikation und Information zur Verbesserung der Nahmobilität in den Gemeinden.

Dabei ist der Vernetzung mit dem öffentlichen Personenverkehr angemessen Rechnung zu tragen. Grundsätzlich förderfähig sind zum Beispiel: Ladestationen für Elektrofahrräder, Radabstellanlagen, frei zugänglich; Radabstellanlagen, verschließbar; Zuwegung.

Gefördert werden bis zu 80% der förderfähigen Kosten. Die Zweckbindungsfrist beträgt zehn Jahre. Auch hier sind Förderobergrenzen und Bagatellgrenzen zu beachten.

Anträge sind bis spätestens zum 31.05. des dem Maßnahmenbeginn vorausgehenden Jahres bei der zuständigen Bezirksregierung einzureichen. Das Antragsverfahren ist einstufig.

6.4 Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld

Fördergeber ist das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK). Gefördert wird die Errichtung neuer und die Erweiterung bestehender verkehrsmittelübergreifender Mobilitätsstationen. Mobilitätsstationen sind im Sinne der Richtlinie in einem räumlichen Zusammenhang stehende Infrastrukturen zur überdurchschnittlichen Verknüpfung der Verkehrsmittelträger des Umweltverbundes, z.B. Öffentlicher Personennahverkehr, Radabstellanlagen, Verkehrsmittel der Sharing-Mobility. Förderberechtigte sind u.a. Kommunen, kommunale Zusammenschlüsse, Betriebe mit mindestens 25% kommunaler Beteiligung sowie Zweckverbände, an denen Kommunen beteiligt sind, öffentliche, gemeinnützig oder religionsgemeinschaftliche Einrichtungen der Erziehung. Grundsätzlich förderfähig sind zum Beispiel: Aufenthaltsraum, Barrierefreiheit, Beleuchtung, Beschilderung, Wegweisung mobil. NRW, DFI, Rad-Luftstation, Radabstellanlage, frei zugänglich; Radabstellanlage, verschließbar; Ride Sharing (z.B. Mitfahrer-Sammelplatz, Mitfahrerbank), Sitzgelegenheit, Anlehnsitz, Witterungsschutz. Fördervoraussetzungen: Die für Maßnahmen vorgesehenen Flächen sind bzw. werden als öffentlich genutzte Verkehrsfläche gewidmet. Der Bewilligungszeitraum beträgt in der Regel 24 Monate.

Das Antragsverfahren ist einstufig. Der Zuschuss beträgt 50% der förderfähigen Gesamtausgaben. Die Geltungsdauer ist bis zum 31.12.2027.

6.5 Europäischer Fonds für regionale Entwicklung (EFRE)

Die Förderrichtlinie EFRE unterstützt Projekte zur Verbesserung der Mobilität, darunter auch den Ausbau von Mobilstationen. Förderfähige Maßnahmen umfassen die Errichtung, Erweiterung und Modernisierung von Mobilstationen, die als Knotenpunkte für verschiedene Verkehrsmittel dienen. Gefördert werden z.B. Fahrradabstellanlagen, Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge, Carsharing-Plätze, digitale Informationssysteme sowie barrierefreie Zugänge. Ziel ist die Förderung einer umweltfreundlichen, intermodalen Mobilität und die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs.

Wichtig ist dabei, dass die Projekte den regionalen Entwicklungszielen entsprechen und einen nachhaltigen Beitrag zur CO_2-Reduktion leisten. Antragsteller können Kommunen und kommunale Unternehmen sein.

Das Antragsverfahren ist grundsätzlich einstufig (je nach Vorhaben auch zweistufig). Zuwendungsgeber ist das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr. Für die Einreichung gelten keine Fristen.

Zum EFRE-Programm des Landes Nordrhein-Westfalen 2021-2027 gehört das Förderangebot „Nachhaltige städtische Mobilität für alle“. Das Programm soll dabei unterstützen, ein modernes und zukunftsfähiges Verkehrssystem zu schaffen, das in urbanen Zentren und im Umland zu weniger Emissionen, besserer Luftqualität und mehr Sicherheit im Straßenraum beiträgt. Gefördert werden Maßnahmen, die auf kommunalen oder regionalen Mobilitätsplänen basieren. Ein Beispiel ist die Stadt Steinfurt. Die Stadt hat den ersten EFRE-Förderbescheid des Programms „Nachhaltige Städtische Mobilität für alle“ erhalten. Ganz im Sinne des Förderziels ist das Steinfurter Maßnahmenpaket aus dem Mobilitätskonzept der Stadt abgeleitet. Die Gesamtinvestition in Höhe von ca. 4,4 Millionen Euro wird mit rund 3,5 Millionen Euro gefördert – davon entfallen 30% auf Landes-Kofinanzierung und 50% auf EU-Mittel.

6.6 FöRi Nachhaltige städtische Mobilität (seit 14. Dezember 2023)

Die Richtlinien zur Gewährung von Zuwendungen für nachhaltige vernetzte Mobilität in städtischen Regionen (FöRi Nachhaltige städtische Mobilität) betreffen die Förderung von Projekten, die zur Verbesserung und Vernetzung nachhaltiger Mobilität in urbanen Gebieten beitragen. Fördergeber ist das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr.

Hier sind die wesentlichen Punkte zusammengefasst, insbesondere im Hinblick auf Mobilstationen:

Förderziel: Die Richtlinien zielen darauf ab, die Entwicklung und Verbesserung von Mobilstationen zu unterstützen, die als Knotenpunkte für verschiedene Verkehrsträger dienen. Dies soll dazu beitragen, den Umstieg zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln zu erleichtern und die Nutzung nachhaltiger Verkehrsmittel zu fördern.

