

Workshop „Mobilitätsstationen am Stadtrand“

Thema	MobistaR - Erarbeitung eines Grundlagenpapiers für Mobilitätsstationen in städtischen Randlagen Nutzerworkshop „Mobilitätsstationen am Stadtrand“
Ort, Datum	Online, 21.01.2021
Zeit	17:30 – 19:00 Uhr
Teilnehmerkreis	Geschlossen (Anmeldung erforderlich)

Hintergrund, Ziel und methodischer Ansatz

Am 21.01.2021 fand der Nutzerworkshop „Mobilitätsstationen am Stadtrand“ im Rahmen der Erarbeitung eines Grundlagenpapiers für Mobilitätsstationen in städtischen Randlagen (MobistaR) statt. An der Veranstaltung nahmen 30 Personen teil, darunter interessierte Bürgerinnen und Bürger, Fachakteure aus dem Bereich Mobilität sowie vier projektbeteiligte Akteure.

Der Workshop verfolgt dabei u.a. folgende Ziele:

- ◆ Vermittlung von Wissen und Informationen zum Thema Neue Mobilität und Mobilitätsstationen (im Speziellen Jelbi) an interessierte Bürgerinnen und Bürger und Schaffung eines Bewusstseins für nachhaltige Mobilitätsformen,
- ◆ Identifikation nutzergruppenspezifischer Anwendungsfälle und Bedarfe sowie damit einhergehender konkreter Anforderungen an Mobilitätsstationen sowie
- ◆ Diskussion geeigneter konzeptioneller Ansätze zur räumlichen Verortung, Ausgestaltung (u.a. Angebotsmix, Ausstattung, Infrastruktur), Vernetzung und Organisation von Mobilitätsstationen.

Der Workshop sollte auch dazu beitragen, die bislang im Rahmen des Projektes gewonnenen Erkenntnisse aus der Nutzerperspektive zu spiegeln bzw. zu validieren und dadurch einen stark praxis- und umsetzungsorientierten Ansatz für die Projektarbeit und das im Ergebnis entstehende Grundlagenpapier sicherzustellen.

Aufbauend auf zwei Input-Vorträge wurde methodisch im Rahmen einer Gruppendiskussion eine Online-Befragung der Teilnehmenden durchgeführt, in der neben Assoziationen zum Begriff Mobilität auch Hinweise zum Mobilitätsalltag zusammengetragen sowie spezifische Hinweise zur Gestaltung von Mobilitätsstationen (u.a. in Stadtrandlage) diskutiert wurden.

Der Nutzerworkshop war zunächst als Präsenzveranstaltung geplant. Aufgrund der zu diesem Zeitpunkt geltenden Regelungen des Landes Berlin zum Umgang mit SARS-CoV-2 musste die Veranstaltung zur Sicherheit aller beteiligten Personen in digitaler Form als Online-Veranstaltungen durchgeführt werden.

Workshop „Mobilitätsstationen am Stadtrand“

Inhaltlicher Ablauf: Inputvortrag durch IGES und Vorstellung von Jelbi

Der erste Teil des Workshops diente dazu, den Hintergrund und die Zielstellung des Projektes MobistaR vorzustellen und die Teilnehmenden zum Thema Mobilitätsstationen inhaltlich auf einen gemeinsamen Wissensstand zu bringen. Aufbauend auf den Impuls-Vortrag von Hr. Gipp (IGES Institut) zum Thema „Mobilitätsstationen in städtischen Randlagen? Anforderungen an die Mobilität und gute Beispiele“ wurden die Jelbi-Mobilitätsstationen der BVG und deren Mobilitätsangebote durch Fr. Leopold (BVG) vorgestellt. Die wesentlichen Inhalte der Präsentationen können Anlage 1 entnommen werden.

