

Beschlussvorlage	Vorlage Nr.:	X/0564
	Verantwortlich:	Roland Mündel
	Geschäftszeichen:	

**Mobilitätsnetzwerk Ortenau
hier: Umsetzung der Mobilitätsstationen**

Beratungsfolge			
Gremium	Termin	Öff.-Status	Ergebnis
Gemeinderat	24.03.2021	öffentlich	Entscheidung

Beschlussantrag

Der Gemeinderat nimmt von dem beabsichtigten Bau von Mobilitätsstationen entsprechend des konzeptionellen Ansatzes zustimmend Kenntnis und stimmt der Fortführung der Planung gemäß der Sachdarstellung zu. Die Bereitstellung von notwendigen Haushaltsmitteln erfolgt im Rahmen der Haushaltsberatungen für den Haushalt 2022 und der mittelfristigen Finanzplanung.

Finanzielle Auswirkungen		Nein	x	Ja		
Haushaltsmittel stehen bereit		Nein		Ja	Höhe:	
Überplanmäßige/Außerplanmäßige Mittel erforderlich		Nein		Ja	Höhe:	
Folgekosten		Nein		Ja	Höhe:	

Ergänzende Erläuterungen zu den finanziellen Auswirkungen

Sachverhalt und Erläuterungen:

Zusammenfassung/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 An-

fragen 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). Hier steht das Kompetenznetz „KlimaMobil“ den Modellkommunen bei der Planung, Kommunikation und Umsetzung von Maßnahmen zur Seite. Zentral ist der Wissenstransfer und Erfahrungsaustausch im gesamten Netzwerk.

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

Zur baulichen und betrieblichen Umsetzung der Konzepte hat das Mobilitätsnetzwerk Ortenau bislang kein Mandat, soll aber 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 (Carsharing, 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.

Sachverhalt/Konzeptioneller Ansatz

Wie bereits in der Gemeinderatssitzung vom 20.02.2019 vorgetragen, ist einer der drei Themenschwerpunkte im Mobilitätsnetzwerk Ortenau der Bau von **Mobilitätsstationen**.

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
- Vorbereitung Betrieb

Die Vorgehensweise ist angelehnt an die Empfehlungen des Handbuchs für Mobilitätsstationen des Landes NRW. Die ersten vier dieser Arbeitspakete sind im Wesentlichen geleistet.

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 auf teilräumlicher Ebene bilden (Mikroanalyse).

Die Verwaltung hat mit Schreiben vom 15.01.2021 die jeweiligen Ortsverwaltungen sowie mit Schreiben vom 27.01.2021 die Mitglieder des Bezirksbeirates zum konzeptionellen Ansatz zum Bau der Mobilitätsstationen angehört.

Von den Ortsverwaltungen kamen folgende Rückmeldungen:

- Diersheim: Zustimmung
- Freistett: Zustimmung
- Hausgereut: Zustimmung
- Helmlingen: Zustimmung
- Holzhausen: Zustimmung. Jedoch wird ein anderer Standort gewünscht. Dies kann bei der geplanten Standortbegehung besprochen werden.
- Honau: Zustimmung
- Linx: Zustimmung
- Memprechtshofen: Keine Zustimmung. Der Bedarf für eine Mobilitätsstation wird mehrheitlich nicht gesehen.
- Rheinbischofsheim: Zustimmung

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,
- 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.

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** 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

Für die Stadt Rheinau wird diesbezüglich der ländliche Ansatz angewendet. Die potenziellen Standorte sollen möglichst in unmittelbarer Nähe einer ÖV-Haltestelle liegen (abgesehen von den XS-Stationen).

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, verkehrsintensiven Einrichtungen, die Verkehrsinfrastruktur, Haltestellen des ÖPNV etc. eine ortsspezifische Potentialabschätzung zulassen. Im jeweiligen Ein-

zugsbereich 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.

Die Stadt Rheinau liegt bei den vorgenannten Stationswerten jeweils im Mittel.

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 im regionalen Bezug zueinander.**

Prämisse hierbei ist, dass in jeder Kommune im Grundangebot mindestens eine Station mit Carsharing-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 Rheinau werden 10 Standorte mit dem nachfolgend dargestellten Ausbauprogramm vorgeschlagen:

Grundangebot

- **Stationsgröße M:**
 - Freistett, Busbahnhof

- **Stationsgröße S:**
 - o Rheinbischofsheim, Gasthaus Napoleon / Katholische Kirche
- **Stationsgröße XS:**
 - o Freistett, Einmündung Groß Bahnwörtel

1. Ausbaustufe

- **Stationsgröße S:**
 - o Diersheim, Kirche
 - o Hausgereut, Ortsverwaltung
 - o Helmlingen, Grundschule / Kindergarten
 - o Holzhausen, Kindergarten / Festhalle
 - o Honau, Katholische Kirche
 - o Linx, Tullastraße / Einmündung Holzhauser Straße
 - o Membrechtshofen, Ortsverwaltung / Kirche

2. Ausbaustufe

- **Stationsgröße M:**
 - o Rheinbischofsheim, Gasthaus Napoleon / Katholische Kirche
(Umwandlung der S-Station in eine M-Station)

Stadt Rheinau	Stationstypen				Summe
	L	M	S	XS	
Grundangebot	0	1	1	1	3
1. Ausbaustufe	+ 0	+ 0	+ 7	+ 0	7
2. Ausbaustufe	+ 0	+ 1	- 1	+ 0	1 (-1)
Gesamt	0	2	7	1	10

Bei der Mobilitätsstation in Rheinbischofsheim ist in der 2. Ausbaustufe eine Umwandlung der S-Station in eine M-Station vorgesehen.

