

Kurzfassung

Die vorliegende Arbeit beschäftigt sich mit der Potentialfeststellung von Mobilstationen an zwei Stationen der S11, dem Bahnhof in der Bergisch Gladbacher Innenstadt und dem S-Bahn-Haltepunkt im Ortsteil Duckterath. Die beiden Standorte sind in ihren Eigenschaften sehr unterschiedlich. Der Bahnhof in der Innenstadt bildet zusammen mit dem angrenzenden Busbahnhof den wichtigsten und größten Verknüpfungspunkt der Stadt. Das Fahrgastaufkommen ist als heterogen zu beschreiben. Typische Ausstattungsmerkmale einer Mobilstation sind bereits vorzufinden, dazu gehören drei Carsharing-Stellplätze sowie eine Radstation. Der Haltepunkt in Duckterath ist mit seiner P+R-Anlage vom MIV geprägt und liegt am Rand von Bergisch Gladbach. Das Fahrgastaufkommen ist hier deutlich geringer.

Zunächst wird eine Bestandsanalyse an beiden Standorten durchgeführt. Neben ÖPNV, MIV, NMIV, Gewerbe, Quartierstyp etc. wird sich auch mit dem aktuellen Angebot der Carsharing-Anbieter und der Radstation, der jeweiligen Auslastung sowie der Taktverdichtung der S11 beschäftigt. Eine weitere Bestandsanalyse wird am Charles-de-Gaulle-Platz am Bahnhof Köln Messe/Deutz durchgeführt. Die Entstehung der Mobilstation wird hierzu weitreichend erläutert. Gespräche mit der Stadt Köln, der KVB und cambio zeigen Erfahrungen mit der dortigen Mobilstation auf. In einem weiteren Kapitel werden Probleme bei Mobilstationserrichtungen, insbesondere am Beispiel der Mobilstation am Charles-de-Gaulle-Platz, dargestellt.

Eine Literaturrecherche ergänzt die gewonnenen Erkenntnisse für die Potentialfeststellungen. Hier wird auf einheitliches Design eingegangen und ein Vergleich zu Mobilstationen in Bremen, Hamburg und Offenburg gezogen. Die sich daraus ergebenden Erkenntnisse werden auf die Bergisch Gladbacher Standorte bezogen.

Daran anschließend wird am Bahnhof in Bergisch Gladbach und am Haltepunkt in Duckterath eine Befragung vorgenommen, die qualitative sowie quantitative Fragen aufweist. Zum einen geht es im quantitativen Befragungsteil z. B. um die Verkehrsmittelnutzung der Befragten oder die Regelmäßigkeit der Fahrt. Zum anderen werden im qualitativen Teil bspw. die Bekanntheit oder Attraktivität von Mobilstationen abgefragt.

Die Erkenntnisse aus der Bestandsanalyse, der Erfahrung mit der Mobilstation in Köln Deutz und der Auswertung der Befragungen vor Ort fließen in die Potentialabschätzung ein.

In Bergisch Gladbach zeigt sich, dass ca. 40 % der Befragten eine Mobilstation befürworten. Als mögliche Standorte werden der Bereich nordöstlich sowie südwestlich des Busbahnhofes vorgeschlagen. Jeder Zweite der Befragten in Duckterath kann sich die Nutzung einer Mobilstation vorstellen. Ideal erscheint die Installation einer Mobilstation im Bereich des Knotenpunktes Franz-Hitze-Str. und Damaschkestr.

Abschließend kann festgestellt werden, dass beide Standorte Potential für eine Mobilstation aufweisen. Die negativen Erfahrungen aus Köln können dazu genutzt werden, Grenzen von Mobilstationen in Bergisch Gladbach entgegenzuwirken.

Abstract

This thesis deals with the assessment of the potential of mobility stations at two stations of the S11, the railway station in the city centre of Bergisch Gladbach and the station in the district Duckterath. The characteristics of the two locations are very different from each other. Together with the adjacent bus station, the station in the city centre is the largest and most important connection point of the city. The number of passengers can be described as heterogeneous. Typical equipment features of a mobility station can already be found, including three carsharing parking spaces and a bicycle station. The stop in Duckterath with its P+R facility is characterised by the motorised individual traffic (MIV) and is located on the edge of Bergisch Gladbach. Here, the number of passengers is significantly lower.

Initially, an inventory analysis is carried out at both locations. In addition to public transport, MIV, NMIV, business, quarter type, etc., the current offer of the carsharing providers and the bike station, the respective capacity utilization and the compression of the cycle of the S11 are also dealt with. A further inventory analysis is carried out at Charles-de-Gaulle-Platz at Cologne Messe/Deutz station. The development of the mobility station is explained in detail. Moreover, discussions with the City of Cologne, the KVB and cambio show their experiences with that mobility station. In a further chapter, problems with the construction of mobility stations are presented, in particular using the example of the mobility station at Charles-de-Gaulle-Platz.

In addition to the newly-gained knowledge, research on literature focusing on the assessment of the potential is carried out. Here, the uniform design is discussed and it is compared to mobility stations in Bremen, Hamburg and Offenburg. The resulting findings are related to the sites in Bergisch Gladbach.

Subsequently, a survey is conducted at the railway station in Bergisch Gladbach and at the stop in Duckterath, which raises qualitative and quantitative questions. On the one hand, the quantitative part of the survey deals for example with the use of the respondents' means of transport or the regularity of their journey. On the other hand, in the qualitative part, for example the awareness or attractiveness of mobility stations are surveyed.

The findings of the inventory analysis, the experience with the mobility station in Cologne Deutz and the evaluation of the surveys on site are taken into account for the assessment of the potential of mobility stations.

It turned out that in Bergisch Gladbach approx. 40 % of the respondents are in favour of a mobility station. The area northeast and southwest of the bus station are suggested as possible locations. Every second respondent in Duckterath could imagine the use of a mobility station. The installation of a mobility station in the area of the junction of Franz-Hitze-Str. and Damaschkestr. seems ideal.

In conclusion, it could be stated that both locations have potential for a mobility station. The negative experiences from Cologne can be used to counteract the limits of mobility stations in Bergisch Gladbach.