

Projektbeispiel zur Kommunalrichtlinie Salzgitter erhält Investitionszuschuss für neue Mobilitätsstation

Mit der Kommunalrichtlinie fördert das Bundesumweltministerium investive Klimaschutzmaßnahmen, die zu einer nachhaltigen Reduzierung von Treibhausgasemissionen führen. Ein Förderbaustein beinhaltet Investitionszuschüsse zur Stärkung der nachhaltigen Mobilität im kommunalen Umfeld. Konkret wird der Bau von verkehrsmittelübergreifenden Mobilitätsstationen mit 40 Prozent gefördert (bzw. 60 Prozent für finanzschwache Kommunen), bis zu einer Höhe von 500.000 Euro. Die Stadt Salzgitter war 2017 eine der ersten niedersächsischen Kommunen, die eine Förderung beantragt hat. Es wurde ein Zuschuss in Höhe von 350.000 Euro für die Einrichtung einer Mobilitätsstation bewilligt, die Station ist aktuell im Bau. Wir haben mit dem Klimaschutzmanager der Stadt, Jan Holzenbecher, über das Projekt gesprochen.

KEAN: Eine Mobilitätsstation dient dazu, verschiedene Verkehrsmittel des Umweltverbundes, insbesondere den Fuß- und Radverkehr, Bus, Bahn und Car-Sharing in der Kommune bequem und nutzerfreundlich miteinander zu verknüpfen. Wer oder was gab in Salzgitter den Impuls für die Einrichtung einer Mobilitätsstation im Stadtteil Lebenstedt?

Holzenbecher: Lebenstedt ist der bevölkerungsreichste Stadtteil der Stadt Salzgitter. Rund 45.000 Menschen leben hier, gleichzeitig bildet der Stadtteil das Verwaltungszentrum Salzgitters. Viele Berufstätige pendeln zwischen Salzgitter und Braunschweig. Seit die Bahnverbindung vor einem Jahr auf einen halbstündigen Takt umgestellt wurde, verzeichnen wir bereits rund doppelt so viele Nutzer der Bahnstrecke.

Der Plan, den Bahnhofsaltepunkt Salzgitter-Lebenstedt deutlich aufzuwerten, bestand in Politik und Verwaltung bereits seit mehreren Jahren. Neben dem Bahnsteig waren bisher lediglich zwei Container platziert, in denen ein kleines Reisebüro Reisende beriet und Fahrscheine ausstellte. Die wenigen Fahrradständer waren ständig überfüllt und es gab nur eine sehr kleine



Jan Holzenbecher, Klimaschutzmanager Stadt Salzgitter

überdachte Wartemöglichkeit. Die Beleuchtung zum Busbahnhof war eher spärlich und der direkt benachbarte Stadtpark ziemlich dunkel. Viele Menschen fühlten sich dort nicht wohl.

Demnach sind viele unterschiedliche Ziele mit dem Bau der neuen Mobilitätsstation verbunden. Welche Funktionen sind denn hierfür vorgesehen?

Mit der Fertigstellung der neuen Mobilitätsstation wollen wir die Nutzerzahlen des Öffentlichen Verkehrs weiterhin steigern. Die Mobilitätsstation soll die Bahn deutlich attraktiver mit den anderen

Mobilitätsformen verbinden, als das bisher der Fall war. Die Reisenden werden viel mehr Raum zum Unterstellen haben, ein WC wird gebaut. Fahrräder können in einem geschützten Bereich abgestellt werden, der gegen eine überschaubare Gebühr genutzt werden kann. Zusätzlich gibt es Lademöglichkeiten für E-Bikes.

In nachfolgenden Bauphasen werden wir den Weg zum Busbahnhof mit einem Band aus Leuchten und taktilen Streifen deutlich nutzbarer und ansprechender gestalten. Hinzu kommen Ladeparkplätze für E-Autos. Die Mobilitätsstation soll sich zu einem Ausgangspunkt für weitere Aktivitäten entwickeln. Sobald sich ein Betreiber für Car-Sharing findet, wird auch dieses Angebot integriert.

In der Regel stemmen Kommunen Mobilitätsprojekten nicht allein. Welche Projektpartner hat die Stadt Salzgitter im Boot?

