

Beschlussvorlage

Amt: 61 Stehr	Datum: 22.03.2021	Az.: - 0692/MS	Drucksache Nr.: 63/2021
------------------	-------------------	----------------	-------------------------

Beratungsfolge	Termin	Beratung	Kennung	Abstimmung
Haupt- und Personalausschuss	05.07.2021	vorberatend	öffentlich	
Technischer Ausschuss	07.07.2021	vorberatend	öffentlich	
Gemeinderat	19.07.2021	beschließend	öffentlich	
Ortschaftsrat Hugsweiler	24.06.2021	vorberatend	öffentlich	
Ortschaftsrat Kippenheimweiler	15.06.2021	vorberatend	öffentlich	
Ortschaftsrat Kuhbach	22.06.2021	vorberatend	öffentlich	
Ortschaftsrat Langenwinkel	22.06.2021	vorberatend	öffentlich	
Ortschaftsrat Mietersheim	17.06.2021	vorberatend	öffentlich	
Ortschaftsrat Reichenbach	30.06.2021	vorberatend	öffentlich	
Ortschaftsrat Sulz	17.06.2021	vorberatend	öffentlich	

Beteiligungsvermerke

Amt	Abt. 10/102	Amt 20	Abt. 60/603	Abt. 60/605	Abt. 60/602	Abt. 62/622	IGZ
Mitwirkung	erfolgt						

Eingangsvermerke

Oberbürgermeister	Erster Bürgermeister	Bürgermeister	Haupt- und Personalamt Abt. 10/101	Kämmerei	Stabsstelle Recht
Behandlung in der Vorlagenkonferenz am 02.06.2021, Freigabe durch den Oberbürgermeister					

Betreff:

Mobilitätsnetzwerk Ortenau: Standort- und Umsetzungsplanung für Mobilitätsstationen in Lahr

Beschlussvorschlag:

1. Im Zeitraum 2023-2025 werden in der Stadt Lahr 34 ortsfeste und 1 virtuelle Mobilitätsstation realisiert.
2. Es werden sechs zusätzliche ortsfeste Mobilitätsstationen als Erweiterungsoption in das Konzept aufgenommen. Die Nutzung der Erweiterungsoption sowie grundsätzliche Änderungen am Konzept stehen unter dem Vorbehalt einer Zustimmung durch die Gremien.
3. Die notwendigen Mittelbedarfe gemäß Sachdarstellung sind in die Haushaltspläne 2022-2026 der Stadt Lahr mit Bindungswirkung einzustellen. Die Verwaltung wird ermächtigt, die notwendigen Ausschreibungen vorzunehmen bzw. die Mobilitätsnetzwerk Ortenau GbR (ab 2022 vsl. Kommunalanstalt) Mittel für Ausschreibungen als kommunaler Verbund bereitzustellen. Über die Dauer der Rahmenvereinbarungen wird in einer separaten Vorlage beraten.

Anlage(n):

- Anlage 1: Übersichtsplan zu geplanten Mobilitätsstationen in Lahr
- Anlage 2: Standort-Steckbriefe zu geplanten Mobilitätsstationen in Lahr

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 checked="" type="checkbox"/> Investition	Nicht investive <input checked="" type="checkbox"/> Maßnahme oder Projekt	2022	2023	2024	2025	2026 ff.
		in EUR				
Investition/ Auszahlung	Aufwand/ Einmalig verminderter Ertrag	84.000	719.000	415.000	372.000	210.000
Zuschüsse/Drittmittel (ohne Kredite)	Ertrag / Einmalig ver- minderter Aufwand	0	0	102.000	59.000	43.000
SALDO: Finanzierungs- bedarf: Eigenmittel oder Kredite	SALDO: Überschuss (+) / Fehl- betrag (-)	-84.000	-719.000	-313.000	-313.000	-167.000
Folgekosten p.a. / Aufwendungen und Erträge		Jährlich ab Inbetriebnahme / nach Abschluss der Maßnahme in EUR				
Aufwand (inklusive Personalmehrkosten, s.u.) / Verminderung von Ertrag		210.000 (ab 2026, 2023-2025 siehe Seite 6)				
Ertrag / Verminderung von Aufwand		0				
SALDO: Überschuss (+) / Fehlbetrag (-)		-210.000				
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 checked="" 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 checked="" type="checkbox"/> Nein	

