

Anlage 2

Vorschlag für eine koordinierte Umsetzung

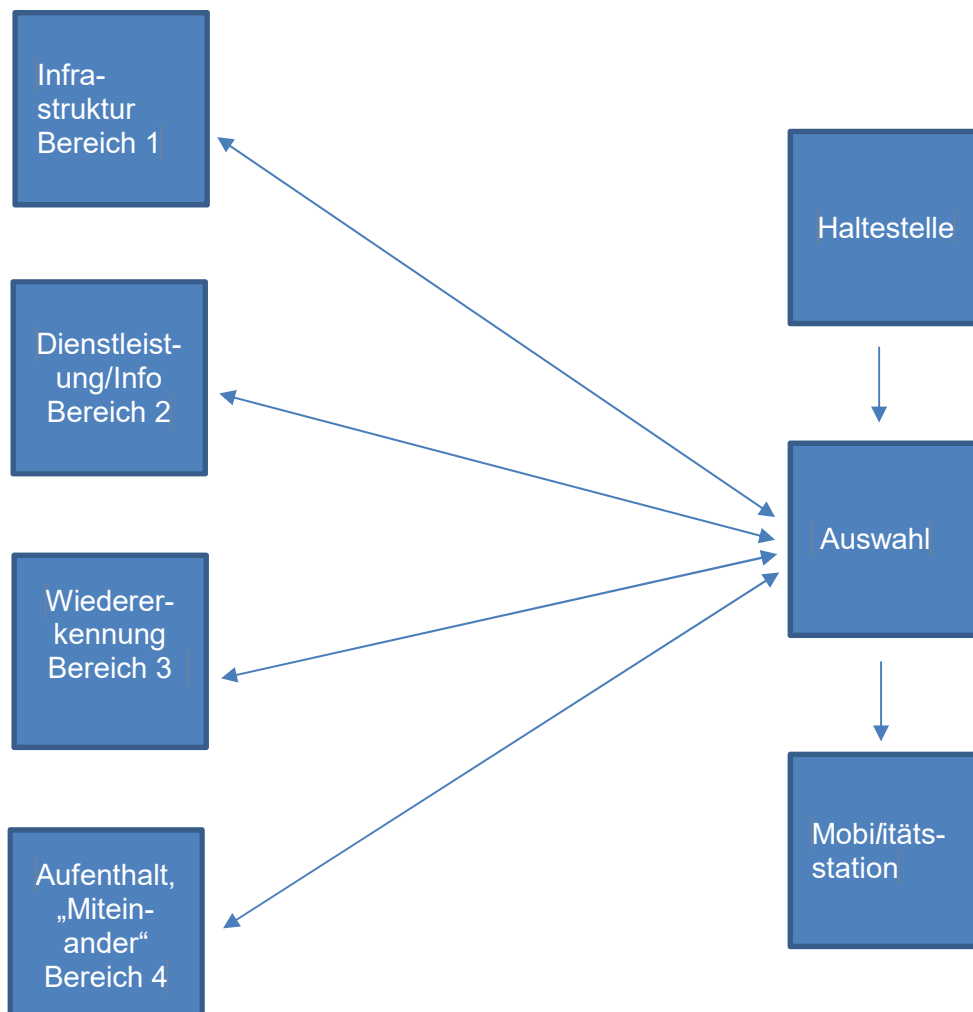
Die beschriebenen „größen- und potentialbezogenen“ Stationen sollen funktional wie folgt nach dem Baukastensystem aus- und aufgerüstet werden, wobei Mobilitätsstationen die nachfolgenden funktionalen Bereiche (teilweise mit Überschneidungen) umfassen sollten.

Die einzelnen Bereiche entsprechend dem **Schaubild 2 in der Vorlage**:

1. Sitzmöglichkeiten, Überdachung, Seitenschutz Witterung, B&R, P&R, Fahrradboxen, Lademöglichkeiten für Fahrräder, E-Mobilität, Car-Sharing, Taxistand, Lastenfahrräder, Fahrradverleih, Schließfächer, etc. (Infrastruktur i. w. S. unter Berücksichtigung Status quo)
2. Fahrplan und Fahrplannetzinformationen, Werbung für Angebote im Landkreis (ÖPNV-bezogen, sonstige Angebote), Echtzeitauskunft, Nutzung von Mobilitätsangeboten, Anleitungen für Zusatzdienste, Versorgungsmöglichkeiten und Reiseproviant, Kiosk, etc.
3. Informationen, einheitliches Erscheinungsbild bzw. ÖV-Wiedererkennungsmerkmal, Info und Werbung für unterschiedliche Bereiche
4. Aufenthaltsbereiche im weiteren Sinne, „Nischen“ für soziales Miteinander an einem Verknüpfungspunkt, Anlaufpunkte für Bürgerinnen und Bürger