Es war uns wichtig, die Nutzung im Vorherein genau zu klären. Die staatlich-kommunale Kraftverkehrsgesellschaft mbH Braunschweig (KVG) mit Sitz in Salzgitter wird die Mobilitätsstation anmieten und betreiben. In den Kooperationsgesprächen haben wir vereinbart, dass auf Fahrscheinen und Fahrplänen die CO₂-Menge angegeben wird, die durch die Fahrt mit dem ÖPNV im Vergleich zum PKW eingespart wird.

So eine Mobilitätsstation ist ein größeres Bauvorhaben, für das Fördergelder zur Verfügung stehen. Die Stadt Salzgitter hat einen Förderantrag im Rahmen der Kommunalrichtlinie über den Projektträger Jülich (PtJ) gestellt. Wie lief der Prozess der Antragstellung?

Im Oktober 2016 haben wir in einer Projektgruppe aller Teilhaber mit der Koordination der Antragstellung begonnen. Zu dem Zeitpunkt war der Beschluss zur Errichtung der Mobilitätsstation bereits vorbereitet und ein Teil der Mittel im Haushalt eingeplant. Es gab wegen der Kosten

noch Zweifel an der Umsetzung, die wir aber mit der Förderung abstellen konnten.

Förderanträge nach der Kommunalrichtlinie können nur jeweils im 1. und 3. Quartal im Jahr gestellt werden. Wir haben unseren Antrag am 13.02.2017 eingereicht.

Mit dem Antrag mussten wir eine gereifte Konstruktionsplanung der Mobilitätsstation, die Verdeutlichung der Anbindung an die bestehenden Mobilitätsformen und ein rundes Konzept zum Betrieb der Station abgeben. Dazu war es notwendig, dass wir mit der KVG das Betreiberkonzept ausformulieren und mit einreichen. Wichtig war auch die Erklärung, dass die Stadt keinen direkten wirtschaftlichen Profit mit der Station macht, sondern zu den Selbstkosten vermietet.

Am 20.04.2017 erhielten wir Nachforderungen vom PtJ – was durchaus üblich ist. In der neuen Version des Antrags bin ich fast ausschließlich auf erwartete CO₂-Ersparnis, Kundenaufklärung für Klimaschutz und Vernetzung mit anderen Mobilitätsformen eingegangen. Dass in der Station natürlich auch Fahrkarten verkauft werden, wurde in einem Nebensatz erwähnt. Insbesondere die Prognostizierung der CO₂-Einsparung war eine Denksportaufgabe: Wir hatten bereits Nutzerzahlen des Bahnhaltepunktes sowie eine Feststellung der Auslastung der Fahrradständer zu Verfügung. Der Rest war Tabellenkalkulation und eine Prognose der steigenden Nutzerzahlen.

Am 22.06.2017 – also etwa 4 Monate nach Antragstellung – erhielten wir einen positiven Förderbescheid. Die Idee, dass die KVG die CO₂-Ersparnis im Vergleich zur Pkw auf alle individuellen Fahrpläne drucken wird, kam sehr gut an.

Und wie hoch ist der Zuschuss, den die Stadt Salzgitter für die Mobilitätsstation vom Bund erhält?

Die Baukosten der Station belaufen sich insgesamt auf über 1 Millionen Euro. Diese konnten wir über die Fördermittel des Bundes für Mobilitätsstationen zum Teil abdecken. Das Stadt Salzgitter hat den im Jahr 2017 maximalen Investitionszuschuss in Höhe von 350.000 Euro* erhalten. Gefördert wurden:

- › Herrichtung und Erschließung des Grundstücks
- › Bauwerk inkl. Fahrradstation
- › Technische Anlagen, z.B. Blitzschutz
- › Außenanlagen als Teil der Anlage
- › Ausstattung mit Mülleimern.

Als Klimaschutzmanager haben Sie den Planungsprozess begleitet und den Förderantrag gestellt. Daher kann Ihre Arbeit, die Sie in das Projekt eingebracht haben, auch als geförderte Leistung angesehen werden – denn Ihre Stelle ist doch ebenfalls über die Kommunalrichtlinie gefördert. Gehen Sie davon aus, dass die Stadt Salzgitter den Zuschuss auch beantragt hätte, wenn es Ihre Stelle nicht gegeben hätte?

