

Factsheet Mobilitätssäulen

Hier finden Sie die wichtigsten Informationen zum Projekt ‚Mobilitätssäulen für Baden-Württemberg‘ zusammengefasst. Sollten Sie hier nicht alle Informationen finden, die Sie suchen, fragen Sie gerne die Projektkoordinatorinnen beim Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg oder bei der KEA Klimaschutz- und Energieagentur Baden-Württemberg GmbH:

Kontakt Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg:

Jana Arnold
Referat 44 Klimaschutz im Verkehr
Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg
Dorotheenstraße 8
70173 Stuttgart
Telefon: +49 (711) 231-5684
E-Mail: Jana.Arnold@vm.bwl.de

Kontakt KEA Klimaschutz- und Energieagentur Baden-Württemberg GmbH:

Dr. Britta Wittchow
Öffentlichkeitsarbeit Mobilität
KEA Klimaschutz- und Energieagentur Baden-Württemberg GmbH
Gutenbergstraße 76
10176 Stuttgart
Mobil: +49 1721511994
E-Mail: britta.wittchow@kea-bw.de

Projekt-Homepage: <https://www.mobilitaetssaehlen-bw.de/>

VM-Projektseite: <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/politik-zukunft/nachhaltige-mobilitaet/klimaschutz-und-mobilitaet/mobilitaetssaehlen/>

KEA-BW-Projektseite: <https://www.kea-bw.de/nachhaltige-mobilitaet/mobilitaetssaehlen>

KEA-BW-Wissenssammlung: <https://www.kea-bw.de/nachhaltige-mobilitaet/wissensportal/mobilitaetssaehlen>

Allgemeiner Hintergrund

Der Klimaschutz erfordert die deutliche Minderung der Treibhausgasemissionen in allen Sektoren.

Die Verkehrswende ist – vor allem in Baden-Württemberg – ein elementarer Faktor für Erreichung der Klimaschutzziele: Der Anteil des Verkehrssektors an dem Gesamttreibhausgasausstoß in Baden-Württemberg liegt bei 31 Prozent (= 23,5 Mio Tonnen emittierte CO₂-Äquivalente, 22,1 Mio Tonnen davon im Straßenverkehr) (Stand 2018)

Die verkehrspolitischen Zielsetzungen auf Landesebene sind dementsprechend ambitioniert.

- Minderung der Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor bis 2030 um 40-42 Prozent gegenüber dem Wert aus dem Referenzjahr 1990

- Das soll erreicht werden, indem 2030 gegenüber dem Referenzjahr 1990 ...
 - ... der öffentliche Verkehr so gestärkt ist, dass sein Anteil am Modal Split verdoppelt ist
 - ... jedes dritte Auto klimaneutral fährt
 - ... jede dritte Tonne klimaneutral transportiert wird
 - ... ein Drittel weniger KFZ-Verkehr in den Städten unterwegs ist
 - ... jeder zweite Weg selbstaktiv mit Rad, Tretroller, oder zu Fuß zurückgelegt wird

Mobilitätsstationen

Mobilitätsstationen sind ein Konzept zur Förderung multimodalen und intermodalen Verkehrsverhaltens

- Multimodales Verkehrsverhalten: Gestaltung der Alltagswege mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln
- Intermodales Verkehrsverhalten: Gestaltung eines Weges mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln
- Multi- und intermodales Verkehrsverhalten kombiniert die Vorteile verschiedener Verkehrsangebote – die Wahl des Fortbewegungsmittels erfolgt individuell nach dem jeweiligen Zweck

Für das im Folgenden als ‚Mobilitätsstation‘ beschriebene Konzept gibt es verschiedene Definitionen und unterschiedliche Bezeichnungen (Mobilitätsstation / Mobility Station, Mobilstation, Mobilitätszentrale, Mobility Hub, Mobilitätspunkt, Mobilpunkt, Multimodaler Knoten, Mobilitätszentrum)

