

Transkript der Audiodatei

Nächster Halt: Mobilitätsstationen als Orte der Begegnung

Intro:

Hallo und herzlich willkommen zum Podcast der VDV Akademie der Podcast rund um Weiterbildung und Lernen in der Mobilitätsbranche.

Thea Wehlitz:

Nächster Halt: Mobilitätsstationen als Orte der Begegnung. Herzlich Willkommen zu einer neuen Folge „Nächster Halt“. Mein Name ist Thea Wehlitz, und meine heutige Gesprächspartnerin ist Brigitte Strathmann. Sie arbeitet seit über 20 Jahren bei der Stadt Osnabrück und sie ist Projektleiterin eines Projekts namens „Mobile Zukunft“.

Schön, dass Sie da sind, Frau Strathmann.

Brigitte Strathmann:

Ja, vielen Dank für die Einladung, Frau Wehlitz.

Thea Wehlitz:

Wenn ich mobile Zukunft höre, wenn klingt das für mich einerseits nach Mobilität und andererseits nach Innovation.

Was hat es denn mit diesem Projekt „Mobile Zukunft“ auf sich?

Brigitte Strathmann:

Ja, das Projekt „Mobile Zukunft“ wurde im Jahr 2016 ins Leben gerufen. Und zwar sind die Väter dieses Kindes, sag ich mal, der Stadtbaurat Frank Otte und der Vorstand Mobilität aus dem Hause Stadtwerke Dr. Stephan Rolfes. Und beide haben einfach für sich die Erkenntnis vor sich hergetragen schnellere Zeit, dass man den kommunalen Mobilitätswandel nur dann ganzheitlich gestalten kann. Und befördern kann, wenn die beiden starken Partner auf der kommunalen Ebene kooperieren und eng zusammenarbeiten.

Und zwar innovativ, zusammenarbeiten, aber natürlich mit der Erkenntnis und mit dem Bewusstsein dafür, dass wir beide Partner aus dem kommunalen Kontext kommen.



Und so kam es dazu, dass aus beiden Häusern im Prinzip eine Projektleitung entsendet wurde. Ich stehe ja für die Stadtverwaltung Osnabrück. Mein Kollege Joachim Kossow war der Projektleiter auf Stadtwerkeseite. Und wir hatten den Auftrag, fünf Jahre lang – das Projekt war natürlich auch am Ende, zum Ende hin definiert, um eine neue Arbeitsweise/Arbeitsorganisation zwischen den Häusern auszuprobieren, schlanke Strukturen einzuziehen und was uns eben auch gelungen ist, dass wir einen eigenen Ort bekommen haben, an dem wir arbeiten dürfen.

Und zwar sind wir bewusst rausgegangen aus den beiden Häusern, sag ich mal, aus den Räumlichkeiten beider Häuser. Und Sie werden wissen und die Zuhörer und Zuhörerinnen auch, dass die Örtlichkeiten natürlich auch die Gedanken, das Freidenken, das Kreativsein prägen können und wir haben in Osnabrück ein Projektbüro an einem der verkehrlichen Hotspots bezogen und sehen eigentlich jeden Tag, wenn wir aus dem Fenster schauen, was auf den Straßen los ist und wo unsere Aufgabe liegt. Nämlich den Umweltverbund in Osnabrück zu stärken und zu fördern.

Und dieser Begriff des Startups, vielleicht um das nochmal zu runden, war tatsächlich wichtig für uns, dass wir gesagt haben, dass wir keine zweite Hierarchie aufbauen im Projekt, sondern wir haben wirklich versucht in Leitung und Team zu denken,

schlanke Entscheidungsprozesse. Die beiden Aussteuerer waren die beiden eben benannten Vorstände an der Stelle. Wir haben uns eine eigene Abstimmungskultur entwickelt, die aber auch immer verzahnt war mit festen Abstimmungsformaten in den Häusern.

Ja und die Arbeit in den letzten fünf Jahren war so erfolgreich, dass der Rat der Stadt Osnabrück gesagt hat, wir wollen dieses Projekt mit dem Aufgabenportfolio, mit der Struktur, mit der Organisation gerne fortsetzen. Und zwar in eine Daueraufgabe überführen, die sich um das gesamte Themenfeld „Kommunales Mobilitätsmanagement“ rangt. Und um das vielleicht nochmal plakativ zu machen, welche Aufgaben haben wir denn wirklich gemacht.

