



27.01.2021

**Dezernat 2 - Ordnung, Verkehr und Kommunalangelegenheiten
Amt für Wirtschaftsförderung und Nahverkehr**

ÖPNV - Vorgehen beim Projekt Ausbau von Mobilitätsstationen

Beschlussvorlage

Gremium	Sitzung am	Öffentlichkeitsstatus	Zuständigkeit
Ausschuss für Technik, Umwelt und Verkehr	24.02.2021	öffentlich	Kenntnisnahme

Beschlussvorschlag:

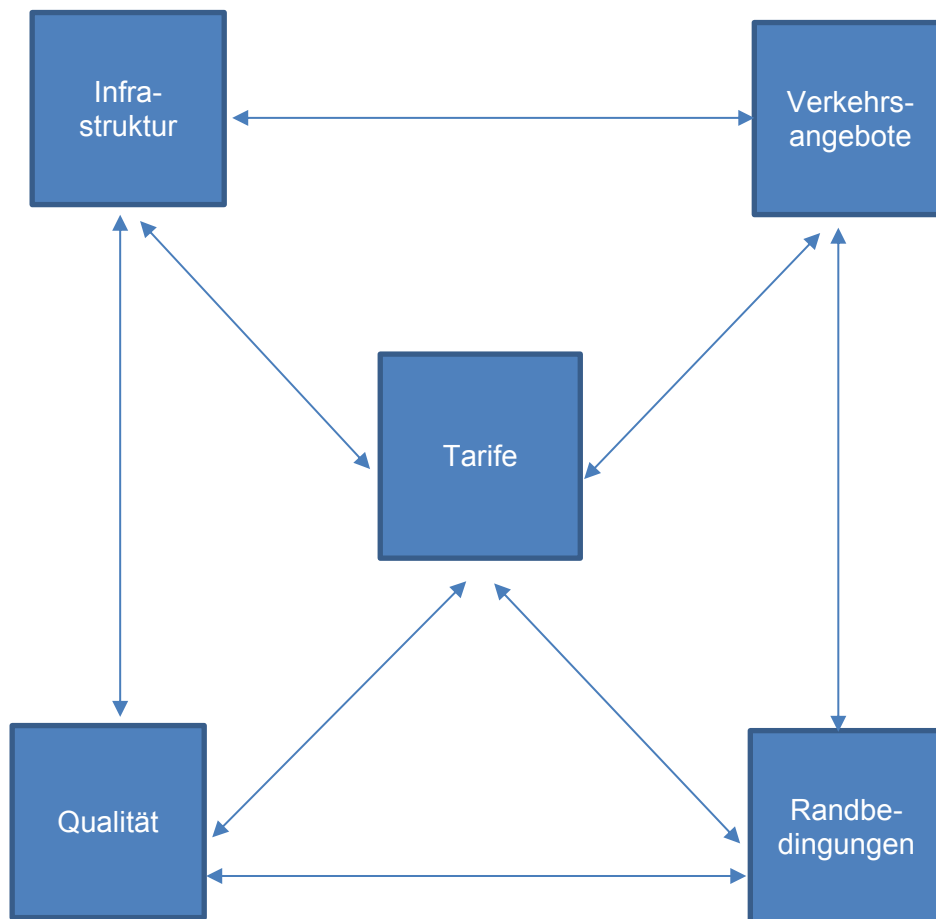
Der Ausschuss für Technik, Umwelt und Verkehr nimmt den Bericht zur Kenntnis.
Die Konzeption, Umsetzung und Antragstellung ist mit den Städten und Gemeinden im Landkreis abzustimmen.

Sachverhalt und Ausgangslage:

Die umweltfreundliche Mobilität wird in den nächsten Jahren immer mehr an Bedeutung gewinnen (müssen), um einen Beitrag zur CO₂-Reduzierung und die Erreichung der Klimaziele zu leisten. Ohne den Beitrag aus dem Bereich Verkehr werden wir die Klimaziele nicht oder nicht annähernd erreichen können, um der Zunahme der Erderwärmung entgegen zu wirken und dem Schutz der Umwelt besser gerecht zu werden.

