

Information

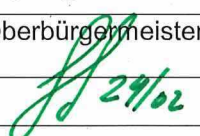
Amt: 61 Stehr	Datum: 13.01.2021	Az.: - 0692/MS	Drucksache Nummer: 6/2021
------------------	-------------------	----------------	------------------------------

Beratungsfolge	Termin	Beratung	Kennung	Abstimmung
Technischer Ausschuss	10.03.2021	zur Kenntnis	öffentlich	
Ortschaftsrat Hugsweier		zur Kenntnis	öffentlich	
Ortschaftsrat Kippenheimweiler		zur Kenntnis	öffentlich	
Ortschaftsrat Kuhbach		zur Kenntnis	öffentlich	
Ortschaftsrat Langenwinkel		zur Kenntnis	öffentlich	
Ortschaftsrat Mietersheim		zur Kenntnis	öffentlich	
Ortschaftsrat Reichenbach		zur Kenntnis	öffentlich	
Ortschaftsrat Sulz		zur Kenntnis	öffentlich	

Beteiligungsvermerke

Amt	Abt. 60/603	Abt. 60/605				
Mitwirkung	erfolgt					

Eingangsvermerke

Oberbürgermeister	Erster Bürgermeister	Bürgermeister	Haupt- und Personalamt Abt. 10/101	Kämmerei	Stabstelle Recht
 Behandlung in der Vorlagenkonferenz am 10.02.2021, Freigabe durch den Oberbürgermeister					

Betreff:

Mobilitätsnetzwerk Ortenau
 - Bearbeitungsstand beim Themenschwerpunkt 1: Mobilitätsstationen im interkommunalen Verbund

Mitteilung:

Die Information zum Bearbeitungsstand beim Themenschwerpunkt 1: Mobilitätsstationen im interkommunalen Verbund wird zur Kenntnis genommen. Die Verwaltung führt die Planung gemäß Sachdarstellung fort und legt den Gremien eine weitere Vorlage im 2./3. Quartal vor.

Anlage(n):

- Anlage 1: Übersichtsplan Mobilitätsstationen im Netzwerkgebiet (Stand: 18.12.2020, Änderung vorbehalten)
- Anlage 2: Übersichtsplan Mobilitätsstationen in Lahr
- Anlage 3: Ausstattungsmerkmale Mobilitätsstationen
- Anlage 4: Fotos von Mobilitätsstationen in Offenburg

BERATUNGSERGEBNIS	Sitzungstag:			Bearbeitungsvermerk	
<input type="checkbox"/> Einstimmig <input type="checkbox"/> lt. Beschlussvorschlag <input type="checkbox"/> abweichender Beschluss (s. Anlage)				Datum	Handzeichen
<input type="checkbox"/> mit Stimmenmehrheit Ja-Stimmen Nein-Stimmen Enthalt.					

Angaben über finanzielle und personelle Auswirkungen

- Die Maßnahme hat keine finanziellen und personellen (i.S.v. Personalmehrbedarf) Auswirkungen
- Die einmaligen (Investitions-)Kosten betragen weniger als 50 T EUR und die dauerhaft entstehenden Folgekosten inklusive der Personalmehrkosten betragen jährlich weniger als 20 T EUR
- Die finanziellen/personellen Auswirkungen können aufgrund ihrer Komplexität nicht sinnvoll in der Tabelle dargestellt werden und sind daher in der Sachdarstellung enthalten oder als Anlage beigefügt

-In diesen Fällen ist die Tabelle nicht auszufüllen-

Finanzielle und personelle Auswirkungen (Prognose)						
<input type="checkbox"/> Investition	Nicht investive <input type="checkbox"/> Maßnahme oder Projekt	2020	2021	2022	2023	2024 ff.
		in EUR				
Investition/ Auszahlung	Aufwand/ Einmalig verminderter Ertrag					
Zuschüsse/Drittmittel (ohne Kredite)	Ertrag / Einmalig ver- minderter Aufwand					
SALDO: Finanzierungs- bedarf: Eigenmittel oder Kredite	SALDO: Überschuss (+) / Fehlbetrag (-)					
Folgekosten p.a. / Aufwendungen und Erträge		Jährlich ab Inbetriebnahme / nach Abschluss der Maßnahme in EUR				
Aufwand (inklusive Personalmehrkosten, s.u.) / Verminderung von Ertrag						
Ertrag / Verminderung von Aufwand						
SALDO: Überschuss (+) / Fehlbetrag (-)						
Personalmehrbedarf (dauerhaft) Stelle / Bezeichnung		Entgeltgruppe/ Be- soldungsgruppe	Arbeitgeberaufwand p.a. (Lohn- und Nebenkosten) in EUR			
1.						
2.						
3.						
SUMME Personalmehrkosten (dauerhaft)						
Ist die Maßnahme im Haushaltsplan berücksichtigt?						
<input type="checkbox"/> Ja, mit den angegebenen Kosten <input type="checkbox"/> Ja, mit abweichenden Kosten (Erläuterung in der Begründung) <input type="checkbox"/> Nein						
Ist die Maßnahme in der mittelfristigen Planung berücksichtigt?						
<input type="checkbox"/> Ja, mit den angegebenen Kosten <input type="checkbox"/> Ja, mit abweichenden Kosten (Erläuterung in der Begründung) <input type="checkbox"/> Nein						

