

Schlussbericht

Teil I-II

Wettbewerbliche Fördermaßnahme MobilitätsWerkStadt 2025 (Phase I)
Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF)

Verbandsgemeindeverwaltung Bad Breisig
Geschäftsstelle des Städtenezwerkes „Mitten am Rhein“
Laufzeit: 2020-2021



Verbandsgemeindeverwaltung Bad Breisig
Geschäftsstelle Netzwerk Mitten am Rhein

Bachstraße 11
53498 Bad Breisig

Impressum

- Zuwendungsempfänger: Verbandsgemeindeverwaltung Bad Breisig
Geschäftsstelle des Städtenetzwerkes „Mitten am Rhein“
Bachstraße 11
53498 Bad Breisig
Geschäftsstellenleiter Bürgermeister Marcel Caspers
Ansprechpartnerin Alessa Strubel
- Fördermittelgeber: Bundesministerium für Bildung und Forschung
- Projektträger: DLR-Projektträger
Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V.
- Vorhabentitel: Touristisches Mobilitätskonzept im Städtenetz „Mitten am Rhein“
Verkehrsfachlicher Beitrag zur MobilitätsWerkStadt 2025 (Phase I)
des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF)
- Autoren: Verbandsgemeindeverwaltung Bad Breisig
M.Sc. Alessa Strubel
- Sweco GmbH
Dr.-Ing. Sascha Baron
Dipl.-Ing. Iris Pollesch
M.Sc. Michelle Ries
M.Sc. Anna-Lena Fackler
- Technische Universität Kaiserslautern
Dr.-Ing. Swantje Grotheer
- August-Wilhelm Scheer Institut für digitale Produkte und Prozesse gGmbH
M.Sc. Angela Promitzer
- Stand: April 2021

Das diesem Bericht zugrundeliegende Vorhaben wurde mit Mitteln des Bundesministeriums für Bildung, und Forschung unter dem Förderkennzeichen 01UV2040 gefördert. Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt beim Autor.

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird bei Personenbezeichnungen und personenbezogenen Hauptwörtern die männliche Form verwendet. Entsprechende Begriffe gelten im Sinne der Gleichbehandlung grundsätzlich für alle Geschlechter. Die verkürzte Sprachform hat nur redaktionelle Gründe und beinhaltet keine Wertung.

Inhaltsverzeichnis

I.	Kurzbericht	1
1.	Aufgabenstellung	2
2.	Voraussetzungen, unter denen das Vorhaben durchgeführt wurde	5
3.	Planung und Ablauf des Vorhabens	7
4.	Wissenschaftlicher und technischer Stand, an den angeknüpft wurde	9
5.	Zusammenarbeit mit anderen Stellen	10
II.	Eingehende Darstellung	11
1.	Verwendung der Zuwendung und des erzielten Ergebnisses im Einzelnen	12
2.	Wichtigste Positionen des zahlenmäßigen Nachweises	21
3.	Notwendigkeit und Angemessenheit der geleisteten Arbeit	22
4.	Voraussichtlicher Nutzen	23
5.	Während der Durchführung des Vorhabens dem ZE bekannt gewordenen Fortschritts auf dem Gebiet des Vorhabens bei anderen Stellen	25
6.	Erfolgte oder geplante Veröffentlichungen	26
III.	Erfolgskontrollbericht (nicht veröffentlicht)	27
IV.	Kurzfassung (Berichtsblatt)	28
V.	Abbildungs- und Tabellenverzeichnis	30
VI.	Literaturverzeichnis	31

I. Kurzbericht

Das erste Kapitel umfasst eine Kurzdarstellung zur allgemeinen Aufgabenstellung des Projektes, zu den Voraussetzungen, unter denen das Vorhaben durchgeführt wurde, und zur Planung und Ablauf des Vorhabens. Darüber hinaus wird die Anknüpfung an den wissenschaftlichen und technischen Stand sowie die Zusammenarbeit mit anderen Stellen während der Projektbearbeitung dargelegt.

1. Aufgabenstellung

Im Januar 2018 haben sich die Städte Andernach, Bendorf, Neuwied, Remagen und Sinzig sowie die Verbandsgemeinden Bad Breisig, Bad Hönningen, Linz am Rhein, Unkel, Vallendar und Weißenthurm zum Netzwerk „Mitten am Rhein“ zusammengeschlossen, welches rund 240.000 Einwohner umfasst. Grundlage für die Zusammenarbeit bildet eine von allen Kommunen unterschriebene Kooperationsvereinbarung, verbunden mit der festen Absicht, zukünftig kooperative Prozesse zu unterstützen. Dies bedeutet, dass sich alle 11 Rheinkommunen im nördlichen Rheinland-Pfalz zwischen den Oberzentren Koblenz und Bonn strategisch aufgestellt haben, um gemeinsame Ziele zu formulieren, die durch Netzwerke, Projekte und Prozesse eine Umsetzung finden.



Abbildung 1: Untersuchungsgebiet Projekt „MobilitätsWerkStadt 2025“ (Quelle: Sweco GmbH)

Die Partnerkommunen verzeichnen in ihrer Gesamtheit seit einigen Jahren eine wachsende touristische Bedeutung (TUK 2020). Zudem liegt seit dem Jahr 2020 ein strategischer Rahmen für die Mobilität in der zukunftsorientierten Region mit der vom Büro IGES erarbeiteten „Mobilitätsstrategie 2030plus“ vor. Mit dem Ziel, die Mobilität von Touristen und Einwohnern zukünftig nachhaltig zu gestalten und damit die beiden Themen „Mobilität“ und „Tourismus“ enger miteinander zu verknüpfen, bewarb sich die Region

im Jahr 2019 mit Erfolg um die wettbewerbliche Fördermaßnahme „MobilitätsWerkStadt 2025“ im Sinne der BMBF-Forschungsagenda „Nachhaltige urbane Mobilität“.

Da es sich um ein Wettbewerbsverfahren mit drei aufeinander aufbauenden Förderphasen handelt, wurde das nachfolgend dargestellte Phasenmodell mit den wesentlichen Arbeitsschritten dem Gesamtprojekt zugrunde gelegt.



Abbildung 2: Phasenmodell und Arbeitsschritte (Quelle: Sweco GmbH)

Der vorliegende Abschlussbericht bezieht sich in seiner Gesamtheit auf die Ergebnisse der ersten Förderphase, da lediglich die Phase I eine Bearbeitung gefunden hat. Eine weitere Förderzusage für die nächste Phase ist nicht erfolgt.

Phase I: Entwicklung eines touristischen Mobilitätskonzeptes

Ziel der Phase I des bewilligten Fördervorhabens war die Erstellung eines umsetzungsorientierten, nachhaltigen touristischen Mobilitätskonzeptes für das Städtenez. Im Vordergrund der Projektbearbeitung stand die Frage, wie der Tourismus im Städtenez „Mitten am Rhein“ mittels nachhaltiger Mobilitätsformen und in Kombination und mit Unterstützung von „smarten Informationen“ weiterentwickelt und so attraktiver gestaltet werden kann. Der Fokus wurde hierbei auf ein Linien- und Standortkonzept für Mobilitätsstationen gelegt.

Auf Basis einer Bestandsanalyse unter Einbindung von Projektgruppe, (Ober-)Bürgermeisterrunde, Experten und Forschungspartnern wurde ein Konzept erstellt, das die Defizite im Städtenetz hinsichtlich der touristischen Mobilität angeht. Für das Städtenetz gilt, die folgenden Handlungsfelder anzugehen:

- die Schließung von Netzlücken,
- die Ergänzung des ÖPNVs in einzelnen Bereichen,
- der Ausbau von Sharing-Angeboten,
- die Schaffung von Innovationen als Alleinstellungsmerkmal
- und die Vernetzung des vorhandenen Mobilitätsangebotes.

Auf die Verknüpfung der Mobilitätsangebote sowie eine vereinheitlichte und vereinfachte Informationsmöglichkeit wurde das Hauptaugenmerk gelegt. Aus diesem Grund wurde für die touristische Mobilität in der Region die Vision entworfen, dass alle POIs (Points of Interest) im Städtenetz, Zugangspunkte (Bahnhöfe, Anlegestellen, Parkplätze) sowie vorhandene und zukünftige Verkehrsangebote (ÖPNV, Fäherverbindungen, Schifffahrtsangebote, Radwegenetz) in einem Visions-Wunschliniennetz verbunden und damit gut erreichbar sind. Erreicht werden soll dies über Mobilitätsstationen zur intermodalen Verknüpfung sowie über eine einheitliche digitale Nutzeroberfläche zur virtuellen Vernetzung der touristischen Angebote und deren Erreichbarkeit.

Die folgenden Forschungsfragen wurden dabei im Rahmen der Projektbearbeitung behandelt:

- Wo bestehen touristische Schwerpunkte (POI = Points of Interest) innerhalb des Untersuchungsgebietes?
- Welche Bedarfe entstehen hieraus für die verkehrliche Abwicklung der touristischen Ströme?
- Wo und mit welchem Bedarf bestehen die verkehrlichen „Zugänge“ in das Untersuchungsgebiet aus touristischer Sicht?
- Wie können diese Punkte miteinander im Sinne von „Mobilitätsstationen“ sinnvoll vernetzt werden?
- Wie können solche Mobilitätsstationen in Bezug auf ihre Ausstattung aussehen?
- Welche umsetzungsorientierten Ansprüche (Investitionsrahmen, Organisation) ergeben sich hieraus als Grundlage für zukünftige Förderbedarfe?