Sachdarstellung:

Im März, April und Mai 2021 hat die Verwaltung im Technischen Ausschuss und allen sieben Ortschaftsräten über den Bearbeitungsstand beim Themenschwerpunkt 1 des Mobilitätsnetzwerk Ortenau „Mobilitätsstationen im interkommunalen Verbund“ informiert (siehe Vorlage Nr. 6/2021). Wesentlicher Bestandteil war eine erste Standort- und Umsetzungsplanung, die inzwischen durch Begehungen – in den Stadtteilen teilweise unter Einbezug der Ortschaftsräte – abgeschlossen werden konnte und nun den Gremien zur Beschlussfassung vorgelegt wird.

In Lahr sollen insgesamt 34 ortsfeste Stationen zzgl. einer „virtuellen“ Station im Zeitraum 2023-2025 entstehen.

Lahr	Stationstypen					Summe
	L	M	S	XS	„virtuell“	
2023	1	3	9	3	1	17
2024		3	5	1		9
2025		1	6	2		9
Gesamt	1	7	21	5	1	35

Die einzelnen Standorte sind der nachfolgenden Tabelle, dem als Anlage 1 beigefügten Übersichtsplan sowie den als Anlage 2 beigefügten Steckbriefen zu entnehmen. Änderungen gegenüber der Vorlage Nr. 6/2021 stehen jeweils am Ende mit * in kursiver Schrift und werden im Anschluss erläutert.

Stationstypen und Standorte			
L	M	S	XS
2023			
Bahnhof	Rathausplatz	Schlüssel	Bürgerpark
	Seminarstraße	Ortenau Klinikum	*Hugsweiler
	*Herzzentrum	Ersteiner Straße	*Sulz Kirche
		*Lahr West	*Kippenheimweiler
		*Kippenheimweiler	Waldmattensee (neu)
		*Kuhbach	
		*Langenwinkel	
		*Mietersheim	
		*Reichenbach	
2024			
	Hosenmatten	*VHS	*IBG
	*Stadtspark/Parktheater	*Karl-Kammer-Straße	
	*IHK (neu)	*Archimedesstraße ¹	
		*Gewerbliche Schulen	
		*Malerfachschule	
2025			
	*Flugplatzstraße = Quartier „Gartenhöfe“	Industriehof	Terrassenbad
		Hochschule für Polizei	*Reichenbach Ost
		Heidenburgstraße	
		Friedrich-Maurer-Park	
		*AOK-Geschäftsstelle	
		*Sulz Sulzberghalle	

¹vorbehaltlich der Zustimmung der Zweckverbandsversammlung

Stadtteile & Schulen

Nach den Beratungen in den Ortschaftsräten wurden alle Stationen in den Stadtteilen (in Reichenbach und Sulz jeweils eine) in das Grundangebot hochgestuft. Die Stationen an den drei Schulen Gewerbliche Schulen, Malerfachschule und IBG wurden stattdessen in die 1. Ausbaustufe herabgestuft. Insbesondere in Kuhbach und Reichenbach ist eine Umsetzung im Grundangebot sinnvoll, da dort bereits Pedelec-Verleihstationen vorhanden sind und so ein möglichst nahtloser Übergang zu den neuen Stationen gewährleistet werden kann.

Herzzentrum & Stadtpark/Parktheater

Die Umsetzungsreihenfolge wird getauscht, da beim Herzzentrum bereits eine Pedelec-Verleihstation besteht und ein möglichst nahtloser Übergang zur neuen Station gewährleistet werden soll.

Lahr West anstelle Industriegebiet West und Zeppelinstraße

Die Begehung hat gezeigt, dass im Umfeld der Haltestelle Zeppelinstraße in der Flugplatzstraße keine ausreichend große Fläche für eine Station vorhanden ist. Stattdessen soll der Standort mit dem ebenfalls untersuchten Standort Industriegebiet West zu einer neuen Station im Umfeld der Haltestelle Lahr West zusammengefasst werden.