- Grundcharakteristika als Schnittmenge der Definitionsansätze:
 - Räumliche Ballung mehrerer geteilter und öffentlicher Verkehrsmittel sowie Optionen für den Umstieg von privaten Fahrzeugen auf diese:
 - ÖPNV-Anbindung (Bushaltestelle, Bahnhaltepunkt, Schiffsanleger, Taxistand, Fernbushaltestelle)
 - Sharing-Angebote((E-)Car-Sharing-Station, (E-)Bike-Sharing-Station, (E-)Lastenfahrräder, E-Roller)
 - Angebote für zum Umstieg vom motorisierten Individualverkehr (Kurzzeitparkplatz für Mitfahrgelegenheiten, Park & Ride-Stellplätze)
 - Angebote für Nahmobilität (Fahrradstellplätze, Fahrradluftpumpe, Anbindung an Fußwegenetze)
 - Elektromobilität (E-Ladesäule (Fahrrad), E- Ladesäule (PKW), E-Mobil-Stellplatz)
 - Signalwirkung: Mobilitätsstationen symbolisieren neue Mobilitätskultur und machen durch ihr Design auf nachhaltige Mobilitätsoptionen und ihre Verknüpfbarkeit aufmerksam
- Zielhorizont: ‚Mobility as a Service‘ (Integration unterschiedlicher Mobilitätsoptionen in baulicher und technischer Hinsicht)
- Einsparungspotential: erste Untersuchungen zeigen, dass Mobilitätsstationen zu einem Rückgang von Autobesitz und zu einer vermehrten Nutzung des ÖPNV führen (z.B. die Dissertation von Miramontes)
- In der Verwaltungsverordnung zum Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGFVG) wird unter II. 1.5.1 festgehalten, was bei der investiven Förderung von multimodalen Knoten ([LGFVG Mobilitätsformen vernetzen](#)) als Mobilitätsstation gilt:

„Multimodale Knoten sind Einrichtungen, die verschiedene nachhaltige Mobilitätsformen vernetzen. Sie sind für den Ein-, Aus- und Umstieg zwischen den unterschiedlichen Verkehrsmitteln vorgesehen und sollen somit eine bessere Nutzung dieser Verkehrsmittel (intermodale Wegekette) ermöglichen. Diese Einrichtungen müssen sich grundsätzlich in unmittelbarer Nähe zu verkehrswichtigen Anlagen des ÖPNV oder SPNV befinden und sich sinnvoll in das bestehende ÖPNV-System (insbesondere durch nachweislich hohen Umsteigebedarf, hohes Fahrgastaufkommen etc.) einfügen. [...] Multimodale Knoten sollen Verkehrsteilnehmern eine optimale Umsteigemöglichkeit zwischen den verschiedenen nachhaltigen Mobilitätsformen, insbesondere zwischen öffentlichem Verkehr (u.a. Eisenbahn, Straßenbahn, Bus, Linienschiffe), Taxi, Car-Sharing, Fahrrad, Bike-Sharing oder Mietwagen bieten. [...]“

Die Landesregierung Baden-Württembergs möchte bis 2030 mindestens 1000 Mobilitätsstationen realisieren. Das Land fördert daher nicht allein den Auf- und Ausbau multimodaler Knoten (s.o.), sondern auch die dafür nötigen Personalstellen ([Personalstellenförderung Nachhaltige Mobilität Koordination Mobilitätsstationen](#))

Konkreter Hintergrund: Die Verkehrswende sichtbar machen

Der Handlungsbedarf im Verkehrsbereich wurde erkannt, viele Handlungsoptionen sind in Umsetzung. Die Verkehrswende kann weiter und schneller vorangetrieben werden, wenn die Bevölkerung noch geschlossener hinter der Verkehrswende steht, Alternativen kennt, nutzt und einfordert. Daher ist besonders in diesem Bereich Kommunikation nötig.

- Es muss greifbar werden, was hinter dem Schlagwort ‚Verkehrswende‘ bzw. ‚nachhaltige Mobilität‘ steckt: Klimaschutz, sauberere Luft, lebenswertere Innenstädte, mehr Mobilität, Sicherheit und Flexibilität, reduzierte Kosten, ...
- Die Multidimensionalität der Verkehrswende soll deutlich werden: Viele Entwicklungen führen zur Lösung
- Es gibt bereits viele Erfolge, positive Veränderungen und zahlreiche erfolgsversprechende Konzepte
- Gerade im Bereich Mobilität gilt es für Baden-Württemberg auch weiterhin eine Vorreiterrolle zu beanspruchen und dafür mit neuen Konzepten voran zu gehen
- Sichtbar werden müssen vor allem die zahlreichen Möglichkeiten, die es gibt, um klimafreundlich die Alltagswege zu gestalten

Mobilitätssäulen

Mobilitätssäulen komplettieren seit 2021 bereits bestehende multimodale Verknüpfungspunkte in Baden-Württemberg. Sie verbinden Informationsfunktionen mit Marketing für die Verkehrswende.