2. Voraussetzungen, unter denen das Vorhaben durchgeführt wurde

Auf Basis des Zuwendungsbescheids des Bundesministeriums für Bildung und Forschung wurde das Vorhaben unter den folgenden Voraussetzungen durchgeführt.

- Förder- und Projektzeitraum erste Wettbewerbsphase: 1 Jahr
- Sicherstellung einer guten wissenschaftlichen Praxis
- Personaleinstellung für die Projektleitung
- Zusammenarbeit und Auftragsvergabe an Forschungs- und Entwicklungspartner
- Sicherstellung von Veröffentlichungen
- Beteiligung und Einbindung der Öffentlichkeit

Aufgrund der zeitlich eng getakteten Projektlaufzeit von einem Jahr sowie der Covid-Pandemie ergaben sich im Rahmen der Projektbearbeitung allerdings erschwerte Bedingungen und Verzögerungen in der Projektdurchführung. Angesichts der Corona-Pandemie wurde von Seiten des BMBF eine Laufzeitverlängerung von drei Monaten bewilligt. Dennoch konnte erst mit einer Projektlaufzeitverzögerung von 4,5 Monaten mit der Erstellung des Mobilitätskonzeptes begonnen werden, da sich die Personalsuche für die Projektleitung und Projektkoordinierung als mühsam herausstellte. Ab dem 31.07.2020 kam es jedoch zu einem kurzzeitigen Projektstillstand, da die neu eingestellte Projektleitung unter Berücksichtigung der Kündigungsfrist die Arbeit niederlegte. Vor dem Hintergrund der im Vorfeld geleisteten Projektarbeit war eine Fortführung des Vorhabens unbedingt erstrebenswert, um die erste Wettbewerbsphase der „MobilitätsWerkStadt 2025“ erfolgreich abschließen zu können.

Mit Bewilligung des Antrages auf Fördermittelumwidmung konnte die Firma Sweco für die Projektweiterführung und Projektfinalisierung in Abstimmung mit dem Projektträger beauftragt werden. Bezogen auf den Gesamtkontext musste zu diesem Zeitpunkt ein gewisser inhaltlicher Fokus zur weiteren Bearbeitung gesetzt werden. Dieser lag, wie bereits beschrieben, auf der Definition vernetzter Standorte für Mobilitätsstationen im Untersuchungsgebiet und einer Konzepterstellung im Sinne eines Regelprinzips für „mobiHubs“, „mobiDots“ und „mobiPorts“ (Definition auf Basis des projektspezifischen Begriffsverständnisses, Mobilitätsstrategie 2030plus der Firma IGES) und die zu erwartenden Randbedingungen für eine mögliche Umsetzung (Investitions- und Planungskosten, organisatorische Randbedingungen).

Ab September 2020 erfolgte bis hin zum Projektende eine intensive Projektbearbeitung in Zusammenarbeit der Sweco GmbH (Standorte Frankfurt a.M. / München), der Technische Universität Kaiserslautern und des August-Wilhelm Scheer Instituts, Saarbrücken (FuE-Partner) mit der Geschäftsstelle des Städtetzwerkes in Bad Breisig (siehe auch Kapitel I Ziffer 5).

Aufgrund der Covid-Pandemie konnte die ursprünglich geplante Beteiligung und Einbindung der Öffentlichkeit nicht durchgeführt werden. Entsprechendes lokales Fachwissen wurde über Interviews mit tou-

ristischen Experten aus der Region, der bestehenden kommunalen Projektgruppe sowie durch einen intensiven Fachaustausch in der Projektgruppe erarbeitet und als entscheidender Input für die Bestandsanalyse herangezogen.

Trotz schwieriger Rahmenbedingungen ist es gelungen, innerhalb des kurzen Bearbeitungszeitraumes ein integriertes, touristisches Mobilitätskonzept in Zusammenarbeit mit allen 11 Kommunen zu erarbeiten.

3. Planung und Ablauf des Vorhabens

Die Zuwendung des Vorhabens, inklusive der bewilligten Laufzeitverlängerung von drei Monaten, erstreckte sich auf den Zeitraum vom 01.01.2020 bis zum 31.03.2021. Mit der Personaleinstellung des Projektleiters konnte mit der Projektbearbeitung zum 15.04.2020 und damit mit einer Projektlaufzeitverzögerung von 4,5 Monaten begonnen werden. Zum 31.07.2020 wurde das Arbeitsverhältnis von Seiten der neu geschaffenen Stelle niedergelegt. Mit Bewilligung des Antrages auf Fördermittelumwidmung konnte die Firma Sweco für die Projektweiterführung und Projektfinalisierung ab dem 16.09.2020 beauftragt werden. Im Zeitraum von Mitte September 2020 bis zum 31.03.2021 wurde das Projekt in Zusammenarbeit der Sweco GmbH (Standorte Frankfurt a.M. / München), der Technische Universität Kaiserslautern, des August-Wilhelm Scheer Instituts und der Geschäftsstelle des Städtennetzes „Mitten am Rhein“ bearbeitet.

Aufbauend auf der im Frühjahr 2020 fertiggestellten „Mobilitätsstrategie 2030plus“ der Region wurden die Visionen und strategischen Leitziele dieser Strategie konkretisiert. Die zu bearbeitenden Inhalte wurden in mehrere Arbeitspakete unterteilt und lassen sich der folgenden Abbildung 3 entnehmen.

- Einarbeitung und Vorüberlegungen (Arbeitspaket 1)
- Analyse der Verkehrsverhältnisse und Mobilitätsangebote (Arbeitspaket 2)
- Analyse des touristischen Angebots und Anforderungsprofils (Arbeitspaket 3)
- Vernetzung der Verkehrsmittel (Arbeitspaket 4)
- Abstimmung mit den Forschungspartnern und der Projektgruppe (Arbeitspaket 5)
- Beteiligung von Experten und Kommunen (Arbeitspaket 6)
- Projektskizze Förderantrag / Handlungskonzept und Abschluss (Arbeitspaket 7)

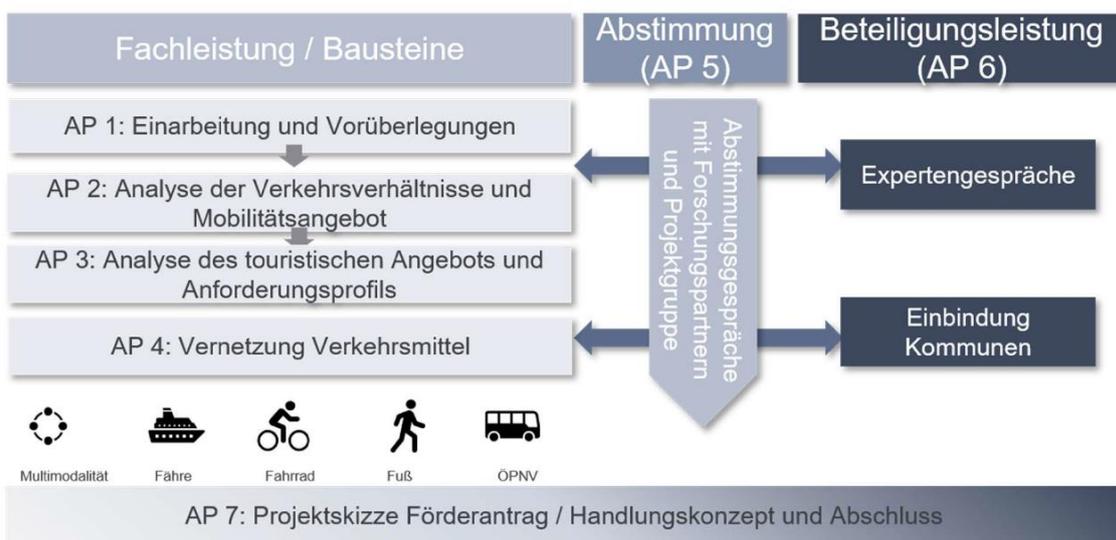


Abbildung 3: Vorgehensweise Projektablauf Phase I (Quelle: Sweco GmbH)

Mit dem Ziel, Handlungsbedarfe für ein touristisches Mobilitätskonzept zu erarbeiten, wurden der Ist-Zustand hinsichtlich des touristischen Angebotes und Anforderungsprofils sowie die Verkehrsverhältnisse und Mobilitätsangebote in der Städteregion analysiert. Im ersten Schritt wurden die vorliegenden Informationen und Grundlagen zu touristischen Angeboten (Points-of-Interest) sowie die bereits bestehenden Mobilitätsangebote im Städtenez gesichtet. In regelmäßigem Abstand fanden hierzu Abstimmungsgespräche in der Forschungsgruppe, sowie auch bilateral statt. Experteninterviews leisteten einen entscheidenden Input zur IST-Analyse und ordnen sich neben der Einbindung von kommunalen Projektgruppe und der (Ober-)Bürgermeisterrunde in die Säule „Beteiligung“ ein.

Ergebnis des Projektes ist ein Konzept zur Umsetzung von Mobilitätsstationen in der Region. Es wurde ein mit den 11 Partnerkommunen abgestimmtes, umsetzungsreifes touristisches Mobilitätskonzept erarbeitet, das die zu erwartenden Randbedingungen für eine mögliche Umsetzung (Investitions- und Planungskosten, organisatorische Randbedingungen) aufzeigt.