In den Präsentationen wurde deutlich, dass:

- ◆ Sich aus der städtischen Randlage eine Vielzahl relevanter, verkehrlicher Konsequenzen ergeben (u.a. längere Entfernungen pro Weg, stärkere Bedeutung des MIV, geringere Nutzung des Umweltverbundes etc.),
- ◆ Mobilitätsstationen durch ihre räumlich enge Verknüpfung verschiedener Verkehrs- und Mobilitätsangebote geprägt sind und zur Sichtbarkeit von Sharing-Angeboten im öffentlichen Raum beitragen, wodurch sie Inter- und Multimodalität fördern,
- ◆ Die digitale Buchbarkeit und Verknüpfung der Sharing-Angebote an Mobilitätsstationen (z.B. durch Apps) ein maßgebendes Kriterium sein sollte,
- ◆ Mobilitätsstationen je nach Standort/Lage, verkehrlicher Funktion, Zielgruppe etc. in unterschiedliche Typen unterschieden werden können (z.B. Quartiers-Hub), womit z.T. deutliche Unterschiede in der Ausstattung und dem Mobilitätsangebot der Stationen einhergehen,
- ◆ Auch am Stadtrand ein Netz von Mobilitätsstationen erforderlich sein kann, welches die Mobilitätsrealität der Anwohnenden abbildet und die Erreichbarkeit von Versorgungseinrichtungen und Mobilitätsknotenpunkten sicherstellen sollte,
- ◆ Sharing-Angebote sowie deren Bündelung und Verknüpfung mit dem ÖPNV (z.B. durch Angebote wie Jelbi) mögliche Handlungsstränge sind, um den Herausforderungen der Stadt Berlin im Bereich Mobilität (u.a. Berlin wächst, Autoverkehr wächst, Emissionen nehmen zu) zu begegnen,
- ◆ Für die erfolgreiche Etablierung von Mobilitätsstationen ein breites Bündnis von Partnern (u.a. Mobilitätsanbieter, Standortpartner etc.) erforderlich ist, wie es im Beispiel der Wasserstadt Oberhavel mit der GEWO BAG und der BVG der Fall ist.

Darstellung der Ergebnisse aus der Gruppendiskussion (Online-Befragung)

Der zweite Teil der Veranstaltung diente der partizipativen Einbindung möglicher Nutzergruppen. Da der Workshop auf Grund der derzeit geltenden Regelungen des Landes Berlin zum Umgang mit SARS-CoV-2 nur in Form eines digitalen Online-Workshops durchgeführt werden

Workshop „Mobilitätsstationen am Stadtrand“

Frage 2: Welche Verkehrsmittel und Mobilitätsangebote prägen vorrangig deinen Alltag?

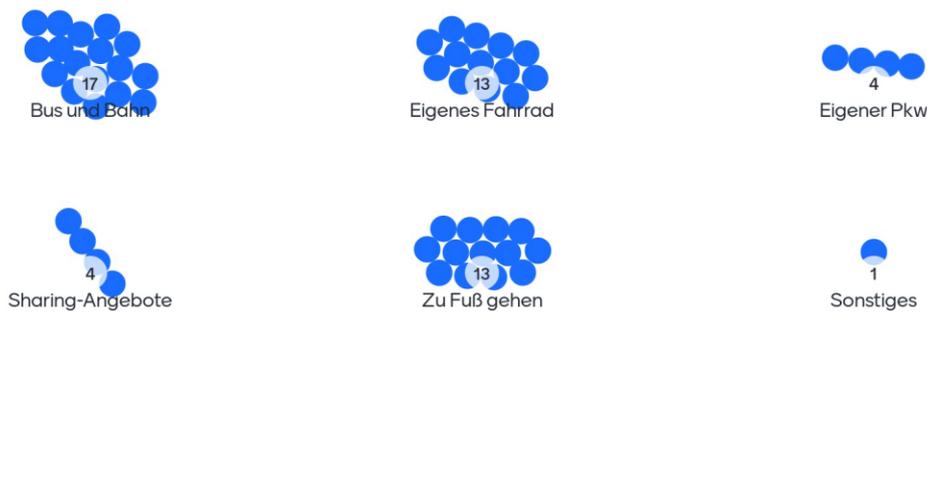
Frage 2 folgte dem Ziel, Hinweise der Teilnehmenden zu ihrem Mobilitätsalltag (vorrangig genutzte Verkehrs- und Mobilitätsangebote) zusammenzutragen und in Form von Punktwolken zu visualisieren (vgl. Abbildung 2). Es konnten bis zu 6 Antwortmöglichkeiten ausgewählt werden.

Mit insgesamt 17 Nennungen spielte die Antwortmöglichkeit „Bus und Bahn“ die größte Rolle im Mobilitätsalltag der Teilnehmenden, dicht gefolgt von „Eigenes Fahrrad“ (13 Nennungen) sowie „zu Fuß gehen“ (13 Nennungen). Von geringerer Bedeutung waren die Antwortmöglichkeiten „Carsharing“ und „Eigener Pkw“.

