

03.03.2023

**Dezernat 2 - Ordnung, Verkehr und Kommunalangelegenheiten  
Nahverkehr**

**Mobilitätsstationen im Landkreis Waldshut - Sachstand / Zwischenbericht**

**Beschlussvorlage**

Gremium	Sitzung am	Öffentlichkeitsstatus	Zuständigkeit
Ausschuss für Technik, Umwelt und Verkehr	22.03.2023	öffentlich	Kenntnisnahme

**Beschlussvorschlag:**

Der Ausschuss für Technik und Verkehr nimmt vom Sachstand Kenntnis.

## **Sachverhalt:**

Der Landkreis Waldshut unterstützt und koordiniert mit einem vom Land Baden-Württemberg geförderten Stellenanteil von 0,5 die Entwicklung und den Ausbau von Mobilitätsstationen in den Städten und Gemeinden im Landkreis Waldshut.

Ziel ist es, den Zugang zum ÖPNV zu verbessern, damit auch im Bereich der Zugangsinfrastruktur der ÖPNV attraktiver wird. Ein guter ÖPNV zeichnet sich dadurch aus, dass das Angebot, die Preisgestaltung und die Zugangsinfrastruktur, das „magische Dreieck“, ausgewogen ist und die Leistungen von den Bürgerinnen und Bürger nachgefragt werden.

Nach dem Landes-Gemeindefinanzierungsgesetz (LGVFG) werden u.a. Haltestellen und die Errichtung/Ausstattung von Multimodalen Knoten bzw. Mobilitätsstationen mit bis zu 50 bzw. 75 % gefördert. Allerdings gibt es für bestimmte Bestandteile auch Höchstbeträge, die maximal einer Förderung zugrunde gelegt werden können.

Während der Begriff Mobilitätsstation eher die entsprechende Ausstattung umfasst, zielt der Begriff Multimodaler Knoten auf eine Verknüpfung der Verkehre, die Verkehrskette, um den Umstieg zu erleichtern. Förderrechtlich verlangt dieser, dass eine Verknüpfung von mindestens drei Verkehren (Schiene, Bus, Rad, CarSharing, Pkw, etc.) erfolgt, der Fußgängerverkehr wird nicht mitgezählt.

Die Förderkulisse, das LGVFG ist in zwei Stufen aufgeteilt. Zuerst muss die Programmaufnahme mit einem entsprechenden Antrag erfolgen (Reservierung und Einplanung der Finanzmittel), in der 2. Stufe wird dann der Förderantrag konkreter ausgearbeitet und zur Genehmigung der konkreten Förderung beim Regierungspräsidium eingereicht.

Zusammen mit der Südbadenbus (SBG) wurden in den einzelnen Städten und Gemeinden einige zu priorisierende Haltestellen ausgesucht und diesen vorgeschlagen, bei denen die Zugangsinfrastruktur verbessert werden sollte. In der Folge wurde dies dann mit den Verantwortlichen in den Städten und Gemeinden abgestimmt. Wünsche, Anregungen und Änderungen wurden aufgenommen, um dann einen entsprechenden Förderantrag nach dem LGVFG stellen zu können. Die Co-Finanzierung wird ausschließlich über die Kommune sichergestellt.

Mit den Kommunen wurden die Ausstattungskomponenten erörtert und so ein Bündel von entsprechenden (Teil-)Anträgen über den Landkreis zu einem Antrag zusammengefasst und beim Land Baden-Württemberg zur Programmaufnahme (Stufe 1) für die Förderung eingereicht.

Der Landkreis Waldshut hat sich für den konzeptionellen Rahmen verantwortlich gezeigt und eine Konzeption erstellt, in die dann die gemeindlichen Anträge integriert wurden.

14 Gemeinden mit einem Investitionsvolumen von rund 1,2 Mio. € brutto wurden über einen Kooperationsvertrag zur Antragstellung durch den Landkreis gebündelt. Zwei weitere Kommunen haben unter Berufung auf diese Konzeption einen eigenen Förderantrag gestellt, zumal sie deutlich über der Bagatellgrenze von 100.000 € brutto lagen, zeitlich etwas später sich der Maßnahme angeschlossen haben und vor diesem Hintergrund und der zuschussbezogenen Bündelungshöchstgrenze es günstiger war, eigene Anträge zu stellen.

Die einzelnen Bestandteile umfassen beispielsweise den Bereich Wetterschutzeinrichtung, B&R, P&R, E-Mobilität, Haltestellenausstattung, Mobilitätsstele, etc. bis zur barrierefreien Gestaltung der Haltestelle, wenn diese neu gebaut werden soll.