Sachdarstellung:

Das Mobilitätsnetzwerk Ortenau ist im April 2019 von den zehn Städten und Gemeinden Appenweier, Friesenheim, Gengenbach, Kehl, Lahr, Neuried, Offenburg, Rheinau, Schutterwald und Willstätt gegründet worden, um im Rahmen der interkommunalen Zusammenarbeit Lösungen für die Weiterentwicklung nachhaltiger Mobilitätsangebote zu erarbeiten. Dazu gehören im Wesentlichen konzeptionelle Grundlagen zu drei Themenschwerpunkten (**Mobilitätsstationen, gemeindeübergreifender Radverkehr, Mobilitäts-App**), der fachliche Austausch und die fachliche Beratung sowie kommunikative Maßnahmen (Öffentlichkeitsarbeit, Website und Newsletter, Etablierung der Marke „einfach mobil“).

Diese drei Themen verfolgt das Netzwerk mit entsprechenden fachlichen Beratern. So ist gewährleistet, dass personelle Ressourcen effizient eingesetzt werden. Das Netzwerk profitiert dabei von Förderungen verschiedener Ministerien des Bundes und des Landes. Inzwischen ist das Netzwerk bundesweit bekannt und erhält regelmäßig Anfragen aus anderen Kommunen und Regionen zu der Frage, wie Lösungsansätze zur Gestaltung der nachhaltigen Mobilität in den ländlichen Raum übertragen werden können. Im Land ist die „Modellregion Mobilitätsnetzwerk Ortenau“ eines von 15 im Rahmen von „KlimaMobil“ geförderten Leuchtturmprojekten (Mitglieder dieser Modellregion sind Gengenbach, Kehl, Lahr, Offenburg, Rheinau, Schutterwald und Willstätt).

Der konzeptionelle Ansatz zum Ausbau der Mobilitätsstationen steht kurz vor dem Abschluss. Mit dieser Vorlage wird dem Gremium der Zwischenstand der Konzeptbearbeitung einschließlich einer Übersicht über die geplanten Stationen in Kartenform und der vorgesehenen Standard-Ausstattungsmerkmale der Stationen zur Kenntnis gegeben.

Das Mobilitätsnetzwerk Ortenau soll Lösungsansätze für ein koordiniertes, kosteneffizientes und unter dem Gesichtspunkt einer umwelt- und klimafreundlichen Mobilitätsentwicklung wirksames Vorgehen in der Region erarbeiten. Die Rahmenbedingungen zur Umsetzung baulicher Maßnahmen und zur Beauftragung von Leistungen zum Unterhalt der Infrastruktur (der Stationen) sowie der Mobilitätsangebote (Car-sharing, Leihfahrräder) werden daher durch das Mobilitätsnetzwerk geprüft:

- Mit welchen Investitionskosten ist zu rechnen? Welche Förderprogramme können zur Finanzierung herangezogen werden? Sind diese miteinander kombinierbar?
- Ist eine gemeinsame Ausschreibung von Bauleistungen im Verbund zwischen Städten und Gemeinden unter wirtschaftlichen und rechtlichen Gesichtspunkten zulässig und sinnvoll? Welche Voraussetzungen müssten hierfür geschaffen werden bzw. welche Rechtsformen zur Zusammenarbeit sind für dieses Vorgehen geeignet?
- Mit welchen Unterhaltungs- bzw. Betriebskosten ist zu rechnen? Können diese Leistungen bezuschusst werden? Ist eine gemeinsame Ausschreibung von Unterhaltungs- und Betriebsleistungen im Verbund zwischen Städten und Gemeinden unter wirtschaftlichen und rechtlichen Gesichtspunkten zulässig? Welche Voraussetzungen müssten hierfür geschaffen werden bzw. welche Rechtsformen zur Zusammenarbeit sind für dieses Vorgehen geeignet?

Beschlüsse zum Bau und Betrieb der Mobilitätsstationen sind erst zu fassen, wenn diese Fragen vollständig oder weit überwiegend geklärt sind. Damit vorlaufend Förderanträge für die bauliche Umsetzung gestellt werden können, sind entsprechende Mittelansätze in den jeweiligen Haushalten der Städte und Gemeinden nachzuweisen. Vorgesehen ist dazu eine Beschlussvorlage im 2./3. Quartal 2021.

