

# Welche Angebote sollten Mobilitätsstationen in Stadtrandlagen bieten? Ergebnisse einer Fokusgruppen-Studie in Hamburg

Felix Czarnetzki<sup>1</sup>, Maximilian Freude<sup>1</sup>, Carsten Gertz<sup>1</sup>

## 1. Ausgangslage

Mobilitätsstationen dienen der Bündelung und Verknüpfung verschiedener Mobilitätsoptionen. Neben den gewissermaßen „klassischen“ Elementen des öffentlichen Verkehrs wie Bus- oder Bahnhaltestellen umfassen solche Stationen in der Regel auch verschiedene Angebote aus dem Bereich der New Mobility, also etwa Carsharing-Dienste oder Fahrradverleihsysteme (vgl. Weustenenk & Mingardo 2023). Das Ziel von Mobilitätsstationen liegt darin, inter- und multimodales Mobilitätsverhalten zu erleichtern und als flexible Alternative zum Besitz und zur Nutzung eines eigenen Autos zu dienen.

In den letzten Jahren verbreiteten sich Mobilitätsstationen vor allem in deutschen und weiteren europäischen Großstädten (vgl. Stein & Bauer 2019; Roukouni et al. 2023). Zu den bewährtesten Ausstattungsmerkmalen dieser Stationen zählen dabei Bahn- oder zumindest Busanbindungen, hochwertige Abstellmöglichkeiten für Privatfahrräder, Fahrradverleihsysteme (auch für Elektrofahrräder) sowie Ladestationen für eigene oder ausleihbare Elektrofahrzeuge (vgl. Arnold et al. 2023). Von herausragender Bedeutung für den Erfolg von Mobilitätsstationen sind zudem Carsharing-Angebote, da sie erwiesenermaßen zur Reduzierung des Pkw-Besitzes ihrer Mitglieder beitragen (vgl. Chicco et al. 2022) und das Rückgrat multimodaler, autoreduzierter Mobilitätsstile bilden (vgl. Jonuschat et al. 2015).

Ergebnisse bisheriger Evaluationsstudien deuten darauf hin, dass Mobilitätsstationen tatsächlich einen effektiven Ansatz darstellen, um Multimodalität zu stärken (vgl. Miramontes et al. 2017) und den privaten Pkw-Besitz zu reduzieren (vgl. Czarnetzki & Siek 2023). Allerdings fokussierte sich die Forschung zu Mobilitätsstationen bislang auf Standorte innerhalb oder nahe von Stadtzentren. Dies liegt nicht zuletzt daran, dass die für Mobilitätsstationen so wichtigen Dienste der New Mobility ihre Angebote für gewöhnlich auf zentralere Stadtbereiche konzentrieren und allenfalls zögerlich in Richtung Stadtrand ausweiten (vgl. Groth et al. 2023; Ritter et al. 2023). Ob sich die in Innenstadtbereichen gewonnenen Erkenntnisse über bewährte Ausstattungsmerkmale von Mobilitätsstationen auch auf Stationen in vergleichsweise peripheren Lagen übertragen lassen, ist angesichts raumstruktureller und demografischer Besonderheiten von Stadtrandgebieten jedoch unklar.

Vor diesem Hintergrund widmete sich ein Teil des vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) geförderten Forschungsprojektes *KoGoMo – Stärkung der kommunalen Governance für die Umsetzung von neuen Mobilitätsangeboten in Kooperation mit privaten Anbietern* der Suche nach wünschenswerten Ausstattungsmerkmalen von Mobilitätsstationen außerhalb von Stadtzentren. Ausgangspunkt hierfür war die ebenfalls zum Projekt *KoGoMo* gehörende Errichtung mehrerer Mobilitätsstationen im Bezirk Harburg im Süden Hamburgs. Beginnend im Dezember 2022 entstanden bis Ende 2023 elf neue Mobilitätsstationen in besagtem Bezirk. Diese in Hamburg offiziell als *hvv switch* Punkte bezeichneten Stationen umfassen reservierte Stellplätze für verschiedene stationsgebundene wie auch stationsunabhängige Carsharing-Dienste sowie – zum Teil – ergänzende Angebote wie beispielsweise

<sup>1</sup> Technische Universität Hamburg



Abbildung 1: Mobilitätsstation mit Carsharing-Angeboten und Leihfahrrädern im Hamburger Stadtteil Heimfeld nahe der gleichnamigen S-Bahnstation, Quelle: eigene Aufnahme

Leihfahrräder oder eine S-Bahn-Anbindung (Abbildung 1). Die Carsharing-Stellplätze werden dabei in der Regel durch die Umwandlung gewöhnlicher Parkstände im öffentlichen Straßenraum geschaffen.

Noch vor der Realisierung der ersten Stationen wurden Bewohnerinnen und Bewohner jener Quartiere, in denen die ersten vier dieser neuen Mobilitätsstationen errichtet werden sollten, zu Fokusgruppen, also moderierten Gruppendiskussionen, eingeladen. Mit diesen Fokusgruppen sollte unter anderem untersucht werden, wie die geplanten Mobilitätsstationen von deren Anwohnerschaft aufgenommen werden. Darüber hinaus war von Interesse, welche (möglicherweise noch nicht an den Stationen vorgesehenen) Angebote für die Anwohnerinnen und Anwohner am wichtigsten sind, damit ihnen eine Mobilitätsstation tatsächlich die Mobilität ohne eigenes Auto erleichtern kann. In diesem Beitrag werden hierzu einige zentrale Erkenntnisse der Fokusgruppen dargestellt.

## 2. Methodik

Um Teilnehmende für die Fokusgruppen zu gewinnen, wurden im September 2022 insgesamt rund 5.200 Postkarten an alle Haushalte im Umkreis von vier geplanten Mobilitätsstationen im Süden Hamburgs verteilt (Abbildung 2). Zwar wurden im späteren Verlauf des Projektes *KoGoMo* noch weitere Mobilitätsstationen geplant und umgesetzt. Die Postkartenverteilung beschränkte sich aber bewusst auf jene Quartiere, bei denen bereits zum damaligen Zeitpunkt feststand, dass sie zeitnah Mobilitätsstationen erhalten werden. Damit war zum einen die Erwartung verbunden, dass Bewohnerinnen und Bewohner dieser Quartiere ein vergleichsweise großes Interesse an den Fokusgruppen besitzen dürften. Zum anderen war es wichtig, dass möglichst viele Fokusgruppen-Teilnehmende im weiteren Projektverlauf tatsächlich Erfahrungen mit den neuen Mobilitätsstationen sammeln, da zu einem späteren Zeitpunkt eine (in diesem Beitrag nicht behandelte) Nachbefragung der Teilnehmer und Teilnehmerinnen mittels Einzelinterviews vorgesehen war.