Mobilitätssäulen ...

- ... markieren Orte, an denen mindestens drei öffentliche oder geteilte Verkehrsmittel zusammenlaufen.
- ... machen Orte mit vielen Mobilitätsangeboten zu Mobilitätsstationen.
- ... sind ein landesübergreifendes Zeichen für Verknüpfungspunkte nachhaltiger Mobilität.

- ... machen auf einen Blick das Mobilitätsangebot wahrnehmbar.
- ... leiten sicher und schnell zum passenden Verkehrsmittel sowie zum dazugehörigen Buchungssystem.
- ... machen auf Alternativen zum motorisierten Individualverkehr aufmerksam.
- ... fördern multimodales und intermodales Verkehrsverhalten
- ... zeigen, dass klimafreundliche Mobilität praktisch ist
- ... erweitern das Mobilitätsangebot am Standort (-> Radabstellanlage)
- ... erhöhen die Aufenthaltsqualität am Standort (-> Sitzbank)
- ... messen den Radverkehr am Standort (-> Fahrradzählstelle)
- ... generieren Unterstützung für den Bau von Mobilitätsstationen und für andere infrastrukturelle Veränderungen und treiben so die Verkehrswende voran

Das Design der Mobilitätssäulen erregt Aufmerksamkeit und garantiert die leichte Wiedererkennung. Außerdem setzt es die Themen Baden-Württemberg und Nachhaltigkeit um. Integraler Bestandteil des Designkonzepts ist die Verbindung dieser ästhetischen Wirkungen mit einem standortbezogenen Informationsgehalt.

- Höhe (4m): gute Sichtbarkeit auch in städtischen Umgebungen
- Farbigkeit (gelb + schwarz): Aufnahme der Farben der Mobilitätsdachmarke des Landes (*bweigt*) und Aufnahme der Baden-Württembergischen Landesfarben
- dreiseitige Säule (1m x1m 1mx): Verknüpfung der 360-Grad-Wirkung einer klassischen Säule mit den Vorteilen flächiger Gestaltungsoptionen (Lesbarkeit)
- Trespa-Panels: witterungsbeständiges, langlebiges und recyclebares Material
- Oberes Drittel: Hinweis auf den Standort als Mobilitätsstation und Kennzeichnung aller verfügbaren Mobilitätsoptionen über Piktogramme ; optional: Anzeige der integrierten Fahrradzählanlage
- Mittleres Drittel (auf Augenhöhe): Drei Flächen: Karte und Mobilitätsangebot (Zugang zum Buchungssystem über QR-Codes), Informationen zur Verkehrswende und Gestaltungsfreiraum für die jeweilige Kommune
- Verwendung des *bweigt*-Logos: Mobilitätsstationen als Erweiterung des öffentlichen Verkehrs kennzeichnen (-> Verwendung der besonders im SPNV etablierten Landesmarke für nachhaltige Mobilität)
- Bodenplatte: alternatives, sehr intuitives Wegeleitsysteme zu den umliegenden Mobilitätsangeboten
- ‚Hut‘ = speziell angefertigte Photovoltaikanlage: Beleuchtung autark mit Solarenergie möglich (bei Integration einer Fahrradzählstelle ist eine zusätzliche Stromzufuhr nötig)

Passend zum Design der Mobilitätssäule wurde eine Bank und eine Radabstellanlage entworfen, sodass ein stimmiges Ensemble entsteht, das den Ort insgesamt aufwertet.

Seit 2022 gibt es außerdem eine kleinere Ausführung der Mobilitätssäule für dicht bebaute Umgebungen. Sie verfügt über alle Features der großen Mobilitätssäule und unterscheidet sich nur in folgenden Punkten:

- Höhe: 2,80m
- Vierseitig (4x 55 cm); zwei Seiten können für ein Radreparaturset genutzt werden
- Drehbares Solarpanel auf der Säule

Bei der Konstruktion wurde Wert auf eine einfache Montage, eine kostengünstige Wartung und schnelle Aktualisierbarkeit gelegt.