Mobilitätsstationen sind bauliche Installationen im öffentlichen bzw. öffentlich zugänglichen Raum, an denen sich verschiedene Verkehrsträger treffen und Verleihangebote zur Verfügung gestellt werden. Sie ermöglichen beispielsweise den Umstieg von einem Bus in ein Carsharing-Fahrzeug oder auf ein Leihrad/-pedelec. Der Bau solcher Mobilitätsstationen in allen Netzwerkkommunen soll dazu führen, dass Bewohnern, Besuchern und Unternehmen eine Alternative zum privaten Auto oder Dienstfahrzeug geboten wird.

Die konzeptionelle Arbeit erfolgt durch das Büro Inovaplan, Karlsruhe, und enthält folgende, gemeinsam definierte Arbeitspakete: Potenzialanalyse, Standortbestimmung, Definition von Ausstattungsmerkmalen, Umsetzungskatalog, Vorbereitung der Baudurchführung sowie Vorbereitung Betrieb.

Die kommunalen Ansprechpartner ergänzen und unterstützen das Büro durch ihre Ortskenntnisse und liefern so einen wichtigen Beitrag für ein stimmiges Gesamtkonzept. Die Vorgehensweise ist angelehnt an die Empfehlungen des Handbuchs für Mobilitätsstationen des Landes NRW. Die ersten vier dieser Arbeitspakete sind im Wesentlichen geleistet. Vertreter aus Wirtschaft und kommunalen Verkehrsbetrieben haben am Entscheidungsprozess teilgenommen.

Im Entwurf des Konzepts wurden für alle zehn Kommunen **Standorte** mit einer entsprechenden Ausstattung und zeitlicher Priorität in der Umsetzung definiert (Makroanalyse). Die ausgewählten Standorte werden in Standortsteckbriefen beschrieben, die die Grundlage für die Prüfung der technischen Machbarkeit in den jeweiligen Verwaltungen und für die Abstimmung vor Ort bilden (Mikroanalyse).

Übergeordnetes Ziel ist es, den Verkehrsanteil von Sharing-Angeboten zu erhöhen und damit einen Beitrag zu einem umwelt- und klimafreundlichen Verkehr zu leisten. Dies bringt erfahrungsgemäß folgende Vorteile mit sich: Flächeneinsparung, Kostenreduzierung, höhere Flexibilität bei Wahl des Fahrzeugs, Unterstützung des Trends von „weniger Besitzen – mehr Teilen“ etc. Es gibt darüber hinaus verschiedene Gründe für einen räumlich und zeitlich koordinierten sowie technisch einheitlichen Ausbau der Mobilitätsstationen einschließlich Betreiberkonzept auf regionaler Ebene:

- Steigerung der Kundenzahlen, der Auslastungsquote, der Kundenbindung und Kundenzufriedenheit durch deutliche Steigerung der Zahl von einheitlich organisierten und gestalteten Stationen (einfaches und verständliches System, einheitliche Form von Buchung, Nutzung und Bezahlung)
- Verbessern der Marktposition gegenüber Betreibern von Mobilitätsangeboten, Erzielen von Skaleneffekten (Kostenvorteile bei größerer Absatzmenge)
- Erzielen von Synergieeffekten bzw. Kosteneinspareffekten über ein regionales Stationsnetz: gemeinsame Organisation von Planung, Bau, Unterhaltung und Betrieb, Möglichkeit des effizienzorientierten Austauschs von Fahrzeugen
- einheitlicher Auftritt, um den Bekanntheitsgrad der Stationen und der Marke „Einfach mobil“ zu steigern

Ziel soll daher sein, dass die zehn Städte und Gemeinden des Mobilitätsnetzwerks Ortenau den Auf- und Ausbau der Mobilitätsstationen untereinander sowie ggf. zusammen mit weiteren interessierten Städten und Gemeinden in der Region koordiniert angehen. Diese Vorlage wird daher in ähnlicher Form in allen entsprechenden Gremien im 1. Quartal 2021 eingebracht.

Es hat sich in den letzten Jahren immer wieder bestätigt, dass kooperative Mobilitätsprojekte sehr erfolgreich umgesetzt werden können (z.B. Metropolrad Ruhr oder Zukunftsnetz Mobilität in NRW). Das Mobilitätsnetzwerk Ortenau setzt mit dem Vorhaben, gemeinsam ein Netz von etwa **150 Mobilitätsstationen** (siehe Anlage 1) mit öffentlichen Sharing-Angeboten als Ergänzung zum ÖPNV in der Region zu etablieren, die Grundlage für ein gesamtheitliches Mobilitätsangebot mit einem hohen Netzeffekt. Dieser Effekt wird sich durch die geplante Einführung einer Mobilitäts-App durch den Landkreis sowie durch die angelaufenen Kooperationen im Bereich des betrieblichen Mobilitätsmanagements und der Einbindung der Hochschule Offenburg noch verstärken.