4. Wissenschaftlicher und technischer Stand, an den angeknüpft wurde

Wesentliche Grundlage des Vorhabens stellt der gemeinsame strategische Rahmen (Mobilitätsstrategie 2030plus) der 11 Partnerkommunen zum Thema Mobilität dar, der in Zusammenarbeit mit der IGES Institut GmbH aus Berlin erarbeitet wurde. Aufbauend auf diesem Strategiepapier und unter Einbindung von Politik, Verwaltung und Tourismusvertretern zu relevanten Fragestellungen wurde das vorliegende touristische Mobilitätskonzept entwickelt.

Darüber hinaus wurde im Rahmen der Projektbearbeitung der wissenschaftliche Nachwuchs gefördert. Die wissenschaftlichen Ergebnisse der praxisnahen Bachelorarbeit zum Thema „Touristisches Mobilitätskonzept für das Städtetz Mitten am Rhein – Entwicklung des nichtmotorisierten Verkehrs“, konnten als Bearbeitungsgrundlage in die Projektkonzeption mit einfließen.

Zudem konnte durch die Unterstützung der Forschungs- und Entwicklungspartner das Vorhaben auf eine thematisch relevante Basis hinsichtlich wissenschaftlicher und technischer Aspekte zurückgegriffen werden.

Das August-Wilhelm Scheer Institut unterstützte die Projektbearbeitung mit fachlichem Input zum Thema Digitalisierung, insbesondere im Bereich der Digitalisierung des Tourismus und der Mobilität.

Die Technische Universität Kaiserslautern brachte ihr Know-How insbesondere zum Thema Beteiligungsformate, Zieldefinition und Evaluation sowie gute Kenntnisse der Region mit ein.

Die Sweco GmbH steuerte Impulse zu verkehrsfachlichen und verkehrstechnischen Fragen sowie zu Ansätzen innovativer Mobilitätslösungen bei.

5. Zusammenarbeit mit anderen Stellen

Nachfolgende wissenschaftliche Partner und lokale Akteure wurden im Rahmen der Projektbearbeitung beteiligt und eingebunden.

Kommunen	<p>Im Städtenetz beteiligen sich die fünf Städte Andernach, Bendorf, Neuwied, Remagen und Sinzig sowie die sechs Verbandsgemeinden Bad Breisig, Bad Hönningen, Linz am Rhein, Unkel, Vallendar und Westenturm.</p> <p>Für die Erstellung des Mobilitätskonzeptes wurden alle (Ober-)Bürgermeister im Rahmen von Sitzungsterminen und schriftlichen Umlaufverfahren aktiv in die Arbeitsschritte eingebunden.</p>
Projektgruppe	<p>Unter der Projektgruppe verstehen sich folgende Akteure:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Geschäftsstelle des Netzwerkes „Mitten am Rhein“ - Stadt Remagen - Verbandsgemeinde Unkel - Verbandsgemeinde Bad Hönningen - Romantischer Rhein e.V. <p>Die Mitglieder der Projektgruppe beteiligten sich während des gesamten Projektverlaufs. In regelmäßigen Abständen fanden Projektgesprache statt.</p>
Forschungsgruppe	<p>Die Forschungsgruppe setzt sich zusammen aus der Sweco GmbH, der Technischen Universität Kaiserslautern, dem August-Wilhelm Scheer Institut und der Geschäftsstelle des Stadtenetzwerkes in der Verbandsgemeinde Bad Breisig.</p> <p>Das August-Wilhelm Scheer Institut (AWSI) unterstützte die Projektbearbeitung mit fachlichem Input zum Thema Digitalisierung. Die TU Kaiserslautern (TUK) brachte ihr Know-How insbesondere zum Thema Beteiligungsformate, Zieldefinition und Evaluation sowie gute Kenntnisse der Region mit ein.</p>
Lokale Experten	<p>Für lokale Experteninterviews stellten sich die Geschäftsführung der Tourismus Siebengebirge GmbH sowie die Geschäftsführung des Romantischen Rhein e.V. zur Verfügung.</p>

Tabelle 1: Beteiligte Partner und Akteure (Quelle: Sweco GmbH)

II. Eingehende Darstellung

Das zweite Kapitel des Schlussberichts umfasst eine eingehende Darstellung zu der Verwendung der Zuwendung und der erzielten Ergebnisse, den wichtigsten Positionen des Verwendungsnachweises sowie der Notwendigkeit und Angemessenheit der geleisteten Arbeit. Darüber hinaus wird der voraussichtliche Nutzen des Projektes, der während der Durchführung des Vorhabens bekannt gewordene Fortschritt auf dem Gebiet des Vorhabens bei anderen Stellen sowie die erfolgten und geplanten Veröffentlichungen dargelegt.

1. Verwendung der Zuwendung und des erzielten Ergebnisses im Einzelnen

Die Zuwendung des BMBF für die Förderphase I wurde für die Erstellung des touristischen Mobilitätskonzeptes im Städtenetz „Mitten am Rhein“ und den damit verbundenen Aufwendungen für Personal, externe Dienstleistungen und Forschungs- und Entwicklungsaufgaben verwendet.

Erzielte Ergebnisse im Einzelnen

Bestandsanalyse

Wie in Abbildung 2 und 3 dargestellt, basiert das Konzept auf den Analysen der bestehenden Verkehrsverhältnisse und Mobilitätsangebote sowie dem touristischen Anforderungsprofil im Untersuchungsraum. Die Ergebnisse der Defizit-Analyse von Verkehrsverhältnissen und touristischem Angebot stellen sich im Kern wie folgt dar:

- fehlende Kombinierbarkeit/Verknüpfung von Mobilitätsangeboten (z.B. Fahrradverleihsystem, unterschiedliche Regelungen hinsichtlich der Fahrradmitnahme im ÖPNV, keine flächendeckende Nutzung des Gästetickets, unübersichtliche ÖV-Tarife durch Verkehrsverbunds-Grenze)
- der Rhein fungiert als trennender Faktor (z.B. fehlende Einbindung der Fährangebote in den ÖPNV sowie unzureichende Querungsmöglichkeiten, Nachholbedarf in der Einbindung aller Kommunen in die touristische Rheinschiffahrt)
- Netzlücken im Radverkehr und ÖPNV (z.B. Defizite im Bereich der Anbindung von Points of Interest (POIs: Sehenswürdigkeiten, Gastronomie, Aussichtspunkte, Veranstaltungen, etc.) und in den Höhenlagen, fehlende Wochenendbedienung und Barrierefreiheit von Bahnhöfen)
- hohes Kfz-Aufkommen und demzufolge störende Emissionen bei gleichzeitig unzureichendem und nicht ausreichend attraktivem Angebot der Verkehrsmittel des Umweltverbundes
- hohes touristisches Aufkommen und vielseitiges Angebot an touristischen Einrichtungen (POIs)

Die Verkehrsbelastung des MIV verursacht unwillkommene Störfaktoren wie Staus, Lärm und Schadstoffbelastungen. Alternative Angebote zum MIV existieren nur vereinzelt und weisen erhebliche Hürden bzgl. der Zugänglichkeit auf. Touristische Rad- und Wanderwege sind in der Region vorhanden. Die Wegenetze sind zumeist gut und bedürfen einzelnen Lückenschlüssen und oftmals innerstädtisch einer attraktiveren Gestaltung.

Die vorhandene Infrastruktur des ÖPNV ist gut ausgebaut und besonders entlang der Rheinufer durch gute Zugverbindungen gegeben. Problematisch gestalten sich oftmals die Informationsbeschaffung und der Ticketkauf der Verkehrsangebote. Fehlende Kooperationen und uneinheitliche Informationsangebote sind große Mängel. Auch das Angebot für Fahrradmitnahmen bedarf einer Vereinheitlichung und eines Ausbaus. Rheinquerungen sind im Süden besser möglich als im Norden der Städteregion. Die In-

Integration der Fährbetriebe in den ÖPNV wird bereits angestrebt. Generell fehlen einheitliche Informationen zu den verschiedenen Mobilitätsangeboten für Touristen sowie zu deren Verknüpfungsmöglichkeiten. Fehlende Einfachheit und Kombinierbarkeit der Verkehrsangebote sind neben Anbindungslücken das größte Manko in der Region. Diese Kriterien erschweren die Fortbewegung durch eine nachhaltige, intermodal gestaltete Mobilität.

Sharing-Systeme, sowohl Car- als auch Bikesharingangebote, sind im Städtenetz noch nicht oder kaum vorhanden. Dieser Umstand macht es Touristen, die ohne ihr eigenes Rad oder Auto kommen (wollen), schwer, sich nachhaltig während ihres Aufenthalts in der Region fortzubewegen, da die vorhandenen Lücken im Netz des ÖPNV und die First-and-Last-Mile-Problematik Hindernisse darstellen.

Der Rhein stellt eine Barriere da, die im Süden besser überwunden werden kann als im restlichen Gebiet. Die Integration der Fähren in den ÖPNV wäre ein wichtiger Schritt um eine komfortable Mobilität ohne Umwege und Zeitverluste anbieten zu können. Weitere Querungsmöglichkeiten würden zur besseren Verknüpfung der Region führen. Des Weiteren besteht Potenzial in der stärkeren Nutzung vorhandener Schiffsanlegestellen für die Ausflugsschiffahrt, insbesondere südlich von Linz.

Als Handlungsfelder wurden die Schließung von Netzlücken, die Ergänzung des ÖPNVs in einzelnen Bereichen, der Ausbau von Sharing-Angeboten, fehlende Innovationen und die Vernetzung des vorhandenen Mobilitätsangebotes sowie ein Bedarf für verbesserte verkehrsmittelübergreifende Informations- und Ticketangebote festgestellt. Somit wurde schließlich das Hauptaugenmerk auf die Verknüpfung der Mobilitätsangebote sowie eine vereinheitlichte und vereinfachte Informationsmöglichkeit gelegt.