Also wir haben uns nicht nur mit uns selbst beschäftigt. Wir haben auch ganz klar gesagt, wir möchten jetzt nicht einen neuen Masterplan Mobilität in den fünf Jahren aufsetzen, sondern wir möchten vom Reden ins Handeln kommen. Das war uns wichtig.

Und wir haben eine Methodik eingeführt, die im Prinzip auch die Struktur des Projektes spiegelt und zwar Patenprojekte. Das waren oder sind Leuchtturm-Projekte, die auch in einem Tandem besetzt sind. Und zwar ist das Tandem hier besetzt aus den Fachabteilungen der jeweiligen Häuser plus einer politischen oder Ehrenamts-Verknüpfung. Sodass man einerseits die Kompetenz aus dem jeweiligen Haus hat, wo das Thema vielleicht auch stärker angesiedelt ist plus dem Vernetzten in die Stadtgesellschaft hinein. Weil das Thema Kommunikation, Vernetzung und Konsensbildung ein ganz, ganz relevantes ist bei den Themen, die sich um das Thema Changemanagement drehen.

Also die Patenprojekte waren eine wichtige Säule in unserer Projektarbeit. Das wird jetzt auch weiter fortgesetzt.

Dann haben wir gesagt, wir müssen Themen nehmen, die auf den Umweltverbund einzahlen. Sprich, wir haben z.B. eine Konzeptstudie entwickelt mit einem

niederländischen Planungsbüro, um zu zeigen, dass auf den zwei Metrobus-Achsen, die in Osnabrück jetzt eingeführt wurden, in einem zehnminütigen Bustakt, Busse fahren dort elektrifiziert, auch tatsächlich nochmal eine neue Querschnittsaufteilung in Straßenraum gedacht wird. Weil das ist ja das Zentrale für die kommunale Mobilität und dann auch zu überlegen, wie strukturiere ich die Verkehrsinfrastruktur neu und zwar gleichberechtigt.

Da sind sehr gute Visualisierungen entstanden, die wirklich in den Köpfen einen Aha-Effekt losgetreten haben.

Dann hatten wir die Aufgabe, die erste Buslinie ist in der Projektzeit in Osnabrück elektrifiziert worden als Präferenzlinie, und wir haben gesagt, auch da ist es wichtig, nicht nur den Takt zu denken und den Antrieb, sprich E-Busse zu denken, sondern auch gleich an die Komfortzone oder auch die Vernetzungselemente für die Fahrgäste. Und zwar sind da die ersten Mobilitätsstationen entstanden, an unserer Metrobus-Achse.

Dann haben wir aber auch das Thema „Park and Ride“ mitgedacht, weil wir eine sehr starke Einpendler-Stadt sind in Osnabrück – 52.000 Einpendler pro Tag. Und wie gehen wir damit um?

Sie haben vielleicht mitbekommen, in Wien gibt es jetzt die große Debatte, Wien hat flächendeckend Kurzzeit-Parken eingeführt, parallel „Park and Ride“. Eben um ein Zeichen zu setzen: „Natürlich sind uns Pendlerinnen und Pendler herzlich willkommen. Wir brauchen sie auch für unsere Wirtschaft, aber so wie es jetzt läuft, ist es nicht gut, weil es zu Lasten der Stadtbevölkerung geht.“

Und auch da wollen wir in Osnabrück einen stärkeren Ansatz fahren. Das ist ein langer Weg, haben wir aber im Projekt angedacht. Und das Thema City-Logistik beispielsweise auch, weil wir gesagt haben, der Lieferverkehr – das ist auch kein Geheimnis – hat nicht nur durch Corona zugenommen, sondern war vorher ja auch schon sehr, sehr im Wachsen begriffen.

Wir haben gesagt, wenn wir ausgehend von einem Verkehrsfluss für alle Teilnehmer bereithalten möchten, in der Stadt, insbesondere für den Bus und für den Fahrradverkehr, dann brauchen wir ein gutes Angebot damit auch die City-Logistik, Paketdienstleister, sag ich mal, auch ihrem wirtschaftlichen Handel nachkommen können. Und da sind wir an Themen dran, wie Mikrodepots-Entwicklung, Ausweitung von Ladezonen usw.

