

Handlungsempfehlungen

für den Aus- und Umbau von Mobilstation
zu Quartiers-Hubs im Bereich der Elberfelder
Nordstadt



MIQ

Handlungsempfehlungen

Das Projekt „Mobilstationen im Quartier“ (MIQ) ist Ende März 2023 abgeschlossen worden. Mit der Eröffnung einer Mobilstation im November 2022 konnte ein erster Baustein im Gesamtprojekt verwirklicht werden.

Die Ausgangsfrage für das Projektteam war darüber hinaus, „wie die Mobilität der Menschen im Stadtteil mit Hilfe von quartiersbezogenen Mobilstationen und Quartiers-HUBs verbessert und dadurch der Straßenraum vom motorisierten Individualverkehr und dem derzeit stark zunehmenden motorisierten Lieferverkehr durch Kurier-, Express- und Paketdienste (KEP-Dienste) mit seinen Folgeproblemen für das Quartier und seine Bewohnerschaft entlastet werden kann.“

Ziel war es die Verwirklichung einer Mobilstation und deren Übertragbarkeit auf andere Quartiere und Kommunen zu prüfen und darzustellen. Zudem sollte geprüft werden, ob eine Erweiterung der quartiersbezogenen Mobilstationen zu Quartiers-Hubs möglich sei, um den motorisierten Individualverkehr und Lieferverkehr zu verringern, bzw. helfen kann, diesen zu vermeiden.

Der Quartiers-Hub hätte dementsprechend die Funktion über Mobilitätsdienstleistungen hinaus, weitere Angebote in unterschiedlichen Dienstleistungssektoren im Bezug auf die soziale, materielle und kulturelle Nahversorgung bis hin zur Warenverteilung zu schaffen. Dem folgt auch die Begriffsbestimmung des HUBs, der, aus dem Englischen kommend, passend beschreibt, dass an einem solchen Ort, Dinge ankommen, gesammelt, sortiert und wieder verteilt werden, also gewissermaßen soll ein Drehkreuz, ein Verteilerzentrum oder ein Umschlagsplatz für zivilgesellschaftliches Engagement entstehen.

Ein Quartiers-Hub hat dann die Funktion, diese Angebote zu schaffen oder zu initiieren. Als Drehkreuz und Fixpunkt für ein Netzwerk, welches sich zu den Zielen einer CO2-freien Quartiers-Zukunft bekennt.

Ausgangspunkt dieser Überlegung ist, dass Maßnahmen der Verkehrsvermeidung oder -verringerung die Angebotsoptionen im Quartier drastisch erhöhen müssen. Wege zur Arbeit und zum Einkaufen

mit privaten PKWs müssen minimiert werden oder durch Sharing-Angebote wahrgenommen werden. Wege für Dienstleistungen der Lieferlogistik (letzte Meile) müssen minimiert werden oder mittels Elektromobilität ausgeführt werden.

Daraus folgt zudem, dass die Angebote im Quartier verbessert und erweitert werden müssen. Das könnten vor allem folgende sein:

- Schaffung von Arbeitsplätzen im Quartier (Co-Working, Urbane Produktion)
- Stärkung von Nahversorgungsangeboten (regionale Produkte direkt von den Erzeuger:innen, Einrichtung von Regiomaten, Erzeugermärkte, Online-basierte Regionalmarktangebote)
- Errichtung eines flächendeckenden Netzes von Paketschließfächern und Paketshops, White-Label-Lösungen bevorzugt

In Anlehnung an die Klassifizierung, welche im NRW-Handbuch zu Mobilstationen vorgenommen worden ist, entwickelte das Projektteam für die Mobilstationen / Quartiers-Hubs im Bezug auf die Ausstattungselemente der Einrichtung drei Typen. Hinweisgebend waren die Wünsche, Bedarfe oder Empfehlungen der Teilnehmer:innen der zwei Quartierskonferenzen und der Nachbarschaftswerkstatt, wie auch die Einzelgespräche mit Gewerbetreibenden, Nachbar:innen und vielen Multiplikatoren. Dieses soll ein starkes Votum für eine intensive Quartierskommunikation und Teilhabe der Quartiersbewohner:innen sein.

Szenario „Mirke“

Wir möchten die Typisierungen am Beispiel des Quartiers Mirke hier erläutern.