Vernetzung von Verkehrsmitteln – Entwicklung eines Wunschliniennetzes und Identifikation von Standorten für Mobilitätsstationen (physische Vernetzung: Entwicklung eines Mobilitätsstations-Netzes)

Aufbauend auf den durchgeführten Analysen wurde für die touristische Mobilität in der Region die Vision entworfen, dass alle POIs im Städtenetz, Zugangspunkte (Bahnhöfe, Anlegestellen, Parkplätze) sowie vorhandene und zukünftige Verkehrsangebote (ÖPNV, Fährverbindungen, Schifffahrtsangebote, Radwegenetz) in einem **Visions-Wunschliniennetz** (siehe Abbildung 4) in der Gesamtregion verbunden und damit gut erreichbar sind. Dieses Visions-Wunschliniennetz verbindet folglich:

- alle von den Partnerkommunen aufgelisteten und durch die kommunale Projektgruppe bewerteten POIs im Städtenetz
- alle im Projektgebiet liegenden und zukünftigen Bahnhöfe und Anlegestellen
- ausgewählte Anknüpfungspunkte außerhalb der Projektregion, die wichtige Zugangspunkte in das Netz darstellen

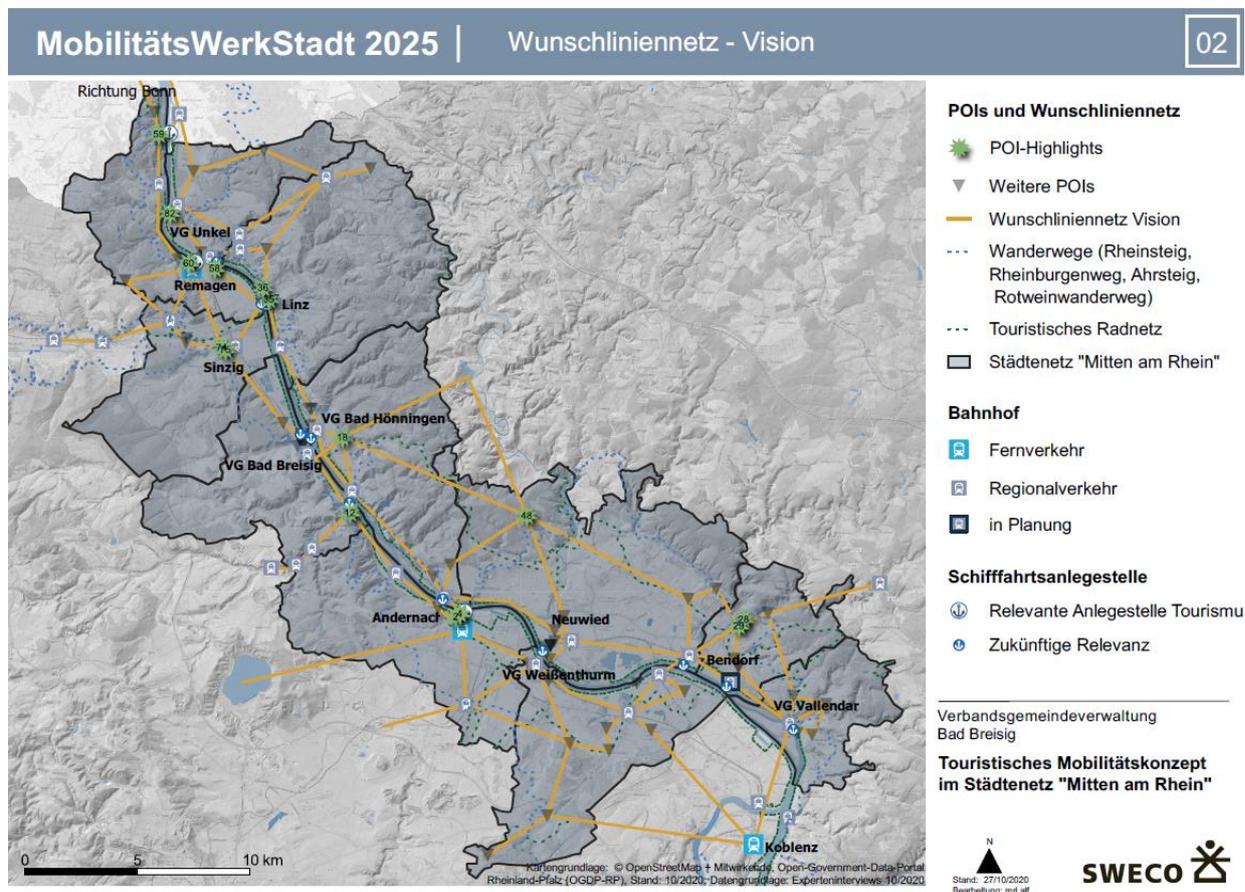


Abbildung 4: Visions-Wunschliniennetz Untersuchungsgebiet (Quelle: Sweco GmbH)

Die begrenzte Projektlaufzeit und die Förderrahmenbedingungen haben das **Eingrenzen auf einen Teilausschnitt – das touristische Wunschliniennetz** (siehe Abbildung 5) für die Region für die Projektphase II und III erfordert. Das Wunschliniennetz verknüpft mittels Luftlinien die wichtigsten touristisch bedeutenden An- und Abreiseorte (POIs) im eingegrenzten Projektgebiet miteinander. Über das Wunschliniennetz wird erreicht, dass die Vernetzung in der Region (physische Vernetzung über Mobilitätsstationen und virtuelle Vernetzung über App und Internetauftritt) fokussiert umgesetzt werden kann.

Berücksichtigung in der Erarbeitung des Netzes fanden:

- relevante POIs mit überregionaler Ausstrahlung im Städtenetz
- relevante Zugangspunkte (Bahnhöfe, Anlegestellen, Parkplätze)
- vorhandenes Verkehrsangebot (ÖPNV, Fährverbindungen & Schiffsangebote, Rad- und Wandernetz)
- Mobilitätsstrategie 2030plus der IGES Institut GmbH
- Experteninterviews
- Absprachen mit der TU Kaiserslautern
- Einbindung und Abstimmung mit der kommunalen Projektgruppe

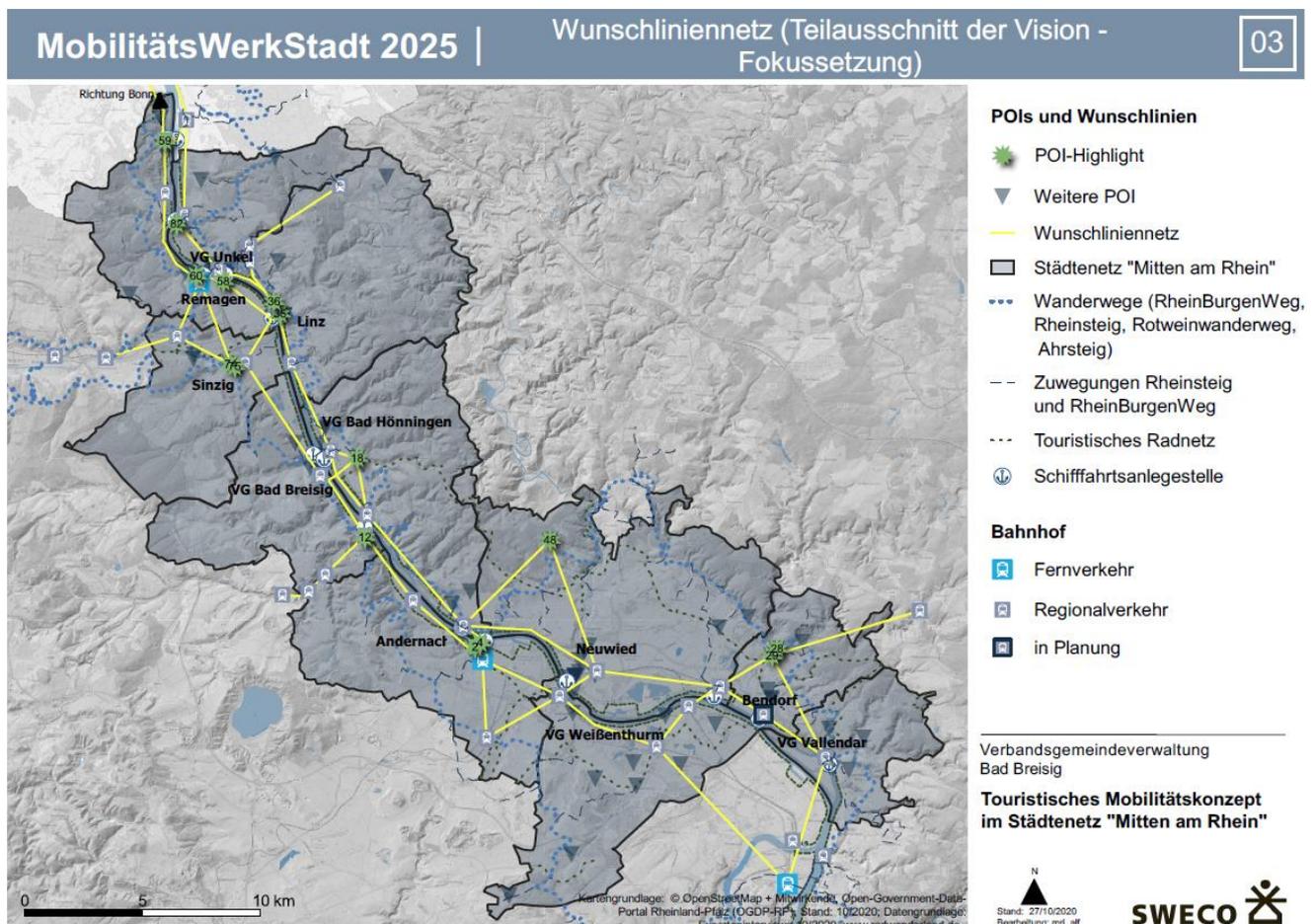


Abbildung 5: Wunschliniennetz Untersuchungsgebiet – Teilausschnitt der Vision (Quelle: Sweco GmbH)