Zu den förderfähigen Maßnahmen gehören unter anderem:

- Bau oder Erweiterung von Mobilstationen
- Ausstattung von Mobilstationen mit Infrastruktur für verschiedene Verkehrsträger (z.B. Bus, Bahn, Fahrradverleih, Carsharing)
- Implementierung von Informationssystemen und intelligenter Verkehrsmanagementtechnologie
- Maßnahmen zur Barrierefreiheit und Verbesserung des Komforts für Nutzerinnen und Nutzer.

Die genaue Förderquote kann variieren, aber typischerweise liegt sie in einem Bereich von 50% bis 85% der förderfähigen Kosten. Der genaue Prozentsatz hängt von der Region und der spezifischen Förderrichtlinie ab.

Die Förderung wird auf Basis von Kriterien wie Nachhaltigkeit, Integration in das bestehende Verkehrsnetz, Nutzen für die Nutzerinnen und Nutzer und Beitrag zur Reduzierung von Emissionen vergeben. Auch die Einhaltung von Umwelt- und Planungsanforderungen spielt eine Rolle. Neben den

direkten Bau- und Ausstattungskosten können auch Kosten für Planungs- und Beratungskosten, Öffentlichkeitsarbeit und Evaluierung förderfähig sein.

Das Antragsverfahren ist einstufig. Geltungsdauer: 15.01.2024 – 30.6.2027.

6.7 Förderung WLAN an Haltestellen durch den Zweckverband Mobilität Münsterland (ZVM)

Durch den ZVM wird für das Jahr 2025 eine Förderung von WLAN an Bahnhöfen, Bushaltestellen, Haltepunkten oder Mobilstationen bereitgestellt (insgesamt 50.000 Euro). Pro Zuwendung sind max. 10.000 Euro möglich und der förderfähige Kostenanteil beträgt 90%. Für das laufende Förderjahr kann ein Förderantrag jederzeit bis zum 31. Oktober des laufenden Jahres gestellt werden. Die Förderung erfolgt hinsichtlich Anschaffung-, Bau und Installationskosten, sowie die Kosten für Hard- und Software als Anteilsfinanzierung. In der Verbandsversammlung wird über eine Weiterführung für die Folgejahre entschieden.

6.8 Förderfinder

Eine umfassende Übersicht sowie eine zielgerichtete Recherche über die verschiedenen Fördermöglichkeiten bietet der Förderfinder.[26]

Der „Förderfinder Mobilität NRW“ ist die Online-Datenbank des Zukunftsnetzes Mobilität NRW, in dem sowohl für nordrhein-westfälische Kommunen als auch für öffentliche sowie private Akteure Fördermöglichkeiten gebündelt wiedergegeben werden. Interessierte müssen zunächst angeben, für welche Art von Zuwendungsempfänger sie eine Förderung beantragen möchten (z. B. „Kommune“, „Unternehmen“ oder „Verein“). Anschließend kann das Geltungsgebiet der Förderung festgelegt werden. Zuletzt wird der gewünschte Förderschwerpunkt und Fördergegenstand angegeben. Als Ergebnis listet der Förderfinder die für das jeweilige Vorhaben in Frage kommenden Förderprogramme mit den jeweiligen Ansprechpartnern auf. Zusätzlich besteht die Möglichkeit, die Informationen als übersichtliche PDF-Datei herunterzuladen.

[26] Der Förderfinder ist online abrufbar unter: https://www.foerderfinder.nrw.de/

ZUKUNFTSNETZ MOBILITÄT NRW

förderfinder MOBILITÄT.NRW

Willkommen beim Förderfinder

Der Förderfinder findet die passenden Förderprogramme für Ihr Mobilitätsprojekt in NRW. Nutzen Sie unsere interaktive Suche!

Tipp: Sie können Ihre Sucheingaben jederzeit nachjustieren. Navigieren Sie mit den „Zurück"- und „Weiter"-Buttons zwischen den Suchschritten oder klicken Sie auf die Überschriften, um zu dem jeweiligen Bereich zu gelangen.

Alle Förderungen anzeigen | Neue Suche

33 gefilterte Einträge

1. Zuwendungsempfänger auswählen

Bitte wählen Sie aus, für welche Art von Zuwendungsempfänger Sie eine Förderung beantragen wollen (optional)

- ☐ Anstalten, sonstige Körperschaften & Stiftungen des öffentlichen Rechts
- ☐ Forschungseinrichtungen & Hochschulen
- ✔ **Kommunen & Zweckverbände**
- ☐ Privatpersonen
- ☐ Unternehmen
- ☐ Vereine

Weiter

23 gefilterte Einträge

2. Geltungsgebiet auswählen

Bitte geben Sie den Ort ein, an dem die Förderung eingesetzt werden soll. Bei Projekten in mehreren Kommunen/Kreisen, bitte Feld überspringen.