Abbildung 2 Ergebnisdarstellung Frage 2 (n=23)

Welche Verkehrsmittel und Mobilitätsangebote prägen vorrangig deinen Alltag?

Mentimeter



Frage 3: Mobil sein ohne eigenen Pkw: Welche Kriterien sind dir am wichtigsten?

Ziel der dritten Frage war es, relevante Kriterien abzufragen, die aus Sicht der Workshopteilnehmenden eine Mobilität ohne privaten Pkw bedingen. Dabei konnte die Bedeutung verschiedener Kriterien (u.a. Flexibilität, Schnelligkeit, Sicherheit etc.) auf einer Skala von 1 (unwichtig) bis 5 (sehr wichtig) bewertet werden (vgl. Abbildung 3).

Das wichtigste Kriterium für eine Mobilität ohne eigenen Pkw stellt für die Teilnehmenden die Zuverlässigkeit von Mobilitätsangeboten dar (4,0 von 5), gefolgt von der Schnelligkeit (3,9 von 5) sowie der Verfügbarkeit rund um die Uhr (3,8 von 5). Von geringerer Bedeutung war den

Workshop „Mobilitätsstationen am Stadtrand“

Workshopteilnehmenden die Auswahl zwischen verschiedenen Mobilitätsangeboten (2,4 von 5).

Abbildung 3 Ergebnisdarstellung Frage 3 (n=22)

Mobil sein ohne eigenen Pkw: Welche Kriterien sind dir am wichtigsten?

Mentimeter



22

Frage 4: Mobilitätsstationen in Berlin: Welche Angebote sind dir am wichtigsten?

Auf Grundlage von Frage 4 sollten erste konkrete Hinweise zur Ausgestaltung von Mobilitätsstationen zusammengetragen werden. Die Workshopteilnehmenden konnten hierfür auf einer Skala von 1 (unwichtig) bis 5 (sehr wichtig) die Bedeutung verschiedener Mobilitätsangebote an bzw. für Mobilitätsstationen gewichten (vgl. Abbildung 4).

Im Ergebnis zeigt sich, dass die ÖPNV-Anbindung mit Abstand den wichtigsten Angebotsbaustein an einer Mobilitätsstation darstellt (4,5 von 5). Von mittlerer Bedeutung waren den Teilnehmenden die Angebote (E-) Carsharing (2,8 von 5), (E-) Bikesharing (2,5 von 5) sowie (E-) Motorrollersharing (2,5 von 5). Am unwichtigsten wurde das Angebot des (E-) Scootersharing eingeschätzt (1,9 von 5).

Workshop „Mobilitätsstationen am Stadtrand“

Abbildung 4 Ergebnisdarstellung Frage 4 (n=22)

Mobilitätsstationen in Berlin: Welche Angebote sind dir am wichtigsten?

Mentimeter



22

Frage 5: Mobilitätsstationen in Berlin: Welche Ausstattungselemente vor Ort sind für dich wichtig?

Ziel von Frage 5 war es, neben der Beurteilung von relevanten Angebotsbausteinen auch weitere konkrete Hinweise zur infrastrukturellen Ausgestaltung von Mobilitätsstationen zusammenzutragen und in Form von Punktwolken zu visualisieren (vgl. Abbildung 5). Es konnten bis zu 7 Antwortmöglichkeiten ausgewählt werden.