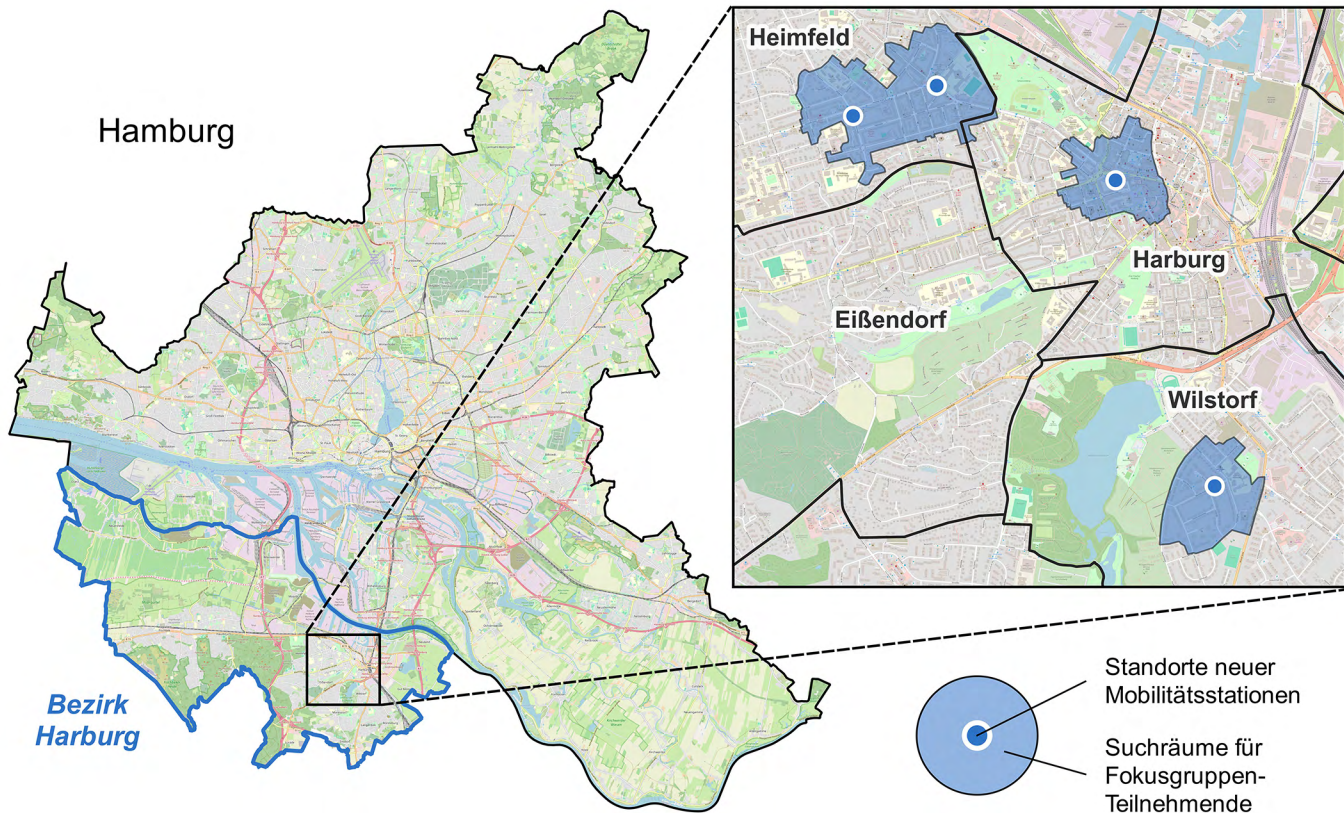


Abbildung 2: Gebiete, in denen nach Fokusgruppen-Teilnehmenden gesucht wurde, Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage von OpenStreetMap

Postkarten wurden an alle Wohnadressen verteilt, die fußläufig in maximal 400 Metern Entfernung zu einer der vier geplanten Mobilitätsstationen lagen. Die Suchräume für Fokusgruppen-Teilnehmende umfassten dabei in städtebaulicher und raumstruktureller Hinsicht unterschiedliche Gebiete. Während das südlichste Gebiet beispielsweise weitgehend auf Wohnnutzung geringerer Dichte in Form von Einfamilien-, Reihen- oder kleineren Mehrfamilienhäusern beschränkt ist, sind die weiter nördlich gelegenen Gebiete vor allem durch mehrgeschossige Blockrandbebauung, Nutzungsmischung und relativ leistungsfähige ÖPNV-Angebote geprägt. Zwei der vier Mobilitätsstationen liegen in unmittelbarer Nähe zu S-Bahn-Haltestellen. Carsharing-Angebote verschiedener Unternehmen (insbesondere aus dem Bereich free-floating Carsharing) waren in Teilen des Bezirks Harburg bereits vor der Realisierung der Mobilitätsstationen verfügbar, ihre Bedienegebiete deckten allerdings nicht alle der untersuchten Quartiere vollständig ab.

Die Postkarten richteten sich jeweils an eine volljährige Person im Haushalt und enthielten eine kurze Beschreibung der anstehenden Fokusgruppen und des zugrundeliegenden Projektes. Es wurden drei Fokusgruppen-Termine angekündigt. Pro Haushalt durfte jedoch nur eine Person an einer der Fokusgruppen teilnehmen. Interessierte Personen konnten über eine ebenfalls auf der Postkarte vorhandene Internetadresse beziehungsweise per QR-Code auf einen kurzen Online-Fragebogen zugreifen, um sich für die Teilnahme an einer Fokusgruppe zu bewerben.