Im Rahmen der Erstellung einer Potenzialanalyse hat das Büro folgende Stationsgrößen mit unterschiedlich großen Einzugsbereichen definiert:

Stationsgröße	Mobilitätsangebote	Einzugsbereich	
		städtisch	ländlich
XS	Bike-Sharing	150 m	250 m
S	Öffentlicher Verkehr (ÖV), Bike-Sharing	300 m	400 m
M	ÖV, Bike- und Carsharing	400 m	500 m
L	ÖV mit Schienenverkehr, Bike- und/oder Carsharing	600 m	700 m

Die **XS-Stationen** dienen zur Erschließung von Gebieten und als Rückgabe- und Ausleihstellen für Leihräder („letzte und erste Meile“). Eine XS-Station sollte mindestens drei Stadträder und zwei Pedelecs sowie Erweiterungsflächen anbieten.

Bei der Einrichtung von **S-Stationen** geht es in der Regel um eine Erweiterung einer bestehenden ÖV-Haltestelle um das Angebot mit Leihrädern und Leihpedelecs. Gegebenenfalls weitere Ausstattungsmerkmale sind im Anhang benannt. Eine S-Station sollte ebenfalls mindestens drei Stadträder und zwei Pedelecs sowie Erweiterungsflächen anbieten. Im Einzelfall können insbesondere S-Stationen von der Fläche so konzipiert werden, dass sie über einen weiteren Ausbau in M-Stationen umgewandelt werden können („S+“).

M-Stationen bieten neben ÖV-Haltestellen und Leihrädern auch Carsharing an. Vergleichbare Stationen wurden in Offenburg bereits umgesetzt: „Am Mühlbach“, „Seidenfaden“ und „Freizeitbad Stegermatt“.

Eine **L-Station** bietet zusätzlich einen direkten Zugang zum Schienenpersonennahverkehr oder Fernbussen. Diese Art von Station kann daher nicht in allen Kommunen realisiert werden.

Lage und Ausstattung der Stationen sind im Rahmen der Makroanalyse ortsspezifisch so zu bestimmen, dass die jeweilige räumliche Verteilung von Einwohnern, Arbeitsplätzen, verkehrintensiven Einrichtungen, die Verkehrsinfrastruktur, Haltestellen des ÖPNV etc. eine ortsspezifische Potentialabschätzung zulassen. Im jeweiligen Einzugsbereich der Station wurden dementsprechend bewertet:

- die Einwohnerzahl, die Wohndichte und die Haushaltsstruktur (Affinität zu alternativen Mobilitätsangeboten),
- das Verhältnis zwischen öffentlichen und privaten Stellplätzen sowie der Parkdruck,
- die Zahl und Art der Arbeitsplätze (Affinität zu alternativen Mobilitätsangeboten),

- die möglichen Frequenzbringer/Ankernutzer, die vor allem in der Anfangsphase für eine höhere Auslastung der Sharing-Angebote sorgen können (öffentliche Verwaltungen, größere Unternehmen, Einrichtungen mit Bring- oder Lieferdiensten, ggf. Hotels als Kooperationspartner etc.),
- die schnelle und leichte Erreichbarkeit über Fuß- und Radwege sowie mit dem ÖPNV.

Referenzwerte für die Bewertung wurden aus den bereits in Betrieb befindlichen Stationen in Offenburg sowie aus überregionalen Vergleichen gewonnen. Im Mittel soll im Mobilitätsnetzwerk Ortenau eine Stationsdichte von einer Station je ca. 1.200 bis 1.500 Einwohner vorgesehen werden. Eine Station mit Carsharing-Angebot soll für je ca. 3.000 bis 5.000 Einwohner vorgehen werden und eine Station nur mit Fahrradverleih für ca. 1.500 bis 2.500 Einwohner.

Aufbauend auf dem jeweiligen Potential hat das Büro die nachfolgenden Ausbaustufen „Grundangebot“, „1. Ausbaustufe“, „2. Ausbaustufe“ mit einer Priorisierung der Standorte nach dem ermittelten Potenzial vorgeschlagen. Dabei unterliegen die drei Ausbaustufen folgenden Maßgaben:

- Grundangebot: Umsetzung zu Beginn der Umsetzungsphase ab 2022 (Inbetriebnahmen ab 2023)
- 1. Ausbaustufe: Umsetzung direkt im Anschluss als wichtige Netzerweiterung oder, sobald erste signifikante Veränderungen im Verhalten der Nutzenden zu verzeichnen sind (Anstieg)
- 2. Ausbaustufe: Umsetzung im Anschluss oder nach längerer Gewöhnungsphase.