DIE QUARTIERS-HUB-TYPEN

- a) Kompakter Quartiers-Hub
- b) Mittlerer Quartiers-Hub
- c) Großer Quartiers-Hub

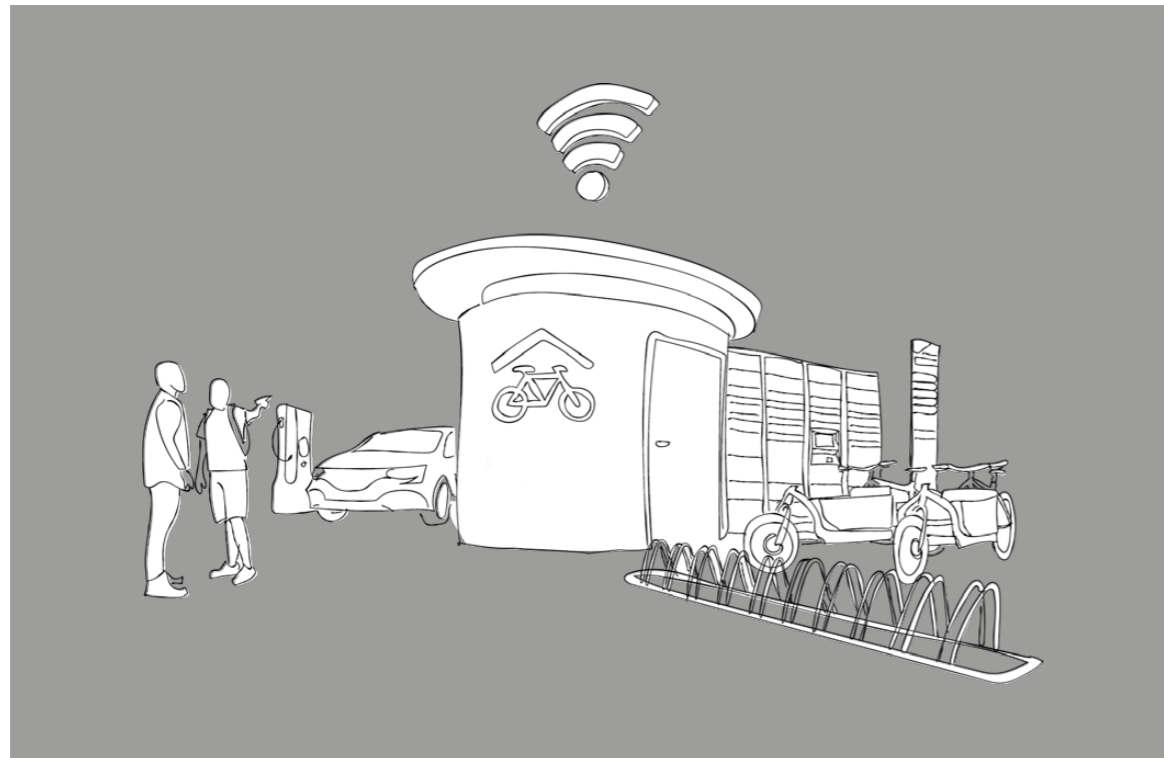


Abbildung 1: a) Kompakter Quartiers-Hub

Zu a) Der **Kompakte Quartiers-Hub** entspricht in weiten Teilen der realisierten Mobilstation in der Wiesenstraße im Quartier Mirke. Diese könnte noch um einen angrenzenden Parkplatz erweitert werden. Neben den Mobilitätsdienstleistungen auf der Fläche 1 könnten auf der zweiten Fläche vor allem noch Automaten- und Schließfachoptionen (Smart Locker) angeboten werden. Eine Nahversorgung, begrenzte Dienstleistungen und begrenzte Angebote im Rahmen der Quartiersentwicklung könnten hier zusätzlich in das Programm eines Hubs integriert werden.