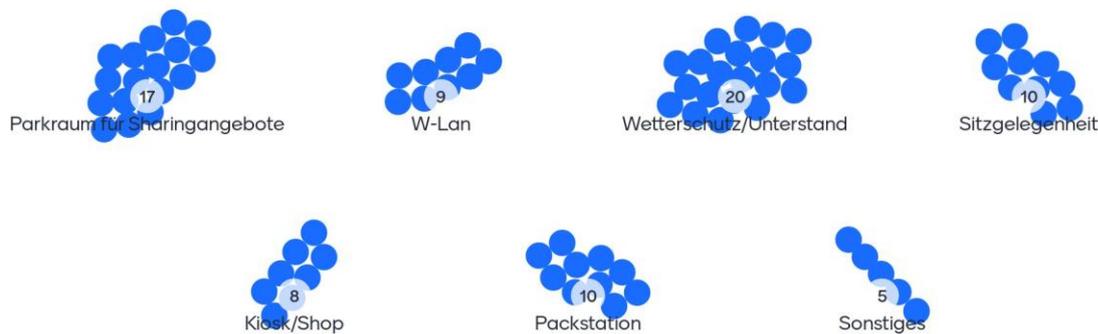
Mit insgesamt 20 Nennungen spielte für die Teilnehmenden die Ausstattung mit einem Wetterschutz/Unterstand die größte Rolle an einer Mobilitätsstation, gefolgt vom Parkraum für Sharingangebote (17 Nennungen). Ebenfalls wichtig waren Sitzgelegenheiten sowie eine Packstation (jeweils 10 Nennungen). Unter der Antwortmöglichkeit „Sonstiges“ nannten die Workshopteilnehmenden u.a. auch Steckdosen (z.B. zum Laden von Smartphones), ein Reparatur Set für Fahrräder, Solarmodule sowie eine interaktive Karte als ergänzende Ausstattungselemente einer Mobilitätsstation.

Workshop „Mobilitätsstationen am Stadtrand“

Abbildung 5 Ergebnisdarstellung Frage 5 (n=24)

Mobilitätsstationen in Berlin: Welche Ausstattungselemente vor Ort sind für dich wichtig?

Mentimeter



24

Frage 6: Welche möglichen Standorte für Mobilitätsstationen in Berlin würdest du gern vorschlagen?

Die sechste Frage der Online-Befragung hatte zum Ziel, in Form einer offenen Fragerunde mögliche Standortvorschläge für Mobilitätsstationen in Berlin zusammenzutragen. Die Teilnehmenden konnten unbegrenzt viele Vorschläge benennen. Insgesamt wurden 48 Standortvorschläge eingebracht (vgl. Abbildung 6).

In Stadtrandlage wurden u.a. folgende mögliche Standorte bzw. Stadtteile benannt: Birkenwerder, BER Flughafen, Buch, Falkenhagener Feld, Hennigsdorf, U-Wuhletal, Kaulsdorfer See, Kladow, Lichterfelde, S-Bahnhof Nikolassee, Spandau Bahnhof, Schönfließ, Wannsee Bahnhof.

Im Innenstadtbereich schlugen die Workshopteilnehmenden u.a. auch folgende Standorte vor: Arkonaplatz, Hackescher Markt, Herrfurthplatz, Messe Nord am ZOB, Weißensee.

Ein Teilnehmender ergänzte, dass auch über die Standgrenze hinaus Mobilitätsstationen als sinnvolle Ergänzung zum bestehenden ÖPNV- und SPNV-Angebot mitgedacht werden sollten.

Workshop „Mobilitätsstationen am Stadtrand“

Abbildung 6 Ergebnisdarstellung Frage 6 (n=48)

Welche möglichen Standorte für Mobilitätsstationen in Berlin würdest du gern vorschlagen?

Mentimeter



48

Frage 7: Wie weit sollte eine Mobilitätsstation maximal von deiner Haustür entfernt liegen, damit du sie nutzen würdest?

Ziel der abschließenden Frage 7 war es herauszufinden, welchen Entfernungsradius die Teilnehmenden maximal zum Erreichen einer Mobilitätsstation zurücklegen würden (vgl. Abbildung 7). Den Workshopteilnehmenden stand maximal eine Antwortmöglichkeit zur Auswahl.

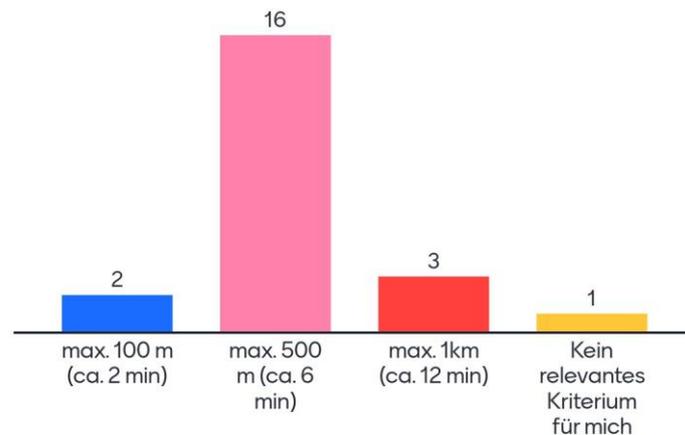
Im Ergebnis wurde deutlich, dass der überwiegende Teil eine maximale Entfernung von ca. 500 Metern (ca. 6 min. Gehzeit) zurücklegen würden (16 Nennungen). Für einen Teilnehmenden war die zurückzulegende Entfernung kein entscheidungsrelevantes Kriterium für die Nutzung einer Mobilitätsstation.