Steinfurt, Kreis

- ✔ **Bund**
- ✔ **NRW**
  - Reg.-Bez. Arnsberg
  - Reg.-Bez. Detmold
  - Reg.-Bez. Düsseldorf
  - Reg.-Bez. Köln
- ✔ **Reg.-Bez. Münster**
  - ZV go.Rheinland
- ✔ **ZV Nahverkehr Westfalen-Lippe**
  - Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR
  - Rheinisches Revier
  - Sofortprogramm "Saubere Luft"

Zurück | Weiter

3. Förderschwerpunkt und -gegenstand auswählen

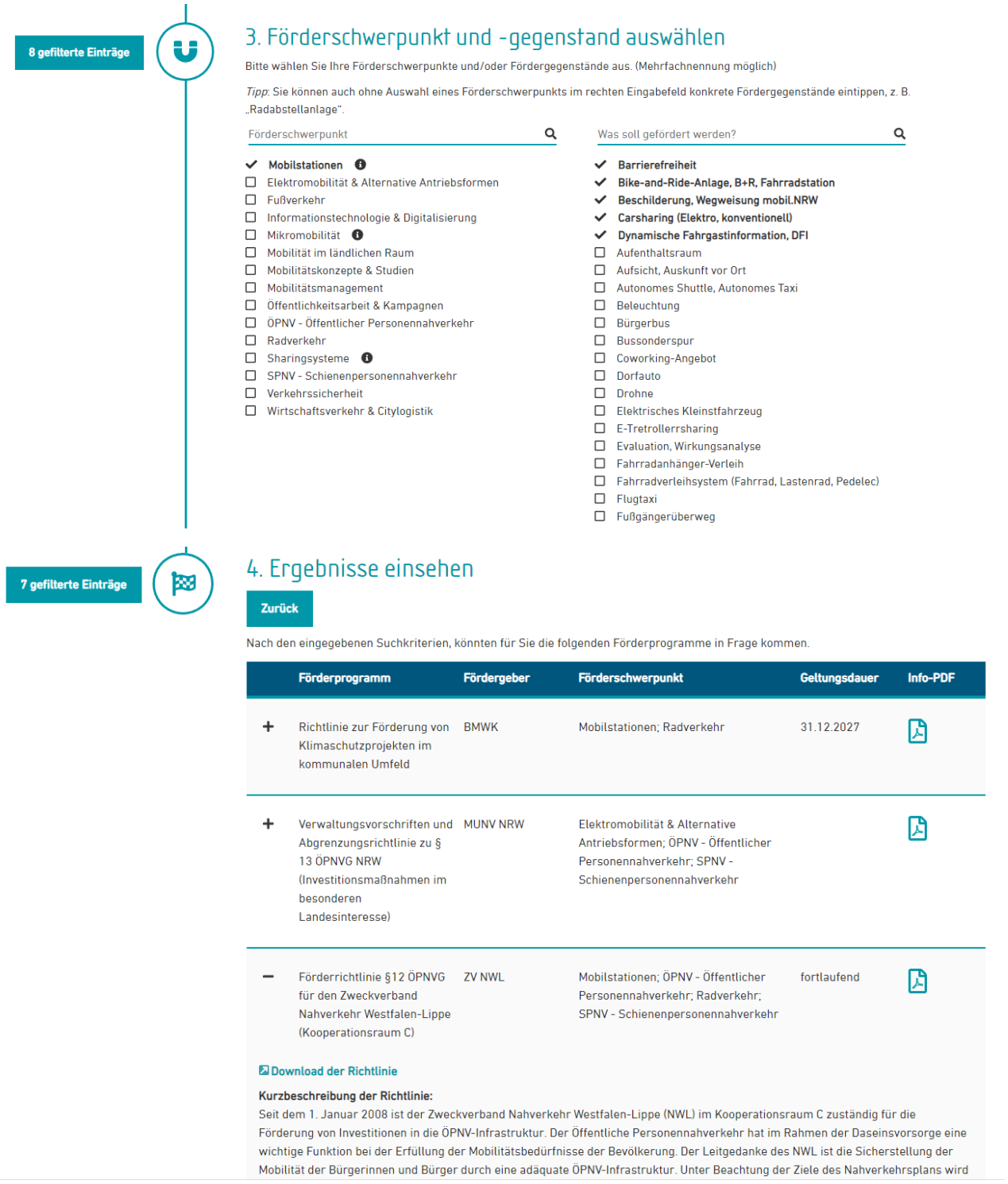

Abb. 6.5-1: Förderfinder als Förderdatenbank für Mobilitätsprojekte in NRW (Quelle: Foerderfinder.nrw.de).

7. Betreibermodell

Je nach Größe und Ausstattung von Mobilstationen ist der Betrieb mit einer Vielzahl an unterschiedlichen Aufgaben verknüpft. Diese lassen sich grob wie folgt zusammenfassen:

- Planung und Ausschreibung (z.B. von Ausstattungen, Bushaltestelle und / oder Mobilitätsdienstleistungen)
- Betrieb (z.B. eines Kiosks, einer E-Ladesäule, einer Paketstation)
- Verkehrssicherung
- Reinigung der Anlage und der Ausstattungen
- Wartung der Ausstattungen (z.B. Fahrradboxen)
- Reparaturen z.B. bei Vandalismus
- Verknüpfung der Dienstleistungen untereinander (z.B. Netz Fahrradverleihsystem)
- Weiterentwicklung Mobilstation
- Ansprechpartner (z.B. für Schadensmeldungen, Störungen).

Grundsätzlich ist zunächst die Kommune in Baulastträgerschaft und als Eigentümerin der (Verkehrs-) Flächen neben der jeweiligen Bushaltestelle bzw. des Bahnhofsumfeldes auch verantwortlich für die Ausstattung und den Betrieb der jeweiligen Mobilstation.