Richtig, meine Stelle als Klimaschutzmanager ist von Oktober 2015 bis November 2018 (inkl. zwei Monate Elternzeit) mit 85 % vom PtJ gefördert worden und ich habe Aussicht auf eine Förderung für weitere zwei Jahre. Dank dieser Förderung konnte und kann ich Vorhaben angehen, die sonst nicht möglich wären. Denn während der Antragsphase für die Mobilitätsstation ist schon ein Großteil meiner Arbeitszeit in dieses Projekt geflossen. Ob es ohne Klimaschutzmanagement auch einen Förderantrag gegeben hätte ist natürlich schwer zu sagen. Grundsätzlich sehe ich das Einwerben von Fördermitteln aber als wichtige Aufgabe für das Klimaschutzmanagement.



Mobilitätsstation in Salzgitter-Lebenstedt im Nov. 2018

Wie wir auf dem Bild sehen, ist die Mobilitätsstation fast fertig, die Eröffnung ist für 2. Januar 2019 geplant. Welche Empfehlungen haben Sie für andere Kommunen in Niedersachsen, die sich auch eine Mobilitätsstation wünschen und hierfür Fördermittel suchen?

Konkret in Bezug auf den Förderantrag war in unserem Fall sicherlich hilfreich, dass bei den Entscheidern der Stadt Salzgitter bereits lange feststand, dass der Bahnhofepunkt eine moderne und einem Stadtteil von 45.000 Einwohnern Größe angemessene Mobilitätsstation erhalten sollte. Auch die Konstruktionsplanungen und Erhebungen der Nutzerzahlen waren größtenteils abgeschlossen, so dass wir dem PtJ gereifte Pläne vorlegen konnten. Die Nutzung der Station war weitgehend geklärt und bedurfte nur weniger förderrelevanter Ergänzungen. Wenn in anderen Kommunen diese Bedingungen noch nicht gegeben sind, sollte man sehr frühzeitig damit anfangen. Dabei sollte man bei den Absprachen immer darauf achten, dass die Förderbedingungen eingehalten werden. Denn wenn sich wesentliche Punkte noch während der Antragformulierung oder gar in der Antragprüfung ändern, kann der Antragsprozess ins Stocken geraten. Schlimmstenfalls können dann Wochen oder gar Monate der Arbeit vergebens sein.

Wenn es um die Planung der Station selbst geht, ist aus meiner Sicht wichtig, eindeutig die

verschiedenen Mobilitätsformen miteinander zu verbinden. Das bedeutet großzügig dimensionierte und überdachte Fahrradständer und im Hinblick auf die immer stärkere Nutzung hochpreisiger Räder und E-Bikes würde ich neben frei zugänglichen Fahrradbügeln einen zugangsregulierten Sicherheitsbereich empfehlen. Ladestationen für E-Autos sind sicherlich gut. Auch die Darstellung der räumlichen Nähe zwischen Bus, Bahn, Nahmobilität sowie der Innenstadt, wie im Stadtteil Lebenstedt, ist sehr wichtig. Es geht ja darum, Menschen von dieser Mobilität zu überzeugen. Und Menschen haben es gerne übersichtlich, sicher und bequem. Darauf kann man sich verlassen.

***Anmerkung der KEAN zu den Zuschüssen:**

Mit der novellierten Kommunalrichtlinie können ab 2019 bis zu 500.000 Euro Zuschuss für den Bau von Mobilitätsstationen und zur Verbesserung des Radverkehrs beantragt werden. Die Förderquote liegt bei 40 %, für finanzschwache Kommunen bei 60 %. Zudem sind investive Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs sowie zur intelligenten Verkehrssteuerung förderfähig, unter anderem:

- › Errichtung von Radfahrstreifen, Fahrradstraßen oder der Lückenschluss in vorhandenen Wegenetzen,
- › Wegweiser für alltagsbezogene Radverkehrsrouten,
- › Bau von Fahrradwegen, -straßen und -schnellwegen,
- › hocheffiziente Beleuchtung für den Radverkehr,
- › Errichtung von Radabstellanlagen, inklusive diebstahl- und witterungsgeschützten Fahrradparkhäusern sowie
- › technische Maßnahmen zur Einführung von „grünen Wellen“ für den Rad- und Fußverkehr an Ampeln.

Eine Kumulierung mit Drittmitteln, Zuschussförderungen und Förderkrediten anderer Geber ist grundsätzlich möglich, sofern es sich nicht um andere Förderprogramme des Bundes handelt.

Weitere Infos unter:

<https://www.klimaschutz-niedersachsen.de/kommunen/foerderprogramm/kommunalrichtlinie2019.html>