Workshop „Mobilitätsstationen am Stadtrand“

Abbildung 7 Ergebnisdarstellung Frage 7 (n=22)

Wie weit sollte eine Mobilitätsstation maximal von deiner Haustür entfernt liegen, damit du sie nutzen würdest?

Mentimeter



22

Weitere Hinweise der Teilnehmenden im Rahmen der Diskussion (Q&A)

Nachfolgend werden die Fragen und Hinweise der Teilnehmenden aus dem Konferenzchat kurz zusammengefasst:

- ◆ Auf die Frage, ob es die Möglichkeit gibt, die Folien und insbesondere die Studie nach deren Abschluss zu erhalten weißt Fr. Jung darauf hin, dass diese Frage zum jetzigen Zeitpunkt nicht beantwortet werden kann, da die Veröffentlichung der Studienergebnisse seitens der SenUVK noch abgestimmt werden muss.
- ◆ Ein Teilnehmer ergänzt darauf hin, dass grundsätzlich jeder P&R Parkplatz in Berlin im Rahmen der Untersuchung von Mobilitätsstationen betrachtet werden muss und weist auf den z.T. desolaten Zustand einiger Anlagen hin.
- ◆ Zur Frage, auf welcher Datenbasis die BVG Entscheidungen für den Aufbau neuer Mobilitätsstationen trifft erläutert Fr. Leopold, dass insbesondere die Flächenverfügbarkeit ein entscheidungsrelevantes Kriterium ist.
- ◆ Auf die Frage, worin die Schnittmenge zwischen „autoarmen Quartieren“ und „städtischen Randlagen“ bei der Studie und dem Workshop liegt, erläutert Hr. Gipp, dass im Rahmen des Projektes das Areal der Wasserstadt Oberhavel als Reallabor für die Gewinnung von Erkenntnissen und die Ableitung von Übertragbarkeitsempfehlungen

Workshop „Mobilitätsstationen am Stadtrand“

betrachtet wurde. In diesem Zusammenhang hat sich die Schnittmenge aus „autoarmen Quartieren“ und „städtischen Randlagen“ ergeben und als zielführend erwiesen.

- ◆ Eine Teilnehmerin weist darauf hin, dass es für eine Nutzung von E-Scootern zur Arbeit wichtig ist, dass die Angebote verlässlich morgens und abends zur Verfügung steht und möchte in diesem Zusammenhang erfahren, ob eine Vorreservierungsmöglichkeit angedacht ist. Fr. Leopold erläutert, dass dies den Sharing-Anbieter obliegt. Ein Teilnehmer ergänzt, dass eine gute Fußverkehrsinfrastruktur zwischen Jelbi und ÖPNV-Knoten erforderlich ist, wenn die Wege etwas weiter sind.
- ◆ Zur Frage, inwieweit der Mobilitätsbedarf Älterer in den Randbezirken bzw. im "Speckgürtel" von Berlin vor dem Hintergrund einer autofreien Innenstadt berücksichtigt wird erläutert Hr. Gipp, dass bei der Entwicklung und Umsetzung neue Mobilitätsangebote immer auch die barrierefreie Nutzung von zentraler Bedeutung sein muss. Die BVG will mit dem Ausbau alternativer Mobilitätsangebote erste Erreichbarkeitslücken am Stadtrand schließen und damit die Daseinsvorsorge insbesondere für Ältere sicherstellen. Fr. Leopold ergänzt, dass dieser Prozess jedoch Zeit erfordert.
- ◆ Ein Teilnehmer erläutert, dass eine Hürde der Nutzung von Jelbi-Stationen die Entfernung von Mobilitätsstation und ÖPNV-Knotenpunkt ist und möchte erfahren, ob seitens der Anbieter bzw. der BVG Nutzungsanreize zur Abstellung von Fahrzeugen an den Stationen geplant sind? Fr. Leopold informiert, dass dazu bislang keine Anreize geplant sind.
- ◆ Auf die Frage, ob es an den Jelbi-Stationen auch Radabstellanlagen für private Fahrräder gibt informiert Fr. Leopold, dass dies aktuell nicht der Fall ist.
- ◆ Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass auch eine Anpassung an die Fahrtzeiten des ÖPNV insbesondere in den Randlagen wichtig ist, sprich: Das Fahrrad oder das Auto in der Sharing-Station muss vor allem dann vorhanden sein, wenn der ÖPNV nicht fährt.
- ◆ Zur Frage, ob auch die Einbindung nicht- oder zumindest sekundär kommerzieller Angebote wie Snappcar und Stadtteilauto oder von Mitfahrangeboten (bspw. Mitfahrscheibe, BlaBlaCar etc.) mitgedacht wird erläutert Fr. Leopold, dass ein breites Partnernetzwerk besteht und immer wieder neue Kooperationen geprüft werden.
- ◆ Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass sich die Jelbi-Station am Breitenbachplatz in einem Angstraum unter einer Brücke befindet.
- ◆ Zur Frage, ob die Fahrzeuge in den Stationen "nachgefüllt" werden informiert Hr. Gipp, dass dies der Fall ist und es sich dabei um die sogenannte Relocation der Fahrzeuge handelt, für die i.d.R. die Anbieter zuständig sind.
- ◆ Eine Teilnehmerin ergänzt, dass E-Scooter vorwiegend Wege ersetzen, die ohnehin ohne Auto zurückgelegt worden wären. Aus Gründen der Nachhaltigkeit seien diese