Das ist so die Vielzahl, die im Projekt losgetreten wurde und jetzt ist das Schöne, Frau Wehlitz, wir dürfen weitermachen, wie gesagt, wir werden jetzt gerade in eine Daueraufgabe überführt und das ist der interne Prozess, der gerade läuft.

Thea Wehlitz:

Ja, herzlichen Glückwunsch dazu, zum Weitermachen dürfen.

Ich höre oder wir hören, Sie haben da ganz viele spannende Dinge vor. Sie leisten sicherlich an vielen Stellen Pionierarbeit und treiben wirklich wichtige Dinge im Mobilitätswandel auch voran. Jetzt hatten sie als dritten Punkt das Thema der Mobilitätsstationen angesprochen. Lassen Sie uns da mal bei den Basics anfangen für diejenigen, die davon noch nie gehört haben. Was ist denn eine Mobilitätsstation? Was hat es damit auf sich?

Brigitte Strathmann:

Also bei einer Mobilitätsstation, sag ich mal, versammelt sich das Angebot, was mich als Mensch bewegt, quasi zwischen verschiedenen Verkehrsmittel zu wählen. Also spricht es ist nicht nur eine herkömmliche Bushaltestelle, sondern diese Bushaltestelle, die muss man sich so vorstellen, ergänzt um ein Angebot an Carsharing, um ein gesichertes Fahrradpark-Angebot, so in Osnabrück, eine Paketstation soll perspektivisch sich entwickeln und natürlich ist wichtig für mich, weil wir ja für die Menschen planen, nicht für Roboter oder künstliche Intelligenzen, wäre es schön, wenn wir irgendwann ein Kiosk auch an Mobilitätsstationen entwickeln könnten, die eine gewisse Frequenz und Größe auch

haben. Also eine Nachfrage damit so ein Kiosk auch funktioniert.

Aber Prinzip ist eine Mobilitätsstation mehr als eine Bushaltestelle, sondern ist ergänzt um all die Produkte, Elemente, die man braucht, wenn man seine Mobilitätskette anders gestalten möchte, vielleicht Umstiege wagen möchte. Das kristallisiert sich standörtlich an einer Mobilitätsstation heraus.

Thea Wehlitz:

Ok. Also jetzt hat sich mein Bild nochmal geschärft: Was ist das? Was für attraktive Zusatzangebote erwarten mich dann an der Bushaltestelle?

Wie sind Sie denn vorgegangen bei der Planung und Konzeption von diesen Mobilitätsstationen. Sie haben ja schon welche in Osnabrück. Da verrate ich jetzt nicht zu viel. Vielleicht können Sie uns mal mitnehmen auf den Weg von der ersten Idee bis zur ersten fertigen Station.

Brigitte Strathmann:

Ja, das mache ich sehr gerne. Also in Osnabrück, das sei vorweg geschoben, wir haben als öffentliches Verkehrsmittel den Bus. Wir haben keine Straßenbahn. Also bei uns ist das das Rückgrat seitens der Kommune für die Mobilität. Deswegen spreche ich hier bei uns von Bushaltestellen.

Ich hatte eben erwähnt, dass wir ja die erste Buslinie im Rahmen der Zeit elektrifiziert haben und an dieser ersten Metrobus-Achse, die für Osnabrück wirklich sehr revolutionär ist, weil wir dort erstmalig einen zehnminütigen Bustakt verlässlich anbieten können, sollte natürlich auch ein gutes Umstiegsangebot als Alternative zu Bus entstehen.

Und wie sind wir da vorgegangen?

Im Prinzip haben wir uns zwei, drei Sachen erst einmal im Vorfeld angeschaut. Erstmal wo ist die Flächenverfügbarkeit gegeben? Also die Linie war ja vorgegeben. Dann haben wir von den Stadtwerken so Hinweise bekommen, wo wäre aus deren Sicht, aus Sicht des Verkehrsbetriebs ein geeigneter Standort, um dort mal zu gucken und eine Mobilitätsstation zu entwickeln.