Ein wichtiger Gesichtspunkt war ebenfalls, Echtzeitdaten an den entsprechenden Multimodalen Knoten/Haltestellen zur Verfügung zu stellen. Die Echtzeitdaten sind bei SBG und DB vorhanden und hinterlegt. Das „Problem“ ist, diese an der Haltestelle zuverlässig zur Verfügung zu stellen. Deshalb wurden Überlegungen angestellt, diese Verfügbarkeit bspw. mittels eines Hausanschlusses (Breitbandanschluss) mit entsprechendem Zugang über mobile Endgeräte (Smartphone) dort zugänglich zu machen. Dies zumal Dynamische Fahrgastanzeiger (DFI) etc. insoweit im Ländlichen Raum nicht sinnvoll (es fehlt das breite Angebot an Verkehrsleistungen) und auch preislich nicht darstellbar sind.

In der Folge wurde ein erster Bündelantrag im Oktober 2021 zur Programmaufnahme beim Land gestellt. Dieser wurde im April 2022 zur Programmaufnahme genehmigt. Änderungen oder Korrekturen wurden nicht vorgenommen, diese bleiben grundsätzlich der 2. Stufe des Antrages vorbehalten.

Aufgrund der Vorgaben, nur einen gemeinsamen Förderantrag auf der 2. Stufe stellen zu können und ein Vorgehen in Umsetzungstranchen insoweit nicht möglich war, wurde mit den beteiligten Kommunen vereinbart, dass bis Ende März 2023 die Antragsreife der jeweiligen Gemeindeplanung hergestellt und sodann dem Landkreis zur weiteren Bündelung und konkreten Antragstellung übergeben wird. Dieser Prozess läuft und ist noch nicht abgeschlossen.

Ein weiterer Antrag wurde fristgemäß zur Programmaufnahme zum Antragsschluss 31. Oktober 2022 gestellt. Dieser umfasst fünf weitere Gemeinden mit einem Programmaufnahmeantragsvolumen von ca. 520.000 € brutto. Ob dieser Antrag ebenfalls erfolgreich in die Programmaufnahme 2023 starten kann, wird erst nach einer Prüfung und Auswahl aller Anträge entschieden (etwa im April 2023). Sodann soll entsprechend zum ersten Antrag vorgegangen werden, wenn die 1. Stufe positiv abgeschlossen werden konnte.

#### Ausblick: CarSharing:

Gerade an Mobilitätsstationen in Verdichtungsräumen ist das Thema CarSharing interessant. Für den Ländlichen Raum rechnet sich dies oftmals mangels Umsatz nicht entsprechend. Dennoch sollte auch das Thema CarSharing allgemein vorangebracht werden.

Deshalb wurde auch als Annex zu den Mobilitätsstationen das Thema „Verbesserungen im Bereich CarSharing“ isoliert aufgegriffen, um die Verfügbarkeit in den Gemeinden bzw. in Ortsteilen zu erhöhen. Eine Umfrage bei den Kommunen wurde durchgeführt. Mit my-e-car (Energiedienst, ED) wurde der Kontakt zu den Kommunen intensiviert, um insbesondere auch mit einfachen „Versuchslösungen“ ein Fahrzeug für einen begrenzten Übergangszeitraum zu etablieren. Der Gedanke des Landkreises zusammen mit my-e-car war, ergänzend zum bisherigen Engagement auch einfache Übergangslösungen anzubieten, umso mit einem schmäleren Budget einmal einen Start zu unternehmen, um CarSharing auch im Ländlichen Raum etwas besser voranzubringen. Es muss ggf. nicht immer gleich die fertig installierte E-Tankstelle/Ladestation sein, oftmals gibt es auch Versuchslösungen einfacherer Art, um an den Start zu gehen (z.B. Nutzung von Baustromkästen zum Anschluss, etc) und die dann vom Landkreis insoweit und beschränkt in gewissem Umfang auch unterstützt werden könnten (Kriterien: neues Angebot örtlich, Zuschuss für sechs Monate für Versuchslösung, Co-Finanzierung in Höhe von 1/3 für Mindestumsatz). Bisher ist diese Nachfrage allerdings sehr gering.

Insgesamt ist das Thema CarSharing bei uns deutlich schwieriger als in Ballungszentren zu handhaben, die Push- und Pullfaktoren sind unterschiedlich und wirken sich auf die Nachfrage und Akzeptanz aus.