Neben grundsätzlichen soziodemografischen Eigenschaften der interessierten Personen und ihrer Haushalte ging es in dem Fragebogen auch um das alltägliche Mobilitätsverhalten der Personen, ihre Ansichten zu verschiedenen Verkehrsmitteln sowie um ihre bisherigen Erfahrungen mit Angeboten aus dem Bereich der New Mobility. Mit diesen Fragen konnte sichergestellt werden, dass nur solche Personen

zu den Fokusgruppen eingeladen wurden, bei denen ein gewisses Nutzungspotenzial oder wenigstens keine grundsätzliche Ablehnung von Mobilitätsstationen zu erwarten war. Konkret bedeutete dies zum Beispiel, dass Menschen mit überdurchschnittlicher Autoorientierung – das heißt mit ausgiebiger Nutzung eines eigenen Autos sowie positiven Ansichten zum Pkw-Besitz – nicht die Zielgruppe bildeten. Vom Autobesitz fest überzeugte Menschen zeigen erfahrungsgemäß kein wesentliches Interesse an der Nutzung von Mobilitätsstationen, selbst wenn solche Stationen auch für sie möglicherweise zu einem Mobilitätsgewinn führen (vgl. Bösehans et al. 2023). Die auf drei Fokusgruppen-Termine begrenzten Forschungskapazitäten wurden daher auf jene Personen gerichtet, bei denen ein konstruktiver Beitrag zur Diskussion und eine spätere Nutzung der neuen Angebote am wahrscheinlichsten waren.

Idealerweise sollten zum Kreis der Teilnehmenden also vor allem Autobesitzer und Autobesitzerinnen gehören, die der Idee des Verzichts auf das eigene Auto (eher) offen gegenüberstanden. Es wurden aber auch Personen aus bereits autofreien Haushalten gesucht, die von ihren Erfahrungen – und möglichen Herausforderungen – des Lebens ohne eigenes Auto berichten konnten. Ferner mussten potenzielle Fokusgruppen-Teilnehmende zumindest über grundlegende Kenntnisse im Umgang mit Smartphones und Apps verfügen. Tatsächliche Nutzungserfahrungen mit Mobilitätsdiensten der New Mobility waren hingegen keine Voraussetzung. Für die Fokusgruppen-Teilnahme wurde eine Aufwandsentschädigung in Höhe von 50 Euro geboten.

Insgesamt füllten 211 Personen den Fragebogen aus. Nach der Datenbereinigung verblieben 181 Personen mit vollständigen und plausiblen Angaben. Bezogen auf die Gesamtzahl der verteilten Postkarten bekundeten somit Personen aus 3,5 Prozent der angeschriebenen Haushalte Interesse an der Fokusgruppen-Teilnahme. Aus diesen 181 Fällen wurden anschließend anhand der zuvor genannten Kriterien etwa 50 Personen herausgefiltert, die als potenzielle Nutzer und Nutzerinnen der geplanten Mobilitätsstationen eingeschätzt wurden. Aus diesem Personenkreis wurden wiederum 30 Personen zu den Fokusgruppen eingeladen, 24 von ihnen nahmen letztendlich teil.

Hinsichtlich soziodemografischer Eigenschaften wie dem Alter, Geschlecht oder dem Haushaltstyp wurde bei der Auswahl der eingeladenen Personen auf eine möglichst vielfältige Besetzung der Fokusgruppen geachtet, um unterschiedliche Perspektiven zu erfassen (Tabelle 1). Gleiches galt in Bezug auf vorhandene oder eben nicht vorhandene Erfahrungen mit verschiedenen Mobilitätsdiensten sowie hinsichtlich der Gebiete, in denen die eingeladenen Personen wohnten. Lediglich beim Bildungsstand war keine wesentliche Durchmischung möglich, da ausschließlich Personen mit Hochschulabschluss oder Hochschulzugangsberechtigung in der Gruppe der potenziellen Fokusgruppen-Teilnehmenden verblieben waren und generell den Großteil der interessierten Personen ausmachten. Dies war bedauerlich, aber nicht überraschend, da die Bereitschaft zur politischen Partizipation erfahrungsgemäß positiv mit dem Bildungsstand korreliert (vgl. Hadjar & Becker 2007; Persson 2013). Zudem setzte die Teilnahme an den Fokusgruppen gute Deutschkenntnisse voraus. Für nicht unerhebliche Teile der Bevölkerung in den multikulturell geprägten Untersuchungsgebieten dürfte dies eine Hürde gewesen sein.

Zwei der drei Fokusgruppen wurden ausschließlich mit Personen aus autobesitzenden Haushalten besetzt, während die dritte Fokusgruppe Personen aus autofreien Haushalten vorbehalten war. Einer der Termine umfasste sechs, die anderen beiden Termine jeweils neun Teilnehmende. Hinzu kamen jeweils zwei bis drei Mitarbeitende aus dem Projekt *KoGoMo* sowie eine externe Moderatorin. Alle Termine wurden im November 2022 in Räumen der Technischen Universität Hamburg durchgeführt und dauerten jeweils etwa drei Stunden. Einen Monat später wurden die ersten beiden der vier geplanten

Mobilitätsstation errichtet, die anderen beiden folgten im April 2023. Das Ziel der Fokusgruppen lag jedoch nicht darin, die Wünsche der Teilnehmenden unmittelbar in die neuen Stationen zu überführen. Vielmehr sollten auf Grundlage der Fokusgruppen Empfehlungen für zukünftige Weiterentwicklungen dieser (und auch weiterer) Mobilitätsstationen in Stadtrandlagen getroffen werden.