Und das ist natürlich das eine. Was ist so planerisch, sag ich mal, nach Marktshow möglich an der Stelle. Aber da ist ja immer die Frage, was ist tatsächlich von der Flächenverfügbarkeit möglich und dadurch ergeben sich, ja, die Spielräume, die man am Anfang hatte, verknappen sich immer mehr. Aber es ist uns gelungen, an der Metrobus-Achse, an der M1, zwei Mobilitätsstationen, in unterschiedlichen Typen und Größen zu realisieren.

Und grundsätzlich kann man sagen, man denkt in Planung, Umsetzung und in Betriebsnahme. So, und zu jedem Aspekt gibt es Unterpunkte, die man sich am Anfang besonders durchdenken muss.

Das Thema Kommunikation, was ich eben schon erwähnt habe, ist eins der relevanten Themen. Ich muss sagen, ich habe das jetzt auch nochmal ganz stark für mich dazu gelernt. Deswegen sag ich es auch mit dieser Deutlichkeit: Kommunikation ist das A und O.

Kommunikation ist schwierig, herausfordern und es braucht Experten die Kommunikation.

Die Kommunikation bei diesem Thema muss sowohl nach innen gerichtet, also in das Haus sein, aber auch nach außen und außen da geht es los mit der Stadtgesellschaft, aber auch mit der Politik, die aber auch zum Teil auch innenliegende Kommunikation sein kann.

Es geht darum, gerade bei neuen Produkten in den Häusern, ja Begeisterung zu wecken und auch Bereitschaft mitzuwirken, weil es ja noch keine gelernten Prozesse sind. Es wurde bei uns alles neu etabliert und aufgebaut.

Da sind auch Dinge gelaufen, die jetzt vielleicht im Nachhinein, die wir jetzt im zweiten Durchgang ausgemerzt haben. Aber da haben wir dazu gelernt. Das ist auch das Wichtige bei Changethemen: Dazulernen, überlegen, wie kann man es beim nächsten Mal besser machen, aber nicht den Kopf in den Sand stecken und sagen: „Jetzt taugt das alles nichts.“, sage ich jetzt mal so ein bisschen platt, sondern: „Es geht weiter nach vorne.“

Wir wollten diese Mobilitätsstation machen. Bei der Planung ist es wichtig zu überlegen: Wie sieht die Finanzierung aus? Habe ich Fördermittel, die ich einwerben kann und wer betreut das ganze Projekt?

Dann bei der Umsetzung: Wie sieht es mit den einzelnen Bauleiterkompetenzen und Zuständigkeiten aus? Wir haben in der Regel immer ein Standort, der mit Tiefbau hergestellt werden muss, weil es um elektronischer, also um Elektrifizierung geht.

Dann geht es darum, aber auch im Hochbau auch einen Bauleiter zu haben, weil bei den Mobilitätsstationen, das Mobiliar, was man braucht, was man unter Stadtmobiliar zusammenfassen kann, in Osnabrück neu entwickelt wurde und im Prinzip keine Stangenlösung war.

Das heißt, wir brauchten auch einen hochbaulichen Bauleiter. Die Tiefbauingenieure sehen da nicht ihre Kompetenzen, sondern es sind die Architekt, die uns da unterstützt haben.

Und dann die Inbetriebnahme. Fast noch am Ende vielleicht das Wichtigste.

Wenn denn das im Raum steht und die Aufwertung des öffentlichen Raumes durch dieses hochwertige Mobiliar stattgefunden hat, ist es wichtig auch an Schritt 1 zu klären: Wer betreibt das Ganze?

Und da kommt auch wieder das Thema Kommunikation ins Spiel. Da kommen Unterhaltungsfragen ins Spiel, Verkehrssicherungspflichten und wir haben das Glück, dass wir auch das in unserem Hause, unserem Konzern Stadt abbilden können. Und zwar die Stadtwerke sind hier Betreiber der Mobilitätsstationen, weil dort Kompetenzen sind, die eh aus dem Unterhaltungsbetrieb von Haltestellen.

Und wir haben uns eigentlich eine grobe Einteilung vorgenommen in Osnabrück, die vielleicht auch hilft – für alle, die neu starten wollen. Die Stadt ist Bauherr und übergibt schlüsselfertig an den Kunden, die Stadtwerke, die das dann für uns im Markt weiter bespielen.