#### Stellungnahme der Verwaltung:

Auch im ländlichen Bereich ist es wichtig, die Zugangsinfrastruktur, wo noch nicht erfolgt, ansprechend zu gestalten. Dies ist eine Voraussetzung dafür, den ÖPNV-Anteil zu verbessern und den Individualverkehr zurückzudrängen. Allerdings ist dies deutlich schwieriger als in Ballungszentren, wo die Push- und Pull-Faktoren deutlich ausgeprägter sind und oft pro ÖPNV sprechen.

Dabei muss im Ländlichen Raum insbesondere die Verkehrskette im Blick gehalten werden, d. h. ein Übergang vom Individualverkehr zum ÖPNV gut möglich sein. Damit müssen auch entsprechende B&R-Plätze oder auch P&R-Plätze zur Verfügung gestellt werden. Dass es im Ländlichen Raum nicht den großen Wurf einer Mobilitätsstation, wie beispielsweise in einem Ballungszentrum geben wird, ist nicht überraschend. Hier muss auch kleiner und funktional gedacht werden und entsprechend auf- und ausgebaut werden. Statt nur an einer zentralen Stelle fokussiert und konzentriert, muss man auf den näheren Umkreis einer Station schauen und auf diese Weise auch bestimmte typische Module einer Mobilitätsstation zusammenzuführen, damit diese gesamthaft wirksam werden. Gerade im Ländlichen Raum können Mobilitätsstationen auch über ihre prioritäre Funktion einen Zusatznutzen bringen (im Dorfzentrum, Kommunikationstreff, Anlaufpunkte), um so Bürgerinnen und Bürger näher an den ÖPNV heran zu bringen.

Entscheidend für den Erfolg oder Nichterfolg der Ausbauaktivitäten wird sein, wie hoch die Förderung ausfallen kann. Die Preise steigen, Höchstbeträge als Ansatz, die für die Förderung angesetzt werden, reichen oftmals nicht mehr aus, die Preissteigerung aufzufangen. Nur mit einem hohen Fördersatz wird es gelingen, die Verbesserung der Haltestellen zu kleineren Mobilitätsstationen bzw. Multimodalen Knoten umzusetzen. Dies wird die Stufe 2, der Antrag auf konkrete Förderung, demnächst zeigen. Die weitere Entwicklung bleibt abzuwarten.

Im Bereich CarSharing hoffen wir, dass in den Kommunen, die bisher dieses Angebot noch nicht haben, weitere Versuche unternommen werden, CarSharing zu etablieren. Dies erfolgt bereits zusammen mit den Anbietern, neue Kommunen kommen hinzu.

Dafür ist dann meist notwendig, dass eine finanzielle Unterstützung zur Auslastung des Fahrzeugs kommunal erfolgen muss (Zuschuss, Umsatzsicherheit), andererseits auch mit und durch „Ankerkunden“ (gewisse Auslastung durch Kommunen oder Firmen ...) das Thema befördert werden kann. Der Landkreis könnte hier beschränkt unterstützen. Umgekehrt: Nicht alles was klimapolitisch insoweit wünschenswert ist, kann neu und zusätzlich kommunal (anschub-) finanziert werden, da gibt es finanzielle Grenzen. Und: Ohne entsprechende auskömmliche Nachfrage geht es nicht, zumindest mittelfristig muss diese vorhanden sein.

### **Mögliche finanzielle Auswirkungen:**

Da der Landkreis investiv eigenanteilsbezogen nicht investiert, hat die Umsetzung der Mobilitätsstationen keine direkte Auswirkung auf die Kreismittel bzw. Finanzen.

Sollte im Bereich CarSharing für versuchsweise Übergangslösungen ein nennenswertes Potential vorhanden sein, müsste darüber sowie über das entsprechende (finanzielle) Engagement das zuständige Kreisgremium entscheiden. Für wenige Einzelfälle könnte eine Unterstützung aus vorhandenen Mitteln in begrenztem Umfang erfolgen.

### **Demographische Entwicklung:**

Auch im Ländlichen Raum wird der ÖPNV zunehmend wichtiger. Es ist auch zur Stützung des ÖPNV erforderlich, dass neben den Schüler-/innen auch der Erwachsenenanteil weiter erhöht wird. Das CO2-arme Mobilitätsverhalten wird zunehmend bedeutsamer, der Verkehr muss seinen Anteil zur CO2-Reduktion in allen Bereichen bringen. Im Individualverkehr wird mit steigenden Kosten zukünftig gerechnet werden müssen, sodass ein besseres Angebot im ÖPNV letztendlich auch die Frage mitentscheiden wird, inwieweit der Ländliche Raum als Arbeits- und Wohnort gut nachgefragt wird.

### **Finanzierung:**

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

Dr. Martin Kistler  
Landrat