Tabelle 1: Eigenschaften der Fokusgruppen-Teilnehmenden (N = 24), Quelle: eigene Erhebung, Auswertung und Darstellung

Soziodemografie	Anzahl	Anteil
<b>Geschlecht</b>		
Frau	10	42 %
Mann	14	58 %
<b>Alter</b>		
18 bis 25	3	13 %
26 bis 30	6	25 %
31 bis 45	8	33 %
46 bis 65	5	21 %
über 65	2	8 %
<b>Haushaltstyp</b>		
Einpersonenhaushalt	9	38 %
zwei Erwachsene ohne Kind	8	33 %
zwei Erwachsene mit Kind(ern)	4	17 %
mehr als zwei Erw. ohne Kind	3	13 %
<b>Bildungsabschluss</b>		
Abitur oder FH-Reife	4	17 %
Hochschulabschluss	20	83 %
<b>Hauptbeschäftigung</b>		
berufstätig	19	79 %
Studium oder Ausbildung	3	13 %
im Ruhestand	2	8 %

Mobilitätsinstrumente	Anzahl	Anteil
<b>Pkw-Besitz im Haushalt</b>		
kein Pkw	9	38 %
ein Pkw	13	54 %
zwei Pkw	2	8 %
<b>Pkw-Zugriff (ohne Carsharing)</b>		
gar nicht	7	29 %
gelegentlich	7	29 %
jederzeit	10	42 %
<b>übliche Fahrkarte im ÖPNV</b>		
Einzelfahrschein oder Tageskarte	12	50 %
Monatskarte oder Abonnement	12	50 %
<b>Erfahrung mit Mobilitätsdiensten</b>		
mit keinem Mobilitätsdienst	5	21 %
mit mind. einem Mobilitätsdienst	19	79 %
<b>davon Erfahrung mit:*</b>		
Leihradsystem	14	58 %
E-Scooter-Sharing	5	21 %
E-Motorroller-Sharing	1	4 %
Carsharing	11	46 %
On-Demand-Ridepooling	6	25 %
* Mehrfachnennungen möglich		

In der ersten Hälfte jedes Fokusgruppen-Termins standen neben dem gegenwärtigen Mobilitätsverhalten der Teilnehmenden vor allem deren Einstellungen zum Pkw-Besitz im Mittelpunkt. Die Diskussion richtete sich also beispielsweise auf grundsätzliche Ansichten zu verschiedenen Verkehrsmitteln sowie – je nach Zusammensetzung der Gruppe – auf Motive und Zwecke des Pkw-Besitzes oder auf Erfahrungen und mögliche Probleme ohne eigenes Auto. Ferner wurden die Zufriedenheit mit der derzeitigen Situation und mögliche Absichten zur An- oder Abschaffung eines Autos besprochen.

Die zweite Hälfte des Termins widmete sich zunächst den Diensten der New Mobility. Konkret ging es hier zum Beispiel um positive und negative Erfahrungen sowie um grundsätzliche Einstellungen gegenüber solchen Mobilitätsdiensten. Anschließend wurden den Teilnehmenden die in ihren Quartieren geplanten Mobilitätsstationen vorgestellt, um darauf aufbauend dann Meinungen, Nutzungsabsichten und eventuelle Wünsche nach anderen oder zusätzlichen Ausstattungsmerkmalen zu erfassen.

Die einzelnen Abschnitte wurden durch drei kurze Impulsvorträge der Projektmitarbeitenden eingeleitet. Im ersten Vortrag ging es um das Forschungsprojekt *KoGoMo* und die Ziele der Fokusgruppen, während die beiden anderen Vorträge einen Überblick zu lokalen Angeboten der New Mobility beziehungsweise zu den geplanten Mobilitätsstationen boten.

In Einverständnis mit den Anwesenden erfolgten Tonaufnahmen der Diskussionen, die zu Auswertungszwecken transkribiert und anonymisiert wurden. Die Auswertung orientierte sich an der Methode der qualitativen Inhaltsanalyse (vgl. Rädiker & Kuckartz 2019). Aus Platzgründen beschränkt sich dieser Beitrag auf eine Zusammenfassung der wichtigsten Erkenntnisse aus jenem Teil der Fokusgruppen, der sich speziell mit Mobilitätsstationen und den seitens der Anwohnerschaft gewünschten Angeboten an solchen Stationen beschäftigte.



Abbildung 3: Wortwolke mit zentralen Begriffen aus der Diskussion zur Ausstattung der Mobilitätsstationen, Quelle: eigene Erhebung, Auswertung und Darstellung

### 3. Ergebnisse

Die in Abbildung 3 gezeigte Wortwolke bietet einen Überblick der Begriffe, die Fokusgruppen-Teilnehmende während der Diskussion über die Ausstattung von Mobilitätsstationen besonders häufig nannten. Sinnverwandte Begriffe wurden hierbei zur Vereinfachung zusammengefasst. Größer dargestellte Begriffe wurden häufiger erwähnt

#### 3.1 Carsharing-Angebote

Die an den geplanten Mobilitätsstationen ohnehin vorgesehen Carsharing-Angebote trafen in den Fokusgruppen auf großes Interesse – wenn auch fast ausschließlich bei solchen Personen, die bereits zuvor Erfahrungen mit Carsharing-Diensten im Bezirk Harburg oder anderen Teilen Hamburgs gesammelt hatten. Die Aussicht auf eine möglicherweise verlässlichere Fahrzeugverfügbarkeit für die (stationsunabhängigen) Carsharing-Dienste, vor allem aber die reservierten Carsharing-Stellplätze in direkter Wohnortnähe, wurden als wesentliche Stärke der Mobilitätsstationen wahrgenommen. Wenig überraschend waren die Stellplätze für jene Teilnehmenden am interessantesten, die in den nördlichen, stärker verdichteten und von einem hohen Parkdruck betroffenen Gebieten lebten. Mitunter stellten Autobesitzerinnen und Autobesitzer sogar einen Zusammenhang zwischen den Carsharing-Angeboten an den geplanten Mobilitätsstationen und ihrem eigenen Pkw-Besitz her, wie beispielsweise folgende Zitate verdeutlichen:

*Für mich wäre auch das Ankommen [an der Mobilitätsstation] das Entscheidende, wenn ich das [Carsharing-]Fahrzeug irgendwo woanders habe, in der Stadt habe, gebraucht habe. Ich kann mir sicher sein, ich kriege da einen Parkplatz. Das wäre so das Thema. Ich muss nichts mehr suchen, ich muss nicht mehr umherfahren. [...] Ich weiß, wie hoch der Parkdruck hier in der Umgebung ist. Und da muss ich sagen, das wäre schon super, wenn man weiß, wenn ich nach Hause komme, fahre ich da rückwärts rein, dann laufe ich meine drei Minuten nach Hause und dann kann ich mir sicher sein. Und für mich persönlich ist es definitiv ein Baustein, mein Auto abzugeben. (Autobesitzer, 30 bis 40 Jahre)*