- Verwendung von Fertigfundamenten aus bewehrtem Beton
- Verzicht auf unnötige Technik, die Smartphone-Funktionen doppelt, um den Stromverbrauch sowie die Wartungskosten zu minimieren
- Einfacher und kostengünstiger Austausch der drei/vier Paneele mit den Inhalten, die gegebenenfalls Aktualisierung bedürfen
- Langlebiges und leicht zu reinigendes Außenmaterial

Pilotphase 1

- Januar 2020 bis Mai 2021
- „Test“ aller Bestandteile im realen Verkehrs- und Stadtraum zur möglichen Nachsteuerung in den Details
- Pilotkommunen: Schwäbisch Gmünd (6), Konstanz (7) Heidelberg (3), Süßen (1)
- Kommunen im erweiterten Kreis, die beratend unterstützen: Ulm, Leinfelden-Echterdingen, Offenburg
- Das Verkehrsministerium übernimmt alle anfallenden Kosten (Personalkosten, Design, Herstellung, Beratung vor Ort, Aufstellung, Einweihung)
- Meilensteine

Jan 2020: Workshop ‚Neue Mobilität sichtbar machen‘

veranstaltet von der KEA Klimaschutz- und Energieagentur Baden-Württemberg GmbH auf Initiative des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg (Abt. 4 Nachhaltige Mobilität)

Ausarbeitung der Idee ‚Mobilitätssäulen‘ und Festlegung der Design-Grundlagen

April 2020: Zusammenstellung eines Teams zur Umsetzung (Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, Referat 44 – Klimaschutz im Verkehr, KEA Klimaschutz- und Energieagentur Baden-Württemberg GmbH, Proconman)

April/Juni 2020: Ausschreibung und Vergabe der Erarbeitung des Designs der Mobilitätssäulen (Milla & Partner GmbH)

Mai 2020: Bewerbungsaufwurf über den Städtetag, Pilotkommune in dem Projekt zu werden

Juli 2020: Auswahl der Pilotkommunen und Beginn der Zusammenarbeit auf Arbeitsebene (Gremienbeschlüsse, Standortbesichtigungen, Leitungsabfragen, Erstellung individueller Inhalte)

Aug./Okt. 2020: Finale Abstimmung des Designs, Ausschreibung und Vergabe der Produktion und Herstellung (Flad & Flad Communications GmbH)

Dez 2020: Start der Produktion

März/Mai 2021: Aufstellung der Mobilitätssäulen

Mai/Jun 2021: Evaluation und Auswertung

Pilotphase 2

- Juni 2021-Juni 2022
- Entwicklung und Test einer kleineren Variante der Mobilitätssäule; weitere Installationen der „großen Mobilitätssäule“
- Pilotkommunen: Friedrichshafen (5), Reutlingen (6), Oberkirch (1), Oberndorf a.N. (1), Waiblingen (1)
- Das Verkehrsministerium übernimmt alle anfallenden Kosten (Personalkosten, Design, Herstellung, Beratung vor Ort, Aufstellung)
- Meilensteine:

Juli 2021: Offizieller Startschuss

Aug 2021: Bewerbungsaufruf für neue Pilotkommunen

Sept 2021: Ausarbeitung des "Kleinen Säulendesigns" (André Stocker Design)

Okt 2021: Beginn der Zusammenarbeit mit den Pilotkommunen

Nov 2021/Jan 2022: Ausschreibung und Vergabe der Produktion in der Pilotphase 2 (Schröder Metallverarbeitung GmbH)

Mai/Juli 2022: Aufstellung und Einweihung der Mobilitätssäulen

Wie geht es weiter?

- Das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg geht davon aus, dass sich die Mobilitätssäule als landesweites Zeichen für nachhaltige Mobilitätsangebote etabliert und dabei hilft, mehr Aufmerksamkeit für inter- und multimodales Verkehrsverhalten zu generieren
- Nach den Pilotphasen müssen Kommunen die Kosten für Mobilitätssäulen selbst tragen; Fördermöglichkeiten befinden sich in Abstimmung
- Ziel ist es, bis 2030 möglichst viele Mobilitätsstationen mit Mobilitätssäulen zu kennzeichnen