Thea Wehlitz:

Das klingt jetzt natürlich wahnsinnig komplex. Da sind ganz viele Faktoren, die es zu berücksichtigen gilt. Auf einer zeitlichen Perspektive, wenn ich mir jetzt vorstelle, von der ersten Idee bis zur fertigen Station. Wie viel Zeit muss man so Pi mal Daumen einkalkulieren? Was würden Sie sagen?

Brigitte Strathmann:

Also ich mache jetzt einmal mal den Realverweis, wie es in Osnabrück war, weil ich glaube, es ist wichtig für alle, das mal zu erfahren. Und jeder erkennt sie vielleicht auch ein Stück weit darin wieder, weil wir alle aus einem ähnlichen Kontext kommen.

Wir sind alle irgendwie kommunal, sag ich mal. Also zu unserem ersten Prototypen „Mobilitätsstation“ gab es mal eine Art Machbarkeitsstudie, die kam, glaub ich, aus dem Jahr 2014, wo man so geschaut hatte: Was heißt eigentlich Mobilitätsstation? Welche Größengibt es und welcher Ausstattungsmerkmale kann man zu Grunde legen. Und dieses Konzept das war da. Im Jahr 2014 und war dann erstmal da. Ja, war angekommen auf den Schreibtischen. Dann gab es ja 2016 „Mobile Zukunft“. Hier wussten ja, es geht die Elektrifizierung der ersten Busse. Da haben wir gedacht: Okay, dann beschäftigen wir uns damit. Und das hat aber auch bestimmte Zeit lang gedauert bis er so eine Art Arbeitsstruktur entstanden war. Es brauchte einfach.

2017 gab es dann die Entscheidung, dass wir gesagt haben, es soll einen Designwettbewerb geben, der eigene Modelle, eigenes Mobiliar für Osnabrück spezifisch entwickelt. Der ist im November 2017 durch Mobile Zukunft ausgelobt worden und war im Januar entschieden. Damit stand der Industriedesigner fest, der sich mit dem Entwurf dieser Mobilitätsstation-Elemente weiter beschäftigen sollte. Das war Stocker-Design. Und dann haben wir eigentlich versucht die Pläne mit Herrn Stocker ratzfat zu überarbeiten. Das ging auch relativ zügig.

Was dann eine Herausforderung war, war

die Ausschreibung. Wir können uns ja nicht einfach jemanden suchen am Markt, sondern das muss ausgeschrieben werden. Und da mussten wir mehrere Schleifen, drehen, weil unsere Idee, regionale Metallbauer zu gewinnen, für diese doch sehr komplexen und sehr hochwertigen Elemente, ist leider nicht gelungen. Sodass wir dann aber auch einen Anbieter gekommen sind, einen deutschlandweittätigen Anbieter, der uns an die erste Generation Mobilitätsstation an vier Standorten in Osnabrück umgesetzt und gebaut hat.

So das hat dann noch mal, wir sind jetzt Jahr ... Der Entwurf Industriedesign-Wettbewerb wurde Januar, also ausgelobt im November 2017.

Entscheidung Preisgericht Januar/Februar 2018, Ausschreibung 2018, längere Schleifen bei der Ausschreibungsphase... waren wir in 2019. Und dann waren wir Mitte 2019 so weit, dass die Elemente sukzessiv ausgeliefert wurden.

Also man kann sagen vielleicht dann zwei Jahre von der Idee/ Umsetzung bis zur echten Montage dann vor Ort und Inbetriebnahme hat es immer ein bisschen gedauert, weil man dann ja Zugangssysteme und so freischalten musste. Das war ... und sich auch stärker abstimmen. Also, so würde ich sagen, so kann man das bezeichnen. Ja, zwei Jahre.

Thea Wehlitz:

Ja, vielen Dank für diese kleine Historie. Ich kann mir nicht vorstellen, dass das auch für andere, die zu werden, hilfreich sein kann, da mal eine realistische Einschätzung zu hören.

Was ich gerade spannend fand:

Sie haben ja erzählt, dass Sie sich ganz bewusst designtechnisch gegen eine Lösung von der Stange entschieden haben und was Eigenes geschaffen haben. Dafür wurden sie ja sogar ausgezeichnet mit dem internationalen Designpreis. Was würden Sie sagen? Welche Rolle spielt Design für die öffentliche Akzeptanz dieser Mobilitätsstation?