*Ich denke, wir würden das [Carsharing] auch nochmal ausprobieren, weil es wirklich fußläufig bei uns ist, mit dem switch Punkt und das wäre zum Beispiel auch wieder überlegenswert, dann würden wir wahrscheinlich eher das Auto wieder auf die Abschussliste stellen sozusagen, weil das ja wirklich so nah ist. (Autobesitzerin, 50 bis 60 Jahre)*

*Ich habe gerade überlegt, wenn ich mich darauf verlassen könnte, dass ich da ein Auto vorfinde, wenn ich es brauche, würde ich mein Auto morgen abgeben. Das ist so, ja klar. Und wenn es dann noch ein E-Auto wäre, das vollgeladen dasteht und nicht gerade eben abgestellt worden ist, und dann gibt es für mich keinen Grund, ein eigenes Auto zu haben. Das würde mich überzeugen und zumal die Station bei mir um die Ecke wäre. Ich brauche nur zwei Häuser weiter um die Ecke und dann bin ich da. (Autobesitzer, 70 bis 80 Jahre)*

Andererseits äußerten die Teilnehmenden wiederholt die Befürchtung, dass die Carsharing-Stellplätze angesichts des Parkdrucks in ihren Quartieren nicht verlässlich von Falschparkern freigehalten werden können. Dem Ansatz, zur Schaffung von Mobilitätsstationen öffentliche Parkstände in reservierte Carsharing-Stellplätze umzuwandeln, stand die Mehrheit sowohl der autolosen als auch der autobesitzenden Personen jedoch grundsätzlich positiv gegenüber – allerdings parkten die meisten der Autobesitzer und Autobesitzerinnen ihr eigenes Auto nicht im öffentlichen Straßenraum.

Darüber hinaus kam der Wunsch auf, die Carsharing-Angebote an Mobilitätsstationen möglichst vielfältig zu gestalten, also unterschiedlich große Fahrzeugmodelle sowie stationsbasierte und stationsunabhängige Carsharing-Varianten bereitzustellen, um verschiedene Nutzungszwecke abdecken zu können. Einige Teilnehmende – insbesondere solche mit Carsharing-Nutzungserfahrung – verbanden mit den Mobilitätsstationen auch die Hoffnung auf eine Ausweitung der Carsharing-Geschäftsgebiete, da deren Grenzen in den städtischen Randlagen häufig als Hemmnis der Carsharing-Nutzung wahrgenommen wurden:

*Ich habe noch den Umstand, dass gerade, wenn ich nachts nach Hause will, entweder keine Bahnen mehr fahren. Die Wahl besteht zwischen irgendwie zweieinhalb Stunden ungefähr mit Nachtbussen, die teilweise auch sehr witzig aufeinander abgestimmt fahren, oder eben 23 Minuten mit einem Auto. Das geht natürlich mit dem Carsharing wunderbar dann. Leider endet die Zone genau zehn Meter hinter der S-Bahn. [Anm.: einige hundert Meter vom Wohnort entfernt]. Da muss man dann noch den Marsch einplanen nachts. Und auch in diesem vollgeparkten [Stadtteil] erstmal vorher diesen Wagen lassen können. (Autobesitzer, 20 bis 30 Jahre)*

*Ich wohne ja in [Stadtteil] und da muss ich wirklich, da verläuft praktisch genau die Grenze, so 200 Meter vor meinem Haus entlang. Und da muss ich wirklich die Straße mal abfahren und darf nur da parken, weil sonst zählt das ja nicht. [...] Und vor allen Dingen gibt es ja auch nicht überall oder ich finde immer noch sehr wenige Parkplätze, die extra für Carsharing vorgesehen sind. (Autobesitzerin, 20 bis 30 Jahre)*

Mehrere Teilnehmende merkten zudem an, dass Carsharing-Angebote an Mobilitätsstationen auch für günstige Fahrten an die Stadtgrenze beziehungsweise in das Umland geeignet sein sollten. Obwohl solche Wege für die Bewohner und Bewohnerinnen am Stadtrand meist nur mit relativ kurzen Distanzen verbunden sind, führen sie bei der Carsharing-Nutzung bislang zu unverhältnismäßig hohen Kosten, da die Miete nicht unterbrochen werden kann:

*Ich muss irgendwo mal auch in Richtung Land unterwegs sein. Und selbst wenn man dann sich mal so Carsharing oder Ähnliches anguckt, dann sagen die immer: Ganz super, ja klar, können Sie sich ausleihen, ist gar kein Thema. Ja, aber leider kann ich es dann nicht am Ort abstellen, sodass es dann als Mietende gilt, sondern ich darf da mal eben drei bis vier Stunden bezahlen, obwohl ich ja nur 20 Minuten hin und 20 Minuten zurück brauchte. (Teilnehmerin ohne Auto, 30 bis 40 Jahre)*

*Wir wollten Carsharing halt auch ausprobieren, um mal vielleicht bis in die Bereiche, Randbereiche von Hamburg zu fahren und so was. Da kann man den halt nicht abstellen, das heißt, man muss gleich den ganzen Tag buchen und dann überlegt man sich zweimal, ob man das halt macht für 80 Euro einmal zum [Ort am Stadtrand Hamburgs] zu fahren. (Autobesitzer, 30 bis 40 Jahre)*

### 3.2 Fahrradleihe und Fahrradparken

Neben Carsharing-Diensten traten Fahrradverleihsysteme in den Fokusgruppen ebenfalls als ein besonders wichtiges Angebot attraktiver Mobilitätsstationen hervor. Dabei ging es den Teilnehmenden allerdings nicht nur um die Möglichkeit, konventionelle Fahrräder leihen zu können. Vielmehr wurden vor allem Lastenfahrräder als sinnvolle Ergänzung angesehen, um eine Alternative zum eigenen Auto, aber auch zum Carsharing zu bieten:

*Lastenfahrräder zum Mieten. Das wäre auch nochmal eine gute Möglichkeit oder Alternative auch für, ich miete mir mal eben einen kleinen Wagen oder Ähnliches, weil dann kann ich auch mit dem Fahrrad irgendwo nochmal hinfahren und trotzdem, was weiß ich, zwei Kisten Getränke transportieren. Das kann ich halt weder auf einem normalen Fahrrad, außer ich hol mir extra einen Anhänger, muss den irgendwo verstauen können und Ähnliches. Also so diese Kombination, [Mobilitäts-]Station plus eben gegebenenfalls auch noch mal das eine oder andere Lastenfahrrad. (Teilnehmerin ohne Auto, 30 bis 40 Jahre)*

Noch ausgeprägter war der Wunsch, an Mobilitätsstationen sichere Parkmöglichkeiten für das eigene Fahrrad vorzufinden. Mehrere Teilnehmerinnen und Teilnehmer berichteten davon, mit den gegenwärtigen Abstellmöglichkeiten ihrer (mitunter hochwertigen und schweren) Fahrräder in ihrem Haus beziehungsweise in dessen Nähe unzufrieden zu sein. Teilweise führte dies bei einigen Fokusgruppen-Teilnehmenden sogar zu einer Einschränkung der Radnutzung. In diesem Kontext wurde vorgeschlagen, an den Mobilitätsstationen auch Fahrradhäuschen oder -boxen für Privatfahrräder zu errichten:

*Wir haben schon die Problematik, dass viele Leute, die auch, keine Ahnung, sei es E-Bike und ein bisschen teurere Fahrräder haben, die ungern einfach an der Straße abstellen, weil, ich sage mal, entweder fehlt das Vorderrad, der Sattel oder so irgendwas Anderes wurde abgerissen. Und dann müsste es dann irgendwie eine [Mobilitäts-]Station sein, wir hatten ja vorhin über so eine Art Fahrradboxen gesprochen, wo das Fahrrad dann trocken steht, dann auch gegen Diebstahl oder gegen Beschädigung geschützt ist. (Autobesitzer, 20 bis 30 Jahre)*

### 3.3 E-Scooter-Sharing

Auch spezielle Parkzonen für ausleihbare E-Scooter gehörten in den Fokusgruppen zu den häufig vorgebrachten Wünschen. Anders als bei den zuvor behandelten Ausstattungsmerkmalen ging die Forderung nach solchen Parkzonen aber für gewöhnlich nicht mit einer beabsichtigten Nutzung der E-Scooter einher – obwohl einige der Fokusgruppen-Teilnehmenden von positiven Nutzungserfahrungen mit E-Scooter-Sharing oder zumindest von einem gewissen Interesse an dieser Mobilitätsoption berichteten. Im Vordergrund stand meistens jedoch schlicht der Wunsch, mit den E-Scooter-Parkzonen Ordnung in den öffentlichen Raum zu bringen:

*Obwohl ich die Angebote nicht nutze, würde ich es auch sehr gut finden, wenn sich an diesen, speziell an diesen [Mobilitäts-]Punkten quasi jemand drum kümmert, dass diese Roller nicht überall rumstehen. [...] Die sind ja überall teilweise, wenn – ich meine, noch bin ich so nicht unterwegs – aber, wenn man einen Kinderwagen hat, wenn man einen Rollstuhl hat, man ist richtig aufgeschmissen teilweise. Gerade vielleicht mit Menschen, die eben nicht einfach das Ding wegtragen können. Und wenn man dort irgendwie eine Kontrolle hätte, dass das ein Feld ist, wo die drinstehen. [...] Das wäre schon auch ziemlich gut, diese Plätze ein bisschen besser aufgeräumt zu wissen. (Autobesitzerin, 30 bis 40 Jahre)*

### 3.4 Paketautomaten

Über Angebote mit direktem Mobilitätsbezug hinaus kamen in den Fokusgruppen auch mögliche anderweitige Ausstattungsmerkmale von Mobilitätsstationen zur Sprache. Während Elemente wie Sitzgelegenheiten oder eine ansprechende Beleuchtung nur vereinzelt explizit gewünscht wurden, gehörten Paketautomaten – insbesondere als anbieterübergreifende White-Label-Paketboxen – zu den vergleichsweise oft genannten Vorschlägen:

*Ich finde es super spannend auch, das ist natürlich nicht Mobilität, aber das zum Beispiel mit diesen Postboxen, weil das im Stadtgebiet immer ultra nervig ist, bei Leuten zu klingeln, die man nicht kennt, große Sachen anzunehmen, der Platz, niemand kann sich im Vorgarten selber so eine Box rein bauen. [...] Aber so eine ungebrandete Box, wo man sagt: Hey, ich fahr da ja eh mit dem Auto hin, kann mein Paket da hinstellen, muss niemanden belästigen, muss mir nicht drei Sachen überlegen. [...] Das wäre super bequem und es würde eben auch die Sichtbarkeit erhöhen, das mit anderen Angeboten zu verbinden. (Autobesitzerin, 30 bis 40 Jahre)*

### 3.5 Integration der Angebote mittels einer gemeinsamen App

Ein weiterer Wunsch mehrerer Teilnehmer und Teilnehmerinnen der Fokusgruppen bestand darin, die neuen Mobilitätsangebote nicht nur räumlich an den Mobilitätsstationen zu bündeln, sondern auch digital zu integrieren – etwa hinsichtlich der Informations-, Buchungs- und Bezahlungsmöglichkeiten. In Hamburg wird dieses Ziel bereits seit einigen Jahren mit der sogenannten hvv switch App verfolgt, in der sowohl Tickets für die Verkehrsmittel des Hamburger Verkehrsverbundes (hvv) erworben als auch Fahrten mit bestimmten privatwirtschaftlich angebotenen Mobilitätsdiensten (Carsharing, E-Scooter-Sharing, On-Demand-Ridepooling) gebucht werden können. Allerdings kannte nur eine Minderheit der Fokusgruppen-Teilnehmenden die hvv switch App. Zudem waren zum damaligen Zeitpunkt (noch) nicht alle relevanten Mobilitätsdienstleister in dieser App vertreten. Die Rückmeldungen aus den Fokusgruppen unterstrichen somit die Bedeutung, neben den Mobilitätsstationen auch eine zentrale App anzubieten, sie zu bewerben und mit einem möglichst breiten Angebot an Mobilitätsoptionen auszustatten:

*Den Ansatz von dieser hvv switch App, den würde ich ganz gerne, der muss weiterverfolgt werden, auf jeden Fall. Gerade die Übersicht der verschiedenen Angebote. Wenn ich jetzt eine Strecke planen möchte, nehme ich jetzt das Auto, was jetzt, keine Ahnung, 50 Meter neben mir steht oder kann ich vielleicht auch ein Fahrrad nehmen? Dass man auch zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln den Vergleich sieht. Also diese Gegenüberstellung der verschiedenen Angebote, natürlich dann auch eine Plattform, dass man auch versucht, alle ins Boot zu holen. [...] Aber aktuell, was eben vorhin schon erwähnt wurde, [...] die richtigen Vorteile wie, was weiß ich, Freifahrminuten oder Freikilometer oder Sonderangebote, hat man dann eben doch nur in der eigentlichen [anbieterspezifischen] App. Und dann hat man im schlimmsten Fall seine 15 Anbieter auf dem Handy, klickt die erst mal alle durch und dann hat man dann auch keinen Bock mehr, wenn man ganz ehrlich ist. Also das muss schon zentral übersichtlich sein. (Autobesitzer, 20 bis 30 Jahre)*

### 3.6 Berücksichtigung der Besonderheiten von Stadtrandlagen

Auch wenn in den Fokusgruppen ausschließlich Bewohnerinnen und Bewohner städtischer Randlagen vertreten waren, spielen viele der bisher beschriebenen Ausstattungsmerkmale eine grundsätzliche Rolle für die Attraktivität von Mobilitätsstationen – also beispielsweise auch für Stationen in zentraleren Stadtteilen. Dennoch wurde in den Fokusgruppen deutlich, dass die spezifischen mobilitätsbezogenen Herausforderungen in Stadtrandgebieten bei der Gestaltung von Mobilitätsstationen und deren Angeboten beachtet werden müssen. Eine dieser Herausforderungen liegt etwa darin, dass vom Stadtrand bis zum Stadtzentrum gerade in flächenmäßig sehr großen Städten relativ weite Wege zurückgelegt werden müssen. Angebote der New Mobility richten ihre Tarife bislang jedoch vorwiegend auf kurze Fahrten innerhalb urbaner Gebiete aus, weshalb sich Fokusgruppen-Teilnehmende eine stärkere Berücksichtigung ihrer Bedürfnisse in den Tarifmodellen wünschten. Die relativ hohen Kilometer- oder

Minutenpreise lassen bislang zum Beispiel das Carsharing für Wege vom Stadtrand in die Innenstadt unattraktiv erscheinen. Eine Teilnehmerin fasste dieses Problem folgendermaßen zusammen:

*Also das ist ja so eine Riesen-Grauzone zwischen [Harburg und der Hamburger Innenstadt], also das ist ja so richtig zwei Gebiete: der Norden und im Süden. Also wenn man sich so stark benachteiligt fühlt, dass es [das Carsharing] extra teuer ist, weil wir die Deppen sind, die im Süden wohnen, fühlt sich das dann halt auch immer nicht so super an. (Autobesitzerin, 30 bis 40 Jahre)*

Aber auch mit Blick auf den konventionellen öffentlichen Verkehr bestehen am Stadtrand Besonderheiten, die es zu beachten gilt. Üblicherweise sind Stadtrandgebiete durch weniger umfangreiche Angebote des öffentlichen Verkehrs geprägt und ihre Anbindung an das Stadtzentrum konzentriert sich oftmals auf eine einzige ÖPNV-Achse. Gleichzeitig können moderne Mobilitätsdienste wie etwa Carsharing lediglich eine Ergänzung zu hochwertigen und zuverlässigen ÖPNV-Verbindungen zwischen Stadtrand und Stadtzentrum bilden. Daher war auch für die Mehrheit der Fokusgruppen-Teilnehmenden in erster Linie nicht die Mobilitätsstation entscheidend für eine Mobilität ohne eigenes Auto. Viel wichtiger war ihnen die Anbindung ihres Wohnortes an die Hamburger Innenstadt – in diesem konkreten Fall durch die Hamburger S-Bahn. Mehrere autobesitzende Teilnehmer und Teilnehmerinnen wollten daher schon allein wegen der als unzuverlässig wahrgenommenen S-Bahn-Anbindung an ihrem Pkw-Besitz festhalten, unabhängig vom Bau und von der Ausstattung einer Mobilitätsstation. Einer von ihnen äußerte zum Beispiel folgende Meinung zur Sinnhaftigkeit der geplanten Mobilitätsstationen:

*Das Problem ist immer, wenn es mit der S3 [Anm.: S-Bahn-Linie zwischen dem Bezirk Harburg und der Hamburger Innenstadt] Probleme gibt, kriegt man hier kein Auto. [...] Das löst man auch nicht mit 30 [Mobilitäts-]Stationen. Also das Problem ist, dass das, das ist ein hehrer Ansatz, gar keine Frage. Aber damit wird ja nur die Diskussion vertagt, dass die Bahnanbindung so mies ist hier. (Autobesitzer, 30 bis 40 Jahre)*

Daran ließ sich also erkennen, dass Mobilitätsstationen den konventionellen öffentlichen Verkehr als das „klassische“ Rückgrat nachhaltiger Mobilität nicht ersetzen können. Ohne leistungsfähige und vor allem zuverlässige Bus- und gegebenenfalls auch Bahnverbindungen werden selbst Mobilitätsstationen mit einem breiten Angebot sonstiger Mobilitätsdienste in ihrer Wirksamkeit beschränkt bleiben.