Sulz Kirche (in Vorlage Nr. 6/2021: Sulz II) & Sulz Sulzberghalle (Sulz I)

Der Ortschaftsrat hat sich für eine Änderung der Umsetzungsreihenfolge ausgesprochen. Die Namen wurden entsprechend der Haltestellennamen geändert.

Kippenheimweiler Waldmattensee

Der Ortschaftsrat hat sich für eine zweite Station am Waldmattensee ausgesprochen. Vor dem Hintergrund des Saisonbetriebs schlägt die Verwaltung eine „virtuelle“ Station vor. Dabei handelt es sich um eine Station, die ohne weitere Infrastruktur (Buchungsterminal und Kombiständer) auskommt und nur während der Badesaison eingerichtet wird. Vorteile: Die Investition beschränkt sich auf eine Infostele und der Kunde kann den Buchungsvorgang vor Ort abschließen, ohne während seines gesamten Aufenthalts am Waldmattensee für die Ausleihe zahlen zu müssen; Nachteil: Die Pedelecs können nicht geladen werden.

IHK anstelle Marie-Juchacz-Straße

Die Begehung hat gezeigt, dass im Umfeld der Haltestelle Marie-Juchacz-Straße in der Friedhofstraße keine ausreichend große Fläche für eine Station vorhanden ist. Zudem wird das Potenzial inzwischen geringer eingeschätzt als ursprünglich angenommen. Stattdessen soll im Umfeld der Haltestelle IHK eine Station realisiert werden. Als Standort eignet sich der geplante Parkstreifen vor der neu entstehenden Wohnbebauung gegenüber dem Autohaus Graf-Hardenberg (ehemals Link).

Karl-Kammer-Straße (in Vorlage Nr. 6/2021: Raiffeisenstraße)

Der Name wurde in Karl-Kammer-Straße geändert, da die Bushaltestelle in der Raiffeisenstraße auf Höhe der Ernst Kaufmann GmbH & Co. KG. diesen Namen trägt.

Flugplatzstraße

Es handelt sich um eine Station im Umfeld der Haltestelle Flugplatzstraße. Eine Realisierung wird erst bei größtmöglicher Fertigstellung des neuen Wohnquartiers „Gartenhöfe“ empfohlen.

AOK-Geschäftsstelle

Für eine bessere Verteilung der Investitionen wurde die Station in die 2. Ausbaustufe herabgestuft.

Reichenbach Ost

Eine Realisierung im unmittelbaren Umfeld der Bushaltestelle Reichenbach Ost ist aus Platzmangel nicht möglich. Als Alternativstandort eignet sich eine städtische Fläche vor dem Kreisverkehr. Eine Verortung zwischen Bushaltestelle und Pendlerparkplatz fand im Ortschaftsrat Zustimmung. Die Bushaltestelle ist zwar noch fußläufig erreichbar, trotzdem wird die Station als XS-Station eingestuft. Ein Vorteil ergibt sich dennoch durch die Nähe zum Pendlerparkplatz.

Rainer-Haungs-Straße

In der ersten Planungsphase war eine Station im nördlichen Abschnitt der Rainer-Haungs-Straße vorgesehen. Es wird empfohlen, zunächst die Gebietsentwicklung abzuwarten und ggf. zu einem späteren Zeitpunkt eine Station zu realisieren (Erweiterungsoption gemäß Beschlussvorschlag 2).

Fazit

Durch die Zusammenlegung der Standorte Zeppelinstraße und Industriegebiet West sowie den Entfall des Standorts Rainer-Haungs-Straße reduziert sich die Gesamtanzahl auf 34 Stationen zzgl. einer „virtuellen“ Station am Waldmattensee. Die Verwaltung schlägt vor, sechs zusätzliche ortsfeste Stationen als Erweiterungsoption in das Konzept aufzunehmen, um bei Bedarf reagieren zu können.