Brigitte Strathmann:

Ich sag mal so. Tja, wie kann ich das am besten beantworten? Das ist ein sehr breites

Thema. Also, ich würde es vielleicht mal so beginnen bei der Beantwortung.

Die Mobilitätsstation spielen sich im öffentlichen Raum ab. Der öffentlichen Raum ist ein sehr, sehr knappes Gut und der öffentliche Raum ist das prägende Element im Stadtraum. Darum ist es meine persönliche Auffassung, ich habe es gerade erwähnt, den öffentlichen Raum wertzuschätzen zu gestalten, nachhaltig und auch langlebig zu gestalten.

Und in Osnabrück ist es so, gerade was das Stadtmobiliar angeht, haben wir an einigen Stellen sehr, sehr guten Ansätzen. An anderen Stellen, wie soll ich das sagen, da gibt's ein bisschen Kuddelmuddel, was aber auch nicht unüblich ist.

Das ist eben so. Das ist auch dem Zeitgeist vorgeworfen. Wir haben jetzt gesagt, wenn wir die ersten Metrobus-Achsen elektrifizieren, soll dort ein Design entstehen, was genau das hat. Aufwertung, Wertschätzung der Menschen, die dort einsteigen und umsteigen, Langlebigkeit und einfach auch Innovation ausstrahlen. Das waren so die Elemente.

Das ist uns, aus Sicht von Fachleuten, sehr gelungen und das spiegelt die Premierung im Preis, dem internationalen Designpreis ja auch wider.

Jetzt muss man aber unterscheiden. Hier sitzen Menschen, die gucken mit einer Fachsicht drauf.

Wenn ich mit meiner Familie in anderen Städten unterwegs, mir fällt etwas und ich sag: Boa, das ist ja, das ist ja alles sehr, sehr stimmig hier, sagt mein Mann, der aus einer ganz anderen Fachrichtung kommt: Du, das wäre mir eigentlich egal. Hauptsache da ist eine Bank und ein Abfalleimer.

So und ich gucke einen Schritt weiter. Deswegen ist Ihre Fragen vielleicht so zu beantworten: Eine Stadt oder eine Kommune sollte grundsätzlich den Anspruch haben hochwertig, langlebig, wertschätzend mit dem öffentlichen Raum umzugehen, aber ob dann das immer dazu beiträgt, dass die Akzeptanz automatisch da ist glaub ich nicht, sondern dafür braucht es mehr.

Da sind wir wieder beim Sprung der Kommunikation. Also was wir jetzt in Osnabrück beobachten ist oder auch beim Bus immer schon beobachtet habe.

Der Bus, der tut sich manchmal sehr schwer mit der Akzeptanz. Das ist ebenso. Das liegt auch an unserem Stadtgefüge.

Das ist ein Extra-Thema eigentlich, aber es ist so. Und auch da zeigt sich Marketing und Kommunikation ist wichtig.

Wir als Stadtverwaltung und deswegen bin ich froh, dass dieses Thema in der mobilen Zukunft entwickelt wurde, wobei wir auch immer die Experten der Stadtwerke dabei haben, denken ja nicht marketingorientiert.

Wir als Stadtverwaltung denken angebotsorientiert. Wir machen

Angebotsplanung. So und jetzt ist die Fahrradabstellanlage, die unter Marketing-/Kommunikation-Aspekten Radbar genannt wird, da, aber an einigen Standorten läuft sie super. An anderen Standorten merkt man, muss vielleicht dieses System, das Fahrrad gesichert abzustellen, noch gelernt werden. Genauso, wie der Umstieg braucht Zeit.

Also, ich hatte jetzt letzte Woche eine Konferenz und da war ganz klar noch mal die Aussage: Wir brauchen einen langen Atem bei Changethemen. Wir brauchen Geduld und wir müssen die Menschen mitnehmen. Das ist keine Hauruck-Angelegenheit. Man muss natürlich auch Kritik aushalten, die dann entsteht.