Bereits in der Diskussion des städtebaulichen Entwurfs für die „Rheinauer-Mitte“ wurden im Zuge des Standortes für einen neuen zentralen Busbahnhof Flächen für eine Mobilitätsstation mit Sharing- und Leihsystem berücksichtigt.

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 Gemeindeverwaltungen eine entsprechende Empfehlung formuliert (siehe Anlage). 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. Die Ausstattung wird bis zum Baubeschluss noch definiert.

In Bezug auf die Fahrzeugausstattung ist im Einzelfall zu entscheiden, ob ein stärkerer Fokus auf das Carsharing-Angebot oder Leihfahräder gelegt werden soll. Bei den

Leihfahrrädern wird ein Angebot sowohl von herkömmlichen Stadtädern 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 auszuschöpfen. 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 für 2021 dafür die Gründung einer entsprechenden Gesellschaft, 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. Die Dauer für die Umsetzung der Stationen wird sich nach den finanziellen Möglichkeiten der einzelnen Kommunen richten. 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, Öffentlichkeitsarbeit

Der Erfolg der Mobilitätsstationen hängt von der Bereitschaft der Bürgerinnen und Bürger ab, die Mobilitätsangebote zu nutzen. Aus diesem Grund ist es besonders wichtig, viel Energie in gute Öffentlichkeitsarbeit zu stecken, eine der wichtigsten Aufgaben im Mobilitätsnetzwerk in den kommenden zwei Jahren.

Das für die Netzwerkarbeit akquirierte Förderprogramm sieht keine Zuschüsse für die Öffentlichkeitsarbeit vor. Das Mobilitätsnetzwerk entwickelt daher Lösungsansätze zum Aufbau einer entsprechenden Öffentlichkeitsarbeit einschließlich deren anteilige Finanzierung über Zuwendungen. Auch in diesem Bereich kann sicher davon ausgegangen werden, dass ein gemeinsames Vorgehen kosteneffizienter und zielgerichteter gestaltet werden kann als bei individuellen Ansätzen in den jeweiligen Kommunen.

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 Pedelecs sowie sieben Kombinationsständer (fünf plus zwei Reserve). Ebenfalls enthalten sind Abstellmöglichkeiten für bis zu zehn privaten Fahrrädern.

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 Pedelecs) pro Jahr.

Eine S-Station unterscheidet sich von der XS-Station dadurch, dass eine Haltestelle des ÖPNV in unmittelbarer Nähe in Sichtentfernung liegt. Die Kosten für ÖPNV-Haltestellen werden hier nicht berücksichtigt.

Die **Kosten für M- oder L-Stationen** werden mit ca. 40.000 Euro ohne Fahrzeuge kalkuliert. Dieses Kostenvolumen ergab sich in Offenburg für die Stationen „Technisches Rathaus“ und „Kulturforum“ 2015. Hinzu kommen wie bei den XS- und S-Stationen für ca. drei Stadträder und zwei Pedelecs mit sieben Kombinationsständern plus Buchungsterminal inkl. Lade- und Steuerungseinheit mit einem Kostenaufwand von etwa 20.000 Euro.

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 Pedelecs).

Eine L-Station unterscheidet sich von der M-Station dadurch, dass eine Haltestelle des SPNV (Bahn, Tram) oder Fernbushaltestelle in unmittelbarer Nähe liegt. Die Kosten für SPNV- oder Fernbushaltestellen werden hier nicht berücksichtigt.

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.

Nach Beendigung der Begehungen der möglichen Stationsstandorte wird die Kostenschätzung für die Mobilitätsstationen aufgestellt. Diese Kostenschätzung wird im Rahmen der Haushaltsberatung für den Haushalt 2022 und der mittelfristigen Finanzplanung zur Beratung vorgelegt.

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 Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (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 über den 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.

Emissionsarme Mobilität ist ein Schlüssel für den Klimaschutz. Veränderungen im Mobilitätsverhalten, die Akzeptanz neuer Verkehrsmittel sowie die Einführung neuer Technologien müssen bei den Menschen vor Ort ansetzen. Die Umsetzung der Mobilitätsstationen ist ein Beitrag für ein Erreichen der Pariser Klimaschutzziele.

Anlagen:

A01 Rheinau alle Mobilitätsstationen

A02 Netzwerk alle Mobilitätsstationen

A03 Fotobeispiele Stationsgrößen XS, S, M und L

A04 Standard-Ausstattungsmerkmale