Workshop „Mobilitätsstationen am Stadtrand“

Angebote bedenklich und insbesondere in Stadtrandlage nur bedingt geeignet für die vorherrschenden Mobilitätsbedarfe. Hr. Gipp erläutert, dass Mobilitätsstationen je nach Standort/Lage, verkehrlicher Funktion, Zielgruppe etc. natürlich unterschiedliche Angebotsbausteine und Ausstattungselemente umfassen können. Die Mobilitätsstationen in städtischen Randlagen bzw. deren Angebote sind daher auf die jeweiligen Mobilitätsbedarfe abzustimmen.

- ◆ Ein Teilnehmer erläutert, dass bessere Prognosen zur Verfügbarkeit und predictions aufbereitet werden könnten, würde jeder Mobilitätsanbieter seine Nutzungsdaten als Open Data zur Verfügung stellen. Der Kunde hätte dadurch ein viel besseres Erlebnis.

Zusammenfassung

Im Rahmen des Projektes „MobistaR“ wurde am 21.01.2021 ein digitaler Nutzerworkshop durchgeführt. Diese Veranstaltung folgte neben der Wissens- und Informationsvermittlung zum Thema neuer Mobilitätsformen insbesondere dem Ziel, das Thema von Mobilitätsstationen in städtischen Randlagen aus Nutzersicht zu beleuchten, um in Ergänzung zu den bereits gewonnenen Projekterkenntnissen praxis- und umsetzungsorientierte Handlungsempfehlungen abzuleiten zu können.

Aufbauend auf den Impuls-Vortrag zum Thema „Mobilitätsstationen in städtischen Randlagen? Anforderungen an die Mobilität und gute Beispiele“ und die Vorstellung von Jelbi und dessen Mobilitätsangebote, wurde eine kurze Online-Befragung der Teilnehmenden mit anschließender Gruppendiskussion durchgeführt.

Dadurch konnten konkrete Hinweise zum Mobilitätsbedarf der Teilnehmenden sowie daraus abgeleitet Anforderungen an Mobilitätsstationen identifiziert werden. Darüber hinaus wurden auch konkrete Ansätze zur räumlichen Verortung, Ausgestaltungen (Angebotsmix, Ausstattung und Infrastruktur), Vernetzung und Organisation der Mobilitätsstationen durch die Teilnehmenden eingebracht und diskutiert. Dabei wurde insbesondere die Bedeutung der Vernetzung von Mobilitätsstationen mit bestehenden ÖPNV-Angeboten und Knotenpunkten unterstrichen.