Das Prinzip dieses Vorgehens baut auf Netzeffekten auf. Durch gute Vernetzung innerhalb und zwischen den Städten und Gemeinden kann die Akzeptanz und Nutzung der Stationen überall verbessert werden. Die weiteren Ausbaustufen sind daher nicht nur auf die einzelnen Gemeinden konzipiert worden, sondern stehen im regionalen Bezug zueinander.

Prämisse hierbei ist, dass in jeder Kommune im Grundangebot mindestens eine Station mit Car-Sharing-Angebot (Größe M oder L) und mehrere Radverleihstationen (Größe S oder XS) vorhanden sein sollen. Hierdurch sollen die Attraktivität des Angebots und Netzwerkwirkung auch nach außen hin verstärkt werden.

Für die Stadt Lahr werden 36 Standorte mit dem nachfolgend dargestellten Ausbauprogramm vorgeschlagen:

Lahr	Stationstypen				Summe
	L	M	S	XS	
Grundangebot	1	3	7	2	13
Ausbaustufe 1	0	4	9	0	13
Ausbaustufe 2	0	0	8	2	10
Gesamt	1	7	24	4	36

Die einzelnen Standorte (Makroebene) sind der nachfolgenden Tabelle und dem als Anlage 2 beigefügten Plan zu entnehmen.

Stationstypen und Standorte			
L	M	S	XS
Grundangebot			
Bahnhof	Rathausplatz	Industriegebiet West	IBG
	Stadtpark/Parktheater	Busbahnhof Schlüssel	Bürgerpark
	Seminarstraße	Ortenau Klinikum	
		Malerfachschiule	
		Ersteiner Straße	
		Archimedesstraße	
		Gewerbliche Schulen	
Ausbaustufe 1			
	Herzzentrum	Raiffeisenstraße	
	Hosenmatten	AOK- Geschäftsstelle	
	Flugplatzstraße	Hugsweier	
	Marie-Juchacz-Straße	Kippenheimweiler	
		Kuhbach	
		Langenwinkel	
		Mietersheim	
		Reichenbach I	
		Sulz I	
Ausbaustufe 2			
		Industriehof	Terrassenbad
		Hochschule für Polizei	Sulz II
		Zeppelinstraße	
		Heidenburgstraße	
		Reichenbach II	
		VHS	
		Rainer-Haungs-Straße	
		Friedrich-Maurer-Park	

Im nächsten Schritt erfolgt die Prüfung der vorgeschlagenen Standorte vor Ort und unter Beteiligung der jeweiligen fachlich Zuständigen aus den Verwaltungen auf der Grundlage von standardisierten Steckbriefen (Mikroanalyse). Hierbei werden insbesondere eigentumsrechtliche und baurechtliche Rahmenbedingungen, technische Voraussetzungen einschließlich Leitungsinfrastruktur, Zugänglichkeit und Anfahrbarkeit, das Vorhandensein potenzieller Nutzergruppen im Umfeld etc. geprüft und bewertet. Bei dieser Erstbegehung durch die Kommunen sollen für die Stationen auch die entsprechenden Ausstattungsmerkmale festgelegt werden.

Zu der Standardausstattung der jeweiligen Stationstypen und weiteren optionalen Ausstattungsmerkmalen hat das Mobilitätsnetzwerk Ortenau nach Abstimmung mit den Verwaltungen eine entsprechende Empfehlung formuliert (siehe Anlage 3). Die konkrete Ausstattung soll ortsspezifisch bestimmt werden, jedoch sollen die als „Mindestkriterium“ benannten Ausstattungselemente im Sinne einer regional einheitlichen Nutzbarkeit und Erkennbarkeit nur in seltenen Ausnahmefällen nicht, nicht vollumfänglich oder in geänderter Form verwendet werden.

In Bezug auf die Fahrzeugausstattung ist im Einzelfall zu entscheiden, ob ein stärkerer Fokus auf das Carsharing-Angebot oder Leihfahrräder gelegt werden soll. Bei den Leihfahrrädern wird ein Angebot sowohl von herkömmlichen Stadträdern als auch von Pedelecs als sinnvoll angesehen. Lastenpedelecs bieten einen zusätzlichen Nutzen und können weitere Wege, die momentan mit dem privaten Pkw zurückgelegt werden, ersetzen. Das Mobilitätsnetzwerk strebt deshalb an, dass in jeder Kommune mindestens ein Lastenpedelec stationiert wird.

Zeitliches Vorgehen, Koordinierung, Evaluation

Die Mobilitätsstationen sollen zeitlich zwischen den zehn Kommunen koordiniert in drei Ausbaustufen in einem Zeitraum von 2022 bis ca. 2030 realisiert werden, um Synergieeffekte bei Planung, Bau, Betrieb und Finanzierung bestmöglich auszuschnöpfen. Die Erfahrungen aus Bau und Betrieb der Stationen werden kontinuierlich evaluiert, spätestens aber zum Ende der jeweiligen Ausbaustufen zwischen den Netzwerkkommunen ausgetauscht, um das Ausbauprogramm zu optimieren.