Weiterhin wurden an relevanten Umsteigepunkten im gemeinsam abgestimmten Wunschliniennetz **Standorte für Mobilitätsstationen** identifiziert, die den einfachen, informationsgestützten und komfortablen Umstieg zwischen verschiedenen Mobilitätsangeboten ermöglichen sollen. Ausgehend von der „Mobilitätsstrategie 2030plus“ wurden die Stationen in drei Arten unterschieden:

- MobiPORT
- MobiHUB
- MobiDOT

Die Standortvorschläge der Mobilitätsstationen wurden mit den Forschungspartnern und der kommunalen Projektgruppe sowie den 11 (Ober-)Bürgermeistern anhand der folgenden Kriterien erarbeitet:

Mobilitätsbezogene und touristische Standortkriterien für Mobilitätsstationen	
unmittelbare Nähe zu POI-Highlight	MobiDOT
Fernbahnhof / Bahnhof in der Nähe touristischer Highlights	MobiHUB
wichtige Schiffsanlegestelle / Rheinquerungsmöglichkeit	MobiPORT
<ul style="list-style-type: none"> - Möglichkeit zur Verknüpfung unterschiedlicher (öffentlicher) Verkehrsträger (Multi- / Intermodalität) - attraktiv gestaltetes Umfeld / touristisch interessanter Standort - städtebauliche Integration 	alle Typen

Tabelle 2: Mobilitätsbezogene und touristische Standortkriterien für Mobilitätsstationen (Quelle: Sweco GmbH)

Das Ergebnis der 27 Standortvorschläge für Mobilitätsstationen im Städtenetz visualisiert Abbildung 6.

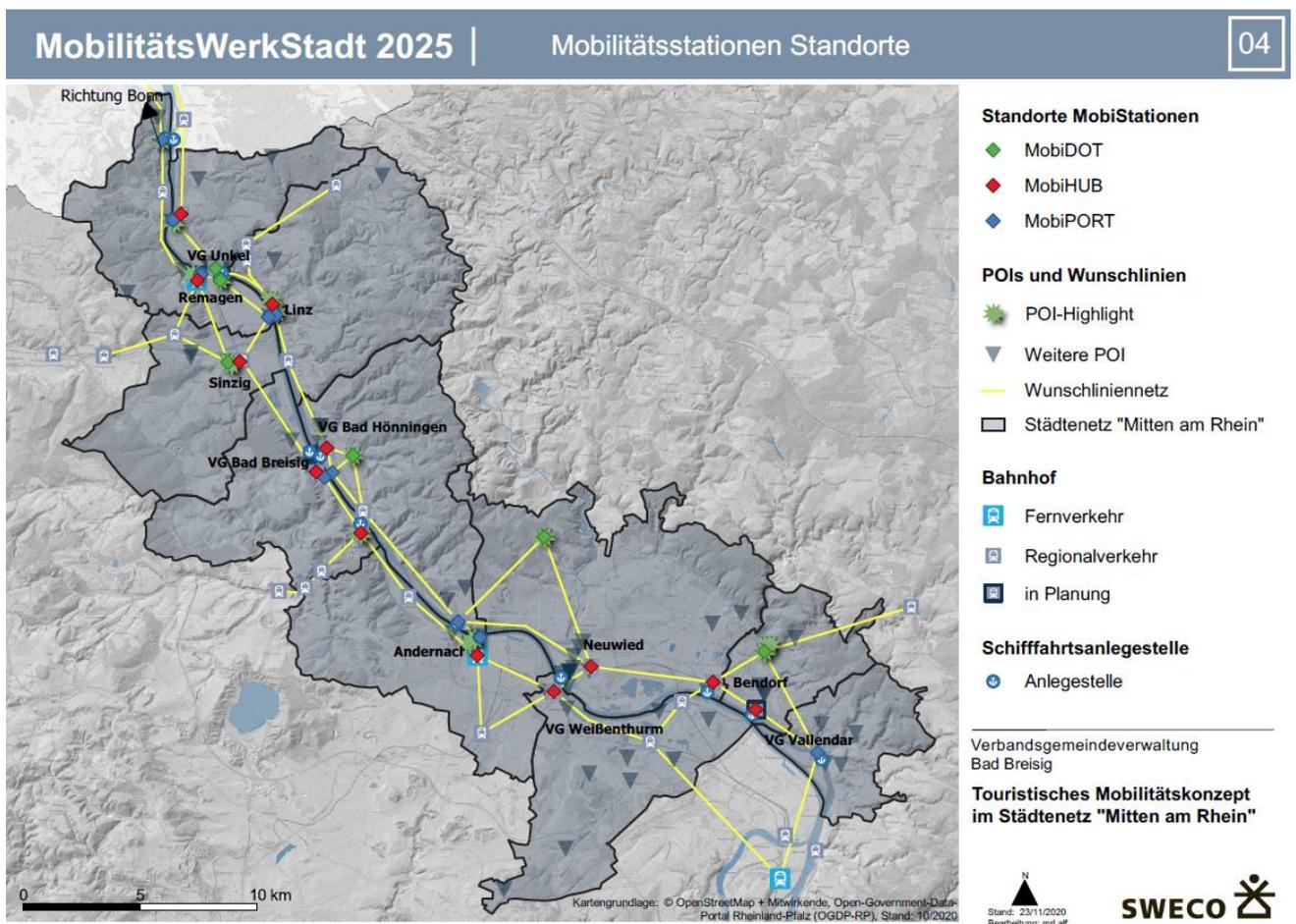


Abbildung 6: Standorte der Mobilitätsstationen im Untersuchungsgebiet (Quelle: Sweco GmbH)

Neben der Identifikation von Standorten für Mobilitätsstationen, wurde auch deren Ausstattung für die drei entwickelten Stationstypen MobiPORT, MobiHUB, MobiDOT erarbeitet. Diese Typen werden nachfolgend erläutert.

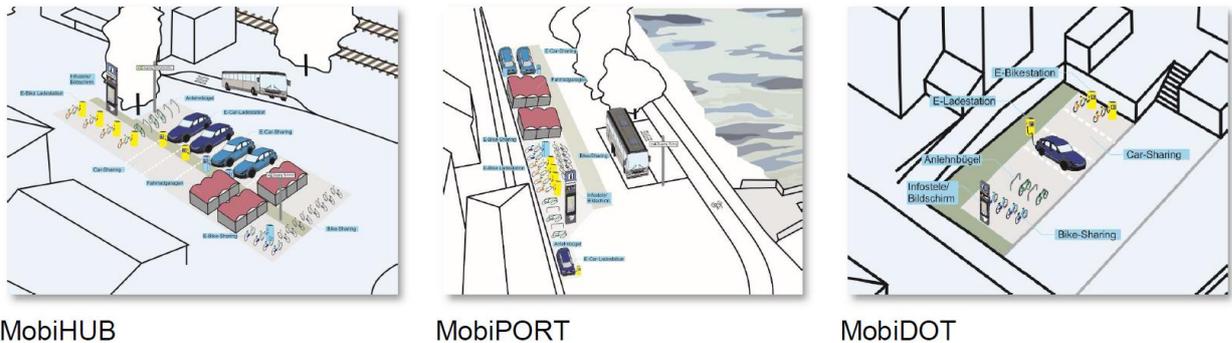


Abbildung 7: Gestaltungsbeispiele für die drei Mobilitätsstations-Typen (Quelle: Sweco GmbH)

In Vorbereitung auf die Förderphasen II und III wurde auch bereits ein Reallabor aus vier Kommunen in einem in der Region räumlich zusammenhängenden Teilraum auf Basis eines fachlichen Vorschlags und Bewertungsverfahrens seitens der Sweco GmbH und der Forschungspartner unter Beteiligung der 11 Partnerkommunen entwickelt. In dem gemeinsam abgestimmten Reallaborbereich könnten bis zu 12 Mobilitätsstationen als „Demonstrator“ in die Umsetzung gebracht werden und in späteren Umsetzungsphasen eine sukzessive Ausdehnung auf das gesamte touristische Visions-Wunschliniennetz erfolgen.

Vernetzung von Verkehrsmitteln – Ideenfindung virtueller Plattform (Virtuelle Vernetzung: Mobilitäts-App)

Neben der physischen Vernetzung über Mobilitätsstationen war ein weiteres Projektziel die virtuelle Vernetzung über einen Internetauftritt und eine App innerhalb des Städtenetzes. Die touristischen Angebote sowie die Möglichkeiten zu deren Erreichbarkeit sollen künftig einfach zugänglich und in einer Nutzeroberfläche vereint werden. Ein modernes und nutzerorientiertes Informationsangebot über Verbindungsmöglichkeiten und Mobilitätsangebote ist daher ein weiterer wesentlicher Baustein des touristischen Mobilitätskonzepts (siehe Abbildung 8).