Es gibt Stimmen, die sagen: „Mensch, die Radbar ist leer hier an unserem Standort. Was soll das? Baut die ab! Reißt die ab!“ Also auch Wut, die da ist. Unverständnis. Wo das jetzt herkommt, ist ein anderes Thema. Aber ich sage das hier ganz offen und wir sagen jetzt, ok, wir setzen uns damit auseinander. Gibt es Modifikationen oder ist es einfach nur, dass man in den Dialog gehen muss?

Wir werden jetzt im Rahmen der europäischen Mobilitätswoche Scouts einsetzen. Das sind die Mobilitätsberater der Stadtwerke, um dann für eine Woche lang. Wirklich ganz intensiv an den Mobilitätsstationen zu stehen, die unterschiedlichen Angebote vorhalten und

vielleicht ein Gesicht zu dem Thema zu sein und auch um Erklärung zu geben oder eine Handreichung, wenn es Probleme gibt, sich einfach mal registrieren zu lassen.

Das ist nicht jedermanns Sache. Wir wissen ja alle es gibt nicht mehr DEN Fahrradfahrer und DEN Busgast, sondern es gibt Mobilitätstypen. Und das macht es auch so schwierig, glaub ich. Da für die breite Masse direkt das richtige Angebot zu schaffen.

Thea Wehlitz:

Haben Sie denn jetzt nach den ersten Monaten bis Jahren Erfahrung mit den Mobilitätsstationen erste Daten über die tatsächliche Nutzung der Stationen erheben können, also neben der reinen Akzeptanz, wird das tatsächlich angenommen und benutzt?

Brigitte Strathmann:

Ja also, wenn man sich die Zeitreihe jetzt noch mal vor Augen führt. Wir sind ja so 2019/2020 am Markt gewesen.

Alle vier Standorte der ersten Generation waren am Markt platziert, in Betrieb genommen. Und dann kam ja Corona, was ja auch einiges durcheinander gewürfelt hat.

Ich sag aber mal jetzt dieses Jahres, das ist das erste Schwerpunkt Jahr gewesen, weil zugrunde liegt, kann man sagen, dass es hat sich nicht einigen Standorten sehr gut gelaufen sind.

Wir haben natürlich aufgrund des Buchungssystems genaue Nutzung, gerade von der gesicherten Fahrradabstellanlage und vom Carsharing natürlich auch und andere eben weniger.

Und vielleicht muss ich dann dazu sagen, wo unsere Standorte liegen. Zum Beispiel den Standort, der an einen schienenengebundenen, Verknüpfungspunkt angelehnt ist. Der läuft sehr gut.

Ein Standort, der sehr integriert ist, also aus Sicht einer Metropole wird man sagen: Exzellente Lage! Fantastisch!

Der tut sich in Osnabrück auch ein bisschen schwer. Erklärung werden wir jetzt hoffentlich finden, weil wir eine Evaluierung im Spätsommer/ Frühherbst in

Auftrag geben wollten, um das mal auszuloten, was sind genau die Punkte an der Stelle.

Eine Fahrradabstellanlage, die sie entwickelt haben, auch aus dem Designer-Feature direkt am Eingangsbereich der Innenstadt läuft auch sehr gut.

Eine andere wiederum, das ist die Vierte, im Grenzbereich zum Landkreis, wo wir gedacht haben, da kommen die Fahrradpendler an, die dann auf den zehnminütigen Bustakt umsteigenden, um dann eine, finde ich, nicht ganz so attraktive Fahrradstrecke weiter zu fahren mit dem Bus. Auch diese Annahme hat sich bisher noch nicht gezeigt in der Realität. Das sage ich so ganz offen, weil es auch wichtig, dass man da einfach ganz offen miteinander umgeht.

Man dann überlegt was, an welchen Stellschrauben muss man drehen? Genau, da sind wir gerade dran.

Und von daher kann man sagen, wir können, aus den Buchungen kann man ablesen, wie die Akzeptanz ist. Aber aus meiner Sicht, das ist so mein Anspruch an meine Arbeit. Da müssen wir jetzt gemeinsam in die Evaluierung, aber auch durch gezieltes Marketingmaßnahmen, die Scouts mal einsetzen und kommunizieren.

Thea Wehlitz:

Dann lassen Sie uns doch jetzt mal zu Abschluss mal ein bisschen, ich sag mal, träumen.