Die zeitliche Umsetzung der Ausbaustufen und der jeweiligen Standorte richtet sich nach den zur Verfügung gestellten Haushaltsmitteln und den technischen bzw. personellen Leistungsfähigkeiten in der jeweiligen Kommune.

Die Netzwerkkommunen stimmen sich bei der Umsetzung untereinander ab. Im Rahmen der Teilnahme am Förderprogramm „MobilitätsWerkStadt 2025“ des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF) mit Unterstützung des Deutschen Instituts für Urbanistik (Difu, Berlin) werden derzeit die rechtlichen, organisatorischen und finanziellen Rahmenbedingungen für eine etwaige gemeinsame öffentliche Ausschreibung aller oder eines Teils der erforderlichen Leistungen untersucht. Angestrebt wird dafür die Gründung einer entsprechenden Gesellschaft noch in diesem Jahr, der die Netzwerkkommunen beitreten.

Bis Ende Frühjahr 2021 sollen in allen Netzwerkkommunen die Begehungen der möglichen Stationsstandorte abgeschlossen und die Steckbriefe erstellt sein. Parallel werden die Ausschreibungsunterlagen erarbeitet und das Vergabeverfahren abgestimmt. Im Anschluss werden Förderanträge beim Land und ggf. zusätzlich beim Bund gestellt. In 2022 sollen die Mobilitätsstationen ausgeschrieben und ab Ende 2022 sukzessive realisiert werden. Es ist vorgesehen, dass jede Netzwerkkommune in 2023 zumindest eine M-Station und möglichst eine oder mehrere XS-Stationen in Betrieb nehmen kann. So soll gewährleistet werden, dass sich möglichst früh ein erster Netzeffekt einstellen kann und Erkenntnisse für den nachfolgenden Ausbau weiterer Stationen gewonnen werden können.

Beteiligung und Öffentlichkeitsarbeit

Der Erfolg der Mobilitätsstationen hängt maßgeblich von der Bereitschaft der Bürgerinnen und Bürger ab, die Mobilitätsangebote zu nutzen. Eine umfangreiche Öffentlichkeitsarbeit zählt zu den wichtigsten Aufgaben im Mobilitätsnetzwerk in den kommenden zwei Jahren. Die Netzwerkkommunen haben sich deshalb für die Phase 2 des Förderprogramms „MobilitätsWerkStadt2025“ beworben, welches eine Förderung der Öffentlichkeitsarbeit ermöglicht. Eine Entscheidung steht noch aus.

Etablierung der Marke „Einfach Mobil“

Für eine erfolgreiche Etablierung kommunenübergreifender Mobilitätsangebote ist ein gemeinsames Logo sehr wichtig. Aus diesem Grund hat der Gemeinderat der Stadt Offenburg in seiner Sitzung am 16.12.2019 der Ausweitung der Marke „Einfach Mobil“ in die Region im Rahmen des Mobilitätsnetzwerks Ortenau und weiterer Kommunen zugestimmt. Im Rahmen der Netzwerkarbeit werden für die Nutzung des Logos Qualitätsstandards festgelegt.

Finanzielle Auswirkungen und Notwendigkeit der Beschlussfassung

Die Umsetzung der Mobilitätsstationen in Offenburg und anderen Städten und Gemeinden hat gezeigt, dass der Auf- und Ausbau von Mobilitätsstationen eine Herausforderung vor allem in Hinblick auf die Bereitstellung entsprechender Mobilitätsangebote ist, d.h. die Stationierung von Carsharing-Fahrzeugen und Leihfahrrädern. Da sich solche Angebote immer noch in den Pilotphasen befinden, sind sie in der Regel nicht ohne Fördermittel zu realisieren.

Zurzeit stehen attraktive Förderquoten in verschiedenen Programmen zur Verfügung. Allerdings setzen diese voraus, dass die Kommunen ihren entsprechenden Eigenanteil finanzieren. Dieser beträgt bei Mobilitätsstationen derzeit erfahrungsgemäß zwischen 30 und 50 % der Erstellungskosten, je nachdem ob eine erfolgreiche Kumulation verschiedener Förderprogramme aktiviert werden kann. Hierzu ist es jedoch notwendig, dass die Kommunen die entsprechenden Haushaltsmittel (Ausgaben für die Herstellung und Einnahmen durch die Förderungen) über mehrere Jahre in den Haushalten einplanen. Eine weiterführende Vorlage, die nach der Begehung der möglichen Stationsstandorte in den Gremien beraten werden soll, wird einen entsprechenden Beschlussvorschlag enthalten.