Verschiedene Dienstleistungen, wie bspw. ein Fahrradverleihsystem oder der Betrieb von E-Ladesäulen, Paketstationen und abschließbaren Fahrradboxen können aber an andere Dienstleister abgegeben werden. So ist dann bspw. ein Paketunternehmen verantwortlich für die Paketstation, oder ein Energieversorgungsunternehmen für die E-Ladesäule. Diese Dienstleistungen müssen jedoch trotzdem von den Kommunen selbst geplant, interkommunal koordiniert und abgewickelt (z.B. durch Ausschreibungen) werden.

Anmerkung:

In Abstimmung mit der RVM gilt der Grundsatz, dass hinsichtlich Mobilstationen die RVM eine beratende Funktion für die Kommunen übernehmen. Der Betrieb (mit Ausnahme der DFI Anlagen) obliegt den Kommunen.

Dies entspricht auch der bereits heutigen Praxis im Kreis Steinfurt.

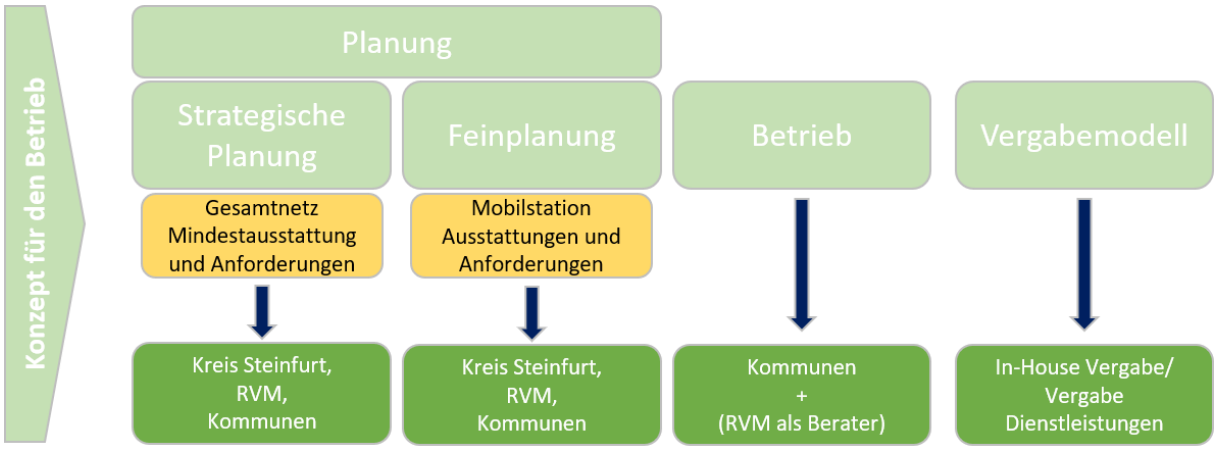

Abb. 7-1: Mögliches Ablaufschema Mobilstationen im Kreis Steinfurt (Quelle: Eigene Darstellung).

8. Umsetzungskonzept

Die Realisierung einer Mobilstation ist ein komplexer Prozess, mit mehreren Phasen, verschiedenen Akteuren und Beteiligungen. Das nachstehende Schaubild soll diesen komplexen Prozess anschaulich darstellen und dient als eine Art Checkliste für die Kommunen im Kreis Steinfurt.

Der gesamte Bearbeitungsprozess kann in vier Phasen unterteilt werden, die jeweils aufeinander aufbauen (vgl. Abb. 8-1). Beginnend mit der **Anlaufphase**, in der eine Grundlagenermittlung erfolgt und in der auch eine grundsätzliche Machbarkeit nochmal geprüft werden sollte. In der **Planungsphase** werden Potenziale für grundsätzliche Ausstattungen ermittelt und entsprechend für das Gesamtprojekt ausführungsreife Planunterlagen erstellt. Darauffolgend muss in der **Ausführungsphase** für die Maßnahme eine Ausschreibung erfolgen. Für einige Ausstattungen besteht ggf. die Möglichkeit, falls vorhanden, auf bereits bestehende Rahmenverträge (z.B. Fahrradabstellanlagen) oder Erweiterungen von Dienstleistungen (z.B. Carsharing) zurückzugreifen. Nach der Baufertigstellung folgt der **Betrieb**. In dieser Phase ist eine regelmäßige Evaluation (z.B. durch Befragungen oder Nutzungszahlen) empfehlenswert, um ggf. Erweiterungen vorzunehmen.

Dieser Prozessablauf soll als Leitfaden dienen:

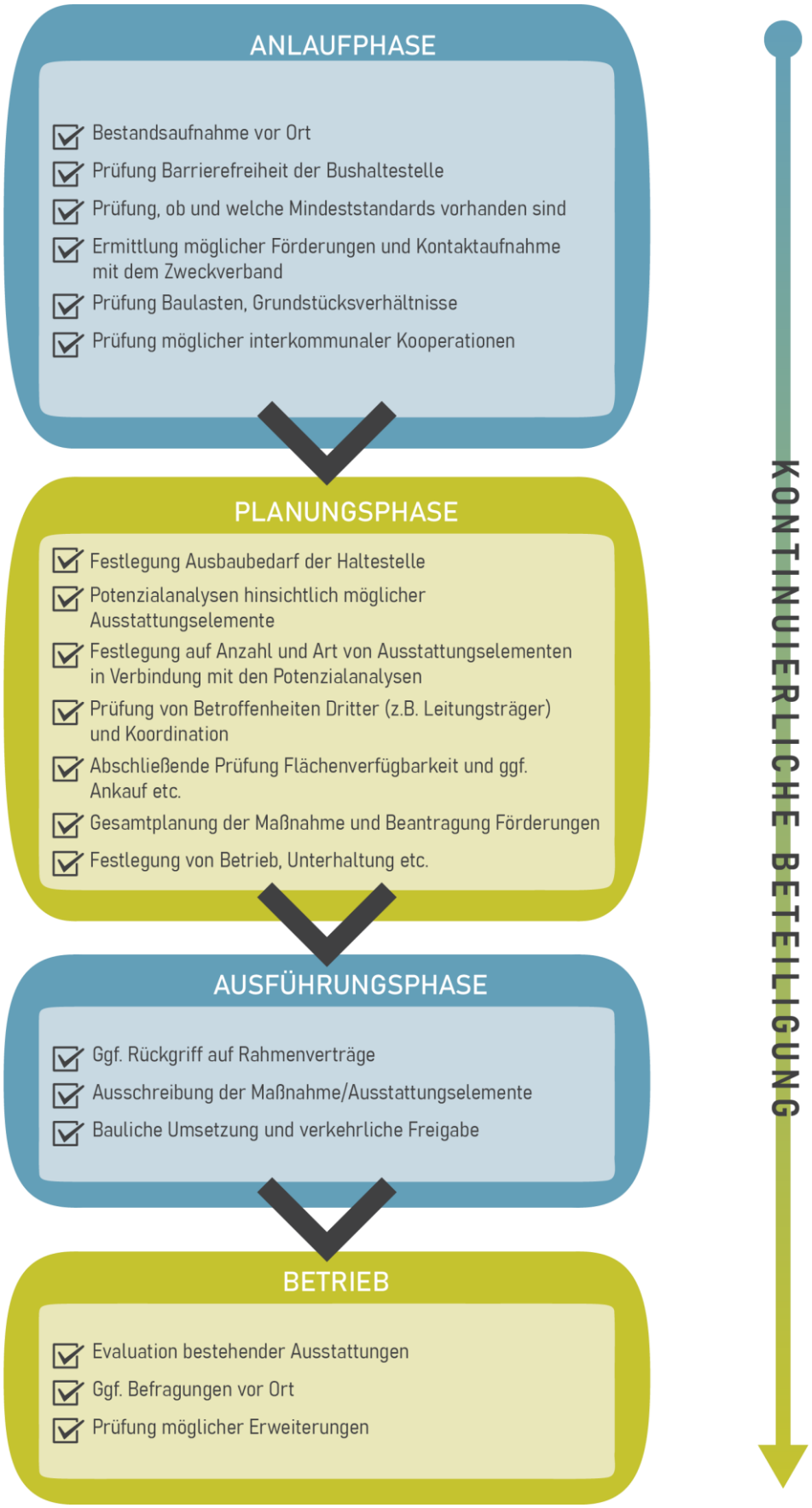

Abb. 8-1: Mögliches Umsetzungskonzept als Checkliste (Quelle: Eigene Darstellung).

9. Im Zeitalter der Digitalisierung - Mobilitäts-Apps

Die digitale Entwicklung der letzten Jahre hat positive Spuren im Mobilitätsverhalten hinterlassen. Digitale Technologien sollen die Mobilität zukunftsfähig machen und die Verbreitung alternativer Mobilitätsformen fördern.

Viele Verkehrsunternehmen verfügen bereits seit längerem über eigene Apps, um gezielt die gewünschten Bahn- und Busverbindungen zu übermitteln. Um die Multimodalität zu vereinfachen, gibt es mittlerweile mehrere Apps, die die Vielfalt an Möglichkeiten der Mobilität miteinander verbinden. Diese bieten Informationen wie:

- Anzeigen der nächsten möglichen Haltestelle am Standort durch Karten und Fußwegenavigation zu der Haltestelle
- Verbindungsauskunft
- Echtzeitauskunft in der Karte und auf Abfahrtsmonitor
- Ticketinformation und Ticketpreise
- Fahrkarte als Handyticket
- Radwegeverbindungen
- Carsharing-Standorte und Zugriff
- Standorte von Fahrradverleihsystemen inklusive Zugriff und Verfügbarkeiten (Buchungsmöglichkeit und Abfrage des Ausleihstandes)
- Hilfreiche Informationen für Menschen mit Sinnes- und Mobilitätseinschränkungen
- Personalisierungsmöglichkeiten wie z.B. bevorzugte Verkehrsmittel, gewünschte Fahrradmitnahme oder die Berücksichtigung von Barrierefreiheit und Gehgeschwindigkeit.

Diese Art des Kundenservice wäre ohne die Digitalisierung nicht möglich und vereinfacht die Nutzung des ÖPNV und der Sharing-Systeme erheblich.

Im Kreis Steinfurt könnten die zukünftigen Mobilstationen in solche Apps integriert werden, um sie möglichst komfortabel, einfach bedienbar und kundenorientiert darzustellen.[27]

Zu berücksichtigen ist in diesem Kontext auch die interkommunale Digitalisierungsstrategie des Kreises Steinfurt, die die Mobilität mit digitalen Technologien zukunftsfähig machen will. Diese soll möglichst maßgeschneidert, kundenorientiert, digital einfach und für alle zugänglich sein. Ziel ist es, den ÖPNV mit seinem bisher überwiegend angebotsorientierten Liniennetz um nachfrageorientierte Mobilitätslösungen zu erweitern. Die konkreten Projektideen im Handlungsfeld „Mobilität“ knüpfen