Hinweise zum Mobilitätsbedarf und Wichtung mobilitätsrelevanter Kriterien

Bei der Abfrage der alltagsrelevanten Verkehrsmittel und Mobilitätsangebote und der Wichtung der Kriterien für eine eigene Mobilität ohne privaten Pkw wurde deutlich, dass aus Sicht der Teilnehmenden der Umweltverbund (ÖPNV; SPNV, Fahrrad, zu Fuß gehen) eine hohe Priorität besitzt. Von zentraler Bedeutung für die Teilnehmenden war dabei insbesondere der Aspekte der Zuverlässigkeit der Mobilitätsangebote. Hervorgehoben wurden auch die Kriterien Schnelligkeit sowie die Verfügbarkeit rund um die Uhr.

Als weniger relevante Kriterien für eine Mobilität ohne eigenen Pkw hat sich die Auswahl zwischen verschiedenen Mobilitätsangeboten herausgestellt.

Workshop „Mobilitätsstationen am Stadtrand“

Konkrete Hinweise zur Ausgestaltung und Verortung von Mobilitätsstationen

In der Diskussion um die Ausgestaltung und Verortung von Mobilitätsstationen hoben die Teilnehmenden neben einem Wetterschutz/Unterstand auch Parkraum für Sharing-Angebote, Sitzgelegenheiten sowie eine Packstation als wichtige Ausstattungselemente einer Mobilitätsstation hervor. Darüber hinaus wurden u.a. auch Steckdosen (z.B. zum Laden von Smartphones), ein Reparatur Set für Fahrräder, Solarmodule sowie eine interaktive Karte als weitere Ausstattungselemente einer Mobilitätsstation vorgeschlagen.

Damit wird deutlich, dass neben dem Prozess des Ausleihens und Zurückgebens von Sharing-Angeboten auch die Aufenthaltsqualität an den Mobilitätsstationen eine wichtige Rolle für die Nutzenden spielt. Attraktive, hochwertige und nutzerorientiert ausgestattete Stationen können wesentlich zur Attraktivität des Mobilitätsangebotes und dadurch zu einem Imagegewinn für die Anbieter beitragen. Durch die Verknüpfung von Mobilitätsangeboten mit Dienstleistungen des täglichen Lebens (u.a. Packstationen) kann die Anzahl der Wege für Nutzenden deutlich reduziert werden und durch die Verknüpfung verschiedener Nutzungen ggf. auch neue Kunden gewonnen werden, die zuvor keine Berührungspunkte mit geteilten Mobilitätsangeboten hatten.

Bei der Benennung möglicher Standorte für Mobilitätsstationen wurden u.a. Birkenwerder, BER Flughafen, Buch, Falkenhagener Feld, Hennigsdorf, U-Wuhletal, Kaulsdorfer See, Kladow, Lichterfelde, S-Bahnhof Nikolassee, Spandau Bahnhof, Schönfließ, Wannsee Bahnhof benannt.

Daraus wird deutlich, dass größere Mobilitätsstationen an lokal bedeutsamen ÖPNV-Verknüpfungspunkten etabliert werden sollten, um eine multimodale Mobilität ohne eigenen Pkw zu ermöglichen. Im Berliner Stadtgebiet wird dies bereits an einigen ÖPNV-Knotenpunkten durch die Jelbi-Stationen abgebildet. Darüber hinaus ist hervorzuheben, dass die Teilnehmenden zahlreiche Stationsvorschläge außerhalb des Berliner S-Bahnringes in die Diskussion eingebracht haben, was darauf hindeutet, dass aus Nutzerperspektive insbesondere in städtischen Randlagen ein Bedarf für Mobilitätsstationen besteht.

Die Befragung hat aber auch gezeigt, dass Mobilitätsstationen in fußläufiger Erreichbarkeit zum Wohn- bzw. Arbeitsort gelegen sein sollen (vgl. Frage 7). Daraus kann abgeleitet werden, dass ein dichtes Netz von Mobilitätsstationen erforderlich ist, um den Nutzenden die Angebote tatsächlich schnell, flexibel und bedarfsorientiert zur Verfügung stellen zu können. Daher empfiehlt sich ein Netz aus unterschiedlich skalierten Mobilitätsstationen (vgl. Jelbi-Stationen und Jelbi-Punkte in Berlin), das den lokalen Mobilitätsbedarf der Nutzenden widerspiegelt und geteilte Mobilität unkompliziert nutzbar und erlebbar macht.

Anhang

Anlage 1_Präsentation_Nutzerworkshop_mobistaR

Anlage 2_Befragung_Nutzerworkshop_mobistaR