Die Nutzung der Erweiterungsoption sowie grundsätzliche Änderungen am Konzept, bspw. Standortänderungen, Aufwertungen von S- zu M-Stationen, Ergänzung von Lastenrädern oder eine Nachbestellung von Pedelecs bei starker Nachfrage, steht unter dem Vorbehalt einer Zustimmung durch die Gremien.

Erweiterung des Bikesharing-Angebots durch Dritte

Die im Industriegebiet West und auf dem Flugplatzareal gelegenen Stationen verfügen über die Standardausstattung mit 3 Stadträdern und 2 Pedelecs. Die Bereitstellung der Bikesharing-Infrastruktur erfolgt durch die Stadt Lahr.

Um den Beschäftigten eine höhere Verfügbarkeit bieten zu können, besteht für die dort ansässigen Unternehmen die Möglichkeit, die Stationen um zusätzliche Stadträder und/oder Pedelecs sowie Kombiständer auf eigene Kosten zu ergänzen. Die Stadt Lahr sieht die Verantwortung hier bei den Unternehmen, im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements tätig zu werden, und wird diesbezüglich auf sie zugehen.

Diese Ergänzungsmöglichkeit bietet sich auch für Unternehmen der Wohnungswirtschaft, die über Wohnraum im Umfeld von geplanten Mobilitätsstationen verfügen oder neuen Wohnraum planen und die Sharing-Angebote mit in ihr Verkehrs-/Mobilitätskonzept einbeziehen wollen.

Die Erweiterungsmöglichkeit durch Dritte allgemein wird in den Ausschreibungen berücksichtigt.

Mittelbedarfe

Für die Umsetzung werden sowohl Mittel für die Ausstattungselemente der Mobilitätsstationen, die den beigefügten Steckbriefen entnommen werden können, inkl. vorbereitender Tiefbauarbeiten als auch Mittel für den Betrieb benötigt.

Die Stationen des Grundangebots sollen in Lahr zwar erst zum 1. April 2023 in Betrieb gehen (nahtloser Übergang zum bestehenden Fahrradverleihsystem vorbehaltlich einer Vertragsverlängerung mit der nextbike GmbH), aufgrund der beabsichtigten gemeinsamen Ausschreibungen können aber bereits Ende 2022 Kosten für einzelne Stationskomponenten, bspw. die Wandmodule für die M-Stationen oder die Infosteilen, anfallen. Gleiches gilt für die 1. und 2. Ausbaustufe.

Investitionskosten

Für die drei Umsetzungsstufen (Grundangebot, 1. Ausbaustufe, 2. Ausbaustufe) werden folgende Kosten geschätzt. Dabei werden für die 26 Stationen der Größe XS und S je 25.000 € angesetzt und für die 8 Stationen der Größe M und L je 60.000 €.

Grundangebot mit Inbetriebnahme am 01.04.2023:	540.000 €
1. Ausbaustufe mit Inbetriebnahme am 01.01.2024:	330.000 €
2. Ausbaustufe mit Inbetriebnahme am 01.01.2025:	260.000 €
Planungsleistungen 2022	20.000 €
Gesamt:	1.150.000 €

Daraus ergeben sich folgende Mittelbedarfe für den Zeitraum 2022-2025:

2022	2023	2024	2025
84.000 €	644.000 €	260.000 €	162.000 €
Gesamt: 1.150.000 €			

Betriebskosten

Die Mittelbedarfe 2023-2026 für den Betrieb stellen sich wie folgt dar:

April-Dezember 2023	2024	2025	2026
75.000 €	155.000 €	210.000 €	210.000 €

Die Maßnahme ist nicht in der aktuellen **Finanzplanung** bis 2024 berücksichtigt.

Fördermittel

Auf das Thema Fördermittel wurde bereits in der Vorlage Nr. 6/2021 eingegangen. Momentan gibt es kein Förderprogramm für das Gesamtprojekt, sondern nur für einzelne Komponenten der Mobilitätsstationen. Ausgenommen sind bspw. alle Bestandteile des Fahrradverleihsystems (Terminals, Kombiständer, Stadträder und inzwischen auch Pedelecs), die allerdings einen Großteil der Investitionen ausmachen. Das Mobilitätsnetzwerk wird diesbezüglich Kontakt zum Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg aufnehmen und vor dem Hintergrund der besonderen Strahlkraft des Projekts eine Sonderförderung beantragen. Diese bleibt aber zunächst unberücksichtigt.