[27] Eine neue App noch in der Erprobungsphase zusammen mit Bürgern, stellt die „kommit App“ dar. Das kommit Bürgerlabor Mobiles Münsterland (kurz BüLaMo) ist ein Experimentierraum für Mobilität im ländlichen Raum. Hier sollen Mobilitätskonzepte mit enger Einbindung der Bürgerinnen und Bürger ausprobiert, optimiert und, wenn sie erfolgreich sind, mit anderen Standorten geteilt werden. So soll es gelingen, das Münsterland in Zukunft mit einer nutzerfreundlichen, multimodalen Mobilität jenseits des motorisierten Individualverkehrs zu versorgen und die Menschen zum Umstieg aus dem Auto in den Nahverkehr zu animieren. Sie richtet sich an die Bürgerinnen und Bürger im Kreis Coesfeld. Derzeit wird eine Ausweitung der App geprüft.
(https://www.muensterland.com/muensterland-kommit/mobilitaetsangebot/kommit-app/)

an diese Mobilitätswende an. Sie zeigen Arbeitsschwerpunkte für die Zukunft des Kreises Steinfurt auf. Die Bandbreite der Digitalisierungsideen reicht von On-Demand-Ansätzen und Sharing-Konzepten über den Ausbau digitaler Mobilitätsorte (Mobilstationen) und die Weiterentwicklung bestehender Mobilitäts-Apps (BuBim) bis hin zur Nutzung neuer Sensortechnologien (z.B. LoRaWAN) für intelligente Mobilitätslösungen.[28]

Mobilstationen als digitale Mobilitätsorte

Um die Nutzungsbarriere im Kreis Steinfurt zu reduzieren, sollten die Angebote der Mobilstationen miteinander verknüpft werden, damit eine umfassende Benutzeroberfläche geschaffen wird. Ein einheitlicher und vereinfachter Zugang sowie eine digitale Darstellung der Mobilstationen auf entsprechenden Plattformen, inklusive aller Anwendungselemente, tragen dazu bei, die Bekanntheit und Akzeptanz der Mobilstationen zu steigern. Aktuell gibt es im Kreis Steinfurt nur eine begrenzte Anzahl offizieller Mobilstationen.

Die bestehenden und geplanten Mobilstationen sowie weitere Mobilitätsangebote könnten beispielsweise in die interaktive Karte „Sharing-Dienste im Kreis Steinfurt“ eingebunden werden. Die Anwendung stellt Bikesharing-, Carsharing- und öffentlich zugängliche Lastenradangebote übersichtlich dar und informiert auch über Radstationen und Fahrradverleihmöglichkeiten von Vereinen. Die Karte erleichtert die Sichtbar- und Auffindbarkeit bestehender Sharing-Angebote und die Nutzung alternativer Mobilitätsformen.

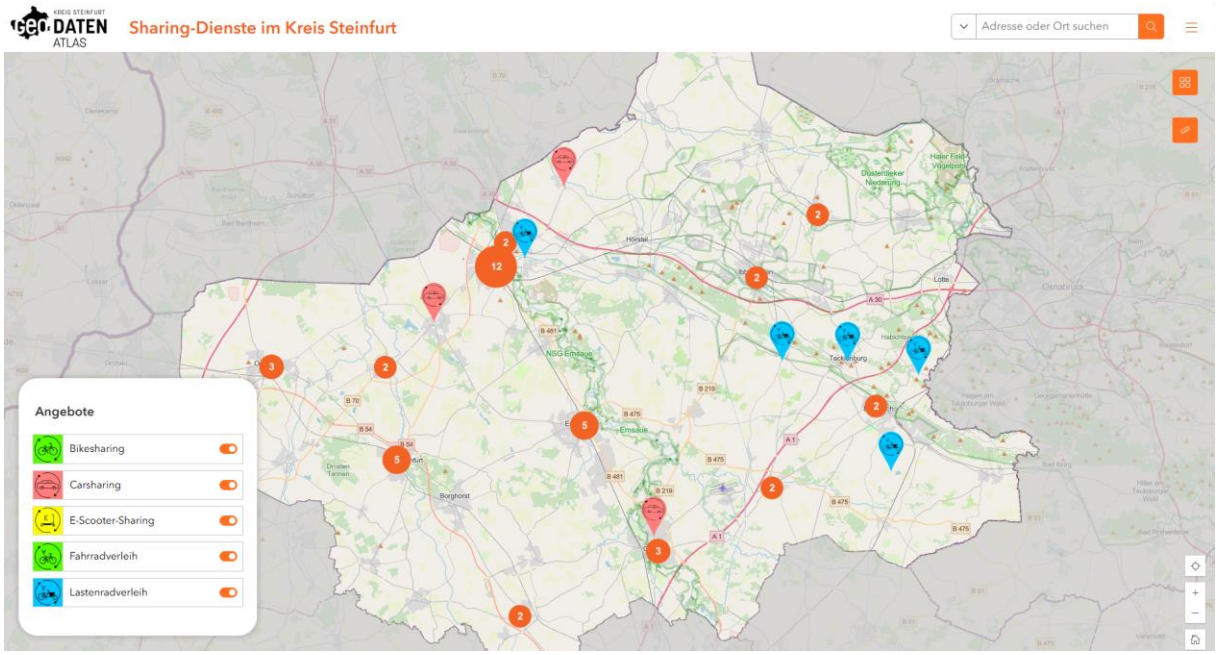

Abb. 9-1: Sharing-Dienste im Kreis Steinfurt
(Quelle: https://www.kreis-steinfurt.de/sharing-dienste).