Folgende Idee wurde im Rahmen der Förderphase I entwickelt:

Einheimischen und insbesondere Touristen soll künftig eine neue oder anknüpfend an eine bereits bestehende App umfassende Informationsquelle zur Region „Mitten am Rhein“ angeboten werden. Die Nutzeroberfläche soll sowohl Auskunft über Mobilitätsangebote in der Region geben, als auch touristischen Input, wie Sehenswürdigkeiten, Gastronomie, etc. liefern. Touristen finden zum aktuellen Zeit-

punkt kaum gesammelte Informationen über POIs und müssen Informationen über vorhandene Verkehrsmittel auf mehreren Webseiten und in unterschiedlichen Apps suchen. Eine Einbindung bereits bestehender vernetzender Angebote ist aus diesem Grund essentiell und vorgesehen.

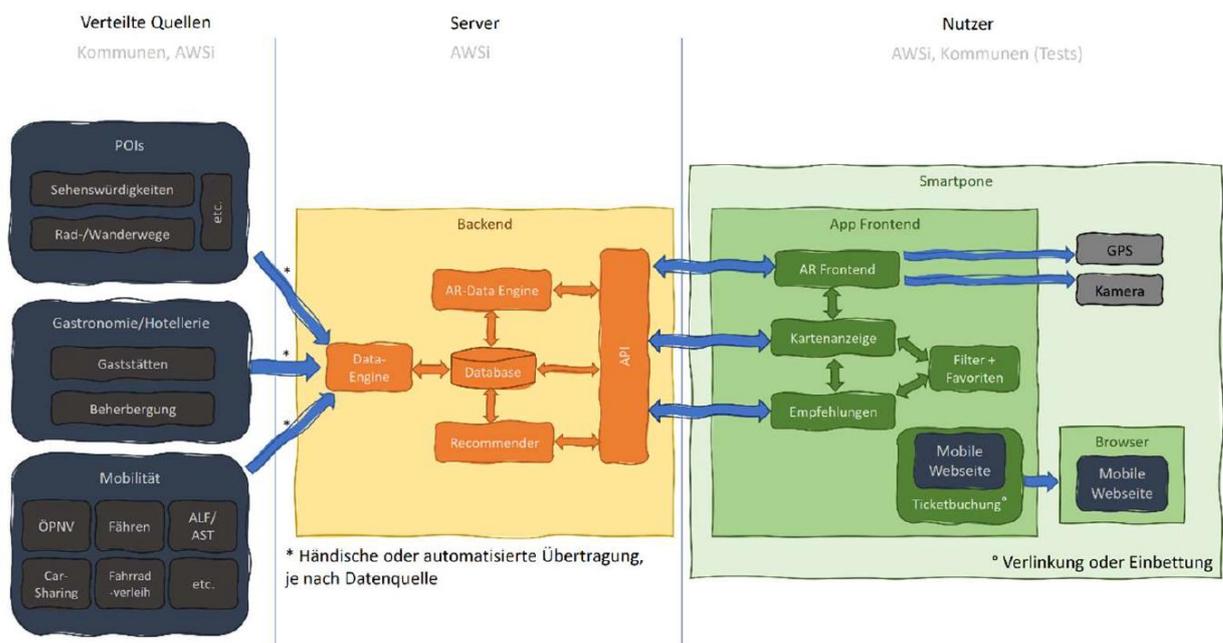


Abbildung 8: Virtuelle Vernetzung – Aufbau und Vorgehensweise (Quelle: AWS-Institut)

Die im Zuge des Projekts ausgearbeiteten Angebote an den Mobilitätsstationen sollen über eine App auf mobilen Endgeräten und über eine Webseite dem Nutzer angezeigt werden. Es gilt zusätzlich zum Standort der Mobilitätsangebote und der POIs auch die verfügbaren Verkehrsmittel übersichtlich und leicht verständlich anzuzeigen. Die passende Auswahl der Darstellungsweise ist für die Akzeptanz und Benutzbarkeit der App von großer Bedeutung und muss dementsprechend erprobt und evaluiert werden.

Des Weiteren ist die Implementierung eines auf künstlicher Intelligenz basierten und aus dem Verhalten aller Nutzer des Systems lernenden Empfehlungsalgorithmus für touristische Informationen geplant. Dabei soll erarbeitet werden, welche Zusammenhänge es bei der Zusammenstellung von Ausflugsprogrammen unterschiedlicher Nutzer gibt, beispielsweise welche Sehenswürdigkeiten gerne gemeinsam besucht werden. Hierbei ist neben der Erarbeitung einer Metrik für die Ähnlichkeit von Nutzern auch die Einbindung von interessanten Punkten, die sich in unmittelbarer Nähe des Nutzers befinden oder sehr leicht vom aktuellen Standort aus erreichbar sind, geplant.

Eine Erweiterung, die besonders für Touristen attraktiv erscheint, ist die Anzeige von Informationen über Points of Interest mittels Augmented Reality. Hierbei kann das Kamerabild des Smartphones so mit weiteren Details und Informationen erweitert werden, dass diese an der entsprechenden Stelle, die sie betreffen, angezeigt werden. Der Nutzer erhält so die Informationen visuell und schnell zugänglich an den

entsprechenden Stellen, beispielsweise einer Sehenswürdigkeit und Mobilitätsstation, aufbereitet. Dabei gilt es vor allem zu evaluieren, wie Nutzer diese Informationen wahrnehmen und wie sie am besten platziert werden können, um das Erleben der Mobilität und touristischen Attraktivität im Raum neu zu gestalten.

Weitere Maßnahmen zur Ergänzung und Vernetzung des Verkehrsnetzes

Generell sind für das Städtenetz auch weitere Maßnahmen zur Ergänzung und Vernetzung des Verkehrsnetzes zielführend. Diese wurden im Rahmen der Analysen identifiziert, allerdings im weiteren Projektverlauf nicht weiter fokussiert. Im Folgenden sollen dennoch der Vollständigkeit halber die Maßnahmen aufgezeigt werden, deren Relevanz aus den voranstehenden Analysen hervorgeht.

- Mit dem Ziel, die Barriere des Wassers zu minimieren und gleichzeitig Mobilität erlebbar zu machen, sind Wassertaxis auf dem Rhein, beispielsweise als on-Demand-Angebot denkbar. Vorstellbar sind die Buchung eines solchen Service in der geplanten App sowie Freifahrten mit Gästeticket. Die Umsetzung des Angebotes würde der Region ein Alleinstellungsmerkmal geben und sollte im weiteren Projektverlauf konkretisiert werden. Vorstellbar wäre auch der Einsatz einer Solarfähre, deren Machbarkeit derzeit z.B. zwischen Wiesbaden und Mainz geprüft wird.
- Die bislang aus verschiedenen Gründen wenig genutzte Gästekarte sollte sich über den Landkreis Neuwied hinweg ausweiten und die Bereitschaft von Gewerbetreibenden verbessert werden. Vorstellbar ist eine Verknüpfung mit der kostenlosen oder vergünstigten Nutzung von Verkehrsmitteln und Freizeitangeboten.
- Eine weitere Maßnahme ist die Ausweitung des (E-)Carsharing-Angebots über Neuwied und Valendar hinaus, auch in Kooperation mit Gast- und Freizeitgewerbe. Mitgedacht werden sollte hier das derzeit in Bearbeitung befindliche Elektromobilitätskonzept der LEADER Region Rhein- Wied und des Landkreises Mayen-Koblenz. Geeignete Standorte müssen noch identifiziert werden, eine Integration in die vorgesehenen Mobilitätsstationen ist stark zu empfehlen.
- Ebenso dem Sharing-Gedanken verbunden ist die Maßnahme des Aufbaus eines flächendeckenden, flexiblen Fahrradverleihsystems. Die Einbindung der Angebote mit Standorten und Preisen ist mithilfe der App vorstellbar. Es sollte möglich sein, ein Fahrrad in Bad Hönningen zu entleihen und in Remagen wieder abzustellen. Zu klären sind mögliche Kooperationspartner (z.B. NextBike, Mainova, etc.) sowie das umsetzungsreife Konzept.
- Vor dem Hintergrund, die Mobilität im Untersuchungsgebiet erlebbar zu machen und die Fahrten an sich touristisch in Wert zu setzen, sind verfügbare Audioguides „für den Weg“ ein attraktives Angebot. Vermittelt werden könnten historische, geologische und sonstige Informationen, zum Beispiel über die geplante App. Ein konkretes Konzept sollte ausgearbeitet werden.

Abstimmung und Beteiligungsleistung

Experten aus Wissenschaft, Kommunen und Tourismusorganisationen konnten in Phase I ihre Perspektiven, Bedarfe und Ideen in den Erarbeitungsprozess mit einbringen, sodass partizipativ und wissenschaftlich fundierte passgenaue und neue Lösungen entstanden sind. Es fand eine regelmäßige wissenschaftliche Begleitung (TU Kaiserslautern) sowie externe Beratung (AWSi) und Bewertung im Prozess statt. Über Expertengespräche wurde lokales Wissen auch über vorausgegangene Analysen und Öffentlichkeitsbeteiligungen in das Projekt eingebunden.

2. Wichtigste Positionen des zahlenmäßigen Nachweises

Im Folgenden werden die wichtigsten Positionen des zahlenmäßigen Nachweises (Verwendungsnachweis) des durchgeführten Projektes aufgelistet.