## 4. Zusammenfassung

Anhand von drei Fokusgruppen mit insgesamt 24 Bewohnerinnen und Bewohnern eines Hamburger Stadtrandgebietes konnten in dieser Studie wichtige Bestandteile attraktiver Mobilitätsstationen in städtischen Randlagen identifiziert werden. Idealerweise bieten solche Stationen demnach reservierte und gut erreichbare Carsharing-Stellplätze sowie ein vielfältiges Angebot an Carsharing-Fahrzeugen und -Varianten, wobei das Carsharing-Angebot sowohl Fahrten in das Stadtzentrum als auch in das Umland zu vertretbaren Preisen ermöglichen sollte. Ergänzend hierzu werden Leihmöglichkeiten für Fahrräder (insbesondere Lastenräder), sichere Abstellmöglichkeiten für Privatfahrräder (möglichst durch Boxen oder Häuschen) und Paketautomaten empfohlen. Spezielle Parkbereiche für E-Scooter-Verleihsysteme können zur Ordnung der Flächen an den Mobilitätsstationen beitragen, auch wenn sich die E-Scooter selbst – zumindest in dieser Studie – nicht als besonders gefragte Mobilitätsoption herausstellten. Sonstige Elemente wie etwa Stadtmöbel scheinen dagegen nur eine untergeordnete Bedeutung für die Attraktivität von Mobilitätsstationen zu haben.

Entscheidend ist vielmehr, die besonderen Mobilitätsbedürfnisse der Stadtrandbevölkerung im Blick zu behalten und die Rolle von Mobilitätsstationen realistisch einzuschätzen. Auch gut ausgestattete Mobilitätsstationen können lediglich eine Ergänzung zu einer verlässlichen ÖPNV-Anbindung an das Stadtzentrum darstellen.

In den Fokusgruppen wurden somit überwiegend jene Angebote benannt, die an den Hamburger hvt switch Punkten bereits tatsächlich zu den typischen Ausstattungsmerkmalen zählen (Carsharing und Fahrradverleihsysteme). Es gab aber auch wiederholte Wünsche nach Funktionen, die bislang nur an wenigen Standorten (Lastenfahrräder und E-Scooter-Abstellflächen) beziehungsweise nur im separaten Pilotversuch (Paketboxen) anzutreffen sind.

Erkenntnisse zur Nutzung und Bewertung realisierter Mobilitätsstationen und ihrer Angebote sind kein Bestandteil dieses Beitrags, standen aber ebenfalls im Fokus des Projektes *KoGoMo*. Für eine belastbare Evaluation der Mobilitätsstationen war es entscheidend, mehrere Monate zwischen ihrer Eröffnung und der Datenerhebung vergehen zu lassen, weshalb die Evaluationsergebnisse erst zu einem späteren Zeitpunkt gesondert veröffentlicht werden können.

## Literaturverzeichnis

Arnold, T.; Frost, M.; Timmis, A.; Dale, S. & Ison, S. (2023): Mobility Hubs: Review and Future Research Direction, in: *Transportation Research Record* 2677, February 2023, pp. 858–868, doi: 10.1177/03611981221108977

Bösehans, G.; Bell, M.; Thorpe, N.; Liao, F.; Homem de Almeida Correia, G. & Dissanayake, D. (2023): eHUBs—Identifying the potential early and late adopters of shared electric mobility hubs, in: *International Journal of Sustainable Transportation* 17, March 2023, pp. 199–218, doi: 10.1080/15568318.2021.2015493

Chicco, A.; Diana, M.; Loose, W. & Nehrke, G. (2022): Comparing car ownership reduction patterns among members of different car sharing schemes operating in three German inner-city areas, in: *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 163, September 2022, pp. 370–385, doi: 10.1016/j.tra.2022.07.010

Czarnetzki, F. & Siek, F. (2023): Decentralized mobility hubs in urban residential neighborhoods improve the contribution of carsharing to sustainable mobility: findings from a quasi-experimental study, in: *Transportation* 50, December 2023, pp. 2193–2225, doi: 10.1007/s11116-022-10305-9

Groth, S.; Klinger, T. & Otsuka, N. (2023): Geographies of new mobility services: The emergence of a premium mobility network space, in: *Geoforum* 144, August 2023, 103765, doi: 10.1016/j.geoforum.2023.103765

Hadjar, A. & Becker, R. (2007): Unkonventionelle politische Partizipation im Zeitverlauf: Hat die Bildungsexpansion zu einer politischen Mobilisierung beigetragen?, in: *Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie* 59, September 2007, S. 410–439, doi: 10.1007/s11577-007-0055-5

Jonuschat, H.; Stephan, K. & Schelewsky, M. (2015): Understanding multimodal and intermodal mobility. In: Attard, M., Shiftan, Y. (Hg.): *Sustainable Urban Transport*. Bingley: Emerald Group (Transport and Sustainability 7), pp. 149–176.

Miramontes, M.; Pfertner, M.; Rayaprolu, H.S.; Schreiner, M. & Wulfhorst, G. (2017): Impacts of a multimodal mobility service on travel behavior and preferences: user insights from Munich's first Mobility Station, in: *Transportation* 44, November 2017, pp. 1325–1342, doi: 10.1016/j.geoforum.2023.103765

- Persson, M. (2013): Education and Political Participation, in: *British Journal of Political Science* 45, July 2015, pp. 689–703, doi: 10.1017/S0007123413000409
- Rädiker, S. & Kuckartz, U. (2019): *Analyse qualitativer Daten mit MAXQDA – Text, Audio und Video*, Wiesbaden: Springer VS.
- Ritter, M.; Volkmer, V. & Schanz, H. (2023): Mobility transition or just another business? Temporal and spatial analysis of the diffusion of station-based carsharing services in five German municipalities, in: *Raumforschung und Raumordnung | Spatial Research and Planning* 81, August 2023, pp. 355–372, doi: 10.14512/rur.219
- Roukouni, A.; Junyent, I. A.; Casanovas, M. M. & Correia, G. H. A. (2023): An Analysis of the Emerging „Shared Mobility Hub“ Concept in European Cities: Definition and a Proposed Typology, in: *Sustainability* 15, March 2023, 5222, doi: 10.3390/su15065222
- Stein, T. & Bauer, U. (Hg.) (2019): *Mobilitätsstationen in der kommunalen Praxis – Erkenntnisse und Erfahrungen aus dem BMU-Forschungsprojekt City2Share und weiteren kommunalen Praxisbeispielen*. 2. City2Share-Diskussionspapier, Berlin 2019 (Difu-Sonderveröffentlichung).
- Weustenenk, A.G. & Mingardo, G. (2023): Towards a typology of mobility hubs, in: *Journal of Transport Geography* 106, January 2023, 103514, doi: 10.1016/j.jtrangeo.2022.103514