Ziel muss es deshalb sein, den ÖPNV noch attraktiver zu machen und auszubauen, um auch im Ländlichen Raum die Voraussetzungen zu schaffen, damit Bürgerinnen und Bürger die umweltfreundliche Mobilität besser nutzen können und auch tatsächlich nutzen. Ein bürgerfreundlicher, guter ÖPNV ist von mehreren Komponenten bestimmt bzw. abhängig. Einerseits müssen Angebot und Taktung verlässlich sein, die Qualität und das Preisgefüge müssen stimmen. Andererseits muss auch das Umfeld zum ÖPNV, der Zugang und die Nutzungsmöglichkeiten ansprechend sein, damit die Bürgerinnen und Bürger dieses Angebot auch in Anspruch nehmen. Viele Faktoren bedingen sich wechselseitig und tragen zu einem guten ÖPNV bei.

Schaubild 1: Wechselwirkung von diversen Maßnahmen für einen guten ÖPNV



Wie in vielen Bereichen sind die Herausforderungen an ein gutes ÖPNV-Angebot insbesondere im Ländlichen Raum erheblich, da einer vergleichbar geringen Anzahl von Nutzern ein flächendeckendes Angebot zur Verfügung gestellt werden muss, welches mit höheren Kosten und nicht entsprechenden Einnahmen verbunden ist.

Auch der Druck, die Notwendigkeit den ÖPNV umweltgerecht zu nutzen, ist im Vergleich zu Verdichtungsräumen deutlich geringer. Restriktionen des städtischen Bereichs mit Parkplatzproblemen, autofreien Zonen, etc. bestehen im Ländlichen Raum in einem vergleichbaren Umfang nicht.

Der Landkreis sowie die Städte und Gemeinden zusammen mit den Verkehrsunternehmen versuchen das finanziell Leistbare umzusetzen, die aktuelle Corona-Krise setzt dem ÖPNV in allen

Bereichen zu und lässt die Einnahmen im Hinblick auf die geringere Nutzung leider sinken. Über finanzielle Ausgleichs- und Hilfsmaßnahmen wird diesem entgegengewirkt (u.a. ÖPNV Rettungsschirm, Engagement des Landkreises).

Losgelöst von der aktuellen Krise, die hoffentlich zeitnah überwunden werden kann, müssen sich alle Beteiligten zukünftig überlegen, wie der ÖPNV noch besser aufgestellt werden kann, um auch den ÖPNV im Ländlichen Raum weiter voranzubringen.

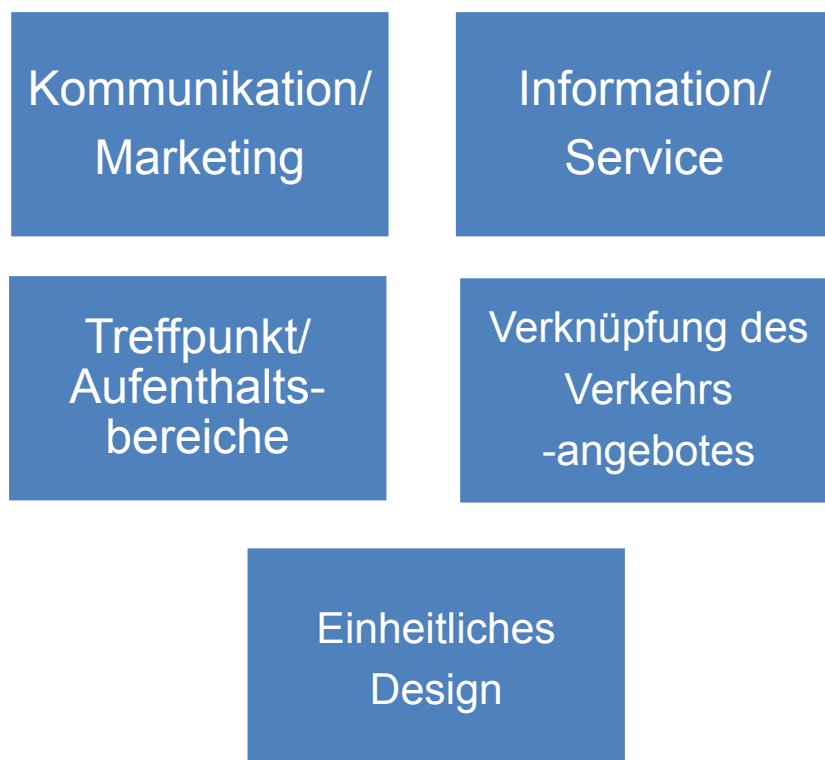
Das Land Baden-Württemberg setzt in verschiedenen Bereichen Schwerpunkte, um den ÖPNV zu fördern. So werden beispielsweise Personalstellenanteile, Gutachten oder auch die Infrastruktur derzeit auf der kommunalen Seite gut gefördert. In Kombination mit Landes- und Bundesförderprogrammen sind beispielsweise bei Investitionen hohe Zuschüsse von bis zu 80-90 % möglich, um den ÖPNV infrastrukturbezogen weiter voranzubringen.