Personalausgaben	
Position 0812	Beschäftigte E12-E15
Sächliche Verwaltungsausgaben	
Position 0835	Vergabe von Aufträgen
Position 0846	Dienstreisen

Tabelle 3: Wichtigste Positionen des zahlenmäßigen Nachweises (Quelle: Verbandsgemeinde Bad Breisig)

3. Notwendigkeit und Angemessenheit der geleisteten Arbeit

Erklärtes Ziel des Vorhabens ist es, ein für die Region innovatives Projekt für die nachhaltige touristische Fortbewegung im Städtenetz „Mitten am Rhein“ zu entwickeln. Unter wissenschaftlicher und fachspezifischer Begleitung wurde im Ergebnis ein Konzept zum Aufbau und zur Umsetzung von Mobilitätsstationen in der Region als Initialstoß für die Entwicklung eines gesamten (physischen und virtuellen) Netzes erarbeitet.

Im Rahmen der Bestandsanalyse konnten kommunale Mobilitätsprobleme identifiziert und für die Region relevante Handlungsfelder definiert werden.

- Schließung von Netzlücken
- Ergänzung des ÖPNV-Angebots in einzelnen Bereichen
- Ausbau von Sharing-Angeboten
- Vernetzung vorhandener Mobilitätsangebote
- Schaffung innovativer Lösungen
- Verbesserung verkehrsmittelübergreifender Informations- und Ticketangebote

Das touristische Mobilitätskonzept des Städtenetzes baut wie zuvor beschrieben auf den identifizierten Mobilitäts Herausforderungen der Region auf und berücksichtigt die aufgelisteten Handlungsfelder.

Bei der Konzepterstellung und Projektausgestaltung handelt es sich allerdings um keine grundsätzliche kommunale Pflichtaufgabe. Der Kooperationsverbund hat sich jedoch zum Ziel gesetzt, als gutes Beispiel voranzugehen und Treiber innovativer Mobilitätslösungen zu sein. Da vor Wettbewerbsteilnahme keine Haushaltsmittel für das Vorhaben eingestellt wurden und eine Umsetzung aus eigenen Mitteln nicht möglich war, war eine Zuwendung notwendig.

Insbesondere im Hinblick auf die inhaltlichen und finanziellen Aspekte ergibt sich somit die Notwendigkeit und Angemessenheit der geleisteten Projektarbeit.

4. Voraussichtlicher Nutzen

Mit der Entwicklung und insbesondere der künftigen Umsetzung eines nachhaltigen touristischen Mobilitätskonzepts können zahlreiche Mehrwerte und positive Effekte auf Seiten der Touristen, Destinationen und der einheimischen Bevölkerung sowie positive Auswirkungen auf Umwelt und Finanzierung der Mobilitätsangebote erzielt werden (Alleinstellungsmerkmal).

Die Projektergebnisse werden gänzlich „neu für die Region“ sein und eine nachhaltige Vernetzung der Verkehrsträger untereinander ermöglichen können, innerhalb der Region und auch über den Rhein hinaus. Mobilitätsstationen bewähren sich bspw. in Deutschland bereits im städtischen Raum (BBSR 2015). In diesem Projekt soll daher eine Übertragung auf die ländlichere Gegend mit touristischem Schwerpunkt geprüft werden.

Die Wege zwischen Zu-, Abgangspunkten und touristischen Angeboten im Untersuchungsgebiet sollen künftig im Grunde genommen unkompliziert und einfach buchbar sein sowie umweltverträglich zurückgelegt werden. Durch die räumliche Nähe der einzelnen Mobilitätsangebote, gebündelt an einer Station, kann deren kombinierte Nutzung in Wegeketten (Intermodalität) ermöglicht werden. Mit Planung und einer letztlichen Umsetzung des einheitlich konzipierten Mobilitätsstationen-Netzes geht das Ziel einher, den öffentlichen Raum aufzuwerten und die Region durch wiedererkennbare Stationstypen räumlich und gedanklich zu verknüpfen.

Den Gästen kann mit diesem innovativen Angebot das Kennenlernen und der Einstieg in die nachhaltige und umweltverträgliche Mobilität ungezwungen ermöglicht und gleichzeitig eine Übertragung in die Alltagsmobilität gefördert werden. Es besteht hohes Potenzial und große Bereitschaft, die nachhaltige Mobilität für den Tourismus kommunenübergreifend zu verknüpfen und damit eine attraktivere Vernetzung der Region herzustellen. Die Übertragbarkeit auf weitere Kommunen wurde in dem Konzept von Anfang an mitgedacht. In der bereits bestehenden Partnerschaft des Städtenetzes „Mitten am Rhein“ mit 11 Kommunen kann der Transfer der Strategie angewendet und weiterentwickelt werden. Erklärtes Ziel ist auch die Ausweitung einer vereinfachten und verknüpften Mobilität in Richtung Bonn und Koblenz und damit ein Transfer über die Grenze des Untersuchungsgebietes sowie der Verkehrsverbünde und Tarifzonen hinweg.

Mit der formulierten Zielsetzung und einer künftigen Umsetzung und Erprobung des touristischen Mobilitätskonzeptes im Städtenetz „Mitten am Rhein“ werden die Voraussetzungen dafür geschaffen, den Umweltverbund zu stärken und die touristische Mobilität nachhaltiger und einfacher zugänglich zu gestalten. Mobilität ist eine unverzichtbare Grundlage der sozialen und kulturellen Aktivitäten, denen gerade die Touristen nachgehen. Das Projekt verfolgt daher die Entwicklung von vor Ort abgestimmten, passgenauen Lösungen zur reibungslosen Verknüpfung von Mobilitätsangeboten und lokaler Einsetzbarkeit im Sinne einer nachhaltigen Mobilität.

Das vorliegende Projekt mit touristischem Schwerpunkt unterstützt neben der nachhaltigen Mobilitätsentwicklung auch die wirtschaftliche Entwicklung in der Region „Mitten am Rhein“. Die Region kann touristisch attraktiver gestaltet und somit zusätzlich vermarktet werden, indem den Touristen ein ganzheitliches Angebot zur Verfügung gestellt wird, das die Mobilität vor Ort mit den sogenannten POIs verbindet und nicht an kommunalen Grenzen endet. Wichtiges Ziel ist die Übertragbarkeit des Mobilitätskonzeptes in andere vom Tourismus geprägte Regionen in Deutschland.

Des Weiteren kann das Mobilitätskonzept dazu beitragen, der einheimischen Bevölkerung eine Erhöhung der Lebensqualität zu bringen. Die Vereinfachung der Informationsaufbereitung sowie der Zugang zu inter- sowie multimodalen lokalen Mobilitätsangeboten führt in der Konsequenz zur reibungslosen Nutzung verschiedenster Mobilitätsdienstleister des Umweltverbundes und beschränkt so die motorisierte Individualmobilität auf ein Minimum. Dadurch kann das Stadtbild vom Verkehr befreit und die entstandene Fläche aufgewertet werden.

5. Während der Durchführung des Vorhabens dem ZE bekannt gewordenen Fortschritts auf dem Gebiet des Vorhabens bei anderen Stellen

Während der Durchführung des Vorhabens wurde dem Zuwendungsempfänger kein anderweitiger Fortschritt der Projektinhalte des Vorhabens bei anderen Stellen bekannt. Fachliche, wissenschaftliche und technische Fach- und Sachkompetenz brachten die Sweco GmbH und die beiden Forschungspartner – TU Kaiserslautern und AWS-Institut – mit in die Bearbeitung ein. Vergleichbare Fortschritte auf dem Gebiet des Vorhabens werden künftig im Rahmen einer möglichen weiteren Projektbearbeitung berücksichtigt, um bereits vorhandenes Know-how zu verwerten. Dies wird unabhängig der BMBF-Fördermaßnahme „MobilitätsWerkStadt 2025“ erfolgen, da das Städtenetzwerk keine Förderzusage für die Phase II erhalten hat.

6. Erfolgte oder geplante Veröffentlichungen

Folgende Veröffentlichungen sind im Rahmen der Projektbearbeitung erfolgt:

- Erstellung und Veröffentlichung einer Kurzdarstellung des Projektes in Form eines Projektblattes für die Webseite der Forschungsagenda „Nachhaltige urbane Mobilität“ und den Webauftritt der Begleitforschung im Mai 2020
- Erstellung und Veröffentlichung eines Beitrages (Meldung zum Projektstand) für die Webseite der Begleitforschung (BeNaMo-Webseite: Beitrag für die Rubrik Aktuelles) im Dezember 2020
- Kurzvorstellung des Projektes im Rahmen der Abschlussveranstaltung zur Mobilitätsstrategie 2030plus des Städteneetzes „Mitten am Rhein“ via Livestream im Januar 2021

Darüber hinaus wurde an der Auftakt- und Abschlussveranstaltung des BMBF teilgenommen. Zudem erfolgte im Rahmen der Begleitforschung der BMBF-Fördermaßnahme „MobilitätsWerkStadt 2025“ eine Beteiligung und Teilnahme an Telefoninterviews, thematischen Workshops sowie an Online-Vernetzungstreffen.

Folgende Veröffentlichungen sind nach Projektabschluss vorgesehen:

- Nach Freigabe durch den DLR-PT wird je ein Exemplar des Schlussberichtes und der Kurzfassung sowie eine digitale Fassung bei der TIB – Technischen Informationsbibliothek in Hannover eingereicht.
- Ein Exemplar des Schlussberichtes wird zudem an das Umweltbundesamt, Fachgebiet I 1.2 zugeleitet.