Die Kosten für eine XS- oder S-Station betragen etwa 25.000 Euro. Inbegriffen sind hierin die Installation auf einer befestigten Fläche inkl. Stromanschluss, Hinweisschilder und eine Info-Steile sowie die einzelnen Komponenten des Fahrradverleihsystem: Buchungsterminal inkl. Lade-/Steuerungseinheit, drei Stadträder und zwei Pedelects sowie sieben Kombinationsständer (fünf plus zwei Reserve). Ebenfalls enthalten sind Abstellmöglichkeiten für bis zu zehn private Fahrräder.

Die Betriebs- und Unterhaltungskosten liegen in diesem Fall bei etwa 400 bis 500 Euro pro Jahr. Die Servicekosten für die Räder (Logistik, Wartung, Reparatur) belaufen sich auf etwa 4.100 Euro (für drei Stadträder und zwei Pedelects) pro Jahr.

Die Kosten für M- oder L-Stationen werden aufgrund der zusätzlichen Einhausungselemente und teilweise einer höheren Anzahl an Stadträdern und Pedelects (bspw. am Bahnhof oder am Rathausplatz) mit ca. 60.000 Euro kalkuliert.

Die Betriebs- und Unterhaltungskosten liegen bei etwa 3.000 bis 4.000 Euro pro Jahr. Die Servicekosten für die Räder (Logistik, Wartung, Reparatur) belaufen sich auf etwa 4.100 Euro pro Jahr (für drei Stadträder und zwei Pedelects).

Neben den Kosten für den Bau sind – unter Berücksichtigung eines regional abgestimmten Vorgehens bei Planung und Ausschreibung – ca. 10-15 % Planungskosten sowie im Einzelfall Kosten für den Erwerb von Flächen zu berücksichtigen. Wenn weitere Ausstattungsmerkmale wie Sitzbänke, Mülleimer oder öffentliches W-LAN hinzukommen sollen, sind die Kosten gesondert zu ermitteln.

In den einzelnen Ausbaustufen ergeben sich dadurch für die Stadt Lahr folgende Kostenansätze für die reine Stationsherstellung inkl. Ausstattung ohne Betrieb und Unterhaltung:

Lahr	Stationstypen				Kosten
	L	M	S	XS	
Grundangebot	1	3	7	2	465.000 €
Ausbaustufe 1	0	4	9	0	465.000 €
Ausbaustufe 2	0	0	8	2	250.000 €
Gesamt	1	7	24	4	1.180.000 €

Darüber hinaus fallen laufende Betriebs- und Unterhaltungs- und Servicekosten an, bspw. für die Umverteilung und Pflege/Reparatur der Stadträder, Pedelecs, Ladeständer und Terminals, für die Verwaltung des Verleihsystems durch den Anbieter sowie für die Pflege der Fläche inkl. baulicher Einfassung (bei M- und L-Stationen). Für das Grundangebot betragen diese Kosten ca. 74.000 € pro Jahr, ab der Ausbaustufe 1 ca. 148.000 € pro Jahr und ab der 2. Ausbaustufe ca. 194.000 € pro Jahr.

Eine Konkretisierung und Zuordnung der Kostenansätze zu einzelnen Haushaltsjahren soll in der im 2./3. Quartal 2021 vorgesehenen Vorlage erfolgen.

Der Bau der Mobilitätsstationen soll zu wesentlichen Teilen über Zuwendungen finanziert werden. Zuwendungsfähig sind die Ausstattungselemente, die unabhängig von einem Bike- und Carsharing-Angebot benötigt werden (bspw. bauliche Einfassung, Wegweisung und Info-Steile) sowie die notwendigen Tiefbauarbeiten inkl. Stromanschluss (allerdings ohne Elektroladesäule).

Es wird mit einer Förderquote von deutlich über 50 % aus Mitteln des Landesgemeindevkehrsförderungsgesetzes (LGVFG) gerechnet. Bei zusätzlicher Förderung über die Kommunalrichtlinie Klimaschutz des Bundes kann die Förderquote für einzelne Gewerke auf 87,5 % erhöht werden. Für die Einrichtung von Mobilitätsstationen ist die Kumulation von Fördermitteln des Bundes und des Landes zulässig.

Die einzelnen Komponenten des Fahrradverleihsystems (Buchungsterminal, Kombinationsständer, Räder) sind von den Städten und Gemeinden über eine Ausschreibung zu beschaffen. Sie werden vom Anbieter für die Dauer der Vertragslaufzeit zur Verfügung gestellt und sind deshalb nur bedingt und in sehr geringem Maße zuwendungsfähig. Nach aktuellem Stand werden lediglich die Leihpedelecs vom Land mit jeweils bis zu 1.000 Euro gefördert.