Vorgehensweise: Baukastensystem Mobilitätsstationen

Von der Haltestelle zur Mobilitätsstation (primär: funktionaler Ansatz)



Entsprechend den Darstellungen im Sachverhalt und der Darlegung der Ausgangslage können damit kreisweit einheitliche Stationen optisch i. d. R. nicht geschaffen werden, weshalb die Bestandteile tendenziell funktional umzusetzen sind, d.h. der Bestand (z.B. Haltestellenwartebereich, B&R-Bügel, P&R und individuelle Fahrrad-Boxen, usw.) muss bei Erweiterungen mitberücksichtigt werden, ebenso was tatsächlich möglich ist, sich in den Bestand einfügt und nutzungsbedingt sinnvoll und finanziell leistbar je Stadt/Gemeinde ist.

Damit wären folgende unterschiedlich ausgestattete Stationen als Grundkonzeption für den Landkreis Waldshut, wie schon angedeutet, vorstellbar:

Übersicht 1

1. Mobilitätsstationen mit Bahnhof/Bahnhalt, Kategorie 1:

Ziel ist es, hier eine Drehschleife der Mobilität einzurichten bzw. die Voraussetzungen dafür zu optimieren, d.h. ein umfassendes Angebot anzubieten und zu schaffen. An Bahnhöfen/Bahnhalten muss der Schulterschluss zur DB Station&Service gefunden werden, da diese Eigentümer der Bahnstationen ist und auch bestimmte Vorstellungen hat, wie und was ertüchtigt werden kann. Gegebenenfalls kann hier auch auf das nähere Umfeld ausgewichen werden bzw. dieses mit einbezogen werden.

Sämtliche Ziele und Funktionen einer Mobilitätsstation sollen dort umgesetzt werden.

2. Mobilitätsstationen im Bereich Bahnhof/Bahnhalt und sonstige Mobilitätsstationen im Landkreis, Kategorie 2:

Das Angebot wird im Unterschied zu Position 1 i. d. R. etwas eingeschränkter sein, da beispielsweise der Bahnhof/Bahnhalt nicht die entsprechende Größe und Nutzerfrequenz hat oder die Mobilitätsstationen vorrangig als Drehscheibe der Mobilität und Verknüpfung in alle Richtungen dienen muss. Ziel ist es aber, zumindest einen Großteil der entsprechenden Ziele einer Mobilitätsstation, wie unter Stufe 1 genannt, zu verwirklichen.

3. Sonstige Mobilitätsstationen, Kategorie 3:

Dies betrifft in der Regel Haltestellen mit höherer Frequenz, die zu kleineren Mobilitätsstationen ausgebaut werden sollen. Diese Kategorie „sonstige Mobilitätsstationen“ könnten in eine Basisstation und eine Plus-Station unterschieden werden, je nachdem, welche Angebote dort entstehen sollen. Im Hinblick und in Abgrenzung zu Kategorie 4 der Haltestellen mit P&R- und B&R-Funktion sollen diese kleinere Mobilitätsstationen über zusätzliche Komponenten aus dem Baukastensystem verfügen, um das Angebot sinnvoll abzurunden.

4. Haltestellen mit B&R- und/oder P&R-Funktion, Kategorie 4:

Ziel ist es, diese Haltestellen hinsichtlich der notwendigen Infrastruktur zu verbessern und insbesondere B&R und/oder P&R-Kapazitäten zu schaffen. Diese Haltestellen müssen auch zumindest über eine Sitzmöglichkeit mit Überdachung verfügen, um den Nutzern einen entsprechenden Wetterschutz anbieten zu können.

Offen ist derzeit, ob und welche Kategorisierungen in diesem Sinne möglich, notwendig oder auch sinnvoll sind, um zu einem „runden Konzept“ im Landkreis Waldshut zu kommen, welches auch ganzheitlich oder zumindest in Tranchen förderfähig sein kann. Die Eingruppierung in die Kategorien 1 - 4 stellt auch grundsätzlich keine Priorität dar, da sich je nach status-quo und den individuellen Gegebenheiten in den Städten/Gemeinden auch ergeben kann, dass gemeindebezogen unterschiedliche Gesichtspunkte dafür eine Rolle spielen können, welche Station ausbaumäßig in den Fokus mit höherer Priorität genommen wird.

Überlegungen auf Basis der Übersicht 1, wie man diese Stationen förder technisch und umsetzungsfähig aufteilen und priorisieren könnte, könnten zu folgender Einteilung/Gruppierung/Priorisierung führen. Diese „Tranchenbildung“ umfasst sowohl

räumliche als auch funktionelle Gesichtspunkte und orientiert sich darüber hinaus am Bestand, der Bedeutung sowie Gesichtspunkten im Hinblick auf einen hohen Zuschuss.