Neben der E-Mobilität, Ladestationen und der besseren Nutzung umweltfreundlicher Mobilität ist ein zentrales Thema aktuell, wie die Infrastruktur im Sinne von Mobilitätsstationen verbessert werden kann, um ein Angebot zu schaffen, welches von den Bürgerinnen und Bürgern stärker nachgefragt wird.

Während Mobilitätsstationen im Bereich der Ballungszentren und Verdichtungsräumen schon länger eine zentralere Rolle spielen, hält dieser Gedanke nun auch Eingang in den Ländlichen Raum, sodass Überlegungen anzustellen sind, wie hier die Infrastruktur bezogen auf Mobilitätsstationen auf- und ausgebaut werden kann, um die Zielrichtung „mehr ÖPNV, weniger Individualverkehr“ in den Fokus zu nehmen.

Mobilitätsstationen (auch multimodale Knoten, Shared-Use-Mobility-Center, um nur einige Synonyme und vergleichbare Begriffe zu nennen) haben grundsätzlich die Funktion, die Verkehrsangebote zu verknüpfen, Kommunikation und Marketing sicherzustellen, Informationen/Service zu bieten und Treffpunkte/Aufenthaltsbereiche zu schaffen, die genutzt und gleichzeitig den ÖPNV fördern können. Vereinfacht ausgedrückt: Letztendlich soll eine Infrastruktur im Umfeld und im Zugang der ÖPNV-Nutzung geschaffen werden (gut ausgestattete Haltestellen mit entsprechenden (Zugangs-)angeboten), die die Nutzung des ÖPNV attraktiver macht und begünstigt. Die Infrastruktur muss ansprechend und bequem sein und über die verkehrsbedingte Infrastruktur sollen auch weitere Angebote verknüpft werden, die verkehrliche und nicht verkehrliche Gesichtspunkte miteinander verknüpfen.

Schaubild 2: Grundaufgaben von Mobilitätsstationen



Dies bedeutet im Einzelnen:

1. Verkehrsangebote verknüpfen und dafür die Voraussetzungen schaffen:
Wartebereiche, Stellflächen für P&R, B&R, Ladestationen, Car-Sharing, Mitfahrzentralen/Möglichkeiten.
2. Informationen/Service bieten:
Fahrplan, Info (Landkreis), elektronische Auskunftssysteme, Versorgung, Einkaufen
3. Kommunikation und Marketing:
Einheitliche Gestaltung, soweit möglich, Wiedererkennungsmerkmal, soziale Kommunikation
4. Treffpunkte/Aufenthaltsbereiche schaffen:
Soziales Miteinander, sonstige Serviceleistungen, wie Versorgungsmöglichkeiten

Situation im Landkreis Waldshut:

Der Landkreis Waldshut verfügt bisher über kein konkreteres Konzept zum gezielten Aufbau von Mobilitätsstationen, um die Ertüchtigung von Haltestellen und Zugangsinfrastruktur flächendeckend und organisiert zu betreiben. Dies losgelöst von verschiedenen Aktivitäten auf öffentlicher und privater Ebene, um diese Infrastruktur zu verbessern und insbesondere auch im Bereich von Bahnhöfen zu konzentrieren.