Wenn Sie sich vorstellen könnten, Sie könnten so ein bisschen ohne Raum und ohne Zeit konzipieren, wie die Mobilitätsstation der Zukunft gestaltet werden kann. Sie haben schon gesagt, Kiosk/ Paketdienste damit zu verbinden.

Wie sähe für Sie die Traum-Mobilitätsstation der Zukunft aus, Frau Strathmann?

Brigitte Strathmann:

Also ich würde, wenn ich jetzt von einer Station ausgehe, die in dem Hauptachsen-Netz liegt, würde ich sagen hat sie auf jeden Fall für mich ein Kiosk, weil ich das für ganz, ganz wichtig halte, trotz aller positiven

Effekte der Digitalisierung. Die menschliche Begegnung, das haben wir aus der Corona-Zeit gelernt ist ein ganz, ganz wesentlich Gut.

Einfach einen Austausch haben, gerade weil ja auch die, ich sag mal, Vereinsamung/ Versinglung immer mehr zunimmt. Dieser kleine Schnack am Kiosk. Die Kioskkultur, die man aus dem Ruhrgebiet kennt, die kleinen Büdchen, die dort sind, sind ganz, ganz wichtig für die Stadtgesellschaft sind.

Das würde für mich dazu gehören. Auch wenn es nur ein schneller Kaffee ist für Unterwegs ist oder sich eine Zeitung mitnehmen.

Dann natürlich das das Angebot an Radparken, vielleicht ein Fahrradverleihsystem, was wir in Osnabrück noch nicht haben, auf jeden Fall dort angedockt. Carsharing also das ganze Thema Sharing im Bereich Auto aber auch Rad gedacht. Und dann wahrscheinlich irgendwann perspektivisch, eine gute Anbindung an die an die On-Demand-Verkehre der Busse. Also irgendwann, das ist ja hier die VDV-Akademie, sage ich mal, auch das Thema ÖPNV-System als solches wird sich wahrscheinlich irgendwann, peu à peu weiter verändern. Die Gefäße werden sich verändern und natürlich sollte bei einer Mobilitätsstation dann auch, vielleicht neben dem Thema Taxi auch das Thema On-Demand-Verkehre, die kleineren Gefäßen abbilden.

Und ich würde sogar sagen, auch jetzt, das ist so das Hauptnetz.

Wenn ich jetzt in die Feinverästelung gehe, ein Kiosk, sag ich mal und auch das Thema Paketstation ist für mich ein ganz, ganz wichtiges Element an der Stelle.

Das Thema Fahrrad-Sharing natürlich auch gedacht für das Lastenrad. Also nicht nur das normale Fahrrad, sondern auch das Lastenrad an der Stelle mitzudenken.

Thea Wehlitz:

Vielen Dank für diesen Blick in die Zukunft Mobilitätsstationen nicht nur als Ort der Mobilität. Natürlich, was natürlich ein Kernelement ist, aber auch ein als Ort für die Menschen oder als Ort der Begegnung zu

denken, finde ich eine sehr spannende Perspektive und ja, mir bleibt an dieser Stelle nicht als mich für das angenehme Gespräch und das interessante Gespräch bei Ihnen zu bedanken, Frau Strathmann und Ihnen viel Erfolg zu wünschen in vielen weiteren Jahren „Mobile Zukunft in Osnabrück“. Herzlichen Dank!

Brigitte Strathmann:

Frau Wehlitz, ich danke Ihnen und auch ein herzliches Kompliment an Frau Goj im Hintergrund für die Technik. Ich habe mich auch sehr wohl gefühlt und ja, ich freue mich, wenn wir mit dem Beispiel Osnabrück ein ehrlich, vielleicht auch sehr praxisorientierten Blick auf das Thema Mobilitätsstation werfen konnten, gemeinsam. Wir machen aber weiter. Vielleicht so viel dazu. Wir machen weiter und wir sind wirklich sehr, sehr froh, dass wir uns an das neue Produkt herangewagt haben und hoffen, dass der Weg richtig ist. Trotz aller Herausforderungen, die wir haben.

Thea Wehlitz:

Alles Gute, weiterhin.

Brigitte Strathmann:

Dankeschön.

Outro:

Bei Fragen und Anmerkungen sind wir unter podcast@vdv-akademie.de erreichbar.