Da sich in den nächsten Jahren sowohl positive als auch negative Änderungen in der Fördermittellandschaft ergeben können, können an dieser Stelle nur folgende Annahmen getroffen werden. Dabei ist davon auszugehen, dass die Auszahlung der Fördermittel immer erst ein Jahr später und erst ab dem Jahr 2024 erfolgt.

2024	2025	2026
102.000 €	59.000 €	43.000 €
Gesamt: 204.000 €		

Eine Förderung der Betriebskosten ist nicht möglich.

Ausschreibungsdauer/Dauer der Rahmenvereinbarungen

Nach § 21 Abs. 7 VgV darf die Laufzeit einer Rahmenvereinbarung höchstens vier Jahre betragen, es sei denn, es liegt ein begründeter Sonderfall vor. Die Regelung geht auf die unionsrechtliche Vorgabe in Art. 33 Abs. 1 UAbs. 3 RL 2014/24/EU zurück. Danach beträgt die Laufzeit der Rahmenvereinbarung maximal vier Jahre mit Ausnahme angemessen begründeter Sonderfälle, in denen dies insbesondere aufgrund des Gegenstands der Rahmenvereinbarung gerechtfertigt werden kann. So können bspw. die Amortisierung von ungewöhnlich hohen Entwicklungs- und Anschaffungskosten, die durch den Gegenstand der Leistung begründet wurden, oder technische Besonderheiten eine längere Vertragslaufzeit rechtfertigen.

Nach einer ersten Einschätzung liegt hier ein begründeter Sonderfall vor. Allerdings steht noch eine Einigung der Netzwerkkommunen (und ggf. weiterer mitbeauftragender Nachbarkommunen) zur Dauer der Rahmenvereinbarungen aus; da gemeinsame Ausschreibungen als kommunaler Verbund vorgesehen sind. Insbesondere beim Fahrradverleihsystem entstehen hohe Investitionskosten, sodass eine deutlich längere Laufzeit, bspw. von acht bis zehn Jahren angestrebt werden sollte.

Hinzu kommt die Tatsache, dass das Angebot stufenweise in mehreren Jahren eingeführt werden soll. Stationen der letzten Umsetzungsstufe würden bei einer Laufzeit von vier Jahren somit nur maximal zwei Jahre vom beauftragten Anbieter betrieben werden, bevor eine neue europaweite Ausschreibung vorgenommen werden müsste.

In anderen Netzwerkkommunen, die eine längere Umsetzungsdauer anstreben, würde eine neue Ausschreibung in Verbindung mit einem möglichen Anbieterwechsel und einem Austausch der Systemkomponenten dann sogar während der Umsetzung erfolgen. Dies sollte unter Ausschöpfung aller vergaberechtlichen Möglichkeiten verhindert werden.

Da zum jetzigen Zeitpunkt noch keine gemeinsame Entscheidung der Netzwerkkommunen zur Dauer der Rahmenvereinbarungen getroffen wurde, bezieht sich der Beschlussvorschlag 3 zu den Mittelbedarfen zunächst auf den Zeitraum 2023-2026, verweist im letzten Satz aber auf eine separate Vorlage zu diesem Thema, sobald Einigkeit besteht.

Gesellschaftsform

Das Mobilitätsnetzwerk Ortenau ist momentan eine Gesellschaft bürgerlichen Rechts. Die Wahl dieser Gesellschaftsform bei der Gründung des Netzwerks hing mit der Förderung durch das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle zusammen. Mit dem Auslaufen der Förderung im Frühjahr 2022 wird ein Wechsel der Gesellschaftsform hin zu einer Kommunalanstalt angestrebt. Hierzu laufen bereits eine externe juristische Beratung und erste verwaltungsinterne Abstimmungen. Die Gremien werden rechtzeitig mit eingebunden.



Tilmann 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.