Die Bemühungen sind unterschiedlich, Teilverbesserungen werden umgesetzt, je nach Situation und Bereitschaft der Eigentümer (DB-Abstimmung) ist dies einfacher oder schwieriger zu leisten.

Auf diesen bisherigen Aktivitäten aufbauend soll nun ein Grobkonzept weitergedacht und umgesetzt werden, damit die Struktur i.S. von Mobilitätsstationen sich besser entwickeln und mit Hilfe von Zuschüssen Dritter aufgebaut werden kann.

In einem ersten Schritt hat das Land Baden-Württemberg dem Landkreis Waldshut eine 0,5 Personalstelle für den Bereich Mobilitätsstationen zugesagt und gefördert, um in diesem Bereich besser und konzentrierter voranzukommen, damit auch im Ländlichen Raum infrastrukturelle Verbesserungen und damit die Voraussetzungen für den ÖPNV verbessert werden können.

Situation an der Hochrheinstraße:

Gerade auch im Bereich des Ausbaus und der Elektrifizierung der Hochrheinstraße wird sich zukünftig die Frage stellen, ob und inwieweit die Bahnhofsinfrastruktur bzw. das Umfeld weiter verbessert werden kann. Gesichtspunkte wie der Ausbau von Mobilitätsstationen wurden bewusst nicht in den Ausbau und Elektrifizierung der Hochrheinstraße selbst einbezogen, sondern sollen außerhalb, beispielsweise durch die Kommunen mitbearbeitet und mitgestaltet werden, soweit die DB nicht selbst tätig wird. Dies, um das Kosten-/Nutzen-Verhältnis als Voraussetzung für die Förderung nach dem Bundes-GVFG nicht zu tangieren bzw. den Ausbau mit weiteren Komponenten nicht zeitlich „zu belasten“. Der Ausbau und die Hochrhinelektrifizierung umfasst die Bahnsteige und den Zugang, nicht aber das Angebot an „sonstigen“ Leistungen, die grundsätzlich im Bahnhofsumfeld wichtig, erforderlich und nützlich sind. Hier werden sich nach den bisherigen Erfahrungen auch die Kommunen weiter engagieren müssen, um Verbesserungen umzusetzen.

Zumindest wird sich im Bereich der Bahnhöfe und Bahnhalte die Frage stellen, ob und inwieweit B&R- oder/und P&R-Angebote zusätzlich zu schaffen sind, damit die Verkehrskette funktioniert und die ÖPNV-Nutzer zum Bahnhof kommen können. Ziel des Ausbaus und Elektrifizierung der Hochrheinstraße ist, mehr Nutzer von Bus und Bahn zu überzeugen, sodass auch die Infrastruktur diesem höheren Nutzerkreis grundsätzlich entsprechen muss.

Situation an anderen Bahnstrecken und im übrigen Landkreis:

Diese Überlegungen und Aktivitäten sollen sich jedoch nicht nur auf die Hochrheinstraße bzw. sonstige aktuell vorhandene oder zukünftig angedachte Bahnstrecken beschränken, sondern auch sonstige Haltestellen für die Busse sind in den Fokus zu nehmen, um hier Verbesserungen im Sinne von „kleineren“ Mobilitätsstationen zu erreichen.

Ziel ist es dementsprechend für den gesamten Landkreis Waldshut entsprechende Mobilitätsstationen zu fokussieren, zu planen und Stück für Stück Verbesserungen gemeinsam umzusetzen.

Idealfall von Mobilitätsstationen:

Der Idealfall wäre, Mobilitätsstationen könnten frei von „Zwängen und Vorgaben“ aufgebaut werden und diese dann modular nach einem einheitlichen System entsprechend dem Bedarf und dem finanziell Leistbaren positioniert werden. Dies könnte nur dann erfolgen, wenn der bisherige Stand negiert und neue Stationen aufgebaut werden würden, möglichst nach einem einheitlichen System im gesamten Landkreis.