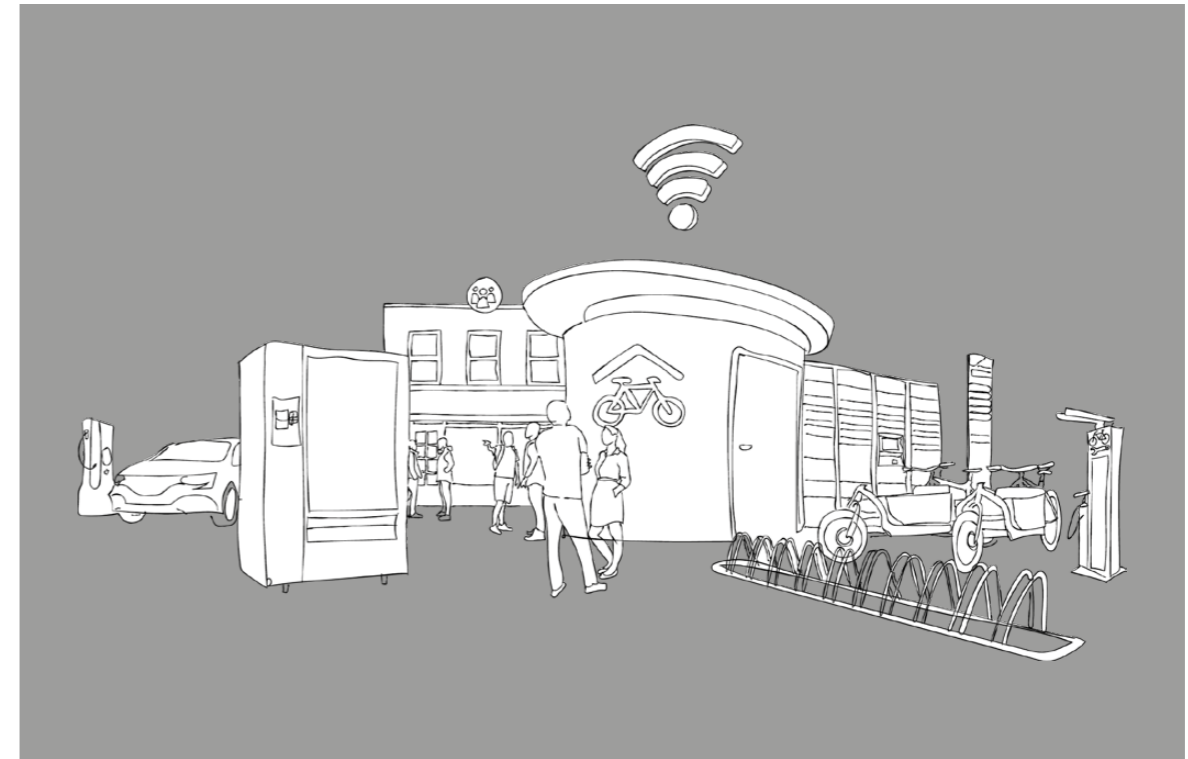


Abbildung 2: b) Mittlerer Quartiers-Hub

Zu b) Die Integration eines leerstehenden Ladenlokals würde den Hub in den Rang eines **Mittleren Quartiers-Hubs** heben. Damit könnten die Angebote im Bereich der Quartiersentwicklung und der Nahversorgung deutlich gestärkt werden. Neben der Vermietung von Räumen oder möglichen Werkstattelementen erhöht sich mit der Etablierung von Innenraumlösungen vor allem die Option regionale Produkte oder Dienstleistungen wie ein Beratungsbüro anzubieten.

Diese Option benötigt dann allerdings Personal. Eventuell ist hier eine Kooperation mit Beschäftigungsträgern möglich. Bei einer zivilgesellschaftlich orientierten Trägerschaft setzt diese Option eine hohe Bereitschaft an ehrenamtlicher Tätigkeit voraus.