Das Mobilitätsnetzwerk erarbeitet ein Modell zum Betrieb der Mobilitätsstationen, das die finanziellen, rechtlichen und organisatorischen Rahmenbedingungen zur Unterhaltung der Stationen und zum Betrieb der Mobilitätsangebote hinreichend genau darstellt, damit in den jeweiligen Gemeinderäten im Jahr 2022 Beschlüsse zur Vergabe von Bau und Betrieb der Stationen auf fachlich fundierter Grundlage und in Kenntnis der zu erwartenden finanziellen Auswirkungen gefasst werden können.

Für das Carsharing-Angebot wird 2021 eine Marktanalyse durchgeführt, um entscheiden zu können, ob eine Ausschreibung erforderlich wird oder ein eigenwirtschaftlicher Betrieb durch ein oder mehrere Unternehmen in Frage kommt. Das derzeitige Carsharing-Angebot in der Region (Offenburg und Kehl) wird von Stadtmobil Südbaden weitgehend eigenwirtschaftlich betrieben.

Querbezüge zum Ausbau der öffentlichen Elektro-Ladeinfrastruktur

Die drei großen Kreisstädte Kehl, Lahr und Offenburg entwickeln Elektromobilitätskonzepte und koordinieren den Ausbau der Ladeinfrastruktur (LIS) mit dem Ausbau der Mobilitätsstationen. Dies ist vor dem Hintergrund der Kosteneffizienz unbedingt erforderlich, damit nicht schon allein für die Stromleitungen zu hohe Kosten entstehen. Für jeden Standort werden die Energieversorger entsprechende Vorprüfungen durchführen, die auch bereits begonnen haben.

Es ist vorgesehen, in unmittelbarer Nähe zu Mobilitätsstationen, insbesondere bei denen, die auch ein Carsharing-Angebot mit elektrisch betriebenen Fahrzeugen vorhalten, auch eine öffentliche Ladeinfrastruktur vorzuhalten. Denn die Erfahrung hat gezeigt, dass an Stationen mit E-Carsharing-Fahrzeugen auch private E-Autos geladen werden wollen. Dies ist zwar in der Regel über technische Maßnahmen ausgeschlossen, führt aber immer wieder zu Betriebsstörungen, weil dann die Ladeplätze für die E-Carsharing-Fahrzeuge blockiert sind. Über eine gezielte Wegweisung und ergänzende Marketingmaßnahmen sollen Verwechslungen vermieden werden.

Strategische Einordnung

Der Aufbau eines Netzes aus Mobilitätsstationen im interkommunalen Verbund fügt sich vollumfänglich sowohl in die kommunale als auch regionale Verkehrs- und Mobilitätsplanung ein.

Im Umsetzungskonzept des Verkehrsentwicklungsplans der Stadt Lahr ist das Maßnahmenfeld B2 Intermodalität – Mobilitätsstationen als Schnittstellen mit der Priorität 1 enthalten. Zudem ist es als Maßnahmenfeld gekennzeichnet, welches im Rahmen des Entwicklungsszenarios 2 „Mut zur Verkehrswende“ eine Leuchtturm-Wirkung einnimmt und als Schlüsselprojekt der Verkehrswende anzusehen ist.

Auf regionaler Ebene sind Mobilitätsstationen bereits im Nahverkehrsplan 2016 für den Ortenaukreis ansatzweise unter dem Aspekt des Ausbaus von Fahrradverleihsystemen und Carsharing-Stationen thematisiert worden.

In Lahr betreibt die nextbike GmbH seit 2018 ein Pedelec-Verleihsystem. Vorangegangen war eine europaweite Ausschreibung. Der Vertrag endet am 31.12.2021 mit einer Verlängerungsoption max. bis zum 31.03.2023, die seitens der Stadt Lahr bis spätestens 30.09.2021 gezogen werden kann. Die Verwaltung wird hierzu eine gesonderte Vorlage erarbeiten.

Grundsätzlich würde eine Verlängerung des Vertrages einen lückenlosen Übergang bis zur Inbetriebnahme der Mobilitätsstationen mit einem neuen Angebot ermöglichen. Ob es zu einem Anbieterwechsel kommt, wird die Ausschreibung zeigen.

Tilman Petters

Sabine Fink

Hinweis:

Die Mitglieder des Gremiums werden gebeten, die Frage der Befangenheit zu den einzelnen Tagesordnungspunkten selbst zu prüfen und dem Vorsitzenden das Ergebnis mitzuteilen. Ein befangenes Mitglied hat sich **in der öffentlichen Sitzung in den Zuhörerbereich zu begeben und in der nichtöffentlichen Sitzung den Beratungsraum zu verlassen**. Einzelheiten sind dem § 18 Abs. 1 – 5 Gemeindeordnung zu entnehmen.