Schaubild 3: Offenburg als Beispiel für eine modular aufgebaute Mobilitätsstation

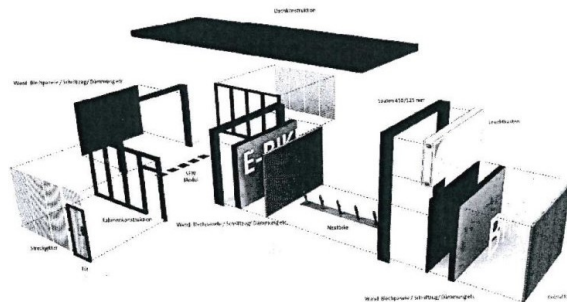
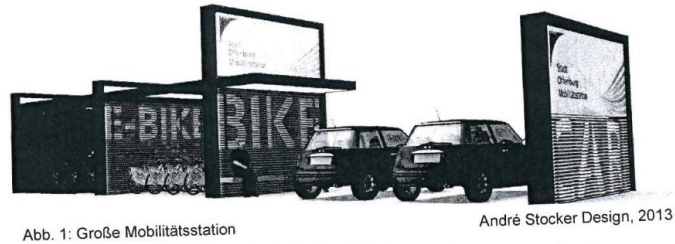


Abbildung 3: Modulare Bauweise der Mobilitätsstation; André Stocker Design

Realfall vor Ort, auch im Landkreis Waldshut:

Durch das Engagement von vielen Beteiligten bestehen schon Einrichtungen, die für eine Weiterentwicklung zu Mobilitätsstationen genutzt werden können bzw. darauf aufgebaut werden kann. Dabei ist insbesondere auch die Situation im Ländlichen Raum zu berücksichtigen, wo es neben Bahnhöfen und Bahnhalten eine sehr große Anzahl von Kleinst-Mobilitätsstationen (bisher Haltestellen) gibt, die einen völlig unterschiedlichen Standard haben: von der einfachen Haltestelleneinrichtung (nicht barrierefrei), über eine Sitzmöglichkeit mit und ohne Überdachung bis zu speziellen P&R- und B&R-Plätzen und weiteren Zusatzangeboten (z.B. elektronische Anzeige), um nur einige Facetten anzusprechen. Das Spektrum ist groß und je nach Nachfrage und Engagement verschieden (vgl. Anlage 1).

Funktionelle Ausrichtung einer Mobilitätsstation (Ziel):

Entsprechend den Merkmalen einer Mobilitätsstation und der Tatsache, dass der Realfall an bestimmten vorhandenen Einrichtungen ansetzt, die i. d. R. nicht vollständig neu gebaut werden können und sollen, wird das Thema Mobilitätsstationen funktional zu betrachten sein. Funktional in diesem Sinne bedeutet, dass man keine auf engstem Raum und immer optimal organisierte Mobilitätsstation in jedem Fall nach einheitlichem Layout einrichten kann, sondern, wie bereits im Bereich Realfall ausgeführt, sich eine Mobilitätsstation mit ihrem Angebot auf den status quo und auch auf einen Umkreis von bis zu wenigen 100 m konzentrieren und ausdehnen kann.

Ziel sollte es sein, verschiedene Kategorien von Mobilitätsstationen zu schaffen, die allerdings nicht einheitlich im Hinblick auf die vorhandene Situation aussehen werden, jedoch zumindest über ein Wiedererkennungsmerkmal, ein gemeinsames Merkmal verfügen sollten und sich der

Umfang der Mobilitätsstationen aus einem „Baukasten“ so zusammensetzt, wie dies dem Bedarf und den Örtlichkeiten am besten entspricht.

Vor diesem Hintergrund bieten sich vier Kategorien größenbezogen an, die auch förderrechtlich bedingt sind:

- Kategorie 1: Mobilitätsstationen an größerem Bahnhof/Bahnhalt und mit hohem Nutzerpotential
Ziel: umfassendes Angebot für Mobilitätsstationen schaffen
- Kategorie 2: Mobilitätsstationen am kleineren Bahnhof/Bahnhalt oder eigenständige Mobilitätsstationen (z.B. am Busbahnhof)
Ziel: gutes Angebot schaffen
- Kategorie 3: Sonstige Mobilitätsstationen
Ziel: befriedigendes Angebot für den Nutzer schaffen
- Kategorie 4. Bushaltestellen mit B&R-Funktion und Wetterschutz
Ziel: minimal bis ausreichendes Angebot zu schaffen