Letztendlich muss ein praktikabler Weg gefunden werden, wie diese Ertüchtigungs- und Ausbauoffensive gemeinsam mit den Städten und Gemeinden umgesetzt werden kann, auch vor dem Hintergrund des Zeitplanes/den Rahmenbedingungen.

In der Übersicht 2 werden grundsätzliche Überlegungen zu einer möglichen Tranchenbildung/Priorisierung dargestellt:

	Räumliche Abgrenzung:	Funktionale Abgrenzung:	Art der (bisherigen) Station:
Tranchenbildung zur Umsetzung, denkbare Kriterien:	Hochrhein	B&R	Bahnhalt
	Sonstiges Kreisgebiet	Minimalausstattung mit Wetterschutz	„Große“ Station
	Kleinräumigere Aufteilung? Raumschaften	Weitere Ausstattungselemente	Haltestelle, ggf. untergliedert

In der Übersicht 3 wird nun ein konkreter Vorschlag, wie eine Tranchenbildung / Priorisierung im Landkreis Waldshut unter Berücksichtigung der Ausgangssituation aussehen kann unterbreitet:

Konkrete Eingruppierung der verschiedenen Stationen und Bezug zur Übersicht 1- Kategorien- Umsetzungs-Konzept:	Stufen je Stationstyp und Reihenfolge je Kategorie Umsetzungsschritte:	Gesamt-reihenfolge <u>stations-übergreifend:</u>	Anmerkungen und Begründungen zur Reihenfolge und Umsetzung:
<u>Kat.1: Bahnhalte</u> Hochrhein, Wutachtalbahn, Strecke Schaffhausen – Zürich (?) (Übersicht 1: Mobilitätsstationen Kategorie 1 und teilweise 2)	1. B&R 2. Ergänzende Ausstattung zur Mobilitätsstation	Prio 1 Prio 3	Sehr hohe Förderung nach Kommunalrichtlinie (KR), Realisierungsmöglichkeit gut Dauert länger als 1.; als 2. Stufe des Ausbaus bei Stationstyp darlegen (einheitliches Konzept!)
<u>Kat.2: „Größere“ Stationen, Definition</u> Ausstattungsstandard mit Städten/Gemeinden (Übersicht 1: Mobilitätsstationen Kategorie 2 und sonstige Mobilitätsstationen Kategorie 3)	1. B&R 2. Ergänzende Ausstattung zur Mobilitätsstation	Prio 2 Prio 4	Hohe Förderung, aber idR kein Bahnhofsumfeld, Förderung KR deshalb geringer Dauert länger, da ggf. umfangreicher als bei Kat 1.: Förderung nach KR grds. Ja

<u>Kat. 3: Haltestellen mit grds. B&R und P&R-Funktion</u> (Übersicht 1: Kategorie 4)	1. B&R, eventuell P&R	Prio 5	KR: nur B&R -Förderung; Bedeutung ÖPNV
	2. Minimalausstattung, insb. Wetterschutz	Prio 6	Förderung nach KR grds. Ja
<u>Kat. 4: Sonstige Haltestellen, nicht in Übersicht 1 enthalten, da zumindest nach KR nicht förderfähig</u>	1. Minimalausstattung, z.B. Wetterschutz	Prio 7	Keine Förderung nach KR; Bedeutung, Anzahl bzw Menge, LGVFG?

Die in Übersicht 3 vorgenommene Priorisierung würde dann zu folgender Reihenfolge in der Umsetzung führen:

Kategorie (Kat.) der Mobilitätsstation entspr. Tabelle 3:	Teilmaßnahmen für die jeweilige Mobilitätsstation entsprechend der Kategorisierung:	Priorität
Kat.1	B&R	1
Kat.2	B&R	2
Kat.1	Ergänzende Ausstattung über B&R hinaus	3
Kat.2	Ergänzende Ausstattung über B&R hinaus	4
Kat 3	B&R, ggf. P&R	5
Kat.3	Minimalausstattung insb. Wetterschutz	6
Kat 4	Minimalausstattung	7

Diese Umsetzungsvariante orientiert sich an der Förderung und Bedeutung der Stationen und berücksichtigt auch, welche Maßnahmen ggf. schneller umgesetzt werden können. Allerdings müsste auch dieses „Stufenumsetzungskonzept“ mit den Städten und Gemeinden abgestimmt werden. Die Umsetzung und Reihenfolge der Prioritäten ist/sind auch davon abhängig, wie zügig umgesetzt werden kann (Ausarbeitung der Planungsunterlagen). Die Reihenfolge der Umsetzung ist auch davon beeinflusst, wie viele Stationen in einer Prioritätsstufe umgesetzt werden (Bedarf, Möglichkeiten) oder ob bei geringerer Menge doch einige Prioritätsstufen funktional (z.B. B&R) zusammengezogen werden können und sich die Anzahl der „Stufen“ dadurch insgesamt ändert.