[28] Quelle: Interkommunale Digitalisierungsstrategie des Kreises Steinfurt und der kreisangehörigen Städte und Gemeinden (Mai 2022) https://www.kreis-steinfurt.de/kv_steinfurt/Themen%20&%20Projekte/Digitalisierung%20im%20Kreis%20Steinfurt/Interkommunale%20Digitalisierungsstrategie/%23Zukunft%20ST%20-%20Digitalisierungsstrategie%20Kreis%20Steinfurt.pdf

Vom Verkehrsverbund zum Mobilitätsverbund

Durch die Vernetzung mit individuellen Verkehrsmitteln und Mobilitätsdienstleistungen entwickelt sich der öffentliche Nahverkehr zu einem umfassenden Mobilitätsverbund, der die unterschiedlichen Wünsche und Bedarfe seiner Kunden erfüllt.

Praxistipp:

Hier eine Auswahl an gängigen Apps für den Kreis Steinfurt, in die die Angebote einer Mobilstation integriert werden könnten:

- **BuBiM-App**
  Die Mobilitäts-App des Münsterlandes ist Routenplaner, Fahrplanauskunft und sprachgesteuerte Navigation in einem. Dabei kombiniert sie Bus- und Bahnverbindungen mit Rad- oder Fußwegen, ermöglicht den Kauf von ÖPNV-Tickets und informiert über örtliche Carsharing- und Fahrradverleihangebote.
- **mobil.nrw-App**

  Die App ist ein gemeinsames Angebot der SPNV-Aufgabenträger in NRW (go.Rheinland, NWL und VRR) in Kooperation mit dem NRW-Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr.

10. Fazit und Zusammenfassung

Die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen befinden sich im Wandel, geprägt durch Klimaschutz, veränderte Arbeitswelten und Freizeitverhalten. Mobilstationen gewinnen als Verknüpfungspunkte in multimodalen Wegeketten zunehmend an Bedeutung und unterstützen die Verkehrs- und Energiewende. Mobilstationen befinden sich hierbei in einem stetigen und dynamischen Anpassungsprozess. Die Entwicklungen z.B. im Bereich Drohnenlieferungen und dem autonomen Fahren (wie autonome Kleinbusse) schreiten stetig voran. Die Themen Smart City und digitale Vernetzung werden insbesondere in den größeren Ballungsräumen immer mehr flächendeckend eingesetzt und ausgebaut. Aber auch im ländlichen Räumen können auf individuelle Bedürfnisse vor Ort angepasste Mobilstationen, z.B. durch Paketstationen, kleinere Läden oder Sharingsysteme, Impulse setzen.

Mobilstationen sollten nie als „abgeschlossenes Projekt“ betrachtet, sondern als Teil eines fortlaufenden Anpassungsprozesses gedacht werden. Regelmäßige Evaluationen sind sinnvoll, um ihre Wirkung zu bewerten. Ein flexibles „Baukastensystem“ ermöglicht es, Ausstattungselemente individuell anzupassen und zu erweitern.

Das traditionelle Prinzip „Bedarf vor Planung“ – also erst den Bedarf ermitteln, dann bauen – ist angesichts der rasanten Entwicklung neuer Mobilitätsformen überholt. Es bleibt dennoch wichtig, Potenziale zu analysieren und als Grundlage für die Planung zu nutzen. Vorrangig ist jedoch, attraktive Mobilitätsangebote für die Nutzerinnen und Nutzer bereitzustellen. Nur durch physisch vorhandene und gut beworbene Alternativen zum Pkw lassen sich Menschen zum Umdenken und Umsteigen bewegen.

Der Übergang vom Grob- zum Feinkonzept für die Mobilstationen im Kreis Steinfurt ist mit diesem Projekt vollzogen. Alle 24 Kommunen wurden aktiv in den Prozess eingebunden und haben konkrete Ausstattungsportfolios, Qualitätsstandards und Prioritäten für ihre Mobilstationen festgelegt sowie deren städtebauliche Einbindung mitgestaltet. Die Umsetzung zeigt deutliche Fortschritte: Bereits 16 der 51 geplanten Mobilstationen wurden im Rahmen der Anmeldungen zur Gewährung einer Zuwendung gemäß § 12 ÖPNVG NRW (ÖPNV-Investitionsförderung) für 2024 sowie 2025 eingebracht. Dieser Fortschritt unterstreicht die erfolgreiche Zusammenarbeit und das Engagement aller Beteiligten.

Mit den 51 Standorten für Mobilstationen und ihren Ausstattungsvorschlägen können die Kommunen in den kommenden Jahren den Ausbau einer nachhaltigen Mobiltät vorantreiben. Damit eine Mobilstation überhaupt funktionieren kann, ist ein weiterer wesentlicher Bestandteil das Marketing. Erst wenn die potenziellen Nutzerinnen und Nutzer von den jeweiligen Angeboten erfahren und dann kontinuierlich mit aktuellen Informationen versorgt werden, ist eine Mobilstation vollständig funktionstüchtig. Mit der Entwicklung von bedarfsorientierten Kommunikationsstrategien und der Bereitstellung von Informationen in digitaler Form[29] und vor Ort, wird eine flexible Gestaltung der Mobilität ermöglicht und unterstützt.