Förderrechtliche Situation:

Bisher gab es nur in der Regel das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz des Landes Baden-Württemberg, welches entsprechend für investive Maßnahmen in Anspruch genommen werden konnte. Dieses Förderprogramm wird nun „unterstützt“ über die Kommunalrichtlinie, die seit Mitte 2020 mit beschränkter Gültigkeit bis Ende 2022 zusätzlich in Anspruch genommen werden kann. Beide Förderregime sind nicht deckungsgleich, können aber grundsätzlich miteinander kombiniert werden, sodass bei optimaler Gestaltung Bereiche und Förderungen denkbar sind, die im Idealfall nur einen geringen Eigenanteil zulasten der kommunalen Seite für eine Finanzierung verlangen (10-20%). Dies bedeutet, da unterschiedliche Fördertatbestände bestehen, dass immer versucht werden muss, beide Förderkulissen zu kombinieren oder bestmöglich diejenigen Förderkulissen zu nutzen, die den höchsten Fördersatz versprechen. Ohne dass eine sehr hohe Förderung von Landes- und/oder Bundesseite erfolgen wird, werden sich viele Kommunen entsprechende Investitionen nicht leisten können. Der Zeitraum, solange die Kommunalrichtlinie noch Gültigkeit hat, sollte deshalb genutzt werden, um hier entsprechende Investitionen zahlbar und leistbar umsetzen zu können.

Letztendlich können nur konkrete Anträge aufzeigen, was förderrechtlich machbar ist und welche konkreten Bestandteile über das Landes- oder/und das Bundesprogramm am besten förderrechtlich kombiniert werden können. Während das Landes-GVFG die Zielrichtung eher auf einer nutzungsorientierten, angemessenen Infrastruktur für den ÖPNV hat, richtet sich die Kommunalrichtlinie des Bundesumweltministeriums verstärkt an der klimafreundlichen Mobilität aus. Wichtig ist allerdings, dass die Kommunalrichtlinie über die Förderung der Mobilitätsstationen hinaus auch besonders den Fahrradverkehr mit B&R fördert, sodass insbesondere auch entsprechende B&R-Plätze zur Förderung kommen sollen und für die Kommunen im Landkreis sehr interessant sein können.

Stellungnahme der Verwaltung:

I. Weiteres Vorgehen:

Gemeinsam mit den Städten und Gemeinden im Landkreis wollen wir den Ausbau zu Mobilitätsstationen umsetzen. Je nach den Voraussetzungen in den Städten/Gemeinden sollen bis zu grundsätzlich vier Stationen pro Stadt/Gemeinde besser ausgebaut und zur Förderung beantragt werden. Ob hierzu einzelne Tranchen gebildet werden müssen/sollen, muss abgeklärt werden, da es sich ansonsten in der Summe um eine sehr große Anzahl von Stationen handelt, die gegebenenfalls nicht „en-bloc“ zeitnah faktisch und förderrechtlich umgesetzt werden können. Auch dürfte das Interesse je nach Stadt/Gemeinde unterschiedlich sein, ebenso der status-quo und es sind nutzungsbedingte Unterschiede zu berücksichtigen. Ziel muss es sein, zumindest noch im Jahre 2022 eine Tranche während der Geltungsdauer der Kommunalrichtlinie mit Koordination durch den Landkreis zu beantragen, um die Förderung bestmöglich zu nutzen.

Die Ausgestaltung einer Antragstellung ist mit den Städten und Gemeinden abzustimmen bzw. zu vereinbaren.

Der Landkreis hat sich bereits in einem Rundschreiben an Herrn Oberbürgermeister bzw. die Damen und Herren Bürgermeisterinnen/Bürgermeister gewandt und für eine entsprechende Umsetzung und Beteiligung geworben. Zusammen mit der Südbadenbus wurde eine Liste von Haltestellen/Stationen je Stadt/Gemeinde genannt, die aus unserer Sicht verkehrlich und nutzungsbedingt im Vordergrund stehen und so entsprechend angegangen werden könnten. Je nach Stadt/Gemeinde haben wir differenzierte Vorschläge mit grundsätzlich bis zu vier Stationen gemacht, losgelöst davon, ob dies zeitnah machbar, wünschenswert oder aus Sicht der Gemeinde auch so gesehen wird, damit in der Folge die entsprechende Abklärung und möglichst eine einvernehmliche Umsetzung erfolgen kann. Ein Vorschlag für eine koordinierte Umsetzung ergibt sich aus der Anlage 2.