III. Erfolgskontrollbericht (nicht veröffentlicht)

Kapitel drei des Schlussberichts umfasst einen kurzgefassten Erfolgskontrollbericht zum durchgeführten Vorhaben im Rahmen der ersten Förderphase der „MobilitätsWerkStadt 2025“. Der Erfolgskontrollbericht ist jedoch ein separates Dokument, ausschließlich für interne Prüfzwecke und wird daher nicht veröffentlicht.

IV. Kurzfassung (Berichtsblatt)

1. ISBN oder ISSN /	2. Berichtsart (Schlussbericht oder Veröffentlichung) Schlussbericht
3. Titel Touristisches Mobilitätskonzept im Städtenetz „Mitten am Rhein“ Verkehrsfachlicher Beitrag zur MobilitätsWerkStadt 2025 (Phase I) des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF)	
4. Autor(en) [Name(n), Vorname(n)] Dr.-Ing. Sascha Baron Dipl.-Ing. Iris Pollesch M.Sc. Michelle Ries M.Sc. Anna-Lena Fackler Dr.-Ing. Swantje Grotheer M.Sc. Angela Promitzer M.Sc. Alessa Strubel	5. Abschlussdatum des Vorhabens März 2021
	6. Veröffentlichungsdatum /
	7. Form der Publikation TIB Hannover
8. Durchführende Institution(en) (Name, Adresse) Sweco GmbH Hanauer Landstraße 135-137 60314 Frankfurt am Main Technische Universität Kaiserslautern Lehrstuhl Regionalentwicklung und Raumordnung Pfaffenbergstraße 95 67663 Kaiserslautern August-Wilhelm Scheer Institut für digitale Produkte und Prozesse gGmbH Campus D 5 1 66123 Saarbrücken Verbandsgemeindeverwaltung Bad Breisig Bachstraße 11 53498 Bad Breisig	9. Ber. Nr. Durchführende Institution /
	10. Förderkennzeichen 01UV2040
	11. Seitenzahl 31
12. Fördernde Institution (Name, Adresse) Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) 53170 Bonn	13. Literaturangaben 4
	14. Tabellen 3
	15. Abbildungen 8
16. Zusätzliche Angaben /	

<p>17. Vorgelegt bei (Titel, Ort, Datum)</p> <p>Das Vorhabenergebnis wird der Technischen Informationsbibliothek Hannover sowie dem Umweltbundesamt zugeleitet.</p>	
<p>18. Kurzfassung</p> <p>Im Januar 2018 haben sich die Städte Andernach, Bendorf, Neuwied, Remagen und Sinzig sowie die Verbandsgemeinden Bad Breisig, Bad Hönningen, Linz am Rhein, Unkel, Vallendar und Weißenthurm zum Städtenetz „Mitten am Rhein“ zusammengeschlossen, um sich als zukunfts-feste Region aufzustellen und in Kooperation Strukturen und Projekte gemeinsam auf den Weg zu bringen.</p> <p>Die Partnerkommunen verzeichnen in ihrer Gesamtheit seit einigen Jahren eine wachsende touristische Bedeutung. Zudem liegt seit dem Jahr 2020 ein strategischer Rahmen für die Mobilität in der zukunftsorientierten Region mit der vom Büro IGES erarbeiteten „Mobilitätsstrategie 2030plus“ vor. Mit dem Ziel, die Mobilität von Touristen und Einwohnern zukünftig nachhaltig zu gestalten und damit die beiden Themen „Mobilität“ und „Tourismus“ enger miteinander zu verknüpfen, bewarb sich die Region im Jahr 2019 mit Erfolg um die wettbewerbliche Fördermaßnahme „MobilitätsWerkStadt 2025“ im Sinne der BMBF-Forschungsagenda „Nachhaltige urbane Mobilität“.</p> <p>Da es sich um ein Wettbewerbsverfahren mit drei aufeinander aufbauenden Förderphasen handelt, wurde ein Phasenmodell mit den wesentlichen Arbeitsschritten und Arbeitspaketen dem Gesamtprojekt zugrunde gelegt. Der Schlussbericht bezieht sich in seiner Gesamtheit auf die Ergebnisse der ersten Förderphase, da lediglich die Phase I eine Bearbeitung gefunden hat. Eine weitere Förderzusage für die nächste Phase ist nicht erfolgt.</p> <p>Ziel der Phase I des bewilligten Fördervorhabens war die Erstellung eines umsetzungsorientierten, nachhaltigen touristischen Mobilitätskonzeptes für das Städtenetz. Im Vordergrund der Projektbearbeitung stand die Frage, wie der Tourismus im Städtenetz „Mitten am Rhein“ mittels nachhaltiger Mobilitätsformen und in Kombination und mit Unterstützung von „smarten Informationen“ weiterentwickelt und so attraktiver gestaltet werden kann. Der Fokus wurde hierbei auf ein Linien- und Standortkonzept für Mobilitätsstationen gelegt.</p> <p>Auf Basis einer Bestandsanalyse unter Einbindung von Projektgruppe, politischer Ebene, Experten und Forschungspartnern wurde ein Konzept erstellt, das die Defizite im Städtenetz hinsichtlich der touristischen Mobilität betrachtet.</p> <p>Auf die Verknüpfung der Mobilitätsangebote sowie eine vereinheitlichte und vereinfachte Informationsmöglichkeit wurde das Hauptaugenmerk gelegt. Aus diesem Grund wurde für die touristische Mobilität in der Region die Vision entworfen, dass alle POIs (Points of Interest) im Städtenetz, Zugangspunkte (Bahnhöfe, Anlegestellen, Parkplätze) sowie vorhandene und zukünftige Verkehrsangebote (ÖPNV, Fährverbindungen, Schifffahrtsangebote, Radwegenetz) in einem Visions-Wunschliniennetz verbunden und damit gut erreichbar sind. Erreicht werden soll dies über Mobilitätsstationen zur intermodalen Verknüpfung sowie über eine einheitliche digitale Nutzeroberfläche zur virtuellen Vernetzung der touristischen Angebote und deren Erreichbarkeit.</p> <p>Die folgenden Forschungsfragen wurden dabei im Rahmen der Projektbearbeitung behandelt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wo bestehen touristische Schwerpunkte (POI = Points of Interest) innerhalb des Untersuchungsgebietes? - Welche Bedarfe entstehen hieraus für die verkehrliche Abwicklung der touristischen Ströme? - Wo und mit welchem Bedarf bestehen die verkehrlichen „Zugänge“ in das Untersuchungsgebiet aus touristischer Sicht? - Wie können diese Punkte miteinander im Sinne von „Mobilitätsstationen“ sinnvoll vernetzt werden? - Wie können solche Mobilitätsstationen in Bezug auf ihre Ausstattung aussehen? - Welche umsetzungsorientierten Ansprüche (Investitionsrahmen, Organisation) ergeben sich hieraus als Grundlage für zukünftige Förderbedarfe? <p>Ergebnis des Projektes ist ein Konzept zur Umsetzung von Mobilitätsstationen in der Region. Es wurde ein mit den 11 Partnerkommunen abgestimmtes, umsetzungsreifes touristisches Mobilitätskonzept erarbeitet, das die zu erwartenden Randbedingungen für eine mögliche Umsetzung (Investitions- und Planungskosten, organisatorische Randbedingungen) aufzeigt.</p>	
<p>19. Schlagwörter</p> <p>Touristische Mobilität, Mobilitätsstationen, Standortkonzept, Kooperation, Städtenetz, Rheinland-Pfalz</p>	
<p>20. Verlag</p> <p>/</p>	<p>21. Preis</p> <p>/</p>

V. Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

Abbildung 1: Untersuchungsgebiet Projekt „MobilitätsWerkStadt 2025“ (Quelle: Sweco GmbH)	2
Abbildung 2: Phasenmodell und Arbeitsschritte (Quelle: Sweco GmbH)	3
Abbildung 3: Vorgehensweise Projektablauf Phase I (Quelle: Sweco GmbH)	7
Abbildung 4: Visions-Wunschliniennetz Untersuchungsgebiet (Quelle: Sweco GmbH)	14
Abbildung 5: Wunschliniennetz Untersuchungsgebiet – Teilausschnitt der Vision (Quelle: Sweco GmbH)	15
Abbildung 6: Standorte der Mobilitätsstationen im Untersuchungsgebiet (Quelle: Sweco GmbH)	16
Abbildung 7: Gestaltungsbeispiele für die drei Mobilitätsstations-Typen (Quelle: Sweco GmbH)	17
Abbildung 8: Virtuelle Vernetzung – Aufbau und Vorgehensweise (Quelle: AWS-Institut)	18
Tabelle 1: Beteiligte Partner und Akteure (Quelle: Sweco GmbH)	10
Tabelle 2: Mobilitätsbezogene und touristische Standortkriterien für Mobilitätsstationen (Quelle: Sweco)	16
Tabelle 3: Wichtigste Positionen des zahlenmäßigen Nachweises (Quelle: Verbandsgemeinde Bad Breisig)	21

VI. Literaturverzeichnis

TUK 2020: Statistiken Unteres Mittelrheintal, Datengrundlage: Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz/Meine Heimat/Thema Tourismus 2019

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (2015): Neue Mobilitätsformen, Mobilitätsstationen und Stadtgestalt.

Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz (2019): Meine Heimat/Thema Tourismus

Tourismus Siebengebirge GmbH/IUBH (2016): Gästebefragung im Drachenfels Tourismus Bahnhof