Der Bau von Mobilstationen im Kreis Steinfurt liefert einen wichtigen Beitrag zur Förderung nachhaltiger Mobilität und zur Umsetzung der Verkehrs- und Energiewende. Vor allem außerhalb der

[29] Unter www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/vr/mobilstation-erftstadt/ kann dies beispielhaft betrachtet werden.

größeren Städte ist „die letzte Meile“, also der Weg vom Bahnhof bis zum tatsächlichen Ziel, oft eine Herausforderung. Mobilstationen bieten dafür eine optimale Ergänzung und erleichtern das Umsteigen auf nachhaltige Verkehrsmittel oder den Umstieg zwischen verschiedenen Angebote. Sie machen nachhaltige Mobitlität noch attraktiver. Durch die enge Zusammenarbeit von Kommunen und Kreis und die in diesem Konzept dargelegten Planungen konnte eine solide Grundlage entwickelt werden, die sowohl städtebauliche als auch nutzerorientierte Anforderungen berücksichtigt. Die bereits erfolgten Anmeldungen erster Stationen zeigen den Fortschritt und die Bereitschaft der Kommunen zur Umsetzung.

Mobilstationen schaffen nicht nur neue Mobilitätsangebote, sondern stärken auch die regionale Vernetzung und verbessern die Lebensqualität. Mit ihrer flexiblen Anpassungsfähigkeit und ihrer Funktion als Schnittstellen zwischen unterschiedlichen Verkehrsformen leisten sie einen wichtigen Beitrag zur Zukunftsfähigkeit der Region. Insgesamt setzt der Kreis Steinfurt mit dem vorliegenden Konzept und den erarbeiteten Umsetzungsvorschlägen seinen eingeschlagenen Weg in Richtung einer zeitgemäßen und nachhaltigen Mobilitätsentwicklung fort.

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1-1: Mobilitäts- und Energiewende 4

Abb. 1.3-1: Erste und letzte Meile 7

Abb. 1.4-1: Ablaufschema Planungs- und Umsetzungsprozess Mobilstationen 9

Abb. 2.1-1: Übersichtskarte Autobahnen und Bundesstraßen im Kreis Steinfurt. 13

Abb. 2.1-2: Übersichtskarte Schienenverkehr und Schnellbusse im Kreis Steinfurt. 14

Abb. 2.2-1: Geplante Mobilstationen im Kreis Steinfurt laut Grobkonzept des NWL 16

Abb. 2.2-2: Ursprünglich geplante Standorte für Mobilstationen gemäß Grobkonzept des NWL und aktuelle Mobilstationsstandorte für die Anmeldung zur Gewährung einer Zuwendung. 20

Abb. 3.1-1: Beispielhafter neuer Fahrgastunterstand 29

Abb. 3.1-2: Beispielhafte DFI Anlagen in Rheine Bustreff (ZOB) und in Saerbeck (HS Friedhof) 31

Abb. 3.1-3: Beispiel für überdachte Radabstellanlagen 33

Abb. 3.1-4: Beispielhafte Darstellung von einstöckigen Fahrradboxen 33

Abb. 3.1-5: Beispielhafte Darstellung von doppelstöckigen Fahrradboxen 34

Abb. 3.1-6: Beispielhafte Module der Mobilstation 36

Abb. 3.1-7: Grundformen der Vorderseite von Infostelen 37

Abb. 3.2-1: E-Ladestation in Saerbeck 40

Abb. 3.2-2: E-Auto-Ladesäulenstandorte im Kreis Steinfurt 40

Abb. 3.2-3: Bespielhafte Packstation DHL und Smart City DB Box – Abholstation in Rheine 41

Abb. 3.2-4: Beispielhafte Gepäckschließfächer an einer Bushaltestelle 42

Abb. 3.2-5: Fahrradverleihsystem am Bahnhof Ochtrup 43

Abb. 3.2-6: Beispielhafte Reparaturstation am Bahnhof Greven 45

Abb. 3.2-7: Über die empfohlene Mindestausstattung hinausgehende Elemente 47

Abb. 3.3-1: Grundform des Logos, das standardmäßig für die Mobilstationen in NRW benutzt werden soll 48

Abb. 4.1-1: Geplante Standorte für Mobilstationen im Kreis Steinfurt gemäß Feinkonzept mit Ist- und Soll-Ausstattung 58

Abb. 4.1-2: Übersichtskarte geplante Mobilstationen im Kreis Steinfurt gemäß Feinkonzept 59

Abb. 4.2-1: Wiederaufnahme SPNV auf der Tecklenburger Nordbahn 60

Abb. 4.2-2: Workshop zur Wiederaufnahme des SPNV auf der Tecklenburger Nordbahn 61

Abb. 6.5-1: Förderfinder als Förderdatenbank für Mobilitätsprojekte in NRW 72

Abb. 7-1: Mögliches Ablaufschema Mobilstationen im Kreis Steinfurt 74

Abb. 8-1: Mögliches Umsetzungskonzept als Checkliste 75

Abb. 9-1: Sharing-Dienste im Kreis Steinfurt 77

Anlagen

Anlage 1: Steckbriefe zur Erfassung des Bestands

Anlage 2: Projektskizzen

Anlage 3: Kostenschätzungen

Hinweis:
Die Kosten basieren auf Erfahrfungswerten für die Planung und den Bau von Mobilstationen. Sie sind geschätzt und haben den Kostenstand 2023/2024. Nicht inkludiert sind die Kosten für den Betrieb und individuell notwendige Tiefbau- und Anpassungsarbeiten. Es wird empfohlen, auch im Hinblick auf Umsetzungszeiträume v.a. für die Mobilstationen, die zu einem späteren Zeitpunkt umgesetzt werden, pro Jahr Kostensteigerung von 5 bis 10% einzuplanen.

Anlage 4: Beispielhafter Fragebogen der Onlinebefragung

Anlage 5: Exkurs Raumkategorien