II. Zeitliche Einbindung und Rahmen:

Die Förderung nach der Kommunalrichtlinie ist derzeit bis 31. Dezember 2022 befristet. Bis zu diesem Zeitpunkt muss die Antragstellung, allerdings in sehr detaillierter Form und entsprechendem Ausarbeitungsstand, da einstufiges Genehmigungsverfahren, erfolgen (nach HOAI, LPH 3/4). Umsetzungszeitraum in der Folge dann in einem Zeitraum von zwei Jahren notwendig.

Das Gemeindefinanzierungsgesetz des Landes Baden-Württemberg (Landes-GVFG) ist grundsätzlich unbefristet. Hier gibt es ein zweistufiges Verfahren mit Anmeldung zur Aufnahme in das Programm und konkretem Förderantrag zur Umsetzung. Das zeitliche Fenster der Anmeldung je Jahr ist bis 31. Oktober, und dann erfolgt die Programmaufnahme im 1. Quartal des Folgejahres. Das zeitliche Fenster für die konkrete Antragstellung und Genehmigung ist im Anschluss dann gegeben. Für die Stufe 1 reicht der Planungsstand nach HOAI, LPH1/2.

Bei Koordination beider Förderkulissen müsste der Antrag aber bis spätestens Oktober 2022 bei beiden Programmen gestellt werden und dann in der Folge ab 2023 mit beiden Programmen die Maßnahmen umgesetzt werden, wenn die Programme/Förderungen ineinandergreifen und kumulativ eingesetzt werden sollen.

Mit den für die Förderung zuständigen Behörden/Stellen ist auch abzuklären, ob und in welcher Tiefe/Detailnotwendigkeit hier eine entsprechende fachliche Drittkonzeption als Voraussetzung für eine entsprechende Infrastrukturförderung notwendig ist (Landes-GVFG fordert dies i. d. R.) oder schon allgemein anerkannte Grundsätze/Konzepte (z.B. P&R, B&R-Leitfäden) als Förder Voraussetzung beispielsweise anerkannt werden.

Ohne die Darlegung einer schlüssigen Gesamtkonzeption mit bestimmten „Ausbau-Varianten“ und in sich schlüssigen Ausbauideen wird es aber nach unserer Einschätzung nicht gehen, um ein geordnetes Vorgehen im Landkreis darzulegen, welches auch förder technisch dann genutzt werden kann.

Im Schulterschluss zwischen dem Landkreis und den Städten und den Gemeinden sollen die Voraussetzungen für einen verbesserten ÖPNV geschaffen werden. Dazu bedarf es entsprechender Angebote in allen Bereichen. Jeder zusätzliche Baustein für einen guten ÖPNV erhöht die Nutzeranzahl und schafft die Voraussetzungen dafür, dass die umweltfreundlichen Angebote verstärkt genutzt werden. Durch höhere Fahrgastzahlen wird dann ein Beitrag zur Kostendeckung durch die Nutzer erbracht.

Demographische Entwicklung:

Ein gut ausgebauter ÖPNV trägt zur Standortsicherung bei und zeigt, dass auch der Ländliche Raum ein attraktiver Arbeitsplatzstandort und Wohnort im Vergleich zu den Verdichtungsräumen ist. Mit einem guten ÖPNV wird auch der Tourismus gestärkt, zumal wenn beispielsweise über Konus der Nahverkehr ohne zusätzliches Entgelt mitgenutzt werden kann.

Finanzierung:

Durch die Ausführung des vorgeschlagenen Beschlusses entstehen folgende Auswirkungen auf den Haushalt: Aktuell keine.

Dr. Martin Kistler
Landrat

Anlagen:

Anlage 1: Unterschiedliche Situationen im Landkreis Waldshut
Anlage 2: Vorschlag für eine Koordinierte Umsetzung