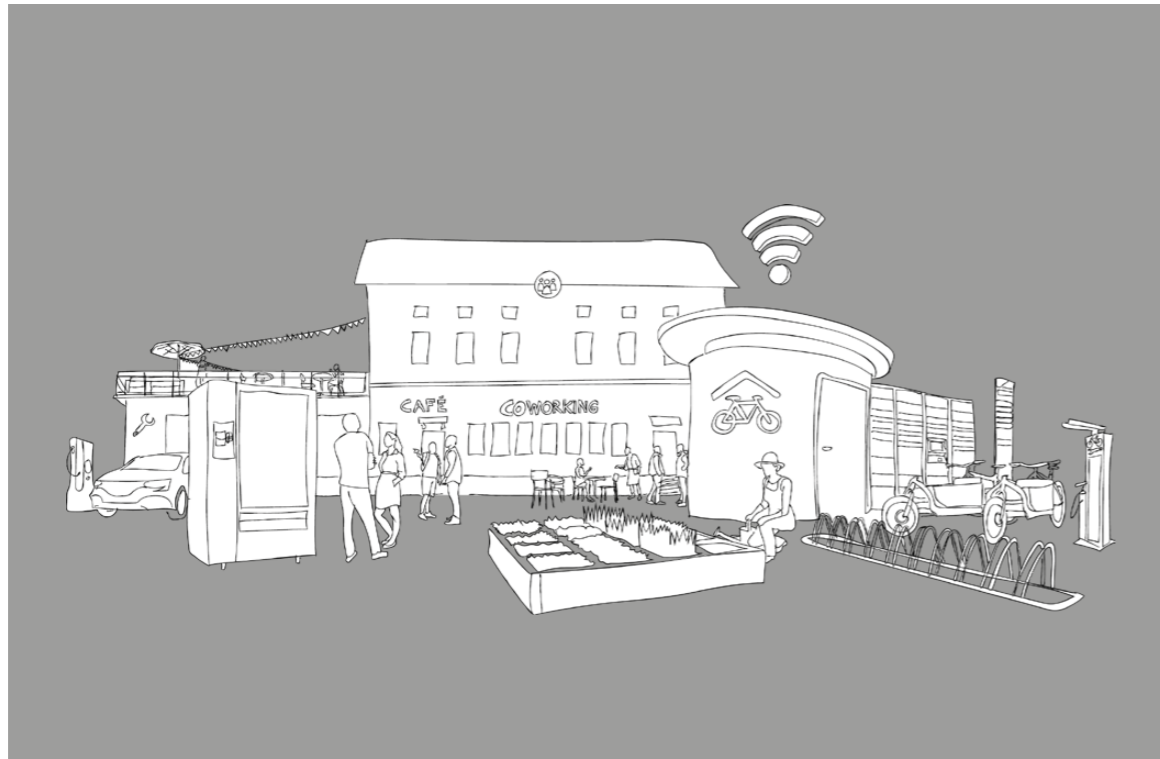


Abbildung 3: c) Großer Quartiers-Hub

Zu c) Ein **großer Quartiers-Hub** wartet mit mehreren Innenräumen auf. Das ermöglicht vor allem die Angebote der Quartiersentwicklung auszubauen. Das schließt eventuell gastronomische Angebote, Co-Working-Arbeitsplätze, aber gibt auch Vermietungsoptionen für Events oder andere Quartiersveranstaltungen.

Im Bezug auf das Quartier Mirke empfehlen wir den Ausbau der jetzigen Mobilstation um die weitere Parkplatzfläche an der Neuen Friedrichstraße zu einem Kompakten Quartiers-Hub. Optional empfiehlt es sich angrenzende Leerstände von Ladenlokalen zu prüfen, um eine Erweiterung zu einem Mittleren Quartiers-Hub zu realisieren.

Szenario Ölberg

Im Quartier Ölberg können die Rahmenbedingungen folgendermaßen beschrieben werden.

Auf dem Ölberg sind bislang zwei Mobilstationen realisiert. Eine große quartiersorientierte Mobilstation mit Car-Sharing, Fahrradgara-

ge, Radbügel, Taxi, ÖPNV, On-Demand-Angebot und einer kleinen Station mit Car-Sharing, Radbügel und einer Fahrradgarage. Beide könnten in den kommenden Jahren vor allem um Sharing-Angeboten bei PKW, Pedelecs und Lastenbikes ergänzt, bzw. erweitert werden. In diesem Sinne wäre es denkbar sie auch zu Kompakten Quartiers-Hubs auszubauen. Eine Ergänzung einer Paketstation oder der Ausbau der Nahversorgung mit einem Regiomat wäre dafür allerdings Voraussetzung.

Als Projekt-Team MiQ mit den entsprechenden Vor-Ort-Kenntnissen würden wir aber empfehlen, den Ausbau der Angebote der Quartiersentwicklung und der Versorgung über die Anmietung eines zentral liegenden Ladenlokales an der Marienstraße in der Nähe zum Otto-Böhne-Platz zu stärken. Im Weiteren könnte der Ausbau des Hubs über zu schaffende Mobilitätsangebote erfolgen, die in unmittelbarer zu dem Ladenlokal in der Zimmerstraße eingerichtet werden könnten. Zudem ist die große Mobilstation am Schusterplatz knapp 100 m entfernt.

In diesem Sinne wird der Hub auf dem Ölberg zunächst folgende Funktionen erfüllen können:

- Beratungsbüro für Mobilität, Energie, Energetische Sanierung, Verbraucher:innen, Wohnen und Klima
- Ansprechpartner für eine regionale Nahversorgung
- Anbieter für Co-Working-Arbeitsplätze
- Anbieter von Bildungsangeboten
- Ansprechpartner für Sharing-Angebote
- Lotse für Behördenkontakte
- Treffpunkt für Stadtteilinitiativen
- Schaffung von Integrationsangeboten (bspw. Kurse zur Sprachförderung)

Damit wären die Ausstattungsmerkmale eines Mittleren Quartiers-Hubs gegeben. Den Kommunikations- und Raumangeboten im Bereich der Quartiersentwicklung können zu einem späteren Zeitpunkt die Mobilitätsangebote folgen. Diese Systematik folgt ebenfalls den geäußerten Bedarfen und Anmerkungen aus der Quartierskommunikation.

Betreibermodell (Blaupausen)

Der Projektpartner Neue Effizienz gGmbH entwickelte im Rahmen des Projektes neben der Typisierung des Quartiers-Hubs Blaupausen im Hinblick auf die Betreiberfrage, die auch die Planung von Mobilstationen und zudem Quartiers-Hubs beinhaltet.

DIE BLAUPAUSEN

Fünf Blaupausen sind entstanden, die hier kurz angerissen werden sollen.

1. Kommune
2. Kommunale Betreibergesellschaft
3. Aufgabenteilung Verkehrsbetrieb und Bürgerschaft
4. Aufgabenteilung Kommune plus Verkehrsbetrieb plus Bürgerschaft
5. Gemeinnützige Stadtentwicklungsgesellschaft

Bei der Blaupause 1 **„Kommune“** verantwortet die Kommune die Planung und den Betrieb von Mobilstationen; die Zivilgesellschaft unterstützt bei Standortfindung und Bürgerbeteiligung.

„Die Kommunale Betreibergesellschaft“ verantwortet als Neugründung die eigentlichen Aufgabenstellungen der Kommune; Zivilgesellschaft hat wieder nur unterstützende Funktion.

Blaupause 3 sieht eine **„Aufgabenteilung zwischen Verkehrsbetrieb und Bürgerschaft“** vor. Die Verkehrsbetriebe verantworten Planung und Betrieb von Mobilstationen an großen Verkehrsknotenpunkten; die Zivilgesellschaft als Stadtteilverein oder Quartiersgenossenschaft die Quartiersmobilstationen.

Bei Blaupause 4, der **„Aufgabenteilung zwischen Kommune, Verkehrsbetrieb und Bürgerschaft“**, erfolgt die Planung durch die Kommune, der Betrieb für die Mobilstationen an Verkehrsknotenpunkten wird durch den Verkehrsbetrieb geleistet und der Betrieb von Quartiersmobilstationen und Quartiers-Hubs erfolgt wie in Blaupause 3 durch Stadtteilvereine oder Quartiersgenossenschaften.

Dagegen werden in Blaupause 5, der **„Gemeinnützigen Stadtentwicklungsgesellschaft“** alle Bereiche wieder zusammengeführt, Planung und Betrieb werden durch diese Neugründung geleistet; Zivilgesellschaft

unterstützt wie in 1 und 2 bei Standortfindung und zudem die Bürgerbeteiligung sowie bei den ehrenamtlichen Angeboten in den Quartiers-Hubs.

Im Bezug auf die Elberfelder Nordstadt, sowohl im Quartier Mirke als auch im Quartier Ölberg, priorisiert das Projektteam „MIQ“ die Blaupausen 4 und 5.

Allem voran sehen wir in den beiden Quartieren eine hohe Bereitschaft an zivilgesellschaftlichen Lösungen und Herangehensweisen im Bezug auf eine veränderte und zu verändernde Mobilität mitzuarbeiten und hier Verantwortung zu übernehmen. Dementsprechend empfehlen wir den commons-Bezug, also das Maß an sozialer Vergemeinschaftung, im Rahmen einer public-commons-partnership zu stärken und einen entsprechenden Platz zuzuweisen. Diese Zuweisung erfolgt am stärksten in den Blaupausen 4 und 5 mit starker Einbindung der Bürgerschaft.

Bei Blaupause 4 sehen wir trotz des hohen Koordinierungsaufwandes zwischen den drei „Organisiertheiten“, Kommune, Verkehrsbetriebe und bürgerschaftlichen Strukturen, die starke Option auf das Ausbilden einer Gesamtstrategie für die Kommune sowie einer Verzahnung mit anderen kommunalen Mobilitäts- und Stadtentwicklungskonzepten.

Blaupause 5 hingegen ermöglicht zudem einen höheren Professionalisierungsgrad im Blick auf Planung und Betrieb von sowohl Mobilstationen als auch Quartiers-Hubs. Der anfänglich höhere Kostenaufwand wird u.E. ausgeglichen durch agilere Entscheidungs- und Umsetzungsprozesse und Synergien durch abgestimmte Kooperationen mit privaten Funktionsdienstleistern oder sozialen Unternehmen.



neue/effizienz